



**T.C.**  
**KONYA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**



**KONYA KENTİNDE**  
**İMAR PLANI KARARLARIYLA OLUŞAN**  
**YAPILI ÇEVRENİN**  
**SOKAK ÖLÇÜTLERİYLE İNCELENMESİ**

**Beyza KÖPRÜLÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

**Ocak-2023**  
**KONYA**  
**Her Hakkı Saklıdır**

## **TEZ BİLDİRİMİ**

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

## **DECLARATION PAGE**

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Beyza KÖPRÜLÜ

Tarih: 18.01.2023

## ÖZET

### YÜKSEK LİSANS TEZİ

#### KONYA KENTİNDE İMAR PLANI KARARLARIYLA OLUŞAN YAPILI ÇEVRENİN SOKAK ÖLÇÜTLERİYLE İNCELENMESİ

Beyza KÖPRÜLÜ

Konya Teknik Üniversitesi  
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü  
Şehircilik Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Sinan LEVEND

2023, 252 Sayfa

Jüri

Dr. Öğr. Üyesi Sinan LEVEND

Doç. Dr. Sedef ŞENDOĞDU

Dr. Öğr. Üyesi Kadriye TOPÇU

Sokaklar kentsel mekanları birbirine bağlayan, insanların gündelik yaşamlarını sürdürdükleri ve sosyalleştikleri kamusal/yarı kamusal arayüzlerdir. Bu nedenle sokaklar bireylerin ve toplumun yaşam kalitesini etkilemektedir. Ancak Türkiye’de kentsel yapıyı çevrenin üretiminde en önemli araç olan imar planlarının, yüksek yaşanabilirliğe sahip sokak üretme yeteneği kısıtlıdır. Bu kısıtlılığın temel nedeni imar planlarında imar adalarına ilişkin yapılaşma düzenine ve yoğunluğuna odaklanılıyor olmasıdır. İmar planlarında imar adaları arasında kalan arayüzler taşıt odaklı bir yaklaşımla iki boyutlu genişlik şeklinde planlanmaktadır. Sokakların araç odaklı tasarlanması kentin mekân kalitesini azaltmakta ve insanların sokağı kullanmaktan keyif almasını engellemektedir. Yapılı çevrenin formunu tanımlayan sokağın, sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik ilkeleri çerçevesinde oluşturulması önemli bir gerekliliktir. Bu çerçevede çalışmanın temel amacı, yapıların cepheleri arasında kalan üç boyutlu kamusal/yarı kamusal alanı tarifleyen sokağın, kentsel yapıyı çevre ve toplum için önemini ortaya koymaktır. Ayrıca çalışmada, imar planlarıyla oluşmuş sokaklar sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik kavramları çerçevesinde değerlendirilmektedir. Çalışma kapsamında Konya kentinde imar planlarıyla üretilmiş 630 sokak (cadde ve sokaklar) örneklem alan olarak seçilmiş ve sokak ölçütleri doğrultusunda incelenmiştir. Çalışmanın amacı doğrultusunda öncelikle uluslararası ve ulusal literatürde kent belleğinde değişen anlam ve hislere bağlı olarak sokak tasarımına ilişkin ilke ve göstergeler ortaya konmuştur. Örnek olay olarak belirlenen 630 sokak mekânsal analiz, gözlem ve fotoğrafçılık teknikleri kullanılarak sokak tasarımı göstergeleri çerçevesinde değerlendirilmiş ve her bir sokak için sokak tasarımı değerlendirme puanı oluşturulmuştur. Daha sonra en yüksek ve en düşük sokak tasarımı gösterge puanına sahip sokakların imar planları incelenerek, imar planlarının sokak oluşumundaki etkisi çözümlenmiştir. Bulgular, sokakların kullanıcılar için rahat ve konforlu bir kentsel mekân sunmaktan ziyade motorlu taşıtların erişimini kolaylaştırma üzere tasarlandığını ortaya koymuştur. Bu durumun temel nedeni yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik sokak üretme konusunda uygulama imar planlarının kabiliyetlerinin sınırlı olmasıdır.

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel Tasarım, Sokak, Sürdürülebilirlik, Yaşanabilirlik, İmar Planı

## ABSTRACT

### MS THESIS

# EXAMINATION OF THE BUILT ENVIRONMENT CREATED BY THE ZONING PLAN DECISIONS USING STREET MEASUREMENTS IN KONYA

Beyza KÖPRÜLÜ

**Konya Technical University  
Institute of Graduate Studies  
Department of Urbanism**

**Advisor: Asst. Prof. Dr. Sinan LEVEND**

**2023, 252 Pages**

**Jury**

**Dr. Öğr. Üyesi Sinan LEVEND**

**Doç. Dr. Sedef ŞENDOĞDU**

**Dr. Öğr. Üyesi Kadriye TOPÇU**

Streets are public/semi-public interfaces that connect urban spaces where people live and socialize. Therefore, the streets affect the quality of life of individuals and society. However, the most essential tool in producing the urban built environment in Turkey, development plans have limited ability to produce streets with high livability. The main reason for this limitation is that the development plans focus on the settlement order and density of the zoning islands. In the development plans, the interfaces between the zoning blocks are planned as a two-dimensional width with a vehicle-oriented approach. Vehicle-oriented design of the streets reduces the quality of the city's space and prevents people from enjoying using the street. Therefore, it is an essential requirement that the street, defining the built environment forms, be created within the framework of the principles of sustainability and livability. In this context, the study's primary purpose is to reveal the importance of the street, the three-dimensional public/semi-public space between the facades of the buildings, for the urban built environment and society. In addition, in the study, streets formed by development plans are evaluated within the framework of the concepts of sustainability and livability. Within the scope of the study, 630 streets produced with development plans in Konya were selected as the case study, and these streets were examined by the street criteria. In line with the study purpose, principles and indicators related to street design have been revealed in the international and national literature. 630 streets determined as the case study were evaluated within the framework of street design indicators using spatial analysis, observation and photographing techniques. A street design evaluation score was created for each street. Then, the development plans of the streets with the highest and lowest street design indicator points were examined, and the effect of development plans on the formation of streets was analyzed. The findings revealed that the streets were designed to facilitate the access of motor vehicles rather than providing a comfortable and comfortable urban space for the users. The main reason for this situation is the limited capabilities of development plans to produce livable and sustainable streets.

**Keywords:** Urban Design, Street, Sustainability, Liveability, Development Plan

## ÖNSÖZ

Lisans ve yüksek lisans eğitimlerim boyunca engin bilgileriyle bana sağladıkları katkılarından dolayı Necmettin Erbakan Üniversitesi ve Konya Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nün saygı değer öğretim üyelerinin her birine, çalışma sürecinde desteğini hiçbir zaman esirgemeyen, bilgi ve deneyimini paylaşan danışmanım Sinan LEVEND'e, hayatım boyunca attığım her adımda yanımda olup beni her konuda destekleyen, bana olan inançlarını her zaman hissettiren, beni bugünlere getiren sevgili AİLEME, süreç boyunca benden desteğini esirgemeyen, her zaman yanımda olduklarını hissettiğim, çalışmama yardımcı olan sevgili arkadaşlarım Hatice UYSAL, Hacer POLATÇELİK ve Kübra SEKİ'ye en içten teşekkürlerimi sunuyorum.

Beyza KÖPRÜLÜ  
KONYA-2023

# İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>v</b>
<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>vi</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>vii</b>
<b>ŞEKİL LİSTESİ</b> .....	<b>ix</b>
<b>ÇİZELGE LİSTESİ</b> .....	<b>xi</b>
<b>GRAFİK LİSTESİ</b> .....	<b>xii</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>xiii</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
1.1. Problem Tanımı .....	2
1.2. Çalışmanın Amacı.....	2
1.3. Çalışmanın Kapsamı .....	3
<b>2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE</b> .....	<b>4</b>
2.1. Sürdürülebilirlik.....	4
2.2. Yaşanabilirlik.....	5
2.3. Sokak Kavramı .....	7
2.3.1. Sokak Ölçeğine Yönelik Yapılmış Çalışmalar .....	10
2.3.2. Sürdürülebilirlik ve Yaşanabilirlik Açısından Sokak .....	17
2.4. Sokak Tasarımına İlişkin İlkeler.....	20
2.4.1. Okunabilirlik- İmgelenebilirlik.....	21
2.4.2. Konfor .....	22
2.4.3. Güvenlik.....	23
2.4.4. Erişilebilirlik .....	25
2.4.5. Çekicilik.....	27
2.4.6. Canlılık.....	29
2.4.7. Bağlantı - Geçirgenlik.....	30
2.4.8. İnsan ölçeği .....	31
2.4.9. Yer Duygusu .....	33
2.4.10. Sürdürülebilirlik.....	34
2.5. Sokağın Çözümlemesi .....	37
2.6. Türkiye’de Yapılı Çevrenin Oluşumu .....	42

<b>3. MATERYAL VE YÖNTEM.....</b>	<b>49</b>
3.1. Yöntem.....	49
3.2. Kısıtlılıklar .....	56
<b>4. İMAR PLANI KARARLARIYLA OLUŞAN YAPILI ÇEVRENİN SOKAK ÖLÇÜTLERİYLE İNCELENMESİ.....</b>	<b>57</b>
4.1. Konya’da Cadde ve Sokak Tasarımına Yönelik Politikalar .....	57
4.2. Konya Kent Merkezinde İmar Planlarıyla Üretilen Sokakların Göstergelere Göre Değerlendirilmesi.....	59
4.2.1. Düşük Gösterge Değerlerine Sahip Caddelerin Değerlendirilmesi .....	62
4.2.2. Yüksek Gösterge Değerlerine Sahip Caddelerin Değerlendirilmesi .....	75
4.2.3. Düşük Gösterge Değerlerine Sahip Sokakların Değerlendirilmesi .....	87
4.2.4. Yüksek Gösterge Değerlerine Sahip Sokakların Değerlendirilmesi.....	99
4.3. Bölüm Değerlendirmesi .....	110
<b>5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>113</b>
<b>KAYNAKLAR .....</b>	<b>117</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>124</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>253</b>

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1. Sokak kesiti .....	10
Şekil 2.2. Sokak tasarımı için teorik çerçeve .....	17
Şekil 2.3. Yaya geçidi aralıkları .....	25
Şekil 2.4. Görsel çekiciliği yüksek ve düşük olan sokaklar .....	28
Şekil 2.5. Yapı Adası Uzunluğu - Geçirgenlik İlişkisi .....	31
Şekil 2.6. Ölçek: Mesafe – Yükseklik İlişkisi .....	32
Şekil 2.7. Yağmur bahçesinde iyi tasarım öğeleri .....	36
Şekil 2.8. 3194 Sayılı İmar Kanunu'na Göre Plan Kademelenmesi.....	43
Şekil 2.9. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'ne göre yapı düzeni ve TAKS-KAKS gösterim tekniği .....	46
Şekil 2.10. Uygulama imar planı gösterimine ilişkin örnek .....	47
Şekil 3.11. Çalışmanın Genel Şeması ve Araştırma Yöntemi .....	50
Şekil 3.12. Sokak Tasarımı Analizlerinin Yapıldığı Örnek Sokaklar.....	52
Şekil 4.13. Konya Kenti Cadde ve Sokak Tasarımı Gösterge Değerleri Analizi .....	60
Şekil 4.14. Düşük Gösterge Değerine Sahip 5 Caddenin Gösterge Değerleri Analizi ...	63
Şekil 4.15. Keçeciler Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	65
Şekil 4.16. Ahmet Güzel Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı.....	68
Şekil 4.17. Mesaj Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	70
Şekil 4.18. Kovanağzı Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	72
Şekil 4.19. Yorgancı Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	74
Şekil 4.20. Yüksek Gösterge Değerine Sahip 5 Caddenin Gösterge Değerleri Analizi .	76
Şekil 4.21. Dr. Ahmet Özcan Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	78
Şekil 4.22. Sarayburnu Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	80
Şekil 4.23. Evliya Çelebi Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı.....	82



Şekil 4.24. Kerkük Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	84
Şekil 4.25. Gürkan Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	86
Şekil 4.26. Düşük Gösterge Değerine Sahip 5 Sokağın Gösterge Değerleri Analizi .....	88
Şekil 4.27. Büyükkeçeciler Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı.....	90
Şekil 4.28. Hadım Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	92
Şekil 4.29. Yurtdaş Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	94
Şekil 4.30. Bişi Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	96
Şekil 4.31. Flora Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	98
Şekil 4.32. Yüksek Gösterge Değerine Sahip 5 Sokağın Gösterge Değerleri Analizi .	100
Şekil 4.33. Bayramoğlu Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	101
Şekil 4.34. Tarım Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	103
Şekil 4.35. Kartallı Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	105
Şekil 4.36. Yeşilirmak Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	107
Şekil 4.37. Günalan Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı .....	109

## ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 2.1. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği Uygulama İmar Planı Gösterimlerine göre “Yapı Düzeni ve Yoğunlukları” rumuzları.....	46
Çizelge 2.2. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği Uygulama İmar Planı Gösterimlerine göre “Ulaşım” rumuzları.....	48
Çizelge 3.3. Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri .....	54



## GRAFİK LİSTESİ

Grafik 4.1. Cadde Tasarımı Frekans Dağılımı.....	61
Grafik 4.2. Sokak Tasarımı Frekans Dağılımı.....	61



## KISALTMALAR

<b>IIUM:</b>	International Islamic University Malaysia
<b>SPACES:</b>	Sistematik Yaya ve Bisiklet Çevresel Taraması
<b>PEDS:</b>	Yaya Ortamı Veri Taraması
<b>IMI:</b>	Irvine Minnesota Envanteri
<b>CBS:</b>	Coğrafi Bilgi Sistemi
<b>MAPS:</b>	Mikro Ölçekli Yaya Sokak Görünümü
<b>TSE:</b>	Türk Standartları Enstitüsü
<b>m:</b>	Metre



## 1. GİRİŞ

Sokak sadece taşıtların hareket alanı olmanın ötesinde, insanların buluşma, yürüme, alış-veriş yapma gibi birçok faaliyeti gerçekleştirdiği ve birbirleriyle etkileşimde buldukları kentsel mekandır. İnsanlar kentlerdeki sokakları boş zaman etkinlikleri ya da iş amacıyla ulaşım ya da durağan faaliyetler için kullanırlar. Farklı yaştan ve farklı becerilere sahip her kullanıcı ihtiyaçları doğrultusunda bu kentsel mekanları farklı deneyimlerler. Otururken, yürürken, bisiklete binerken, toplu taşıma ya da bireysel araç kullanırken, kentsel hizmetler sunarken ya da ticaret yaparken içinde bulunulan sokaklar, kentsel yaşamın bir parçası olarak kentin erişilebilirliğini ve yaşanabilirliğini şekillendirir. Bu nedenle, sokağı yapı cepheleriyle sınırlandırılmış iki boyutlu alan olarak tanımlamak yeterli değildir. Sokak, gündelik hayatın yaşandığı, sosyal ilişkilerin kurulduğu ve insanların kentle bütünleştiği bina cepheleri arasında kalan üç boyutlu kamusal/yarı kamusal arayüzlerdir (Cullen, 1971; Harvey, 2014). Bu çerçevede sokağın ulaşım niteliği, sosyalleşme, günlük aktiviteler (sağlık) ve güvenlik gibi konulardaki belirleyiciliği nedeniyle insanların yaşam kalitesi ve psikolojisi üzerinde önemli etkisi vardır.

Diğer taraftan şehirler hızla büyürken ortaya çıkan sorunların üstesinden gelmeyi amaçlayan, sürdürülebilirliği ve yaşanabilirliği temel ilke olarak kabul eden tasarım yaklaşımları da sokağı odağa almaktadır. Söz konusu yaklaşımlar bireysel araç kullanımını ve kentsel yayılmayı engellemeye yönelik politikaları savunurken sürdürülebilir ve yaşanabilir kent için toplu taşımanın temel ulaşım sistemi haline gelmesini ve sokak odaklı bir yapılı ve sosyal çevrenin oluşumunu desteklemektedir. Bu çerçevede kent sakinlerinin yaşam kalitesini arttırmak için kentsel tasarım sürecinde sokağına ilişkin tasarım ilkeleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Bu kapsamda çalışmanın temel hipotezi; Türkiye’de yapılı çevrenin üretilmesine yönelik en önemli araç olan imar planlarının sürdürülebilir ve yaşanabilir sokak üretme kabiliyetinin sınırlı olduğudur. Bu durumun sebebi imar planlarıyla yapı adaları ve yapı adalarına ilişkin kullanım ve yapılaşma kararları üretilirken, yapı adaları arasında kalan yollara ilişkin sadece yaya taşıt ayrımı ve genişlik belirtiliyor olmasıdır.

## 1.1. Problem Tanımı

Kentsel dokunun temel unsuru olan sokakların yaşam kalitesi üzerindeki etkisine rağmen, ülkemizde özel amaçlı projeler dışında sokak tasarımına ilişkin kararlarının göz ardı edildiği bir planlama anlayışı hakimdir. Mevcut planlama mevzuatı genel olarak imar adalarının yapılaşma kararlarını belirlemekte, sokakları ise sadece iki boyutlu genişlik şeklinde tanımlamaktadır. Söz konusu genişlik de çoğu zamana araç trafiği düşünülerek belirlenmektedir. Bu durum, kentlerimizde sokağı oluşturan kamusal alanların bütüncül tasarımı açısından mevzuatımızın yetersiz olduğunu göstermektedir<sup>1</sup>. Söz konusu yetersizlikten dolayı sokaklar otomobil odaklı tasarlanan mekanlar haline gelmekte ve kamusal alan kavramı gittikçe zayıflamaktadır.

Sokakların sadece taşıt ulaşımının sağlandığı altyapı tesisi olarak görülmesi, toplumun gelişmesinde oynadığı sosyal boyutun göz ardı edilmesine neden olmaktadır. Sokaklar insanların birbirleriyle etkileşimde bulunarak sosyalleştikleri kamusal mekanlardır. Ancak günümüz kentlerinin yaygın yapılaşma biçimi haline gelen, kent bütününden ayrılmış kapalı güvenli siteler arasında kalan arayüzler, sokağın sosyal boyutundan mahrum açıklıklardır. Söz konusu açıklıklar özellikle güvenlik açısından sorunlu yürünemez mekanlara dönüşmektedir. Bu durum kentlerimizde sokak kültürünün kaybolmasına ve sokak kültürünün sosyal sermaye üzerindeki olumlu etkisinin de giderek azalmasına neden olmaktadır.

## 1.2. Çalışmanın Amacı

Çalışma mimari ve kentsel ölçek arasındaki kamusal yarı kamusal mekân olan sokağa odaklanmaktadır. Çalışmanın temel hedefi, sokağın kentsel yapılı çevre ve sosyal yapı içindeki önemini yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik bağlamında ortaya koymaktır. Bu kapsamda çalışmayla ülkemizde yapılı çevrenin üretilmesinde en önemli araç olan imar planlarıyla üretilmiş kamusal/yarı kamusal arayüzlerin (sokakların) sürdürülebilir ve yaşanabilir tasarım ilkeleri çerçevesinde incelenmesi amaçlanmaktadır.

Sokak insanın kentle ilişki kurmaya başladığı temel birim olup, insan bu ilişkiyi ne kadar sağlıklı kurarsa, kentsel yapılı ve sosyal çevresiyle olan ilişkisi de o derece sağlıklı olur. Bu kapsamda yaşanabilir ve sürdürülebilir sokak ilkelerinin ve mevcut sokakların niteliklerinin belirlenmesi, üretilecek imar planlarında sokağa yönelik doğru politikaların üretilmesine ilişkin önerilerin geliştirilmesi için oldukça önemlidir.

---

<sup>1</sup> Planlama mevzuatımızda kamusal alana ilişkin herhangi bir tanım bulunmamaktadır.

Çalışmada, kamusal alan olan sokağın kentsel mekân oluşumundaki öneminin ortaya konması, sokağa ilişkin unsurların kullanıcılar üzerindeki etkilerinin belirlenmesi ve imar planları ile kentsel tasarım projelerine yönelik politikaları yönlendirecek önerilerde bulunulması hedeflenmektedir.

### 1.3. Çalışmanın Kapsamı

Çalışma kapsamında Konya kentinde imar planlarıyla oluşan 630 sokak, sokak tasarımına ilişkin göstergeler çerçevesinde değerlendirilmiş ve sonrasında en yüksek ve en düşük gösterge puanına sahip cadde<sup>2</sup> ve sokaklara ilişkin imar planları incelenerek, imar planlarının sokak oluşmasına etkileri çözümlenmiştir. Bu çerçevede tez 5 bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm olan giriş bölümünde problem tanımı, çalışmanın amacı ve kapsamı sunulmaktadır. İkinci bölümde kavramsal ve kuramsal çerçeve kapsamında yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik bağlamında sokak kavramı incelenmektedir. Bu doğrultuda öncelikle sürdürülebilirlik, yaşanabilirlik, sokak ve Türkiye'deki imar planı üretme sürecine yönelik literatür taraması yapılmıştır. Daha sonra sokak unsurları ve sokak tasarımına ilişkin ilkeler ortaya konmuş ve çalışma kapsamında kullanılacak göstergeler belirlenmiştir. Tezin üçüncü bölümünde tez çalışmasında kullanılan veriler ve hipotezi sınamak için uygulanan yöntemler hakkında bilgi verilmektedir. Dördüncü bölümde, Konya kent merkezinde örnek alan olarak belirlenen 630 cadde ve sokak, yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik bağlamında incelenmiştir. Bu kapsamda çalışmanın amacına yönelik olarak söz konusu sokaklar gözlemlenmiş ve fotoğraflanmıştır. Konya kentinde imar planlarıyla oluşmuş örnek sokaklar, yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik kavramları doğrultusunda belirlenen göstergeler çerçevesinde puanlanarak sıralanmıştır. Son olarak en yüksek ve en düşük gösterge puanına sahip cadde ve sokakların imar planları incelenerek, imar planlarının sokak oluşumuna etkisi çözümlenmiştir. Son bölümde, saha çalışması sonucunda elde edilen bulgular tezin kavramsal ve kuramsal çerçevesinde ortaya çıkan sokak tasarımına ilişkin ilkeler bağlamında değerlendirilmiştir.

---

<sup>2</sup> Çalışma kapsamında sokağa odaklanılmaktadır. Ancak uygulamada kent içi yollar idari olarak cadde ve sokak olarak sınıflandırılmaktadır. Söz konusu sınıflandırmaya paralel olarak cadde ve sokaklarda yetkili yönetim birimi de değişiklik göstermektedir. Kentsel yapı çevrede farklı yönetim birimlerinin cadde ve sokakların tasarımından sorumlu olması, cadde ve sokaklar arasında uygulamadan kaynaklanan ayrışmaların oluşmasına neden olmaktadır. Bu doğrultuda çalışma kapsamında cadde ve sokak olarak nitelendirilen yollar ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

## 2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

### 2.1. Sürdürülebilirlik

İnsan yaşamı doğal kaynaklara bağımlı olarak sürdürüldüğünden bu kaynakların dengeli kullanılması büyük önem arz etmektedir. Günümüzde birçok alanda bu koruma ve kullanma dengesini ifade etmek için “sürdürülebilirlik” kavramı kullanılmaktadır. Sürdürülebilirlik kavramına ilk defa Birleşmiş Milletler bünyesi altında çalışmakta olan Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu’nun 1987 yılı Oslo toplantısında sunulan “Ortak Geleceğimiz” başlıklı raporda yer verilmiştir. Raporda çevre sorunları genel olarak sosyal sınıf farklılıkları ekseninde ele alınmış; yoksulluğun ve eşitsizliğin olduğu bir dünyada ekolojik ve diğer kaynaklara ilişkin krizlerin her zaman var olacağı savunulmuştur (Torunoğlu, 2005). Bu kapsamda raporda sürdürülebilir kalkınma ise en genel tanımlamayla “*gelecek kuşakların ihtiyaçlarını karşılayabilme olanağından ödün vermeksizin günümüz kuşaklarının ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir kalkınma modeli*” olarak ifade edilmiştir. Sürdürülebilir Kentsel Tasarım üzerine birçok çalışma yapan Wheeler (2013) ise sürdürülebilirliği, doğal kaynakların kullanımının önemine vurgu yaparak, sahip olduğu kaynakların birbirine bağımlı ve bağlantılı olduğu dünyada yeni bir ekolojik dünya görüşünün temel değerlerinden ve hedeflerinden biri olarak tanımlamaktadır. Bu tanımlamalardan da anlaşıldığı üzere sürdürülebilirlik kavramı ile geçmiş, bugün ve gelecek arasında entegrasyonun sağlanması ve sahip olunan kaynak ve değerlerin gelecek kuşaklara aktarılması amaçlanmaktadır.

Kentler insanların barınma, dinlenme, çalışma, eğlence gibi çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak için topluluk olarak yaşadıkları mekanlardır. Kent hayatının sunduğu avantajlar nedeniyle kentsel nüfus hızlı bir şekilde artmaktadır. Söz konusu nüfus artışıyla orantılı olarak büyüyen ve dönüşen kentler; kamusal alanların, caddelerin, mahallelerin ve evlerin tasarımında, park ve yeşil yol sistemlerinin, bölgesel büyüme modellerinin, ulaşım ağlarının, su ve kanalizasyon sistemlerinin ve hatta endüstriyel süreçlerin konfigürasyonunda değişim ve dönüşüm geçirerek doğal kaynaklar üzerinde baskı oluşturmaktadır. Diğer taraftan kentsel yapıda yaşanan bu hızlı değişim toplumsal yapının ve kültürün de değişmesine neden olmaktadır. Kentsel alanda yaşanan bu fiziki ve sosyal değişim kentin sürdürülebilirliğini etkilemektedir (Yalçın & Can, 2016; Wheeler, 2013). Bu tür sistemleri tasarlamak ise belirli bir topluluğun diğer tüm unsurlarla nasıl ilişkili olduklarını düşünmeyi gerektirir.



Bu doğrultuda kentlerde sürdürülebilirliğin sağlanması için fiziki ve sosyal yapının korunmasına ve geliştirilmesine yönelik yaklaşımlar ortaya konmaktadır. Bu yaklaşımlardan ilki kentin doğal alanlar üzerindeki olumsuz etkisini azaltmaya yönelik çevresel yaklaşımdır. Bu yaklaşım genellikle kaynak kullanımının verimliliğini artırmak ve kentin çeperlerindeki yapılaşma baskısını azaltmak için ideal yoğunluklu kompakt ve karma kullanımlı yapılar çevre üretmeyi amaçlar. İkinci yaklaşım vatandaşların yaşam kalitesinin artırılmasıyla ilgilenen sosyal sürdürülebilirliğe odaklanır (Al-Thani, Amato, Koç, & Al-Ghamdi). Kentsel sürdürülebilirlikle yönelik bu yaklaşımlar bir yandan kaynaklar üzerindeki baskının azaltılmasını ve kaynakların verimli kullanılmasını ifade ederken diğer yandan nitelikli bir kentsel toplum, sosyal sermaye oluşturarak yaşanabilirliğin artırılmasını ifade eder.

## 2.2. Yaşanabilirlik

Yapılı çevre insanların yaşama şekillerini ve sosyal hayatlarını etkilemektedir (Abass & Tucker, 2020). Kentsel mekânın, kent sakinlerinin yaşam kalitesi ve refahına yönelik bu etkisi yaşanabilirlik kavramı içinde ele alınmaktadır. Bununla birlikte, yaşanabilirlik çok boyutlu bir kavram olduğu için tüm boyutlarını kapsayan bir tanım yapmak güçtür. Ayrıca literatürde, farklı coğrafi alanlar üzerinde yaşanabilirlik ölçüsünün doğrudan karşılaştırmasını içeren ve şehirlerin yaşanabilirliğini kategorize eden sınırlı sayıda çalışma vardır. Bu çalışmalara göre yaşanabilirlik kavramı genel olarak güvenlik, sağlık, ekonomik fırsatlar ve yaşam kalitesi gibi topluluğun refahıyla ilgilidir. Kavram insanların şimdi ve gelecekte yaşamak istedikleri bir yeri oluşturan özellikleri (günlük hizmetlere erişim, ulaşım ve sosyal faaliyetler, güvenlik, dış mekâna erişim, termal konfor, görsel zevk, tatmin edici konaklama, kültürel ifade, yer ve topluluk duygusu vb.) temsil eder (Giap, Thye, & Aw, 2014; Kennedy & Buys, 2010; Rashid, 2011). Bu açıklamalardan anlaşılacağı gibi bir kentin yaşanabilirliği, yerel olarak baskın olan ekonomik, sosyal ve kültürel geçmişle, topluluğa özgü değerler ve bağlamla ilişkilidir. Çünkü belirli bir yerde ikamet eden kişinin, söz konusu yerle ilgili kişisel duygusu veya arzusu, yaşanabilirlik derecesini belirleyen asıl ölçüttür (Şolt, 2018; Ahmed, El-Halafawy, & Amin, 2019). Yani aslında yaşanabilirlik, o kentin kullanıcılarının mekâna yüklediği anlamın bütünleşmiş halidir.

Yaşanabilirlik literatürü incelendiğinde sağlıklı topluluklar ile yaşam kalitesi arasında güçlü bir bağlantının olduğu vurgulanmaktadır. Tayfun Salihoğlu, Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük Kitabında kaleme aldığı bölümünde yaşanabilirliğin

kent yaşamındaki önemine vurgu yapmaktadır. Kent halkının başta sağlıklı yaşama hakkı olmak üzere diğer temel insan haklarını kullanabilmesinin ancak sağlıklı ve güvenli bir kent ortamında mümkün olacağını belirten Salihoğlu, söz konusu hakları kullanılabilme koşullarının öncelikle insanların yaşamlarını sürdürdükleri konut ve konut çevresinde oluşturulması gerektiğini vurgulamaktadır (Salihoğlu, 2012).

1960'ların Sosyal Göstergeler Hareketi içinde bir kavram olarak ortaya çıkan yaşam kalitesi, kentsel yaşamda toplumun ekonomik, sosyal ve fiziki refah seviyesiyle ilgilidir (National Research Council, 2002). Dünya kentleştikçe, şehirlerde sunulan yaşam kalitesi küreselleşme sürecinin bir problemi haline gelmiştir. Dünya nüfusunun büyük çoğunluğunun kentlerde yaşıyor olması, araştırmacıları “kent” ve “yaşam kalitesi” kavramlarını ilişkilendirmeye ve yaşanabilirlik üzerine çalışmalar yapmaya yönlendirmiştir (Turgut, 2007). İnsan ve mekân arasında kurulan güçlü etkileşim, kaliteli kentsel yaşamın önemli bir bileşenidir. Bir yerin yaşam kalitesini değerlendirirken, sahip olduğu nesnel özelliklerinin yanı sıra bu özelliklerin kullanıcı hafızasındaki resminin ne anlam taşıdığını bilmek gerekir. Kentsel mekânı deneyimleyen kullanıcıların, bu mekânı oluşturan unsurlara odaklanarak görme, ses, doku gibi duymasal etkilerle buradan aldığı keyif mekânın yaşanabilirliğini ifade etmektedir (Marans, 2007; Mazumdar, 2007).

Bu doğrultuda bir yerin yaşam kalitesini ölçerken insanlarla ilişki kurabilme, bağlanabilme, aidiyet hissetme, kendileriyle mekânı özdeşleştirebilme, hatırlama, özleme gibi algısal ve davranışsal göstergelerin göz önünde bulundurulması gerekir. Bu tür göstergeler, kentsel mekân kullanıcılarının deneyimlerine dayanan yaşam kalitesini objektif bir biçimde yansıtmakta ve bu özellikleri incelemek için olanak sunmaktadır. Örneğin, kentsel mekânı oluşturan subjektif ve objektif ölçütler arasındaki ilişkiyi bu mekânda bulunan trafik yoğunluğunun, gürültü seviyesinin ve yapı yoğunluğunun kullanıcı üzerinde oluşturduğu algı ile incelemek mümkün olabilmektedir. Böylece yeni oluşturulacak kentsel mekanların planlamasında kullanılacak gelişme stratejilerinin belirlenmesine destek olacak eşikler tespit edilebilmektedir (Marans, 2007).

Kentleşmeyle birlikte kent mekanlarında meydana gelen değişikliklere bağlı olarak yaşanabilirliği sağlama şekilleri de değişim göstermektedir. Bu doğrultuda ‘yaşanabilirlik’ kavramı erişilebilirlik, eşitlik, güvenlik, konfor, mevcut hizmetler, yürünebilirlik, ulaşım gibi bir dizi farklı konuyu içermektedir (Ahmed, El-Halafawy, & Amin, 2019). Güvenlik hissini, topluluk duygusunu, mekâna bağlılığı ve yürünebilirliği artırmaya yönelik yaya dostu yaşam alanlarının tasarlanmasının önemi artmıştır.

Sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik yaklaşımları doğrultusunda kent sokaklarının/caddelerinin insan ölçeğinde tasarlanması yürünebilirlik açısından oldukça önemlidir. Sokak bağlantısı, sosyal güvenlik, trafik güvenliği, estetik, kaldırım kalitesi, fiziksel engeller ve kolaylıklar yaşama alanının yürünebilirliğine etki eden temel unsurlardır. Kentsel tasarım sürecinde bir dizi dükkân, açık hava kafeleri, kütüphane, postane gibi yapı ve yapıların, ilginç, merak uyandıran ve çekici cepheleri de yürünebilirliği artırır (Forsyth, Krizek ve Rodriguez, 2009, s. 174). Sokak tasarımında dikkate alınması gereken bu ölçütler ile daha yaşanabilir kentsel mekân oluşturulabilir. Böylece sokaklar güvenli, erişilebilir, sosyalleşme olanaklarıyla ortak yaşamın mümkün olduğu, peyzaj öğeleriyle şehrin sertliğinin azaltıldığı, yeşil ve keyifli yaşam kalitesi yüksek kentsel mekanlar olarak ele alınabilmektedir. Bu doğrultuda sokak sürdürülebilirlik ve yaşanabilir kentsel mekân üretme adına üzerinde durulması gereken önemli bir kavram olarak ön plana çıkmaktadır.

### 2.3. Sokak Kavramı

Sokak, insanın kapıdan dışarı çıkarken karşılaştığı “dış mekân odaları” olarak kentle ilişki kurmaya başladığı temel birimdir. Bu mekanlar yollar ve cephe elemanları ile bu elemanlarla bütünleştirilen, kent mobilyaları ve diğer tasarım öğelerinden oluşan üç boyutlu algılanabilirliğe sahiptir. Böylece sokakların sadece salt yüzeyi değil onu oluşturan çevre unsurları ve bu öğelere erişimin niteliği kullanıcıya sunulan mekân kalitesini ifade etmektedir. Sokaklar yaya, taşıt, bisiklet kullanıcılarının tümünün hareketine olanak sağlayan serbest erişimli mekânlardır. Kullanıcı erişimini kısıtlayan veya engelleyen her türlü fiziksel tasarım uygulamaları sokağın yaşanabilirliğini düşürür ve evrensellik anlamını kaybetmesine sebep olur. Bu ilişki fiziksel olduğu kadar sosyal olarak da kurulmaktadır. Kullanıcı gereksinimlerine yanıt veren, insanların birbiri ile iletişim kurabildiği, sosyalleşebildiği kentsel mekanlar olarak insan davranışını açıklarlar. Bu tanımlamadan yola çıkarak sokağın, kullanıcıların birbiri ile ve kent ile olan iletişimin ara yüzü olduğu sonucu çıkartılabilmektedir.

Kamusal/yarı kamusal mekanlar olan sokaklar, kentlerde yaşanan çevresel, sosyal, kültürel, ekonomik ve demografik gelişmelere paralel olarak farklı bir çerçevede gelişmektedir. Kentlerin fiziksel değişimi, artan yapılaşma alanları ve ulaşım imkanlarındaki değişiklikler insanların etkileşimde bulunduğu sokakları da büyük ölçüde etkilemektedir. Yaşam alanlarında sokakların niteliği bir topluluğun estetik kalitesini, ekonomik faaliyetlerini, sağlığını ve sürdürülebilirliğini tanımlar. Bu nedenle

kentsel mekânda yaşamın odak noktası olan sokaklar, gelecek inşasında büyük öneme sahiptir. İnsanların bir kenti deneyimlemesini sağlayan en temel kentsel mekân birimi olan sokağın iyi tasarlanması kentin organizasyonu ve kent sakinlerinin yaşam kalitesi için önemlidir.

Sokaklar, genellikle bir yerden başka bir yere giden taşıtların erişimini sağlayan iki boyutlu yüzey olarak yanlış algılanırlar. Aksine çok sayıda yüzey ve yapıdan oluşan çok boyutlu mekânlardır. Bir mülkiyet çizgisinden diğerine uzanan sokaklar, sınırlarını tanımlayan bina kenarları, arazi kullanımları ve çekme mesafelerini kapsar. Hareket ve erişim için bir mekân sunmanın yanı sıra çeşitli kullanım ve aktiviteleri de kolaylaştırır. Sokaklar, zaman içinde çevresel sürdürülebilirliği, kamu sağlığını, ekonomik aktiviteleri ve kültürel değerleri destekleyecek şekilde uyarlanan dinamik mekânlardır (Global Designing Cities Initiative & N., 2016).

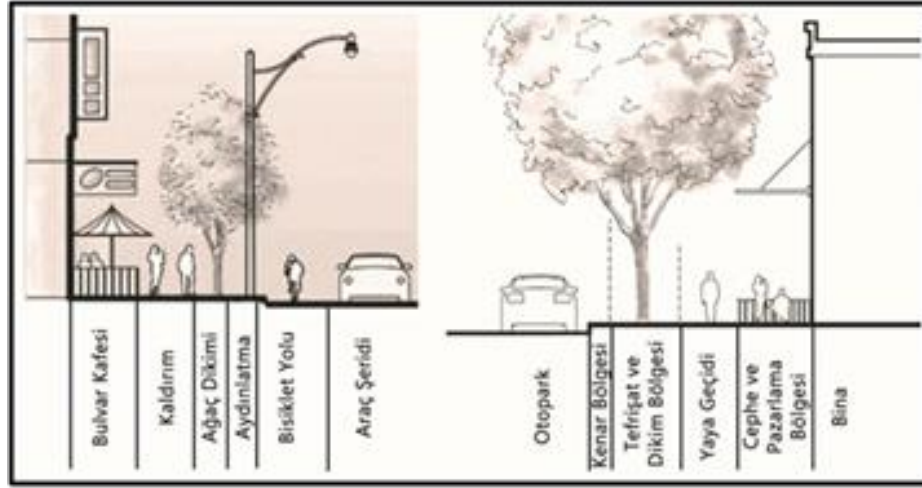
Geçmişten günümüze pek çok araştırmacı sokağa dair farklı tanımlamalar yapmışlardır. Bu araştırmacılardan Levy (1998) sokakları, yaya perspektifleri ile değerlendirilen, uygun dikim, mesafe, ölçek ve hacme sahip perspektif olarak tanımlamaktadır. Levy bu tanımında sokak görünümü öğelerinin oran ve kompozisyonu ile sokak ortamının yaya deneyimleri açısından algılanabilirliğini ele almaktadır. Bir başka araştırmacı Cowan (2005) sokağı oluşturan öğelerin nasıl birleştiğini ve bu birleşimle oluşan bütünü oluşturduğu anlam üzerinden sokak görünümünü tanımlamıştır. Diğer taraftan Grasso (2008), sokağı kamusal alan için tasarlanmış ideal yerler olarak tanımlar. Kropf (1996) ise, sokak görüntüsünün karakterini sokak duvarı veya yapı cepheleriyle oluşan unsurlar arasındaki sınırlar tarafından belirlendiğini ifade ederek, söz konusu unsurlar arasındaki ilişkinin insanlar tarafından nasıl anlaşıldığına ve deneyimlendiğine göre insanların sokağa görünümüne ilişkin bir duyguya sahip olduğunu ifade etmektedir (Kropf 1996 aktaran Meethiyagoda & Munasinghe, 2016). Sokaklara ilişkin yukarıda yapılan tanımlar incelendiğinde genel olarak sokağın yapıyı çevre perspektifinden ele alındığı, ayrıca yapıyı çevrenin kullanıcı algısı üzerindeki etkisinin de sokağa ilişkin tanımlarda önemli bir unsur olarak vurgulandığı söylenebilir.

Sokağın mekânsal sınırları, sokağın her iki cephesinde yer alan yapıların ana hatlarının oluşturduğu arayüz ve bu arayüzü çevreleyen üç boyutlu dış mekânı ifade eder (Cullen, 1971). Bu mekanlar, çok sayıda düzlem tarafından şekillendirilen, açık havadaki birer oda gibidir: Tabanda zemin düzlemi bulunur, binalar ve yol yatağının kenarları yan düzlemleri oluşturur ve üst örtü düzlemi de odanın tavanı gibi işlev görür. Her düzlem farklı politikalar, yönetmelikler, rehberler ve inşaat uygulamaları tarafından

düzenlenmesi gereken çok sayıda tekil bileşenden oluşur. (Global Designing Cities Initiative & N., 2016). Bu nedenle sokak tasarımları, sayısız tasarım ayrıntısından (yapı malzemeleri, mimari stil, peyzaj öğeleri, sokak mobilyaları) etkilenir.

Sokakların görünümü kullanıcıların görsel deneyimlerini etkilemektedir. Bu nedenle kentsel tasarım teorisyenleri sokağın oranlarının ve ölçeğinin konfor, güvenlik ve yer duygusu açısından kullanıcıları etkilediğini vurgulamaktadır. Sokağın genel oranları ve ölçeği, kentsel ortamlarda görsel olarak en baskın nesnelere olan binaların ve bazı durumlarda ağaçların geometrisi tarafından belirlenir. Bu unsurlar sahip olduğu görsel nitelikler ve tasarım ayrıntıları ile (kaldırım işaretleri, mimari stil, tenteler, dikimler, aydınlatma, sokak mobilyaları) insan hafızasında yer edinen bir sokak görünümü iskeleti sağlar (Harvey C., 2014). Yayaların sokak alanının dikey ölçeği hakkındaki hisleri, esas olarak durdukları yerin her iki yanındaki yüksekliklerden etkilenir. Hizalanmış cepheler olarak binalar her iki tarafta duvar/sınırlayıcı etki oluşturur ve kentsel tasarım kuramcılarının barınma ve yer kimliği ile ilişkilendirdiği kapalılık işlevini sağlarlar. Binaların bir araya gelmesindeki tekrar eden modeller veya değişkenlik, aynı zamanda sokak görünümünün görsel karmaşıklığını etkileyebilmekte ve düzen algılarını da açıklayabilmektedir. Bina cepheleriyle birlikte ağaçlar, görsel olarak da baskın olma potansiyeline sahip olabilmeleriyle kapalılığa ve karmaşıklığa katkıda bulunabilmektedir (Jacobs, 1993).

Kentsel alanda sokaklar yollar ve sokak görünümleri olarak iki ana bileşenin bir sentezi olarak yorumlanabilir. Şekil 2.1'deki sokak kesitinden de anlaşılacağı gibi sokaklar karayolları, motorlu taşıtlar için olduğu kadar, yayalar ve bisikletliler gibi motorsuz kullanıcılara yönelik de güvenli ve verimli seyahat için işlevsel olacak şekilde tasarlanması gereken altyapılardır (Rehan, 2013). Trafik mühendisleri ve planıcıları genellikle cadde genişliğini kaldırımlar arasındaki mesafe veya geçiş hakkı genişliği olarak tanımlarken, kentsel tasarımcılar karşıt bina cepheleri arasındaki arayüzle ilgilenmektedirler. Genişlikler, sürücüler ve bisikletliler, yayalar ve at biniciler gibi hassas yol kullanıcıları arasındaki ilişkiyi etkilemek için de kritik öneme sahiptirler (Marceau, Bradbury, Hickman, & Hamilton-Baillie, 2007). Bu anlamda sokak görüntüsünün görsel olarak değerlendirilmesi açısından, genişliğin yayaların yürümesi sırasında yatay görüş sınırını belirlediği ve bu nedenle büyük öneme sahip olduğunu söylemek mümkündür.



Şekil 2.1. Sokak kesiti (Rehan, 2013)

Özetle sokak, fiziksel durum açısından yol yüzeyi, bina cepheleri, ufuk çizgisi, mağaza ve vitrinler, sokak mobilyası ve yayalardan oluşan, birçok kentsel mekân unsurunu nesnel olarak içinde bulunduran, gözlemcilerle yakından ilişkili karmaşık bir sistem olarak tanımlanabilir (Junwei & Liang, 2016). Bu karmaşık sistemler tasarlanırken özellikle oranların ve ölçüklerin dikkate alınması gerekmektedir. İyi orantılı sokak görünümü perspektifi, kullanıcılara yaşanabilir kentsel mekânlar sunar. Bu nedenle sokak tasarımına ilişkin detaylı tasarım politikalarının belirlenmesi veya belirli tasarım tipolojilerinin tanımlanması yaşanabilir ve sürdürülebilir arayüzlerin tasarlanması için faydalı olabilmektedir.

### 2.3.1. Sokak Ölçeğine Yönelik Yapılmış Çalışmalar

Planlama yaklaşımlarının sokağa verdiği önem doğrultusunda sokağın sosyal boyutuna ilişkin çalışmalarla birlikte sokağın fiziki yapısına yönelik çalışmalar da artmıştır. Modern dönemden önce, yollar ve binalar bölgenin topografyasına göre inşa edilmekteydi (Kostof, 1991). Bu dönemde şehrin gelişiminde ve tasarımında etkili olan odak yapılar, alanın fiziki ve siyasi yapısı ile dini inançları doğrultusunda şekillenmiştir. Geçmişten günümüze, organik şehrin dar virajlı yollarından modern çağın geniş otoyollarına kadar sokaklar, toplulukların fiziksel tasarımında ve sosyal başarısında hayati bir bileşen olarak yerini korumaya devam etmiştir. Bu doğrultuda organik yol ağına sahip şehirlerden grid yol ağına sahip şehirlere geçişi incelemek önemlidir.

On beşinci yüzyılda, İtalyan mimar Leon Battista Alberti, sokak biçimlerindeki farklılıkları ve bunun sonucunda ortaya çıkan etkiyi ortaya koymaya çalışmıştır (Alberti, 1992). Alberti bu farklılıkların sokaklardaki sosyal etkileşim için işlev, fiziksel

iklim ve fırsatlar üzerinde etkili olduğunu kabul eden ilk bilim adamlarındandır. Alberti sokakları dar ve dolambaçlı tutmanın bireylere “sağlıklı ve hoş” olarak adlandırdığı atmosfer içinde etkileşimde bulunmaları için fırsat sunduğunu savunmuş, sokakların genişlemesinin şehri daha sıcak hale getirdiğini ve dolayısıyla daha az sağlıklı olduğunu gözlemlemiştir (Kostof, 1991; Frank, 2010).

On dokuzuncu yüzyılın ortalarına gelindiğinde, birbirlerini dik açıyla kesen yollar ve dikdörtgen ya da kare biçimli yapı adalarından oluşan ızgara sistemin ortaya çıkardığı sorunlara yanıt olarak, organik formlu gelişme düzeni ön plana çıkmıştır. Plancılar için yeni bir şehir formu yaratma düşüncesi, Londra’da 1880’lerin yoksul işçi mahallerinin yaşanabilirliğini arttırmak amacıyla doğmuştur. Bu düşünceye göre sokaklar, şehrin gecekondulu mahallesindeki konutlarla ve endüstriyel bölgelerin birlikte ele alındığı yeni düzenli bir şehir projesinin odağında yer almaktaydı (Mooney, 1998).

1880’lerin sonlarında Ebenezer Howard, toplumda pek çok adaletsizlik olduğunu savunarak, yaşanan yoksulluğun nedenlerini anlamaya çalışmıştır (Howard, 1902). Bu doğrultuda Londra’nın canlılığının ön plana çıkarılması gerektiğini düşünmüş ve şehrin sunduğu sosyal fırsatlara odaklanmıştır. Howard, kişinin yaşam koşullarına ve sosyal statüsüne bakılmaksızın tüm vatandaşların, Londra kentinin sunduğu kamu hizmetlerine ve fırsatlarına aynı derece erişmesi gerektiğini The Garden City planı ile ortaya koymuştur (Hall, 2002; Frank, 2010). İlk Garden City olan Letchworth’un sokakları çimenler, çiçekli ağaçlar ve çitlerle çevrili olup, oluşturulan güçlü sokaklar topluluk oluşturma düşüncesine büyük katkı sağlamıştır. Garden City of Letchworth planında Howard’ın düşünceleri tam anlamıyla gerçekleşmemiş olsa da planın zamanın temel sosyal sorunlarını ele almaya çalışmış olması ve büyük şehirlerdeki tasarım başarısızlıklarına ışık tutması adına önemlidir. Bütün bu açıklamalardan da anlaşılacağı üzere Garden City’nin tasarımı sosyal etkileşimi teşvik eden ve estetik açıdan hoş bir ortama olan ihtiyaca vurgu yapmıştır. Garden City’nin başarıları, başarısızlıklarından daha ağır basmış, temel ilkeleri o zamandan beri mevcut sokak tasarım kılavuzlarını büyük ölçüde etkilemiştir (Frank, 2010). Bu çerçevede Garden City’nin ortaya koyduğu ilkelerin çoğu dünyanın dört bir yanındaki şehirlerde uygulanmıştır. Özellikle İngiltere başta olmak üzere Avrupa ve Kuzey Amerika’da birçok ülkede estetik açıdan hoş bir ortam sunan Garden City hareketi kentleri şekillendirmiş ve sosyal açıdan sürdürülebilir topluluk oluşturulmasına yönelik uygulamalar kentlerde yaygınlaşmıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrası planlamada ütopyaların gelişimi başta Avrupa ve Kuzey Amerika olmak üzere tüm dünyada yaygın olarak görülmüştür. 1950’lerde ve

1960'larda kent planlaması üzerinde en büyük etkiye sahip olan iki şema Ebenezer Howard'ın Garden City için önerileri ve Le Corbusier'in Radiant City'si bu akımın en önemli yansımalarıdır. Radiant City'nin arazi kullanım kararlarında bloklarının ve bölgelerinin hâkim olduğu daha düzenli bir forma odaklanılmıştır. Radiant City'e göre modern şehrin formu, "*serbestçe akan bir denizde düzenli aralıklarla duran binalar*" benzetmesinden hareketle sade, işlevsel bir geometrik modeldir. Bu plan ile otomobiller, dağınık biçimlerin birbirine bağlanmasında önemli bir rol oynayacak ve yeni modern şehrin gelişmesine izin verecektir (Frank, 2010).

II. Dünya Savaşı sonrası planlamanın iki temel amacının olduğuna vurgu yapan Hall ve arkadaşları (1973), bunlardan ilkinin kentsel alanların fiziksel ortamının kalitesini iyileştirme arzusu, ikincisinin ise şehirler içinde erişilebilirliği iyileştirme arzusu olduğunu savunurlar. Otomobil kullanımındaki artış ve trafik sıkışıklığı sorunlarının artmasıyla birlikte, sokak tasarımıındaki ana odak noktası kısa süre sonra otomobillerin hareketi olmuştur. Le Corbusier'in çağdaş şehir tanımlamasındaki "*Koridor caddesi artık tolere edilmemeli çünkü gürültü ve toz dolu, ışıktan yoksundur ve böylece onu çevreleyen evleri zehirlenmektedir*" vurgusu, bu ulaşım idealini uç noktalara taşır (Corbusier, 1996). Le Corbusier, koridor sokağının, yalnızca araçlar tarafından kullanılacak, yayalar ve bina cephelerinden arınmış yeni bir cadde türü ile değiştirilmesi gerektiğini düşünmektedir. Le Corbusier'in vizyonlarına dayanan toplulukların yaratılması gerçekçi değildir, ancak onun fikirleri, özellikle otoyollar ve yüksek binalar, Robert Moses gibi şehir planlamacıları tarafından Kuzey Amerika'daki birçok şehirde uygulanmıştır. Bu akımla oluşmuş şehir dokularında otoyolların, caddelerin ve sokakların sayısı ve genişlikleri büyük ölçüde artmıştır (Frank, 2010).

Jane Jacobs, Le Corbusier ve Robert Moses'ın düşünce tarzına karşı çıkmıştır. Jacobs tutkulu bir şehirci ve modernist planlama hareketinin güçlü temsilcisi olarak otobanlara yer açmak için mahalleleri yok eden kentsel dönüşüm projelerine tepki göstermiştir. Çünkü, Jacobs (1961)'a göre sokaklar ve kaldırımlar bir şehrin en önemli kamusal alanları, en hayati organları olup, güçlü bir topluluk duygusu ve sosyal etkileşim fırsatı oluşturmada merkezi bir role sahiptir. Jacobs ayrıca güvenliğin geliştirilmesinin özel bir önem taşıdığını düşünmekte ve güvenli bir sokak üretmek için; kamusal alan ile özel alan arasında net bir ayırım olmaması gerektiğini savunmaktadır. Jacobs'a göre sokakla konut arasında güçlü bir ilişki olması için konutta yaşayanların rahatlıkla sokağı görebiliyor olması (sokağa bakan gözler) ve kaldırımlarda sürekli kullanıcıların olması gerekmektedir (Frank, 2010). Jacobs sokakların bu ilke



doğrultusunda tasarlanmasının kentin güvenliğini olumlu yönde etkileyeceğini savunmaktadır. Jacobs bu düşüncelerini 1960'larda Greenwich Village New York'ta uygulamıştır. Jacobs tasarımcılara kullanıcıların sık sık etkileşimde bulunacakları sokakların/caddelerin oluşturulmasının sosyal önemine odaklanmaları çağrısında bulursa da birçok planlama departmanındaki ana odak araçların daha verimli hareketinin nasıl sağlanacağına yönelik yapılan çalışmalar olmaya devam etmiştir.

