



İMAR PLANLAMADA SOKAK TASARIMININ SORUNLARI VE OLANAKLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ELİF BULUT

**MERSİN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI**

**MERSİN
NİSAN - 2025**

İMAR PLANLAMADA SOKAK TASARIMININ SORUNLARI VE OLANAKLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ELİF BULUT
ORCID ID: 0009-0005-2582-1635

MERSİN ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
ANABİLİM DALI

DANIŞMAN VE JÜRİ ÜYELERİ

DANIŞMAN	: DOÇ. DR. YENER BAŞ (ORCID: 0000-0002-2766-8081)
JÜRİ ÜYESİ	: DR. ÖĞR. ÜYESİ AÇALYA ALPAN
JÜRİ ÜYESİ	: DOÇ. DR. ALİ CENAP YOLOĞLU

MERSİN
NİSAN - 2025

ÖZET

İMAR PLANLAMADA SOKAK TASARIMININ SORUNLARI VE OLANAKLARI

Sokaklar, mekânsal sürekliliği sağlayarak mahalle ölçeğinden kent ölçeğine uzanan kentsel sistemlerin entegrasyonuna katkıda bulunan temel morfolojik birimlerdir. Mikro ölçekte ise, sosyal etkileşimlerin ve kamusal yaşamın fiziksel mekânda karşılık bulduğu bir bağlamdır. Bu anlamda sokaklar, yalnızca işlevsel bir ulaşım koridoru olmaktan öte, fiziksel yapılarıyla tarihsel, kültürel ve toplumsal bir hafızanın taşıyıcısıdır. Sokakların genişlikleri, yönelimleri, çevre yapılarla kurdukları ilişkiler ve hareketlilik kurguları gibi fiziksel özellikler, geçmişten günümüze kentsel kimliğin sürekliliğini sağlayan somut göstergeler olarak işlev görmektedir. Yıkılmadan günümüze kadar gelen sokakların fiziksel yapılarıyla da geçmişten bugüne yalnızca bir kentsel form değil, aynı zamanda o döneme özgü toplumsal yaşam biçimlerinin, üretim tekniklerinin ve mimari anlayışların taşıyıcısı olmuştur. Bu bağlamda sokaklar, geçmişteki sosyal ritüeller, toplumsal etkinlikler ve bireysel deneyimlerin mekânsal yansımalarını günümüze taşıyarak, dönemlerin sosyal, teknolojik ve ekonomik koşullarını mekânsal bir hafıza olarak kent kimliğinin oluşumunda ve korunmasında temel bir rol üstlenmektedir.

Türkiye’de sokak tasarımı, genellikle teknik bir yaklaşım çerçevesinde ele alınması nedeniyle sosyal, kültürel, estetik ve politik katmanlarıyla çok boyutları göz ardı eden bir planlama sorununa işaret etmektedir. Oysa sokaklar bir kentin mekânsal sürekliliğini sağlayan, toplumsal etkileşimleri destekleyen ve kentsel kimliği oluşturan en temel elemanlardan biridir. Özellikle imar planları, sokakları çoğunlukla yalnızca iki boyutlu bir yol ağı ya da ulaşım hattı olarak ele almakta; bu da sokakların toplumsal hafıza, estetik değer ve mekânsal bütünlük gibi işlevlerini ikinci plana itmektedir. Sokakların mekânsal özgünlüklerini muhafaza ederek, kullanıcı ihtiyaçlarına duyarlı ve tasarım ilkeleri doğrultusunda ele alınması, sürdürülebilir ve yaşanabilir kentlerin oluşturulmasında bir gereklilik arz etmektedir. Bu doğrultuda, sokak tasarımı süreçlerinde yerel bağlamın dinamiklerinin, katılımcı planlama yaklaşımlarının ve disiplinler arası iş birliğinin önceliklendirilmesi, bu alandaki yapısal sorunların giderilmesi adına kritik bir öneme sahiptir.

Bu tez, Türkiye’deki imar planlarının sokak üretme konusunda tasarım ilkelerini neden göz ardı ettiğini ve bu durumun sonuçlarını analiz etmeyi amaçlamaktadır. Türkiye’de yapıli çevrenin üretilmesinde en önemli araç olan imar planlarının yapı adalarına ilişkin kullanım ve yapılaşma kararlarının detaylı bir şekilde ele alınmasına karşın, bu yapı adaları arasında kalan yolların yalnızca teknik kriterlerle, özellikle araç trafiğini önceleyen bir yaklaşımla tasarlanmasıdır.

Anahtar Kelimeler: İmar Planlama, Sokak Tasarımı, Temel Tasarım, Kentsel Tasarım

Danışman: Doç. Dr. Yener Baş, Mersin Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Mersin.

ABSTRACT

PROBLEMS AND POSSIBILITIES OF STREET DESIGN IN URBAN PLANNING

Streets are fundamental morphological units that contribute to the integration of urban systems, extending from the neighborhood scale to the city scale, by providing spatial continuity. On a micro scale, they are a context where social interactions and public life find their physical counterpart. In this sense, streets are not just a functional transportation corridor, but also carriers of a historical, cultural, and social memory through their physical structures. Physical characteristics such as the widths, orientations, relationships with surrounding structures, and mobility designs of streets serve as concrete indicators that ensure the continuity of urban identity from the past to the present. The physical structures of streets that have survived to this day have been carriers not only of an urban form but also of social lifestyles, production techniques, and architectural understandings specific to that period. In this context, streets play a fundamental role in the formation and preservation of urban identity by conveying the spatial reflections of past social rituals, social events, and individual experiences to the present, acting as a spatial memory of the social, technological, and economic conditions of those periods.

Street design in Turkey generally points to a planning problem that disregards its multi-dimensions with social, cultural, aesthetic, and political layers due to its handling within a technical approach. However, streets are one of the most fundamental elements that provide the spatial continuity of a city, support social interactions, and form urban identity. Especially development plans mostly treat streets only as a two-dimensional road network or transportation line; this pushes the functions of streets such as social memory, aesthetic value, and spatial integrity to the background. Handling streets by preserving their spatial uniqueness, being sensitive to user needs, and in line with design principles is a necessity in creating sustainable and livable cities. In this direction, prioritizing the dynamics of the local context, participatory planning approaches, and interdisciplinary cooperation in street design processes is of critical importance for addressing the structural problems in this area.

This thesis aims to analyze why development plans in Turkey disregard design principles in street production and the consequences of this situation. Although the usage and construction decisions regarding building blocks of development plans, which are the most important tool in the production of the built environment in Turkey, are handled in detail, the roads remaining between these building blocks are designed only with technical criteria, especially with an approach that prioritizes vehicle traffic.

Keywords: Urban Planning, Street Design, Basic Design, Urban Design

Advisor: Doç. Dr. Yener Başı, Mersin Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Mersin.

TEŞEKKÜR

Bu tez çalışmasının her aşamasında bilgi ve birikimiyle bana yol gösteren, hem lisans hem de yüksek lisans sürecim boyunca daima yanımda olan, kentsel tasarıma olan ilgimi fark etmemi sağlayarak bu alandaki akademik yolculuğuma yön veren, sabrı, anlayışı ve desteğiyle bana ilham kaynağı olan değerli danışmanım Doç. Dr. Yener Baş'a en içten teşekkürlerimi sunuyorum. Süreç boyunca karşılaştığım sayısız aksilik, kimi zaman gözyaşına kimi zaman sağlık sorunlarına dönüşse de, yaşadığım tüm zorluklara rağmen bu çalışmayı tamamlamış olmak benim için büyük bir gurur ve dayanıklılık göstergesidir. Sayın hocamın sabrı, yön gösterici yaklaşımı ve güven veren desteği, bu tezin tamamlanmasında en temel yapı taşlarından biri olmuştur.

Tez savunmama katılarak değerlendirmeleriyle çalışmama katkıda bulunan Dr. Öğr. Üyesi Açılya Alpan'a ve Doç. Dr. Ali Cenap Yoloğlu'na da teşekkürlerimi sunarım.

Lisans ve yüksek lisans yıllarım boyunca her daim yanımda olan, akademik gelişime ve kişisel duruşuma katkı sağlayan, desteğini hiçbir zaman esirgemeyen değerli hocam Dr. Öğr. Üyesi Züleyha Sara Belge'ye de yürekten teşekkür ederim.

Bu süreçte akademik desteğin çok ötesinde, varlıklarıyla en büyük gücüm olan aileme şükranlarımı sunuyorum. Özellikle hayatım boyunca bana yol gösteren, yaşadığımız tüm zorluklara göğüs geren ve kendi yükünü sessizce taşıırken benim yoluma ışık tutan, her zaman daha azimli olmayı öğreten sevgili babama; tüm yaşanmışlıkların izini omuzlarında taşıyan, sabrıyla ve sevgisiyle her zaman yanımda olan canım anneme sonsuz teşekkür ederim. Onların emeklerine layık bir evlat olabilmek için çabaladım; bu çalışmayı, onların varlığına ve fedakârlıklarına ithaf ediyorum.

Ayrıca, her adımda yanımda olduklarını hissettiren, desteğiyle beni ayakta tutan sevgili kardeşlerime ve varlıklarıyla hayatı güzelleştiren dostlarıma da yürekten teşekkür ederim.

Bu süreçte yalnızca bir tez yazmadım; aynı zamanda direnç göstermeyi, üretmeyi, sebat etmeyi ve en önemlisi inandığım yolda yürümeyi öğrendim. Bu yolculuğun her anında yanımda olan herkese içtenlikle teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇ KAPAK	i
ONAY	ii
ETİK BEYAN	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ	viii
ŞEKİLLER DİZİNİ	ix
SİMGELER VE KISALTMALAR	xi
1. GİRİŞ	1
1.1. Tezin Amacı	3
2. KAYNAK ARAŞTIRMALARI	5
2.1. Sokak Kavramı ve Tanımı	5
2.1.1. Tarihsel Olarak Sokağın Evrimi ve Güncel Yaklaşımlar	8
2.2. Kentsel Tasarımın Yapılı Çevre ve Sokak Tasarımı ile İlişkisi	14
2.2.3. Sokak Tasarımında Temel İlkeler	19
2.2.3.1. Çekicilik, Canlılık Güvenlik	22
2.2.3.2. Bağlantı ve Geçirgenlik	24
2.2.3.3. Esneklik ve Uyum Sağlama	26
2.2.3.4. Karakter, Süreklilik, Kapalılık, Ritim	26
2.2.3.5. İnsan Ölçeği, Yer Duygusu	31
2.2.3.6. Okunabilirlik ve İmgelenebilirlik	32
2.3. Türkiye’de Planlama ve Yapılı Çevrenin Oluşumu	33
2.3.1. İmar Planlarının Sokak Tasarımına Etkileri ve Sorunları	37
2.3.2. Üst Ölçekli Planlama Süreçlerinde Belirsizlik ve Kademeler Arası Sorunlar	38
2.4. Mersin İlinin Kentsel Gelişim Süreci	42
3. MATERYAL ve YÖNTEM	49
3.1. Yöntem	50
3.2. İmar Planlarıyla Biçimlenen Sokak Mekânlarının Temel Tasarım İlkeleri Açısından Analizi	53
3.3. Mersin Kentinden Seçilen Sokakların Tipolojik Sınıflandırılması	54
3.3.1. 39632. Sokak	56
3.3.2. Turunç Caddesi	69
3.3.3. 34324. Sokak	80
3.3.4. 34316. Sokak	90
3.3.5. Üniversite Caddesi	101
3.3.6. 2224. Sokak	110
3.3.7. Nevit Kodallı Caddesi	120
3.3.8. 27134. Sokak	130
3.3.9. 18. Cadde	136
3.3.10. 1630. Sokak	144
4. SONUÇLAR ve ÖNERİLER	155
KAYNAKLAR	161
ÖZGEÇMİŞ	167

TABLolar DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 2.1. Mersin’de farklı planlama dönemlerinde sokak tasarımı: yaklaşımlar, sorunlar ve tasarım ilkeleri	48
Tablo 3.1. Sokak tasarımı parametrelerine dayalı değerlendirme tablosu	51
Tablo 3.2. Mersin kent merkezinden seçilen sokakların mekânsal dağılımı	55
Tablo 3.3. 39632. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu	58
Tablo 3.4. 39632 Sokak niteliksel değerlendirme tablosu	68
Tablo 3.5. Turunç caddesi niteliksel değerlendirme tablosu	78
Tablo 3.6. 34324. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu	89
Tablo 3.7. 34316. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu	100
Tablo 3.8. Üniversite caddesi niteliksel değerlendirme tablosu	108
Tablo 3.9. 2224. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu	118
Tablo 3.10. Nevit Kodallı caddesi niteliksel değerlendirme tablosu	129
Tablo 3.11. 27134. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu	134
Tablo 3.12. 18. Cadde niteliksel değerlendirme tablosu	143
Tablo 3.13. 1630. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu	152
Tablo 3.14. Sokakların plan ve mimari tercih etkisine göre karşılaştırmalı değerlendirmesi	156

ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 2.1. Küresel sokak tasarımı rehberi	8
Şekil 2.2. Sokaklar, farklı disiplinlerin kesişim noktasında yer alır.	8
Şekil 2.3. Tarihsel olarak sokağın evrimi	13
Şekil 2.4. Tarihsel olarak sokağın evrimi	13
Şekil 2.5. Özetle farklar	16
Şekil 2.6. Türkiye'deki planlama sisteminde kentsel tasarımın yeri ve ölçekler arası ilişkiler	19
Şekil 2.7. Sokak tasarımında temel ilkeler	22
Şekil 2.8. Yapı adası uzunluğu – geçirgenlik ilişkisi	25
Şekil 2.9. Mersin'de farklı planlama dönemlerinde sokak tasarımı	29
Şekil 2.10. 1938 Jansen planı	45
Şekil 2.11. 1964 İller bankası planı	46
Şekil 2.12. 1980 İmar planı	46
Şekil 2.13. 2003 Plan kararları	47
Şekil 3.1. Temel tasarım ilkeleri bağlamında analizlerin yapıldığı örnek sokak alanları	50
Şekil 3.2. Sokak tasarımı analizlerinin yapıldığı örnek sokak alanları	56
Şekil 3.3. Uygulama imar planı	59
Şekil 3.4. Dolu-boş analizi	60
Şekil 3.5. Uydu görüntüsü	61
Şekil 3.6. Parsel sınırları ve numaraları	61
Şekil 3.7. Sokağın güney girişi	63
Şekil 3.8. Sokak görüntüsü	64
Şekil 3.9. 39632. Sokak kuzey girişinden görünüş	66
Şekil 3.10. Kesit A-A', B-B', C-C'	67
Şekil 3.11. Uygulama imar planı	72
Şekil 3.12. Dolu-boş analizi	73
Şekil 3.13. Uydu görüntüsü	74
Şekil 3.14. Parsel numaraları ve formu	74
Şekil 3.15. Alandan çekilmiş fotoğraf (1)	75
Şekil 3.16. Alandan çekilmiş fotoğraf (2)	76
Şekil 3.17. Kesit A-A', B-B', C-C'	77
Şekil 3.18. Uygulama imar planı	81
Şekil 3.19. Dolu-boş analizi	82
Şekil 3.20. Uydu görüntüsü	83
Şekil 3.21. Parsel numaraları ve formu	83
Şekil 3.22. Alandan çekilmiş fotoğraf (1)	84
Şekil 3.23. Alandan çekilmiş fotoğraf (2)	85
Şekil 3.24. Alandan çekilmiş fotoğraf (3)	86
Şekil 3.25. Sokak kesitleri	88
Şekil 3.26. Uygulama imar planı	92
Şekil 3.27. Dolu-boş analizi	93
Şekil 3.28. Uydu görüntüsü	94
Şekil 3.29. Parsel numaraları ve formu (1)	94
Şekil 3.30. Parsel numaraları ve formu (2)	95
Şekil 3.31. Alandan çekilmiş fotoğraf (1)	95
Şekil 3.32. Alandan çekilmiş fotoğraf (2)	96
Şekil 3.33. Alandan çekilmiş fotoğraf (3)	97
Şekil 3.34. Sokak kesitleri	99
Şekil 3.35. Uygulama imar planı	102
Şekil 3.36. Dolu-boş analizi	103
Şekil 3.37. Uydu görüntüsü	104
Şekil 3.38. Parsel numaraları ve formu (1)	104
Şekil 3.39. Üniversite caddesi sokak genel görünüşü (1)	105

	Sayfa
Şekil 3.40. Üniversite caddesi sokak genel görünüşü (2)	105
Şekil 3.41. Üniversite caddesi sokak genel görünüşü (3)	106
Şekil 3.42. Üniversite caddesi kuzey girişi	106
Şekil 3.43. Üniversite caddesi sokak kesiti	108
Şekil 3.44. Uygulama imar planı	111
Şekil 3.45. Dolu-boş analizi	112
Şekil 3.46. Uydu görüntüsü	113
Şekil 3.47. Parsel numaraları ve formu (1)	113
Şekil 3.48. Parsel numaraları ve formu (2)	114
Şekil 3.49. 2224. Sokak genel görünüş (1)	114
Şekil 3.50. 2224. Sokağın güney girişi (2)	115
Şekil 3.51. 2224. Sokak genel görünüş (3)	116
Şekil 3.52. 2224. Sokak kesiti	118
Şekil 3.53. Uygulama imar planı	121
Şekil 3.54. Uydu görüntüsü	122
Şekil 3.55. Parsel numaraları ve formu (1)	122
Şekil 3.56. Parsel numaraları ve formu (2)	123
Şekil 3.57. Parsel numaraları ve formu (3)	124
Şekil 3.58. Nevit Kodallı caddesi genel görünüş (1)	125
Şekil 3.59. Nevit Kodallı caddesi genel görünüş (2)	125
Şekil 3.60. Nevit Kodallı caddesi genel görünüş (3)	126
Şekil 3.61. Nevit Kodallı caddesi genel görünüş (4)	127
Şekil 3.62. Nevit Kodallı caddesi genel görünüş (5)	128
Şekil 3.63. Uygulama imar planı	131
Şekil 3.64. Dolu-boş analizi	132
Şekil 3.65. Uydu görüntüsü	133
Şekil 3.66. parsel numaraları ve formu	133
Şekil 3.67. 27134. Sokak genel görünüş (1)	134
Şekil 3.68. 27134. Sokak genel görünüş (2)	134
Şekil 3.69. Uygulama imar planı	137
Şekil 3.70. Dolu-boş analizi	138
Şekil 3.71. Uydu görüntüsü	139
Şekil 3.72. 18. Cadde sokak kesiti	140
Şekil 3.73. Parsel numaraları ve formu (1)	140
Şekil 3.74. Parsel numaraları ve formu (2)	141
Şekil 3.75. 18. Cadde genel görünüş (1)	142
Şekil 3.76. 18. Cadde genel görünüş (2)	142
Şekil 3.77. 18. Cadde genel görünüş (3)	143
Şekil 3.78. Uygulama imar planı	146
Şekil 3.79. Dolu-boş analizi	147
Şekil 3.80. Uydu görüntüsü	148
Şekil 3.81. 1630. Sokak kesiti	149
Şekil 3.82. Parsel numaraları ve formu (1)	149
Şekil 3.83. Parsel numaraları ve formu (2)	150
Şekil 3.84. 1630. Sokak genel görünüş (1)	150
Şekil 3.85. 1630. Sokak genel görünüş (2)	151
Şekil 3.86. 1630. Sokak genel görünüş (3)	152

SİMGELER VE KISALTMALAR

Kısaltma/Simge	Tanım
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
YÖK	Yükseköğretim Kurulu
MEÜ	Mersin Üniversitesi
FBE	Fen Bilimleri Enstitüsü



1. GİRİŞ

Kentler, insanlık tarihi boyunca coğrafi, sosyal, ekonomik, kültürel ve politik dinamiklerin etkileşimiyle şekillenmiş, sürekli bir dönüşüm dinamiği sergileyen mekânsal olgulardır. Kentsel form bu dinamiklerin fiziksel bir yansıması olarak üst ölçekte kent bölgeleri gibi ve ana akslardan, alt ölçeklerde ise mahalle, sokak ve parsel düzeyindeki yapısal unsurlarla farklı ölçeklerde kendini göstermektedir.

Bu bağlamda sokak, kent bütünlüğü ile yerel dokular arasında fiziksel ve işlevsel bir arayüz oluşturmakta; hem dolaşım sisteminin bir parçası hem de sosyal etkileşimin ve gündelik yaşamın sürdüğü kamusal bir sahne olarak çok boyutlu bir işleve sahip olmaktadır. Bireylerin kentle kurduğu fiziksel ilişkinin ilk karşılaştığı ölçek olan sokaklar, aynı zamanda kolektif belleğin, ritüel pratiklerin ve kamusal karşılaşmaların mekânıdır. Bu çok işlevli karakteriyle sokak, kentsel kimliğin oluşumunda belirleyici bir rol üstlenmektedir. Kısaca, yalnızca işlevsel bir ulaşım koridoru olmaktan öte, fiziksel yapılarıyla tarihsel, kültürel ve toplumsal bir hafızanın taşıyıcısıdır. Sokakların genişlikleri, yönelimleri, çevre yapılarla kurdukları ilişkiler ve hareketlilik kurguları gibi fiziksel özellikler, geçmişten günümüze kentsel formun ve kimliğin sürekliliğini sağlayan somut göstergeler olarak işlev görmektedir.

Modernleşme süreci ve Sanayi Devrimi ile birlikte ortaya çıkan yapısal dönüşümler, sokakların fiziksel karakteri ve toplumsal işlevi üzerinde köklü değişikliklere yol açmıştır. Geleneksel kent dokularında kamusal yaşamın temel taşıyıcısı olan sokaklar, modern şehircilik anlayışında büyük ölçüde ulaşım işlevine indirgenmiş; taşıt trafiğini optimize etmeye yönelik akslar olarak ele alınmıştır. Sonuç olarak sokaklar, fiziksel süreklilikten yoksun, ölçek dışı ve kimliksiz mekânlara dönüşmüştür. Bu durum, sokakların yalnızca teknik altyapı unsuru olarak ele alınmasına; sosyal, estetik ve mekânsal değerlerinin büyük ölçüde göz ardı edilmesine neden olmuştur.

Günümüzde de planlama pratiklerinde modernist yaklaşımın etkileri devam etmekte, sokaklar hâlâ büyük ölçüde ulaşım odaklı olarak ele alınmaktadır. Günümüzde de planlama pratiklerine sanayi devriminin etkileri devam etmekle birlikte, kentsel nüfusun hızla artması ve beraberinde getirdiği sorunlar, sokakların mekânsal yapısını ve işlevini yeniden şekillendirmektedir. Bu sorunların başında gelen **kentsel yayılma (urban sprawl)**, şehirlerin mekânsal ve fonksiyonel yapısını etkileyen temel sorunlardan biridir. Plansız arazi tüketimi, düşük nüfus yoğunluğu ve otomobile dayalı ulaşım sistemlerine bağımlılık gibi dinamikler, sokakların kimliksizleşmesine ve yalnızca bireysel çıkarlar doğrultusunda şekillenen ulaşım koridorlarına dönüşmesine neden olmuştur. Kısaca otomobil odaklı planlama otomobil kullanımını teşvik ettiği için, planlar genellikle otomobil trafiğini önceliklendirerek geniş yolların açılmasına odaklanır. Arazi Spekülasyonu ise parsel bazlı bir planlama yaklaşımı benimseyerek kısa vadeli ekonomik kaygıları ön plana çıkararak uzun vadeli sosyal ve çevresel etkilerin ve tasarım ilkelerinin göz ardı edilmesine neden olmuştur. Parsel bazlı planlama ise parsel sahiplerinin kendi çıkarını maksimize etme çabasıyla, sokakların bir bütün olarak tasarlanması ve nitelikli kamusal alanların oluşturulmasını zorlaştırır. Bu durum sokakların kimliksizleşmesine ve kentsel mekânın

işlevselliğini yitirmesine yol açarak sokakların yalnızca bireysel çıkarlar doğrultusunda şekillenen ulaşım koridorları olarak algılanmasına zemin hazırlamaktadır. Bunun temel nedeni ise modern planlama yaklaşımlarının sokakları iki boyutlu bir yol olarak ele almasından kaynaklanmaktadır.

Türkiye’de modernleşme sürecinin sokaklar üzerindeki etkisi, kentsel planlama yaklaşımlarında yapısal sorunlarla kendini göstermektedir. Bu bağlamda imar planlarının neden sokak üretmediği sorusu, bu alanda önemli bir tartışma alanı yaratmaktadır. Türkiye’deki sokak tasarımındaki başarısızlıkların temel nedenlerinden biri farklı disiplinler (şehir plancıları, mimarlar, peyzaj mimarları, ulaşım mühendisleri vb.) arasındaki yeterli koordinasyonun eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Diğer bir neden ise planlama literatüründe de sıkça tartışılan farklı ölçeklerdeki planlar (bölge planları, nazım imar planları, uygulama imar planları, kentsel tasarım projeleri vb.) arasındaki tutarlılık ve entegrasyon eksikliği yer almaktadır. Üst ölçekli planlarda ortaya konan stratejik vizyonlar ve mekânsal hedefler, genellikle yerel ölçekteki uygulama süreçlerine etkin bir şekilde entegre edilememektedir. Bu durum, planların uygulanabilirliğini ve uzun vadeli etkisini önemli ölçüde kısıtlamaktadır. Söz konusu uyumsuzluk, üst ölçekli planların bütüncül ve kapsayıcı perspektiflerinin, alt ölçekli uygulamalarda parsel bazlı, bireysel mülkiyet odaklı ve çoğu zaman kısa vadeli ekonomik çıkarları önceleyen kararlarla ikame edilmesi şeklinde kendini göstermektedir. Bu durum, sokakların kentsel doku içerisinde mekânsal bir bütünlükle ele alınmasını engellemekte ve kentsel alanın parçalı bir yapıda gelişmesine zemin hazırlamaktadır.

Türkiye’deki imar mevzuatı ve yönetmeliklerinin sokak tasarımına yönelik detaylı ve bağlayıcı hükümler içermemesi, sokak tasarımındaki sorunları daha da derinleştirmektedir. Bu durum, sokakların tasarımında yerel yönetimlere ve uygulayıcılara geniş bir hareket alanı bırakmakta, ancak bu da çoğu zaman plansız ve kalitesiz uygulamalara yol açmaktadır. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği gibi düzenlemeler var fakat bunlar genellikle sokak tasarımının detaylarına inmez. Bu faktörler bir araya geldiğinde, mekânsal ve görsel bütünlüğü bozulan sokaklarda birbirinden kopuk ve plansız parsel düzenlemeleri tasarım ilkelerinin ihmal edilmesiyle sonuçlanmaktadır. Tekrarlayan yapı tipleri, monoton cepheler ve kamusal alan eksikliği, sokakların sosyal etkileşim alanı olma işlevini zayıflatmaktadır. Sonuç olarak, bu dinamikler, sürdürülebilir kentsel yaşam hedeflerini tehdit ederek sokakların sadece işlevsel değil, aynı zamanda sosyal ve estetik boyutlarının da kaybolmasına neden olmaktadır.

Bu bağlamda, sokakların yalnızca ulaşım koridoru değil, aynı zamanda mekânsal süreklilik, hissedilir hacim, kamusal etkileşim ve estetik değerler gibi çok boyutlu ilkelerle kurgulanması gereken kamusal alanlar olduğu yaklaşımı, güncel planlama yaklaşımlarında giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Bu çalışma da bu perspektiften hareketle, sokak tasarımının imar planlama süreçlerindeki yeri ve niteliğini sorgulamakta; fiziksel çevrenin oluşumunda plan kararlarının belirleyiciliğini analiz etmeyi amaçlamaktadır.

Çalışmada, Mersin kent dokusundan seçilen sokaklar temel alınarak plan kararları ile fiziksel gerçekleştirmeler arasındaki ilişki; **mekânsal analizler, tipolojik sınıflandırmalar ve tasarım ilkeleri bağlamında** incelenmiştir.

1.1. Tezin Amacı

Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye'deki imar planlama süreçlerinde sokak tasarımının nasıl ele alındığını sorgulayarak, bu süreçte dair yapısal sorunları tespit etmek ve sokak tasarımının geliştirilmesine yönelik olanakları analiz etmektir. Mevcut planlama araçlarının fiziksel çevreyi biçimlendirmedeki yetersizliklerini ve olanaklarını ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Bu çalışma, sokak tasarımının imar planlama süreçlerindeki yerini sorgulayan, hem kuramsal hem de analitik düzeyde kapsamlı bir değerlendirme sunmaktadır. Literatürde sıklıkla mimari ya da ulaşım odaklı ele alınan sokak tartışmalarına kıyasla, bu tez; sokak tasarımının planlama kararları ile ilişkisini temel alan yaklaşımıyla, imar planlamada sokak tasarımı gibi görece az çalışılmış bir boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır. Bu yönüyle çalışma, Türkiye'deki planlama pratiğinde gözlemlenen yapısal sorunları görünür kılarken; aynı zamanda sokak ölçeğinde geliştirilebilecek bütüncül tasarım stratejilerine dair öneriler geliştirmektedir.

Literatürde sokak tasarımı genellikle mimarlık, ulaşım mühendisliği, peyzaj tasarımı ya da kamusal yaşam gibi belirli tematik eksenler etrafında ele alınmakta; sokakların imar planlarıyla ilişkisi çoğunlukla göz ardı edilmektedir. Bu tez, bu boşluktan hareketle, sokakları planlama kararlarıyla biçimlenen kentsel ürünler olarak ele almakta ve bu ilişkinin mekânsal çıktılar üzerindeki etkisini değerlendirmeyi hedeflemektedir.

Sokakların imar planı kararları doğrultusunda nasıl biçimlendiğine dair özellikle Türkiye bağlamında sınırlı sayıda çalışma mevcuttur. Marshall'ın (2005) sokak morfolojisini planlama örüntüleriyle ilişkilendiren yaklaşımı, bu alanda öne çıkan sayılı örneklerden biridir. Türkiye'de ise sokak tasarımı ile imar planlaması arasındaki ilişki, genellikle kentsel morfoloji bağlamında ele alınmakta; sokak ölçeğindeki tasarım ilkeleri ve mekânsal deneyim boyutu çoğu zaman ihmal edilmektedir (Ünlü, 2009; Ünlü & Baş, 2017). Bu bağlamda, çalışmanın planlama kararları ile sokak tasarımı arasındaki ilişkiyi temel alan yaklaşımı, söz konusu literatür eksikliğini gidermeyi amaçlamaktadır.

Tez kapsamında, Mersin kent dokusundan seçilen sokak örnekleri üzerinden, plan kararları ile fiziksel çevre arasında oluşan uyumsuzluklar analiz edilmekte; düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim, başlangıç–bitiş, plan kararı ile uyum, parsel–bina formu ilişkisi ve kamusal alan deneyimi gibi temel tasarım ilkeleri doğrultusunda kapsamlı bir değerlendirme yapılmaktadır. Sonuç olarak çalışma, planlama sistemindeki yapısal sorunları görünür kılmayı ve sokak ölçeğinde geliştirilebilecek bütüncül tasarım stratejilerine dair öneriler sunmayı amaçlamaktadır.

Mersin kent dokusundan seçilen örnek sokaklar üzerinden gerçekleştirilecek tipolojik sınıflandırma ve mekânsal analizler aracılığıyla, imar planı kararları ile fiziksel çevre arasında oluşan uyumsuzluklar tespit edilmeye çalışılacaktır. Ayrıca parsel büyüklüğü, yapı formu ve yönelimi gibi mekânsal göstergelerin sokak hacmi, kamusal alan deneyimi ve mekânsal süreklilik üzerindeki etkileri incelenerek, planlama kararlarının sokak ölçeğinde ürettiği mekânsal çıktılar irdelenecektir. Böylece, sokak tasarımının yalnızca teknik değil, aynı zamanda sosyal, kültürel ve estetik boyutları olan çok katmanlı bir mesele olduğu vurgulanarak, planlama süreçlerine entegre edilebilecek bütüncül bir yaklaşım önerisi sunulması hedeflenmektedir.

Tez kapsamında yanıt aranan temel araştırma soruları aşağıda sıralanmıştır:

- Türkiye’deki imar planlama yaklaşımları, sokak tasarımının fiziksel ve estetik boyutlarını ne ölçüde kapsamaktadır?
- Sokakların yalnızca ulaşım işleviyle tanımlanması, fiziksel ve sosyal niteliklerini nasıl etkilemektedir?
- Plan kararları ile sokakların mevcut fiziksel yapısı arasında nasıl bir uyumsuzluk gözlemlenmektedir?
- Parsel büyüklüğü, bina formu ve yönelimi ile sokak hacmi ve mekânsal süreklilik arasında nasıl bir ilişki bulunmaktadır?
- Mersin kentsel dokusundan seçilen örnek sokaklarda temel sokak tasarım ilkeleri (düzen, ritim, süreklilik, hacim, başlangıç-bitiş) ne ölçüde karşılanmaktadır?
- Planlama süreçlerinin sokak tasarımına entegrasyonu nasıl geliştirilebilir ve bu bağlamda hangi stratejik yaklaşımlar önerilebilir?

2. KAYNAK ARAŞTIRMALARI

2.1. Sokak Kavramı ve Tanımı

Tarih boyunca sokaklar, toplumsal süreçlerin izlerini barındıran, geçmiş ile günümüz arasında köprü görevi gören önemli mekânsal unsurlar olarak değerlendirilmiştir. Savaşlar, toplumsal hareketler ve ticaret yolları gibi tarihsel süreçlerin izlerini yansıtarak, kolektif bellek ve kimlik oluşumunda kritik bir rol oynarlar. Bu anlamda sokaklar, değişim ve dönüşümlerin mekânsal yansımaları taşıyan birer tarihî belge niteliğindedir.

Kentsel mekânın temel bileşenlerinden biri olan sokaklar, geçiş güzergâhı olmanın ötesinde, toplumsal, ekonomik, kültürel ve felsefi boyutların mekânsal karşılığıdır. Bu özellikleri sayesinde, sokaklar farklı disiplinlerin çalışma alanlarının kesiştiği karmaşık ve dinamik ortamlar olarak değerlendirilebilir. Ancak sokak kavramı, çoğu zaman dar bir çerçevede ele alınarak yalnızca fiziksel özellikleriyle tanımlanmıştır. Oysa sokaklar, fiziksel işlevlerinin ötesinde, toplumsal etkileşimleri destekleyen, kültürel ifade biçimlerini yansıtan ve toplumsal bağları güçlendiren çok boyutlu mekânlardır (Barlas, 2014; Çalışkan, 2006). Bu bağlamda, Barlas (2014), genellikle iki yanı yapılarla çevrili bir yüzey olarak tanımlanan sokak kavramının bu tür dar yaklaşımlarla ele alınmasının, sokağın karmaşık ve çok boyutlu doğasını yeterince yansıtmadığına dikkat çeker.

Sokakların bu çok boyutlu yapısı, fiziksel form ve sosyal yaşam arasında kurduğu güçlü ilişkiyle kent yaşamında kritik bir rol oynar. Sokakların fiziksel unsurları, sadece birer tasarım öğesi olmanın ötesine geçerek, bireylerin mekânla kurduğu sosyal bağları ve toplumsal etkileşimleri doğrudan şekillendirir. Jacobs (1993), sokakların görsel karmaşıklığının ve bina cephelerinin oluşturduğu mekânsal kapalılık hissinin, bireylerde güven ve aidiyet duygusu geliştirdiğini belirtir. Bu tür fiziksel özellikler, sokakların yalnızca bir hareket aksı değil, aynı zamanda bireylerin birbirleriyle etkileşim kurduğu, toplumsal bağların güçlendiği sıcak ve güvenli mekânlar olmasını sağlar.

Fiziksel tasarım unsurlarının sosyal bağlar üzerindeki etkisi, sadece bina cepheleriyle sınırlı değildir. Gehl (2007), insan ölçeğinde tasarlanan sokakların, bireylerin bir araya gelerek etkileşim kurmasını ve kamusal yaşamın daha canlı bir hale gelmesini sağladığını ifade eder. Sokakların fiziksel yapısı, kullanıcıların mekânla kurduğu duygusal bağları güçlendiren bir arka plan oluşturur. Örneğin, geniş kaldırımlar, ağaçlandırma, oturma alanları gibi unsurlar bireylerin sokaklarda daha uzun süre vakit geçirmesini ve birbirleriyle etkileşim kurmasını teşvik eder. Bu bağlamda, fiziksel form ve sosyal yaşam birbirini tamamlayan iki önemli unsur olarak karşımıza çıkar.

Sokakların fiziksel formunun sosyal yaşamla nasıl ilişkilendirilme biçimi, kullanıcı deneyimlerini doğrudan şekillendiren temel bir unsurdur. Moughtin (2003), sokakların fiziksel özelliklerinin bireylerin mekânsal algılarını ve psikolojik deneyimlerini şekillendirdiğini belirtir. Mekânın boyutları, şekilleri, dokusu, renkleri ve diğer duyuşsal unsurlar, bireylerin mekânı nasıl hissettiğini ve deneyimlediğini doğrudan etkiler. Örneğin, dar ve kalabalık bir sokak, bireylerde

yoğunluk ve baskı hissi yaratabilirken; geniş ve ağaçlıklı bir sokak, ferahlık ve huzur hissi uyandırır. Bu tür mekânsal algılar, sokakların sosyal işlevlerini desteklemede önemli bir rol oynar.

Bu bağlamda, sokakların fiziksel sınırları ve bu sınırların kullanıcılar üzerindeki etkileri daha somut bir çerçevede değerlendirilebilir. Sokaklar, salt fiziksel sınırların tanımlanmasıyla sınırlı kalmayıp, mekânsal algı ve toplumsal işlevlerle etkileşime imkan sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Mekânın sosyal etkileşimlerini destekleyecek şekilde kurgulanması, bireylerin günlük yaşam deneyimlerine anlamlı katkılar sunar; bu durum, sokakların fiziksel formunun sosyal yaşam üzerindeki etkisini daha da vurgular. Kropf (1996), bir sokağın çehresini belirleyen en temel etkenin, "sokak duvarı" veya "bina cepheleri" olarak adlandırılan sınırları olduğunu belirtir. Bu sınırlar, bina kenarları, arazi kullanımları ve çekme mesafeleri gibi somut unsurlarla tanımlanırken, aynı zamanda bu unsurların insanlar tarafından nasıl algılandığı ve deneyimlendiğiyle de biçimlenir (Kropf, 1996'dan aktaran Meetiyagoda & Munasinghe 2016). Yani, sokakların fiziksel özellikleri, kullanıcıların zihinsel haritalarını ve deneyimlerini doğrudan etkileyerek, sokağın toplumsal işlevini de şekillendirir. Global Street Design Guide (2016) ise bu fiziksel unsurları daha kapsayıcı bir yaklaşımla ele alır ve sokakları bir "açık hava odası" metaforuyla tanımlar. Bu metafora göre, zemin düzlemi, bina cepheleri ve gökyüzü ile çevrelenmiş sokaklar, sosyal etkileşimlerin, kültürel ifadelerin ve gündelik yaşamın gerçekleştiği birer kamusal mekân olarak değerlendirilmelidir. Bu çerçevede, bina cepheleri, zemin dokusu, bitkilendirme ve aydınlatma gibi unsurlar, sokakların atmosferini ve kullanıcı deneyimini doğrudan şekillendirir. Kropf'un (1996) "sokak duvarı" kavramı ile Global Street Design Guide'in (2016) "açık hava odası" metaforunun bir araya gelmesi, sokakların fiziksel ve sosyal boyutlarının bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerektiğini ortaya koyar.

Sokakların fiziksel ve sosyal boyutlarının yanı sıra çevresel sürdürülebilirlik boyutları da tasarım sürecinde dikkate alınmalıdır. Harvey (2014), sokakların yalnızca fiziksel ve sosyal işlevlerini değil, çevresel sürdürülebilirlik, kamu sağlığı ve ekonomik faaliyetlerle olan ilişkisini de vurgular. Harvey'e göre, sokakların tasarımı yalnızca mevcut ihtiyaçlara cevap vermekle kalmamalı; gelecekteki mekânsal ve sosyal gereksinimleri de öngörerek sürdürülebilir bir kentsel yaşamın parçası haline gelmelidir. Bu yaklaşım, sokakların sadece fiziksel bir yapı olmaktan çıkıp, sürdürülebilir bir kentsel yaşamın önemli bir parçası haline gelmesini sağlayacaktır.

Sonuç olarak, sokak sınırlarının fiziksel özellikleri kadar, bu sınırların sosyal etkileşimlere ve kullanıcı deneyimlerine katkı sağlayacak şekilde tasarlanması da kritik bir öneme sahiptir. Bu nedenle sokak tasarımında fiziksel form ile sosyal yaşam arasındaki ilişkiyi anlamak ve bu iki unsuru bütünleştiren bir yaklaşım benimsemek gereklidir. Jacobs (1993) ve Gehl'in (2007) vurguladığı insan ölçeği, Moughtin'in (2003) mekânsal algı üzerindeki etkileri ve Kropf'un (1996) fiziksel sınırları tanımlayan "sokak duvarı" kavramı, sokakların bireyler ve toplumsal yaşam üzerindeki etkilerini anlamak için güçlü bir temel sunar. Bu çok boyutlu yaklaşımla ele alınan sokaklar, yalnızca bugünün değil, geleceğin sosyal, kültürel ve çevresel gereksinimlerine de cevap verecek şekilde tasarlanabilir.

Sokakların bu çok boyutlu yapısı, fiziksel ve sosyal boyutları birbirine bağlayan bir anlayışı zorunlu kılar. Farklı disiplinlerin sokaklara dair bakış açılarını da bir araya getiren bir yaklaşımı gerekli kılar. Sokak kavramı, çok boyutlu anlamı nedeniyle farklı disiplinlerin ilgi alanına girmiş ve bu disiplinler tarafından farklı şekillerde tanımlanmıştır.

Ekonomistler için sokaklar, kentsel ekonominin nabzını tutan, ticaretin akışını ve tüketim alışkanlıklarını gözlemleyebilecekleri canlı bir laboratuvar işlevi görür. Sokaklardaki dükkanlar, pazarlar, iş merkezleri ve ulaşım ağları, ekonomik teorilerin ve modellerin somut karşılıklarını sunarak ekonominin dinamiklerini anlamaya olanak sağlar.

Filozoflar ve kültürel araştırmacılar ise sokaklara dair yapılan araştırmalar ve kuramcıların ortaya koyduğu düşünceler, toplumsal ritüellerin gerçekleştirildiği, kimliklerin ve kültürel değerlerin görünür olduğu mekânlar olarak değerlendirir. Ritüeller, hem bireysel hem de toplumsal düzeyde aidiyet ve denge duygusu yaratırken, sokakların fiziksel düzeni, bu ritüellerin gerçekleşmesi için bir zemin oluşturur (Barlas, 2014). Dahası, sokaklar bireylerin içsel denge arayışlarını destekleyen önemli kamusal alanlardır. Örneğin, günlük yürüyüşler, mahalle toplantıları veya mevsimsel festivaller, sokakların hem sosyal hem de fiziksel anlamını zenginleştiren etkinliklerdir (Barlas, 2014).

Şehir plancıları, mimarlar ve kentsel tasarımcılar için sokaklar, kentsel dokunun temel yapı taşlarını oluşturur ve kentsel mekânın kalitesini, işlevselliğini ve estetiğini değerlendirmek için önemli bir odak noktasıdır. Şehir plancıları sokakları, kentsel dokunun düzenleyici unsuru olarak görüp işlevsellik ve sürdürülebilirlik açısından değerlendirirken; mimarlar, sokakları mekânsal algı ve estetik unsurların bir bütün olarak ele alındığı tasarım odaklı mekânlar olarak ele alır. Kentsel tasarımcılar ise sokakları, kamusal alanlar ve sosyal etkileşimlerin gerçekleştiği dinamik platformlar olarak değerlendirerek, bu alanların hem fiziksel hem de sosyal boyutlarını dikkate alırlar. Sokakların tasarım ilkeleri doğrultusunda geometrisi, genişliği, yönlendirmesi, kaldırımların durumu, bisiklet yolları, yeşil alanlar, aydınlatma, kent mobilyaları, binaların cepheleri ve kamusal sanat eserleri, kentsel tasarımın ve mimarinin kalitesini ve etkisini gösterir.

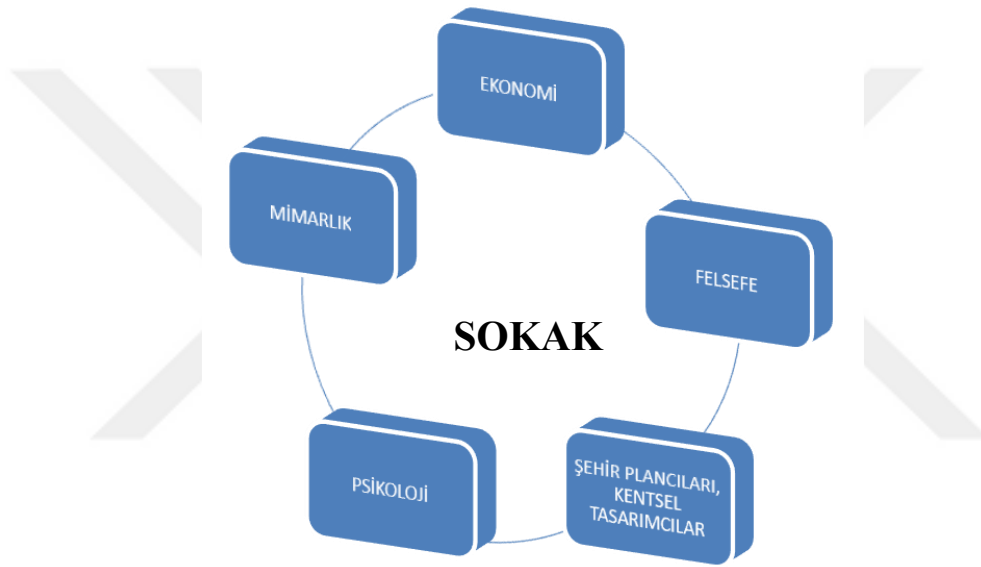
Bu disiplinler arası etkileşim ve bilgi alışverişinin mekânsal bir karşılığı olarak sokaklar, farklı disiplinlerin kesişim noktasında yer alır ve bu nedenle sokakların incelenmesi ve tasarlanması, disiplinler arası yaklaşımı zorunlu kılar. Böyle bir yaklaşım, sokakların daha kapsamlı bir şekilde anlaşılmasını ve daha yaşanabilir, sürdürülebilir ve kapsayıcı kentsel mekânlar yaratılmasını sağlar. Bu bağlamda, şehir planlama, mimarlık ve kentsel tasarım disiplinleri, sokakların fiziksel formunu, işlevselliğini, estetiğini ve kullanıcı deneyimini doğrudan etkileyen bilgi ve becerilere sahip oldukları için sokak tasarımından en çok sorumlu meslek gruplarıdır.

Dolayısıyla, bu meslek grupları, diğer disiplinlerin sokağa atfettiği anlamların mekânsal karşılıklarını üretmek ve bu anlamların sokak mekânında deneyimlenmesini sağlamak amacıyla tasarım kararları almalıdır. Bu, yalnızca fiziksel düzenlemelerle sınırlı kalmayıp, aynı zamanda toplumsal, kültürel ve ekonomik anlamların sokak dokusuna entegre edilmesini de içerir.

Sokak, insanın toplumsal varoluş modelinden başlayarak yaşam çevresinin fiziksel biçimlenişiyle sonlanan bir kavramsal akış şeması olarak değerlendirilebilir (Çalışkan, 2006).



Şekil 2.1. Küresel sokak tasarımı rehberi (NACTO, 2016)



Şekil 2.2. Sokaklar, farklı disiplinlerin kesişim noktasında yer alır.

2.1.1. Tarihsel Olarak Sokağın Evrimi ve Güncel Yaklaşımlar

Sokaklar, tarih boyunca hem fiziksel hem de sosyal anlamda kentsel mekânın dokusunu şekillendiren temel bileşenlerden biri olarak büyük dönüşümler geçirmiştir. Ulaşım aksı olmanın ötesinde, toplumsal etkileşimin, ekonomik faaliyetlerin, kültürel ifadenin ve siyasi hareketlerin sahnesi olan sokak, antik dönemde sosyal etkileşim ve ticaretin merkezi, orta çağda savunma ve toplumsal düzenin bir unsuru haline gelmiş; sanayi devriminden sonra ise altyapı ve ulaşım öncelikli bir anlayışla yeniden kurgulanmıştır.

Tarih boyunca, organik şehirlerin dar ve kıvrımlı sokaklarından modern dönemin geniş ve doğrusal otoyollarına kadar uzanan süreçte, sokaklar, kentlerin fiziksel yapısının oluşumunda ve toplulukların sosyal yaşamlarının şekillenmesinde kilit bir rol oynamıştır. Bu doğrultuda, organik yol ağlarından grid sistemine geçiş süreci, sokak tasarımında yaşanan tarihsel dönüşümlerin anlaşılması

açısından önemli bir inceleme alanı sunmaktadır. Sokakların bu evrimi, her dönemde hem fiziksel mekânın hem de toplumsal bağların biçimlenişine dair önemli ipuçları sunmaktadır.

Sokaklar, tarih boyunca kentsel dokunun fiziksel ve sosyal işlevlerini şekillendiren en temel bileşenlerden biri olmuştur. Antik ve klasik dönemlerde sokaklar, insan ölçeğine uygun, yaya öncelikli ve organik bir dokuya sahipti. Agora (Yunan) ve forum (Roma) gibi toplumsal yaşamın merkezleri, sokakların sosyal etkileşimi destekleyecek şekilde düzenlenmesine temel oluşturunuyordu. Hippodamos'un ızgara planlı şehir düzeni, düzenli sokak ağlarının kentlerdeki erken örneklerinden biriydi. Bu dönemde sokaklar, yalnızca fiziksel ulaşımı değil, aynı zamanda toplumsal etkileşim ve sosyal düzeni destekleyen bir çerçeve sunuyordu.

Orta Çağ'a gelindiğinde, dar ve kıvrımlı sokaklar savunma ihtiyaçlarına ve iklim koşullarına göre şekillenmiş, toplumsal yaşamın merkezi ise kilise meydanları ve pazar yerleri olmuştur. Bu dönemde kentsel mekânlar organik yapılarıyla daha çok güvenlik ve barınma odaklı planlanmış, sokakların sosyal işlevleri belirli merkezi alanlara taşınmıştır.

Rönesans ve Barok dönemlerinde ise kent planlamasında simetri, perspektif ve anıtsallık ön plana çıkmıştır. Geniş bulvarlar, meydanlar ve akslar, kentsel hiyerarşiyi ve gücü simgeleyen unsurlar olarak tasarlanmıştır. Leon Battista Alberti, bu dönemde sokak biçimlerinin sosyal yaşam üzerindeki etkilerini ilk kez ele alan isimlerden biri olmuştur. Alberti, dar ve kıvrımlı sokakların bireyler için "sağlıklı ve hoş" bir atmosfer sunduğunu savunmuş, geniş sokakların ise şehirleri daha sıcak ve sağlıklı hale getirdiğini gözlemlemiştir (Kostof, 1991; Frank, 2010). Alberti'nin bu yaklaşımı, sokakların yalnızca fiziksel bir geçiş alanı değil, aynı zamanda sosyal ve çevresel dengeleri etkileyen mekânlar olduğunu vurgulamaktadır. Andrea Palladio ise düz, geniş ve düzenli sokakları klasik bir anıtsallık ifadesi olarak tanımlamış, bu görüşler sokakların estetik ve işlevsellik açısından ele alınması gerektiğini ortaya koymuştur.

Sanayi Devrimi ile birlikte kentleşme dinamiklerinde köklü değişimler yaşanmış; artan sanayi üretimi ve nüfus baskısı altında kalan sokaklar, öncelikle ekonomik verimliliği ve ulaşım akışını maksimize etmeye yönelik olarak yeniden tasarlanmıştır. Bu süreçte, taşıt trafiğini önceleyen geniş yollar ve altyapı odaklı düzenlemeler, sokakların insan ölçeğinden uzaklaşarak işlevsel birer ulaşım koridoruna dönüşmesine neden olmuştur. Özellikle Paris'te Haussmann'ın 1852 sonrası gerçekleştirdiği kentsel yenilenme projeleri, geniş bulvarlar ve altyapı iyileştirmeleriyle şehirlerin çehresini değiştirmiştir. Haussmann, modern şehircilik anlayışında sokakların tasarım ve işlevlerinde köklü bir değişim yaratmış, hem askeri kontrolü güçlendirmeyi hem de sosyal yaşamı destekleyen "bulvar kültürü" oluşturmaya hedeflemiştir (Gehl, 2010). Bu düzenlemeler, kentsel altyapının modernize edilmesi ve estetik açıdan daha görkemli bir kent görünümü kazandırılması açısından başarılı olmakla birlikte, sokakların yaya ölçeğinden kopmasına ve toplumsal etkileşim alanı olma özelliklerini büyük ölçüde kaybetmesine yol açmıştır.

20. yüzyıl boyunca sokak tasarımı, modernizmin etkisiyle köklü bir dönüşüm geçirmiştir. Southworth ve Ben-Joseph (2003), Amerikan konut sokak ağının 19. yüzyıl sonlarındaki bağlantılı

ızgara düzeninden, 20. yüzyıl ortalarına kadar izole çember yollar ve çıkmaz sokaklara dönüşümünü detaylandırmıştır. Bu süreçte, sokakların sosyal işlevleri göz ardı edilerek, daha çok araç trafiğine odaklanılmıştır. Örneğin, Federal Konut İdaresi'nin (FHA) yönergeleri, mahallelerde trafik kapasitesini artırmaya odaklanmış, sokakların sosyal etkileşim alanları olarak işlevlerini sınırlamıştır.

Modernist planlama, sokakların fiziksel ve sosyal bağlamını yeniden tanımlamış, ancak genellikle insan ölçeğinden uzak bir yaklaşımla uygulanmıştır. Le Corbusier, şehirleri "makinelere gibi işleyen" düzenli sistemler olarak görmüş ve geniş otoyollarla araç trafiğini önceleyen tasarımlar önermiştir. Ona göre sokaklar, yalnızca araçlara hizmet eden birer "trafik koridoru" olmalıydı. Bu yaklaşım, sokakların sosyal işlevlerini geri plana itmiş ve kentsel dokuyu insan etkileşiminden koparan bir düzene yol açmıştır (Southworth & Ben-Joseph, 2003).

Ancak, modernist planlamanın bu işlevselci ve mekanikleşmiş anlayışı zamanla yoğun eleştirilerin odak noktası haline gelemeğe başlamıştır. Jane Jacobs, Le Corbusier ve modernist şehir planlamasının insan ölçeğinden uzak mekanikleşmiş tasarım yaklaşımlarına karşı çıkarak, sokakların toplumsal yaşamın merkezi bir unsuru olduğunu savunmuştur. Jacobs'un "sokağa bakan gözler" ilkesi, sokakların güvenli, erişilebilir ve sosyal etkileşimi teşvik eden bir yapıya sahip olması gerektiğini vurgulamış, bu bağlamda insan odaklı kent planlama anlayışını desteklemiştir (Jacobs, 1961).

Bu tarihsel dönüşümler, 20. yüzyılda araştırmacıların sokak kavramını yeniden ele almasına ve farklı yaklaşımlar geliştirmesine zemin hazırlamıştır. Bu anlamda Cullen (1971), ve Bentley ve arkadaşları (1985), "sokakların tasarımında kullanıcı deneyimini merkeze alan ve estetik ile işlevselliği bir araya getiren yaklaşımlar önermiştir. Cullen, sokak karakterinin mekânların sıralı düzenlemelerinden türeyen bir estetik deneyim sunduğunu savunarak, görsel algı ve estetik unsurların sokak tasarımındaki belirleyici rolüne dikkat çeker. Ona göre, sokaklar yalnızca bir geçiş alanı değil, aynı zamanda bireylerin duygusal bağlar kurduğu ve görsel bir deneyim yaşadığı dinamik mekânlardır.

