

Yeldeğirmeni Semti ve Rasimpaşa Sit Alanı

Kentsel Tasarım Rehberi
Revizyonu

Yeldeğirmeni Semti ve Rasimpaşa Sit Alanı

Kentsel Tasarım Rehberi
Revizyonu



İstanbul İl Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 19.04.1994 tarih ve 3436 sayılı Kararı ile **“Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı”** ilan edilen plan alanına ilişkin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı’nca hazırlanan 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı **21.04.2017** tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu plan doğrultusunda Kadıköy Belediye Başkanlığı’nca hazırlanan 1/1000 ölçekli Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Plan Teklifi; Kadıköy Belediye Meclisinin 05.04.2021 tarih ve 2021/37 sayılı Kararı ile aynen, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin 17.02.2022 tarih ve 247 sayılı Kararı ile tadilen **uygun görülerek**, değerlendirilmek üzere İstanbul V Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü’ne iletilmiştir.

Konuya ilişkin alınan **30.05.2023** tarih ve **10869 sayılı** Kurul Kararı ile;

- Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Teklifinin, yapılan düzeltmelerle uygun **olduğuna**,
- Plan teklifi ekinde sunulan Kentsel Tasarım Rehberinin, *eksik analizlerin tamamlanması, önerilerin buna göre 681 sayılı ilke kararı doğrultusunda gözden geçirilmesi ve rehberin çatkısının, uygulama aşamasında kolaylık sağlayacak şekilde tekrar kurgulanmasından sonra* Kurula iletilmesine

karar verilmiştir.

2018 yılında hazırlanan ve 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Plan Teklifi ekinde yer alan **“Yeldeğirmeni Semti ve Rasimpaşa Sit Alanı Kentsel Tasarım Rehberi”** 30.05.2023 tarih ve 10869 sayılı Kurul Kararı gereği **revize edilmiştir**.

KADIKÖY İLÇE BELEDİYE BAŞKANLIĞI

Yeldeğirmeni Semti ve Rasimpaşa Sit Alanı Kentsel Tasarım Rehberi Revizyonu Hazırlayan Ekip

Adı Soyadı	Meslek	Birim
Esra TURGUT	Y. Şehir Plancısı	Plan ve Proje Müdürlüğü
Berfin DEMİR	Şehir Plancısı	Plan ve Proje Müdürlüğü
Meryem Merve ERBUĞA	Mimar	İmar ve Şehircilik Müdürlüğü
Beril SEVİN TOPÇU	Y. Şehir Plancısı	Plan ve Proje Müdürlüğü
Tuğçe AKTAN	Şehir Plancısı	Plan ve Proje Müdürlüğü
Uğur ÇOLAK	Şehir Plancısı	Plan ve Proje Müdürlüğü
Nilüfer ÇİFTÇİ BAYRAM	Mimar, Şef	Fen İşleri Müdürlüğü
Ferdi SEYMEN	Restorasyon Uzmanı, Y. Mimar, Şef	İmar ve Şehircilik Müdürlüğü
Burcu BUDAK ALGAN	Y. Şehir Plancısı, Şef	Plan ve Proje Müdürlüğü
Zerrin KARAMUKLUOĞLU	Y. Mimar, Müdür	Plan ve Proje Müdürlüğü

Hakkında

Yeldeğirmeni Semti ve Rasimpaşa Sit Alanı Kentsel Tasarım Rehberi Kadıköy Belediyesi Kentsel Tasarım Müdürlüğü tarafından, ÇEKÜL Vakfı danışmanlığı ile hazırlanmıştır.

Rehber gelecek yıllarda Yeldeğirmeni için öngörülen gelişimleri yönlendiren bir kılavuzdur. Rehber kentsel ve mimari bileşenlerin iyi uygulama standartlarına ve güncel gerekliliklerine dayanmaktadır. Özgün tasarımın teşvik edilmesi ve alana özel durumların göz ardı edilmemesi için tasarım ilkeleri, tasarım stratejileri, tasarım kodları ve süreç yönetimi ile yapılandırılmıştır.

2018

Proje Yöneticileri

Aykurt Nuhoğlu, Kadıköy Belediye Başkanı

İbrahim Başar Necipoğlu, Belediye Başkan Yardımcısı

Mukadder Çetiz, Kentsel Tasarım Müdürü

Proje Koordinatörleri

Batuhan Akkaya, Proje Koordinatörü, Şehir Plancısı

Alp Arisoy, Proje Danışmanı, Mimar

Çalışma Grubu

Audrey Melissa Aydın, Mimar

Ceyda Şimşek Erbol, Şehir Plancısı

Senem Öztürk, Peyzaj Mimarı

Deniz Gençata, Mimar

Nilüfer Çiftçi Bayram, Mimar

Tolga Çoşkun, İnşaat Mühendisi

Ahu Özsoy, Mimar

Sinem Telatar, Mimar

Esracan Aşkın, Stajyer Şehir Plancısı

Eylem İpci, Stajyer Mimar

Manohur Chand Poonyth, Stajyer Şehir Plancısı

Burcu Soygüzeloğlu, Stajyer Şehir Plancısı

Teşekkürler

Metin Sözen, ÇEKÜL Vakfı

Yeşim Dizdaroğlu, ÇEKÜL Vakfı

Ayşe ALMAOĞLU, ÇEKÜL Vakfı

Bahar Yalçın, Başkan Yardımcısı

Mehmet Şengün, Başkan Yardımcısı

Ferdi Seymen, İmar ve Şehircilik Müdürlüğü

Zerrin Karamukluoğlu, Plan ve Proje Müdürlüğü

Nilgün Canatar, Plan ve Proje Müdürlüğü

Uğur Çolak, Plan ve Proje Müdürlüğü

Burcu Budak, Plan ve Proje Müdürlüğü

Tuğçe Aktan, Plan ve Proje Müdürlüğü

Nazım Akkoyun, Plan ve Proje Müdürlüğü

Duygu Kahraman, Sosyal Destek Hizmetleri Müdürlüğü

Eren Çuhadar, Temizlik İşleri Müdürlüğü

Oya Ramoğlu, Fen İşleri Müdürlüğü

Mert YAMAN, Fen İşleri Müdürlüğü

Şule Sümer, Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlüğü

Doğan Üneri, Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlüğü

Fahri Fuat, Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlüğü

Handan Elpit, Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlüğü

Gökçe ÜNER, Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü

Cevahir ŞERİFOĞLU, Ruhsat ve Denetim Müdürlüğü

Gülçin Arıkaya, Özel Kalem Müdürlüğü

Ferihan Akkaya, Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü

Tülin Yolal, Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü

Can Nurkan AKBAL - Strateji Geliştirme Müdürlüğü

Burçin Çevik Akkaya - Strateji Geliştirme Müdürlüğü

Batur Seçilmiş - Strateji Geliştirme Müdürlüğü

Özlem Serdar - Strateji Geliştirme Müdürlüğü

Saltuk Yüceer - Kadıköy Kent Konseyi

Songül Demirel - Kadıköy Kent Konseyi

Semih Bilgin - Kadıköy Kent Konseyi

Dilek Gültalp, Kadıköy Belediyesi Gönüllüleri

Mehmet Bekar - İSKİ

Salih Burak Karademir - İSKİ

Ahmet Şahin - İSKİ

Gökhan Elidolu - İSKİ

Soner GÜR- İtfaiye

Okan Sert - İGDAŞ

Suat Şaşmaz - AFAD

Delal Akver - AYEDAŞ

Turgut Köksal - AYEDAŞ

İdil Akyol Koçhan - MSGSÜ

Nülgün Çolpan Erkan - YTÜ

Engin Eyüpoğlu - YTÜ

Gül Köksal - Kocaeli Dayanışma Akademisi

Yaşar Çakır – Esnaf

Yunus Kalkan – Esnaf

Şaban Yeğengi – Esnaf

Hasan Aygül – Esnaf

Mahmut Akoğuz – Esnaf

Salih Özkan – Esnaf

Havva Şahin – Esnaf

Yavuz Yulalı – Esnaf

Şevket Yeşilyurt – Esnaf

Kudret Akman – Esnaf

Ramazan Kılıç – Esnaf

Necati Yazıcı - Esnaf

Mustafa Tetik - Semt Sakini

Turkan Ermiş - Semt Sakini

Handan Ahmetoğlu - Semt Sakini

Sevgi İşler - Semt Sakini

Dilek Gülalp - Semt Sakini

Mehmet Ali Erdoğan - Semt Sakini

Sakine Diri - Semt Sakini

Selma Ödenci - Semt Sakini

Necla Erşen - Semt Sakini

Mahmut Çolakoğlu - Semt Sakini

Aşıkarc Çolakoğlu - Semt Sakini

Suzan Atlı Berman - Semt Sakini

Ufuk Onarman - Semt Sakini

Cemile Güney - Semt Sakini

Fatma Öğül - Semt Sakini

İbrahim Zeki Uysal - Semt Sakini

Onur Kaçmaz - Semt Sakini

Hasan Demirezen - Semt Sakini

Deniz İkizler - Semt Sakini

Pelin Gület - Semt Sakini

Sinem Sayar - Semt Sakini

Ahmet Bulut - Semt Sakini

Mustafa Kemal Yurttaş - Semt Sakini

Sena Karahan - Semt Sakini

Talar Doğanoğlu - Semt Sakini

Işıl Sipal - Semt Sakini

Onur Kaçmaz - Semt Sakini

Mustafa Eren - İşletmeci

Barış Biberoğlu - İşletmeci

Eren Noyan - İşletmeci

Adnan Avcı - İşletmeci

Sezen Eda Göle- İşletmeci

Çağrı Alver - İşletmeci

Doğa Usta - İşletmeci

Zeki Kulaç - İşletmeci

Sahra Daşdemir - İşletmeci

Heval Elçi - İşletmeci

Birkan Akın - İşletmeci

Harun Uysal - İşletmeci

Eser Sandıkçı - Semt Sakini

Gizem Eren Duran - Semt Sakini

Enis Malik Duran - Semt Sakini

Mert Meral - Semt Sakini

Fatma Dilara Evli - Semt Sakini

Erdem Üngür - Semt Sakini

Esra Karataş - Semt Sakini

Soykan Arslanbasat - Semt Sakini

Eda Yılmaz - Semt Sakini

Gaye Akpolat - Semt Sakini

İçindekiler

Bölüm 1. Giriş	10	Bölüm 2. Sokaklar	16	Bölüm 3. Binalar	86	Bölüm 4. Süreç Yönetimi	118
Yeldeğirmeni Kentsel Tasarım Rehberi Nedir?	12	Sokağın Bileşenleri	18	Bina Bileşenleri	88	Zaman ve Program	120
Arka Plan ve Gerekçe	12	Sokak Zonları ve Ölçüleri	20	Kütle-Oran ilişkisi	90	Kamu Kurumlarının Eşgüdümü	121
Rehberin Amaç ve Hedefleri	12	Ulaşılabilir Zon	24	Kütle Genişlikleri	90	Bilgilendirme ve Bilinçlendirme	121
Rehberin Kapsamı	12	Net Geçiş Aksı	25	Cephe Kompozisyonu	92	Denetimler ve Acil Müdahaleler	121
Rehberin Hedef Kitlesi	13	Mevcut Sokaklarda Net Geçiş Aksı	27	Kütle İlişkilerine Göre Bina Tipleri	94	Yerel Katılım	121
Yöntem	13	Ön Cephe Zonu	30	B1: Bitişik Nizam	96	Kamusal ve Ortak Alanların Kullanımı	122
Rehber Nasıl Okunur?	14	Mülkiyet Şeridi	30	B1.a: İdea Kütle	97		
Yaklaşım	14	Portik	32	B1.b: Orta Geniş Kütle	97		
Genel İlkeler	15	Donatı Aksı	34	B1.c: Geniş Kütle	99		
		Ölçüler ve Elemanlar	34	B2: Tescilli Yapılar	100		
		Tali Aks	36	B1.k: Tescilli Yapı Komşulukları	101		
		Tanımı	36	Zemin- Bina ilişkisi	102		
		Elde Edinimi	37	Kotlar	102		
		Araç Parkı Kullanımı	38	Bina Girişleri	103		
		Atık Noktaları	39	Dükkan Girişleri	104		
		Kurb Uzantısı Kullanımları	39	Otopark Girişleri	105		
		Parkletler	41	Bodrum Girişleri	105		
		Seyahat Aksı	42	Pencereler	106		
		Tanım	42	Bodrum Pencereleri	107		
		Paylaşımlı Yol	43	Cepheler	108		
		Kavşaklar ve Kesişimler	44	Cephe Bileşenleri	108		
		Kavşak Tipleri	45	Cephe Kodları	108		
		Yaya Sirkülasyonu	47	Malzeme	108		
		Sokak Peyzajı	48	Renk	109		
		Sokak Perspektifi	50	Sağır Duvarlar	110		
		Yeşil Peyzaj	52	Cephe Eklentileri	110		
		Tipler, Türler, İlkeler	52	Vitrinler	111		
		Dikim ve Konum	56	Tente	111		
		Tasarım Elemanları	58	Reklam, Tanıtım, Blok İsmi Tabelaları	112		
		Kentsel Elemanlar için Tasarım Kriterleri	58	Ticari Birim Tabelaları	113		
		Malzeme ve Doku	60	Işıklandırma	114		
		Aydınlatma Elemanları	62	Kepenkler	114		
		Kent Mobilyaları	64	Çatı ve Saçak	115		
		Yönlendirme ve Bilgilendirme Tabelaları	68	Arka Bahçeler	116		
		Kamusal Sanat	72				
		Etkinlikler ve Geçici Uygulamalar	73				
		Sokak Tipleri	74				

Giriş

Yeldeğirmeni'ni Anlamak

Tasarım Rehberi'ne konu olan alan Yeldeğirmeni Semti aynı zamanda Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı'nı içinde barındıran özel bir kentsel alandır. Bu açıdan Yeldeğirmeni'ni anlamaya yönelik deneyimler sadece Kentsel Tasarım Rehberi hazırlama sürecinde elde edilmemiştir. Yerel yönetimlerin, bu alanda çalışan sivil toplum kuruluşlarının, gönüllülerin, yaşayanların, çalışanların, ziyaretçilerin ve odak grupların deneyimlerinden yararlanılmıştır. Bu deneyimler dün, bugün ve yarın anlatım sırasıyla ortaya konulmuş ve vizyon için altlık oluşturmuştur.

Yeldeğirmeni Vizyonu

Kentsel Tasarım Rehberleri kamusal ve kamusal-özel alanların kesiştiği arayüzleri konu alan tasarım ve uygulamada ilkesel kararlar sunan kılavuzlar olarak tanımlanmıştır. Bu bağlamda geliştirilen kararlar; ölçekler arası ilişkileri göz önünde bulundurarak ortaya konulan vizyon ve stratejiler doğrultusunda oluşturulmuştur. Vizyon ve stratejiler tasarım kodlarının zeminini oluşturmuştur.

Nasıl Bir Tasarım Rehberi?

Yeldeğirmeni Semti'nin geleceğine ilişkin stratejilerin geliştirilmesi, kentsel değerlerin ortak bir sistemle değerlendirilmesi ve ortak bir vizyonun gelişmesi için idari sınırların ötesinde bütüncül bir bakış açısı benimsenmiştir. Ayrıca Yeldeğirmeni Tasarım Rehberi'nin hazırlanma süreci ve içeriği ile örnek bir doküman olması ve bu deneyimin paylaşılması hedeflenmiştir.

Yeldeğirmeni Tasarım Rehberi Nedir?

Arka Plan ve Gerekçe

Yeldeğirmeni'nin mekânsal organizasyonunun değişen sosyal, fiziksel ve ekonomik doku ile nasıl uyum içinde yaşayacağı önemli bir konu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda alanın tarihi dokusunun korunması, eski-yeni uyumu, değişime adaptasyon gibi birçok konu başlığında tasarım ilkelerinin hazırlanmasının gerekliliği doğmuştur. Yerelde yaşanan sorunlara cevap verebilmek ve koruma odaklı daha iyi tasarlanmış bir kentsel çevre oluşturabilmek için yeni çalışmaların yapılması, geçmiş ve güncel çalışmaların tasarım ilkeleri ile desteklenmesi gereklidir.

Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı'na ilişkin 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı uygun bulunarak Büyükşehir Belediye Başkanlığınca 21.04.2017 tarihinde onaylanmıştır. Plan Genel Hükümleri'nin dokuzuncu maddesinde yer alan "İlçe Belediyesine hazırlanacak 1/1000 ölçekli koruma amaçlı imar planı kapsamında Kadıköy Rasimpaşa Sit Alanı tespit ve analiz edilerek "Kentsel Tasarım Rehberi" hazırlanacak olup 1/1000 ölçekli plan raporunda yer alacaktır" ibaresi söz konusu alana yönelik kentsel tasarım rehberinin hazırlanmasının yasal gereğicesidir.

Rehberin Amaç ve Hedefleri

Kentsel Tasarım Rehberleri kamusal ve kamusal-özel alanların kesiştiği arayüzleri konu alan tasarım ve uygulamada ilkesel kararlar sunan kılavuzlardır.

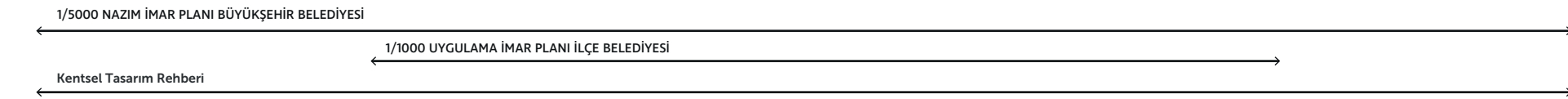
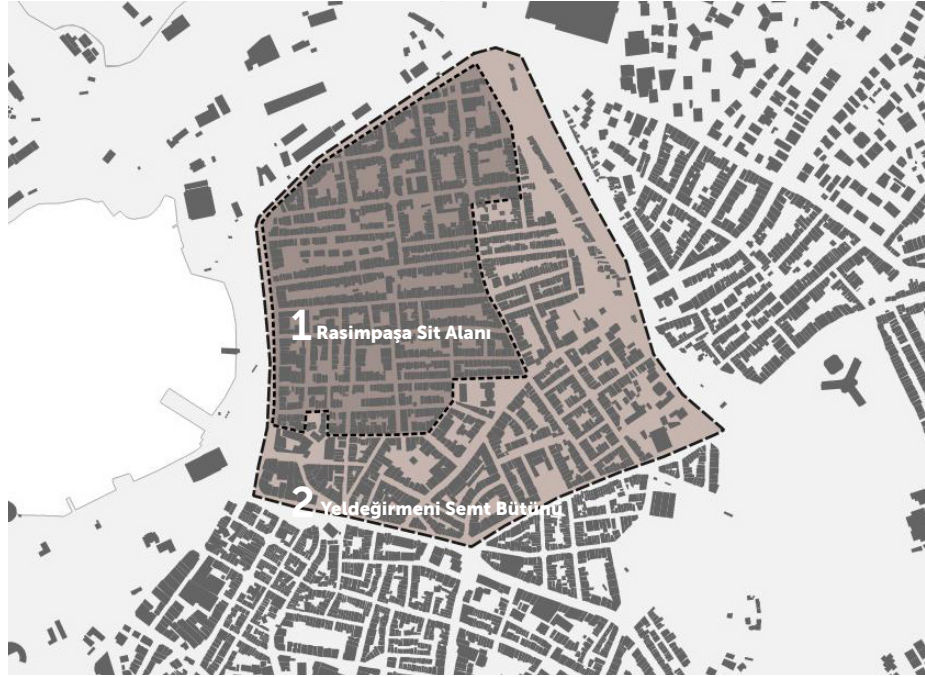
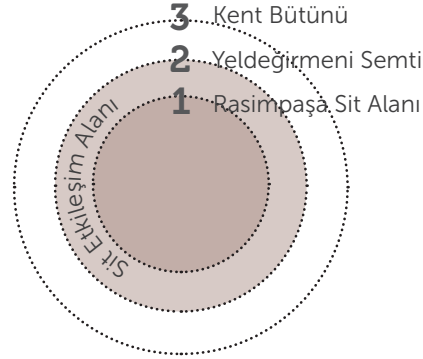
Bu Rehber'in amacı Yeldeğirmeni Semti ve Rasimpaşa Sit Alanı'nın tarihi dokusu ve sit statüsü dikkate alınarak semti ve sit alanını etkileyen mekânsal kararların ve projelerin yönetim, planlama ve tasarımın bütünlüğünü sağlamaktır.

Kentsel Tasarım Rehberi bu anlamda:

- Semtin kimliğini korumak için bir araç,
- Katılımcı bir süreç için fırsat,
- Geliştirilecek projelere rehber,
- Yeni tasarımlar için bütüleştirici bir ortak dil,
- Sorunlara tasarım yoluyla çözümler,
- Tasarım kararlarının uygulanmasına yönelik bir yol haritasıdır.

Rehberin Kapsamı

Tasarım Rehberi'ne konu olan alan Kadıköy ilçesi sınırında bulunan Yeldeğirmeni Semti ve Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı'dır (ilerleyen bölümlerde RKSA olarak kısaltılacaktır).



Rehberin Hedef Kitlesi

Alanda Yaşayanlar

Kentsel Tasarım Rehberi'nin odaklandığı hususların temelinde yerelin daha iyi tasarlanmış bir çevre içinde yaşamasına katkıda bulunulması yer almaktadır.

Alanda Proje Üretenler ve Uygulama Yapanlar

Rehber alanda proje üreten tasarımcılar, uygulayıcı ve denetleyici kurumlar için yönlendirici ilkeler ile tasarım/uygulama aşamalarında standartizasyon ve bütünlük sağlanmasında yardımcı rol üstlenmektedir.

İlçe Belediyesi: Mimari ve kentsel tasarım proje geliştiricileri, proje, tadilat tescil ve tasdikçileri, sokak bakım ve denetim ekipleri, yapı denetim ekipleri vb.

Büyükşehir Belediyesi: AYKOME (Altyapı Koordinasyon Müdürlüğü), UKOME (Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü), İSKİ, İGDAŞ vb.

Merkezi Yönetim: AFAD, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kadıköy Kaymakamlığı ve ilgili alt birimleri (İlçe Emniyeti, ilçe sağlık).

Kamu Hizmeti Sunan Kurumlar: Telekom, AYEDAŞ vb.

Özel Mülkiyette Proje ve Uygulama Yapanlar

Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlamak İsteyen Diğer Kurumlar

Yöntem

1- Süreci Tasarlama

Yeldeğirmeni Kentsel Tasarım Rehberi'ne yönelik kavramsal çerçevenin ve içeriğinin geliştirilmesi, analizlerin hazırlanması, stratejilerin geliştirilmesi, tasarım kodları ve ilkelerin hazırlanması, katılımcı proje geliştirme süreçleri gibi mekanizmaların uygulanması (bu amaçla merkezi ve yerel yönetimlerin, meslek odaları, üniversiteler ve sivil toplum kuruluşları ile işbirliği yapılması) için süreç organizasyonu ve yöntemi oluşturulmuştur.

Rehberin hazırlanması için hem nitel hem de nicel araştırma ve katılım yöntemleri kullanılmıştır. Yeldeğirmeni Kentsel Tasarım Rehberi Katılımcı Süreci; alanda yaşayanlar, alanda çalışanlar ve alanı deneyimleyenlerin (ziyaretçilerin) görüşlerinin alınması odak alınarak tasarlanmış ve bu sürecin detayları Rehber'e ek olarak sunulmuştur.

Proje Çalışma Grupları: Kadıköy Belediyesi Kentsel Tasarım Müdürlüğü ve ÇEKÜL Vakfı arasında danışmanlık hizmeti alımı sözleşmesi yapılmıştır. Proje danışmanı belirlenmiş, Kentsel Tasarım Müdürlüğü bünyesinde proje çalışma ekibi oluşturulmuş ve proje koordinatörü belirlenmiştir.

Proje çalışma grubunun dışında Müdürlükler arası bir yaklaşımla Proje Destek Ekibi oluşturulmuştur. Kadıköy Belediyesi'ndeki 11 Müdürlükten, 20 uzmana çalışma hakkında bilgi verilerek görüş ve önerileri değerlendirilmiştir.

Ön Hazırlık Toplantıları: Belediyenin ilgili müdürlükleri ile toplantılar yapılmıştır.

Kaynak Taraması: Konu kapsamında ilgili literatür taranmış, geçmişte belediye çalışmaları incelenmiş ve kaynak arşivi oluşturulmuştur.

Rehberin hazırlanması sürecinde ulusal ve uluslararası deneyimler dikkate alınarak; sosyal, mekânsal, ekonomik ve fiziksel veri ve analizlerden, saha araştırmalarından, literatür taramalarından, yurtdışı deneyimlerinden yararlanılmıştır.

Rehber; Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından belirlenen tüm içerik ve tanımlamalar, Bakanlığın Kentsel Tasarım Rehberi Üçüncü Cildi'nde yer alan ilgili tüm kanun, mevzuatlar, Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik, Mekânsal Planlar Yapı Yönetmeliği vb. ilgili yönetmelikler, Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı, Yeldeğirmeni Canlandırma Projesi süreci, Tasarım Rehberi Saha Araştırma ve Katılımcı Süreç Sonuç Raporu, ilgili kurum ve kuruluşların önerileri dikkate alınarak hazırlanmıştır.

2- Alanı Anlama

Gözlem: Sahada keşif gezileri yapıldı.

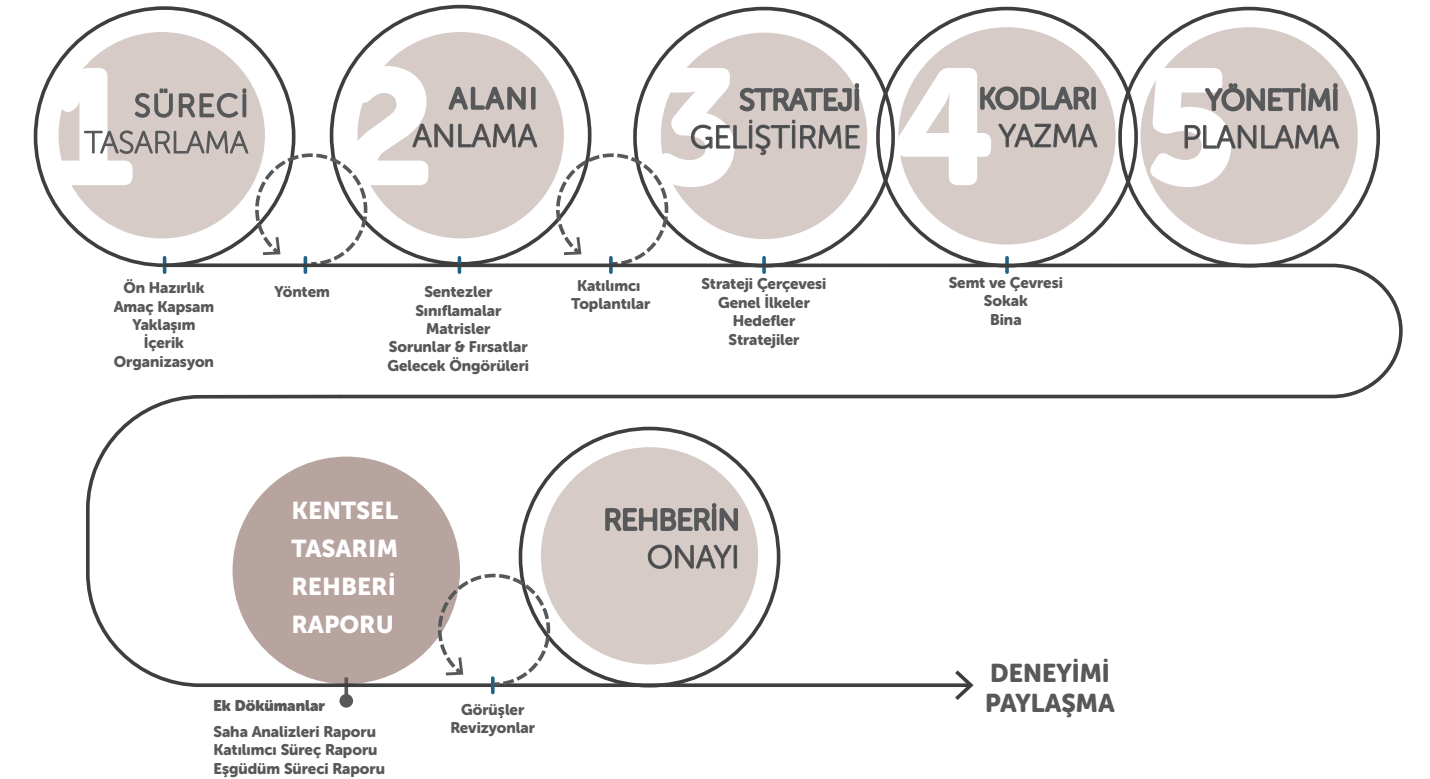
Saha Çalışmaları: Proje altlıklarının oluşturulabilmesi için halihazırın güncellenmesi, güncel fotoğraf ve videolar çekilmesi gibi saha çalışmaları yapılmıştır.

Katılım Toplantıları: Rehber, alanda yaşayan ve çalışanlarla birlikte geliştirilmesi ve alanı deneyimleyenlerin (ziyaretçilerin) görüşlerinin alınması için hem yenilikçi hem de olağan katılımcı yöntemlerin uygulandığı Yeldeğirmeni Kentsel Tasarım Rehberi Katılımcı Süreci tasarlanmıştır.

Odak grup ve uzman toplantıları, açık çağrılı toplantılar organize edilmiş, katılımcı alan yönetim modelinin plan ve rehber çalışmasına dahil edilmesi hedeflenmiştir. Gerçekleştirilen toplantılar sonrasında raporlanmıştır.

Altındaki gruplar ile toplamda 8 katılım toplantısı yapılmıştır;

- Esnaf (2017.11.10)
- Kırk yaş üstü yaşayanlar (2017.11.10)
- Yaratıcı sektör çalışanı (2017.11.14)
- Kafe işletmecileri (2017.11.29)



- Kırk yaş altı yaşayanlar (2017.11.29)
- Açık çağrılı (tüm yurttaşlara yönelik) (2018.02.15)
- Kurum içi uzmanlar (2017.11.02)
- Kurum dışı uzmanlar (2018.03.23)

Sentezler: Sorun ve fırsat analizleri yapılmış, anahtar paftalar oluşturulmuş, gelecek öngörülerini ortaya konulmuştur.

Görüş Toplantıları: Sit alanı ve sit alanı etkileşim çevresine ilişkin, 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, 1/1000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı kararları ve notları ile ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınmıştır.

Rapor: Çalışma alanının mevcut yapı ve dinamiklerini ortaya koyabilmek için analiz raporu hazırlanmıştır.

3- Strateji Geliştirme

Strateji geliştirme çerçevesi oluşturularak vizyon ve temel stratejiler belirlenmiştir.

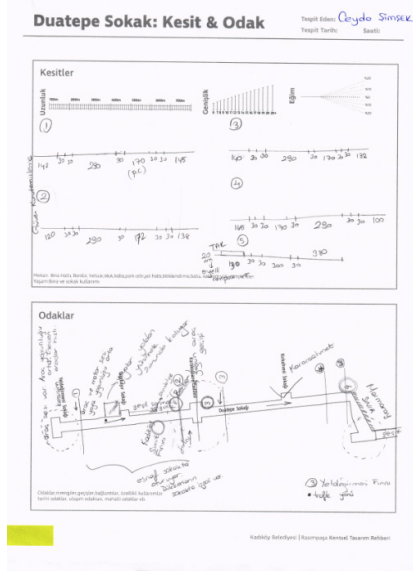
4- Kodları Yazma

Belirtilen stratejilere uygun olarak proje ekibi tarafından süreç yönetim planı hazırlanmıştır.

5- Yönetimi Planlama

Belirtilen stratejilere uygun olarak proje ekibi tarafından süreç yönetim planı hazırlanmıştır.

Saha analiz föyleri



Raporun Hazırlanması: Rehber çalışmasının tüm bileşenleri derlenerek Kentsel Tasarım Rehberi Raporu hazırlanmıştır.

Rehber Nasıl Okunur?

Yeldeğirmeni Kentsel Tasarım Rehberi ana raporuna ek olarak Yeldeğirmeni Kentsel Tasarım Rehberi Analiz Raporu hazırlanmış ve metin içinde referans olarak gösterilmiştir.

Analiz raporunda alana ilişkin mekânsal, sosyal, ekonomik analizler, haritalar ve araştırma raporu sonuçları, katılımcı sürecin yönteminin, tüm aşamalarının ve sonuçlarının dökümüne yer verilmiştir.

Rehberde ise, tasarım stratejileri ve kodlarına yer verilmiştir.

Yaklaşım

Mekân

Ölçekler arası bir yaklaşımla alanın beşeri, doğal, sosyal, kültürel ve ekonomik bağlamının alanın fiziksel karakterini nasıl tanımladığı incelenmiştir. Alanın fiziksel yapısı, çevresi ile ilişkisi ve sosyal yapısına bakılır.

Kullanıcı

Alanı kullanan kişiler belirlenir ve alanı ne zaman/ nasıl kullandıkları değerlendirilir. Kullanıcı ve faaliyet dağılımına göre gelecek projeksiyonu yapılarak, tasarımın ihtiyaçları karşılaması hedeflenir.

İşlev

Alanın çevresi ile fonksiyonların yerine getirilmesine odaklanan bir ilişki kurgulanır.

Etki

Hazırlanan rehberin;

- Kamu sağlığı ve güvenliği,
- Kentsel yaşam kalitesi,
- Çevresel sürdürülebilirlik,
- Ekonomik sürdürülebilirlik,
- Sosyal hak ve eşitlik

konularında olumlu etki yaratması beklenmektedir.

Yeldeğirmeni esnafı ile katılım toplantısı



Yeldeğirmeni kırk yaş üstü yaşayanları ile katılım toplantısı



Yaratıcı sektör çalışanları ile katılım toplantısı



Kafe işletmecileri ile katılım toplantısı



Yeldeğirmeni kırk yaş altı yaşayanları ile katılım toplantısı



Yeldeğirmeni açık çağrılı katılım toplantısı



Kurum dışından uzmanlar ile katılım toplantısı



Kurum içindeki uzmanlar ile katılım toplantısı

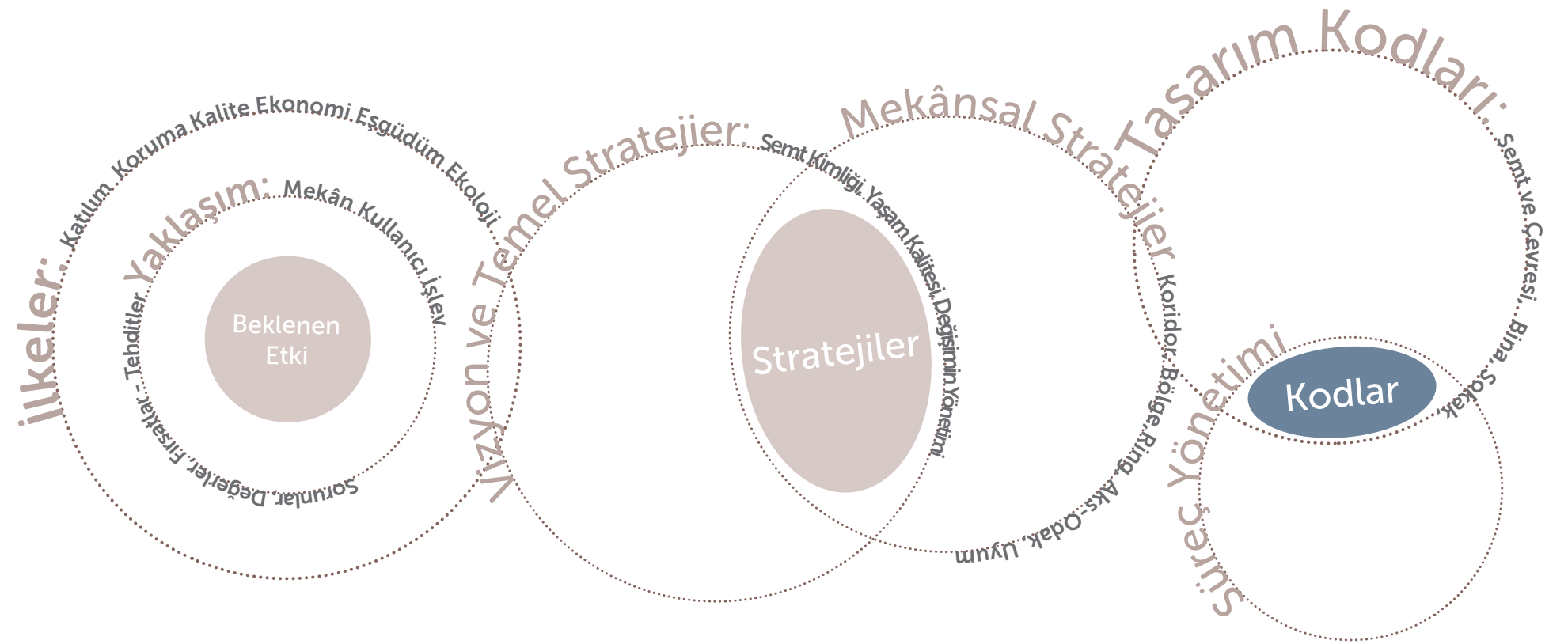


Yeldeğirmeni açık çağrılı katılım toplantısı



Genel İlkeler

- Kentsel Tasarım Rehberi 1/1000 ve 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planları pafta, plan açıklama raporu ve plan notları ile beraber ayrılmaz bir bütündür.
- Planda yer alan tescilli parseller ve kültür varlıklarına ilişkin uygulamalarda ilgili Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu kararları geçerlidir.
- Tescilli bina komşuluğunda olan veya olmayan tüm yeni binalarda tarihi dokuya aykırılık teşkil edecek uygulamalara izin verilmeyecektir.
- Planlama alanında geliştirilecek olan tüm mimari projelerin Kentsel Tasarım Rehberi'ne uygunluğu Kadıköy Belediyesi'nin ilgili birimince değerlendirilecektir.
- Farklı kurumların yetki sınırları içerisinde kalan ancak planlama alanında yapılacak uygulamaların; Kadıköy Belediyesi ile koordineli biçimde, Kentsel Tasarım Rehberi ilke ve yaklaşımları doğrultusunda gerçekleştirilmelidir.
- Kentsel Tasarım Rehberi'nde belirtilmeyen koşullarda 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı kararları geçerlidir.
- Kentsel Tasarım Rehberi'nde belirtilmeyen hususlarda ya da farklı bir uygulama yapılması istenmesi durumunda ilgili Koruma Kurulu'nun görüşünün alınması gereklidir.



