



# Türkiye Arazi Yönetimi Dergisi

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/tayod>

e-ISSN: 2687-5187



## Mardin Tarihi 1. Cadde Yayalaştırma ve Sokak Sağlıklaştırma Projesinin Mekânsal ve Sosyokültürel Etkileri

Lale KARATAŞ<sup>\*1</sup>, Aydın ALPTEKİN<sup>2</sup>, Murat YAKAR<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Mardin Artuklu Üniversitesi, Mimarlık ve Şehir Planlama Bölümü, Mardin/Türkiye

<sup>2</sup>Mersin Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Jeoloji Mühendisliği Bölümü, Mersin/Türkiye

<sup>3</sup>Mersin Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Harita Mühendisliği Bölümü, Mersin/Türkiye

**Anahtar Kelimeler:**  
Arazi Yönetimi  
Kentsel Dönüşüm  
Tarihi Kent Merkezi  
Yayalaştırma  
Sokak Canlandırma

### ÖZ

Birçok tarihi kentte olduğu gibi Mardin’de de, hızlı kentleşme ile beraber, araç ulaşımına bağımlı bir ulaşım sistemi ortaya çıkmış ve bu bağımlılık nedeniyle kentin tarihi alanlarındaki ana akslar yaya kullanımı açısından kamu yararını gözetme özelliğini yitirmeye başlamıştır. Mardin kentsel sit alanında tarihi çarşı aksında yer alan 1. Cadde, çok sayıda geleneksel zanaat ustasının bulunduğu ve turizm cazibesi olan kültürel değere erişim sağlayan en önemli caddedir. Üzerinde ve yakınındaki ara sokaklarda bulunan 1500 civarındaki işyeri nedeniyle, Yenişehir irtibatlı tüm toplu taşıma hatları bu caddeden geçmektedir. Üzerinde yaşanan trafik sorunları ve trafik sorunlarının tarihi çevrede oluşturduğu pek çok problem nedeniyle, yakın bir zamanda cadde aksında yayalaştırma ve sokak sağlıklaştırma uygulaması yapılmıştır. Bu çalışmada, tarihi Mardin kentsel sit alanında bulunan 1. Cadde yayalaştırma ve sağlıklaştırma uygulamasının, tarihi kente olan fiziksel ve sosyoekonomik katkılarının belirlenmesi amaçlanmıştır. Projenin kente olan fiziksel ve sosyoekonomik katkılarının belirlenmesinde; arşiv araştırması, gözlemsel tespit, fotoğrafla belgeleme ve görüşme yöntemleri kullanılmıştır. Çalışmadan elde edilen bulgularda; Mardin 1. Caddenin yayalaştırılması ve sokak sağlıklaştırılması entegre projesi ile, tarihi Mardin’in ana aksı olan 1. Caddenin, araç trafiğinden büyük ölçüde arındırılarak bir yürüme-kültür rotasına dönüştürülmesinin mümkün olduğu görülmüştür. Böylece alt sokak ve çarşıların daha kolay eklenmesine yönelik altyapı oluşturulabilmiş, sosyal yaşam kolaylaştırılarak kent sakinlerinin alanda kalıcılığı sağlanmıştır.

## Spatial and Sociocultural Effects of Mardin Historical 1st Street Pedestrianization and Street Improvement Project

**Keywords:**  
Land Management  
Urban Regeneration  
Historical City Center  
Pedestrianization  
Street Renovation

### ABSTRACT

The 1st Street, located on the axis of the historical bazaar in the urban site of Mardin, is the most important street where there are many traditional craftsmen and which provides access to cultural value, which is a tourist attraction. All public transportation lines connected to Yenişehir pass through this street due to around 1500 workplaces located on it and in the side streets nearby. Due to the traffic problems experienced on it and many problems caused by the traffic, problems in the historical environment, pedestrianization and street rehabilitation applications have been made on the street axis recently. In this study, it is aimed to determine the physical and socioeconomic contributions of the pedestrianization and rehabilitation of the 1st Street in the historical Mardin urban site to the historical city. In determining the physical and socio-economic contributions of the project to the city; archival research, observational detection, photographic documentation and interview methods were used. In the findings obtained from the study; With the project, it is possible to transform the 1st Avenue, which is the main axis of historical Mardin, into a walking-culture route by being cleared of vehicle traffic to a large extent, thus creating an infrastructure for easier articulation of the lower streets and bazaars, facilitating the social life and ensuring the permanence of the city residents in the area.

\*Sorumlu Yazar

<sup>\*</sup>(lalekaratas@artuklu.edu.tr) ORCID ID 0000-0001-8582-4612

(aydinalptekin@mersin.edu.tr) ORCID ID 0000-0002-5605-0758

(myakar@mersin.edu.tr) ORCID ID 0000-0002-2664-6251

Araştırma Makalesi; DOI: 10.51765/tayod.1191663

Geliş Tarihi: 19/10/2022; Kabul Tarihi: 08/12/2022

**Kaynak Göster (APA):** Karataş, L. Alptekin, A. & Yakar, M. (2022). Mardin Tarihi 1. Cadde Yayalaştırma ve Sokak Sağlıklaştırma Projesinin Mekânsal ve Sosyokültürel Etkileri, *Türkiye Arazi Yönetimi Dergisi*, 4(2), 83-90.

## 1. GİRİŞ

Arazi Yönetimi, 2004 yılında yapılan güncelleme ile 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nda "alan yönetimi" ve "yönetim planı" terimleriyle tanımlanmıştır. Arazi yönetimi terimi, alanın mevcut durumunun analizini, alanın gelecekteki durumunu etkileyecek öngörülebilir durumların geliştirilmesini ve sürdürülebilir bir koruma anlayışı içinde yürütülecek politika hedeflerini ifade eden bir yol haritasını ifade eder (Karataş vd., 2022). Kentsel mekân sosyal, yönetsel, ekonomik, politik, kültürel ve çevresel gelişmelere bağlı olarak sürekli bir değişim ve dönüşüm içerisindedir. Kentlerin sanayileşmesiyle birlikte artan nüfusun ihtiyaçları, artan yoğunluk ve sağlıksız barınma koşullarından kaynaklanan temizlik sorunları, endüstriyel kirlilik sorunları, değişen toplumsal yapının yenilenen talepleri gibi birçok neden kentsel dönüşümün tanımlanmasını ve planlanmasını gerekli kılmıştır (Chen, 2020; Salihoğlu vd., 2021).