Tarihte birçok araştırmacı, sokak tasarım ilkelerinin sokağı kullanan insanların hafızasında sokağı algılayabilme imkânı sunan belli bir karakter oluşturması gerektiğini savunur (Cullen, 1971; Appleyard, 1980; Bently, Alcock, Murrain, McGlynn, & Smith, 1985; Tugnutt & Robertson, 1987). Bu araştırmacılardan Cullen'in, 1971 yılında şehir manzarası karakterleri üzerine resimsel illüstrasyonu, mekanların sıralı bir düzenlemesi olarak kavramsallaştırılmış ve en çok tartışılan çalışmalardan biri olmuştur. Ona göre her mekân; renk, doku, ölçek, stil, kişilik ve benzersizlik gibi özelliklerle donatılmış bir karakter taşır. 1980 yılına gelindiğinde ise Appleyard (1980), bir sokağın trafik akış modeli ile bu sokağın diğer sosyal, fiziksel ve çevresel bileşenleri arasında bir korelasyon bulmak için sokak çevresi üzerine deneysel bir çalışma tasarlamıştır. Appleyard bu korelasyonu tanımlamak için ev tipleri, çevre düzenlemesi, bina aksaklıkları, arazi kullanımları vb. özelliklerin dikkate alınması gerektiğine vurgu yapmıştır (Meetiyyagoda & Munasinghe, 2016). Bentley ve arkadaşları (1985) da "duyarlı ortamlar" olarak adlandırdıkları sokakların nitelikleri üzerine çalışmışlardır. Bu nitelikler "geçirgenlik, çeşitlilik, okunabilirlik, sağlamlık, görsel uygunluk, zenginlik ve kişiselleştirme" olarak belirlenmiştir (Bently, Alcock, Murrain, McGlynn, & Smith, 1985). Bentley ve arkadaşlarının çalışmaları, genel olarak fiziksel çevrenin söz konusu niteliklere sahip olmasına yönelik düzenlemeler üzerine kapsamlı çizimler içermektedir. 1987 yılında ise Tugnutt ve Robertson'ın sokağı ifade eden çerçeve çizimleri dikkat çekmiştir (Tugnutt & Robertson, 1987). Araştırmacılar çalışmalarında, sokak görünümlerini bir bütün olarak ele almaktan çok yapılarla açıklamaya çalışmışlardır. Bu çerçevede araştırmacılar bir sokaktan görülebilecek büyüklük, parsel boyutu ve ortalama kat yükseklikleri, malzemeler, farklı malzemelerin kombinasyonu gibi bina özellikleri üzerinden sokağı ele almıştır.

Allan Jacobs'ın (1993) 'Büyük Sokaklar' isimli çalışması sokak tasarımı için kapsamlı bir kılavuz niteliğindedir. Jacobs sokakların genel olarak erişilebilir, yaşanabilir, rahat, bakımlı ve güvenli kamusal alanlar olması gerekliliğinin yanında sokağın hatırlanabilecek, unutulmaz özelliklere sahip olarak kullanıcı üzerinde olumlu

bir etki bırakması gerektiğine de vurgu yapmaktadır (Jacobs, 1993). Jacobs'un bu ilkeleri başarabilmek için belirlediği gereksinimler ise insanların boş zamanlarında yürüyebilecekleri yerler, fiziksel konfor, tanım, gözleri meşgul eden nitelikler, şeffaflık, tamamlayıcılıklar, bakım, yapının kalitesi ve tasarım olarak sıralanabilir. Söz konusu ilkelerden de anlaşılacağı gibi Jacobs, özellikle sokağın sosyal boyutuna odaklanmakta ve tasarımcıların dikkatini kullanıcıların sık sık etkileşimde bulunabileceği sokak tasarımları noktasında yönlendirmektedir (Meetiyağoda & Munasinghe, 2016). Jacobs'un ortaya koyduğu çabaya rağmen, araçların sokakları daha verimli kullanmasına yönelik tasarım yaklaşımı kentleri şekillendirmiştir.

Cadde ve sokakların büyük ölçüde ulaşım verimliliğini sağlamak amacıyla tasarlanması, şehir ve şehir merkezlerini taşıt odaklı hale getirmiştir. Söz konusu şehirlerde yayalar kendilerini güvende hissedememektedir. Caddelerin fiziksel olarak araç odaklı olması kaldırımların yapı blokları içeride kaybolmasına ve mevcut kaldırımların yayaların rahat hareketi için genellikle çok dar olmasına neden olmaktadır. Bu yapılaşma biçimi ile oluşan sokaklarda penceresiz veya mimari detaylara sahip olmayan boş duvarlar tanımsız bir görünüm sağlamaktadır. Ulaşım verimliliğine yönelik bu tasarım uygulamaları ile kent merkezinden uzak çeşitli ticari kullanım alanları (alışveriş merkezleri) tasarlanarak, insanlar bu alanlara yönlendirilmektedir. İnsanların kent merkezlerinin dışında özel araçlarıyla ulaşabilecekleri bu ticari kullanım alanlarına, alışveriş merkezlerine ve mağazalarına yönlendirilmesi, şehir merkezlerindeki alışveriş bölgelerinin canlılığının ve çekiciliğinin kaybolmasına neden olmaktadır (Frank, 2010). İnsanlar kentin sokaklarında karşılayamadıkları sosyal etkileşim ihtiyaçlarını daha çok alışveriş merkezlerinde sağlamaya çalışmaktadır. Şehir merkezindeki alışveriş bölgelerine giden sakinlerin sayısındaki düşüşle birlikte, insan hareketlerinin azalmasıyla yaşanan sessizlik ve sakinlik bu bölgelerde suç oranlarının da artmasına neden olmaktadır (Frank, 2010).

Yaşanan olumsuz gelişmeler doğrultusunda birçok araştırmacı kentsel mekânda yaya hareketliliğini, konforu ve güvenliği artırmaya yönelik çeşitli çözüm arayışlarına girmiştir. Marcus ve Francis (1998) yürüttükleri çalışmada peyzaj unsurları, oturma yerleri, çeşmeler, su öğeleri, satıcılar ve müzisyenler, iyi bakım, çevre düzenlemesi, güvenliğin sağlanması gibi kriterler ortaya koyarak yüksek kaliteli sokakların oluşturulabileceğini savunmuşlardır (Meetiyağoda & Munasinghe, 2016). Söz konusu kriterler doğrultusunda oluşacak sokakların araç kullanıcılarından çok yaya hareketlerini artıracak nitelikte olacağı varsayılmıştır.

Lombard ve arkadaşları (2000) sokak çerçevesini değerlendirmek için bireysel göstergeler veya ölçülebilen özelliklerin ayrıntılı bir araştırmasını yaparak, Miami Üniversitesi Yapılı Çevre Kodlama Sistemini geliştirmişlerdir. Araştırmacılar bu sistemi kullanarak önceden tanımlanmış bir dizi farklı örneklem alanda çalışma yapmışlar ve sokak tasarımı için bazı göstergeler geliştirmişlerdir. Lombard ve arkadaşlarının ürettiği göstergeler şu şekilde sıralanabilir (Lombard, ve diğerleri, 2000; Spokane, ve diğerleri, 2007):

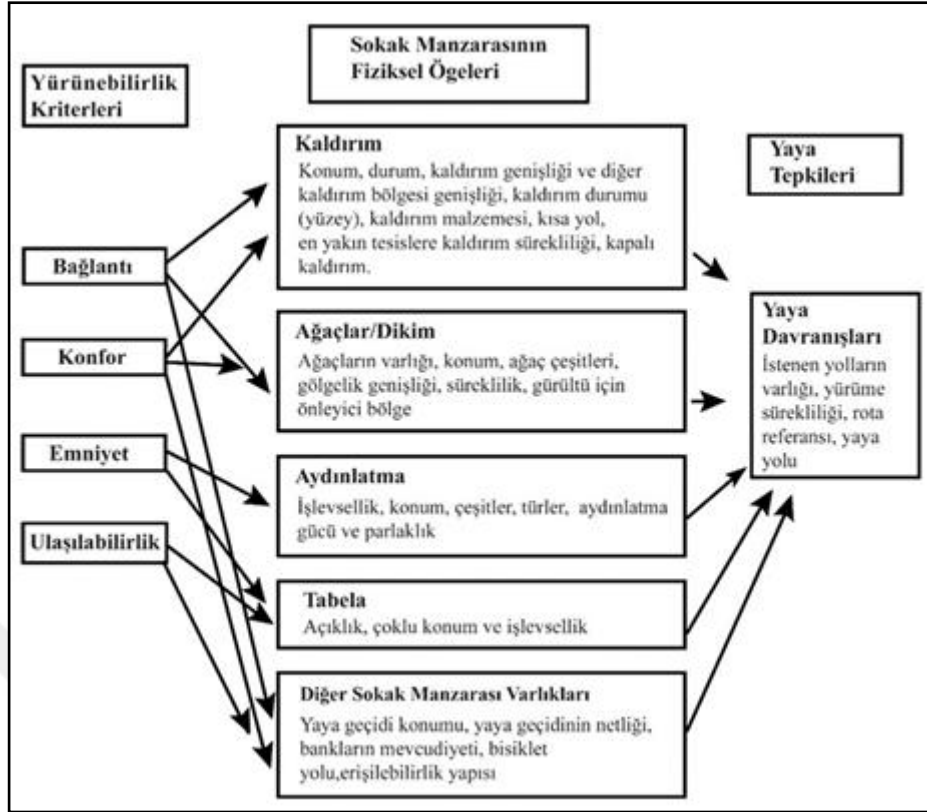
- Yürünebilirlik; cadde genişliği, trafik yönü, kaldırım özellikleri, ağaçlar ve park yeri gibi cadde ve kaldırım özellikleri,
- İç Görünürlük; geri çekme, eğim, pencereler ve eşikler,
- Dış Görünürlük; balkonlar, sundurmalar, teras ve merdivenler,
- Karakter; balkon süslemesi, pencere tipi, oda tipi ve çit,
- Her bir yapının cephe boyutları,
- Bitişik Çeşitlilik; konut, ticari ve kurumsal dahil olmak üzere bina kullanım amacının karışımı,
- Yoğunluk; arsa başına işgal edilen konut sayısı ve kat sayısı (alçak, orta katlı ve çok katlı binalar).

Diğer bir çalışmada Tucker ve arkadaşları (2005) sokak görünümünün tanımlamasını yaparak, kavrama ilişkin genel bir çerçeve çizmişlerdir. Bu çalışmada sokak görünümüne yönelik tanımlamada Avustralya Çevresel Planlama ve Değerlendirme Yasasındaki açıklama dikkate alınmıştır. Bu açıklamaya göre sokak görünümü "*sokaktan bakıldığında yapılı çevre ve peyzaj özelliklerinin mekânsal düzenlemesi ve görsel görünümü*" şeklinde tanımlanarak, sokak görünümünün bir yerin karakterini ifade ettiği vurgulanmıştır. Bu doğrultuda araştırmacılar bir konutun dışındaki alanın, içerideki alandan farklı bir şekilde kullanılmasının yanında, bu iç ve dış alan kullanıcılarının birbirleriyle etkileşimde bulunarak bir arada var olabileceğini de savunurlar. Buna göre sokaklar aynı zamanda, bir konutun bireysel sahibinin halkı görme hakkına sahip olduğu ve bunu yaparken ortak alan üzerindeki nüfuzunu uyguladığı karşılıklı bir ilişkinin de evidir (Tucker, Ostwald, Chalup, & Marshall, 2005). Ayrıca buradan hareketle sokaklarda mahremiyet kavramının dikkat edilmesi gereken bir unsur olduğunu söylemek mümkündür.

Harun ve Nashar 2017 yılında yapmış oldukları çalışmada International Islamic University Malaysia (IIUM) Gombak Kampüsü üzerinden sokakların yürünebilirliğini

teşvik etmek ve geliştirmek için sokak tasarımını ele almışlardır. Bu çalışmada Harun ve Nashar, yürünebilirliği artırmak için bir kampüste sokak tasarımını değerlendirerek uygulanabilecek teorik bir çerçeve geliştirmeyi amaçlamaktadır. Araştırmacılar yürünebilir bir kampüs oluşturmak için dört kampüs sokağını yürünebilirlik faktörleri olan bağlantı, konfor, erişilebilirlik ve güvenlik açısından ele almış ve bu faktörlerle sokağın fiziksel unsurları arasındaki ilişkiyi açıklamışlardır. Araştırmacılar her faktörü ölçmek için sekiz kriter kullanmışlardır. Harun ve Nashar çalışmalarında bağlantı seviyesini; en yakın tesislere kaldırım sürekliliği, kaldırım genişliği, dikim sürekliliği, kestirme yollar ve düğüm noktalarının mevcudiyeti aracılığıyla analiz ederken, erişilebilirliği; bitkisel öğelerin konumlandırılmasını, tabela netliğini, caddelerin direktliğini, çoklu rota seçeneklerini, kaldırım engellerini, cadde kavşağındaki engelleme unsurlarını ve aydınlatma yeterliliğini dikkate alarak ölçmüşlerdir. Ek olarak güvenliği; kaldırım ayrımları (yaya araçları), yaya geçidi noktaları ve bunların netliği, tabela konumları ve aydınlatma işlevselliği, konumları ve türlerinin durumunu göz önünde tutarak analize dahil etmiş olup konforu ise; yaya kaldırım genişlikleri ve diğer kaldırım bölgesi genişlikleri, bisiklet yolları, kapalı kaldırımlar, dikim yerleri ve türleri ve ayrıca gürültü ve banklardan kaynaklanan tamponlar aracılığıyla değerlendirmişlerdir (Şekil 2.2) (Harun & Nashar, 2017).

Sokak, kentsel planlamanın temel yapısının oluşturulduğu kent imajının temel taşıyıcısı olarak geçmişten günümüze literatürde önemli bir yer edinmiştir. Sokağa ilişkin yapılan çalışmaların tarihsel arka planı incelendiğinde modern dönem öncesi ve sonrası şeklinde sokağa bakış açılarının farklılaştığı anlaşılmaktadır. Ancak 1980'lerden bu yana, sokağın şehir imajının temsili bir sembolü ve kentlerin önemli bir kamusal alanı olarak kabul edildiğini söylemek mümkündür. Böylelikle sokak şehir yaşamını, tarihini ve kültürünü deneyimleyen insanlar için temel etmen görevi görmeye başlamıştır (Junwei & Liang, 2016). Nitelikli sokak oluşturmaya yönelik yapılan çalışmalar, sokağın sunduğu kaliteyi artırmak için yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik perspektifinde sokak tasarımına ilişkin göstergeler ve ilkler belirlemeyi amaçlamıştır.



Şekil 2.2. Sokak tasarımı için teorik çerçeve (Harun & Nashar, 2017)

### 2.3.2. Sürdürülebilirlik ve Yaşanabilirlik Açısından Sokak

Sokaklar bir şehrin hayatının gerçekleştiği açık alanlardır. Bu alanlar, insanların farklı kullanımlar arasın geçiş yaptığı ve insanların bir araya geldiği sosyalleşme mekanları olarak ön plana çıkmaktadırlar. Buradan yola çıkarak, sokağa yönelik getirilecek olan her bir planlama kararının, insan ve yapılı çevre ilişkisi üzerinde önemli etkiye sahip olduğunu söylemek mümkündür. Bu doğrultuda kamusal mekân olarak kenti oluşturan sokakların sürdürülebilir ve yaşanabilir kentler oluşturmak için ana bileşen olduğunu söylemek mümkündür. Çünkü yaşanabilir sokaklar kullanıcılarının en doğal hakkı ve yaşamlarının temel unsurlarından biridir.

Günümüzde aktif seyahatten (yürüme ve bisiklet) araba kullanımına yönelik toplumsal geçişin yaşanması, kentleri sosyal, çevresel ve sağlık yönünden derinden etkilemiştir (Banister, 2005; Douglas ve diğerleri, 2011). Sokakları artık otomobil bağımlı politikaların şekillendiriyor olması, kentlerde kirlilik, trafik sıkışıklığı, kazalar, çevresel bozulma, iklim değişikliği, enerji tüketiminde artış gibi sorunların yanında nüfusun fiziksel aktivitesinde düşüşe neden olmaktadır. Bu sorunların üstesinden gelmek için dünyanın dört bir yanındaki uzmanlar ve yöneticiler ulaşım politikalarını temelde halk sağlığı gündemiyle bağlantılı olarak kavramsallaştırmaya çalışmaktadır.

Bu doğrultuda geliştirilen Sağlıklı Sokaklar Yaklaşımı genel olarak, yürüme davranışını, bisiklete binmeyi ve toplu taşımayı kullanmayı teşvik etmektedir (Aldred & Croft, 2019). Bunun dışında mahalle sakinlerinin sosyalleşmesinde yoğunluk, yürünebilirlik, demografik çeşitlilik, yeşil alan ve kamusal alan gibi unsurların etkilerini inceleyen çalışmalar, kentlerde yaşanabilirliği ve sürdürülebilirliği sağlamak için nitelikli sokakların önemini ortaya koymaktadır (Abass & Tucker, 2020).

Başarılı bir sokak tasarımının birçok yönü vardır. Tüm sokağın farklı kullanıcıları ve farklı işlevleri olduğu için, her bir sokak tasarımı bağlama duyarlı olmalıdır. Sokak tasarımlarında, daima yayalar için güvenli tesislere öncelik vermeli ve sokak tasarımındaki başarı yayaların bakış açısından ölçülmelidir. Yaya için dolaşımın güvenli ve kolay olduğu yürünebilir bir kent, kullanıcılarına özgürlük alanı ve eşitlik sağlar (Global Designing Cities Initiative & N., 2016). Yayayı trafikten koruyan ve kamusal geçiş hakkına mekânsal tanım sağlayan cadde ağaçları ve cadde üzerinde park etme gibi yol kenarı özelliklerinin yayaların güvenliği için oynadığı rol oldukça önemlidir. Bu özellikler yaya hareketliliği ve psikolojisi üzerinde etkili olmakla birlikte sürücülerini etkilemektedir. Bu nedenle sokak tasarımında ulaşım sistemlerine yönelik fiziksel ortamı dikkate alınmalı ve yerel koşullarla uyumlu tasarım yaklaşımları ve malzemeleri kullanılmalıdır. Bütün bu unsurlar kentsel yaşanabilirliğe katkı sağladığı gibi nitelikleri itibarıyla sürdürülebilirliğe de katkı sağlamalıdır. Sokak tasarımında sürdürülebilirlik, sürdürülebilir kentsel tasarım için en önemli stratejilerden biridir.

Bu bağlamda sürdürülebilir sokaklar oluşturmanın temel hedefleri şu şekilde sıralanabilir:

- Çevre kalitesini iyileştirmek; hava kalitesini iyileştirerek, ısı adası etkilerini azaltarak ve ışık kirliliğini azaltarak,
- Sosyal refahı sürdürmek; sokakları halka açık yürüyüşler için yeterince uygun hale getirerek, açık hava etkinliklerini teşvik ederek ve sosyal etkileşimin düzenli olarak gerçekleşebileceği yerler oluşturarak,
- Ekonomik canlılığı sürdürmek; maddi kaynakların tüketimini azaltarak
- Sınırlı doğal kaynakları korumak; geçirgen yüzey alanını ve çevre düzenlemesini artırarak enerji kullanımını, su kullanımını ve yağmur suyu akışını azaltarak,
- Kentsel dokuyu sürdürmek; sokakların görsel imajını koruyup, geliştirerek,
- Halk sağlığına katkıda bulmak; sokakları kullanıcılar/topluluk için yürüyüş ve diğer eğlence etkinliklerini yapacak şekilde tasarlamak (Rehan, 2013).

Sürdürülebilir ve yaşanabilir kentler oluştururken çevresel, ekonomik ve sosyal dengenin kurulması gerekir. Sürdürülebilir ve yaşanabilir sokak tasarımını oluşturmak için ise çevre koruma, ekonomik kalkınma ve sosyal gelişme gibi sürdürülebilirliğin temel ilkelerinin yerine getirilmesi amaçlanır (Ersoy, 2012).

Sokaklar farklı modlara hizmet edecek ve kullanıcılarına çok sayıda ulaşım seçeneği sunacak şekilde tasarlanmalıdır. Ulaşımda temiz enerji kullanan araç sayısının artması ve toplu taşıma sistemlerini kullananların sayısının artmasının yanında insanlara yaya olarak veya bisiklet kullanarak güvenli, cazip ve kolay yolculuk etme seçeneği sunan sokaklar, kentlerin ulaşım açısından daha verimli olmasını sağlar. Sokaklarda özel araç kullanımının azalması iklim değişikliğine yol açan sera gazlarının daha az üretilmesine vesile olacağından çevresel açıdan sürdürülebilir bir ulaşım sisteminin temel gerekliliğidir. Ayrıca sokaklarda özel araç kullanımının azalmasıyla sokaklarda ticari ve kamu kullanımı için daha fazla alan kalması sağlanır. Bu durum insanların yaşam kalitesini ve ekonomik büyümenin artmasına katkıda bulunur (Global Designing Cities Initiative & N., 2016).

Ulaşım sisteminin ekonomik açıdan sürdürülebilir olabilmesi için enerji kullanımını ve enerjide dışa bağımlılığı en aza indiren ulaşım türü ve altyapısı tercih edilmelidir. Bu çerçevede otomobil kullanımı yerine çevreye daha duyarlı olan toplu taşıma sistemlerinin kullanımının arttırılması ve bisiklet ve yaya ulaşımının geliştirilmesi ve desteklenmesi gerekmektedir. Ayrıca trafik güvenliğinin arttırılmasına yönelik düzenlemelerin yapılması ve trafik hızlarını düşürücü önlemlerin alınması sürdürülebilir ulaşım planlaması kapsamında uygulanan başlıca politiklardır (Ersoy, 2012). Diğer taraftan insan ölçeğinde, yürüyüşü teşvik eden sokaklarda insan hareketliliği artmakta ve işletmelerin kâr marjı artmaktadır. Güvenli ve kamusal alan kalitesi yüksek sokaklara yapılan yatırımlar uzun vadede ekonomik fayda da sağlamaktadır (Global Designing Cities Initiative & N., 2016).

Toplumsal açıdan sürdürülebilir bir ulaşım sistemi için herkes için erişilebilir ve ödenebilir düzeyde ulaşım altyapısı oluşturulmalıdır. Sürdürülebilir ulaşım altyapısı oluşturmak için kentin tüm mekanlarının yayalar ve engelliler için erişilebilir olması, toplu taşıma hizmetlerinin yaygınlaştırılması, uygun fiyat koşullarının oluşturulması, motorlu taşıt trafiğine sınırlamalar getirilmesi gibi politikalar kullanılan başlıca araçlardır (Ersoy, 2012).

Kentsel yaşanabilirlik kavramına olan ilginin artmasıyla birlikte, kentsel mekanların temel yapı taşı olan sokakların da daha yaşanabilir hale getirilmesi için kentsel tasarım uzmanları yeni yaklaşımlar ve politikalar ortaya koymuştur. Bu çalışmalar yaşanabilir sokak tasarım özellikleri üzerine genel bir fikir birliği olduğunu göstermektedir (Lynch, 1960; Alexander ve diğerleri, 1977; Jacobs, 1993; Dover & Massengale, 2013). Bu bağlamda yaşanabilir sokakların (streetscape) yer, güvenlik ve topluluk duygusu oluşturması ve rahat ulaşım imkânı sağlaması beklenir (Harvey C., 2014; Harvey & Aultman-Hall, 2016). Sokaklar insanların yürüdükleri, alışveriş yaptıkları, buluştukları ve genel olarak çeşitli sosyal ve rekreasyonel faaliyetlerde buldukları yerler olarak kullanıcılar için kentsel yaşamı keyifli kılmaktadır (Dumbaugh, 2005). Bu durum kentsel alanda topluluk duygusunun oluşmasına da vesile olur.

Kentlerde özellikle yol genişliği artırıldıkça daha fazla otomobil yolları doldurmakta ve otomobillerin oluşturduğu bu trafik yayalar için tehlikeli hale gelmektedir. Otomobil bağımlı politikaların hâkim olduğu sokaklar bir yandan yaşanabilirliği olumsuz etkilemekle birlikte diğer yandan çevresel, ekonomik ve sosyal problemlere neden olarak sürdürülebilirliği de tehdit etmektedir. Bu nedenle, sokak tasarımına yönelik uygulamalarda daha kalıcı ve çözüm odaklı politikaların üretilmesi gerekir. Sokağa yönelik tasarım sürecinde, insan ve yapılı çevrenin karşılıklı ilişkisi göz önünde bulundurularak ve soka görünümünü oluşturan unsurlar dikkate alınarak politikalar belirlenmelidir. Bu unsurların bir araya gelerek oluşturduğu form ile ortaya çıkan sokak tasarımının niteliği, kent sakinlerinin yaşam kalitesini belirlemektedir.

#### **2.4. Sokak Tasarımına İlişkin İlkeler**

İnsanın, insanla ve diğer unsurlarla olan ilişkileri, kamusal mekân olarak tasarlanan sokaklarda gerçekleşir. Bu nedenle sokaklar farklı kullanıcı gruplarının özgür ve rahatça bir araya gelebildiği ve erişilebilirliği mekanlar olarak kullanılabilirliği ve paylaşılabilirliği ile kullanıcıların yaşam kalitesini yükselten kamusal arayüzlerdir. Sokakların kullanıcıların sağlığı, güvenliği ve refahı üzerindeki etkisinden dolayı insanların yaşam kaliteleri üzerinde ciddi etkileri vardır. Ayrıca sokak ve kullanıcı arasındaki karşılıklı ilişki nedeniyle sokağın bulunduğu yer/bölgeyle ve kullanıcılarıyla bütünleşik bir karaktere ve kimliğe sahiptir. Sokağın bütünsel etkisinde önemli role sahip olan çeşitli bileşen ve öğeler kullanıldıkları yere ve kullanım amaçlarına göre çeşitli roller üstlenebilir. Söz konusu bileşenler ve öğeler kullanıcıların sokağı



kavrayabilmesini sağlar ve sokağın kalitesini belirler. Sokaklar bu özelliği ile kullanım amacının yanında kişilerde aidiyet duygusunun da oluşmasını sağlarlar.

Kamusal mekânlar olan sokaklar ve bu alanları oluşturan yapıların oluşturduğu bütünü algılanabilirliği, okunabilirliği, kullanım çeşitliliği, uyum ve estetik düzenine bağlı olarak kullanıcı hafızasında kazandığı anlam ve hisler değişmektedir. Sokak görünümlerinin kullanıcılar üzerindeki bu etkisi kullanıcıların mekânda geçirdiği vaktin kalitesini ve süresini belirlemektedir.

Bu çerçevede sürdürülebilir ve yaşanabilir sokak tasarımı için kentsel, çevresel, sosyal, ekonomik birçok gereksinim ve tasarım kriteri dikkate alınmalıdır. Sokak tasarımına ilişkin ilkeler aşağıda tanımlanmıştır.

#### 2.4.1. Okunabilirlik- İmgelenebilirlik

Bir sokağın kullanımı kullanıcılarının fiziksel hareketlerinin yanında görsel algısına bağlı olarak değişmektedir. Bu nedenle sokak tasarımına yönelik çözümlerinde sokağın oluşturduğu üç boyutlu mekânın okunabilirliği oldukça önemlidir (Körmeçli, 2022). Sokak tasarımlarının başarılı bir niteliğe kavuşması için kullanıcı alışkanlıklarına ve ihtiyaçlarına yanıt verecek şekilde ölçü, biçim, renk, doku gibi tasarım öğeleri ile desteklenmesi gerekmektedir. Böylece sokakların okunabilirlikleri artacağı için insanların sokağı kullanım sürekliliği de artacaktır (Çınar ve Çetindağ, 2009).

Okunabilirlik kullanıcıların sokağı dikey, yatay ve sokak çizgisi boyunca algılayabilme ve görsel olarak önemli görünen öğelere ilişkin farkındalıklarına bağlı olarak artmaktadır. Bu bağlamda deneyimlenen alan hacmi ve sokak çizgisinin sürekliliği, sokağın okunabilirliği üzerinde doğrudan etkili olan unsurlardır. Üst ölçekten bakıldığında bir kenti akılda kalır yapan öğeler; yollar-sokaklar, sınırlar-kenarlar, bölgeler, odak noktaları, nirengi noktaları olarak sıralanabilir. Bu bağlamda önemli caddeler, meydanlar, gezi yolları ve yaya aksları sokak tasarımı aracılığıyla kentlerin karakterini güçlendirebilir. Aydınlatma elemanları, binalar, duvarlar, bordürler gibi kullanıcıların alanda kolaylıkla hareket etmelerini sağlayan öğelerin yanında sokak hattının niteliği kullanıcıların sokağı daha iyi algılamalarına yardımcı olur. Ayrıca bina yüksekliği ile yol genişliği oranının insan ölçeğinde olması da sokağın daha iyi algılanmasına yardımcı olur (Meetiyağoda & Munasinghe, 2016). Bu bağlamda sokak tasarımına yönelik olarak sokakların cephelerinin okunabilirliği önemli bir kriterdir.

Sokakta belli bir bakış noktasından görülebilen kentsel mekânın genişliği kullanıcıların sokağa ilişkin algılarını etkilemektedir. Hareket eden bir insana görüş açısından ne kadar geniş bir bölgeyi algılama ve ne kadar geniş cephe görme imkânı sunulursa, söz konusu sokağın kentsel algı derecesi o kadar yüksektir (Tucker C., Ostwald, Chalup, & Marshall, 2005; Benedikt, 1979). Işımsal veya çizgisel formlarda tasarlanan sokakların yönlendirici etkileri vardır. Sokak sürekliliğinde meydana gelen kırılma alanları, kapalı vista-manzara alanlarının varyasyonlarından biridir. Karşıya bakıldığında dik açıdaki kırılmalar bazen tamamen sınırlayıcı nitelikte olup kapalı bir vista sunarken bazen de bu kırılmalar sapma niteliğinde kuşkulu bir beklenti ile sapma olan yerden sağ veya sol tarafa döneleceği düşüncesi uyandırmaktır (Cullen, 1986). Bazı sokaklarda ise görsel süreklilik cepheler ve yol hattı ile sağlanarak algılanabilir görsel sürekliliğe sahip vistalar sunulabilmektedir.

#### 2.4.2. Konfor

Kentsel yapılı çevrede insanların en yoğun kullandığı kamusal alanlar olan sokaklarda konfor kullanışlılığı ve güvenliği ifade eder. İnsanlar sokağı hem fiziksel olarak rahat deneyimlediklerinde hem de sokaktaki rahatlatıcı nitelikleri gördüklerinde kendilerini konforlu hissederler. Bu nedenle fiziksel rahatlığın ifadeleri görsel olduğu kadar duygusal da olabilir (Meetiyağoda & Munasinghe, 2016). Sokakta bulunan birçok unsurun, kullanıcıların algıladıkları konfor düzeyinde önemli etkileri bulunmaktadır. Peyzaj öğelerinin özellikle termal konfor üzerindeki fiziksel etkisi oldukça önemlidir. Ağaç gölgeleri sokak yüzeylerinde ve bina cephelerinde depolanan ısıyı azaltarak sokaklarda doğrudan güneş ısısının etkisini düşürmektedir. Sokak tasarımı açısından çevrenin doğallığı ve estetik yapısı algılanan konforu etkileyen diğer bir psikolojik göstergedir (Klemm, Heusinkveld, Lenzholzer, & van Hove, 2015).

Sokaklarda, insanların arabalarından çıkıp sosyalleşmeleri, çevreleriyle etkileşime girmeleri ve diğer hareketlilik seçeneklerini keşfetmeleri için fırsat sunan alanlardan biri de araç park alanlarıdır. Fakat park alanları tasarlanırken yaya hareketliliği ve araç trafiği ilişkisi doğru kurgulanmalıdır. Aksi takdirde yaya dolaşımının kesintiye uğraması, trafik sıkışıklıklarının yaşanması gibi olumsuzluklarla karşı karşıya kalınabilmektedir. Ayrıca sokakların yürüyüş yüzeyinde kullanılan malzemelerin; renkleri, dokuları ve nitelikleri sokaklarda yol karakterini yansıtabildiği gibi, düz, engelsiz ve yeterli genişlikte olması gibi özellikler de sokak konforunu etkileyen unsurlara örnek verilebilir. Yaya yollarında yüzey kaplamalarında kullanılan

malzeme ve bitkilendirmede özellikle yürüme kolaylığı, dayanıklılık ve uygun görselliğin sağlanması açısından önemlidir (Kılınçaslan, Elker, & Sutcliffe, 2012).

Türk Standartları Enstitüsü (TSE) tarafından belirlenen Şehir İçi Yolları - Yaya Kaldırımı Boyutlandırma ve Yapım Esaslarında ideal kaldırımların özellikleri sunulmuştur. Bu standartlara göre;

- “Yaya kaldırımına gerek duyulmayan hallerde 0,75 ile 2 metre arası genişliğinde banket yapılmalıdır.
- Bölge bağlantı, bölge içi ve servis yollarında araç yolunun her iki tarafına yapılacak yaya yollarının genişliği en az 2 metre olmak zorundadır.
- Ön bahçesi olmayan yapı düzenine sahip yollarda yaya kaldırımı, en az 2,50 metre genişliğinde olmalıdır.
- Yol genişliği imkân vermiyorsa kaldırım genişliği 3 metre olabilir.
- Yapılaşmaya açık yerleşim alanlarındaki yollarda kaldırım genişliği en az 1 metre olmalıdır.
- Yaya kaldırımında yayaların güvenli yürümesini engelleyecek hiçbir engel, trafik işaret direği, elektrik direği ve ilan levhaları gibi elemanlar olmamalıdır.
- Yaya kaldırımları, kolay sökülüp yeniden kaplanabilir malzemeden yapılmış olmalıdır” (Enstitüsü, 1990).

TSE tarafından ideal kaldırımlar için belirlenen bu kriterler, sokaklarda yürüyüş yollarının yayalar için fiziksel rahatlık sunması açısından önemlidir. Yayalar ve bisikletliler için konforlu ulaşım imkanlarının çeşitli sokak unsurları kullanılarak tasarlanması, sokakların yaya ulaşımı açısından teşvik edilmesine ve bisikletin alternatif ulaşım aracı olabilmesine yardımcı olur (Ersoy, 2012).

#### 2.4.3. Güvenlik

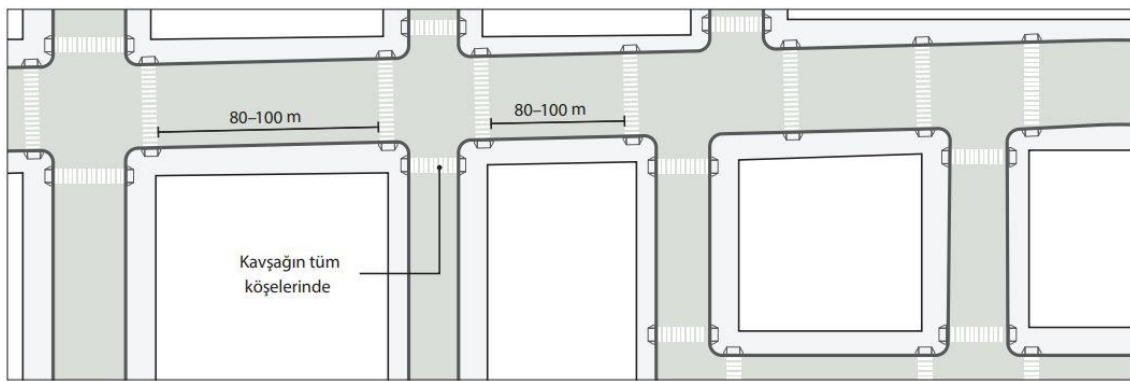
Sokaklar tüm kullanıcılar için güvenli olacak şekilde tasarlanmalıdır. Özellikle yayaların, bisikletlilerin ve aralarında çocukların, yaşlıların ve engellilerin bulunduğu kırılgan kullanıcıların güvenliğine öncelik verilmelidir (Ersoy, 2012). İnsanlar güvenli sokakları kullanırken kendilerini daha rahat hissederler. Sağlık ve eğitim gibi çok önemli hizmetlere bağlantı sağlayan sokaklar güvenli, emniyetli ve erişilebilir rotalar sunmalıdır. Bir sokağın güvenlik seviyesi kaldırım ayırımının (yaya/taşıt) tanımlı olması, yaya geçidi noktalarının varlığı, sokağın algılanabilirliği ile sokakta bulunan tabela ve aydınlatma gibi sokak öğelerinin doğru konumlandırılması ve işlevselliğiyle ölçülür.

Yayaların görüş açısını kapatmayacak şekilde ve uygun aydınlatma unsurları ile tasarlanan sokaklar doğal bir güvenlik hissiyatına sahiptir. Kullanıcılara daha yaşanabilir ve sürdürülebilir sokaklar sunabilmek için sokağın ölçeğine ve temel kullanım amacına göre farklı aydınlatma türlerinin kullanılması gerekir. Özellikle yaya ve bisiklet kullanıcılarının kullandığı alanlar, geçitler ve kavşaklar başta olmak üzere sokağı oluşturan tüm sınırlar aydınlatılmalıdır. Güvenli sokaklar için özellikle yaşlı ve engellilere yönelik evrensel tasarım ilkelerinin uygulanması, mevcut engellerin kaldırılması ve doğal gözetim için sokağın kontrolüne yönelik bakış açılarının oluşturulması gerekmektedir (Global Designing Cities Initiative & N., 2016).

Güvenli bir ulaşım sistemi için kentlerdeki sokaklar düşük trafik hız sınırına sahiptir. Trafik işaretlerinin ve diğer yol boyalarının sokak tasarımına dahil edilmesi, yol karakterinin ve sürücü hızının belirlenmesinde önemli bir faktördür. Sokaklarda kullanıcı güvenliğinin sağlanması için dikkat edilmesi gereken bir diğer unsur da kaldırım kenarlarıdır. Kaldırım kenarları, araç ve yaya alanını birbirinden ayırır ve araç trafiğinin kaldırıma çıkmasını önlemek için bir bariyer görevi görür. Yüksek kenar bordürlerine sahip sert kenarlar, yolların doğrusal kalitesini ve sürücü hızlarını artırır. Aksine tasarımda, yola doğru uzanan çimenlerin ve diğer bitkileri içeren yumuşak kenarların kullanılması, sürücü ile çevredeki bağlam arasındaki ilişkiyi geliştirir ve sürücü hızlarının azalmasında etkilidir (Marceau, Bradbury, Hickman, & Hamilton-Baillie, 2007). Naderi (2003)'nin Toronto şehir merkezindeki beş ana yol için yaptığı çalışmaya göre yol kenarında ağaç ve diğer sokak öğelerinin bulunması, şehir içi yollarda kazaları azaltabilmektedir. Naderi, söz konusu yolların kenarına ve refüjlerine yerleştirilen estetik sokak öğelerinin güvenlik üzerindeki etkisini incelemiştir. Araştırmacı, yarı deneysel bir tasarım kullanarak, beş ana yolun kenarlarına ağaç dikilmesinin ve refüjlerine beton sınırlayıcıların konulmasının kazaların sayısının azaldığını keşfetmiştir. Söz konusu kaza sayılarındaki azalmaların nedeni net olarak açıklanamasa da araştırmacı, yol kenarlarının ve orta çizgilerinin farklı öğelerle tanımlanmasının sürücülerini daha dikkatli olmaya yönlendirdiğini savunmaktadır (Dumbaugh & Gattis, 2005).

Sokakların farklı kentlerdeki rolünü tanımlamayı amaçlayan Küresel Sokak Tasarımı Rehberi'nde (Global Designing Cities Initiative & N., 2016) yaya, bisiklet ve toplu taşıma öncelikli sokak tasarımları için gereken teknik detaylar verilmektedir. Bu rehberde göre kentsel yapı çevrede sokaklarda yürünebilir bir çevre oluşturulabilmesi için yaya geçitlerinin güvenli ve sık aralıklı planlanması gerekmektedir. Rehberde

yürünebilir bir ağ oluşturmak için her 80-100 metrede bir yaya geçidi ve kavşakların tüm kollarında güvenli, erişilebilir geçitlerin sağlanması önerilmektedir. Ayrıca rehber, yapı blok boyu uzunluğunun da 200 metreden uzun olmaması gerektiğini vurgulamaktadır (Şekil 2.3). Rehberde göre bir yayanın, yaya geçidine ulaşması 3 dakikadan fazla sürüyorsa, yaya daha direkt ama tehlikeli rotadan geçmeyi tercih edebilmektedir. Bu durum hem yayalar için hem de motorlu taşıt kullanıcıları için güvenlik sorunlarına yol açabilir. Bu nedenle yaya geçidi aralıklarının ölçütleri yaya ağı, yapılaşmış çevre ve tercih edilen yaya güzergâhları dikkate alınarak yukarıda ifade edilen ölçütlere göre oluşturulmalıdır (Global Designing Cities Initiative, 2016)



Şekil 2.3. Yaya geçidi aralıkları (Global Designing Cities Initiative, 2016)

Yaya geçitleri, yaya ağının kritik bir parçasıdır. Yaya geçidi tasarımı insanları olabilecek en güvenli rotaya yönlendirirken yaya davranışlarını şekillendirme potansiyeli taşır. Sokaklarda yayalara daha güvenli dolaşım imkânı sağlamak için yaya geçitlerinde özel asfaltlama yapılmalıdır. Ayrıca yaya geçitlerinin görünürlüğünü vurgulamak için geçitler renk, doku veya simgelerle vurgulu hale getirilmelidir (Rehan, 2013). Geliştirilmiş yaya geçidi asfaltlaması, sürücülerin yaya faaliyetlerinden daha fazla haberdar olmasını sağlayabilmekte ve olası kaza riskini azaltabilmektedir. Özellikle sokak tasarımında kot ve geometrideki küçük değişiklikler, dolambaçlı yollar, kaldırım malzemeleri ve aydınlatma kalitesi yayaların yürüyüş konforu ve güvenliğini etkileyen önemli unsurlar olarak ön plana çıkmaktadır.

#### 2.4.4. Erişilebilirlik

Erişilebilirlik sokağı oluşturan unsurların, yayaların sokağa erişmesine ve sokağı kullanmasına yardımcı olacak şekilde tasarlanmasına ilişkin bir ölçüttür. Sokakta peyzaj unsurlarının yerleşimi, kaldırımların genişliği ve kullanılan malzeme, tabelaların

yerleşim yeri ve algılanabilirliği, güzergahın doğrusallığı, güzergahın farklı rota seçenekleri sunması, aydınlatma öğelerinin yeterli olması gibi birçok unsur erişilebilirlik ölçütünü etkilemektedir (Mahmoudi, Ahmad, & Abbasi, 2015). Yürünebilir ve erişilebilir bir sokak için özellikle yayaların kullanımına uygun yaya geçitlerinin tasarlanması önemlidir. Yaya geçitleri, yaya güzergâhlarının bulunduğu yerlerde, genellikle otobüs duraklarına ve metro istasyonlarına erişim noktalarında, parklarda, meydanlarda, anıtlarda ya da kamu binalarının girişlerinde güvenli ve sık aralıklarla uygulanırsa yürünebilirliği ve erişilebilirliği artırır. Küresel Sokak Tasarımı Rehberi'nde (Global Designing Cities Initiative & N., 2016) yaya geçidi mesafeleri için verilen teknik detaylar, erişilebilir sokaklar için referans olarak kabul edilebilir. Rehberde sokak üzerinde her 80-100 metrede bir yaya geçidinin tasarlanması gerektiği vurgulanmıştır.

Engelli, yaşlı, bebek arabalı insanların bir sokağa kolaylıkla ulaşabilmesi ve aynı zamanda o sokağın öğelerinin tüm kullanıcılar için erişilebilir ve kullanılabilir olması yaşanabilir bir sokağın önemli kriterlerindedir. Tasarımcılar sokakları, toplumun her grubunun/kesiminin kullanabileceği koşulları sağlamak adına evrensel tasarım kriterlerine uygun tasarlamalıdır. Bu çerçevede kullanıcıların ihtiyaçlarına yönelik yapılan detaylı çözümler yaya yollarının daha sağlıklı kullanılmasına vesile olur. Bu kapsamda tekerlekli sandalyelilere yönelik köşe dönüşlerinde rampaların yapılması ve görme engellilere destek vermek için trafik ışıklarında sesli uyarıcıların bulunması söz konusu detaylı çözümlere örnek olarak verilebilir (Kılınçaslan, Elker, & Sutcliffe, 2012). Tüm kavşaklarda ve yaya geçitlerinde, refüj geçitleri de dahil olmak üzere kaldırım rampaları gereklidir. Kaldırım rampaları tekerlekli sandalye kullanan insanlar, bebek arabasını süren ebeveynler, bisikletliler ve teslimat hizmeti yapan görevliler için kaldırımdan sokağa bağlantı sağlamalıdır.

Erişilebilir sokaklar aynı zamanda yaya, bisiklet, taşıt gibi farklı modların birlikte tasarlanmasını gerektirir. Sokakların aktif ve sürdürülebilir ulaşım modlarına öncelik verilerek farklı ulaşım seçenekleriyle tasarlanması sokak tasarımının temel hedeflerindedir. Yayalara, bisikletlilere ve toplu taşıma kullanıcılarına sunulan güvenli, verimli ve konforlu deneyimler, yayaların hizmetlere ve kentsel mekanlara erişimini destekleyerek sokakların kapasitesini artırır (Global Designing Cities Initiative & N., 2016).

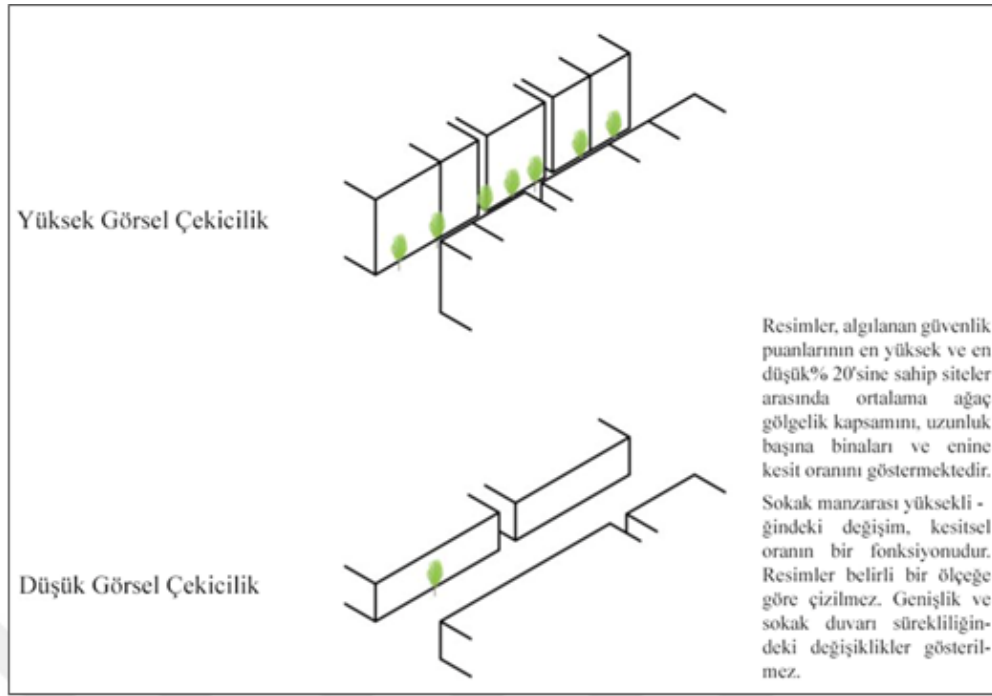
Daha az maliyetle yayalara oranla daha geniş kentsel alana ulaşma imkanı sağlayan bisiklet sürdürülebilir bir kent içi ulaşım türüdür. Bisiklet kullanımına yönelik

planların yapıldığı şehirlerde, bisiklet yolları kendi içerisinde bir ağ meydana getirir. Bisiklet kullanımını teşvik etmek için ulaşım planlamasında bazı sokaklarda bisikletliler için ayrı şeritler oluşturulurken bazı sokaklarda paylaşımlı bisiklet yolu uygulanarak, bütüncül bir bisiklet yolu ağı oluşturulur. Ülkemizde, 2019 yılında Resmi Gazete’de yayınlanan Bisiklet Yolları Yönetmeliği’nde paylaşımlı bisiklet yolu “*taşıt yolu seviyesinde taşıtlar ile bisikletlilerin ortaklaşa kullanabileceği yol zemininde yapılan işaretleme ile belirlenmiş olan bisiklet yolu*” şeklinde tanımlanmaktadır. Bu yönetmeliğe göre paylaşımlı bisiklet yollarında her 50 metrede zemin renklendirme ve işaretlemeyle, yol boyunca ise her 100 metre aralıkla konan uyarıcı levhalarla yolun paylaşımlı bisiklet yolu olduğu vurgulanmalıdır.

#### 2.4.5. Çekicilik

Herhangi bir şehrin görsel imajını iyileştirmek ve sürdürülebilirliği sağlamak için tüm sokak tasarımı öğeleri estetik olmalıdır. Sokak tasarımında, sokağı oluşturan öğelerin bir bütün olarak estetik açıdan insanda haz ve heyecan uyandırması o sokağın yaşanabilirliğini arttırmaktadır. Bu çerçevede sokağı oluşturan tüm öğelerin kentsel tasarım düzeyinde uygun tasarım oranlarına sahip olması gerekir (Rehan, 2013). Kentsel tasarımın kendisi birden çok ölçekte değerlendirilebilir. Mikro ölçekte mimari stil, yapı malzemeleri, armatürler ve yol işaretleri gibi ayrıntılar bir sokağın görsel dokusunu etkiler (Harvey & Aultman-Hall, 2016).

Sokağın çekiciliği, sokağın silüetini oluşturan binaların ve ağaçların görsel niteliklerinden etkilenir. İnsanın çevresini ve bu çevrede bulunan unsurları güzelleştirme arzusunun bir yansıması olan estetik olgusu, kentsel mekânın biçimlendirilmesinde de önemli etkiye sahiptir (Şentürer, 1995). Harvey (2014), sokak tasarımının insanlar için çekici hale getirilmesinin yayaların yürüyüş yapma keyfini arttıracak ve teşvik edeceğini vurgulamaktadır. Harvey araştırmalarında form bütünlüğüne ve zengin bitki örtüsüne sahip sokakların görsel çekiciliklerinin daha yüksek olduğunu tespit etmiştir (Şekil 2.4). Sokakların uygun bir şekilde ağaçlandırılması veya peyzaj öğeleriyle desteklenmesi, yayaların sokak boyunca yürürken daha rahat hissetmelerine yardımcı olmaktadır. Belli bir amaç doğrultusunda çeşitli bitkilerin kullanımı (palmiye ağaçları, ağaçlar, çalılar, yer örtüleri ve sulu meyveler) sokak tasarımında görsel zenginliğe katkıda bulunmaktadır.



Şekil 2.4. Görsel çekiciliği yüksek ve düşük olan sokaklar (Harvey C. , 2014)

Sokak tasarımında görsel çekicilik sağlamak için sokağı oluşturan unsurların estetik olması büyük önem arz etmektedir. Binaların ve diğer unsurlar sokak ortamına düzen ve estetik duygusu ile aktarılmalıdır. Gözlemlenebilir düzeni oluşturan tamamlayıcı değişkenler; malzemeler, renkler, bina boyutları, pencere açıklıkları ve detayları, giriş, cumbalı pencereler, lambalar, vistalar, çıkıntılar ve gölge çizgileri gibi unsurlardır (Meethiyagoda & Munasinghe, 2016). Bu değişkenlerden kent mobilyaları bütüncül bir sokak tasarımını tamamlayacak şekilde diğer tüm unsurlarla tutarlı malzeme, renk ve tarzlarda tasarlanmalıdır. Görsel karmaşayı önlemek, sokağa kimlik ve bütünlük sağlamak için sokak mobilyalarının yerleşimi ve tasarımı diğer tüm öğelerle koordineli olmalıdır (Rehan, 2013; Addas & Alserayhi, 2020).