Sokaklar

Bir sokak, kamusal alandır ve kentin kamusal kullanımının temel taşıdır. Sokakları sadece araçların bir yerden bir yere erişimini sağlayan iki boyutlu düzlemler olarak tanımlamak yanlıştır. Kentlerimizde sokağı şekillendiren hâkim unsur motorlu taşıtlardır. Ancak geleceğin sokaklarının tasarımı sürecinde motorlu taşıt odaklı tanımlar, yetersiz ve kısıtlı kalmaktadır. Geleceğin kentlerinde sokaklar motorlu taşıt öncelikli değil insanların hareketi ve vakit geçirmesi öncelikli tasarlanacaktır.

Sokaklar, aslında çok sayıda yüzey ve yapıdan oluşan çok boyutlu boşluklardır. Bir mülkiyet hattından diğerine uzanırlar. Bunlar, hareket ve erişim için alanlar sunar ve çeşitli kullanımlar ve etkinlikleri kolaylaştırır. Sokaklar; çevresel sürdürülebilirliği, halk sağlığını, ekonomik faaliyeti ve kültürel önemi desteklemek için kendini adapte edebilen dinamik mekânlardır (Kaynak: Global Street Design Guide).

Bu açıdan Yeldeğirmeni ve Rasimpaşa Kentsel Tasarım Rehberi'nde sokaklar mekânsal bileşenlerinin yanı sıra, yaşam dinamikleri ve işlevsel ve yönetsel özelliklerine göre de tanımlanmaya çalışılmıştır.

Yeldeğirmeni Kentsel Tasarım Rehberi'nde sokak mekânlarının kurgulanmasına yönelik tipolojik bir yaklaşım geliştirilmiş, yeni sokak organizasyonları önerilmiştir.

Sokak bölümünde 4 başlık altında;

- Sokak Bileşenleri,
- Sokak Zonları ve Ölçüleri,
- Kavşaklar,
- Sokak Peyzajı,
- Sokak Tiplerine

yönelik tasarım ilkeleri sunulmuştur.

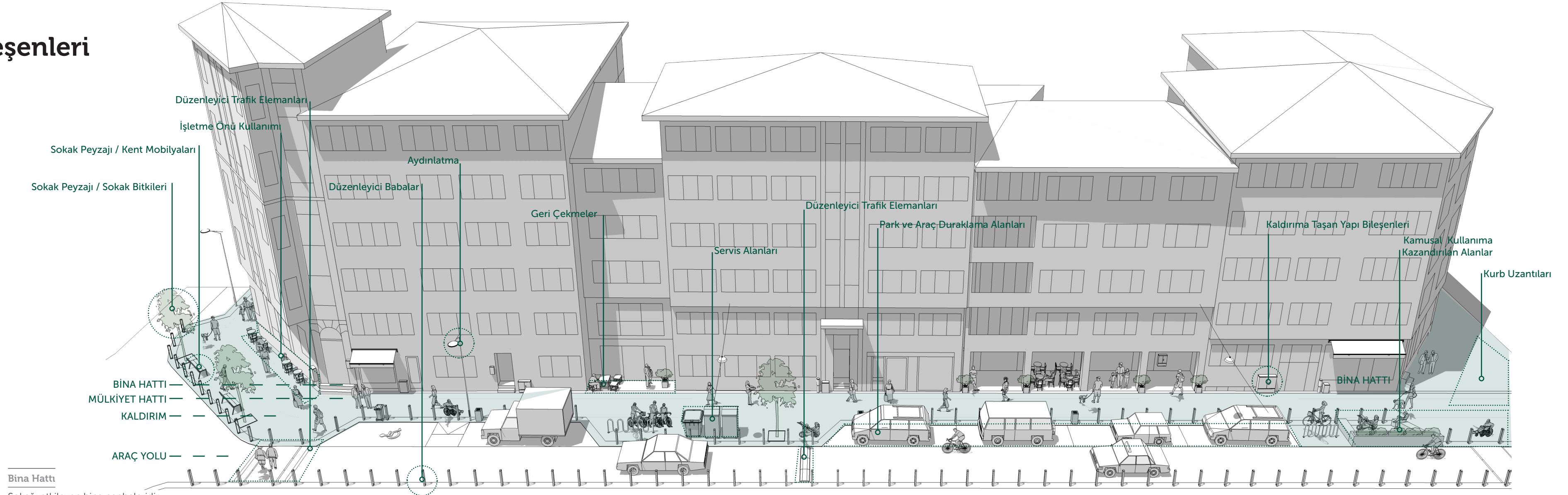


Sokağın Bileşenleri

Sokaklar, kendilerini oluşturan bileşenlerin birbirleriyle ilişkisine göre şekillenmektedir.

Sokak bileşenleri; sokağın mekânsal, işlevsel, yaşamsal ve yönetsel kurgusunu oluşturan öğelerdir. Bu bileşenlerin hiyerarşisi, büyüklükleri, birbiri ile kurduğu ilişki sokağın karakterini ve kullanımın biçimini etkilemektedir.

Değişen kentsel ihtiyaçlar, sokağı kullanım alışkanlıkları ve bu noktada yaşanan sorunlar, sokağın tüm kullanıcılar için dengeli ve adil paylaşılması gerekliliği, mevcut sokak bileşenlerine yönelik tanımların yetersiz olduğu göstermektedir. Bu açıdan sokak bileşenleri yeniden tanımlanmalı ve bu bileşenler mekânda organize edilmelidir.



Bina Hattı

Sokağı etkileyen bina cepheleridir. Öne veya arkaya çekmeler ile doğrusallığı bozulabilir. Günümüzde bu hat halihazır haritalarda belirli iken, gelecekte istikamet hattı olarak imar planlarında tanımlanır. Yeldeğirmeni'nde bir veya birden fazla komşu parsellerdeki binalara bitişik olan yapı nizamı hâkimdir. Bina hattını belirleyen en temel unsur, bitişik nizam yapılaşmadır.

Sokak Sınırı

Sokağın tanımlandığı kamusal alandır. Sokağın yasal müdahale sınırlarını oluşturur. Yeldeğirmeni'nde kamusal alanların toplamı içinde en fazla alanı sokaklar oluşturmaktadır. Diğer kamusal alanların kısıtlı olması nedeniyle sokağın etkin ve adil kullanımı daha da önem taşımaktadır.

Mülkiyet Hattı

Mülkiyetin tanımlı olduğu alanlardır. Bahçe duvarı, bina duvarı, döşeme farklılıkları vb. elemanlar ile tanımlanır. Günümüz sınırları parsel haritalarında belirlidir. İmar planı ve kamuya terkler ile gelecekte bu hattın sınırları değişiklikler gösterebilir.

Kaldırım

Açık yürüyüş yolları, çeşitli etkinlikler ve işlevler için kullanılan yaya erişimine ayrılmış alanlardır. Bu kapsamdaki düzenlemeler, sokak zonları ve ölçüleri başlığı altında sunulmuştur.

Yaya Erişimi

Tüm yayaların hiçbir engelle karşılaşmadan güvenli bir biçimde kaldırım içinde hareket etmelerine olanak verecek gereklilikler bu başlık altında ele alınmıştır. Güvenli yaya erişimi; engelli, dezavantajlı bireylerin de güvenli dolaşımını kapsamaktadır. Bu kapsamdaki düzenlemeler, sokak zonları ve ölçüleri başlığı altında sunulmuştur.

Park ve Servis Cepleri

Park cepleri, araçların park etmesi için oluşturulan alanlardır. Servis cepleri ise indirme-bindirme için kullanılacak geçici duraklama noktalarıdır. Bu kapsamdaki düzenlemeler sokak zonları ve ölçüleri başlığı altında sunulmuştur.

Araç Yolu

Motorlu taşıt, toplu taşıma ve bisiklet kullanımı için oluşturulan yoldur. Bu kapsamdaki düzenlemeler, sokak zonları ve ölçüleri başlığı altında sunulmuştur.

Yaya Kullanımına Kazandırılan Alan

Yaya geçişi, servis ve araç yollarında asgari ölçüler karşılandıktan sonra kalan ve sokağın kamusal niteliğini arttırmak üzere kaldırıma katılan mekânsal arayüzlerdir. Kurb uzantıları, geniş kaldırımlar bu kapsamda ele alınmıştır.

İşletme Önü Kullanımı

Binalardaki işletmelerin önünde, işletmenin kullanımına izin verilen alanlardır. Masa, sandalye, teşhir ürünlerinin kamusal alanda yer alabilmesinin kurallar çerçevesinde belirlendiği alanlardır. İşletme önü kullanımı, sokağın sosyal ve ekonomik canlılığını arttırmaktadır. Bu kapsamdaki ilkeler yaya sirkülasyonunun engellenmeden işletme önlerinin

kullanılabilmesine yönelik sınırları çizmeye hizmet eder. Bu kapsamdaki düzenlemeler, sokak zonları ve ölçüleri başlığı altında sunulmuştur.

Düzenleyici Trafik Elemanları

Araç ve yaya trafiğini düzenlemeye yarayan; engelleyici, yönlendirici, bilgilendirici elemanlar ve işaretlemelerdir. Tabelalar, kaldırım babaları ve trafik işaretleri örnek gösterilebilir.

Sokak Peyzajı

Sokağın algısal, işlevsel ve estetik dokusunu oluşturan elemanların tümü peyzaj elemanları olarak ele alınmıştır.

Bu kapsamda sokak kullanıcılarının ihtiyaçlarını karşılamak için yerleştirilen sokak mobilyalarının tümü, sokağa yerleştirilen kamusal sanat objeleri, sokakta yer alan tüm doğal ve yapay olarak yerleştirilmiş bitkiler, sokak içinde yer alan ağaçlar, saksı içinde bitkiler bu kapsamda değerlendirilir.

Sokak algısını etkileyen renk, doku, malzeme ilişkisi de peyzaj içinde değerlendirilmiştir. Bu kapsamdaki düzenlemeler sokak peyzajı başlığı altında sunulmuştur.

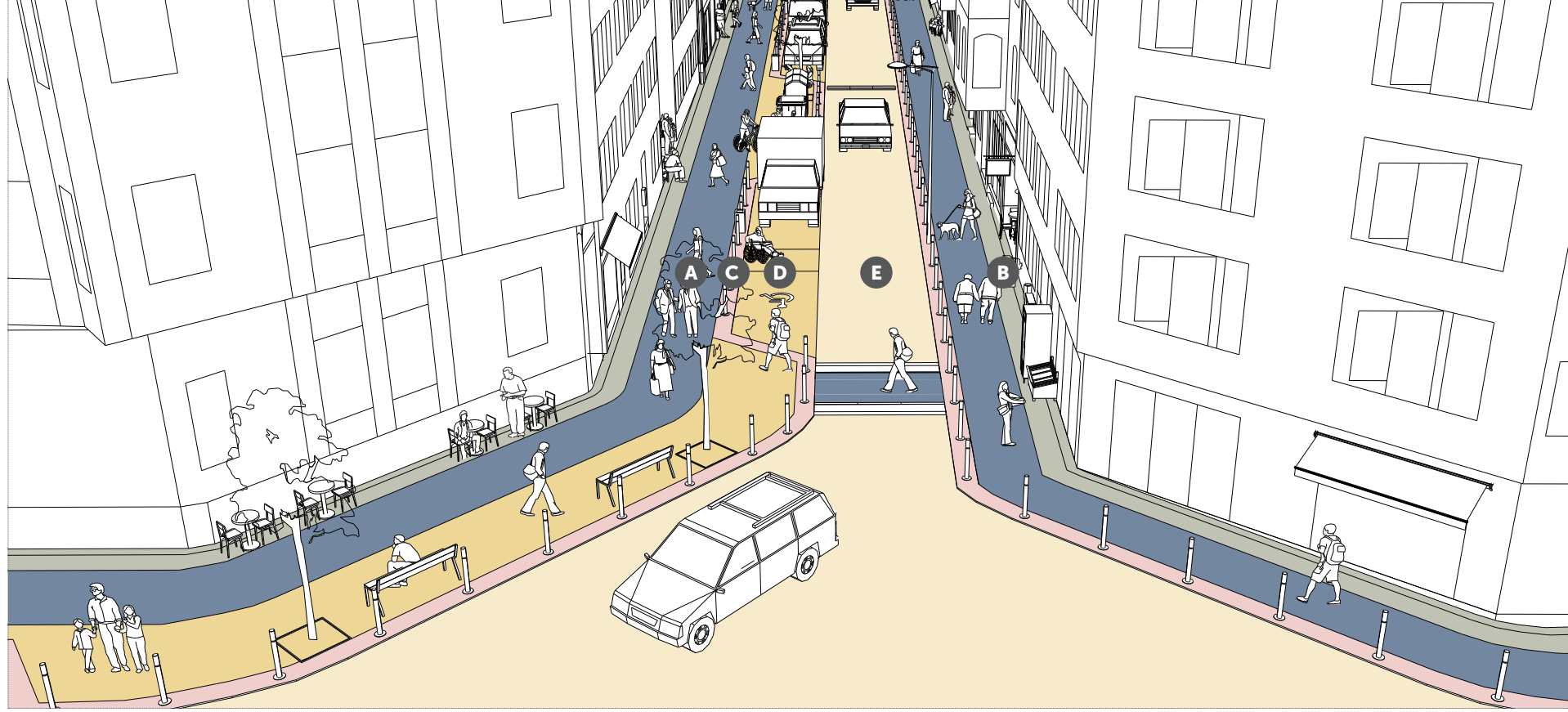
Aydınlatma

Sokakların doğal ve yapay yollarla aydınlatılması için yapılan tasarımların ve yerleştirilen elemanların tümü bu kapsamda ele alınmıştır. Bu kapsamdaki düzenlemeler, sokak peyzajı başlığı altında sunulmuştur.

Kesişim noktaları

Sokakların birbirleri ile birleştikleri kesişim noktalarıdır. Bu alanlarda sokak bileşenlerinin birbirleri ile ilişkisi değerlendirilmiştir. Kesişim noktaları, sokak algısı içinde ara odak noktaları oluşturmaktadır. Bu bakımdan kesişim noktaları, kent mekânının tanımlayıcı bileşenlerinden biri olarak değerlendirilmiştir.

Sokak Zonları ve Ölçüleri



Sokakların etkin kullanılması ve sokağın ifade ettiği tüm kentsel işlevlerin dengeli biçimde dağıtılması amacıyla; sokaklar 5 işlevsel zona ayrılmıştır. Bu bölümde bu 5 işlevsel zonun kendi içlerinde tanımları, ilkeleri ve birbirleri ile ilişkileri sunulmaktadır. Bu zonların birbirlerine olan oranı ve ölçülerindeki farklılaşmalar ile oluşturulan sokak tipleri ise son bölümde sunulmaktadır.

Sokak zonlarında verilen ölçüler sokak tipleri ile ilişkilidir. Bu açıdan sokak zonlarının öneri sokak tipleri ile ilişkisinin daha kolay anlaşılması için yandaki şemada sokak tiplerine dair kısa bir tanımlama yapılmıştır. Sokak tiplerine dair detaylı bilgi için bakınız "Sokak Tipleri" bölümü.

A- Ulaşılabilir Zon

Tüm yayaların serbestçe hareket edebilmeleri için oluşturulan akstır. Bu alan, farklı ihtiyaçları ve gereksinimleri olan tüm yayaların hareketliliği için bir alan sunar ve yaya odaklı diğer destinasyonlara erişim imkânı sağlar.

Ulaşılabilir Aks; net genişliği, yüzey dokusu, yürüyüş güzergâhında mevcut eğim veya seviye değişiklikleri bakımından, hareket sorunu bulunan bireylerin kullanabilmesine kolaylık sağlayan yürüme alanlarıdır.

B- Ön Cephe Zonu

Yapılaşma biçimlerinin, yapıların işlevinin ve fonksiyonlarının, yapı önerisinin, yapı giriş ve çıkışların sokağı etkilediği ilk bölgedir. Bu alanlarda yer alan işlevler sokağı doğrudan etkiler.

İnsanları sokaklara çeken, yaya etkinliği oluşturan, zemin kat perakende, yiyecek-içecek işletmelerinin kısıtlı kullanımındaki alanlardır. Aktif arazi kullanımlarını desteklemek ve / veya genişletmek, sokağı canlı tutmak için kullanılır. Kullanım alanları arasında, zemin kat perakende vitrinleri, kafe oturma yeri, geçici tabela, sergileme alanları ve sokağın insanlar ve işletmeler tarafından etkin biçimde kullanılmasını destekleyen diğer faaliyetler yer alabilir.

C- Donatı Zonu

Bu alan; ışık ve sinyal direkleri, babalar, yaya ve aracın güvenli ayırımı için kullanılan, ulaşılabilir zon ile seyahat zonunu güvenli biçimde ayıran tampondur.

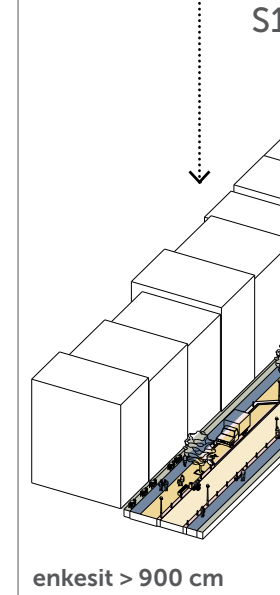
D- Tali Zon

Seyahat zonu ile donatı zonu arasında bulunan bu alan, sokağın içeriğine ve özelliklerine bağlı olarak esnek biçimde kullanılır. Araçların serbest parklanması, araçların ücretli parklanması, bisikletlerin parklanması, kontrollü mal indirme bindirme, kamusal etkileşim, dinlenme, net geçişi arttırma, bitkilendirme vb. amaçlar için kullanılabilir.

E- Seyahat Zonu

Bu aks otomobil, toplu taşıma yaya ve bisikletlilerin paylaşımıdır. Paylaşımın öncelikleri farklı yoğunluk ve işlev özelliklerine göre değişkenlik gösterir. Transit geçiş, seyahat, bekleme, duraklama, karşıya geçiş, ve etkinlik vb. eylemler için kullanılır.

S1 Tipine Örnek Karakolhane

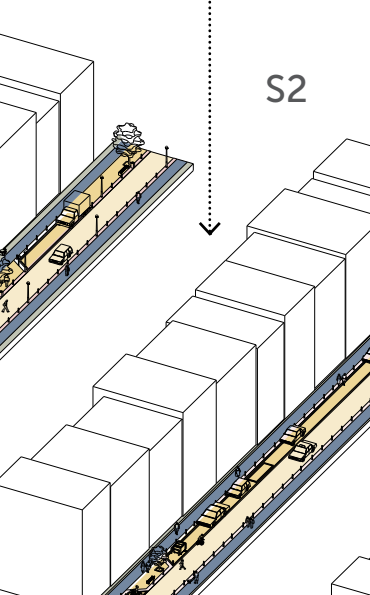


enkesit > 900 cm

Mahalli ölçekte ticaret ve hizmetleri de barındıran ana caddelerdir.

Sadece sirkülasyonun ötesinde, vakit geçirmeye olanak sağlayan kamusal kullanım niteliği yüksek akslardır.

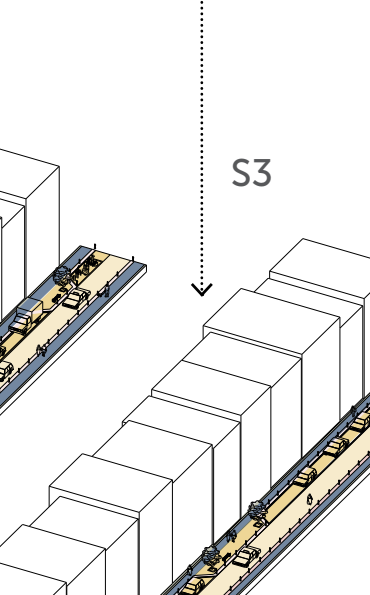
S2 Tipine Örnek Macit Erbudak



enkesit > 800 cm

Mahalle konut alanlarının içindeki dar ara sokaklardır. Konut kullanımını desteklediğinden otopark imkânı ve servis noktalarını barındırır. Mahalli ihtiyaca dönük sınırlı ticarete imkân sağladığından işletme ömü kullanımı sınırlıdır. Otoparkların en az %30 iptal edilir yaya mekânlarına katılır.

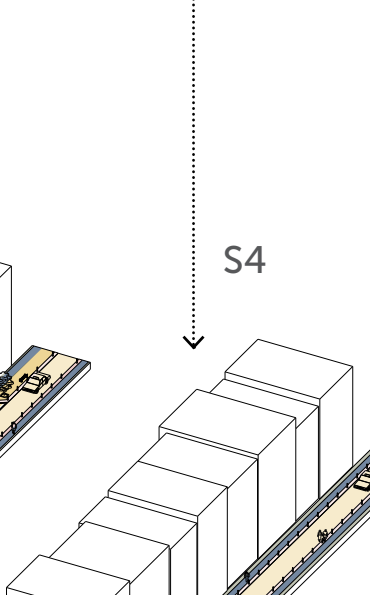
S3 Tipine Örnek Nemlizade



800 > enkesit > 700 cm

Mahalle konut alanlarının içindeki dar ara sokaklardır. Otoparkların en az %50 iptal edilir, yaya mekânlarına katılır.

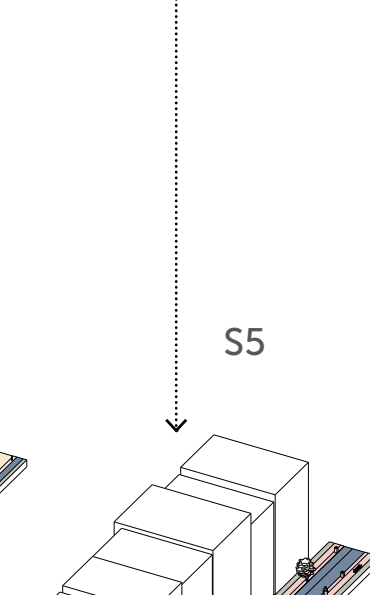
S4 Tipine Örnek Kasımağa



Tüm en kesitlerde uygulanabilir. 700 cm'den küçük en kesitte uygulama zorunludur.

Mahalle konut alanlarının içindeki dar ara sokaklar ya da yaya sirkülasyonunun çok yoğun olduğu sokaklardır. Otoparksız sokaklardır.

S5 Tipine Örnek Süngertaşı



Tüm en kesitlerde uygulanabilir. Mahalle konut alanlarının içinde kamusal odak oluşturmak için tamamen yayalaştırılmış sokaklar ya da ticaretin yoğun olmasından dolayı tamamen yayalaştırılması önerilen sokaklardır.

Sokak Tiplerinin Dağılımı

Rehber kapsamında oluşturulan ve detayları önceki bölümlerde sunulan S1, S2, S3, S4 ve S5 sokak tiplerinin Semt içinde dağılımı yandaki tablo ve şemada görülmektedir.

Sokak tipleri belirli bir sokağın farklı bölümlerinde değişkenlik gösterebilir. Örneğin İskele Sokak S2 ve S4 tipini barındırmaktadır.

* işareti mevcutta özel projelendirilmiş sokak bölümlerini ifade etmektedir bu sokaklardaki uygulamalarda hazırlanan mevcut proje kararları geçerlidir.

Semt'te S1 tipini kapsayan 3 sokak - cadde bulunmaktadır

S2 tipini kapsayan 24 adet sokak - cadde bulunmaktadır.

S3 tipini kapsayan 10 adet sokak bulunmaktadır.

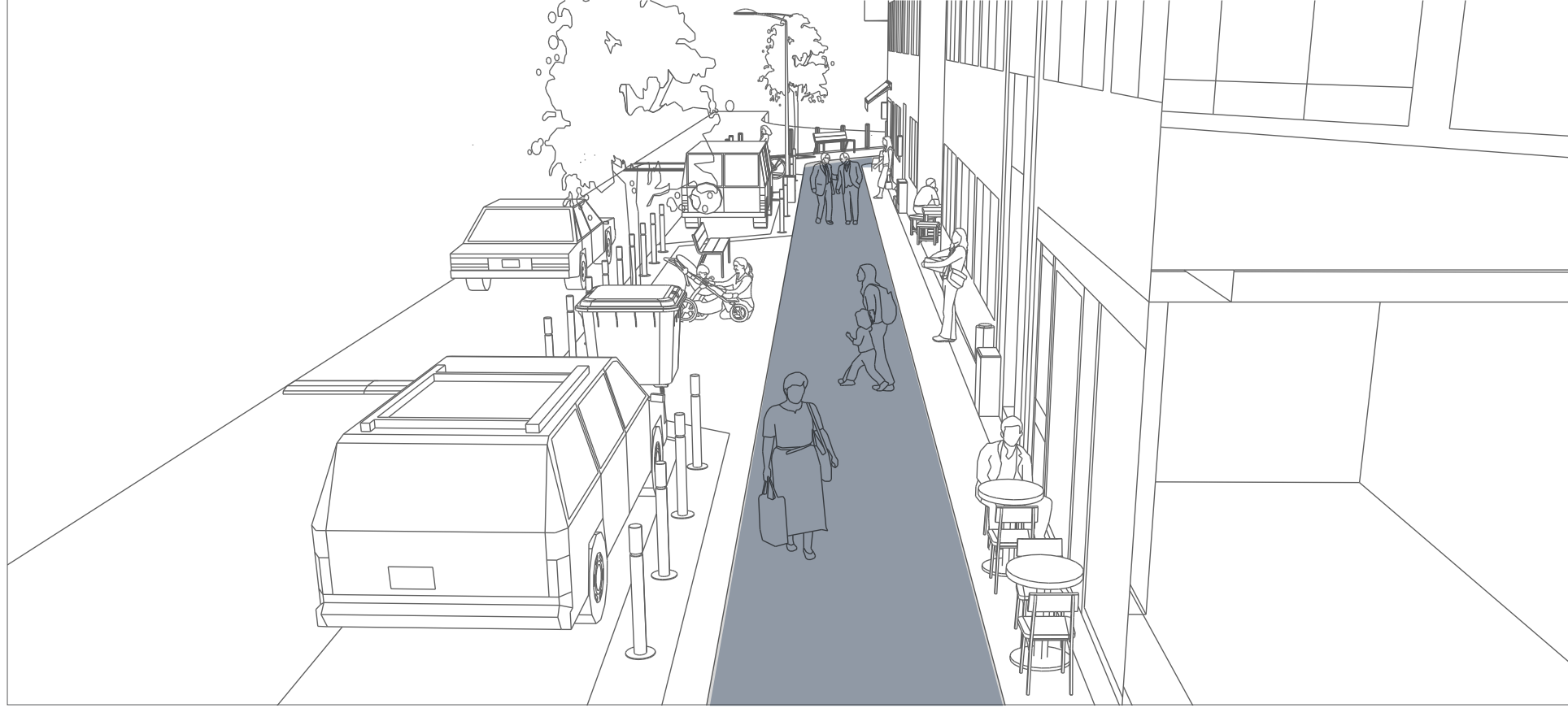
S4 tipini kapsayan 22 adet sokak bulunmaktadır.

S5 tipini kapsayan 13 adet sokak - cadde bulunmaktadır.

Sokak - Cadde Adı	Sokak Tipi	Sokak - Cadde Adı	Sokak Tipi
Akif Bey	S3	Nal	S5
Ali Kalfa	S2	Nemlizade	S3
Ayrılıkçeşme	S4*	Nizamı Cedit	S5
Başakçı	S4	Nuhbey	S2
Beyciğim	S2	Nüşetefendi	S2, S4
Başcavuş	S4, S5	Meltem	S2
Bayramyeri	S4, S5	Mühürdar Fuat	S4
Beydağı	S3, S4	Mürver Çiçeği	S5
Celal Muhtar	S2	Onan	S5
Çeltikçi	S3	Ortaç	S4
Çuhadarağa	S4	Recaizade	S2
Duatepe	S2, S4	Reşitefendi	S2
Elmalıçeşme	S2	Rıhtım	S2
Eşrefoğlu	S4	Siftah	S2
Gençlik	S5	Söğütlüçayır	S2
Halitağa	S1, S5*	Süleymanbey	S2
Hayrullahefendi	S2	Süngertaşı	S5
İskele	S2, S4	Şemsitap	S5
İzzettin	S3	Talatbey	S3
Karakolhane	S1, S2	Talimhane	S3
Kasımağa	S4	Taşlıbayır	S2, S4
Kırkahvesi	S2	Tayyareci Sami	S4
Kırmızı Kuşak	S4	Uzun Hafız	S2, S4
Kıvanç	S5	Vahapbey	S5
Kızılay	S3, S5	Yavuztürk	S1
Macit Erbudak	S2	Yeldeğirmeni	S2, S4
Misakı Milli	S3, S4	Yeşilay	S2, S4
Mühendis Sarı Ali	S2	Yoğurtçu Şükrü	S3, S4
Nakil	S4	Yurttaş	S2



A. Ulaşılabilir Zon



İdeal olarak sokaklar, herkes için ulaşılabilir olmalıdır. Çevrelere erişim mekânlara engeller olmadan erişim sağlanmalıdır. Var olan engeller ise engelleri kolay biçimde aşacak öneriler geliştirilerek erişim herkes için kolaylaştırılmalıdır.

“Ulaşılabilir Zon” tüm kullanıcılar tarafından sadece geçiş imkânı sağlamak için ayrılmış, kapsayıcı tasarım prensiplerine göre oluşturulmuş yaya hareket alanıdır.

Sokak kullanıcılarının özellikle dezavantajlı kullanıcıların ihtiyaçları göz önünde bulundurulduğunda rehberde belirtilen sokak zonlarının organize edilmesinin önemi giderek artmaktadır.

Sokak zonları içinde bu noktada öncelik ulaşılabilir akstadır. Ulaşılabilir aks bölümünde sağlanması gereken standartlar hayati önem taşımaktadır.

Ulaşılabilirlik açısından yasal çerçeveyi oluşturan dokümanlar ve standartlara:

- TS 12576 Şehir İçi Yollar - Engelli ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları;
- TS 12174 Şehir İçi Yollar – Yaya Yolu ve Yaya Bölgeleri Tasarım Kuralları;
- TS 12716 Yaya Kaldırımlarındaki Koruyucu Engeller İçin Tasarım Kuralları;

- Engelliler İçin Evrensel Standartlar Kılavuzu, DEB Akreditasyon Merkezi İstanbul, 2013;
- TS 9111 “Özürlüler ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Bireyler İçin Binalarda Ulaşılabilirlik Gereklileri” örnek olarak gösterilir.

Engelsiz erişim kriterleri yalnızca engelli ve dezavantajlı kullanıcıların ihtiyaçları göz önünde bulundurularak değil, olağan kullanıcıların ihtiyaçlarına göre şekillenmektedir. Bu kriterlerde belirtilen değerler, ideal değerlerdir. Ancak Rehber’de tarihi sit alanının verdiği kısıtlar değerlendirilerek bu uygulanabilir öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

Ancak standartların gereklilikleri, tarihi kent dokularının fiziksel mekân özellikleri nedeniyle karşılanamamaktadır. Bu noktada rehberde bu standartlara yaklaşmak hedeflenmiştir.

Semt içinde yukarıdaki standartlar kentsel sit alanının fiziki koşullarına göre yaya önceliği prensibi gözetilerek yeniden yorumlanmıştır.

1- Net Geçiş Aksı

Ulaşılabilir Aks içinde yayaların engelsiz bir şekilde hareketi için “Net Geçiş Aksı” tanımlanmıştır. Net Geçiş Aksı üzerinde kalıcı ya da geçici hiç bir engelin bulunmadığı, sokak boyunca kesintisiz devam eden yaya erişim aksıdır.

Neden?

Herkes sokak sistemine erişim hakkına sahiptir. Ancak kullanıcıların becerileri, koordinasyonu, dayanıklılığı, duyarların ve uzuvların etkin çalışması, yürüyebilme imkânı, engelli olma durumu, yaşlı olma durumu, yük taşıma durumu, çocuk taşıma durumu, hasta olma durumu gibi bir çok farklı etken ile geçici ve kalıcı olarak farklılık göstermektedir.

Sokak ortamlarının tasarımı, tüm yayalar için önemlidir; ancak kısıtlı seyahat imkânı olan ve özellikle bu noktada yaya mekânlarına bağlı kalanlar için özellikle önem kazanmaktadır. Örneğin; yaşlılar, görme engelli kişiler ve çocuklar genellikle alışveriş, dinlenme, egzersiz ve okula yürüyüş için kendi yaşam alanlarında seyahat etmek için kaldırma zorunlu biçimde bağlıdır.

Türkiye’de, 2011 Nüfus ve Konut Araştırması sonuçlarına göre; görme, duyma, konuşma, yürüme, merdiven çıkma veya inme, bir şey taşıma veya tutma ve yaşlılarına göre öğrenme, basit dört işlem yapma, hatırlama veya dikkatini toplama fonksiyonlarından en az birinde çok zorlandığını veya hiç yapamadığını belirten kişi sayısı 4 milyon 882 bin 841’dir. Diğer bir ifadeyle 2011 yılında toplam nüfusun %6,6’sının en az bir engeli vardır.

Rehber konu olan alanda ise mevcut tasarım parametrelerinin, iyi görme, işitme ve hareketlilik özelliklerine sahip kişilere (standart yayaya) yönelik olduğuna birçok koşul altında ise standart yaya kullanıcılarını dahi zorlayan parametrelerin varlığından bahsetmek mümkündür. Bu tasarım parametreleri artan engelli nüfusun ihtiyaçlarını karşılamamaktadır.

Nasıl?

Semt’in sokaklarında yayaların serbestçe hareket edebilmeleri için net geçiş aksının en az genişlik değeri tanımlanmıştır. Belirtilen değerler, yeni sokak projelerinde ve mevcut sokaklarda geçerli olacaktır.

Bu nedenle yaya net geçiş ölçüleri, sokak tiplerine göre farklılık gösterecektir (Bkz. Sokak Tipleri Minimum Sokak Çözümleri Senaryosu).

Ancak mevcut ve öneri sokak kesitleri göz önünde bulundurularak ayrıca farklı sokak tiplerinde net geçiş genişliğinin minimum değerleri belirlenmiştir. Bu kapsamda tek kişinin yürüyebileceği genişlik, minimum değer olarak kabul edilmiştir.

Buna göre minimum çözüm için net geçiş aksı genişlikleri;

S1 SOKAKLAR	150 cm
S2 SOKAKLAR	100 cm
S3 SOKAKLAR	60 cm
S4 SOKAKLAR	100 cm
S5 SOKAKLAR	180 cm

Sokak en kesitleri sabit değildir, bu nedenle farklı sokak bölümlerinde yaya net geçişinin rahatlatılması için hedeflenen değerler tanımlanmıştır. İmkânı olan sokak bölümlerinde belirtilen hedef değerlere ulaşılmalıdır.