Yayalaştırma ve sokak sağlıklaştırma, bir kentsel dönüşüm müdahalesi olup, arazi yönetimi uygulamalarının önemli bir ögesidir (Asımgil, 2017). Bu uygulamalar sonucunda kent mekânında fiziksel, sosyal ve ekonomik açılardan çeşitli etkiler oluşmaktadır. Yayalaştırma ve sokak sağlıklaştırma uygulamaları literatürde, fiziksel ve toplumsal etki oluşturma amaçlı olarak iki şekilde ele alınmaktadır (Çetin, 2012). Fiziksel olarak yapılan düzenlemelerde; cephe düzenlemesi, kaldırımlar, kent mobilyaları vb. unsurlar yeniden düşünülmektedir (Kuntay, 2008; Şahin & Darby, 2014). Toplumsal etki oluşturmaya yönelik yapılan değişikliklerde ise caddede yeniden canlandırma ve sağlıklaştırma çalışmaları kapsamında mekanlar ticaret, alışveriş, kültür sokağı gibi ele alınmakta, kısım kısım işlev değişikliği ile yeniden düzenlenmektedir. (Karabay, 1993; Sirel & Sirel, 2005; Altunbaş, 2006; Akansel vd., 2011; Sirel, 2015).

Yayalaştırma ve sokak sağlıklaştırma; yaya-taşıt akslarının etkili çözümlendiği, erişilebilirliği kolaylaştıran, kentsel tasarım araçlarını alanda barındıran ve alanda vakit geçirme isteği uyandıran, özellikle de çok yönlü düşünülmesi gereken bütüncül bir yöntem olmalıdır (Yılmaz, 1994; Karabay, 1995; Yalçınkaya, 2007; Yıldırım, 2007; van der Hoeven, 2009; Kubat vd., 2012a). Ülkemizde bu uygulamalara ilişkin ilk örnekler İstanbul'da İstiklal caddesi üzerinde uygulanmış, zaman içinde Tarihi Yarımada ve devamında birçok kent merkezinde de birçok yayalaştırma ve canlandırma projeleri gerçekleştirilmiştir (Tarakçı Eren vd., 2018). Başarılı bir örnek olan Siirt'teki Güreş Caddesi yayalaştırma ve yeniden canlandırma uygulamasında, ana bir alter olan ve ticari amaçlı kullanılan caddenin turistik bir hüviyet kazandığı ve nihayetinde kent halkının sosyal amaçlı zaman geçirme alanı olma özelliğine büründüğü, bu caddeyi dik kesen sokak geçişlerinin kullanılma yoğunluğunun arttığı tecrübe edilmiştir. Başarılı uygulamalar dışında iyi sonuçların alınmadığı uygulamalarda bulunmaktadır (Hillier & Hanson, 1984; Özbil & Kubat, 2014). Örneğin yapılan sokak sağlıklaştırma uygulamaları neticesinde, Cizre sanat sokağı çok sınırlı bir etki oluştururken, Şırnak sanat sokağı neredeyse hiç etki oluşturamamıştır

(Mardin Büyükşehir Belediyesi Fizibilite Raporu, 2016). Bu deneyimlere dayanan örnek uygulamalara yönelik, literatür çalışmalarında; kentlerin, özgün kimliklerinin korunarak, sosyal yaşamı kolaylaştıracak ve ekonomiyi de canlandıracak bir perspektif ile yayalaştırılması süreçlerinde katılımcılığın esas alınması ve insan odaklı olarak kentin bütünlüklü olarak ele alınması önerilmektedir.

Çalışmaya konu olan Mardin kentinde, turizmin gelişmesiyle birlikte kentteki turist sayısı her geçen yıl artarak farklı sektörel alanların oluşmasını sağlamıştır. Mardin Kenti, tarihi İpek Yolu üzerinde yer alması ve sahip olduğu zengin kültürel miras özellikleriyle Türkiye'deki önemli kültür ve inanç turizmi noktalarındandır. 'Kültürel-Mimari Orta çağ Peyzaj' görüntüsüyle, zengin ve köklü 'Somut ve Somut Olmayan Kültürel Miras' dokusuna sahip nadide kentlerden olan ve bu özelliklerinden ötürü önemli anıtsal yapılarla sahip kent, günümüzde Kentsel Sit Alanı ve Koruma Amaçlı İmar Planı sınırlarıyla koruma altına alınmıştır. Mardin ili inanç ve kültür turizmine dair önemli bir alan olması sebebiyle canlı bir ticaret ve turizm hacmine sahiptir. Bereketli Hilal'de yer alan kentin ekonomisini, kültür turizmi, tarım ticareti ve zanaat oluşturmaktadır. 2020 yılı ihracat tutarı 903.933,60 ABD doları olan kenti, her yıl bir milyonun üzerinde yerli ve yabancı turistin ziyaret etmektedir (Mardin Büyükşehir Belediyesi Fizibilite Raporu, 2016).