Bentley ve arkadaşları ise Cullen'ın estetik yaklaşımını işlevsellik boyutuyla tamamlayarak, sokakların "geçirgenlik, çeşitlilik, okunabilirlik, sağlamlık ve kişiselleştirme" gibi niteliklerle kullanıcı dostu hale getirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu nitelikler, sokakların estetik değerleriyle birlikte sosyal etkileşimleri destekleyen, bireysel ve toplumsal ihtiyaçlara cevap veren birer mekân olarak ele alınmasını sağlamaktadır. Cullen'ın estetik odaklı yaklaşımıyla Bentley ve arkadaşlarının duyarlı sokak nitelikleri, sokakların hem fiziksel hem de sosyal işlevlerini birleştiren bütüncül bir tasarım anlayışının önemini vurgulamaktadır.

Allan Jacobs (1993), *Büyük Sokaklar* çalışmasında, sokakların yalnızca fiziksel geçiş alanları değil, aynı zamanda erişilebilir, güvenli, konforlu ve estetik olarak hatırlanabilir mekânlar olması gerektiğini savunmuştur. Ona göre, bu ilkeler, sokakların fiziksel ve sosyal işlevlerini birleştiren tasarım kılavuzlarının geliştirilmesine önemli katkılar sağlamış ve sokakların insan ölçeğinde tasarlanmasının gerekliliğini ortaya koymuştur.

Bu yaklaşım, Marshall (2009), sokakları sabit ve tek yönlü bir planlama anlayışından uzaklaştırıp, bir ekosistem gibi bireylerin ve toplulukların etkileşimleriyle şekillenen dinamik mekânlar

olarak görmesiyle örtüşmektedir. Marshall, sokakların zamanla toplumların değişen ihtiyaçlarına göre evrim geçirdiğini ve bu dönüşümün kullanıcıların mekânla olan ilişkisini doğrudan etkilediğini belirtmiştir. Örneğin, modern dönem öncesinde yollar ve binalar, genellikle bölgenin topografyasına uygun şekilde organik bir yapıda inşa edilirken (Kostof, 1991), günümüzde sokakların yayalaştırılması veya çok işlevli mekânlara dönüştürülmesi, bu evrimsel yapının güncel bir yansımasıdır.

Jacobs'un fiziksel ve sosyal işlevleri birleştiren insan odaklı yaklaşımı ile Marshall'ın sokakları yaşayan bir ekosistem olarak ele alan yaklaşımı, sokakların yalnızca araç geçişine hizmet eden alanlar değil, toplumsal yaşamın sürdürülebilir bir parçası olarak yeniden değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Bu iki yaklaşım, sokakların kullanıcı odaklı, çok işlevli ve toplumsal bağları güçlendiren mekânlar olarak tasarlanmasının önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

Sanayileşme ve modernizmin etkisiyle sokaklar, zamanla sosyal işlevlerinden uzaklaşarak otomobile hizmet eden mekânlara dönüşmüştür. Bu dönüşüm, sokakların anlamını fiziksel bir geçiş alanı olmaktan öteye taşıyan tarihsel bağlarını zayıflatmış ve toplumsal etkileşimlerin gerçekleştiği mekânlar olma özelliklerini sınırlamıştır. Ancak bu süreç, farklı kültürel ve toplumsal bağlamlara uygun çözümler geliştiren mimar, şehir plancıları ve düşünürlerin katkılarıyla yeni yaklaşımların ortaya çıkmasını sağlamıştır. Sokaklar, modern kentleşme baskısına rağmen, şehirlerin sosyal, kültürel ve politik yapılarının ayrılmaz bir parçası olarak varlığını sürdürmüştür.

Jane Jacobs'un bu bağlamdaki eleştirileri, sokakların yalnızca fiziksel bir mekân değil, aynı zamanda şehir yaşamının dinamik bir parçası olduğunu vurgulamaktadır. Jacobs'a göre, sokaklar sosyal karşılaşmaların, siyasi protestoların ve toplumsal direnişin sahnesi olarak, sosyal kimliklerin ve pratiklerin şekillenmesinde kritik bir rol oynar. Bu çok yönlü işlevleriyle sokaklar, bireysel yaşamları olduğu kadar toplumsal dinamikleri de etkileyen değerli kamusal alanlardır. Sokakların bu sosyal rolü, postmodern kentleşme yaklaşımlarında daha fazla vurgulanmıştır.

Modernist yaklaşım, düzen ve işlevselliği önceliklendirmiş, sokakları yalnızca bir ulaşım aksı ve trafik akışını düzenleyen koridorlar olarak görmüştür. Bu anlayış, sokakların sosyal işlevlerini büyük ölçüde göz ardı etmiştir. Buna karşılık, postmodernistler, sokakların bireyler arasında sosyal bağları güçlendiren birer sosyal mekân olduğunu savunmuşlardır (Fyfe, 1998; Rendell, 1998; Gold, 1998; Levy, 1998). Postmodern yaklaşımlar, sokakların yaşam dünyasını yeniden kazanması gerektiğini, bireylerin günlük hayatlarının şekillenmesinde kritik bir rol oynadığını vurgulamış ve bu doğrultuda sokakların fiziksel ve sosyal bağlamda yeniden kurgulanması gerektiğini ortaya koymuştur.

Günümüzde, artan farkındalık ve çağdaş yaklaşımlar, şehir mekânlarının insan odaklı bir anlayışla yeniden ele alınmasına olanak sağlamaktadır. Jan Gehl (2010), şehirlerin, insanların bir araya geldiği, sosyalleştiği ve hayatı paylaştığı mekânlar olması gerektiğini vurgulamıştır. Bu anlayışla beraber, sokakların sosyal sürdürülebilirlikteki rolü yeniden öne çıkarılmıştır. Gehl'in yaklaşımı, şehir mekânlarının etkileşim alanları olarak yeniden işlev kazandırılmasını, çağdaş şehir tasarımının temel amaçlarından biri haline getirmiştir. Sonuç olarak, sokakların tarihsel evrimi, fiziksel ve sosyal işlevlerinin zaman içinde nasıl dönüştüğünü ortaya koymaktadır. Alberti ve Palladio'nun erken dönem

yaklaşımlarından Jacobs ve Gehl'in çağdaş görüşlerine kadar uzanan bu süreç, sokakların yalnızca birer geçiş alanı olmaktan öte, toplumsal bağların güçlendiği, estetik ve işlevsellik açısından dengeli mekânlar olarak tasarlanması gerektiğini göstermektedir. Sürdürülebilir ve insan merkezli tasarımlar, sokakların geçmişten gelen mirasını korurken gelecekteki toplumsal ihtiyaçlara da cevap verebilecek bir yaklaşımla ele alınmalıdır.

Sokak tasarımı rehberleri de, sokakların tarihsel anlamını ve temel tasarım ilkelerini yeniden gündeme taşıyarak, kentlerin çok işlevli, sürdürülebilir ve kimlikli sokaklar yaratmasını gerektiğini vurgulamaktadır. Bu rehberler, sokakları yalnızca bir ulaşım aksı olarak değil, sosyal etkileşim, yaya önceliği ve sürdürülebilir hareketlilik için tasarlanmış kamusal yaşam alanları olarak ele almaktadır. Örneğin, *Global Street Design Guide (2016, s. 4)*, sokakların sosyal sürdürülebilirlikteki rolünü öne çıkararak, yaya hareketliliğini ve kamusal yaşamı destekleyen bir tasarım anlayışını teşvik etmektedir. Sokaklar, kentlerin tarihsel mirasını koruyarak, geleceğin sürdürülebilirlik hedeflerini destekleyen stratejik alanlar olarak yeniden ele alınmalıdır.

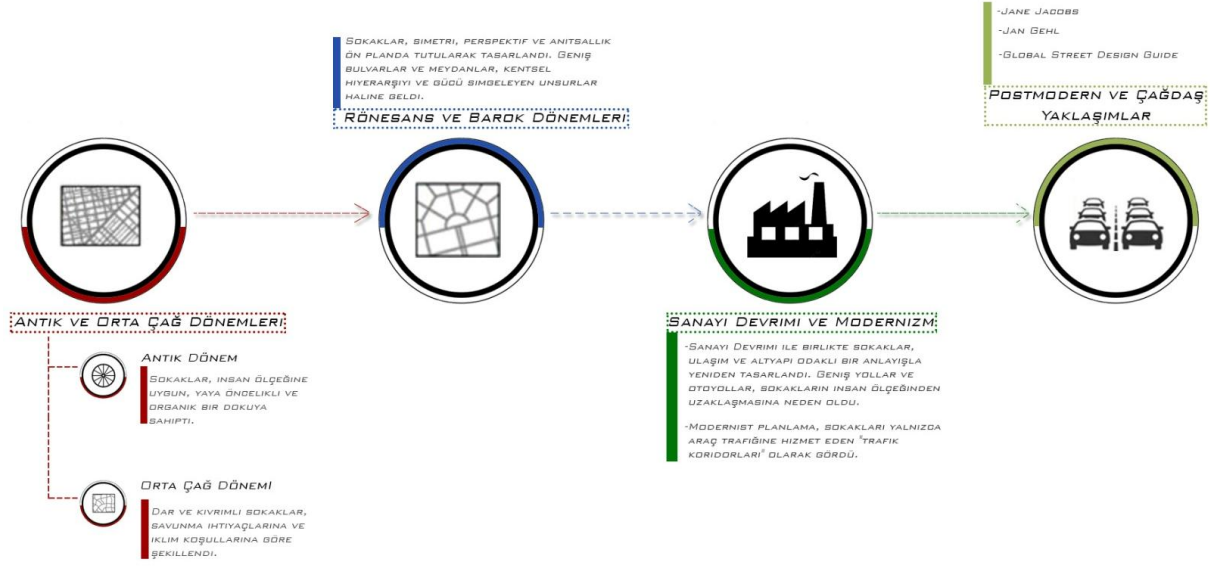
Güncel sokak tasarımında sürdürülebilirlik, kent yaşam kalitesini artıran temel bir ilke olarak öne çıkmaktadır. Yaya önceliği, erişilebilirlik ve çok işlevlilik gibi kavramlar, çağdaş tasarım anlayışında kritik bir yere sahiptir. Bu ilkeler, sokakların sadece araç trafiğini yönlendiren fiziksel koridorlar değil, aynı zamanda toplumsal bağları güçlendiren, sosyal karşılaşmaları mümkün kılan ve bireylerin kamusal yaşamlarını zenginleştiren mekânlar olarak ele alınmasını sağlamaktadır. Bu yaklaşım, sokakların geçmişte sahip olduğu sosyal ve kültürel işlevlerin yeniden canlandırılmasını ve gelecekteki çevresel sürdürülebilirlik hedeflerine uygun olarak dönüştürülmesini amaçlamaktadır.

Bu bölümde, sokağın tarihsel evrimi; kentsel planlama teorileri, mimari yaklaşımlar, sosyolojik analizler ve teknolojik gelişmeler bağlamında incelenmektedir. Güncel sokak tasarım yaklaşımlarının tarihsel süreçten nasıl etkilendiği ve bu süreçleri nasıl yeniden yorumladığı tartışılmaktadır. Sokakların fiziksel ve sosyal işlevlerindeki dönüşümlerin, kentsel mekânın algılanışı, kullanımı ve deneyimleniş üzerindeki etkileri bu bağlamda ele alınmaktadır.

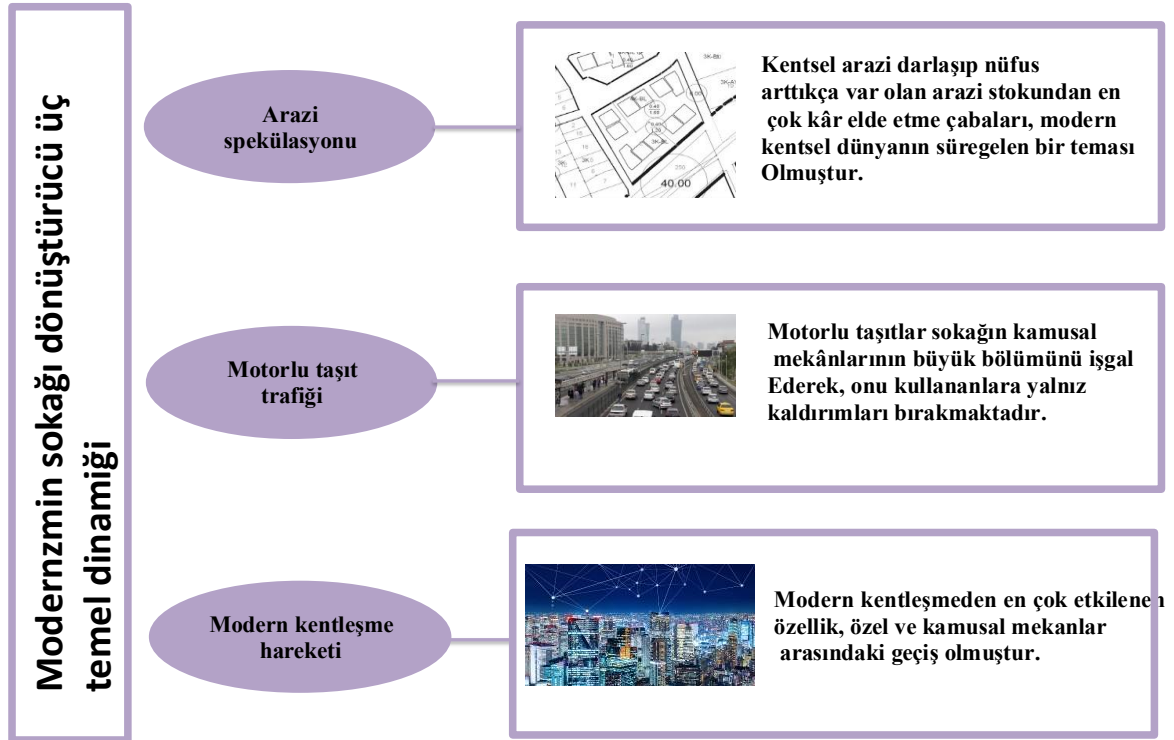
Sokak, yalnızca bir ulaşım aksı olmanın ötesinde, bir şehrin kimliğini ve imgesini belirleyen en önemli unsurlardan biridir. Tarih boyunca sokak kavramı, sosyal, ekonomik ve kültürel etkileşimlerin mekânsal yansıması olarak ele alınmış ve literatürde geniş bir yer bulmuştur. Modern dönem öncesi ve sonrası yaklaşımlar karşılaştırıldığında, modernist anlayışın düzen ve işlevselliği önelediği, ancak sokakların sosyal ve estetik işlevlerini büyük ölçüde göz ardı ettiği görülmektedir. Günümüzde ise bu tarihsel miras ve çağdaş sürdürülebilirlik hedeflerini birleştiren yaklaşımlar, sokakların çok boyutlu işlevlerini yeniden ön plana çıkarmayı hedeflemektedir.

Bu kapsamda, sokak tasarımı rehberleri, sürdürülebilirlik ilkesini ve temel tasarım prensiplerini benimseyerek, kentlerin daha yaşanabilir ve kimlikli mekânlar üretmesine katkı sunmaktadır. Sokakların, sadece geçmişteki işlevlerini yansıtmakla kalmayıp, gelecekteki ihtiyaçlara yönelik olarak yeniden kurgulanması, çağdaş kentsel tasarım yaklaşımlarının en temel hedeflerinden biri haline gelmiştir.

TARİHSEL OLARAK SOKAĞIN EVİRİMİ



Şekil 2.3. Tarihsel olarak sokağın evrimi



Şekil 2.4. Tarihsel olarak sokağın evrimi (Barlas, 2005)

2.2. Kentsel Tasarımın Yapılı Çevre ve Sokak Tasarımı ile İlişkisi

Kentsel tasarım, yalnızca fiziksel çevrenin biçimsel düzenlenmesine indirgenemeyecek kadar çok boyutlu bir disiplindir. Yapılı çevrenin tasarımında sadece estetik ya da teknik kararlarla değil; sosyal, kültürel ve ekonomik bağlamların da dikkate alındığı bütüncül bir yaklaşım gereklidir. Bu noktada, yapılı çevre ile sokak tasarımı arasındaki ilişki, kent mekânının fiziksel formunun şekillendirilmesinde belirleyici bir rol oynar. Levy (1998), kentsel tasarımın yalnızca bina cepheleri ya da arazi kullanım kararlarına indirgenemeyeceğini, sokakların çevresel ve işlevsel bağlamda ele alınarak tasarım sürecine entegre edilmesi gerektiğini vurgular.

Bu çerçevede, kentsel morfoloji kuramı, yapılı çevrenin biçimlenişini anlamada kavramsal bir analiz aracıdır. Carmona, Heath, Oc ve Tiesdell (2010), sokaklar, parseller, yapı adaları ve binalar gibi morfolojik bileşenlerin karşılıklı ilişkilerinin, kentsel formun hem sürekliliğini hem de dönüşüm kapasitesini belirlediğini ifade eder. Bu yapısal örüntülerin sadece biçimsel değil, aynı zamanda tarihsel süreklilik taşıması, kentsel tasarım açısından kalıcılığı ve kimliği destekler. Scheer (2016) de benzer şekilde, bu morfolojik bileşenlerin düzenli örüntüler oluşturarak kentin dinamik yapısını ayakta tuttuğunu belirtir.

Sokaklar, bu bileşenler arasında en kalıcı ve yönlendirici olanlardır. Sadece ulaşımı sağlayan işlevsel öğeler değil, aynı zamanda sosyal etkileşimlerin mekânı ve kentsel hafızanın taşıyıcısıdır. CABE (2000), başarılı kentsel alanların sokak, bina ve peyzaj unsurlarının uyumlu entegrasyonu ile tanımlandığını vurgular. Bu uyumun sağlanmasında, sokak ile yapı arasındaki ilişkinin düzenliliği; cephe sürekliliği, ölçek uyumu ve erişilebilirlik gibi ilkeler aracılığıyla hem estetik bütünlük hem de kamusal alan güvenliği açısından kritik rol oynar. Özellikle mağaza cephelerinin doğrudan sokağa açılması ya da konut üst katlarının aktif kullanım alanlarına dönüşmesi, sokak yaşantısını canlandıran önemli tasarım stratejileridir (CABE, 2000).

Bu tasarım ilişkilerinin temelini oluşturan kadastral desen ve parsel yapısı da sokak tasarımının biçimlendirilmesiyle doğrudan ilişkilidir. Conzen (1960), geleneksel Avrupa kentlerinde görülen “şerit parsel” düzeninin, sokağa dik yerleşimlerle biçimlenen tarihsel bir örüntü oluşturduğunu ve bu düzenin zaman içinde parsel birleşmeleri ve yol iptalleriyle değişerek kentsel formda dönüşümlere yol açtığını belirtir. Carmona ve arkadaşları (2010) ise bu dönüşümlerin kimi zaman tarihsel dokunun bozulmasına, kimi zaman ise kent hafızasının güçlendirilmesine neden olabileceğini ifade eder. Bu anlamda, parsel yapısı yalnızca fiziksel biçim değil, aynı zamanda kentsel sürekliliğin de taşıyıcısıdır.

Geçirgenlik kavramı ise, bu yapısal örüntülerin sunduğu fiziksel ve görsel sürekliliği ifade eder. Bu nedenle tür yapılar, geçirgenlik kavramı çerçevesinde değerlendirilmelidir. Caniggia ve Maffei (1979, 1984), bu durumu “palimpsest” kavramıyla açıklayarak, kentsel mekânın tarihsel katmanlarının silinmeden üst üste yazıldığı çok katmanlı bir yapı olduğunu ileri sürer. Bu bağlamda, Floransa gibi kentlerde Roma dönemine ait sokak desenlerinin günümüzde hâlen çekirdek plan üzerinde etkili olması,

bu çok katmanlı yapının somut bir örneğini oluşturur. Bu tür örüntüler, küçük blok düzenlemeleriyle birlikte geçirgenliği artırarak erişilebilirliği ve görsel açıklığı destekler (Carmona at al., 2010).

Ancak, modernist planlama anlayışları bu çok katmanlı yapıları göz ardı etmiş ve kent mekânını işlevsel bölgelere ayırarak sosyal dokuyu zayıflatmıştır. Le Corbusier'nin fonksiyonel ayrımcı yaklaşımı, 1931 tarihli Atina Antlaşması ile yaygınlaşarak kenti dört ana işlevde bölgelemiş; sokaklar ise bu şemada yalnızca ulaşım aracı olarak ele alınmıştır. Bu anlayışa karşı çıkan Jacobs (1961), sokakların karışık kullanımlarla desteklenmesi, insan ölçeğinde tasarlanması ve sosyal etkileşimleri destekleyen bir yapıya sahip olması gerektiğini savunmuştur. Jacobs'a göre, "ilginç bir şehir, öncelikle sokaklarının ilginç olmasıyla başlar."

Team X üyeleri Alison ve Peter Smithson da, sokakları sosyal birer mekân olarak yeniden konumlandıran yaklaşımlar geliştirmiştir. Özellikle "streets in the air" kavramı, sokakların yalnızca zemin düzleminde değil, üst kotlarda da kamusal yaşamı sürdürebilecek alanlar olarak değerlendirilmesi gerektiğini ileri sürer. Bu yaklaşımlar, sokakların hem fiziksel hem de sosyal üretim sürecinin ayrılmaz parçaları olduğunu gösterir. Lynch (1960) ise, yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm noktaları ve simgelerden oluşan beş temel unsurla kentsel mekânın zihinsel haritalar aracılığıyla nasıl algılandığını açıklamış; bu çerçevede sokakların kent hafızasındaki düzenleyici rolüne dikkat çekmiştir.

Kentsel tasarımın kuramsal temelleri, fiziksel çevrenin yalnızca biçimsel düzenlenmesini değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel boyutlarının da dikkate alınmasını gerekli kılar. Ancak bu kuramsal yaklaşımlara rağmen, Türkiye'de kentsel tasarım uygulamaları uzun yıllar boyunca büyük ölçüde imar planlarının teknik ve statik düzenlemeleriyle sınırlı kalmıştır. Ardıçoğlu (2023), mevcut planların genellikle yoğunluk, kat yüksekliği ve fonksiyon dağılımı gibi belirli teknik parametreler çerçevesinde şekillendirildiğini, buna karşın sokak tasarımının büyük ölçüde göz ardı edildiğini vurgulamaktadır. Benzer biçimde, Ünlü (2018) de kentsel tasarımın planlama sürecine en başından itibaren entegre edilmediği durumlarda, yapıların hem çevresiyle hem de birbirleriyle kurduğu mekânsal ilişkilerin zayıfladığını ve bunun da genel mekân kalitesinde ciddi kayıplara yol açtığını ifade etmektedir.

Bu durum, planlama ve tasarım süreçlerinin bir bütün olarak ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Günay'a (2012) göre planlama; stratejik hedefleri ve genel çerçeveyi tanımlarken, tasarım bu çerçevede fiziksel çevrenin somut biçimlenişini sağlayan uygulayıcı süreçtir. Bu bağlamda, planlama ve tasarımın farklı beceri ve yaklaşım biçimleri gerektirse de birbirini tamamlayıcı nitelikte olduğu unutulmamalıdır.

Özetle Farklar

Planlama	Tasarım
Süreç odaklı	Biçim verme odaklı
Geleceğe yönelik stratejik kararlar	Somut fiziksel biçimler üretme
Sosyal, ekonomik ve çevresel analiz	Estetik ve işlevsellik
Kullanım, yoğunluk ve ilişki kurma	Nesneleri biçimlendirme

Şekil 2.5. Özetle farklar

Bu çerçevede *Urban Design Compendium 2* (2007), kentsel tasarımın hem temel hedeflerini hem de gelişim biçimine dair ilkelerini sistematik bir yaklaşımla ortaya koymakta; sokakların yalnızca fiziksel geçiş alanları değil, aynı zamanda anlam üreten, kimlik, aidiyet ve kamusal inşaa eden mekânsal organizmalar olarak değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Tasarım sürecinde karakterin korunması, süreklilik ve çevreleme, kamusal alanın kalitesi, hareket kolaylığı, okunabilirlik, uyarlanabilirlik ve çeşitlilik gibi hedefler; yapı çevrenin yalnızca estetik değil, aynı zamanda sosyal sürdürülebilirlik açısından da değer taşımasını mümkün kılar.

Bu bağlamda değerlendirildiğinde, kentsel tasarım yalnızca mekânsal iyileştirme sağlayan bir araç değil, aynı zamanda kentsel dönüşüm süreçlerinde yönlendirici bir çerçeve sunan stratejik bir müdahale alanı olarak öne çıkar. İmar planlarının ve mimari projelerin eksik bıraktığı fiziksel kararları bütüncül bir yaklaşımla tamamlayan kentsel tasarım projeleri; yapı adalarının biçiminden binaların konumlanmasına, açık alanların niteliğinden peyzaj kararlarına kadar çok çeşitli mekânsal bileşenleri kapsamaktadır. Özellikle modernizm sonrası gelişen post-modern yaklaşımlar doğrultusunda, kentsel tasarım iki boyutlu planlama ile üç boyutlu mimari üretim arasında eksik kalan boşluğu dolduran bir “ara ölçek” olarak giderek daha fazla önem kazanmıştır (Ardıçoğlu, 2023).

Kentsel tasarım projeleri, klasik imar planlarından farklı olarak daha esnek ve uyarlanabilir bir yapıya sahiptir. Üst ve alt ölçekli planlama düzeyleriyle karşılıklı etkileşim içinde geliştirilebilen bu projeler, kullanıcı ihtiyaçlarını temel alan, işlevsel, estetik ve sürdürülebilir mekânsal kurgular üretmeyi hedefler. Böylelikle yalnızca yapıların değil, sokakların da aktif, tanımlı ve nitelikli kamusal mekânlar olarak tasarlanması mümkün hale gelir.

Sonuç olarak, kentsel tasarım; sokak tasarımının bütüncül bir yaklaşımla ele alınması, fiziksel-mekânsal sürekliliğin sağlanması ve kentlerin yaşayan, evrimleşebilen organizmalar olarak planlanabilmesi açısından kritik bir rol üstlenmektedir. Sokaklar, yalnızca ulaşımı sağlayan fiziksel geçiş alanları değil; aynı zamanda sosyal yaşamın aktığı, kent kimliğinin üretildiği ve kolektif hafızanın inşa edildiği önemli kamusal alanlardır. Bu nedenle, tüm imar ve tasarım süreçlerinde kentsel tasarımın yönlendirici ilkelerine öncelik verilmesi gereklidir.

Bu yaklaşım, yalnızca günümüz kullanıcılarının ihtiyaçlarını karşılamayı değil; aynı zamanda gelecek kuşaklara karşı sorumluluk üstlenmeyi de içeren etik bir çerçeve sunar. Nitekim kentsel tasarım,

yalnızca mevcut kentlilere değil, gelecekteki kent sakinlerine de karşı hesap verme sorumluluğu taşıyan bir disiplindir. Bu doğrultuda, gelecekteki kentsel gelişmeleri planlayan aktörlerin, mekânların sürdürülebilirliğini güvence altına alacak tasarım kararları üretmesi büyük önem taşımaktadır. Bu süreçte yön veren yapı yönetmelikleri, planlama mevzuatları ve politika belgeleri; sürdürülebilir kentsel çevrelerin oluşturulmasına yönelik çabaları kurumsal bir temele oturtmakta ve uzun vadeli kentsel kalite hedeflerini desteklemektedir (Urban Design Compendium, 2007).

Alexander vd. (1987), mimarların yalnızca binalar ile ilgilendiğini, kent plan- 16 Kentsel Formların Üretilmesinde Kentsel Tasarımın Önemi cılarınsın yazılı kurallar ile plan geliştirdiğini belirtmektedir. Trancik (1986) de, binaların tek tek ele alındığını ve çevresinden kopuk olduğunu, kentsel dokuyla bütünleşmediklerini ve yeni gelişen kentsel alanların plan süreçlerinin mekânı iki boyutlu ele alan nitelikte olduğunu belirtmektedir. Bu sebeple kentsel mekânın üç boyutlu konfigürasyonunun kavranamadığını vurgulamaktadır. Bu doğrultuda kentin asıl biçimlenişini sağlayan ara ölçek eksikliği ifade edilmektedir. Yani kentsel tasarım projeleri ve kentsel tasarım uzmanlarının eksikliği ile kentsel çevre nitelikli ve sürdürülebilir boyutta üretilememektedir. Kentsel mekânın üç boyutlu kurgulanışı ve kentsel mekânı oluşturan tüm fiziksel öğelerin konfigürasyonu ne imar planları ile ne de mimari projeler ile üretilebilmektedir. Kentsel mekânda yapı ve açık alanlar ile yaya, bisiklet ve taşıt bağlantılarıyla, manzara noktalarıyla, tarihi, kültürel ve yerel bağlamsal özelliklerle, bitkisel ve yapısal peyzaj kararlarıyla kısacası tüm bu fiziksel bileşenlerin bir araya geliş kurgusu ile kentler hem biçim kazanabilir hem de kimlik ve nitelik sahibi olabilir. İmar planları ile mimari ölçek arasındaki bağlantıyı sağlayan ve kentsel mekâna dair biçimsel kararların üretildiği süreç ve eylem olan kentsel tasarım, her türlü kentsel alanı kapsayan niteliktedir.

Kentsel tasarım projeleri;

- Konut alanları,
- Tarihi merkezlerin canlandırılması,
- Tarihi alanların korunması ve iyileştirilmesi,
- Yeni gelişen kentsel alanların tasarımı,
- Kıyı alanlarının düzenlenmesi,
- Tematik mekânların oluşturulması,
- Kentsel dönüşüm alanları,
- Sokak sağlıklaştırma düzenlemeleri,
- Bisiklet yollarının tasarlanması,
- Yeşil alanların düzenlenmesi, yeşil ağ sisteminin kurgulanması,
- Açık alanların, meydanların ve rekreasyonel alanların düzenlenmesi gibi farklı ölçek ve mekân türlerinin biçimlendirilmesi ve kurgulanmasını kapsamaktadır. Sokak sağlıklaştırmadan yeni gelişen kentsel alanlara kadar her tür kent 17 Rüya ARDIÇOĞLU parçasının şekillendirilmesi, çok yönlü bakış açılarını sentezleyen ve bu kapsamda en uygun formun üretilmesini amaçlayan kentsel tasarım eylemi için ‘bağlam’ en önemli ilkelerden biridir. Kentsel tasarım yeni kent parçalarının üretilmesinde ve

mevcut olan kentsel dokuların geliştirilmesine yönelik üretilen projelerdir. Aynı zamanda kentin gelişme sürecinin ve kentsel dönüşüm uygulamalarının da en önemli ayağıdır. İmar planları ve mimari projelerde eksik olan mekânsal kararlar ve düzenlemeler kentsel tasarım projeleri ile somutlaşarak biçime dökülebilmektedir. Çevresel, tarihi, kültürel ve toplumsal bağlamın referans alınması ve bu etkenlerin ürettiği kentsel formlar kullanıcı ihtiyaçlarını karşılamakta, estetik kaliteyi arttırmakta ve ortaya çıkan fiziksel dokunun sürdürülebilir uzun vadeli olabilmesini sağlamaktadır. Yapı adalarının nasıl biçimleneceği, binaların nasıl konumlanacağı, yapıların form ve ölçeğine ilişkin detaylar, yaya ve bisiklet yolları, açık alanların formu ve niteliği, donatı elemanları, rekreasyonel alanlar, otopark düzenlemeleri, bitkisel ve yapısal peyzaj kararları kentsel tasarım projelerinin temel başlıkları olup, söz konusu alanın niteliğine göre dikkate alınacak olan ilkeler değişmektedir. Tarihi çevrelerde korunacak değerler, kıyı alanlarında kıyıya erişim, kamusal kıyı kullanımı, kıyı algısı ve rekreasyonel alan tasarımı, kent merkezleri ve kent meydanlarında ise yapısal ve bitkisel peyzaj, ulaşım-erişilebilirlik gibi başlıklar belirleyici olurken daha geniş ölçekli projelerde ulaşım kararları, iklimsel veriler, ekolojik yaklaşımların şekillendirdiği çevreci ve iklimsel konforun ele alındığı süreçler ve projeler de ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla kentsel tasarım kararları imar planından farklı olarak katı olmayan gerektiğinde imar planlarıyla ve mimari planlarla karşılıklı etkileşim halinde olarak güncellenebilen esnek yapıda uygulamalardır. İmar planlarına altlık hazırlayan, mimari projelerin ise ana hatlarını öngören niteliktedir. Her fiziksel öğenin kentsel alandaki görevini ve biçimsel yapısını öngören projelerdir.

Kentsel tasarımın planlama sistemi içerisindeki konumu, günümüzde yalnızca fiziksel çevrenin biçimsel niteliğiyle sınırlı kalmamakta; sosyal sürdürülebilirlik, kimlik, mekânsal süreklilik ve kullanıcı odaklı tasarım gibi çok boyutlu hedefleri de içeren bir anlayışla ele alınmaktadır. Uluslararası ölçekte gelişen bu yaklaşımlara paralel olarak, Türkiye’de de son yıllarda kentsel tasarımın planlama sistemine entegre edilmesine yönelik kurumsal çabalar artmıştır. Bu bağlamda, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi iş birliğinde hazırlanan *Kentsel Tasarım Rehberleri* (2015), Türkiye’de kentsel tasarımın planlama süreçleriyle ilişkisini kurumsal düzeyde tarif eden en kapsamlı dokümanlardan biri olarak öne çıkmaktadır.

Rehberde, kentsel tasarımın ülke, alt bölge, yerel, mahalle, parsel/sokak ve yapı düzeyindeki planlama araçlarıyla nasıl ilişkilendirildiği açıklanmakta; her ölçekteki planlama düzeyinin kentsel tasarıma olan etkisi hedefler, stratejiler ve araçlar bağlamında ortaya konulmaktadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı & MSGSÜ, 2015).

PLANLAMA ÖLÇEĞİ	AMAÇ VE HEDEFLER	ARAÇLAR
Ülke Ölçeği	Sağlıklı, güvenli, özgür ve yüksek yaşam standartlarına sahip çevreler oluşturmak; yaşam kalitesini artırmak; mekânsal bütünlüğü sağlamak.	Beş Yıllık Kalkınma Planı, Mekânsal Strateji Planı
Alt Bölgesel Ölçek	Ulusal ve yerel düzey arasında eşgüdüm sağlamak; bölgesel kalkınmayı ve sürdürülebilirliği desteklemek.	Bölge Planı, Çevre Düzeni Planı, Mekânsal Strateji Planı
Yerel Ölçek	Çevre düzeni planı hedeflerini yerel düzeye aktarmak; yapılaşma biçimleri ve altyapı kararlarını belirlemek.	Nazım İmar Planı
Mahalle / Kentsel Doku Ölçeği	Yapı adaları, ulaşım ve sosyal altyapı gibi fiziksel kararları belirlemek; kentsel tasarım projeleri ile bütüncül mekânsal ilişkiler kurmak.	Uygulama İmar Planı, Kentsel Tasarım Projesi
Sokak – Parsel Ölçeği	Yapı, parsel, yol ve açık alan ilişkilerini tanımlamak; kentsel tasarım rehberleriyle mekânsal süreklilik sağlamak.	Uygulama İmar Planı, Kentsel Tasarım Projesi, Kentsel Tasarım Rehberi
Yapı Ölçeği	Yapı ölçeğinde detaylı biçimsel kararlar üretmek; kentsel tasarım rehberleri ile fiziksel kalite ve çevresel uyumu artırmak.	İmar Yönetmeliği, Kentsel Tasarım Rehberi

Şekil 2.6. Türkiye’deki planlama sisteminde kentsel tasarımın yeri ve ölçekler arası ilişkiler

Bu tablo, Türkiye’deki planlama sisteminde kentsel tasarımın yeri ve ölçekler arası ilişkileri; *Kentsel Tasarım Rehberleri / Cilt I: Araştırma ve Tanımlama* (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı & Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, 2015), *Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği* (2014) ve *Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı* (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013) belgeleri temel alınarak hazırlanmıştır.

2.2.3. Sokak Tasarımında Temel İlkeler

Modern kentsel tasarım yaklaşımları, sokak kavramını yalnızca fiziksel bir geçiş alanı olarak değil, aynı zamanda çok katmanlı, işlevsel ve sembolik değerler taşıyan dinamik bir mekân olarak ele almaktadır. Adnan Barlas ve Çalışkan (2006), sokakların insan davranışları, çevresel algı, kolektif bilinçaltı ve ritüellerle derin bir ilişkisi olduğunu savunurken, Barlas ayrıca sokakları üç boyutlu bir hacimsellik taşıyan, belirli giriş ve çıkış noktalarıyla sınırlandırılmış ve ritmik bölütlemelerle ‘ritüalist’ deneyimler sunan yapılar olarak tanımlar. Bu perspektif, sokakların yaya hareketliliğini ve yüz yüze etkileşimi desteklemesinde belirleyici rol oynadığını ortaya koyar. Moughtin (2003) ise sokakları, sahiplik, kullanım ve denetim açısından çeşitlilik gösteren, ekonomik ve sosyal işlevlere hizmet eden dinamik yapılar olarak ele alır; bu bağlamda, fiziksel formun belirli aktiviteleri kolaylaştırma ya da kısıtlama kapasitesi kentsel dokunun devamlılığına katkı sağlar. Global Street Design Guide (2016), sokakların mahallenin temel yapıtaşı olmasının yanı sıra, erişilebilirlik, çok modluluk, güvenlik ve

estetik bütünlüğün sağlanmasında kritik öneme sahip olduğunu vurgularken, William H. Whyte (1980) yer altı ya da gökyüzü geçitleri gibi alternatif düzenlemelerin, doğal yön belirleyicilerin eksikliğine bağlı olarak mekânsal algının zayıflamasına yol açabileceğini belirtmektedir. Tüm bu entegre yaklaşımlar, sokak tasarımında erişilebilirlik, okunabilirlik, süreklilik, çevreleme ve toplumsal etkileşim gibi temel unsurların bütüncül olarak ele alınmasının, kentsel mekanın hem işlevsel hem de sembolik değerini maksimize etmek açısından elzem olduğunu göstermektedir.

Sokakların tasarımı ve işlevselliğini değerlendirmek, başarılı bir kentsel mekân oluşturma temel unsurlarındandır. On yıllardır sokaklar, yalnızca araçların hareketi ve sürücü güvenliği açısından değerlendirilmiştir. Ancak bir sokağın hareketlilik açısından gerçek işlevi, tüm kullanıcıların güvenliği ve hareketi dikkate alındığında ölçülebilir. Sokak projelerinin başarısını değerlendirmek için çok disiplinli ve çok ölçekli bir yaklaşım benimsenmelidir (Global Street Design Guide, 2016).

Belediyeler, sokakların halk sağlığı, güvenlik, yaşam kalitesi, çevresel sürdürülebilirlik ve ekonomik eşitlik gibi geniş kapsamlı hedefleri destekleyip desteklemediğini anlamak amacıyla tamamlanan projeleri değerlendirmelidir. Bu değerlendirmeler, sokak tasarımında fiziksel ve operasyonel değişikliklerin yanı sıra kullanım ve işlev değişikliklerini içerir. Uzun vadeli etkilerin ölçülmesi, kamuoyunun ve politikacıların desteğini artırmak için de kritik önemdedir.

Sokakların tasarımında fiziksel form, genişlik, uzunluk, ölçek, oran ve ritim gibi özelliklerle birlikte diğer sokak ve meydanlarla kurduğu bağlantılar üzerinden kentsel dokunun temel yapıtaşını oluşturur. Ancak modern şehircilik uygulamalarında sokağın öncelikle araç trafiği için bir geçiş yolu olarak değerlendirilmesi, onun bir kamusal mekân olarak sahip olduğu değer göz ardı edilmesine neden olmuştur. Bu yaklaşımın aksine, Alexander (1977) sokakların yalnızca birer yol değil, aynı zamanda insanların zaman geçirebileceği, sosyal ve kültürel deneyimler yaşayabileceği kamusal alanlar olarak tasarlanması gerektiğini savunur. Lynch (1960) ise, unutulmaz bir yolun başlangıç ve bitiş noktaları, özel kullanımlar ve dikkat çekici düğüm noktaları gibi unsurlarla zenginleştirilerek, görsel ve mekânsal bir kimlik kazanması gerektiğini belirtir. Böylece, sokaklar yalnızca trafik akışını sağlamakla kalmayıp, kullanıcılarına kentsel yaşamın bütüncül deneyimini sunan mekânlar haline gelmelidir (Moughtin, 2003).

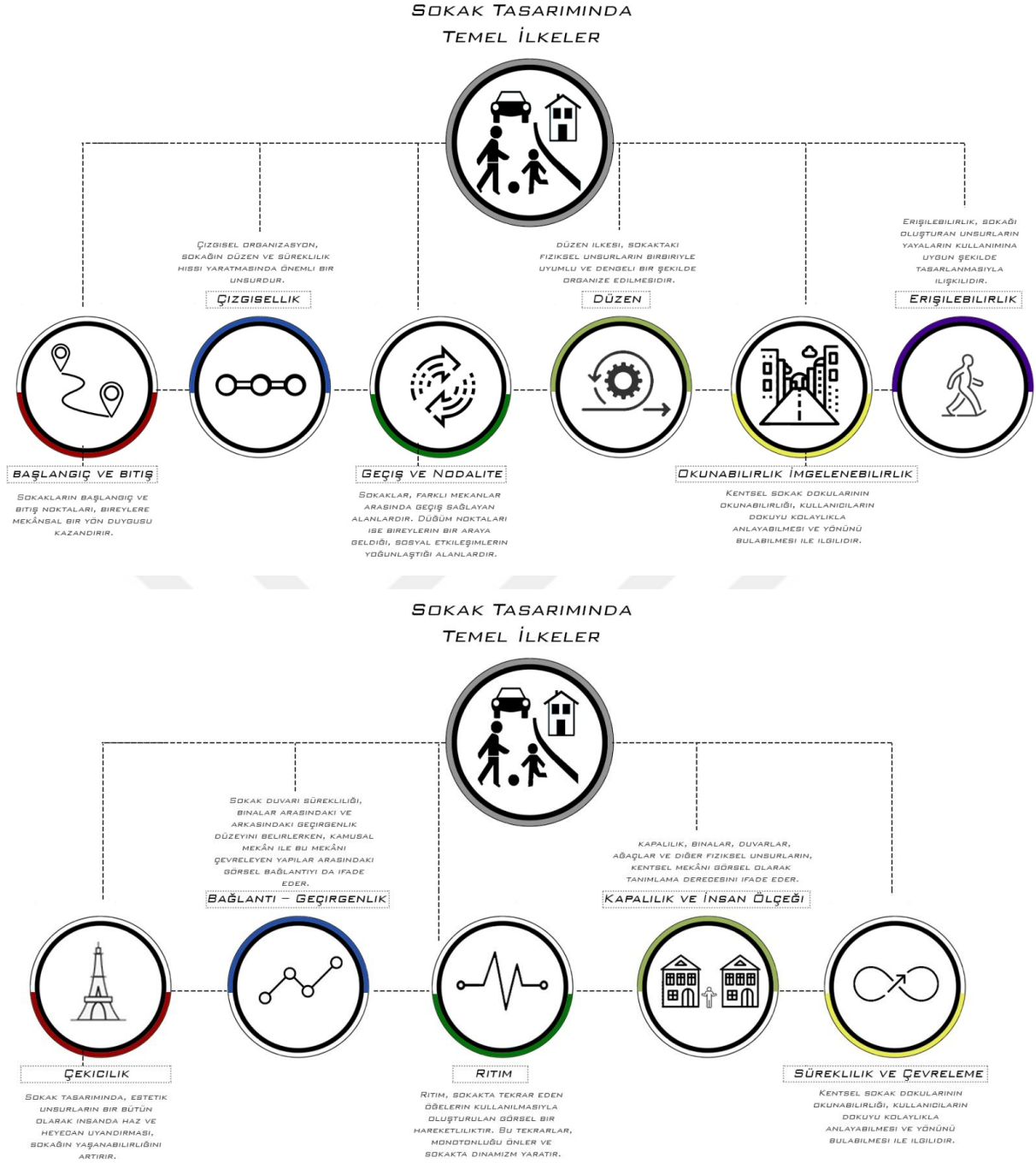
Sokaklar, kentsel dokunun ayrılmaz bir parçası olup, toplumsal etkileşimlerin en yoğun yaşandığı kamusal mekânlar arasında yer alır. Hem biçimsel/mekânsal hem de sosyal/imgesel bileşenleriyle sokaklar, kentsel yaşamın çok katmanlı yapısını yansıtan dinamik mekânlardır. Gehl (2007), bir kentsel dokunun çözümlenmesinde mekânsal organizasyon ve biçimsel özelliklerin önemini vurgulayarak, sokakların yakın çevresiyle birlikte ele alınması gerektiğini ifade etmektedir. Bu bağlamda sokaklar, yalnızca fiziksel bir geçiş alanı değil, aynı zamanda etkileşim ve anlam üretimi bağlamında bütüncül bir yapıya sahiptir.

Jacobs (1961), sokağı, kentsel yaşamın bir bileşeni olarak ele almış ve sokak mekânını insanlara ait bir alan olarak tanımlamıştır. Ona göre, kullanıcıların etkileşimi, sokaklarda doğal bir güvenlik ortamı yaratırken, aynı zamanda sokağın canlılığını ve işlevselliğini de artırmaktadır. Marshall (2005)

ise, sokak dokularını biçimsel özelliklerine göre sınıflandırmış ve bu dokuların kentsel yaşam üzerindeki etkilerine dikkat çekmiştir. A tipi sokak dokuları, düzensiz ve doğrusal olmayan özellikleriyle tarihî kent merkezlerine karşılık gelirken; B tipi sokaklar, düzenli ve doğrusal yapısıyla planlı yerleşim alanlarını temsil etmektedir. C ve D tipleri ise, kentin çeperiyle merkezini bağlayan geçiş alanlarını ve çeper bölgelerdeki bağımlı sokak dokularını ifade etmektedir. Bu tipolojiler, sokak tasarımında biçimsel özelliklerin nasıl şekillendiğini anlamak açısından önemli bir çerçeve sunmaktadır.

Kentsel sokak dokularını şekillendiren biçimsel ve imgesel bileşenler arasında etkileşim, görünüm, işlev, hiyerarşi, çeşitlilik, kapalılık ve geçirgenlik öne çıkmaktadır. Özellikle sokakların okunabilirliği, mekânsal aşinalık ve kullanıcıların mekâna yüklediği anlam üzerinden değerlendirilmektedir. Kullanıcıların deneyim, kültür ve bilgi birikimi, sokak mekânının tanımlana bilirliliğini ve yer niteliğine sahip olmasını etkilemektedir. Bu doğrultuda, sokakların okunabilirliği, yalnızca fiziksel tasarım unsurlarıyla değil, kullanıcıların algısal deneyimleriyle de ilişkilidir.

Sokak tasarımında temel nitelikler ve ilkeler, sokak dokusunun biçimsel özellikleri kadar, sosyal ve imgesel işlevlerini de dikkate almalıdır. Etkileşimli, geçirgen ve kullanıcı odaklı bir tasarım yaklaşımı, sokakların hem fiziksel hem de algısal olarak güçlü bir karaktere sahip olmasını sağlar. Bu bağlamda, sokakların tanımlana bilirliliğini ve kullanıcı deneyimini artıracak nitelikler, başarılı bir sokak tasarımı için vazgeçilmezdir.



Şekil 2.7. Sokak tasarımında temel ilkeler

2.2.3.1. Çekicilik, Canlılık ve Güvenlik

Jane Jacobs, modern şehir planlamasına yönelik eleştirilerini sokak kavramına yoğunlaştırarak, “Sokaklar ve kaldırımlar, bir şehrin ana kamusal alanlarıdır, en hayati organlarıdır. Bir şehir düşündüğünüzde akla gelen ilk şey sokaklardır. Bir şehrin sokakları ilgi çekici görünüyorsa, şehir ilgi çekici; sıkıcı görünüyorsa, şehir de sıkıcı görünür” ifadesiyle, kentsel yaşamın temel yapı taşlarının estetik ve işlevsel özelliklerini vurgular (Jacobs, 1961; Jacobs, 1965). Bu görüş, kentin kimliği ve sosyal

dokusunun sokakların niteliğiyle doğrudan ilişkilendirilebileceğini öne sürerken, Moughtin (2003, s.39-41) tarafından da desteklenmiş; modern şehir planlamasında belirsiz ve sahipsiz alanların büyük yapı bloklarıyla değiştirilmesinin, kentsel dokuyu zayıflattığı ileri sürülmüştür.

Sokakların, sadece görsel çekiciliği artırmakla kalmayıp, güvenlik, erişilebilirlik ve toplumsal etkileşim açısından da kritik rol oynadığına dikkat çeken Jan Gehl, zemin katlarda uygulanan “yumuşak kenarlar” yaklaşımının, bireylerin sokaklarda kendilerini daha rahat ve güvende hissetmelerine olanak sağladığını belirtir. Özellikle gece aydınlatmaları ve açık cephe tasarımları, gerçek ve algılanan güvenliği artırarak, Jacobs’un “sokakta gözler” kavramıyla uyumlu olarak, sosyal denetim mekanizmalarını devreye sokar (Gehl, 2010).

Erişilebilirlik ve kullanıcı deneyimi açısından yapılan değerlendirmelerde ise, Gehl; yürüme hızları, mesafe ve rotaların görselliği gibi unsurların, yayaların hareket tercihleri üzerinde belirleyici olduğunu ortaya koyar. Özellikle, monoton ve doğrudan hatlar içeren yolların yorgunluk hissi yaratırken, detaylı ve kesintili rotaların insanların daha uzun mesafeler kat etmesine katkı sağladığı gözlemlenmiştir. Londra’nın Regent Caddesi gibi örnekler, gereksiz kesintilerin yaya trafiği üzerindeki olumsuz etkilerini gözler önüne serer (Gehl, 2010).

Sokakların sadece ulaşım alt yapısı işlevi görmekle kalmayıp, aynı zamanda toplumun etkileşim alanları olarak değerlendirilmesi gerektiği, İskoçya Hükümeti’nin *Designing Streets: A Policy Statement for Scotland* adlı rehberinde vurgulanmaktadır. Rehberde, ‘Paylaşılan Alanlar’ ve ‘Ev Bölgeleri’ gibi uygulamalarla, araç ve yayaların aynı mekânda dengeli ve eşitlikçi kullanımının sağlanmasına yönelik stratejiler öne çıkarılarak, kentsel mekanların canlılığının ve sosyal etkileşiminin artırılması hedeflenmektedir (Scottish Government, 2010).

Bu teorik yaklaşımları somut bir veri ile destekleyen Loodin ve Thufvesson’un (2023) 2017 yılında İsveç’te gerçekleştirdiği anket çalışması, şehir merkezlerine yönelik tutumları ölçmek amacıyla 109 katılımcının görüşlerine başvurmuştur. Araştırmada, katılımcıların görsel olarak değerlendirdikleri sokak manzaralarında; klasik ve detaylı cephe yapılarının, mekâna estetik bir zenginlik kattığı, modernist yapıların ise tekrarlayan ve monoton görünüşlerinin şehir merkezlerinin çekiciliğini azalttığı saptanmıştır. Bu sonuç, imar planlamalarında yalnızca fonksiyonel değil, aynı zamanda kentsel kimliğe ve çekiciliğe katkı sağlayan unsurların da göz önünde bulundurulması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Ayrıca, Commission for Architecture and the Built Environment (CABE, 2000) tarafından hazırlanan raporda, yerleşim, bina formu ve mülkiyet çeşitliliğinin, kentsel alanların çekiciliği ve canlılığının artırılmasında önemli bir etken olduğu vurgulanmıştır. Dar parsel cepheleri, küçük ölçekli ticari faaliyetlerin gelişimine olanak tanırken, farklı mimari yaklaşımların entegrasyonu kentsel çeşitliliği zenginleştirir. Aynı zamanda, sosyal konutların özel konutlarla bütünleşmesi, sosyal kapsayıcılığı teşvik ederek, şehirlerin sosyal dokusunun güçlenmesine fayda sağlar (CABE, 2000).

Tüm bu yaklaşımlar, sokakların hem estetik hem de fonksiyonel açıdan bütünsel bir tasarım sürecine entegre edilmesi gerektiğini göstermektedir. Şehrin çekiciliği, güvenliği ve canlılığı, yalnızca fiziksel planlama değil, aynı zamanda sosyal etkileşim ve kullanıcı deneyimi perspektiflerinin de dikkate

alınmasıyla sağlanabilecek dinamik ve sürdürülebilir kentsel mekanların oluşturulmasında belirleyici bir rol oynar.

2.2.3.2. Bağlantı ve Geçirgenlik

Kentsel ağın temel dinamiklerinden olan bağlantı ve geçirgenlik, bir kentin ulaşım ve iletişim altyapısının vazgeçilmez unsurlarını oluşturmaktadır. Sokak ağları, başlangıç ve bitiş noktaları ile bireylere mekânsal bir yön duygusu kazandırır. Bu sınırlar, sokağın tanımlana bilirliğini artırarak bireylerin çevreyle güçlü bağ kurmasına olanak tanır. Sokak ağları, farklı ulaşım modları arasında –yaya, bisiklet ve toplu taşıma gibi – doğrudan, güvenli ve konforlu erişim sağlayacak şekilde tasarlandığında, hem kentsel hareketliliğin hem de sürdürülebilir ulaşımın geliştirilmesinde kritik rol oynamaktadır. Global Street Design Guide (2016, s. 60–61) tarafından vurgulanan bu yaklaşım, aktarma noktalarının konforlu tesislerle desteklenmesiyle, ulaşım modları arasındaki geçişlerin kolaylaşmasına ve böylece sürdürülebilir sistemlerin veriminin artmasına olanak tanımaktadır.

Bu çerçevede, kentsel dokunun bütünsel planlamasında ‘erişilebilirlik ve bağlantı’ ilkesi önemli bir yer tutar. Farklı kullanıcı gruplarına hitap eden düzenlemeler, sadece ulaşım verimliliğini artırmakla beraber; aynı zamanda mekânsal geçirgenliği yükselterek, kentin dokusunu daha okunabilir ve esnek hale getirir. Özellikle kent dokusundaki yapı adalarının boyutları ve yerleşim biçimi, yürüne bilirlik ve alternatif rota seçenekleri açısından belirleyici bir unsur olarak öne çıkar. Küçük ölçekli yapı adaları, yaya hareketliliğini teşvik ederken, geniş yapı adalarının dar ara sokaklar veya iyi planlanmış bağlantı yollarıyla bölünmesi, geçiş olanaklarının artırılmasına ve mahalle ölçeğinde sürekliliğin sağlanmasına katkıda bulunur. Ayrıca, yapı adası içinde kurgulanacak ek mekânsal bağlantılar; yaya yolları ve toplu taşıma duraklarının işlevselliğini güçlendirerek kentin erişilebilirlik düzeyini yukarı taşıyan önemli stratejiler arasında yer almaktadır.