Semt’te yaya net geçişi genişliklerinin en temel kısıtlayıcısı, sokak genişlikleridir. Sokak genişlikleri 6.2 m’den 12 m’ye kadar değişkenlik göstermektedir.

Semt’in sokak en kesitlerinin dar olması nedeniyle belirtilen en az değerler ile bölüm başında belirtilen TS ve engelli standartlarına tam uyum sağlanamamaktadır.

Net geçiş aksında tekerlekli sandalye kullanıcısının rahat hareket etmesi, iki insanın yan yana geçebilmesi için gerekli olan asgari genişlik ihtiyacı karşılanmalıdır (Bu değer Yüksek yoğunluklu sokaklarda 200 cm, alçak yoğunluklu sokaklarda 150 cm’dir).

Ancak sokaklar sabit bir en kesite sahip değildir. Bu noktada sokaklarda imkân veren noktalarda net geçiş aksının artırılarak yaya geçiş minimum değerinin üzerine çıkabildiği noktalarda optimum sokak kesitleri uygulanacaktır.

Optimum çözüm için net geçiş aksında hedeflenen değerler;

S1 SOKAKLAR	240 cm
S2 SOKAKLAR	150 cm
S3 SOKAKLAR	150 cm
S4 SOKAKLAR	150 cm
S5 SOKAKLAR	180 cm

Mevcut ve öneri sokaklarda net geçiş ölçülerinin 90 cm'den az olduğu yerlerde köşe ve orta kurb uzantıları oluşturulması teşvik edilecektir.

Bkz. Tali Aks Bölümü

Net geçiş aksının güzergâhı oluşturulmalıdır.

Yaya konforunun ve ergonomisinin sağlanması için net geçiş aks güzergâhının devamlılığının sağlanması önemlidir. Ulaşılabilir aks, otopark alanlarından, ulaşılabilir yolcu indirme-bindirme alanından, toplu taşıma durağından, sokaklar veya kaldırımlardan ulaşılabilir bina girişlerine bağlanmalıdır.

Sokak geçişlerinde karşıya geçişler, yaya net geçiş aksı üzerinden sağlanacaktır. Sokak kesişimlerinde bu aksın devamlılığı açılı biçimde sağlanarak doğal yaya hareketlerine uyum sağlanacaktır (Bkz. Kavşaklar Bölümü).

Basamaklı çözümler yerine rampalı çözüm tercih edilecektir. Kot düzenlemeleri, mülkiyet aksı içinde gerçekleştirilecektir. Ulaşılabilir aks üzerindeki seviye farkları giderilecektir.

Rampalar tasarlanırken temel hedef; tekerlekli sandalye kullanıcıları, bebek arabaları, görme engelliler açısından yükseklik farkını aşarken ergonomik açıdan gerekli koşulları sağlamak olmalıdır. Engellilerin yaya kaldırımında bulunan yükseklik farklılıklarını aşmaları için uygun boyut ve eğimlerde rampalar yapılmalıdır.

Net geçiş aksı üzerinde tüm zeminler uygun olmalıdır.

Kaplaması, kaymayı önleyici ve dolaşmayı kolaylaştırıcı olmalı; yollardaki basamak vb. yol satındaki yer altı tesisatı rögar kapakları, ızgara vb. elemanlar çıkıntı oluşturmamalı, ani seviye değişiklikleri olmamalı; sürekli veya aynı seviyede zemin oluşturulmalıdır.

Yaya net geçiş aksı, engelli erişimine uygun, hemzemin malzemeden oluşmalıdır.Tekerlekli sandalye kullanıcılarının rahat geçişleri için kaldırım kesitinin enine (yola doğru)

eğimi %2'den fazla olmamalıdır (Bkz. Malzeme ve Doku bölümü).

Net geniş aksında tehlikeli olacak her türlü engellerden ve düzensizlikten kaçınılmalıdır (örnek; yer ızgaraları, taşıt engelleyiciler, elektrik direkleri, tesisat kutuları, reklam panosu, tezgah, masa, sandalyeler vb.). Net geçiş aksına ızgara konulması zorunlu ise ızgaralar yürüyüş yönüne dik olacak şekilde yerleştirilmeli, ve ızgara aralıkları 1.3 cm'den fazla olmamalıdır (TS12576).

Eğimli sokak bölümlerinde net geçiş aksına paralel donatı aksında ve tali aksta erişimi destekleyici önlemler alınacaktır.

Alandaki sokaklar incelendiğinde alanın topografik özellikleri nedeniyle özellikle denize açılım gösteren sokaklarda eğim yüzdeleri yüksektir. Bu durum, gerek engelli gerekse standart kullanıcılar açısından olumsuz durumlar yaratmaktadır.

Eğimli sokaklarda her 12.5 m aralıklarla eğim koşullarını destekleyici bir önlem alınacaktır.

Tali aks üzerinde dinlenme alanları oluşturulacaktır (Bkz Tali Aks). Bu dinlenme alanlarına giden aks boyunca donatı aksı üzerine yerleştirilen babaların tutmaçlı alternatifleri yerleştirilecektir (Bkz. Kent Mobilyaları).

Merdiven yapılması gerekli olan alanlarda TS 12576 Standartlarına uyulacaktır.

Merdivenler, engellilerin hareketliliğini engeller nitelikte olduğundan, farklı kotların birbirine rampa ile bağlanması ulaşılabilirliğin sağlanması açısından önemlidir. Ancak zorunlu olarak merdiven yapılan noktalarda her iki tarafa küpeşte yapılmalıdır.

Merdivenlerin Boyutları: Maksimum bir riht yüksekliği 15 cm olmak üzere 2 x riht yüksekliği + 1 x Basamak genişliği = 63 cm formülü kullanılmalı ve TS 9111'e uygun olmalıdır (TS 12576).

Merdivenlerin Yüzeyleri: Merdivenlerin yürüme yüzeylerinde pürüzlü, kaymayı önleyen kaplama kullanılmalıdır. Gerekliyse merdivenin üzeri dış hava etkilerine karşı kapatılmalıdır (TS12576).



Eğimli Sokaklarda 12.5 m aralıklarla destekleyici önlemler

Merdiven Basamakları ve Renk Seçimi: Basamak ve rihtlar ayrı renkte olmalıdır. Basamak ucunda 2,5 cm eninde koruyucu kaymaz bir şerit bulunmalı, koruyucu malzeme, takılıp düşmeyi önleyecek, çıkıntı yapmayacak, basamak yüzeyi ile düz olacak şekilde monte edilmelidir (TS12576).

Ayrıntılar için bkz TS12576.

2- Mevcut Sokaklarda Net Geçiş Aksının Elde Edilmesi

Alanda yeni uygulamalar öncesinde mevcut sokakların yapısal durumunda revizyonlar ve iyileştirmeler yapılacaktır. Bu revizyonlardan öncelik, net geçiş aksı üzerinde olanlardır.

Semtte net geçiş aksının uygulamalardan ve kullanıcılardan kaynaklı sorunlar ile sağlamadığı durumlar tespit edilmiştir.

Sokağın daha estetik bir görünümüne kavuşması, sokak tasarım zonlarını işlerlik kazanması, yaya akışının ve güvenliğini sağlanması için mülkiyet aksı ve yaya net geçiş aksının kullanım amacını engelleyen elemanlara yönelik yeni düzenlemeler yapılacaktır. Kaldırım net geçiş alanını olumsuz etkilememesi için önlem ve tedbirler alınacaktır.

Nasıl?

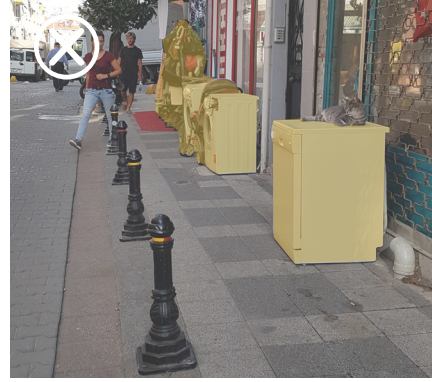
Kaldırım kullanıcıları kaynaklı engeller kaldırılabilir.

Birinci grup engelleri kullanıcı kaynaklıdır. Kaldırıma taşan ürünler, yaya geçişini engelleyen masa, tente ve servis elemanları, kaldırıma taşan reklam elemanları, kaldırıma uygunsuz bırakılan objelerdir.

Sorunların çözümü için saha denetimi ve işletme önü kullanım önerilerine bağlı kalınacak ve yapılacak uygulamalar bu yaklaşım ile değerlendirilecektir.

Kent mobilyaları kaynaklı engeller giderilecektir.

Yaya geçişini engelleyen çöp kutuları, yanlış konumlandırılmış babalar, uygunsuz dikey elemanlar ve dikey elemanlarda kalabalık (Trafik ışığı, yön tabelası baba veya kullanımı gerekmeyen tabela) gibi tespit edilen sorunlar sorun tespit paftası incelenerek giderilmesi değerlendirilecektir.



Konumu sorunlu olan kent mobilyalarının mevcut konumları revize edilecektir.

Atık kutularının konumları düzenlenlenecek ve buna yönelik yer sabitlemeleri yapılacaktır. Atık kutuları çöp sistemi bütüncül öneriler gerçekleşene kadar bulunduğu konuma yakın park cepleri içinde profiller kullanılarak sabitlenecektir.

İlçe Belediyesi'nin, ilgili müdürlüğü tarafından belirlenen standartlara uygun olarak baba uygulamaları yapılacaktır.

Mevcut sokakalarda, yüksek tasarlanmış veya uygulamada hata yapılmış kaldırım giriş ve köşeleri, kaldırımda uygunsuz rampa ve ani yükseltiler, hasarlı kaldırım ve yol yüzeyleri standartlara uygun olarak revize edilecektir.

Mevcut net geçiş aksı, altta belirtilen koşullara uymayan sokak yüzeyleri alttaki koşullara göre revize edilecektir.



Yüksek tasarlanmış veya uygulamada hata yapılmış kaldırım giriş ve köşelerinin, kaldırımda uygunsuz rampa ve ani yükseltileri standartlara uygun olarak değerlendirilecektir. Mevcut sokaklarda kaldırım rampaları revize edilecek, ihtiyaç olan noktalara yeni kaldırım rampaları yapılacaktır.

Kaldırım rampaları, tüm kaldırımın ideal kota indirilmesi ile sağlanabilir. Net geçiş aksına dâhil kaldırım kenarında yapılacak rampalar ancak net geçiş aksına denk gelmemesi şartı ile üç yönde eğimli olabilir. Rampanın yola dik olan inişi azami %8 olmalıdır.

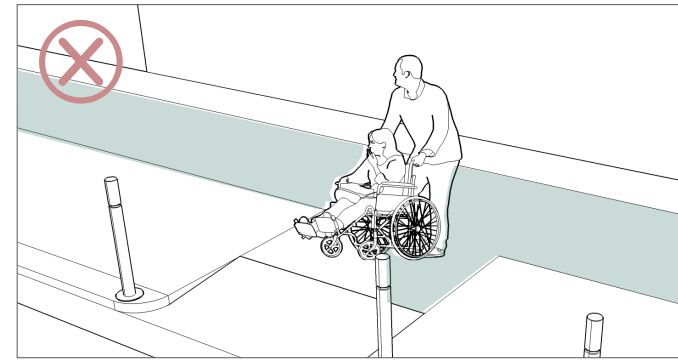
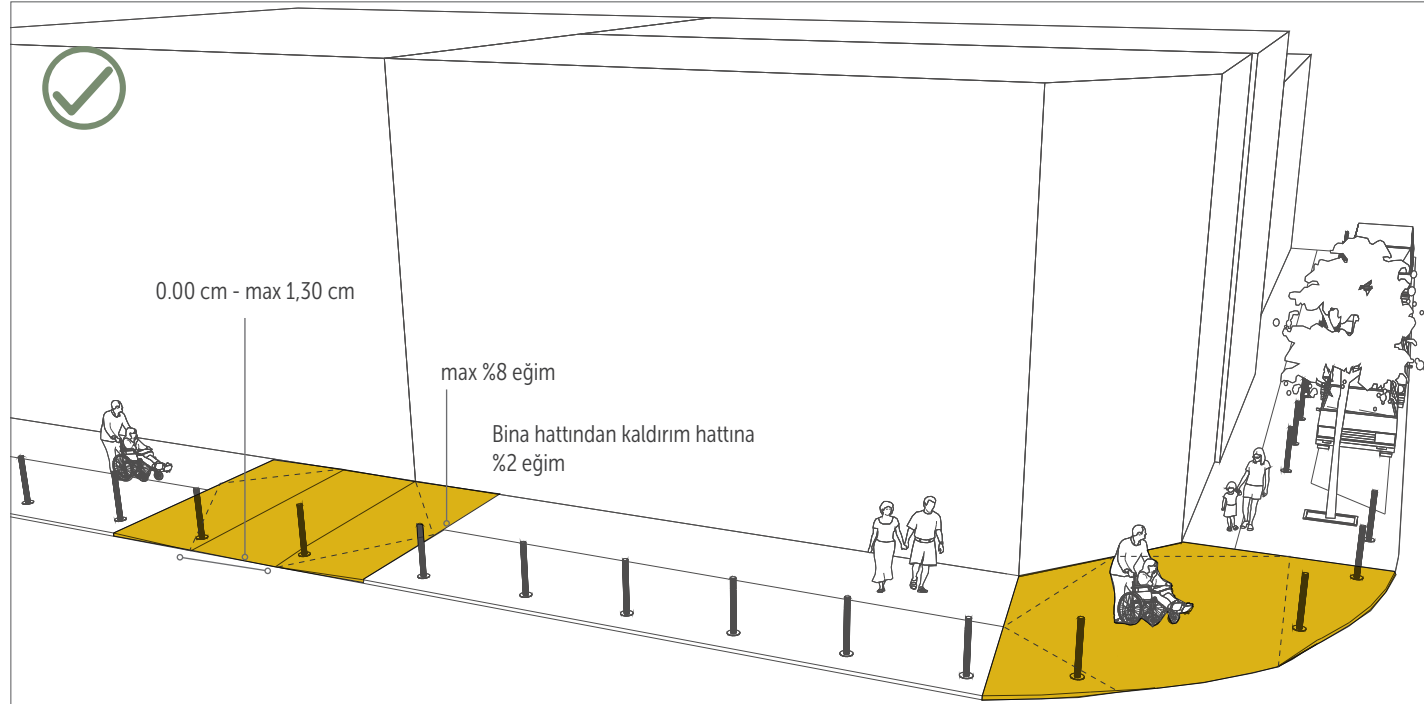
Kaldırım kenarında yapılacak bordür rampaları, en az 90 cm genişliğinde, eğimi en fazla %8 (1/12) olmalıdır. Mevcut olan kaldırımlarda rampa düzenlemesi yapılacağı zaman, kaldırımın dar olmasından dolayı kaldırım güzergâhında, yola yapılacak rampaların genişliği en az 100 cm, eğimi en fazla %8 olmalıdır.

Yaya kaldırımı kenarında yer alan bordür taşlarına ilişkin standartlar şu şekilde olmalıdır (TS 12576):

Bordür taşı yüksekliği 3 – 8 cm arasında; yaya geçidinde, bordür taşı yükseklikleri ± 0.00 veya $+1.30$ cm, Bordür taşları düzgün, aynı eğimle ve iyi pahlanmış olmalıdır.

Yaya kaldırımında bordür taşı üst seviyesi taşıt yolu kaplamasından en fazla 15 cm yükseklikte, en az 3 cm yükseklikte olmalıdır.

0.6 cm'ye kadar olan seviye farklılıkları için yüzey pahlanmalı, 0.6 cm-1.3 cm arasındaki seviye farklılıkları 1/2'den daha fazla olmayan bir eğimle düzenlenmeli, döşeme seviyeleri arasında 1.3 cm den daha fazla bir kot farkı varsa rampa düşünülmelidir.



Yapı eklentileri ve bina girişleri kaynaklı engeller azaltılacaktır.

Semt'te yapıların ihtiyaçlarını karşılamak üzere kaldırıma taşan bina elemanları bulunmaktadır. Bu elemanlar gerek kaldırım yüzeylerinde gerekse cepheye monte edilerek kaldırımı yatayda ve dikeyde kullanmaktadır.

Yağmur giderleri, klima dış üniteleri, kuranglez, bodrum kat mal indirme kapakları, ferforjeler, bina giriş elemanları ve giriş basamakları, cephe malzemesi çıkıntıları örnek gösterilebilir.

Yapı eklentileri kaynaklı sorunlar bina özelinde tespit edilerek ilgili yapının strüktürü bozulmadan hayata geçirilecektir. Müdahale, yapı strüktürünü etkileyecek bir durumda ise mevcut durum korunacaktır.

Giriş Kot seviyeleri kaynaklı engeller azaltılacaktır.

Alanda giriş kot seviyelerindeki problemler, bodrum katlara verilen izinli veya izinsiz girişler, su basman kotu dikkate alınmadan bodrum kat pencerelerinin uygulanması nedeniyle kaldırım hattında kot seviye farkları doğmaktadır.

Belirtilen seviye kaldırım hattında yürünebilirlik açısından problem yaratan durumlar oluşturmaktadır.

Ancak mevcut binaların yapılaşma koşullarının yarattığı zorunlu durumlarda seviye farkları mülkiyet aksı içinde tanımlanacaktır. Mülkiyet aksı dışında kalan alanlar, net geçiş aksına dâhil edilerek rampalı çözüm uygulanabilir.



Kamusal altyapı hizmeti uygulamaları kaynaklı engeller konu başlıklarına ayrılarak ilgili birimler tarafından değerlendirilerek ele alınacaktır.

Bu tip sorunlara Teknik hizmet objelerinin konumlarında hatalar (Yangın musluğu, trafo, telefon kutusu, internet kutusu) aydınlatma direklerinin hatalı konumu örnek gösterilebilir.



B. Ön Cephe Zonu



1- Mülkiyet Şeridi

Ön cephe zonu, binaların önünde kamusal alan ile özel kullanım arasında bir arayüzdür. Ön cephe zonu, bina sokak ilişkisini düzenlemek ve yaya net geçişini korumak için tanımlanmış bir tampon alandır. Bina girişlerinde bekleme, vitrin seyretme, ayakta durma vb. kullanımlardan ve durumlardan doğan zorunlulukların ve/veya tescilli ve mevcut binaların basamakları gibi fiziki zorunlulukların yaya net geçiş aksını etkilememesi için tanımlanmıştır. Mevcutta sokak üzerinde yaya erişimini kısıtlayan her türlü yatay ve düşey engel bu şerit içinde çözülmelidir.

Nasıl?

Ön cephe zonunda mülkiyet şeridi tanımlanacaktır.

Yaya kaldırımı net ölçüsüne dâhil edilmeksizin mülkiyet sınırı yanında yaya yoğunluğuna göre en az 25 cm - 50 cm mülkiyet şeridi bırakılacaktır (TS 12576).

Sokak Tipi Zonu	Ön Cephe Zonu	Mülkiyet Şeridi
S1 Sokaklar	75 cm	25 cm
S2 Sokaklar	25 cm	25 cm
S3 Sokaklar	25 cm	25 cm
S4 Sokaklar	50 cm	25 cm
S5 Sokaklar	90 cm	25 cm

Mülkiyet şeridinin tanımlanması için yaya net geçiş aksı asgari genişliğinin sağlanması gereklidir.

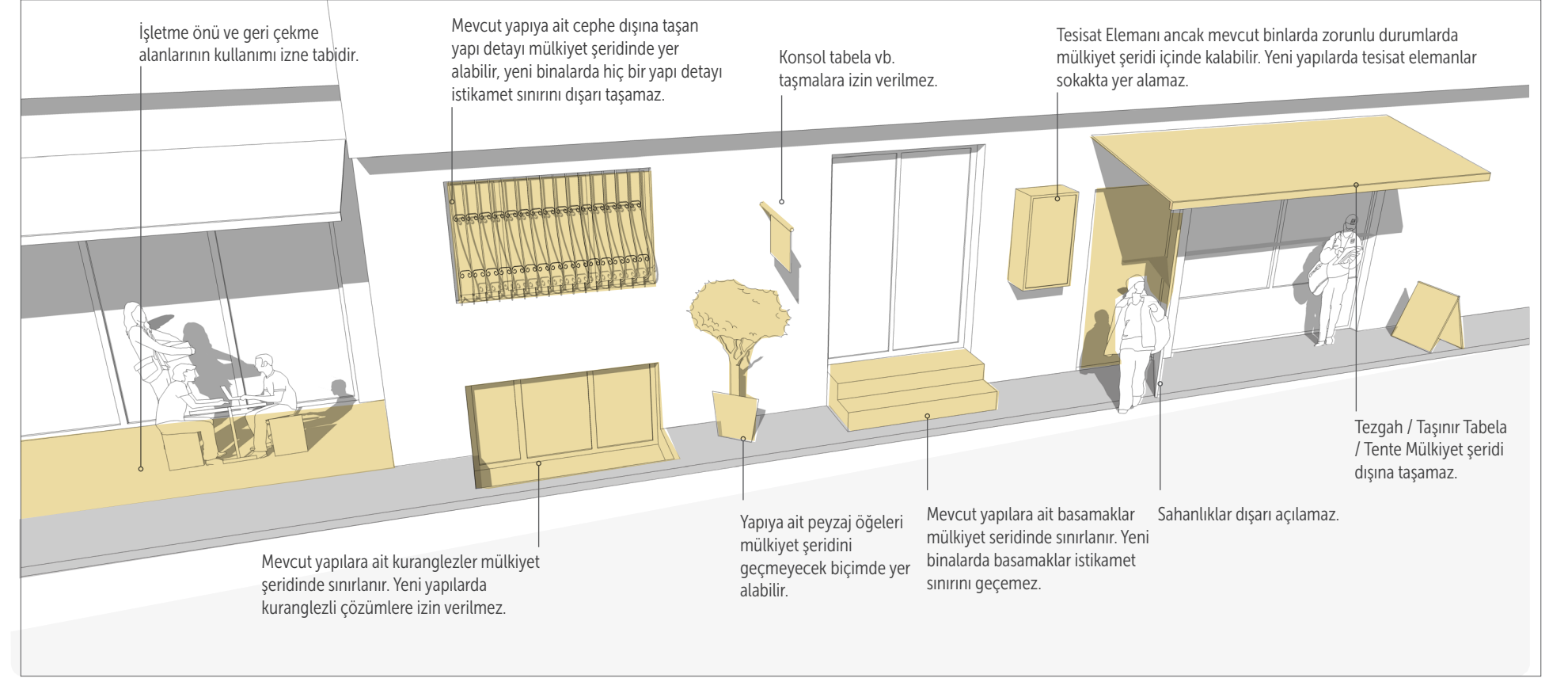
Tescilli binalarla birlikte tescillenen ve bu yapılarla birlikte tanımlı bina elemanları, mülkiyet şeridi ve yaya net geçiş tanımlamaları dışındadır.

Kullanım Biçimi

Mülkiyet şeridini aşan ve yaya net geçişini engelleyen ve kaldırıma taşan mevcut elemanlara yönelik düzenlemeler yapılacaktır.

Mülkiyet şeridinin kullanım şartları, mevcut ve yeni yapılaşmış binalarda farklılık göstermektedir. Mülkiyet şeridinde mevcut binaların zorunlu ihtiyaçlarına yönelik elemanları yer alabilir. Bu elemanlar yağmur giderleri, kuranglezler, ferforjeler, bina giriş elemanları, giriş basamakları, cephe malzemesi çıkıntıları, teknik hizmet kutularıdır.

Ancak yeni yapılarda bu elemanların istikamet sınırını geçmemesi önerilmektedir.



Binaların su giderleri için bina yüzeyinde mülkiyet aksını geçmeyen yağmur gideri cepleri yapılacaktır.

Yağmur gideri cepleri için detaylar bina kodları bölümde tanımlanmıştır. Su giderleri yaya güvenliğini ve geçişini bozmayacak biçimde kaldırım kotuna sıfır, binaya paralel yönde verilecektir.

Taşınabilir tabelalar mülkiyet şeridi içinde kalmak şartı ile yerleştirilebilir.

İşletmelerin menü ve ürün bilgisini sunduğu taşınabilir tabeleler bu kapsamda değerlendirilebilir. Ancak ticari amaçlı tezgah masa gibi mobilyalar ve satış birimleri bu kapsamda değerlendirilemez (Ön cephe zonunun ticari amaçla kullanımı için bkz.B.3. İşletme Önü Kullanımı).

Mülkiyet aksında yapıya ait peyzaj öğeleri desteklenir.

Peyzaj düzenlemeleri ve bitkilendirmeler desteklenecektir. Mülkiyet şeridi sınırı içinde kalmak şartıyla sarmaşıklar, sakı bitkileri yerleştirilebilir.

Kaldırım üstüne kuranglez yapılamaz. Binanın bulunduğu parsel sınırları içinde olmak ve binaya bitişik olmak zorundadır.

Ön cephe kuranglezleri, bodrum katlara giriş ve çıkış sağlanması ve yük indirme ve bindirme amacıyla kullanılamazlar.

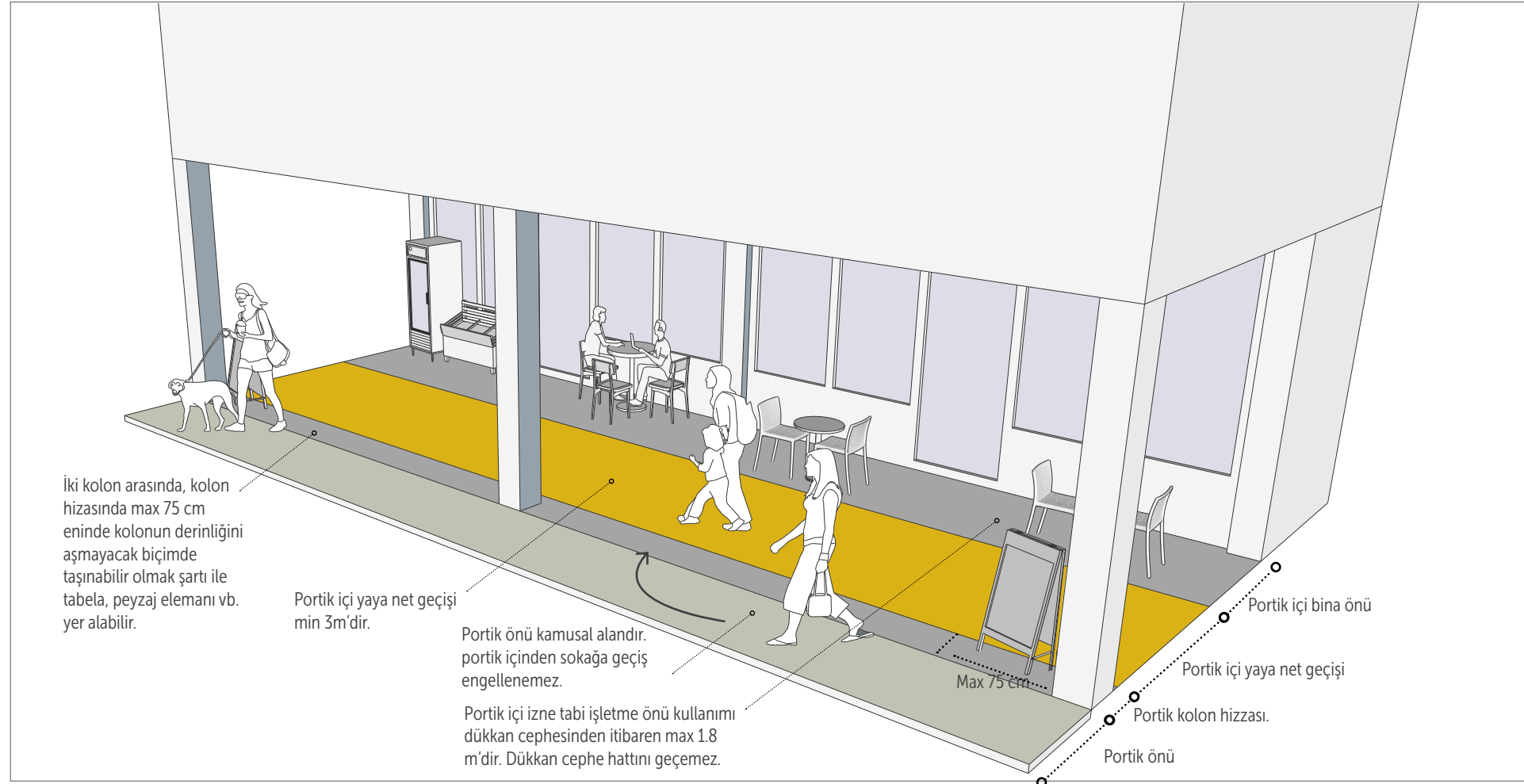
Mevcut kuranglezler mülkiyet şeridi sınırlarını geçemez. Yaya net geçiş aksı üzerinde kuranglez kaynaklı kot farklılıkları ve kademelenme yapılamaz.

Kuranglezler engelli erişimine uygun malzemeler ile hem zemin olarak yeniden düzenlenecektir. Kuranglezlerden doğan kademelenme olması durumunda, kademelenmenin

çevresine uyarıcı elemanlar ile belirgin hale getirilecektir.

Mevcut binalarda bodrum kat pencerelerinin kaldırım kotunun altında kalması durumunda net geçiş aksının devamlılığı bozulmaz, mülkiyet aksının sınırları içinde kuranglez oluşturulur.





2- Portik

Portik bitişik ön bahçesiz nizamda imar planında belirtilen yerlerde kamu kullanımına açık, yayalara daha geniş kaldırım sağlamak amacıyla, bina kitlesinden zemin kat yüksekliğinde ve ön cephe boyunca, bina taşıyıcı elemanları bırakılarak yapılan üç tarafı açık bina altı yaya geçidini tanımlar.

Neden?

Semtte portikli yapılar bulunmaktadır. Günümüzde bu alanların kullanımında işletme önü düzenlemeleri ve erişilebilirlik açısından sorunlar yaşanmaktadır.

Portiklerin kullanımına yönelik yeni düzenlemeler getirilecektir.

Nasıl?

Portik altlarında engelli erişim standartlarına uyulması zorunludur.

Portiklerde engelli erişim standartlarına uygun biçimde zemin malzemesi uygulanacaktır, eğim ve kademe olması durumunda rampalı çözümler uygulanacaktır.

Portikten kaldırım yüzeyine geçiş alanlarında yüzey hemzemin olacaktır, aksi durumda engelli standartlarına uygun rampa ve eğimli yüzeyler uygulanacaktır.

Portik altlarında yaya geçişini engelleyecek kullanımlara izin verilmez.

Portik içinde en az 3 m genişliğinde yaya net geçiş alanı bırakılacaktır. Bu aksta yaya geçişini engelleyecek hiçbir unsur yer alamaz.

Tente, bariyer, teşhir ürünü vb. elemanlar ile kapalı ve yarı kapalı mekânlar oluşturulamaz.

Portiğin sokağa açılan kısımları ve portik altı kolon hizası boş bırakılır, yayanın portik ile kaldırım geçiş engellenemez.

Ancak işletmeleri desteklemek amacıyla iki kolon arasında kolon hizasında max 75 cm eninde kolonun derinliğini aşmayacak biçimde taşınabilir olmak şartı ile tabela, peyzaj elemanı vb. yer alabilir.

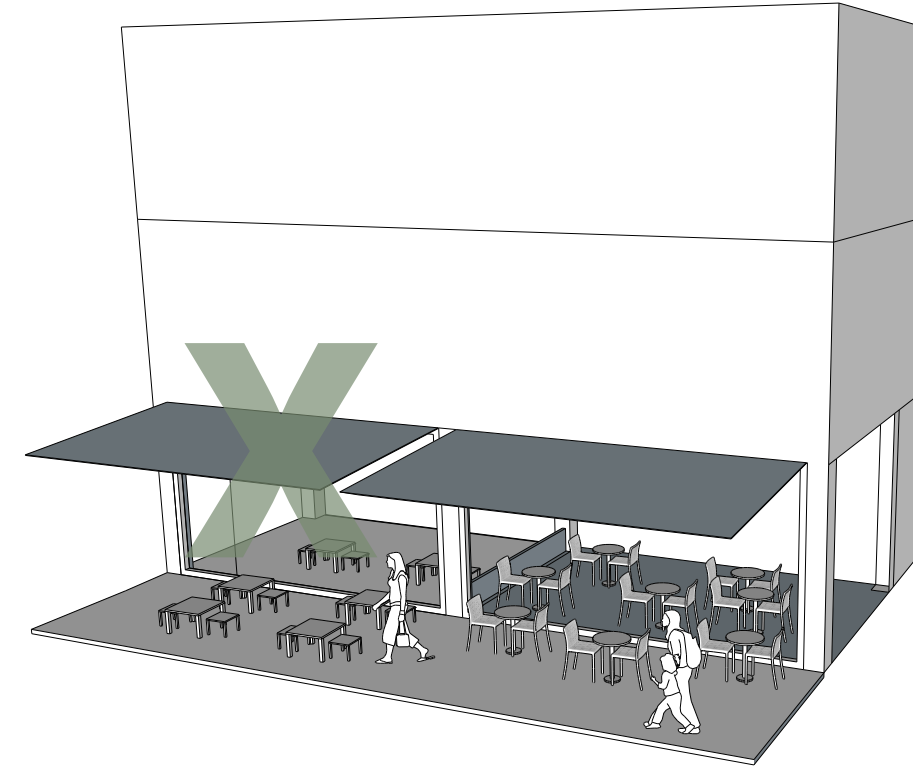
Portik altındaki işletme önü kullanımları izne tabidir. İşletme önü portiğin bina önü olarak tanımlanan alanına verilir. İşletme önü kullanımı bölümünde belirtilen tüm kullanım detayları, portik alanları için de geçerlidir.

Ancak portik alanlarında işletme önü kullanım miktarı yaya net geçişi sağlandıktan sonra uygulanır. Sokaklardaki max değerler portik altı için geçerli değildir. Portik içinde en fazla 180 cm işletme önü kullanım izni verilir.

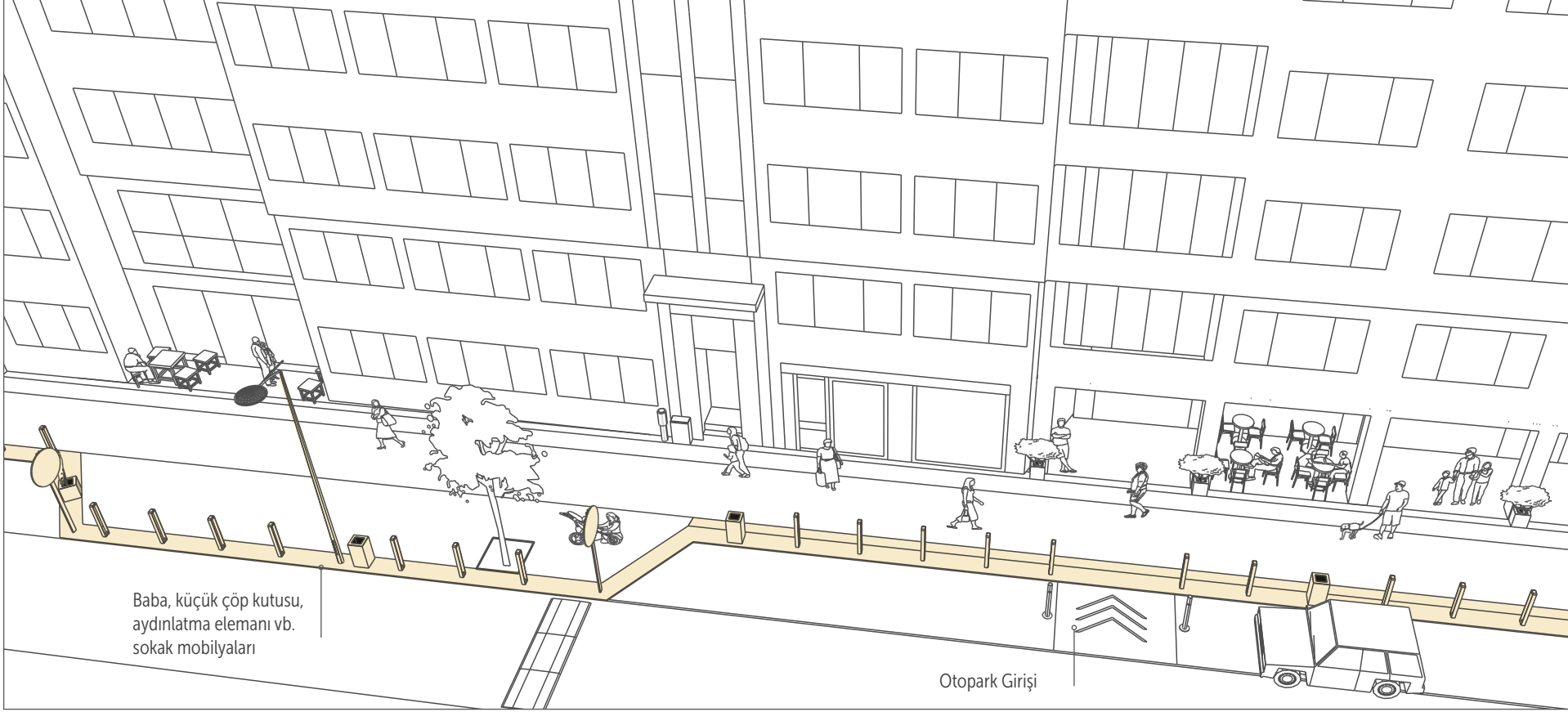
Mülkiyet sınırı dışındaki portik önü kamusal alandır ve yaya mekânı olarak değerlendirilir. İşletme önü kullanımına izni verilmez.