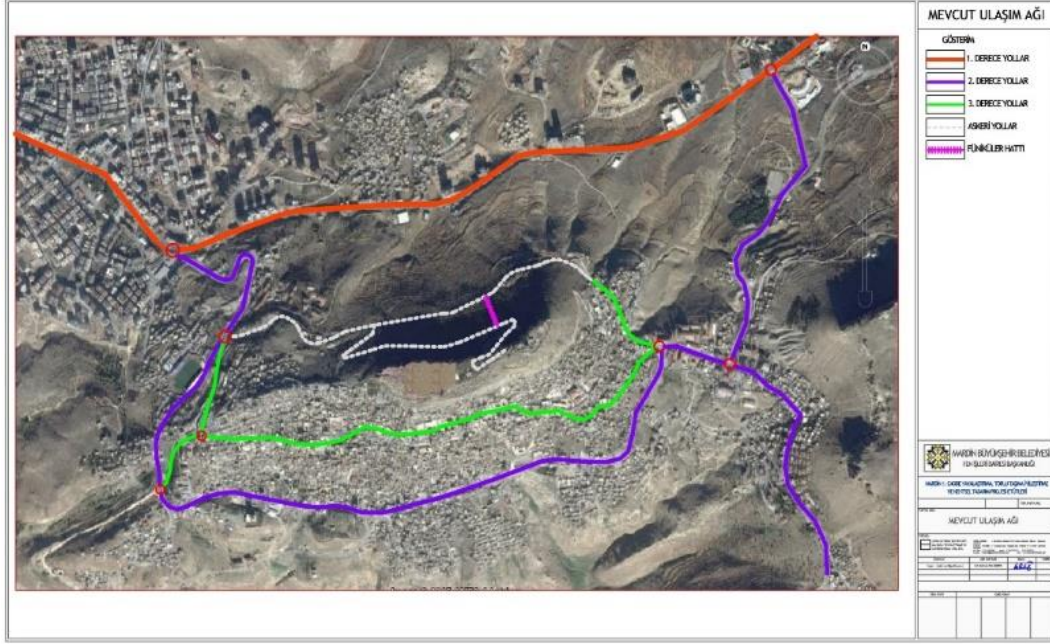
Çalışma kapsamında uygulaması incelenen tarihi kentsel sit alanı ana aksında yer alan Mardin 1. Cadde, Diyarbakır Kapı'dan ya da Meşkinan Kapısı olarak tarif edilen alandan başlayarak, günümüzdeki Sabancı Müzesi, Mimarlık Fakültesi, Savurkapı ve Eski Hastane olarak tabir edilen alana kadar uzanmaktadır. Bu aks, 1914 yılında kente gelen Almanlar tarafından ilk fiziksel müdahaleyle günümüze değin farklılaşarak gelmiştir. Bu süreçte kentin sosyo- ekonomik döngüsü bu aksta daha fazla kullanılarak alanın işlevselliği artırılmıştır. Kuyumcular Çarşısı dâhil olmak üzere farklı sektörlerle ait onlarca dükkân bu güzergâhlarda bulunmaktadır. 1. Cadde Cephe İyileştirme, Şeyh Çabuk Camii- Ulu Cami Aksı, Müze Sokağı, Kültür Sokağı, Diyarbakır Kapı vb. sokak sağlıklaştırma çalışmaları, kentin tarihsel-mimari niteliklerinin korunmasına, şehrin tamamında dengeli turist dağılımına ve ekonomik sürdürülebilirliğe katkı yaparak kentin bütüncül kimliğinin korunmasına katkı sağlamaktadır. Mardin 1. Caddenin Yayalaştırma ve İyileştirme Projesi, Stadyum Kavşağı ile Savurkapı arasındaki 1. Cadde olarak anılan 2,8 km'lik alanda uygulanmıştır. Bu çalışmada tarihi Mardin kentsel sit alanında bulunan 1. Cadde yayalaştırma ve sağlıklaştırma düzenlemesinin, tarihi kente olan fiziksel ve sosyoekonomik katkılarının belirlenmesi amaçlanmıştır. Fiziksel ve sosyoekonomik katkılarının belirlenmesinde gözlemsel tespit ve anket yöntemleri kullanılmıştır. Çalışma sonucunda caddenin bir sosyal paylaşım-eğlenme-gezme-dolaşma amaçlı kullanıma sahip olduğu ve bir toplanma noktasına dönüştüğü, yayalaştırmanın ve sokak sağlıklaştırma uygulamasının amacına uygun olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Mardin I. Caddenin Yayalaştırılması entegre projesi ile tarihi Mardin'in ana aksı olan I. Caddenin araç trafiğinden büyük ölçüde arındırılarak bir yürüme-kültür rotasına

dönüştürüldüğü ve bu yolla alt sokak ve çarşıların daha kolay eklenmesine yönelik altyapının oluşturulduğu, sosyal yaşamın kolaylaştırılarak kent sakinlerinin, turistlerin kentte daha çok zaman geçirerek ekonomiye daha fazla katma değer sağlandığı görülmektedir.

### 1.1. Yayalaştırma ve Sokak Sağlıklaştırma Aksının Kent İçindeki Konumu ve Önemi

Mardin kenti, ana hatlarıyla Yukarı Mardin ve Aşağı Mardin olmak üzere iki coğrafi alandan oluşmakta olup, Yukarı Mardin olarak adlandırılan alan kentsel sit alanı

olan Tarihi Mardin ve çevresinde gelişen alandan oluşmaktadır. Yukarı Mardin'in ulaşım omurgası, 1. Cadde ve Yeni yol'dan oluşan 6,3 km uzunluğunda bir halka (ring) şeklindedir. 1. Cadde, Eski Mardin'de yer alan çok sayıda işyeri ve turizm cazibesi olan kültürel değere erişim sağlayan en önemli caddedir. Üzerinde ve yakınındaki ara sokaklarda bulunan 1500 civarındaki işyeri nedeniyle Yenişehir irtibatlı tüm toplu taşıma hatları bu caddeden geçmektedir (Mardin Büyükşehir Belediyesi Fizibilite Raporu, 2016) (Şekil 1).



Şekil 1. Yukarı Mardin'in ulaşım omurgası, 1. Cadde ve Yeni yol'dan oluşan 6,3 km uzunluğunda bir halka (ring)

1. Cadde olarak anılan stadyum kavşağı ile Savurkapı arasındaki yol kesiminin uzunluğu ise yaklaşık 2,8 km'dir (Şekil 2).