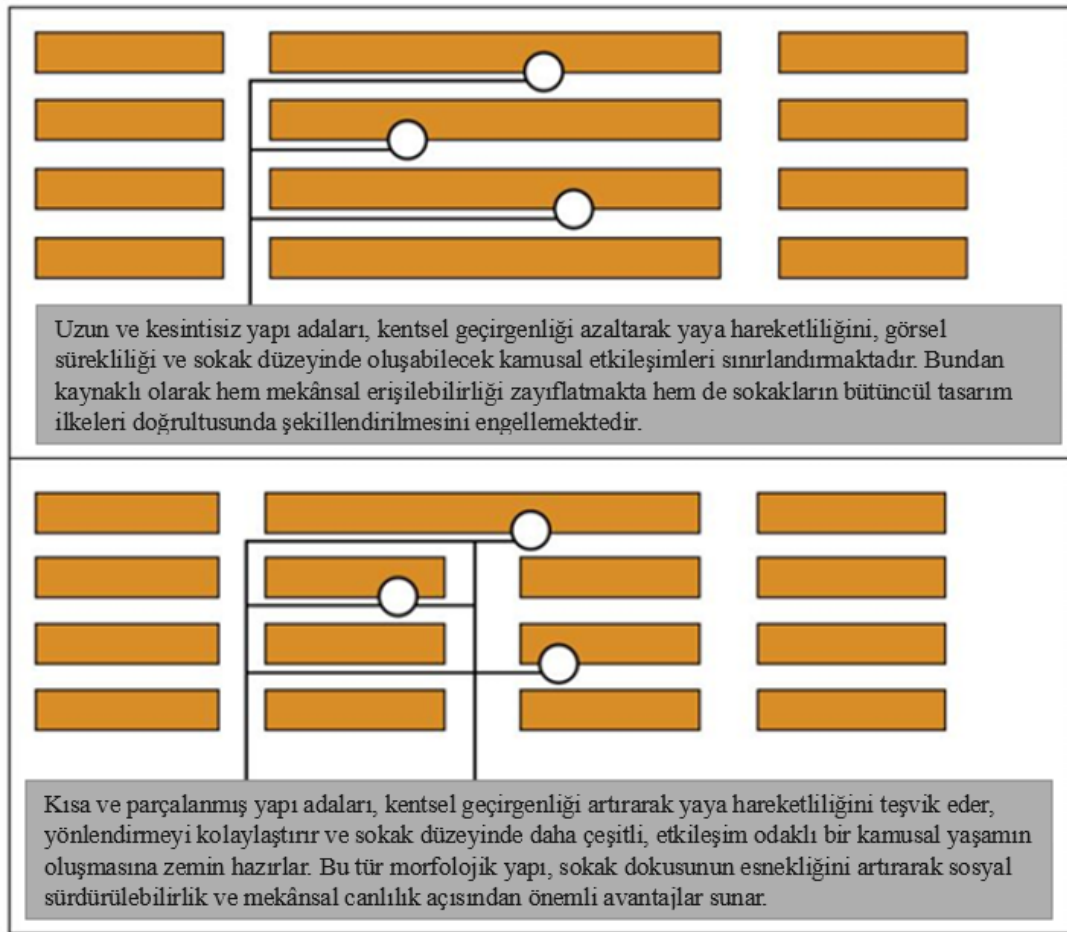
Bu bütüncül yaklaşım, Marshall (2009) tarafından geliştirilen “sokak söz dizimi” kavramıyla da desteklenir. Marshall, kentsel ağın yapısal ve işlevsel karakterini; sokak, kavşak ve yaya bağlantılarının düzenlenmesi üzerinden incelerken, bu yapıyı yalnızca fiziksel bağlanabilirliği artıran bir sistem olarak görmekten ziyade, sosyal etkileşimi ve kentsel yaşanabilirliği güçlendiren esnek kurallar bütünlüğü olarak yorumlamaktadır. Bu model, mahalle ölçeğinden kent ölçeğine uzanan tasarım ve planlama uygulamalarında, farklı kullanıcı gruplarının ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak geçirgenlik ve hareketliliğin sağlanmasına olanak tanır.

Geçirgenlik kavramı ise, sadece sokak içindeki ya da sokakla bitişik alanlardaki erişilebilirliği değil, aynı zamanda bu alanların birbirine bağlanma biçimini de ifade eder. Sokak ile çevresindeki caddeler, parklar ve diğer kamusal alanlar arasında kurulan kolay ve güvenli bağlantılar, sokak duvarı boyunca yer alan unsurlar – duvarlar, pencereler, kapılar, peyzaj elemanları gibi – aracılığıyla belirlenir. Can & Doğan (2015) ve Jacobs (1961) tarafından ortaya konan cephe sürekliliği, bina dizilimleri ve yapı girişlerinin doğrudan sokakla etkileşimi, yayaların kendilerini güvende hissetmesi ve mekânın

okunabilirliği açısından temel bir rol oynar. Buna karşın, Harvey (2014) ve Meetiyagoda & Munasinghe (2016) gibi çalışmalarda, garaj kapıları veya gizli girişlerin sokak ile yapı arasındaki etkileşimi kısıtlayarak erişilebilirliği azaltabileceği belirtilmektedir.

Yapı adalarının uzunluğu da, sokak ile diğer kamusal alanlar arasındaki erişimi doğrudan etkileyen önemli bir faktördür. Ashihara (1979) tarafından ideal yaya erişilebilirliği için 60–100 metre aralıklarla planlanan geçit ve bağlantı noktaları önerilirken, Jacobs (1993), Alexander, Ishikawa ve Silverstein (1977) ile Global Designing Cities Initiative & N. (2016) gibi kaynaklar, bu ölçütlerin yürüme mesafesi, güvenlik ve kent yaşanabilirliği açısından geçerliliğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle, yapı adalarının boyutları, yaya mesafeleri ve cephe ilişkileri gibi temel ilkelerin birbiriyle uyumlu bir şekilde ele alınması, kentsel geçirgenliğin artırılmasında büyük önem taşır.

Sonuç olarak, bağlantı ve geçirgenlik unsurları, kentin ulaşım sistemlerini ve sosyal yaşamını bütüncül bir perspektifte ele almayı gerektiren dinamik kavramlardır. Farklı mekanlar arasındaki etkileşimin güçlendirilmesi, yapı adası stratejilerinin ve sokak söz dizimi yaklaşımlarının entegre edilmesiyle, sürdürülebilir ve yaşanabilir kentsel alanların oluşturulmasına büyük katkı sağlar. Bu şekilde oluşturulan entegre tasarım stratejileri, kentsel ağın hem işlevselliğini artırır hem de sosyal yaşamın dinamiklerini destekleyerek, şehirlerin çekiciliğini ve yaşanabilirliğini üst düzeye çıkarır.



Şekil 2.8. Yapı adası uzunluğu – geçirgenlik ilişkisi (Ashihara, 1979)

2.2.3.3 Esneklik ve Uyum Sağlama

Kentsel mekânlarda uyarlanabilirlik, yaşamın, sürekli değişen dinamiklerine yanıt verebilme kapasitesi olarak tanımlanabilir. Bu esneklik, kentsel alanların temel yaşam modellerine dayalı olarak, zaman içinde ortaya çıkan kullanıcı ihtiyaçlarını ve kullanım biçimlerini uyumlu bir şekilde karşılamasını sağlar. En başarılı kentsel ortamlar, geniş çaplı bozulma süreçlerinden ve dar hedeflere yönelik müdahalelerden kaçınarak, bina, sokak ve mahalle ölçeğinde farklı kullanım biçimlerinin aynı mekân içinde var olmasına olanak tanır.

Bu bağlamda, ayırt edici binaların kent dokusunda "landmark" görevi görmesi önemlidir; böylece kullanıcılar yön bulma konusunda desteklenirken, aynı zamanda mekânın fiziksel yapısının doluluk, bina tipi, plan formu, alternatif erişim yolları, bitişik yapı kullanımları, yapısal durum ve modernizasyon potansiyeli gibi kriterler üzerinden değerlendirilmesi, uyarlanabilirliğin belirleyici unsurlarından biri haline gelir. Benzer şekilde, alan düzeyindeki mülkiyet, erişim ve dolaşım ilişkileri; gölgelendirme, mikro iklim, çevrede yer alan binalar, bitkilendirme, kaldırım düzenlemeleri, aydınlatma, sokak mobilyaları ile mekânsal şekil, ölçek ve eğim gibi tasarım öğelerinin optimize edilmesi, mekânın esnekliğini ve uzun vadeli sürdürülebilirliğini artırır.

Bu bütüncül tasarım anlayışı, hem yerel kullanıcı ihtiyaçlarını başarılı bir şekilde karşılamakta hem de şehrin uzun vadeli canlılığını güvence altına almaktadır. Böylece, uyarlanabilirlik kavramı; kentsel mekânların hem kısa vadeli esneklik hem de uzun dönemli sürdürülebilirlik açısından zenginleştirilmesinde kritik rol oynar ve kentin değişen dinamiklerine ayak uydurmasını mümkün kılar (Commission for Architecture and the Built Environment [CABE], 2000, *By Design: Urban Design in the Planning System: Towards Better Practice*, Department of the Environment, Transport and the Regions [DETR]).

2.2.3.4. Karakter, Süreklilik, Kapalılık ve Ritim

Kentsel alanların tasarımında karakter, süreklilik, çevreleme ve ritim kavramları; mekânın hem estetik hem de işlevsel bütünlüğünü oluştururken, aynı zamanda sosyal etkileşimi destekleyen ve kullanıcı deneyimini zenginleştiren temel öğeler olarak öne çıkar. Bu unsurlar, kentin kimliğini belirleyen, hayat dolu ve sürdürülebilir kamusal alanlar yaratılmasına önemli katkılarda bulunur.

Kentsel tasarım, her bir binanın daha geniş bir bütünün parçası olduğunu kabul ederek, yerel çevreyle uyumlu ve işlevsel ilişkiler kurmayı esas alır. Bu bağlamda, tekil yapıların kendi içindeki tasarım özellikleri ne kadar üstün olursa olsun, eğer geliştirme uygulamaları yerel kentsel dokuyu göz ardı ederse, ortaya çıkan alan parçaları kentin yaşam kalitesine hiçbir katkı sağlamaz; aksine, mekânsal bütünlüğü zedeler (Commission for Architecture and the Built Environment [CABE], 2000).

Başarılı kentsel alanlar, sokak alanı da dahil olmak üzere, binalar, yapılar ve peyzaj unsurlarının uyum içinde entegrasyonu yoluyla tanımlanır. Özellikle bir sokakta, binalar ile sokak arasındaki ilişki,

alanın fonksiyonelliği ve estetiğinin temel göstergesidir. Bu doğrultuda, bir sokak bloğu etrafında sürekli bir bina hattını takip eden; arka bahçe, avlu gibi özel kullanım alanlarını bünyesinde barındıran tasarımlar, merkezi bölgede izole bireysel binaların oluşturduğu mekanlardan daha başarılı örnekler sergiler. Ayrıca, mağaza cephelerinin sokağa doğrudan açılması, kapıların kamusal alanı daha belirgin hale getirmesi ve konut üst katlarının aktif kullanım alanları sunması, kullanıcıların kendilerini güvende hissetmelerini ve kamusal alanın canlılığının korunmasını destekler (CABE, 2000).

Bu perspektiften hareketle, kentsel tasarımın başarısı yalnızca bireysel yapıların kalitesiyle ölçülmez; aynı zamanda bu yapıların sokak ve çevreyle kurduğu etkileşimlerin bütüncül değerlendirilmesiyle anlaşılır. Geliştirme faaliyetlerinin, yerel kentsel yapıyı bütünsel olarak gözeten planlamalar üretmesi, kentin estetik ve işlevsel sürdürülebilirliğini artırmada kritik bir rol oynar. Böylece, mekânsal gelişimin tutarlı, anlamlı ve katılımcı çözümler üretebilmesi için, binaların ve peyzajın entegre tasarım süreçleri içerisinde ele alınması kaçınılmazdır (CABE, 2000).

Gehl'in (2010, s.105-107) "yumuşak kenarlar" olarak tanımladığı zemin kat tasarımları, binaların alt katlarından sokaklara yansıyan ışık düzenlemeleri sayesinde, sokakların hem görsel hem de fiziksel sürekliliğini sağlamaktadır. Bu durum, kullanıcıların mekânsal algısında doğal bir bağlantı kurmalarına olanak tanır; yani, binaların ve sokakların arasındaki sınırlar yumuşayarak, mekân kesintisiz bir bütün olarak algılanır. Bu yaklaşım, özellikle Kopenhag gibi şehirlerde sokakların davetkarlığını ve güvenliğini artırırken, yüksek katlı binaların yoğun olduğu bölgelerde uyumun sağlanmasının önemini gözler önüne serer. Jan Gehl'e göre, bir sokakta geçirilen süre boyunca bireylerin kendilerini rahat ve güvende hissetmeleri, mekânın kenarlarında yer alan detayların kalitesiyle ilişkilidir. "Kenar etkisi" olarak tanımlanan bu olgu, bireylerin sırtlarını koruyarak, bir şeye yaslanarak ya da destek alarak çevreyi izleme eğiliminde olduklarını ifade eder. İnsanların kenarlarda durmayı tercih etmeleri, onların fiziksel olarak korunaklı hissetmelerini sağlarken, aynı zamanda sosyal çevrede gözlem yapmalarına ve dahil olmalarına imkân tanır (Gehl, 2010).

Sokak ritimleri, farklı genişliklerdeki sokakların ve düzensiz aralıkların tasarımcı tarafından bilinçli bir biçimde ele alınmasıyla çeşitli şekillerde oluşturulabilir. Özellikle ızgara planlarda, ana ve ara sokakların iç içe geçmesi kendine özgü bir ritim yaratırken, blokların boyutundaki değişiklikler de sokaklar arasındaki mesafenin doğrudan biçimlenmesini etkiler (Kostof, 1991).

Ritim, sokak boyunca belirli aralıklarla düzenlenen kapı, pencere, niş veya vitrin gibi detayların tekrarıyla oluşturulan dinamik bir yapı sunar. Gehl (2010) bu ritmik düzenlemenin, yürüyüş süresince kullanıcılara sürekli yeni görsel uyarılar vererek, monotonluğu kırarak mekânsal deneyimi zenginleştirdiğini belirtir. Barlas (2006) ise, bu düzenin mekânsal ve toplumsal işlevselliği artırdığını vurgularken, aynı zamanda ritmik ayrıntıların mekân algısını güçlendirdiğini ifade eder. Böylece, düzenli tekrarlar kentin karakterine canlılık katar ve kullanıcılar arasında güçlü bir görsel bağlantı oluşturur. Ritim, sokakta tekrar eden öğelerin kullanılmasıyla oluşturulan görsel bir hareketlilik. Bu tekrarlar, monotonluğu önler ve sokakta dinamizm yaratır.

Barlas'a göre ritim, sokaktaki mekan deneyimini zenginleştirerek insanları cezbeden bir atmosfer oluşturur. Ritim ilkesini detaylandıracak olursak:

Tekrar Eden Cephe Elemanları: Binaların cephelerindeki pencereler, kapılar, balkonlar, sütunlar gibi mimari detayların belirli bir düzen içinde tekrar etmesi, sokakta ritmik bir etki yaratır.

Ağaç ve Aydınlatma Direkleri: Sokak boyunca düzenli aralıklarla dikilen ağaçlar ve aydınlatma direkleri, ritmik bir etki yaratmanın yanı sıra sokakta yönlendirme işlevi de görür.

Yerden Kaplama Malzemeleri: Kaldırım taşları, parke taşları veya farklı renklerdeki asfalt gibi zemin kaplama malzemelerinin belirli bir düzen içinde kullanılması, sokakta görsel bir ritim yaratır.

Sokak Mobilyaları: Belirli aralıklarla yerleştirilen banklar, çöp kutuları veya çiçeklikler de sokakta ritmik bir etki yaratabilir.

Duyumsanabilir hacim, sokakların salt yatay bir alan olarak değil, çevresindeki yapıların, cephelerin ve ara mekânların oluşturduğu üç boyutlu bütünlük içerisinde değerlendirilmesidir. Bu yaklaşım, sadece geçiş alanları olarak kalan sokakların aksine, kentin kimliğini ve sosyal etkileşimi destekleyen entegre alanlar yaratılmasına zemin hazırlar. İskoçya Hükümeti'nin *Designing Streets: A Policy Statement for Scotland* rehberinde de belirtildiği gibi, binaların yükseklik ve genişlik oranlarının, mekânın kapalı ya da açık hissiyatını belirlemesi, çevreleme stratejileriyle doğrudan ilişkilidir. Doğru tasarlanmış çevreleme, zemin katlardaki ticari ve perakende faaliyetlerin teşvik edilmesiyle birlikte, sosyal canlılık ve ekonomik hareketlilik arasında güçlü bir bağ kurar. Bu ilke, sokaktaki yapıların ve diğer unsurların insan ölçeğinde algılanabilir olması gerektiğini vurgular. Yani, sokakta yürüyen bir insan, çevresindeki yapıları ve unsurları kolayca algılayabilmeli ve mekanla etkileşim kurabilmelidir. Duyumsanabilir hacim ilkesini daha detaylı açıklayalım:

Bina Yükseklikleri: Çok yüksek binalar, insanlarda boğulma hissi yaratabilir ve sokakta insan ölçeğini kaybettirebilir. Bu nedenle, sokaktaki binaların yükseklikleri insan ölçeğine uygun olmalıdır.

Sokak Genişliği: Çok geniş sokaklar, insanların kendilerini kaybolmuş hissetmelerine neden olabilir. Dar sokaklar ise daha samimi ve davetkar bir atmosfer yaratır.

Kapalı ve Açık Alan Dengesi: Sokakta binaların oluşturduğu kapalı alanlar ile meydanlar, parklar gibi açık alanlar arasında bir denge olmalıdır. Bu denge, insanların sokakta hem korunaklı hissetmelerini hem de ferah bir ortamda bulunmalarını sağlar.

Sokak Mobilyaları: Banklar, heykeller, çeşmeler gibi sokak mobilyaları, insan ölçeğini vurgulayan ve mekânı daha yaşanabilir kılan unsurlardır. Bu mobilyaların doğru bir şekilde yerleştirilmesi, insanların sokakla etkileşim kurmasını ve mekânı sahiplenmesini sağlar.

Süreklilik, çevreleme, ritim ve duyumsanabilir hacim, birlikte kentin yaşam alanlarının sadece fiziksel düzlemde değil, sosyal ve estetik boyutlarda da sürekli bir bütünlük içerisinde var olmasını sağlar. Bu bütüncül yaklaşım, sokakların ve kamusal alanların geçiş noktası olmaktan çıkarak; yaşamın, etkileşimin ve ekonomik faaliyetin merkezi bir unsuru haline gelmesine olanak tanır. Böylece, kentsel alanlarda uygulanan bu temel tasarım ilkeleri, kentin uzun vadeli canlılığına ve sürdürülebilirliğine doğrudan katkı sağlar.



A — active

Small units, many doors
(15 – 20 doors per 100 m/328 feet)
Large variation in function
No blind and few passive units
Lots of character in façade relief
Primarily vertical façade articulation
Good details and materials



B — friendly

Relatively small units (10 – 14 doors per 100 m/328 feet)
Some variation in function
Few blind and passive units
Façade relief
Many details



C — mixture

Large and small units (6 – 10 doors per 100 m/328 feet)
Modest variation in function
Some blind and passive units
Modest façade relief
Few details



D — boring

Large units, few doors (2 – 5 doors per 100 m/328 feet)
Almost no variation in function
Many blind or uninteresting units
Few or no details



E — inactive

Large units, few or no doors (0 – 2 doors per 100 m/328 feet)
No visible variation in function
Blind or passive units
Uniform façades, no details, nothing to look at

Source:
"Close Encounters With Buildings," Urban Design International, 2006
Further developed: Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009

toolbox 241

Şekil 2.9. Mersin’de farklı planlama dönemlerinde sokak tasarımı

A - Aktif

Küçük birimler, çok sayıda kapı (100 metrede 15-20 kapı)

Fonksiyonlarda büyük çeşitlilik

Kör veya pasif birim yok

Cephe kabartmasında çok fazla karakter

Öncelikle dikey cephe artikülasyonu

İyi detaylar ve malzemeler

B - Dost canlısı

Nispeten küçük birimler (100 metrede 10-14 kapı)

Fonksiyonlarda biraz çeşitlilik

Az sayıda kör ve pasif birim

Cephe kabartması

Çok sayıda detay

C – Karışık

Büyük ve küçük birimler (100 metrede 6-10 kapı)

Fonksiyonlarda orta düzeyde çeşitlilik

Bazı kör ve pasif birimler

Orta düzeyde cephe kabartması

Az sayıda detay

D – Sıkıcı

Büyük birimler, az sayıda kapı (100 metrede 2-5 kapı)

Neredeyse hiç fonksiyon çeşitliliği yok

Çok sayıda kör veya ilgi çekici olmayan birim

Az sayıda detay veya hiç detay yok

E - Aktif değil

Büyük birimler, az sayıda kapı veya hiç kapı yok (100 metrede 0-2 kapı)

Görünür fonksiyon çeşitliliği yok

Kör veya pasif birimler

Tekdüze cepheler, detay yok, bakılacak hiçbir şey yok

Kaynak: "Binalarla Yakın Karşılaşmalar", Urban Design International, 2006 Daha fazla geliştirildi. Gehl Architects - Urban Quality Consultants, 2009

Bir şehir merkezinin karakteri ve kimliği, yalnızca tekil yapıların özelliklerinden ziyade, kentsel dokunun bütünsel düzeniyle belirlenir. Bu karakter, kentsel blokların formu, binaların ölçeği ve büyüklüğü aracılığıyla somutlaştırılırken; aynı zamanda şehir içerisindeki hareket ve aktivitelerin düzenlenmesi de kentsel kimliğin önemli bir parçasını oluşturur. Örneğin, yerel ölçekte uyumlu ve orantılı binaların oluşturduğu şehir dokusu, kentin tarihsel ve kültürel kimliğini güçlendirirken, büyük perakende yapılar veya bir bloğu tamamen kaplayan alışveriş merkezleri gibi uygunsuz ölçeklerdeki yapılar, var olan karakterin bozulmasına ve şehir merkezinin kimliğinin tehdit altına girmesine neden olabilir (English Partnerships, Housing Corporation, & Roger Evans Associates, 2007).

Bu durum, kentsel yapı planlamasında ölçek ve orantının ne kadar kritik olduğunu göstermektedir. Şehir merkezlerinin canlı, okunabilir ve işlevsel kalması için, yapıların yerel dokuya

uyumlu olarak planlanması ve mevcut kimliği güçlendirici çözümler üretilmesi elzemdir. Böylece, hem fiziki hem de görsel bütünlük korunarak, kentin sürdürülebilir gelişimine katkıda bulunulabilir.

2.2.5. İnsan Ölçeği, Yer Duygusu

Kentsel mekânlarda insan ölçeği, yer duygusunun uyandırılmasıyla doğrudan ilişkilidir; bireylerin kendilerini güvende, rahat ve aidiyet hissettikleri mekanlar, şehirlerde daha uzun süre kalmalarını mümkün kılar. Gehl (2010) bu durumu, sokak veya meydan deneyiminin, mekanın “yumuşak kenarlar” olarak tanımlanan bileşenleri—nişler, girintiler ve aktif zemin kat kullanımları—aracılığıyla desteklendiğini belirterek açıklar; örneğin, Siena’daki Piazza del Campo’da yer alan mekan unsurları, kullanıcıların fiziksel destek bulup çevreyi gözlemlemelerine olanak tanırken, mekânsal sınırların yumuşaklığı sosyal etkileşimin artmasına katkıda bulunur. Buna karşın, William H. Whyte (1980) yaya üst geçitleri ve yer altı geçitleri gibi tasarımları, araç trafiğine yönelik önceliklendirmelerin yayaları sokak seviyesinden uzaklaştırarak insan ölçeğinden kopuk kentsel düzenler oluşturduğunu ileri sürer; Minneapolis ve Montreal örneklerinden yola çıkarak, yerel bağlamı göz ardı eden bu yaklaşımlar, mekanın kullanıcı deneyimini zayıflatır. Bu çelişki, kentsel planlamada yer duygusunu teşvik eden, aktif ve geçişi destekleyen zemin kat düzenlemelerinin önemini ortaya koyar; zira şehir ve bina arasında kurulan yakın temas, yürüyüş sırasında cephelerin, vitrinlerin, renklerin ve malzemelerin sunduğu detaylarla desteklendiğinde, mekanın canlılığı artar ve insanlar kendilerini sosyal etkileşime daha açık bir ortamda bulurlar. Öte yandan, planlama ilkeleri, sokakların fiziksel, sosyal ve çevresel işlevlerini dengeli şekilde ele alarak, mekanın sadece geçiş alanı olmaktan çıkarak sosyal ve kültürel etkileşimlere ev sahipliği yapan yaşam alanlarına dönüşmesini hedefler. Hollanda’da geliştirilen ‘woonerf’ modeli, trafik sakinleştirme uygulamalarıyla araç hızının düşürülmesini ve yayaların, bisikletlilerin ile motorlu araçların aynı mekan içinde uyum içinde var olmasını sağlamayı amaçlarken, bu yaklaşımın başarısı, mekânın sosyal sürdürülebilirliğini de artırır; yapılan araştırmalar, bu tür düzenlemelerin çocuk oyun aktivitelerini ve genel sosyal etkileşimi güçlendirdiğini göstermektedir. Bununla birlikte, modernist yaklaşımla planlanan bazı kentsel düzenlerde, örneğin Brasília’da, makro ölçekli planlama kararlarının insan ölçeği ve göz hizasındaki deneyimleri göz ardı etmesi, sokakların aşırı uzun, monoton ve yeşil alanlarla sınırlandırılmasına yol açarak mekanın sosyal ve kültürel etkileşim potansiyelini zayıflatır. Gehl’in vurguladığı gibi, sokak tasarımında üst katların detay açısından soyutlaşması, yakından deneyimlenebilen aktif zemin katların önemini daha da belirgin hale getirir; bu nedenle, binaların yüksekliği, genişlik oranları, sokak mobilyaları ve aydınlatma gibi unsurlar, insan ölçeğine uygun olarak düzenlenmeli ve böylece mekanın güven verici, erişilebilir ve davetkâr bir hale gelmesi sağlanmalıdır. Sonuç olarak, kentsel tasarımda insan ölçeğine dayalı yaklaşımlar, mekânın sosyal bağlarını güçlendiren, yer duygusunu pekiştiren ve insanların günlük deneyimlerini zenginleştiren unsurlarla bütünleştiğinde, kentin hem estetik hem de işlevsel bütünlüğünü oluşturarak daha yaşanabilir, güvenli

ve sürdürülebilir bir kentsel çevre yaratır (Global Street Design Guide, 2016; Southworth & Ben-Joseph, 2003).

Jan Gehl'in insan ölçeğine vurgu yaptığı sokak tasarımı anlayışında, kedilerle ilgili metafor, bu anlayışın etkileyici bir temsilini sunar. Gehl, öğrencilerinden birinin şu gözlemini paylaşır: “Şehirler inşa ederken kedileri mutlu etmeyi düşünmelisiniz o zaman insanların da mutlu olacağından emin olabilirsiniz.” Kediler, doğal bir içgüdüyle çevrelerindeki mekanları dikkatle inceler, kendilerini en güvenli ve rahat hissedecekleri yerlere yerleşir. Kapı eşiklerinde durur, uygun bir alan bulana kadar çevrelerini gözlemler ve nihayetinde zarif bir şekilde yerleşirler.

Bu metafor, şehirlerin yalnızca işlevsel değil, aynı zamanda duygusal ve sosyal anlamda insan ölçeğine uygun mekanlar sunması gerektiğini ifade eder. Kedilerin mekan algısında olduğu gibi, insanlar da kendilerini güvende ve huzurlu hissedecekleri, çevreyi gözlemleyip onunla etkileşim kurabilecekleri yerleri tercih ederler.

2.2.3.6. Okunabilirlik ve İmgelenebilirlik

Okunabilirlik ve imgelenebilirlik, kentsel mekânların kullanıcılar tarafından kolayca anlaşılmasını ve hatırlanmasını sağlayarak, şehrin dilinin ortaya çıkmasına katkıda bulunan temel tasarım unsurlarıdır. Richard Rogers'ın Jan Gehl'in *Cities for People* kitabına yazdığı önsözde de ifade ettiği gibi, şehirler tıpkı kitaplar gibi okunabilir bir yapıya sahip olmalıdır; sokak, kaldırım, meydan ve park, bu okunabilirlik ve imgelenebilirlik çerçevesinde şehrin dilbilgisini oluşturarak, sakin bir çevreden gürültülü ve hareketli bir ortama uzanan geniş bir etkinlik yelpazesine olanak tanır. Bu bağlamda, yer işaretleri, geçitler, odak noktaları ve belirgin yönlendirme unsurları—örneğin, bitkilendirmeye vurgulanan yaya yolları veya düzenli yerleşen cephe elemanları—kullanıcıların mekânsal aşinalığını ve yönlerini kolayca bulmalarını sağlar. Kevin Lynch'in geliştirdiği yöntemler, mekânsal organizasyonun kullanıcılara nasıl algılandırıldığını analiz eden etkili bir çerçeve sunarken, Türkiye'deki sokak tasarımında bu tekniklerin yeterince uygulanmaması, yön bulma ve kullanıcı deneyimi açısından önemli eksikliklere yol açmaktadır.

Öte yandan, sokakların net ve akılda kalıcı bir imaj oluşturabilmesi, “akılda kalıcı bir şey, yüz tabela değerindedir” ifadesiyle de özetlenir; bu bağlamda, okunabilirlik sadece görsel unsurların açıkça tanımlanması değil, aynı zamanda mekânda yer alan farklı ölçek, biçim, renk ve dokuların uyum içerisinde dizayn edilmesini de içerir. Özdemir ve Ayataç'ın vurguladığı üzere, mekânsal aşinalık; tanımlanabilir odak noktaları, düzenli mekânsal örgütlenme ve güçlü kentsel kimlikle desteklendiğinde, kullanıcıların mekânı hem işlevsel hem de duygusal anlamda kavramalarını kolaylaştırır. Bu durum, sokakların sadece geçiş alanı olmaktan çıkıp, kullanıcıları kendilerine çeken ve içinde sosyal bağlar kurabilecekleri alanlara dönüşmesini mümkün kılar. Araştırmalar, cephelerin okunabilirliğinin, bina yüksekliği ile yol genişliği arasındaki oranın insan ölçeğine uyumlu olmasının, düzenli cephe

tasarımının ve sürekliliği hissettiren yol çizgilerinin mekânsal bütünlüğü güçlendirerek, sokakların hem görsel hem de bilişsel açıdan çekiciliğini artırdığını ortaya koymaktadır (Çınar & Çetindağ, 2009; Meetiyagoda & Munasinghe, 2016; Tucker, Ostwald, Chalup, & Marshall, 2005).

Ayrıca, bazı mekânsal kırımların ve kapalı görünüm alanlarının, kullanıcıyı belirli yöne zorlayabileceği, veya ufak sapmalarla merak uyandırarak yön değiştirme isteği yaratabileceği de unutulmamalıdır (Cullen, 1986). Bu nedenle, sokakların okunabilirliği, tanımlanabilir kentsel dokuların oluşturulmasında ve toplumsal etkileşimin desteklenmesinde hayati öneme sahiptir; zira kullanıcılar, alışılmış referans noktalarına sahip bir mekânda hem kendilerini güvende hisseder hem de mekânla daha derin bir bağ kurar. Sonuç olarak, okunabilirlik ve imgelenebilirlik ilkeleri, kentsel tasarımda mekânsal algıyı güçlendiren, yön bulmayı kolaylaştıran ve şehrin sosyal ve kültürel yaşamına doğrudan katkıda bulunan temel yapıtaşları olarak, şehirlerin hem işlevsel hem de estetik olarak daha yaşanabilir hale gelmesini sağlar.

19. yüzyılın sonlarında Camillo Sitte, kentsel tasarımın temel kavramlarını yeniden tanımlamaya yönelik önemli eleştiriler sunmuştur. Haussmann'ın Paris için uyguladığı planların Avrupa genelinde başarısız taklitleri, kentsel mekânların tasarımında eksenel planlama ve katı bina bloklarının monoton bir şekilde uygulanmasına yol açmıştır. Bu anlayış, kamusal alanların, özellikle sokak ve meydanların, tasarım sürecinde arka planda kalmasına neden olmuştur. Sitte'nin teorisine göre, şehirdeki sokak ve meydanlar, birer "açık hava odası" veya "koridor" olarak düşünülmeli ve kentsel mekânın organizasyonunda birincil role sahip olmalıdır. Bu yaklaşım, şehir mekânını yalnızca fonksiyonel bir unsur olarak değil, aynı zamanda hacimsel bir tasarım nesnesi olarak ele alır. Binalar, bu mekânın tanımlayıcı elemanları olarak görev görürken, alanın hacimsel etkisi kentsel tasarımın odağına yerleştirilir.

2.3.Türkiye’de Planlama ve Yapılı Çevrenin Oluşumu

Kent mekânı, toplumsal, kültürel, ekonomik ve sosyal koşulların bir yansıması olarak kent okumaları aracılığıyla analiz edilebilir. Kolsal ve Güven Ulusoy’a (2023) göre kent, yalnızca yapılı çevreden ibaret olmayıp, içinde yaşam barındıran ve bireylerin kolektif anılarını taşıyan bir bellek alanıdır. Bu bağlamda kent mekânı, fiziksel düzenlemelerle beraber sembolik, sosyal ve politik anlamlar barındıran bir değer taşır ve bu değerler, sakinleri tarafından sahiplenilir (Marshall, 2004).

Kent deneyiminin temelinde insan ve mekân ilişkisi yer alır. Ancak, kentsel mekânda yaşanan dönüşümler, bireylerin mekânla kurduğu bağın farklılaşmasına yol açmaktadır. Doğan’a (2023) göre bireylerin yaşamlarının büyük bir kısmı sokaklarda gerçekleşmektedir. İşe gitmek, sosyalleşmek, alışveriş yapmak ve diğer günlük aktiviteler için kullanılan sokaklar, şehirlerin yaşam damarlarıdır. Ancak yaya odaklı kullanımın zayıflaması, kentsel yaşamın genel niteliğini olumsuz etkilemektedir. Sağlıklı bir kentsel yaşam için sokaklar, parklar, meydanlar ve yeşil alanlarla bütünleşik bir yapıya sahip

olmalıdır. Böylece yalnızca bireylerin günlük yaşamını desteklemekle kalmayacak, aynı zamanda toplumların kültürel kimliğini ifade eden mekânlar olarak da işlev görecektir.

Modernist şehircilik anlayışı, sokakların çok boyutlu yapısını zayıflatarak onları basit geçiş alanlarına indirgemıştır. Le Corbusier gibi modernist planlamacılar, şehirleri düzenli ve araç merkezli sistemler olarak tasarlamış; geniş otoyollar ve trafik akışını hızlandırmayı hedeflemiştir (Southworth & Ben-Joseph, 2003). Bu durum, sokakların sosyal ve kültürel işlevlerini göz ardı etmiş ve insan ölçeğinden uzak bir planlama anlayışı yaratmıştır.

Whyte (1980, s. 7), bu durumu "şehirler, insanları üst geçitlere ve yeraltı geçitlerine yerleştirerek sokak seviyesini göz ardı ediyor" şeklinde eleştirmiştir. Modernist planlamanın bu yaklaşımları, sokakların sosyal birer mekân olmaktan uzaklaşmasına yol açmıştır. Bunun sonucunda, sokaklar daha çok motorlu taşıt trafiğine ayrılmış alanlara dönüşmüştür. Ancak, bu anlayışa karşı geliştirilen postmodern yaklaşımlar, sokakların sosyal bağları güçlendiren mekânlar olarak yeniden ele alınmasını sağlamıştır. Postmodern şehircilik, sokakların yalnızca bir ulaşım aksı olarak değil, bireyler arasında sosyal bağları güçlendiren çok boyutlu mekânlar olarak ele alınması gerektiğini savunur. Bu bağlamda, Woonerf yaklaşımı, sokakları yayaların, bisiklet kullanıcılarının ve çocukların güvenle hareket edebileceği çok amaçlı sosyal alanlara dönüştürmeyi amaçlar (Barlas, 2014). Bu tasarım anlayışı, mahalle yaşamına canlılık katarken, bireyler için daha güvenli ve etkileşim odaklı bir kentsel çevre yaratmayı hedeflemektedir.

Günümüzde, artan farkındalık ve çağdaş yaklaşımlar, sokakların insan odaklı bir anlayışla yeniden ele alınmasını sağlamaktadır. Global Street Design Guide (2016), sokak tasarımında yaya önceliği, erişilebilirlik ve sürdürülebilir hareketlilik gibi kavramların önemini vurgulayarak, sokakların toplumsal yaşamı destekleyen bir yapıda yeniden tasarlanması gerektiğini ifade etmektedir. Bu yaklaşıma göre, sokaklar yalnızca araç trafiğini yönlendiren fiziksel alanlar değil, aynı zamanda bireyler için sosyal etkileşim alanları ve toplumsal bağları güçlendiren mekânlar olmalıdır.

Jan Gehl (2010) de sokakların insan ölçeğinde tasarlanmasının önemini vurgulamış ve bireylerin sokaklarda sosyal etkileşim kurabileceği, güvenli ve estetik mekânlar yaratılması gerektiğini belirtmiştir. Gehl'in "insan boyutu" yaklaşımı, sokakların bireylerin günlük yaşam deneyimlerini destekleyecek şekilde tasarlanması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak, sokakların kentsel mekânda üstlendiği rol, hem geçmişin mirasını koruyan hem de gelecekteki sürdürülebilirlik hedeflerine katkı sağlayan bir anlayışla ele alınmalıdır. Sokaklar, sadece birer ulaşım koridoru değil, bireylerin sosyal etkileşimde bulunduğu, kültürel kimliklerini ifade ettiği ve toplumsal bağlarını güçlendirdiği alanlar olarak tasarlanmalıdır. Bu bütüncül anlayış, sokakların estetik, işlevsel ve sosyal yönlerini bir araya getirerek daha yaşanabilir kentler yaratılmasına olanak tanıyacaktır.

Modernleşmenin sokak üzerindeki etkisi, Türkiye'deki kentsel planlama yaklaşımlarındaki yapısal sorunlarla belirgin hale gelmiştir. İmar planlarının neden sokak tasarımı yapamadığı konusu,

kentsel planlama ve tasarım alanında önemli bir tartışma konusudur. Türkiye’deki sokak tasarımındaki başarısızlıkların temelinde, farklı disiplinler (şehir plancıları, mimarlar, peyzaj mimarları, ulaşım mühendisleri vb.) arasındaki koordinasyon eksikliği ve farklı ölçeklerdeki planlar (bölge planları, nazım imar planları, uygulama imar planları, kentsel tasarım projeleri vb.) arasındaki entegrasyon yetersizliği yer almaktadır. Üst ölçekli planlarda belirlenen stratejik vizyonlar ve mekânsal hedefler, yerel ölçekteki uygulama süreçlerine etkin şekilde entegre edilememektedir. Bu uyumsuzluk, üst ölçekli planların bütüncül perspektiflerinin, alt ölçekli uygulamalarda parsel bazlı ve çoğunlukla kısa vadeli ekonomik çıkarları önceleyen kararlarla değiştirilmesiyle ortaya çıkmaktadır. Bu durum, sokakların kentsel dokuda mekânsal bütünlükten uzak bir şekilde gelişmesine neden olmaktadır.

İmar planlarının doğası gereği arazi kullanım kararlarına, yapı yoğunluklarına, yüksekliklere ve çekme mesafelerine odaklanması, sokakların hiyerarşi, ritim, süreklilik, parça-bütün ilişkisi, insan ölçeği gibi tasarım ilkelerini detaylandırması için uygun bir ölçek sunmamaktadır. Ayrıca imar planlarının genellikle ulaşım odaklı ve iki boyutlu bir bakış açısıyla hazırlanması, sokakların sosyal, kültürel ve mekânsal işlevlerinin göz ardı edilmesine yol açmaktadır. Bu durum, sokakların sosyal ve estetik değerlerini kaybetmesine neden olmuş ve tasarım ilkelerinin uygulanmasını engellemiştir. Fakat sokakların detaylı tasarımı, kentsel tasarım projeleri gibi daha küçük ölçekli girişimlerin konusudur (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014).

Türkiye’deki imar mevzuatı ve yönetmeliklerinin sokak tasarımına dair bağlayıcı hükümler içermemesi, yerel yönetimlere geniş bir hareket alanı bırakırken, çoğu zaman plansız ve kalitesiz uygulamalara yol açmaktadır. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği gibi düzenlemeler bulunmakla birlikte, bu düzenlemeler sokak tasarımının sosyal ve estetik boyutlarına dair detaylara inmemektedir. Sonuç olarak, monoton cepheler, tekrarlayan yapı tipleri ve yetersiz kamusal alanlar, sokakların sosyal etkileşim alanı olma işlevini zayıflatmaktadır. Bu eksiklikler, sürdürülebilir kentsel yaşam hedeflerini tehdit ederek sokakların işlevsel, sosyal ve estetik boyutlarının kaybolmasına neden olmaktadır (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014).

Cumhuriyet dönemiyle başlayan bu planlama çabaları, ilerleyen yıllarda daha sistematik ve rasyonalist bir yaklaşıma evrilmiştir. Türkiye’de kapsamlı rasyonalist planlama anlayışının uygulanmaya başlaması, Esat Turak, Tuğrul Akçura ve Aydın Germen gibi kent plancılarının yurtdışındaki eğitimlerini tamamlayarak Türkiye’ye dönmeleri ve Bayındırlık Bakanlığı Şehircilik Fen Heyeti’nde çalışmaya başlamalarıyla mümkün olmuştur. 1958 yılında İmar ve İskân Bakanlığı’nın kurulmasıyla birlikte, 1960 sonrası planlama anlayışında kapsamlı ve rasyonalist bir yaklaşım benimsenmiştir. Bu dönemde, önceki dönemlerin fiziki biçimlendirme odaklı yaklaşımlarının ötesine geçilmiş ve çok disiplinli araştırmalara dayanan bir planlama anlayışı benimsenmiştir (Tekeli, 2009).

1960’lar ve 1980’ler arasındaki dönemde Türkiye’de bölgesel ve metropoliten planlama girişimleri önemli bir hız kazanmış; Zonguldak, Doğu Marmara, Antalya ve Çukurova gibi bölgeler için çok disiplinli ekipler tarafından kapsamlı planlar hazırlanmıştır. Ancak bu dönemdeki planlama anlayışı, sokak ölçeğine yeterince yansımamış ve temel tasarım ilkelerinin uygulanmasında eksiklikler kalmıştır.

ODTÜ’de Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nün kurulması gibi gelişmeler, şehircilik disiplininin kurumsallaşması adına önemli adımlar olsa da sokak ölçeğindeki detaylı tasarımlar için gerekli altyapı sağlanamamıştır (Tekeli, 2009).

Sonuç olarak, Türkiye’de planlama süreçlerinin makro ölçekle sınırlı kalması, sokak ölçeğindeki tasarım eksikliklerini derinleştirmiştir. Sokaklar, yalnızca araç trafiğine hizmet eden fiziksel koridorlar haline gelirken, sosyal ve estetik işlevlerini yerine getirememiştir. Bu durum, sürdürülebilir ve yaşanabilir kentler yaratma hedefini olumsuz etkilemiştir.

1980’lerden sonra Türkiye’de kentleşme, küresel ekonomik gelişmeler ve neoliberal politikalar nedeniyle önemli değişikliklere uğradı. Metropol alanlarda, merkezi iş bölgeleri genişleyerek yeni prestij alanları ve gökdelenlerle zenginleşti. Bu durum, şehrin ulaşım altyapısının yeniden düzenlenmesine ve sanayi bölgelerinin mekânsal olarak farklı yerlere kaymasına neden oldu.

Bu süreç, yalnızca şehir merkezlerini değil, konut alanlarını da etkiledi. Özel otomobil kullanımının artması, bazı bölgelerin gecekondu mahallelerinden yüksek gelir gruplarının yaşadığı alanlara dönüşmesine yol açtı. Eski gecekondu bölgelerinde ise düşük standartlı, çok katlı apartmanlar hızla inşa edildi ve bu durum mekânsal eşitsizlikleri derinleştirdi.

1980 sonrası toplu konut politikaları ve ilgili yasal düzenlemeler (örneğin TOKİ’nin kurulması ve 3194 Sayılı İmar Kanunu) ile yerel yönetimlere daha fazla yetki verildi. Ancak bu kapsamda, büyük ekonomik ve politik hedeflere odaklanılırken, sokak gibi küçük ölçekli kamusal alanların sosyal ve fiziksel işlevleri göz ardı edildi. Sokaklar, artan inşaat ve dönüşüm projeleriyle tüketim, eğlence ve prestij amaçlı alanlara dönüştü; bu da sokakların toplumdaki işlevselliğini ve aidiyet duygusunu zayıflattı.

Türkiye’de kentlerin morfolojik yapısı ve tipolojik karakterleri, özellikle 1950-60’lı yıllardan itibaren sanayi alanlarının yaygınlaşması, yoğunlaşan gecekondu dokuları, imar afları, 1980 sonrası İmar Kanunu’na dayalı planlama ve uygulamalar ile 2000’li yıllarda gayrimenkul geliştirme odaklı kentsel projelerle köklü değişimlere uğramıştır. Bu süreç, Türkiye’nin coğrafi ve kültürel çeşitliliğini yansıtan kentlerin fiziksel ve mekânsal dokusunda önemli dönüşümlere yol açmıştır (Sınmaz ve Özdemir, 2016).

Şehir planları, bir yerleşim alanındaki tüm işlevsel ve fiziksel yapılanma süreçlerini tasarlamak, uygulamak ve denetlemek amacıyla sistematik bir düzen ortaya koyar. Bu bağlamda, Sınmaz ve Özdemir’in (2016) aktardığına göre, Ünlü’nün (2006, 2009) çalışmaları, kentsel mekânın yasal alan (yasa, yönetmelik, plan vb.), sosyo-politik alan (farklı aktörlerin çatışmaları, tartışmaları ve uzlaşmaları) ve sürece ilişkin alan (katılım biçimleri ve planlama araçları) olmak üzere üç temel alanın etkileşimi sonucunda biçimlendiğini ortaya koymaktadır. Bu üç alanın dinamik etkileşimi, kentsel mekânın morfolojik (örneğin, bina yüksekliği, parsel boyutları, sokak örüntüsü), işlevsel (arazi kullanımı, bölgeleme, altyapı), mekânsal (açık alan sistemi, yol kademelenmesi), görsel (ölçek, peyzaj, uyum) ve bağlamsal (yerel karakter, mimari stiller) niteliklerini şekillendirmektedir. Yasal alan, merkezi bir konuma sahip olup, sosyo-politik alandaki aktörlerin eylemlerini kısıtlamakta ve sürece ilişkin alanın

işleyişini tanımlamaktadır. Bu etkileşim, kentlerin fiziksel ve mekânsal gelişiminde planlama süreçlerinin çok boyutlu bir yapıya sahip olduğunu ortaya koymaktadır (Sınmaz ve Özdemir, 2016).

Türkiye’de yapıli çevrenin oluşumu ve düzenlenmesi, 3194 sayılı İmar Kanunu ve bu kanun doğrultusunda hazırlanan Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Bu yasal düzenlemeler, yerleşim alanlarının yaşam standartlarını iyileştirmek, sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek ve sağlıklı çevreler oluşturmak amacıyla planlama süreçlerini yönlendirmektedir (İmar Kanunu, 1985). Planlama süreçleri, mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları, nazım imar planları ve uygulama imar planları gibi farklı ölçeklerde, kademeli bir yapıya sahiptir. Her bir planlama kademesi, bir üst ölçekli plana uygun şekilde hazırlanarak, bütüncül bir yaklaşım geliştirmeyi hedeflemektedir.

Nazım imar planları, kentlerin genel arazi kullanım kararlarını ve temel ilkelerini belirlerken, uygulama imar planları daha detaylı bir çerçevede sokakların, yapı adalarının ve açık alanların düzenlenmesine odaklanır. Böylece, planlama süreci geniş ölçekli çevre düzeni planlarından, yerel ölçekteki sokak ve parsel düzenlemelerine kadar bir bütünlük içinde ele alınmaktadır (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 2014). Bununla birlikte, planlama süreçlerinde karşılaşılan yetki karmaşası, kademeler arasındaki kopukluklar ve ölçekler arası uyumsuzluk gibi yapısal sorunlar, kentsel mekânların nitelikli ve sürdürülebilir bir şekilde tasarlanmasını engellemektedir. Bu durum, planlama sisteminin bütünsel yapısını zayıflatarak, yerel düzeyde sokak tasarımı gibi kritik unsurların ihmal edilmesine yol açmaktadır.

Türkiye’de planlama pratiğinde denetim eksikliği, yetki karmaşası, plan kademeleri arasındaki ilişkisizlik, özel kanunlarla imar yasa ve yönetmeliklerinin etkisizleştirilmesi, tek tipleştirici imar düzenlemeleri ve parsel dayalı inşaat üretim anlayışı gibi sorunlar, kentlerin yüzyıllar boyunca fiziksel mekânlar aracılığıyla yansıttıkları kentsel kimlik ve kültürel yaşam normlarının görmezden gelinmesine neden olmaktadır. Bu sorunlar, kentsel alanların ekonomik getiri odaklı ve iki boyutlu bir düzenleme sistemiyle ele alınmasına yol açmaktadır (Sınmaz ve Özdemir, 2016). Bunun yanı sıra, kentsel planlama süreçlerinde morfolojik analiz eksikliği, sokakların çevreleriyle bütünleşik bir yapı oluşturmalarını engellemekte ve kentsel bağlamdan kopuk, parçalı bir mekân anlayışıyla şekillenmesine neden olmaktadır. Sokaklar, bir kentin parsel, yapı adası ve bina gibi temel morfolojik bileşenleriyle güçlü bir ilişki içindedir. Ancak, Türkiye’de bu bileşenlerin birbiriyle uyum içinde şekillenmesini sağlayacak kapsamlı bir morfolojik analiz yapılmadığı için yeni yapılan binalar eski dokuyla uyumsuz bir şekilde konumlanmakta, bu durum sokakların estetik ve işlevsel değerini zayıflatmaktadır. Morfolojik analiz eksikliği, sokakların kimliksiz ve sosyal bağlamdan kopuk alanlara dönüşmesine yol açarak, kentsel tasarımın temel prensiplerinin ihmal edilmesine neden olmaktadır (Sınmaz ve Özdemir, 2016).

2.3.1. İmar Planlarının Sokak Tasarımına Etkileri ve Sorunları

Türkiye'de imar planlarının temel amacı, yapı adaları arasında kalan yolların ve sokakların düzenlenmesini sağlamak olup, uygulama sürecinde teknik detaylara (yol genişlikleri, kaldırım sınırları, yaya-taşıt ayrımı vb.) odaklanması nedeniyle sokakların sosyo-kültürel, estetik ve kamusal niteliklerinin yeterince değerlendirilmediği gözlemlenmektedir. Bu teknik yaklaşım, üst ölçekli planlarda sokakların genel ulaşım ağının bir parçası olarak ele alınması, alt ölçekli planlarda ise fiziksel boyutlarla sınırlandırılması sonucunu doğurmuş ve sokaklar sadece taşıt trafiğine hizmet eden araçlar olarak algılanarak, kullanıcı deneyimleri, yerel kimlik ve sosyal bütünlük gibi önemli unsurların arka planda kalmasına neden olmuştur. Ayrıca, merkezi planlama anlayışının hâkim olduğu imar stratejileri, yerel bağlamın ve bölgesel dinamiklerin ihmal edilmesine yol açarak, sokakların mekanik ve işlevsel düzenlemelerden ibaret kalmasına, insan ölçeğinde tasarlanıp sosyo-kültürel etkileşim alanları olarak gelişim gösterememesine sebep olmaktadır. Bu sorunların üstesinden gelinebilmesi için kentsel tasarımcılar, mimarlar, şehir plancıları ve peyzaj uzmanları arasında disiplinler arası iş birliğinin artırılması, yerel ihtiyaçların dikkate alınarak entegre planlama yaklaşımlarının geliştirilmesi ve sokakların yayalaştırma projeleri, sürdürülebilir ulaşım çözümleri ile çevre dostu tasarım girişimleri gibi yenilikçi politikalarla desteklenmesi gerekmektedir. Sonuç olarak, mevcut imar planlama uygulamalarının sınırlamaları göz önünde bulundurulduğunda, sokakların sadece fiziksel bir ulaşım arteri olarak değil, aynı zamanda toplumsal etkileşim, estetik değer ve kültürel kimlik unsurlarını da bünyesinde barındıran bütünsel kentsel mekanlar olarak yeniden yapılandırılmasına yönelik stratejilerin geliştirilmesi, Türkiye'de kentsel yaşamın kalitesinin artırılması açısından elzemdir.

Sonuç olarak, Türkiye'de imar planlarının sokak tasarımına yönelik yaklaşımı, genel olarak teknik ve fiziksel düzenlemelerle sınırlı kalmakta ve sokakların sosyal, estetik ve kamusal işlevleri büyük ölçüde ihmal edilmektedir. Bu durum, sokakların taşıt odaklı geçiş alanları olarak tasarlanmasına yol açarken, kullanıcıların sosyal etkileşim, estetik deneyim ve aidiyet duygusu gibi ihtiyaçlarını karşılayamayan, kimliksiz mekânlar üretmektedir. Bu sorunların aşılabilmesi, disiplinler arası iş birliği ve yerel bağlama duyarlı bir planlama anlayışının geliştirilmesiyle mümkün olacaktır.

2.3.2. Üst Ölçekli Planlama Süreçlerinde Belirsizlik ve Kademeler Arası Sorunlar

2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, üst ölçekli planlama süreçlerinde yeni düzenlemeler getirmiş olsa da, uygulamada çeşitli sorunlara ve belirsizliklere yol açmıştır. Kanunun 7. maddesi, 1/5.000 ile 1/25.000 ölçekleri arasındaki planları "nazım plan" olarak tanımlamaktadır. Ancak, bu tanım mevcut Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik ile çelişmektedir. Yönetmelik, 1/25.000 ölçekli planları çevre düzeni planı olarak kabul etmekte ve bu ölçeğin kapsamını çevre düzeni planının hedefleri doğrultusunda tanımlamaktadır.

Bu durum, özellikle nazım plan ve çevre düzeni planı arasındaki kapsam ve içerik farklarının belirsiz kalmasına neden olmaktadır. Örneğin, Büyükşehir Kanunu'nda 1/25.000 ölçekli planların "nazım plan" olarak adlandırılması, bu ölçek ile 1/5.000 ölçekli planların işlevsel olarak nasıl ayrılacağı sorusunu yanıtsız bırakmıştır. Üst ölçekli planlama süreçlerinin temel amacı, çevre düzeni planları ile daha alt ölçekli nazım ve uygulama planları arasında tutarlılık sağlamaktır. Ancak ölçeklerin tanımlanmasındaki bu çelişki, uygulamada yetki karmaşasına ve planların kapsam açısından örtüşmesine neden olmaktadır.

Planlama kademeleri arasındaki ilişkisizliğin bir diğer sonucu ise, üst ölçekten alt ölçeğe aktarılan kararların tutarsız olmasıdır. Çevre düzeni planları, genellikle kentsel gelişimin genel çerçevesini çizerken, nazım planlar bu kararları detaylandırmakla görevlidir. Ancak 1/25.000 ölçekli planların hem çevre düzeni planı hem de nazım plan olarak tanımlanması, planların işlevsel ayrımını ortadan kaldırmakta ve uygulamada ciddi sorunlar yaratmaktadır.

Melih Ersoy (2007), bu durumu eleştirerek, Büyükşehir Kanunu'nun planlama kademeleri arasındaki ilişkiyi zayıflattığını ve 1/25.000 ölçekli planların çevre düzeni planı mı yoksa nazım plan mı olduğuna dair belirsizliğin, planlama süreçlerini karmaşık hale getirdiğini ifade etmiştir. Ersoy'a göre, bu belirsizlikler planlama sisteminin etkinliğini azaltmakta ve üst ölçekli planların, alt ölçekli planlarla entegrasyonunu zayıflatmaktadır.

Türkiye'de üst ölçekli planlama süreçleri, özellikle 2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu ile yeniden şekillendirilmiş, ancak bu düzenlemelerle planlama kademeleri arasındaki ilişki ve yetki paylaşımı gibi konularda çeşitli sorunlar ortaya çıkmıştır. Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun Geçici 1. ve 2. maddeleri, büyükşehir belediyelerine 1/25.000 ölçekli nazım imar planı hazırlama yetkisi vermiştir. Bununla birlikte, Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik'te bu ölçek çevre düzeni planı olarak tanımlanmış, bu da nazım plan ile çevre düzeni planı arasındaki farkların belirsizleşmesine yol açmıştır.