Portik ön girişine ve kolonlara tabela ve tente asılamaz.

Ancak belediye tarafından portiğe ait kolonlara kamusal sanat uygulaması yapılabilir.



C. Donatı Aksı



1-Ölçüler ve Elemanlar

Donatı Aksı kaldırım ile araç yolu / Seyahat aksı arasında trafik düzenlemesi ve teknik donanımın çözülmesi için bırakılmış dar geçiş aksıdır.

Araçların kaldırımı çıkmasına engel olacak trafik ayırıcılarının yerleştirilmesi, trafik yönlendirme ve ikaz işaretlerinin yerleştirilmesi, sokak peyzajını destekleyecek mobilya ve armatürlerin yerleştirilmesi için kaldırımlarda alana ihtiyaç vardır.

Donatı aksı bu elemanların net geçiş ve kullanım alanlarına taşmadan düzenli bir şekilde çözülebilmeleri için tanımlanmış akstır.

Nasıl

Yaya kaldırımının genişliği ve net geçiş hakkına bağlı olarak, en az 30 cm donatı aksı oluşturulacaktır.

Donatı aksının tanımlanması için yaya net geçiş aksı asgari genişliğinin sağlanması gereklidir (Bkz. Kod A1a).

Belirtilen 30 cm'lik genişlik seyahat aksı ile yaya net geçiş aksının güvenli biçimde ayrılması amacıyla gereken mesafedir.

S1 SOKAKLAR	50 cm
S2 SOKAKLAR	30 cm
S3 SOKAKLAR	30 cm
S4 SOKAKLAR	30 cm
S5 SOKAKLAR	50 cm

S1 tipi ve S2 Tipi sokaklarda kent mobilyalarının da yerleştirilebilmesi için donatı aksı 50cm'e kadar genişletilebilir. Donatı aksının genişlemesi için net geçiş aksının asgari ölçülerinin sağlanması gerekmektedir.

Donatı aksı özel amaçlar için kullanılamaz.

Donatı aksına sabit trafik ayırıcı elemanlar (babalar) yerleştirilecektir.

Trafik ayırıcı elemanlar, kısa ve dikey uzanan ve sokak mekânlarını ayırmaya yaran kent mobilyasıdır. Trafik ayırıcı elemanlar, genellikle yayalar ve araç mekânlarını birbirinden ayırmak için kullanılır. Aynı zamanda sokağa kimlik veren önemli bir elemandır. Bu açıdan

alanın özelliklerine uygun tasarlanan ayırıcılar, sokak peyzajına renk ve ilgi katar, yaya alanlarını tanımlamaya yardımcı olur.

Trafik ayırıcı elemanlar farklı kentsel ihtiyaçlar içinde çok fonksiyonlu bir işleve sahip olabilir, örneğin yaslanıp dinlenecek bir yer sağlar, bisiklet parkı olabilir (Babaların boyut ve özelliklerine dair detaylı bilgi için bakınız kent mobilyaları bölümü).

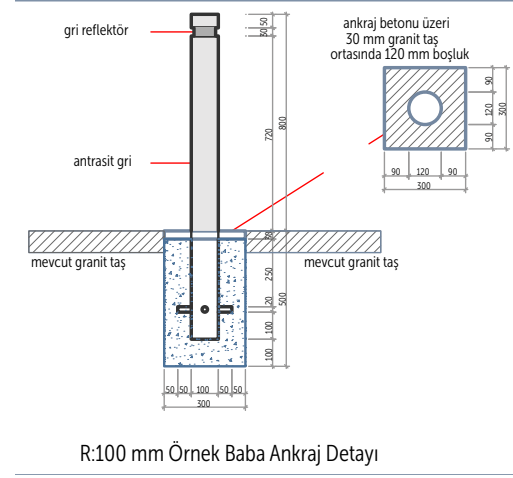
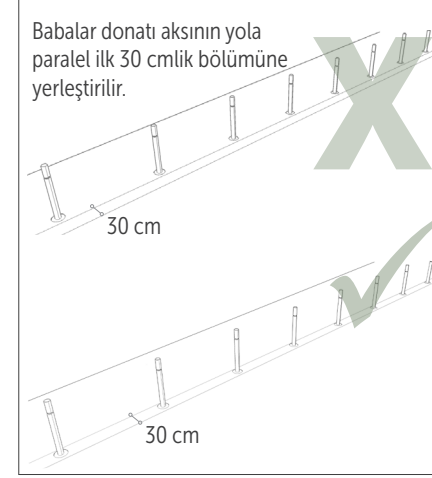
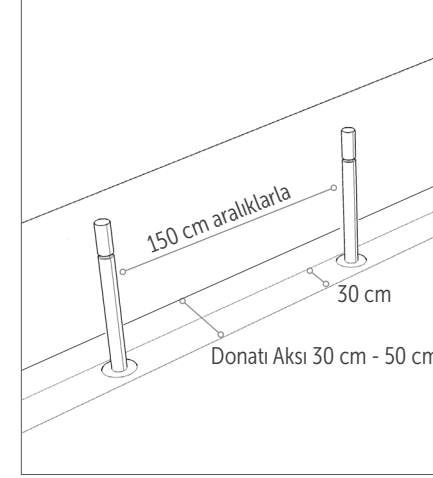
Alanda ayırıcılar yerleştirme yetkisi belediyeye aittir, belediye dışında hiçbir özel veya kamu kurumu veya şahıs ve gruplar tarafından sokaklara ayırıcılar yerleştirilemez.

Trafik ayırıcı elemanlar, 150 cm aralıklarla donatı aksının yola paralel ilk 30 cm donatı aksının seyahat aksına yakın bölümüne yerleştirilecektir.

Sabit trafik ayırıcı elemanlar; aralarından araba geçemeyecek, ancak tekerlekli sandalye ya da çocuk arabalarının geçişine engel olmayacak şekilde 150 cm aralıklarla yerleştirilecektir.

Sabit trafik ayırıcılar, donatı aksının dışına yerleştirilmemelidir.

Donatı aksında tüm dikey elemanlar birbirleri içinde simetriyi bozmayacak şekilde yerleştirilmelidir.



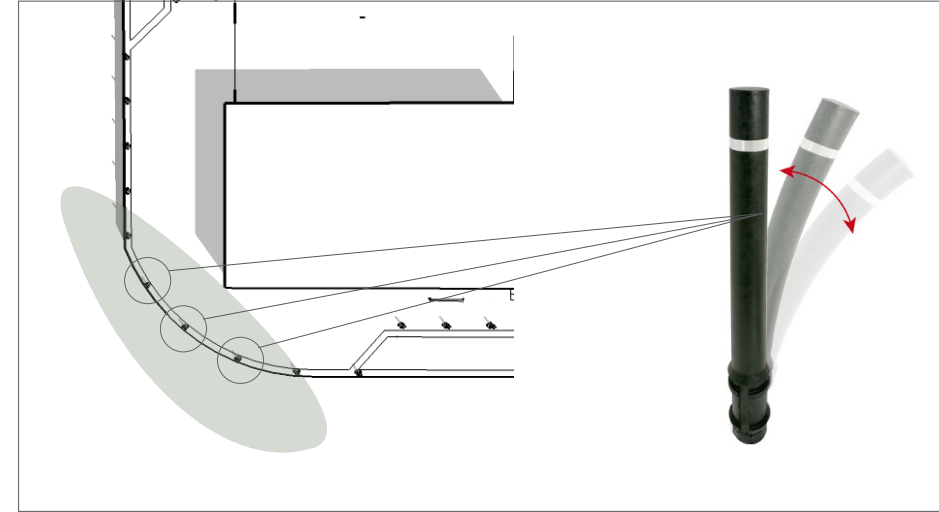
Trafik ayırıcı elemanlar, kaldırımı araç geçişi gerektiren durumlarda kesintiye uğrayabilir.

Bina altı kapalı otopark girişi önlerinde, ilgili otoparkın girişine denk gelen alanda trafik ayırıcılar kesintiye uğrar.

Bu durumlarda, ilgili alanda uyarı tabelası yerleştirilmelidir. Otopark girişi önüne denk gelen tali aksa trafik ayırıcı eleman yerleştirilerek araç park etmesi önlenir.

Yol dönüşleri/ kavşaklarda ihtiyaç durumunda esnek, kırılabilir veya katlanabilir trafik ayırıcı alternatifleri tercih edilebilir.

Kavşaklarda acil durumlarda geniş dönüş açısına sahip itfaiye araçlarının manevra yapmasına imkân vermek için ihtiyaç durumunda donatı aksında trafik ayırıcı dizisi içinde kavşak noktasına denk gelen 3 adet eleman esnek alternatifleri ile değiştirilebilir.



Donatı Aksında sokak genişliklerine göre altta belirtilen kentsel elemanlar yer alabilir.

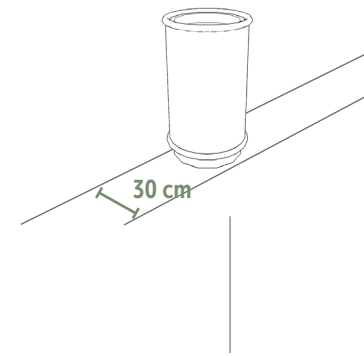
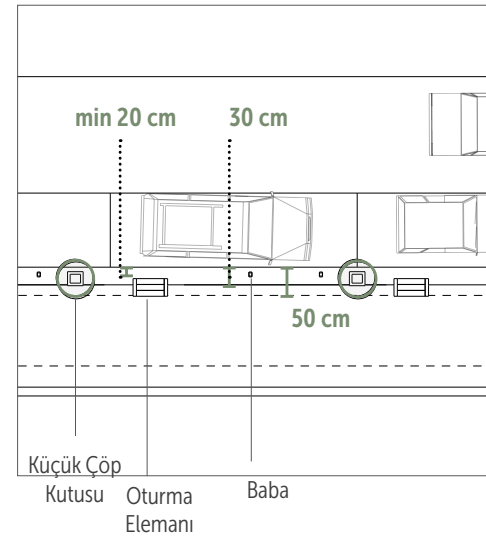
Elektrik ve aydınlatma direkleri, trafik işaretleri, yaya korkulukları, küçük çöp kutusu, dar bank vb. kent mobilyaları, bordür taşı dâhil, yaya kaldırımı boyunca donatı aksına yerleştirilecektir.

Donatı aksında yer alan elemanlar sokak dokusu ve birbirleri içinde uyumlu olmalıdır. Donatı aksında yer alan elemanlar, belirli aralıklar ile tekrarlanır.

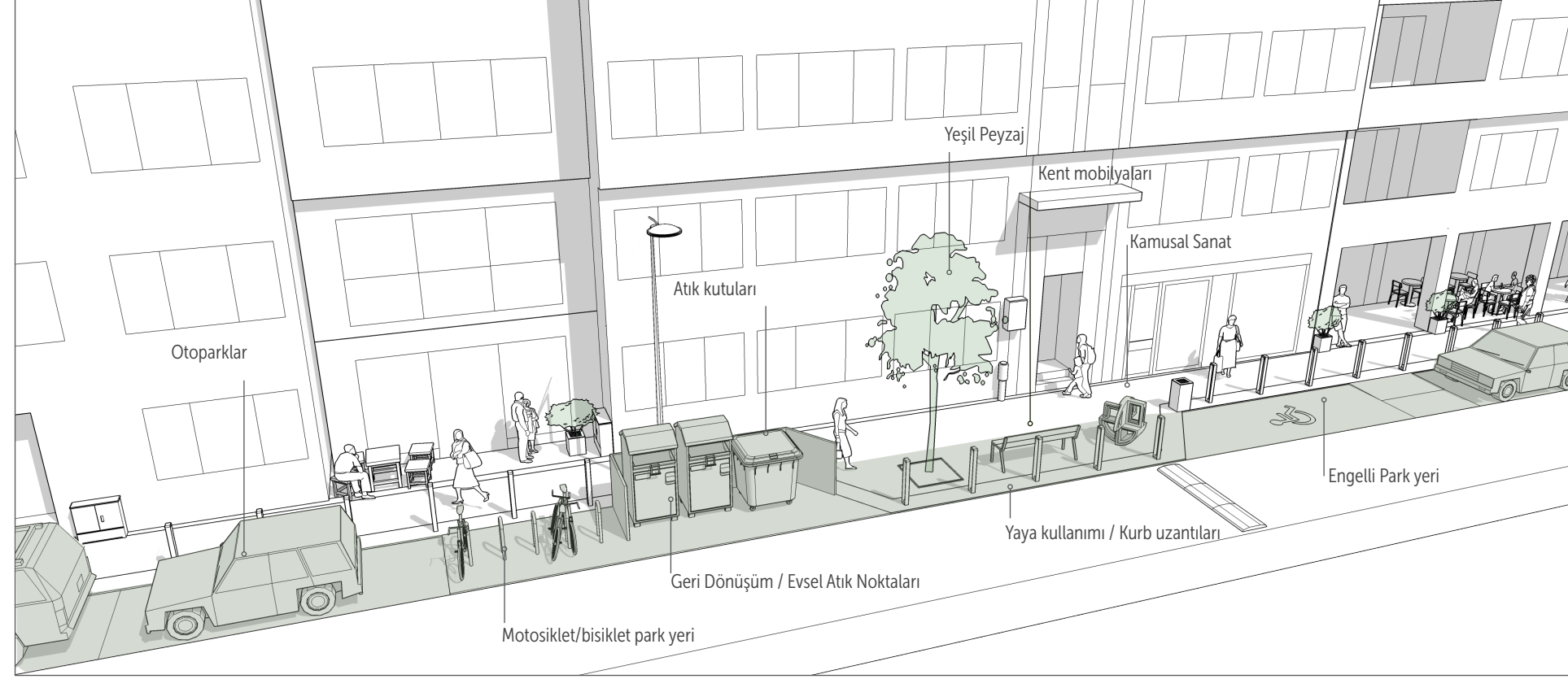
Donatı aksına trafik ve yönlendirme elemanları yerleştirilecektir.

Trafik levhaları babaların bulunduğu konuma yerleştirilecektir. Trafik levhalarının konulduğu noktaya baba konulmayacaktır.

Tip A Sokakta Donatı aksına küçük tip çöp kutusu yerleştirilecektir. Yerleştirildiği noktada küçük tip çöp kutusu trafik ayırıcı yerine geçer.



D. Tali Aks



1-Tanımı

Tali aks seyahat aksı ve net geçiş aksı arasında bir sınır oluşturur. Bu sınır ihtiyaçlara göre farklı amaçlarda kullanılabilecek esnek bir alan sunar.

Tali aksın iki temel bileşeni bulunmaktadır. Bunlardan birincisi; araç otoparkı ve servisler için kullanılan kurb yanı, ikincisi ise yayalara yönelik kamusal kullanıma kazandırılmış kurb uzantısıdır.

Semtte yaşayanların, yayaların, bisikletlilerin farklı ihtiyaçlarına göre şekillenecek tali aksın etkin ve aktif biçimde kullanılması önem taşımaktadır.

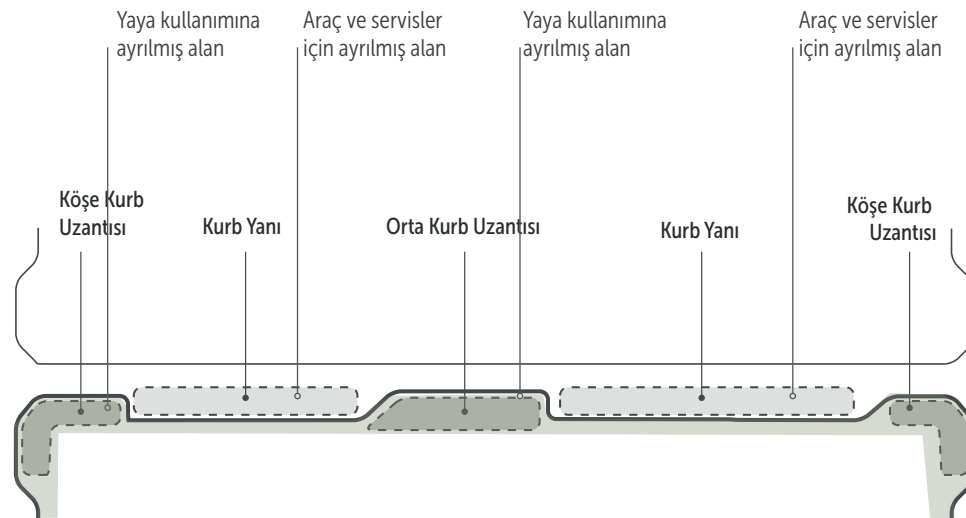
Tali aks, rehberde belirtilen durumlara aykırı olarak başka amaçlar için kullanılamamalıdır.

Tali aks genişliği en az 210 cm'dir.

Tali aks için tercih edilen genişlik kaldırımın bitiş hizasından itibaren 210 cm'dir. Bu genişlik yol üzeri araç parklanması için gerekli olan minimum ideal genişliktir. İndirme bindirme alanları oluşturulacak tali akslar için tali aks genişliği en az 240 cm olması önerilir.

Tali aks oluşturulan sokaklarda, aks araç yolunun (seyahat aksının) sadece tek tarafında oluşturulması önerilir.

Tali aksın genişletilmesine konu olacak bu durumlarda, sokak en kesiti içinde diğer zonların en az gereksinimlerinin karşılanması gereklidir. Net geçiş seyahat aksı ve donatı aksı için gerekli olan en az genişlik karşılanmadan tali aksın minimum genişliği arttırılamaması önerilir.



2-Elde Edinimi

Mevcut haliyle tamamı araç parkı kullanımında olan tali aksların belirli yüzdeleri yaya kullanımına açılmalıdır. Geliştirilecek sokak projelerinde, bu ilkenin göz önünde bulundurulması önerilir.

Semt'te yaya ve bisiklet öncelikli yaklaşımın desteklenmesi amacıyla tali aksların kullanımında yayaların ihtiyaçları öncelikli tutulmalıdır.

Bu kapsamda mevcut haliyle tamamı araç parkı kullanımında olan tali aksların belirli yüzdeleri yaya kullanımına açılmalıdır.

Tali aks sokak tipine göre değişen oranlarda yaya kullanımı ve araç parkı kullanımı için ayrılmalıdır.

S1 tipi sokaklarda Tali aks büyük oranda yaya kullanımına katılmalıdır. Bu tip sokaklarda sadece ticari araçların indirme-bindirme faaliyetleri için tali aks içinde cep yerleri bırakılmalıdır.

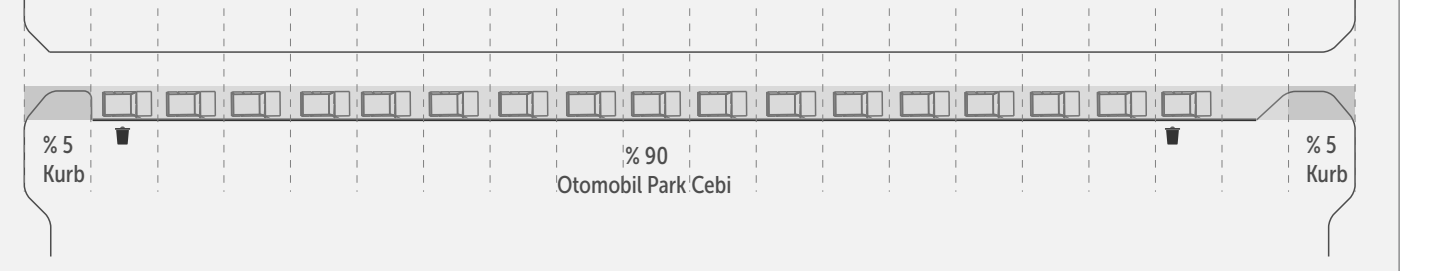
S2 tipi sokakalarda tali aks uzunluğunun en az %30'si yaya kullanımına, diğer bölümleri araç parkı ve servis noktalarına (atık kutusu) ayrılmalıdır.

S3 tipi sokaklarda, tali aks uzunluğunun en az %50'si yaya kullanımına, diğer bölümler araç parkı ve servis noktalarına (evsel atık kutusu) ayrılır.

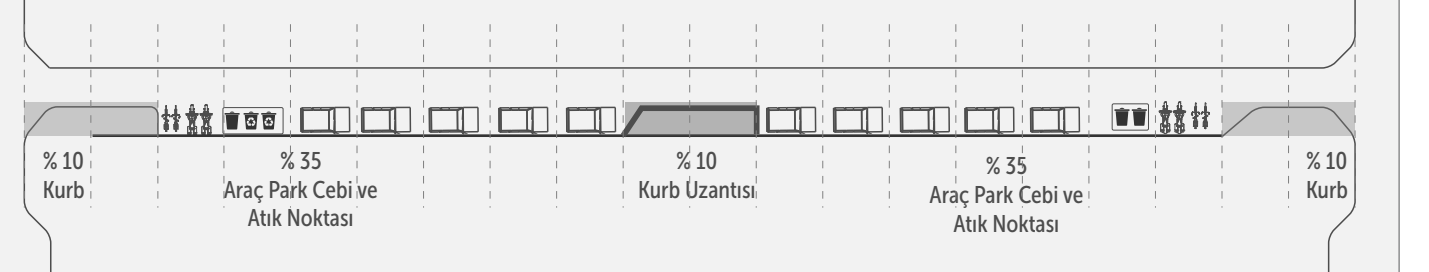
S4 ve S5 Sokaklar için tali aks tanımlanmamıştır. Bu tip sokaklar niteliklerinden dolayı parklanma yapılmaması gereken sokaklar olarak önerilmiştir. İndirme bindirme için ise özel cepler/ çözümler ayrıca planlanmalıdır.

S1 SOKAKLAR	%100 yaya	sadece indirme bindirme
S2 SOKAKLAR	en az %30 yaya	%80 araç+servis
S3 SOKAKLAR	en az %50 yaya	%50 araç+servis
S4 SOKAKLAR	-	sadece indirme bindirme
S5 SOKAKLAR	-	-

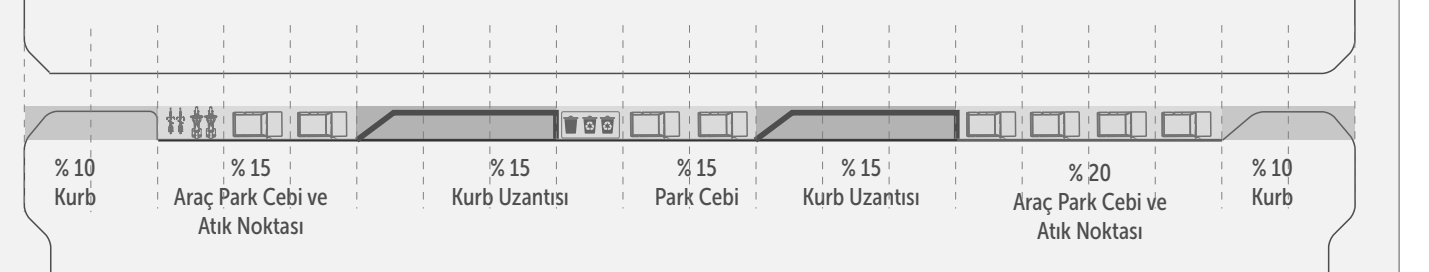
Mevcut sokakta tali aks otomobil parkı için kullanılmaktadır. Çöp kutuları yaya aksında yer almaktadır.



S2 tipi sokakta tali aksın en az **%30'u yaya öncelikli kullanıma** (kurba) eklenecektir.



S3 tipi sokakta tali aksın en az **%50'si yaya öncelikli kullanıma** (kurba) eklenecektir.



3-Araç Parkı Kullanımı

Araç parklarına yönelik yeni düzenlemeler rehberin yaya ve bisiklet öncelikli yaklaşımın gerekliliği ile şekillenirken tespit edilen sorunlara yönelik çözüm geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Tali aks kurb yanı üzerinde minimum tali aks genişliğine uygun olarak yola paralel araç parkları oluşturulmalıdır.

Araç parklarının oluşturulması için yaya net geçiş hakkının sağlanması gereklidir. Yaya net geçişinin sağlanmadığı sokaklarda veya sokak kesimlerinde park yapılmamalıdır (Örneğin Tip D Sokaklar).

Otopark işletme modeli oluşturulmalıdır.

Alanın merkezi konumu ve mekânsal kısıtlar nedeniyle yol üzeri parklanma ile otopark ihtiyacının karşılanamadığı görülmektedir. Bu nedenle yol üstü parklanmada alanda yaşayan ve çalışanlara öncelik sağlayacak bir işletme modeli oluşturulmalıdır.

Araç parkları farklı kullanıcıların ihtiyaçlarına göre standart otoparklar, bisiklet ve motosiklet parkları, indirme bindirme alanları, engelli otoparkları, kamusal hizmet birimi otoparkları olarak düzenlenmelidir.

Standart otoparklar S2 ve S3 Tipi Sokaklarda uygulanmalı; min genişliği 2.1 m metre ve uzunluğu 5 m olmalıdır.

Tali aksta bisiklet ve motosiklet parkı oluşturulmalıdır. Araç parkı alanının %10'u (her on araçlık alandan biri) motosiklet ve bisiklet parkı olarak ayrılması önerilmektedir. Min genişliği 2.1 m metre ve uzunluğu 5 m olmalıdır. Motosikletler kaldırıma park etmemesi için bisiklet ve motosikletlerin kilitlenebilmesi için standart kent donatıları tesis edilmelidir. Motosiklet ve bisiklet otoparklarına araba park etmesinin engellenmesi için trafik düzenleme babası konulmalıdır.

Tali aks üzerinde min genişliği 2.1 m ve uzunluğu 7 m olan engelli otoparkları oluşturulmalıdır. Her sokakta 20 otopark biriminden biri engelli otoparkı olarak ayrılmalıdır.

Ancak engelli yurttaşların talepleri doğrultusunda engelli otoparklarının konumlarına yönelik düzenlemeler ve ek engelli otoparkları yapılabilir.

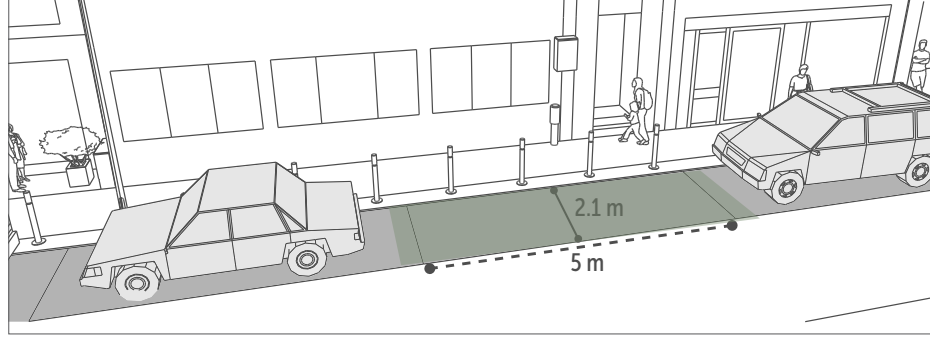
Tali aks üzerinde min genişliği 2.1 m metre ve uzunluğu 10 m olan kamu hizmet binalarını destekleyen otopark alanları oluşturulmalıdır.

Kamu binaları için ayrılan otopark alanları bina personeline tahsis edilememeli, kamusal ihtiyaçlar dışında kullanılamamalıdır.

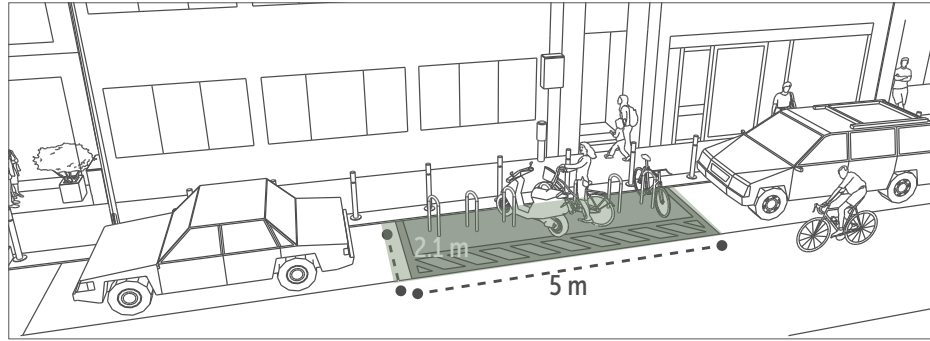
İndirme bindirme alanları ticari faaliyetlerin yoğun yaşandığı S1 tipi sokaklarda ve S4 tipi sokaklarda uygulanmalıdır. Min genişliği en az 2.1 m (tavsiye edilen en az 2.4 m) ve uzunluğu 10 m olmalıdır.

Otopark alanlarının tanımlanması için araç otoparklarının çevresinde şeritler çizilerek park alanları tanımlanmalıdır. Engelli otoparkı ve motosiklet otoparkları için yere uyarıcı işaretlemeler yapılmalıdır.

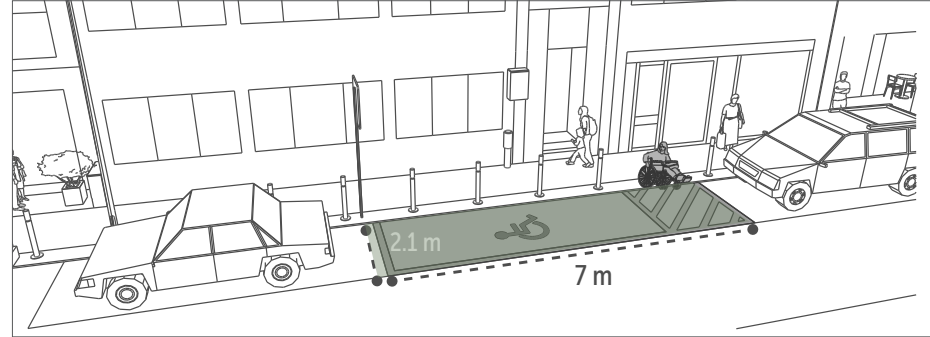
Sadece indirme bindirme için ayrılan alanlara kalıcı parklanma yapılmamalıdır. Bu alanların başına gerekli uyarı tabelaları yerleştirilmelidir. İndirme bindirme alanlarına çevresindeki esnafın talebi doğrultusunda katlanabilir ve takılıp çıkarılabilir babalar yerleştirilebilir.



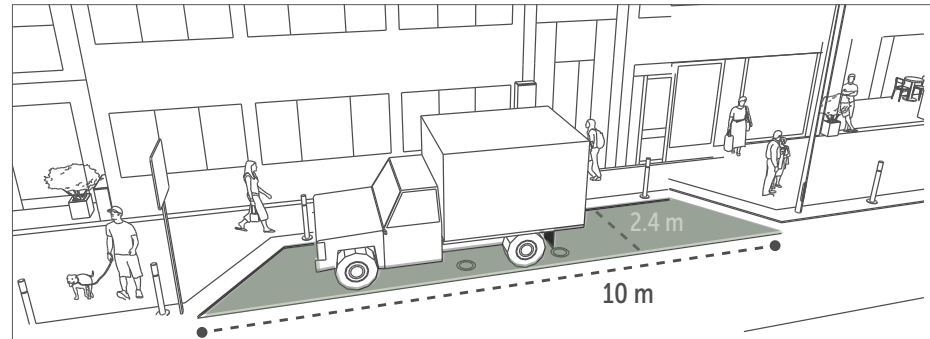
Standart araç park yeri



Motosiklet ve bisiklet park yeri belirgin hale getirilmeli uygun donatılar yerleştirilmeli



Engelli aracı park yeri, döşemeye işaretlenmeli



İndirme bindirme yeri başında uyarı tabelası yerleştirilmeli

4-Atık Noktaları

Semtte evsel atık kutularının seyahat aksına veya yaya net geçiş aksına denk gelen noktalarda kaldırım üzerinde bulunduğu gözlenmiştir. Bu durum yaya aksını olumsuz etkilemektedir. Aşağıda atık noktalarına yönelik öneri düzenlemeler belirtilmiştir.

Çöp kutuları ve atık getirme noktaları tali aks üzerinde kurb uzantıları dışındaki alanlara yerleştirilmelidir.

Rehberin Sürdürülebilir Altyapı, Atık ve ve Geri Dönüşüm başlığında belirtilen noktalarda, tali aks içinde kurb uzantısı yanlarında evsel atıklar için alan ayrılmalıdır.

Evsel atık toplama noktaları 770 lt hacmindeki atık kutusu yerleştirileceği büyüklükte en az 130 cm x 80 cm ölçülerinde olmalıdır. Yoğun talepten dolayı ihtiyaç doğan alanlarda iki kutu konulabilmesi için en az 260 cm x 100 cm alan bırakılabilir.

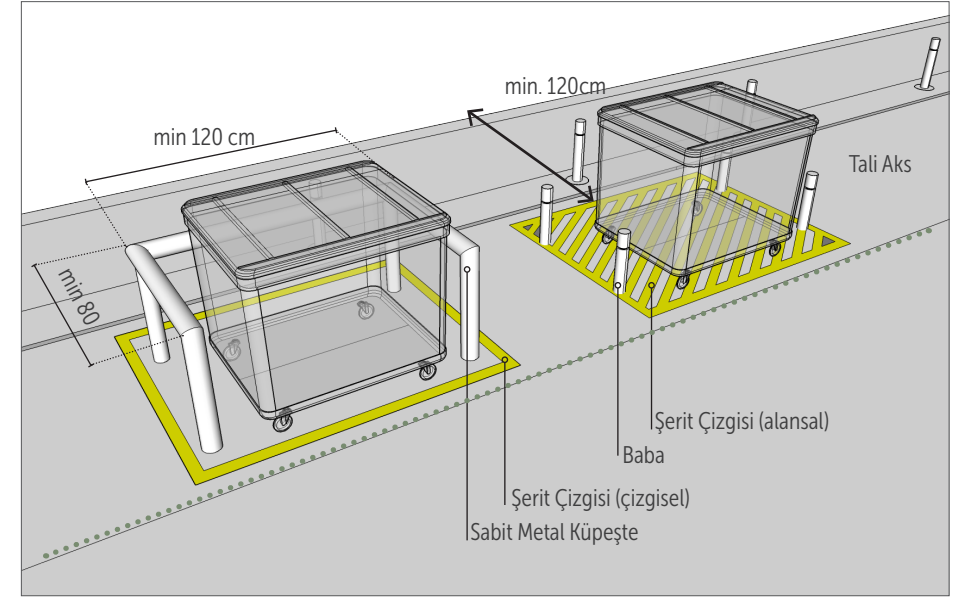
Ancak evsel atık toplama noktalarında yapılacak uygulamanın detayları konteyner büyüklüğüne göre değişkenlik gösterebilir.

Evsel atık toplama noktalarında, atık kutularının içine yerleştirileceği sabit metal cepler yerleştirilmelidir. Alanın zemini tanımlanmalıdır. Çöp kutusunun arkasında en az 120 cm geçiş mesafesi bırakılmalıdır.

Evsel atık kutuları kaldırım ve yaya mekânları üzerinde yer almamalıdır.

Atık getirme noktaları ile atıkların geri kazandırılması desteklenmelidir.

Geri dönüşüm noktaları için bkz. Rehber'in Sürdürülebilir Altyapı, Atık ve Geri Dönüşüm başlığı.



5-Kurb Uzantısı Kullanımları

Kurb Uzantıları tali aks üzerinde araç mekânlarından ayrılmış kaldırım uzantılarıdır. Tali aksın kamusal kullanımı destekleyen yayalara ayrılmış bölümleridir.

Semte iki tip kurb uzantısı önerilmektedir. Birinci tip kurb uzantısı sokak kesişimlerinde yer almaktadır. Köşe kurb uzantıları olarak adlandırılmaktadır.