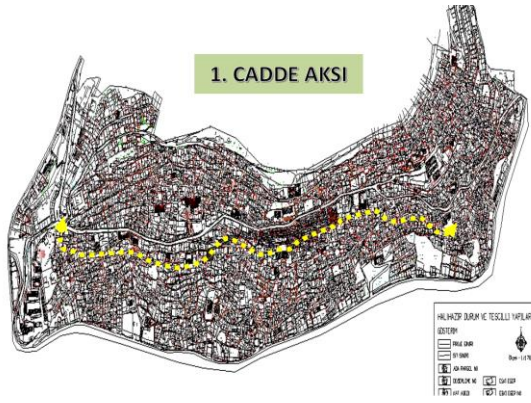


Şekil 2. Tarihi 1. Cadde aksı

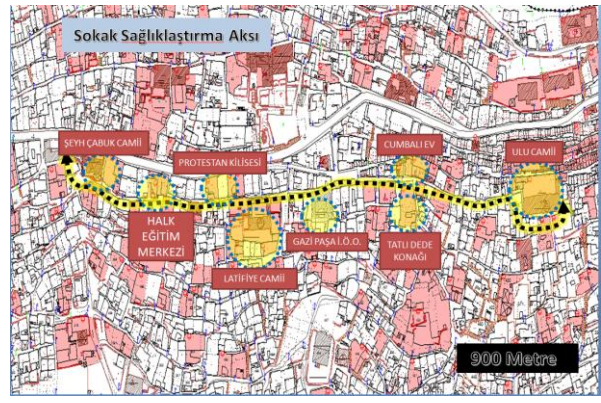
Yayalaştırma ve iyileştirme projesi, Stadyum Kavşağı ile Savurkapı arasındaki 1. Cadde olarak anılan 2,8 km'lik alanda ve aksında uygulanmıştır. Yayalaştırma çalışmaları 1. Cadde üzerinde, sokak sağlıklaştırma

uygulamaları ise 1. Cadde ve bu caddenin arka tarafında kalan aks üzerinde gerçekleştirilmiştir (Şekil 3).





Şekil 3. Tarihi 1.Cadde ve sokak sağıklaştırma aksı



## 1.2.Yayalaştırma ve Sokak Sağıklaştırma Uygulaması Gerekçeleri

Mardin'in turist profiline bakıldığında, gelen toplam turistler içerisinde yerli turistlerin çoğunluğu oluşturduğu ve bunların %27'sinin turlarla geldiği tespit edilmiştir. Buna göre, Mardin'e gelen yerli turistlerin % 73'ünü turlara bağlı olmayan ziyaretçiler oluşturmaktadır. Yabancı turistler içerisinde bu oran biraz daha yüksektir (T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2022).

Birinci Cadde ile ilgili yayalaştırma ve sokak sağıklaştırma çalışmaları trafikten ziyade otopark yetersizliği kaynaklı yol işgallerinden dolayı ortaya çıkmıştır. Kaldırımları işgal etmiş olan araçların neden olduğu olumsuzluklar, diğer ilçelerden gelen ziyaretçiler ile turistlerin yanı sıra, tarihi Mardin'de sürekli yaşayan nüfus üzerinde de etkili olmaktadır. Uygulamadan önce, caddede günün belirli zamanlarında trafik sıkışmakta, günün her saatinde otopark sıkıntısı gözlenmekteydi. Cumhuriyet Meydanından sonra doğu yönünde tek şerit üzerinde tek yönlü olarak düzenlenen trafik akışında yolcu indirme-bindirme, yük aktarım, arıza vb. nedeniyle oluşan bir duraklama sıkışıklıkta kuyruk etkisi yaratmakta ve kaldırımların sollama amaçlı kullanımı gibi trafik ihlallerine yol açmakta olduğu görülmekteydi. İl Trafik Müdürlüğünün 2013 yılı içinde kaldırımlarda park yasağı uygulamasını zorlaması sonuçsuz kalmıştır.

Uygulama öncesi Mardin kenti özelinde 1. Cadde canlılığını korumakla birlikte yoğun bir trafik akışı ve kaldırımlarda yayaların yürümesini imkânsızlaştıracak derecede kurallara aykırı olarak otopark kullanımı sürmekteydi. Bu hem gürültü hem egzoz gazları nedeniyle sağlık sorunu ve hem de görüntü kirliliği oluşturduğu bilinmektedir. Birinci caddeye paralel tarihi çarşı koridoru üzerinde bazı işyerlerinin kapandığı, bazı yapıların terk edilmiş olduğu, üst katların genellikle depo ya da boş olduğu, bazı işyerlerinin dar sokakları yayaların geçişini engelleyecek biçimde işgal ettiği, ticaretle uğraşanların işyerlerinin kepenklerini genellikle erken saatlerde kapatması nedeniyle sokakların ıssızlaştığı, merkezin canlılığını kaybettiği, bazı işyerlerinin faaliyetlerinin ihtiyaçlarına göre aykırı müdahalelerle tarihi yapıları değiştirdikleri gözlenmiştir. Hareket halindeki araçlar ve kaldırım üzerinde park etmiş araçlar, tarihi çevrede fotoğraf çeken turistler açısından sorun oluşturmaktadır olup turistlerin yoğun olduğu dönemlerde Eski Mardin 1.

Cadde'deki tek yönlü ulaşım, kentin bu bölümündeki hareketliliği kitlemekteydi. Tarihi çarşıların, turistik mal satan (hediyelik eşya, kuyumcular, gümüşçüler, sabun, kuruyemiş, şarap vb.) dükkânların ve nitelikli otellerin/lokantaların konumlandığı Cumhuriyet Meydanı-Üçyol (darboğaz) arasındaki kısımda ise bu sorun daha yoğun olarak görülmekteydi. Bu gerekçelere dayanarak, kentsel sit alanında bulunan Mardin 1. Cadde'de yayalaştırma ve sağıklaştırma düzenlemesi yapılmıştır.