Bu düzenlemelerle:

- 1/25.000 ölçekli planların çevre düzeni planı mı yoksa nazım imar planı mı olduğu sorusu yanıtsız bırakılmıştır.
- 1/25.000 ve 1/5.000 ölçekleri arasındaki kapsam ve içerik farkları açıkça tanımlanmamıştır.
- Planların yetki ve sorumluluk dağılımında büyükşehir belediyeleri, il özel idareleri ve Çevre ve Orman Bakanlığı arasında yetki karmaşası ortaya çıkmıştır.

Ayrıca, 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu, il çevre düzeni planlarının hazırlanmasını il özel idarelerinin yetki alanına dahil etmiş ancak bu planların ölçekleri ve içerikleri konusunda net bir çerçeve sunmamıştır. Bu durum, il özel idareleri ve belediyeler arasında yetki çatışmalarına neden olmuştur. Örneğin, bazı belediyeler 1/25.000 ölçekli planları il çevre düzeni planı olarak adlandırarak kendi meclislerinden geçirip onaylamış, Çevre ve Orman Bakanlığı ise bu ölçeklerdeki planların yalnızca kendi yetkisinde olduğunu ifade etmiştir.

Bu sorunlar, planlama süreçlerinin etkinliğini sınırlayarak mekânsal düzenlemelerin tutarlılığını zayıflatmaktadır. Melih Ersoy (2007), bu sorunların çevre düzeni planları ile nazım imar planlarının birbirinin büyütülmüş kopyaları haline gelmesine neden olduğunu ve bu durumun planlama sistemine zarar verdiğini belirtmektedir. Ersoy'a göre, planlama kademeleri birbirini tamamlayan, ancak her ölçeğe özgü kararlar ve detaylar içeren bir anlayışla hazırlanmalıdır.

Türkiye'de fiziksel planlama süreçleri, şehirlerin mekânsal sorunlarını çözmek ve bu sorunların yapısal nedenlerini anlamak amacıyla tasarlanmaktadır. Ancak, planlama sistemindeki eksiklikler, üst ve alt ölçekli planlar arasındaki ilişkilerin etkin bir şekilde kurulmasını engellemektedir. **Planların kademeli birlikteliği ilkesi**, üst ve alt ölçekli planlar arasında uyum sağlamayı amaçlasa da, bu ilke uygulamada yeterince işletilememektedir. Alt ölçekli planların, üst ölçekli planların hedef ve prensiplerini tam olarak yansıtamaması ve geri besleme mekanizmalarının eksikliği, hem planlama sürecinde hem de uygulamada çeşitli aksaklıklara yol açmaktadır (Ersoy, 2007).

Planlama süreci, üst ölçekli stratejik hedeflerin, somut mekânsal deneyimlere dönüştürülmesi ilkesine dayanmalıdır. Bu bağlamda, üst ölçekli planlarda belirlenen stratejik politikaların ve ilkelerin, sokak ölçeğinde anlamlı mekânsal sonuçlar üretmesi kritik bir öneme sahiptir. Ancak Türkiye'de, üst ölçekli planlar genel politikalar ve ulaşım ağı düzenlemeleriyle sınırlı kalmaktadır. Bu durum, sokakların yalnızca taşıt trafiğine hizmet eden fiziksel alanlar olarak görülmesine ve insan odaklı tasarım anlayışının ihmal edilmesine neden olmaktadır (Bademli, 2005, aktaran Ersoy, 2007).

Sokaklar, yalnızca fiziksel birer geçiş alanı değil; aynı zamanda insanların etkileşim kurduğu, aidiyet duygusu geliştirdiği ve kentsel kimliği deneyimlediği sosyal mekânlardır (Ersoy, 2007). Bu bağlamda, soyut düzeyde oluşturulan planların sokak ölçeğinde anlamlı mekânsal deneyimlere dönüşmesi, hem estetik hem de sosyal işlevleri dikkate alan güçlü bir tasarım anlayışını gerektirir. Ancak mevcut sistem, sokakların toplumsal ve estetik niteliklerini göz ardı ederek, bu alanları kimliksiz ve yalnızca taşıt odaklı geçiş koridorları haline getirmiştir.

Melih Ersoy'a (2007) göre, **planların kademeli birlikteliği ilkesi**, farklı ölçeklerde hazırlanan planların birbiriyle uyum içinde olmasını ve sürekli bir geri besleme mekanizmasıyla dinamik bir yapının korunmasını gerektirir. Ancak Türkiye'de, bu ilke yeterince işletilememekte; alt ölçekli planlarda alınan yeni kararlar, sıklıkla üst ölçekli planlarla uyumsuz olmaktadır. Bu uyumsuzluk, sokakların kullanıcı odaklı, estetik ve işlevsel mekânlar olarak tasarlanmasını engellemekte, taşıt öncelikli bir planlama anlayışını pekiştirmektedir.

Sonuç olarak, **üst ölçekli planlama süreçlerindeki eksiklikler**, sokakların kimliksiz ve işlevsiz mekânlara dönüşmesine yol açmaktadır. İnsan ölçeğinden uzak, taşıt odaklı bir anlayışla şekillenen sokaklar, kullanıcıların sosyal etkileşimlerini, mekânsal aidiyet duygusunu ve estetik deneyimlerini desteklemekten uzak kalmaktadır. Bu sorunların çözümü, üst ölçekli planların alt ölçeklerde uygulanabilirliğini artıracak güçlü bir geri besleme mekanizmasının geliştirilmesi ve planlama sistemine daha dinamik bir yapı kazandırılması ile mümkün olacaktır.

Türkiye’deki planlama sisteminin en büyük sorunlarından biri, **üst ölçek ve alt ölçek planlar arasındaki uyumsuzluktur**. Üst ölçek planlarda belirlenen genel ilke ve hedeflerin alt ölçek planlara yansıtılamaması, planlama sürecinin başarısız olmasına neden olmaktadır. Ayrıca, planlar arasında geri besleme mekanizmalarının eksikliği, kademeli bir planlama sisteminin dinamik yapısını zayıflatmaktadır (Ersoy, 2007).

Ersoy (2000), üst ölçek planların yalnızca soyut politika belgeleri olmaması gerektiğini, aksine alt ölçek planları yönlendiren, esneklik çerçevesi çizen ve uyumu sağlayan belgeler olması gerektiğini savunmaktadır. Ancak, Türkiye’deki mevcut planlama sisteminde, bu bağlamda önemli eksiklikler bulunmaktadır. Bu durum, sokakların hem fiziksel hem de sosyal işlevlerini yerine getirme kapasitesini ciddi ölçüde sınırlamaktadır.

Planlama sürecindeki eksikliklerin sokak tasarımına yansıyan sonuçları şunlardır:

- **Kimlik ve Karakter Eksikliği:** Kentsel bağlamdan kopuk bir şekilde tasarlanan sokaklar, yerel kimlik ve kültürel özelliklerden yoksun kalmaktadır.
- **Geçirgenlik Sorunu:** Sokaklar, çevresindeki diğer kamusal alanlarla yeterince bütünleşmeyerek, kullanıcı hareketlerini sınırlandırmaktadır.
- **İnsan Ölçeğinden Uzaklaşma:** Taşıt trafiğini önceliklendiren bir anlayışla şekillenen sokaklar, yayalar için elverişsiz ve insan ölçeğinden uzak bir yapıdadır.
- **Parsellerin Sokaklarla Uyumsuzluğu:** Dar parsellerin, geniş yollarla ilişkilendirilmemesi sokakların bütünlüğünü bozmaktadır.
- **Küçük Parseller ve Süreklilik Eksikliği:** Küçük parsel düzenlemeleri, sokakların sürekliliğini kesintiye uğratmaktadır.
- **Kamusal Alanların Yetersizliği:** Parselasyon süreçlerinde yeterli kamusal alan ayrılması, sokakların sosyal işlevlerini sınırlamaktadır.

Bu sorunların aşılması, planlama süreçlerinde sokakların sosyal, estetik ve işlevsel boyutlarını dengeleyen yenilikçi yaklaşımların benimsenmesiyle mümkün olacaktır. Üst ve alt ölçekli planlar arasında daha güçlü bir uyum sağlanması ve bu planların insan odaklı bir bakış açısıyla ele alınması, sokakların kimlikli ve işlevsel mekânlar olarak tasarlanmasını destekleyecektir. Bu sonuçlar, planlama süreçlerinde sokak tasarımına ilişkin rehber ilkelerin eksikliğini ve sokakların yalnızca altyapısal bir bileşen olarak ele alındığını göstermektedir.

Küresel ölçekte sokak tasarımı rehberleri, kentsel mekânların işlevselliğini artırmak ve sokakları insan odaklı bir yaklaşımla ele almak için kritik bir role sahiptir. Bu rehberler, sokakların yalnızca fiziksel bir ulaşım elemanı olarak değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel mekânlar olarak tasarlanmasını sağlayan temel ilkeleri sunar.

Özellikle Global Street Design Guide (2016) gibi kaynaklar, sokakların daha yaşanabilir, erişilebilir ve sürdürülebilir bir yapıya kavuşması için uluslararası standartlar ve en iyi uygulama örneklerini içermektedir. Bu tür rehberlerin önerdiği bazı temel ilkeler şunlardır:

- **Çok Modlu Tasarım:** Sokakların yayalar, bisiklet kullanıcıları, toplu taşıma araçları ve özel araçlar için eşit erişim sağlayacak şekilde düzenlenmesi.
- **Esneklik ve Adaptasyon:** Sokakların değişen ihtiyaçlara uyum sağlayabilecek esnek bir yapıda tasarlanması.
- **Kamusal Alanların Güçlendirilmesi:** Sokakların sosyal etkileşim, rekreasyon ve kültürel etkinlikler için uygun alanlar sunması.
- **Bağlantı ve Geçirgenlik:** Sokakların çevresiyle fiziksel ve görsel olarak bütünleşmesi, geçişlerin kesintisiz olması.

Türkiye’de sokak tasarımında bu tür rehberlerin eksikliği, sokakların hem planlama süreçlerinde hem de uygulamada bütüncül bir yaklaşımdan yoksun kalmasına neden olmuştur. Özellikle parselasyon sorunlarının çözümüne yönelik olarak bu rehberlerde sunulan örnekler, sokak tasarımı süreçlerinde kullanılabilir bir kaynak sağlayabilir.

2.4. Mersin İlinin Kentsel Gelişim Süreci

Mersin’in kentsel gelişim süreci dört temel planlama dönemine ayrılabilir. Bu dönemlerin her biri, kent mekânının morfolojik biçimlenişi üzerinde belirleyici etkiler yaratmıştır. Planlı dönemin başlangıcı sayılan 1938 yılı, Hermann Jansen tarafından hazırlanan ilk imar planının yürürlüğe girmesiyle kentsel gelişimin yönünü belirleyen ilk büyük müdahale olmuştur (Ünlü, 2009).

Jansen Planı, dönemin batıya açılma ve modernleşme vizyonunu yansıtan bahçekent yaklaşımı ile hazırlanmıştır. Planda sahil boyunca tanımlanan promenadlar, yaya koridorları ve kamusal alanlar, sokakların sadece ulaşım değil, aynı zamanda sosyal bütünlük sağlayan yapılar olmasını öngörmüştür. Ancak Jansen’in geliştirdiği gelişme alanları, büyük oranda uygulamaya geçirilememiş; bu durum parsel mülkiyetinin dönüşmemesi ve plan kararlarının hayata aktarılamaması ile açıklanmıştır (Ünlü, 2009).

1963 yılında yürürlüğe giren İller Bankası Planı ise merkezi yönetim etkisiyle hazırlanmış, ancak plan kararlarının edilgenliği ve uygulamada imar yönetmeliklerinin baskın hale gelmesiyle, özellikle yol genişliği ile bina yüksekliği arasındaki ilişki gibi teknik unsurların kent silüetini belirler hale geldiği bir sürece işaret etmiştir. Bu dönemde plan notları yerine yönetmelik hükümlerinin geçerliliği, sokak ölçeğinde biçimlenme kalitesini düşürmüş, yapılaşma kararları sokak hacmini tanımsızlaştırmıştır (Ünlü, 2009).

1985 sonrasında, 3194 sayılı İmar Kanunu ile planlama yetkilerinin yerel yönetimlere devredilmesi, çok sayıda parsel bazlı ve parçacı plan üretimini beraberinde getirmiştir. Bu süreçte Mersin’in farklı bölgelerinde, özellikle Yenişehir ve Mezitli gibi alanlarda uygulama planları, mevzi planlar ve imar ıslah planları eşzamanlı olarak üretilmiş; ancak bu planlar, bütüncül kentsel tasarım ilkeleri gözetilmeden hazırlanmıştır (Ünlü, 2009). Sonuç olarak, plan değişikliklerinin ortalama 3,5 günde bir yapıldığı bu süreç, kent morfolojisinin bozulmasına ve sokak düzlemlerinde süreklilik, hacim ve ritim gibi temel ilkelerin kaybına neden olmuştur.

Bu tarihsel çerçeve, Mersin'deki sokak dokusunun yalnızca mekânsal değil, aynı zamanda dönemsel planlama pratiklerinin bir ürünü olduğunu ortaya koymaktadır. Tezin ilerleyen bölümlerinde analiz edilen sokak örnekleri, bu planlama dönemlerinin ve plan notlarının fiziksel çevreye nasıl yansındığını, sokak tasarımı ilkeleri bağlamında değerlendirme olanağı sunmaktadır.

Mersin'in mekânsal gelişim süreci, 19. yüzyılın sonlarında bir liman kenti olarak şekillenmeye başlamış ve Cumhuriyet dönemiyle birlikte Türkiye'deki modern planlama anlayışlarının önemli bir uygulama sahası haline gelmiştir. Bu tarihsel arka plan, kentin yalnızca bölgesel ticaret ağı içerisindeki yerini değil, aynı zamanda modernleşme ve planlama pratiklerinin morfolojik izdüşümlerini de görünür kılar (Ünlü, 2007).

Bu bağlamda, 1938 tarihli Hermann Jansen Planı, Mersin'in ilk kapsamlı planlama girişimi olarak öne çıkmakta; sokak dokusu, yapı adaları ve işlevsel bölgeleri bir bütünlük içinde ele almayı amaçlamaktadır. Ancak bu planın sınırlı uygulanabilirliği, kentteki planlama yaklaşımının zamanla parçalanmasına ve sonraki İller Bankası planlarıyla birlikte niceliksel büyümeye odaklı bir yönelimin benimsenmesine neden olmuştur. Bu durum, sokak tasarımının planlama sürecindeki rolünün zayıflamasına ve kamusal alan kalitesinin göz ardı edilmesine yol açmıştır (Ünlü, 2006; Beyhan & Uğuz, 2012).

Jansen'in planı, Beyhan ve Uğuz'a (2012) göre sadece fiziksel bir düzen önerisi değil, aynı zamanda modern birey ve toplum yapısının mekânda temsili olarak kurgulanmıştır. Ancak bu plan, ilerleyen dönemlerde uygulanamamış, üst ve alt ölçekli plan kararları arasında uyumsuzluk oluşmuştur. Bu durum, sokakların sürekliliğini zayıflatmış; Adnan Barlas'ın belirttiği temel sokak tasarım ilkeleri olan düzen, ritim, süreklilik ve hissedilir hacim gibi unsurlar kentte yer bulamamıştır. Ünlü (2009), alt ölçekli planların çoğu zaman üst ölçek plan kararlarıyla çeliştiğini ve bu nedenle sokakların çoğunlukla taşıt erişimi odaklı, kamusal deneyimden yoksun biçimlendiğini vurgular.

Planlamadaki bu yön değişimi, 1980 sonrası dönemde Mersin'in kuzey aksında hızla gelişen konut alanlarında daha belirgin hale gelmiştir. Parsel bazlı üretim süreçleri ve yüksek yoğunluklu yapılaşma eğilimi, sokak dokusunun biçimsel sürekliliğini zedelemiş; çekme mesafesi ihlalleri, kat artışları ve cephe hizasızlıkları gibi sorunlar, sokakların tanımlı ve algılanabilir kamusal mekânlar olarak gelişimini büyük ölçüde engellemiştir (Ünlü ve Baş, 2015).

Plan kararlarının parsel bazlı yapılaşmaya izin vermesi, sokakların bütünsel tasarımından uzaklaşmasına neden olmuştur. Özellikle 2000'li yıllarda yoğunlaşan bu eğilimle birlikte, yapı kitlesi, kentsel boşluklara oranla daha fazla yer kaplamaya başlamış ve bu durum hissedilir hacmi azaltmıştır. Ünlü (2009), bu süreci “yapı yığınının öncelik kazanması” olarak tanımlamış ve sokakların yalnızca ulaşım koridorları olarak görülmesinin, mekânsal kaliteyi düşürdüğünü vurgulamıştır.

Planlama kademelerinde mekânsal kurgu ve yapılaşmayı belirleyen 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarında çoğu zaman sokak tasarımına dair detaylı kararlar bulunmamakta, bu da uygulamada düzensiz yapılaşmalara yol açmaktadır. Ünlü (2007), imar planlarının sokakları yalnızca “trafik taşıyıcı hatlar” olarak ele almasını, bu hattın kamusal deneyimi şekillendirecek potansiyelini göz ardı ettiğini

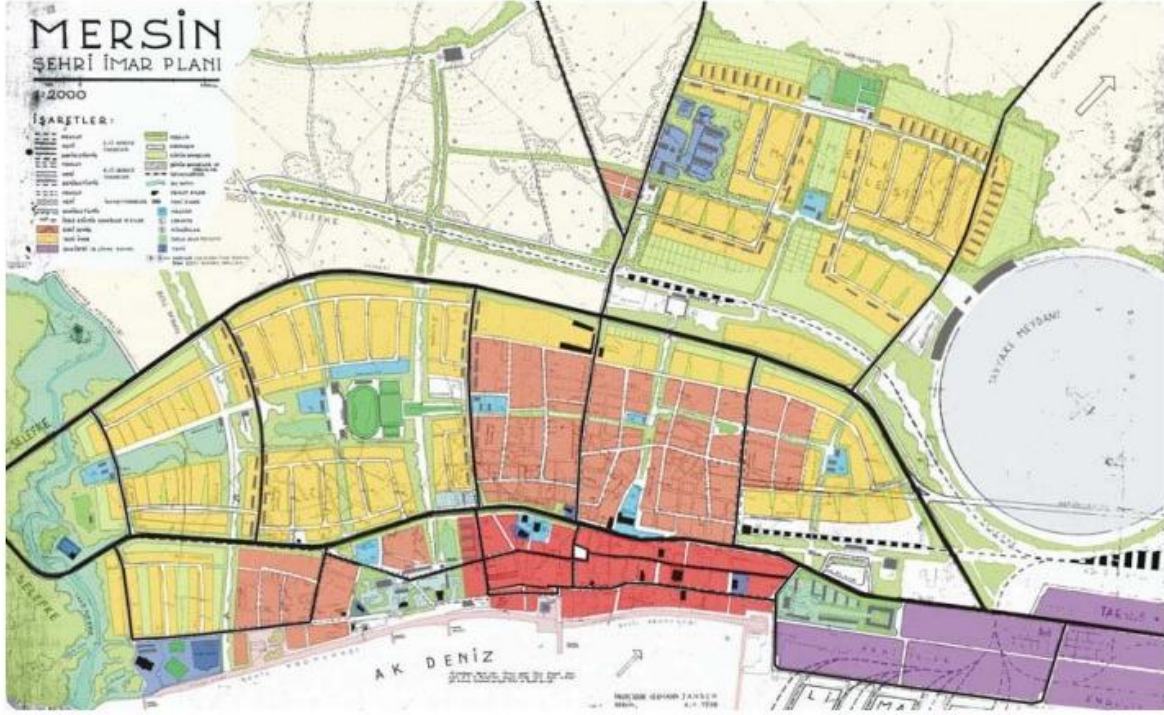
belirtmiştir. Ayrıca, yapı adaları içindeki boşluklar çoğunlukla özel mülkiyete ait olduğundan, kamusal alan sürekliliği bozulmakta ve yaya erişimi kesintiye uğramaktadır.

Bu bağlamda, plan kararlarının sokak ölçeğinde mekânsal karşılık bulamaması, kent genelinde bir dizi morfolojik bozulmayı da beraberinde getirmiştir. Gazi Mustafa Kemal Bulvarı gibi ana arterler bile, yönlendirici ve tanımlı iz öğeleri olarak değil, işlevsel olarak parçalanmış, algısal olarak da belirsizleşmiş ulaşım hatları biçiminde kullanıcı deneyimine yansımaktadır. Levent ve Aydın'ın (2021) çalışması bu durumu açık biçimde ortaya koymakta; bulvarın, fiziksel uzunluğuna rağmen kullanıcılar tarafından sadece belirli ticari noktalar üzerinden tanımlandığını, yön, hacim ve süreklilik gibi algısal öğelerin zayıf kaldığını göstermektedir. Mersin örneğinde bu tür bir tasarım yaklaşımı sistematik biçimde uygulanamamıştır.

Bu sorunlara çözüm amacıyla geliştirilen yerel girişimlerden biri, **Mersin Üniversitesi ile Mezitli Belediyesi** iş birliğinde hazırlanan **Mezitli Kentsel Tasarım Rehberi**'dir. Bu rehberde, sokak kesitlerinden cephe düzenlemelerine, yaya sürekliliğinden kamusal alan kalitesine kadar birçok ilke önerilmiş olsa da, bu ilkelerin imar planlarına bağlayıcı biçimde entegre edilmediği için uygulamada karşılık bulamadığı anlaşılmaktadır. Rehberde tariflenen sokak morfolojisi, çalışma kapsamında analiz edilen sokak örneklerinde gözlemlenmemektedir. Bu durum, yerel ölçekte geliştirilen tasarım rehberlerinin etkinliğinin, planlama sistemine entegrasyon biçimiyle doğrudan ilişkili olduğunu ortaya koymaktadır.

Tüm bu bulgular, bu çalışmanın temel çıkış noktasını oluşturmaktadır. Mersin örneğinde görülen tarihsel kırılmalar, planlama uygulamalarındaki tutarsızlıklar ve sokakların mekânsal kalite üretmeyen biçimlenmeleri, **imar planlama sürecinde sokak tasarımının sistematik olarak göz ardı edildiğini** ortaya koymaktadır. Bu nedenle çalışmada, sokak tasarımının yalnızca bir ulaşım bileşeni değil, kent deneyimini biçimlendiren **mekânsal ve algısal bir tasarım meselesi** olarak ele alınması gerektiği savunulmaktadır. Bu doğrultuda, Adnan Barlas'ın fiziksel tasarım ilkeleri ile Jan Gehl gibi düşünürlerin sosyal tasarım ölçütleri bir arada değerlendirilmiş; **düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim, başlangıç-bitiş gibi temel tasarım ilkeleri** üzerinden Mersin'deki sokaklar analiz edilmiştir.

Bu çalışma, söz konusu tasarım ilkelerinin neden ve nasıl göz ardı edildiğini somut örnekler üzerinden ortaya koyarken; aynı zamanda imar planlamasının Planlamada Sokak Tasarımının Sorunları ve Olanaklarının temel tasarım ilkeleri doğrultusunda yeniden düşünülmesi gerektiğini savunmaktadır.



Şekil 2.10. 1938 Jansen planı (Ünlü, 2007)

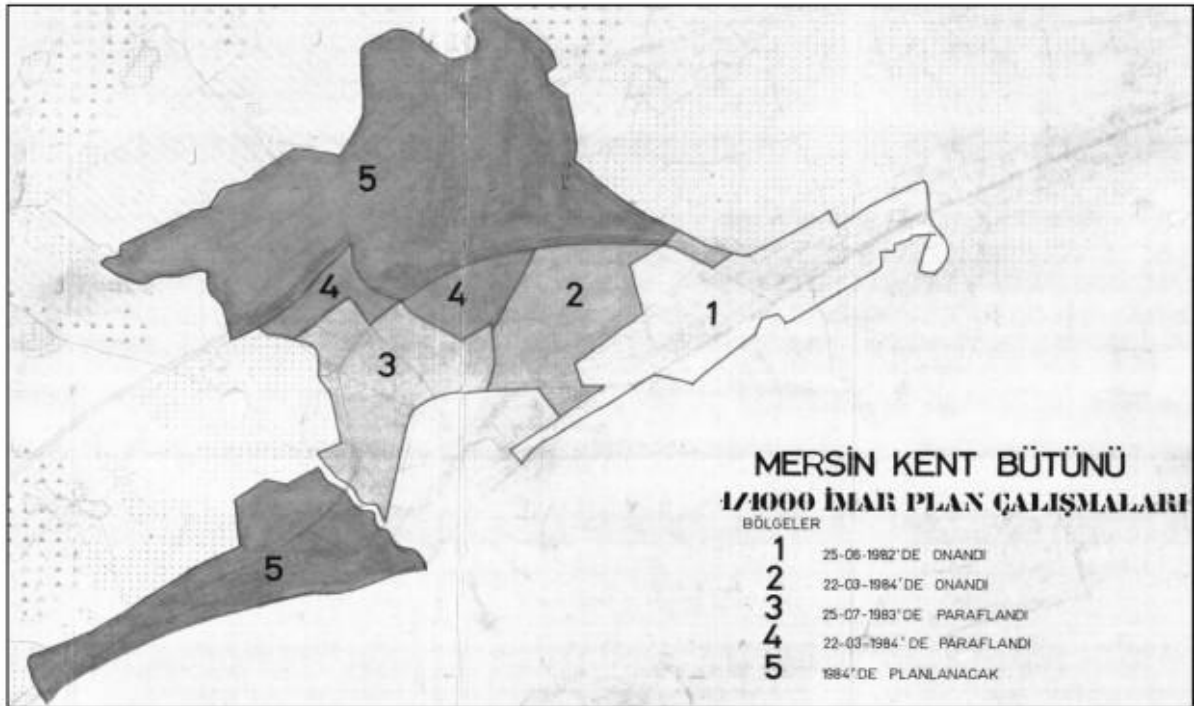
Mersin'in ilk planlı gelişim denemesi olan bu planda, kent sahil boyunca doğu-batı yönünde lineer bir formda geliştirilmiş; kıyıya paralel, yeşil alan sürekliliği ve merkezi işlev alanları dengeli biçimde dağıtılmıştır. Bu kurgu, sokak dokusunun düzenli ve geçirgen bir yapıya kavuşmasını hedeflemektedir. Plan, kentsel tasarım ölçeğinde sahil boyunca bütüncül bir kamusal alan anlayışı sunmaktadır.

Mersin'de planlı kentsel gelişim süreci, 1938 yılında Hermann Jansen tarafından hazırlanan ilk imar planı ile başlamıştır. Jansen Planı, dönemin modernleşme ideolojisini ve bahçekent yaklaşımını yansıtan biçimde şekillenmiş; kenti denizle ilişkili bir “plaj şehri” ve aynı zamanda “ticaret şehri” olarak konumlandırmıştır. Planda, mevcut tarihi dokunun (“eski şehir”) korunması hedeflenmiş, yeni gelişme alanları ise küçük ölçekli, rekreatif kullanımla desteklenmiş konut mahalleleri olarak tanımlanmıştır. Sokak sisteminin bu gelişme alanlarını hem denize hem de birbirine bağlayan bir omurga oluşturması amaçlanmıştır. Ancak plan, önerdiği mahalle yapılarının mülkiyet sorunları nedeniyle uygulamaya geçirilememesi sebebiyle sınırlı kalmış; sokak tasarımına yönelik ilkeler sahada karşılık bulamamıştır. Bu durum, plan kararları ile fiziksel çevre arasındaki kopukluğun kent tarihinde erken bir örneğini oluşturmaktadır (Ünlü, 2009).



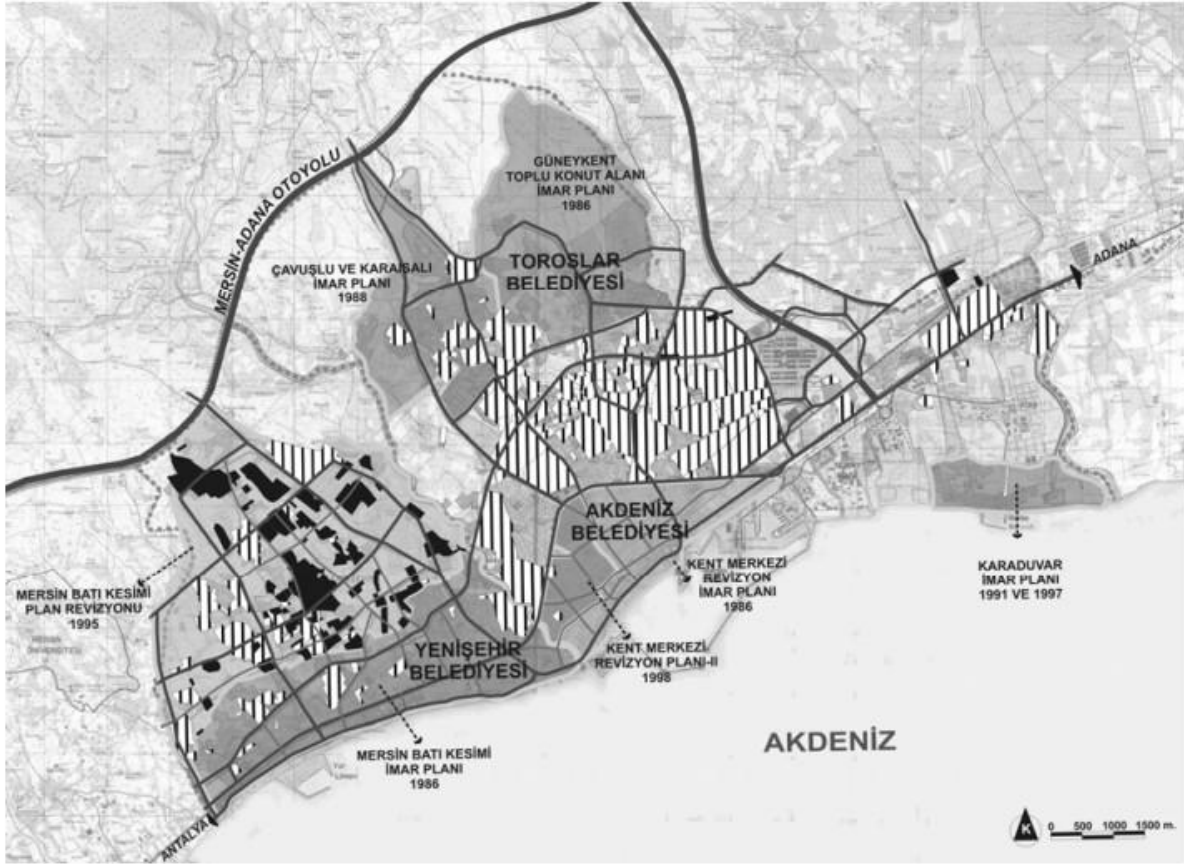
Şekil 2.11. 1964 İller bankası planı (Ünlü, 2007)

İller Bankası tarafından hazırlanan bu plan, Jansen'in mekânsal kurgusunu büyük ölçüde korurken, merkez işlevlerini kuzeye kaydırmayı önermiştir. Ancak plan, yeni gelişme alanlarını yeterince yönlendirememiş ve fiili yapılaşma üzerinde sınırlı etkili olmuştur. Sokak morfolojisi açısından, mevcut yapıyı tespit eden edilgen bir plan karakteri taşımaktadır.



Şekil 2.12. 1980 İmar planı (Ünlü, 2007)

Bu plan döneminde hisseli parselasyonlar ve plan revizyonlarıyla şekillenen yapılaşmalar ön plana çıkmıştır. Yapı blokları birbirinden kopuk biçimde yerleştirilmiş, sokak dokusu süreksizleşmiş ve plan bütünlüğü zedelenmiştir. Sokak tasarımı anlamında, parçalanmış bir kamusal alan yapısı ve yönsüz yapı kümeleri ortaya çıkmıştır.



Şekil 2.13. 2003 Plan kararları (Ünlü, 2007)

Bu dönemde artan nüfus baskısı ve ekonomik talepler doğrultusunda çok sayıda plan tadilatı yapılmıştır. Plan kararlarının üst üste binmesiyle oluşan karma yapı, sokak morfolojisini büyük ölçüde parçalamış ve yapıların "yığılmış" bir forma dönüşmesine neden olmuştur. Kentin planlama sistemi, sokak ölçeğinde yönlendirici olmaktan uzaklaşmıştır.

Tablo 2.1. Mersin’de farklı planlama dönemlerinde sokak tasarımı: yaklaşımlar, sorunlar ve tasarım ilkeleri

DÖNEM / ÇALIŞMA	PLANLAMA YAKLAŞIMI	GÖZLENEN SOKAK SORUNU	İLGİLİ TASARIM İLKESİ	İMAR PLANLAMA SOK. TASARIMI	KAYNAK
1938 – JANSSEN PLANI	Bütüncül, işlevsel bölgeleme odaklı	Plan bütünlüğü sağlansa da tam uygulanamamış; sokaklar öngörüldüğü gibi gelişmemiştir	Süreklilik, hizalama	Uygulanabilirliği zayıf plan kararları sokak biçimlenmesine aktarılamamıştır	Beyhan & Uğuz, 2012
1950–70 İLLER BANKASI PLANI	Teknik, ulaşım odaklı	Ulaşım ağı baskın; yaya odaklı sokak tasarımı ihmal edilmiştir	İnsan ölçeği, hacim	Sokaklar dolaşım koridoru olarak görülmüş, kamusal deneyim kurgulanmamıştır	Ünlü, 2006
1980 SONRASI YAPILAŞMA	Parsel bazlı büyüme, rant odaklı planlama	Cephe hizasızlığı, ritim kaybı, yapılar yol kotuna göre değil pazara göre konumlanmış	Ritim, parsel–bina uyumu	İmar planları mekânsal kaliteyi değil parsel üretimini öncelemiştir	Ünlü & Baş, 2015
GMK BULVARI ANALİZİ	Kullanıcı algısına dayalı kentsel imge araştırması	Sokak yönü belirsiz, başlangıç–bitiş duygusu yok; ticari odaklar dışında okunamıyor	Başlangıç–bitiş, hissedilir hacim, iz ögesi	Sokak tasarımı algısal süreklilik üretmekte yetersiz	Levent & Aydın, 2021
2021 MEZİTLİ REHBERİ	Tasarım rehberi temelli bütüncül yaklaşım	Uygulama süreci devam ediyor; rehber önerileri yasal planlarla tam entegre değil	Cephe sürekliliği, yaya önceliği	Disiplinler arası işbirliğiyle sokak tasarımı kamusal mekân kalitesine bağlanmıştır	Kassel Univ. et al., 2021

3. MATERYAL VE YÖNTEM

Bu çalışmanın amacı, imar planlama süreçlerinde sokak tasarımının ele alınış biçimini belirlemek, mevcut sorunları ve olası geliştirme olanaklarını ortaya koymaktır. Bu bağlamda çalışma, Mersin kentsel dokusundaki çeşitli sokak örnekleri üzerinden, temel tasarım ilkeleri ile Adnan Hoca'nın belirlediği sokak tasarım kriterlerini esas alarak analiz yapılmasını öngörmektedir. İlk aşamada, Mersin şehir dokusuna ilişkin bir sokak tipolojisi oluşturulacak; bu tipoloji, sokakların işlevleri, lokasyonları, çevresel dokuları ve kullanım yoğunluklarına göre farklı kategorilere ayrılarak, seçilecek örnek vakaların belirlenmesinde temel kriter olarak kullanılacaktır. Örnek alanların seçimi, imar planlarındaki mevcut belgeler, yerel yönetim dokümanları ve saha gözlemleriyle desteklenecek; mülkiyet dokusu, parsel büyüklükleri, sokak geometrisi ve çevresel etmenlerin yanı sıra planların sunduğu fiziksel düzenlemeler (örneğin figure-ground paftaları ve sokak kesitleri) detaylı olarak incelenecektir. Çalışmada hem birincil hem de ikincil veriler kullanılacaktır; resmi imar planları, mevzuat metinleri, akademik kaynaklar ve yerel yönetim raporları gibi dokümanlar titizlikle incelenecek, ilgili teorik çerçeve oluşturulacaktır. Buna ek olarak, saha çalışmaları kapsamında seçilen sokaklarda yapılan görsel gözlemler, ölçümler, fotoğraflar ve çizimler yoluyla sokakların mevcut durumu ve parsel dağılımı belgeleneyecek; elde edilen veriler, sokak mekanının hem kütlelerle hem de parsellerle olan ilişkisini kapsamlı bir şekilde analiz edebilmek için kullanılacaktır. Çalışmanın analiz aşamasında, toplanan veriler karşılaştırmalı vaka analizi yöntemiyle değerlendirilecek; temel tasarım ilkeleri ve sokak tasarım kriterleri ışığında, imar planlarında yer alan eksiklikler ve mevcut uygulamaların kentsel doku üzerindeki etkileri ortaya konulacaktır. Dokümanlarda yer alan metin ve görsel içerikler, tematik içerik analizi yöntemiyle ayrıntılı olarak çözümlenecek, sokak tasarımının hem fiziksel formunun hem de parsel ve ara mekân etkileşiminin imar planlarına yansımaları sistematik olarak tartışılacaktır. Tüm bu süreç, teorik çerçevenin oluşturulması, sokak tipolojisinin belirlenmesi, örnek alanların seçimi, saha ve doküman analizlerinin titizlikle yürütülmesi şeklinde sıralı bir akışla gerçekleştirilecek; elde edilen bulgular ışığında, imar planlamada sokak tasarımının karşılaştığı sorunların yanı sıra, çözüm ve geliştirme önerilerine yönelik somut tartışmalar yapılacaktır.

Çalışmada, sokak tasarımını yalnızca fiziksel bir alan olarak değil, bununla beraber planlama süreçlerinde göz ardı edilen bir tasarım unsuru olarak ele almaktadır. Bu doğrultuda, temel tasarım ilkeleri (düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim, başlangıç ve son gibi) ışığında bir çerçeve oluşturulmuş ve bu ilkeler, Mersin iline ait farklı sokak örnekleri üzerinden değerlendirilmiştir. Çalışma, hem mevcut sorunlara ışık tutmayı hem de sokak tasarımının planlama süreçlerine nasıl daha etkin bir şekilde entegre edilebileceğini tartışmayı amaçlamaktadır.

Araştırmanın temel dayanağı, düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim, başlangıç ve son gibi temel tasarım ilkeleri doğrultusunda sokak tipolojileri oluşturmaktır. Bu kapsamda, öncelikle Mersin'in farklı lokasyonlarından seçilen sokakların tipolojik bir sınıflandırması yapılacaktır; bu sınıflandırmada sokakların fiziksel yapısı, işlevleri, mülkiyet dokusu ve imar planı kararları gibi parametreler dikkate

alınacaktır. Söz konusu tipolojiye göre seçilecek örnek sokaklar, bahsi geçen tasarım ilkeleriyle karşılaştırılarak değerlendirilecek; böylece imar planlamada sokak tasarımının mevcut sorunları ve geleceğe dönük olanakları tartışmaya açılacaktır. Bu yaklaşım, sokakların araç trafiğine yönelik bir koridor olmanın ötesinde, kentsel hayatın önemli bir parçası olarak nasıl ele alınabileceğine dair yeni açılımlara ışık tutmayı hedeflemektedir.

3.1. Yöntem

Bu çalışma kapsamında, Mersin kent merkezinde sokak tasarımının temel ilkeleri doğrultusunda değerlendirilecek olan örnek sokak alanları belirlenmiştir. Alan seçimi yapılırken, uygulama imar planı kararlarını yansıtan, yapı-parcel ilişkisi açısından çeşitlilik gösteren ve morfolojik özellikleriyle temsil gücü taşıyan sokaklar tercih edilmiştir. Seçilen alanlar, hem plan kararlarının fiziksel çevreye yansımalarını hem de mevcut sokak dokusunun mekânsal niteliğini değerlendirmek amacıyla ele alınmıştır.



Şekil 3.1. Temel tasarım ilkeleri bağlamında analizlerin yapıldığı örnek sokak alanları (harita: google earth, düzenleme kullanıcı tarafından yapılmıştır)

Şekil 3.1, Mersin kent merkezinde sokak tasarımı temel ilkeleri çerçevesinde analiz edilen örnek sokak alanlarını göstermektedir. Harita üzerinde siyah çerçevelerle işaretlenen bölgeler, yapı adaları, parsel dokusu ve sokak mekânı ilişkileri dikkate alınarak seçilmiştir. Lejant bölümünde her numaraya karşılık gelen sokak isimleri belirtilmiştir. Bu alanlar, bir sonraki bölümde detaylandırılacak olan figure-ground paftaları, sokak kesitleri ve parsel dokusu incelemeleri için temel teşkil etmektedir.

Söz konusu alanlarda yalnızca yolların fiziksel özellikleri değil; bu yolları tanımlayan kütlelerin biçimi, parsel boyutları ve yönelimleri de değerlendirilmiştir. Parsel büyüklüğü ve formu, yapı yoğunluğunu ve ritmini belirleyen temel etkenlerden biri olarak sokak mekânının tanımlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda, parsel dokusunun sürekliliği, yönelimi ve parçalanma düzeyi; sokağın geçirgenliği, ölçeği, perspektifi ve ritmi üzerinde belirleyici olmaktadır.

Analiz kapsamında hem yapı kütlelerinin sokakla kurduğu mekânsal ilişkiler hem de parsellerin biçimsel karakteri değerlendirilerek, sokakların mekânsal niteliği fiziksel tasarım ilkeleri doğrultusunda tartışılmıştır. Böylece, sadece sokağın kendisi değil, onu tanımlayan yapılar ve parsel dokusu ile birlikte bütüncül bir şekilde ele alınmıştır.

Tablo 3.1. Sokak tasarımı parametrelerine dayalı değerlendirme tablosu

Parametre	Açıklama	İzlenecek Sorular
1. Sokak Tipolojisi	Sokakların işlevsel yapısı, fiziksel çevresi	• Sokak konut, ticaret ya da karma kullanıma mı hizmet ediyor? • Sokak çevresi açık mı, kapalı mı?
2. Sokak Uzunluğu ve Formu	Sokak formunun mekânsal süreklilik ve yön hissiyle ilişkisi	• Sokak düz mü, kıvrımlı mı? • Başlangıç ve bitiş noktaları tanımlı mı ? • Sokak hattı boyunca görsel süreklilik sağlanıyor mu?
3. Sokak Genişliği ve Kesiti	Plan kararlarının fiziksel yansımaları ve yaya-araç alan dengesi	• İmar planındaki kesit değeri sahada korunmuş mu? • Yaya, taşıt, bisiklet yolları düzenli mi? • Kamusal alanlar yeterli mi?
4. Sokak Ritmi	Cephe düzeni, yapılar arası mesafe ve tekrar ilişkisi	• Cephe düzeni mi dizilmiş? • Yapılar arası boşluklar ritmik mi? • Ritim yaratan unsurlar var mı (pencere, giriş, girinti vb.)?
5. Mülkiyet Yapısı ve Parsel Dağılımı	Mülkiyet biçimleri ve parsel büyüklüklerinin mekâna etkisi	• Parsellerin büyüklükleri homojen mi? • Parsel birleşmesi ya da parçalanması var mı? • Mülkiyet yapısı planla uyumlu mu?
6. Doluluk–Boşluk İlişkisi	Yapıların konumu ve açık alanlarla kurduğu mekânsal denge	• Figure-ground analizine göre baskın olan form ne? • Yapılar arasında tanımlı boşluklar var mı?

		• Kamusal açık alanlar yeterli ve süreklilik arz ediyor mu?
7.Bağlanabilirlik ve Erişim	Sokağın diğer yollarla bağlantısı ve kullanıcı erişimi	• Sokak, kent içi ulaşım ağına nasıl bağlanıyor? • Yaya ve taşıt erişimi açısından bütünlük sağlanmış mı? • Kör noktalar veya kopukluklar var mı?
8.Temel Tasarım İlkeleri ile Uyum	Sokakta düzen, ritim, süreklilik, hacim, başlangıç-son gibi tasarım ilkelerinin temsil düzeyi	• Düzen, ritim, süreklilik ne ölçüde sağlanıyor? • Hissedilir hacim var mı? • Sokakta tanımlı bir başlangıç ve son mevcut mu? • İnsan ölçeği sağlanıyor mu?

3.2. İmar Planlarıyla Biçimlenen Sokak Mekânlarının Temel Tasarım İlkeleri Açısından Analizi

Bu bölümde, Mersin kent merkezinde yer alan belirli sokak örnekleri üzerinden, imar planlarının fiziksel çevre üzerindeki etkisi temel tasarım ilkeleri bağlamında analiz edilmiştir. Çalışmanın temel amacı, imar planları ile biçimlenen sokak mekânlarının, **düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim, başlangıç ve son** gibi tasarım ilkeleri bakımından ne düzeyde karşılık bulduğunu ortaya koymaktır. Bu bağlamda, Mersin kent dokusundan seçilen sokaklar, **sokak tipolojisi, uzunluk ve form, ritim, mülkiyet yapısı, doluluk-boşluk ilişkisi, bağlanabilirlik ve erişim, tasarım ilkeleriyle uyum** olmak üzere sekiz analiz parametresi doğrultusunda değerlendirilmiştir.

Değerlendirme sürecinde yalnızca imar planı belgeleri değil, aynı zamanda ulusal ve uluslararası ölçekte geliştirilen **tasarım rehberleri** de esas alınmıştır. Bu kapsamda, **Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı** ile **Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi** işbirliğinde hazırlanan *Kentsel Tasarım Rehberleri / Cilt I: Araştırma ve Tanımlama (2015)*, çalışmanın önemli ulusal kaynaklarından birini oluşturmuştur. Bu rehber, sokakların mimari, morfolojik ve kullanım özelliklerini tanımlarken; zemin kat ilişkisi, aktif cephe, insan ölçeği, süreklilik ve kamusal alan kullanımı gibi başlıklar altında temel tasarım ilkelerini somutlaştırmaktadır.

Ayrıca, uluslararası düzeyde kabul gören *Küresel Sokak Tasarımı Rehberi (2016)* ve *Urban Design Compendium (2007)* gibi yayınlarda yer alan ilke ve kriterler de analiz sürecine entegre edilmiştir. Bu rehberler çerçevesinde değerlendirilen kriterler; **geçirgenlik, çok işlevlilik, kaldırım nitelikleri, cephe oranları, yaya önceliği, sokak mobilyaları ve zemin kat etkileşimi** gibi sokak deneyimini doğrudan etkileyen tasarım bileşenlerini kapsamaktadır.

Her bir sokak için, uygulama imar planı, kesitler, figure-ground paftaları ve parsel dokusu gibi belgeler ile **saha gözlemleri** birlikte analiz edilmiştir. Sokaklarda yerinde yapılan gözlemler, fotoğraflar, ölçümler ve çizimlerle desteklenmiş; veriler **Sokak Analizi Değerlendirme Formu**

aracılığıyla sistematik olarak kayıt altına alınmıştır. Bu değerlendirme formu, her parametre için nitel gözlemlerle birlikte plan-saha ilişkisini ve tasarım ilkelerine uyumu ortaya koyan bir analiz aracı olarak yapılandırılmıştır. Ayrıca, her bir sokağın mevcut fiziksel durumunun daha net biçimde okunabilmesi amacıyla oluşturulan üç boyutlu temsiller ve görsel modeller, mekânsal analizleri desteklemek üzere kullanılmıştır. Bu çizimler; bina kütleleri, parsel dokusu, sokak hacmi ve kesit ilişkilerini görselleştirmede önemli bir araç olarak değerlendirilmiştir.

Elde edilen veriler, hem fiziksel çevrenin biçimlenişi hem de imar planı kararlarının uygulama düzeyi bakımından karşılaştırmalı biçimde yorumlanmıştır. Böylece, seçilen sokakların tasarım ilkeleriyle ne ölçüde örtüştüğü, hangi mekânsal sorunları barındırdığı, planlama sürecinde hangi olanakların göz ardı edildiği gibi konular sistematik olarak tartışmaya açılmıştır.

3.3. Mersin Kentinden Seçilen Sokakların Tipolojik Sınıflandırılması

Yöntem bölümünde açıklandığı üzere, bu çalışmada Mersin kent merkezinde yer alan ve fiziksel, işlevsel, morfolojik özellikleri bakımından çeşitlilik gösteren 10 sokak, temel tasarım ilkeleri doğrultusunda yapılacak analizler için örneklem olarak belirlenmiştir. Seçilen bu sokaklar, imar planı kararları, fiziksel mekân özellikleri, yapı-parcel ilişkileri ve çevresel bağlamları dikkate alınarak tipolojik olarak sınıflandırılmıştır. Sokaklar; plan kararlarının sürekliliği, yapılaşma yoğunluğu, mekânsal düzen, parsel formu, yaya–araç ilişkisi ve kullanım türleri gibi çeşitli göstergeler üzerinden analiz edilmiştir.

Sokakların işlevsel kullanımları, çevresel bağlamları, doku yoğunlukları ve mekânsal yerleşimleri dikkate alınarak yapılan bu sınıflandırma, analiz sürecine kuramsal bir temel oluşturmaktadır. Böylece, her bir sokak kendi bağlamı içinde değerlendirilecek şekilde yapılandırılmış, karşılaştırmalı yorumlara zemin hazırlayan bu sokaklar, çalışma kapsamında üç ana grup altında toplanmıştır: planlı konut alanları (düşük–orta yoğunluk), hizmet ve ana taşıyıcı akslar ile dönüşüm ve parçalanmış alanlar.

Söz konusu sınıflandırma yalnızca fiziksel özelliklere göre değil, aynı zamanda Adnan Barlas'ın fiziksel sokak tasarımı ilkeleri ve uluslararası rehberlerde yer alan tasarım göstergeleri temelinde gerçekleştirilmiştir. Her sokak, düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim, başlangıç-bitiş, parsel-bina formu uyumu, kamusal alan ilişkisi gibi temel tasarım ilkeleri çerçevesinde analiz edilmiş ve bu analiz sonuçlarına göre uygun tipolojik gruplara ayrılmıştır.

Bu bağlamda, Mersin'in bir sahil kenti olması da sokakların mekânsal karakteristiklerini etkileyen önemli bir unsur olarak değerlendirilmiştir. Kıyı kentlerine özgü iklimsel koşullar –örneğin yüksek güneşlenme süresi, rüzgâr yönleri ve nem oranı– sokaklarda gölgeleme, hava akışı ve doğal konfor açısından farklı gereksinimler doğurmaktadır. Özellikle kuzey–güney yönelimine sahip sokaklar doğrudan güneş ışığına maruz kaldığından, bu tür sokaklarda gölge elemanlarının eksikliği yaya kullanımı üzerinde sınırlayıcı bir etki yaratmaktadır. Geniş açıklıklarda yer alan ve palmyelerle

tanımlanan akslar –örneğin Üniversite Caddesi gibi– görsel süreklilik açısından güçlü bir tanımlama sunsa da, yaya ölçeğinde yeterli mikroklima konforu sağlayamamaktadır. Benzer biçimde, sahil bandına daha yakın konumlanmış olan sokaklarda (örneğin Turunç Caddesi), planlama kararlarında kıyı yönelimi ve manzara potansiyeli gözlemlenmesine rağmen, bu avantajların mekânsal tasarıma yeterince yansıtılamadığı tespit edilmiştir.

Ancak, özellikle eski plan kararlarıyla biçimlenmiş bazı sokakların tarihsel imar planlarına ulaşamamıştır. Bu nedenle, söz konusu sokaklara dair değerlendirmeler mevcut fiziksel durum, yapı-parcel ilişkileri ve saha gözlemleri temel alınarak yapılmıştır. Plan verisinin sınırlı olduğu durumlarda, sokakların biçimlenme karakteristikleri doluluk-boşluk analizleri ve cephe düzenlemeleri gibi saha verileriyle desteklenen mekânsal göstergeler üzerinden okunmuştur.

Analiz sürecine temel oluşturan tipolojik sınıflandırma çalışması kapsamında, her bir sokak; parsel yapısı, yapılaşma biçimi, işlevsel kullanım türleri, plan-karar uyumu ve tasarım ilkeleri bağlamında değerlendirilmiş ve buna göre sınıflandırılmıştır. Aşağıda yer alan tabloda, analiz kapsamında seçilen sokakların tipolojik özellikleri, kullanım türleri, seçilme gerekçeleri ve doku yoğunluklarına ilişkin bilgiler bütüncül bir biçimde sunulmaktadır (Tablo 4.1).

Bununla beraber Mersin kent merkezinden seçilen sokakların mekânsal dağılımı **Şekil 4.1**'de gösterilmektedir. Şekildeki sokak numaraları, analiz bölümündeki sıralamayı temsil etmektedir. Konumsal tespitler, her bir sokağa ait parsel verilerinin Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü'nün Parsel Sorgulama uygulaması üzerinden tek tek indirilmesi ve Google Earth Pro ortamında sokak hattı boyunca açılması ile gerçekleştirilmiştir. Böylece sokakların kentsel bağlam içindeki yerleşimleri görsel ve mekânsal bütünlük içinde analiz edilmiştir.

Tablo 3.2. Mersin kent merkezinden seçilen sokakların mekânsal dağılımı

Grup	Sokak Adı	Doku Yoğunluğu	Gerekçe
1. Planlı Konut Alanları (Düşük–Orta Yoğunluk)	39632. Sokak	Düşük	Ayrık nizamda dağınık yapılaşma, düşük parsel yoğunluğu ve pasif zemin kat kullanımı ile yaya deneyimi zayıftır. Parsel ve bina ilişkisi düzensizdir.
	34324. Sokak	Orta	Zemin katlarda aktif kullanım, bisiklet yolu ve park entegrasyonu ile sokak yaşantısı canlıdır. Parsel büyüklüğü ve formu mimari ritmi destekler.
	34316. Sokak	Orta	Parsel yönelimleri farklılık gösterse de yapılaşma tamamlanmış, sokakta görsel süreklilik yer yer sağlanmıştır. Olgun ağaçlar sayesinde yaya konforu desteklenmiştir.
	27134. Sokak	Düşük	2–3 katlı yapılar, geri çekilmiş bina yerleşimi, açık alanlar ve kıvrımlı sokak formu ile tanımlı ama gevşek bir konut dokusu oluşturur.

2. Hizmet ve Ana Taşıyıcı Akslar	Üniversite Caddesi	Yüksek	Eğitim ve kamu işlevlerinin yoğunlaştığı ana aks olup, geniş yol kesiti, ticari zemin katlar ve pazar alanı ile kentsel hizmet koridorudur. Ancak parsel–bina ilişkisi kopuktur.
	Nevit Kodallı Caddesi	Yüksek	Geniş yol ve orta refüj hattı, palmiyeler, yaya ve bisiklet yollarıyla güçlü bir taşıyıcı aks; ancak doğu cephesinde yapı hizaları düzensizdir.
	18. Cadde	Yüksek	Plan kararıyla şekillenen, geniş kesitli, refüjlü ve ritmik peyzajla desteklenen cadde; ancak kapalı site tipi yapılaşma, kamusal sürekliliği zayıflatmaktadır.
3. Dönüşüm ve Parçalanmış Alanlar	2224. Sokak	Orta	Kuzeyde gecekondular, güneyde apartman blokları ile parçalanmış bir morfolojik yapı sunar. Dönüşüm sürecinde plan–yapı uyumu sağlanamamıştır.
	1630. Sokak	Yüksek	E:2.60 yapılaşma koşuluna rağmen parsel–bina ilişkisi zayıftır. Zemin kat ticareti olsa da yaya alanları yetersizdir. Yapı yükseklikleriyle sokak oranı baskı yaratmaktadır.



Şekil 3.2. Sokak tasarımı analizlerinin yapıldığı örnek sokak alanları

3.3.1. 39632. Sokak

Sokak, Mersin'in Mezitli ilçesi Akdeniz Mahallesi'nde yer almakta olup, konut kullanımıyla tanımlı bir yerleşim sokağıdır. 1/1000 ölçekli uygulama imar planında bu alanda konut işlevi tanımlanmış; yapılaşma koşulları E:1.50 ve Yençok:15 kat olarak belirlenmiştir (Şekil 3.3). Ancak mevcut durum incelendiğinde, plan kararları ile fiili yapılaşma biçimi arasında önemli farklılıkların

bulunduğu görülmektedir. Bu farkların, sokak mekânının fiziksel ve algısal özelliklerine doğrudan yansıdığı söylenebilir.