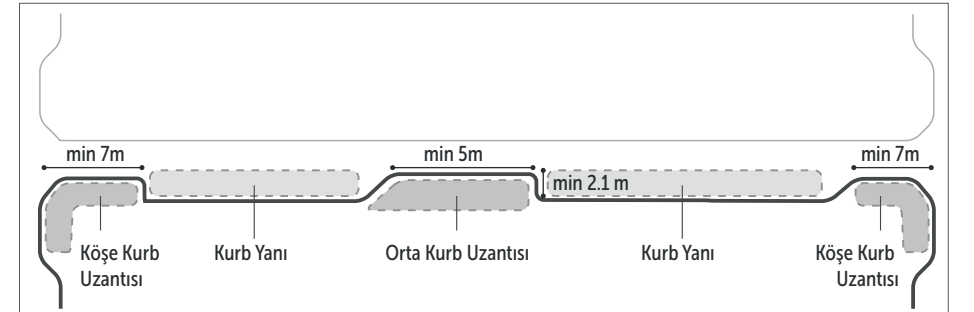
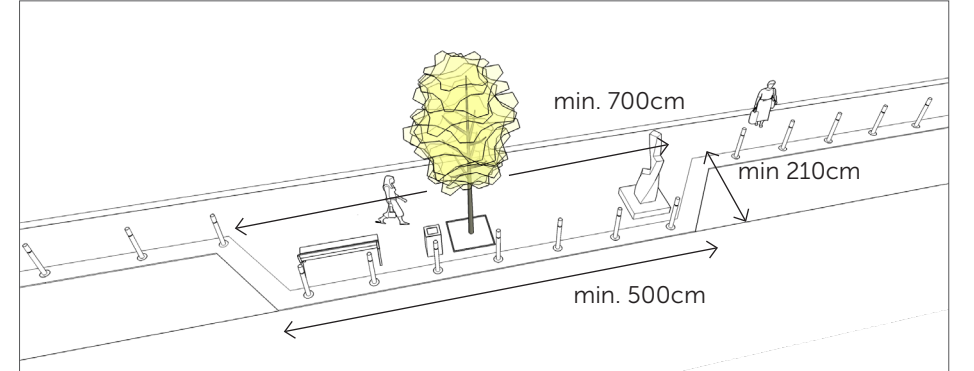
İkinci tip kurb ise sokak üzerinde yer almaktadır, orta kurb uzantısı olarak adlandırılmaktadır.

Kurbların geometrik özelliklerinin altta yer alan durumlara göre şekillenmesi önerilmektedir.

Orta kurblar trafik akışına göre konumlanacak bir dik yamuk formunda olmalıdır.

Orta Kurb uzantılarının Eni en az 2.1 m, yola paralel uzun kenarı en az 7 m kısa kenarı ise 5 m olmalıdır.

Uzun kurb uzantılarının Eni en az 2.1 m, yola paralel uzun kenarı en az 12 m kısa kenarı ise 7 m olmalıdır.



Kurblar yaya kullanımı öncelikli değerlendirilecektir. Kurblar alttaki amaçlar dışında kullanılmamalıdır.

Kurb uzantıları kamuya kazandırılmış alanlardır. İşletme öñü kullanımına dâhil edilemez. Özel kullanım için değerlendirilmemelidir.

Kurb uzantılarının kullanımı için bitkilendirilmiş alanlar oturma ve dinlenme yerleri, sanat objeleri, karşıya geçişi kolaylaştırıcı uzantılar, özel işlevlendirilmemiş yaya geçişini destekleyen sert zeminler ile bu kullanım alternatiflerinin karma biçimde uygulanması önerilir.

Kurb uzantılarının kullanım biçimlerini, çevresindeki işlevler etkilemektedir.

Tarihi binaların tescilli basamaklarının olduğu dar kaldırımlarda, yaya geçişini desteklemek amaçlı kurb uzantıları oluşturulmalıdır.

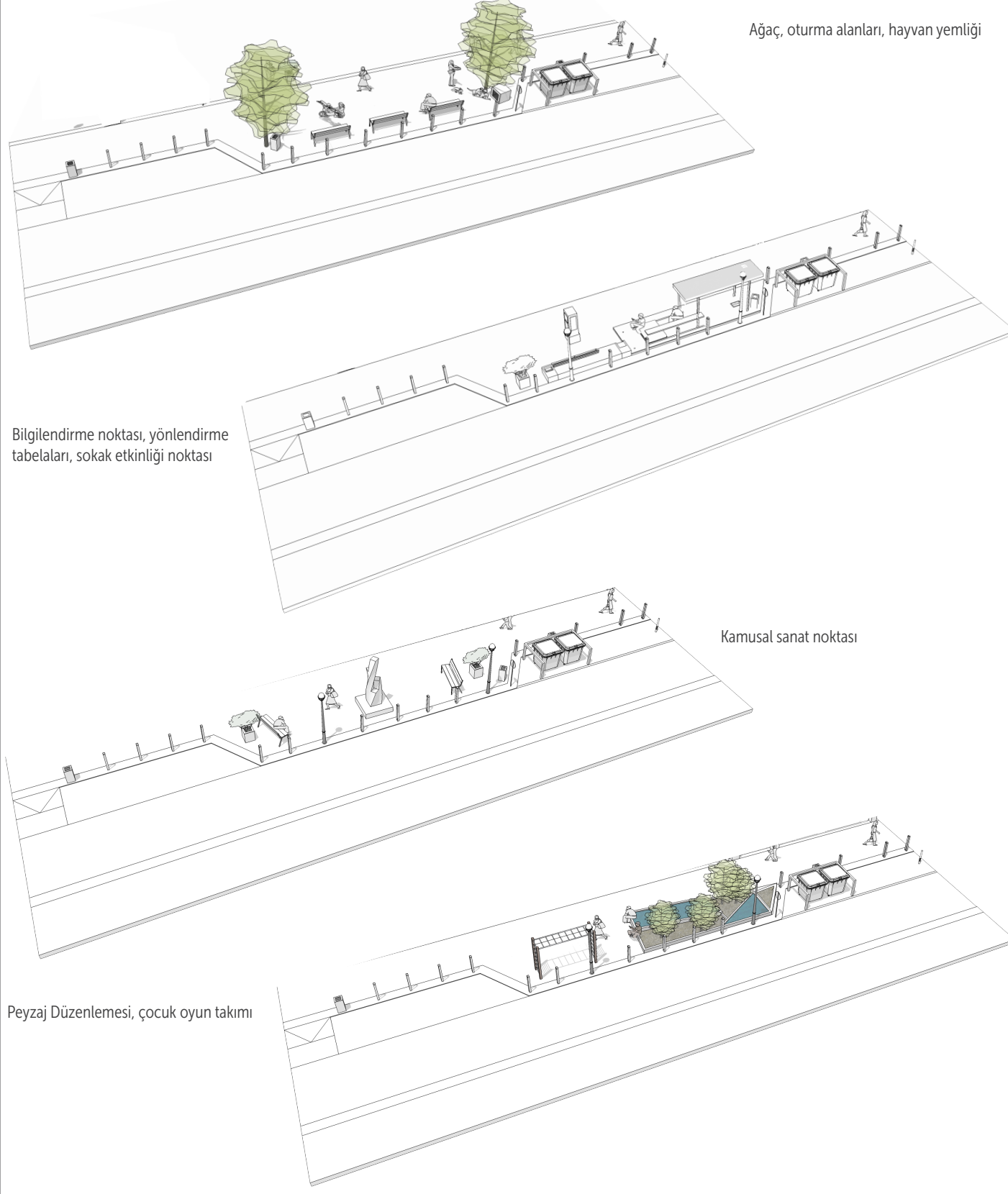
Sanat atölyelerinin yoğunlaştığı sokaklarda sanat ve kamusal sanat eserlerinin teşhiri ve seyiri amaçlı kullanımlar,

Zemin kat konut kullanımı yoğun noktalarda bitkilendirme ile yeşil alan oluşturmaya yönelik kullanımlar,

Mahalli ticari fonksiyonların bulunduğu sokaklarda oturma ve dinlenme amaçlı kullanımlar,

Eğimli sokaklarda kurb uzantılarının kullanımında dinlenme amaçlı kullanımlar öñe çıkmalıdır.

Alternatif kurb kullanımlarına örnek şemalar



6- Parkletler

Parkletler Yeldeğirmeni Kentsel Tasarım Rehberi'nde esasları sunulan kurb uzantılarının tesisi öñesinde geçici çözüm olarak sunulmuş, park ceplerinin dönüşümüne yönelik geçiş dönemi uygulamasıdır.

Parklet, park ceplerine yerleştirilir. Genellikle iki park alanına uzanan ve kalıcı olmayan malzemeleri kullanan küçük bir kaldırım uzantısıdır. Oturma, ağaçlar, çalılar, şemsiyeler, aydınlatma gibi elemanlar lokasyon karakteri göze alınarak birleştirilir. Parkletler, özellikle dar kaldırımların bulunduğu yerlerde, insanların oturmaları, dinlenmeleri ve kentte iyi vakit geçirmeleri için yer sağlamaktır.

Parkletler, sokağın tüm kullanıcıları için daha iyi denge sağlamaya yönelik düşük maliyetli, kolayca uygulanabilir bir yaklaşımdır.

Tali aks üzerinde kamusal parkletler ve mobil parkletler yapılmalıdır.

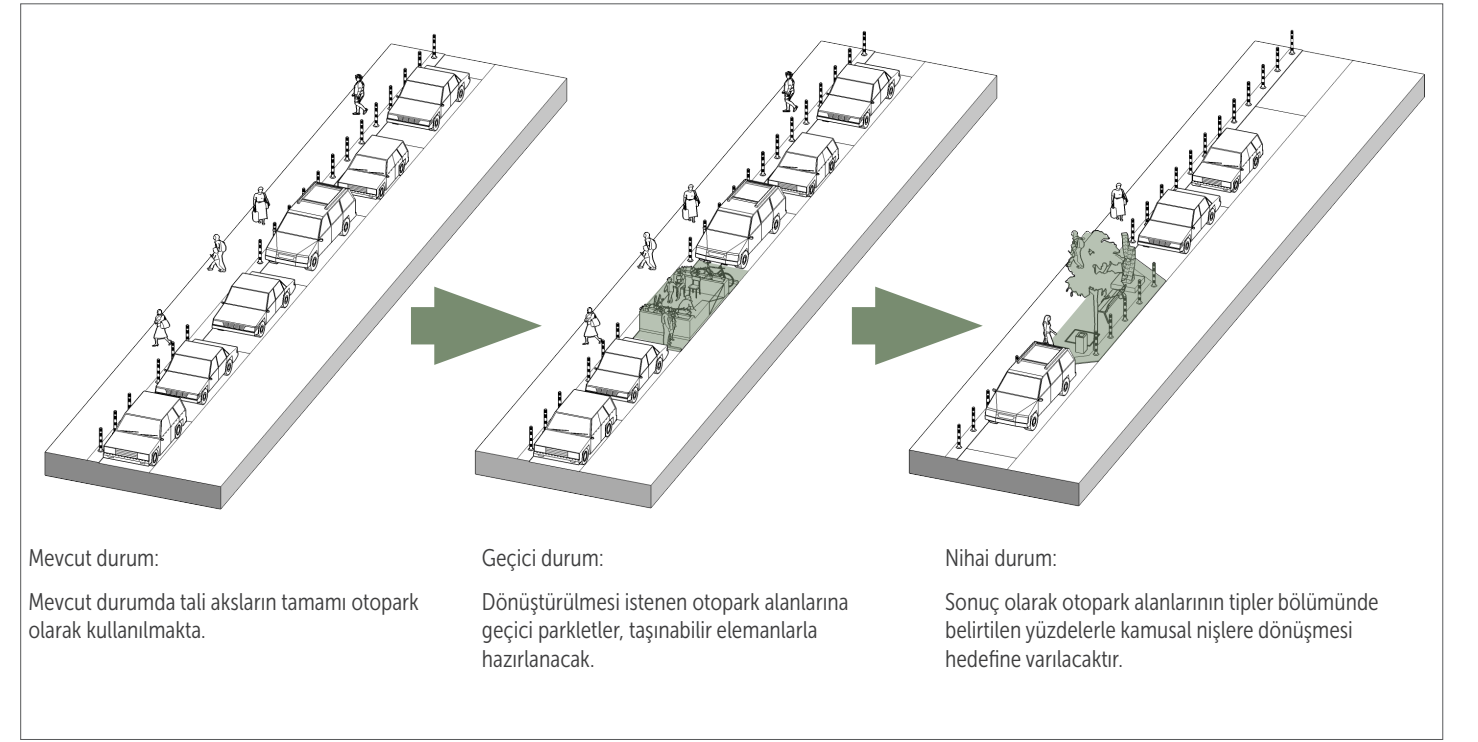
Tali aks üzerinde farklı işlevlerde parkletler oluşturulacaktır. Parkletler kamusal kullanım içindir.

Parkletler yeşil dokunun artırılması, dinlenme ve etkileşim alanları oluşturulması ve sokakların canlı tutulması amacıyla oluşturulmalıdır.

Parkletler sokak tiplerinde uygun görülen kurb uzantılarına denk gelen noktalarda konumlandırılmalıdır. Kalıcı kurbların inşasına kadar geçen sürede, geçici bir ara çözüm olmalıdır.

Parkletler rogar kapakları ve önemli altyapı elemanlarını kapatacak biçimde konumlandırılmamalıdır.

Parkletler kamusal alandır. Özel işletmeler tarafından kullanılmamalı, işletme öñü kullanımına dâhil edilemez, kalıcı strüktürler inşa edilmemelidir.



Mevcut durum:

Mevcut durumda tali aksların tamamı otopark olarak kullanılmakta.

Geçici durum:

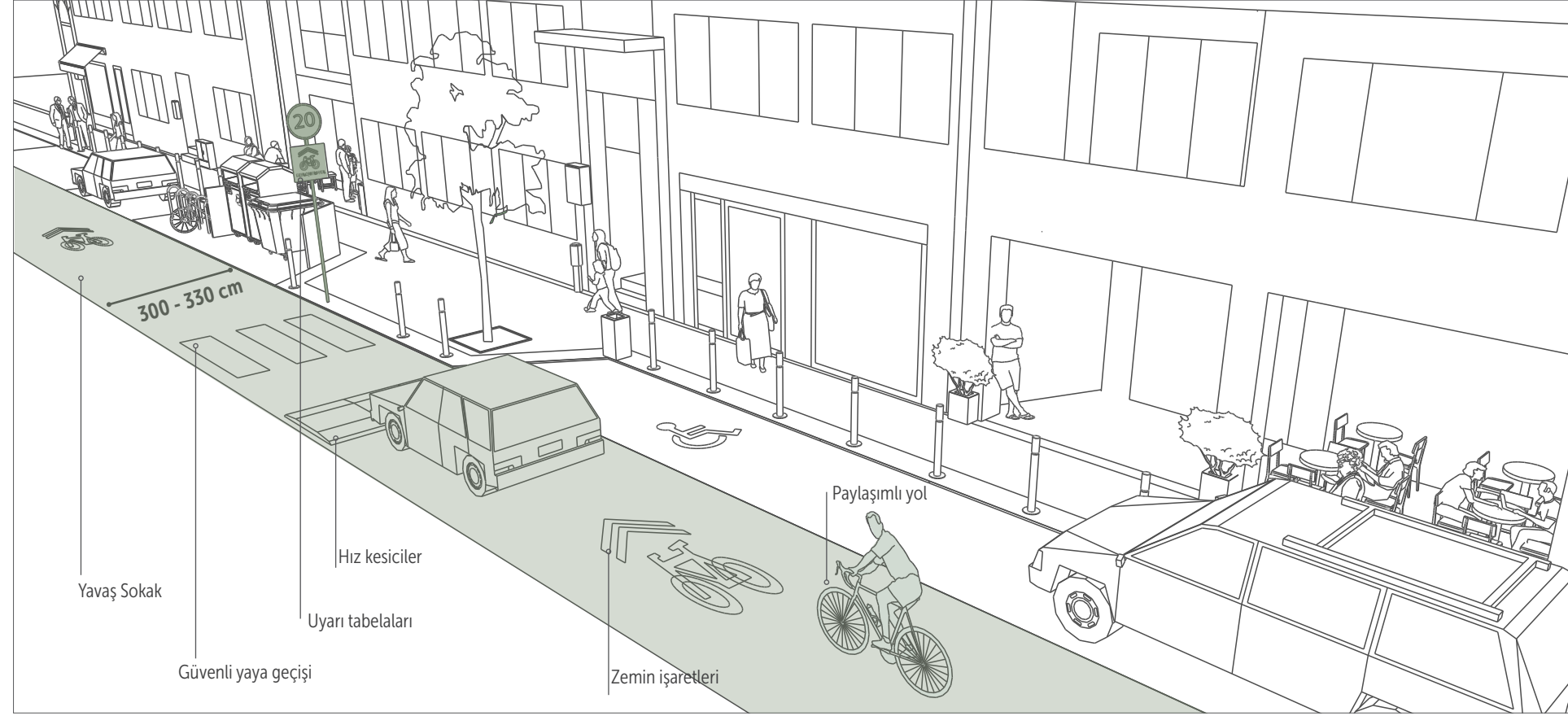
Dönüştürülmesi istenen otopark alanlarına geçici parkletler, taşınabilir elemanlarla hazırlanacak.

Nihai durum:

Sonuç olarak otopark alanlarının tipler bölümünde belirtilen yüzdelikle kamusal nişlere dönüşmesi hedefine varılacaktır.



E. Seyahat Aksı



1-Tanım

Semt konut kullanımı ağırlıklı, yaya erişiminin ön planda tutulduğu bir bölgedir.

Seyahat aksı bu açıdan yabancı trafiği içeren kentsel sirkülasyona yönelik değil, semt içi sirkülasyona yönelik kurgulanacaktır.

Bu açıdan trafik hızının yavaş tutulduğu ve bisiklet kullanımına alan sağlayan yavaş bir sokak önerilmektedir.

300 cm'den dar araç şeridi yapılmamalıdır.

Araç yolunu çöp kamyonu, itfaiye aracı gibi geniş en kesitli ağır taşıtlardan, motorsiklet ve bisikletler gibi dar en kesitli ulaşım araçları kullanmaktadır. Yol genişliği yukarıda belirtilen araçların ihtiyaçlarını karşılamalıdır. Sokağın en dar kesitini etkileyen unsur itfaiye aracı ve çöp toplama araçlarının geçişidir. Bu araçların en kesiti 2.5 m'dir

Geniş kesitli ağır araçların güvenli seyahati için araç yolunda en az 3.00 m geçişin sağlanması gereklidir.

330 cm'den geniş araç şeridi yapılmamalıdır.

Yol genişliklerinin artmasının araç hızını arttırdığı bilinmektedir.

Bu yüzden; dar olan sokak kesitini etkin kullanmak, elde edilen alanı yaya alanlarına sunarak yaya öncelikli yaklaşımı desteklemek, araçların rahat

hızlanacağı şerit genişliklerine imkân vermemek, böylelikle yaya güvenliğini arttırmak amacıyla araç yol şeritleri 330 cm'den büyük olmamalıdır.

2- Paylaşımlı Yol

Yayaların ve sokak hayvanlarının güvenliğini sağlanması için motorlu taşıtların hızlanmalarına yönelik kısıtlayıcı önlemler geliştirilmelidir.

Bu önlemler aynı zamana konut ağırlıklı bir karma kullanım alanı olan Yeldeğirmeni'nde yabancı trafik (uzak trafiğin) yol şebekesine yüklenmesini azaltacaktır.

Paylaşımlı şeritler yukarıdaki hedeflerin sağlanmasına destek olacaktır. Yolların bisikletler ve yayalar ile paylaşılması yaya dostu ve güvenli bir trafik akışını destekleyecektir.

Paylaşımlı bisiklet yolu ayrılmış bisiklet yolunun yapılamadığı güzergâhlarda oluşturulmalıdır. Bu sistemde amaç ilave sokak alanı gerekmeden ve motorlu taşıt trafiğini aksatmadan bisikletli ulaşımın sağlanmasıdır.

Semt'teki tüm yollar bisiklet paylaşımlı yol olarak düzenlenmelidir. Bu bağlamda motorlu taşıtlar açısından sakın bir trafik akışı sağlanacaktır.

Yollarının bisiklet kullanımına uygun biçimde işaretlenmesi, trafik hızının, tabelaların ve işaretleyicilerin bu kullanıma uygun hale getirilmesi ve bu konuda kullanıcıların bilgilendirilmesi ile uygulama yapılmalıdır.

Araç hız limiti en fazla 20 veya 30 km olarak belirlenmelidir.

Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde yerleşim yerleri içindeki otomobil hız limiti saatte 50 kilometre olarak belirlenmelidir. Ancak paylaşımlı yol uygulaması ve Semt'te yaya güvenliğini sağlanması için araç hız limiti sokağın konumuna göre değişecek biçimde en fazla 20 km veya 30 km olarak belirlenmelidir.

Paylaşımlı yol zemin işareti (Sharrow) uygulaması yapılmalıdır.

Uyarılar yol kullanıcılarının yanal konumda bisikletlilerin seyahat şeridi içinde kalmasını sağlar ve tüm kullanıcılar için bisiklet yolu güzergâhlarını tanımlar. Bisiklet yolları boyunca yol bulmaya yardımcı olur.

Zemin işaretleri en az 50 m aralıklarla tekrarlanmalıdır.

Paylaşımlı yollara ilişkin bilgilendirici ve uyarıcı tabelalar yerleştirilmelidir.

Bu tabelalar motorlu araç sürücülerini, bisikletlilerin potansiyel varlığını bildirecektir.

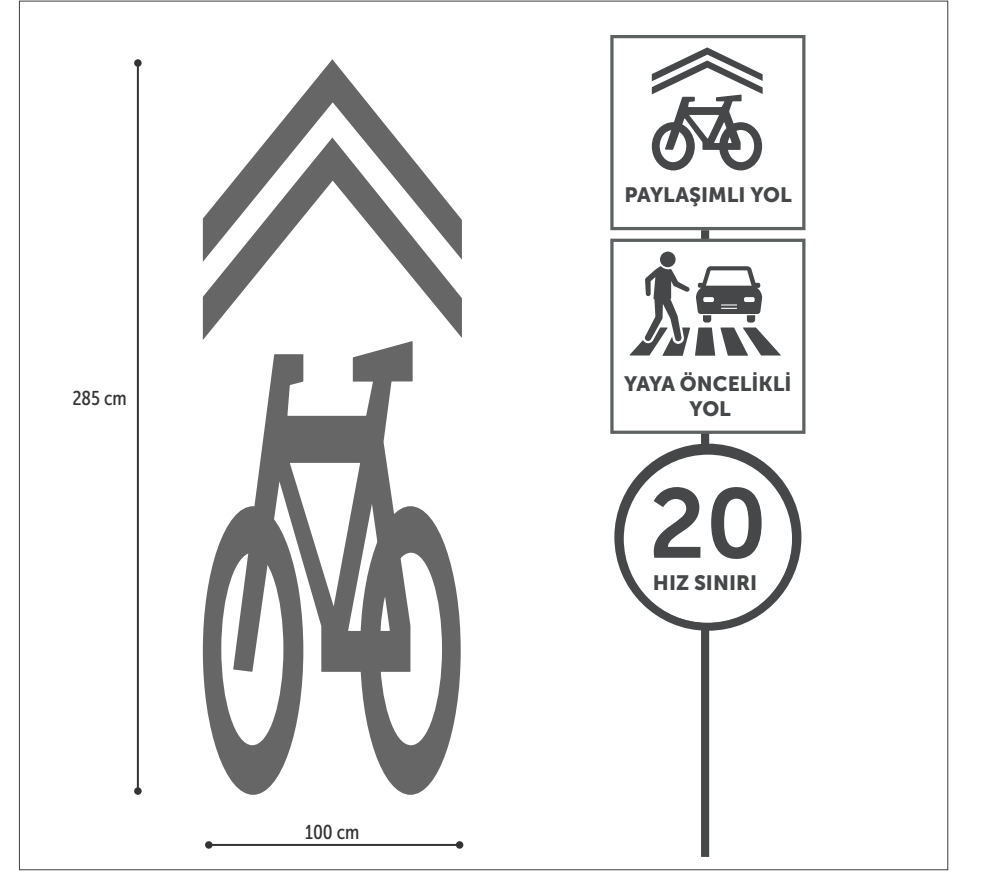
Sokaklara dayanıklı hız kesiciler yerleştirilmelidir.

Belediye ilgili birimlerince tespiti yapılan noktalarda bisiklet dostu hız kesiciler yerleştirilmelidir.

Kavşağa yüksek hızda giren araçlar çok fazla ise, kaplama üzerine hız kesici önlemler alınmalıdır. Fakat rastgele yapılan kasislerden kaçınılmalıdır. Bu kasisler normal hızla giden araçları etkilemeyecek şekilde standartlara uydurulmalıdır. Ayrıca hız kesici engeller mutlaka reflektör ile desteklenmelidir. Düşey uyarı tabelaları yerleştirilmelidir.

Yeni yaya geçitleri zeminlere işlenecektir.

Belediye ilgili birimlerince tespiti yapılan noktalarda yaya geçidi uygulaması yapılacaktır.



Semt'te seyahat aksı üzerine yapılacak işaretlemeler ve uyarı tabelaları yukarıdaki şekil ve ölçülerde olmalıdır.



F. Kavşaklar & Kesişimler

Kavşaklar, birden fazla sokağın birleştiği alanlardır. Sokak zonlarının tüm bileşenlerini barındırır. Alanda 4 farklı tip sokak kesişimi için öneriler geliştirilmiştir. Kavşaklar için geliştirilen öneriler yaya akışını ve yaya mekânlarını arttırmaya ve köşe noktalarına parklanmayı engellemeye yönelik bir yaklaşıma sahiptir.

Eğik kavşakların kollar arasındaki açı 70 dereceden küçüktür. Bu açı 70-105 derece arasında kalırsa dik kavşak tipi olur. Üç kollu kavşaklarda iki kol arasındaki açı 70-105 derece arasında ise T tipi kavşak adını almakta; 70 dereceden küçük ise çatal tipi kavşak olarak adlandırılmaktadır.

Kavşaklarda gerekli su drenajı ve devalerin sağlanması gerekmektedir. Bu bağlamda projelendirme sırasında, kavşak su toplama projesi hazırlanmalıdır. Bu projelendirmede su toplama kanalları, rogarları, ızgaralar ve eğimler belirtilmelidir. Suyun kavşak kaplama yüzeyini en kısa zamanda terk etmesini sağlayıcı tedbirler alınmalıdır.

Bununla birlikte geniş dönüş açılı noktalarda motorlu taşıtların sokak köşelerine ve uygunsuz noktalara araç park etmesi trafik açısından sorun yaratmakta, sürücüler istenmeyen durumlarla karşı karşıya kalmaktadırlar.



Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı bağlantı noktalarının tipleri ve dağılımları yukarıdaki gibidir. Semt bütününde benzer tiplere sistemi kullanılacaktır.



TİP 1: Orta adalı kavşaklar



TİP 2: Dik dört yol kavşaklar



T Kavşağı



Eğik Kavşaklar



TİP 3: Ana caddeye açılan T kavşaklar



Ana caddeye açılan açılı kavşaklar



TİP 4: Kompleks kavşaklar

1- Kavşak Tipleri

TİP 1 Kavşaklar:

Kırık köşeli binalar ile çevrelenir. Kendi içinde iki farklı tipte ele alınabilir. bunlardan birincisi; orta adalı kavşak, ikincisi ise; geniş kurbulu olanlardır.

Tip 1a (Orta Adalı)

Orta ada, trafiğin dairesel hareketine izin veren ve kavşağın ortasında bulunan yükseltilmiş bir adadır. Yolun ortasında peyzajlı bir alan oluşturarak trafiği yavaşlatmakta, görsel olarak izgara sokak sisteminin monotonluğunu kırmakta ve yeşil ve yağmur suyu drenajı için yer sağlamaktadırlar. Alana kimliğini veren önemli mekânlardan biridir.

Alanda orta adalı kavşak korunacak ve yeni orta adalı kavşaklar oluşturulmalıdır. Orta adalı kavşaklar ile ilgili kriterler rehberde belirtilen şekilde uygulanmalıdır.

Orta adanın (1a) yarı çapı en az 3 m olmalıdır. Adalar yumuşak zeminli olmalı ve yağmur suyunu emecek yeşil peyzaj içermelidir.

Orta ada ve kaldırım arasında (1b) en azından 4.5 m genişlik sağlanmalıdır. Eğer bu genişlik sağlanamıyor ise orta adanın etrafında bu genişliği sağlayacak acil durumlarda kullanıma imkân verecek sert zemin çerçeve oluşturulmalıdır.

Farklı sokak tiplerinin birleşimi (1c) seyahat hattını kaydırmaktadır, bu durumda seyahat hattı 1b'de belirtilen minimum aks genişliğine uygun dönüşler sağlamalıdır.

Orta adalı kavşaklarda kaldırımlar (1d)mümkün olan en geniş biçimde tasarlanmalıdır. Kaldırım genişlikleri en az 3m olmalıdır.

Alanda Orta adalı kavşaklar tek yönlü yolların birleşimleri ile olduğu için şemada belirtilen alanlar (1e) yaya kullanımına açılmalıdır. Diğer alanlar ise yaya paylaşımlı yol olarak düzenlenmelidir.



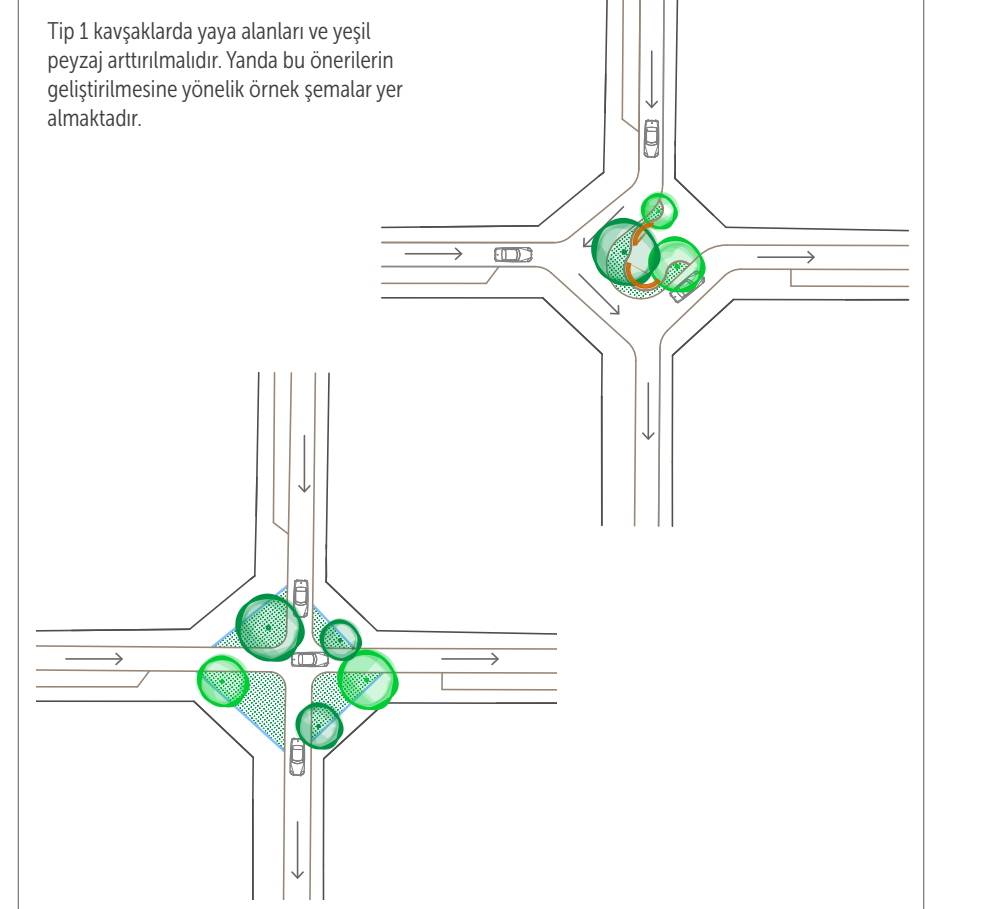
Kavşağı şekillendiren yolların kesişim alanlarında yaratılacak yaya alanlarını desteklemesi için sokak sonlarında (1f) en az 7 m kurb uzantısı ile yaya alanları oluşturulmalıdır.

Tip 1b (Geniş Kurbulu)

Tip 1a sokaklar gibi kırık köşeli binalar ile çevrilidir. Ancak orta adalı kavşak bulunmaz.

Kurb dönüş aksına göre ise (1g) yarıçapı en az 3.5 m olcaktır. Kurb dönüş aksında değil ise (1h) yarıçapı en az 2 m olmalıdır.

Yaya net geçiş aksı dışında kalan alanlar (1i) kamusal ve yaya kullanımını destekleyecek ve estetik değer yaratacak amaçlar için değerlendirilmelidir. Bu alanlara ağaç, dinleme amaçlı kent mobilyası, kamusal sanat objesi yerleştirilebilir. Ancak işletme önü kullanımı gibi özel amaçlı kullanımlarda sokağın işletme önü kullanım kriterlerinde belirtilenden daha fazla izin verilmemelidir (Bkz. İşletme Önü Kullanımı).



Tip 1 kavşaklarda yaya alanları ve yeşil peyzaj artırılmalıdır. Yanda bu önerilerin geliştirilmesine yönelik örnek şemalar yer almaktadır.

Tip 2 Kavşaklar:

Bu tip kavşaklar standart yol birleşimleridir.

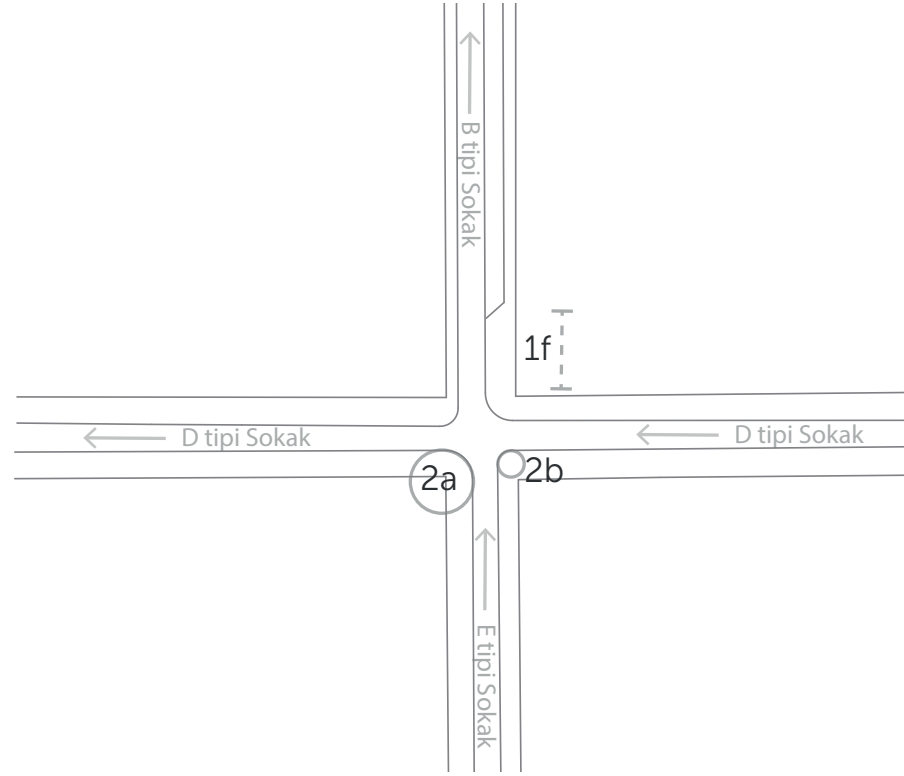
Kavşaklarda dar dönüş açılarının yaya dostu bir yaklaşım olduğu bilinmektedir. Bunun nedeni dar dönüşlerin araç hızlarını düşürmesi ve yaya kullanım alanlarının artmasıdır.

Tüm yol kesişimlerinde yaya öncelikli yaklaşımın gereği olarak en az yarı çap ölçüleri kullanılacaktır.

Kurb çapı dönüş aksına göre ise (2a) yarıçapı en az 3.5 m olmalıdır. Kurb çapı dönüş aksında değil ise (2b) yarı çapı en az 1.5 m olmalıdır.

T kesişimlerde dört yol kesişimlerine benzer biçimde dönüş aksına göre en az 3.5 m dönüş aksına ters yönde en az 1.5 m yarı çap oluşturulmalıdır.

Açılı kesişimlerde dönüş aksına göre en az 3.5 m, dönüş aksına ters yönde en az 0.2 m yarı çap oluşturulmalıdır.