## 2. YÖNTEM

Mardin 1. Cadde ve aksında uygulaması yapılmış olan yayalaştırma ve sokak sağıklaştırma çalışmasında fiziksel ve sosyoekonomik katkılarının belirlenmesinde arşiv taraması, gözlemsel tespit, fotoğrafla belgeleme ve anket yöntemleri kullanılmıştır. İlk aşamada fiziksel etkilerin belirlenmesi için mekânlar gözlemsel olarak yerinde incelenmiş ve fotoğraflanmıştır. Yapılan çalışmaların öncesinde mekânların mevcut durumunu tespit edilmesi ve yayalaştırma ve sokak sağıklaştırma uygulamaları sonrası durumlarının mevcut durumla karşılaştırılmasının yapılması için Mardin Büyükşehir Belediyesi KUDEB birimi arşivinden uygulama öncesi fotoğraflar gerekli izinler dahilinde toplanmıştır.

Yapılan uygulamaların sosyoekonomik etkilerini ölçmek için, caddeyi kullanan ve rastlantısal olarak seçilen 25 dükkân sahibi ve 25 yaya kullanıcılarından oluşan toplam 50 kişilik, iki denek grubu ile görüşmeler yapılmıştır. Görüşmelerde kişilere, alanda yapılan uygulamaların mekânsal ve sosyokültürel sonuçlarını belirlemeyi amaçlayan açık uçlu sorular yöneltilmiştir. Görüşme cevapları kayıt altına alınmış ve kodlama yöntemiyle analiz edilmiştir. Toplumsal değerlendirmeleri esas alan katılımcı bir yaklaşım tekniğine dayalı çalışma, açık uçlu sorular ve değerlendirmelerden oluşmaktadır. Gruplanan deneklerin verdikleri yanıtların değerlendirmeleri ayrı ayrı yapılmıştır.

## 3. BULGULAR

Caddeyi kullananlar ile yapılan görüşmelerin değerlendirilmesi neticesinde Mardin kentinde yapılan yayalaştırmanın ve sokak sağıklaştırmanın hem yayalar hem de esnaf tarafından başarılı bulunduğu; dükkân sahiplerinin yayalaştırmadan %93 memnun olduğu,

kullanıcının / halkın ise %80 inin memnun olduğu sonucu elde edilmiştir. Buradan yola çıkarak kentin refah bir alana kavuştuğu, caddenin ise bir toplanma noktasına dönüştüğü söylenebilir. Caddenin bir sosyal paylaşım- eğlenme-gezme-dolaşma amaçlı kullanıma sahip olduğu, yayalaştırmanın amacına uygun olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu bölümde arşiv araştırması, gözlemsel tespit, anketlerden elde edilen bulgulara yer verilmektedir.

### 3.1. Mekânsal Sonuçlar

Zamana bağlı olarak işlevsel ve fiziki olarak eskimiş tarihi yapılar, sokaklar ve diğer mekanlar restorasyon ve koruma çalışmaları sadece yapının fiziksel olarak iyileştirilmesi olarak kalmamalıdır. Aynı zamanda bu alanlarda yaşam döngüsünü devam ettirecek bir işleve göre bakımı ve onarımı yapılmalıdır. Bu kapsamda bu aşamada, 1. Cadde ve sokak aksında yapılan fiziksel

uygulamalar gözlemsel olarak yerinde incelenmiş ve fotoğraflanmıştır. Alanın uygulamadan önce mevcut durumunun nasıl olduğunu anlayabilmek için Mardin Büyükşehir Belediyesi KUDEB biriminden mekanların uygulama öncesi durumlarına dair fotoğraflar elde edilmiştir. Toplanan fotoğraflar mekanların mevcut durum fotoğrafları ile karşılaştırılmalı olarak incelenmiştir. Bu incelemelere dayalı olarak tespit edilen bulgularda; sokak aksında tarihi yapılarda cephe temizliği, derz yenileme uygulamaları, cephelerde yer alan klimaların ve suyu uzaklaştırmaya yarayan pvc olukların gizlenmesi, kepenklerin yenilenmesi, kapı ve pencerelerin özgün malzemeye değiştirilmesi uygulamaları görülmektedir. Ayrıca yapılar üzerindeki niteliksiz eklerin kaldırılması, tarihi sokak aksındaki zemin üzerinde düzenlemeler, sokak aksına çiçeklik ve oturma birimi gibi çeşitli peyzaj elemanlarının yerleştirilmesi uygulamaları tespit edilmiştir (Şekil 4).



Şekil 4. Sokak Sağlıklaştırma çalışması uygulaması öncesi ve mevcut durum karşılaştırmasından örnekler



Kullanıcılarla yapılan görüşmelerde ise, caddenin fiziksel koşulları ile ilgili yapılan değerlendirmeler genellikle olumlu olmuştur. Sorulara verilen yanıtlarda, dükkân sahiplerinin % 64'ü alanın görsel ve estetik olarak güzelleştiği fikrindeyken, yayaların bu konuda bir görüş birliği içinde olmadığı görülmektedir. Kullanıcılar uygulama öncesi sokaklardaki özellikle cephelerdeki daha sonradan yapılan özgün olmayan eklentilerin ve cephe kirliliklerinin görsel olarak rahatsızlık verdiğini ve uygulama öncesi suyu uzaklaştırmaya yarayan olukların işlevini yerine getirmediğini sokakların çoğu zaman su altında kaldığını, bu olumsuzluklarında yöresel taş olan Mardin taşı üzerinde bozulmalar yaratarak yapıların gündün güne yok olmaya yüz tuttuğunu dile getirmişlerdir. Sorulara verilen yanıtlar ve mekanlara yapılan yerinde incelemeler göstermektedir ki fiziksel olarak yapılan uygulamaların alanın çekiciliğinin artmasında önemli bir faktör olarak rol oynadığı görülmektedir.