Söz konusu farklılıklar öncelikle düzen ilkesinde belirginleşmektedir. Yapıların parsel içindeki konumları büyük ölçüde değişkenlik göstermekte, ön bahçe mesafeleri ve cephe hizaları arasında süreklilik kurulamamaktadır. Bu durum, sokak boyunca tanımlı bir kenar çizgisi oluşmasını engellemekte; fiziksel çevrede düzenin sağlanamamasına neden olmaktadır. Düzen eksikliği, sokağın hem görsel hem de kullanımsal bütünlüğünü zayıflatmaktadır.

Düzen ilkesindeki kopukluk, doğrudan ritim algısını da etkilemektedir. Yapıların konumlanma biçimleri, cephe biçimleri, kat yükseklikleri ve cephe elemanları arasında tekrarlayan bir örüntü oluşturulamamıştır. Balkon çıkmaları, malzeme farkları ve kot farkları gibi çeşitli değişkenler, sokakta görsel bir düzen yerine parçalı ve dağınık bir algı yaratmaktadır. Bu durum, sokak boyunca bir devamlılık duygusunun oluşmasını engellemektedir.

Ritimdeki kırılmalar, süreklilik ilkesini de olumsuz yönde etkilemektedir. Yapılar arasındaki boşluklar, yüksek bahçe duvarları ve farklı cephe geri çekilmeleri, görsel sürekliliği bozmaktadır. Ayrıca, kaldırım sürekliliğinin sağlanamaması ve yaya akışını destekleyecek fiziksel altyapı eksiklikleri, hem fiziksel hem de işlevsel süreklilik açısından yetersizlik oluşturmaktadır. Bu durum, yaya deneyimi açısından mekânın bölünmüş ve kesintili algılanmasına neden olmaktadır.

Bu kopukluklar, hissedilir hacim algısını da doğrudan etkiler. Yapılan figure-ground analizine göre, yapı/parsel oranı oldukça düşüktür ve yapılar genellikle parselin merkezinde veya kenarında serbest biçimde konumlanmaktadır. Yaklaşık 7 metre genişliğindeki sokak kesiti, çevresinde yer alan yüksek yapılarla birlikte değerlendirildiğinde, mekânda basık, yönsüz ve kapalı bir atmosferin oluşmasına neden olmaktadır. Bu durum, sokakta bir “kentsel kanyon” etkisi yaratmakta; tanımlı bir sokak hacmi algısının zayıflamasına yol açmaktadır.

Sokağın orta bölümünde yer alan eğitim yapısı, çevredeki kullanıcı profilini çeşitlendiren önemli bir unsur olarak değerlendirilebilir. Okul çevresinde özellikle giriş-çıkış saatlerinde artan yaya hareketliliği, kamusal alan kullanımını yoğunlaştırmaktadır. Ancak kaldırım sürekliliği ve genişliğinin bu yoğunluğa karşılık verememesi, bekleme ve karşılaşma gibi etkileşimlerin sokağa yayılmasına neden olmakta; dolayısıyla insan ölçeğine duyarlı bir mekânsal düzenin eksikliği daha belirgin hâle gelmektedir.

Başlangıç ve bitiş noktaları değerlendirildiğinde, sahil yönünde yer alan ticari birimlerin (örneğin ŞOK market) varlığı (Şekil 4.1.4), belirgin bir başlangıç hissi yaratmaktadır. Bu giriş noktası, sokakta bir yönlenme etkisi oluştursa da, bu tanımlılık iç kesimlere ilerledikçe kaybolmakta; sokağın diğer ucunda benzer bir mekânsal vurgu veya odak noktası yer almamaktadır. Böylece, sokakta yön hissi zayıflamakta ve bütüncül bir sokak deneyimi sekteye uğramaktadır.

Yapılaşma nizamı, plan kararlarında öngörülen blok yapı düzeniyle örtüşmemektedir. Fiili yapılaşma çoğunlukla ayrı ve bahçeli nizamda gerçekleşmiş olup, bu durum farklı çekme mesafeleri,

yönelim biçimleri ve parsel kullanımları doğurmuştur. Yapıların bu dağınık yerleşimi, cephe sürekliliğini bozmakta ve sokakta tanımlı bir silüetin oluşmasını engellemektedir.

Bu dağınıklık, parsel ve bina formu uyumu açısından da benzer biçimde gözlemlenmektedir. Parsel şekilleri ve büyüklükleri arasında ciddi farklar bulunmakta; yapılar ise bu formlara uyum sağlamadan, genellikle kompakt ve serbest biçimli olarak konumlanmaktadır. Yapıların bazısı sokağa paralel, bazısı ise içe veya yanal sınırlara dönük yerleşmiş durumdadır. Bu uyumsuzluk, sokakta hem fiziksel hem de görsel sürekliliği bozan temel bir faktördür.

Kamusal alan ve yaya deneyimi açısından değerlendirildiğinde ise, sokak yaya ölçeğiyle uyumlu bir kurgu sunmamaktadır. Dar ve kesintili kaldırım alanları, pasif zemin kat cepheleri, oturma ya da bekleme gibi kamusal kullanımların olmaması, sosyal karşılaşmalara elverişli bir çevre oluşturulmasını engellemektedir. Cephelerin çoğunluğu bahçe duvarlarıyla çevrilmiş olup, bu durum sokakla yapı arasında geçirimsiz bir ilişki yaratmaktadır.

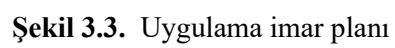
Son olarak, sokak üzerinde mekânsal odaklar ve kamusal elemanlar açısından da belirgin eksiklikler gözlemlenmektedir. Küçük ölçekli meydanlar, açık alanlar ya da simgesel yapılar gibi yönlendirici unsurlar yer almamakta; yalnızca sahil yönündeki ticari yapı başlangıçta odak hissi yaratsa da, bu etki sokak boyunca sürdürülememektedir. Bu değerlendirmeler Tablo 3.3'te özetlenmiştir.

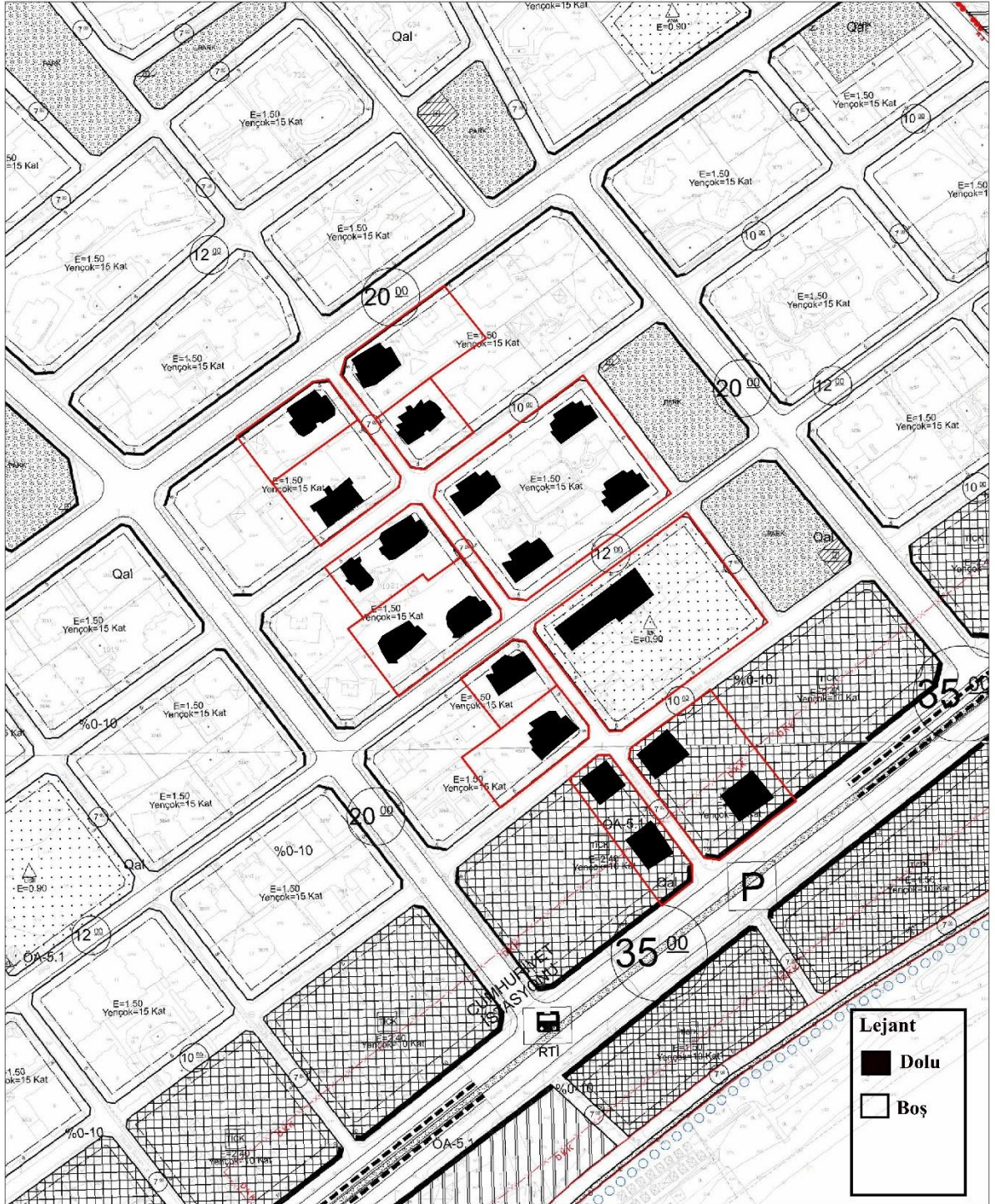
Tablo 3.3. 39632 Sokak niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi	Değerlendirme	Görsel (Şekil No)
Düzen	Parsel yönelimi ve yapı yerleşimleri düzensizdir. Yapı cepheleri birbirini takip etmemekte.	Şekil 4.2
Ritim	Kuzey cephede tekrar eden balkon çıkmaları ve zemin kat ticari kullanımlarıyla ritim hissi sağlanmaktadır.	Şekil 4.1.7
Süreklilik	Yapı aralıkları düzensiz, görsel tekrar oluşmuyor; kuzey aks daha tutarlıdır. Kaldırımlar ve yaya akışı kesintili, görsel süreklilik zayıf.	Şekil 4.1.3
Hissedilir Hacim	Yüksek yapılar sokağın hacmini tanımlar. Yol 7 m, yüksek yapılarla birlikte basık mekân algısı oluşuyor	Şekil 4.1.8
Başlangıç–Bitiş	Sahil ve kuzey ucunda tanımlı giriş noktaları mevcut	Şekil 4.1.5, 4.1.7
Plan Kararı ile Uyum	Plan kararları genel düzeyde olup, yapılaşmayı yönlendirmede yetersiz kalmaktadır. Mimari tercihler belirleyici olmuştur.	Şekil 4.1.2

Parsel–Bina Uyum	Orta büyüklükte parsellerde kompakt yapılaşma ile uyum sağlanırken, büyük parsellerde açık alanlar cephe sürekliliğini zayıflatmaktadır.	Şekil 4.1.4
Yaya Deneyimi	Kaldırımlar dar ve yol yüzeyi bozuk durumdadır. Kamusal alan kullanımı sınırlıdır; cephelerle yaya ilişkisi zayıftır.	Şekil 4.1.5







61

Sokak çevresinde yer alan parseller, farklı büyüklüklerde ve çeşitli yapı formlarıyla şekillenmiştir.

Bu durum, sokak boyunca algılanan mekânsal süreklilik ve ritmi doğrudan etkilemektedir.

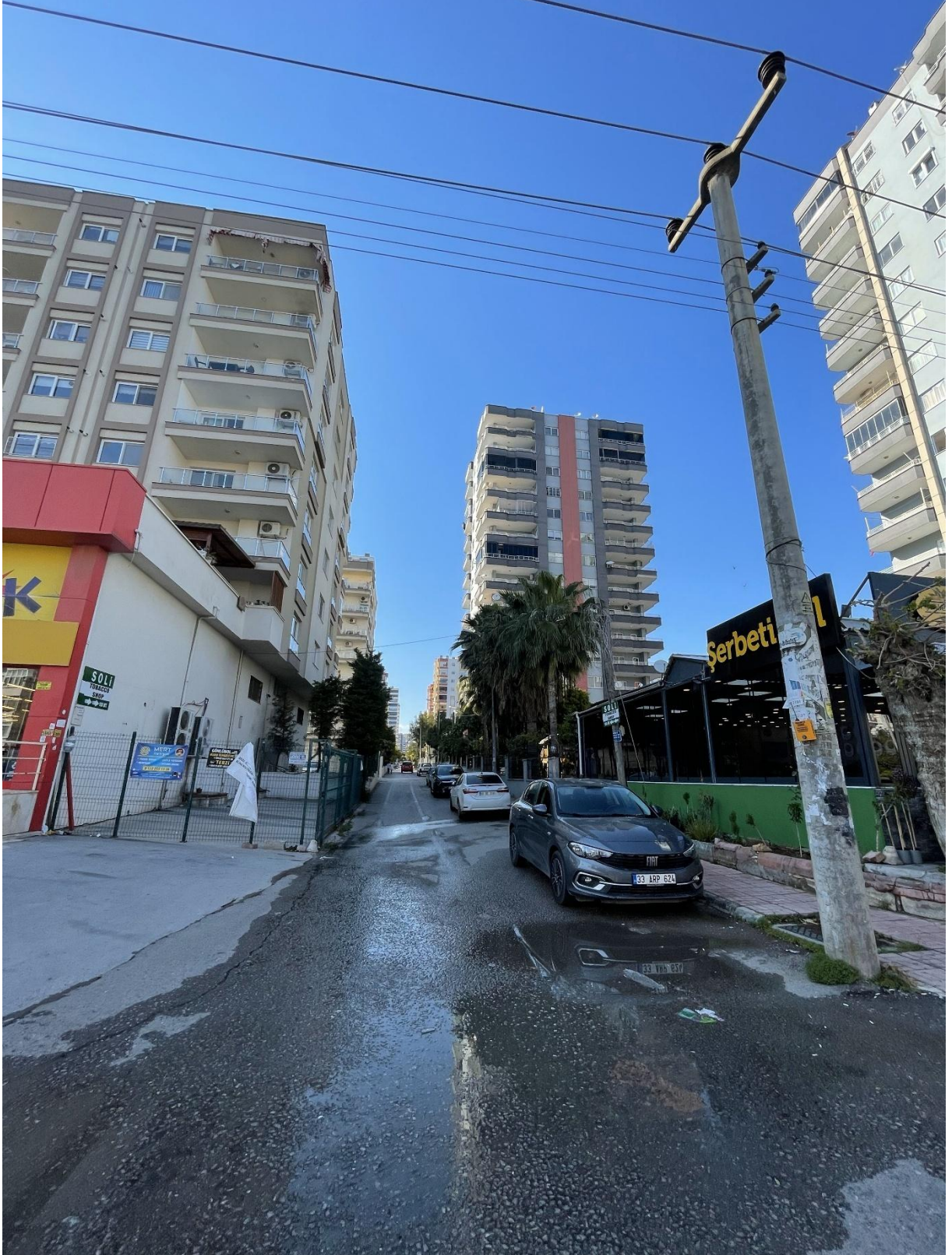
Büyük parseller (örneğin 4544 ve 3262 numaralı parseller) üzerinde yer alan yapılar, geniş alanlara yayılarak daha az geçirgen bir kentsel doku oluşturmuştur. Özellikle 3262 numaralı parselde bulunan Vali Şenol Engin İlkokulu, geniş açık alanı ve düşük yoğunluklu kullanımı ile sokak kenarında bir boşluk etkisi yaratmaktadır. Bu durum, sokak boyunca algılanan cephe sürekliliğini zayıflatmaktadır.

Orta büyüklükteki parseller (1020/3, 1020/4, 1021/3, 1021/7 gibi) üzerinde ise çok bloklu ve kompakt bina formları görülmektedir. Bu parsellerdeki yapıların parsel sınırlarına yakın konumlanması, sokağın cephe bütünlüğünü desteklemiş ve kentsel hacim hissini güçlendirmiştir. Özellikle 1021/3 ve 1021/7 numaralı parsellerde, yapıların kütsel düzeni belirgindir.

Daha küçük parseller (örneğin 3167 ve 3203 numaralı parseller) üzerinde yer alan yapılar ise, daha dar cepheler sunarak sokak ritminde daha hızlı değişimlere neden olmuştur. Bu durum, sokak deneyimini dinamik kılarken, bazı yerlerde algısal kopmalara da yol açmaktadır.

Sokak'ta yapıların büyük çoğunluğu parsel sınırlarına paralel ve sokak aksına uyumlu biçimde konumlanmış olup, bu yerleşim düzeni genel anlamda sokak boyunca yön hissini desteklemektedir. Ancak, 3262 gibi geniş yüzölçümlü parsellerde yapıların parselin ortasına yerleşmesi ve sokakla güçlü bir cephe ilişkisi kuramaması, büyük açık alanlar yaratmakta ve bu durum sokak ölçeğini büyütürken kamusal alan algısını zayıflatmaktadır. Sokakta hâkim olan yapı formu blok tipi olup, özellikle 4544 ve 4519 numaralı parsellerdeki büyük hacimli kütleler sokak boyunca kapalı bir koridor etkisi oluşturmaktadır. Buna karşılık, daha küçük parsellerde konumlanan yapılar arasındaki boşluklar cephe ritmini zayıflatmakta ve sürekliliği kesintiye uğratmaktadır. Bu bağlamda, sokak boyunca farklı parsel büyüklüklerinin ve bina formlarının birlikte var olması, bir yandan çeşitlilik sunarken diğer yandan yön hissi, ritim ve hacim sürekliliği gibi temel tasarım ilkeleri açısından parçalı bir mekânsal algı üretmektedir.

Tüm bu değerlendirmeler doğrultusunda, 39632. Sokak, imar planı kararlarında öngörülen fiziksel biçimlenme ile gerçekleşen kentsel doku arasında önemli bir kopukluk barındırmakta; söz konusu plan kararlarının sokak ölçeğinde tasarım ilkelerini yönlendirme kapasitesi zayıf kalmaktadır. Bu bağlamda, sokak tasarımında temel ilkeler ile insan ölçeğine dayalı kamusal alan anlayışının karşılık bulamadığı, parçalı ve niteliksiz bir mekânsal karakter oluştuğu gözlemlenmektedir.



Şekil 3.7. Sokağın güney girişi



Şekil 3.8. Sokak görüntüsü

Sokak'ta gözlemlenen yapılaşma düzeni, yüksek yoğunluklu konut bloklarının sokak mekânı üzerindeki etkilerini belirgin biçimde ortaya koymaktadır. Her iki yanda yaklaşık 10–12 katlı blok yapıların parsel sınırlarına oldukça yakın konumlanması, sokak boyunca dar ve baskılayıcı bir koridor

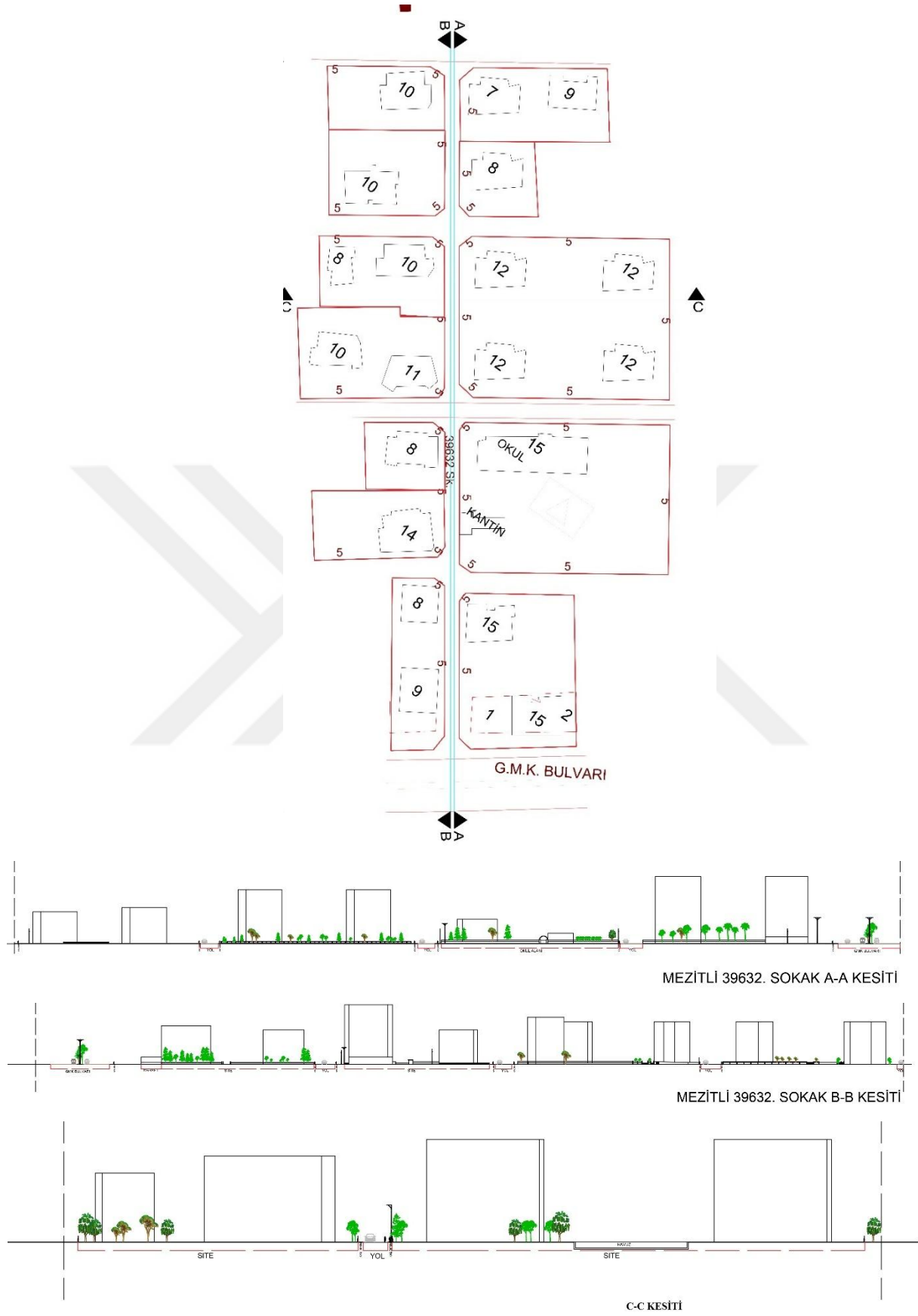
etkisi yaratmaktadır. Yapı cephelerinin genel olarak yol aksına paralel düzenlenmesine karşın, farklı kat yükseklikleri ve cephe organizasyonları ritmik sürekliliği zayıflatmakta, mekânsal bütünlüğün parçalanmasına yol açmaktadır. Yaya hareketi için kaldırım alanları ayrılmış olsa da, bu alanların sınırlı genişliği, yoğun yapılaşma baskısıyla birleştiğinde yaya deneyimini olumsuz etkilemektedir. Ayrıca, sokak boyunca yer yer mevcut olan bitkisel doku süreklilik arz etmemekte; bu da alanın sert zemin hâkimiyetinde ve düşük çevresel konfor düzeyinde algılanmasına neden olmaktadır. Sonuç olarak, söz konusu sokakta hem fiziksel yapılaşma koşulları hem de çevresel düzenlemeler, sokak mekânının tanımlılığı, site duvarlarının yaya hareketini sınırlaması ve kaldırım yetersizliği kamusal deneyimi zayıflatmaktadır (Şekil 3.7.).





Şekil 3.9. 39632. Sokak kuzey girişinden görünüş

Sokağın kuzey ucundan bakıldığında, iki taraflı yüksek apartman bloklarının oluşturduğu düzenli bina dizilimi, sokak boyunca simetrik bir koridor etkisi yaratmakta ve güçlü bir mekânsal süreklilik sağlamaktadır. Yaklaşık 9–10 kat yüksekliğindeki yapılar, hem cephe hizalanmaları hem de yapı adası sınırlarına uyumlu yerleşimleriyle tanımlı bir sokak profili oluşturmaktadır (Şekil 4.1.6). Zemin katta konumlanan ticari birimler (örneğin kasap, market gibi), kaldırım seviyesinde canlılık üretmekte ve yaya hareketliliğini artırmaktadır. Ayrıca, bu birimlerin önünde yapılan kaldırım genişletmeleri kamusal toplanma alanlarını desteklemekte ve sokak mekânının yaya deneyimi açısından daha erişilebilir ve davetkâr hale gelmesine katkı sağlamaktadır. Sokak kesitinde bina yüksekliği ile sokak genişliği arasında kurulan denge, gökyüzü açıklığını artırarak güney uca kıyasla daha az baskılayıcı bir mekânsal algı sunmakta; ancak sürekli cephe hattı yine de belirgin bir koridor etkisinin oluşmasına neden olmaktadır.



Şekil 3.10. Kesit A-A', B-B', C-C'

B-B ve C-C kesitlerinde, market gibi bazı yapıların kaldırıma yakın konumlanması sokak hacmini tanımlayıcı bir etki yaratırken, site bloklarının geriye çekilerek yerleştirilmesi kamusal alanla kurulan mekânsal ilişkiyi zayıflatmaktadır. A-A kesiti ise GMK Bulvarı'ndan sokağa geçişte açık alanlarla tanımlı bir kentsel eşik sunmakla birlikte, okul yapısının çevresinde oluşan geniş boşluklar sokağın hacimsel sürekliliğini kesintiye uğratmaktadır (Şekil 3.10.).

Tablo 3.4. 39632 Sokak niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi	Değerlendirme	Görsel (Şekil No)
Düzen	Parsel yönelimi ve yapı yerleşimleri düzensizdir. Yapı cepheleri birbirini takip etmemekte.	Şekil 4.2
Ritim	Kuzey cephede tekrar eden balkon çıkmaları ve zemin kat ticari kullanımlarıyla ritim hissi sağlanmaktadır.	Şekil 4.8
Süreklilik	Yapı aralıkları düzensiz, görsel tekrar oluşmuyor; kuzey aks daha tutarlıdır. Kaldırımlar ve yaya akışı kesintili, görsel süreklilik zayıf.	Şekil 4.4
Hissedilir Hacim	Yüksek yapılar sokağın hacmini tanımlar. Yol 7 m, yüksek yapılarla birlikte basık mekân algısı oluşuyor	Şekil 4.9
Başlangıç-Bitiş	Sahil ve kuzey ucunda tanımlı giriş noktaları mevcut	Şekil 4.6, 4.8
Plan Kararı ile Uyum	Plan kararları genel düzeyde olup, yapılaşmayı yönlendirmede yetersiz kalmaktadır. Mimari tercihler belirleyici olmuştur.	Şekil 4.3
Parsel-Bina Uyumu	Orta büyüklükte parsellerde kompakt yapılaşma ile uyum sağlanırken, büyük parsellerde açık alanlar cephe sürekliliğini zayıflatmaktadır.	Şekil 4.5
Yaya Deneyimi	Kaldırımlar dar ve yol yüzeyi bozuk durumdadır. Kamusal alan kullanımı sınırlıdır; cephelerle yaya ilişkisi zayıftır.	Şekil 4.6

Sokağa ilişkin imar planı, parsel yerleşimi, kesit çizimleri ve yerinde gözlem verileri birlikte değerlendirildiğinde, sokak mekânının temel tasarım ilkeleri açısından parçalı, yaya deneyimi açısından ise yetersiz bir kentsel karaktere sahip olduğu görülmektedir. İmar planında yapılaşma koşulları tanımlı olsa da, bu kararlar sokak ölçeğinde yönlendirici olmaktan uzaktır; yapılaşma büyük ölçüde mimari tercihler ve parsel bazlı uygulamalarla şekillenmiştir. Uydu görüntüsü ve doluluk-boşluk analizleri, bazı büyük parsellerdeki geri çekilmelerin cephe hizasında kopmalara yol açtığını; buna karşılık orta büyüklükteki parsellerde daha kompakt ve ritimli bir yapı düzeninin oluştuğunu göstermektedir. Sokak, dar bir enkesite sahiptir ve çoğu noktada yalnızca tek taraflı kaldırım mevcuttur. Bu durum, hem kamusal alan kullanımını kısıtlamakta, hem de yaya güvenliği ve sürekliliği açısından ciddi eksiklikler doğurmaktadır. Kuzey girişteki yapı cepheleri ve zemin kat kullanımları ritim-süreklilik hissini desteklerken, güney uçta yer alan okul yapısının geri çekilmesiyle oluşan geniş açık alan, hacimsel bir boşluk yaratmakta ve sokak mekânının başlangıç-bitiş tanımını zayıflatmaktadır. Kesit çizimleri ve 3B görseller, site bloklarının kamusal alanla ilişkisini sınırlı tuttuğunu ve kaldırım alanlarının süreklilik göstermediğini ortaya koymaktadır. Tüm bu bulgular ışığında, 39632. Sokak; plan kararlarının fiziksel çevreye etkisinin sınırlı olduğu, yaya deneyiminin zayıf kaldığı ve sokak mekânının tasarım ilkeleri açısından bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerektiğini göstermektedir.

3.3.2. Turunç Caddesi

Turunç Caddesi, Mersin'in Mezitli ilçesi sınırlarında yer almakta olup, kentin batı-orta bölümünde yoğun konut dokusuyla çevrili önemli bir sokak-kentsel koridor işlevi taşımaktadır. Caddenin doğrudan D400 karayolu ve Barbaros-Hayrettin Paşa Caddesi gibi ana arterlere bağlanıyor olması, onu hem yerel hem de bölgesel düzeyde önemli bir geçiş aksı haline getirmiştir.

1/1000 ölçekli uygulama imar planına göre bu alanda yapılaşma koşulları E:1.50 ve Yençok:15 kat olarak belirlenmiştir. Plan düzleminde konut kullanımı ağırlıktadır; ön bahçe mesafeleri çoğunlukla 5 m, yan bahçeler ise 3-5 m aralığındadır. Ancak mevcut yapılaşma biçimi, plan kararlarıyla tam anlamıyla örtüşmemektedir. Yapı yüksekliklerinde, cephe yönelimlerinde ve yapı-parcel ilişkilerinde gözle görülür düzensizlikler bulunmaktadır.

Düzen ilkesi bağlamında, caddenin batı cephesiyle doğu cephesi arasında belirgin bir farklılık gözlenmektedir. Batı yönündeki yapıların yüksekliği daha homojen (10-12 kat) olup, cephe hizaları daha net tanımlıdır. Bu durum, sokak boyunca daha tutarlı bir yapı kenarı çizgisi oluşturmakta, düzen hissini desteklemektedir. Öte yandan, doğu cephesinde yapı yükseklikleri 8 ila 15 kat arasında değişmekte, yapıların parsel içindeki konumları ve cephe çıkmaları oldukça düzensiz bir yapı sunmaktadır.

Ritim açısından değerlendirildiğinde, batı yönünde yer alan yapıların cephe düzenleri, çıkmalar ve malzeme kullanımları daha sade ve tekrar edilebilir nitelikteyken; doğu cephesi yapı bloklarında balkonların konumu, çıkmalar ve kat hizaları arasında önemli farklılıklar göze çarpmaktadır. Bu da

sokak boyunca sürekli bir ritim oluşturulamamasına neden olmakta, görsel parçalanmayı beraberinde getirmektedir.

Süreklilik ilkesine bakıldığında, yapı blokları arasında yer yer yüksek bahçe duvarları, çevre çitleri ve kopuk kaldırımların olması, yaya hareketini kesintiye uğratmaktadır. Zemin kat kullanımları pasif olup, sosyal karşılaşmalara olanak tanıyan ticari ya da yarı kamusal alanlar bulunmamaktadır. Sokakta yön hissini güçlendiren mimari ya da doğal odak noktalarının eksikliği, süreklilik ilkesinin tam olarak sağlanamamasına neden olmaktadır.

Hissedilir hacim açısından, Turunç Caddesi'nin yol genişliği yaklaşık 20 metre olup, her iki yandaki yüksek yapılar ile birlikte bakıldığında tanımlı bir hacim etkisi yaratmaktadır. Ancak bu hacim, doğu cephesinde yükseklik farklılıkları ve yapısal boşluklar nedeniyle dalgalı bir silüete dönüşmektedir. Batı cephesi ise yüksekliği sabit yapılarla daha kesintisiz bir kentsel duvar etkisi sunmaktadır. Bu yapılaşma biçimi, sokağın farklı kesitlerinde değişen bir mekânsal deneyim yaratmaktadır.

Başlangıç ve bitiş noktaları açısından ele alındığında, caddenin güney ucunda yer alan Mezitli Belediyesi Sosyal Tesisi ve doğusunda konumlanan park alanı, girişte kamusal bir odak oluşturmaktadır. Bu alanlar mekâna bir eşik kazandırmakta, kullanıcı yönelimi açısından tanımlı bir başlangıç sunmaktadır. Ancak bu tanımlılık sokak boyunca devam etmemekte, özellikle kuzey aksında yön hissi zayıflamaktadır.

Plan kararları ile mevcut yapılaşma arasındaki uyumsuzluk, en çok yapı nizamı ve parsel-bina ilişkilerinde kendini göstermektedir. İmar planında öngörülen yapı düzeniyle karşılaştırıldığında, birçok parselde yapıların konumu, büyüklüğü ve biçimi bu düzenle örtüşmemektedir. Parsel sınırlarına dik yerleşmeyen, bazı parsellerde geri çekilmiş ya da eğik konumlanmış yapılar, fiziksel sürekliliği ve hacim hissini bozmaktadır.

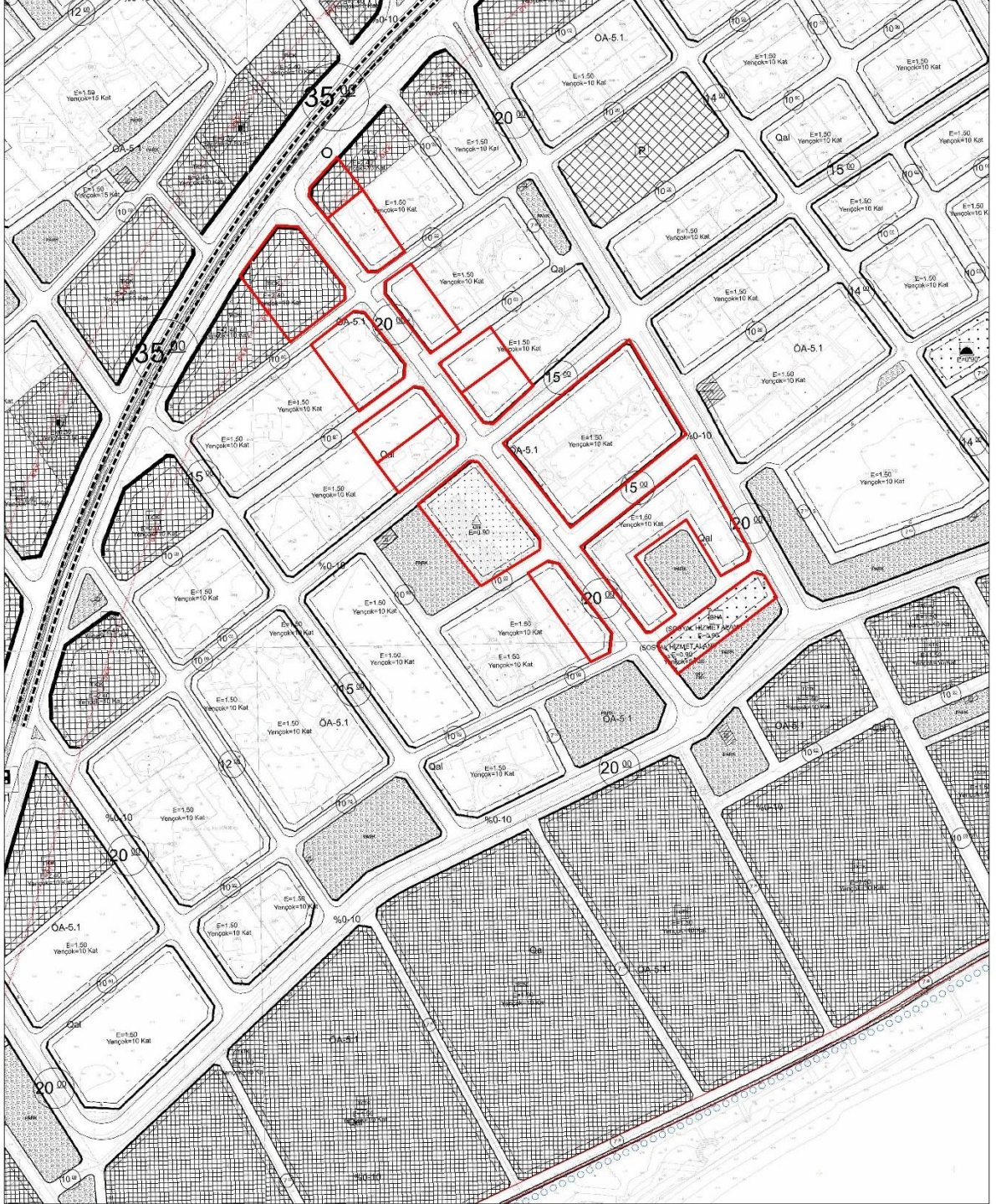
Kamusal alan ve yaya deneyimi açısından cadde zayıf kalmaktadır. Geniş kaldırım yüzeyleri olmasına rağmen, bu alanlarda yönlendirme elemanları, kent mobilyaları, oturma alanları ve aktif cephe kullanımları yoktur. Zemin katlar kapalı, bahçeli ve duvarlarla çevrilmiş olup, kamusal yaşamı destekleyen geçirgenlikten uzak bir yapıdadır.

Sonuç olarak, Turunç Caddesi, hem plan kararlarının fiili gerçekleşme ile örtüşmediği hem de temel sokak tasarım ilkelerinin (düzen, ritim, süreklilik, hacim, başlangıç-bitiş) yalnızca kısmen karşılandığı bir örnek sunmaktadır. Batı cephesi daha tutarlı ve hacimsel olarak dengeli bir yapı gösterirken, doğu cephesi kat yüksekliği farkları, cephe düzensizliği ve görsel kopukluklarla daha parçalı bir yapı karakteri sergilemektedir.

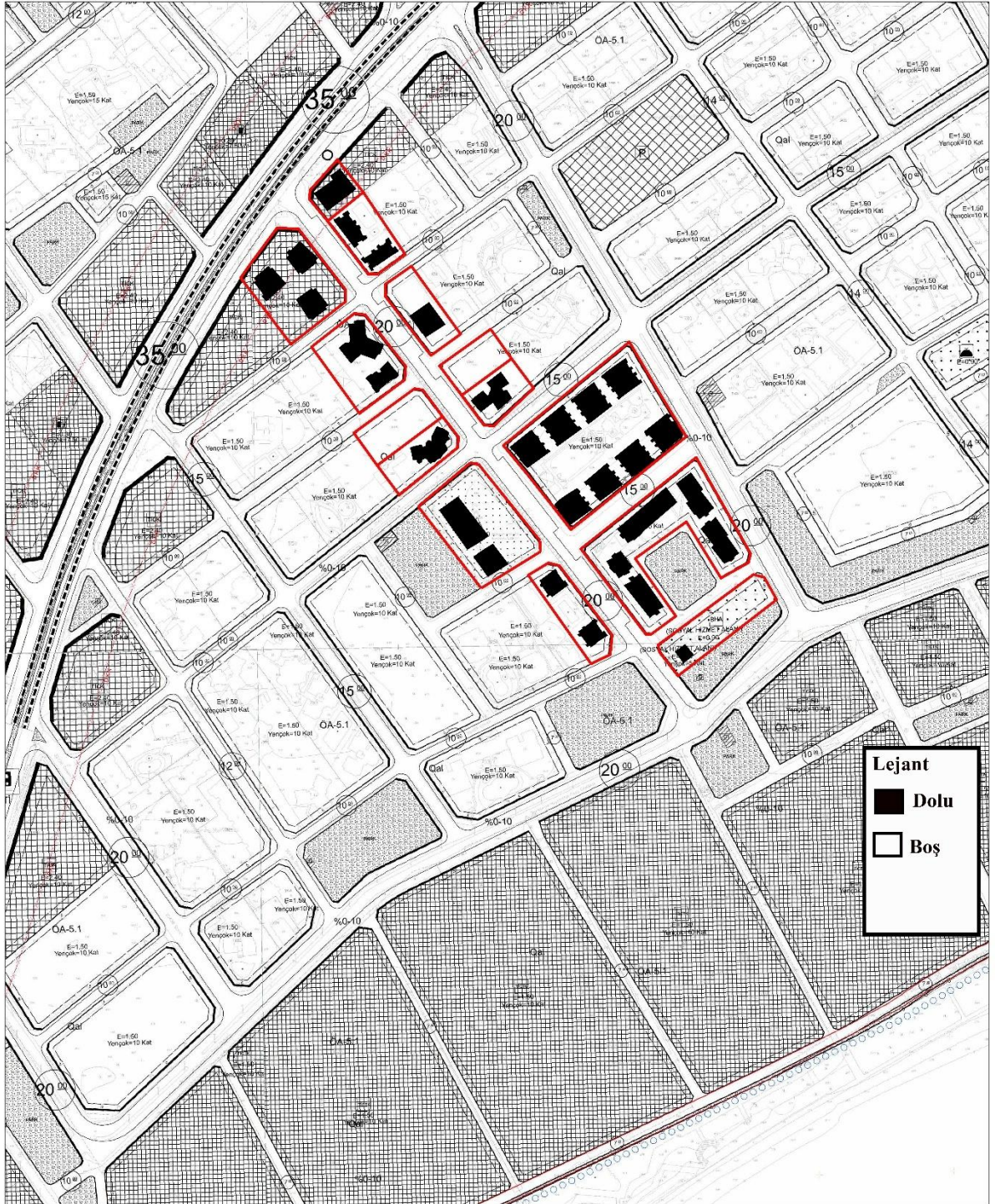
Turunç Caddesi çevresinde yer alan 3392 ve 3370 numaralı parsellerin yapılaşmamış olması, cadde boyunca görsel sürekliliği kesintiye uğratmakta ve dolgulu bir sokak hacmi yerine parçalı bir mekân algısına yol açmaktadır. Bu boşluklar, caddenin kuzey yönünde ilerlerken sokağın tanımlılığını zayıflatan etkiler üretmektedir. Bu iki parsel, karşılıklı konumları nedeniyle görsel eşik etkisi yaratmakta ve kullanıcı deneyiminde süreksizlik hissini pekiştirmektedir.

3374 numaralı parselde yer alan eğitim kurumu, mekânsal odak özelliği taşımakta olup kamusal işlevi sayesinde caddenin sosyal karakterine katkı sunmaktadır. Yapının ön bahçesi ve açıklığı, sokakta soluklanma alanı etkisi yaratmakla birlikte, çevresindeki kapalı site bloklarıyla mekânsal süreklilik kurulamamaktadır. Buna karşın, 3075 numaralı parsel, bina kütlesi ile parsel geometrisi arasında yüksek oranda uyum sergileyen nadir örneklerden biridir. Yapının “L” biçimli kurgusu, hem iç avlu oluşturmakta hem de parsel sınırlarına uygun yönelimiyle cephe sürekliliğini desteklemektedir. Bu durum, cadde üzerinde parsel yapısıyla uyumlu mimari çözümlerin mümkün olduğunu göstermektedir. Bu da plan kararıyla değil mimarın tercihi ile oluşmuş. Bu değerlendirmeler Tablo 4.1.2’de özetlenmiştir.





Şekil 3.11. Uygulama imar planı



Şekil 3.12. Dolu-boş analizi



Şekil 3.13. Uydu görüntüsü



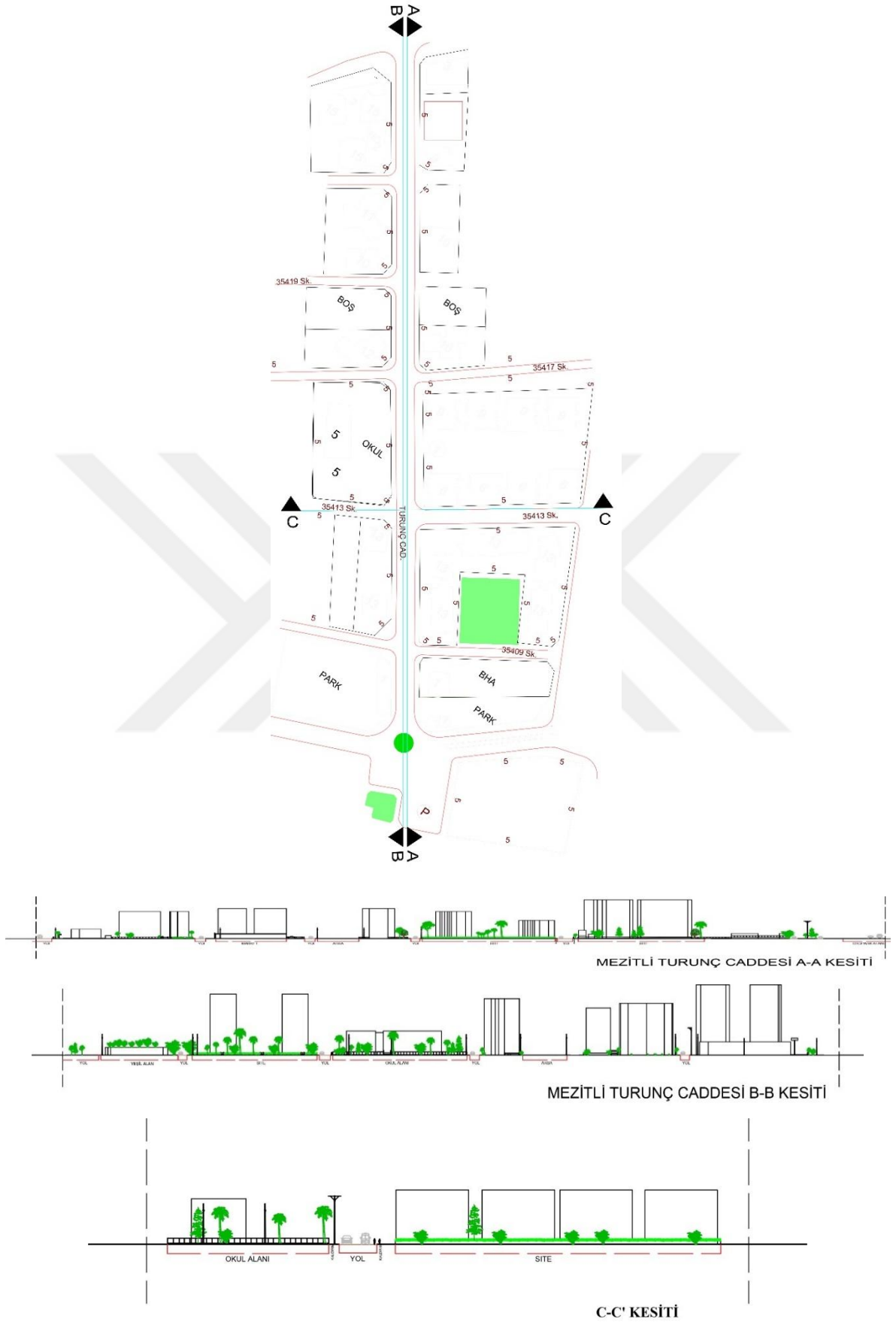
Şekil 3.14. Parsel numaraları ve formu



Şekil 3.15. Alandan çekilmiş fotoğraf (1)



Şekil 3.16. Alandan çekilmiş fotoğraf (2)



Şekil 3.17. Kesit A-A', B-B', C-C'

Turunç Caddesi'ne ait A–A', B–B' ve C–C' kesitleri (**Şekil 3.17.**) incelendiğinde, imar planı kararlarının uygulanmış olmasına rağmen, sokak mekânının tasarım ilkeleri doğrultusunda yeterince yönlendirilmediği görülmektedir. A–A' kesitinde sosyal tesisin kaldırıma yakın konumlanması sokak hacmini tanımlarken, geri çekilmiş site yapılarının oluşturduğu geniş açık alanlar süreklilik ve cephe ritmini zayıflatmaktadır. B–B' kesiti, yeşil alanların ve okul işlevinin sokağa katkısını göstermesine rağmen, yapıların kamusal alanla kurduğu fiziksel ilişki sınırlı kalmaktadır. C–C' kesitinde ise, okul yapısının kaldırıma yakın konumlanması tanımlı bir kenar oluştururken, karşısındaki site bloklarının içe dönük ve kopuk yerleşimi karşılıklı hacim etkisini zayıflatmaktadır. Kesitler bütününde, yapıların yerleşimi plan kararlarına uygun görünmekle birlikte, sokak mekânının ritim, hacim ve süreklilik gibi nitelikleri büyük ölçüde mimari tercihlere bağlı olarak şekillenmektedir. Bu durum, fiziksel altyapının varlığına karşın, sokak mekânının tanımlı bir kamusal koridora dönüşemediğini ortaya koymaktadır.

Tablo 3.5. Turunç caddesi niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi / Gösterge	Değerlendirme	İlgili Görsel / Şekil No
Düzen	Yapıların büyük bölümü imar planına uygun yerleşmiştir; cephe hizalanmaları genel olarak paraleldir. Ancak bazı büyük parsellerdeki geri çekilmeler düzeni zayıflatmaktadır.	Şekil 4.10
Ritim	Cephelerde tekrarlayan balkon ve pencere modülleriyle ritim sağlanmış; ancak parsel büyüklüğü ve yapı tipolojisi farkları ritmi yer yer kesmektedir.	Şekil 4.14, 4.15
Süreklilik	Yapı blokları çoğunlukla hizalıdır ve sokak boyunca yapı adaları arasında görsel devamlılık sağlanmıştır. Ancak boş parseller sürekliliği bazı noktalarda bozmaktadır.	Şekil 4.11, 4.12, 4.13
Hissedilir Hacim	Yüksek bloklar ve karşılıklı yapılaşma nedeniyle güçlü bir hacim hissi oluşmakta, ancak zemin katta aktif kullanımların olmayışı bu hacmin kamusallığını sınırlamaktadır.	Şekil 4.14, 4.15
Başlangıç–Bitiş	Caddenin iki ucu tanımlı olmamakla birlikte, yapı bloklarının sürekliliği ve sokağın yönlendirici doğrultusu kısmen bir eksen etkisi yaratmaktadır.	Şekil 4.14, 4.15

Plan Kararı ile Uyum	İmar planındaki çekme mesafelerine büyük ölçüde uyulmuş, parsel şekilleri ile yapı yerleşimleri örtüşmektedir. Plan kararları, yapılaşmayı temel düzeyde yönlendirmektedir.	Şekil 4.10, 4.11
Parsel-Bina Formu Uyumu	L ve U tipi site blokları büyük parsellerde kütleli hâkimiyet oluşturmuş, küçük parsellerde ise daha kompakt çözümler görülmektedir.	Şekil 4.13
Kamusal Alan ve Yaya Deneyimi	Geniş yol kesiti ve dar kaldırımlar, araç öncelikli bir sokak kurgusu yaratmıştır. Zemin katta aktif kullanım ve gölgelik alan eksikliği yaya deneyimini zayıflatmaktadır.	Şekil 4.13, 4.14, 4.15

Çalışma kapsamında analiz edilen sokaklar; plan kararlarının uygulanma düzeyi, çevresel işlevler, yapılaşma biçimi ve fiziksel süreklilik gibi ölçütler doğrultusunda sınıflandırılmıştır. Bu bağlamda, Turunç Caddesi; geniş yol profili, çevresindeki eğitim yapıları, park alanı ve belediyeye ait sosyal tesis gibi kamusal kullanımlarla birlikte taşıt ve yaya sirkülasyonunu düzenleyen fiziksel yapısı nedeniyle “Hizmet ve Ana Taşıyıcı Akslar” kategorisinde değerlendirilmiştir. Yapı adalarının büyük bir kısmında yapılaşma tamamlanmış, sosyal tesis gibi işlevler imar planı kararlarına uygun biçimde üretilmiştir. Ancak 3370 ve 3392 numaralı parsellerin hâlen boş olması, sokak boyunca hacim ve cephe sürekliliğini kesintiye uğratmakta; bu durum sokak mekânının tanımlanmasında parsel ölçeğindeki kararların ne denli belirleyici olduğunu göstermektedir.

Yapılan analizler göstermektedir ki, plan kararları biçimsel düzeyde etkili olmuş; çekme mesafeleri, yapı yoğunluğu ve yol genişliği gibi teknik koşullar belirlenmiş olsa da, sokak ölçeğinde mekânsal kaliteyi sağlayacak tasarım ilkeleri yönlendirici bir kurguya dönüşmemiştir. Fiziksel çevrenin biçimlenmesinde mimari tercihler ön plana çıkmış, cephe hizaları, ritim, hacim gibi öğeler uygulamacıların inisiyatifine bırakılmıştır. Özellikle büyük parsellerdeki geri çekilme ve boşluklu alan kullanımları, cephe sürekliliğini ve ritim etkisini zayıflatmış; hissedilir bir hacim oluşmasına rağmen bu hacmin kamusal alana dönüşmemesi, mekânsal deneyimi sınırlamıştır. Alan fotoğrafları ve kesit çizimleri, kaldırım genişliklerinin yetersizliğini, zemin katta aktif kullanım eksikliğini ve yapıların içe dönük karakterini açık biçimde ortaya koymuştur. Ayrıca, okul gibi kamusal yapıların sokakla güçlü bir ilişki kuramaması, okunabilirlik ve bütünlük açısından ciddi bir boşluk yaratmaktadır.