Tip 3 Kavşaklar:

Ana caddeye açılan yol kesişimlerinde dönüş aksına göre en az 3.5 m dönüş aksına ters yönde en az 1.5 m yarı çap önerilmektedir. Bununla birlikte ana caddeye açılan kesişimlerde İBB'nin uygulamaya soktuğu proje kararlarına bütünlüştürme biçimde tasarım kararları uygulanmalıdır.

Ana caddeye açılan açılı yol kesişimlerinde dönüş aksına göre en az 4 m dönüş aksına ters yönde en az 0.2 m yarıçap önerilmektedir.



Tip 4 Kavşaklar:

Tip 4 kesişimler konum ve fiziksel özellikleri nedeniyle özellikli alanlardır. Bu tip alanlar özel tasarım alanları olarak değerlendirilerek yaya güvenliği ve sirkülasyonu öncelik alınarak tasarlanmalıdır.

Örnek alan 1 Çeşme kesişimidir. Bu alan Halitağa Caddesi, Misaki Milli Sokak, Yavuztürk Sokak ve Karakolhane Caddesi'nin kesişimi olan bir noktadadır. Proje alanının en yoğun yaya sirkülasyonuna sahip alanlarından biridir. Minibüslerin indirme bindirme alanı tanımlanarak yaya sirkülasyonu iyileştirilmelidir.

Örnek alan 2 Nakil Sünger Taşı Recaizade Sokağı kesişimidir. Rehberde önerilen ana yaya aksının üzerinde yer almaktadır. Bu kesişim noktasında araç hızını azaltacak yayaların karşıya geçişini kolaylaştıracak tasarım kararları alınacak ve yaya aksının akışı ve sirkülasyonu desteklenmelidir.



2- Yaya Sirkülasyonu

Standart yol kesişimlerinde net geçiş aksının devamlılığı sağlanarak yol geçişleri yaya dostu biçimde tasarlanmalıdır.

Yaya Geçitlerinin Özellikleri

Yaya geçitleri yolla hemzemin olmalı ve doğal yaya akışını karşılayacak geçişlere imkân vermemelidir.

Alanda genellikle ışık kontrolsüz (Sinyalsız) hemzemin yaya geçitleri bulunmaktadır. Hemzemin yaya geçişleri ile ilgili olarak TS 12576'da şu genel ilkelere değinilmiştir:

Kavşaklar dışında yaya geçitleri, geçide yaklaşan sürücülerin yeterli (emniyetli) mesafeden görebilecekleri yerlere yerleştirilmelidir. Taşıt yolu ve kavşak geçişlerinde gelişigüzel konan çiçeklikler ve çiçek saksıları, mantarlar, sembol, ilan panoları, direkler (elektrik, aydınlatma, trafik vb.) engellilerin hareket kabiliyetini azaltacağından bu gibi engeller yaya geçitlerine konmamalıdır.

Yaya geçitleri üstten iyi aydınlatılmalı, bu aydınlatmanın yol aydınlatmasından ayrıt edilebilmesi için farklı ve daha aydınlık düzenlenmelidir.

Yaya geçitleri, yer işareti (zebra çizgileri) ile belirtilmelidir.

Kavşaklardaki yaya kaldırımları genişletilmeli, yayaların ve engellilerin rahat hareket etme imkânı sağlanmalı, köşe başlarına görüşe mani olacak ilan veya bilgi panoları konulmamalıdır.

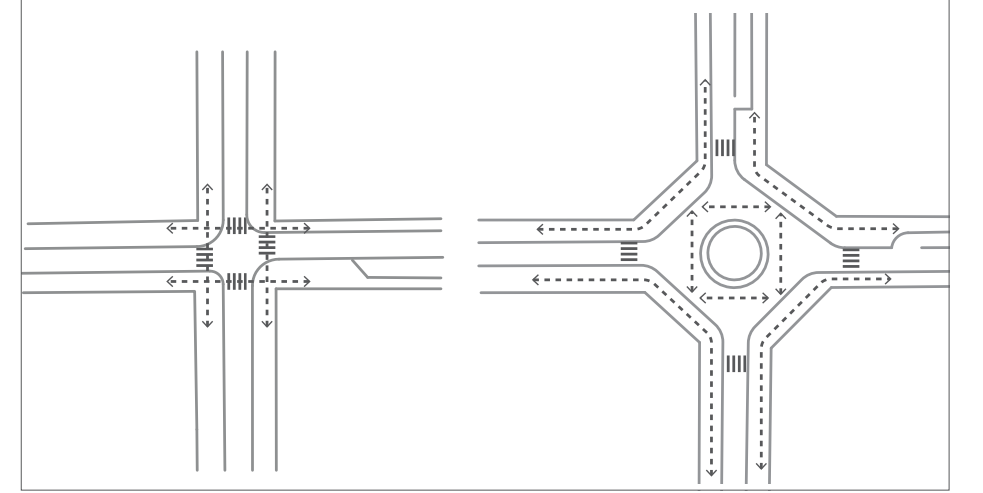
Taşıt yolu ve kavşaklarda yaya geçitleri bordür taşı ile kesilmemeli ve taşıt yolu seviyesine kadar yaya yolunda her üç yönde eğimli rampa yapılmalıdır. Yaya geçidi asgari genişliği 300cm olmalıdır.

Yaya geçitlerinde özellikle görme engelliler için geçişin algılanabilirliği ve yönlendiriciliği güvenlik açısından oldukça önemlidir.

Yayaların ve engellilerin taşıt yolunda karşıdan karşıya geçmesi istenmeyen yerlerde, kavşak kollarında ve yaya geçitlerinin en az 15 m sağ ve sol tarafında yapılan metal yaya korkuluğu yapılmalıdır.

Yaya ve araç trafik yoğunluğuna bağlı olarak, ışık kontrolsüz yaya geçidi yapılan yerlerde, engellilerin de geçeceği düşünülerek, sürücüler yaya geçidinden en az 20 m önce yaya geçidi işaretiyle, yaya geçidinde de yaya geçidi ve engelli işaretiyle uyarılmalıdır (TS 7635).

Yaya geçitlerini gösteren ikaz trafik işaretleri ışıklı veya fosforlu olmalıdır. Taşıt yolunun her iki tarafında kaldırım olmalıdır. Yaya geçidi yeterince uzaktan görülebilmeli ve iyi aydınlanmış olmalıdır. Yaya geçitleri birbirinden en az 135 m uzaklıkta olmalıdır (TS 12576).



Tip 4 Kavşak Örneği: Çeşme ve Çevresi



Sokak Peyzajı



“Sokak Peyzajı” bölümünde, Yeldeğirmeni sokaklarında kent algısını etkileyen peyzaj öğeleri bir bütün olarak ele alınmıştır.

“Kent peyzajı” bölümünde sunulan ilkeler, Semt’in sokakları için yapılacak tasarım projelerinin kriter ve gereksinimlerini de ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu bakımdan bölümde münferit tasarım uygulamaları değil, genel bir tasarım sistematiği sunulmaktadır. Semt içinde yapılacak tüm uygulamalar bu sistematik kapsamında değerlendirilmelidir.

Bu kapsamda sokak dokusu, rengi, sokakta kullanılan doğal veya yapay elemanlar ve bu elemanların kent mekânı içindeki ilişkilerinin kurgulanmasına yönelik öneriler sunulmuştur.

A- Sokak Perspektifi

Yeldeğirmeni topografik ve konumsal özellikleri ile sokak kullanıcılarına estetik perspektifler sunmaktadır. Yeldeğirmeni Semt bütünü içinde görülenler ve Yeldeğirmeni Semtinden kentin diğer noktalarının görüldüğü vista noktaları bulunmaktadır ve sokak perspektifini oluşturmaktadır. Sokakların sunduğu değişik perspektiflerin algılanması ve geliştirilmesi önemlidir.

B-Yeşil Peyzaj

Kentsel bitkiler kentleşmenin olumsuz etkilerini hafifletmeye yardımcı olur. Ekolojik, kültürel, estetik, psikolojik işlevlere sahiptir.

Ağaçlar, kentsel biyoçeşitliliği arttırmada, bitki ve hayvanlara uygun bir yaşam alanı, yiyecek ve

koruma sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır.

Bitkiler ve diğer canlılar için meyve, yemiş ve yaprak gibi yiyecekler sağlar, beslenme güvenliğinin artırılmasına katkıda bulunur.

Bitkiler CO² emer ve hava kirliliğinin etkilerini azaltmada yardımcı olur. Özellikle yüksek kirlilik seviyesine sahip şehirlerde, ağaçlar hava kalitesini artırır.

Kentsel bitkilerin stratejik olarak yerleştirilmesi, kentsel “ısı adası” etkisini azaltır. Bu durum, iklim değişikliğinin etkilerinin hafifletilmesinde önemli bir rol oynar.

Yeşil Peyzaj bölümünde bu kapsamda Semt içinde yeşil bitki örtüsünün yaşam standartlarını geliştirecek şekilde artırılmasına yönelik ilkeler sunulmuştur. Bitkilendirme yapılacak her alan için gölgelenme durumu, topografik koşullar ve iklim, sunulan ilkelere ek olarak göz önünde bulundurulmalıdır. Yeşil peyzaj bölümünde sunulan ilkeler bu bakımdan bir sistem olarak okunmalı, uygulama içinde alanın koşulları ayrıca değerlendirilmelidir.

C- Tasarım Elemanları

C1- Doku ve Malzeme

Doku ve malzeme bölümünde Yeldeğirmeni içinde sokaklar ve meydanlarda kullanılacak malzemelerin seçim ve tasarım kriterleri sunulmuştur.

Doku ve malzeme, kent peyzajını ve algısını etkileyen temel bir tasarım sorunu olarak ele alınmalıdır. Malzeme seçimleri, semtin tarihi kimliğinin yansıtılması, yaya erişim kolaylığının artırılması ve yaşam standartlarının geliştirilmesi açısından önem arz etmektedir. Bu bölümde malzeme seçimlerinde göz önünde bulundurulması gereken temel kriterler ve malzeme önerileri sunulmuştur.

C2-Aydınlatma

Sokakların aydınlık-karanlık ilişkisi kent peyzajını ve kentsel mekânın algılanmasını etkileyen temel unsurlardan biridir.

Sokakların doğal yollarla gündüz aydınlanması semt dokusu kapsamında değerlendirilebilir.

Kent peyzajı bölümünde ise sokakların gece aydınlatılmasına yönelik genel ilkeler ve öneriler sunulmuştur.

Aydınlatma Analiz Raporu’nda sunulan temel sorunlardan bir kısmına çözüm sunulmaktadır. Sokakların aydınlatılması, sokakların güvenliğini arttırmakta ve geceleri mekân algısını önemli ölçüde belirlemektedir.

Aydınlatma; hem tüm sokakları kapsayan bir sistem önerisini, hem de aydınlatma için kullanılacak armatürlerin tasarımlarını kapsayan bir bütün olarak ele alınmıştır.

C3- Kent Mobilyaları

Kent Mobilyaları bölümünde sokaklarda kullanılacak, kamusal kullanıma hizmet eden taşınabilir öğeler için tasarım önerileri sunulmuştur.

Bu kapsamda sokaklarda kullanılacak oturma elemanları, saksılar, bisiklet park yerleri, trafik düzenleyiciler, aydınlatma elemanları, atık kutularına yönelik tasarım kriterleri sunulmuştur. Bu elemanların birbirleri ve kent dokusu ile ilişkilerinin ortaya konulması amaçlanmıştır.

C4- Yönlendirme/ Bilgilendirme

Semt içinde tarihi dokunun ve mahalle kimliğinin ön plana çıkartılması, dışarıdan gelen ziyaretçilerin bilgilendirilmesi ve kent belleğinin canlı tutulması amacıyla bir yönlendirme ve bilgilendirme tabelaları sistematiği önerilmiştir.

Yönlendirme ve bilgilendirme tabelaları bölümünde bu sistematiğe yönelik tabela tipolojileri, tabelaların yerleştirilme düzeni ve sokak ile ilişkisine dair öneriler sunulmuştur.

Ayrıca tabelaların, kent mobilyaları ve önerilen doku ile uyumlu tasarımlarına yönelik tasarım önerileri sunulmuştur.

D- Kamusal Sanat

Kentsel Tasarım Rehberi’nin stratejik başlıkları doğrultusunda sokaklarda kamusal sanat uygulamaları ve yerleştirmeler teşvik edilmektedir.

Kamusal sanat bölümünde, kamuya açık alanlarda yerleştirilecek plastik sanat eserlerinin yerleştirme kriterleri ve kent ile ilişkisine dair beklenen ilkesel yaklaşımlar sunulmaktadır.

E- Etkinlikler ve Geçici Uygulamalar

Sokaklar; bayram kutlamalarına, toplusal fayda odaklı etkinliklere, dayanışma etkinliklerine, geçici yerleştirmelere, katılımcı sosyal tasarım etkinliklerine, sokak performanslarına alan sağlamak için kullanıma açılabilir veya geçici olarak kapatılabilir. Bu bölümde sokağı etkileyen bu tip eylemlere yönelik öneriler sunulmaktadır.

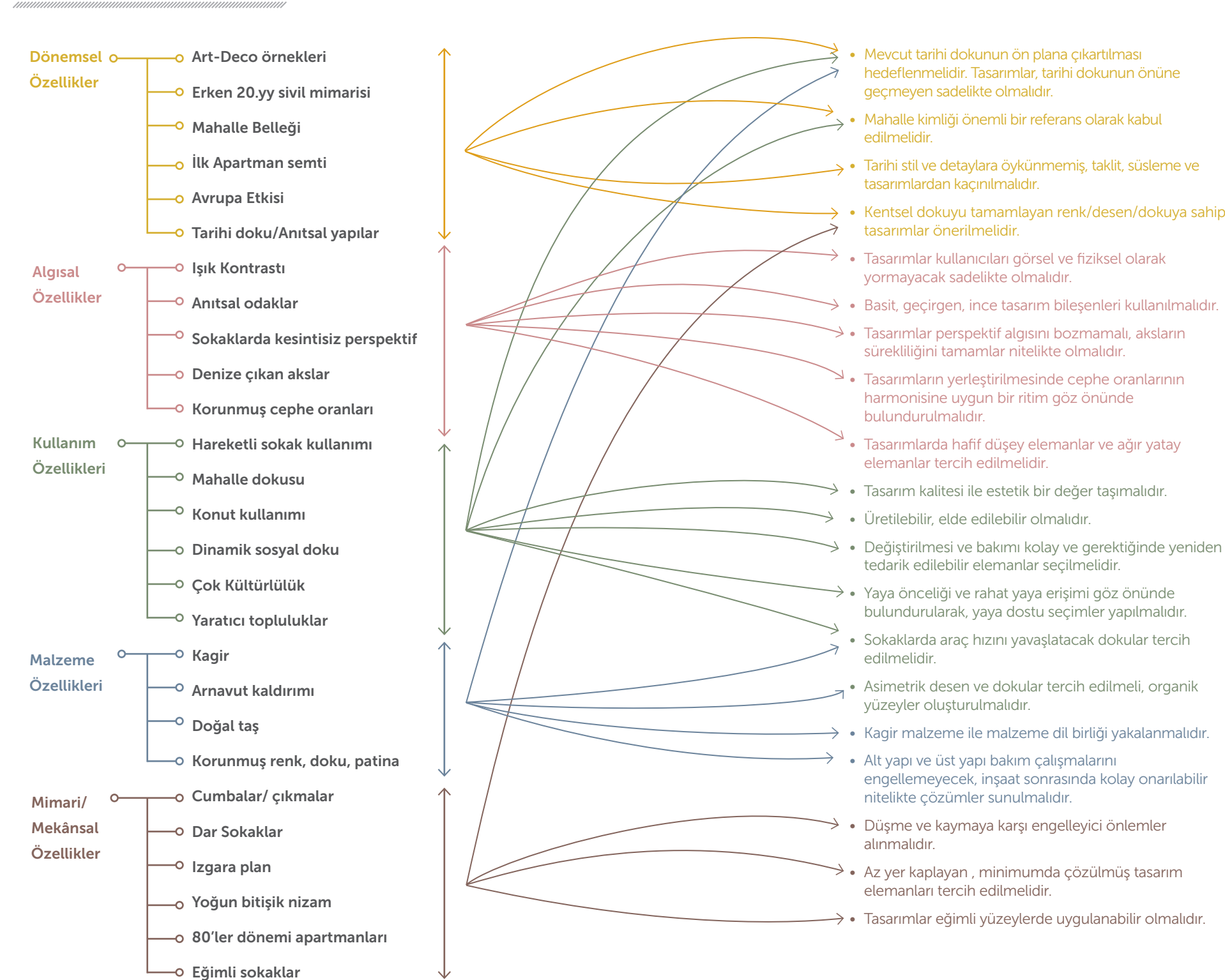
F- Binalar

Binalar; sokak peyzajını, cephe, yükseklik, renk vb. unsurları etkilemektedir. Sokak peyzajını etkileyen bina cephelerine ait kriterler için bkz. “Binalar” Bölümü.



A. Sokak Perspektifi

Temel Tasarım Kriterleri



Nedir?

Kentsel tasarım rehberinde uygulamaya yönelik nihai, kısıtlayıcı tasarım kararları ve önerileri sunulmasından kaçınılmıştır. Bunun yerine bu bölümde her türlü tasarım karar ve tercihinin şekillendirecek ana ilkelerin ve yaklaşımların sunulması yoluna gidilmiştir.

Kuşkusuz semt içinde gelecekte rehber içinde ele alınmamış alanlar/konular/ içerikler üzerine tasarım kararları verilmesi gerekecektir. Bu kararların tamamının ön görülmesi ve önceden uygulamaya yönelik projelendirilmesi mümkün değildir. Bu bölümde sunulan tasarım kriterleri genel bir yaklaşım olarak kabul edilerek kentsel tasarım uygulamalarının benzer dile gelmesi için kaynak kabul edilmelidir.

Örneğin; yeni yapılacak bir parkın tasarımında da, katalogtan seçilecek ve satın alınacak bir kent mobilyasının seçiminde de, bir işletmecinin dükkanının önüne yerleştirdiği mobilyanın değerlendirilmesinde de bu temel kriterler kılavuz kabul edilmelidir.

Yandaki şemada Yeldeğirmeni için tüm tasarımlarda gözetilmesi önerilen ana kriterler sebepleri ile gösterilmektedir. Bu kapsamda özellikle altı çizilmesi gereken başlık; Yeldeğirmeni'nin mahalle kimliğinin ve bu kimliği oluşturan bileşenlerin korunması olmalıdır. Mahalle kimliğinin korunması tarihselci ve öykünücü bir tavır olarak ele alınmamalı, öte yandan tasarımların mekân ile ilişkisi de korunmalıdır.

Örneğin bu bağlamda 19.yy süslemeleri veya biçimlerini taklit eden tarihselci bir yaklaşım da, dünyanın herhangi bir küresel metropolünde olabilecek, güçlü plastiklikte bir çağdaş tasarım da aynı derecede uzak durulması gereken yaklaşımlardır.

Yeldeğirmeni kendi başına özgün ve güçlü bir görselliği olan bir mahalle olduğundan; sunulan ilkeler tasarımların dokunun içinde kaybolmasını sağlayacak sadelikte bir dil geliştirmeye yöneliktir.

Neden?

Her tasarım için bu tasarım rehberindeki ilkeler gözetilerek uygulama projesi hazırlanmalıdır.

Yeldeğirmeni sokak dokusuna ve algısına karakteristik kimlik değeri veren temel bileşen, denize dik izgara planının ortaya çıkardığı kesintisiz sokak perspektifi olarak kabul edilmiştir.

Bu açıdan kentsel sit alanı içerisindeki uzun sokakların tamamı eğimli bir aksla denize açılmakta, her aksta deniz-sokak ilişkisi özgün bir kent algısı oluşturmaktadır.

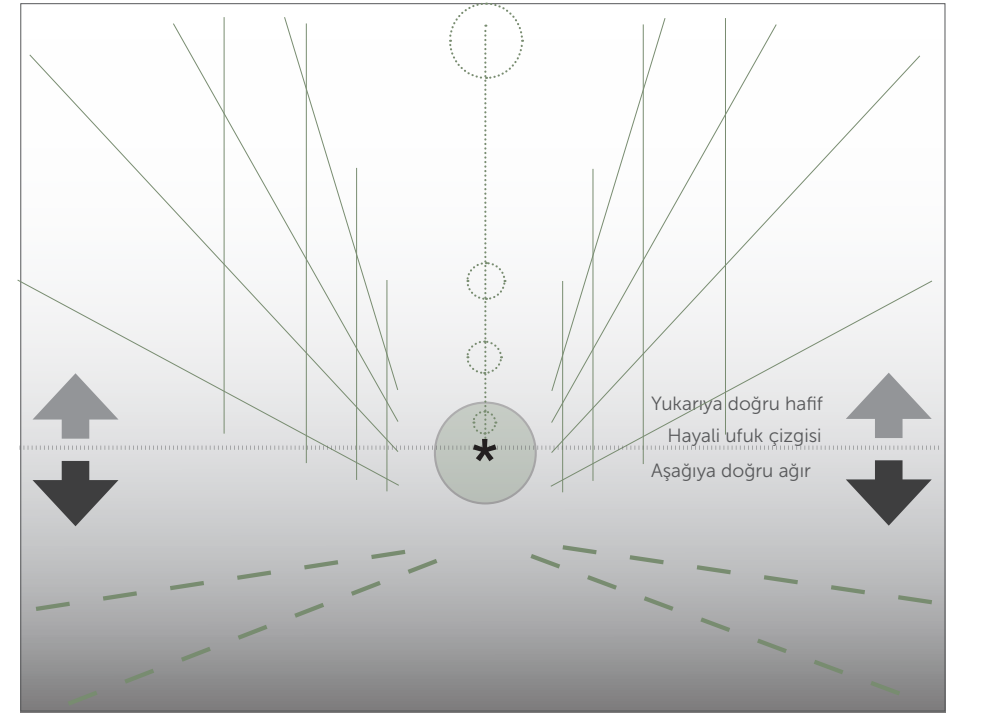
Bu akslar üzerinde, ayrıca mahallenin özgün tarihi oranları büyük oranda korunmuştur. Mahallenin özgün oranları düşeyde (gabari olarak) yükselmiş de olsa, yatayda (parsel genişliği olarak) düzenli bir ritme sahiptir. Bu ritim yukarıda belirtilen deniz-sokak ilişkisini güçlendiren bir unsurdur. Yeldeğirmeni için önerilen tasarım yaklaşımı içinde söz konusu deniz-sokak ilişkisinin ve uzun perspektif veren ritmik kent algısının korunması temel bir kriter olarak kabul edilmiştir.

Nasıl

Perspektifi engelleyici, kesintiye uğratan algı yaratacak tasarımlardan kaçınılmalıdır. Deniz net bir koridor içinde kesintisiz odak noktasında kalmalıdır.

Baba, aydınlatma armatürü gibi tekrar eden elemanlar sokak ritmini devam ettirmelidir.

Perspektifi güçlendirmek için algılanan ufuk çizgisinin hizasının altında ağır/koyu/baskın doku ve renkler, üstünde ise hafif/açık/ince doku ve renkler kullanılması önerilir. Sokakta algıyı aşağıya çeken bir etkinin desteklenmesi amaçlanır.



B. Yeşil Peyzaj

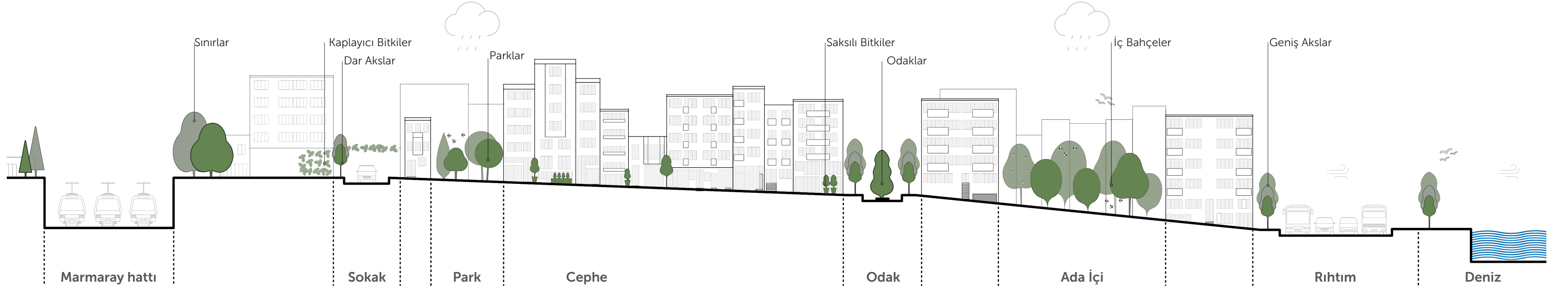
1- Tipler, Türler ve İlkeler

Yeldeğirmeni için yeşil peyzaj ve bitkilendirmeyi yönlendirici tipler oluşturulurken analiz raporunda sunulan “Yeşil Alan Analizi” göz önünde bulundurulmuş, bu kapsamda Semt’te yeşil peyzaj sekiz ana öneri tipi olarak ele alınmıştır.

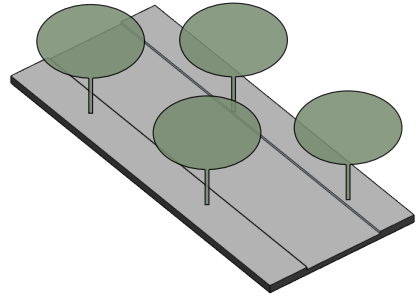
İlerleyen sayfada sunulan tipler matrisi ve tabloda her bir tip için aranan kriterler ve bu kriterlere uyumlu örnek bitki tipleri sunulmuştur.

Sunulan bitki tipleri örnek olarak verilmiştir. Aynı kriterlere uygun farklı tür bitkilerle değiştirilebilir.

Mevcutta bulunan ve analizlerle tespit edilen ağaçlar bu kapsamın dışında tutulmuştur.



A1- Geniş Akklar (Tip S1)

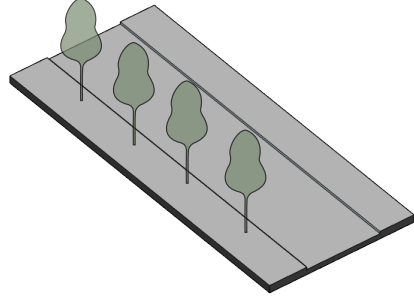


Karakolhane Caddesi, Rıhtım Caddesi gibi geniş ve kamusal kullanımın yoğun olduğu akslarda, aksın yaşam standartlarını ve kaldırımların gölgelenme oranını arttırmak amacıyla geniş taçlı ağaçlar önerilir.

Bu alanlarda yüksek tıjlı, zamanla caddenin üzerini kapatacak, aks üzerinde mekân etkisi yaratacak, bina sokak ilişkisini azaltacak geniş ağaçlar tercih edilmiştir.

Kent peyzajında kapalı, mekân oluşturmaya yönelik bir algı yaratılması hedeflenmektedir.

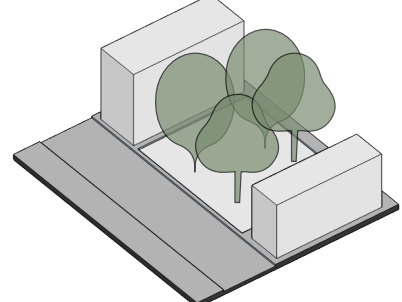
A2- Dar Akklar (Tip S2/S3/S4)



Semt’te denize doğru inen dar akklar üzerinde sokak perspektifini kesintiye uğratmadan tamamlayacak bir bitkilendirme önerilmiştir. Bu alanlarda sokak üzerinde yaşam standartları yükseltilirken, aksın sürekliliğinin devam ettirilmesi ve kaldırımların daraltılmaması amaçlanmaktadır. Yine bu kapsamda denizden bakıldığı zaman sokaklarda lineer bir yeşil doku oluşturulması hedeflenmektedir.

Bu hedefe yönelik tek taraflı sıra oluşturacak, yüksek tıjlı, dar taçlı ağaçlar önerilmektedir.

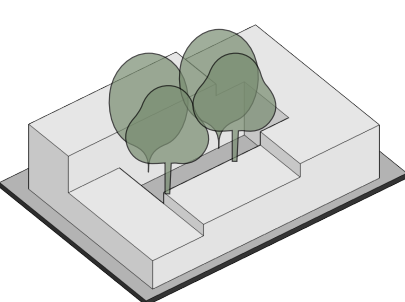
A3- Parklar



Semt içinde yer alan Ali İsmail Korkmaz Parkı, imar planında önerilen yeni parklarda ve çeşitli noktalarda tanımlanmış kamusal nişler içinde geniş gövdeli çevresini mekânlaştıran ağaçlar önerilmiştir.

Özellikle parklar gibi yeşil kamusal alanlarda doluluk algısı uyandıracak kütleli ağaçlarla mekân oluşturulması hedeflenmiştir.

A4- İç Bahçeler

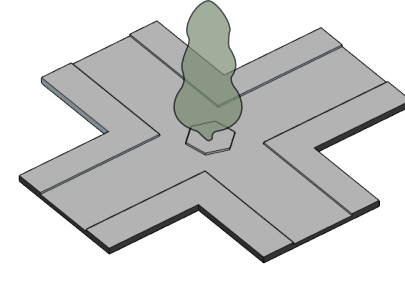


Semt’te yapı adalarının ortasında kalan alanlar, semt sınırları içindeki yeşil dokunun en büyük kısmını oluşturmaktadır.

Bu alanlar, semt içinde sokak hayvanları ve kuşlar için barınma noktalarıdır. Mikro klimayı dengeleyici unsurlardır. Potansiyel ortak kullanım mekânlarıdır.

İç bahçelerde insanlara ve kuşlara yönelik meyve ağaçlarının, geniş taçlı köklü ağaçların, cepheler arası ilişkiyi sınırlandıran hacimli yeşil kütlelerin oluşturulması/ varolan dokunun korunması esas alınmalıdır.

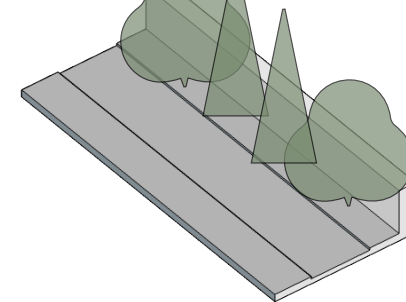
A5- Odaklar



“Zonlar ve Ölçüler” bölümünde tanımlanmış bağlantı noktalarında, bağlantı noktasının odak niteliğini destekleyecek düzey etkisi olan bitkilerdir.

Odak oluşturacak bitkiler, sokağın farklı noktalarından algılanabilecek tanımlayıcı unsurlar olarak ele alınmıştır. Bu bakımdan noktasal etkisi olacak, yüksek, fark edilir bitkiler önerilmelidir.

A6- Sınırlar

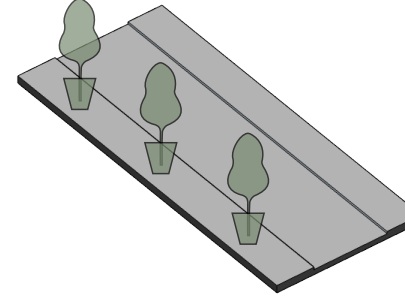


Semt içinde analizler ile tanımlanmış sınır alanları bulunmaktadır. Sınırlayıcı bitkiler, duvar etkisi yapması ve mekânı kapatması amaçlanan bitkilerdir.

Marmaray Aksı, Kırkahvesi Sokak gibi kent mekânının sınırlandığı alanlarda, algıyı tek yönlü olarak kapatmayı amaçlayan, engel oluşturan bitkilerdir.

Bu tip kapsamında alçak tıjlı, yaygın, sık yapraklı ağaçlar, hacimli çalılar, çit etkisi yapacak bitkiler önerilmelidir.

A7- Saksılı Bitkiler

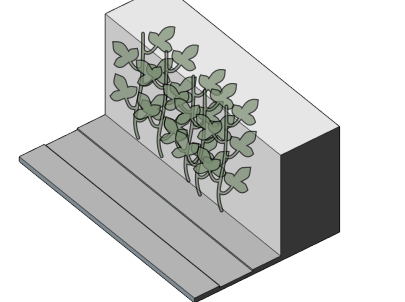


Sokak algısını ve sirkülasyonunu düzenlemek amacıyla çeşitli noktalarda saksı içinde taşınabilir bitkiler önerilebilir. Bu kapsamda bu bitkilere yönelik ilkeler sunulmuştur.

Saksı içindeki bitkiler, kısa süreli engelleyiciler, trafik ve park yerleri için düzenleyici, kaldırım içinde kent mobilyası olarak destekleyici eleman olarak kullanılabilir.

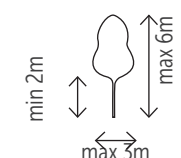
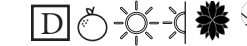
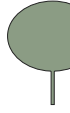
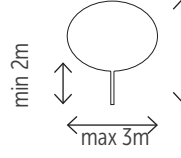
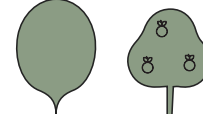
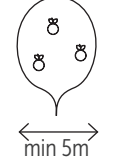
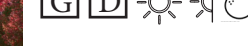
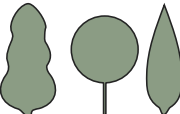
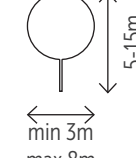
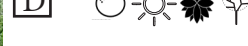
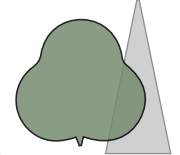
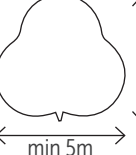
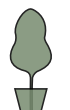
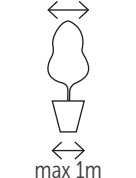
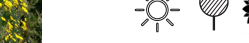
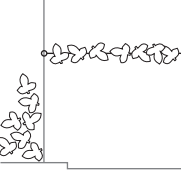
Bu bölümde sadece saksı içine dikilecek bitkilere yer verilmiştir. Saksıların tasarım ve yerleştirme ilkeleri için BKZ. “B.Kent Mobilyaları”

A8- Kaplayıcı Bitkiler



Kaplayıcı bitkiler iki kapsamda ele alınmıştır. Düşey kaplayıcı bitkiler, sağır duvarlar, geçici olarak kapatılmış cepheler ve boş geniş bahçe duvarlarının örtülmesi amacıyla kullanılmalıdır. Boş sağır yüzeylerde oluşabilecek görüntü kirliliğinin azaltılmasını amaçlamaktadır.

Yatay kaplayıcı bitkiler mekân etkisi yaratılmak ve/ veya gölgelendirilmek istenen akslar ve geçitlerde sokağın üzerini kısmen örtmek için kullanılmalıdır.