Kent mobilyaları herhangi bir estetik kaygı taşımadan işlevsel amaçlı kullanıldığı gibi kentsel mekânları tanımlayan görsel amaçlı kent öğeleri olarak da kullanılabilir. Bu konuda Jacobs (1993), sokak tasarımında uyum ve ahengi oluşturan en önemli unsurun binalar olduğunu, iyi bir sokak tasarımına sahip olan alanlarda binaların genel olarak benzer yüksekliklerde olduğunu ve birbirleriyle uyumlu olduklarını belirtmektedir. Tibbalds (1992) ilginç ve akılda kalıcı yapılara yönelik manzaraların veya özelliklerin ziyaretçiler için oryantasyona yardımcı olmada önemli olduğunu belirtmektedir. Nasar (1998) ise kent sakinlerinin ilginç ve akılda kalıcı yapıların unutulmaz kısımlarını görmekten zevk aldıklarını savunur. Sokak tasarımında düzeni



oluşturan öğelerin bir araya gelmesi, kent bütününe ilişkin silüet oluşturmakta ve mikro ölçekte kentsel estetiğin sağlandığı, çekiciliği olan mekanlar ortaya çıkarmaktadır. Kentsel mekân bir bütün olarak estetik açıdan ele alındığında, mekânı oluşturan çeşitli unsurların birbirleri ile olan ilişkilerinin ve uyumunun sağlanması gerektiği açıktır (Kumbaracıbaşı, 1991). Bu anlamda uyum ve ahengin getirdiği çekicilik, büyük caddelerden ziyade sokaklarda çeşitli niteliklere bağlı olarak daha iyi deneyimlenebilmektedir.

#### 2.4.6. Canlılık

Sokaklar, yalnızca hareket ve altyapı koridorları olarak işlev görmeyip sahip oldukları özellikler ile yayalar üzerinde doğrudan etki bırakma potansiyeline sahip kent mekânlarıdır. Sokaklar daha geniş kentsel bağlamdaki rollerine bağlı olarak, insanların diğer insanlarla karşılaştıkları ve buluşup etkileşimde buldukları mekanlardır. Bu açıdan şehrin imajı ve çekiciliği büyük ölçüde sokak yaşamına bağlıdır (Rehan, 2013). Bu nedenle sokaktaki işlev farklılıkları, zengin görsel imaja sahip öğelerin bütünlüğü ile sosyalleşme mekanlarının varlığı ve niteliği sokağın canlılığını etkileyen unsurlardır.

Doğal unsurların, özellikle yeşil alanların insan sağlığı üzerindeki rolü ile ilgili olarak yapılan çalışmalarda, söz konusu unsurlara sahip kentsel çevrelerin bunlardan yoksun kentsel çevrelerden daha yüksek bir görsel canlılığa sahip olduğunu göstermiştir. Ağaçların dallarının organik yapısı, kabuklarının ve yapraklarının renkleri, çevresine oluşturdukları gölgeler ve süreklilikleri görsel çeşitliliği ve canlılığı artırır. Buna karşın binaların baskın olduğu ve peyzaj öğesinin bulunmadığı sokakların daha az tercih edildiği kanıtlanmıştır (Asgarzadeh, Lusk, Koga, & Hirate, 2012). Ayrıca bina cephelerinde oluşturulan hareketlilik de sokakta çeşitlilik yaratabilir. Bu kapsamda binaların cephe varyasyonları, cephe genişlikleri, kat yükseklikleri, renkleri ve malzemeleri gibi unsurlar da sokağın canlılığını etkilemektedir.

Jacobs yüzeylerde kullanılan renklerin ve malzemelerin şehrin yaşam kalitesine katkıda bulunduğunu ifade eder. Birden fazla renge sahip cepheler ve cadde boyunca çeşitli unsurlar mekânı canlı kılar, tek tip renklere sahip normal cepheler ise daha düzenli bir ortam hissi verir. Aynı zamanda, cephe genişliğinin çeşitliliği de bir sokağın karakteri üzerinde etkilidir. Cepheler daha uzun olduğunda, sokak monoton ve daha az ilgi çekici hale gelir. Cepheler kısa olduğunda ise cadde daha dinamik bir karakter kazanır. Öte yandan, sokakta düzenlenen etkinlikler insanları sokaklara çekmektedir. Sokaklarda düzenlenen faaliyetin büyüklüğü, genellikle sokakta toplanan insan sayısını

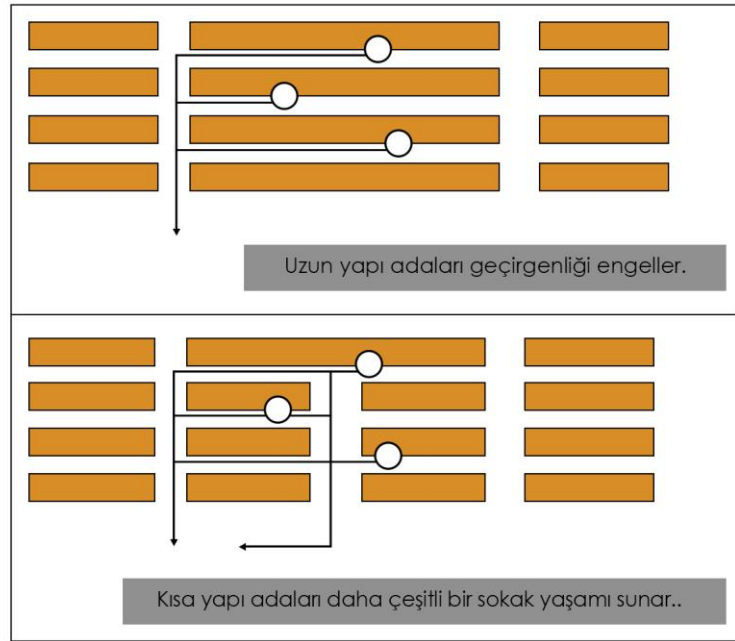
etkiler. Dolayısıyla, bir sokak alanını canlandırmak için faaliyetlerin ölçeği ve katılan insan sayısı önemlidir. Bu kapsamda sokağı oluşturan unsurların kullanım çeşitliliği ve kullanıcı yoğunluğu sokağın canlılığını ölçmek için bir göstergedir (Meetiyağoda & Munasinghe, 2016; Harvey C., 2014; Harvey & Aultman-Hall, 2016).

#### 2.4.7. Bağlantı - Geçirgenlik

Geçirgenlik, sokaktan veya sokağın köşesinden bir başka kamusal mekâna (cadde, sokak veya kapalı bir alan) geçiş kolaylığını ifade eden bir ölçüttür. Duvarlar, pencereler, kapılar ve bina girişleri, parmaklıklar ve peyzaj elemanları geçirgenliği belirleyen temel fiziksel unsurlardır (Tekel & Özalp, 2016). Binaların bir araya gelmesiyle oluşan sokak duvarı sürekliliği, binalar arasında ve arkasındaki geçirgenlik düzeyini belirler. Ayrıca geçirgenlik, kamusal mekanla bu mekânı çevreleyen yapılar arasındaki görsel geçirgenliği ve bağlantı düzeyini ifade etmek için de kullanılır. Can ve Doğan (2015), bina cephelerinin sadece bina sakinlerine ait olmadığını, bina cephelerinin sokağı kullanan tüm yayaların algıları üzerinde etkili olduğunu vurgulamaktadır. Jacobs'a göre sokaktaki yayaların kendilerini güvende hissetmeleri için yapıların cephelerini oluşturan pencereler önemi büyüktür. Ancak bazı bölgelerde garaj kapıları ve yapı girişleri gibi bina bağlantılarının gizlenmiş olması veya direk sokakla ilişkisinin olmaması sokağın geçirgenlik kalitesini olumsuz etkilemektedir (Harvey C., 2014; Meetiyağoda & Munasinghe, 2016).

Bunların yanı sıra sokaklarda yapı adası uzunluğu da geçirgenliği etkileyen unsurlardan biridir. Yapı adası uzunluğu bir sokağın diğer sokak, cadde ve meydan gibi diğer kamusal alanlarla etkileşimini belirleyen unsurlardan biridir. Sokaklardan diğer kamusal alanlara geçişlerde yürüme rotalarını kısalığı veya uzunluğu geçirgenlik derecesini belirler (Şekil 2.5) (Ashihara, 1979). Bu kapsamda yapılan çalışmalarda, araştırmacılar yapı adası uzunluğu ve yaya ilişkisine yönelik çözümler yaparak, tasarım ilkeleri geliştirmişlerdir. Kuntay'a (2008) göre bir yaya 500 m uzaklığa %80 oranında rahatça gidebilmekteyken gidilen mesafe arttıkça bu rahat erişim oranı azalmaktadır. Jacobs (1993) kentsel ulaşım bağlantılarının en fazla 90 metre arayla planlanmasını önermektedir. Daha sınırlayıcı olarak Alexander, Ishikawa ve Silverstein (1977) yaya geçitlerinin ve bağlantı noktalarının 60-90 metre arasında yapılması gerektiğine dikkat çekmektedir. Bu çalışmalara ek olarak, Küresel Sokak Tasarımı Rehberi'nde (Global Designing Cities Initiative & N., 2016) verilen yaya geçidi mesafelerine ilişkin teknik detaylar geçirgenlik tasarım ilkesinde dikkate alınabilir.

Rehber her 80-100 metrede bir yaya geçidi ve kavşakların tüm kollarında güvenli, erişilebilir yaya geçitleri önermektedir. Rehberde yer alan ölçütlerin dikkate alınmasıyla tasarlanan sokakların, yayalar için yürünebilir mesafede rotalar oluşturacağı söylenebilir.



Şekil 2.5. Yapı Adası Uzunluğu - Geçirgenlik İlişkisi (Ashihara, 1979)

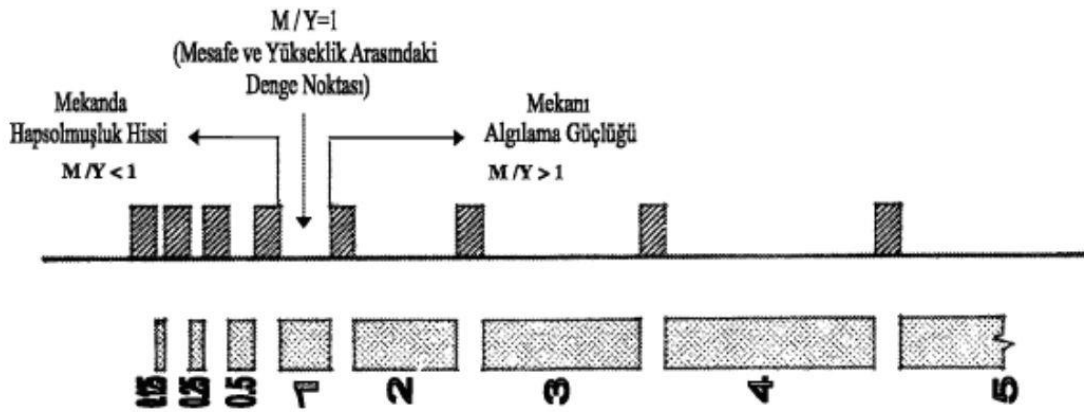
#### 2.4.8. İnsan ölçeği

İnsan ölçeği, sokağı oluşturan fiziksel unsurların boyutlarının ve oranlarının kullanıcılar tarafından algılanabilirliğini ifade etmektedir. İnsan ölçeğini etkileyen birçok değişkenin olması ve söz konusu değişkenlere ilişkin algının göreceli olması nedeniyle bu tasarım ilkesinin net bir ölçüsü bulunmamaktadır. Ewing ve diğerleri (2006) insan ölçeğini etkileyen bileşenleri sokak genişliği, sokağı çevreleyen yapıların yüksekliği ve sokağın uzunluğu başta olmak üzere cephe düzenlemeleri, peyzaj elemanları, kent mobilyaları ve sokak yapısı (daralan, kıvrılan vb) olarak sıralamaktadır (Tekel & Özalp, 2016).

Sokağın sınırlarını oluşturan yapıların yüksekliğinin, söz konusu yapılar arasındaki açıklığın genişliğine oranlanması sokağın insan ölçeğinde olup olmadığı hakkında bilgi vermektedir. Spreiregen (1965), sokağın her iki tarafında yer alan dikey elemanlar ile bu elemanlar arasındaki yatay boşluğun oluşturduğu düzlemde açının 30 dereceden düşük olması durumunda, sokağın kullanıcılar üzerinde boşlukta olma (agorafobik) hissi uyandırdığını ifade etmektedir. Spreiregen'e göre söz konusu açı 45

dereceden büyük olursa klostrufobik bir mekân oluşur ve bu düzeyde kapalı alanlar kullanıcıları olumsuz etkileyebilmektedir (Tekel & Özalp, 2016).

Sokak tasarımında kapalılık; kentsel mekânın binalar, duvarlar, ağaçlar ve diğer fiziksel elemanlar ile görsel olarak tanımlanma derecesini ifade etmektedir. Mekânı tanımlayan dikey elemanlar ile bu elemanlar arasındaki yatay boşlukların oranı mekânın kapalılık derecesini belirlemektedir (Ewing ve diğerleri, 2006). Ashihara (1979), kentsel mekânı oluşturan unsurlara odaklanarak bu mekanların kalitesi üzerine hazırlamış olduğu, “Demystifying the Roles of Streets towards Improving Urban Quality of Life” adlı makalesinde sokağı oluşturan yapı yükseklikleri ile sokak genişliği arasındaki ilişkinin insan ölçeğini ifade ettiğini ve bu unsurlar arasındaki oranın kullanıcı üzerinde kapalılık veya açıkta kalma şeklinde bir etki bıraktığını açıklamaktadır. Ashihara’ a göre sokağın iki cephesi arasındaki mesafe ile yapı yüksekliklerinin eşit olması mekân kalitesinin ölçümünde denge noktasını oluşturur. Bu iki unsur arasındaki oranın 1’den küçük olması durumunda kullanıcı üzerinde kapalılık, mekânda hapsolmuşlük hissi oluşmakta iken bu oranın 1’den büyük olması durumunda ise kullanıcı mekânı algılama güçlüğü yaşamaktadır (Şekil 2.6).



Şekil 2.6. Ölçek: Mesafe – Yükseklik İlişkisi (Ashihara, 1979)

Binaların bir sokağın her iki yanında düzenlenmesi, bin yıllık gelişim boyunca kentsel tasarımın en temel modeli olmuştur. Bu üç boyutlu mekânsal düzenlemeler sonucunda sokağın kullanıcılar üzerinde bir kuşatma veya baskı etkisi oluşmaktadır. Yapılar ile ortaya çıkan kuşatma etkisi, yayaların bulunduğu noktadan gökyüzüyle olan ilişkisini belirler (Harvey C., 2014). Binaların kalabalıklaşarak birbirine yaklaşması, cephedeki detaylara yakınlığın kaçınılmaz hale gelmesini sağlar. Bu da geniş cadde ve meydanlarla zıtlık oluşturur. Yayalar açık mekânda agorafobi yani açıkta/boşlukta

kalma hissine kapılırlar. Bu durumda yayaların havanın (atmosferin) her türlü etkisine maruz kalmasına neden olur ve yayalarda hareketlenme isteği oluşur. Diğer taraftan yayalar kapalı mekânda klostrofobi yani kapalı yerden kalma hissine kapılırlar. Bu durumda yayalarda mahremiyet, yalnızlık, korku ve içe kapalılık gibi duygular oluşabilmektedir (Ashihara, 1979). Bunun yanında oldukça kapalı, kesintisiz sokak duvarlarına sahip sokakların, potansiyel suç avcılarına maruz kalmaya sebep olduğu veya iki tarafa geçme ve sığınma fırsatlarını sınırladığı yönünde görüşlerde bulunmaktadır (Harvey, Aultman-Hall, Hurley, & Troy, 2015). Bu kaygılar, kentsel mekân kullanıcıları üzerinde yoğun strese neden olabildiği gibi güvenliği de olumsuz etkilemektedir. Bu nedenle sokak tasarımının kullanıcı üzerinde oluşturduğu baskı kentsel çevre kalitesinin yetersiz olduğunun göstergesidir. Söz konusu baskı hissi kentsel formun yaşanabilir olmadığını göstermektedir.

Araştırmacılar ayrıca insan ölçeğini hız bağlamında da tartışmışlardır. Bu kapsamda geniş caddeler bir arabanın hızlı hareket edebilmesi için uygunken, yaya ölçeği açısından yaşanabilirliği olumsuz etkilemektedir. Diğer taraftan Jane Jacobs (1961), sakinlerin güvenlik açısından sokağı kontrol altında tutabildikleri düşük katlı yapıların insan ölçeği için uygun olduğunu ifade etmektedir. Allan Jacobs (1993) ise belirli mimari boyutları ‘samimi ölçek’ olarak tanımlamaktadır. Binaların genişliği teorik olarak ölçek algısına katkıda bulunur. Geniş bir cepheye sahip sokak duvarının insan ölçeği açısından hissettirdiği duygu, daha dar bir cephenin hissettirdiği duygudan farklıdır. Bu açıdan insan ölçeğine uygun yükseklik ve genişlik oranına sahip sokaklar genellikle yayalar için çekici bir ölçeği ifade eder.

Yapılan çalışmalar, sınırları belli olan ve daha iyi tanımlanmış sokakların sosyal ve ekonomik faaliyeti, sınırları algılanamayacak kadar geniş ve kullanıcı hafızasında tanımlanması zor olan sokaklardan daha kolay karşılayabileceğini öne sürmektedir. Buradan hareketle sosyal canlılığı teşvik etmek için tasarlanan sokakların, uygun kapalılık hissini oluşacağı ölçüde olması gerektiği savunulur (Harvey C., 2014). Böylece sokaklar insanları bir araya getirecek düzeyde yaşanabilir mekanlar haline gelebilir.

#### 2.4.9. Yer Duygusu

Yapılı çevrenin yaşanabilirliğini sosyal etkileşim açısından değerlendiren araştırmacılar yaşanabilir sokakları, sakinlerin birbirleriyle iletişim kurmaya, sokağı evlerinin bir parçası olarak tanımlamaya ve fiziksel çevrenin farkında olmaya teşvik

eden alanlar olarak tanımlamaktadırlar. Yeri ve niteliği belirli olmayan soyut mekanlar ile özgün, anlamlı ve topluluk odaklı mekanlar arasındaki ayrım, sokak ölçeği içinde oldukça önemlidir. Buradan hareketle belli bir yer kimliğine ve bağlanmayı geliştirme yeteneğine sahip sokakların, yaşanabilir sokak tasarımlarının önemli özelliklerini taşıdığı söylenebilir (Harvey & Aultman-Hall, 2016). Bu sokaklar oluşturulurken özellikle kamusal sanatın kullanımı, yerel kimliğe paha biçilmez bir katkı sağlayabildiği gibi sokağa da zenginlik katabilir. Kamusal sanat, topluluklar ve onların tarihleri hakkında karmaşık hikayeler anlatabilir. Bunlar, topluluk kimliğini güçlendirir ve topluluk bilincinin korunmasına veya oluşmasına vesile olur. Aydınlatma direkleri, rögar kapakları, kaldırımlar, ızgaraları, peyzaj öğeleri ve sokak mobilyaları gibi sokağı oluşturan unsurların tümü insanlarda sokağa ilişkin bir yer duygusu oluşmasında etkilidir.

#### 2.4.10. Sürdürülebilirlik

Sürdürülebilir bir dünya için yaşamın her alanında koruma-kullanma dengesi gözetilerek doğal kaynakların korunması ve verimli kullanılması zorunlu hale gelmiştir. Bu doğrultuda kentsel yapıları çevrede insanların gündelik hayatlarının en önemli parçası olan sokakların sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda tasarlanması gerekmektedir. Sürdürülebilir sokak tasarımına ilişkin üzerinde durulması gereken temel ilkeler ele alınmıştır.

##### 2.4.10.1. Doğru malzeme seçimi

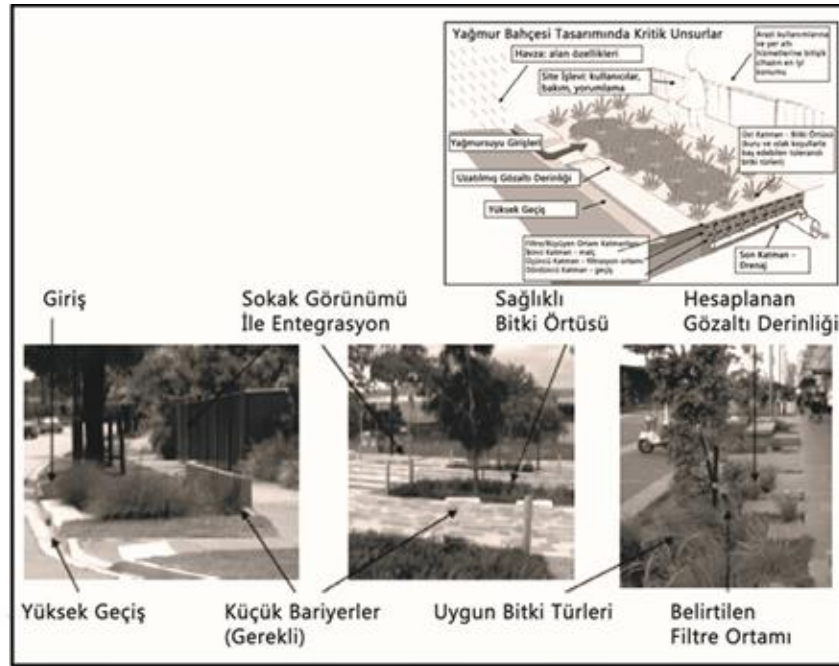
Sokak oluşumunda sürdürülebilir malzemelerin kullanımı kaynakların koruma-kullanma dengesinin gözetilmesinde yardımcı olur. Sürdürülebilir malzemelerin kullanılması enerji kullanımını azaltır ve doğal kaynakların korunmasına yardımcı olur. Bu nedenle, sokak tasarımında geri dönüştürülmüş veya doğaya zarar vermeyen malzemeler tercih edilerek sürdürülebilirliğin sağlanmasına katkıda bulunulmalıdır (Rehan, 2013). Sokak tasarımında yere özgü malzemelerin seçimi ve malzemelerin nasıl kullanıldığı önemlidir. Bu doğrultuda, sokak tasarımında geri dönüştürülmüş malzemelerin kullanılması, daha az altyapı gerektiren tasarım çözümlerinin geliştirilmesi, dayanıklılığı arttıran malzemelerin tercih edilmesi veya dayanıklılığı arttıran tasarım seçenekleri ile malzeme kaynaklarının tüketimini azaltan tasarım çözümleri sunulmalıdır (Bevan, Sklenar, McKenzie, & Derry, 2007).

#### 2.4.10.2. Doğal kaynaklar üzerindeki etkinin azaltılması

Sokak tasarımında doğal kaynaklar üzerindeki olumsuz etkileri en aza indiren, biyolojik çeşitliliği teşvik eden ve destekleyen, tarihi ve kültürel bağlamı yansıtan çözümler üretilmelidir. Örneğin sera gazı emisyonunu azaltmak için sokak tasarımının, insanları araba kullanmak yerine yürümeyi teşvik edecek şekilde üretilmesi gerekir. Ayrıca sokak tasarımında kullanılan ağaçlar, sert yüzeylere güneş ışığının doğrudan gelmesini gölgeleyeceği/sınırlayacağı için kentsel ısı adası etkisini azaltmaktadır. Sonuç olarak sokağa ilişkin tüm tasarım sürecinde doğal kaynakların korunması ve sürdürülmesi temel ilke olmalıdır.

#### 2.4.10.3. Su kalitesinin iyileştirilmesi

Sokaklarda ağaçlar sokak aydınlatması, yer altı hizmetleri ve diğer sokak öğeleriyle koordineli olarak konumlandırılmalıdır. Bunun yanında sulama ihtiyacını veya su tüketimini azaltmak için yöreye özgü bitkilerin kullanılmasına ihtiyaç vardır. Bu sayede sokakların sürdürülebilir olmasına yardımcı olunabilir. Su kalitesinin iyileştirilmesi için sokak tasarımında yağmur suyu hasatına ve gri su dönüşümüne yönelik sistemlerin tasarıma dahil edilmesi gerekir. Bu doğrultuda yağmur sularının yağmur bahçeleri veya yağmur drenaj sistemleriyle toplanması çok önemlidir. Yağmur bahçesi, yağmur suyunu arıtmak için tasarlanmış bir bahçe yatağıdır. Su bahçeye düştüğünde veya girdiğinde bitki örtüsünün altında bir filtre ortamından geçirilerek arıtılır. Arıtılmış yağmur suyu daha sonra drenaj sistemine aktarılır veya yer altına (zemine) sızması için bırakılır. Yağmur bahçeleri sızdırma ve buharlaşma yoluyla sel suyu sistemlerindeki yükü azaltırken aynı zamanda sokak ortamının kalitesini artırır (Global Designing Cities Initiative & N., 2016). Yağmur bahçesi sistemleri sokak tasarımına entegre edildiğinde, yağmur suyunun arıtılması için daha yeşil bir çözüm sağlayabilir (Şekil 2.7).



Şekil 2.7. Yağmur bahçesinde iyi tasarım öğeleri (Rehan, 2013)

#### 2.4.10.4. Enerji tüketiminin azaltılması

Sürdürülebilir ulaşım sistemi için araç kullanımını sınırlamaya ve bisiklet kullanımını teşvik etmeye yönelik politikaların üretilmesi ve sokakların bu doğrultuda tasarlanması gerekir. Bu doğrultuda üretilen sokaklar yaya ve bisiklet odaklı olmalıdır (Bevan, Sklenar, McKenzie, & Derry, 2007). Ayrıca sokak tasarımı kapsamında enerji verimliliğini artırmanın önemli bir yolu enerji verimli aydınlatma sistemlerinin kurulmasıdır.

#### 2.4.10.5. Işık kirliliğinin azaltılması

Kentsel alanların aşırı aydınlatılmasıyla üretilen 'gökyüzü parıltısı' vahşi yaşamı olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Ayrıca aydınlatma elemanlarının aşırı olması sürücü ve yaya güvenliğini de olumsuz etkileyebilmektedir. Diğer taraftan gereksiz yere yukarı veya dışa doğru yansıyan ışık enerjinin boşa harcanmasına neden olduğundan, sürdürülebilir enerji kullanımı açısından olumsuz bir örnektir. Sokakları aydınlatmak için kullanılan aydınlatma armatürlerinin enerji açısından verimli olması ve gece gökyüzü kirliliğini önlemek için minimum ışık emisyonu sağlaması gerekmektedir (Rehan, 2013; Global Designing Cities Initiative & N., 2016). Bu çerçevede sokaklarda aydınlatma sistemine ilişkin politika geliştirirken sürdürülebilirlik ve güvenlik ilkeleri arasında dengesinin kurulması oldukça önemlidir.



## 2.5. Sokağın Çözümlemesi

Sokaklar toplumun sosyo-kültürel ve ekonomik yapısına bağlı olarak şehirden şehre hatta aynı şehir içinde farklı karakter ve tasarım anlayışıyla üretilmiş olabilir. Sokakların sahip olduğu bu karakter kullanıcıları da etkiler. Bu çerçevede sokağı çözümlmek, sokağın unsurlarını ve söz konusu unsurların kullanıcılar üzerindeki etkilerini anlamak ve bu doğrultuda kentsel tasarım politikaları üretmek oldukça önemlidir. Sokağı çözümlmeye yönelik birçok akademik çalışma yapılmış ve yapılmaya da devam etmektedir (Batty, 2001; Tucker C. , Ostwald, Chalup, & Marshall, 2005; Sarradin, Siret, Couprie, & Teller, 2007; Ratti & Richens, 2004; Asgarzadeh, Lusk, Koga, & Hirate, 2012; Harun & Nashar, 2017; Teller, 2003). Sokağı analiz eden bu çalışmalar genel olarak sokağın sahip olduğu unsurlarla oluşturduğu formu anlamaya çalışmaktadır. Bu kapsamda yapılan çalışmalarda sokaklar insan algısına yönelik yöntemlerle veya gelişen teknolojiyle birlikte bilgisayar programlarına dayalı yöntemlerle analiz edilmektedir. Sokağa ilişkin kullanıcıların algısını ölçmeyi amaçlayan yüz yüze ölçümlerde çeşitli denetim araçları kullanılarak belli bir tutarlılığın sağlanması amaçlanır. Bilgisayarla yapılan ölçümlerde iki veya üç boyutlu olarak görüntü işleme veya Coğrafi Bilgi Sistemleri odaklı yöntemler kullanılmaktadır.

Sokak tasarım özelliklerine ilişkin kullanıcıların algılarını sistematik bir şekilde anlamayı ve açıklamayı amaçlayan yöntemlerin uygulanması birçok zorluğu barındırır. Kullanıcıların sokaklara ilişkin subjektif yorumlar yapmasından dolayı, kullanıcı yorumlarının bir denetim protokolüyle ele alınması söz konusu zorlukların başında gelmektedir (Brownson, Hoehner, Day, Forsyth, & Sallis, 2009; Harvey C., 2014). Kentsel tasarımın yaşanabilirlik kavramıyla ilişkisini ortaya koymak için yapılmış bazı çalışmalar, söz konusu zorluğu ortaya koymak adına örnek olarak gösterilebilir. Bu çalışmalarda denetim araçları nadiren yürüme, fiziksel aktivite veya başka bir davranışla ilgili istatistiksel olarak doğrulanmış bir değişkenler listesi oluşturur. Bunun yerine denetimler genel olarak, uygun değişkenlerin belirlenmesi için uzman bilgisi ve sağduyuyu birleştiren teorik çerçeve kullanılarak yapılır (Harvey C. , 2014; Southworth, 2003).

Araştırmacılar, veri toplamanın verimliliği ile çok sayıda ayrıntılı gözlemin açıklayıcı faydaları arasında denge kurmaya çalışmaktadır. Örneğin, Sistemik Yaya ve Bisiklet Çevresel Taraması (SPACES) ve Yaya Ortamı Veri Taraması (PEDS) gibi popüler yöntemler otuz ila kırk ölçüm üzerinden sokağa yönelik analizler ortaya

koymaktadır (Clifton, Smith, & Rodriguez, 2007). Diğer taraftan, Irvine-Minnesota Envanteri (IMI) yöntemi yüz yetmiş altı ölçümsel veri toplar ve analiz için sokak başına on iki ila yirmi dakika arasında bir süre gerektirir. Ancak sokağın analizi için bu yöntem kullanılarak mimari ve kentsel tasarım özellikleri ayrıntılı bir şekilde araştırılmış olur (Harvey, 2014).

Çoğu belediye, gelişmiş bilgisayar altyapısına sahip olsa dahi kaldırımların malzeme veya geometrisi hakkında altyapısı envanterinden yoksundur. Ancak veri toplama verimliliğini artırmak ve kısa sürede sonuç elde etmek için kalitatif ölçümleri kolaylaştıracak veri altyapısı oluşturulabilir. Örneğin Irvine-Minnesota'da fiziksel aktiviteyi ve özellikle yürümeyi etkileyebilecek çok çeşitli yapılı çevre özelliklerini erişilebilirlik, zevk alma, trafik odaklı güvenlik ve suç odaklı güvenlik gibi konularda ele alarak sokakları farklı derecelerde değerlendirebilen bir ölçek kullanılmaktadır (Harvey C., 2014). Bu bağlamda uzmanlar, kullanıcılardan gelen karmaşık değerlendirmeleri genelleştirerek belli bir sonuca ulaşma noktasında yetkilidir.

Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) verilerinin kullanılabilirliği daha çeşitli özellikleri içerecek şekilde genişletildiğinde, kentsel tasarım değişkenlerinin daha büyük bir kısmının otomatik yöntemlerle ölçülmesinin pratik olacağı düşünülmektedir. Ayrıca bazı araştırmacılar, sokaklara ilişkin verilerini toplamak için el bilgisayarlarını kullanmanın faydalı olduğunu belirlemişlerdir (Brownson ve diğerleri, 2009). Böylece sahadan alınan yanıtların tutarlılığı artmakta ve verilerin daha hızlı bir şekilde analiz sistemine aktarılması sağlanmaktadır. Araştırmacılara göre sokağa ilişkin görüntüler uzaktan yapılan değerlendirmelerde kullanılan önemli verilerdendir. Bu strateji analiz için gerçekleştirilmesi gereken seyahat süresini ve güvenlik karmaşıklığını azaltırken, fotoğrafın çözünürlüğü, tarihi ve kullanılabilirliğindeki değişkenlik, fotoğraf karesinin yorum yapmak için yeterli olmaması gibi bir dizi zorluk da barındırır. Diğer taraftan sahada yüz yüze görüşmeyle veri toplanması, kullanıcıların gürültü, sıcaklık, rüzgâr ve diğer duyuşsal algılar hakkında da yorum yapmasını olanaklı kılmaktadır. (Harvey C., 2014). Bilgisayarlı değerlendirme formlarını veya sokağa ilişkin görüntüleri uzaktan kullanan, ancak insan gözlemcilerinin de görüşünün alındığı araştırmalar, yüz yüze denetimlerle elde edilebilecek kaynaklar kadar yoğun bir kaynak verisi sunamamaktadır.

Sokakları oluşturduğu formlar yardımıyla bilgisayar ortamında değerlendiren Batty (2001), mekân analizinin homojen ve bölünemez öğelerden mekânsal ilişkilerle analiz edilmesi gerektiğini savunur. Batty, bu önermeye dayanarak, uzayda belirli bir

bakış noktasından görülebilen tüm noktaların kümesi olarak izovist alanlar kavramını tanımlamıştır (Benedikt, 1979). Araştırmacı görsel özellikleri standart bir şekilde oluşturmuş, öğeler arasındaki açıklanabilir ilişkilerin anlamlı varyasyonunu tespit etmek için temel istatistiksel yaklaşımlar geliştirmiştir. Bir başka çalışmada sokakların görsel analizi için Tucker ve Ostwald (2005), dijital bir kamera ile örnek sokakta çekilen bir dizi dijital görüntü kullanılarak bir sokak görünümü oluşturmuşlardır. Görüntüler daha sonra nispeten kesintisiz bir sokak cephesi oluşturmak için birleştirilmiştir. Araştırmada sokakların farklı bölümlerinde geometrik ölçümlerin yapılması ve sokak cephesindeki öğelerin yalnızca bir kez analiz edilmesini sağlamıştır (Tucker, Ostwald, & Chalup, 2004). Görüntüler daha sonra renk, doku ve yoğunluk seviyelerinde bilgisayar ortamında geliştirilen algoritmalar kullanılarak işlenmiştir. Scape adı verilen bu yazılım, görüntünün tamamındaki geometriyi dikkate alarak görüntünün içindeki kenarları veya sınırları oluşturabilen bir algoritma olan Hough Dönüşümü'nü içermektedir (Boldt, Weiss, & Rıseman, 1989; Tucker C. , Ostwald, Chalup, & Marshall, 2005). Bu yöntem sayesinde Scape, dokulu yüzey içindeki kenarların yoğunluğunu, görsel detayın bir görüntü boyunca farklı ölçeklerde nasıl dağıldığını ölçebilmektedir.

Sallis ve arkadaşları 2015 yılında yaptıkları bir çalışmada, cadde tasarımı, kaldırımlar ve kavşaklara ilişkin 120 maddelik Mikro Ölçekli Yaya Sokak Görünümü (MAPS) ölçümünden, fiziksel aktivite ve nitelik değiştirilebilirliği ile ilişkilendirmeler temelinde 15 maddelik bir versiyon (MAPS-Mini) geliştirmişlerdir. Yaya ortamı ve mahallelerde yürünebilirlik hakkında denetim verilerini toplamak için geliştirilen MAPS-Mini, katılımcı konutlarından çocuklar, ergenler, genç yetişkinler ve yaşlı yetişkinler için en yakın yerleşim yeri olmayan yere doğru 0,25 millik bir rotada gerçekleştirilmiştir. Aktif ulaşım ve boş zaman fiziksel aktivitelerinin yaş açısından uygunluğu anketlerle ölçülmüştür (Sallis, ve diğerleri, 2015). Her bir MAPS ögesi ve demografik, katılımcı kümelenmesi ve makro düzeyde yürünebilirlik için ayarlanmış toplam ortam puanı için karışık model regresyonları gerçekleştirilmiştir. MAPS-Mini, pratikte kullanımın uygun olması için tasarlanmıştır.

Güzergahlar boyunca görsel dinamiklerin analizi için gökyüzü şeklinin algılanabilirliklerini karşılaştıran Sarradin ve arkadaşları (2007), güzergahlar boyunca kentsel açık alanların morfolojisini ölçmek, hareket perspektifini analiz etmek için yeni bir yaklaşım tanımlamıştır. Bu yaklaşım görüntü analizinde kullanılan matematiksel bir teknik olup bir gözlemci tarafından algılanan gökyüzü şeklinin dinamik değişiminin izlenmesini ve karakterize edilmesini sağlar (Sarradin, Siret, Couprie, & Teller, 2007).

Bu anlamda analiz, analiz edilen sokağın farklı noktalarında bir gözlemci tarafından algılanan gökyüzü şeklinin bir dizi küresel projeksiyonuna dayanmaktadır.

Ratti ve Richens (2004) kentsel dokuyu görüntü işleme teknikleriyle analiz etmek için kentsel formun basit raster modellerini kullanmıştır. Görüntü işlemeden teknikleriyle örneklem alanda doğrusal olarak ilişkili olan bir dizi algoritma geliştirmeyi başarmışlardır. Görüntü işleme ortamını çok paradigmatlı sayısal hesaplama yazılımı olan Matlab'ı kullanacak şekilde genişletmişler ve hüresel otomat simülasyonları kullanmışlardır. Teknikleri, kentsel formun Sayısal Yükseklik Modeli ile temsil edilebileceğini ve bu modelin görüntü işleme teknikleriyle analiz edilebileceğini varsaymaktadırlar (Ratti & Richens, 1999).

Yöntem ve teknikler, sokak alanlarının birçok boyutuna ilişkin fikir elde etmek için tutarlıdır. Ancak plançılar ve kentsel tasarımcılar sınırlı kaynaklarla çalışmaktadır. Söz konusu yöntem ve teknikler ise oldukça profesyonel girdilere ve gelişmiş teknolojiye ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle, uygulanabilirlik açısından düşük maliyetli ve kolay elde edilebilir girdileri kullanan ve çalışılan örneklem alanın tüm ilgili öğelerini değerlendirebilen bir yöntem ihtiyacı duyulmaktadır (Meetiyyagoda & Munasinghe, 2016). Diğer taraftan bazı yöntemler yapılı çevre özelliklerinin geometrik ilişkilerine ve öznitelik özelliklerine göre doğrudan otomatik ölçümler yapmak için CBS verilerini ve araçlarını kullanır. Değerlendirme yöntemlerini kullanan çalışmalar, kaynak kullanımını en aza indirmek için hazır olan GIS verilerinden yararlanmaktadır.

İki boyutlu CBS araçları planlamada yaygın olarak kullanılırken, CBS'nin fiziksel nesnelere doku, şekil, boyut gibi duyuşal açıdan değerlendirme veya üç boyutlu görselleştirilme ve analiz kabiliyeti sınırlıdır. Bunla birlikte sanal ortamlar oluşturmak için binalar, ağaçlar ve diğer nesnelere CBS ile üç boyutlu modeller üretilebilir. Bu tür modeller, bilgiyi sezgisel olarak kapsamlı bir biçimde sunarak kentsel doku içindeki karmaşık mekânsal ilişkinin insanlar tarafından anlaşılmasını kolaylaştırmaya yardımcı olur. Bu modeller paydaşlar, planlayıcılar ve politikacıların karar verme yeteneğini geliştirebilir.

Üç boyutlu bir GIS modeli kullanılarak, yapılı çevrede iki nokta arasındaki görüş hattı belirlenebilmektedir. Bu model, bir hedefin bir cadde üzerindeki bir gözlem noktasından görünüp görünmediğini ve görünmüyorsa, gözlem noktasının hedefe ve engele göre üç boyutlu konumu göz önüne alındığında görüşü neyin engellediğini bulmak için kullanılır (Yin, 2017). Son zamanlarda görünürlük analizi olarak bu üç boyutlu modeller güvenliğini artırmak, imar düzenlemelerini değerlendirmek, kentsel

iklim çalışmalarını sürdürmek ve gökyüzü görünüm faktörünü tahmin etmek gibi amaçlar için yaygın olarak kullanılmaktadır.

Plancılar ve tasarımcılar yapılı çevreyi üç boyutlu görselleştirmek için ArcGIS programının ArcScene arayüzünü kullanarak, veri tabanına bağlı üç boyutlu modeller oluşturabilmektedir. Ayrıca, Autodesk ve CityEngine gibi programlar kullanılarak mimari model oluşturma, fotogrametri ve lazer tarama, parametrik modelleme vb. tekniklerle yapılı çevrenin daha doğru ve gerçekçi görselleştirilmesi yapılabilmektedir.

Analiz çalışmalarında CBS yöntemini kullanan Asgarzadeh ve arkadaşları (2012), sokakların yaşanabilirliğini ve çekiciliğini iyileştirmek için ağaçları, binaları ve bu unsurların oluşturduğu bütünü analiz ederek ve sokağın insan psikolojisi üzerindeki etkilerini analiz etmiştir. Analiz amacıyla üç boyutlu oluşturulan sahnelerin fiziksel parametreleri, gerçek kentsel çevredeki özelliklere göre ayarlanmıştır. Araştırma binaların kat yüksekliklerinin insanlar üzerinde baskı oluşturduğunu, ağaçların ise bu baskıyı önemli ölçüde hafiflettiğini ortaya koymuştur (Asgarzadeh, Lusk, Koga, & Hirate, 2012). Araştırmacılar ayrıca sokak tasarımlarının genel baskıcılığını tahmin etmek için korelasyon analizi yoluyla bir denklem geliştirilmiş ve yorumlanmıştır. Harun ve Nashar (2017) da çalışmalarında sokak tasarımı ölçümleri için Asgarzadeh ve arkadaşlarının yapmış olduğu çalışmayı geliştirerek yine CBS tabanlı bir yöntem kullanmışlardır. Bu yöntemle bina sınırları, ağaç gölgeleri ve cadde merkez hattı verilerinden faydalanılarak sokak iskeleti elde edilmiştir. CBS yardımıyla blok uzunluklu ve cadde merkez hattı segmentleri boyunca sokakların iskelet boyutlarını değerlendirmiştir.

Bu yöntemler dışında araştırmacılar kentsel bütün içinde sokak ağ yapısını çözümlemek için Space Syntax (Mekân Dizimi) yöntemini kullanmıştır. Space Syntax, kentsel bütün içinde veya sınırlı bir bölgede, sokak ölçeğinde insan algılarını ve davranışlarını açıklamak için kullanılır (Fisher-Gewirtzman 2003). Space Syntax'tan türetilen bir diğer analitik yöntemi, uzayda başka bir noktadan görülebilen bir dizi noktayı (isovist) analiz etme imkânı veren eş görüşçü yaklaşımdır (Batty, 2001). İzovistin operasyonel kullanımının temeli, bir kişinin bir kentsel alanda hareket etme algısının, ilişkili açık alanın şekli ile ilgili olduğu varsayımına dayanır. Bir başka mekânsal araştırmacı olan Teller (2003), benzer şekilde, gökyüzüne dikey olarak bakan geniş bir açıdan iki boyutlu bir görüntü oluşturarak sokakları ve kasaba meydanlarının üç boyutlu açıklığını incelemiştir. Bu yöntem, gerçek üç boyutluluğa sahip olmamasına

rağmen, bir sokak çalışmasında cephe yüksekliklerinin analizlere dahil edilmesi adına önemli bir adım olarak görülmektedir (Harvey C., 2014).

Sokakların çözümlenmesine yönelik yapılan çalışmaların incelenmesi sonucunda, yapılan birçok çalışmanın yaşam kalitesini çeşitli yöntem ve tekniklerle ölçmeye çalıştığı tespit edilmiştir. Bu çalışmalarda kullanılan yöntemler geçmişte insan gözlemleri üzerinden yürütülürken günümüzde gelişen teknolojiyle birlikte daha çok bilgisayar programları üzerinden yürütülmektedir. Bu bağlamda bu bölümde yaşanabilir kentler oluşturmada sürdürülebilirliği de önceleyen bir yaklaşımla sokakların fiziki yapısına ilişkin özelliklerin ve ortaya çıkan davranışa veya belirtilen tercihe dayalı deneyimsel kalite göstergelerinin çözümlenmesinde kullanılan yöntem ve teknikler irdelenmiştir. Bu bölümde elde edilen birikimler çalışma kapsamında ortaya konan yöntem için yol gösterici olmuştur.

## 2.6. Türkiye’de Yapılı Çevrenin Oluşumu

Türkiye’de yapılı çevrenin oluşumunu ve oluşum sürecini imar mevzuatı düzenlemektedir. Anayasadan yönetmeliklere kadar kentsel yapılı çevresinin üretilmesini düzenleyen mevcut mevzuatın en önemli parçası 3194 sayılı İmar Kanunu (İmar Kanunu, 1985) ve İmar Kanunu’nun uygulanmasına yönelik hazırlanan Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğidir (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014). Kentsel yapılı çevrede oluşan sokaklar İmar Kanunu ve Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinde tanımlanmış olan imar planlarıyla oluşmaktadır. İmar planları yerleşim alanlarında insanların yaşam koşullarını ve fiziksel çevreyi oluşturmak amacıyla imar mevzuatının yetkilendirdiği idarelerce yapılır veya yaptırılır. İmar Planları;

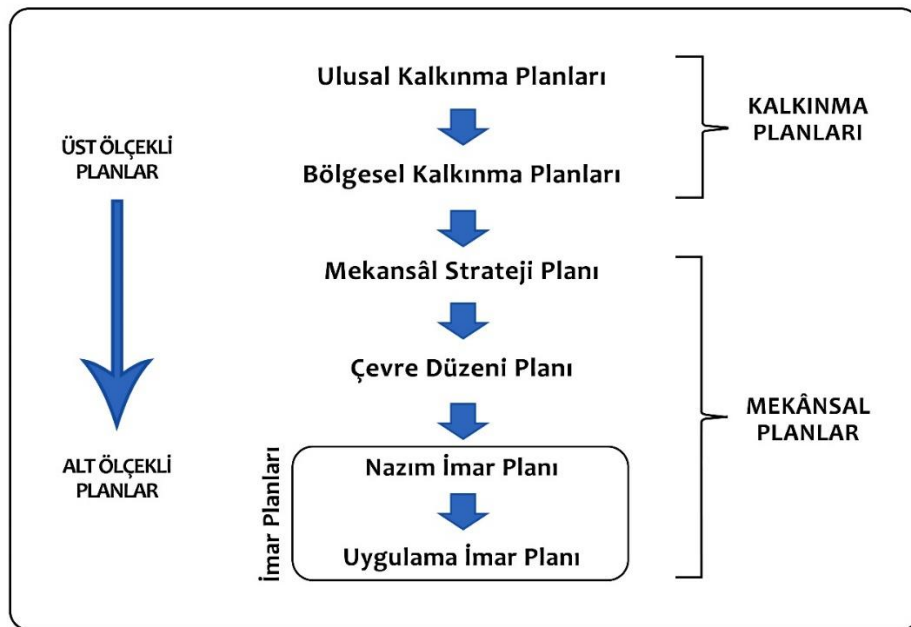
*“...fiziki, doğal, tarihi ve kültürel değerleri korumak ve geliştirmek, koruma ve kullanma dengesini sağlamak, ülke, bölge ve şehir düzeyinde sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek, yaşam kalitesi yüksek, sağlıklı ve güvenli çevreler oluşturmak üzere hazırlanan, arazi kullanım ve yapılaşma kararlarının”*

verildiği planlardır (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014). Yaşanabilir yerleşim yerleri için imar planlarıyla geleceğe ilişkin hedefler doğrultusunda kararlar üretilir (Baba, 2016; Öztürk & Kılıç, 2013).

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinin Tanımlar başlıklı 4. maddesinin 1. bendinin h fıkrasında Mekânsal Plan;

*“3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca hazırlanan, kapsadıkları alan ve amaçları açısından üst kademeden alt kademeye doğru sırasıyla; mekânsal strateji planı, çevre düzeni planı ve imar planını ifade eder”*

şeklinde tanımlanmaktadır (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014). Tanım, Türkiye’de ülke ölçeğinden insan ölçeğine kadar ortaya konan hedeflere ulaşmak ve planlama faaliyetleri arasında koordinasyonu sağlamak için mekânsal planların kademeli bir yapıda yürütülmesini gerektiğine vurgu yapmaktadır. İmar Kanunu’nda planlama kademeleri, üst kademeden alt kademeye doğru sırasıyla; Mekânsal Strateji Planı, Çevre Düzeni Planı, Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planından oluşur (İmar Kanunu, 1985) (Şekil 2.8). Planların kademeli birlikteliği ilkene uygun olarak hazırlanan her plan, yürürlükteki üst kademe planların kararlarına uygun olarak, bir alt kademedeki planı yönlendirmektedir. Bu kapsamda mekânsal strateji planları ve çevre düzeni planları hazırlanırken kalkınma planları, bölge planları, bölgesel gelişme stratejileri ve diğer strateji belgeleri ile ortaya konulan hedeflerin dikkate alınması önemlidir (Çolak & Öngören, 2011). Ulusal Kalkınma Planları ve Bölge Kalkınma Planları daha büyük ölçekli olan, ilkesel ve soyut niteliği ağır basan düzenleyici planlardır. Yani mekânsal değil kalkınmaya yönelik politikaların belirlendiği planlardır.



Şekil 2.8. 3194 Sayılı İmar Kanunu’na Göre Plan Kademelenmesi

Mekânsal planlar kapsadıkları alan ve amaçları açısından Mekânsal Strateji Planları, Çevre Düzeni Planları ve İmar Planları olarak hazırlanır. Mekânsal planlar,

plan kademelenmesine uygun olarak hazırlanır. Her plan, planlar arası kademeli birliktelik ilkesi uyarınca yürürlükteki üst kademe planların kararlarına uygun olmak, raporu ile bütün oluşturmak ve bir alt kademedeki planı yönlendirmek zorundadır. İmar Planları da kendi içinde nazım ve uygulama imar planları olarak ikiye ayrılmaktadır. İmar planları, toplumun sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını karşılamak, sağlıklı ve güvenli bir çevre oluşturmak, yaşam kalitesini artırmak amacıyla araştırmalara ve verilere dayalı olarak hazırlanan, arazi kullanımını, koruma, kısıtlama kararları, örgütlenme ve uygulama ilkelerini içeren pafta, rapor ve notlardan oluşan, onaylı haritaların kopyaları üzerine nazım imar planı ve uygulama imar planı olarak düzenlenip onaylanmış planlardır.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin Tanımlar başlıklı 4. maddesinde nazım imar planı;

*“Mevcut ise çevre düzeni planının genel ilke, hedef ve kararlarına uygun olarak, arazi parçalarının genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, çeşitli kentsel ve kırsal yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarını, ulaşım sistemlerini göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere, varsa kadastral durumu işlenmiş olarak 1/5.000 ölçekte, büyükşehir belediyelerinde 1/5000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte, onaylı halihazır haritalar üzerine, plan notları ve ayrıntılı raporuyla bir bütün olarak hazırlanan planı ifade eder”*

şeklinde, uygulama imar planı ise;

*“Nazım imar planı ilke ve esaslarına uygun olarak yörenin koşulları ve planlama alanının genel özellikleri, yapının kullanım amacı ve ihtiyacı, erişilebilirlik, sürdürülebilirlik ve çevreye etkisi dikkate alınarak; yapılaşmaya ilişkin yapı adaları, kullanımları, yapı nizamı, bina yüksekliği, taban alanı katsayısı, kat alanı kat sayısı veya emsal, yapı yaklaşma mesafesi, ön cephe hattı, ifraz hattı, kademe hattı, ada ayırım çizgisi, taşıt, yaya ve bisiklet yolları, ulaşım ilişkileri, parkları, meydanları, kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarını, gerektiğinde; parsel büyüklükleri, parsel cephesi ve derinliği, arka cephe hattı, yol kotu ve bu kotun altındaki kat adedi, bağımsız bölüm sayısı gibi yapılaşma ve uygulamaya ilişkin kararları, uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren ve varsa Kadastral durumu işlenmiş*



*olarak 1/1.000 ölçeekte onaylı hâlihazır haritalar üzerinde, plan notları ve ayrıntılı raporuyla bir bütün olarak hazırlanan planı ifade eder”*

şeklinde tanımlanmaktadır (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014).

Söz konusu tanımlardan da anlaşılacağı üzere, Türkiye’de uygulamaya dönük ayrıntıları içeren (Keskinok, 2020) ve yapıli çevrenin oluşumuna etki eden planlama ölçeği uygulama imar planlarıdır. Uygulama imar planlarıyla yapı adaları ve yapı adalarına ilişkin kullanım ve yapılaşma kararları üretilirken, yapı adaları arasında kalan sokakların oluşmasına vesile olmaktadır. Uygulama İmar Planlarına ilişkin ilke ve esaslar İmar Kanunu’nda ve Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinde ortaya konmaktadır (İmar Kanunu, 1985; Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014). Ayrıca uygulama imar planlarının ifade ve gösterim tekniğine ve raporlanmasına ilişkin düzenlemeler Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinde yer almaktadır.