### 3.1.2. Sosyokültürel Sonuçlar

Alana yapılan uygulamaların sosyoekonomik sonuçlarının tespit edilmesi için görüşmede yer alan sorulara verilen cevaplar, esnafın % 94'ü yayalaştırma ve sokak sağlıklaştırma çalışmalarını olumlu olduğunu dile getirmiştir. Elde edilen sonuçlara göre, yayalaştırma ve sokak sağlıklaştırma uygulamaları öncesi tarihi bir turistik aks olan 1. Cadde üzerinde yığılmaların baş göstermesi kentin farklı noktalarının ve diğer mekânlar için olumsuzluk oluşturmaktadır. Yayalaştırma uygulamasında yayalaştırılan 1. Caddenin yükünü taşımak için alternatif olarak arka kısımdaki aks gösterilmiş, kentin akış şemasında bu yollar 1. Cadde'nin yükünü hafifletmiştir. Sokak Sağlıklaştırma çalışmaları ile de birlikte kentin farklı yerlerindeki alanların canlandırılması cephe iyileştirme, restorasyon vb. nüanslarla daha kullanışlı ve güncel hale getirilen sokaklarla turistlerin Mardin'deki farklı mekanları da keşfetmesini sağlayarak hem kültürel mirasın hem de turizmin sürdürülebilir hale gelmesini sağlamıştır. Çünkü bu alanlardaki müdahaleler, alanı genel olarak daha cazip hale getirerek 1. Caddedeki turist yoğunluğunu bu alanlara da taşıyarak 1. Caddenin turist taşıma kapasitesini hafifletmiştir. Ayrıca bu alanlarda farklı sektörel kolların (otel-pansiyon- gümüşçü-tesbihçi vb.) oluşması, kentteki istihdam oranının artmasını sağlayarak ekonomik canlılık göstergesini artırmıştır. Kentin bu bölümlerinde yapılan/ yapılacak olan iyileştirmeler kentsel sit dokusunun önemini artıracığından uluslararası düzeydeki kurum ve kuruluşların şehri bütünsel açıdan değerlendirmesini sağlayacaktır. Cazibe merkezleri kapsamında uğrak rota olan Mardin'in farkındalığı artmıştır. Yaya ve esnafın cevaplarının kodlanmasıyla elde edilmiş sonuçlar neticesinde yayaların % 60'ü, esnafın ise % 86'sı alana gelen yerli ve yabancı turist sayısında da bir artış olduğunu göstermektedir. Ayrıca elde edilen sonuçlarda; sokak Sağlıklaştırması yapılan güzergâhlar, yeni yaşam alanları ve biçimleriyle bütünleştirilerek o alanlara yeni bir tarz kazandırdığı ve özellikle Müze Sokağı Turistik Güzergâhların en önemlisi haline getirilerek

görünürlükleri yerel-ulusal ve sosyal medyada oldukça arttığı dile getirilmiştir (Şekil 5).



Şekil 5. Tarihi Mardin Müze Sokağı Sokak Sağlıklaştırma Uygulama Sonucu

Görüşmelerde; Şeyh Çabuk Camii Aksı ve Ulu Camii Aksının yeniden ele alınması çevresel yaşam kalitesinin artması ve kendi eksinindeki sosyolojik yapının da çevresiyle daha uyumlu ve konforlu hale gelmesini sağladığı belirtilmektedir. Bu aksta yer alan Halk Eğitim Binası, Abbaralar, Latifiye Camii, Protestan Kilisesi; Gazipaşa İlköğretim Okulu Binası, İnekler Çarşısı- Eski Sinema Binası- Tatlı Dede Konağı-Cumbalı Ev gibi mekânların görünürlüğü ve bilinirliğin artmasını sağlanmıştır. Yine, bu alanlarda turist gruplarının uğrak mekânları haline gelmiştir. Bu yönüyle turizm şehrin ekonomisinin büyük ölçüde katkı sağlamaktadır. Ayrıca görüşmelerde elde edilen bulgular, Mardin'deki Sokak akslarının iyileştirilmesi yenileme çalışmaları yerleşik halkın kültürel tarzına, çevresine ve ihtiyaç analizlerine bütünlük bir düşünceyle irdelendiği sonucunu ortaya koymaktadır (Şekil 6).



Şekil 6. Tarihi Latifiye Cami Meydanı Sokak Sağlıklaştırma Uygulama Sonucu

Görüşme sonuçlarından elde edilen bir diğer bulgu; turizm ile birlikte şehirde hizmet sektöründe bir canlılık yaşanmakta ve istihdam artışı olduğudur. Yaya ve esnafla yapılan görüşmelerin kodlanması ile elde edilmiş sonuçlarda, yayaların % 60'ü, esnafın ise % 86'sı alana gelen yerli ve yabancı turist sayısında da bir artış olduğunu dile getirdiği tespit edilmiştir. Bununla birlikte

turizm alanında yatırımlarda artmaktadır. Ayrıca, kentte uluslararası ve ulusal ölçekte yapılmış/yapılmakta olan birçok projeye kent olumlu yönde birden çok referansa sahip olmuştur. Bu özellikler sayesinde kentte ekonomik sirkülasyonun önemli bir oranı bu alanda gerçekleşmektedir. Ticaret hacminin oldukça geniş olduğu kentsel sit alanında üretim/tüketim eksenli birçok sektör bu alanda yer almaktadır. Kentte yer alan dezavantajlı gruplar sosyal ve ekonomik olarak bu sektörde çalışarak üretim ekonomisine ve hizmet sektörüne de katılım sağlamaktadırlar.

Turizmdeki çağdaş gelişmeler dikkate alındığında Mardin'in kendi iç dinamiklerinin ve tarihsel mirasının rasyonel bir şekilde harekete geçirilebilmesi durumunda turizm lokomotif bir sektör olarak Mardin'in kalkınmasında başı çekebilecektir. Sektörün istihdama olan pozitif katkısının yanı sıra ticaret, inşaat, el sanatları, vb. sektörlerle olan dolaylı etkileri düşünüldüğünde ekonomi ve dolayısıyla da kalkınma için bir çarpan etkisi yaratacağı söylenebilir. Bu aksların tamamı açık hava müzesi deneyimlemesini artırarak tarihi kent algısına yeni bir boyut kazandırmaktadır. Yerel halkla birlikte turistler ve diğer ziyaretçileri için, kültürel ve tarihsel değerlerin yaşanılabilirliğini, kavranabilirliğini özgün kent dokusuyla bütünleşmesini sağlamaktadır.