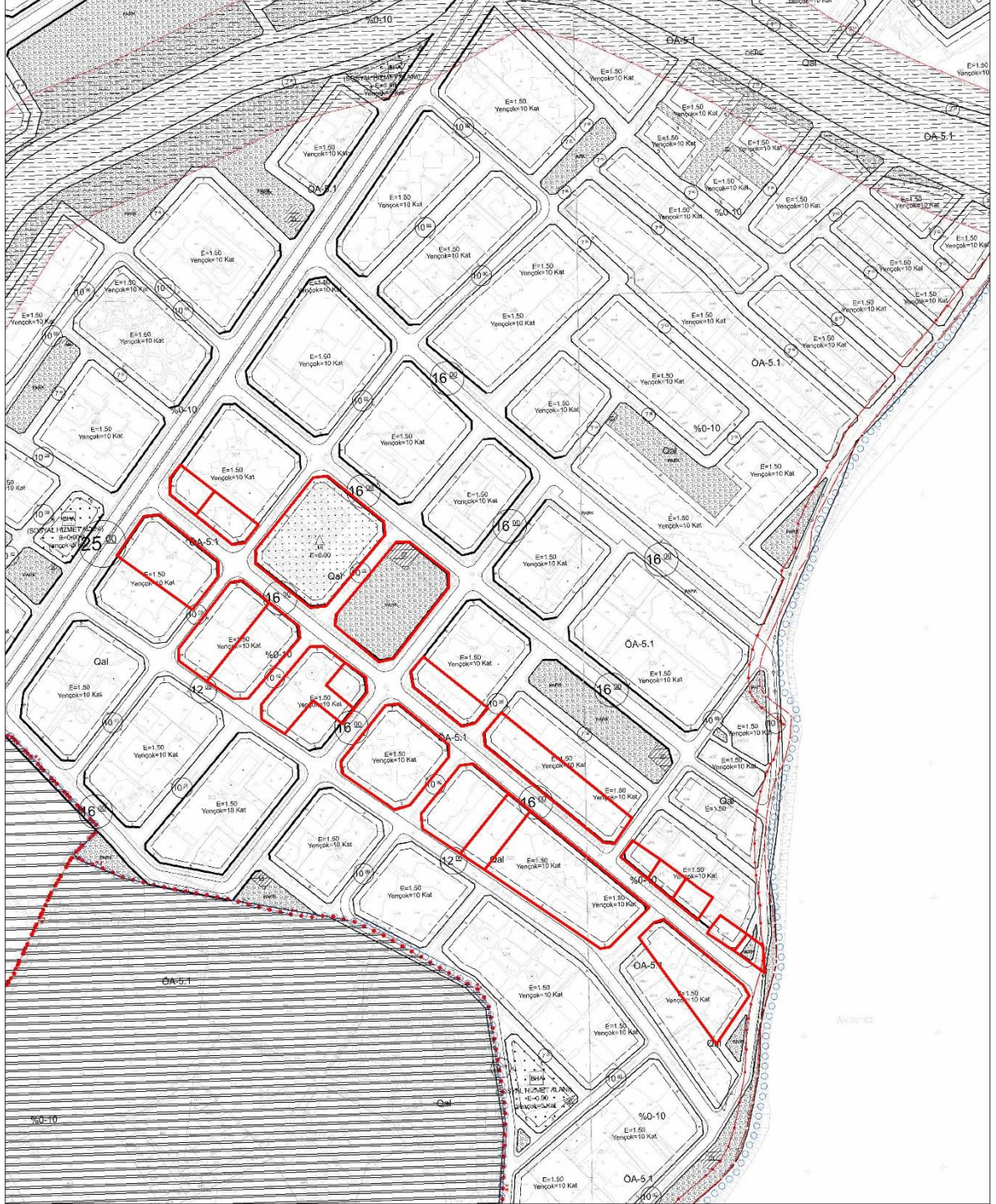
Sonuç olarak, Turunç Caddesi, fiziksel olarak planlı bir ana aks olmasına rağmen, sokak mekânının hacim, süreklilik ve kamusal deneyim gibi nitelikleri açısından yeterince yönlendirilemediği; plan kararlarının sadece yapısal düzeyde kaldığı, kamusal alan niteliğini gözetken bütüncül bir sokak tasarımı yaklaşımına ihtiyaç duyulduğu bir örnek olarak değerlendirilmektedir.

3.3.3. 34324. Sokak

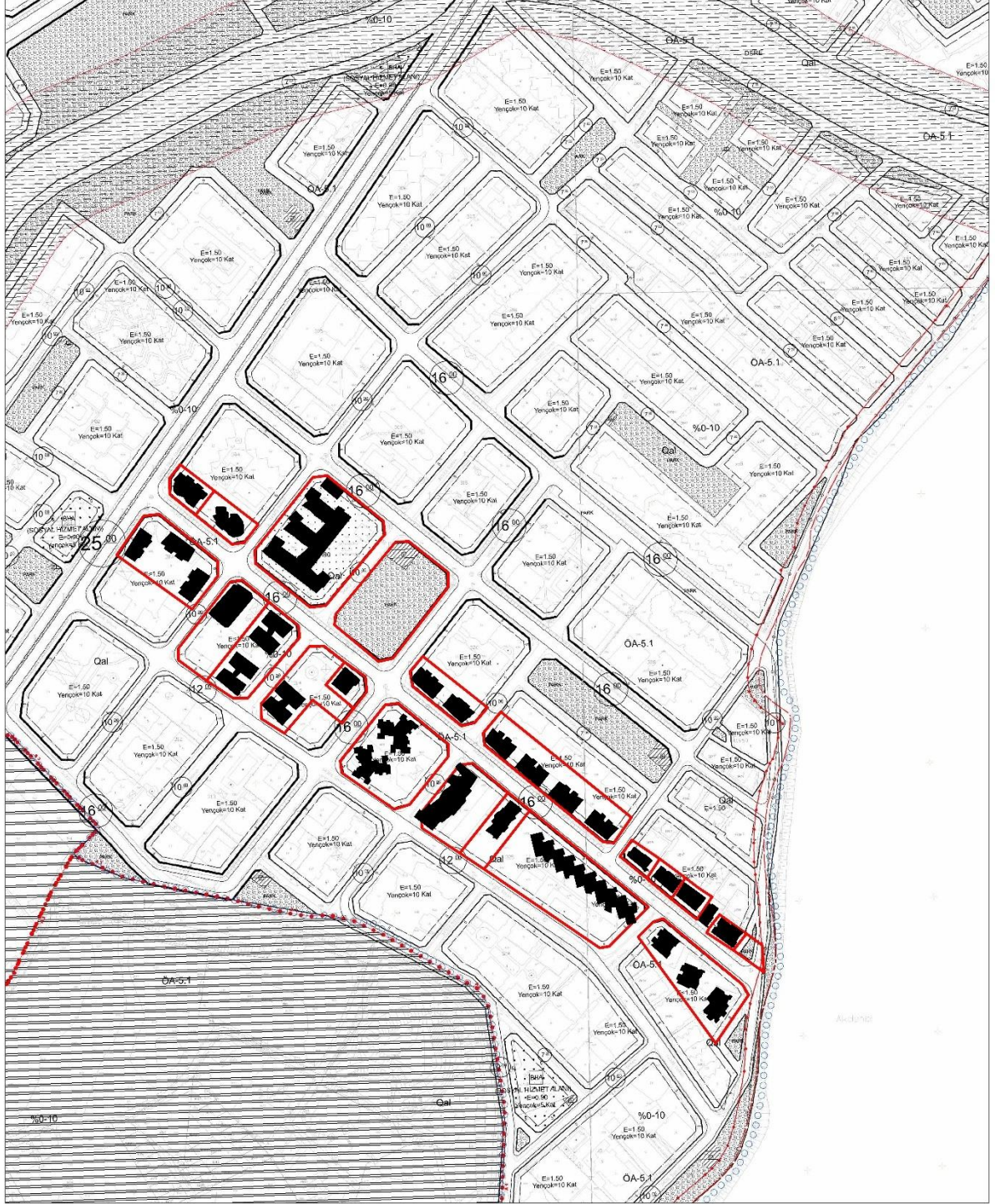
Sokak, Mersin'in Mezitli ilçesinde yer alan, sahil bisiklet yoluna doğrudan bağlanan doğrusal bir yerleşim aksı olarak, plan kararları ile büyük ölçüde uyumlu bir fiziksel çevre sunmaktadır. Uygulama imar planında tanımlanan 16 metre yol genişliği, E:1.50 emsal, Yençok:10 kat ve ayırık nizam yapılaşma koşulları sahada genel hatlarıyla korunmuştur. Parsel–bina ilişkilerinde özellikle uzun ve dar parsellerde (325/1–325/3, 326/1) cephe hizalarının süreklilik gösterdiği, bazı köşe ve orta parsellerde ise “L” ve “U” formu blokların oluşturduğu geri çekilmelerle ritmin zayıfladığı gözlemlenmiştir. Şekil 4.1.29'da görülen parsel yerleşimleri ve bina kütleleri, yapıların büyük ölçüde plan kararlarına uygun konumlandığını, ancak detayda mimari tercihlerle biçimlendiğini göstermektedir. Bu durum, plan ile mimari müdahale arasındaki dengeyi vurgulayan önemli bir örnek olarak değerlendirilebilir.

Alan fotoğrafları ve kesit analizleri (Şekil 4.1.30–33) doğrultusunda, karşılıklı yapı bloklarının oluşturduğu sokak hacminin tanımlı olduğu, zemin katlardaki aktif ticari kullanımların yaya etkileşimini ve kamusal yaşamı desteklediği görülmektedir. Özellikle sahil yönündeki café işlevi ile orta kesimdeki 315/1 numaralı parseldeki park alanı, kamusal alan sürekliliğini ve yaya deneyimini güçlendirmektedir. Bisiklet yolunun sokak boyunca kesintisiz devam etmesi ise sokak mekânını taşıt-yaya-bisiklet bütünlüğü içinde ele alan bir kurguya işaret etmektedir. Buna karşın 2289–610/6 numaralı parseldeki kaçak yapı gibi uygulamalar, hem düzeni hem de kamusal erişimi zayıflatmakta; yer yer geri çekilme mesafelerinin esnemesi ise cephe hizalarında kopmalara neden olmaktadır.

Dolu-boş analizi ve uydu görüntüsü, sokakta parçalı bir doluluk gösterse de yeşil alanlar ve ağaç dizileri ile sürekliliğin görsel olarak korunduğunu ortaya koymuştur. Tablo 4.1.3'te özetlenen temel tasarım ilkeleri doğrultusunda yapılan değerlendirmede; düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim, başlangıç-bitiş etkisi ve kamusal deneyim açısından sokak yüksek düzeyde karşılık vermektedir. Kesitlerde görülen fiziksel tanımlar ve yaya–bisiklet aksı entegrasyonu, sokak mekânının kullanıcı odaklı bir yapıya dönüştüğünü göstermektedir.



Şekil 3.18. Uygulama imar planı



Şekil 3.19. Dolu-boş analizi



Şekil 3.20. Uydu görüntüsü



Şekil 3.21. Parsel numaraları ve form



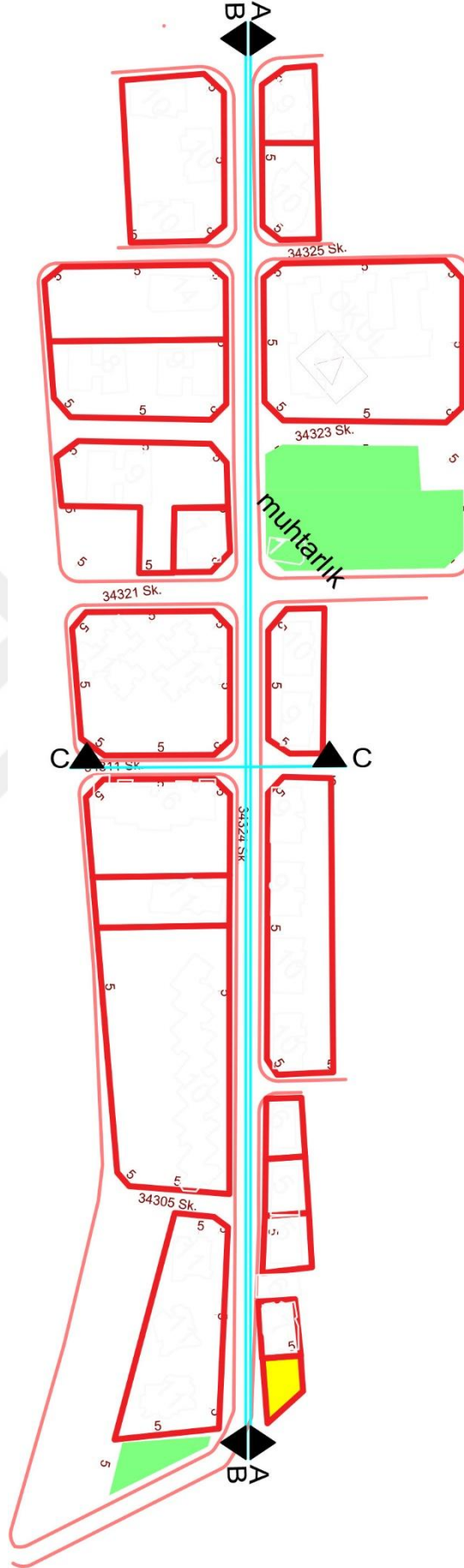
Şekil 3.22. Alandan çekilmiş fotoğraf (1)

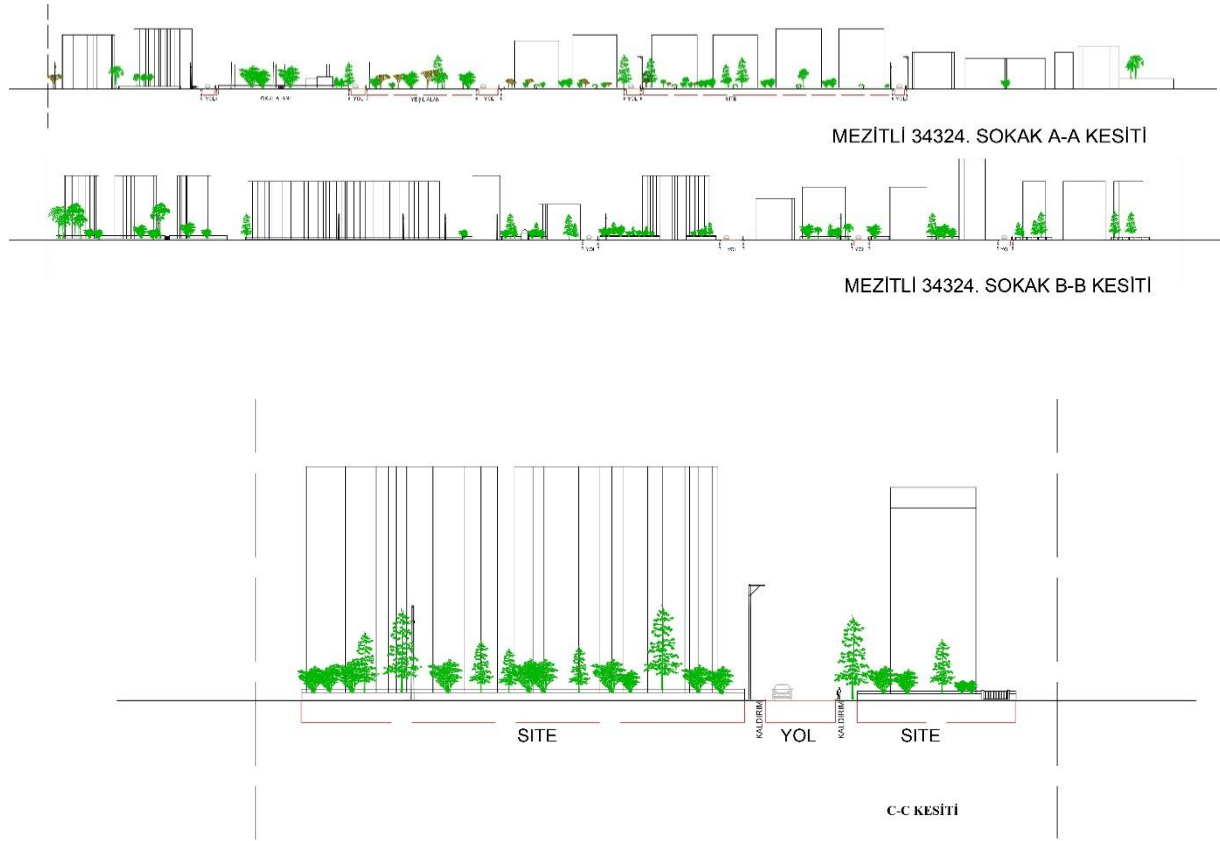


Şekil 3.23. Alandan çekilmiş fotoğraf (2)



Şekil 3.24. Alandan çekilmiş fotoğraf (3)





Şekil 3.25. Sokak kesitleri

Sokak'a ait A-A', B-B' ve C-C' kesitleri incelendiğinde, sokak mekânının hem yatay hem de düşey düzlemde dengeli bir şekilde biçimlendiği görülmektedir. A-A' kesiti, karşılıklı yapı bloklarının parsel sınırlarına uyumlu ve benzer derinlikte yerleştirildiğini göstermektedir; bu durum, sokağın her iki yönünde de güçlü bir kenar tanımı oluşturarak hissedilir bir hacim etkisi yaratmaktadır. B-B' kesitinde zemin katlardaki aktif kullanımların (ticari birimler) kaldırım hattına doğrudan açıldığı, ayrıca sokak boyunca bisiklet yolu ve yaya yolu düzenlemeleriyle geçirgen bir kamusal alan kurgusunun oluşturulduğu gözlemlenmektedir. C-C' kesiti ise hem yol genişliği hem de yapı bloklarının konumları açısından sürekliliği desteklemekte; cephe hizası ve yapı yüksekliği açısından düzen hissini pekiştirmektedir. Tüm kesitlerde ortak olan bir diğer özellik, kamusal kullanım alanları ile özel mülkiyet arasındaki sınırın net ama geçirgen şekilde tanımlanmış olmasıdır. Bu durum, hem sokak hacmini dengeli kılmakta hem de yaya deneyimini destekleyen ölçekli bir mekân üretimini mümkün kılmaktadır.

Tablo 3.6. 34324. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi / Gösterge	Değerlendirme	İlgili Görsel / Şekil No
Düzen	Uzun ve hizalı cephelerde düzen sağlanmış; ancak bazı parsellerdeki çekmeler düzlemde kopmalara yol açmıştır.	Şekil 4.17
Ritim	Cephe elemanlarında tekrarlar ritmi desteklemekte; bazı geri çekilmeler ritim etkisini azaltmaktadır.	Şekil 4.21, 4.22
Süreklilik	Dolu-boş dengesi yer yer kopsa da yaya bağlantıları ve bisiklet yolu sürekliliği güçlendirmektedir.	Şekil 4.17, 4.18, 4.19
Hissedilir Hacim	Yüksek yapılar ve karşılıklı yerleşimlerle güçlü bir hacim hissi oluşmuştur.	Şekil 4.21, 4.22
Başlangıç-Bitiş	Sahil yönündeki başlangıç ve son nokta belirgindir; yön hissi güçlüdür.	Şekil 4.22, 4.23
Plan Kararı ile Uyum	İmar planına büyük ölçüde uyulmuş, çekme mesafeleri ve yoğunluk kararları sahaya yansımıştır. E:1.50 / 10 kat şartları genel uygulanmış; 2289-610/6 kaçak müdahale planı bozar	Şekil 4.17, Şekil 4.18, 4.19
Parsel-Bina Formu Uyumu	L ve U bloklar sayesinde bazı parsellerde yapı-parsel ilişkisi oldukça uyumludur.	Şekil 4.20
Kamusal Alan ve Yaya Deneyimi	Zemin katlardaki ticari kullanımlar ve park gibi donatılar yaya deneyimini olumlu etkilemektedir.	Şekil 4.22, 4.23, 4.24

Sonuç olarak 34324. Sokak, Mezitli ilçesinde, düzenli parsel yapısı ve büyük ölçüde tamamlanmış yapılaşmasıyla plan kararlarıyla uyumlu biçimlenmiş bir ticaret-konut aksıdır. Uygulama imar planında tanımlanan 16 metre genişliğindeki yol ve ayırık nizam yapılaşma kararları sahada büyük oranda uygulanmış; yapılar parsel formuna uygun yerleştirilmiş ve cephe sürekliliği büyük ölçüde sağlanmıştır. Zemin katlar boyunca ticari işlevler (cafe, küçük mağazalar vb.) aktif olarak kullanılır; bu durum, sokak boyunca yaşayan bir cephe hareketliliği ve sosyal etkileşim potansiyeli yaratmaktadır. Ayrıca zemin katlardaki aktif kullanımlar (ticari birimler, park bağlantısı), yaya deneyimini desteklemekte; ritim ve süreklilik gibi tasarım ilkeleri sokakta hissedilir hâle gelmektedir. Ancak bazı parsellerde çekme mesafelerine tam uyulmaması nedeniyle cephe hizasında kısmi kopmalar oluşmuştur. Genel olarak

sokak, orta yoğunluklu planlı konut alanı örneği olarak, temel sokak tasarım ilkelerine yüksek düzeyde karşılık vermektedir.

3.3.4. 34316. Sokak

Sokak, Mersin'in Mezitli ilçesinde yer almakta olup, sahil yönüne doğrudan açılmasıyla kıyı kentlerine özgü mekânsal bir karakter sergilemektedir. Kuzey-güney doğrultusunda uzanan bu sokak, sahil parkı ve yürüyüş yollarına bağlantı sağlayarak hem taşıt hem de yaya hareketliliği açısından önemli bir kentsel eşik işlevi görmektedir. Bu yönüyle, yalnızca bir ulaşım koridoru değil, aynı zamanda kentte kamusal alan sürekliliğini sağlayan kritik bir ara yüz olarak tanımlanabilir.

Sokağın fiziksel kurgusu, Planlı Konut Alanları (Düşük-Orta Yoğunluk) sınıfı içinde değerlendirilmektedir. Uygulama imar planı kararlarına göre alanda E:1.50 emsal, Yençok:10 kat ve ayrık nizam yapılaşma koşulları belirlenmiş; yapıların ön ve yan bahçeli şekilde konumlanması öngörülmüştür. Ancak yapılan gözlemler ve analizler, bu plan kararlarının sokak mekânını doğrudan yönlendirmediğini; sokakta oluşan yapı hizalarının ve cephe sürekliliğinin esasen mimari tercihler ve parsel yönelimleri doğrultusunda biçimlendiğini ortaya koymaktadır. Bu durum, plan kararlarının fiziksel çevre üzerindeki belirleyiciliğinin sınırlı kaldığına işaret etmektedir.

Bu bağlamda, parsel büyüklükleri ve biçimleri, sokak boyunca farklı mekânsal karşılıklar üretmektedir. Özellikle 305/2, 307/1, 2795 ve 2057 numaralı parseller gibi geniş ve köşeli forma sahip alanlarda yapılar sokağa paralel biçimde konumlandırılmıştır (Şekil 4.1.37). Bu durum, belirli kesitlerde ritmik cephe düzeni ve hissedilir mekânsal süreklilik oluşmasına katkı sağlamıştır. Ancak bu süreklilik planlamanın yönlendirmesiyle değil; mevcut parsel yapılarının sunduğu fiziksel olanaklar ve mimarın tasarım tercihlerinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Öte yandan, küçük ölçekli parsellerde ise yapıların farklı derinliklerde yerleştiği, cephe hizalarının parçalandığı ve bu nedenle görsel sürekliliğin zayıfladığı gözlemlenmektedir. Bu kırılmalar, sokak boyunca ritim ve düzen ilkelerinin sürekliliğini sekteye uğratmakta; böylece mekânsal okunabilirlik, yön hissi ve bütünlük gibi temel kamusal deneyimlerde zaafırlar oluşmaktadır. Bu durum, fiziksel çevredeki düzensizliklerin plan kararlarıyla yeterince yönlendirilmediğini açık biçimde göstermektedir.

Sokağa ilişkin figure-ground (Şekil 4.1.35) analizi, yapı kütlelerinin parsel içindeki yerleşiminde belirli bir tutarlılığın bulunmadığını ortaya koymaktadır. Analize göre, sokağın batı cephesinde bazı yapılar parselin merkezine yakın konumlanmışken, doğu cephesinde yapıların daha hizalı yerleştirildiği gözlemlenmektedir. Bu durum, doğu cephesinde daha belirgin bir yapı kenarı çizgisi oluşturarak sokakta görsel bir süreklilik sağlamakta; ancak batı cephesindeki açıklık-kapalılık ilişkilerindeki dengesizlik, mekânsal ritmi bozar niteliktedir. Bu parçalı yapı düzeni, cephe bütünlüğünü ve algısal sürekliliği zayıflatarak kullanıcı deneyimini olumsuz yönde etkilemektedir.

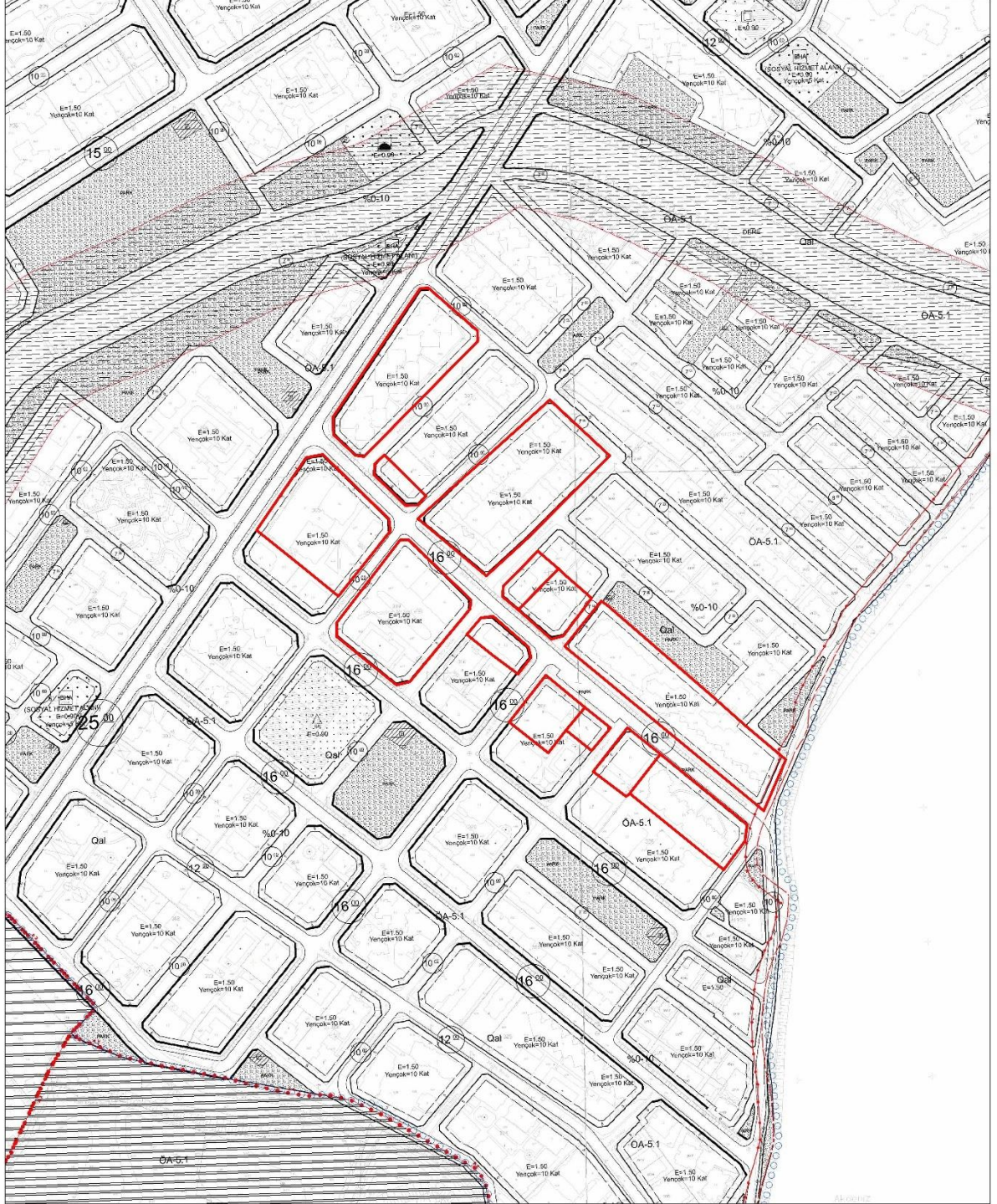
Bu gözlemleri destekleyen uydu görüntüsü (Şekil 4.1.36), sokak çevresinde çok bloklu site tipi yapılanma bulunduğunu ve yapıların büyük parsellerde iç avlular etrafında konumlandırıldığını göstermektedir. Ancak bu iç avlu düzenlemeleri, zemin düzlemine yansımamakta; zemin katlarda aktif cephe kullanımı görülmemektedir. Bu alanlar çoğunlukla pasif ve etkileşimsiz bırakılmıştır. Yapıların büyük bir kısmı çevre duvarlarıyla sınırlandırılmış, geçirgenlik azalmış, ticari ya da kamusal kullanım barındıran cepheler oluşturulamamıştır. Bu da, sokağın kamusal niteliğini zayıflatmakta ve yaya deneyimini sınırlayan temel mekânsal bir eksiklik olarak öne çıkmaktadır.

Bununla birlikte, saha gözlemleri, sokak boyunca düzenli aralıklarla yerleştirilmiş olgun ağaçların (Şekil 4.1.41) bu olumsuzluğu kısmen dengelediğini göstermektedir. Ağaçlar, hem görsel sürekliliği güçlendirmekte, hem de gölgeleme, mikroklima ve yaya konforu gibi açılardan sokak mekânını desteklemektedir. Sokakta kent mobilyaları, yönlendirme elemanları veya oturma birimleri gibi diğer donatılar bulunmamakla birlikte, bu doğal öğeler sokağın kamusal kimliğini taşıyan yegâne tasarım elemanları olarak dikkat çekmektedir.

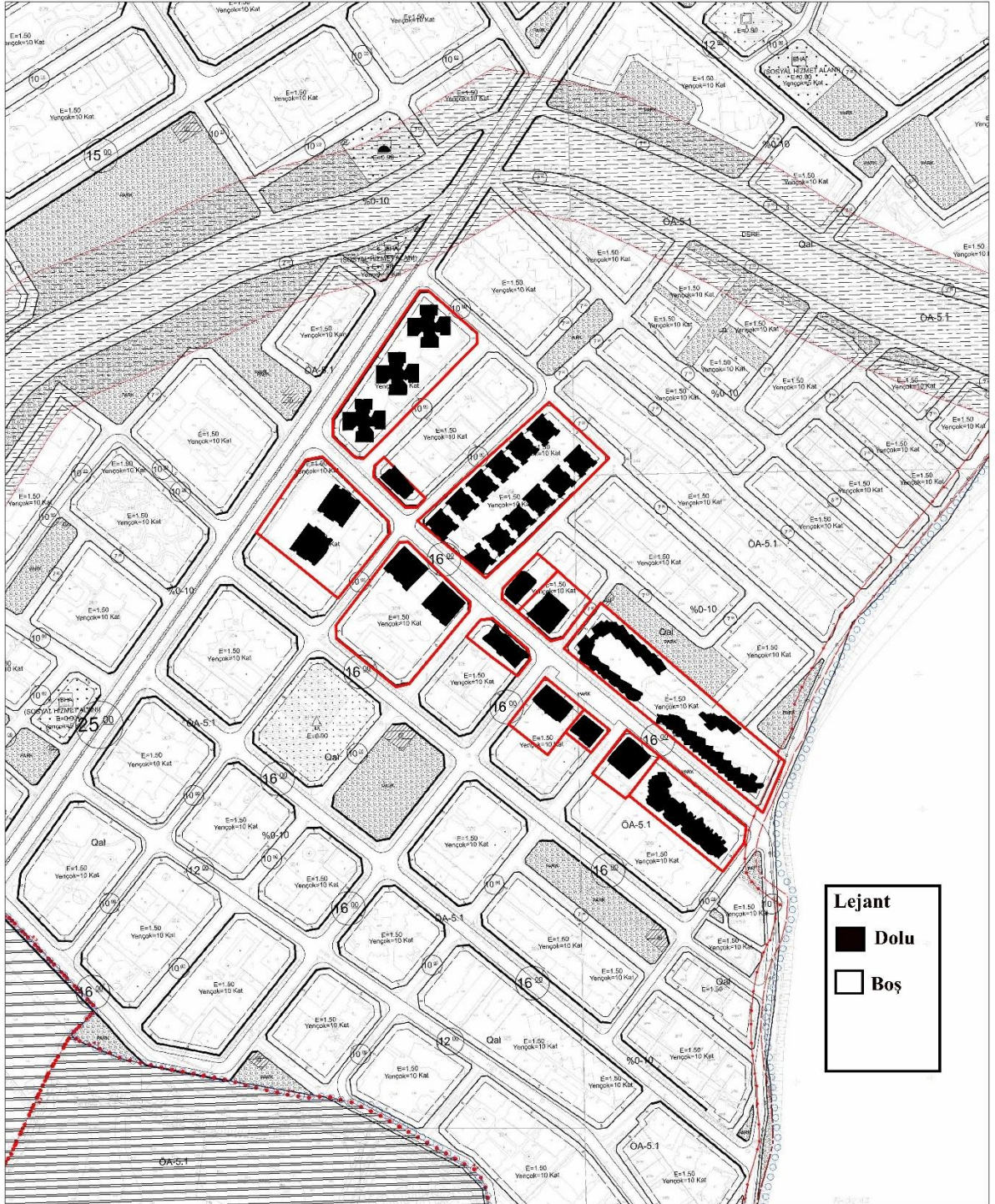
Sokağın iki uç noktası, farklı mekânsal etkiler üretmektedir. Güney uç, doğrudan denize açılması sayesinde görsel ve mekânsal bir eşik işlevi görürken; kuzey uçta, Cengiz Topel Caddesi gibi bir mahalle içi taşıt aksına bağlanmasına rağmen tanımlı bir başlangıç noktası hissi oluşmamaktadır. Bu iki yön arasındaki farklılık, sokağın kuzeyden güneye doğru değişen mekânsal karakterini ortaya koymaktadır. Fotoğraflar üzerinden yapılan analiz, güney ucun daha açık ve yönlendirici bir deneyim sunduğunu; kuzey yönünde ise yapı hizalarının parçalandığını ve cephe sürekliliğinin bozulduğunu göstermektedir. Özellikle zemin kat düzeyinde kamusal etkileşim sağlayacak işlevlerin eksikliği, sokağın sosyal kullanım potansiyelini sınırlandırmaktadır.

Bu durum, karşılıklı yerleşmiş 328 ve 2057 numaralı parseller (Şekil 4.1.37) üzerinden daha da belirginleşmektedir. 328 numaralı parselde yer alan yapı, yüksek katlı, cephe boyunca hizalı ve ritmik bir cephe düzenine sahiptir. Buna karşın, 2057 numaralı parseldeki düşük katlı ve geri çekilmiş site yerleşimi, yapı kenarının tanımını belirsizleştirmekte ve hissedilir hacim algısını zayıflatmaktadır. Bu karşıtlık, aynı sokak kesiti içerisinde yükseklik farkı, yapı hizası ve cephe düzeni açısından algısal kopuşlara neden olmakta; sokak deneyiminin bütünlüğünü bozmakta ve kullanıcıda süreklilik duygusunu zayıflatmaktadır.

Tüm bu bulgular ışığında, 34316. Sokak'a ilişkin analiz, temel tasarım ilkeleri bağlamında sokak mekânının mevcut durumunu detaylı şekilde ortaya koymaktadır. Düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim, başlangıç–bitiş noktalarının tanımlılığı, plan kararlarıyla uyum, parsel–bina ilişkisi ve yaya deneyimi gibi başlıklar altında yapılan değerlendirme, aşağıda yer alan Tablo 4.1.4 ile özetlenmiştir.



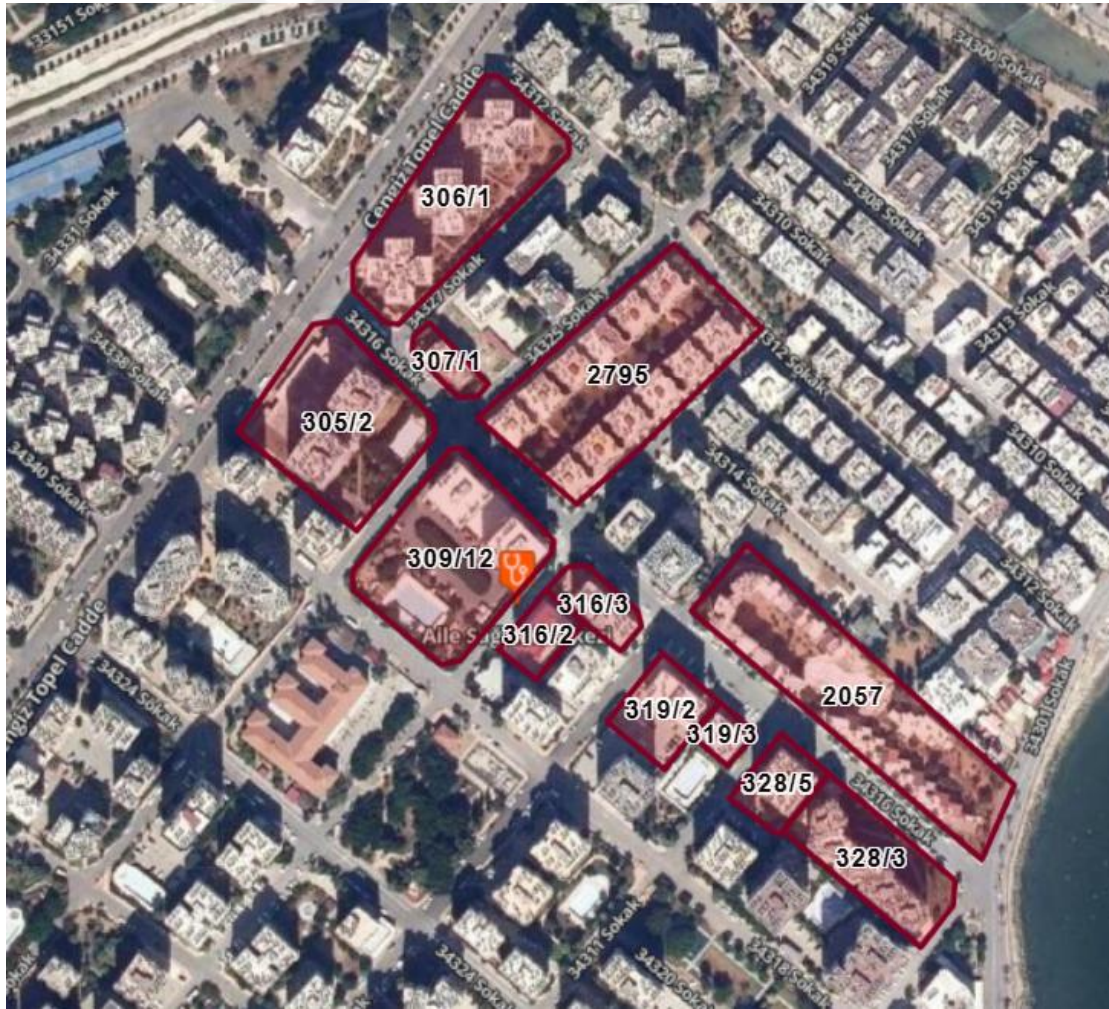
Şekil 3.26. Uygulama imar planı



Şekil 3.27. Dolu-boş analizi



Şekil 3.28. Uydu görüntüsü



Şekil 3.29. Parsel numaraları ve formu (1)



Şekil 3.30. Parsel numaraları ve formu (2)



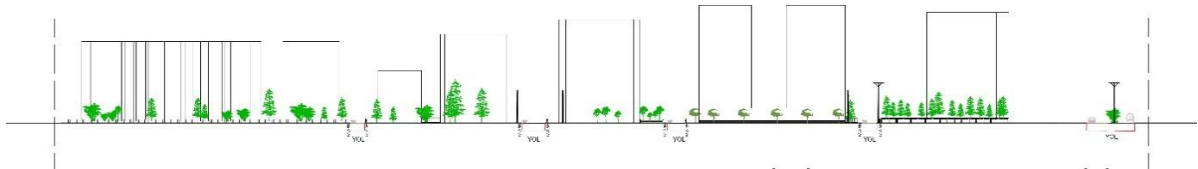
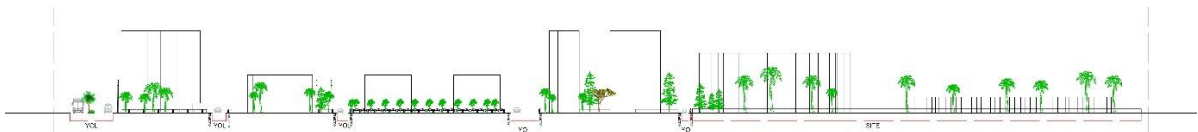
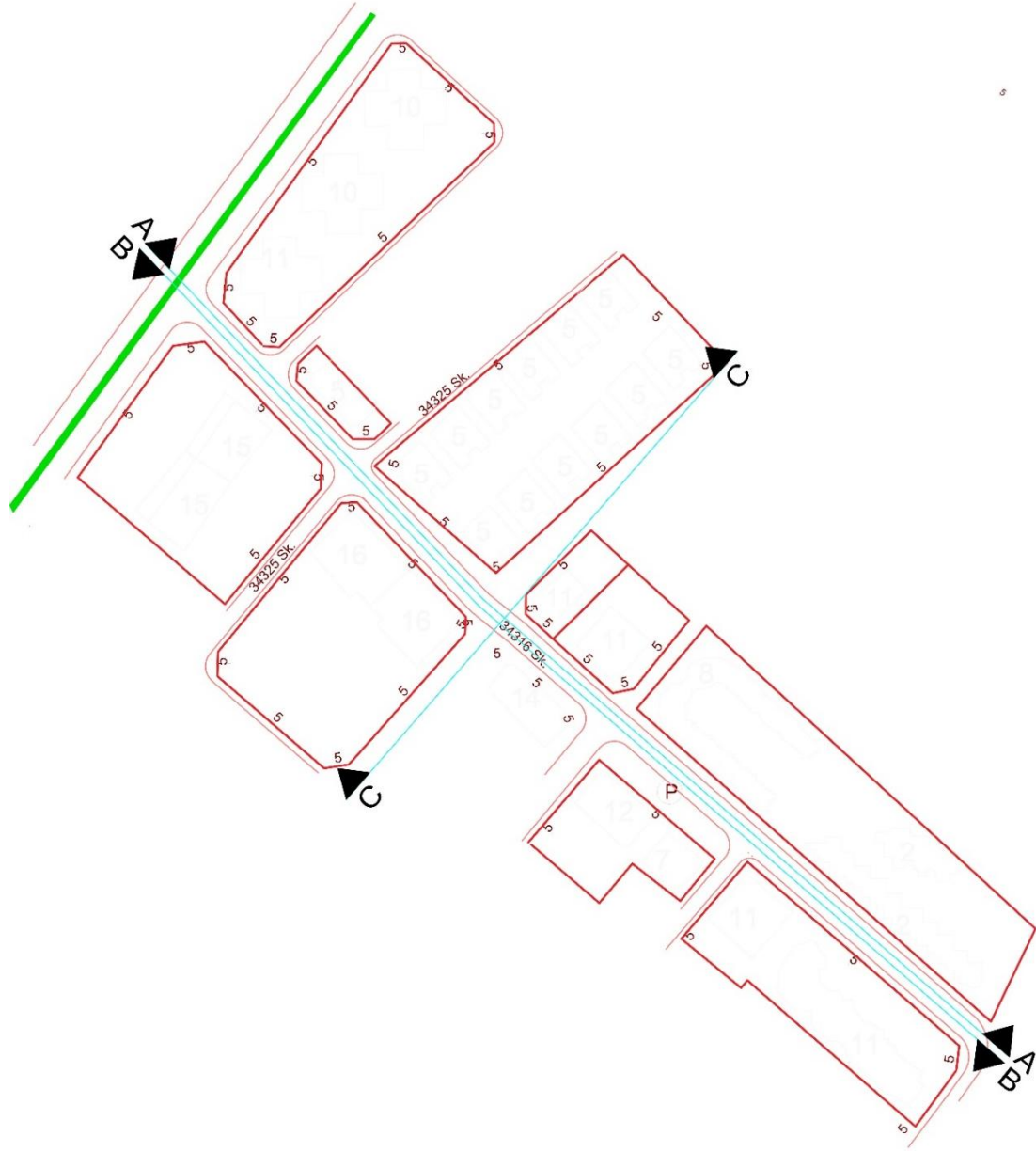
Şekil 3.31. Alandan çekilmiş fotoğraf (1)

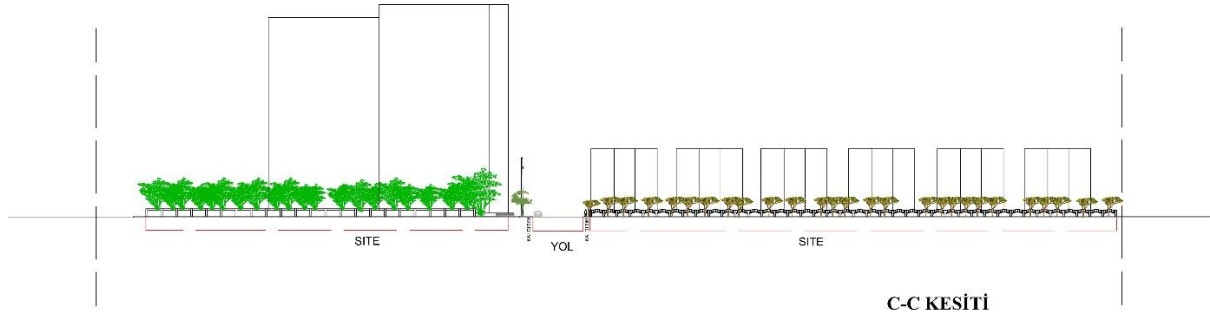


Şekil 3.32. Alandan çekilmiş fotoğraf (2)



Şekil 3.33. Alandan çekilmiş fotoğraf (3)





Şekil 3.34. Sokak kesitleri

Sokak'ın fiziksel yapısı incelendiğinde, parsel sınırlarına paralel olarak hizalanmış yapı cephelerinin (Şekil 4.1.39) sokakta güçlü bir düzen ve cephe sürekliliği oluşturduğu görülmektedir. Kaldırımlar boyunca dizilen ağaçlar ve yapıların paralel konumu, yön hissini desteklemekte; ancak zemin katta aktif kullanımın bulunmaması, yaya deneyimini sınırlamaktadır. Orta refüj ve palmiye dizileriyle birlikte tanımlı bir sokak hacmi elde edilmiş (Şekil 4.1.40), fakat ön bahçeler ve çevre duvarları nedeniyle kamusal alanla yapı ilişkisi zayıflamıştır. Bu durum, sokakta geçirgenliği ve kamusal yaşantıyı olumsuz etkilemektedir. Güney ucunda yer alan açık alan ve sahil yönüne açılan aks (Şekil 4.1.41), sokağın sonlanma noktasında belirgin bir bitiş etkisi yaratmakta; ancak kuzey yönünde bu etkinin karşılığı bulunmadığı için yön sürekliliği kırılmaktadır.

Kesit çizimlerinde (Şekil 4.1.42), yapı bloklarının düşey düzlemde benzer yüksekliklerde ve parsel sınırlarına paralel biçimde yerleştirildiği görülmekte; bu durum sokakta hissedilir bir hacim üretmektedir. A–A' kesitinde hacimsel süreklilik belirgin olsa da zemin katta geçirgenliğin düşük olması kamusal alan deneyimini sınırlandırmaktadır. B–B' kesitinde kaldırım genişlikleri ve refüj alanları plan kararlarına uygun olarak biçimlenmiş, ancak zemin kotunda aktif kullanım eksikliği devam etmektedir. C–C' kesiti ise sahil yönünde güçlü bir yön hissi sunmakta, yapı kütleleri açık alanlarla birlikte mekânsal eşik oluşturmaktadır. Genel olarak, karşılıklı yüksek yapı blokları sokağın düşey hacmini tanımlamakta; fakat geri çekilme mesafeleri, avlular ve çevre duvarları, kamusal alan sürekliliğini zayıflatmaktadır.

Tablo 3.7. 34316. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi / Gösterge	Değerlendirme	İlgili Görsel / Şekil No
Düzen	Yapı hizalanmaları genel olarak paraleldir; ancak bazı büyük parsellerdeki geri çekilmeler düzlemi zayıflatmaktadır.	Şekil 4.25
Ritim	Cephe elemanlarında tekrarlar ritmi desteklemekte; bazı parsellerdeki farklılaşmalar görsel sürekliliği kesmektedir.	Şekil 4.30, 4.31
Süreklilik	Cephe sürekliliği genellikle sağlanmıştır; kaçak yapılar ve boşluklar bazı yerlerde sürekliliği bozmuştur. Parsellerin tamamı yapılaşmış olsa da bu süreklilik plan kararlarından değil, parsel büyüklüğü ve mimari tercihten kaynaklanmıştır. Çevre duvarları geçirgenliği azaltmakta, yaya sürekliliğini kesintiye uğratmaktadır.	Şekil 4.26, 4.27, 4.28–19
Hissedilir Hacim	Yüksek yapı yoğunluğu ile güçlü bir hacim oluşmuştur; ancak kamusal alanla bağlantısı sınırlıdır.	Şekil 4.30, 4.33
Başlangıç–Bitiş	Sokağın sahile açılan güney ucu güçlü bir bitiş noktasıdır; kuzey aksında yön duygusu zayıflamaktadır.	Şekil 4.32
Plan Kararı ile Uyum	İmar planındaki çekme mesafeleri ve yoğunluk kararlarına genel olarak uyulmuştur.	Şekil 4.25, 4.26
Parsel–Bina Formu Uyum	Bazı uzun parsellerde uyumlu kütle yerleşimi sağlanmıştır; köşe parsellerde geri çekilmeler nedeniyle bütünlük zayıflamaktadır.	Şekil 4.28–29
Kamusal Alan ve Yaya Deneyimi	Yaya yolları ve park bağlantısı olumlu katkı sunsa da, mobilya eksikliği ve zemin kat etkinliği yetersizdir.	Şekil 4.30, 4.31, 4.32

Yapılan tüm analizler bir arada değerlendirildiğinde, 34316. Sokak'ın tasarımının imar planı kararlarıyla büyük ölçüde yalnızca fiziksel parametreler üzerinden yönlendirildiği anlaşılmaktadır. Ancak planlama sürecinde kamusal alan kalitesi ve kullanıcı deneyimini gözeten yönlendirici tasarım ilkelerine yeterince yer verilmediği açıkça görülmektedir. Dolu–boş analizi ve kesitler, yapı-parsel ilişkisinin mimari tercihler doğrultusunda şekillendiğini ve sokak mekânının bu tercihler tarafından

belirlendiğini göstermektedir. Uydu görüntüleri ile alan fotoğrafları ise plan kararlarının sokak ölçeğindeki yetersizliklerini somut biçimde gözler önüne sermektedir. Tablo 4.1.4'te yer alan değerlendirmeler de bu tespitleri desteklemektedir. Bu bulgular, söz konusu sokakta tasarım ilkelerinin planlama sürecinde ihmal edildiğini ve bunun sonucunda sokak tasarımının yalnızca fiziksel düzenlemelerle sınırlı kaldığını ortaya koymaktadır. Sonuç olarak, 34316. Sokak örneği, imar planlamada sokak tasarımının karşı karşıya olduğu sorunlara açıkça işaret etmekte ve Türkiye'deki planlama sisteminin sokak tasarımına bakış açısını sorgulatmaktadır. Çünkü, 34316. Sokak'ta gözlenen yapılaşma biçimleri ve kamusal alan nitelikleri, plan kararlarının ötesinde, parsel bazlı biçimlenmelerin ve mimari müdahalelerin etkisiyle ortaya çıkmaktadır. Bu da, sokak düzeyinde yaşanabilir ve tutarlı bir çevre üretiminin, salt yoğunluk ve kat yüksekliği gibi teknik plan notlarıyla sağlanamayacağını, bütüncül ve tasarım odaklı bir planlama anlayışına duyulan ihtiyacı açıkça ortaya koymaktadır.

3.3.5. Üniversite Caddesi

Üniversite Caddesi'ne ilişkin 1/1000 ölçekli uygulama imar planında, 35 metre genişliğinde bir taşıt yolu, orta refüj düzenlemesi ve her iki yanda ayrı nizamda yapılaşma öngörülmektedir. Plan kararlarında, çevresindeki yapı adaları için E:1.20 ve E:1.50 yapı yoğunlukları tanımlanmış; çekme mesafeleri ve ön bahçe sınırları ile yapı düzeni şematik biçimde belirlenmiştir. Bu kapsamda, cadde çevresindeki yapılaşmanın hem yüksek yoğunluklu hem de kamusal işlevlerle bütünleşik bir biçimde gelişmesi amaçlanmıştır.

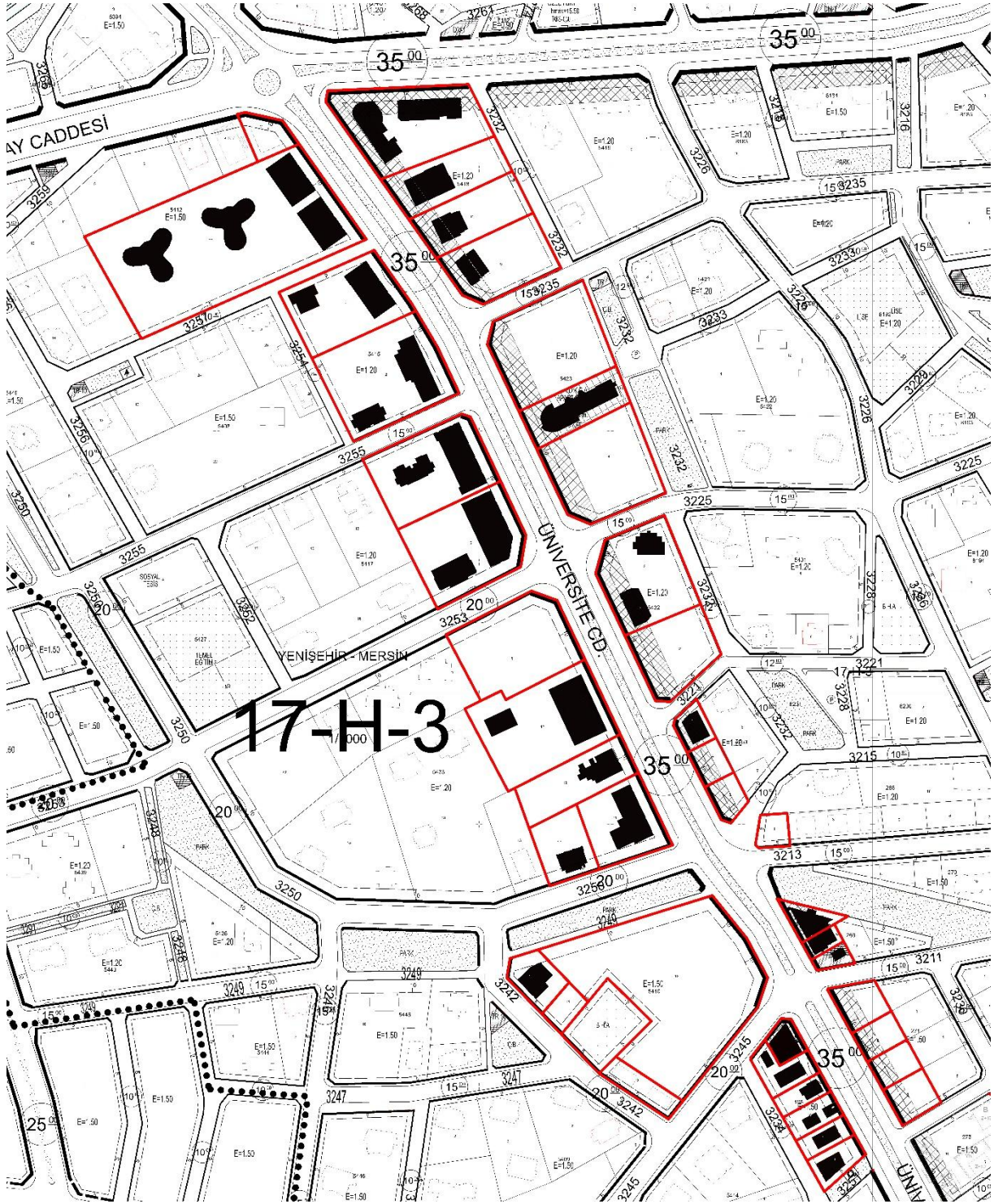
Ancak saha gözlemleri ve analiz verileri, plan kararlarının fiziksel çevrede yalnızca kısmen karşılık bulduğunu göstermektedir. Yapı yoğunlukları büyük ölçüde plan hükümleriyle uyumludur; ancak yapı kütlelerinin parsel içerisindeki konumlanışı, cephe hizaları ve yönelimleri plan kararlarıyla tam bir örtüşme göstermemektedir. Özellikle yapıların büyük kısmı parsel ortasında serbest biçimde yerleşmiş, birçok durumda çekme mesafeleri fiili uygulamada aşılmış ya da dikkate alınmamıştır. Bu durum, cephe sürekliliğini zayıflatmakta, ritim duygusunu kırmakta ve tanımlı bir sokak duvarı oluşumunu engellemektedir.

Bazı yapı adalarında köşe parsellerde bina yönelimi cadde aksına uyum göstermemekte; bu da kentsel yön hissini ve mekânsal sürekliliği olumsuz etkilemektedir. Ayrıca zemin katlardaki kullanım kararları da plana bağlı gelişmemiş; ticari birimlerin bulunduğu bazı parsellerde canlılık gözlenirken, bazı alanlarda yapılar geriye çekilmiş, otopark ya da açık boşluklarla sokağın kamusal karakteri zayıflatılmıştır.