Uygulama imar planı kapsamında yolun her iki cephesindeki yapılaşmaya, yolun genişliğine ve yaya/taşıt ayırımına ilişkin sokak ve sokak görünümünün oluşumuna etki eden üç temel karar alınmaktadır. Uygulama imar planlarında yapılaşma koşullarına ve düzenine ilişkin olarak; ayrık<sup>3</sup>, bitişik<sup>4</sup>, blok<sup>5</sup> yapı nizamı ile Taban Alanı Kat Sayısı<sup>6</sup> (TAKS), Kat Alanları Kat Sayısı<sup>7</sup> (KAKS - Emsal), bina yüksekliği ve yapı yaklaşma mesafeleri de belirlenir<sup>8</sup>. Uygulama imar planlarında yapılaşma düzeni ve koşullarına ilişkin gösterimlerin nasıl yapılması gerektiği Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinin eklerinden biri olan “Ek-1 Uygulama İmar Planı Gösterimleri” dosyasında ifade edilmektedir (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014). Söz konusu ek dosyasının “Yapı Düzeni ve Yoğunlukları” başlığı altında, yapılaşma düzeni ve yoğunluk kararlarının uygulama imar planlarında nasıl gösterilmesi ve ifade edilmesi gerektiğine ilişkin standartlar belirlenmiştir (Çizelge 2.1). Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği eklerinden Uygulama İmar Planı Gösterimlerinde yapı düzeni ve yoğunluğuna ilişkin rumuzların ne anlama geldikleri Şekil 2.9’da gösterilmektedir. Ayrıca Şekil 2.10’da uygulama imar planı gösterimine ilişkin örnek bir kesit sunulmaktadır.

<sup>3</sup> Ayrık Nizam: Hiçbir yanından komşu binalara bitişik olmayan yapı nizamını ifade eder.

<sup>4</sup> Bitişik Nizam: Bir veya birden fazla komşu parsellerdeki binalara bitişik olan yapı nizamını tanımlar.

<sup>5</sup> Blok Nizam: İmar planı veya bu Yönetmelikte cephe uzunluğu, derinliği ve yüksekliği belirlenmiş tek yapı kitlesinin bir veya birden fazla parsel üzerine oturduğu bahçeli yapı nizamıdır. Blok nizamda birden çok binanın nasıl birleşeceği düzenlenmiş olup bu binalar tek blok olarak planlanmıştır.

<sup>6</sup> Taban alanı kat sayısı (TAKS): Taban alanının imar parseli alanına oranını ifade etmektedir.

<sup>7</sup> Kat Alanları Katsayısı (KAKS - Emsal): Parsel üzerinde yapılabilecek toplam kapalı inşaat alanını ifade etmekte olup yapının bütün katlardaki alanları toplamının parsel alanına oranından elde edilir.

<sup>8</sup> Şehir plancıları belirlemiş oldukları yapılaşma koşullarıyla imar adasında yapılaşmaya yönelik genel çerçeveyi tanımlamaktadır. Daha sonra mimar belirlenen yapılaşma kararları doğrultusunda yapılara ilişkin mimari proje hazırlanmaktadır.

**Çizelge 2.1.** Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği Uygulama İmar Planı Gösterimlerine göre “Yapı Düzeni ve Yoğunlukları” rumuzları

YAPI DÜZENİ VE YOĞUNLUKLARI				
AYRIK DÜZEN				
BİTİŞİK DÜZEN				
BLOK DÜZEN				
TABAN ALANI KAT SAYISI (TAKS)				
KAT ALANI KAT SAYISI (KAKS/ EMSAL)				
KAT ADEDİ				
BİNA YÜKSEKLİĞİ		$Y_{ençok} = \dots m$		
ÖN BAHÇE MESAFESİ				
YAN BAHÇE MESAFESİ				

$$\frac{5}{A - 4}$$

$$\frac{3}{3}$$

$$\frac{0.25}{0.75}$$

5: Ön bahçe uzaklığı

A: Yapı cinsi

A: Ayrık düzen

B: Bitişik düzen

BL: Blok düzen

4: Kat adedi

3: Komşu bahçe uzaklığı

0.25: TAKS

0.75: KAKS

**Şekil 2.9.** Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği’ne göre yapı düzeni ve TAKS-KAKS gösterim tekniği



**Şekil 2.10.** Uygulama imar planı gösterimine ilişkin örnek

Diğer taraftan uygulama imar planlarında sokağı oluşturan yolların genişliğine ve yaya/taşıt ayırımına ilişkin kararlar alınmaktadır. Uygulama imar planlarında ulaşım ilişkin gösterimler Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin eklerinden “Ek-1 Uygulama İmar Planı Gösterimleri” dosyasında ifade edilmektedir (Çizelge 2.2). Uygulama imar planı gösterimlerinde ulaşım altyapısı otoyol, bölünmüş taşıt yolu, taşıt yolu, motorlu araç park alanları, bisiklet yolu, yaya yolu ve köprüler gibi rumuzlarla ifade edilmektedir. Bisiklet yolları ve bisiklet park istasyonlarına ilişkin gösterimler Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği ile imar mevzuatında yer almaya başlamıştır. Uygulama imar planlarında yaya yolu ve bölgeleri gösterilebilirken yaya alt ve üst geçitlerinin gösterimi de yapılabilmektedir.

İmar planlarında yollar gösterilirken ada çizgisi ve kaldırım çizgisi belirtilerek, yolun sınırlarını belirleyen adakenarı çizgileri arasında kalan yol genişliği de ifade edilmektedir. Planda yollar için belirlenen yol genişliğinden kaldırım genişliği çıkartıldığı zaman geriye kalan mesafe taşıt izini ve dolayısıyla taşıtlar için şerit sayısını ortaya koymaktadır (Şekil 2.10).

**Çizelge 2.2.** Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği Uygulama İmar Planı Gösterimlerine göre “Ulaşım” rumuzları

ULAŞIM				
KARAYOLLARI				
ERİŞME KONTROLLÜ KARAYOLU (OTOYOL)				
BÖLÜNMÜŞ TAŞIT YOLU				
TAŞIT YOLU				
GENEL OTOPARK ALANI				178/178/178
TIR, KAMYON, MAKİNE PARKI VE GARAJ ALANI				255/56/0
BİSİKLET YOLU				
BİSİKLET PARKI				255/229/207
YAYA YOLU VE BÖLGESİ				
KÖPRÜ				
YAYA ÜST GEÇİDİ				
YAYA ALT GEÇİDİ				

Sonuç olarak imar mevzuatı doğrultusunda hazırlanan uygulama imar planlarıyla yollara ilişkin sadece adakenarı, kaldırım ve genişliğe ilişkin kararlar üretildiğinden, uygulama imar planının uygulanmasıyla genel olarak taşıt odaklı yollar oluşmaktadır. Bu nedenle Türkiye’de imar planlarıyla oluşan yapılı çevredeki ara yüzler “sokak” kavramının tüm niteliklerini taşımamaktadır. Bu durum uygulama imar planlarının sokak oluşturma noktasındaki kabiliyetinin sınırlı olduğunu göstermektedir. İmar mevzuatının sokak üretme noktasındaki yetersizliği sokak oluşturma sürecinde uygulamanın önemini artırmaktadır. Türkiye’de uygulama imar planlarında yolların genişliği belirlenmekte, yolların nasıl bir mekana dönüşeceği yerel yönetimlerin uygulamalarına bırakılmaktadır.

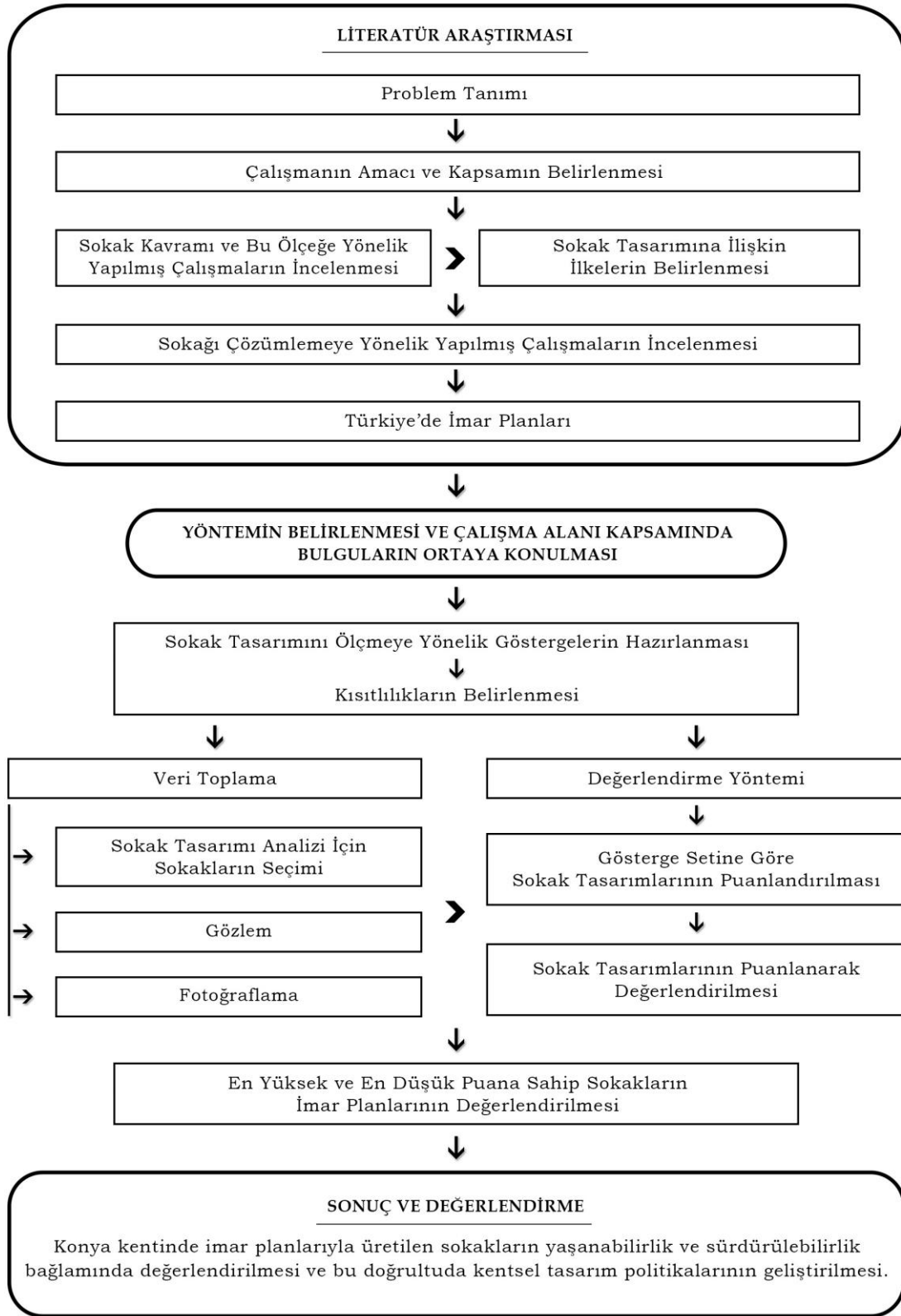
### 3. MATERYAL VE YÖNTEM

Türkiye’de yapılı çevrenin üretilmesinde en önemli araç imar planlarıdır. Ancak ülkemizde imar planı üretim sürecinde sokaklara ilişkin ortaya konan politikalarda genel olarak sürdürülebilir ve yaşanabilir tasarım ilkeleri göz ardı edilmektedir. Bu hipotez doğrultusunda çalışmanın amacı imar planlarıyla oluşan yapılı çevreyi sokak ölçütleriyle değerlendirmektir. Bu kapsamda Konya kent merkezinde toplam 630 cadde ve sokak örneklem alan olarak ele alınmıştır. Söz konusu cadde ve sokakların oluşumunda imar planlarının rolü analiz edilmiş ve elde edilen bulgular doğrultusunda daha sürdürülebilir ve yaşanabilir sokak oluşturulabilmesi için politika önerilerinde bulunulmuştur.

Çalışma kapsamında değerlendirilen sokaklara ilişkin fotoğraflar araştırmacı tarafından çekilmiştir. Diğer taraftan üretilen haritalar için kullanılan altlıklar ve güncel 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı verileri Konya Büyükşehir Belediyesinden temin edilmiştir.

#### 3.1. Yöntem

Çalışmanın hipotezini sınamak ve amacına ulaşmak için üç aşamalı bir yöntem uygulanmıştır (Şekil 3.11). Birinci aşamada, çalışmanın amacı ve kapsamı doğrultusunda literatür taraması yapılarak sokak tasarımına ilişkin ilkeler ortaya konmuştur. Yöntemin ikinci aşamasında Konya kent merkezinde örneklem alan olarak belirlenen cadde ve sokakların fotoğrafları çekilmiştir. Ardından sokaklara yönelik fotoğraflar kullanılarak, her bir sokak sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik yaklaşımları çerçevesinde oluşturulan sokak tasarımı göstergelerine göre puanlanmıştır. Yöntemin üçüncü aşamasında ise en düşük ve en yüksek sokak tasarımı gösterge değerlerine sahip cadde ve sokaklar belirlenmiş ve sıralanmıştır. Daha sonra en düşük sokak tasarımı gösterge puanına sahip beş cadde ve beş sokak ile en yüksek sokak tasarımı gösterge puanına sahip beş cadde ve beş sokak imar planı açısından değerlendirilmek üzere belirlenmiştir. Son olarak söz konusu yirmi sokak irdelenmiş ve imar planlarının sokak tasarımı gösterge puanları üzerindeki etkisi çözümlenmiştir. Böylece ülkemizde yapılı çevreyi şekillendiren imar planlarının sokak oluşumuna etkisi çözümlenmiş ve bu doğrultuda daha sürdürülebilir ve yaşanabilir sokak oluşturulması adına ele alınması gereken politikalar tartışılmıştır.



**Şekil 3.11.** Çalışmanın Genel Şeması ve Araştırma Yöntemi

Çalışma kapsamında kentsel mekanları birbirine bağlayan ve insanların gündelik yaşamlarını sürdürdükleri ve sosyalleştikleri kamusal arayüzler olan sokaklar ele alınmaktadır. Bu doğrultuda Konya kent merkezinde 517 sokak, 113 cadde olmak üzere

toplam 630 sokak örneklem alan olarak belirlenmiştir (Şekil 3.12). Selçuklu İlçe sınırı içinde yer alan yapıların büyük bölümü imar planı ile üretildiğinden, Karatay ve Meram ilçesinde bulunan yapıların ise genel olarak imar planı ile üretilmemiş olduğundan dolayı örnek olarak belirlenen sokakların büyük çoğunluğu Selçuklu İlçesinde bulunmaktadır.

Çalışmaya yönelik alan araştırması yapılırken, çalışmanın odağında yer alan kamusal arayüzlere ilişkin idarenin yapmış olduğu cadde ve sokak sınıflamasının/tanımlamasının sokakların oluşmasında önemli bir etken olduğu görülmüştür. Bu durumun temel nedeni cadde ve sokaklardaki yetki ve nitelik farklılıklarıdır. İdare tarafından cadde olarak sınıflandırılan arayüzlere daha fazla yatırım yapıldığı gözlemlenmiştir. Bu nedenle çalışma kapsamında sokaklar çözümlenirken, cadde olarak sınıflandırılan arayüzler kendi aralarında, sokak olarak sınıflandırılan arayüzler de kendi aralarında değerlendirilmiştir.

Çalışma kapsamında örnek sokaklar belirlenirken dikkat edilen temel ölçütler şöyledir:

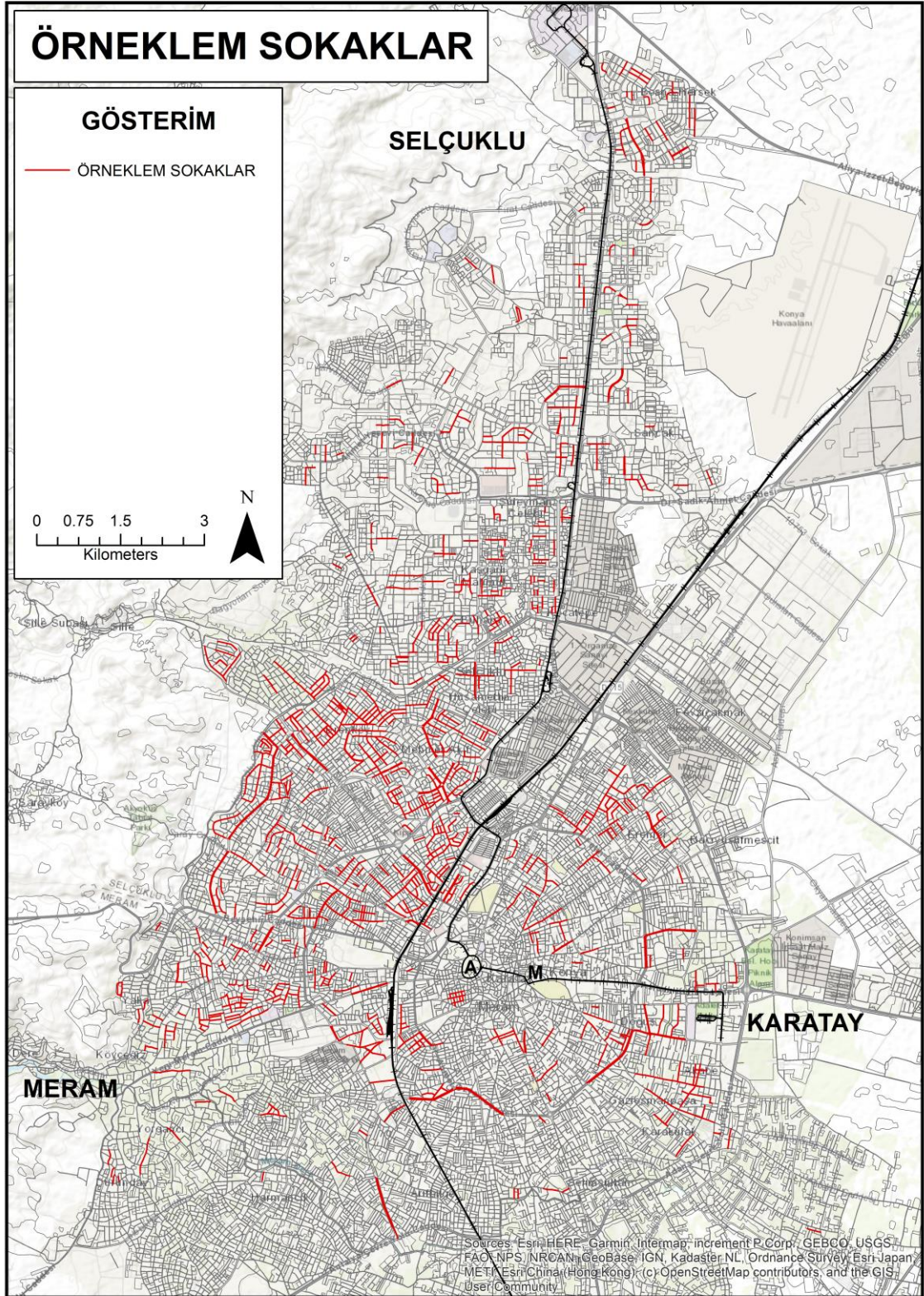
- Sokak imar planına göre yapılaşmasını tamamlamış olmalı (İmar planıyla üretilmiş olmalı),
- Sokağın her iki tarafında konut olmalı ve konutların girişleri sokak cephesinden olmalı,
- Sokağın her iki cephesi yapılaşmış olmalıdır.

Yukarıda ifade edilen ölçütler göz önünde bulundurularak seçilen arayüzlerden, benzer özelliklere sahip olanlardan biri seçilerek değerlendirmeye alınmıştır. Bu kapsamda çalışma için değerlendirmeye alınacak sokakların belirlenmesinde şu ölçütler kullanılmıştır:

- Farklı arazi kullanım kararlarına sahip olması (konut, karma kullanım),
- Farklı kat yüksekliği kararlarına sahip olması,
- Farklı yapılaşma nizamlarına göre yapılaşmış olması (Ayrık, Blok, Bitişik veya Emsal),
- Farklı yol genişliğinde olması,

İmar planına göre yapılaşmamış sokaklar çalışma kapsamında göz ardı edilmiştir. Örnek olarak belirlenen sokaklara ilişkin fotoğraflar Ağustos, Eylül ve Ekim aylarında çekilmiştir. Çekilen fotoğraflarda belli bir standart yakalayabilmek için

fotoğraflar yol orta ekseninden, yaklaşık 1 metre 70 cm yüksekliğinde ve sokağın yatay düzlemle kesiştiği çizgi odaklanarak çekilmiştir.



Şekil 3.12. Sokak Tasarımı Analizlerinin Yapıldığı Örnek Sokaklar



Sokakları sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik açısından değerlendirebilmek için sokak değerlendirme yöntemlerine yönelik ulusal ve uluslararası literatür incelenerek sokak gösterge seti oluşturulmuştur (Çizelge 3.3). Yapılan literatür araştırmasında sokağa yönelik kullanılan göstergelerin, sokağın fiziksel görünümüne ve insanlarda uyandırdığı his veya algıya dayalı olarak oluşturulduğu görülmüştür. Çalışma kapsamında imar planlarının sokak üzerindeki etkisi değerlendirildiğinden, genel olarak sokakların fiziksel yapısına yönelik değerlendirmelerin yapılabileceği göstergeler çalışma kapsamında kullanılmıştır. İnsandan insana değişebilecek, algıya dayalı ve subjektif göstergeler çalışma kapsamında oluşturulan gösterge setine mümkün olduğunca dahil edilmemiştir. Her gösterge 1 ile 5 arasında puanlanmıştır. Nitel göstergeler sayısal değerler içermediğinden sokak tasarımında yer alıp almadıkları değerlendirilerek 0 veya 5 olarak puanlanmıştır. Nicel veriler ise 0 ile 5 arasında (5 puan olması gereken standartı ifade eder) kademeli olarak puanlanmıştır. Çalışmada kullanılan sokak tasarımı gösterge seti, çalışmanın amacına göre oluşturulduğundan farklı çalışmalarda değişiklik gösterebilir.

Yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik bağlamında, sokakları çözümlmek için oluşturulan sokak değerlendirme göstergeleriyle Konya kent merkezinde farklı bölgelerinden seçilen 630 sokağa ilişkin fotoğraf değerlendirilmiştir (EK 1 ve EK 2). Her bir sokak, sokak göstergelerine göre puanlanmış ve sıralanmıştır. Daha sonra en düşük ve en yüksek sokak gösterge değerlerine sahip cadde ve sokaklar 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı kararları açısından değerlendirilmiştir. Böylece imar planının sokak oluşumundaki etkisi çözümlenmiştir. Son olarak elde edilen bulgular doğrultusunda sürdürülebilir ve yaşanabilir kentsel yapılı çevre üretmek için politika önerilerinde bulunulmuştur.

Çizelge 3.3. Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri

Göstergeler	Değerlendirme	Puan
1. Yaya Öncelikli Olma Durumu / Kaldırım-Fiziksel koşullar	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Yaya taşıt ayrımı yok, bozuk yüzey, güvenlik yetersizliği</li> <li>* Yaya taşıt ayrımı var, bozuk yüzey, yeterli genişlik, güvenlik yetersizliği</li> <li>* Yaya taşıt ayrımı var, uygun yüzey, yeterli genişlik, güvenli fiziksel çevre</li> </ul>	<p>1p 3p 5p</p>
2. Sokağın Ağaçlandırılması	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Ağaçlar ve diğer bitkisel öğeler yok, yetersiz ağaç genişliği ve sürekliliği, gürültü önleyici dikim yetersizliği</li> <li>* Ağaçlar ve diğer bitkisel öğeler var, yetersiz ağaç genişliği ve sürekliliği, gürültü önleyici dikim yetersizliği</li> <li>* Ağaçlar ve diğer bitkisel öğeler var, yeterli ağaç genişliği ve sürekliliği, gürültü önleyici dikim yetersizliği</li> <li>* Ağaçlar ve diğer bitkisel öğeler var, yeterli ağaç genişliği ve sürekliliği, gürültü önleyici dikim</li> </ul>	<p>0p 1p 3p 5p</p>
3. Aydınlatma	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Uygun olmayan aydınlatma öğeleri, yetersiz aydınlatma genişliği ve sürekliliği, yetersiz aydınlatma gücü</li> <li>* Uygun olmayan aydınlatma öğeleri, yeterli aydınlatma genişliği ve sürekliliği, yetersiz aydınlatma gücü</li> <li>* Uygun aydınlatma öğeleri, yetersiz aydınlatma genişliği ve sürekliliği, yetersiz aydınlatma gücü</li> <li>* Uygun aydınlatma öğeleri, yeterli aydınlatma genişliği ve sürekliliği, yeterli aydınlatma gücü</li> </ul>	<p>0p 1p 3p 5p</p>
4. Sokak Hattı	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Sınırlayıcı kapalı vistaya sahip</li> <li>* Algılanabilir görsel sürekliliğe sahip vistalar var</li> <li>* Algılanabilir kırılma alanları ve merak uyandırıcı kapalı vistaya sahip</li> </ul>	<p>1p 3p 5p</p>
5. Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilir	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Engelli ve bebek arabalıların erişimine uygun değil, sokak mobilyaları her yaşta bireyin kullanımına uygun değil</li> <li>* Engelli ve bebek arabalıların erişimine uygun değil, sokak mobilyaları her yaşta bireyin kullanımına uygun</li> <li>* Engelli ve bebek arabalıların erişimine uygun, sokak mobilyaları her yaşta bireyin kullanımına uygun</li> </ul>	<p>1p 3p 5p</p>
6. Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Bisiklet yolu yok</li> <li>* Bisiklet yolu var/paylaşımlı bisiklet yolu</li> </ul>	<p>0p 5p</p>

<p><b>7. Mimari Doku Bütünlüğü</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Farklı yükseklikte, birbiriyle uyumsuz binalar var, cephe genişlikleri uzun</li> <li>* Farklı yükseklikte, birbiriyle uyumsuz binalar var, cephe genişlikleri kısa</li> <li>* Benzer yükseklikte, birbiriyle uyumlu binalar ve birden fazla renge sahip cepheler var, cephe genişlikleri kısa</li> </ul>	<p>1p 3p 5p</p>
<p><b>8. Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Yok</li> <li>* Kısmen- yeterli değil</li> <li>* Uygun yeşillendirme- yeşil görüntü var</li> </ul>	<p>0p 3p 5p</p>
<p><b>9. Yapı Adası Uzunluğu</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* 200 m. &lt; YAU</li> <li>* 100 m. &lt; YAU &lt; 200 m</li> <li>* 80 m. &lt; YAU &lt; 100 m.</li> </ul>	<p>1p 3p 5p</p>
<p><b>10. Konutlara Erişim</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Yapı adası tamamen kapatılmış ve giriş aşırı kontrollü</li> <li>* Yapı adası kısmen kısıtlanmış ve uzun mesafe duvarlar bulunmuyor</li> <li>* Yapı adaları kısıtlanmamış, sokağa geçişler bırakılmış</li> </ul>	<p>1p 3p 5p</p>
<p><b>11. Yapı Yüksekliği, yol genişliği oranı (Yapılar Arasındaki Mesafe=M; Yapıların Yüksekliği=Y)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* <math>M/Y &lt; 0.5</math> veya <math>M/Y &gt; 2</math></li> <li>* <math>0.5 &lt; M/Y &lt; 0.9</math> veya <math>1.1 &lt; M/Y &lt; 2</math></li> <li>* <math>0.9 &lt; M/Y &lt; 1.1</math></li> </ul>	<p>1p 3p 5p</p>

### 3.2. Kısıtlılıklar

Çalışma sokakların kentsel mekân oluşumundaki önemini ortaya koymakta ve yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik bağlamında mevcut imar planlarıyla üretilen sokakların nitelikleri değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda çalışma kapsamında sokağa ilişkin nesnel değerlendirmeler tez kapsamının dışında bırakılmıştır. Çalışmada genelde fiziki yapı dikkate alınarak sokaklar analiz edildiğinden, sokak tasarımı açısından önemli göstergeler olan yer duygusu, satın alınabilirlik, sosyal etkileşim gibi konular değerlendirilmemiştir. Ayrıca imgelenebilir sokak mobilyaları, cephe özellikleri ve kullanıcı yoğunluğu gibi subjektif değerlendirmelerin yapılması gereken göstergeler de çalışmada göz ardı edilmiştir.



#### 4. İMAR PLANI KARARLARIYLA OLUŞAN YAPILI ÇEVRENİN SOKAK ÖLÇÜTLERİYLE İNCELENMESİ

Bu bölümde, öncelikle Konya'nın kentsel yapılı çevre oluşumunda cadde ve sokak tasarımına yönelik planlama anlayışı üzerine genel bir inceleme yapılmıştır. Daha sonra sokaklara ilişkin fotoğraflar kullanılarak, cadde ve sokaklar, sokak tasarımı göstergelerine göre puanlanmıştır. Son olarak en düşük sokak tasarımı gösterge puanına sahip beş cadde ve beş sokak ile en yüksek sokak tasarımı gösterge puanına sahip beş cadde ve beş sokak imar planı açısından değerlendirilmiştir.

##### 4.1. Konya'da Cadde ve Sokak Tasarımına Yönelik Politikalar

Konya kent merkezine ilişkin kentsel tasarım karar ve uygulamalarında, başta Konya Büyükşehir Belediyesinin Planlama ve Kentsel Tasarım Şube Müdürlüğü olmak üzere, Selçuklu, Meram ve Karatay ilçe belediyelerine ait Kentsel Tasarım Müdürlükleri sorumludur. Kentte imar adaları arasında kalan yollar, 2006 yılında Resmî Gazete'de yayınlanan Adres ve Numaralamaya İlişkin Yönetmelik'teki tanımlamalara göre cadde ve sokak olarak nitelendirilmektedir. İlgili yönetmeliğin dördüncü maddesinde cadde “*yerleşim yeri içindeki geniş ve uzunca sokağı ifade eder*” şeklinde, sokak ise “*Bir veya iki tarafına binaların sıralandığı, yayaların ve/veya araçların geçmesi için ayrılan, başı ve sonu belirli bir yolu ifade eder*” şeklinde tanımlanmaktadır. Ayrıca 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun, Büyükşehir ve ilçe belediyelerinin görev ve sorumluluklarının tanımlandığı 3. bölümün 7. maddesinin g bendinde;

*“Büyükşehir belediyesinin yetki alanındaki mahalleleri ilçe merkezine bağlayan yollar, meydan, bulvar, cadde ve ana yolları yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımı ile bu yolların temizliği ve karla mücadele çalışmalarını yürütmek; kentsel tasarım projelerine uygun olarak bu yerlere cephesi bulunan yapılara ilişkin yükümlülükler koymak; ilân ve reklam asılacak yerleri ve bunların şekil ve ebadını belirlemek; meydan, bulvar, cadde, yol ve sokak ad ve numaraları ile bunlar üzerindeki binalara numara verilmesi işlerini gerçekleştirmek.”*

şeklinde açıklama bulunmaktadır. Söz konusu tanım ve açıklamalar doğrultusunda Konya kent merkezindeki yollar, Konya Büyükşehir Belediyesinin sınıflandırmasına göre cadde veya sokak olarak tanımlanmaktadır. Arazi çalışmasında, cadde niteliğindeki arayüzlerde yapılan uygulamalardan büyükşehir belediyesi sorumlu olması, bu yolların

genelde daha geniş olması ve daha yoğun kullanılıyor olması nedeniyle diğer yollara göre daha fazla yatırım yapıldığı (peyzaj, bisiklet yolu, özgün kent mobilyaları) görülmüştür.

Ayrıca 2021 yılında “Kentsel Tasarım Rehberleri Uygulama Projesi” kapsamında, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından pilot yerleşme olarak belirlenen Meram kenti için Kentsel Tasarım Rehberi hazırlanmıştır (Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2021). Bu rehberde kentsel tasarım politikaları ve hedefleri doğrultusunda, sokaklar ve yeşil alanlar gibi kamusal açık alanlara ilişkin temel ilkeler belirlenmiştir. Rehber “Ulaşım ve Dolaşıma İlişkin İlkeler” kapsamında sokaklara ilişkin tasarım kriterleri de ortaya koymaktadır.

Konya kentinde kentsel mekânda üretilen, her iki tarafı da konut yerleşiminden oluşan caddelere baktığımız zaman “Ticari Bulvar, Ticari Cadde, Mahalle Dağıtıcı/Bağlayıcı Konut Sokağı” başlıkları altında değerlendirmek mümkündür. Bu geniş ve uzun sokaklar Ticari Bulvar olarak planlandığında çalışma alanları ve eğlence merkezleri, perakende hizmetler ile konut kullanımından oluşan önemli kentsel arterleri ifade ederken, daha az yoğun hatlar olarak planlandığında çoğunlukla konut altı olmak üzere yer yer küçük ve orta ölçekli işletmelere, konutlara, restoranlara hizmet verme eğilimindedirler (Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2021).

Kentte planlanan caddeler genellikle bölünmüş çift yönlü hizmet veren, çoğunlukla refüjlerle oluşturulmuş yollardır. Taşıt yolu ile diğer bileşenleri birbirinden ayıran bordürler tampon yeşil alan olarak planlanarak termal konfora katkıda bulunmaktadır. Caddelerde yaya ve bisiklet kullanımı için yollar bulunmaktadır. Cadde ve sokaklar yaya geçişleri, sinyalizasyon, hız tümsekleri gibi sokak unsurları ile yayaların daha rahat hareket edebilmesi amaçlanmaktadır.

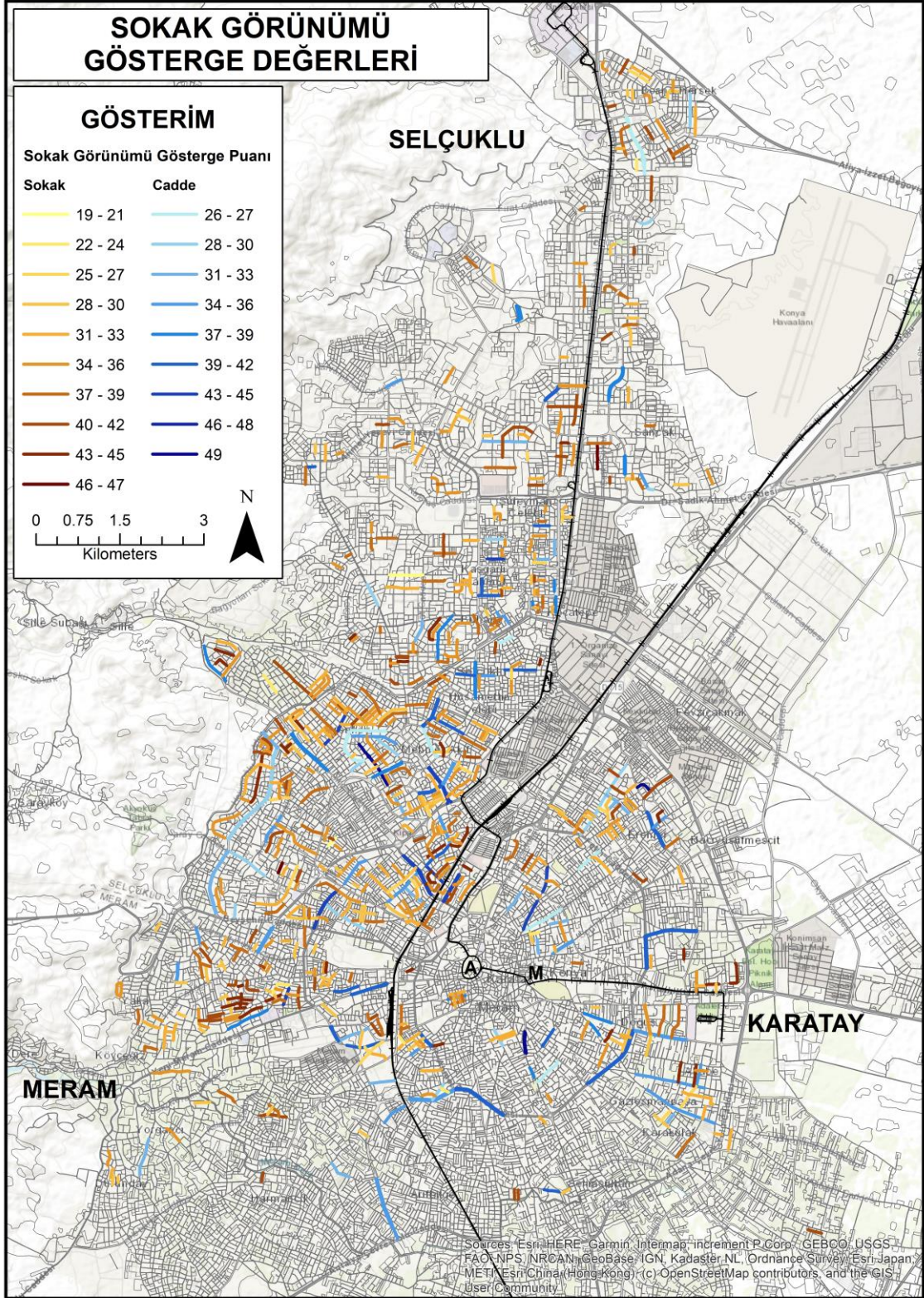
Sokak niteliğindeki yollar caddeler kadar yoğun kullanımlı değildir. Sokaklar çok geniş olmamakla birlikte çift ya da tek yönlü ve genelde refüjsüz yollardır. Sokaklardaki şerit sayısı yol genişliğine göre değişiklik göstermektedir. Sokaklarda yol genişliklerine de bağlı olarak yaya geçitleri hemzemin olarak tasarlanmıştır. Bazı sokaklarda yaya taşıt ayrımı uygulanırken, bazı sokaklar paylaşımlı yol olarak planlanmış ve tüm seyahat modlarının tek yüzeyde sokağı kullanması amaçlanmıştır. Sokaklarda genel olarak kaldırım ve yol arasında destekleyici, belirleyici ve ayırıcı görev gören bordürler bulunmamakta ve kaldırımlar taşıt yollarından malzeme ve kot farkıyla ayrılmaktadır.

## 4.2. Konya Kent Merkezinde İmar Planlarıyla Üretilen Sokakların Göstergelere Göre Değerlendirilmesi

Sokaklar, kentsel mekânda yaşamın odak noktasıdır ve insanın kentle etkileşime başladığı temel kamusal mekandır. Bu nedenle sokağın kalitesinin insanların yaşam kalitesi üzerinde önemli etkisi vardır. Bu doğrultuda çalışma Konya kentinde imar planlarıyla üretilmiş kamusal alanlar olan sokakların yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik bağlamında incelenerek kentsel mekân oluşumundaki önemini ortaya koymayı amaçlamıştır. Bu çerçevede çalışmaya imar adaları arasında kalan arayüzlerin fotoğraflanmasıyla başlanmıştır. Ancak söz konusu açıklığa ilişkin, büyükşehir ve ilçe belediyelerinin uygulama farklılıklarının sokak oluşumunda etkili olduğu fark edilmiştir. Bu nedenle çalışma kapsamında örneklem alanlar cadde ve sokak olarak iki ayrı kategoride değerlendirilmiştir.

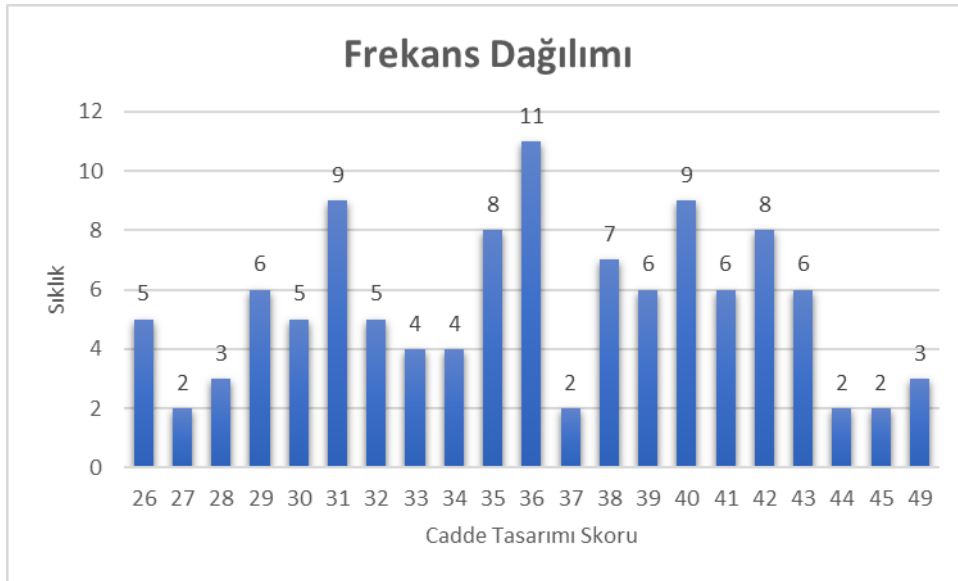
Konya kent merkezinden 517 sokak, 113 cadde olmak üzere toplam 630 örnek sokak fotoğraflanarak incelenmiştir. Daha sonra söz konusu sokaklar uluslararası ve ulusal literatür araştırması doğrultusunda oluşturulan sokak tasarımı değerlendirme göstergeleri doğrultusunda puanlanmıştır (EK 1 ve EK 2). Şekil 4.13'te çalışma kapsamında değerlendirilen örnek cadde ve sokaklar ile cadde ve sokaklara ilişkin sokak tasarımı gösterge puanları görülmektedir.

Örneklem alanlarından caddelere ait sokak tasarımı frekans dağılımını gösteren Grafik 4.1 incelendiğinde, yaşanabilirlik ve sürdürülebilirliği tanımlayan gösterge skorunun 49 ile 26 puan arasında değiştiği görülmektedir. 113 cadde içinde en yüksek sokak tasarımı gösterge puanını (49) alan 3 cadde vardır. Örnek caddeler arasında kullanıcıya en düşük kaliteyi sunan ve en düşük sokak tasarımı gösterge puanı olan 26 puana sahip cadde sayısı ise 5'dir. Grafiğe göre caddelerin sokak tasarımlarına ilişkin mod ve medyan değerleri 36, ortalama gösterge değeri ise 36.05'tir.



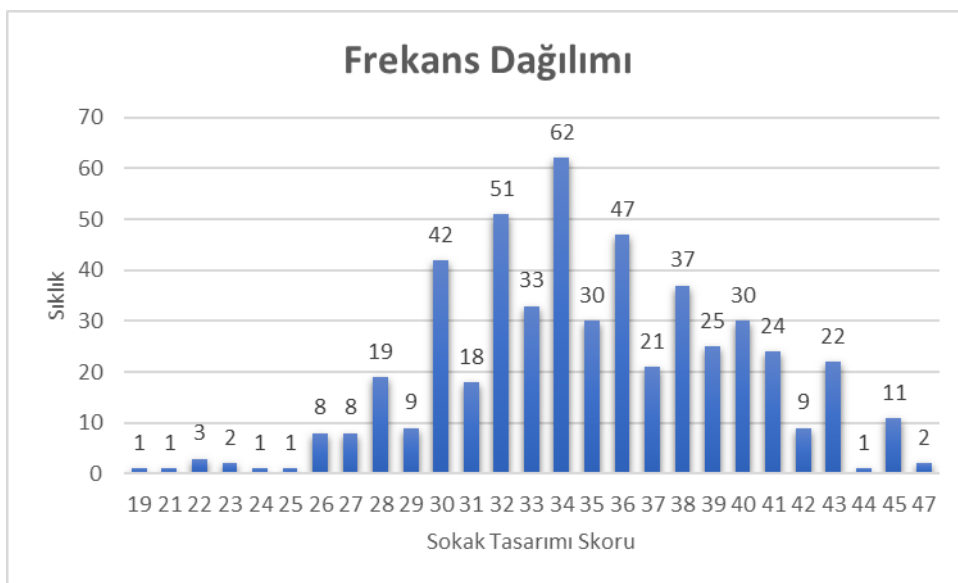
Şekil 4.13. Konya Kenti Cadde ve Sokak Tasarımı Gösterge Değerleri Analizi





**Grafik 4.1.** Cadde Tasarımı Frekans Dağılımı

Grafik 4.2’de değerlendirmeye alınan 517 sokağın, sokak tasarımlarına ilişkin frekans dağılımı görülmektedir. Yaşanabilirlik ve sürdürülebilir sokak tasarımı göstergelerine göre örnek olarak incelenen sokakların skorları 47 ile 19 puan arasında değişmektedir. Grafikte de görüldüğü üzere en yüksek sokak tasarımı gösterge puanı 47’dir ve 2 sokak bu puanı toplamıştır. Örnek sokaklar arasında kullanıcıya en düşük kaliteyi sunan ve en düşük sokak tasarımı gösterge puanı olan 19 puanına sahip 1 sokak bulunmaktadır. Sokaklara ilişkin sokak tasarımı frekans dağılımı grafiği incelendiğinde; mod değerinin 34, medyan değerinin 34.5 ve ortalama gösterge değerinin ise 34.95 olduğu görülmektedir.



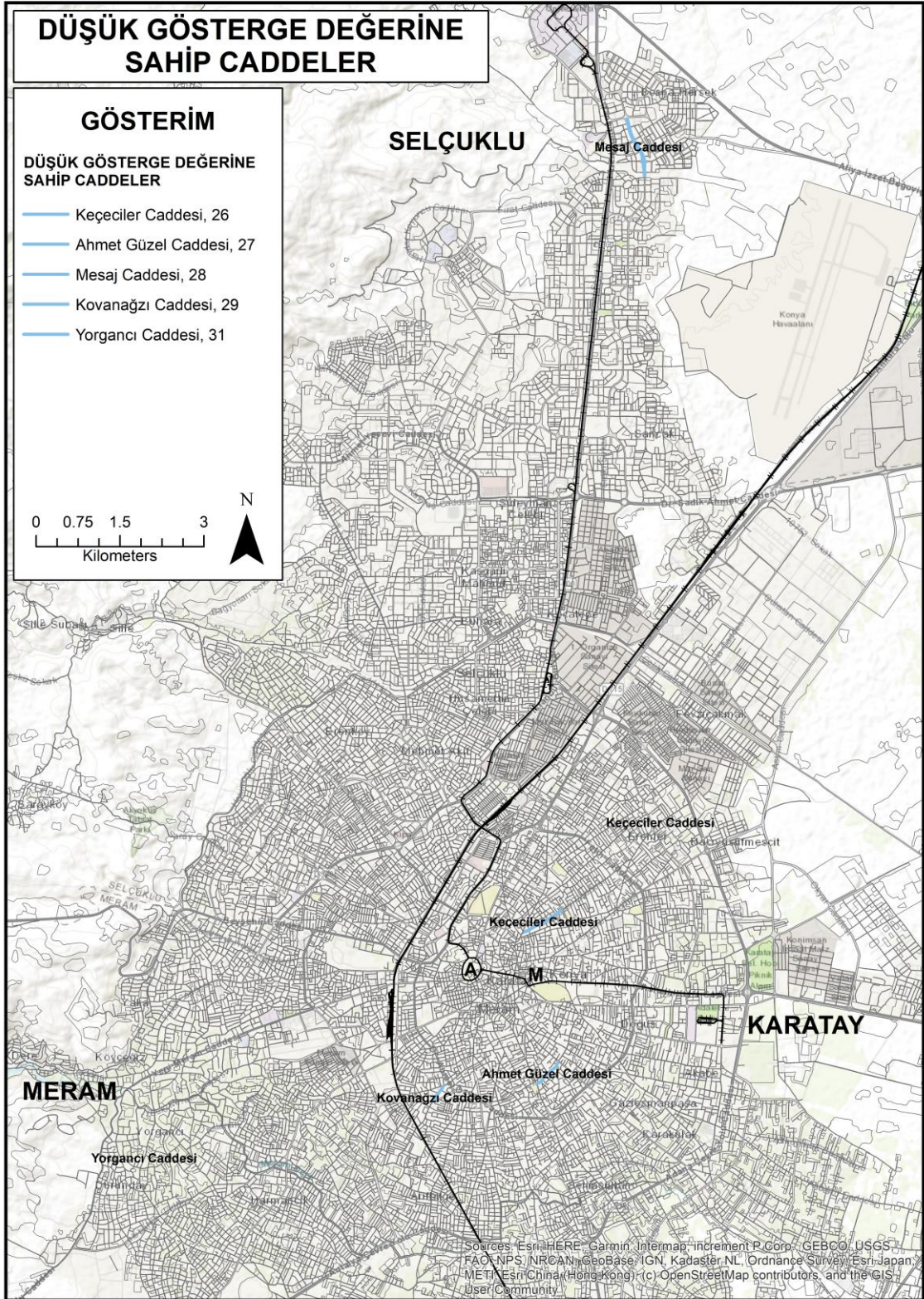
**Grafik 4.2.** Sokak Tasarımı Frekans Dağılımı

Sokak tasarımı değerlendirme gösterge setinde örneklem alanlarının alabileceği en yüksek değer 55 iken değerlendirmeye alınan 113 caddenin ortalama gösterge değeri 36.05 ve 517 sokağın ortalama gösterge değeri 34.95'dir. Bu bulgular Konya kent merkezindeki cadde ve sokakların sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik açısından yeterli olmadığını göstermektedir. Başka bir ifadeyle kentte oluşturulan cadde ve sokaklar sürdürülebilirlik ve yaşam kalitesi açısından orta düzeydedir. Grafik 4.1 ve Grafik 4.2'ye göre mod (en çok tekrar eden) ve medyan (ortanca) değerleri karşılaştırıldığında cadde görünümü mod ve medyan değerlerinin daha yüksek olduğu görülmektedir. Değerler arasındaki bu fark, sokak tasarımı gösterge skoruna göre caddelerin bir miktar daha fazla puan aldığını kanıtlamaktadır. Cadde ve sokak arasındaki değer farkını nedeni; caddelerin büyükşehir belediyesinin sorumluluk alanında olması, caddelerin genelde daha geniş olması ve caddelerin daha yoğun kullanılıyor olması gibi nedenlerden ötürü fazla yatırım yapılıyor (peyzaj, bisiklet yolu, özgün kent mobilyaları) olmasıdır.

Yapılan analiz ve değerlendirmeler doğrultusunda gösterge değerleri sıralanarak en düşük ve en yüksek sokak tasarımı gösterge değerlerine sahip cadde ve sokaklar belirlenmiş ve sıralanmıştır. En düşük sokak tasarımı gösterge puanına sahip beş cadde ve beş sokak ile en yüksek sokak tasarımı gösterge puanına sahip beş cadde ve beş sokak imar planı açısından değerlendirilmek üzere belirlenmiştir. Bu seçim yapılırken birbirine benzer nitelikteki örneklem alanlarında yalnızca bir tanesi incelenmek üzere alınmıştır. Son olarak 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarının sokak tasarımı gösterge puanları üzerindeki etkisi, seçilen yirmi sokağa ilişkin yapılan gözlem ve çekilen fotoğraflar doğrultusunda çözümlenmiş ve yorumlanmıştır.

#### **4.2.1. Düşük Gösterge Değerlerine Sahip Caddelerin Değerlendirilmesi**

Konya kentinde imar planlarıyla üretilmiş 113 örnek cadde, sokak tasarımı gösterge setine göre analiz edilmiş ve puanlanmıştır. Söz konusu caddelerden en düşük gösterge değerine sahip ve birbirinden farklı nitelikteki 5 cadde imar planı açısından değerlendirilmek üzere belirlenmiştir. Bu kapsamda Keçeciler Caddesi, Ahmet Güzel Caddesi, Mesaj Caddesi, Kovanağzı Caddesi ve Yorgancı Caddesi seçilmiş (Şekil 4.14). Söz konusu beş caddeye ilişkin mevcut 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı kararları incelenerek, bu kararların caddelere yönelik sokak tasarımı oluşumundaki etkisi tartışılmıştır.



Şekil 4.14. Düşük Gösterge Değerine Sahip 5 Caddenin Gösterge Değerleri Analizi

#### 4.2.1.1. Keçeciler Caddesi

Sokak tasarımı gösterge değerlerine göre en düşük değere sahip caddelerden biri olan Keçeciler Caddesi, kent merkezinin kuzey doğusunda Karatay ilçesinde yer almaktadır. Adana Çevre yolu ile Araplar Caddesi arasında uzanan akslardan biri olan bu cadde konumu itibari ile merkeze yakın bir bölgede (3,8 km) bulunur.