TİP	BOYUTLAR	KONUM	KULLANIM	ÖZELLİKLER	ÖNERİLER					
 Dar Sokaklar		- Sokaklar (S2,S3,S4,S5 tipi) - Kaldırım kurb uzantıları üzerinde - Donatı aksı üzerinde	- Yeşil sokak yaratmak - Akslarda sürekli kent algısı yaratmak - Akslar üzerinde ara duraklar oluşturmak	Sokakları yeşillendirecek, insan boyundan yüksek ağaç türleri istenmektedir. Sokakların bakımını zorlamayan dar tepe taçlı, yaprak dökmeyen, rüzgara dayanıklı, ağaçlar ekilecektir. Sokağın alt ve üst yapısını bozmayan kazık köklü ağaçlar tercih edilmelidir. Aynı sokak üzerinde mümkün olduğunca aynı tür ağaçlar tercih edilmelidir.	 Alev Çalısı - Photinia Fraseri "Red Robin"  Yükseklik en fazla: 5-9m Genişlik en fazla: 5-9m	 Japon Kurtbağrı - Ligustrum Japonicum  Yükseklik en fazla: 6 m Genişlik en fazla: 4,5-7 m	 Defne - Laurus Nobilis  Yükseklik en fazla: 2-6 m Genişlik en fazla: 6 m	 Oya Ağacı - Lagestromia Indica  Yükseklik en fazla: 5-9 m Genişlik en fazla: 4,5-7,5 m		
 Geniş Sokaklar		- Ana Caddelerde (Karakolhane Cad, Rihtım Aksı, Ş.Gürlr Caddesi) - Kurb uzantıları ve donatı aksı kenarında	- Ana Caddelerde mekân algısını güçlendirmek - Ticareti desteklemek - Ana caddelerde düşeyde konut, dükkan arasında kontur oluşturmak	Ana Caddelerde, Tip A akslar üzerinde, zemin kat hizasından yüksek, aksı yeşil bir örtüyle kapatacak büyüklükte ağaçlar önerilir. Sokak bakımını zorlamayacak, geniş araçların zarar veremeyeceği, kent kimliğini yansıtan ve uzun yıllar yaşayacak ağaçlar tercih edilmelidir.	 İhlamur Ağacı - Tillia Tomentosa  Yükseklik en fazla: 15m Genişlik en fazla: 9-12m					
 Park ve Bahçeler		- Parklar - Ada içinde kalan bahçeler	- Ekosistemi destekleyecek alanlar oluşturmak - Dayanıklı kent kriterlerini uygulamak - Mahalli rekreasyon alanları oluşturmak	Sokaklara göre, ekilebilir alanın fazla olduğu arka bahçeler ve parklar için geniş tepe taçlı, tercihen meyveli ağaçların ekilmesi teşvik edilir. Ada içlerinde bakışları perdeleyen, yaz aylarında gölge sağlayan, kış aylarında yaprak döken, canlı çeşitliliğinin sürdürülebilirliğini arttıran çiçekli ağaç türlerinin ekilmesi önerilir. Kamusal alanlardaki türler için meyve vermesi özellikle tercih edilmelidir.	 Erguvan - Cercis siliquastrum  Yükseklik en fazla: 6-8 m Genişlik en fazla: 10 m	 Zeytin - Olea Europaea  Yükseklik en fazla: 10m	 Koca Yemiş - Arbutus Unedo  HMAX: 6-12m GMAX: 6-8m	 Kırmızı Oya Akçaağacı - Acer Campestre  HMAX: 10-15m GMAX: 4-6m		
 Odaklar		- Küçük odaklar - Tip 1 Kavşaklar	- Tanımlı odak noktaları oluşturmak - Kent algısını güçlendirmek - Kimlik değerlerini korumak	Anıtsal etkisi olan, uzaktan algılanabilecek, yüksek, dar, hacimli ağaçlar tercih edilmelidir. Odaklarda kullanılacak ağaçların dört mevsim yeşil kalması tercih edilmelidir.	 Nar Ağacı - Punica Granatum  Yükseklik en fazla: 1-1,5m	 Manolya - Magnolia Grandiflora  Yükseklik en fazla: 18-25m Genişlik en fazla: 9-12m				
 Sınırlar		Marmaray hattı boyunca	- Doğal ses engelleyici - Kötü görüntü engelleyici - Sınırlarda peyzaj oluşturmak	Sınır olarak nitelendirdiğimiz alanların yeşillendirilmesi öngörülmektedir. Marmaray hattı boyunca yeşil koridor oluşturmak ve sınıra bahçe veren adalarda ses yankılanmasını azaltmak için, sık yapraklanma yapan, yüksek boylu, iğne yapraklı veya herdemyeşil, çalimsı ağaçlar kullanılması önerilir. Sınırlarda kullanılacak türlerin aynı zamanda meyve vermesi tercih edilmelidir.	 Melez Servi - Cupressus Leylandii  Yükseklik en fazla: 10-15 m Genişlik en fazla: 4,5-7,5 m	 Piramidal Defne  Yükseklik en fazla: 2-6m Genişlik en fazla: 6m				
 Saksılar		- İşletme önleri - Kaldırım kurb uzantıları - Yayalaştırılmış Sokaklar [S5 Tipi] - Kent mobilyaları üzerinde (parklet, aydınlatma elemanı)	- Ayrılcı eleman ve tarfik düzenleyici (kent mobilyası parçası olarak) - Yeşil sokak yaratmak. (koku ve estetik etki) - Yayaya ait alanların korunması için önlemler almak	İşletme önü kullanımı ile yaya sirkülasyonunu ayırmayı amaçlayan, aynı şekilde parklet olarak tasarlanan kamusal alanları araç sirkülasyonundan ayırmak için önerilen mobil saksılar, küçük boy bitkilerin ekimi için ideal alanlar oluşturulabileceği gibi sakı içinde yetişen ağaç türleri de önerilebilir.	 Bodur Yıldız Çalısı - Pittosporum Tobira Nana  Yükseklik en fazla: 1 m Genişlik en fazla: 2 m	 Fırça Çalısı - Callistemon leavis  Yükseklik en fazla: 2-3 m Genişlik en fazla: 2-3 m	 Sarı Papatya - Euryops Pectinatus  Yükseklik en fazla: 1 - 1,5 m Genişlik en fazla: 0,5 - 1 m	 Şimşir -Buxus Sempervirens  Yükseklik en fazla: 2,5-6 m Genişlik en fazla: 3-4,5 m		
 Kaplayıcı Bitkiler		- Dar Sokaklar üzerinde (asma-germe) [S3, S4, S5] - Sağır Duvarlarda - Cephesi önlem olarak kapatılan binalarda - Mülkiyet aksında	- Gölgeli alanlar yaratmak - İnşaat örtülerini, sağır duvarları, atıl yapıları kapatmak - İyi koku sağlamak	Dar sokaklarda yeşil örtü olarak, sağır duvarlarda veya uzun süreli inşaat/yıkım halinde olan yapılarda, yatay veya düşey olarak yayılacak sarmaşık türleri önerilir. Hızlı büyüyen ve yayılan öte yandan budama ve bakımının kolay yapılabilmesi gerekir.	 Orman Sarmaşığı - Hedera Helix  Çok yayılmacı tarihi evlerin yakınına dikilmemeli	 Hanımeli - Lonicera Japonica  Soğuğa, kuraklığa karşı çok dayanıklı bir bitki	 Yıldız Çiçekli Yasemin  Ortalama 10-20 yılda olgunlaşır.	 Parthenocissus tricuspidata  Çok hızlı büyüyen bitki türüdür.		

2- Dikim ve Konum

K1: Ağaçların yaya sirkülasyonunu etkilememesi ve ağaçların insan hareketinden zarar görmemeleri için belirtilen tipler uygun tij yükseklikleri ve taç genişlikleri göz önünde tutularak dikilmelidir.

Bu kapsamda dar akslarda dikilecek ağaçlarda tijler kafa mesafesini kurtaracak şekilde minimum 2.2 m, geniş akslarda dikilecek ağaçlarda tijler araç yüksekliğini kurtaracak şekilde minimum 3 m alınmalıdır.

Odaklar ve sınırlarda ağaçların tij yükseklikleri dikkate alınmaz.

Dar akslarda, ağaç taç genişliği yola 1 m'den fazla taşmayacak şekilde ön görülmelidir. Geniş akslarda, taç genişliği yola 2 m'den fazla taşması durumunda tij yüksekliği de arttırılacak şekilde budama yapılmalıdır.

Akslara yeni dikilecek ağaçların zemin kattan yüksek olması önerilmektedir.

Semt içinde ağaçlar ve saksılar altta belirtilen öneriler doğrultusunda dikilmeli veya yerleştirilmelidir.

Sokaklarda ağaçlar, köklü bitkiler ve her türlü saksı içinde bulunan yeşil peyzaj ögesinin, net geçiş aksının dışında kalması önerilir. Hali hazırda mevcut plana işli ağaçlar bu kapsamda değerlendirilmemelidir.

Aksların tümünde net geçiş aksının kesintisiz devam etmesi esastır. Dikilecek köklü bitkiler ve yerleştirilecek saksılar net geçiş aksına taşmamalıdır.

Ağaçlar S2, S3, tipi sokaklarda kurb uzantılarına ekilebilir. Geniş akslarda (S1 tipi sokak ve ana caddeler) kaldırım kesitinin net geçiş aksının minimum gerekliliğinden daha geniş olduğu yerlerde ve kurb uzantılarında ekilebilir.

Kaplayıcı bitkiler mülkiyet şeridi içinde ekilmelidir.

Saksılar kurb uzantıları ve kamusal kullanıma kazandırılan alanlarda,

mülkiyet şeridi içinde, işletme önü kullanımına ayrılan alanlarda ve donatı aksının içinde yerleştirilir.

Saksıların trafik düzenleyici olarak kullanıldığı parkletler bu kapsamın dışındadır.

Sınır oluşturması amaçlanan köklü bitkiler, mülkiyet şeridinde bulunmalıdır (Bu çözümün önerildiği akslarda mülkiyet şeridinin geniş tutulması önerilmektedir.).

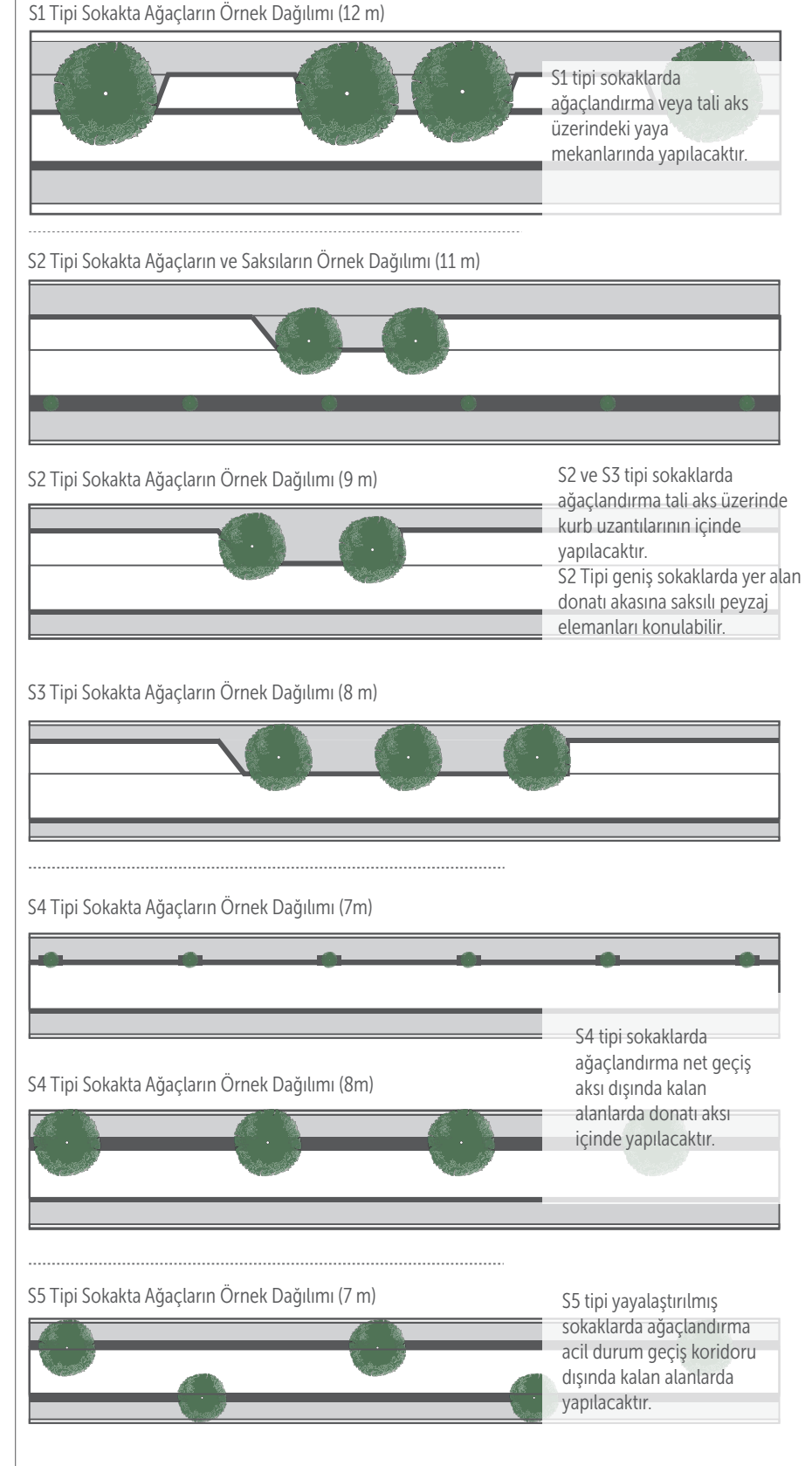
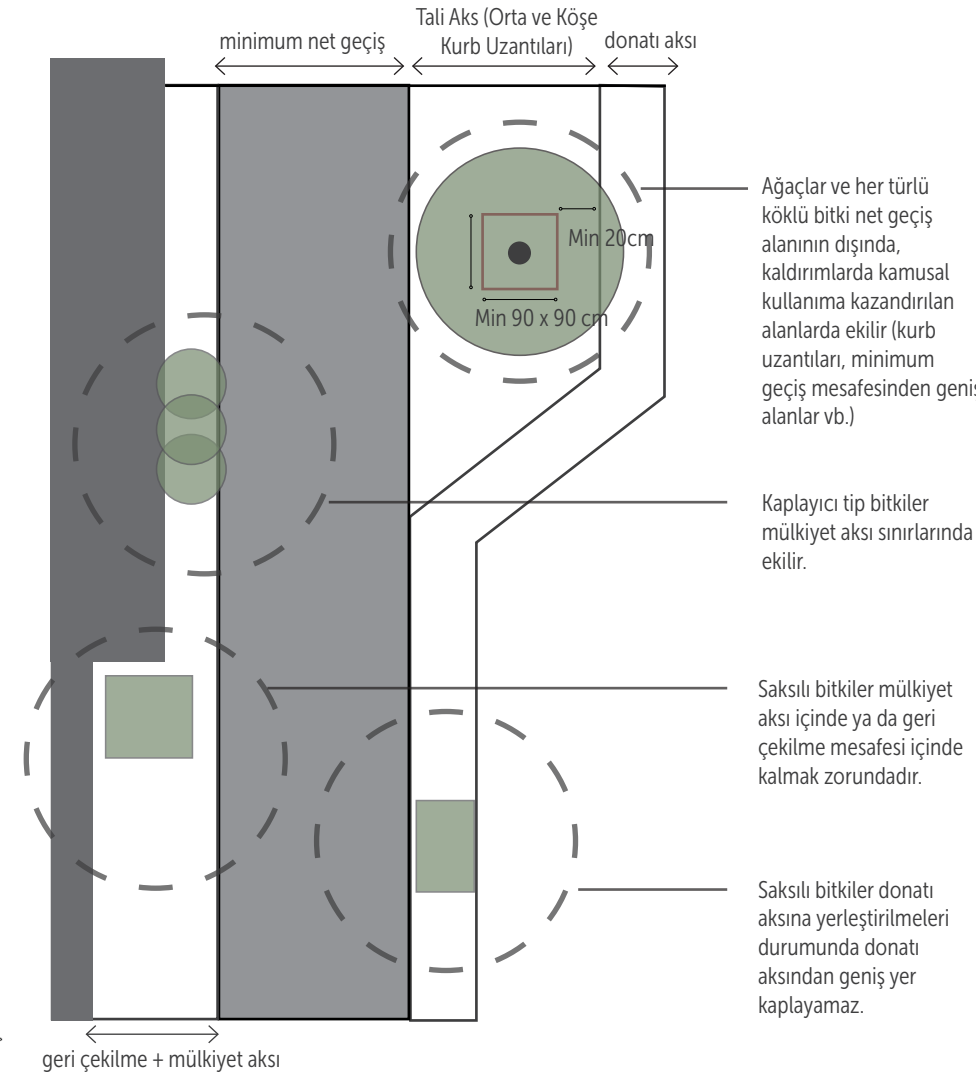
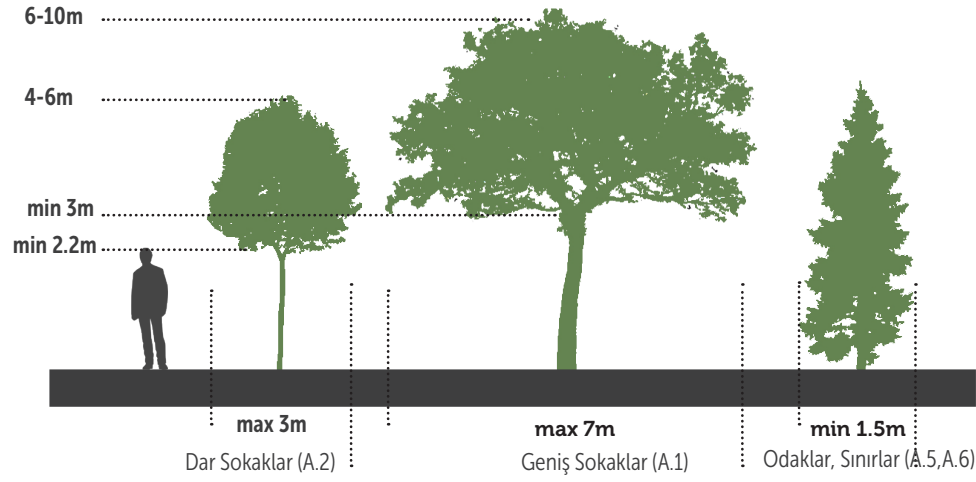
Ağaçlar dar sokaklarda kurb uzantılarının içinde birbirlerinden 4-6 m uzaklıkta, geniş sokaklarda kamusal kullanıma kazandırılan alanlarda birbirlerinden 8-10 m uzaklıkta dikilmelidir.

Bağlantı noktalarında bulunan kurb uzantılarında acil durumlarda büyük tonajlı araçların (örneğin itfaiye) geçişine imkân vermek için ağaçlar kurb uzantısının köşesine değil, kenarlarına dikilmelidir.

Sokaklardaki bağlantı noktalarında ara odaklar oluşturmak için ağaç dikimi önerilir. Bu ağaçlar aksın içinde ara durak noktaları yaratması amaçlanmaktadır.

Kavşak noktalarında net geçiş aksını daraltmamak ve itfaiye kamyonu gibi acil durumlarda sokaklardan geçecek büyük araçların dönüşüne engel olmamak adına ağaçlar kurb köşelerine dikilmemelidir.

Bunun yerine kurb uzantısının iki farklı kenarına dikim yapılabilir. Ağaçlar bağlantı köşesinden min. 3 m uzaklıkta bulunmalıdır.



Ağaçlar 90x90 ölçüsünde dikiliklere dikilmelidir. Dikilik boşluğu donatı aksı iç hizasından 20 cm bırakılarak yerleştirilir.

Ağaçların dikilmesi için 90x90 ölçüsünde dikilik boşluklar bırakılmalıdır (Dikilik sistem detayları için bkz. şema A.3.). Dikiliğe su geçirimli kaplama veya metal ızgara yerleştirilmelidir.

Dikilikler donatı aksına paralel 20 cm boşluk bırakılarak yerleştirilmelidir. Dikilikler arasında dar akslarda min. 4-6 m, geniş geniş akslarda min. 8-10 m boşluk bırakılmalıdır.

Odaklar, sınırlar ve kaplayıcı bitkiler için önerilmiş sunulmuş uygulama alanlarında dikilik kullanılmamalıdır.

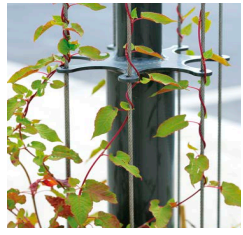
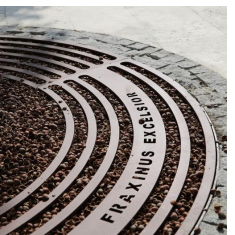
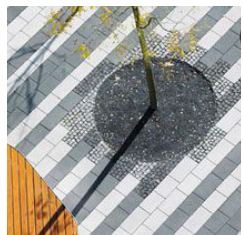
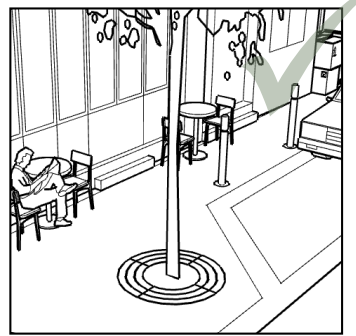
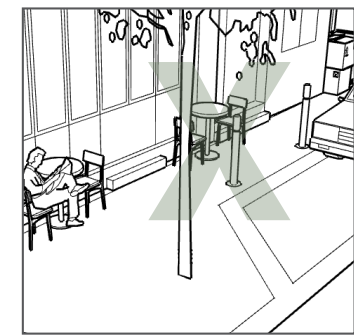
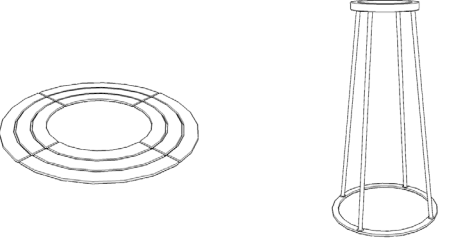
Ağaçların etrafına köklerini korumak için koruyucu peyzaj elemanları yerleştirilmeli ve ağaç köklerinin su alabilmesi için gerekli çözümler uygulanmalıdır.

Ağaç dikiliklerinin içine ortogonal ya da dairesel koruyucu peyzaj elemanları

yerleştirilmelidir. Bu elemanların sistem detayları yanda sunulmuştur. Seçilecek koruyucu elemanlar sokak mobilyalarının tasarımı ile bütünlük sağlamalıdır.

Ağaç gövdesi çevresi hiçbir suretle sert zemin yapılmamalı, yanda belirtilen ölçülerde yumuşak zemin temin edilmelidir.

Ağaç gövdelerini sağlamlaştırmak ve sarıcı bitkileri sardırma için de ağaç çevrelerine yine sokak mobilyaları tasarımı ile uyumlu elemanlar yerleştirilmelidir.



C. Tasarım Elemanları

1- Kentsel Elemanlar için Tasarım Kriterleri

“Tasarım Elemanları” Bölümünde; malzeme, kent mobilyaları, yönlendirme tabelaları ve aydınlatma armatürleri başlıkları altında Yeldeğirmeni içinde temel tasarım karar/ seçim/ sorunu barındıran elemanların kriterleri sunulmuştur. Bu bölümde, her kent mobilyası veya renk/ malzeme seçiminin önceden belirlenmesi yerine, tasarımlarında göz önünde bulundurulması gereken temel ilkeler ve öneriler verilmektedir.

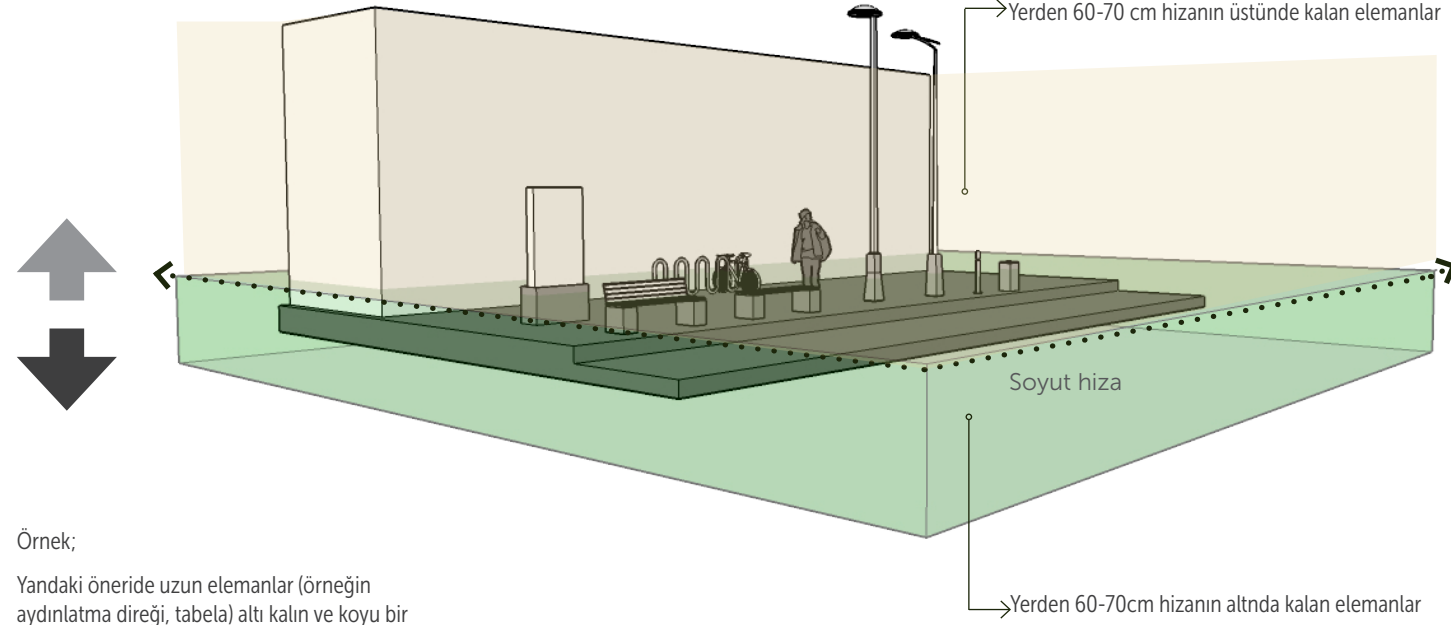
Bu ilkeler, sokak perspektifinde sunulan temel tasarım kriterleri doğrultusunda şekillenmiştir.

Yeldeğirmeni içinde kullanılacak kent mobilyalarının zamanla bakım, yenileme, eskime gibi sebeplerle değiştirilmesi olasıdır. Gelecekte ihtiyaca yönelik olarak yeni mobilyalar ya da donatı elemanları eklenmesi ve bu eklerin mevcut mobilyalardan farklı olmaları da olasılık dâhilindedir. Bunun yanı sıra farklı kullanıcı ya da paydaşlar tarafından kent mekânında ihtiyaca yönelik yerleştirilmiş mobilyalar veya tasarım müdahaleleri olacaktır.

En temel bileşenler üzerine (kent mobilyaları, malzemeler, yönlendirme tabelaları, aydınlatma) aranan nitelikler sunulmuştur. Bu niteliklerin yanında sunulan görseller, dünya örneklerinden sadece örnek olarak seçilmiştir, kesinlikle nihai bir tasarım kararı olarak değerlendirilmemelidir.

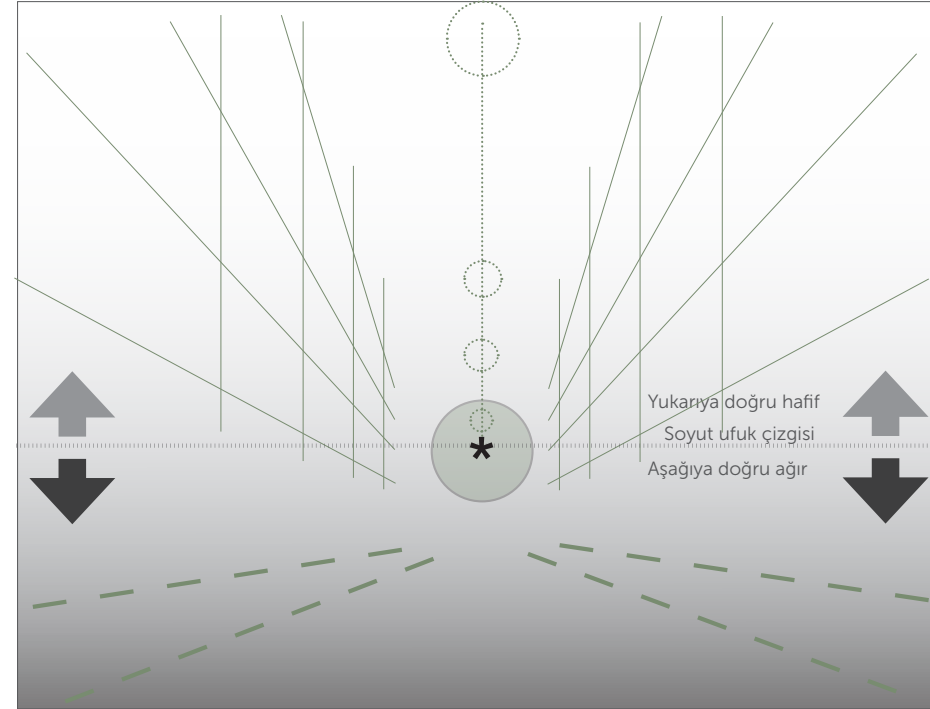
K1: Temel tasarım kriterleri doğrultusunda tüm kent mobilyaları ve tasarım elemanları için göz hizası altında, yaklaşık 60-70 cm yüksekliğinde hayali bir hiza çizilmiştir.

Bu hizanın altında kalan alanlarda koyu ve yere oturan ağır dokular tercih edilmeli, aynı hizanın üstünde kalan dokularda daha hafif ton ve malzemeler tercih edilmelidir.



Örnek;

Yandaki öneride uzun elemanlar (örneğin aydınlatma direği, tabela) altı kalın ve koyu bir kaideye oturacak, üstü ince hatlara sahip biçimde gösterilmiştir. Sokak döşemesi ve alçak elemanlar koyu ve ağır, oturma elemanları koyu/ağır kaideye oturan ahşap/metal ince oturaklı olarak önerilebilir.



Semt içinde kullanılan mevcut koyu ve açık doku örnekleri

2- Malzeme ve Doku

Genel tasarım ilke önerileri ışığında aşağıda Semt'te kent kimliğini güçlendirecek sokak döşeme malzeme ve dokusunun genel kriterleri sunulmuştur.

Sunulan kriterler, malzemelerin seçimi için gözetilmesi gereken öneri ilkesel yaklaşımı belirtmektedir, malzeme seçimleri bu rehber ek olarak uygulama projelerinde yapılmalıdır.

Sokak zonlarının her biri farklı kullanımlara hizmet verdiğinden her zon için o zonun gereksinimlerine karşılık gelen farklı bir malzeme önerilmiştir.

Kriterler

1- Yeldeğirmeni hızlı, dinamik ve değişimin yoğun olduğu bir alan olduğundan kaldırımlarda değişen ihtiyaçlara yönelik çok sık tadilat ve kazı çalışması yapılmaktadır.

Bu bakımdan sokak döşemelerinde, sökülüp yeniden takılabilecek malzemeler tercih edilmelidir. Görece kolay uygulama bilgisi ve işçiliğinde uzmanlık gerekmeden uygulanabilmelidir.

Yekpare veya yerinde döküm malzemeler kullanılmamalıdır. Aşağıda zonlar için ayrı ayrı sunulan önerilerin tamamında parçalı malzemeler tercih edilmiştir.

2- Rasimpaşa Kentsel sit alanının eski fotoğraflarından yola çıkılarak Semt'in özgün dokusunda Arnavut kaldırımı

kullanıldığı görülmektedir. Yapılan malzeme seçimlerinde bu göz önünde bulundurulmalıdır.

3- Genel tasarım ilkeleri ışığında, sokak derinlik algısının devamlılığı için yer döşemesinde koyu/ karanlık renkler tercih edilmelidir.

4- Kaldırımlarda yaya erişimi kolaylığı sağlayacak ve kapsayıcı tasarım ilkelerine uygun malzemeler kullanılmalıdır. Bu bakımdan özellikle eğimli sokaklar göz önünde bulundurularak kaymayacak, arasında boşluklar olmayan malzemeler tercih edilmelidir.

5- Yağmur suyunu mümkün olduğunca yer altına geçirmeye müsaade edecek çözümler ve malzemeler seçilmelidir. Özellikle ön cephelerde çatılardan

kaldırma verilen yağmur giderlerinin, kaldırım yüzeyinde biriktirdiği suyun drene edilmesi için su geçiren uygulamalara yer verilmelidir.

6- Konut alanları içinde araç trafiği yavaşlatılmaya çalışıldığından, araç yollarında arabaların hızlanmasını engelleyecek pütürlü yüzeyler oluşturulmalıdır.

Yaya yürüme alanlarında; net geçiş aksı ve kamusal alan olarak düzenlenen alanlarda genel tasarım ilkeleri ışığında yürümeyi kolaylaştıracak malzemeler seçilmelidir.



Bu bakımdan net geçiş aksı üzerinde ve kamusal kullanıma ayrılan yaya alanlarında daha geniş ve düz satırlara sahip, üzerinde topuklu ayakkabı ile de yürünmesi mümkün, küçük çocukların ayağının takılmayacağı, çocuk arabası ve tekerlekli sandalyelerin rahat hareket edeceği malzemeler tercih edilmelidir.

Geniş parçalı, doğal taştan oluşan doku kullanılmalıdır.

Araç trafiğine açık; Seyahat aksı ve otoparklarda, araç hızını azaltacak malzemeler seçilmelidir. Bu yüzeylerde Semt'in özgün dokusunu yansıtan malzemeler seçilmelidir.



Seyahat aksı ve otoparklar sokak yüzeyinde geniş yer kaplayarak sokak algısını büyük ölçüde şekillendirmektedir. Bu yüzeylerde hem tarihi referans olmasından hem de araç trafiğini yavaşlatmasından dolayı arnavut kaldırımı benzeri malzemeler kullanılmalıdır.

Orta genişlikte parçalı, doğal taştan oluşan doku kullanılmalıdır.

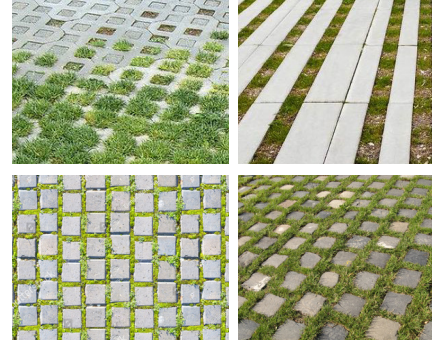
Tadilat nedeni ile sık kazılan mülkiyet aksı ve teknik altyapının üstüne denk gelen alanlarda kolayca sökülüp takılabilecek, uygulama hatasını kapatabilen küçük parçalı malzemeler seçilmelidir.



Mülkiyet aksı içinde gerektiğinde kolay sökülebilecek küçük parçalardan oluşan yüzeyler kullanılmalıdır. Bu yüzeyler ayrıca suyu altlarına daha kolay geçirdiğinden çatılardan mülkiyet aksına dökülen suyu rahat drene edecektir. Ayrıca mülkiyet aksı ile net geçiş aksı arasında doku farklılığı oluşması kullanım sınırlarının belirlenmesini kolaylaştırır.

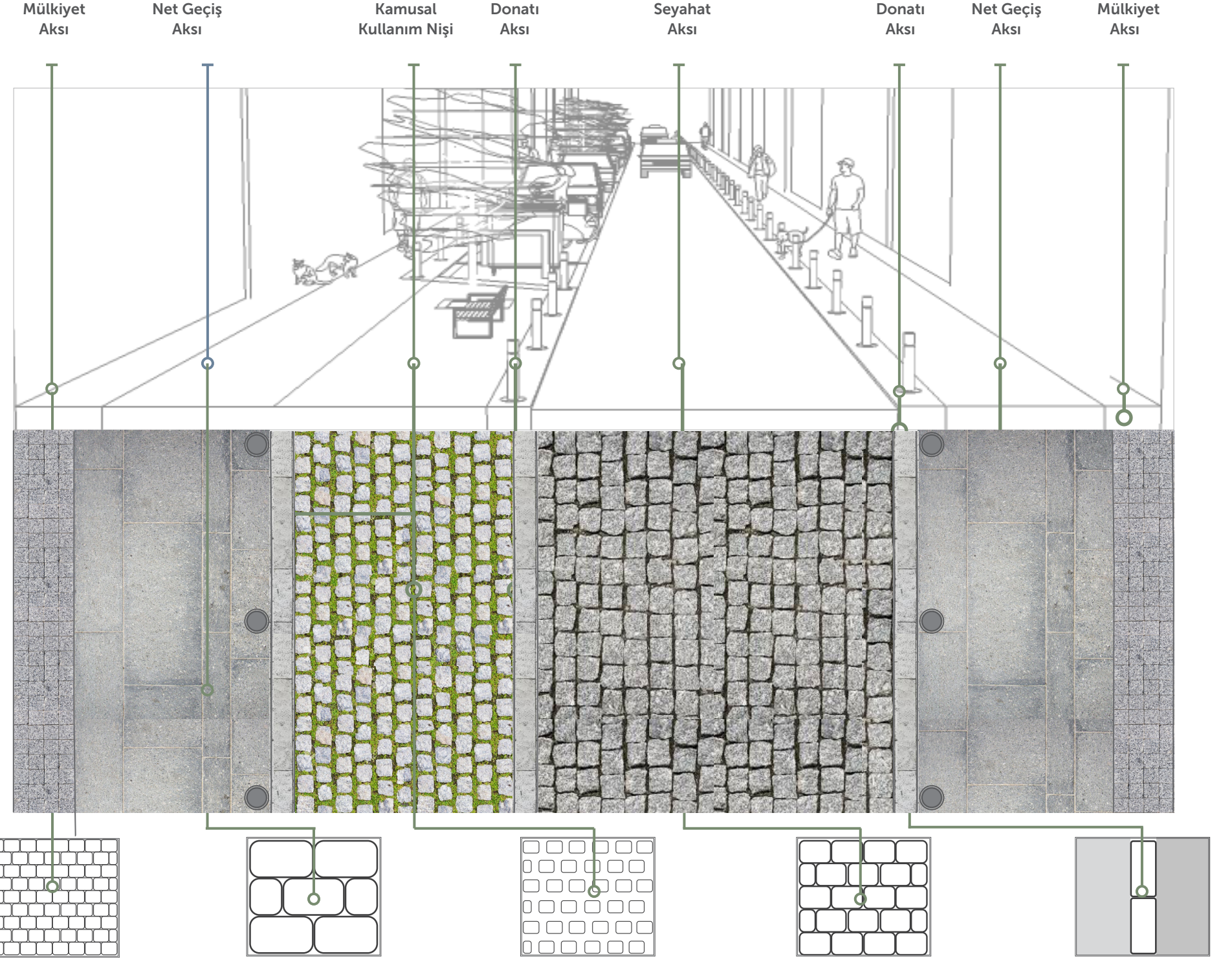
Küçük genişlikte, doğal taştan oluşan doku kullanılmalıdır. İşletme önü kullanım izni verilen sokaklarda kesme taşlı alternatifler kullanılmalıdır.