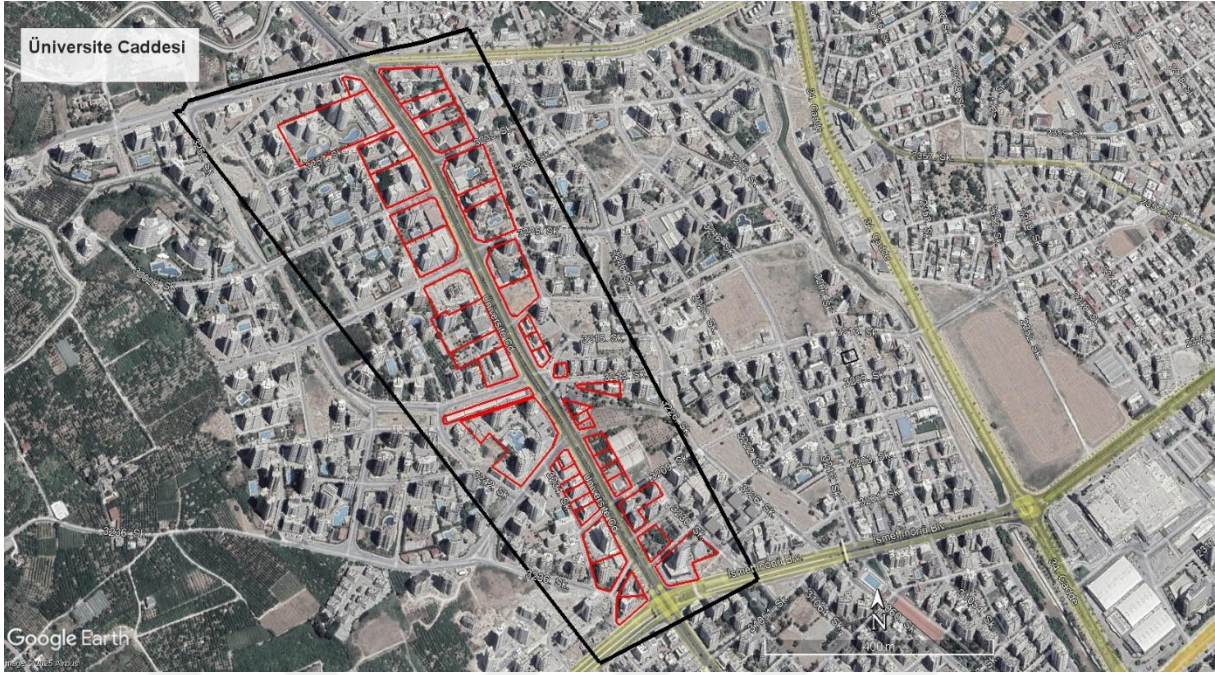
Sonuç olarak, Üniversite Caddesi'nin seçilen kesiminde imar planı kararlarının yalnızca teknik düzeyde (yol genişliği, yoğunluk) uygulandığı; ancak sokak tasarımını biçimlendirecek temel ilkelerin (cephe hizası, yönelme, süreklilik, zemin kat kullanımı) büyük ölçüde mimari tercihlere bırakıldığı görülmektedir. Bu da plan kararlarının mekânsal kaliteyi yönlendirme kapasitesinin sınırlı kaldığını ortaya koymaktadır.



Şekil 3.35. Uygulama imar planı



Şekil 3.36. Dolu-boş analizi



Şekil 3.37. Uydu görüntüsü



Şekil 3.38. Parsel numaraları ve formu (1)



Şekil 3.39. Üniversite caddesi sokak genel görünüşü (1)



Şekil 3.40. Üniversite caddesi sokak genel görünüşü (2)

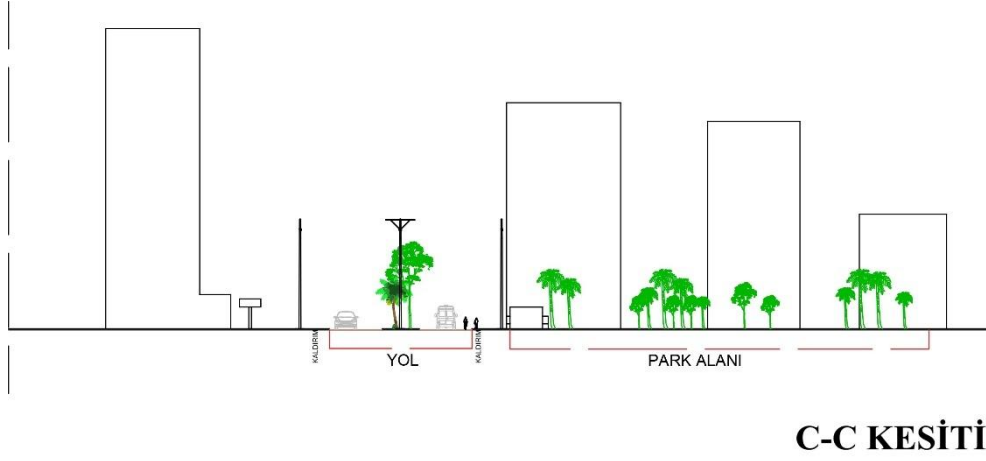


Şekil 3.41. Üniversite caddesi sokak genel görünüşü (3)



Şekil 3.42. Üniversite caddesi kuzey girişi





Şekil 3.43. Üniversite caddesi sokak kesiti

Kesitler (Şekil 4.1.51) incelendiğinde, Üniversite Caddesi kesitleri incelendiğinde, geniş yol kesiti ve orta refüj tanımlı bir sokak eksenini oluşturmaktadır. Ancak yapıların parsel içinde serbest ve hizasız biçimde yerleşmesi, cephe bütünlüğünü ve mekânsal hacmi zayıflatmaktadır. Yapı yüksekliklerindeki ani değişiklikler düşey ritmi bozmakta, zemin katta aktif kullanım eksikliği olan bölümlerde yaya deneyimi zayıf kalmaktadır. Buna karşın, bazı kesitlerde yer alan kafe ve ticari birimler, kaldırım hattına yakın konumları sayesinde canlı bir kamusal alan yaratmakta, sokağın ritmini ve sosyal etkileşim düzeyini olumlu etkilemektedir. Özellikle güney aksında yer alan bu ticari süreklilik, sokak boyunca algılanabilirlik ve yön duygusunu güçlendirmektedir. Ancak bu durum tüm caddeye yayılmadığı için kamusal deneyim parçalı kalmaktadır.

Tablo 3.8. Üniversite caddesi niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi / Gösterge	Değerlendirme	İlgili Görsel / Şekil No
Düzen	Parsel sınırları düzenli olmasına rağmen, yapıların parsel içi yerleşimlerinde hizasızlık bulunmakta, mekânsal süreklilik zayıflamaktadır.	Şekil 3.34, 3.37
Ritim	Yapı yükseklikleri ve yapıların aralıklarında düzensizlik gözlenmekte, bu durum sokakta yatay ve düşey ritmi bozmaktadır.	Şekil 3.35, 3.39, 3.40
Süreklilik	Zemin katta ticari birimler süreklilik sağlasa da, geri çekilmiş yapılar ve düzensiz ön alanlar bu sürekliliği kesintiye uğratmaktadır.	Şekil 3.35, 3.36, 3.37, 3.42

Hissedilir Hacim	Yapı yüksekliklerindeki ani geçişler ve boşluklar sokak boyunca algılanabilir tanımlı bir hacim oluşmasını engellemektedir.	Şekil 3.36, 3.38, 3.42
Başlangıç–Bitiş	İsmet İnönü Bulvarı kavşağı güçlü bir başlangıç sağlamakta; ancak köşe etkileri zayıf, kuzey uçta ise yön hissi tamamen silinmiştir.	Şekil 3.41
Plan Kararı ile Uyum	Yapı yoğunlukları plan kararlarıyla uyumlu gerçekleşmiş, ancak yapı yönelimi, cephe çizgisi ve yaya sürekliliği açısından planla tam uyum sağlanamamıştır.	Şekil 3.34, 3.137
Parsel–Bina Formu Uyumu	Yapılar parsel geometrisine uyumsuz şekilde konumlanmış, köşe etkisi oluşturulamamış; yön hissi ve süreklilik zayıflamıştır.	Şekil 3.37
Kamusal Alan ve Yaya Deneyimi	Ticari birimler bazı bölgelerde yaya hareketliliğini desteklemekte; ancak otopark alanları ve geniş boşluklar bu deneyimi kesintili hale getirmektedir.	Şekil 3.38, 3.39, 3.40

Üniversite Caddesi, plan düzleminde hizmet, eğitim ve ticaret işlevlerini destekleyecek biçimde tanımlanmış bir ana taşıyıcı aks olmasına rağmen, mevcut fiziksel yapısı bu potansiyeli tasarım ilkeleri düzeyinde tam olarak karşılayamamaktadır. Parsel geometrileri büyük ölçüde düzenli olsa da, yapıların parsel içindeki serbest ve hizasız yerleşimi; hem cephe sürekliliğini hem de tanımlı hacim oluşumunu zayıflatmıştır. Yapı yükseklikleri arasındaki ani geçişler ritim duygusunu bozarken, köşe parsellerde yönlendirici bir mimari çözüm getirilmemesi yön hissini kaybına neden olmuştur.

Zemin katta yer alan ticari birimler, özellikle cadde üzerindeki kafe ve mağazalar, yaya hareketliliğini ve sosyal etkileşimi güçlendirmekte; ancak bu canlılık hattı tüm cadde boyunca süreklilik göstermemektedir. Kesit analizleri, kaldırım genişliklerinin yeterli olduğunu, ancak ön bahçeler, otoparklar ve yapı geri çekilmeleri nedeniyle kamusal alan sürekliliğinin kesintiye uğradığını ortaya koymaktadır. Bu durum, sokak boyunca görsel süreklilik sağlansa da, etkileşimli bir kamusal mekân oluşmadığını göstermektedir.

Sonuç olarak, Üniversite Caddesi, plan kararlarına biçimsel düzeyde uyumlu görünse de, sokak tasarımında bütüncül bir yönlendirme eksikliği, kamusal alan niteliğinin ve yaya deneyiminin zayıf kalmasına neden olmaktadır. Bu bağlamda, cadde; Hizmet ve Ana Taşıyıcı Akslar kategorisinde yer almakla birlikte, yalnızca teknik plan kararlarıyla değil, tasarım ilkeleriyle desteklenmiş kentsel bir stratejiye ihtiyaç duymaktadır.

3.3.6. 2224. Sokak

2224. Sokak, Mersin kent merkezinin doğusunda, kuzey–güney doğrultusunda uzanan bir yerleşim alanında yer almaktadır. Sokak, güneyde Vatan Computer gibi geniş tabanlı bir ticari birim ile tanımlı olup; kuzeye doğru ilerledikçe daha parçalı, düşük katlı ve dönüşmemiş bir yapı dokusuna evrilmektedir. Sokak boyunca değişen bu karakter, düzen, ölçek ve mekânsal süreklilik açısından belirgin kırılmalar yaratmaktadır.

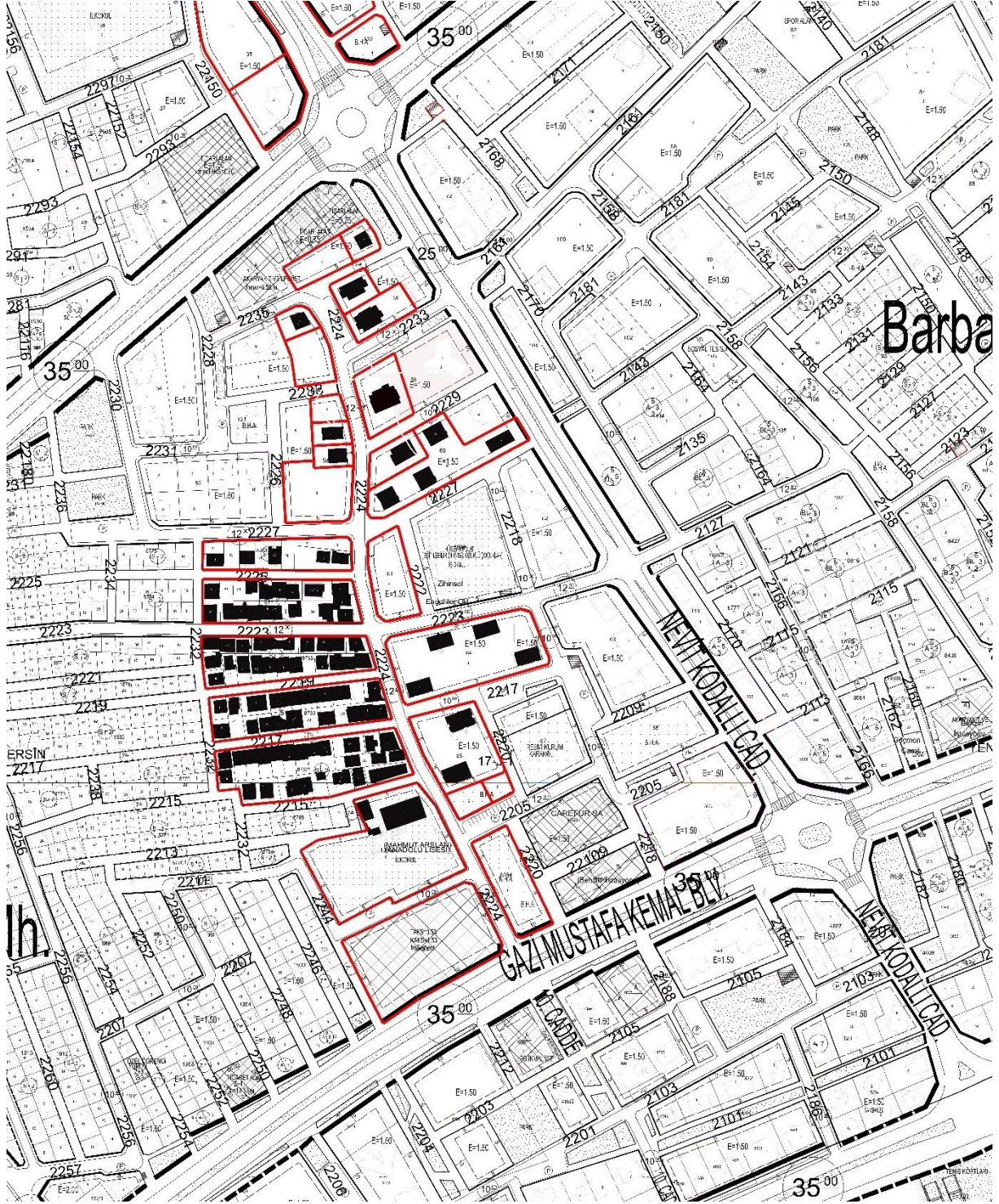
Sokağın batı kesimi, imar planında “S-2” lejantı (Şekil 3.52) ile tanımlanmış bir dönüşüm alanı içerisinde yer almakta olup, bu bölgede yapı adaları küçük parsellerden oluşmakta (Şekil 3.56) ve mevcut yapı stoku büyük oranda 2–3 katlı, gecekondü kökenli ayrık nizam yapılardan meydana gelmektedir. 8766 ve 8767 (Şekil 3.56) numaralı parseller gibi örneklerde görüldüğü üzere, binalar parsel sınırlarına tam uyum sağlamadan, farklı kotlarda ve düzensiz bir biçimde yerleşmişlerdir. Bu durum, sokakta cephe sürekliliğinin kopmasına, ritmin ve hacim hissinin zayıflamasına neden olmaktadır. Bu nedenlerden kaynaklı olarak sokak, dönüşüm ve parçalanmış alanlar kategorisinde değerlendirilip, morfolojik olarak kesintili bir dokuya sahip karma bir yerleşim örneğidir.

Sokağın güney kısmında ise 10430/2 ve 10431/1 (Şekil 3.47) numaralı parsellerde yer alan yüksek katlı konut blokları bulunmakta, fakat Vatan Computer gibi geniş alan kaplayan ticari birimler, özellikle zemin düzeyinde kentsel ölçekli bir açıklık yaratmaktadır. Ancak bu ticari kullanımlar, aktif bir yaya cephesi sunmamakta, cephe önlerinde otopark alanlarının yoğunluğu nedeniyle kamusal alan deneyimi zayıflamaktadır.

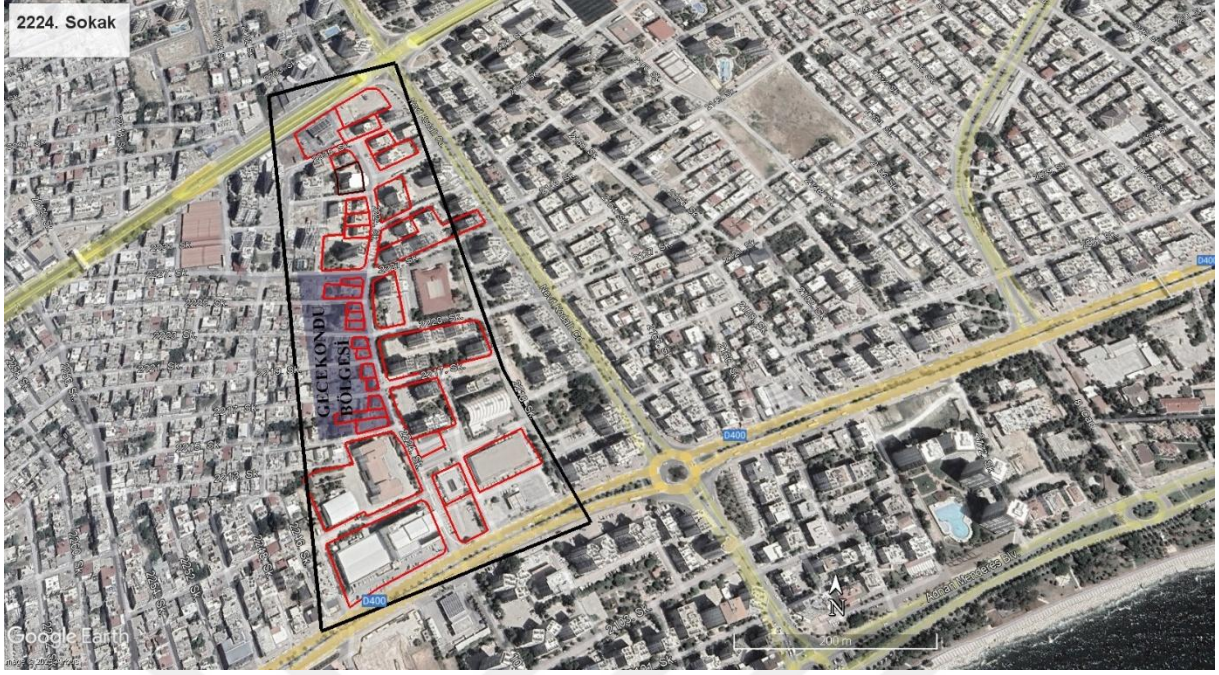
A-A, B-B ve C-C kesitleri (Şekil 3.52), 2224. Sokak boyunca kat yükseklikleri ve hacim algısında önemli değişkenlikler olduğunu göstermektedir. Kuzeyde yer alan düşük katlı gecekondü yapıları ile güneyde yükselen apartman bloklarının bir arada bulunması, sokağın ritmini ve ölçek bütünlüğünü olumsuz etkilemektedir. Özellikle C-C kesitinde gecekondü karakteristiğinin ve yapı-parcel ilişkilerindeki kopukluğun belirgin olduğu gözlenmektedir.

Saha gözlemleri, kuzey ucun bir petrol ofisiyle sonlandığını ve bu bölgedeki yapılaşmanın hâlâ dönüşüm sürecini tamamlamadığını ortaya koymaktadır. Gecekonduların arasında yer yer yükselen yeni apartman blokları ise dönüşümün parçalı bir biçimde ilerlediğini göstermektedir.

111



Şekil 3.45. Dolu-boş analizi



Şekil 3.46. Uydu görüntüsü



Şekil 3.47. Parsel numaraları ve formu (1)



Şekil 3.48. Parsel numaraları ve formu (2)



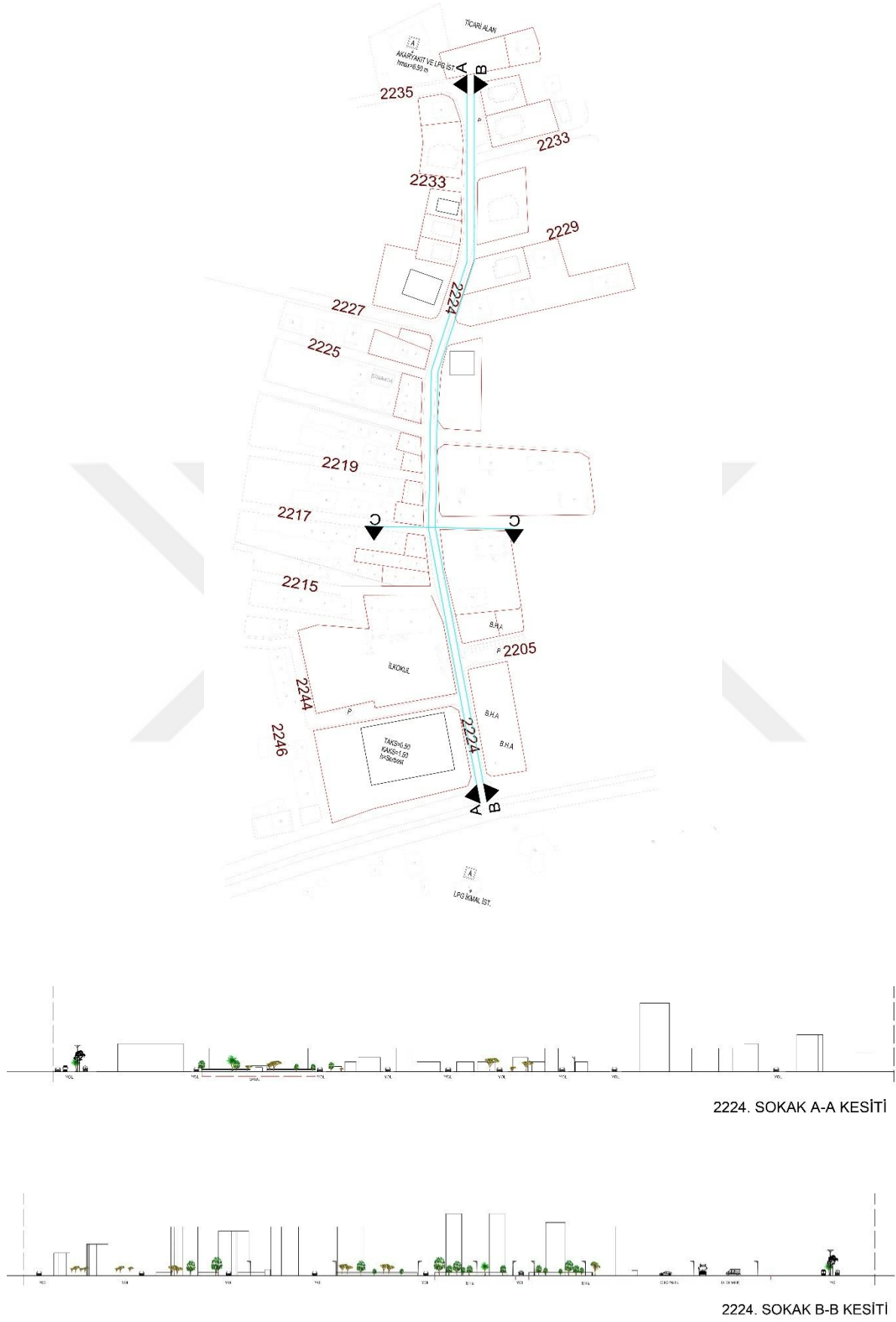
Şekil 3.49. 2224. Sokak genel görünüş (1)

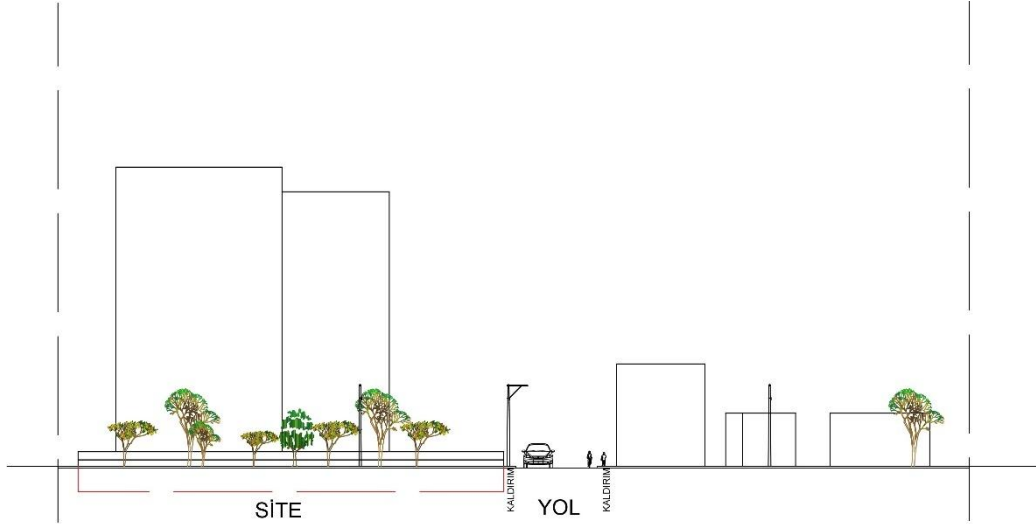


Şekil 3.50. 2224. Sokağın güney girişi (2)



Şekil 3.51. 2224. Sokak genel görünüş (3)





C-C KESİTİ

Şekil 3.52. 2224. Sokak kesiti

Tablo 3.9. 2224. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi / Gösterge	Değerlendirme	İlgili Görsel / Şekil No
Düzen	Sokak boyunca bazı parsellerde yer alan gecekondü alanı ile sokağın batı kesiminde yer alan planlı bloklar arasında mekânsal düzen bütünlüğü sağlanamamıştır. Yapılaşmanın düzensizliği ve parsel büyüklüklerindeki farklılıklar, sokakta tutarlı bir düzen algısının oluşmasını engellemektedir.	Şekil 3.43, 3.46, 3.47
Ritim	Kat yükseklikleri (2 ila 10 kat arası) ve yapı hizalarındaki düzensizlikler, sokak boyunca ritim ve hiyerarşi eksikliğine yol açmaktadır. Farklı ölçeklerdeki yapılar, sokakta dengeli bir akış yaratılmasını engellemiştir.	Şekil 3.48, 3.51
Süreklilik	Gecekondü alanında ve yeni yapılan birimlerin önünde oluşan geniş boşluklar nedeniyle cephe sürekliliği zayıflamıştır. Bu durum, sokak boyunca doluluk-boşluk dengesinin bozulmasına ve mekânsal sürekliliğin kopmasına neden olmuştur.	Şekil 3.44, 3.45

Hissedilir Hacim	Sokakta farklı yüksekliklerdeki yapıların (2 katlı gecekondular ile 10 kata kadar çıkan apartman blokları) yan yana bulunması, sokağın hissedilir hacim algısını düzensiz ve parçalı bir hale getirmiştir.	Şekil 3.51
Başlangıç–Bitiş	Sokağın güney ucu geniş tabanlı bir ticari birim olan Vatan Computer ile başlamakta, kuzey ucu ise bir petrol ofisi ile sonlanmaktadır. Ancak bu noktalar güçlü bir başlangıç veya bitiş vurgusu oluşturmamakta; sokak algısında net bir yön ve odak hissi zayıf kalmaktadır.	Şekil 3.49,3.50
Plan Kararı ile Uyum	İmar planında “S-2” lejantı ile dönüşüm hedeflenmiş olmasına rağmen, mevcut yapılaşma özellikle kuzey kesimde parçalı ve düzensiz biçimde ilerlemektedir. Plan kararlarının mekânsal karşılığı tam olarak sağlanamamıştır.	Şekil 3.43, 3.44
Parsel–Bina Formu Uyumu	Bazı parsellerde binalar parsel sınırlarına uyumsuz şekilde konumlanmış, özellikle gecekondularında bu kopukluk daha belirgin hale gelmiştir. Bu durum, sokak boyunca hem parsel bütünlüğünü hem de yapı ritmini olumsuz etkilemiştir.	Şekil 3.46, 3.47
Kamusal Alan ve Yaya Deneyimi	Sokağın güneyinde yer alan ticari birimler aktif yaya kullanımı sunmamakta; önlerinde geniş otopark alanlarının bulunması nedeniyle kamusal alan deneyimi zayıflamaktadır. Kuzeydeki gecekondularında da kaldırım ve kamusal mekân kullanımı oldukça sınırlıdır.	Şekil 3.48, 3.49, 3.50

Yapılan analizlerin özeti Tablo 4.1.6.’da sunulmuştur. Bu değerlendirmeler ışığında 2224. Sokak, temel tasarım ilkeleri bağlamında incelendiğinde ciddi mekânsal tutarsızlıklar ve plan–uygulama ayrışmaları barındıran bir örnek olarak öne çıkmaktadır.

Sokak, dönüşüm baskısı altındaki parçalanmış yapısıyla, imar planı kararlarının sahada karşılık bulmadığı bir örnek olarak öne çıkmaktadır. Gecekondular kökenli yapıların, yüksek katlı apartmanlarla iç içe geçmesi; düzen, ritim, süreklilik ve hissedilir hacim gibi temel tasarım ilkelerinin zayıflamasına neden olmuştur. Zemin katta aktif kullanımın olmaması, yapıların geri çekilerek konumlanması ve otopark alanlarının baskınlığı, kamusal alan deneyimini olumsuz etkilemektedir. Bu sokak, planlama süreçlerinin sokak ölçeğinde mekânsal kaliteyi yönlendirmekte yetersiz kaldığını açıkça ortaya koymaktadır.

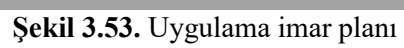
3.3.7. Nevit Kodallı Caddesi

Nevit Kodallı Caddesi, Mersin'in Yenişehir ilçesinde kuzey–güney doğrultusunda uzanan ve taşıt–yaya ulaşımını destekleyen, geniş profilli bir ana aks olarak kentsel düzlemde önemli bir rol üstlenmektedir. Yaklaşık 35 metre genişliğe sahip bu cadde; taşıt yolu, bisiklet şeridi, refüj ve geniş kaldırımlar içeren çok şeritli bir ulaşım şeması sunmaktadır. 1/1000 ölçekli uygulama imar planı kararlarına göre parsel yapısı düzenli biçimde tanımlanmıştır (Şekil 3.53); ancak sahadaki yapılaşmalar, özellikle batı ve doğu akslarında farklılaşan bina yerleşimleri, yapı yönelimleri ve parsel kullanımları ile çeşitlilik göstermektedir.

Batı aksında yer alan büyük parseller (örneğin 55/8, 72/1) üzerinde parsel sınırlarına uyumlu, blok nizamı destekleyen ve cephe sürekliliğini güçlendiren yüksek katlı yapılar bulunmaktadır. Bu kesimde mekânsal bütünlük ve hacim hissi daha tutarlıdır (Şekil 3.58). Doğu aksında ise daha küçük parsellerde (60/4, 60/6, 62/2 gibi) birden fazla yapı yer almakta; bu yapılar serbest konumlanmakta ve çekme mesafelerine uymayan düzensiz bir yerleşim göstermektedir (Şekil 3.55–57). Bu durum, ritim, süreklilik ve yön hissi açısından parçalı bir kentsel form oluşturmaktadır (Şekil 3.55–57).

Caddenin kuzey kesiminde (72/1–72/2) bitişik nizamı andıran yoğun yerleşim dokusu bulunurken, güney kesimlerde (örneğin 3630 ve 3631 parselleri çevresi) daha gevşek bir yapılaşma ve açık alan kullanımı öne çıkmaktadır. Ayrıca bazı büyük parsellerin henüz yapılaşmamış olması (örneğin 68/1), hacim sürekliliğini kesintiye uğratmakta ve yaya deneyimini zayıflatmaktadır (Şekil 3.60).

Bu bağlamda Nevit Kodallı Caddesi, “Hizmet ve Ana Taşıyıcı Akslar” kategorisinde değerlendirilmiştir. Çünkü ulaşım altyapısı, geniş kesiti, refüj ve kaldırım düzenlemeleri, çevresindeki kamu ve ticaret kullanımları ile kent genelinde hizmet sunan bir taşıyıcı omurga işlevi üstlenmektedir. Ancak bu fiziksel altyapıya rağmen, parsel ve bina ölçeğindeki çeşitlilik ve plansız uygulamalar nedeniyle; düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim ve yaya deneyimi gibi temel tasarım ilkeleri sahada tutarsız bir biçimde karşılık bulmaktadır.

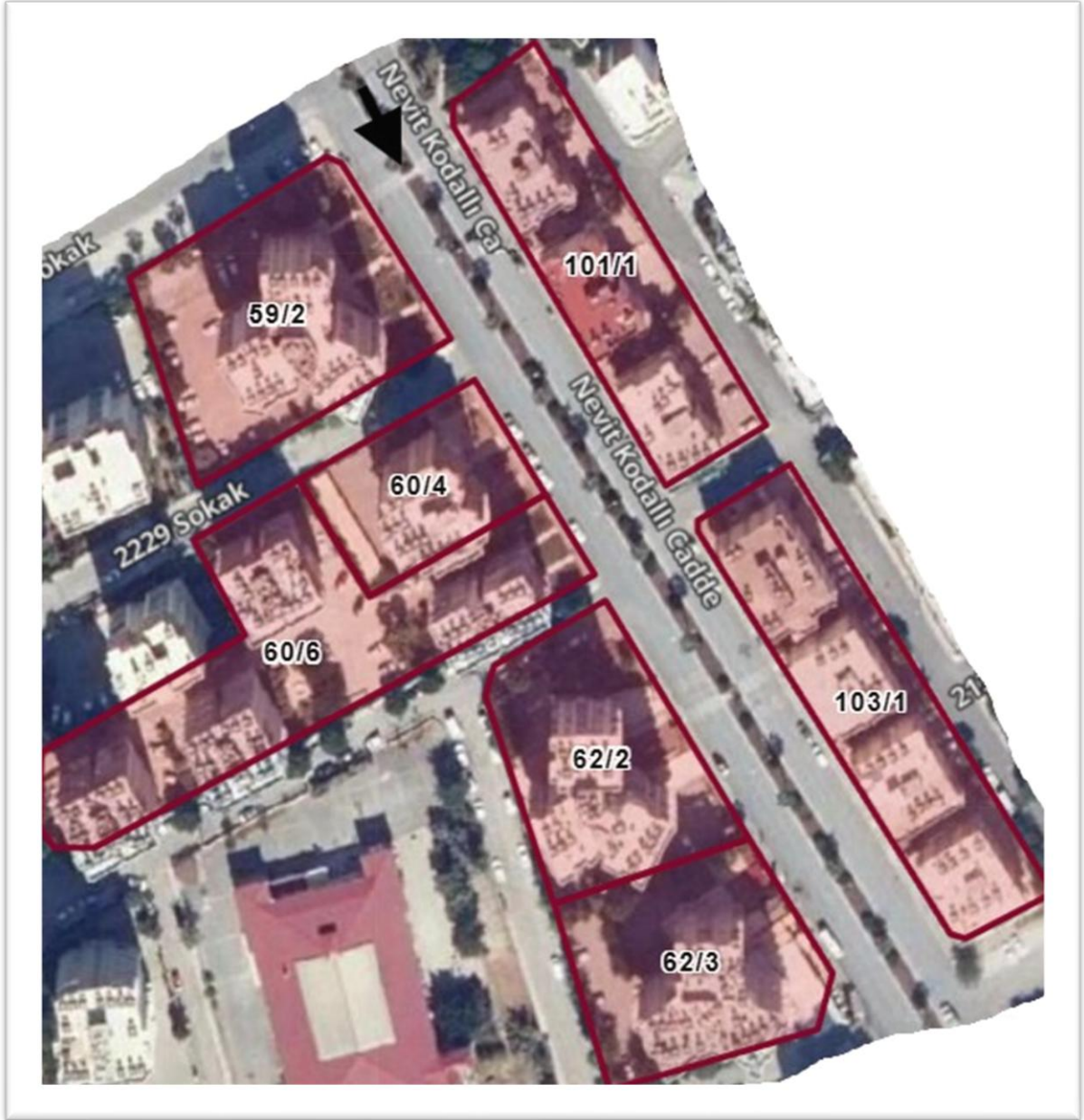




Şekil 3.54. Uydu görüntüsü



Şekil 3.55. Parsel numaraları ve formu (1)



Şekil 3.56. Parsel numaraları ve formu (2)



Şekil 3.57. Parsel numaraları ve formu (3)



Şekil 3.58. Nevit kodallı caddesi genel görünüş (1)



Şekil 3.59. Nevit kodallı caddesi genel görünüş (2)



Şekil 3.60. Nevit kodallı caddesi genel görünüş (3)



Şekil 3.61. Nevit kodallı caddesi genel görünüş (4)



Şekil 3.62. Nevit kodallı caddesi genel görünüş (5)

Tablo 3.10. Nevit Kodallı caddesi niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi / Gösterge	Değerlendirme	İlgili Görsel / Şekil No
Düzen	Caddenin batı kesimindeki yapı hizalanmaları belirli bir düzene sahiptir; ancak doğu kesimdeki serbest yerleşimler bu düzeni bozmaktadır.	Şekil 3.52, 3.54
Ritim	Yapı yüksekliklerindeki ani geçişler ve aralıklardaki tutarsızlık, caddenin ritmini ve görsel akışını zayıflatmaktadır.	Şekil 3.55, 3.56
Süreklilik	Bazı parsellerdeki geri çekilmeler ve boşluklar nedeniyle cephe sürekliliği kesintiye uğramakta, mekânsal süreklilik sağlanamamaktadır.	Şekil 3.54, 3.55, 3.57
Hissedilir Hacim	Geniş yol profiline rağmen boş parseller ve yapılaşma boşlukları hissedilir hacmi parçalamaktadır.	Şekil 3.56, 3.61
Başlangıç–Bitiş	Kuzeyde net bir başlangıç, güneyde kavşak ile zayıf bir bitiş etkisi gözlenmektedir.	Şekil 3.53, 3.54
Plan Kararı ile Uyum	İmar planı kararları genel olarak uygulanmış; ancak parsel kullanımı ve yapı yönelimi açısından plan–fiili durum uyumu her parselde sağlanamamıştır.	Şekil 3.52, 3.53
Parsel–Bina Formu Uyumu	Batıdaki bloklar parsel formuna uyumlu iken, doğudaki yapılar serbest biçimde yerleşmiş, bu da uyumu zayıflatmıştır.	Şekil 3.58–62
Kamusal Alan ve Yaya Deneyimi	Yaya yolları geniştir ancak ticari cephelerin zemin kullanımındaki kopukluk, otoparkların fazlalığı ve mobilya eksikliği kamusal deneyimi sınırlamaktadır.	Şekil 3.57–61

Tablo 4.1.7’de yapılan değerlendirme Nevit Kodallı Caddesi’nin fiziksel yapısının temel tasarım ilkeleriyle nasıl örtüştüğünü özetlemektedir.

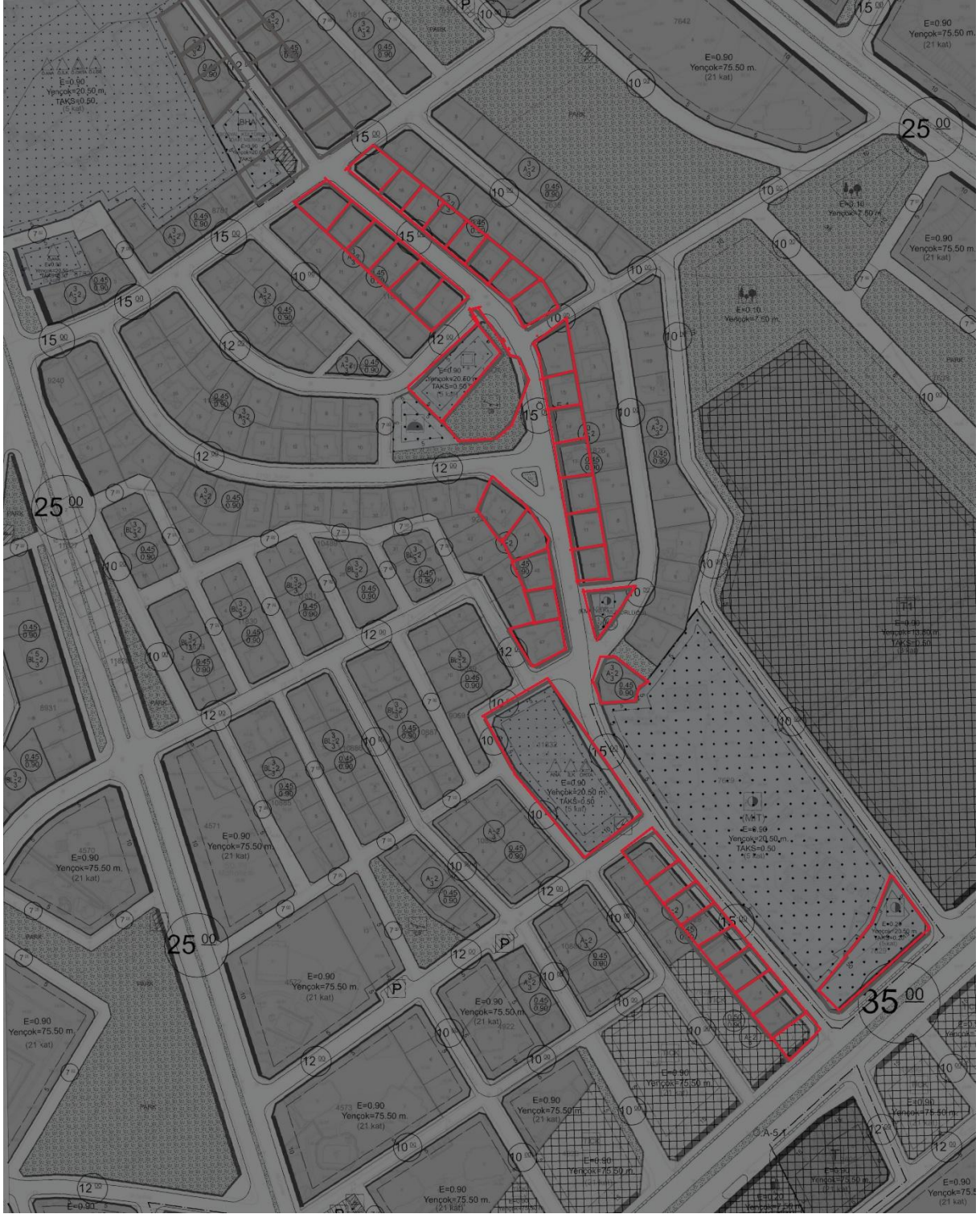
Nevit Kodallı Caddesi, plan kararlarıyla tanımlı bir hizmet aksı olarak fiziksel altyapısını büyük ölçüde oluşturmuş olsa da, parsel ölçeğindeki çeşitlilik ve mimari uygulamalardaki tutarsızlıklar sokak mekânının bütüncül biçimlenmesini engellemiştir. Batı aksında cephe sürekliliği ve hacim hissi güçlü iken, doğu aksında yapı-parcel uyumsuzlukları ve yönelimsizlikler ritim ve düzeni zayıflatmaktadır.

Kesitler ve görseller üzerinden yapılan değerlendirmeler, plan kararlarının kamusal alan deneyimini yönlendirmede yetersiz kaldığını göstermektedir. Bu durum, imar planlarının sadece yapı yoğunluğu ve yol genişliği gibi teknik ölçütlerle değil, sokak tasarım ilkelerini de kapsayacak şekilde ele alınmasının gerekliliğini ortaya koymaktadır.

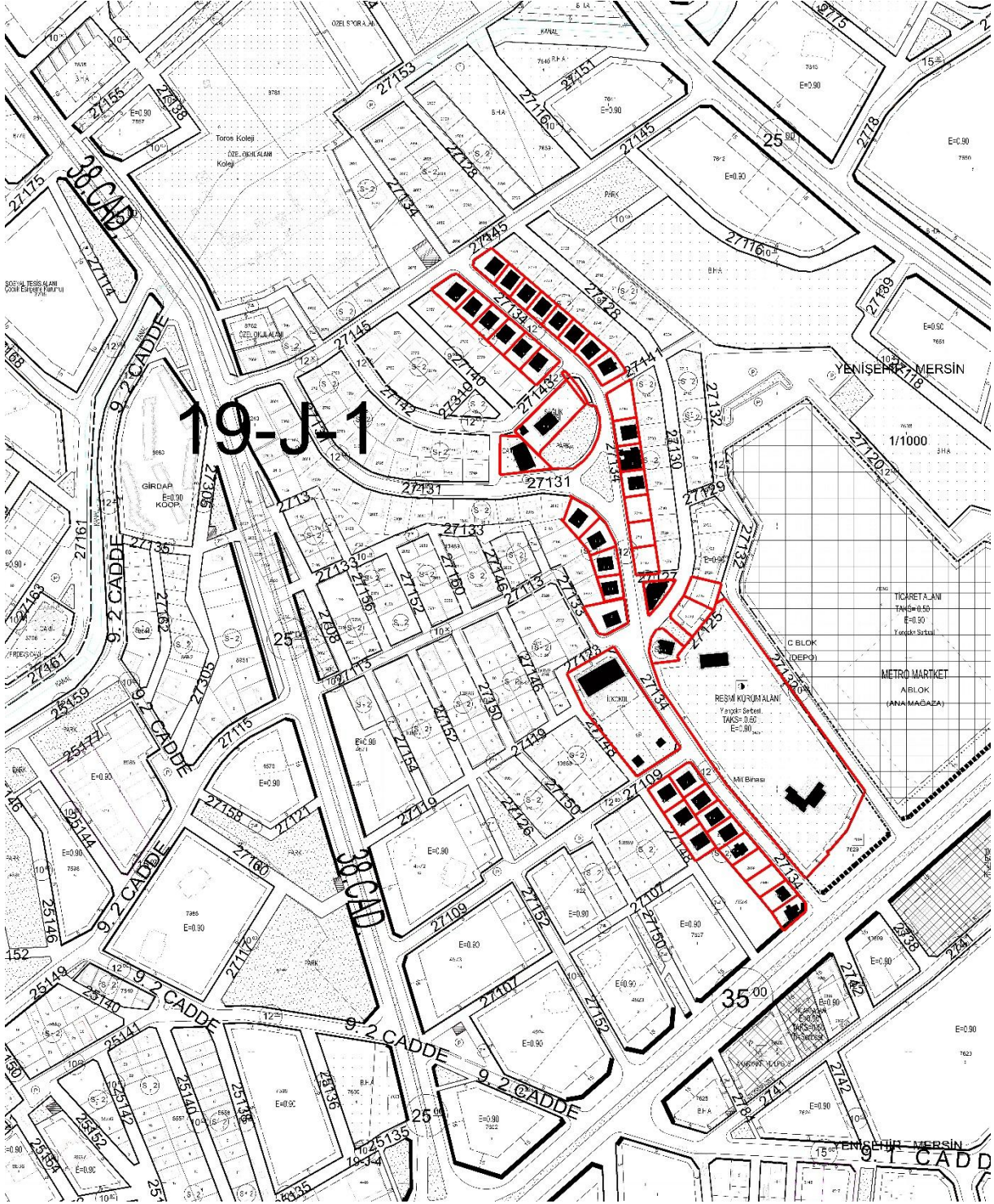
3.3.8. 27134. Sokak

Sokak, Yenişehir ilçesinde düşük katlı konut dokusunun hâkim olduğu, kıvrımlı formuyla çevresinden ayrılan bir sokaktır. Uygulama imar planında parseller, kat adedine göre tanımlanmış olup Emsal (E=) değeri belirtilmemiştir. Bu durum yapı yoğunluğunun yalnızca yükseklikle sınırlandırıldığı geleneksel bir planlama yaklaşımını işaret etmektedir. Sokak üzerinde 2 ve 3 katlı yapılar yer almakta; özellikle güney girişe yakın parsellerde okul alanı ve askeri alan gibi büyük kamu birimlerinin etkisiyle yaya ve yapı ilişkisi zayıflamaktadır.

Parsel sınırları yoğunlukla düzenlidir; ancak yapıların geri çekilerek veya parselin merkezine oturtularak konumlanması, sokak boyunca hizasız bir yapı dizisi oluşturmaktadır. Bu durum, hem cephe sürekliliğini hem de ritmi bozan önemli bir etkidir. Kıvrımlı sokak formu, zaman zaman mekânsal odak noktaları oluştursa da, başlangıç ve bitiş hissi belirsizdir. Sokak boyunca yeşil doku yoğunluğu ve bireysel bahçeler gözlemlenmekte, ancak bu öğeler kamusal kullanımı destekleyecek şekilde bütüncül değildir. Öte yandan, kuzey-güney yönlü girişlerde yön hissi zayıf, mekânsal eşik algısı yetersizdir.



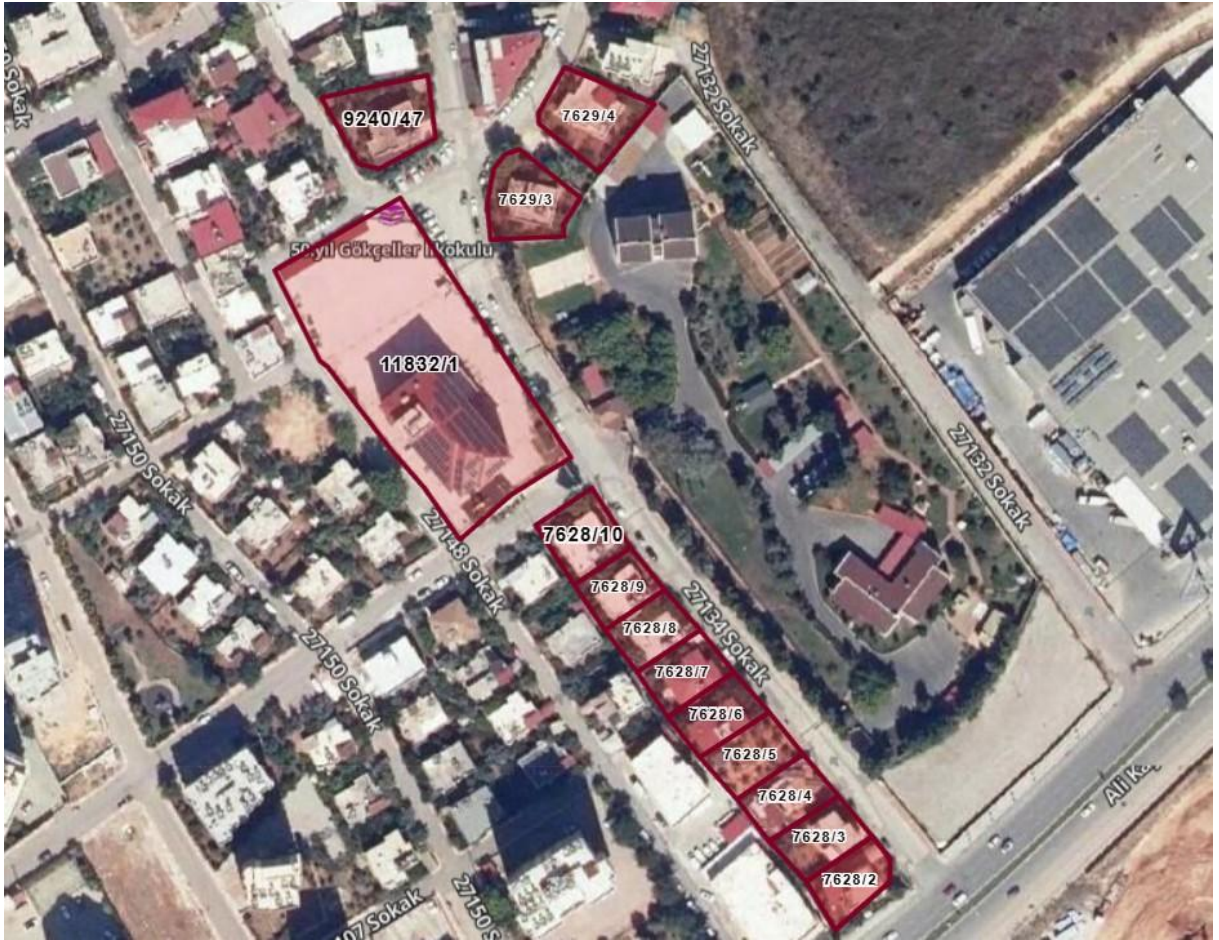
Şekil 3.63. Uygulama imar planı



Şekil 3.64. Dolu-boş analizi



Şekil 3.65. Uydu görüntüsü



Şekil 3.66. Parsel numaraları ve formu



Şekil 3.67. 27134. Sokak genel görünüş (1)



Şekil 3.68. 27134. Sokak genel görünüş (2)

Tablo 3.11. 27134. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi / Gösterge	Değerlendirme	İlgili Görsel / Şekil No
Düzen	Parsel yapısı düzenli olsa da, yapılar parsel ortasına yerleştirildiği için sokak çizgisi boyunca hiza sağlanamamaktadır.	Şekil 3.65, 3.66
Ritim	Yapıların farklı geri çekilmelerle konumlanması cephe ritmini kesintiye uğratmaktadır. Özellikle kamu binalarına yakın alanlarda kopukluk gözlenmektedir.	Şekil 3.67

Süreklilik	Yapıların hizasızlığı ve sokak formunun kıvrımlı yapısı sürekliliği zayıflatmaktadır. Görsel süreklilik bölünmektedir.	Şekil 3.63, 3.67
Hissedilir Hacim	Yapıların alçak katlı olması ve aralarındaki boşluklar nedeniyle hacim tanımı zayıftır. Sokağın tanımlı bir sınırı hissedilmemektedir.	Şekil 3.66, 3.67
Başlangıç–Bitiş	Kıvrımlı form yön hissini azaltmakta, başlangıç ve bitiş noktaları belirsiz kalmaktadır. Özellikle kuzey ve güney uçlarda eşik etkisi yoktur.	Şekil 3.64
Plan Kararı ile Uyum	Plan kararı yapı yoğunluğunu sadece kat sayısı ile sınırlamaktadır. Emsal belirtilmediğinden fiziksel yoğunluk kontrolü düşüktür.	Şekil 3.62
Parsel–Bina Formu Uyum	Binalar çoğunlukla parsel ortasına yerleştirilmiştir. Bu durum yapı-parsel ilişkisini kopuk hâle getirmekte ve cephe düzenini bozabilmektedir.	Şekil 3.65
Kamusal Alan ve Yaya Deneyimi	Yaya kaldırımları mevcut ancak kamu yapılarının kapalı sınırları ve yüksek duvarlar kamusal alan sürekliliğini zayıflatmaktadır. Yeşil doku bireysel kalmaktadır.	Şekil 3.65, 3.67

Sokak, planlı konut alanları içinde yer almasına rağmen, uygulama ile fiziksel çevre arasında belirgin kopukluklar barındırmaktadır. İmar planında emsal değeri verilmeden sadece kat yüksekliğiyle tanımlanmış yapılaşma koşulları, parsel–bina ilişkilerinde yönlendirici olamamış; bu da yapıların farklı biçimlerde yerleşmesine neden olmuştur. Parsellerin çoğunluğu düzenli olsa da, yapıların geriye çekilerek veya merkezde konumlanması sonucu cephe hizası bozulmuş, sokak boyunca hem ritim hem de süreklilik kesintiye uğramıştır. Kıvrımlı sokak formu yer yer mekânsal çeşitlilik sunsa da, yön hissini zayıflığı ve başlangıç–bitiş tanımsızlığı, sokağın mekânsal algısını zayıflatmaktadır. Kamusal alan deneyimi, okul ve askeri alan gibi büyük kamu yapılarının kapalı sınırları nedeniyle sınırlı kalmakta; kaldırım sürekliliği olsa da bu alanlar yaya kullanımını destekleyecek biçimde bütünleşmemiştir.