Keçeciler Caddesi, sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde 26 puanla (Şekil 4.15) diğer caddelere göre daha düşük değere sahiptir. Caddenin sokak görünümü ve imar planı incelendiğinde, caddenin her iki cephesinde bulunan yapıların, ada çizgisine hizalı bir şekilde ayırık ve bitişik nizam düzeninde yapılaştığı görülmektedir. Caddenin her iki cephesine ilişkin imar planında yapılaşma düzeni ve kat yüksekliğinin (4 ve 5 kat) tutarlı olduğu ve bu nedenle de caddenin görsel sürekliliğe ve mimari doku bütünlüğüne sahip olduğu söylenebilir. Ayrıca cadde üzerinde yapı adalarının uzunluğunun geçirgenliğe imkân vermesi, yapılardan doğrudan kamusal alana geçiş yapılabiliyor olması ve sokak seviyesinde orantılı pencerelerin bulunması, caddenin güvenlik, geçirgenlik ve yaya bağlantısını güçlendirmesi açısından uygun tasarlandığını göstermektedir. Diğer taraftan cadde, sokak tasarımı gösterge setinde yer alan diğer göstergeler açısından düşük değerler almıştır. Bu durum caddeye ilişkin imar planı kararlarının ve uygulamaların kullanıcılara yaşanabilirliği düşük bir kentsel mekân sunduğunu göstermektedir.

Keçeciler Caddesi yaya taşıt ayrımının kaldırımıyla sağlandığı bir yaya kullanımına sahiptir. Caddede imar planı kararları incelendiğinde kaldırımın sürekliliğinin tanımsız olduğu ve kaldırım uygulamasının da yaya kullanımına uygun olmadığı görülmektedir. Kaldırımlar yaya kullanımı için uygun genişlik ve yüzeye sahip olmadığından yayalara konforlu bir kentsel mekân sunamamaktadır. Şekil 4.15'te verilen imar planından da görüldüğü üzere bu durumun nedeni kaldırım çizgilerinin planda sürekliliği sağlanamadığından ve yeterli genişlik kararı getirilmediğinden kaynaklanmaktadır. Cadde fiziksel konforun yanında, bitkisel öğelerin sağladığı termal konfor açısından da yetersizdir. Caddede bitkisel öğelerin kullanımına uygulama aşamasında neredeyse hiç yer verilmemiş olup, bu durum bitkisel öğelerin sağlayabileceği çekicilik ilkesi açısından da kullanıcılar üzerinde olumsuz etkiye neden olmaktadır.

## Keçeciler Caddesi

İlçe: Karatay



## Göstergeler

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	Toplam Puan
3	0	3	3	1	0	5	0	5	5	1	26



Şekil 4.15. Keçeciler Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

Keçeciler Caddesi insan ölçeği bakımından incelendiğinde, imar planıyla caddenin her iki çeperinde öngörülen kat yüksekliğinin yol genişliğine oranının 2'nin üstünde olduğu görülmektedir. Hem caddenin sokak görünümü hem de caddeye ilişkin imar planı üzerinden yapılan insan ölçeği değerlendirmesi sonucu, Keçeciler Caddesinin çeperinde bulunan yapılarla kullanıcılar üzerinde kapalılık hissi uyandıracakı tespit edilmiştir. Bu durum caddenin kullanıcılar üzerinde klostrofobi-kapalı yerden korkma, yalnızlık ve içe kapalılık hissi gibi etkiler bırakacakı anlamına gelmektedir.

Keçeciler Caddesinde bulunan aydınlatma elemanları her ne kadar uygun ve yeterli mesafede sıralanmış olsa da yeteri kadar aydınlatma sağlayamamaktadır. Yapılan imar planı sonrasında uygulama aşamasındaki eksiklikten kaynaklanan bir sorun olarak bu durum, caddenin akşamları güvenlik açısından yeterli olmadığını böylece kullanıcılar yaşanabilir bir kentsel mekân sunulmadığını göstermektedir. Caddeye yönelik bir diğer güvenlik sorunu ise engelli, yaşlı, bebek arabalı kullanıcılar için tasarım ilkelerinin uygulanmamış olmasıdır. Sokakların tüm kullanıcılar için kolaylıkla ulaşılabilir olması ve sokağı oluşturan öğelerin tüm kullanıcılar tarafından erişilebilir ve kullanılabilir olması yaşanabilir bir sokağın önemli kriterlerindedir. Fakat Keçeciler Caddesinin tasarımında kullanılan sokak unsurları, kaldırım ve fiziksel koşullar engelli ve bebek arabalıların erişimine uygun değildir. Ayrıca cadde bisiklet kullanıcıları içinde uygun ulaşım altyapısına sahip değildir. Sokaklar yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda yaya, taşıt ve bisiklet kullanıcılarının tümüne yönelik olarak tasarlanmalıdır. Keçeciler Caddesi yaya ve bisiklet kullanıcıları için erişilebilir ve güvenli bir cadde olarak değerlendirilememektedir. Bu değerlendirmede imar planlarında yaya ve bisiklet kullanıcıları için ayrılmış tanımlı alanların bulunmamasının rolü büyüktür.

#### **4.2.1.2. Ahmet Güzel Caddesi**

Sokak tasarımı gösterge değerlerine göre en düşük değeri alan caddelerden biri de Ahmet Güzel Caddesi'dir. Kentin güney doğusunda Karatay ilçesi, Mengene Mahallesinde yer alan bu cadde, Büyük Kumköprü Caddesi ile Karaman Caddesi arasında uzanan bağlantı yollarından biridir. Konumu itibari ile merkeze yakın bir bölgede (3,0 km) bulunur ve hem yaya hem de taşıt kullanıcı yoğunluğu azdır.

Türkiye'de diğer kentlerde olduğu gibi Konya'da da giderek hâkim konut üretim modeli haline gelen kapalı site oluşumu, sokakların kamusal-yarı kamusal-özel alan ilişkisindeki rolünü de etkilemektedir. Bu tür kapalı sitelerin tanımladığı sokaklarda

kamusal alanla özel alan arasındaki ilişki zayıflamaktadır. Şekil 4.16'da sokak görünümü verilen Ahmet Güzel Caddesinde de imar planıyla üretilen yapılaşma kararlarının kapalı site oluşumunu desteklemesi, kamusal alan olan sokakla konut alanları arasındaki ilişkiyi zayıflatmıştır. Cadde, sokak tasarımı değerlendirme göstergelerine göre değerlendirildiğinde 27 puan alarak, örnek caddeler arasında en düşük gösterge puanına sahip caddelerden biri olmuştur.

Caddede uygulama aşamasında kapalı site şeklinde oluşturulan yapılaşma biçimi konutlara erişimi duvarla sınırlandırarak yaya ve yapı içerisindeki insanlar arasında etkileşimi engellemekte, bu nedenle de güvenliği ve geçirgenliği olumsuz etkilemektedir. Bunun yanında imar planında cadde boyunca yapı adası uzunlukları 100 m ile 200 m arasındadır. Bu aralık caddeyle diğer sokak, cadde, meydan gibi kamusal alanlar arasındaki yaya bağlantısının yeterli düzeyde olmadığını göstermektedir. Ahmet Güzel Caddesi insan ölçeği bakımından incelendiğinde ise imar planında verilen kat yüksekliğinin yol genişliğine oranı 0.81'dir. Bu değer caddenin insanlarda kapalılık hissine yakın bir his uyandırdığını ve imar planında caddenin yapı yüksekliği ile yol genişliği oranının insan ölçeğine uygun planlanmadığını göstermektedir. Caddede bulunan yapıların sıralanışı, düzeni ve oluşturduğu ahenge bakıldığı zaman imar planından gelen kararlar uygulamaya geçirilerek yapıların ada çizgisine hizalı bir şekilde çoğunlukla ayırık nizam olarak dizildiği, sokak manzarasının yol bitiminde bir yapı ile sınırlandırılarak kapalı vista oluşturduğu görülmektedir. Caddede bitkisel öğelerin kullanımına ise neredeyse hiç yer verilmemiştir. Bu eksiklik caddede termal konforu ve görsel çekiciliği olumsuz etkilemekte olup uygulama aşamasında tasarım ilkelerine uyulmadığını göstermektedir.

Ahmet Güzel Caddesinde yaya taşıt ayrımı kaldırımıyla sağlanmaktadır. Fakat caddenin kaldırımları yaya kullanımı açısından uygun genişlik ve yüzeye sahip olmadığından, kullanıcılar için yeteri kadar konforlu değildir. Caddenin imar planı incelendiğinde imar planında da kaldırım genişliklerinin kullanıcılar için yetersiz olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca fotoğrafta görüldüğü üzere uygulama sırasında taşıt odaklı bir yaklaşım benimsenmiş ve kaldırımların genişlikleri plana göre daha da azaltılmıştır.

## Ahmet Güzel Caddesi

İlçe: Karatay



## Göstergeler

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hattı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Geniliği Oranı	Toplam Puan
3	0	5	1	1	0	5	5	3	1	3	27



Şekil 4.16. Ahmet Güzel Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

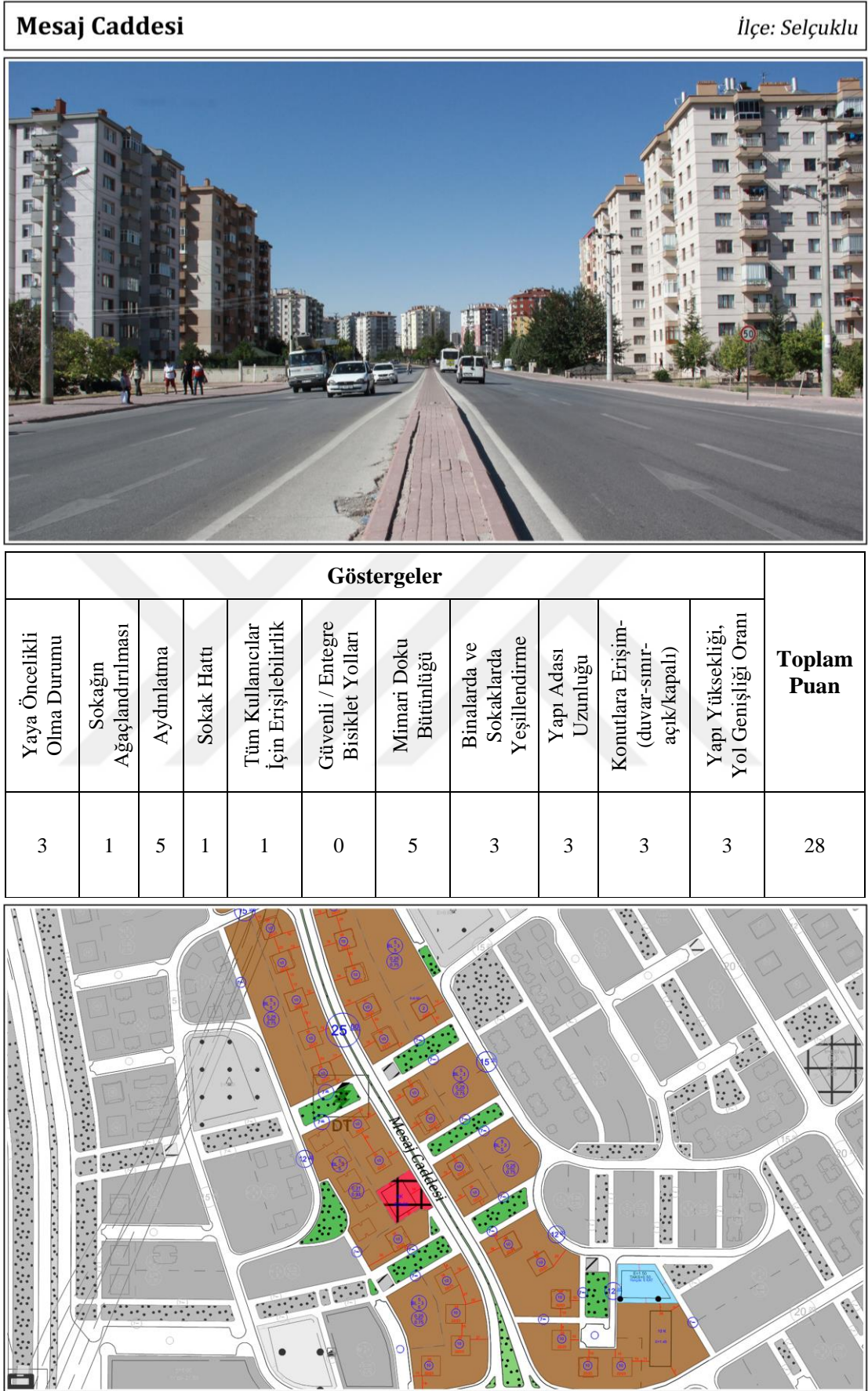


Cadde evrensel tasarım ilkeleri açısından irdelendiğinde kamusal mekânın tasarımında kullanılan öğelerin ve kaldırımların fiziksel koşullarının engelli ve bebek arabalıların erişimine uygun olmadığı görülmektedir. Bu sorunun temel nedeni imar planında erişilebilirlik ilkeleri doğrultusunda kararların getirilmemiş olması ve uygulama aşamasında da bu ilkelerin göz ardı edilmesinden kaynaklanmaktadır. Yapılan gözlem ve analiz sonucunda caddede engelli ve bebek arabalı kullanıcılara yönelik rampalar bulunmadığı ve kaldırımlarda yeterli genişliğin ve sürekliliğin sağlanmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca caddeye ilişkin imar planında ve uygulamada bisiklet yolunun bulunmadığı görülmektedir. Ahmet Güzel Caddesine ilişkin tüm bu imar planı kararları ve uygulamalardan ötürü sokak tasarımının sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik açısından yetersiz olduğu anlaşılmaktadır.

#### **4.2.1.3. Mesaj Caddesi**

Mesaj Caddesi kentin kuzeyinde Selçuk Üniversitesi kampüsüne yakın bölgede Bosna Hersek Mahallesinde yer almaktadır. Cadde bu bölgenin yoğun kullanılan iki caddesi olan Osmanlı Caddesi ile Coşandere Caddesi arasında bağlantı yolu niteliğindeki orta yoğun araç kullanımına sahip bir caddedir.

Mesaj Caddesi sokak görünümü ve imar planını sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde 28 puan alarak en düşük gösterge değerine sahip caddelerden biri olmuştur (Şekil 4.17). Bu caddede her ne kadar kaldırımlar yaya kullanımına uygunluk bakımından uygun genişlik ve yüzeye sahip olsa da kullanıcılar için yeteri kadar konforlu değildir. Caddenin sokak görünümü ve imar planından da görüldüğü üzere taşıtlara ayrılan yol genişliği oldukça fazla olup buna karşılık taşıt hızını düşürücü zemin uygulamaları, trafik ışığı ve yaya geçidi uygulamalarının bulunmaması nedeniyle güvenlik açısından sorun teşkil etmektedir. Aynı zamanda caddede engelli ve bebek arabalıların erişimine uygun kaldırım rampalarına yer verilmemiş, refüjlerde bu kullanıcılara yönelik uygun geçişler sağlanmamış olup bu durum uygulama aşamasında tüm kullanıcılar için erişilebilir mekanlar sunma ilkesinin göz ardı edildiğini göstermektedir. Bir diğer sokak tasarımı değerlendirme kriteri olan bisiklet kullanımına uygunluk bağlamında değerlendirildiğinde ise Mesaj Caddesi'nde yeterli genişlik ve kullanım yüzeyine sahip olduğu halde taşıt yolundan ayrılarak tasarlanmış bir bisiklet yolunun bulunmadığı gözlenmiştir.



Şekil 4.17. Mesaj Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

Caddede bulunan refüj, imar planını incelendiğinde bitkisel öğelerden oluşsa da uygulama aşamasında bu karar göz ardı edilerek görsel süreklilik ve çekicilik sağlama potansiyeli engellenmiştir. Bu eksikliğin yanında caddede bulunan yapıların oluşturduğu düzene imar planı ve caddenin sokak görünümünden bakıldığı zaman; imar planındaki kat adetleri ve alan fotoğrafından kat yüksekliklerinin 10 kat olarak sokak boyunca verilerek mimari doku bütünlüğünün sağlandığı görülmektedir. Cadde boyunca yapı adalarının kısmen kısıtlanmış olduğu, uzun mesafe duvarların bulunmadığı görülmektedir. Bu durum yapı kullanıcıları ile sokağın diğer kullanıcıları arasında ister istemez olumlu bir etkileşime neden olmaktadır. Mesaj Caddesi'ni insan ölçeği bakımından incelendiğinde ise imar planında verilen kat yüksekliğinin (10 Kat) yol genişliğine (25 Metre) oranı kullanıcılara ne kapalılık ne de açıkta kalma hissi düzeyinde etki bırakacak nitelikte olmadığı fakat yapı yüksekliği ile yol genişliği arasında uygun oranın da yeteri kadar kurgulanmadığı görülmektedir.

#### **4.2.1.4. Kovanağzı Caddesi**

Sokak tasarımı gösterge değerlerine göre en düşük değeri alan caddelerden biri olan Kovanağzı Caddesi kentin güneyinde Meram ilçesinde yer almaktadır. Yakın dönemde açılan ve yoğun kullanıma sahip olan Çeçenistan Caddesi ile Dr. Ahmet Özcan Caddesi arasında uzanan bir hat olarak Kovanağzı Caddesi konumu itibari ile merkeze yakın bir bölgede (3,2 km) bulunur.

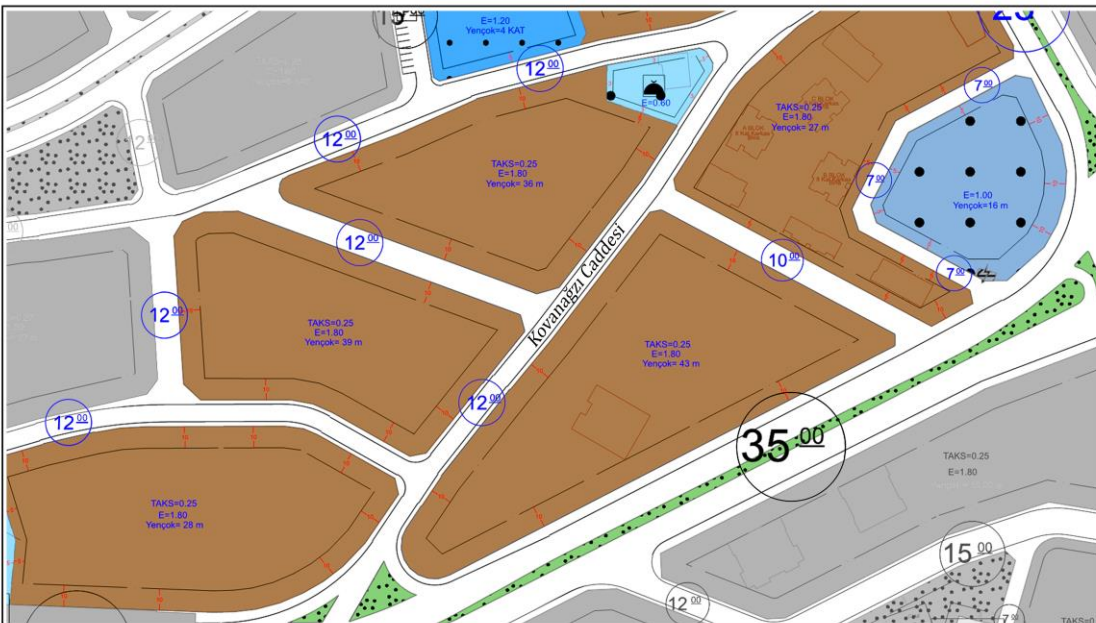
Kovanağzı Caddesi sokak görünümü ve imar planını sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde 29 puan almıştır (Şekil 4.18). Günümüzde güvenli site olarak adlandırılan, lüks apartmanlarından oluşan yapılaşma biçimiyle büyük yapı adaları oluşturulmakta ve oluşturulan yüksek duvarlarla yaşam alanları kentten izole edilmektedir. Bu yapılaşma biçimiyle konutlarda yaşayanlarla sokakta yürüyen yaya arasındaki etkileşim azaldığından yayalar kendilerini güvende hissedememektedir. Kovanağzı Caddesi de bu sokaklardan biri olarak sahip olduğu tasarım özellikleri ile düşük gösterge değerine sahip caddeler arasında yer almaktadır.

**Kovanağzı Caddesi**

İlçe: Meram

**Göstergeler**

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatlı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	Toplam Puan
5	0	5	3	3	0	3	5	3	1	1	29



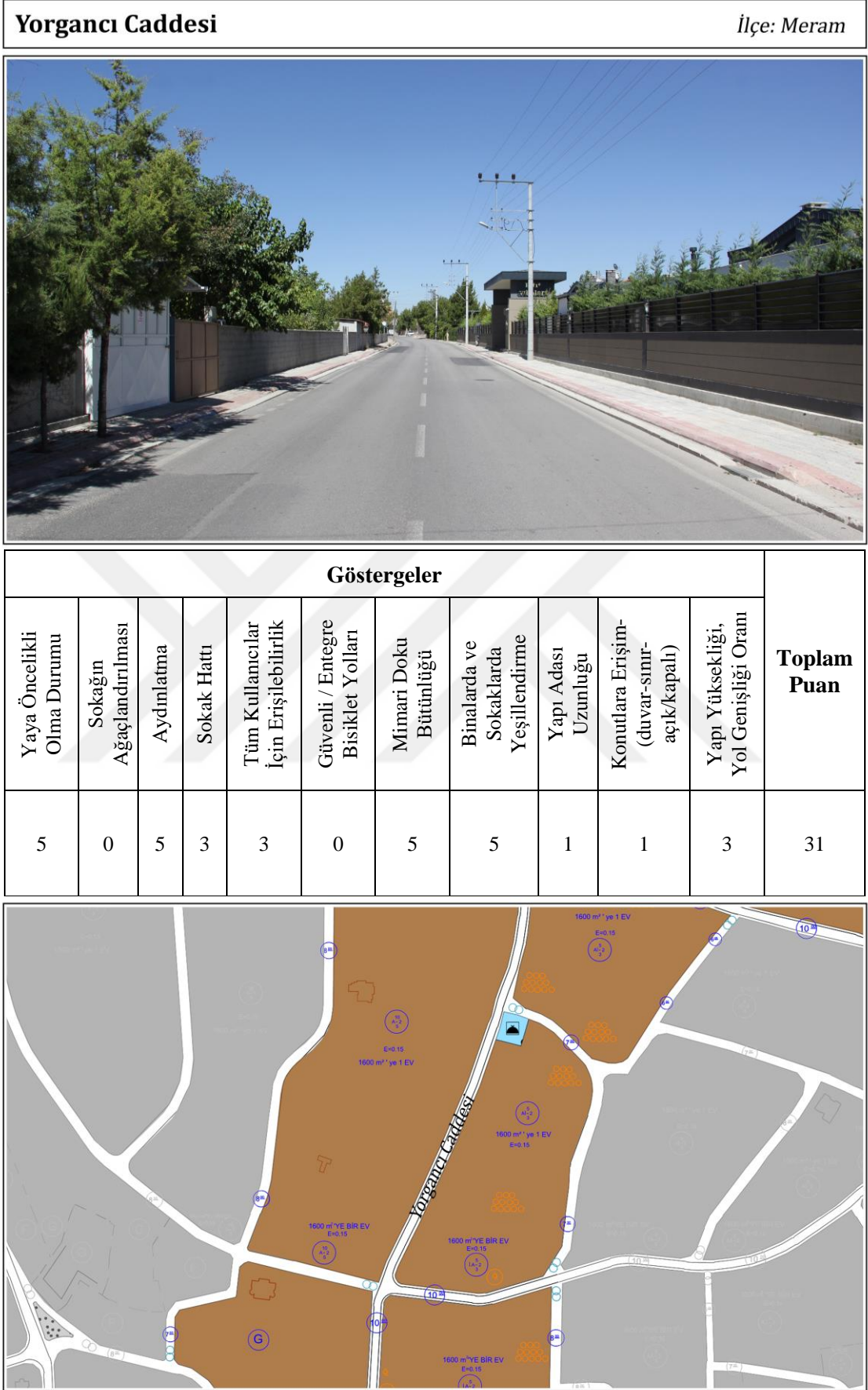
Şekil 4.18. Kovanağzı Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

Caddede yapılan gözlem ve analiz sonucu bu kamusal alanda engelli ve bebek arabalı kullanıcılara yönelik rampalar bulunsa da tasarımda görme engelli kullanıcılar için yön gösterici yer döşemelerinin kullanılmadığı tespit edilmiştir. Bunun yanında kapalı site tarzı oluşturulan yapılaşma biçimi konutlara erişimi yüksek duvarlarla sınırlandırarak yaya ve yapı içerisindeki insanlar arasında etkileşimi engellemekte, kullanıcılar üzerindeki güvenlik algısını olumsuz etkilemektedir. Cadde bisiklet kullanımına uygunluk bakımından incelendiğinde uygulama aşamasında sokağın tasarımı yapılırken bisiklet kullanımına dair bilgilendirme levhaları veya yer döşemelerine yer verilmemiştir. Bu durum taşıt kullanıcıları ile paylaşımlı olarak bu kentsel mekânı kullanan bisikletliler için güvenlik riski oluşturmaktadır.

Caddenin sokak görünümü ve imar planında yapıların sıralanışı ve düzenine bakıldığında; farklı yüksekliklere sahip binaların bulunduğu ve aynı zamanda bu binaların mimari olarak da birbirinden farklılaştığı görülürken bunun yanında sokağın, yapıların sıralanışı itibarıyla görsel sürekliliğe sahip bir manzaraya sahip olduğu görülmektedir. Kovağzı Caddesini yapı adası uzunluğu kriterine göre incelendiğinde ise kullanıcıya sunulan yürüme rotaları imar planında verilen yapı adası uzunluğu kararına göre uygulamaya geçirilerek çevresindeki açık alanlara ortalama değerde konforlu erişilebilirlik ve etkileşim sunmaktadır. Buna ek olarak Kovağzı Caddesi'ni insan ölçeği bakımından incelendiğinde hem caddenin sokak görünümü hem de imar planı üzerinden yapılan insan ölçeği değerlendirmesi sonucu; çok katlı yapıların arasında kalan yol mesafesi yüksekliğe oranla daha kısa olup bu durumun cadde kullanıcılarına kapalılık düzeyinde etki bırakacak nitelikte olduğu tespit edilmiştir.

#### **4.2.1.5. Yorgancı Caddesi**

Sokak tasarımı gösterge değerlerine göre en düşük değeri alan caddelerden bir diğeri olan Yorgancı Caddesi kentin güney batısında Meram ilçesinde yer almaktadır. Konya kentinin zaman içerisinde yayılımı ile kent çeperinde daha çok müstakil yapıların yer aldığı bölgeler oluşmuştur. Yorgancı Caddesi de bu bölgelerde yer alan ulaşım hatlarından biri olup çoğunlukla konut sahiplerinin kullandığı az yoğun kullanıma sahip bir caddedir. Şekil 4.19'da Yorgancı Caddesi sokak görünümü ve imar planı sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirilerek toplam 31 puan almıştır.



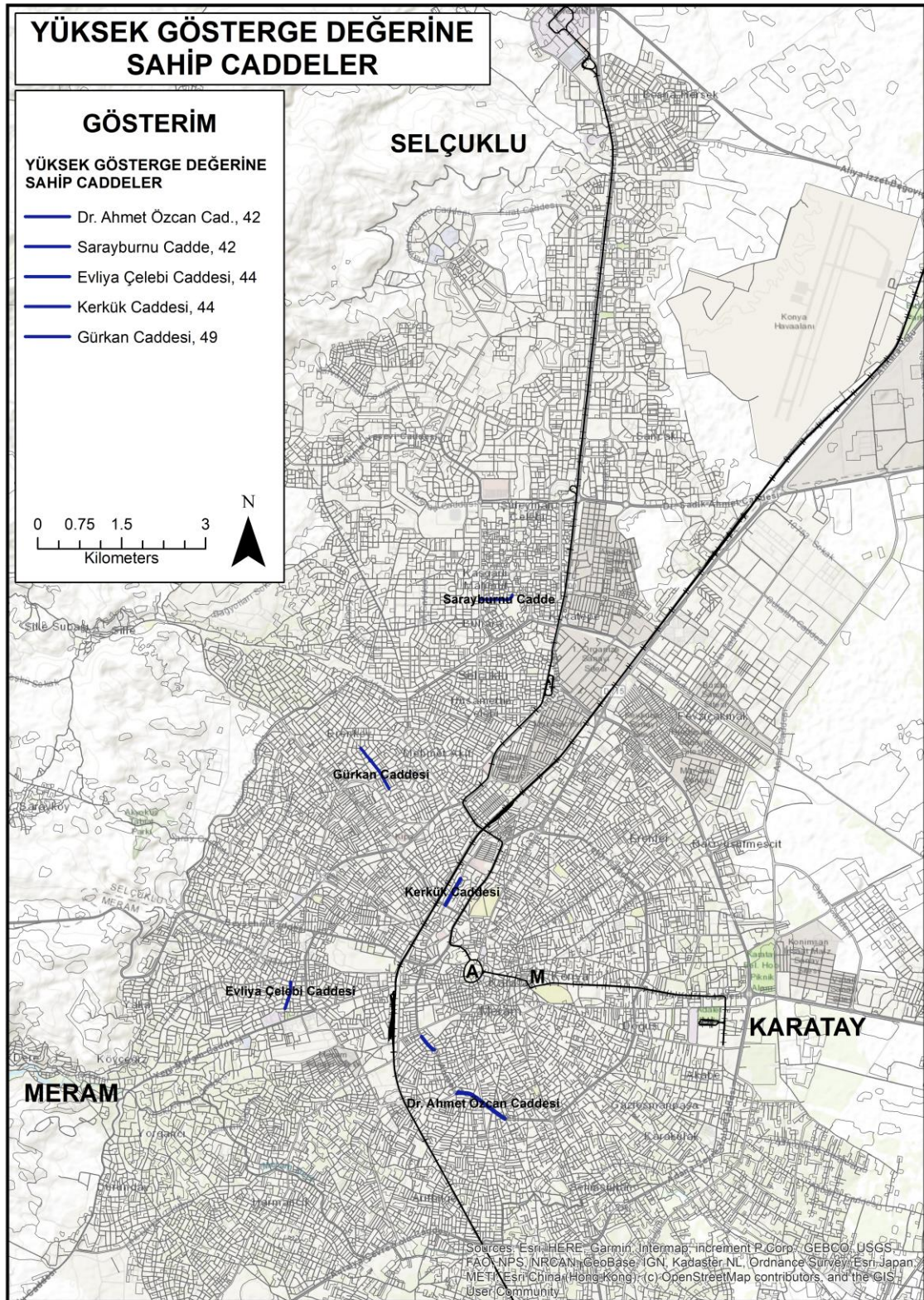
Şekil 4.19. Yorgancı Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

Yorgancı caddesi daha çok üst düzey sınıfın bulunduğu korunaklı müstakil yapılardan oluşan cephe kullanımları ile aslında çoğunlukla bu yapıların kullanıcıları tarafından kullanılmaktadır. Caddede yaya taşıt ayrımı kaldırımlarla uygun yüzey, yeterli genişlik ve güvenli fiziksel çevre sunacak şekilde tasarlanmıştır. Fakat yapılan gözlem ve analiz sonucu bu kamusal alanda engelli ve bebek arabalı kullanıcılara yönelik rampalar bulunsa da tasarımda kullanılan sokak unsurlarının kaldırımlarda engelli ve bebek arabalıların erişimini engelleyecek şekilde yerleştirildiği ve görme engelli kullanıcılar için yön gösterici yer döşemelerinin kullanılmadığı tespit edilmiştir. Erişilebilirliğin sağlanamadığı bir diğer kullanıcı grubu ise bisikletlilerdir. Cadde bisiklet kullanımına uygunluk bakımından incelendiğinde paylaşımlı bisiklet yolu kullanımına uygun genişliğe sahip olsa da cadde boyunca paylaşımlı bisiklet yolu olduğuna dair göstergeler bulunmamaktadır.

Cadde de kapalı site tarzında oluşturulmuş yapı düzeninde bahçede kullanılan bitkisel öğeler kullanıcıya görsel çekicilik sunmaktadır. Ayrıca caddede bulunan aydınlatma elemanları yeterli aydınlatma genişliği ve sürekliliğine sahip olup yeterli aydınlatma sağlar. Her ne kadar aydınlatma yeterli olsa da bu cadde boyunca yapı adalarının kısıtlanmış olması ve sokağa geçişlerin bırakılmamış olması, kapalı yapı içerisindeki insan ile cadde kullanıcısı arasında bağlantı kurulmasına izin vermemekte böylece güvenliği ve geçirgenliği olumsuz etkilemektedir. Caddede imar planını incelendiğinde yapı adası uzunlukları 200 m.'den daha uzun planlanmış olup bu uzunluğun tasarım ilkelerinden yüksek olması geçirgenliği engelleyen bir diğer unsurdur. Bu nedenle yürüme rotaları uzun yaya bağlantıları diğer sokak, cadde, meydan gibi çevresindeki açık kamusal alanlarla etkileşimi en aza indirmektedir.

#### **4.2.2. Yüksek Gösterge Değerlerine Sahip Caddelerin Değerlendirilmesi**

Tez çalışması kapsamında sokak tasarımı gösterge setine göre analizi yapılan 113 caddenin puanları karşılaştırılarak en yüksek gösterge değerine sahip, birbirinden farklı nitelikteki 5 caddenin sokak görünümü ve imar planları incelenmiştir. Değerlendirmeye alınan söz konusu caddeler; Gürkan Caddesi, Evliya Çelebi Caddesi, Kerkük Caddesi, Sarayburnu Caddesi ve Dr. Ahmet Özcan Caddesi olup, caddelere ilişkin gösterge değerleri analizi ve kent içindeki konumları Şekil 4.20'de gösterilmiştir.



Şekil 4.20. Yüksek Gösterge Değerine Sahip 5 Caddenin Gösterge Değerleri Analizi



#### 4.2.2.1. Dr. Ahmet Özcan Caddesi

Dr. Ahmet Özcan Caddesi sokak tasarımı gösterge değerlerine göre yaşanabilir kentsel mekân oluşumuna örnek caddelerden bir diğeridir. Dr. Ahmet Özcan Caddesi sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde 42 puan almıştır (Şekil 4.21). Cadde yoğun bir kentsel kullanıma sahiptir. Dr. Ahmet Özcan Caddesi kullanım çeşitliliği ve nüfus açısından yoğun bir bölge olarak ön plana çıkmaktadır. Cadde boyunca tüm yapıların zemin katları ticaret, üst katlar ise konut kullanımına sahiptir. Bu doğrultuda sahip olduğu işlevsel çeşitlilik nedeniyle cadde birçok kullanıcıya hitap edebilmekte olup hem gündüz hem de akşamları canlı bir bölgedir. Cadde gerek kaldırım özellikleri gerekse yaya geçiş ve bekleme alanları ile imar planında da yaya öncelikli olarak tasarlanmıştır. Cadde birçok yönüyle erişilebilir ve güvenli bir ortam sunmaktadır.

Uygulama imar planı kararlarına göre Dr. Ahmet Özcan Caddesinde 8 kat yükseklikte ayırık düzen yapılaşmanın öngörülmüştür. Uygulama imar planında yapı yaklaşma sınırı belirlendiğinden cadde üzerinde bulunan yapılar aynı doğrultuda ve formları itibari ile birbirine benzer niteliktedir. Yapıların formları incelendiğinde cadde üzerinde mimari doku bütünlüğünün sağlandığı düşünülmektedir. Ayrıca imar planıyla cadde boyunca oluşturulan refüjler peyzaj öğeleriyle zenginleştirilmiştir. Uygulama aşamasında cadde üzerindeki kaldırımlarda sıralı ağaçlar ekilmiştir. Cadde bulunan refüj ve kaldırımlardaki bitkisel öğelerin varlığı ve niteliği caddenin çekiciliği ve termal konforu üzerinde olumlu etki yaratmıştır. Cadde bu haliyle kullanıcılara görsel sürekliliği olan estetik bir kentsel mekân sunmaktadır.

Dr. Ahmet Özcan Caddesi yapı adası uzunluğu ve insan ölçeği göstergeleri açısından değerlendirildiğinde ortalama değere sahiptir. Uygulama imar planında, caddede yol genişliği 35 metre ve yolun her iki tarafındaki cephelerdeki yapılar ise 8 kat olarak planlanmıştır. Caddenin her iki cephesi arasında kalan kamusal açıklık ile yapı yüksekliği arasındaki denge yaşanabilirlik ilkelerinden insan ölçeği açısından uygun bir orana sahiptir. Ayrıca caddede kullanıcı yoğunluğunun fazla olması, konumu itibariyle önemli bir arter olarak taşıt trafiğinin yoğun olması, vitrinlerin caddeye bakması ve konut girişlerinin cadde üzerinden verilmiş olması konut alanlarındaki yapı kullanıcıları ile cadde kullanıcıları arasında sürekli bir etkileşimin var olması caddenin güvenliği ve canlılığını sağlar niteliktedir.



Şekil 4.21. Dr. Ahmet Özcan Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

Cadde boyunca imar planıyla üretilen yapı adalarının uzunluğu değişiklik göstermektedir. Ancak yapı adalarının uzunluğu genel olarak değerlendirildiğinde ortalama değere sahip olduğu ve caddeye bağlanan diğer kentsel mekanlarla etkileşimine az da olsa olanak sağladığı görülmektedir. Diğer taraftan cadde bisiklet erişimi açısından güvenli değildir. Cadde yeterli genişlik ve potansiyele sahip olmasına rağmen caddeye ilişkin imar planında ve uygulamada bisiklet yolunun planlanmadığı görülmektedir. Bu nedenle cadde bisiklet kullanıcıları için erişilebilir ve güvenli olarak değerlendirilememektedir.

#### **4.2.2.2. Sarayburnu Caddesi**

Sokak tasarımı gösterge değerlerine göre en yüksek değerlerden birine sahip olan Sarayburnu Caddesi, kentin kuzeyinde Selçuklu ilçesinde yer almaktadır. Bu cadde Selahattin Eyyubi Parkını Barış Caddesine bağlayan bir yol olup konumu itibari ile merkeze yaklaşık 8,8 km uzaklıkta bulunmaktadır. Sarayburnu Caddesi sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde 42 puan almıştır (Şekil 4.22).

Cadde taşıt hızını düşürücü zemin uygulamaları, trafik ışığı ve yaya geçidi uygulamaları sayesinde güvenlik açısından yaşanabilir bir kentsel mekân sunmaktadır. Caddede yaya taşıt ayrımı kaldırımlarla uygun yüzey, yeterli genişlik ve güvenli fiziksel çevre sunacak şekilde tasarlanmıştır. Bu kamusal alanda engelli ve bebek arabalı kullanıcılara yönelik rampalar bulunsa da tasarımda kullanılan sokak unsurlarının kaldırımlarda engelli ve bebek arabalıların erişimini engelleyecek şekilde yerleştirildiği ve görme engelli kullanıcılar için yön gösterici yer döşemelerinin kullanılmadığı tespit edilmiştir. Erişilebilirliğin sağlanamadığı bir diğer kullanıcı grubu ise bisikletlilerdir. Caddeye ilişkin uygulama imar planında taşıt yolundan ayrı tasarlanmış bir bisiklet yolu kararı olmamakla birlikte, uygulama sürecinde de bisiklet yolu oluşturulmamıştır.

Şekil 4.22’de Saray Caddesi sokak görünümü incelendiğinde yer yer konut altı ticaret kullanımlarının olduğu görülmektedir. İmar planı doğrultusunda oluşturulan bu yapı caddenin canlılığını arttırmaktadır. Bununla birlikte caddede aydınlatma elemanları ve bitkisel öğeler yeterli genişliğe ve sürekliliğe sahiptir. Bu açıdan cadde kullanıcıya yaşanabilir bir kentsel mekân sunmaktadır.

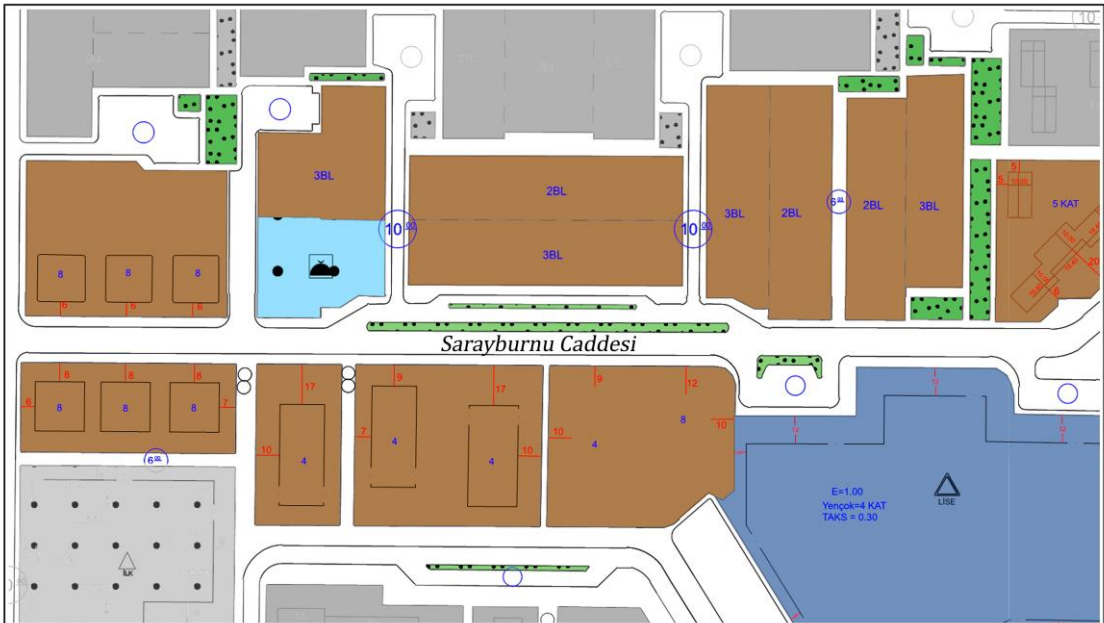
## Sarayburnu Caddesi

İlçe: Selçuklu



## Göstergeler

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	Toplam Puan
5	5	5	5	3	0	5	5	3	3	3	42



Şekil 4.22. Sarayburnu Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

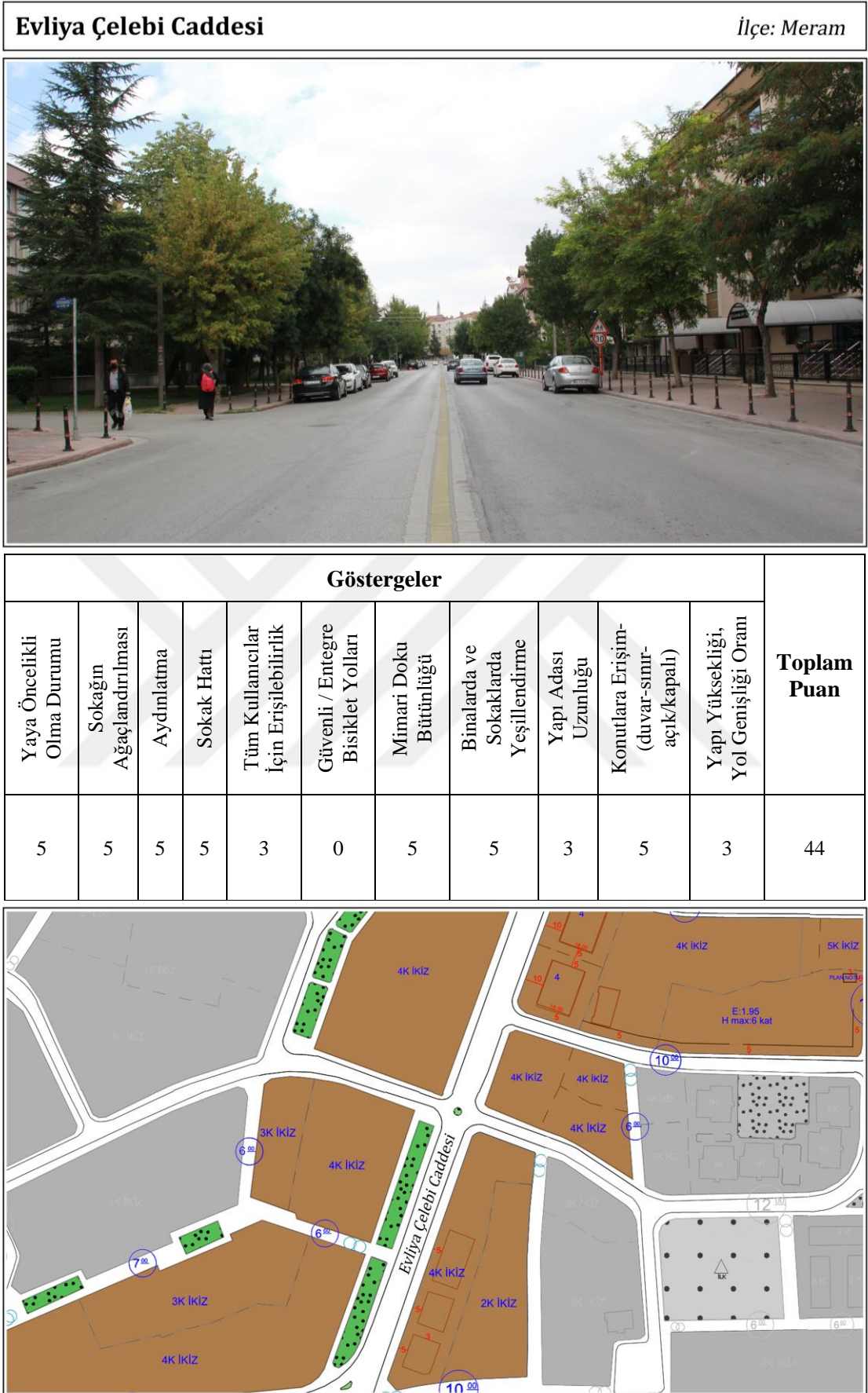
Caddeye yönelik bir diğer olumlu tespit ise caddenin her iki cephesinde bulunan yapıların sıralanışı, düzeni ve yapılara erişim şeklidir. Caddede yapılarla ve yol hattı ile görsel süreklilik ve mimari doku bütünlüğü sağlamaktadır. Ayrıca cadde üzerindeki yapı adaları herhangi bir sınırlayıcıyla kısıtlanmadığından sokak konut ilişkisi güçlüdür. Cadde genel olarak ayırık düzen yapılaşma kararlarına sahip olduğu için yapıların bulunduğu adaların uzunlukları ortalama değerdedir. Bu haliyle caddenin bağlantı olanağı sunduğunu ve çevresindeki açık kamusal alanlarla etkileşime olanak sağladığını söylemek mümkündür.

#### **4.2.2.3. Evliya Çelebi Caddesi**

Evliya Çelebi Caddesi Meram ilçesinde, Yaka Caddesi ile Yeni Meram Caddesi arasında uzanan önemli bir bağlantı yoludur. Konumu itibari ile merkeze yakın bir bölgede (3,8 km) bulunur. Çevresinde bulunan Evliya Çelebi Parkı ve Necmettin Erbakan Üniversitesi Eğitim Fakültesi nedeniyle caddede yaya yoğunluğu fazladır. Evliya Çelebi Caddesi, sokak tasarımı gösterge değerleri açısından 44 puanla yüksek değere sahiptir (Şekil 4.23).

Evliya Çelebi Caddesinin her iki cephesinde bulunan yapıların sıralanışına ve düzenine bakıldığında doku bütünlüğünün bulunduğu ve algılanabilir kırılma alanları ile merak uyandırıcı kapalı vistaya sahip olduğu görülmektedir. Cadde insan ölçeği bakımından incelendiğinde ise aynı olumlu etkiyi görmek pek mümkün değildir. Yapı yüksekliği yol genişliği orantısı imar planı verilerine göre hesaplandığında standartlara göre ortalama değerde çıkmıştır. Ancak cadde üzerinde bulunan ağaçlar, caddeyi insan ölçeği açısından olumlu yönde etkilemiştir.

Evliya Çelebi Caddesine ilişkin uygulama imar planında sokak oluşturmaya yönelik detaylı tasarım kararları getirilmemiş olsa da caddeye yönelik yapılan uygulamalar caddenin yaşanabilirliğini olumlu yönde etkilemiştir. Örneğin aydınlatma öğeleri, cadde boyunca sürekliliği sağlamakta olup, caddenin yeterli düzeyde aydınlatılmasına dolayısıyla güvenli bir mekân oluşmasına katkı sunmaktadır. Diğer taraftan sokak tasarımında yapı adası uzunluğu geçirgenliği etkileyen unsurlardan biridir. Evliya Çelebi Caddesinde yapı adası uzunluğu, yürüme rotalarının ortalama değerinde sunulduğu yaya bağlantılarını karşılamaktadır. İmar planında belirlenen yapı adası uzunlukları caddeyi kullanan yayaların diğer açık kamusal alanlarla etkileşim kurmasına ve bağlanabilirliğine olanak sağlamaktadır.



Şekil 4.23. Evliya Çelebi Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

Caddede her ne kadar yaya kullanıcılar için konforlu yürüyüş rotaları sunmuş olsa da dezavantajlı kullanıcılar için aynı olumlu etkiye sahip değildir. Özellikle caddede görme engelli kullanıcılar için yön gösterici yer döşemelerinin kullanılmadığı ve bu nedenle yaşanabilir bir mekân sunmadığı görülmüştür. Ayrıca, Evliya Çelebi Caddesi yeterli yol genişliğine sahip olmasına rağmen, caddede taşıt yolundan ayrılarak planlanmış bir bisiklet yolu bulunmamaktadır. Aksine yol kenarında yapılan araç parkları bisiklet kullanıcılarının erişimini tamamen engellemekte ve güvenlik sorunu teşkil etmektedir. Bu durumun temel nedeni imar planına ilişkin karar üretim sürecinde farklı tip kullanıcılar için ayrılmış tanımlı alanların oluşturulmamasının rolü büyüktür.

#### 4.2.2.4. Kerkük Caddesi

Kerkük Caddesi sokak tasarımı gösterge değerlerine göre yüksek değer alan caddelerden biridir. Yayaların yoğun olarak kullandığı bu cadde, kent merkezine yakın bir bölgede Feritpaşa Mahallesinde yer almaktadır. Kerkük Caddesinde bulunan yapılar zemin katta ticaret (kafeler, butikler, marketler vs.), üst katta ise konut kullanımına sahiptir. Cadde kent merkezine yakın ve yoğun bir yapılaşmaya sahip olduğundan hem gündüz hem de akşamları taşıt trafiği fazladır. Ayrıca cadde üzerinde çeşitli ticari işlevlerin varlığı, caddenin yaya yoğunluğunu da artırmaktadır. Kerkük Caddesi sokak tasarımına ilişkin göstergeler çerçevesinde değerlendirildiğinde 44 puan almıştır (Şekil 4.24). Caddenin uygulama imar planı ile uygulaması arasında farklılıklar vardır. Cadde üzerinde uygulama imar planıyla oluşturulan refüj ve servis yolunun mevcut uygulamada bulunmadığı, uygulamada cadde üzerinde cep otoparklarının oluşturulduğu görülmektedir.

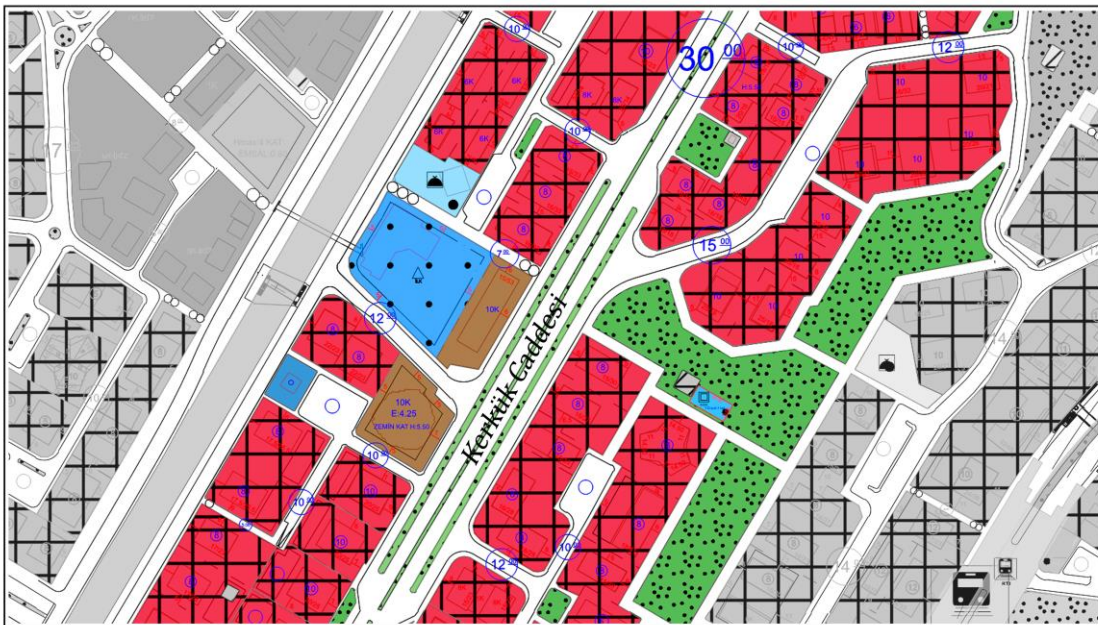
Cadde yaya taşıt ayrımının tanımlı olması, yaya yollarının geniş olması ve bitkilendirmenin varlığı gibi özellikleri ile yayalara konforlu bir kullanım sunmaktadır. Caddeye yönelik hazırlanan uygulama imar planında yaya yolları daha dar planlanmış olmasına rağmen, uygulamada kaldırımlar daha geniş yapılmış ve bitkisel öğeleri hem refüjlerde hem kaldırımlarda kullanılmıştır. Cadde üzerinde bulunan söz konusu peyzaj öğeleri görsel açıdan kullanıcı üzerinde olumlu etkiye sahip çekicilik sunmaktadır. Ayrıca caddenin birçok işlevi bünyesinde barındırıyor olması, vitrinlerin caddeye bakması ve yoğun kullanılan bir cadde olması, caddeyi canlı ve güvenli bir mekân haline getirmiştir.