#### 4. SONUÇLAR

Bu çalışmada tarihi Mardin kentsel sit alanında bulunan 1. Cadde yayalaştırma ve sağlıklaştırma uygulamasının, tarihi kente olan fiziksel ve sosyoekonomik katkılarının belirlenmesi amaçlanmıştır. Fiziksel ve sosyoekonomik katkılarının belirlenmesinde arşiv araştırması, gözlemsel tespit, fotoğrafla belgeleme ve görüşme yöntemleri kullanılmıştır.

Uygulama kapsamında, tarihi bir aks olan 1.Cadde tamamen yayalaştırılmamış, kendi içlerinde kademelenmekte ve değişen oranlarda sınırlanmış bir taşıt trafiğini içlerinde barındıran bir yöntem uygulandığı görülmektedir. Bu yöntemin kentin omurgası durumundaki bu çok önemli caddenin hem sosyal (alana gelen ziyaretçiler ve alışveriş yapan halk açısından) hem de ekonomik olarak canlılığını yeniden kazanmasına yol açtığı tespit edilmiştir. Bu durum yaklaşık 2,5 km uzunluğundaki bu güzergahta ulaşımı tümüyle yayalaştırmak işler bir çözüm olmayacağından hareketle, güzergahın özel otoyolu kısıtlanarak ama toplu taşımacılığa ve belirli zaman/ yerlerde yük taşımacılığına imkân veren bir şekilde özenle planlanmasının yarattığı olumlu sonuçlar ile diğer tarihi kentlere örnek teşkil edeceği düşünülmektedir.

Mardin 1. Caddenin yayalaştırılması ve sokak sağlıklaştırılması entegre projesi ile, tarihi Mardin'in ana aksı olan 1. Caddenin, araç trafiğinden büyük ölçüde arındırılarak bir yürüme-kültür rotasına dönüştürülmesi mümkün olmuştur. Böylece alt sokak ve çarşıların daha kolay eklemlenmesine yönelik altyapının oluşturulabilmiş, sosyal yaşamın kolaylaştırılarak kent sakinlerinin kalıcılıştırılması sağlanmış ve turistlerin kentte daha çok zaman geçirerek ekonomiye daha fazla katma değer sağlanabilmiştir. Caddenin kentsel tasarım düzenlemesi sonucu turistler ve kent halkı açısından çekici hale getirilmesiyle, caddede daha uzun süre

bulunma isteğinin artması, çevresel olumsuz etkilerin azaltılması (hava kirliliği, gürültü vb.), tarihi kent girişinde ve çıkışında modern otopark kapasitesi oluşturarak kent ziyaretçilerine ve tarihi Mardin'de oturanlara güvenli park hizmetinin sunulması, seyahat süresinin azaltılması ve böylece zamanında erişim imkanının oluşturulduğu görülmektedir. Ayrıca caddeye erişimin kolaylaşması ve çekiciliğinin artmasıyla birlikte, alışveriş, dinlenme yeme-içme amaçlı ziyaretlerin artması, ticari satışlarda iyileşme, kentin cazibesinde artış gözlenmiştir. Tüm bu sonuçlar ile kentin ulaşım açısından rahatlatılması ve sosyal cazibesinin canlandırılmasıyla, nüfusu azalma eğiliminde olan Tarihi Mardin'in insanların kendi yaşam alanlarında kalıcılaştırmak mümkün olmuştur. Ek olarak belediyenin (otopark, toplu taşıma ve kontrollü geçişler üzerinden) turizm gelirlerinden daha çok pay alarak kentsel hizmetlerin sürdürülebilirliğine katkı sağladığı görülmektedir.

Son olarak literatürde belirtildiği gibi; bir alanın yayalaştırılması ve sokak sağlıklaştırılması, kapsamlı bir biçimde ele alınması gereken bir uygulamadır (Hillier & Hanson, 1984; Yılmaz, 1994; Karabay, 1995; Yalçinkaya, 2007; Yıldırım, 2007; van der Hoeven, 2009; Kubat vd., 2012b; Çetin, 2012; Şahin & Darby, 2014; Özbil & Kubat, 2014; Asımgil, 2017; Tarakçı Eren vd., 2018). Elde edilen bulgularda olumsuz bir sonuç olarak, kısa bir süre önce yapımı tamamlanan 1. Cadde ile aynı aks üzerinde bulunan ve Mardin'in en önemli uğrak mekânlarından biri olan kısa bir Mardin Cumhuriyet Meydanı'nın projesinin, bu alandan bağımsız olarak ele alındığı görülmektedir. Bir taraftan sokak sağlıklaştırma projesi yapılırken diğer taraftan aynı aksa bulunmalarına rağmen Mardin Cumhuriyet Meydanı projesinin bağımsız olarak ele alınması, kentin tasarım ilkelerinden yoksun planlandığını göstermektedir. Oysaki cadde güzergâhı üzerinde bulunan Cumhuriyet Meydanı'nın turistler ve kent halkı için huzurlu ve dinlendirici bir kent meydanı olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Kapsamlı ve çok yönlü düşünülmüş planlama ve kentsel tasarım uygulamaları olmadığından çarşı merkezi canlılığını yitirmeye başlayacaktır. Bu bağlamda çarşı merkezinde uygulanan yayalaştırma uygulaması yanlış değil, ancak yetersizdir. Kapsamlı bir çalışma ile alan kentin ekonomisine katkıda bulunan ve canlı bir merkez haline dönüştürülebilecek iken, bu fırsat kaçırılmıştır. Cadde üzerinde, yayalaştırma ve toplu taşımayı ön plana çıkaran yeni bir ulaşım düzenlemesinin Cumhuriyet Meydanının halkın ve turistlerin yararlanabileceği "gerçek bir meydan" olarak düzenlenebileceği bir kentsel tasarım yaklaşımıyla birlikte ele alınması önerilmektedir. Cumhuriyet Meydanı ile Diyarbakırkapı ve Savurkapı kavşakları yakın çevresinde Mardin'e yakışır, insana öncelik veren, kentsel koruma kararlarıyla uyumlu ve turistler için de cazip kentsel alanlar oluşturulması hedeflenmelidir.