Tüm bu değerlendirmeler, tablo 3.11’de ayrıntılı biçimde ortaya konulan düzen, ritim, süreklilik, hacim hissi, plan kararı ile uyum ve yaya deneyimi gibi temel tasarım ilkelerinin bu sokakta büyük ölçüde karşılık bulmadığını göstermektedir. Bu da, planlama kararlarının fiziksel çevrenin niteliğini şekillendirmede yetersiz kaldığını ve sokak tasarımına yönelik bütüncül bir yaklaşım eksikliğini açıkça ortaya koymaktadır.

3.3.9. 18. Cadde

18. Cadde, Mersin'in Yenişehir ilçesinde yer alan ve kuzeyde 13. Cadde, güneyde ise İstemihan Tayla Caddesi arasında kalan kesimiyle incelenmiştir. Geniş yol profili (yaklaşık 35 metre), büyük parsel yapıları ve kapalı site formundaki konut alanlarıyla karakterize olan bu aks, çalışma kapsamında “Hizmet ve Ana Taşıyıcı Akslar” kategorisine dahil edilmiştir. Bu kategori, kent ölçeğinde araç-yaya-bisiklet ulaşımını birlikte destekleyen, aynı zamanda yüksek yapı yoğunluğu ve çeşitli kullanım türlerini barındıran arterleri kapsamaktadır. 18. Cadde, hem fiziksel genişliği hem de karma kullanım potansiyeli ile bu gruba uygunluk göstermektedir.

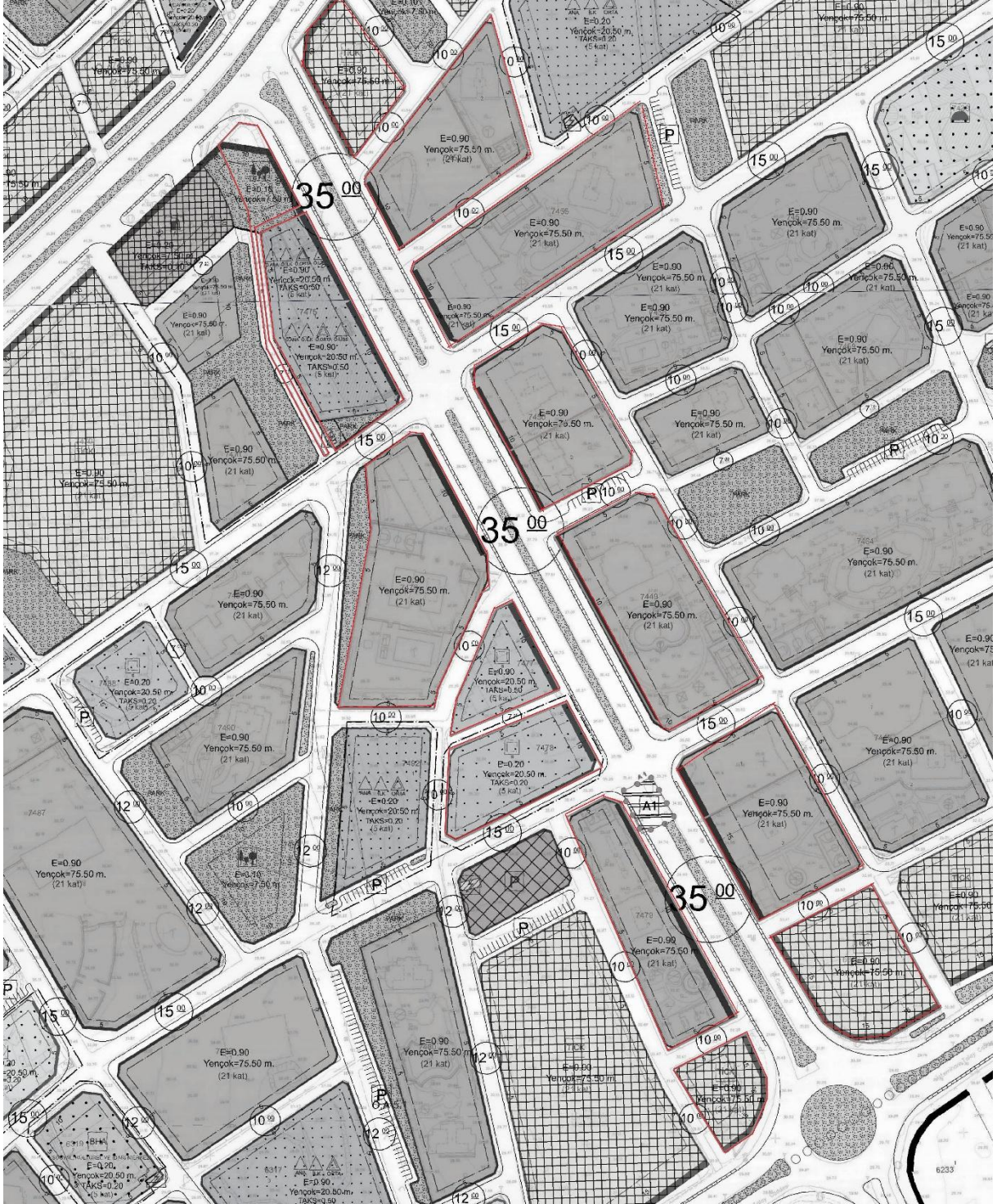
Uygulama imar planında caddeye ilişkin olarak konut kullanımına öncelik verilmiş, belirli bölgelerde ticaret kullanımları da desteklenmiştir (Şekil 3.75). Parsellerde $E=0.90$ emsal değeri ve $Yen\check{c}ok=75.00$ m (yaklaşık 21 kat) yapı yüksekliği sınırı getirilmiştir. Bu plan kararları doğrultusunda, cadde boyunca ağırlıklı olarak kapalı site tipi yerleşim biçimi benimsenmiştir. Yapılaşmanın bu şekilde organize edilmesi, fiziksel çevre düzenlemelerinde belirli bir ölçek disiplini sunarken, kamusal alanla yapı ilişkisini zayıflatmaktadır.

Cadde kesitinde geniş orta refüj, çift yönlü taşıt yolu, bisiklet yolu ve geniş kaldırımlar yer almakta; bu unsurlar, plan kararlarına uygun şekilde uygulanmış ve taşıt-yaya dengesini koruyan bir altyapı oluşturmuştur (Şekil 3.72). Kaldırım ve bisiklet yolları, yaya sürekliliğini sağlayan fiziksel bütünlüğü kurarken, parsellerin içe dönük ve duvarlarla çevrili yapısı, kamusal canlılığın ve geçirgenliğin kesintiye uğramasına neden olmaktadır (Şekil 3.76, Şekil 3.78).

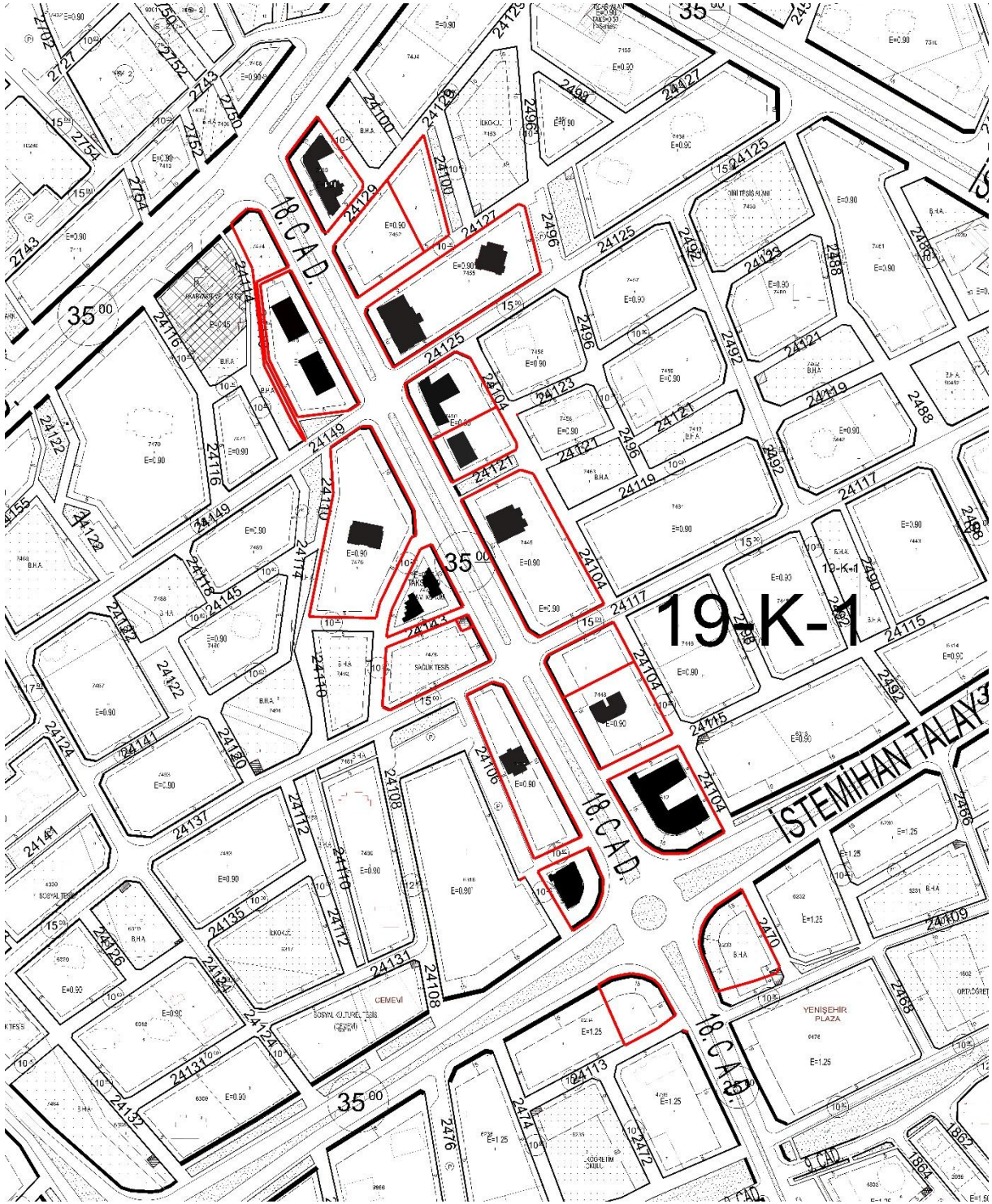
Parsel-bina formu analizlerine göre, cadde boyunca parseller genellikle büyüktür ve yapı kütleleri çoğunlukla bu parsellerin merkezine konumlanmıştır (Şekil 3.78, Şekil 3.79). Bu yerleşim biçimi, parsel sınırları ile yapı arasında geniş açık alanlar oluşmasına neden olurken; bazı parsellerin üçgen ya da yamuk gibi düzensiz formlarına rağmen, bina yönelimlerinin cadde aksına paralel şekilde düzenlenmiş olması, düzen ve okunabilirlik açısından olumlu bir etki yaratmaktadır (Şekil 3.79).

Dolu-boş analizine göre, yapılaşma büyük ölçüde tamamlanmış olmakla birlikte bazı geniş parseller hâlâ boştur (Şekil 3.78, Şekil 3.79). Bu durum, cadde boyunca süreklilik ve hissedilir hacim etkisini zaman zaman kesintiye uğratmakta; özellikle kuzey ve güney yönlerdeki boşluklar, cephe bütünlüğünü ve mekânsal sürekliliği zayıflatmaktadır. Buna karşın, her iki uçta yer alan kavşak ve ada düzenlemeleri sayesinde başlangıç ve bitiş noktaları tanımlı bir hal almıştır (Şekil 3.78).

Tasarım ilkeleri bağlamında değerlendirildiğinde, 18. Cadde geniş refüj, düzenli yaya yolları ve peyzaj düzenlemeleriyle düzen ilkesini karşılarken (Şekil 3.77, Şekil 3.75); refüjdeki ağaç dizilimi ve benzer yapı yükseklikleri ile ritim hissi oluşturulmaktadır (Şekil 3.74). Mekânsal süreklilik, kaldırımlar ve bisiklet yollarıyla desteklenmiş olsa da, içe dönük site kurguları bu sürekliliği zayıflatmakta; hissedilir hacim ise cadde genişliği ve yüksek yapılar sayesinde güçlenmektedir (Şekil 3.74). Plan kararı ile uygulama büyük ölçüde örtüşmektedir; ancak parsellerin kamusal alanla kurduğu ilişkinin zayıf olması, kamusal deneyimin sınırlandırıldığını ortaya koymaktadır.



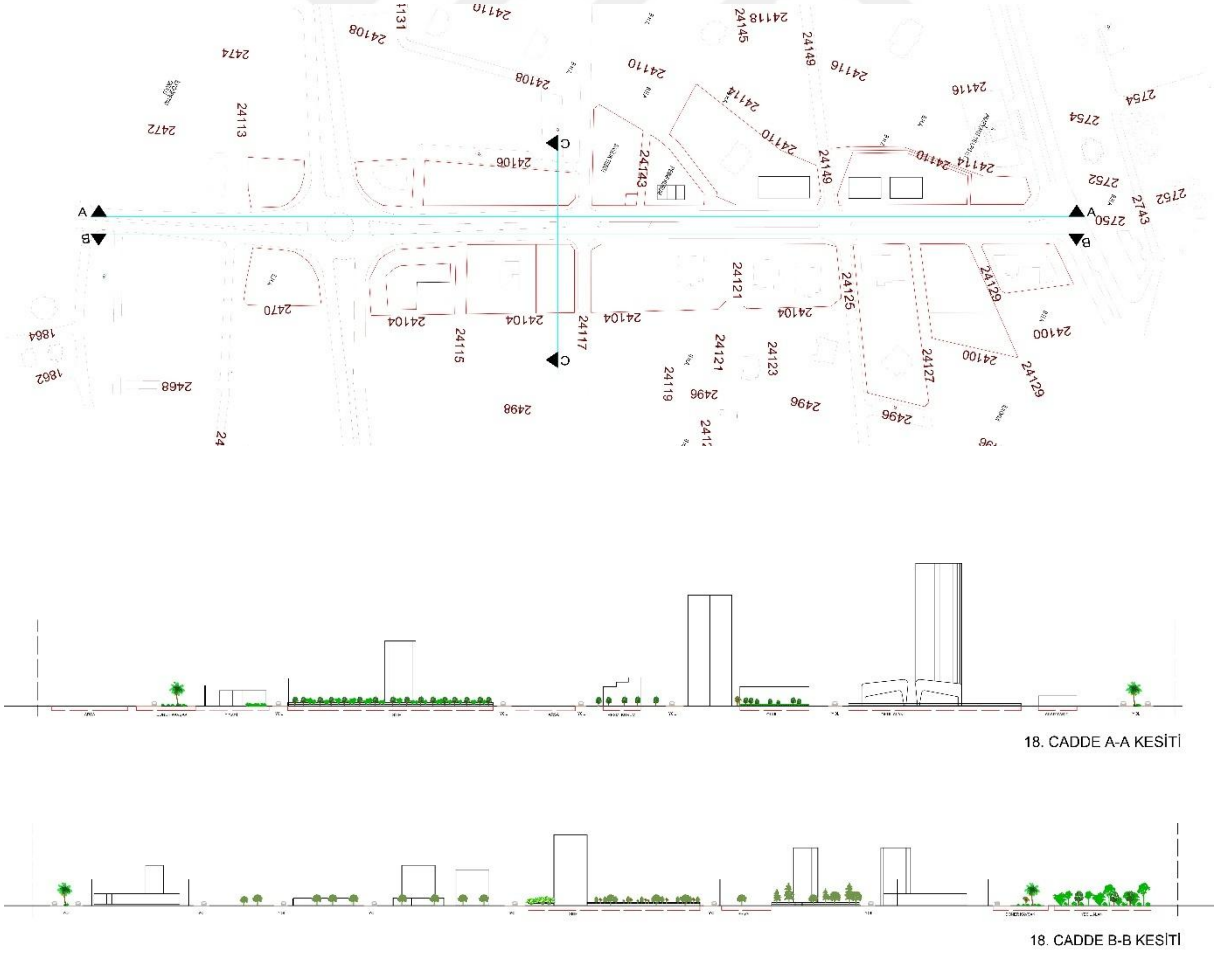
Şekil 3.69. Uygulama imar planı



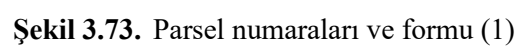
Şekil 3.70. Dolu-boş analizi



Şekil 3.71. Uydu görüntüsü



Şekil 3.72. 18. Cadde sokak kesiti





Şekil 3.74. Parsel numaraları ve formu (2)



Şekil 3.75. 18. Cadde genel görünüş (1)



Şekil 3.76. 18. Cadde genel görünüş (2)



Şekil 3.77. 18. Cadde genel görünüş (3)

Tablo 3.12. 18. Cadde niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi / Gösterge	Değerlendirme	İlgili Görsel / Şekil No
Düzen	Orta refüj, kaldırımlar ve yol aksı boyunca plan kararlarına uygun güçlü bir düzen sağlanmıştır.	Şekil 3.71, 4.76
Ritim	Orta refüjdeki ağaçlar ve yol boyunca tekrar eden peyzaj unsurları ile bina yüksekliklerinin benzerliği ritmi desteklemektedir.	Şekil 3.75
Süreklilik	Yaya ve bisiklet yolları süreklilik sağlasa da, site tipi yapıların içe dönüklüğü kamusal mekân sürekliliğini zayıflatmaktadır.	Şekil 3.76, 4.77
Hissedilir Hacim	Cadde genişliği ve yüksek yapılar güçlü bir hacim algısı oluşturmakta; ancak bazı boş parseller bu sürekliliği kesmektedir.	Şekil 3.70, 3.75
Başlangıç–Bitiş	Kuzey ve güney girişlerde kavşak alanları ve geniş açıklıklar bulunmakta; bu noktalar caddenin başlangıç ve bitişini net biçimde tanımlamaktadır.	Şekil 3.71, 3.74
Plan Kararı ile Uyum	Cadde profili, kaldırımlar, orta refüj ve fonksiyon kararları planla büyük ölçüde uyumludur.	Şekil 3.68

Parsel–Bina Formu Uyum	Parseller büyük ve düzensiz formlara sahip olsa da, bina yönelimleri genellikle cadde aksına paralel düzenlenmiştir.	Şekil 3.68, 4.69
Kamusal Alan ve Yaya Deneyimi	Fiziksel altyapı iyi durumda; ancak site tipi yapılaşmalarla doğrudan ilişkili kamusal alanlar sınırlı ve geçirgenlik düşüktür.	Şekil 3.65, 3.69

Tablo Tablo 3.12. doğrultusunda yapılan değerlendirme, 18. Cadde'nin fiziksel altyapı ve plan kararları bakımından büyük ölçüde uyumlu biçimlendiğini ortaya koymaktadır. Cadde profili, orta refüj, kaldırımlar ve taşıt-yaya organizasyonu yönünden düzen, başlangıç–bitiş ve hissedilir hacim gibi temel tasarım ilkelerini güçlü şekilde yansıtmaktadır. Ancak kapalı site tipi yapılaşmanın caddeyle kurduğu zayıf ilişki ve parsel içi içe dönük yerleşim düzeni, süreklilik, ritim ve kamusal alan deneyimi gibi ilkelerin sokak ölçeğinde karşılık bulmasını sınırlamaktadır. Bu durum, yalnızca fiziksel altyapıya odaklanan imar planı yaklaşımlarının, kamusal mekân kalitesi ve sokak ölçeğinde kullanıcı deneyimini göz ardı ettiğini; bu nedenle sokakların bütüncül tasarım ilkeleriyle yeniden ele alınması gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır.

3.3.10. 1630. Sokak

1630 Sokak, Mersin'in Yenişehir ilçesinde kuzey–güney doğrultusunda uzanan, farklı morfolojik karakterlere sahip konut alanları arasında geçiş sağlayan bir sokaktır. Eski ve yeni yapıların bir aradalığı, dönüşüm sürecinin parsel bazında düzensiz işlemesi, hacimsel dengesizlikler ve parçalı kentsel doku gibi nitelikleriyle bu sokak, çalışma kapsamında “Dönüşüm ve Parçalanmış Alanlar” başlığı altında değerlendirilmiştir. Bu kategori, plan kararlarıyla uygulama arasında bütünlük sağlanamayan, fiziksel sürekliliğin kesintiye uğradığı ve kamusal alan niteliğinin zayıf olduğu sokakları kapsamaktadır.

Sokağın kuzey ucu 1. Cadde ile tanımlı geniş bir kavşakla başlamakta (Şekil 3.78), geçirgenlik ve süreklilik açısından güçlü bir başlangıç sunmaktadır. Buna karşın güney ucu bir yapının yol aksını doğrudan sonlandırması, yön hissini zayıflatmakta ve başlangıç–bitiş ilkesinin yalnızca tek taraflı karşılık bulmasına neden olmaktadır (Şekil 3.78, Şekil 3.84).

İmar planında, parseller için genellikle Taks: 0.40, Kaks: 2.60 yapılaşma koşulları öngörülmüş; bazı parsellerde ayrıca Bl: 3/3 6 plan notu ile blok nizamda, bahçe çekme mesafeleri tanımlanmıştır (Şekil 3.78). Ancak bazı alanlarda E: 2.60 ve Yençok: 54.50 m (15 kat) gibi yüksek yoğunluk kararları uygulanmış ve bu durum, yapı yüksekliklerinde ani sıçramalara ve hacimsel süreksizliklere neden olmuştur (Şekil 3.78, Şekil 3.79.).

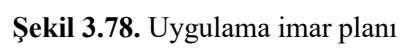
Dolu–boş analizi, yapıların parsel içlerine düzensiz yerleştirildiğini ve kuzey kesimlerde büyük boşluklar oluştuğunu göstermektedir (Şekil 3.79). Bu durum cephe sürekliliğini bozmakta, ritim ilkesini

zayıflatmakta ve kamusal alan tanımının silikleşmesine neden olmaktadır. Güneydeki yapılaşma ise daha sıkı olmasına rağmen, yaya ölçeğinde karşılık bulamayan bir kütleli baskı üretmektedir (Şekil 4.1.92–94).

Uydu görüntüsüne göre sokak, D400 Karayolu ve İsmet İnönü Bulvarı gibi taşıt odaklı ana arterlere oldukça yakındır (Şekil 4.1.88). Ancak bu üst ölçekli bağlantılar yaya düzeyine yansımamış, kamusal süreklilik ve geçirgenlik sağlamamıştır. Kaldırımlar dar, zemin katlardaki ticari işlevler zayıf, cephe gerilikleri ve tabela karmaşası gibi faktörlerle birlikte, sokak kamusal canlılıktan yoksun kalmıştır (Şekil 4.1.91–93).

Parsel morfolojisi, yapılaşma düzeni üzerinde belirleyici bir rol oynamaktadır. Örneğin, 1165 ada 13 parsel geniş cephesiyle sokağın girişinde baskın bir yapı oluştururken, karşısındaki 2310/1 parseli L formunda iç avlulu bir yapı karakteri göstermektedir. 1167 ada 11 gibi düzensiz parsellerde yapı-parcel uyumu zayıf, 1166/12, 1166/15 ve 1168/1 gibi küçük parsellerde ise sıkı ama parçalı bir yapılaşma gözlenmektedir (Şekil 4.1.90, 4.1.91). Bu çeşitlilik, düzen ve ritim ilkelerinin sürekliliğini bozmaktadır.

Kesit analizleri (B–B, C–C), sokağın yaklaşık 10 metre genişliğe ve 1–1.5 metre arası değişen kaldırımlara sahip olduğunu göstermektedir. 10–11 katlı yapı kütleleri ile dar sokak profili birleştiğinde yaklaşık 1:3.5 oranında baskın bir hacim oluşmakta; bu durum görsel sürekliliği ve kamusal alan deneyimini olumsuz etkilemektedir (Şekil 4.1.89). Ticari kullanımlar kesitte tanımlı olmasa da, mevcut ilişkiler zayıf ve geçici niteliktedir.







Şekil 3.80. Uydu görüntüsü





Şekil 3.81. 1630. Sokak kesiti



Şekil 3.82. Parsel numaraları ve formu (1)



Şekil 3.83. Parsel numaraları ve formu (2)



Şekil 3.84. 1630. Sokak genel görünüş (1)



Şekil 3.85. 1630. Sokak genel görünüş (2)



Şekil 3.86. 1630. Sokak genel görünüş (3)

Tablo 3.13. 1630. Sokak niteliksel değerlendirme tablosu

Tasarım İlkesi / Gösterge	Değerlendirme	İlgili Görsel / Şekil No
Düzen	Farklı yapı nizamları, yapı yönelimleri ve parsel boyutları nedeniyle düzen ilkesi zayıf kalmıştır. Yapılar arasında net bir hiza sağlanamamaktadır.	Şekil 4.77, 4.1.78
Ritim	Cephe hizası, yapı yüksekliği ve parsel kurgusundaki çeşitlilik, sokak boyunca ritmi bozmakta; parsel ölçekli çözümler süreklilik sağlayamamaktadır.	Şekil 4.81, 4.82
Süreklilik	Kuzeyde geçirgenlik sağlanırken, güneydeki yapılar sokak aksını kesmekte; kaldırım genişlikleri yetersiz ve kesintilidir.	Şekil 4.79, 4.82

Hissedilir Hacim	Yapı yüksekliklerinin 10–11 kat olması, dar sokak profili ile birleşince 1:3.5 oranında baskın bir hacim oluşturmaktadır. Bu durum görsel sürekliliği zayıflatmaktadır.	Şekil 4.80, 4.83
Başlangıç–Bitiş	Kuzeyde açık ve tanımlı bir başlangıç mevcuttur; güneyde ise yapı bloğunun aksı kesmesi nedeniyle bitiş noktası kapalı ve yönsüzdür.	Şekil 4.79, 4.85
Plan Kararı ile Uyum	Parsellerdeki farklı yapılaşma koşulları (kat yüksekliği, emsal) plan–fiili uyumun parsel bazında değişkenlik göstermesine yol açmaktadır.	Şekil 4.77
Parsel–Bina Formu Uyum	Büyük parsellerde baskın kütleler, küçük parsellerde ise kopuk ve zayıf hacimler oluşmuştur; yapı-parsel ilişkisi dengeli değildir.	Şekil 4.81, 4.82
Kamusal Alan ve Yaya Deneyimi	Zemin katlar ticari birimlerle tanımlı olsa da, kaldırım genişliklerinin yetersizliği ve cephe gerilikleri kamusal alanla bütünleşik bir kullanım sunmamaktadır.	Şekil 4.82, 4.83, 4.84

Tablo 3.13’te sunulan değerlendirme, 1630. Sokak’a ilişkin olarak gerçekleştirilen nitel analizlerin sistematik bir özetidir. Her bir tasarım ilkesi için yapılan değerlendirme; uygulama imar planı, dolu–boş analizi, uydu görüntüsü, parsel morfolojisi, alan fotoğrafları ve kesit çizimleri gibi görseller üzerinden elde edilen bulgulara dayanmaktadır. İnceleme sürecinde, her ilke; sokağın fiziksel biçimlenişi, yapılarla parseller arasındaki ilişkiler, yaya hareketliliği, görsel süreklilik ve kamusal alan deneyimi bağlamında değerlendirilmiştir.

Tabloda yer alan her bir satır, hem plan kararlarının uygulanabilirliği, hem de sokağın fiili durumu arasındaki karşılaştırmalı analizlerle oluşturulmuştur. Görsellerde belirtilen şekil numaraları, değerlendirme kriterlerinin somut dayanaklarını oluşturmaktadır. Bu yöntemle, parsel bazında elde edilen mekânsal veriler, tasarım ilkeleriyle örtüştürülerek analitik ve karşılaştırmalı bir yapı kurulmuştur.

Elde edilen bulgular, sadece sokağın fiziksel biçimiyle sınırlı kalmayıp, kullanıcı deneyimi, okunabilirlik, kamusal mekân sürekliliği gibi kentsel tasarım açısından kritik parametreleri de içermektedir. Sonuç olarak, tablo; hem görsel verilerle desteklenmiş mekânsal bir okuma, hem de tasarım ilkeleri üzerinden yapılan tematik içerik analizinin özet bir çıktısıdır. 1630. Sokak’ın fiziksel biçimlenişinde plan kararlarının sokak ölçeğinde bütüncül bir tasarım üretmekte yetersiz kaldığı açıkça

görülmektedir. Farklı yapılaşma biçimlerinin, parsel boyutlarının ve yapı yönelimlerinin bir aradalığı; düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim ve başlangıç–bitiş gibi temel tasarım ilkelerinin ihmal edilmesine yol açmıştır. Özellikle cephe süreksizlikleri, dengesiz hacim geçişleri ve yetersiz kamusal alan tanımı, sokağın yaya deneyimi ve kamusal mekân sürekliliği açısından ciddi zaafı taşımasına neden olmuştur. Bu durum, imar planlarının yalnızca yoğunluk, kat yüksekliği ve çekme mesafesi gibi teknik kararlarla sınırlı kalmasının, sokak ölçeğinde yaşanabilir, okunabilir ve nitelikli bir kentsel çevre üretimi açısından yetersiz olduğunu ortaya koymaktadır.



4. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bu çalışma, imar planlama süreçlerinde sokak tasarımının ele alınış biçimini, Mersin kent merkezinden seçilen örnek sokaklar üzerinden temel tasarım ilkeleri doğrultusunda analiz ederek, planlama ile kentsel tasarım arasındaki ilişkiyi sorgulamayı amaçlamıştır. Mersin'in, Akdeniz kıyısında konumlanan bir sahil kenti olması, kentsel tasarım açısından önemli bir potansiyel sunmaktadır. Kıyı kentlerine özgü mekânsal özellikler; yön hissi, görsel açıklık, mikroklimaya duyarlılık, hâkim rüzgâr yönü, kamusal alan sürekliliği ve manzara değerlendirmesi gibi tasarım ilkeleri açısından önemli avantajlar sağlamaktadır. Bu potansiyele rağmen, yapılan analizler göstermektedir ki mevcut imar planı kararları, Mersin'in kıyı karakterini yansıtan mekânsal stratejiler geliştirmemekte; sokak sistemleri çoğunlukla taşıt öncelikli ve geçirgenlikten yoksun biçimde planlanmaktadır.

Bu bağlamda, çalışmada Mersin kent merkezinde yer alan 11 farklı sokak örneği incelenmiştir. Bu sokaklar, kentsel konumları, fonksiyonel kullanımları, morfolojik yapıları ve yoğunluk düzeyleri dikkate alınarak sınıflandırılmıştır. Sınıflama üç ana grupta yapılmıştır: (1) Planlı Konut Alanları (Düşük–Orta Yoğunluk), (2) Hizmet ve Ana Taşıyıcı Akslar, (3) Dönüşüm ve Parçalanmış Alanlar. Bu tipolojik ayırım, yalnızca fiziksel niteliklere değil, aynı zamanda sokakların planlama süreçleri içerisindeki bağlamına, kullanıcı deneyimine ve kamusal alan üretim kapasitesine göre belirlenmiştir. Her sokak, bu gruplar altında, düzen, ritim, süreklilik, hissedilir hacim, başlangıç–bitiş noktalarının tanımlılığı, plan–gerçekleşme uyumu, parsel–bina ilişkisi ve yaya deneyimi gibi temel tasarım ilkeleri üzerinden analiz edilmiştir.

Her bir sokak örneği özelinde yapılan değerlendirmeler sonucunda, plan kararlarının yönlendirici etkisi ile mimari tercihler arasındaki etkileşim karşılaştırmalı olarak ele alınmış ve planın fiziksel çevre üzerindeki etkisi sorgulanmıştır. Oluşturulan karşılaştırmalı tablo, sokakların mekânsal kalitesinin yalnızca imar planı kararları ile değil, aynı zamanda mimari uygulamalarla şekillendiğini ortaya koymaktadır. Bazı örneklerde (örneğin 18. Cadde, Nevit Kodallı Caddesi), plan kararları güçlü biçimde uygulanmış olsa da, bina cepheleri ve yönelimleri mimari tercihlere bırakıldığı için mekânsal süreklilik parçalanmıştır. Öte yandan, plan kararlarının esnek olduğu ya da belirleyiciliğinin zayıf kaldığı alanlarda (örneğin Turunç Caddesi, 34324. Sokak), mimari tercihler sokağın karakterini biçimlendiren temel etmen olmuştur. Plansız yapılaşmanın görüldüğü dönüşüm alanlarında ise, plan ve mimari müdahalenin yetersizliği sokak mekânını düzensiz ve algılanamaz hale getirmiştir.

Her bir sokak örneği özelinde yapılan değerlendirmeler sonucunda, plan kararlarının yönlendirici etkisi ile mimari tercihler arasındaki etkileşim karşılaştırmalı olarak ele alınmış ve planın fiziksel çevre üzerindeki etkisi sorgulanmıştır. Oluşturulan karşılaştırmalı tablo, sokakların mekânsal kalitesinin yalnızca imar planı kararları ile değil, aynı zamanda mimari uygulamalarla şekillendiğini ortaya koymaktadır.

Tablo 3.14. Sokakların plan ve mimari tercih etkisine göre karşılaştırmalı değerlendirmesi

Sokak Adı	Plan Etkisi	Mimari Tercih Etkisi	Açıklama
39632. Sokak	Düşük	Orta	İmar planı kararları yön verici değildir. Parsel yönelimi ve yapılaşma düzensizdir. Bazı mimari tercihler cephe hizası ve hacim etkisi yaratmakla birlikte süreklilik sağlanamamıştır.
Turunç Caddesi	Orta	Yüksek	Plan kararları yapı adası düzeyinde belirleyici olsa da parsel yapı ilişkisi mimari tercihlere bırakılmıştır. Park cephesi ve ritimli bloklar güçlü mimari kararları yansıtmaktadır.
34324. Sokak	Orta	Yüksek	Plan kararları esnek, ancak cephe sürekliliği ve sokak hacmi mimari tercihlerle oluşturulmuştur. L biçimli bloklar ve yeşil alan düzeni etkileyici mimari kararları yansıtır.
34316. Sokak	Orta	Yüksek	Parsel formları serbesttir. Mimari tercihler belirleyici olup cephe hizaları ve yapı yönelimi üzerinden süreklilik sağlanmaya çalışılmıştır. Plan-karar uyumu sınırlıdır.
Üniversite Caddesi	Yüksek	Yüksek	Planla belirlenen genişlik, yönlenme ve refüj kararı güçlüdür. Ancak bina yönelimleri ve yükseklikleri mimari tercihlere bırakıldığı için mekânsal süreklilik parçalanmıştır.
2224. Sokak	Düşük	Düşük	Plan uygulanabilirliğinin sınırlı olduğu, dönüşüm süreci yaşayan bir sokaktır. Gecekondu ve yeni yapılaşma iç içedir; ne planlama ne mimari tercihler sokak mekânına bütünlük kazandırır.
Nevit Kodallı Caddesi	Yüksek	Yüksek	Geniş caddenin biçimlenişi plan kararları ile belirlenmiş, yoğunluk ve ulaşım aksı netleştirilmiştir. Ticari işlevli binaların cephe sürekliliği mimari tercihlerle desteklenmiştir.
27134. Sokak	Yüksek	Orta	Plan kararları uygulanmış, parselasyon ve yapılaşma yoğunluğu tutarlıdır. Ancak mimari çeşitlilik cephe sürekliliğini zayıflatmakta, hacim etkisini azaltmaktadır.
18. Cadde	Çok yüksek	Düşük	Geniş parseller, kapalı site düzeni ve yapılaşma biçimi doğrudan imar planı kararlarına dayanmaktadır. Yapılar arası boşluklar ve cephe hizaları plancı müdahalesiyle belirlenmiştir.
1630. Sokak	Belirsiz	Düşük	Plan kararları ve yapılaşma biçimleri arasında uyumsuzluk vardır. Yapılar farklı yönelim ve yüksekliklerde olup sokak bütünlüğü zayıftır. Mimari tercihler parçalı bir doku üretmiştir.

Bu bulgular, sokakların nitelikli kamusal alanlar olarak biçimlenebilmesi için yalnızca yol geometrisi, yoğunluk ve kat yüksekliği gibi teknik parametrelerle yetinilmemesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Fiziksel çevrenin bütüncül olarak şekillenebilmesi için, parsel büyüklüğü ile bina formu, parsel yönelimi ile yapı yönelimi arasındaki ilişkinin planlama sürecinde dikkate alınması gerekmektedir. Çalışmada elde edilen sonuçlar, özellikle parsel yapısının tutarlı olduğu ve mimari yerleşim kararlarının planla uyumlu olduğu alanlarda, düzen, ritim ve süreklilik gibi tasarım ilkelerinin başarıyla sağlandığını göstermektedir. Bu durum, sokak tasarımında parsel-bina ilişkisinin mekânsal kalite üzerinde belirleyici bir rol oynadığını ortaya koymaktadır.

Elde edilen bu sonuçlar, kentsel tasarım yaklaşımının imar planlama süreçlerinde daha belirleyici bir rol üstlenmesi gerektiğini göstermektedir. Sokaklar, yalnızca taşıt ulaşımına hizmet eden altyapı elemanları değil; aynı zamanda kamusal yaşamı, sosyal etkileşimi ve kent kimliğini taşıyan sosyal mekânlardır. Bu nedenle, sokak tasarımı planlama sürecinin merkezine alınmalı; yalnızca ulaşım güzergâhları değil, kamusal alan sürekliliği, hacim tanımı, yaya konforu, görsel yönlenme ve estetik bütünlük gibi tasarım ilkeleri de plan kararlarına entegre edilmelidir.

Bu kapsamda, ulusal ve uluslararası sokak tasarım rehberleri ile mevcut durum arasında yapılan karşılaştırmalar da Türkiye'deki imar planı sisteminde ciddi bir boşluğa işaret etmektedir. Global Street Design Guide (2016), Urban Design Compendium (2007) ve Türkiye'de hazırlanan Kentsel Tasarım Rehberleri (2015), sokakların geçirgenlik, süreklilik, aktif cephe kullanımı, cephe tanımı ve yaya odaklılık gibi kriterlerle ele alınması gerektiğini vurgularken; mevcut plan belgelerinde bu kriterlerin sistematik bir şekilde yer almadığı, rehberlerin çoğunlukla tavsiye edici düzeyde kaldığı görülmektedir. Bu da planlama ile fiziksel çevre arasındaki bağın zayıflamasına neden olmaktadır.

Ancak bu noktada, Mersin'in Mezitli ilçesinde uygulamaya konan Urban Design Guideline çalışması dikkate değer bir örnek teşkil etmektedir. Kassel Üniversitesi, Mersin Üniversitesi ve Mezitli Belediyesi işbirliğinde geliştirilen bu çalışma, sokakların biçimsel, sosyal ve iklimsel boyutlarını bir arada ele alarak kıyı kentlerine özgü tasarım stratejilerini somutlaştırmaktadır. Kıyı boyunca yaya öncelikli rotaların oluşturulması, cephe sürekliliği, gölgeleme sistemleri ve zemin katların kamusal kullanıma açılması gibi öneriler, sokakların yalnızca ulaşım değil, kamusal yaşamın taşıyıcısı olduğu anlayışını yansıtmaktadır. Bu gibi yerel örnekler, planlama-yönetim-tasarım ilişkisini yeniden kurmak açısından önemli bir model sunmakta ve imar planlarının mekânsal karşılık üretme kapasitesini artırma yönünde umut vermektedir.

Sonuç olarak, bu tez çalışması, Mersin örneği üzerinden imar planlarının sokak tasarımına yaklaşımını sorgulamakta; mevcut plan kararlarının sokak mekânını tanımlamakta yetersiz kaldığını, buna karşılık mimari tercihlerle geliştirilen çözümlerin sokak deneyimini belirleyici biçimde etkilediğini ortaya koymaktadır. Kıyı kenti olan Mersin'in sahip olduğu mekânsal potansiyellerin, ancak bütüncül ve tasarım odaklı bir planlama anlayışıyla değerlendirilebileceği açıktır. Bu bağlamda, imar planlama sisteminin tasarım rehberleriyle entegre edilmesi, parsel-bina-sokak ilişkisinin planlama sürecine dahil edilmesi, disiplinler arası eşgüdümün sağlanması ve yerel bağlamın özgün mekânsal değerlerinin

tanınması temel ilkeler olarak benimsenmelidir. Bu yaklaşımlar, yalnızca fiziksel çevrenin niteliğini artırmakla kalmayacak; aynı zamanda sosyal etkileşimi, kamusal yaşamı ve kent belleğini güçlendiren sokaklar üretmeyi mümkün kılacaktır.

Bu çalışma, imar planlama süreçlerinde sokak tasarımının ele alınış biçimini, Mersin kent merkezinden seçilen örnek sokaklar üzerinden temel tasarım ilkeleri doğrultusunda analiz ederek, planlama ile kentsel tasarım arasındaki ilişkiyi sorgulamayı amaçlamıştır. Çalışmada, 39632. Sokak, Turunç Caddesi, 34324. Sokak, 34316. Sokak, Üniversite Caddesi, 2224. Sokak, Nevit Kodallı Caddesi, 27134. Sokak, 18. Cadde, 1630. Sokak ve 1106. Sokak olmak üzere farklı kullanım türleri, yoğunluk düzeyleri ve fiziksel özelliklere sahip on bir sokak örneği değerlendirilmiştir. Bu sokakların seçimi, imar planı kararlarının kentsel mekâna yansımaları, farklı morfolojik karakterler üzerinden karşılaştırmalı olarak ortaya koymak amacıyla yapılmıştır.

Öneriler

- Sokak tasarımı, imar planı sürecinin ayrılmaz bir parçası olarak ele alınmalıdır. Uygulama imar planlarında sadece ulaşım şeması değil; sokak hacmi, bina cephe hizası, yaya alanı genişliği, başlangıç–bitiş odakları gibi mekânsal tasarım kriterleri de tanımlanmalıdır.
- Kentsel tasarım rehberleri, yasal bağlayıcılığa sahip kılınarak planlama pratiğinde etkin bir araç haline getirilmelidir. Bu rehberler yalnızca büyük ölçekli projelerle sınırlı kalmaksızın, mahalle ve sokak ölçeğinde de uygulanmalı; özellikle yapı cepheleri, zemin kullanımları, yaya alanları ve kamusal mekân nitelikleri gibi tasarım kriterlerini belirleyici belgeler olarak değerlendirilmelidir. İlgili yönetmeliklerde zorunlu hale getirilerek, uygulama sürecinde denetim aracı olarak işlev görmesi sağlanmalıdır.
- Parsel bazlı uygulamalara karşı, bütüncül sokak ölçeğinde planlama anlayışı geliştirilmelidir. Parsel çıkarlarını merkeze alan planlama anlayışı yerine, sokak bütünlüğünü gözetten yapılaşma kararları desteklenmeli; parsel–bina formu–sokak ilişkisi birlikte değerlendirilmelidir.
- Plan notları ve yapı ruhsatı süreçlerinde, temel tasarım ilkelerine uyum denetlenmelidir. Düzen, ritim, süreklilik, hacim ve kamusal alan niteliği gibi ilkeler, yalnızca analiz aracı olarak değil, plan uygulama süreçlerinde kontrol parametresi olarak da kullanılmalıdır.
- Disiplinler arası iş birliği kurumsallaştırılmalı ve sokak tasarımı süreci çok aktörlü bir çerçevede ele alınmalıdır. Şehir plancısı, mimar, peyzaj mimarı ve ulaşım mühendisi gibi farklı disiplinlerden uzmanların eşgüdüm içinde çalışabileceği kurumsal yapılar oluşturulmalı; sokak tasarımı, bu disiplinlerin ortak bilgi üretimi ve karar alma süreçleri doğrultusunda şekillendirilmelidir.
- Sokaklar yalnızca ulaşım işleviyle sınırlı görülmemeli; kentsel hafızayı, kimliği ve kamusal yaşamı taşıyan sosyal mekânlar olarak yeniden tanımlanmalıdır. Kamusal yaşamı destekleyen, estetik bütünlüğe sahip ve deneyimsel niteliği güçlü sokaklar üretmek için; *yer duygusu*, *görsel*

süreklilik ve *yön hissi* gibi niteliksel tasarım unsurlarının planlama süreçlerine entegre edilmesi gerekmektedir.



KAYNAKLAR

- Akbarishahabi, L. (2022). İnsan ölçeğinde tasarlanan kentsel mekanlar ve kent sakinlerinin aidiyet duyguları üzerine bir değerlendirme. *Kent Akademisi Dergisi*, 15(1), 136-154. <https://doi.org/10.35674/kent.991918>
- Ashihara, Y. (1979) *The aesthetic townscape, Cambridge*. London: The MIT Press.
- Ardıçoğlu, R. (2022). *Kentsel formların üretilmesinde kentsel tasarımın önemi*. sürdürülebilir kentsel formlar. Artikel Akademi.
- Aydemir, Ç., Gül, A., & Akın, T. (2020). Yapılı çevre üretiminde kentsel tasarımın yasal boyutunun irdelenmesi. *Kent Araştırmaları Dergisi*, 11(3), 1071–1091. <https://doi.org/10.31198/idealkent.649992>
- Baba, M. (2016). Belediyelerin imar konusunda yetki ve görevleri. *Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2(2), 169-190.
- Barlas, A. (2014). *Kentsel törenler, kentsel sokaklar*. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Benedikt, M. (1979). To take hold of space: Isovists and isovist fields. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 6(1).
- Can, A., & Doğan, M. (2015). *Bir şehir kurmak: Turgut Cansever'le konuşmalar*. İstanbul: Klasik Yayınları.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions Of Urban Design* (3rd Ed.). Architectural Press.
- Cullen, G. (1986). A tale of two cities. *The Architectural Review*, 179(1072), 47–52.
- Corbusier, L. (1996). *A Contemporary city. the city reader*. London: Routledge.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı & Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Kentsel Tasarım Uygulama ve Araştırma Merkezi. (2015). *Kentsel tasarım rehberleri / Cilt I: Araştırma ve tanımlama*.
- Çınar, S., & Çetindağ, K. (2009). Görsel algılamada ışık ve renk faktörü: Sultanahmet Meydanı ve çevresi örneği. *Journal of the Faculty of Forestry Istanbul University*, 59(2), 103–123.

Demir, C., & Çalışkan, O. (2022). Kentsel dokuda kamusal sanat olarak mural: yeldeğirmeni istanbul örneği. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı, III. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 603–624. <https://tnum.org.tr/index.php/tnum/article/view/151>

Demirel, A.E., & Tufan, A. (2022). Sokağa Eleştirel Bir Bakış: Müphem Hikayelerin Haritalanması. *III. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 587–602. Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı. <https://www.tnum.org.tr/index.php/tnum/article/view/150>

Doğan, U. (2023). A Comparison of space quality in streets in the context of public open space design: the example of izmir, barcelona, and liverpool. *Journal Of Urban Affairs*, 45(7), 1282–1315. <https://doi.org/10.1080/07352166.2021.1919018>

Durgun Ş.Y., & Dikmen, Ç. B. (2022). A Holistic reading of the streetscape and building articulation: the case of the canadian city of halifax. *Gazi University Journal of Science Part B: Art, Humanities, Design and Planning*, 10(3), 303–322. <https://doi.org/10.12345/gujbsb-2022>

English Partnerships, The Housing Corporation, & Roger Evans Associates. (2007). *Urban Design Compendium 2: Delivering Quality Places*. Retrieved From <https://www.urbandesigncompendium.co.uk>

Erdoğan, T. Y. (2003). Concrete. Ankara: METU Press.

Ersoy, M. (2007). İmar mevzuatımızda planlama kademeleri ve üst ölçek planlama sorunu. *Bölgesel Kalkınma Ve Yönetişim Sempozyumu Bildirileri*, 215–231. TEPAV ve ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayını.

Frank, L. (2010). Streetscape Design: Perceptions of Good Design And Determinants of Social Interaction. (Master's Thesis, University Of Waterloo).

Fyfe, N. R. (Ed.). (1998). *Images of the street: planning, identity and control in public space*. Routledge.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.

Global Designing Cities Initiative. (2016). *Global street design guide*. Island Press.

Gold, J. R. (1998). The Death Of The Boulevard. In N. R. Fyfe (Ed.), *Images of the Street: Planning, Identity And Control In Public Space* (Pp. 44-57). Routledge.

Google Earth. (2025). 34316. Sokak ve çevresi, Mersin, Türkiye [Uydu görüntüsü]. Erişim adresi: <https://earth.google.com>

Gürler, E. (2022). Çok-Boyutlu sistem çerçevesi: bütünleşik ve sürdürülebilir kentsel süreçlerin planlaması ve yönetiminde kentsel morfoloji yaklaşımlarının etkileşimi. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı: III. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 747–765. <https://tnum.org.tr/index.php/tnum/article/view/170>

Harvey, C. (2014). Measuring Streetscape Design For Livability Using.

İnceoğlu, M., & Aytuğ, A. (2009). Kentsel mekânda kalite kavramı. *Megaron*, 4(3), 131-146.

Jacobs, A. (1993). Great streets. *Access Magazine*, 1(3), 23-27.

Kassel University, Mersin University, & Mezitli Municipality. (2021). *Urban design guideline: Waterfront development in Mezitli, Turkey* (Final version). Faculty of Architecture Publication, Mersin University.

Keleş, R. (2008). *Kentleşme politikası* (genişletilmiş ve güncelleştirilmiş). Ankara: İmge Kitabevi.

Keleş, R., & Mengi, A. (2003). *İmar hukukuna giriş*. Ankara: İmge Kitabevi.

Kolsal, F., & Güven Ulusoy, F. Ö. (2023). The transformation of the urban experience and the memory by the images. *GRID Architecture, Planning And Design Journal*, 6(1), 108–132.

Kostof, S. (1991). *The City Shaped: Urban Patterns And Meanings Through History*. Little, Brown And Company.

Köprülü, B. (2023). *Konya kentinde imar planı kararlarıyla oluşan yapıli çevrenin sokak ölçütleriyle incelenmesi*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi], Konya Teknik Üniversitesi.

Körmeçli, P. (2022). Çankırı İstiklal Yolu Parkı'nın görünürlük grafiğı. *Artium*, 10(1), 1–11.

Kropf, K. (1996). Urban tissue and the character of towns. Urban Design International.

Kutlay, E., & Karadoğın, S. (2022). Kent gezgini deneyimi: kent dokusunun içsel hareket ile algısı [alternatif kavram çerçevesi]. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı, III. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 575–586. <https://www.tnum.org.tr/index.php/tnum/article/view/149>

Kürkçüoğlu, E., & Ocakçı, M. (2015). Kentsel dokuda mekânsal yönelme üzerine bir algı-davranış çalışması: kadıköy çarşı bölgesi. *Megaron*, 10(3), 365-388. <https://doi.org/10.5505/megaron.2015.02486>

Levent, T., & Aydın, G. (2021). İz ögesi üzerinden kentsel imge çözümlemesi: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı örneği, Mersin. *DeğişKent: II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 1031–1053. ISBN: 978-605-80820-1-4.

Levy, R. M. (1998). The visualisation of the street: computer modelling and urban design. In N. R. Fyfe (Ed.), *Images Of The Street: Planning, Identity And Control In Public Space* (Pp. 58-72). Routledge.

Llewelyn, D. (2007). *Urban Design Compendium 1*. English Partnerships & The Housing Corporation. Retrieved From. <https://www.urbandesigncompendium.co.uk>

Marshall, S. (2005). *Streets and patterns*. Spon Press.

Marshall, S. (2009). *Cities, design and evolution*. London: Routledge.

Meetiayagoda, L., & Munasinghe, J. (2016). Towards great streets: An empirical approach to study a streetscape. *Bhumi: The Planning Research Journal*, 1(2).

Moughtin, C. (2003). *Urban design: street and square* (3rd Ed.). Architectural Press.

National Association Of City Transportation Officials. (2016). *Küresel Sokak Tasarımı Rehberi* (F. Belgin Gümrü & İlknur Urkun Kelso, Çev.). Marmara Belediyeler Birliği.

Norris, C. H. & Wibur, J. B. (1960). *Structural analysis*. McGraw- Hill, New York, USA.

Özdemir, M., & Ayataç, H. (2023). Kentsel sokak dokularının okunabilirliğinde mekânsal aşinalık-kullanıcı ilişkisi. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı IV. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 714–724. <https://tnum.org.tr/index.php/tnum/article/view/257>

Özkaya, Ö. I. (2015). Mekânsal planlar yapım yönetmeliği ışığında imar planlarında yetki sorunu. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 64(2), 435-457. https://doi.org/10.1501/hukfak_0000001784

Özkök, M. K., & Yenen, Z. (2022). Kentsel mekânın değişim sürecini "hareket" kavramı çerçevesinde incelemeye yönelik bir yöntem önerisi. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı: III. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 909–932. <https://tnum.org.tr/index.php/tnum/article/view/186>

Rendell, J. (1998). Displaying Sexuality: Gendered Identities And The Early Nineteenth-Century Street. In N. R. Fyfe (Ed.), *Images Of The Street: Planning, Identity And Control In Public Space* (Pp. 76-91). Routledge.

Sancaktar, O., Önüt, L. B., & Altınok Ç. E. (2018). İmar planlamasında yetkili makamın tespitinde merkez-yerel geriliminin hukuki kesitler ve yetki paylaşımının önemi. *Fasikül: Hukuk Dergisi*, 100, 373-379.

Sınmaz, S., & Özdemir, H. A. (2016). Türkiye şehir planlama pratiğinin kentsel morfoloji ve tipoloji üzerindeki etkileri, siverek kenti için bir değerlendirme. *İDEALKENT*, 7(18), 80-115.

Southworth, M., & Ben-Joseph, E. (2003). *Streets and the shaping of towns and cities*. Island Press.

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, & Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Kentsel Tasarım Uygulama ve Araştırma Merkezi. (2015). *Kentsel tasarım rehberleri / Cilt I: Araştırma ve tanımlama*. T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.

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.

Tucker, C., Ostwald, M. J., Chalup, S. K., & Marshall, J. (2005). A method for the visual analysis of the streetscape. In *Proceedings of the University of Newcastle Research Symposium* (pp. 519-529). University of Newcastle.

Ünlü, T. (2006). Kentsel mekânda değişimin yönetilmesi. *METU Journal of The Faculty of Architecture*, 23(2), 63-92.

Ünlü, T. (2007). Mersin'in mekânsal biçimlenme süreci ve planlama deneyimleri. *Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 22(3), 425-436.

Ünlü, T. (2018). Mekânın biçimlendirilmesi ve kentsel morfoloji. *Değişkent: Değişen Kent, Mekân ve Biçim, Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu*, 31 Ekim - 2 Kasım 2018, İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, 59-70. ISBN: 978-605-80820-1-4.

Ünlü, T. (2018). *Mekânın biçimlendirilmesi ve kentsel morfoloji*. Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı, II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 59-70. <https://tnum.org.tr/index.php/tnum/article/view/68>

Ünlü, T. (2022). Değişen planlama anlayışının kentin biçimine etkisi: Türkiye üzerine morfolojik bir değerlendirme. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı (III. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Ankara)*, 101-124. <https://tnum.org.tr/index.php/tnum/article/view/83>

Ünlü, T. (2024). Kentsel morfoloji ve planlama: Hermann Jansen'in planlama anlayışına yönelik bir çözümleme. *GRID Mimarlık, Planlama ve Tasarım Dergisi*, 7(1), 154–183. <https://doi.org/10.37246/grid.1275141>

Ünlü, T., & Baş, Y. (2015). Mersin'de morfolojik süreçlerin değerlendirilmesi. *Türkiye Kentsel Morfoloji Ağı, I. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 14–30. <https://tnum.org.tr/index.php/tnum/article/view/2>

Whyte, W. H. (2009). *City: rediscovering the center*. University Of Pennsylvania Press.