**Kerkük Caddesi**

İlçe: Selçuklu

**Göstergeler**

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatırı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	Toplam Puan
5	5	5	3	3	0	5	5	5	5	3	44



Şekil 4.24. Kerkük Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı



Caddede bulunan yapılar manzara açısından görsel sürekliliğe ve mimari doku bütünlüğüne sahiptir. Böyle bir sokak hattı oluşmasında, planlama aşamasında verilen kat yüksekliklerinin tutarlılığı ve yapıların ada içerisinde yol boyunca aynı doğrultuda konumlandırılmış olması nedeniyle imar planının rolü büyüktür.

İmar planında cadde boyunca konut altı ticaret işlevleri bulunmakta olup, ticari birimlerin vitrinleri ve yapılara erişim sokakla doğrudan ilişkilidir. Bununla beraber caddede yapı adası uzunlukları yüksek bağlanabilirlik sunacak şekilde planlanmıştır. Yapı adalarının duvar veya benzeri unsurlarla kısıtlanmamış olması ve sokak seviyesindeki orantılı pencereler, yapı içerisindeki insan ile cadde kullanıcısı arasında bağlantı kurulmasına izin vermektedir. Bu durum geçirgenlik kadar güvenliği de olumlu etkilemektedir. Uygulama imar planında cadde üzerinde bulunan yapılar 8 ve 10 kat ve yol genişliği de 30 metre planlanmıştır. Bu doğrultuda caddenin insan ölçeği açısından ortalama değere sahip olduğu görülmektedir.

Cadde birçok yönüyle erişilebilirliği ve güvenliği sağlarken, uygulama aşamasında görme engellilere yönelik yer döşemeleri de göz ardı edilmiştir. Cadde ayrıca bisiklet erişimine yönelik planlama ve tasarım uygulamaları açısından yetersizdir. Cadde yeterli genişliğe sahip olmasına rağmen imar planında bisiklet yoluna ilişkin karar bulunmamaktadır.

#### **4.2.2.5. Gürkan Caddesi**

Sokak tasarımı gösterge değerlerine göre en yüksek değere sahip caddelerden biri olan Gürkan Caddesi kentin kuzey batısında Selçuklu ilçesinde yer almaktadır. Fahri Efendi Caddesi ile Tuzdeve Yolu Caddesi arasında uzanan akslardan birini oluşturan bu cadde konumu itibari ile merkeze 5,5 km yakınlıkta bir bölgede bulunur.

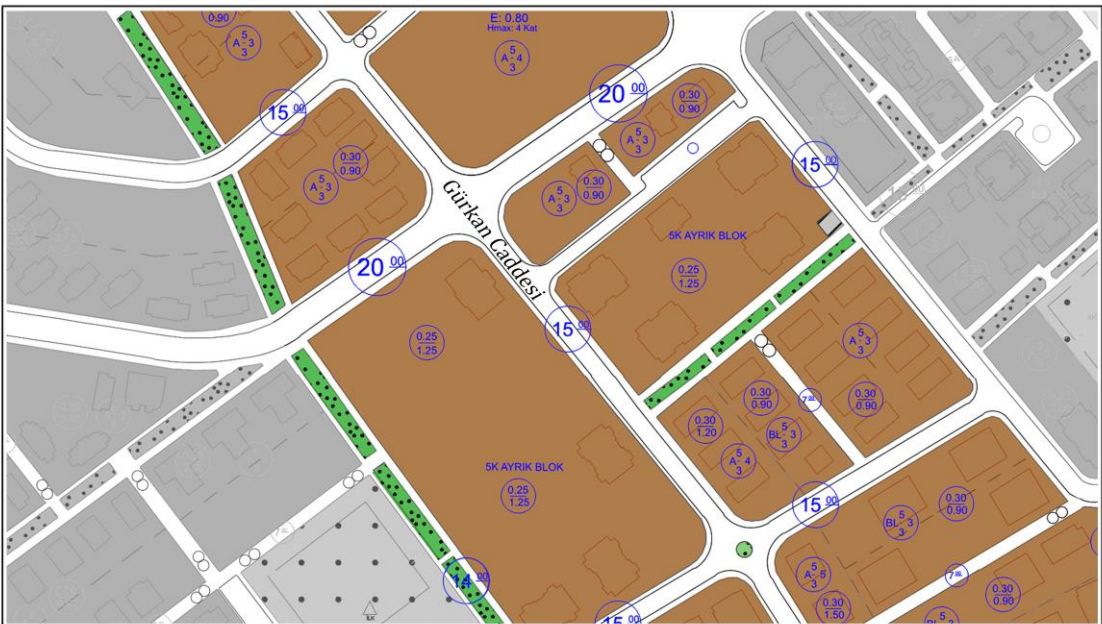
Gürkan caddesi, sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde 49 puan alarak (Şekil 4.25) en yüksek gösterge değerine sahip cadde olmuştur. Gürkan Caddesi'nin her iki cephesinde bulunan yapıların sıralanışı ve düzeni görsel sürekliliğe sahip bir manzara oluşturmaktadır. Uygulama imar planı kararları doğrultusunda caddenin ayırık nizam yapılaşma, kısa cephe genişliği ve uyumlu kat yüksekliği şeklinde mimari açıdan doku bütünlüğüne sahip olduğu söylenebilir. Yine caddeye ilişkin uygulama imar planında alınan kararlar doğrultusunda, yol genişliği (15 Metre) ve yapı yüksekliği (15 Metre) arasındaki oran insan ölçeğindedir.

**Gürkan Caddesi**

İlçe: Selçuklu

**Göstergeler**

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hattı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	Toplam Puan
3	5	3	5	3	5	5	5	5	5	5	49



Şekil 4.25. Gürkan Caddesinin Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

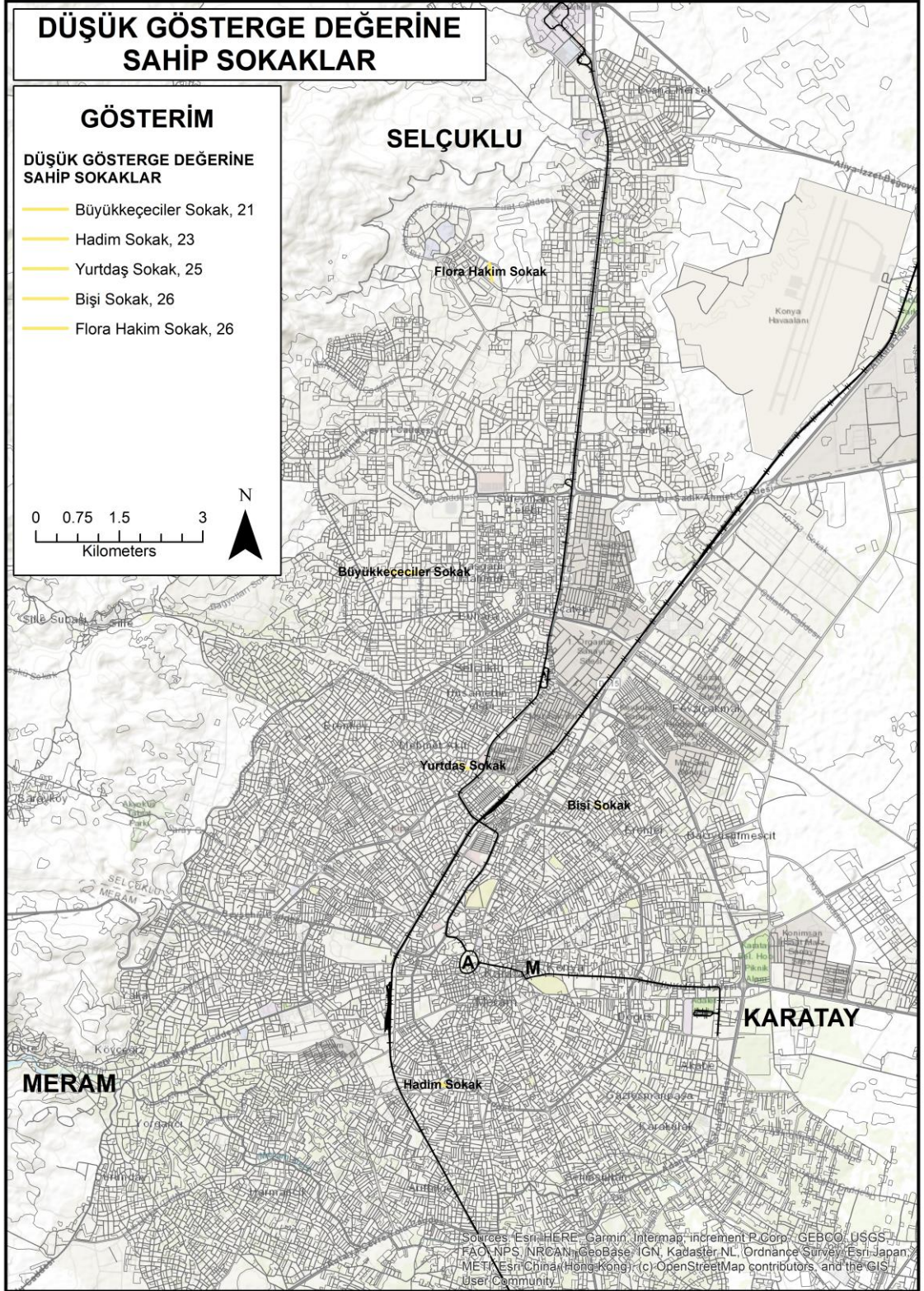
Gürkan caddesinin ölçeği yayalar ve bisiklet kullanıcıları ile diğer taşıtların paylaşımlı kullanması için uygundur. Ayrıca uygulama sürecinde cadde boyunca yapı adalarının kısıtlanmamış olması, sokağa geçişlerin bırakılmış olması ve sokak seviyesindeki orantılı pencereleri sayesinde cadde, kapalı yapı içerisindeki insan ile cadde kullanıcısı arasında bağlantı kurulmasına izin vermektedir. Bu durum caddenin güvenliğine ve geçirgenliğine olumlu katkı sunmaktadır. Caddede bulunan kullanıcıları ve çocuklar sürekli bu kamusal alanda iletişim halindedir. Bu da sokağın ne kadar aktif kullanıldığını ve aslında sokağın kullanıcılar için canlı bir ortam sunduğunu göstermektedir.

Caddenin sahip olduğu bir diğer yüksek gösterge değeri ise yapı adası uzunluğudur. Gürkan Caddesinin imar planı incelendiğinde yapı adası uzunluklarının 80 metre ile 100 m arasında planlanmış olduğu ve bu çerçevede yürüme rotalarını kısaltan yaya bağlantılarının cadde boyunca sağlandığı görülmektedir. Böylece insanların diğer sokak, cadde ve meydan gibi kamusal alanlarla yüksek bağlanabilirliğe sahip olduğu söylenebilmektedir.

Diğer taraftan yaya öncelikli olma durumu, aydınlatma öğeleri ve tüm kullanıcılar için erişilebilirlik konularında caddenin yeterli olmadığı görülmüştür. Cadde, kaldırımların yer yer daralıp genişlemesinden ve uygun genişlik ve yüzeye sahip olmamasından dolayı kullanıcılar için yeteri konfor sunamamaktadır. Bunun yanında yetersiz aydınlatma genişliği ve sürekliliği nedeniyle cadde, aydınlatma elemanları açısından yeterli değildir. Caddeye yönelik bir diğer eksiklik ise yaya yollarının engelli, yaşı, bebek arabalı kullanıcılar için uygun olmamasıdır.

#### **4.2.3. Düşük Gösterge Değerlerine Sahip Sokakların Değerlendirilmesi**

Çalışma alanında imar planlarıyla üretilmiş olan ve kamusal alan olan 517 sokak, sokak tasarımına ilişkin göstergeler çerçevesinde analiz edilmiştir. Değerlendirilen 517 sokaktan, sokak tasarımına ilişkin göstergeler açısından en düşük değere sahip, birbirinden farklı nitelikteki 5 sokak detaylı olarak incelenmiştir. Bu kapsamda uygulama imar planı kararlarının sokakların almış oldukları gösterge değerleri üzerindeki etkisi değerlendirilmiştir. Çalışma kapsamında en düşük gösterge değerlerine sahip Büyükkeçeciler, Hadım, Yurtdaş, Bişi ve Flora Hâkim Sokakları değerlendirilmiştir (Şekil 4.26).



Şekil 4.26. Düşük Gösterge Değerine Sahip 5 Sokağın Gösterge Değerleri Analizi

#### 4.2.3.1. Büyükkeçeciler Sokak

Büyükkeçeciler Sokağı kentin kuzeybatısında Selçuklu İlçesi, Buhara Mahallesiinde yer almaktadır. Sokak kent merkezinden yaklaşık 9,2 km uzaklıkta

bulunmaktadır. Sokak kentin çeperine yakın bir bölgede olduğundan az katlı yapılaşmanın olduğu bir bölgede bulunmaktadır. Büyükkeçeciler Sokağı, sokak tasarımına ilişkin göstergelere göre değerlendirildiğinde 19 puan olarak en düşük gösterge değerine sahip sokak olmuştur (Şekil 4.27).

Büyükkeçeciler Sokağı 2 katlı bahçeli müstakil konutlar şeklinde planlanmıştır. Ancak sokakta her bir müstakil parselin çevresinin çitlerle ve bitkisel öğelerle çevrilmesinden dolayı sokak kullanıcılarından soyutlanmaktadır. Bu durum sokakta bulunan yaya ile yapı içinde bulunan insanlar arasındaki etkileşimi en aza indirgeyerek geçirgenliği azaltmaktadır. Sokakta konut alanları ile yol arasında sınırların olması sokağa bakan gözlerin de bulunmamasına ve güvenlik hissinin azalmasına neden olmaktadır. Sokak insan ölçeği bakımından incelendiğinde ise imar planında öngörülen kat yüksekliği (yaklaşık 7 metre) ile yol genişliği oranının (20 metre) gösterge setinde ifade edilen standartlara göre düşük olduğu görülmektedir. Bu nedenle sokağın, sokağı kullanan yayalar üzerinde açıkta kalma hissi (agorafobi) yaratacağı açıktır.

Büyükkeçeciler sokağına ilişkin uygulama imar planı incelendiğinde kaldırımların yaya kullanımı için uygun genişlikte olmadığı ve uygulamada da kaldırımların dar tutulduğu görülmektedir. Ayrıca uygulamada sokak kaldırımlarının sürekliliğini kesintiye uğratabilecek kent mobilyalarının varlığı da kullanıcı konforunu olumsuz etkilemektedir. Bu nedenle sokak yaya taşıt ayrımı açısından güvenli bir kullanım sunamamaktadır. Ek olarak sokakta kamusal mekânın tasarımında kullanılan öge ve fiziksel koşulların engelli ve bebek arabalıların erişimine uygun olmadığı görülmektedir. Sokakta kaldırım köşelerinde engelli ve bebek arabalı kullanıcılara yönelik rampalar da uygulanmamıştır. Bir diğer kullanıcı grubu olan bisikletlilere yönelik ise imar planında güzergâh ayrılmamış olup, uygulamada da bisiklet kullanıcılarına yönelik ayrılmış bir yol düzenlemesi yapılmamıştır. Bu nedenle sokağın tüm kullanıcı tipleri için yaşanabilir bir kentsel mekân sunduğunu söylemek mümkün değildir.

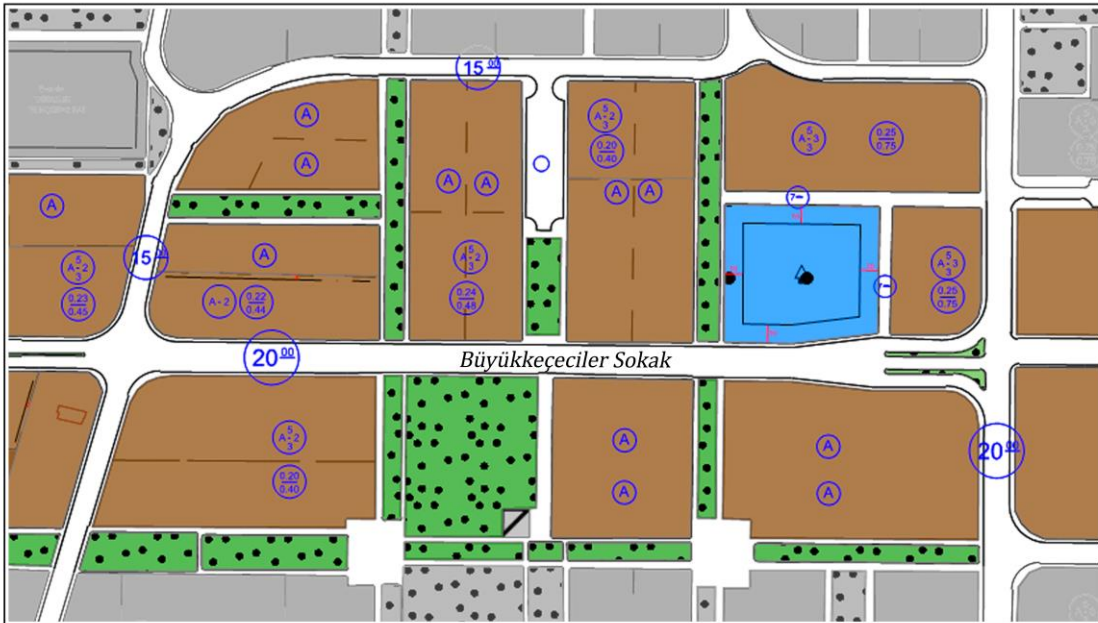
Diğer taraftan sokakta kapalı site tarzında oluşturulmuş yapı düzeninde bahçede kullanılan bitkisel öğeler kullanıcıya görsel çekicilik sunmaktadır. Ayrıca sokak görünümü ve imar planında yolun her iki cephesinde bulunan yapıların sıralanışı ve düzenine bakıldığında yapı yükseklikleri birbirinden farklı olsa da yapı sürekliliklerinin belli bir uyum içerisinde sağlandığı, cephe genişliklerinin kısa tutulduğu ayrık nizamda yapıların bulunduğu ve mimari doku bütünlüğünün sağlandığı görülmektedir.

**Büyükkeçeciler Sokak**

İlçe: Selçuklu



Göstergeler											Toplam Puan
Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatlı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
1	0	5	1	1	0	3	3	3	1	1	19



Şekil 4.27. Büyükkeçeciler Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

#### 4.2.3.2. Hadım Sokak

Sokak tasarımı gösterge değerlerine göre en düşük değere sahip sokaklardan biri olan Hadım Sokak, Meram ilçesinde kent merkezine yakın bir bölgede (2,9 km) bulunmaktadır. Hadım Sokağı sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde toplam 23 puan almıştır (Şekil 4.28). Sokağın her iki cephesindeki konut alanları kapalı-güvenlikli site şeklinde oluşturulmuştur.

Hadım Sokağına ilişkin uygulama imar planı incelendiğinde sokağın yaya yolu olarak tasarlandığı görülmektedir. Fakat uygulama aşamasında yayalar için dar bir kaldırım alanı bırakılarak kalan bölüm taşıt yolu olarak düzenlenmiştir. Sokakta yaya taşıt ayrımı kaldırımlarla sağlanmış olsa da yeterli genişlik ve güvenli fiziksel çevre sunacak şekilde değildir. Özellikle yol boyunca bu alanlarda park eden araçlar yaya kullanımını olumsuz etkilemektedir. Yapılan değerlendirme sonucu bir diğer yetersiz tasarım kararı ise sokakta engelli ve bebek arabalı kullanıcılara yönelik rampalar bulunmaması ve kaldırımların da yeterli genişlik ve sürekliliğe sahip olmamasıdır.

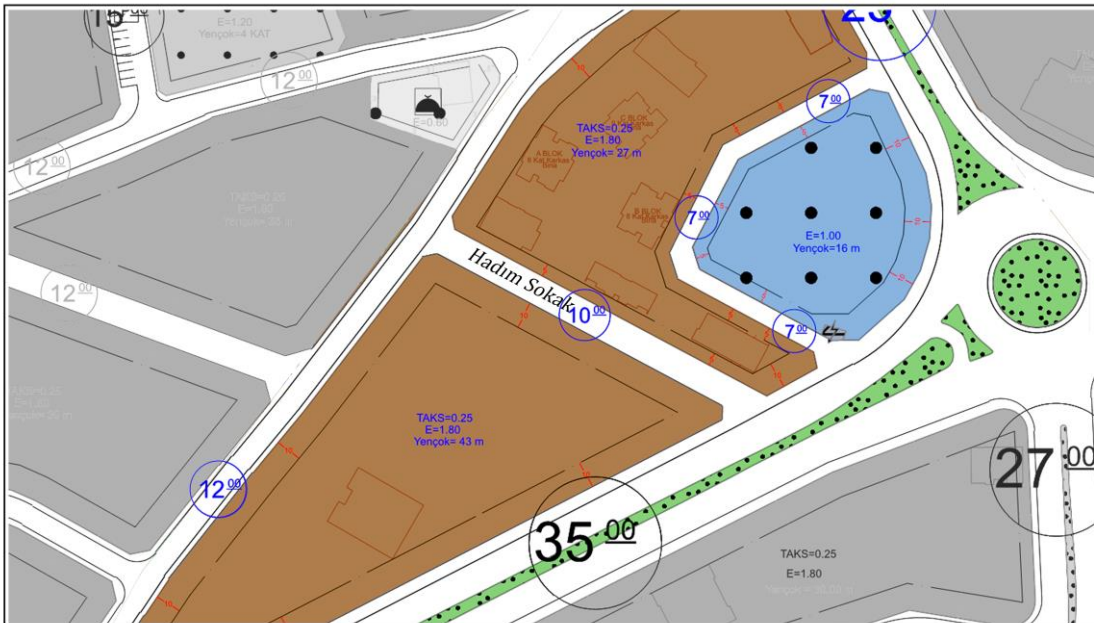
Hadım Sokağına ilişkin uygulama imar planında yapı adaları için Emsal:180 ve TAKS:0.25 yapılaşma yoğunluğu tanımlanmasına rağmen farklı yükseklik değerleri verilmiş olduğundan, yapıların kat yükseklikleri 6 ile 15 kat arasında değişmektedir. Sokağı oluşturan yapılar farklı yükseklikte olsa da yapıların aynı dönemde inşa edilmiş olması, kısmen de olsa sokakta yapılar arasında mimari doku bütünlüğünün ve sürekliliğin sağlanmasına yardımcı olmuştur. Uygulama imar planı kararı doğrultusunda sokağın genişliği 10 metre olarak uygulanmıştır. Sokak insan ölçeği bağlamında değerlendirildiğinde, mesafe ve yükseklik oranının kullanıcıları olumsuz etkilediği görülmektedir. İmar planında verilen kat yüksekliğinin yol genişliğine oranı sokak tasarımı gösterge setinde vurgulana ölçütlere göre 2'den büyüktür. İnsan ölçeği değerlendirmesi sonucu sokağın kullanıcılara kapalılık düzeyinde etki bırakacak nitelikte olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanında sokağın sonunda bir yapı ile sınırlandırılmış olması da kullanıcı üzerinde sınırlanmış kapalı alan hissi oluşmasına sebep olmaktadır. Sokak boyunca yapı adalarının uzunlukları sokaktan cephe alan konutlarda yaşayanlar ve diğer kullanıcılar için orta düzeyde geçirgenlik sağlamaktadır. Ayrıca kapalı-güvenlikli site şeklinde tasarlanan konut alanları da geçirgenliği olumsuz yönde etkilemektedir.

**Hadım Sokak**

İlçe: Meram

**Göstergeler**

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hattı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Geniliği Oranı	Toplam Puan
3	0	5	1	1	0	3	3	3	3	1	23



Şekil 4.28. Hadım Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı



#### 4.2.3.3. Yurtdaş Sokak

Yurtdaş Sokak, Selçuklu ilçesinde bulunmaktadır. Sokak, sokak tasarım göstergelerine göre değerlendirildiğinde 25 puanla düşük değere sahip sokaklardan biridir (Şekil 4.29). Yurtdaş Sokağa ilişkin uygulama imar planı incelendiğinde yapı adaları arasında kalan arayüzün taşıt yolu ve otopark olarak planlandığı görülmektedir. Ancak uygulamada otopark olarak planlanan kısım uygulamada taşıt izi olarak bırakıldığından, sokakta geniş bir bölge tanımsız bir açıklık olarak asfaltlanmıştır.

Yurtdaş Sokak yaya-taşıt ayrımı açısından değerlendirildiğinde, kaldırım sürekliliğinin ve genişliğinin yeterli olduğu ancak kaldırım rampalarının özellikle bina giriş ve çıkışlarında uygulanmadığı görülmüştür. Bu durumun sokağa ilişkin uygulama sürecinde engelli, yaşlı ve bebek arabalı kullanıcılar için tasarım ilkelerinin göz ardı edilmesinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Bu nedenle sokakta tüm kullanıcılar için erişilebilir bir kentsel mekân oluşturulamamıştır. Yurtdaş Sokak geniş bir sokak olmasına karşın, bisiklet yolunun bulunmaması bir diğer dezavantajlı durumdur. Ayrıca sokakta aydınlatma elemanları uygulama aşamasında çok geniş aralıklarla yerleştirilmiş olup yeterli aydınlatmayı sağlayamamaktadır. Bu doğrultuda Yurtdaş Sokak, tüm kullanıcılar için erişilebilirlik ve güvenlik ilkelerini sağlamadığı için yaşanabilir ve yürünebilir olmayan bir sokak olarak değerlendirildiğinden düşük değerlendirme puanına sahiptir. Yurtdaş Sokakta, sokağa bakan cephelerdeki yapıların cephe özellikleri her ne kadar kendi içerisinde uyumlu gibi gözükse de yapı yükseklikleri arasında bir uyum ve ahenk bulunmamaktadır. Bu nedenle sokak mimari doku bütünlüğü açısından yeterli görsel çekiciliğe değildir.

Diğer taraftan sokak boyunca yapı adalarının kısmen kısıtlanmış olduğu, bahçe duvarlarının konutla yol arasındaki bağlantıyı koparmadığı görülmektedir. Bu durum yapı kullanıcıları ile sokağın diğer kullanıcıları arasında kısmen de olsa olumlu bir etkileşimin kurulmasına olanak vermektedir. Yurtdaş Sokak fiziksel konforun yanında, tasarım ilkelerinin doğru ve yerinde planlanması ile kullanıcı hafızasında sokağın olumlu tezahürüne sebep olacak duygusal etkilere de sahiptir. Sokağı oluşturan yapıların yüksekliği ve sokağın genişliği arasındaki orantının kullanıcıya sunduğu görsel konfor buna örnek verilebilir. İmar planından gelen kararlar doğrultusunda uygulamaya alınan yapı yükseklikleri en fazla 5 kat, yol genişliği ise düzenlenen cep otoparkının da yola dönüştürülmesi ile yaklaşık 30 metre olacak şekilde tasarlanmıştır. İmar planında verilen kat yüksekliğinin yol genişliğine oranı kullanıcıya sunulacak orta düzey yaşanabilir ölçeği ifade etmektedir.

**Yurtdaş Sokak**

İlçe: Selçuklu

**Göstergeler**

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hattı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	Toplam Puan
3	0	1	1	1	0	3	5	5	3	3	25



Şekil 4.29. Yurtdaş Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

#### 4.2.3.4. Bişi Sokak

Bişi Sokak, Karatay ilçesinde Karakayış Caddesine bağlanan yollardan biridir. Sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde, Bişi Sokak 26 puan alarak en düşük gösterge değerine sahip sokaklardan biri olmuştur (Şekil 4.30).

Sokağa ilişkin imar planında sokağın taşıt yolu olarak planlandığı görülmektedir. Uygulama imar planı kararlarına göre yaya taşıt ayrımını sağlamak amacıyla kaldırım düzenlemesi yapılmıştır. Ancak sokakta geniş taşıt izine karşılık kaldırım genişliğinin az olması, sokak yayalar için ortalama düzeyde konfor sunmaktadır. Ayrıca dezavantajlı kullanıcılar için sokak kaldırımının konfor düzeyi daha da azdır. Bişi Sokakta kullanılan sokak unsurları ve fiziksel koşullarla özellikle rampalarla engelli ve bebek arabalı kullanıcıların erişebilirlikleri sağlanmaya çalışılmıştır. Fakat tasarımda görme engelli kullanıcılar için yön gösterici yer döşemelerinin kullanılmadığı tespit edilmiştir. Aynı zamanda sokağa ilişkin uygulama imar planında ve uygulamada sokağa yönelik bisikletliler için ayrılmış bir bisiklet yolu da bulunmamaktadır. Bişi Sokakta hem kamusal alanda hem de yapı bahçelerinde bitkisel öğelerin bulunmaması, sokağın termal konfor ve görsel çekicilik açısından yetersiz olduğunu göstermektedir.

Uygulama imar planında sokağın bir cephesi konut altı ticaret şeklinde tasarlanmışken diğer cephesi kapalı site oluşumuna olanak verecek şekilde tasarlanmıştır. Bu nedenle sokağın konut altı ticaret kullanımına sahip kısmında yapı ile sokak arasında herhangi bir kısıtlama yokken, kapalı site olarak tasarlanan kısımda sokağa geçişler sınırlandırıldığı için sokakla yapı arasındaki ilişki zayıftır. Bu durum sokak kullanıcısı üzerindeki güvenlik ve geçirgenlik algısını azalttığından, sokağın yaşanabilirliğini de azaltmaktadır. Sokağın yayaların yürüme konforu üzerindeki etkisini anlamak için uygulama imar planlarında yapı adası uzunluklarına ilişkin verilen kararlar değerlendirilmiştir. Sokakta bağlantı noktaları yaklaşık her 100 m ile 200 m arasında olduğundan, sokak ortalama derecede rahat erişilebilir yürüme mesafeleri sunmaktadır. Diğer taraftan Bişi Sokağa ilişkin uygulama imar planında hem ayrık hem de bitişik nizam yapılaşma kararı verilmiştir. Uygulama imar planında her iki cephede de birbiriyle uyumlu kat yüksekliği öngörüldüğünden sokakta bulunan yapıların sıralanışı ve düzeni açısından mimari doku bütünlüğünün sağlandığı düşünülmektedir.



Şekil 4.30. Bişi Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

#### 4.2.3.5. Flora Hâkim Sokak

Flora Hâkim Sokak kentin kuzey çeperinde Selçuklu ilçesinde yer almaktadır. Beyhekim mahallesinde bulunan sokak, konumu itibari ile kent merkezine uzak (15,2 km) bir bölgededir. Sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde 26 puan alan Flora Hâkim Sokak, en düşük değere sahip sokaklardan biridir (Şekil 4.31).

Flora Hâkim Sokak, kapalı-güvenlikli site olan Flora Şehir ve Hâkim Konakları arasında kalan bir açıklıktır. Sokağın cephesini oluşturan söz konusu güvenlikli sitelerden sokağa geçiş bulunmamakla birlikte sitelerin yüksek duvarları nedeniyle yaya ve konut kullanıcıları arasındaki ilişki de oldukça zayıftır. Uygulama imar planı kararlarıyla oluşan söz konusu yapılaşma biçimi sokak kullanıcısı üzerinde başta güvenlik olmak üzere birçok olumsuz etkiye sebep olmaktadır. Sokakta geçirgenliği engelleyen bir diğer unsur ise uygulama imar planı kararlarıyla oluşturulan yapı adası uzunluklarıdır. Yapı adalarının uzun olması, yayaların yürüme rotalarını uzatmakta ve yayaların diğer kamusal alanlarla etkileşimini sınırlamaktadır.

Flora Hâkim Sokağı insan ölçeği bakımından incelendiğinde, sokağın insanları kapalılık düzeyinde etkilediği anlaşılmaktadır. Uygulama imar planı kararlarıyla sokağın her iki cephesinde yüksek katlı yapılar (12, 15 kat) öngörülmesine rağmen yol genişliğinin 12 metre bırakılması kullanıcıların kapalılık hissetmesine neden olmaktadır. Ayrıca Sokakta yaya kullanıcılar için kaldırım oluşturulmuş olmasına rağmen kaldırım genişliği kullanıcılara konforlu ve güvenli bir yürüyüş imkânı sunmamaktadır.

Flora Hâkim Sokakta aydınlatma elemanları dışında neredeyse hiçbir sokak unsuruna yer verilmemiştir. Sokak boyunca bitkisel öğeler bulunmamakla beraber site duvarlarında, site ile sokak arasında bariyer oluşturmak amacıyla konumlandırılan ağaç ve çalılıklar yayalar için görsel çekiciliği az da olsa sunmaktadır. Sokaktaki yapılar mimari doku bütünlüğü açısından incelendiğinde, her iki cephede bulunan yapıların farklı yüksekliklere sahip oldukları ve yapıların mimari olarak da uyumlu olmadıkları görülmüştür.

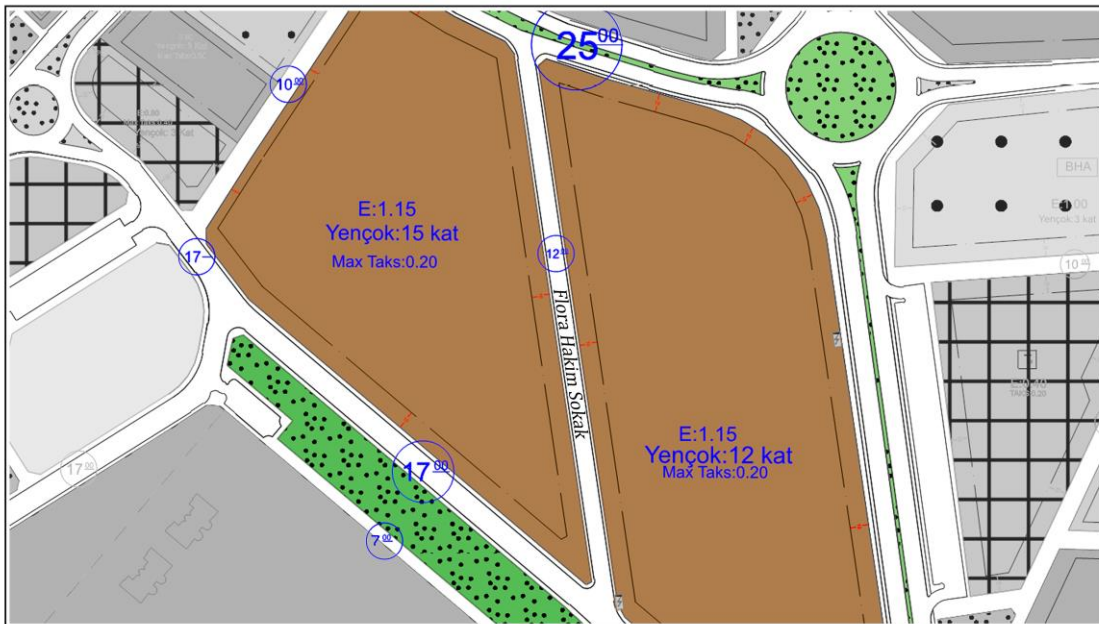
## Flora Hakim Sokak

İlçe: Selçuklu



### Göstergeler

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hattı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	Toplam Puan
3	0	5	1	3	5	3	3	1	1	1	26



Şekil 4.31. Flora Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

#### 4.2.4. Yüksek Gösterge Değerlerine Sahip Sokakların Değerlendirilmesi

Tez çalışması kapsamında sokak tasarımı gösterge setine göre analizi yapılan 517 sokağın puanları karşılaştırılarak en yüksek gösterge değerine sahip, birbirinden farklı nitelikteki beş sokak belirlenmiştir. Söz konusu sokaklara ilişkin uygulama imar planları tez çalışması kapsamında detaylı olarak incelenerek oluşan sokak üzerinde imar planının rolü tartışılmıştır. Bu çerçevede Günalan Sokak, Yeşilirmak Sokak, Kartallı Sokak, Bayramoğlu Sokak ve Tarım Sokak değerlendirilmiştir. Bu beş sokağa ilişkin gösterge değerleri analizi ve konumları Şekil 4.32'de sunulmaktadır.

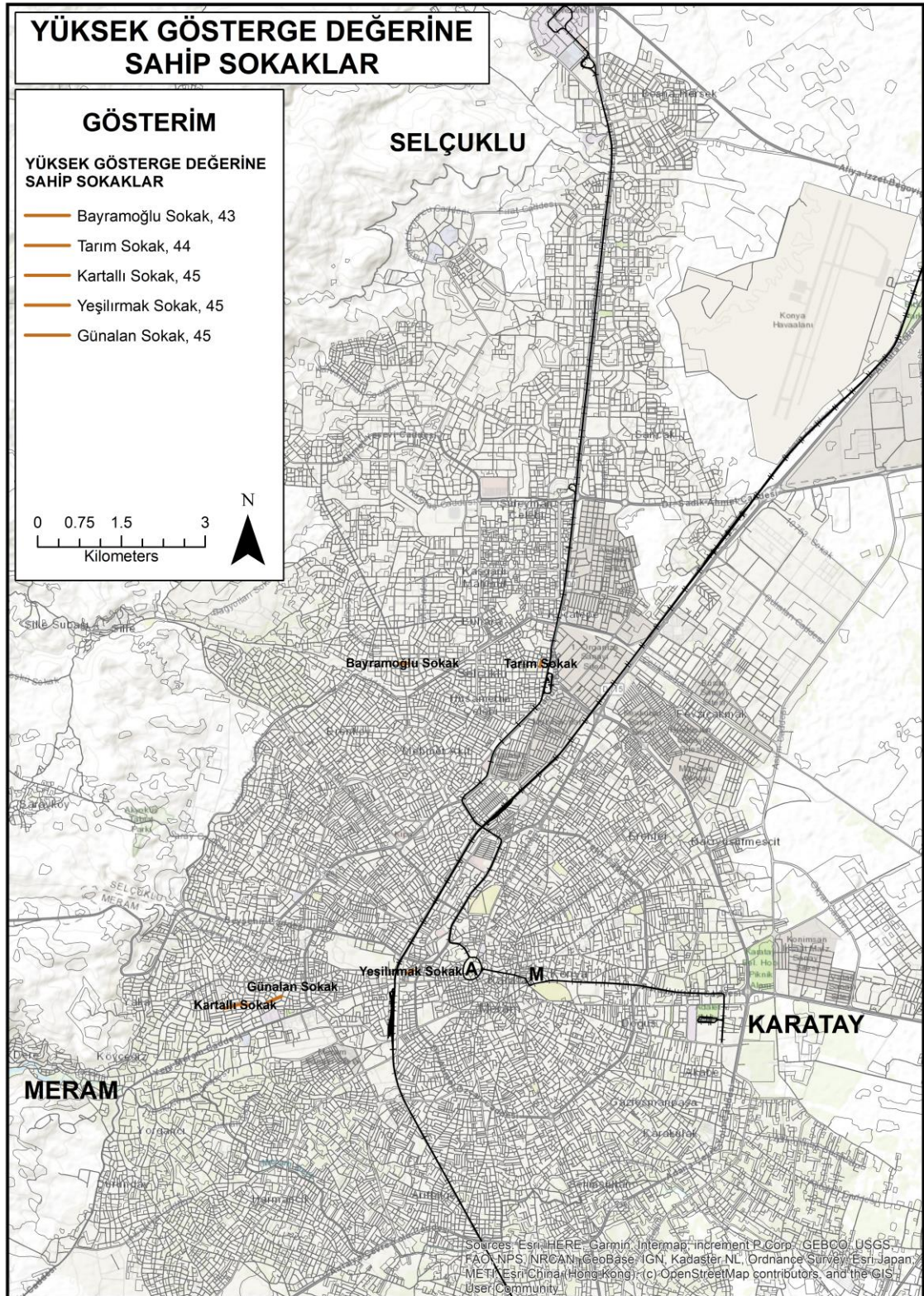
##### 4.2.4.1. Bayramoğlu Sokak

Bayramoğlu Sokak, Selçuklu ilçesinde müstakil konutların bulunduğu bir bölgede yer almaktadır. Sokak kullanıcılarına sunduğu tasarım ile yaşam kalitesi yüksek bir kamusal alandır. Bayramoğlu Sokak, sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde 43 puan alarak en yüksek değere sahip sokaklardan biri olmuştur (Şekil 4.33).

Bayramoğlu Sokağına ilişkin uygulama imar planı incelendiğinde, taşıt yolunun 12 metre genişliğinde ve yapı adalarının da ayırık nizam 2 ve 3 katlı konut alanı olarak planlandığı görülmektedir. Sokakta, planlama kararı ile oluşturulan kaldırım genişlikleri ile kullanıcıya yürünebilir bir sokak sunulurken uygulama aşamasında da bu kaldırım düzenlemesine yönelik döşemeler, rampalar ve diğer unsurların (ağaç, aydınlatma elemanları vs.) yer seçimi kullanıcı konforu düşünülerek tasarlanmıştır. Sokak boyunca yapı adaları ile yol arasında duvar olmasına rağmen söz konusu duvarların yüksek olmaması yapı ile sokak etkileşiminin sağlanmasına olanak vermektedir. Yapıda bulunan insanlarla yayalar arasındaki ilişki ortalama düzeydedir ve bunun sokağın güvenliği üzerinde olumlu etkisi vardır.

Sokak cephelerini oluşturan yapılar imar planında genel olarak 2 ve 3 kat olacak şekilde planlanırken yapı adaları arası mesafe (sokak genişliği) 12 metre olarak düzenlenmiştir. Sokak bu iki unsur bağlamında ele alındığında, sokakta karşılıklı cephelerdeki yapılar arası mesafenin yapı yüksekliğine oranının birin üzerinde olduğu görülmektedir. Bu oran kısmen de olsa sokağın açıkta kalma hissi uyandıracağını göstermektedir. Sokakta bulunan yapıların sıralanışı, düzeni ve oluşturdukları ahenk sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde, yapıların ada çizgisine hizalı bir şekilde dizilerek görsel bir süreklilik sağladıkları görülmektedir. Sokak boyunca yapıların kat yüksekliklerinin genelde 2 kat ve aynı plana sahip olması, sokağın mimari

doku bütünlüğüne sahip olduğunu göstermektedir. Ayrıca sokakta ve yapı adaları içinde bulunan peyzaj öğeleri sokağın çekiciliğini artırmaktadır.



Şekil 4.32. Yüksek Gösterge Değerine Sahip 5 Sokağın Gösterge Değerleri Analizi

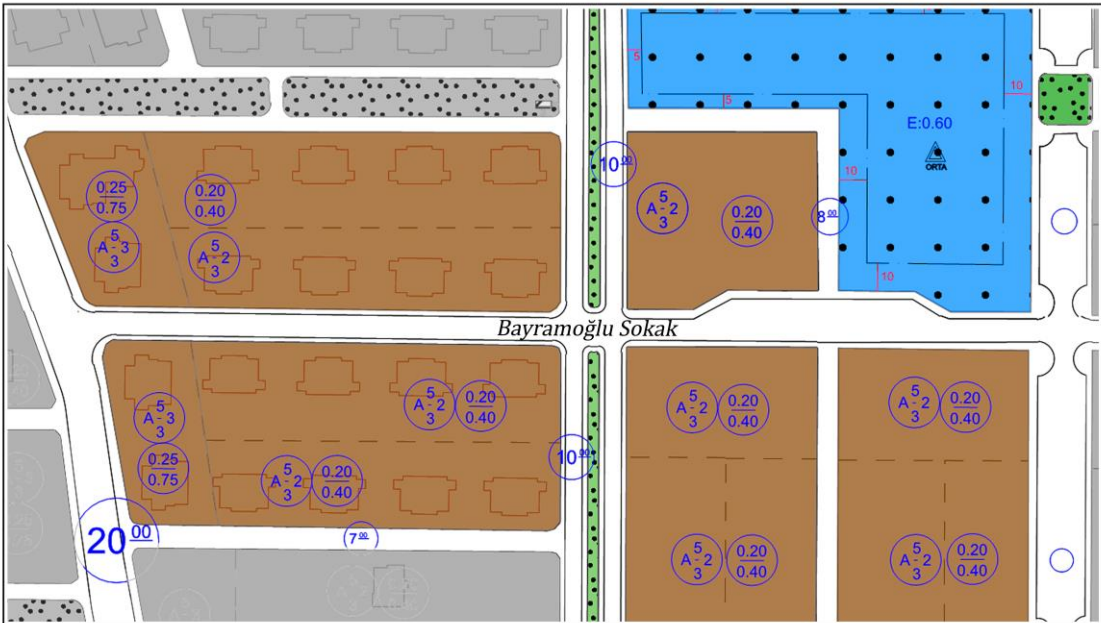


## Bayramoğlu Sokak

İlçe: Selçuklu



Göstergeler											Toplam Puan
Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hattı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
5	3	5	3	3	5	5	5	3	3	3	43



Şekil 4.33. Bayramoğlu Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

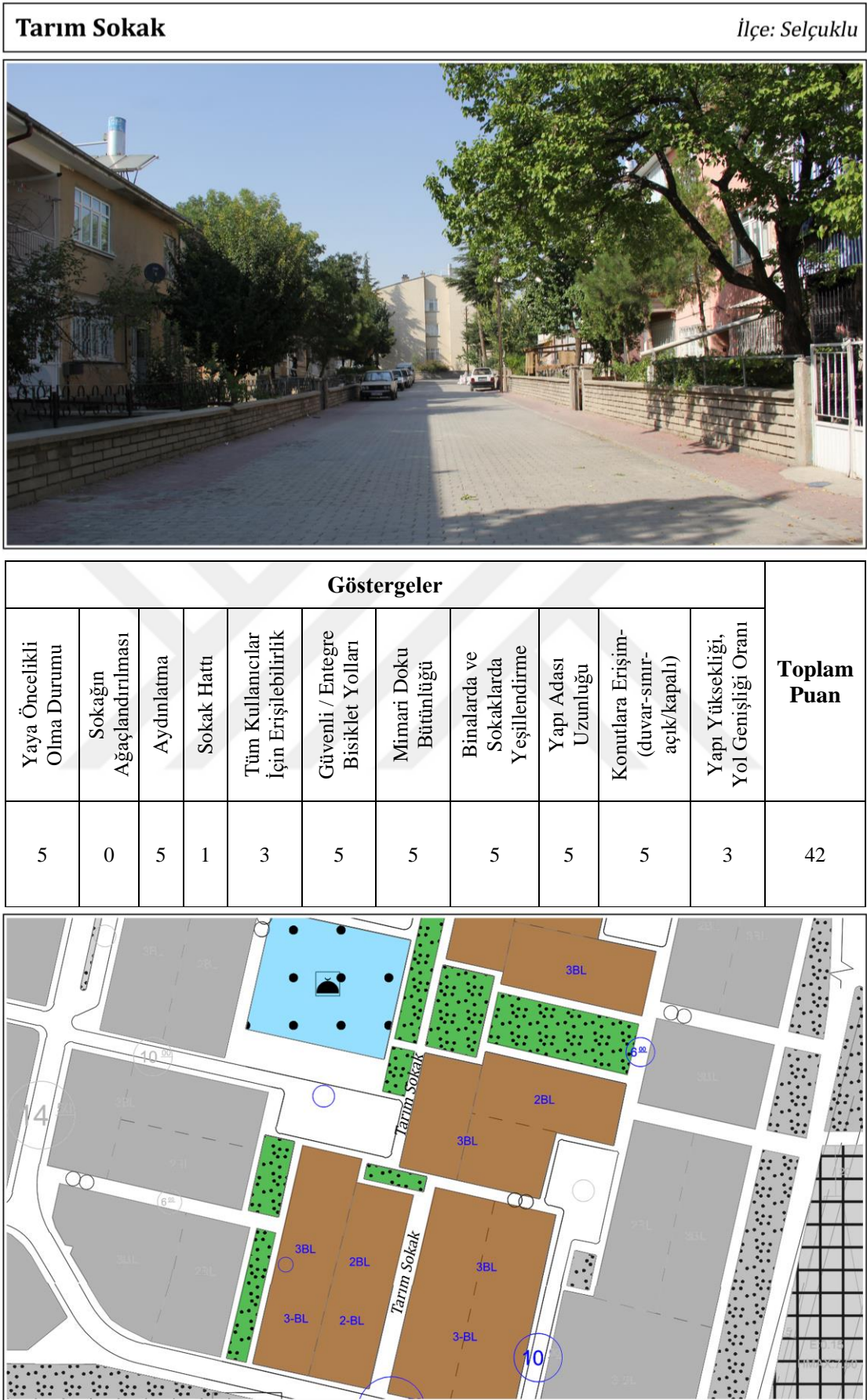
#### 4.2.4.2. Tarım Sokak

Sokak tasarımı gösterge değerlerine göre en yüksek değere sahip sokaklardan biri de Tarım Sokak'tır. Tarım Sokak, sokak tasarımı göstergeleri çerçevesinde değerlendirildiğinde 42 puan almıştır (Şekil 4.34). Tarım Sokak, Selçuklu ilçesinde 4 Nolu Gecekondu Önleme Bölgesinde yer almaktadır. Tarım Sokak, gecekondulaşmayı engellemek ve sosyal konut üretmek amacıyla oluşturulmuş, başarılı bir kentsel tasarım projesinin parçasıdır.

Tarım Sokağa ilişkin uygulama imar planı incelendiğinde, sokağın yaya yolu niteliğinde (8 metre) ve sınırlarını oluşturan yapı adalarının 2 katlı blok yapılaşma kararına sahip olduğu görülmektedir. Sokak yaya yolu niteliğine sahip olduğu için yaya, bisikletli, engelli, bebek arabalı bütün kullanıcılar aynı zeminde sokağı paylaşmakta ve taşıtlar da servis amaçlı sokağı kullanabilmektedir. Konut bölgesinde yer alan bu sokakta, tüm seyahat modlarına tek yüzeyde kullanım imkânı sunulması hem güvenliği hem de erişilebilirliği artırmaktadır. Yaya, engelli ve bebek arabalı kullanıcılar için sokak her ne kadar güvenli olsa da görme engelli kullanıcılar için yön gösterici yer döşemelerinin kullanılmadığı tespit edilmiştir.

Tarım Sokağı bütüncül bir yaklaşımla yürütülen kentsel tasarım projesiyle oluşturduğu için blok nizam şeklinde sokağın her iki cephesinde bulunan yapıların sıralanışı ve düzeni mimari doku bütünlüğünün oluşmasına vesile olmuştur. Ayrıca sokağın bitiminde bulunan yapı kapalı vista oluşturmaktadır. Sokakta uygun aydınlatma öğeleri kullanılmış olsa da yetersiz aydınlatma genişliği ve sürekliliği nedeniyle sokakta akşamları güvenlik sorunu oluşabilmektedir. Sokağın az katlı ve sokakla bütünleşik yapı düzeniyle oluşturulması, insanların etkileşim içinde olmasına olanak verir niteliktedir.

Tarım Sokak için üzerinde durulması gereken diğer olumlu tasarım göstergesi de yapı adası uzunluğudur. Sokağa ilişkin imar planında yapı adalarının 80 m ile 100 m arasında planlanmış olduğu görülmektedir. Söz konusu değerler yayalar için yürüme rotalarının kısa olduğunu ve yaya bağlantılarının da güçlü olduğunu ortaya koymaktadır. Böylece sokağın diğer sokak, cadde, meydan gibi açık kamusal alanlarla yüksek bağlanabilirliğe sahip olduğu söylenebilmektedir. Sokakta kat yükseklikleri 2 ve 3 kat olarak planlanmış olup, yapı yüksekliği ile yol genişliği oranı hesaplandığında elde edilen oran insan ölçeği bakımından ortalama bir değerdir. Ancak sokakta bulunan peyzaj unsurlarının etkisiyle sokağın ölçeğinin insan ölçeğinde olduğu söylenebilmektedir.



Şekil 4.34. Tarım Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

#### 4.2.4.3. Kartallı Sokak

Sokak tasarımı gösterge değerlerine göre en yüksek değere sahip sokaklardan biri de Kartallı Sokaktır. Sokak kentin batısında Meram ilçesinde müstakil yapıların bulunduğu bölgede yer almaktadır. Kartallı Sokak, sokak tasarımı gösterge değerleri açısından değerlendirildiğinde 45 puan almıştır (Şekil 4.35).