#### BİLGİLENDİRME/TEŞEKKÜR

Mardin 1. Caddeyi kullanan ve rastlantısal olarak seçilen 25 dükkân sahibi ve 25 yaya kullanıcısından oluşan toplam 50 kişilik gruba, görüşmelerde verdikleri cevaplar neticesinde çalışmaya olan katkılarından dolayı teşekkür ederiz.

## Araştırmacıların Katkı Oranı

**Lale Karataş;** Metodoloji, Düzenleme, Yazım. **Aydın Alptekin;** Yazım, Kontrol. **Murat Yakar;** Kontrol.

## Çatışma Beyanı

Yazarlar arasında herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

## Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Çalışmada, araştırma ve yayın etiğine uyulmuştur.

## KAYNAKÇA

Asımgil, B. (2017). Yayalaştırma - Cadde Tasarımları Hareketi ve Politikalarının Oluşturulmasında Halk Katılımının Sağlanması: Provo "Beyaz Bisiklet Devrimi". *Ege Mimarlık*, (1), 34-40.

Altunbaş, U. (2006). Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Akansel, S. T & Varlı, K. E. (2011). Edirne Tarihî Saraçlar Caddesi Yayalaştırma Projesinin Kentsel Yaşama Katkıları. *Mimarlık Dergisi*, 359.

Chen, Y. (2020). Financialising urban redevelopment: transforming Shanghai's waterfront. *Land Use Policy*, 60, 403-407. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.105126>

Çetin, R. Z. (2012). Tarihî Kent Merkezlerinde Yeniden Canlandırma Politikaları Üzerine Değerlendirme, İzmir Kemeraltı Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, DEÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.

Hillier, B. & Hanson, J. (1984), *The Social Logic of Space*, Cambridge University Press, Cambridge.

Karataş, L., Alptekin, A. & Yakar, M. (2022). Elimination of unqualified additions that distort the silhouette of the historical places: Artuklu example. *Advanced Land Management*, 2(2), 89-98.

Karabay, H. (1993). Kentleşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma Araçları, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Karabay, H. (1995). *Kent İçinde Yaşayabilir Yaşanabilir Kentsel Mekanların Planlamasında Bir Politika: Yayalaştırma ve Kentleşmeye Katkısı*. Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, 5-6-7 Haziran 1995, İTÜ, İstanbul.

Kubat A. S., Özbil, Ö. Ö. & Ekinoğlu, H. (2012a). *The Effect of Built Space on Wayfinding in Urban Environments: A Study of the Historical Peninsula of İstanbul*. 8th International Space Syntax Symposium, M. Green, Santiago, Şili.

Kubat A. S., Özbil, A. & Özer, Ö. (2012b). Kentsel Ana Odakların Mekânsal Sürekliliklerinin İncelenmesi: Sultanahmet Meydanı'nda Hareket ve Algı Esaslı Kentsel Tasarım Analizi. PROJEM İSTANBUL kapsamında İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Emlak

İstiklal Daire Başkanlığı, Yerleşmeler ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü için hazırlanan proje raporları (ara rapor ve sonuç raporu), İstanbul.

Kuntay, O. (2008). *Yaya Mekânı*, Gazi Üniversitesi Vakfı İktisadi İşletmeleri, İlke Yayınevi.

Mardin Büyükşehir Belediyesi Fizibilite Raporu (2016). Mardin 1. Cadde Yayalaştırma, Toplu Taşıma ve İyileştirme Projesi.

Özbil, A. & Kubat, A. S. (2014). Sultanahmet Meydanı'nda Hareket ve Algı Esaslı Kentsel Tasarım Analizi. *Mimarlık Dergisi*, 371(1).

Salihoglu, T., Albayrak, A. N. & Eryılmaz, Y. (2021). A method for the determination of urban transformation areas in Kocaeli. *Land Use Policy*, <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2021.105708>

van der Hoeven, F., Simit, M. G. J. & Spek, S. (2009). *Tracking Pedestrians in Historical City Centers Using GPS, Street-level Desires: Discovering the City on Foot, Pedestrian Mobility and the Regeneration of the European City Centre*, van der Hoeven vd., Delft University of Technology, Delft.

Sirel, A. & Sirel, Ü. (2005). *Tarihî Kentlerin Unutulan Arayüzü: Edirne-Kaleiçi'nde Saraçlar Caddesi Örneği*, Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, bildiri kitabı, İTÜ, İstanbul.

Sirel, A. (2015). Project Implementation in Public Open Spaces: Saraçlar Street Urban Design Project, Edirne-Turkey. *A+Arch Design International Journal of Architecture and Design*, 1(1), 0-0.

Şahin, S. & Darby, D. (2014). Tarihî Kent Merkezlerinin Yaya Eksenli Olarak Yeniden Canlandırılması: Almanya Koblenz Örneği. *Mimarlık Dergisi*, 379.

Tarakçı Eren, E., Düzenli, T. & Akyol, D. (2018). Kent Merkezinde Caddelerin Yayalaştırılması: Trabzon Kahramanmaraş Caddesi Örneği. *Megaron*, 13(3), 480-491.

T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı (2022). <https://mardin.ktb.gov.tr/TR56568/istatistikler.html> [Erişim Tarihi: 19.09.2022].

Yalçınkaya, F. (2007). Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara.

Yıldırım, A. (2007). İstanbul'da Yayalaştırma Projelerinin Farklı Kullanıcı Grupları Üzerinde Yarattığı Etkilerin Karşılaştırmalı Analizi, *Yüksek Lisans Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Bölge Planlama Ana bilim Dalı, İstanbul.

Yılmaz, Ü. (1994). *Şehirçi Ulaşım Düzenlemelerine Bir Örnek Olarak ABD'de Şehir Merkezlerinde Yayalaştırma Uygulamaları*, İstanbul II. Kentiçi Ulaşım Kongresi Bildiriler Kitabı, İstanbul.



© Author(s) 2022.

This work is distributed under <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>