Kartallı Sokağa ilişkin uygulama imar planı incelendiğinde, sokağın 7 metre genişliğinde yaya yolu olarak ve cepheyi oluşturan yapı adalarının ise iki katlı ayırık yapı nizamında konut alanı olarak planlandığı görülmektedir. Sokak, tüm kullanıcıların tek bir yüzeyde kullanım sağladığı paylaşımlı sokağı göstermektedir. Sokağın imar planında yaya yolu olarak planlanması yaya, bisikletli, engelli ve bebek arabalı bütün kullanıcıların sokağı daha güvenli kullanmalarına vesile olmaktadır. Ayrıca imar planında yaya yolu olarak planlanan bu yolları taşıtlar da servis amaçlı kullanabilmektedir. Konut bölgesinde yer alan 7 metrelik bu sokak, tüm seyahat modlarına güvenliği ve erişilebilirliği yüksek ulaşım imkânı sunmaktadır.

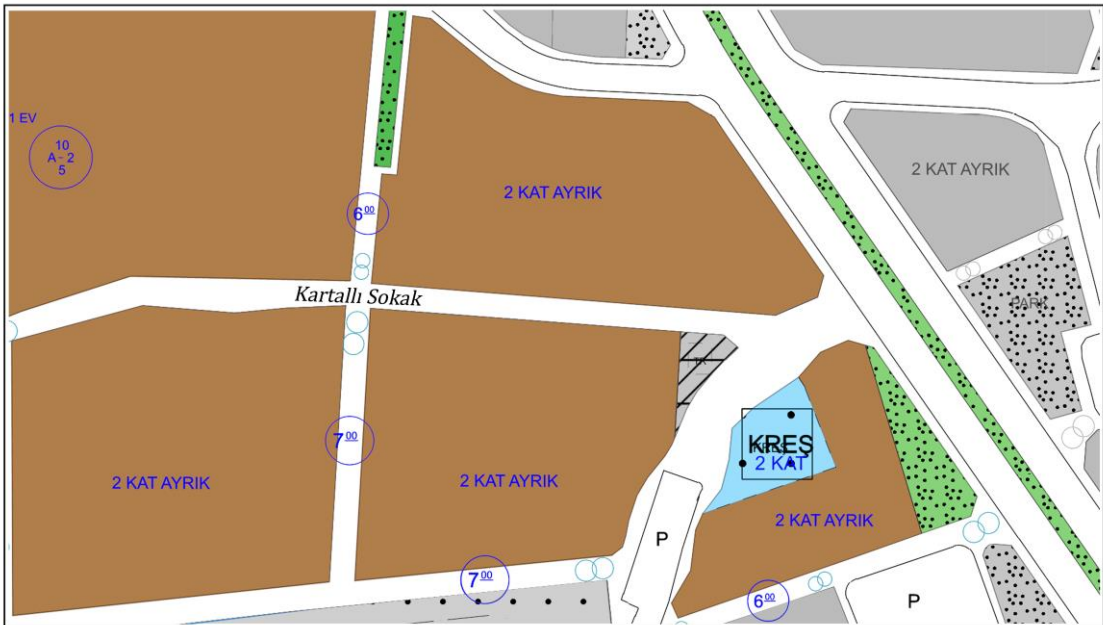
Kartallı Sokakta çekiciliğe ve termal konfor alanının oluşmasına olanak sağlayan bitkisel öğeler, kullanıcılar üzerinde olumlu bir etki bırakmaktadır. Kartallı Sokağın her iki cephesinde bulunan yapıların sıralanışı ve düzeni sokağı daha algılanabilir kılmakta sokakta görsel sürekliliğe sahip mimari doku bütünlüğünün oluşmasına katkı sağlamaktadır. Sokak insan ölçeği bakımından incelendiğinde imar planında yapılara ilişkin öngörülen iki kat yüksekliği (yaklaşık 7 metre) ile 7 metre olarak planlanan yol genişliği (çekmelerle yaklaşık 15 metre) oranı ortalama bir değer olduğu görülmektedir. Buna ek olarak sokak boyunca yapıların sokakla ilişkisi kısmen kısıtlanmış olsa da sokağın ölçeğinden dolayı yapılarda bulunan kullanıcılarla yayalar arasında güçlü bir etkileşim vardır. Sokakta bahçe duvarlarının yüksek olmaması ve yapı girişlerinin direk sokaktan cephe alması nedeniyle güvenli bir kamusal alan özelliğine sahiptir. Diğer taraftan yapı adası uzunluğunun 100 metreyi geçiyor olması bir miktar geçirgenliği sınırlamaktadır.

**Kartallı Sokak**

İlçe: Meram

**Göstergeler**

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	Toplam Puan
5	5	5	3	3	5	5	5	3	3	3	45



Şekil 4.35. Kartallı Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

#### 4.2.4.4. Yeşilirmak Sokak

Yeşilirmak Sokak kent merkezinde İhsaniye Mahallesinde bulunmaktadır. Yeşilirmak Sokak, sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde 45 puan olarak en yüksek gösterge değerine sahip örneklem sokaklardan bir olmuştur (Şekil 4.36). Sokağın, sokak göstergeleri açısından yüksek puan almasının temel nedeni birçok gösterge açısından ortalamanın üzerinde olmasıdır.

Yeşilirmak Sokağına ilişkin imar planı incelendiğinde yapı adalarında 5 katlı bitişik nizam yapılaşma ve taşıt yolu olarak ise 14 metre yol genişliği öngörülmüştür. Sokakta yaya-taşıt ayrımı bulunmakta olup, kaldırımlar uygun yüzey, yeterli genişlik ve güvenli fiziksel çevre sunacak şekilde oluşturulmuştur. Uygulama imar planında 6.5 metre taşıt izi bırakılmış olmasına rağmen uygulamada tek şerit (yaklaşık 3 metre) yol izi bırakılmıştır. Bu durum sokağın yaya kullanımını açısından uygun olduğunu göstermektedir. Bu kamusal alanda her ne kadar kaldırım rampaları uygulanarak engelli ve bebek arabalı kullanıcılar için yaşanabilir bir mekân sunulmaya çalışılsa da kaldırımda çeşitli engellerin bulunması ve araçların park etmesi kaldırım sürekliliğinde kesintiye sebep olmaktadır. Sokak kullanıcılarına hem çekicilik sunan hem de termal konfor sağlayan bitkisel öğeler ise bu kentsel mekânda imar planında yer almasa da uygulamada sokağa eklenerek yaşanabilir bir sokak oluşturulma noktasında katkı sağlamıştır.

Yeşilirmak Sokağına ilişkin bir diğer olumlu durum ise sokağın her iki cephesinde bulunan yapıların sıralanışı ve düzenidir. Sokağına ilişkin uygulama imar planı kararlarıyla yapılar ve yol hattı için görsel süreklilik sağlanmıştır. Ayrıca imar planı kararlarıyla cephe özellikleri ve kat yükseklikleriyle de birbiriyle uyumlu yapıların oluşturduğu mimari doku bütünlüğü kullanıcıya estetik bir ortam sunmaktadır. Bunun yanında sokakta yer yer konut altı ticaret kullanımlarına ve kamusal alanlara yer verilmesi ve bitişik yapı düzeninde yapılaşmış olmasından dolayı yapıların direk sokaktan cephe alıyor olması nedeniyle sokakta canlı bir kentsel mekân oluşmuştur. Bu durum sokakta yapı içerisinde bulunan insanlar ile sokağı kullanan yayalar arasında etkileşime olanak vermekte ve yapı içerisinden sokağı bakan gözler olması sebebiyle de sokakta kullanıcılar için güvenli ve geçirgenliği yüksek bir kentsel mekân oluşmasına vesile olmaktadır. Ayrıca Yeşilirmak Sokak yapı yüksekliği ve yol genişliği oranı açısından insan ölçeğine uygun bir yapılaşmaya sahiptir.

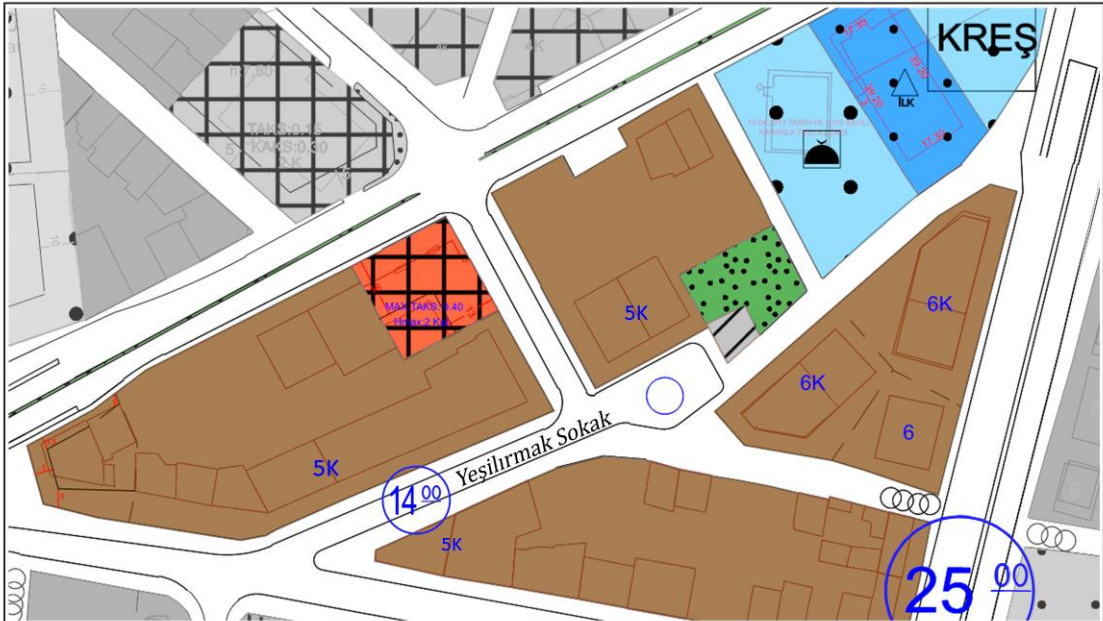
## Yeşilirmak Sokak

İlçe: Selçuklu



## Göstergeler

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hattı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	Toplam Puan
3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	45



Şekil 4.36. Yeşilirmak Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

#### 4.2.4.5. Günalan Sokak

Günalan Sokak, sokak tasarımı göstergelerine göre değerlendirildiğinde 45 puan olarak en yüksek gösterge değerine sahip sokaklardan biri olmuştur (Şekil 4.37). Bu sokak kentin batısında Meram ilçesinde yer almaktadır. Bölgenin işlek caddelerinden olan Yaka Caddesi ile Yeni Meram Caddesi arasında bulunan Günalan Sokak, konumu itibari ile merkeze yaklaşık 4 km uzaklıktadır.

Günalan Sokak, sokak tasarımına ilişkin birçok gösterge açısından yaşanabilir bir mekân sunmaktadır. Sokakta yaya taşıt ayrımının uygun genişlik ve yüzeye sahip kaldırımlarla sağlandığı görülmektedir. Sokağa ilişkin uygulama imar planında öngörülen kaldırım genişliği yürünebilirlik açısından yeterli konforu sunmaktadır. Fakat görme engelli kullanıcılara yönelik yön gösterici yer döşemelerinin tasarıma eklenmemiş olması ve peyzaj unsurlarının kaldırım ortasında yer alması yaya konforu açısından sokağın kullanılabilirliğini düşürmüştür. Sokakta peyzaj öğelerinin sokak boyunca belirli aralıklarla konumlandırılarak termal konforu sağlama ve görsel çekicilik sunması, yayaların yaşanabilirliğine katkı sağlayan unsurlardır. Sokakta bulunan aydınlatma elemanlarının yeterli olduğu görülmüştür.

Günalan Sokağa ilişkin uygulama imar planı kararları doğrultusunda sokağın her iki cephesinde üç katlı ikiz yapılar inşa edilmiştir. Söz konusu yapıların sıralanışı, formu ve düzeni görsel sürekliliğe sahip bir manzara oluşturmaktadır. Uygulama imar planında cephe genişliklerinin kısa olması geçirgenliği de olumlu etkilemiştir. İmar planıyla öngörülen az katlı yapılaşma ve sürekli sokakla etkileşim halinde olma imkânı veren konut tasarımı, sokakta bulunan yapılardaki insanlar ile yayaların etkileşimini güçlendirmektedir. Sokak boyunca yapı adalarına geçişlerin sınırlandırılmadan sağlanmış olması ve sokak seviyesindeki orantı pencereleri ile sokağa bakan gözlerin varlığı kullanıcılar arasındaki bağlantıyı artırdığı gibi güvenliği ve geçirgenliği de olumlu etkilemektedir. Bir diğer olumlu etki ise sokakta öngörülen yapı adası uzunlarının yayalar için rahat erişilebilir bağlantı noktalarına imkân tanınmasıdır. Sokakta bulunan birçok yapı adalarının uzunluğu ve formu yürüme rotalarını kısaltan, çevresindeki sokak, cadde, meydan gibi diğer kamusal alanlara erişimi kolaylaştıran bir yapıdadır. Bu nedenlerden dolayı Günalan Sokağın yaşanabilir bir sokak olduğu söylenebilir.



**Günelan Sokak**

İlçe: Meram

**Göstergeler**

Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hattı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	Toplam Puan
3	5	5	3	3	5	5	5	3	5	3	45



Şekil 4.37. Günelan Sokağının Sokak Tasarımı Değerlendirme Göstergeleri ve İmar Planı

### 4.3. Bölüm Değerlendirmesi

Çalışma kapsamında Konya kent merkezinde incelenen cadde ve sokaklar sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik ilkeleri çerçevesinde oluşturulan sokak tasarımı göstergeleri doğrultusunda incelenmiştir. Çalışmanın bulguları, 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planının kapsamının ve gösterim tekniklerinin sürdürülebilir ve yaşanabilir sokaklar oluşturmak için yeterli olmadığını göstermiştir. Bu durumun temel nedeni uygulama imar planlarında yapı adaları ve yapılaşma koşullarına ilişkin kararlara odaklanılıyor olması ve yapı adaları arasında kalan kamusal arayüzlere ilişkin sadece genişlik kararlarının veriliyor olmasıdır. Örneğin Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinin (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014), Uygulama İmar Planlarına Dair Esaslara ilişkin bölümün 24. maddesinde “*Uygulama imar planlarında yaya ve bisiklet yolları ile bisiklet park yerleri uygulama ilkeleri geliştirilmesi esastır.*” ifadesi bulunmasına rağmen imar planlarında bisiklet yolları hala göz ardı edilmektedir. Bulgular kaldırımlar, bekleme alanları, bisiklet yolu ve taşıt yolu gibi kullanım çeşitliliklerinin ayrımı ve koordinasyonunda imar planlarının yetersiz olduğunu göstermiştir. Bu nedenle sokakların güvenli ve konforuna ilişkin düzenlemeler uygulamaya bırakılmaktadır. Uygulama sürecinde belli bir standardın olmaması ise sokağa ilişkin birçok farklı düzenlemenin oluşmasına neden olmaktadır. Bulgular örneklem sokakların bazı göstergeler açısından yetersiz olmasında en büyük etkenin uygulama aşamasındaki kararlar olduğunu göstermektedir. Planlar mevzuata uygun olarak yapılmakta veya yaptırılmaktadır. Hazırlanan uygulama imar planlarının uygulama sürecinde bir çok aktör yer almaktadır. Bu çerçevede hazırlanan planın başarısı planlama sürecinde doğru kararların üretilmiş olmasının yanında uygulama sürecinin başarısıyla da doğru orantılıdır (Şahin, 2020). Başka bir ifadeyle planlama çalışmalarıyla birlikte kentsel tasarım projeleri üretilmediği, sokak oluşumuna yönelik sadece genel kararlar verildiği için sokaklara ilişkin birçok karar idareye, yani karar vericilerin inisiyatifine bırakılmaktadır.

Çalışma bulguları özellikle düşük sokak tasarımı gösterge değerine sahip cadde ve sokakların tüm kullanıcıların erişebileceği şekilde ve kullanıcıların ihtiyaçlarına göre düzenlenmediğini göstermektedir. Türkiye’de uygulama imar planlarında yaya geçitleri, taşıt hızını düşürücü zemin uygulamaları ve trafik ışıkları gibi tasarım unsurlarına yer verilmemekte ve bu düzenlemeler uygulamaya bırakılmaktadır. Bu durum, söz konusu tasarım düzenlemeleri için belli bir standardın yakalanamamasına neden olmaktadır. Bu sokak unsurlarına ilişkin düzenlemeler ilgili idareye bırakıldığından, kent içinde farklı

idari yapıdaki uygulamaların hatta aynı idari yapı içerisinde de farklı bölgelerde farklı uygulamaların hayata geçirilmesine neden olmaktadır. Benzer şekilde sokak düzenlemeleri için her ne kadar evrensel tasarım ölçütleri standart olsa da engelli, yaşlı ve bebek arabalı kullanıcılar için de belli bir standardın yakalanamadığı görülmektedir. Sokaklarda köşe dönüşlerinde tekerlekli sandalyelilere yardımcı olan rampaların ihmal edilmesi, görme engelli kullanıcılar için yön gösterici yer döşemelerinin uygulanmaması, kullanıcı güzergahı üzerinde erişimi engelleyen sokak unsurlarının bulunması gibi sorunların nedeni de uygulama sürecidir.

Sokak ölçeğinde uygulama imar planlarının etkili olduğu sokak tasarımı göstergelerinden biri insan ölçeğidir. Sokakta insan ölçeğini belirleyen temel ölçüt sokağın cephesini oluşturan yapı yüksekliğinin, yapılar arasında kalan yol genişliğine oranıdır. Uygulama imar planlarında hem yapı yüksekliğine hem de yol genişliğine karar verildiğinden, sokakların insan ölçeğinde olup olmamasında imar planları doğrudan etkilidir. Örnek sokaklar incelendiğinde, sokak tasarımlarının yapı yüksekliği yol genişliği oranı bakımından tutarlı olmadığı tespit edilmiştir. Bu durum kullanıcılar üzerinde klostrofobi (kapalı yerden korkma hissi) veya agorafobi (ortada/açıkta kalma hissi) gibi etkiler oluşturmaktadır. Bulgular yapı yüksekliği yol genişliği oranının doğru kurgulanamamasında imar planı üretim sürecinde insan ölçeği göstergesinin göz ardı edildiğini göstermektedir. Örneğin düşük sokak tasarımı gösterge değerine sahip sokakların genelinde bina cepheler arasındaki boşluğun çok geniş bırakılmış olmasından dolayı insan ölçeğine uygun olmadığı tespit edilmiştir. Ancak sokak tasarımı açısından insan ölçeği sürdürülebilirlik ve yaşanabilirlik açısından önemli bir gösterge olduğundan planlama aşamasında göz önünde bulundurulması gereken bir tasarım ölçütüdür.

Türkiye’de diğer kentlerde olduğu gibi kapalı-güvenlikli siteler Konya’da da giderek hâkim konut üretim modeli haline gelmektedir. Kentlerde kapalı-güvenlikli site oluşumu, kent bütününde parçacı bir planlama anlayışının oluşmasına vesile olmaktadır. Bu süreç sokakların kamusal-yarı kamusal-özel alan ilişkisindeki rolünü de etkilemektedir. Bu tür kapalı-güvenlikli sitelerin arasında kalan sokaklarda kamusal alanla özel alan arasındaki ilişki zayıflamaktadır. Bulgular bu durumun sokakların insanlar için sürdürülebilirliğini ve yaşanabilirliğini etkilediğini göstermektedir. Kentin özellikle bazı bölgelerinde yoğun olarak oluşturulan kapalı-güvenlikli site tarzı yapılaşma biçimi, konutlara erişimi yüksek duvarlarla sınırlandırarak kentsel mekân kullanıcılarıyla (yayalar) ve yapı içerisindeki insanlar arasındaki etkileşimi

sınırlamaktadır. Bu durum geçirgenliğin zayıflamasına ve sokağı kullanan yayaların kendilerini güvende hissetmemelerine neden olmaktadır. Bulgular, uygulama imar planlarıyla verilen yapılaşma kararlarının kapalı-güvenlikli site oluşumunda etkili olduğunu göstermektedir. Bu çerçevede kentlerde yaşanabilir sokak üretebilmek için uygulama imar planlarında kapalı-güvenlikli site oluşumunu destekleyen kararlar yerine sokağı hayatın odağına alan ve yapıların sokakla ilişkisini güçlendirecek tasarımların oluşmasını yönlendiren kararlar üretilmelidir. Bu çerçevede site şeklinde konut bölgeleri oluşturulsa dahi her bir yapının sokaktan cephe almasını zorunlu kılan yasal düzenlemelerde yapılabilir.

Yaşanabilir ve sürdürülebilir bir sokakta önemli tasarım ilkelerinden olan geçirgenlik ve bağlanabilirlik ilkeleriyle yapı adası uzunluğu doğrudan ilişkilidir. İmar planı kararlarında 100 metreden daha uzun yapı adasının oluşturulması sokakların geçirgenliğini ve bağlanabilirliğini zayıflatmaktadır. Çalışma bulguları örnek sokaklarda geçirgenliğin ve bağlanabilirliğin zayıf olmasının temel nedeninin, imar planlarında 100 metreden daha uzun yapı adaları oluşturulmasından kaynaklandığını göstermektedir. Bu durumun temel nedenlerinden biri de karar verme yetkisini elinde tutan idarenin kapalı-güvenlikli site oluşturma arzusudur. Daha yaşanabilir sokaklar için uygulama imar planlarında yapı adalarının uzunluğu 100 metreyi geçmemelidir.

Çalışma kapsamında, imar planlarıyla üretilen sokakların sunduğu fiziksel konforun yanında peyzaj öğeleri ve aydınlatma elemanlarının sağladığı termal konfor, görsel çekicilik, güvenlik ve canlılık gibi göstergeler açısından da incelenmiştir. Çalışma bulguları peyzaj öğeleri ve aydınlatma elemanlarına ilişkin uygulama imar planlarında karar üretilmediğinden, eksikliklerin uygulamadan kaynaklandığını göstermektedir. Sokaklar, her iki cephede bulunan yapıların sıralanışı ve düzeni ile de mimari doku bütünlüğü açısından sunduğu uyum çerçevesinde kullanıcı hafızasında olumlu veya olumsuz yer edinebilmektedir. Tez kapsamında Konya kenti cadde ve sokakları mimari doku bütünlüğü açısından incelendiğinde bazı sokaklarda farklı yüksekliklere sahip binaların bulunduğu ve aynı zamanda bu binaların mimari olarak da birbirinden farklılaştığı görülmüştür. Bu durumun uygulama imar planında genel olarak yapılaşmaya ilişkin yoğunluk, yükseklik ve yapıların yol ile ilişkisini belirleyecek kararların verilebiliyor olmasından kaynaklanmaktadır. Bu çerçevede yaşanabilir ve sürdürülebilir sokaklar üretebilmek için daha detaylı tasarım kararlarının alınmasına olanak veren planlama ve tasarım anlayışının benimsenmesi ve bu doğrultuda da imar mevzuatının tekrar ele alınması gerekmektedir.

## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

En eski insan yerleşim yerlerinden bu yana, kentsel mekanlar, sakinler arasında sosyal etkileşimi sağlamada ve geliştirmede büyük rol oynamıştır. Burada sokaklar, insanların kent içerisinde yapılı çevre ile bağ kurarak sosyalleşmelerini sağlayan kentin en aktif kullanımlı kamusal alanları olarak ön plana çıkmaktadırlar. Pek çok insan sosyallik, görmek, görülmek ve iletişim kurmak için sokaklara gelir. Ancak, sosyal bağlanmanın yanı sıra, insanlar kendilerini kentsel mekânın fiziksel boyutuna da bağlı hissederler. Burada bina cepheleri arasındaki üç boyutlu kamusal alan içinde bulunan tüm unsurların bütünü ifade eden sokak kavramı, sokağın tasarım kalitesi ve görsel etkisini tanımlamak için kullanılmaktadır. Kullanıcıların görsel deneyimleri, insanların etkileşimde bulunduğu bu yerleri büyük ölçüde etkiler ve bu haliyle sokaklar, ulaşım niteliği, sosyalleşme, günlük aktiviteler ve güvenlik gibi konulardaki belirleyiciliği nedeniyle bir topluluğun estetik kalitesini, ekonomik faaliyetini, sağlığını ve sürdürülebilirliğini tanımlamaya yardımcı olurlar. Bu bağlamda sokaklar sadece sosyalleşme yeri değil, aynı zamanda tasarımları ve fiziksel özellikleri ile de sakinleri için hem anlamlı hem de değerli olabilmektedirler. Kentsel dokunun temel unsuru olan sokakların yaşam kalitesi üzerindeki bu etkisine rağmen, Türkiye’deki mevcut planlama mevzuatı özel amaçlı projeler dışında sokak tasarımında yetersiz olup yaşanabilirliği ve sürdürülebilirliği gözeten uygulamalar bakımında eksik kalmaktadır.

Türkiye’de fiziksel doku ve kamusal alanlarının üretiminde mekânsal planlama uygulamalarından olan imar planları, şehirciliği arazi kullanımı kararlarına ve imar hakları dağıtımına indirgemektedir (Çalışkan, 2005). Buna göre geliştirilmeye konu yerleşimlerin fiziksel yapısı, kentin temel imge elemanlarına yönelik herhangi bir öngörüsü olmayan, alt ölçekte ne tür bir doku üretilebileceğine yönelik somut bir ipucu vermeyen ve mekânsal kaliteye yönelik stratejik yaklaşım barındırmayan gelişim planları ile belirlenmektedir. “Uygulama” olarak tanımlanan ve kentsel dokuya morfolojik karakterini verecek asıl çerçeve olan alt ölçek plan şemaları ise parsellerdeki imar haklarını yükseklik, yoğunluk ve çekme mesafesi gibi basit parametrelerle tanımlamakla sınırlıdır. Bu çerçevede üretilen kentsel çevrelerde sokak, bina, yapı adası ve kamusal açık alanlar gibi temel elemanların bütünselliği ne yazık ki sağlanamamakta ve niteliksiz, kimliksiz yaşam alanları üretilmektedir (Günay, 2001). Mevcut planlama mevzuatı genel olarak imar adalarının yapılaşma kararlarını belirlemekte, sokakları ise sadece iki boyutlu genişlik şeklinde tanımlamaktadır. Bu durum, kentlerimizde sokağı

oluşturan kamusal alanların bütüncül tasarımı açısından mevzuatımızın yetersiz olduğunu göstermektedir. Söz konusu yetersizlikten dolayı sokaklar otomobil odaklı tasarlanan mekanlar haline gelmekte ve kamusal alan kavramı gittikçe zayıflamaktadır.

Çalışma bulguları göstermiştir ki sokak ölçeğinde yaşanabilirlik ölçütlerinin, yapılı çevrenin oluşumunu yönlendirmesi gerekmektedir. Bunun yanında kentsel mekânın tasarımında yaşanabilirlik kadar sürdürülebilirlikte önemli bir ölçüttür. Kentsel mekânda sokaklar için sürdürülebilir tasarım, sürdürülebilir şehirlere ulaşmanın yollarından biridir. Ancak çalışma kapsamında incelenen cadde ve sokakların genelinin yaşanabilir ve sürdürülebilir olduğunu söylemek güçtür. Konya kent merkezinde mevcut planlama mevzuatı ile tasarlanmış olan cadde ve sokaklarda yaşanabilir ve sürdürülebilir tasarım ilkelerinin eksik olması bu sokakların kamusallığı düşük mekanlara dönüşmesine neden olmuştur. Bu sorunun temel nedenlerinden biri de kapalı-güvenlikli site şeklindeki yapılaşma şeklinin yaygınlaşmasıdır. Söz konusu site tarzı oluşturulan konut alanları büyük yapı adaları, yüksek katlı yapılar ve yüksek duvarlarla konutlar ile yaya etkileşimini sınırlandırmakta ve bu durum sokak kullanıcıları açısından önemli sorunları da beraberinde getirmektedir. Sokakların her iki tarafında da duvarların yükselmesi, kent sakinlerinin mekân algılarını yitirmelerine ve sokağı kullanırken kendilerini güvensiz hissetmelerine yol açmaktadır. Günümüzde git gide artan bu yapılaşma biçimi ile, kentsel yaşamın bir parçası olan sokaklarda kullanıcı güvenliği azalmakta ve suç oranları artmaktadır.

Kentte sokakların yaşanabilirliğini olumsuz etkileyen bir diğer önemli sorun da bu kentsel mekanların daha çok araç odaklı tasarlanmasıdır. Sokaklar tüm kullanıcılar için rahat ve konforlu bir erişim sağlamak yerine sadece motorlu taşıtların erişimine uygun tasarlanmaktadır. Ancak sokaklar tüm seyahat modlarına tasarım ilkelerine uygun yüzeyde kullanım imkânı sunarak hem güvenliği hem de erişilebilirliği yüksek kentsel mekanlar olmalıdır. Fakat Konya kentinde genel olarak kaldırım ve taşıt yolu entegrasyonu uygun genişlik ve yüzeyle sağlanmadığı için sokaklar kullanıcılara konforlu ve güvenli bir kullanım alanı sunulamamaktadır. Çalışmada Konya kent merkezinde bulunan cadde ve sokakların bazılarında yol genişlikleri oldukça geniş planlandığı halde yaya ve diğer tüm kullanıcılara yönelik bekleme alanları, uygun erişim kanalları (yaya yolu, bisiklet yolu vs.) ve yaya geçitleri sağlanmamıştır.

Konya kent merkezinde bulunan cadde ve sokaklarda, kentsel mekânı oluşturan yapıların okunabilirliği, imgenelenebilirliği, kullanım çeşitliliği, uyum ve estetik düzeninin yetersiz olması diğer önemli sorunlardır. İmar planlarıyla üretilen sokaklar,

yaşanabilir sokağa ilişkin kriterlere sahip olmadığı için kullanıcının mekânda geçirdiği vaktin kalitesi de düşmektedir. Sokaklarda bulunan tasarım elemanları kullanıcılar üzerinde fiziksel konfor sağladığı kadar diğer görsel sokak unsurları ile de genel konfor deneyimini kullanıcılarına sunmalıdır. Fakat çalışma kapsamında değerlendirilen bazı örneklem alanlarında, bitkisel öğelerin sağladığı termal konfor; aydınlatma öğeleri ile sağlanan güvenlik, erişilebilirlik, algılanabilirlik; sokak cephesini oluşturan her iki taraftaki yapıların gerek yüksekliği ile gerekse mimari doku özellikleri ile uyum ve ahengi gözetilmeden kentsel tasarımlar yapılmış olup bu sokakların kent belleğinde kazandığı anlam ve hisler bu doğrultuda olumsuz etkilenmektedir.

Özetle araştırma yaşanabilirliği yüksek sokakların kullanıcılarının en doğal hakkı olduğunu ve kamusal mekân olarak kenti oluşturan sokakların sürdürülebilir ve yaşanabilir kentler sağlamada ana bileşen olduğunu ortaya koymaktadır. Bu doğrultuda Konya kent merkezinde 630 cadde ve sokak üzerinde yapılan analizler ve analiz bulguları göstermektedir ki yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik sokak üretme noktasında uygulama imar planlarının kabiliyetleri sınırlıdır. Çalışma kapsamında elde edilen bulgular yaşanabilir ve sürdürülebilir sokak tasarımına ilişkin literatür kapsamında değerlendirilmiş ve çözüm önerilerinde bulunulmuştur. Bu bağlamda, sokakların insanların tercihleri ve kültürel kodları ile uyumlu, yaşam kalitesi yüksek kentsel mekanlar haline gelmesine yönelik geliştirilen öneriler aşağıda sıralanmaktadır.

- Konya kentinde otomobil odaklı politikaların hâkim olması, imar planlarıyla oluşturulan yolların yaşanabilirliği yüksek sokaklara dönüşmesini zorlaştırmaktadır. Bu çerçevede yaşanabilir ve sürdürülebilir sokak oluşturmak için daha kalıcı ve çözüm odaklı politikaların hayata geçirilmesi gerekmektedir.
- Kentte politikalar geliştirilirken insan ve yapılı çevrenin karşılıklı ilişkisi göz önünde bulundurularak, sokakları oluşturan unsurlar dikkate alınmalıdır.
- Kentin bütününde tüm karar verme yetkisine sahip idarelerin ortak çalışmasıyla sürdürülebilir sokak tasarımına ilişkin politikalar ve uygulamaya yönelik kararların alındığı bir tasarım ve uygulama rehberi oluşturulmalıdır.
- Uygulama imar planları, kentsel mekânın tasarımına ilişkin daha detaylı kararların alınabilmesine olanak verecek şekilde üretilmelidir.
- Evrensel tasarım kriterleri uygulama imar planlarında ifade edilebilir hale getirilmelidir.

- Kentte bulunan sokaklar toplumun her yaş ve grubunun ihtiyaç ve taleplerine cevap verecek nitelikte tasarlanmalı ve geliştirilmelidir. Bu çerçevede sokaklar katılımcı bir süreçle üretilmelidir.
- Kentte sürdürülebilir bir yaklaşımla daha kompakt mahalleler oluşturulmalıdır. Bu da ancak çeşitli ulaşım seçeneklerinin sunulması ve erişilebilirliğin sağlanması ile mümkün olacaktır.
- Kentte bulunan cadde ve sokakların başarılı bir niteliğe kavuşması için yapılar ve diğer sokak unsurlarının ölçü, biçim, renk, doku gibi estetiklik sağlayan tasarım öğelerinin vurgulanması ve temel kullanıcı davranışına yanıt verecek şekilde planlanması gerekmektedir.
- İdareler sokak tasarımlarını uyguladıktan sonra bu kentsel mekanların yaşanabilirlik ve sürdürülebilirlik açısından performanslarının değerlendirilmesi ve iyileştirilmesini takip etmelidir. Bu çerçevede tamamlanmış sokak projeler halk sağlığı ve güvenliği, yaşam kalitesi, çevresel ve ekonomik sürdürülebilirlik gibi daha kapsamlı hedef ve politikalar kapsamında değerlendirilmelidir.
- Her ölçüt, her sokak projesi veya her durum için geçerli olmamaktadır. Bu nedenle yerle özgü ölçütler belirlenmelidir.

İmar Kanunu'nun Resmî Gazetede yayımlanmasından sonra yaklaşık kırk yıl geçmiştir. Bu süreçte ihtiyaçlar, beklentiler, teknoloji, iklim gibi insan hayatını etkileyen birçok unsur değişmiştir. Bu çerçevede daha sürdürülebilir ve yaşanabilir kentsel mekanlar üretilmesine olanak sağlayacak şekilde, yukarıda vurgulanan önerilerle birlikte yapılmış diğer bilimsel çalışmalar doğrultusunda, İmar Kanunu tekrar ele alınarak, insanların günümüz ve gelecek ihtiyaçlarını karşılar seviyeye getirilmesi gerekmektedir.



**KAYNAKLAR**

- Abass, Z. İ., & Tucker, R. (2020). Talk on the street: The impact of good streetscape design on neighbourhood experience in low-density suburbs. *Housing, Theory and Society*, 1-24.
- Addas, A., & Alserayhi, G. (2020). Approaches to improve streetscape design in Saudi Arabia. *Current Urban Studies*, 8(2), 253-264.
- Ahmed, N., El-Halafawy, A., & Amin, A. (2019). A Critical Review of Urban Livability. *European Journal of Sustainable Development*, 8(1), 165-182.
- Alberti, L. (1992). *De re aedificatoria*. Ediciones Akal.
- Aldred, R., & Croft, J. (2019). Evaluating active travel and health economic impacts of small streetscape schemes: an exploratory study in London. *Journal of Transport & Health*, 12, 86-96.
- Alexander, C., Ishikawa, S., & Silverstein, M. (1977). *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. USA: Oxford University Press.
- Al-Thani, S., Amato, A., Koç, M., & Al-Ghamdi, S. (tarih yok). Urban sustainability and livability: An analysis of Doha's urban-form and possible mitigation strategies. *Sustainability*, 11(3), 786.
- Appleyard, D. (1980). Livable streets: protected neighborhoods? The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science, 451(1), 106-117.
- Asgarzadeh, M., Lusk, A., Koga, T., & Hirate, K. (2012). Measuring oppressiveness of streetscapes. *Landscape and Urban Planning*, 107(1), 1-11.
- Ashihara, Yoshinobu. (1979) *The Aesthetic Townscape*, Cambridge, Massachusetts and London: The MIT Press.
- Baba, G. (2016). Belediyelerin İmar Konusunda Yetki ve Görevleri. *İstanbul Aydın Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2(1), 173-194.
- Batty, M. (2001). Exploring isovist fields: space and shape in architectural and urban morphology. *Environment and planning B: Planning and Design*, 28(1), 123-150.
- Banister, D. (2005). *Unsustainable transport: city transport in the new century*. Routledge.
- Benedikt, M. (1979). To take hold of space: isovists and isovist fields. *Environment and Planning B: Planning and design*, 6(1), 47-65.
- Bently, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S., & Smith, G. (1985). *Responsive environments*. London: Elsevier.

- Bevan, T., Sklenar, O., McKenzie, J., & Derry, W. (2007). Sustainable urban street design and assessment. *In 3rd Urban Street Symposium, Vol. 6.*
- Bisiklet Yolları Yönetmeliği. (2019, Aralık 12). (30976). Resmi Gazete.
- Boldt, M., Weiss, R., & Rıseman, E. (1989). Token-based extraction of straight lines. *IEEE Transactions on Systems, Man and Cybernetics, 19(6)*, 1581-1594.
- Brownson, R., Hoehner, C., Day, K., Forsyth, A., & Sallis, J. (2009). Measuring the built environment for physical activity: state of the science. *American journal of preventive medicine, 36(4)*.
- Can, A., & Doğan, M. (2015). *Bir Şehir Kurmak, Turgut Cansever'le Konuşmalar*. İstanbul: Klasik Yayınları. (Can & Doğan, 2015)
- Clifton, K., Smith, A., & Rodriguez, D. (2007). The development and testing of an audit for the pedestrian environment. *Landscape and urban planning, 80(1-2)*, 95-110.
- Corbusier, L. (1996). A Contemporary City. *The City Reader* (s. 368-375). içinde London: Routledge.
- Cowan, N. (2005). Understanding Intelligence: A Summary and an Adjustable-Attention Hypothesis.
- Cullen, G. (1971). *The Concise Townscape*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Cullen, G. (1986). A tale of two cities. *The architectural review, 179(1072)*, 47-52.
- Çalışkan, O. (2005). Doç. Dr. Baykan Günay ile Söyleşi: "Şehre biçim verme sanatı ya da düşüncede devrim...". *Planlama 2005(3)*, 6-19.
- Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2021, Aralık). Meram Kentsel Tasarım Rehberi. I. (E. P. Şti., Derleyici)
- Çınar, S., & Çetindağ, K. (2009). Görsel Algılamada Işık ve Renk Faktörü: Sultanahmet Meydanı ve Çevresi Örneği. *Journal of the Faculty of Forestry Istanbul University, 59(2)*, 103-123.
- Çolak, N. İ., & Öngören, G. (2011). İmar planları, imar uygulamaları ve iptal davaları. İmar Hukuku. İstanbul: Öngören Hukuk Yayınları.
- Douglas, M., Watkins, S., Gorman, D., & Higgins, M. (2011). Are cars the new tobacco? *Journal of Public Health, 33(2)*, 160-169.
- Dover, V., & Massengale, J. (2013). Street design: the secret to great cities and towns. John Wiley & Sons.
- Dumbaugh, E. (2005). Safe streets, livable streets. *Journal of the American Planning Association, 71(3)*, 283-300.

- Enstitüsü, T. (1990, Şubat 15). Şhiriçi yolları-Yaya kaldırımı boyutlandırma ve yapım esasları.
- Ewing, R., Handy, S., Brownson, R., Clemente, O., & Winston, E. (2006). Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Physical Activity and Health*, 3(1), 223-240.
- Fisher, G., Dafna, & Wagner, I. (2003). Spatial openness as a practical metric for evaluating built-up environments. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 30(1), 37-49.
- Forsyth, A., Krizek, K., & Rodriguez, D. (2009). Non-motorized travel research and contemporary planning initiatives. *Progress in Planning*, 71(4), 170-183.
- Frank, L. (2010). Streetscape Design: Perceptions of Good Design and Determinants of Social Interaction. (Master's thesis, University of Waterloo).
- Gazete, R. (2006, 07 31). Adres ve Numaralamaya İlişkin Yönetmelik. (26245).
- Giap, T., Thye, W., & Aw, G. (2014). A new approach to measuring the liveability of cities: the Global Liveable Cities Index. *World Review of Science, Technology and Sustainable Development*, 11(2), 176-196.
- Global Designing Cities Initiative, & N. (Dü.). (2016). *Global street design guide*. Island Press.
- Günay, B. (2001). Tasarım İmara Karşı. *Planlama 2001*, 1-2, sf. 31-44.
- Hall, P. (2002). *Cities of tomorrow (3rd ed.)*. Malden: MA: Blackwell Publishing.
- Hall, P., Gracey, H., Drewett, R., & Thomas, R. (1973). The Containment of Urban England.
- Harun, N., & Nashar, A. (2017). Developing a framework for streetscape design to promote walkability in Malaysian campus. *Advanced Science Letters*, 23(4), 2761-2765.
- Harvey, C. (2014). *Measuring Streetscape Design for Livability Using*.
- Harvey, C., & Aultman-Hall, L. (2016). Measuring urban streetscapes for livability: A review of approaches. *The Professional Geographer*, 68(1), 149-158.
- Harvey, C., Aultman-Hall, L., Hurley, S. E., & Troy, A. (2015). Effects of skeletal streetscape design on perceived safety. *Landscape and Urban Planning*, 142, 18-28.
- Howard, E. (1902). *Garden city of tomorrow*. London: Passim.

- İmar Kanunu. (1985, 05 03). *İmar Kanunu*. Ankara: Resmî Gazete (Sayı: 18749).  
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.3194.pdf>
- Jacobs, J. (1961). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*. Metis Yayınları.
- Jacobs, A. (1993). Great streets. *Access Magazine*, 1(3), 23-27.
- Junwei, H., & Liang, D. (2016). Quantitative indexes of streetscape visual evaluation and validity analysis. *Journal of Landscape Research*, 8(3), 9-12.
- Kennedy, R., & Buys, L. (2010). Dimensions of liveability: a tool for sustainable cities. In Proceedings of SB10mad Sustainable Building Conference.
- Kılınçaslan, T., Elker, C., & Sutcliffe, E. B. (2012). *Kentsel ulaşım: Ulaşım sistemi-Toplu taşıma-Planlama-politikalar*. Ninova.
- Klemm, W., Heusinkveld, B., Lenzholzer, S., & van Hove, B. (2015). Street greenery and its physical and psychological impact on thermal comfort. *Landscape and Urban Planning*, 138, 87-98.
- Kostof, S. (1991). *The city shaped: Urban patterns and meanings through history*.
- Körmeçli, P. (2022). Çankırı İstiklal Yolu Parkı'nın Görünürlük Grafik. *Artium*, 10(1), 1-11.
- Kropf, K. (1996). Urban tissue and the character of towns. *Urban Design International*, 247-263.
- Kumbaracıbaşı, C. (1991). Çevre Kirlenmesinin Üçüncü Boyutu: Görsel Kirlenme. Ankara: BÜ Güzel Sanatlar Fak.
- Kuntay, O. (2008). *Yaya Mekânı*. Ankara: Gazi Üniversitesi Vakfı: İlke Yayınevi.
- Levy, S., & Dweck, C. (1998). The impact of children's static vs. dynamic conceptions of people on stereotype formation. Manuscript submitted for publication.
- Lombard, J., Martinez, F., Mason, C., Szapocznik, J., Gorman-Smith, D., & Plater-Zyberk, E. (2000). University of Miami Built Environment Coding System Manual (UMBECS).
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, MA, USA: Joint Center for Urban Studies.
- Mahmoudi, M., Ahmad, F., & Abbasi, B. (2015). Livable streets: The effects of physical problems on the quality and livability of Kuala Lumpur streets. *Cities*, 43, 104-114.
- Marans, R. (2007). Kentsel yaşam kalitesinin ölçülmesi. *Mimarlık Dergisi*, 335, 28-35.

- Marceau, C., Bradbury, A., Hickman, R., & Hamilton-Baillie, B. (2007). Designs for life: learning from best practice streetscape design. *In Proceedings of the European Transport Conference (ETC)*.
- Marcus, C., & Francis, C. (1998). *People places: design guidelines for urban open space*. John Wiley & Sons.
- Mazumdar, S. (2007). Kentsel yaşam kalitesi ve yer duygusu. *Mimarlık Dergisi*, 335, 32-36.
- Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği. (2014). *Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği*. Ankara: Resmî Gazete (Sayı: 29030). <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/06/20140614-2.htm>
- Meetiyyagoda, L., & Munasinghe, J. (2016). Towards great streets: an empirical approach to study a streetscape. *Bhumi. the Planning Research Journal*, 1(2), 34-49.
- Mooney, G. (1998). CHANGING PLACES. *Images of the Street: Planning, Identity, and Control in Public Space* (s. 31). İçinde
- Naderi, J. (2003). Landscape design in clear zone: Effect of landscape variables on pedestrian health and driver safety. *Transportation Research Record*, 1(1851), 119-130.
- Nasar, J. (1998). The evaluative image of the city.
- National Research Council. (2002). *Community and quality of life: Data needs for informed decision making*. National Academies Press.
- Öztürk, D., & Kılıç, F. (2013). İmar Planlama İş Sürecinin TUCBS Kapsamında Yapılandırılması. *Harita Dergisi*, 79(150), 35-47.
- Rashid, M. (2011). *Liveability and sustainable design in higher density inner urban housing in Sydney*. Doctoral dissertation, University of New South Wales.
- Ratti, C., & Richens, P. (1999). Urban texture analysis with image processing techniques. *In Computers in Building* (s. 49-64). içinde Boston: Springer.
- Ratti, C., & Richens, P. (2004). Raster analysis of urban form. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31(2), 297-309.
- Rehan, R. (2013). Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design. *HBRC Journal*, 9(2), 173-186.
- Salihoğlu, T. (2012). *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. (M. Ersoy, Derleyici) İstanbul: Ninova Yayıncılık Tic. Ltd. Şti.

- Sallis, J., Cain, K., Conway, T., Gavand, K., Millstein, R., Geremia, C., . . . King, A. (2015). Peer reviewed: Is Your Neighborhood Designed to Support. *Preventing chronic disease*, 12.
- Sarradin, F., Siret, D., Couprie, M., & Teller, J. (2007). Comparing sky shape skeletons for the analysis of visual dynamics along routes. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34(5), 840-857.
- Southworth, M. (2003). Measuring the liveable city. *Built Environment (1978-)*, 343-354.
- Spokane, A., Lombard, J., Martinez, F., Mason, C., Gorman-Smith, D., Plater-Zyberk, E., . . . Szapocznik, J. (2007). Identifying streetscape features significant to well-being. *Architectural Science Review*, 50(3), 234-245.
- Spreiregen, P. (1965). *Urban Design: The Architecture of Town and Cities*.
- Şentürer, A. (1995). *Mimaride estetik olgusu*. İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.
- Şolt, H. B. (2018). Kentsel Yaşanabilirlik Kavramı ve Sosyo Ekonomik Gelişmişlik. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 5(6), 71-85.
- Tekel, A., & Özalp, Y. (2016). Mekanın Fiziksel ve Algısal Niteliğinin Yürünebilirliğe ve Mekanda Yürümeden Duyulan Memnuniyete Etkisi: Ankara Atatürk Bulvarı Örneği. *TMMOB Şehir Plancıları Odası Planlama Dergisi*, 26(1), 40-50.
- Teller, J. (2003). A spherical metric for the field-oriented analysis of complex urban open spaces. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 30(3), 339-356.
- Tibbalds, F. (1992). *Making people for friendly town - Improving the public environment in town and*.
- Torunoğlu, E. (2005). Sürdürülebilir Kalkınma Paradigması Üzerine Ön Notlar. *Tübitak Vizyon*, 2023.
- Tucker, C., Ostwald, M. J., Chalup, S. K., & Marshall, J. (2005). A method for the visual analysis of the streetscape. *University of Newcastle*, 519-529.
- Tucker, C., Ostwald, M., & Chalup, S. (2004). A method for the visual analysis of streetscape character using digital image processing. *In Contexts of Architecture: Proceedings of the 38th Annual Conference of the Architectural Science Association ANZAScA and the International Building Performance Simulation Association, Launceston* (s. 134-140). Tasmania: Australia and New Zealand Architectural Science Association .
- Tugnutt, A., & Robertson, M. (1987). *Making Townscape: A contextual approach to building in an urban setting*.
- Turgut, H. (2007). *Kentsel yaşam kalitesi: kuram, politika ve uygulamalar*.

Wheeler, S. (2013). *Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities*. Routledge.

Yalçın, F., & Can, A. (2016). Kentsel Sürdürülebilirlik Kavramının Arka Planı ve Bağlamı. *Kentsel Yaşam ve Sürdürülebilirlik*, 11(15), 17-50.






Yin, L. (2017). Street level urban design qualities for walkability: Combining 2D and 3D GIS measures. *Computers, Environment and Urban Systems*, 64, 288-296.








**EKLER****EK-1 Caddelere İlişkin Sokak Tasarımı Gösterge Değerleri Tablosu**








**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
1	Gazze Caddesi		5	1	5	3	3	5	5	0	3	5	1	36
2	Meram Fen Lisesi Caddesi		5	0	5	5	3	5	5	5	3	1	3	40
3	Balaban Caddesi		3	0	5	3	1	0	5	3	3	5	5	33
4	Yorgancı Caddesi		5	0	5	3	3	0	5	5	1	1	3	31
5	Küçük Kumköprü Caddesi - A		5	5	3	3	1	0	3	5	1	5	3	34

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
6	Balçelebi Sokak		5	5	1	3	1	0	3	5	3	3	3	32
7	Dr. Ahmet Özcan Caddesi - A		5	5	5	3	3	0	5	5	3	5	3	42
8	Şehit Göksel Doğan Caddesi		5	0	5	1	3	5	5	0	5	5	1	35
9	Çeçenistan Caddesi		5	1	5	1	3	5	5	0	1	5	3	34
10	Kovanagzı Caddesi		5	0	5	3	3	0	3	5	3	1	1	29


**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
11	Menzil Caddesi		3	5	5	3	1	0	5	5	3	3	3	36
12	Şehit M.Fatih Safirürk Caddesi		5	3	5	3	1	5	1	3	3	1	1	31
13	Ahmet Güzel Caddesi		3	0	5	1	1	0	5	5	3	1	3	27
14	Fetih Caddesi - A		5	5	5	3	3	0	5	5	3	5	1	40
15	Milfiller Caddesi		5	5	3	3	1	0	5	5	3	5	1	36


**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
16	Karaman Caddesi - A		3	5	3	1	3	5	5	3	3	5	3	39
17	Pirabi Caddesi		5	5	5	1	3	0	3	3	3	5	3	36
18	Burhan Dede Caddesi		5	5	5	3	3	5	5	5	5	5	3	49
19	Eski Meram Caddesi		5	5	5	3	1	5	3	5	3	3	3	41
20	Üçler Caddesi		5	3	5	3	3	5	3	3	3	5	3	41






**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
21	Dr. Ahmet Özcan Caddesi - B		5	5	5	3	3	0	3	5	3	5	3	40
22	Cemil Çiçek Caddesi		5	5	5	3	1	0	3	5	3	3	3	36
23	Baruthane Caddesi		3	0	5	5	1	5	3	3	3	1	1	30
24	Yeni Elektrik Santral Caddesi		5	0	3	3	3	5	5	5	1	1	1	32
25	Şehir Caddesi		5	5	5	3	3	5	5	5	1	1	3	41






**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
26	Küçük Kumköprü Caddesi - B		5	5	5	3	3	0	1	5	3	5	3	38
27	Aşkan Caddesi		3	3	3	3	1	5	5	5	1	5	3	37
28	Çimenlik Caddesi		3	5	5	3	3	0	5	3	3	5	3	38
29	Evliya Çelebi Caddesi		5	5	5	5	3	0	5	5	3	5	3	44
30	Yavuz Selim Caddesi		5	0	5	3	3	5	5	0	5	5	1	37

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**


No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
31	Yeni Meram Caddesi		5	5	3	3	3	0	5	5	3	5	3	40
32	Melikşah Caddesi		3	5	5	5	1	5	5	5	3	3	1	41
33	Kökpınar Caddesi - A		5	5	1	1	3	5	3	5	3	1	3	35
34	Fetih Caddesi - B		5	5	5	5	1	0	3	5	3	5	3	40
35	Sedirler Caddesi		5	5	1	3	1	0	5	5	3	3	3	34

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
36	Ovaloğlu Caddesi		3	1	1	1	1	5	5	3	3	5	3	31
37	Fatih Caddesi		5	0	5	1	3	5	5	0	3	5	3	35
38	Kökpınar Caddesi - B		3	5	5	3	1	5	1	5	3	1	3	35
39	Şeyh Ülema Recep Ağa Caddesi - B		5	5	5	3	3	0	5	3	5	5	3	42
40	Keçeciler Caddesi - A		3	0	3	3	1	0	5	0	5	5	1	26








**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açıkl/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
41	Araplar Caddesi - A		3	1	5	5	1	5	5	5	3	5	5	43
42	Hocacihan Tekke Caddesi		5	0	5	1	5	0	5	0	3	5	1	30
43	Şehit Ömer Halis Demir Caddesi		5	3	5	5	3	5	5	3	1	5	3	43
44	Hacı Hasanbaşı Caddesi		3	3	5	3	1	3	1	3	3	5	3	33
45	Cihan Caddesi		5	0	5	1	3	0	3	5	3	1	3	29

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
46	Karakayış Caddesi - A		5	0	5	3	1	0	5	3	3	3	3	31
47	Hicaz Caddesi		5	3	3	3	3	0	3	2	3	5	1	31
48	Eski Sille Caddesi		5	0	3	1	5	5	1	0	5	5	1	31
49	Şair Seyfi Caddesi		5	3	5	3	3	0	5	3	1	5	3	36
50	Kerkük Caddesi		5	5	5	3	3	0	5	5	5	5	3	44

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
51	Araplar Caddesi - B		5	5	3	1	1	5	5	5	3	5	5	43
52	Rauf Denktaş Caddesi		5	5	5	3	3	5	3	5	3	5	3	45
53	Adakale Caddesi		5	0	5	3	3	0	5	1	5	5	3	35
54	Sille Caddesi		5	5	5	3	3	5	3	5	1	5	3	43
55	Saray Caddesi		5	0	3	1	3	0	3	0	3	5	5	28

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
56	Kırbaşı Caddesi		3	0	3	1	3	0	5	0	3	5	3	26
57	Yeğenoğlu Caddesi		3	5	5	5	3	0	5	5	3	5	3	42
58	Başak Caddesi		5	5	5	5	3	0	5	5	1	5	3	42
59	Manas Caddesi		5	5	3	3	1	0	5	3	3	5	3	36
60	Alemdar Caddesi - A		5	0	5	1	3	0	5	3	3	3	1	29

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
61	Anadolu Caddesi		5	0	5	3	3	0	5	3	3	5	3	35
62	Karakayış Caddesi - B		5	0	5	5	1	0	1	0	3	5	3	28
63	Keçeçiler Caddesi - B		5	5	5	1	1	0	5	5	3	3	3	36
64	Şehit Ahmet Caddesi		5	0	3	1	3	0	5	3	3	5	3	31
65	Mesnevi Caddesi		3	0	5	1	1	0	5	5	3	3	5	31

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
66	Cevher Dudayev Caddesi		3	3	5	3	3	0	5	0	3	5	3	33
67	Hadimi Caddesi		5	5	5	3	3	5	5	5	3	3	3	45
68	Zembilli Caddesi		5	5	5	5	3	0	5	5	3	1	3	40
69	Gözde Caddesi		5	5	5	5	3	5	5	5	3	5	3	49
70	Ataseven Caddesi		5	0	5	5	3	0	3	0	5	5	3	34

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
71	Gürkan Caddesi		3	5	3	5	3	5	5	5	5	5	5	49
72	Tuzdeve Yolu Caddesi		3	5	5	3	1	0	5	5	3	5	3	38
73	Yeni Sille Caddesi		5	5	5	3	3	0	1	5	3	5	3	38
74	Kolukısa Caddesi		5	0	1	1	3	5	5	3	1	3	3	30
75	Fahri Efendi Caddesi -A		3	1	3	3	1	0	5	3	3	3	1	26

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
76	Demirhan Caddesi		5	1	5	3	1	0	1	0	3	5	3	27
77	Mehmet Vehbi Efendi Caddesi		5	1	3	3	3	0	5	5	3	1	1	30
78	Alemdar Caddesi - B		5	5	3	3	1	0	3	5	3	3	1	32
79	Karibbel Caddesi		5	1	5	5	3	5	5	5	3	1	5	43
80	Yunus Emre Caddesi		5	1	3	1	3	5	5	3	3	3	3	35








**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
81	Ziya Ülhak Caddesi		5	5	5	3	3	0	5	5	3	5	3	42
82	Fahri Efendi Caddesi - B		5	1	3	1	3	0	1	3	5	1	3	26
83	Gaziveren Caddesi		5	5	5	3	3	0	3	5	5	5	3	42
84	Güzeldere Caddesi		5	5	5	3	3	0	3	5	3	3	3	38
85	Mimar Sinan Caddesi		5	5	3	3	3	5	5	5	1	1	3	39






**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
86	Mevsim Caddesi		5	0	3	3	3	0	5	5	3	5	3	35
87	Bağdaş Caddesi		3	5	5	3	3	0	5	5	3	5	3	40
88	Cumhuriyet Caddesi		3	5	3	3	3	5	3	5	3	3	5	41
89	Edipoğlu Caddesi		3	3	5	3	3	0	5	3	5	5	3	38
90	Osman Sultan Caddesi		3	1	3	1	1	0	3	5	3	3	3	26






**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
91	Hat Caddesi		5	0	3	5	3	0	5	3	5	3	1	33
92	Mehtap Caddesi		5	3	5	1	3	0	5	5	5	1	3	36
93	Somuncubaba Caddesi		5	5	3	1	3	5	5	5	3	1	3	39
94	Melişah Caddesi		5	3	5	1	3	5	5	5	5	1	1	39
95	İsmail Kaya Caddesi		3	0	5	3	1	0	3	5	3	3	3	29






**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
96	Sarayburnu Caddesi		5	5	5	5	3	0	5	5	3	3	3	42
97	Altunyıldız Caddesi		3	5	5	3	3	5	1	5	5	1	5	41
98	Selcen Hatun Caddesi		5	5	1	1	3	5	5	5	3	3	3	39
99	Revân Caddesi		5	0	3	1	3	5	1	5	3	1	5	32
100	Gazi Caddesi		5	5	3	3	3	5	5	5	5	1	3	43

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
101	Dilara Caddesi		3	5	1	3	1	0	3	5	5	1	3	30
102	Erenkaya Caddesi		5	5	5	3	3	0	3	5	5	3	3	40
103	Taçmahal Caddesi - A		5	5	5	3	3	0	3	5	3	3	1	36
104	Veysel Karani Caddesi		5	3	5	3	3	0	5	3	3	5	3	38
105	İlahiyat Caddesi		5	0	5	5	3	5	3	5	3	1	5	40

**EK-1 Çalışma Alanını Oluşturan Caddelerin Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
106	Şehit Ali Vastfi Güney Caddesi		3	5	5	1	3	0	5	5	3	1	1	32
107	Dr. Sıddık Özmerzifonlu Caddesi		5	5	5	5	3	0	3	5	3	5	3	42
108	Kahramanlar Caddesi		5	5	5	1	3	0	5	5	1	3	3	36
109	Fahriüddin Razi Caddesi		5	3	3	1	3	5	5	5	1	5	3	39
110	Coşandere Caddesi		3	0	5	3	3	0	5	3	3	3	1	29







**EK-2 Sokaklara İlişkin Sokak Tasarımı Gösterge Değerleri Tablosu**








**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
1	Şehit Erkan Kaçar Sokak		3	5	5	1	3	5	5	5	3	1	3	39
2	Babacan Sokak		5	1	1	1	3	5	5	3	5	5	3	37
3	Nefer Sokak		5	0	5	1	1	5	5	5	3	1	3	34
4	Bölitim Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	3	5	40
5	Gürççek Sokak		3	0	5	3	3	5	5	5	5	3	3	40






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
6	Elçibey Sokak - A		3	0	5	3	1	5	3	5	1	1	3	30
7	Zerafet Sokak		1	5	0	3	1	5	5	5	3	1	1	30
8	Uhud Sokak		1	5	0	3	1	5	5	5	3	1	1	30
9	Cankardeşler Sokak - A		5	0	5	3	3	5	5	5	5	1	3	40
10	Tanzim Sokak		3	5	3	3	1	5	1	5	3	1	3	33






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
11	Agabey Sokak		3	3	0	5	3	5	5	5	1	1	3	34
12	Tinat Sokak		5	5	0	1	3	5	5	5	3	1	5	38
13	Tasvir Sokak		5	0	5	1	1	5	5	3	1	1	5	32
14	Kazanbendi Sokak		5	1	1	5	3	5	5	5	3	1	1	35
15	Özduman Sokak		5	0	0	3	3	5	5	5	1	1	3	31

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
16	Tüybek Sokak		1	0	5	1	1	5	5	5	3	1	3	30
17	Doğanhisar Sokak		3	0	5	3	1	5	5	3	1	3	3	32
18	Başılmal Sokak		5	0	3	1	1	5	5	5	3	1	3	32
19	Akçayılar Sokak		5	0	5	3	1	5	5	5	5	1	5	40
20	İşıkköy Sokak		3	0	5	1	1	0	5	5	5	1	3	29

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
21	Özbal Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	5	1	3	38
22	Küçükhasan Sokak		3	0	3	1	1	5	5	5	3	1	3	30
23	Sarı Cami Sokak		1	0	5	5	1	0	5	3	3	1	3	27
24	Ersoy Sokak		1	0	3	5	1	5	5	5	1	1	3	30
25	Selver Sokak		1	5	3	5	1	5	5	5	1	1	5	37

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
26	Özütoprak Sokak		3	0	5	3	1	5	5	5	1	1	3	32
27	Pülümür Sokak		5	0	5	3	3	5	5	3	3	1	3	36
28	Elmadag Sokak		5	0	5	3	3	5	5	3	3	1	1	34
29	Bathhan Sokak		5	0	3	1	3	5	3	0	3	5	3	31
30	Hadım Sokak		3	0	5	1	1	0	3	3	3	3	1	23

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
31	Şuhudi Mehmet Sokak		5	5	5	3	1	5	5	5	3	3	3	43
32	Talikhizade Sokak		5	5	5	3	3	5	5	5	3	1	3	43
33	Çağlayan Sokak		3	5	5	3	1	5	5	3	1	1	3	35
34	Acısu Sokak		5	3	1	1	1	5	5	5	3	3	3	35
35	Gökçeşme Sokak		3	0	5	5	3	0	5	5	1	3	3	33

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**





No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
36	Yahşi Halife Sokak		5	0	5	1	3	5	5	3	1	1	5	34
37	Karacihan Cami Sokak		3	0	5	1	1	5	5	3	1	1	1	26
38	Kızılırmak Sokak		3	5	3	1	1	5	5	5	3	1	1	33
39	Boztepe Sokak		5	0	5	1	1	5	3	0	5	1	1	27
40	Gazdeposu Sokak		3	3	3	1	3	0	5	3	3	5	3	32



**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
41	Ahmetli Sokak		3	0	3	3	1	5	1	5	3	3	3	30
42	Mehmet Akif Bey Sokak		5	0	5	3	3	0	3	0	1	5	3	28
43	Handan Sokak		5	5	1	3	3	5	5	5	1	1	3	37
44	Şair Atıfı Sokak		5	0	3	1	3	5	5	0	3	1	3	29
45	Söğütü Sokak		5	5	5	1	3	5	5	5	3	5	3	45






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
46	Camiçi Sokak		5	3	5	1	3	0	1	5	5	3	3	34
47	Bağlık Sokak		1	0	5	5	1	5	3	3	3	1	3	30
48	Civiloğlu Sokak		3	0	3	1	3	5	5	5	3	1	3	32
49	Şair Ceylani Sokak		5	0	5	1	3	5	3	5	3	1	1	32
50	Hasan Basri Sokak		5	5	3	1	3	5	5	5	3	3	5	43






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler										Toplam Puan	
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)		Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı
51	Şehit Fatih Ayhan Sokak		3	3	3	1	1	0	1	5	3	1	1	22
52	Akali Efendi Sokak		3	0	5	5	1	5	5	0	3	3	3	33
53	Gürcan Sokak		5	0	3	1	3	5	3	3	3	3	5	34
54	Serkan Sokak		5	5	3	1	3	5	5	5	1	1	3	37
55	Bayır Sokak		3	5	5	5	1	5	1	5	1	1	1	33






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
56	Çiçekdağ Sokak		3	3	0	3	3	5	5	5	1	1	3	32
57	Mercanlı Sokak		5	0	3	3	3	5	5	5	3	5	3	40
58	Gurur Sokak		3	0	0	3	3	5	5	5	3	1	3	31
59	Dolapdere Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	1	1	1	30
60	Kosova Sokak		3	5	5	1	3	5	1	5	1	1	1	31






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
61	İltekin Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	3	5	3	38
62	Taşkın Paşa Sokak		5	5	5	3	1	0	3	5	3	3	3	36
63	Emir Sadrettin Sokak		3	0	3	3	3	5	5	5	5	3	3	38
64	Fahretin Ayaz Sokak		5	0	1	3	3	5	5	5	3	5	3	38
65	Paşa Sokak		3	1	1	5	3	5	1	5	3	1	3	31






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
66	Gamze Yazdan Sokak		3	5	0	3	1	5	5	5	3	1	1	32
67	Güzeloba Sokak		5	0	1	3	1	5	5	5	3	1	1	30
68	Ecdat Sokak		3	0	5	3	1	5	5	5	3	1	3	34
69	Şehit Mehmet Gökhan Sokak		5	5	5	3	1	5	5	5	1	1	3	39
70	Emirdilhan Sokak		3	0	1	1	1	5	5	3	5	5	3	32

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
71	Şekil Sokak - A		5	3	1	5	3	5	5	5	3	3	3	41
72	Günyazı Sokak		5	0	3	3	3	5	5	5	3	5	3	40
73	Sultanköy Sokak		1	5	0	3	1	5	5	5	5	1	3	34
74	Erdek Sokak		5	0	3	3	1	5	5	3	1	5	5	36
75	Sevil Sokak		5	5	3	3	3	5	5	5	3	1	3	41

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
76	Irmakbaşı Sokak		3	5	3	3	1	5	5	5	3	5	3	41
77	Selçuk Sokak		3	0	5	3	1	5	5	5	1	3	3	34
78	Granit Sokak		3	5	5	3	1	5	5	5	3	5	3	43
79	Akın Sokak		5	0	3	5	3	5	5	5	1	5	5	42
80	Beyazızzade Sokak		1	5	3	3	1	5	5	5	3	5	3	39



**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
81	Gazi Sokak		3	5	0	3	1	5	5	5	1	1	1	30
82	Malik Sokak		3	5	0	5	1	5	5	5	3	1	5	38
83	Gaziler Güzelyuva Sokak		3	0	1	3	1	5	5	3	3	1	3	28
84	Yıldızlı Sokak - A		5	5	3	3	3	5	5	5	3	3	3	43
85	Şehit Muhsin Kiremitçi Sokak		5	0	1	1	3	5	3	3	3	1	3	28

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
86	Kocaçam Sokak		1	0	5	3	1	5	5	5	3	1	1	30
87	Himıs Sokak		5	3	3	3	3	5	5	5	5	3	3	43
88	Kartalılı Sokak		5	5	5	3	3	5	5	5	3	3	3	45
89	Güler Sokak		3	5	3	1	3	5	3	5	5	5	3	41
90	Çaldıran Sokak		5	0	5	3	3	5	5	0	5	5	3	39




**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
91	Yıldırım Sokak		5	0	0	3	3	5	5	0	5	5	1	32
92	Köknarı Sokak		3	5	3	1	1	5	5	5	3	5	3	39
93	Günalan Sokak		3	5	5	3	3	5	5	5	3	5	3	45
94	Çakır Sokak		3	5	5	3	3	5	5	5	3	3	3	43
95	Regaip Paşa Sokak		5	0	3	3	3	5	5	0	5	5	1	35

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
96	Kumru Sokak		5	1	3	3	3	5	5	3	5	5	1	39
97	Hütkümdar Sokak		3	5	0	1	3	5	3	3	3	3	5	34
98	Sevgi Sokak		5	0	1	1	1	5	5	5	3	5	3	34
99	Hünkar Sokak		5	0	5	3	3	5	5	0	5	5	3	39
100	Nasrettin Hoca Sokak		5	0	0	3	3	5	5	0	5	5	1	32

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
101	Şikari Sokak		5	0	3	3	3	5	5	0	5	5	1	35
102	Duruğök Sokak		3	0	1	1	3	5	5	5	3	1	3	30
103	Nafiz Sokak		5	1	5	1	1	5	5	5	3	5	5	41
104	Ekindere Sokak		1	0	0	1	1	5	3	5	3	1	3	23
105	Gerçeker Sokak		5	5	0	1	3	5	5	5	3	1	3	36

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
106	Taksim Sokak		5	5	5	1	3	0	5	5	5	5	3	42
107	Güfran Sokak		5	0	5	1	1	5	5	3	3	1	3	32
108	Hüsna Sokak		3	0	5	3	1	5	5	5	5	5	3	40
109	İlgi Sokak		5	1	5	3	3	5	5	5	5	1	5	43
110	Celaliye Sokak		5	5	3	3	3	5	5	5	1	5	3	43

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
111	Akraba Sokak		5	0	3	1	1	5	5	5	3	1	1	30
112	Kuğu Sokak		3	0	3	3	1	5	5	5	3	3	1	32
113	Mersin Sokak		5	0	3	1	1	5	3	5	5	1	3	32
114	Beylerbeyi Sokak		3	2	0	5	3	5	1	5	5	1	3	33
115	Destar Sokak		5	3	5	5	3	5	1	3	3	1	1	35

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
116	Sungur Sokak		5	0	5	3	3	1	5	3	3	1	1	30
117	Donanma Sokak		5	0	3	1	3	5	3	3	5	1	1	30
118	Emiroğlu Sokak		3	0	3	3	3	5	5	5	1	1	1	30
119	Kardelen Sokak		5	5	5	3	3	5	5	5	1	5	3	45
120	Alaçam Sokak		5	5	5	1	1	5	5	5	3	1	3	39








**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
121	İribar Sokak		5	0	1	1	1	5	5	5	3	5	1	32
122	Çiftlik Sokak		3	0	3	1	1	5	5	5	5	5	1	34
123	Yeşilirmak Sokak		3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	45
124	Çukurlu Sokak		3	5	0	3	1	5	5	5	3	3	3	36
125	Fatihler Sokak		3	0	3	1	1	5	5	5	3	5	3	34






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
126	Bayramsit Sokak		1	5	5	3	3	5	5	5	1	1	3	37
127	Fener Sokak		5	0	3	1	1	5	5	5	3	3	3	34
128	Yeşil Sokak		5	5	5	1	1	5	5	5	5	1	3	41
129	Akılhan Sokak		3	5	3	3	3	5	5	5	3	1	3	39
130	Yaman Sokak		3	0	3	1	3	5	3	3	3	3	3	30






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
131	Cevher Sokak		3	0	1	1	1	5	3	5	3	3	3	28
132	Çelebi Hamı Sokak		3	3	5	3	1	5	5	5	3	1	3	37
133	Mimar Yusuf Sokak		5	3	5	3	3	5	5	5	3	3	3	43
134	Melih Sokak		1	0	5	1	1	5	5	5	3	3	3	32
135	Gezin Sokak		3	5	5	3	3	5	5	5	3	1	3	41






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
136	Keçili Sokak		5	1	5	3	3	5	3	5	3	3	3	39
137	İşlemeli Sokak		5	0	3	5	1	5	1	5	3	1	1	30
138	Kabine Sokak		5	0	5	3	1	5	5	5	5	1	3	38
139	Çakmakçı Sokak		5	5	0	1	1	5	1	3	5	1	1	28
140	Yeşilgül Sokak		5	5	3	3	3	5	5	5	5	5	1	45






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
141	Zeka Alavardı Sokak		1	0	3	3	1	5	5	5	3	1	3	30
142	Haki Efendi Sokak		5	0	5	1	1	5	5	0	3	5	3	33
143	Aydoğan Sokak		3	0	5	5	1	5	5	5	5	1	1	36
144	Ulubat Sokak		5	0	5	3	1	5	5	3	5	5	1	38
145	Serinkent Sokak		3	5	3	3	3	5	5	5	3	1	3	39






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
146	Şehit Murat Gündüz Sokak		3	0	3	1	1	5	5	5	3	3	3	32
147	Gülçayır Sokak		5	0	5	1	3	5	1	5	3	1	3	32
148	Çimenkaya Sokak		5	0	5	5	3	5	5	5	3	1	3	40
149	Cizreli Sokak		1	0	5	1	1	5	5	0	3	5	3	29
150	Hoca Mehmet Sevik Sokak		1	0	0	1	1	5	3	0	3	5	3	22

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
151	Mirliva Fazlı Sokak		5	3	3	1	1	5	5	5	3	1	3	35
152	Makami Sokak		5	3	5	1	3	5	5	3	3	5	1	39
153	Serinyer Sokak		5	0	0	1	3	5	5	3	3	1	3	29
154	Şehit Mehmet Akdemir Sokak		5	0	5	5	3	0	3	3	3	5	1	33
155	Sadabat Sokak		3	5	3	1	1	5	5	5	5	5	1	39

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
156	Uzunyol Sokak		5	0	5	3	5	5	3	3	3	5	1	38
157	Selamet Sokak		5	0	5	1	5	5	5	3	3	1	1	34
158	Birinci Sokak		5	0	0	3	3	5	5	0	5	3	1	30
159	Çağınar Sokak		5	0	3	3	3	5	3	3	1	3	1	30
160	Mevleviye Sokak		5	0	5	1	3	5	5	3	3	1	1	32








**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
161	Yamancı Sokak		5	0	1	3	3	5	1	5	3	1	3	30
162	Hadimköy Sokak		5	0	5	1	3	5	5	3	3	1	1	32
163	Hacı Bekir Sokak		5	0	5	1	5	5	5	3	3	5	1	38
164	Kimya Hatun Sokak		5	0	3	1	3	5	1	5	3	1	3	30
165	Zuhuri Mehmet Sokak		5	0	5	3	3	5	5	5	3	1	1	36





**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler										Toplam Puan	
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)		Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı
166	Hacivaz Sokak		5	0	3	3	3	5	1	5	1	1	3	30
167	Edibali Sokak		5	5	5	1	3	5	3	5	3	1	3	39
168	Karaman Sokak		5	3	3	1	3	5	1	5	5	3	1	35
169	Sofa Sokak		5	0	5	1	3	5	3	5	3	1	3	34
170	Hatim Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	3	1	36






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
171	Muhammet Kıymet Sokak		5	5	5	1	3	0	5	0	5	1	3	33
172	Mantar Sokak		5	5	0	5	3	0	1	5	3	3	3	33
173	İnanç Sokak		5	0	5	1	3	5	5	3	3	3	1	34
174	Nişantaş Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	3	1	36
175	Mihçidede Sokak		3	0	5	1	3	5	5	5	5	5	3	40






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, Yol Genişliği Oranı	
176	Sermende Sokak		5	5	3	1	1	5	5	5	5	5	1	41
177	Denizli Sokak		5	0	5	1	5	0	5	0	3	5	3	32
178	Cace Bey Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	3	1	3	34
179	Perdevpaşa Sokak		3	0	5	3	1	5	5	5	5	1	1	34
180	İğneci Sokak		5	3	5	1	1	5	5	5	3	5	1	39


**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
181	Pınar Sokak		3	0	3	1	3	5	1	3	3	5	5	32
182	Taşova Sokak		5	1	5	5	3	5	5	3	3	3	1	39
183	Yıkık Mescit Sokak		5	0	5	1	3	5	3	3	3	3	3	34
184	Karaköse Sokak		5	0	5	1	3	5	5	3	3	3	1	34
185	Gökhan Sokak		5	0	5	1	3	5	5	3	3	5	1	36






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
186	İmaj Sokak		3	0	5	3	1	5	3	3	3	3	1	30
187	Yığıtbaşı Sokak		5	0	5	1	3	5	5	0	3	5	3	35
188	Bayrak Sokak		5	5	3	1	3	5	5	5	5	5	1	43
189	Telafl Sokak		5	3	3	3	1	5	5	3	3	4	1	36
190	Meşeler Sokak		5	5	3	1	3	5	1	5	3	1	3	35

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
191	Deresuyu Sokak		5	0	1	1	3	0	3	3	3	5	3	27
192	Rikkati Sokak		5	0	3	1	1	5	1	3	3	3	1	26
193	Pınarhisar Sokak		5	0	5	3	3	5	5	5	3	5	3	42
194	Otlukbeli Sokak		5	0	5	1	1	5	1	5	3	3	1	30
195	Temizcan Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	5	3	3	40

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği oranısı	
196	Vehbi Sokak		5	5	3	3	1	5	5	5	5	5	1	43
197	Cevridede Sokak		5	1	3	1	1	5	1	3	3	5	3	31
198	Yenikent Sokak		3	0	1	3	3	5	5	5	3	3	5	36
199	Hitam Sokak		5	0	3	3	3	5	1	3	3	5	3	34
200	Demirbağ Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	1	3	36








**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
201	Hilmede Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	5	3	40
202	Anamur Sokak		5	0	5	3	3	5	5	0	3	3	1	33
203	Urfa Sokak		5	0	5	1	3	5	5	3	3	3	1	34
204	Keçiborlu Sokak		5	0	1	5	3	5	1	5	1	1	1	28
205	Akviran Sokak		5	0	5	1	1	5	5	3	3	1	3	32

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
206	Malazgirt Sokak		5	5	3	3	3	5	5	5	5	5	1	45
207	Şahane Sokak		5	0	0	1	3	5	5	5	5	1	5	35
208	Ali Haydar Sokak		5	0	3	1	3	5	5	3	3	1	3	32
209	Akay Sokak		5	0	0	1	3	5	3	3	3	5	5	33
210	Baba Nimetullah Sokak		5	5	3	1	3	5	3	5	5	3	3	41

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
211	Osmanzade Sokak		5	0	1	3	3	5	5	5	3	1	1	32
212	Şenyol Sokak		5	5	5	3	3	5	5	5	3	5	3	47
213	Kocaense Sokak		3	0	5	1	1	5	5	0	3	5	3	31
214	İstinye Sokak		5	0	3	1	3	5	5	3	3	1	3	32
215	Mahşer Sokak		5	5	3	3	3	5	3	5	3	1	3	39

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
216	Pendik Sokak		5	5	5	3	1	5	5	3	3	5	3	43
217	Tanyıldız Sokak		5	5	3	1	3	0	5	5	3	5	3	38
218	Demirbilek Sokak		5	0	3	1	3	5	5	3	5	3	3	36
219	Güldenüz Sokak		5	0	3	1	3	5	5	3	3	5	3	36
220	Faik Özkoşsal Sokak		5	0	1	1	3	5	5	5	3	3	3	34






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
221	Yeniğün Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	3	1	3	34
222	Dağsaray Sokak		5	3	5	5	3	5	5	3	1	5	5	45
223	Koyuncular Sokak		1	0	3	3	1	0	1	3	3	3	3	21
224	Hayranlı Sokak		5	0	5	5	3	5	5	5	3	3	3	42
225	Savur Sokak		5	0	3	3	3	5	3	5	3	3	3	36






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
226	Duranbey Sokak		5	3	5	1	3	0	5	3	3	5	3	36
227	Hamit Kaplan Sokak		5	1	3	1	3	5	3	5	3	1	3	33
228	Fenerlihan Sokak		5	0	1	5	1	5	5	3	3	5	3	36
229	Nalıncı Sokak		5	0	5	5	3	5	5	5	1	1	3	38
230	Kanatçı Sokak		5	0	5	3	3	5	5	5	5	1	3	40

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
231	Yarım Sokak		5	3	5	1	3	5	5	3	3	5	3	41
232	Evliyalı Sokak		5	0	5	1	1	5	5	3	3	3	3	34
233	Başçayır Sokak		5	0	5	1	3	5	3	0	3	5	3	33
234	Sarıtaş Sokak		5	0	5	1	3	5	3	0	3	3	3	31
235	Kalemoğlu Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	3	1	3	34

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
236	Uçar Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	1	5	38
237	Ala Sokak		3	3	0	3	1	5	5	3	5	5	1	34
238	Kafes Sokak - A		3	0	5	5	3	5	3	0	3	3	3	33
239	İlimbey Sokak		3	0	5	1	3	5	5	0	3	5	3	33
240	Yarma Sokak		3	3	5	1	1	5	3	5	3	5	3	37



**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
241	Kaygusuzbaba Sokak		5	1	5	1	3	0	5	3	3	5	3	34
242	Akkent Sokak		5	0	1	5	3	5	5	5	3	1	1	34
243	Yaylakent Sokak		5	0	0	1	3	5	5	5	3	1	5	33
244	Sayım Sokak		3	0	5	1	3	5	5	3	3	1	3	32
245	Mercidabık Sokak		3	5	5	1	1	5	3	5	3	1	3	35

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği oranısı	
246	Sulhiye Sokak		5	0	5	1	3	5	3	5	3	3	3	36
247	Hacet Sokak		5	0	1	5	3	5	3	5	3	5	3	38
248	Nişangah Sokak		3	0	5	3	1	5	5	3	3	3	3	34
249	Aşık Sokak		1	0	5	1	1	5	5	3	3	1	3	28
250	Gündüz Sokak		5	0	5	3	3	0	5	3	3	3	3	33

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
251	Gürüşük Sokak		5	0	3	1	1	5	5	3	5	5	5	38
252	Atalay Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	3	5	40
253	Karacabaşveli Sokak		5	1	0	1	3	5	3	3	5	3	5	34
254	Kafes Sokak - B		3	0	5	5	3	0	5	0	3	1	5	30
255	Dönem Sokak		3	0	5	3	1	5	5	3	3	1	3	32

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
256	10461 Sokak		5	5	5	1	3	5	5	5	5	1	3	43
257	Bişi Sokak		3	0	5	3	3	0	5	0	3	1	3	26
258	Yelken Sokak		1	0	1	5	1	0	5	5	5	5	3	31
259	Gümüüşören Sokak		1	0	1	1	1	5	5	3	3	3	3	26
260	Şamdancı Sokak		1	1	0	3	1	5	5	5	5	3	1	30

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
261	Kazakistan Sokak		5	5	3	1	3	0	5	5	3	3	3	36
262	Sütlüklü Sokak		5	0	3	3	3	0	5	3	3	5	3	33
263	Semai Sokak		5	0	3	1	3	5	1	3	3	3	1	28
264	Pımarlı Sokak		5	0	3	1	3	5	5	3	3	3	3	34
265	Akkonak Sokak - A		3	1	5	1	1	5	5	5	5	3	1	35

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
266	Maliki Sokak		5	0	0	1	3	5	5	3	3	3	5	33
267	Tozlukbeli Sokak		5	0	5	5	3	5	5	3	3	1	3	38
268	İncedere Sokak		3	0	1	3	3	0	3	5	3	3	3	27
269	İncili Sokak		3	0	0	1	3	5	5	3	3	3	3	29
270	Çınardibi Sokak		3	0	3	1	3	5	3	5	1	1	3	28

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler										Toplam Puan	
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)		Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı
271	Erduran Sokak		5	0	5	3	3	5	3	3	5	1	3	36
272	Gül Pembe Sokak		5	0	3	1	1	5	3	3	3	3	3	30
273	Ertunç Sokak		5	0	1	1	3	5	5	5	3	1	3	32
274	İrem Sokak		5	3	5	3	3	5	5	5	3	3	3	43
275	Kapanca Sokak		5	0	1	1	3	5	3	3	3	1	3	28

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
276	Küçükpınar Sokak		5	0	0	5	3	5	5	3	3	1	3	33
277	Ağır Sokak		3	0	1	1	3	5	3	5	3	3	3	30
278	10459 Sokak		5	0	3	5	3	5	5	3	3	5	3	40
279	Sergen Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	3	5	40
280	Tomurcuklu Sokak		1	3	5	3	1	5	1	3	3	5	1	31




**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
281	Kuleli Sokak		3	5	0	1	3	5	3	5	3	3	3	34
282	Adaklı Sokak		5	0	3	1	3	5	3	3	5	1	5	34
283	Kuzey Sokak		5	5	3	1	1	0	3	3	3	5	3	32
284	Kelebek Sokak		5	5	5	3	3	5	1	5	3	3	3	41
285	Kemal Sokak		5	0	3	1	3	5	5	3	3	1	3	32



**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
286	Arzum Sokak		5	0	5	5	3	5	5	3	1	3	3	38
287	Müreffa Sokak		5	5	3	3	1	5	3	5	3	1	1	35
288	Baltık Sokak		5	0	0	3	3	5	3	5	3	1	3	31
289	Nazlı Sokak - A		5	0	5	5	3	5	5	5	3	3	3	42
290	Çarık Sokak		5	0	5	1	3	5	3	3	3	1	3	32






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
291	Özler Sokak		5	5	3	3	3	5	5	5	1	1	1	37
292	Müstesna Sokak		5	1	3	5	3	0	3	5	5	1	3	34
293	Akçe Sokak		5	1	3	3	3	0	5	5	3	3	3	34
294	Arzupınar Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	3	1	3	34
295	Güzelgöl Sokak		5	0	1	1	3	5	5	3	3	1	3	30






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
296	Hırka Sokak		5	1	3	3	3	5	5	3	3	3	3	37
297	Yurtdaş Sokak		3	0	1	1	1	0	3	5	5	3	3	25
298	10426 Sokak		5	3	5	3	3	5	5	3	3	3	3	41
299	Kutlar Sokak		5	0	3	3	3	5	5	3	3	1	3	34
300	Anane Sokak		5	0	1	1	3	5	1	3	5	1	3	28






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
301	Zehra Sokak		5	0	5	1	3	5	3	5	3	1	3	34
302	Ali Kuşçu Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	3	5	3	38
303	Kayageçit Sokak		3	5	3	3	3	5	5	5	3	3	3	41
304	Dinar Sokak		3	0	3	1	1	5	3	5	3	1	3	28
305	Saffet Sokak		5	0	3	5	3	5	5	3	3	3	5	40





**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler										Toplam Puan	
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hattı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)		Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı
306	Bahadır Sokak		5	1	3	1	3	5	3	5	5	1	3	35
307	Parıltı Sokak		5	0	5	5	3	5	5	5	3	1	3	40
308	Atabey Sokak		3	5	5	3	1	0	3	5	3	1	1	30
309	Kızılelma Sokak		5	0	1	5	3	0	1	3	3	3	5	29
310	Temsili Sokak		5	3	5	1	3	5	5	5	5	3	3	43

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
311	Banathı Sokak		5	1	1	1	3	5	5	5	5	5	3	39
312	Öztaş Sokak		1	5	1	5	1	5	5	5	3	1	3	35
313	Bademgöz Sokak		5	5	5	1	3	5	5	5	3	3	3	43
314	İzmit Sokak		3	3	3	3	3	5	5	5	1	3	3	37
315	Aşıyan Sokak		5	5	3	1	3	5	5	5	5	3	3	43

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
316	Postacı Sokak		3	0	5	3	1	5	5	5	3	1	3	34
317	Ölmez Sokak		5	5	0	1	1	5	5	5	3	3	3	36
318	Sinem Sokak		3	0	5	3	1	5	5	5	3	1	1	32
319	Ozanlar Sokak		3	0	3	3	3	5	3	5	1	1	3	30
320	Terbiye Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	3	3	3	36








**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
321	Gümtüşçeşme Sokak		3	3	3	3	1	5	5	5	3	1	1	33
322	Durmaz Sokak		3	3	3	3	1	5	3	5	5	1	1	33
323	Suluk Sokak		3	1	3	3	3	5	5	5	3	1	1	33
324	Cüretkar Sokak		3	0	5	1	3	5	5	3	5	1	5	36
325	Teksir Sokak		3	1	3	3	3	5	5	5	3	1	3	35






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
326	Koca Yayla Sokak		3	3	3	1	3	5	5	5	5	3	3	39
327	Zara Sokak		3	3	5	1	3	5	3	5	1	1	3	33
328	Rivayet Sokak		3	5	5	3	3	5	5	5	3	1	1	39
329	Sulutepe Sokak		5	0	1	3	3	5	5	3	5	5	5	40
330	Berrak Sokak		3	0	3	3	1	5	5	5	3	1	3	32



**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
331	Gökbaş Sokak		5	5	5	3	3	5	5	3	3	1	3	41
332	Altın Kalem Sokak		5	5	3	3	3	5	5	5	3	3	3	43
333	Vasıl Sokak		5	0	0	3	3	5	5	5	3	1	5	35
334	Erbeyli Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	3	3	38
335	Güldeste Sokak		5	0	3	1	3	5	5	3	3	3	3	34






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
336	Karşıköy Sokak		5	0	3	1	3	5	5	3	3	5	3	36
337	Gökbudak Sokak		5	0	0	3	3	5	5	5	3	1	3	33
338	Eraslan Sokak		5	1	0	1	3	5	3	5	3	1	3	30
339	Eğitmen Sokak		3	5	0	3	1	5	5	5	3	1	3	34
340	Polatlı Sokak		3	0	3	3	3	5	3	5	1	1	3	30






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
341	Mimar Sokak		5	1	0	3	3	5	5	5	3	1	5	36
342	Faruk Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	3	1	3	34
343	Gütledoğan Sokak		3	0	3	1	1	5	5	5	3	3	5	34
344	İlkhhan Sokak		5	5	0	3	3	5	5	5	3	1	1	36
345	Adilüzzen Sokak		1	1	3	3	1	5	5	3	3	1	5	31






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
346	Ebuzer Sokak		5	5	1	3	3	5	5	5	1	1	2	36
347	Şafak Sokak		5	5	0	3	3	5	5	5	3	1	3	38
348	Asilzade Sokak		5	3	3	3	3	5	5	5	3	1	3	39
349	Kayalıdere Sokak		5	0	0	3	3	5	5	5	5	1	5	37
350	Erkoçak Sokak		5	0	5	3	3	5	5	5	5	1	3	40

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**





No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
351	Gülseren Sokak		5	0	3	3	3	5	5	5	5	1	3	38
352	Yayla Sokak		5	0	0	3	3	5	5	5	3	1	3	33
353	Merkez Sokak		3	0	3	3	3	5	5	5	3	1	3	34
354	Hıra Sokak		5	5	3	3	3	5	5	5	3	1	3	41
355	Hareketli Sokak		5	3	5	3	3	5	5	5	3	1	3	41

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
356	Nazlı Sokak - B		5	5	0	1	1	5	5	5	3	1	3	34
357	Vefa Sokak		3	5	0	3	3	5	5	5	3	1	3	36
358	Geçittepe Sokak - A		3	0	1	3	3	5	5	5	3	3	3	34
359	Kervandere Sokak		5	3	0	3	1	5	3	5	3	1	3	32
360	Şıbal Sokak		1	0	5	3	1	0	3	0	3	5	1	22








**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
361	Safa Sokak		5	0	0	3	3	5	5	5	3	3	3	35
362	Yetişen Sokak		3	5	3	3	3	5	5	5	3	3	3	41
363	Kımacılar Sokak		5	5	3	1	1	5	5	5	3	1	3	37
364	Bağcı Siteiçi Sokak		5	5	0	3	3	5	5	5	5	3	3	42
365	Çamsakızı Sokak		5	0	5	1	3	5	3	5	3	3	3	36






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
366	Palamut Sokak		3	5	3	3	1	5	5	5	1	1	3	35
367	Uzunkevâk Sokak		5	5	3	3	3	5	5	5	3	1	3	41
368	Gözcüler Sokak		5	5	0	3	3	5	5	5	3	1	1	36
369	Mizra Sokak		3	1	5	1	3	5	3	5	3	3	3	35
370	Kader Sokak		5	3	3	1	3	5	5	5	3	1	3	37






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
371	Bayramoğlu Sokak		5	3	5	3	3	5	5	5	3	3	3	43
372	Kardeş Sokak		5	5	3	5	3	5	5	5	3	1	3	43
373	Tarım Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	5	5	3	42
374	Yeşil Yaprak Sokak		5	5	3	3	3	5	3	5	3	1	5	41
375	Veziroğlu Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	1	3	36



**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
376	Yeniay Sokak		3	5	0	3	1	5	5	5	5	1	3	36
377	Esatpaşa Sokak		5	5	5	5	3	5	3	3	3	3	5	45
378	Yüceler Sokak		3	1	3	5	3	5	5	5	3	1	3	37
379	Sakarya Sokak		3	0	5	3	3	5	5	5	5	3	3	40
380	Konevi Sokak		3	1	3	5	3	5	3	5	1	1	3	33

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
381	Çukurçayır Sokak		5	3	1	1	3	5	5	5	3	1	3	35
382	Saygın Sokak		2	0	5	3	3	5	5	5	3	1	3	35
383	İskan Sokak		5	0	3	3	3	5	3	5	5	1	3	36
384	Aleşah Sokak		5	5	5	3	3	5	5	5	5	1	3	45
385	Hadra Sokak		5	3	1	1	3	5	5	5	3	1	3	35






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
386	Yürek Sokak		3	5	5	3	3	5	5	3	3	3	5	43
387	Berkemal Sokak		5	0	5	3	3	5	5	5	3	1	2	37
388	Afşin Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	3	1	3	34
389	Miraç Sokak		5	0	5	3	1	5	5	5	5	1	3	38
390	Yüzer Sokak		5	0	3	3	3	5	5	5	3	1	1	34

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
391	Kaşköy Sokak		5	0	5	3	3	5	5	3	5	1	3	38
392	Ebru Sokak - A		5	0	5	1	3	5	5	5	5	1	3	38
393	Kıbarhane Sokak		5	0	5	1	3	5	1	3	3	1	3	30
394	Ceylan Sokak		5	0	3	3	3	5	5	5	5	1	3	38
395	Okutan Sokak		3	0	0	1	3	5	5	5	5	1	3	31

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
396	Yazarlar Sokak		3	0	1	1	3	5	5	5	3	1	5	32
397	Beydere Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	5	1	5	38
398	Ammar Sokak		3	0	1	5	3	5	5	5	3	3	3	36
399	Adilatan Sokak		5	0	1	1	3	5	5	5	5	1	3	34
400	Durukan Sokak		3	0	5	1	3	5	1	5	3	1	5	32





**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
401	Şht. A.B. Küçükombak Sokak		5	0	0	1	3	5	5	5	3	1	5	33
402	Dönemeç Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	5	3	5	42
403	Dıksaray Sokak		5	0	3	1	1	5	1	5	5	3	3	32
404	Dokumalı Sokak		5	1	3	3	3	0	5	5	3	1	3	32
405	Atasoy Sokak		5	0	0	1	3	5	1	3	5	3	5	31






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
406	Ceylangözü Sokak		5	1	5	1	3	5	1	0	5	5	1	32
407	Tosuntaş Sokak		5	1	3	3	3	5	5	5	3	3	3	39
408	Asaf Sokak		5	0	5	1	3	5	5	0	3	3	1	31
409	Dikköy Sokak		3	0	5	1	3	5	1	5	5	3	3	34
410	Görçem Sokak		3	0	3	1	3	5	1	5	5	1	3	30






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
411	Şifadar Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	5	3	5	40
412	Akzambak Sokak		5	0	1	1	3	5	1	5	5	1	5	32
413	Büyükkeçeciler Sokak		1	0	5	1	1	0	3	3	3	1	1	19
414	Sabit Sokak		5	0	0	3	3	5	5	5	5	1	3	35
415	Şahlan Sokak		3	0	3	1	1	0	5	3	3	5	3	27






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
416	Şenyurt Sokak		5	3	0	3	3	5	5	5	5	1	3	38
417	Rasim Usta Sokak		5	0	3	1	3	5	5	5	5	1	1	34
418	Meltem Sokak		3	5	3	1	1	5	5	5	5	3	3	39
419	Uludere Sokak		5	0	0	1	3	5	5	5	5	1	3	33
420	Gayretli Sokak		5	0	3	3	3	5	5	5	5	3	3	40





**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
421	Konduk Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	5	1	1	36
422	Güçlü Sokak		3	0	3	1	1	5	5	5	5	3	3	34
423	Veli Sabri Uyar Sokak		5	0	3	3	3	5	5	5	5	1	3	38
424	Sefa Sokak		5	5	0	3	3	5	5	5	3	1	1	36
425	Kamil Sokak		5	0	3	1	3	0	5	3	3	3	5	31


**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
426	İpekli Sokak		5	3	5	1	3	5	5	3	5	1	3	39
427	Dikmeçay Sokak		3	0	3	1	1	5	5	5	5	3	3	34
428	Şekil Sokak - B		5	0	3	3	3	5	5	5	3	1	3	36
429	Kayaaltı Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	5	1	3	38
430	Modern Sokak		5	0	0	1	3	5	1	5	3	1	3	27

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
431	Meşale Sokak		3	0	3	1	3	5	3	5	3	1	3	30
432	Şeyh Şamil Sokak		5	1	5	1	3	0	5	3	3	1	1	28
433	Esentepe Sokak		3	5	1	1	3	5	5	5	3	3	1	35
434	Oktut Sokak		5	0	3	5	1	5	5	5	3	1	3	36
435	Udi Sokak		3	0	5	5	3	0	3	5	3	3	3	33

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**




No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
436	Zümrütova Sokak		5	5	0	5	3	0	3	5	3	3	3	35
437	Yaşayan Sokak		5	0	3	1	3	5	5	3	3	3	5	36
438	Toprak Sokak		5	1	5	5	3	0	5	3	5	5	3	40
439	Gülifidan Sokak		3	0	1	1	3	5	5	5	1	1	3	28
440	Tekinbaş Sokak		3	0	5	1	1	5	5	5	5	3	5	38








**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
441	Yardımcı Sokak		5	0	5	3	3	5	3	5	3	1	5	38
442	Güzelkent Sokak - A		5	0	3	1	3	5	5	3	1	1	1	28
443	Sahra Sokak - A		5	3	5	1	3	0	1	3	3	5	3	32
444	Yıldızlı Sokak - B		5	0	0	1	3	5	5	5	3	3	3	33
445	Mizan Sokak		3	0	5	3	3	5	5	5	5	3	3	40






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
446	Şehit Bayram Alkış Sokak		5	0	1	3	3	5	5	3	3	3	3	34
447	Akkonak Sokak - B		3	3	5	5	3	5	5	5	1	1	1	37
448	Şehit Erkan Özbalcı Sokak		5	0	3	3	3	5	5	5	3	5	1	38
449	Soydemir Sokak		5	5	5	3	3	5	5	5	3	5	3	47
450	Kanarya Adası Sokak		3	0	3	1	3	5	5	3	3	3	3	32






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
451	Tuğçe Sokak		5	5	0	1	3	5	5	5	3	5	3	40
452	Güldemet Sokak		3	3	0	1	3	5	3	5	5	1	3	32
453	Sayın Sokak		5	0	5	1	3	5	5	3	3	5	1	36
454	Türkerler Sokak		5	5	1	1	3	0	1	5	1	1	3	26
455	Atlıhan Sokak		3	0	5	1	1	5	3	5	5	1	5	34

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
456	Sayılan Sokak		5	5	5	1	3	5	5	5	3	3	1	41
457	İhsan Sokak		3	0	1	1	1	5	5	5	3	3	3	30
458	Taşerler Sokak		5	0	0	1	3	5	3	0	5	5	1	28
459	Kumaşçı Sokak		5	0	5	5	3	5	5	0	1	5	3	37
460	Sihhat Sokak		5	0	1	3	3	5	5	5	3	3	5	38

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
461	Şanlı Sokak		5	3	5	3	3	5	5	5	3	5	3	45
462	Encan Sokak		5	0	3	1	3	5	1	5	3	1	1	28
463	Barana Sokak		5	0	3	1	3	5	5	3	5	1	3	34
464	Uğrak Sokak		5	1	3	5	1	0	5	5	3	3	3	34
465	Hoş Sohbet Sokak		3	0	3	3	1	5	5	3	5	1	3	32






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
466	Özbahar Sokak		3	1	5	3	3	5	5	0	3	5	3	36
467	Sümer Sokak		5	0	1	3	3	5	5	3	5	3	5	38
468	Vekil Sokak		5	0	5	5	3	5	5	3	5	1	3	40
469	Şehit Metin Düzgün Sokak		3	0	5	1	1	5	1	5	3	1	3	28
470	Yelda Sokak		5	0	3	3	3	5	5	5	1	1	3	34

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
471	Firüzan Sokak		5	5	0	3	3	5	5	5	3	3	5	42
472	Umutlu Sokak		5	0	3	3	3	5	1	5	5	5	5	40
473	Komutan Sokak		3	0	3	3	3	5	5	5	1	1	3	32
474	Cankardeşler Sokak - B		5	1	5	3	3	0	5	3	3	5	1	34
475	Yavuzsoy Sokak		5	0	3	3	3	5	5	3	5	1	3	36

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**






No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
476	Keşmir Sokak		3	0	1	1	3	5	5	0	3	5	3	29
477	Akartuna Sokak		3	5	0	3	3	5	5	5	3	5	5	42
478	Rağbet Sokak		5	3	1	3	3	5	5	5	3	3	3	39
479	İftihar Sokak		3	0	3	1	3	5	3	3	3	3	3	30
480	Ebru Sokak - B		3	0	5	3	1	5	3	0	3	5	3	31








**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
481	Erenler Sokak		3	0	5	3	1	5	5	5	5	3	3	38
482	Günsağan Sokak		3	1	5	5	3	5	1	3	3	5	3	37
483	Furkan Sokak		1	5	5	5	1	5	1	5	5	1	3	37
484	Arafat Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	1	3	36
485	Harita Sokak		3	0	5	3	1	5	3	3	3	5	5	36

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
486	Ali Demirtaş Sokak		3	5	5	3	1	5	5	5	3	3	1	39
487	Çelikleş Sokak		3	0	5	3	3	5	5	5	5	3	3	40
488	Zemzemkuyusu Sokak		5	0	3	1	3	5	1	5	5	1	1	30
489	Karakoçlar Sokak		5	0	5	1	3	5	5	5	3	1	5	38
490	Ünalı Sokak		3	0	5	3	3	5	5	5	3	3	5	40

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar için Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
491	Tekkiraz Sokak		1	0	1	3	1	5	1	5	5	1	1	24
492	Hakikat Sokak		3	1	5	5	3	5	5	5	3	3	3	41
493	Gülveren Sokak		5	5	5	3	1	0	5	5	3	5	1	38
494	Işıklar Sokak		1	5	5	1	1	5	5	5	3	3	3	37
495	Alem Şumul Sokak		5	0	5	3	3	0	3	3	3	3	3	31

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
496	Elçibey Sokak - B		5	0	3	3	3	5	5	5	1	3	1	34
497	Menekşe Sokak		3	3	5	3	3	5	5	5	3	3	3	41
498	Abideyi Hürriyet Sokak		5	0	1	3	3	5	5	5	1	1	3	32
499	İnci Sokak		5	5	5	1	3	0	5	5	5	3	3	40
500	Serince Sokak		5	5	3	5	1	5	1	5	1	3	1	35






**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır-açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
501	Gülten Sokak		5	0	0	1	3	5	5	5	3	1	1	29
502	Can Gönül Sokak		3	0	5	1	1	5	3	5	3	1	1	28
503	Öz Yavuz Sokak		1	1	3	1	1	5	5	3	3	3	3	29
504	Sahra Sokak - B		3	3	5	1	3	5	3	5	5	1	1	35
505	Kayaköy Sokak		5	0	5	1	3	0	1	5	3	1	3	27

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
506	Görgülü Sokak		3	5	5	1	3	0	1	5	3	3	3	32
507	Okkalar Sokak		5	0	5	3	3	5	5	5	3	3	3	40
508	Ertugay Sokak		3	0	5	5	1	5	5	5	3	1	1	34
509	Şehit Halil İbrahim Türkmen Sokak		3	0	5	1	3	5	3	5	3	1	3	32
510	Flora Hakim Sokak		3	0	5	1	3	5	3	3	1	1	1	26

**EK-2 Çalışma Alanını Oluşturan Sokakların Puanlama Tablosu**

No	Sokak İsmi	Sokak Resmi	Göstergeler											Toplam Puan
			Yaya Öncelikli Olma Durumu	Sokağın Ağaçlandırılması	Aydınlatma	Sokak Hatfı	Tüm Kullanıcılar İçin Erişilebilirlik	Güvenli / Entegre Bisiklet Yolları	Mimari Doku Bütünlüğü	Binalarda ve Sokaklarda Yeşillendirme	Yapı Adası Uzunluğu	Konutlara Erişim- (duvar-sınır- açık/kapalı)	Yapı Yüksekliği, yol genişliği orantısı	
511	Sayılan Alt Sokak		3	0	5	1	3	5	5	3	5	1	1	32
512	Güzelnkent Yan Sokak		3	0	5	3	3	5	5	5	5	1	1	36
513	Başorman Sokak		5	0	5	1	3	5	3	0	5	5	3	35
514	Koçubey Sokak		5	0	3	1	3	5	1	3	1	3	1	26
515	Geçittepe Sokak - B		3	1	1	1	1	5	3	5	3	1	3	27