Kamusal kullanıma ayrılan tali akslarda, kurlarda veya sokak nişlerinde yeşil satırlar oluşturulması ve yağmur suyunun yer altına drene edilebilmesi için tam su geçirimli malzemeler kullanılmalıdır.



Yürüme eyleminin aktif gerçekleşmediği net geçiş aksı dışındaki alanlarda, bordürlerle çevrilmek koşuluyla, suyu altına geçirecek sert zemin uygulamaları tercih edilmelidir.

Küçük ve ayrılc parçalardan oluşan bir doğal ve özel imal edilen geçirgen doku kullanılmalıdır.



Küçük Parçalı Malzemeler

- Mülkiyet Aksı
- Teknik alt yapının üstüne gelen alanlar.
- Bina Önü kullanım alanı
- Doğal taş

Geniş Parçalı Malzemeler

- Net Geçiş Aksı
- Kamusal kullanıma ayrılan tali akslar (yaya yoğunluklu alanlarda)
- Yaya hareketinin yoğun olduğu durumlar
- Doğal taş

Ayrılc ve Parçalı Malzemeler

- Kamusal kullanıma ayrılan tali akslar (düşük yaya yoğunluklu alanlarda)
- Bitki peyzajı düzenlemelerinde
- Kamusal nişlerde
- Yoğun su biriken noktalarda
- Doğal taş veya özel geçirgen malzemeler

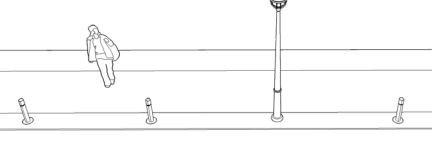
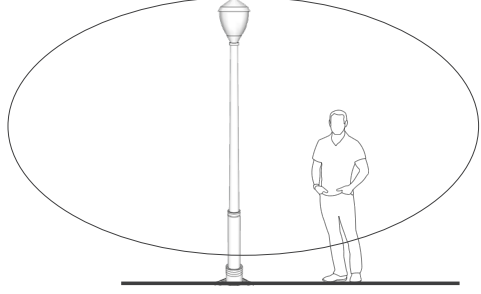
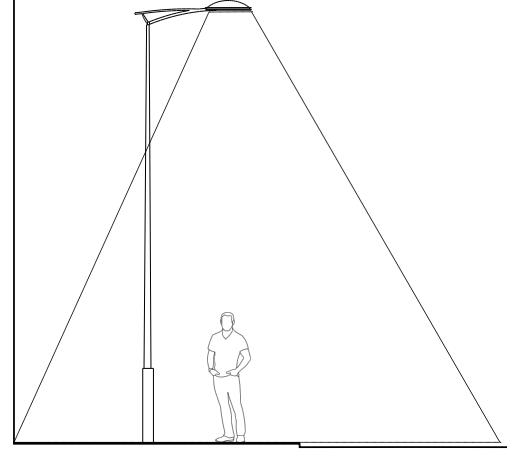
Orta Geniş Malzemeler (Arnavut Kaldırımı)

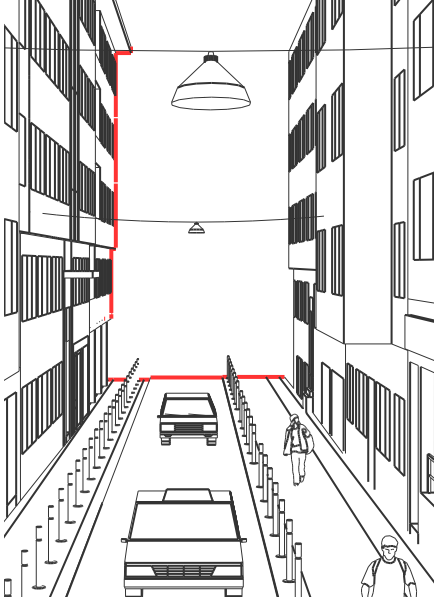
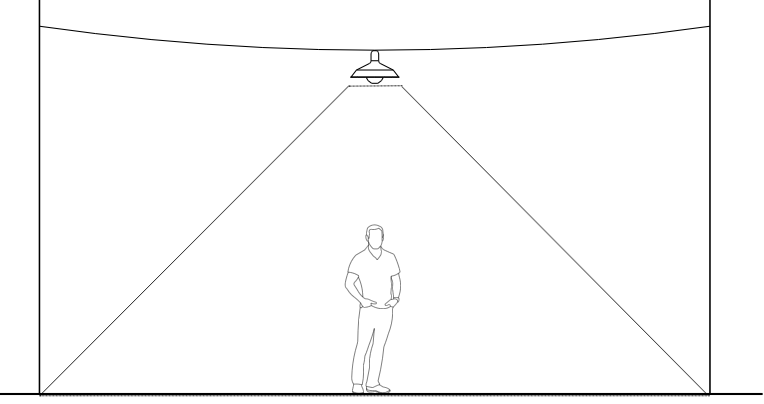
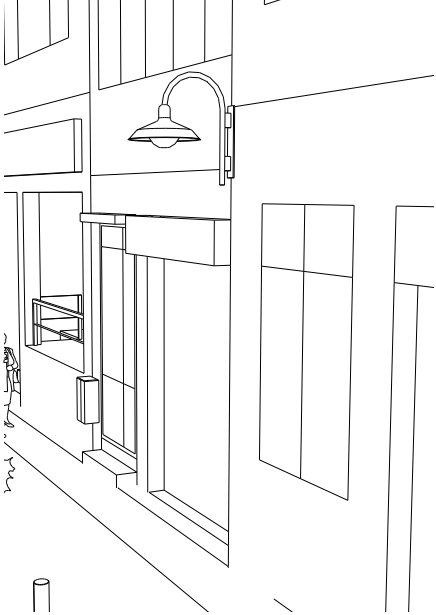
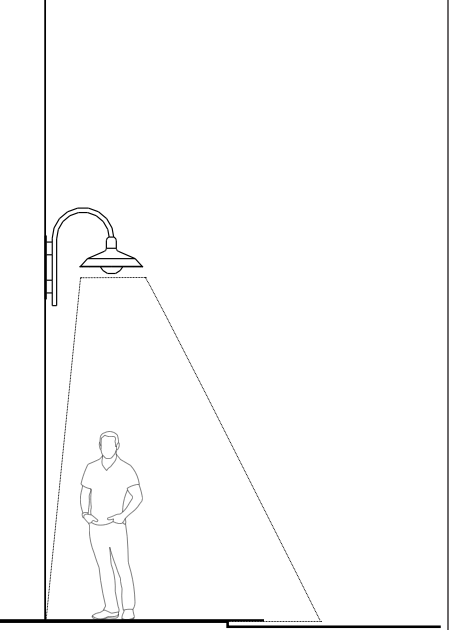
- Seyahat Aksı
- Otopark ve servis alanı olarak ayrılan tali akslarda
- Doğal taş

Yekpare bordür taşı

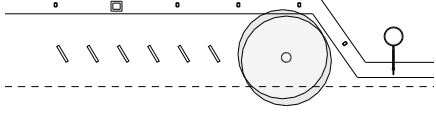
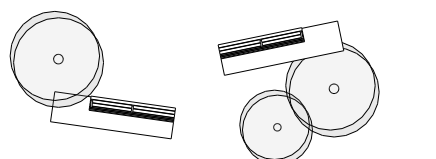
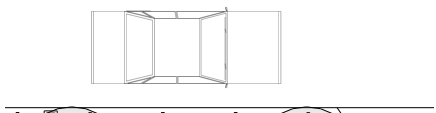
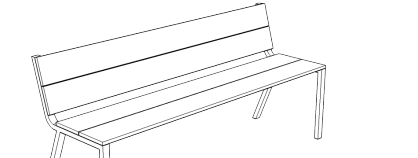
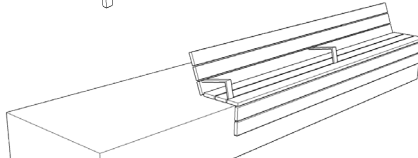
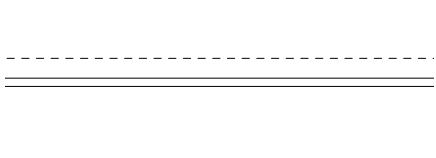
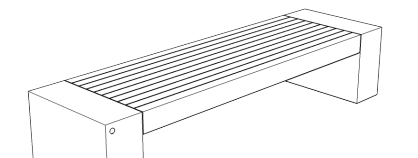
- Donatı Aksı
- Köntur/ bordür oluşturulması gereken detaylar için
- Doğal taş

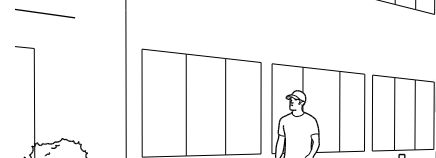
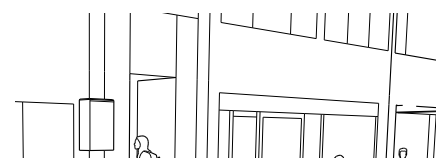
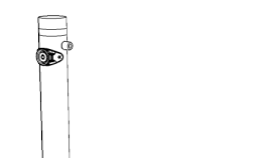
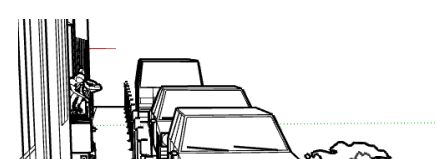
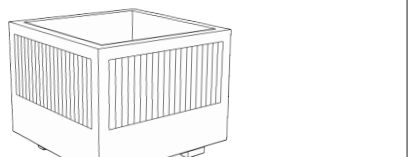
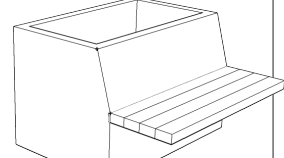
3- Aydınlatma Elemanları

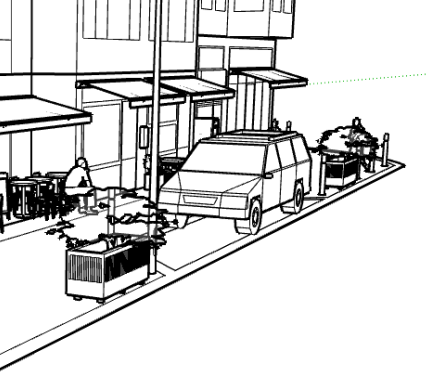
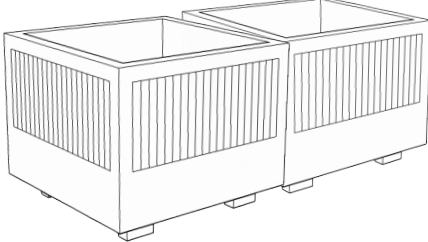
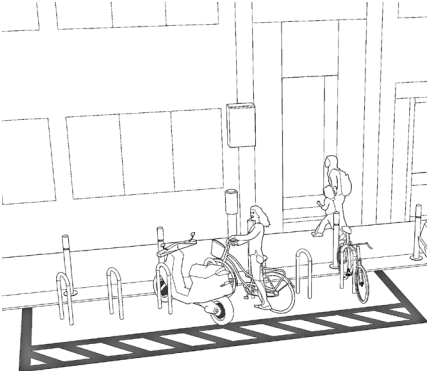
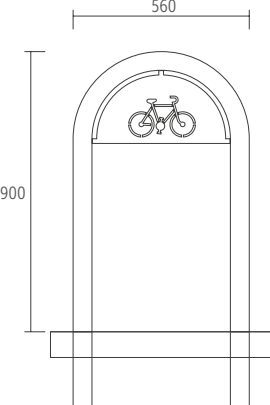
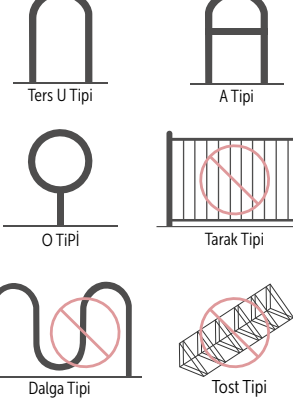
Tipler	Amaç	Nitelik
i. Kısa Direkli Tip Aydınlatma 	- S1 ve S5 sokaklarda, aksı ön plana çıkartmak için kullanılır. - Sadece yaya sokakları ve ticaretin yoğun olduğu ana akslar için önerilir. - Sık aralıklarla insan ölçeğine yakın bir algı ile kent peyzajını zenginleştirmek amaçlanır. - Göz hizasında devamlı bir ışık izi oluşturulması hedeflenir.	- Kısa ve direkli tip aydınlatma elemanlarıdır. - Aydınlatma direk ve armatürleri, genel tasarım ilkeleri ve Semt'in tarihi kimliğine uygun olarak seçilmelidir. - Yere yakın kısımlarının ağır kaideye oturması tercih edilmelidir. - Yola çift taraflı olarak donatı aksı üzerinde 18 m aralıkla yerleştirilmeli ve yolun her iki tarafında şaşırtılarak hizalanmalıdır. - Ağaçların altına denk gelmemesi önerilir. - Bulunduğu noktada trafik ayırıcı (baba) yerine geçmesi amaçlanır. 
ii. Uzun Direkli Tip Aydınlatma 	- Kavşak noktalarında, parklarda, meydan ve geniş odaklarda geniş alan aydınlatması için kullanılır. - Geniş alanların güvenlik öncelikli olarak aydınlatılması için kullanılır.	- Geniş alanı homojen biçimde aydınlatmalıdır. - Kavşak noktasında yerleştirilecekse net geçiş aksına gelmemeli, mülkiyet aksı ya da donatı aksı üzerinde çözümlenmelidir. - Birden fazla yerleştirilmesi gerekli durumlarda aydınlatma konileri çakışmayacak mesafede bulunmalıdır. - Genel tasarım ilkeleri doğrultusunda alt kadesi tercihen ağır olmalı, ancak üst kısımları mümkün olan en ince kesitle tasarlanmalıdır. 

Tipler	Amaç	Nitelik
S2, S3, S4, S5 tipi sokakların aydınlatılmasında Kataner Tip Aydınlatma ve Konsol Tip Aydınlatma seçeneklerinden birinin uygulanması önerilmektedir.		
iii. Kataner Tip Aydınlatma 	- Kaldırım üzerinde aydınlatma direği konulmaması amaçlanır. - Sokak perspektifinin, özellikle denize doğru açılan sokaklarda, düzenli bir sıra oluşturarak güçlendirilmesi hedeflenir. - Sokak kesitinin en fazla 9 m olması gerekmektedir.	35-40 m aralıklarla iki bina arasına asma germe strüktürle monte edilir. - Genel tasarım ilkeleri doğrultusunda bu hizada mümkün olduğunca ince, açık renkli ve sade bir tasarımla çözümleri gerekmektedir. - S5 tipi sokaklarda, kısa direkli aydınlatma ile birlikte kullanılabilir. 
iv. Konsol Tip Aydınlatma 	- Kaldırım üzerinde aydınlatma direğinin konulmaması amaçlanır. - Sokak perspektifinin, özellikle denize doğru açılan sokaklarda, düzenli bir sıra oluşturarak güçlendirilmesi hedeflenir. 35-40 m aralıklarla bina üzerine ankajı yapılmalıdır.	- Bina pencereleriyle aynı hizaya gelmemesi sağlanmalıdır. - Çift taraflı olarak aynı hatta karşılıklı hizalanmalıdır. - Genel tasarım ilkeleri doğrultusunda bu hizada mümkün olduğunca ince, açık renkli ve sade bir tasarımla çözümleri tercih edilmelidir. 

4- Kent Mobilyaları

Tipler	Amaç	Nitelik
i. Açık Alan İçinde Oturma Elemanları  	- Park, meydan ya da geniş açık alanlar içinde uzun süreli oturma ve vakit geçirmeye olanak sağlamayı amaçlar. - Alan içinde mikro mekân tanımlar.	- Uzun süreli oturmalar için tasarlanacak mobilyalardır. Bunun için sırtlığa sahip olan bank modelleri tercih edilmelidir. - Her türlü iklim koşullarına uyum sağlayabilecek, konforlu (ergonomik) tasarımlar geliştirilmelidir. - Oturulacak yüzey için; çabuk kuruyabilecek, yazın yakmayan ve kışın üşütmeyen özelliklere sahip malzemeler seçilmelidir. Bunun için ince, paslanmaz metal armatürler, oturuş yüzeylerde ise empenye edilmiş ahşap malzeme kullanılması tavsiye edilmektedir. - İnsanları biraraya getirmeyi amaçlayan bu mekânlarda, karşılıklı oturmaya ya da ağaç altında bir araya/yan yana gelecek şekilde oturma düzenleri önerilmektedir. - Oturma elemanları, niş mekânı tanımlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Niş mekânın özelliklerine göre uygun tasarımlar geliştirilmelidir. Örneğin; ağaç etrafında bir oturma düzeni söz konusu ise, hafif malzemeler kullanılmalı, ağacı çevreleyen ve koruyan elemanlar kullanılmalıdır.
ii. Niş İçinde Oturma Elemanları  	- Kaldırım kurbu, parklet alanları veya kaldırımın genişlediği alanlar içinde bulunur. - Dükkan, atölye ve kamusal yapıların önünde dinlenmek, esnaf/ sanatçı/komşu ile iletişim kurmayı kolaylaştıran, Semt içi niş kamusal mekânlardır. - Karşısında bulunan mekân ile ilişki kurar. Kaldırım üzerinde niş mekânlar yaratmayı hedefler.	- Genel tasarım niteliklerinde belirtildiği üzere; bankların alt kısımlarının ağır, koyu dokulu; üst (oturak kısımlarının) daha hafif ve sıcak malzemelerden seçilmesi önerilir. Örneğin; yere yakın ayak kısımları döşeme ile uyumlu koyu renk taş, oturak kısmı hafif ahşap, ya da metal olabilir. - Kaldırım üzerinde bulunan oturma elemanları kaldırım malzemesi ile uyum içinde olmalıdır. - Genellikle seyahat aksına sırtını dönen, ulaşılabilir aks ile bağ kuran oturma düzenleri oluşturulur.  
iii. Aks Üzerinde Oturma Elemanları  	- Kaldırımın donatı aksı üzerinde 40 m'de bir bulunan ve kaldırıma paralel yerleştirilen oturma elemanlarıdır. - Sokakta bekleme alanı olarak tarifleyebileceğimiz alanlardır. Birini beklemek veya soluklanmak temel amaçtır. - Bu elemanların ayrıca bulundukları noktada baba görevi de görmeleri hedeflenmektedir. - Bulunduğu yerin fiziksel şartlarına göre tekli çiftli vb. büyüklüklerde kullanılabilir.	- Kısa süreli oturma alanlarıdır. Basit tasarımlar, standart elemanlar tercih edilmektedir. - Sokak perspektifini destekleyecek kütsel etki yaratacak şekilde, öte yandan donatı aksı üzerinde konumlanacağından dolayı maksimum 45 cm derinliğe sahip elemanlar olmalıdır. - Sırtlıksız, yerden yükseltilmiş beton banklar kullanılabilir. - Genel tasarım niteliklerinde belirtildiği üzere; bankların alt kısımlarının ağır, koyu dokulu; üst (oturak kısımlarının) daha hafif ve sıcak malzemelerden seçilmesi önerilir. Örneğin; yere yakın ayak kısımları döşeme ile uyumlu koyu renk taş, oturak kısmı hafif ahşap, ya da metal olabilir. 

Tipler	Amaç	Nitelik
iv. Ayırıcı Babalar 	- Kaldırımlarda donatı aksı üzerinde; seyahat aksı ile ulaşılabilir aksı ayırmak için kullanılması önerilmektedir. - Motorlu araçların kaldırım üzerine çıkmaları ve/veya park etmelerini engellemek, yayaya ait alanların korunmasına olanak sağlayan mobilyalardır.	- Diz mesafesinden alçak, kol mesafesinden yüksek olması amaçlandığından 60 cm - 80 cm arası elemanlar önerilir. - Olabildiğince basit tasarıma sahip, ankrajı kolay, sağlam malzeme özellikleri tercih edilmelidir. - Metel, kaldırım malzemesi ile uyumlu gri ve koyu tonlar önerilmektedir. - Bütün babaların en üst kısmında reflektör şeridi bulunmalıdır. 
v. Katlanabilir Babalar 	- Tali aks üzerinde, indirme-bindirme ceplerinde bulunan katlanabilir babalar, özel araçların park etmesini önlemek için kullanılırlar. - Tip E (yaya) sokaklarına, acil durum araçları dışında kalan diğer tüm araçların girişini engellemek amaçlanır.	- Olabildiğince basit tasarıma sahip, ankrajı kolay, sağlam malzeme, bozulmayan sistem özellikleri tercih edilmelidir. - Metel, kaldırım malzemesi ile uyumlu gri tonlar önerilmektedir. - Kaldırılabilir babaların normal babalarla aynı tasarıma sahip olması önerilmektedir. - Bütün babaların en üst kısmında reflektör şeridi bulunmalıdır. 
vi.Saksılar: Noktasal Kullanım 	- Kaldırım kurbu üzerinde veya geniş açık alanlar içinde bulunurlar. - Sokaklarda yeşil peyzaj oluşturmayı amaçlar. - Ağaç dikilemeyen dar sokakları yeşillendirmeyi amaçlar. Ekili koku ve yeşil sokak algısı yaratılması amaçlanır. - Kendi içinde mikro mekân tanımlar. - Ulaşılabilir aks ile seyahat aksı arasında perde görevi görürler.	- Genellikle etrafında oturma elemanı ya da vakit geçirilebilecek mekânsal düzenleme bulunmalıdır. - Büyük kütlelere sahip saksılardır.  

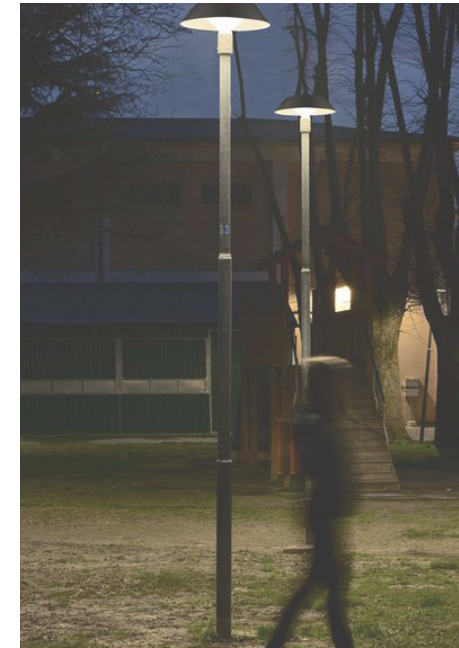
Tipler	Amaç	Nitelik
vii. Saksılar: Aksiyel Kullanım 	- Geniş kaldırımlarda belirli aralıklarla donatı aksı üzerinde bulunurlar. - Ağaç dikilemeyen dar sokakları yeşillendirmeyi amaçlar. - Ekili koku ve yeşil sokak algısı yaratılması amaçlanır. - Bulundukları alanda trafik düzenleme/ ayırıcı eleman olarak kullanılabilirler.	1 m x 1 m ölçülerinde kaldırımı kapatmayacak şekilde yerleştirilmelidir. 1 m x 1 m x 0,50 m ölçülerde çok yüksek olmayacak saksılar kullanılmalıdır. Sokak perspektifini kapatmamalıdır. - Yere yakın saksılar için koyu tonlarda ağır saksılar kullanılabilir. - Az yer kaplayan yüksek boylu saksılar için ayaklı, hafif malzemeler, açık tonda renkler kullanılmalıdır. - Bir araya gelerek sıra oluşturabilecek modülerliğe sahip olmalıdır. 
viii. Bisiklet ve Motorsiklet Parkları 	- Kaldırım kurbu veya tali aks cebi üzerinde bulunan bisiklet park yerleri, bisiklet ve iki tekerlekli diğer araçlar için tanımlı park yerleri oluşturmayı hedefler. - Mevcut durumda kaldırımları işgal eden bisiklet ve motorsikletler için kaldırım kurbunda yer ayırma ve ulaşılabilir aks üzerinde net geçişin sağlanmasını destekler. - Bisiklet park yerleri tali zon bölümünde açıklanan kriterlere göre, tali aks içinde yer alırlar.	- Kaldırım üzerinde bulunan babalar, aydınlatma ve yönlendirme tabelaları ile uyum içinde olacak, paslanmaz metal, gri tonlarda malzeme kullanılmalıdır. - Basit, dayanıklı ve yere sağlam ankre edilen tasarımlar ile bisikletlerin kolayca yerleşebileceği ve güvenli bir şekilde bağlanabileceği park yerleri oluşturulmalıdır.   önemli bir kriterdir öte yandan hızlı ve kolay şekilde çöp atmak açısından kapaklı elemanlar zorunlu değildir. - Yere sabitlenen, hareket etmeyen çöp kutularıdır. Temizlik işleri günde 1 defa poşet değişikliği yapar. 
ix. Küçük Boy Atık Kutuları 	- Donatı aksı üzerinde bulunan ve sokaktan geçerken atılan günlük el çöpünü toplayan küçük kutulardır. - Direk üzerinde veya ayaklı olan küçük kutular, yere çöp ve izmarit atılmasını engellemek amacıyla kullanılır. Evlerin ve iş yerlerinin atıklarının atılması yasaktır. - S1 tipi sokaklarda donatı aksı içinde 25 m aralıkla yerleştirilmesi önerilir. - Parklarda, nişlerde ve geniş toplanma alanlarında gerekli noktalara yerleştirilir.	30-50 litre olan kutular, kaldırım üzerinde az yer kaplamalıdır. - Paslanmaz metal armatürlere sahip, kolay temizlenebilen, geçirgen ve hafif malzemeler tercih edilmelidir. - Sokak silüetleri ile uyumlu koyu/ sıcak tonlarda veya kaldırım zemin döşemesi ile uyumlu gri tonlarda renkler belirlenmelidir. 50 cm x 50 cm maksimum tabana sahip kutuların 100 cm geçmeyecek yüksekliğe sahip olmaları gerekmektedir. - Kapaklı ya da yarı açık kutuların tercih edilmesi hijyen ve koku açısından

Örnek tasarımlar:

Aşağıda, rehber içinde belirtilen ilkelere uygun dünyadan seçilmiş tasarım örnekleri sunulmaktadır.

Bu örnekler ilkelerin görselleştirilmesi amacıyla sunulmuş olup uygulama önerisi olarak değerlendirilmemelidir.

Uygulama aşamasında Rehber tasarım ilkeleri ışığında ilgili yerel yönetim tasarımları seçme inisiyatifine sahiptir.



5- Yönlendirme ve Bilgilendirme Tabelaları

Semt içinde önemli tarihi, anıtsal noktaların, kent belleğinde yer etmiş kişi ve olayların bilgilendirme tabelaları ile vurgulanması amaçlanmaktadır.

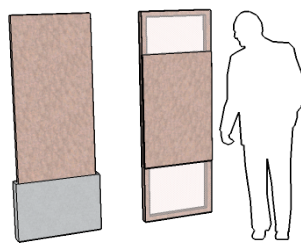
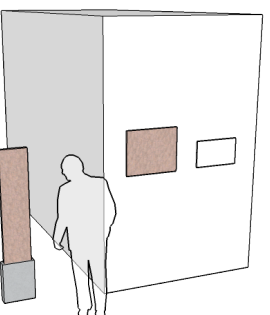
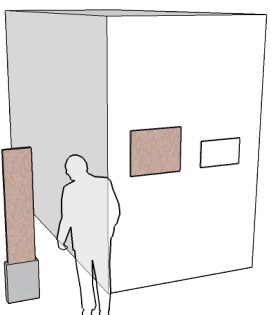
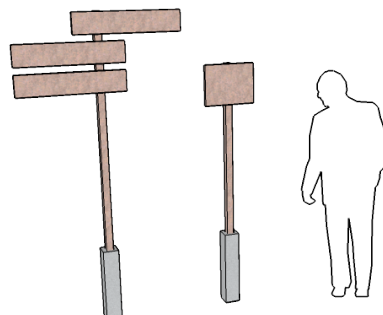
Bu kapsamda yerleştirilecek bilgilendirme tabelaları evrensel koruma ilkeleri çerçevesinde taşınmaz kültür eserlerinin değerlerini yansıtmayı, ayrıca kent belleğini canlı tutmayı amaçlamaktadır.

Bu kapsamda yerleştirilmesi önerilen bilgilendirme tabelaları ayrıca önemli odaklarda kent algısını güçlendirecektir.

Semt içinde bulunan yönlendirme tabelaları da bu kapsamda tekrar ele alınarak aynı tasarım diline getirilmelidir.

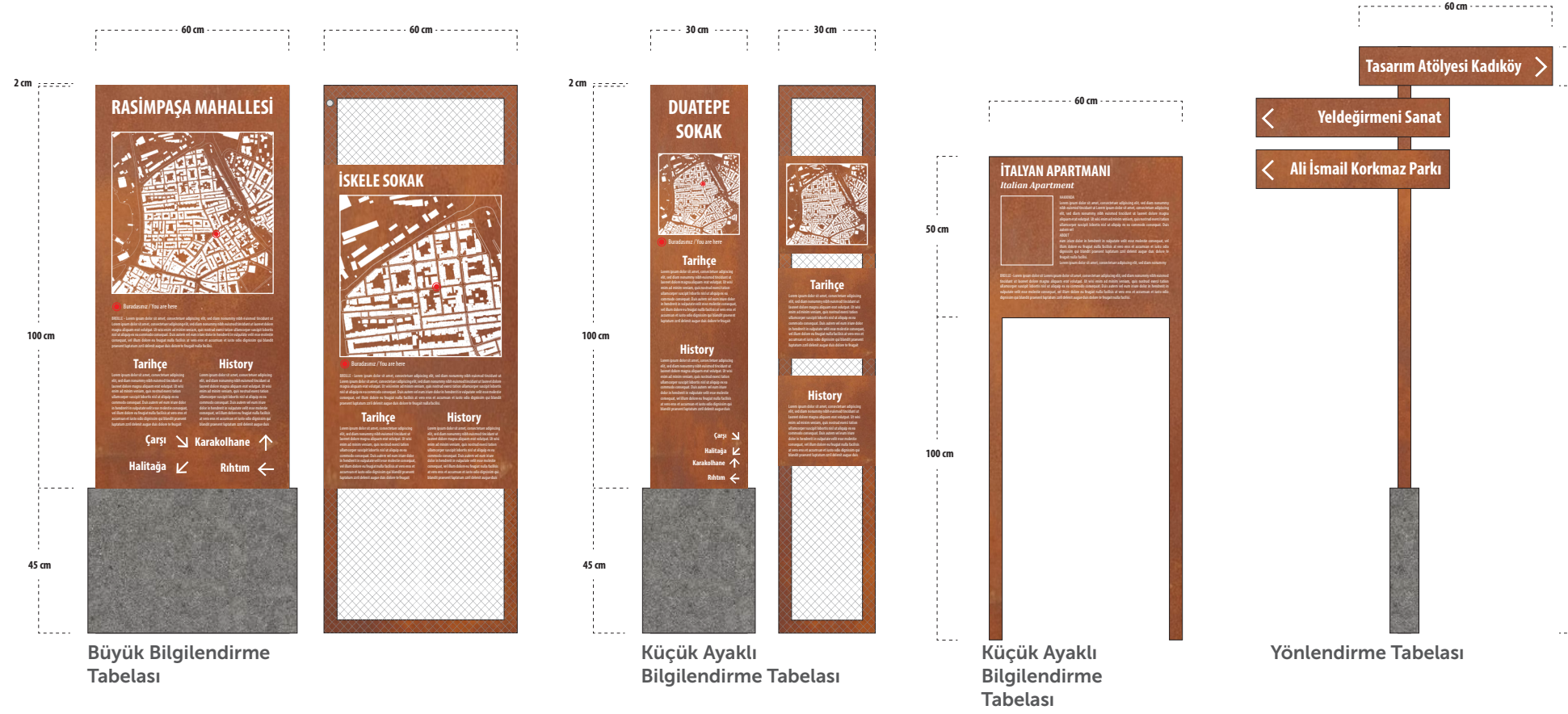
Aşağıda yönlendirme ve bilgilendirme sistematığı için önerilen tabela tipleri ve yine önerilen yerleştirme noktaları sunulmuştur.

Bir sonraki sayfada ise tabelalara yönelik tasarım önerileri sunulmaktadır. Bu öneriler Kentsel Tasarım Rehberi'nde belirtilen genel tasarım ilkelerine uygun ilkesel bir yaklaşım vermeyi hedeflemektedir. Malzeme, renk ve grafik ifade biçimleri uygulama projesi ile birlikte tekrar ele alınmalıdır.

 Büyük Bilgilendirme Tabelası	 Küçük Bilgilendirme Tabelası 1	 Küçük Bilgilendirme Tabelası 2	Yönlendirme Tabelası
			
Büyük Bilgilendirme tabelaları; Semt'in girişlerinde bulunan, üstünde semt içindeki önemli tarihi odakların yerlerini gösteren Yeldeğirmeni haritası, Semt'in genel tarihi ve semt hakkında bilgiler veren tabelalardır. Büyük bilgilendirme tabelaları ayaklı, müferit tabelalardır. Büyük ve görünür biçimde tasarlanmalıdır. Bu tabelaların Semt'e girildiği algısını yaratması amaçlanmaktadır. Semt'e ana yaya yaklaşım noktalarında; Karakolhane Cad. her iki ucuna (Misak-ı Milli & Şahap Gürler Cad.), İskele Sk. girişi (Rıhtım Yönü), Nüşhet Efendi Sk. girişi (Çarşı yönü) ve Uzunhafız Sk. girişi (Demiryolu Köprüsü yönü).	Küçük bilgilendirme tabelaları Semt içinde bulunan tarihi, anıtsal odak noktaları hakkında kısa bilgi vermeyi amaçlayan tabelalardır. Küçük bilgilendirme tabelaları söz konusu tarihi binanın üzerine yerleştirilebilir. Bu gibi durumlarda bina dokusunun korunması için seffaf alternatifleri kullanılmalıdır. İsteğe bağlı olarak, gerektiğinde ayaklı kullanılabilir. Yandaki haritada Semt içindeki belli başlı tarihi yapılardan 14 tanesi bu tip bilgilendirme tabelaları için seçilmiştir. Bu liste önerilerle geliştirilmeye açıktır; Ladikli Ahmet Ağa Çeşmesi ve Namazgahı, Valpreda Apt., Kemal Atatürk Lisesi, Sünget Apt., Rasimpaşa Cami, Ali Bey Apt., Osman Gazi İlkokulu, St. Louis İlkokulu, Ayios Yergos Rum Kilisesi, Ayrılık Çeşme Sk., Demirciyan Apt., Gazi Mustafa Kemal İlkokulu, Kayışdağ Çeşmesi, Aziziye Hamamı, Hemdat İsrail Sinagogu, Kehribarçı Apt.	Küçük bilgilendirme tabelaları Yeldeğirmeni ve Rasimpaşa Kentsel Sit Alanı'nda kent belleğinde yer etmiş olay ve kişileri hatırlatmak için de kullanılabilir. Bu kapsamdaki küçük bilgilendirme tabelaları söz konusu olay ya da kişinin bulunduğu noktada bina üzerine ya da ayaklı olarak yerleştirilebilir. Bu kapsamda ele alınabilecek bazı anı noktaları yandaki haritada sunulmuştur. Öte yandan bu noktalar öneriler ile geliştirilmeye açıktır; Yeldeğirmeni Simit Fırını, Macit Erbudak, Dr. Albert'in Evi, Eski Yeldeğirmenleri, Dr. Yomtov Garti'nin Evi, Eski Özen Sineması.	Yönlendirme tabelaları, Semt içinde yön bulunmasının kolaylaştırılması için kavşak ve odak noktalarına yerleştirilecek tabelalardır. Odak noktaları, anıtsal yapılar ve sosyal donatı mekânlarını işaret etmeleri amaçlanmaktadır. Yönlendirme tabelaları mevcut yönlendirme tabelası gruplarının olduğu noktalara yerleştirilebilir.



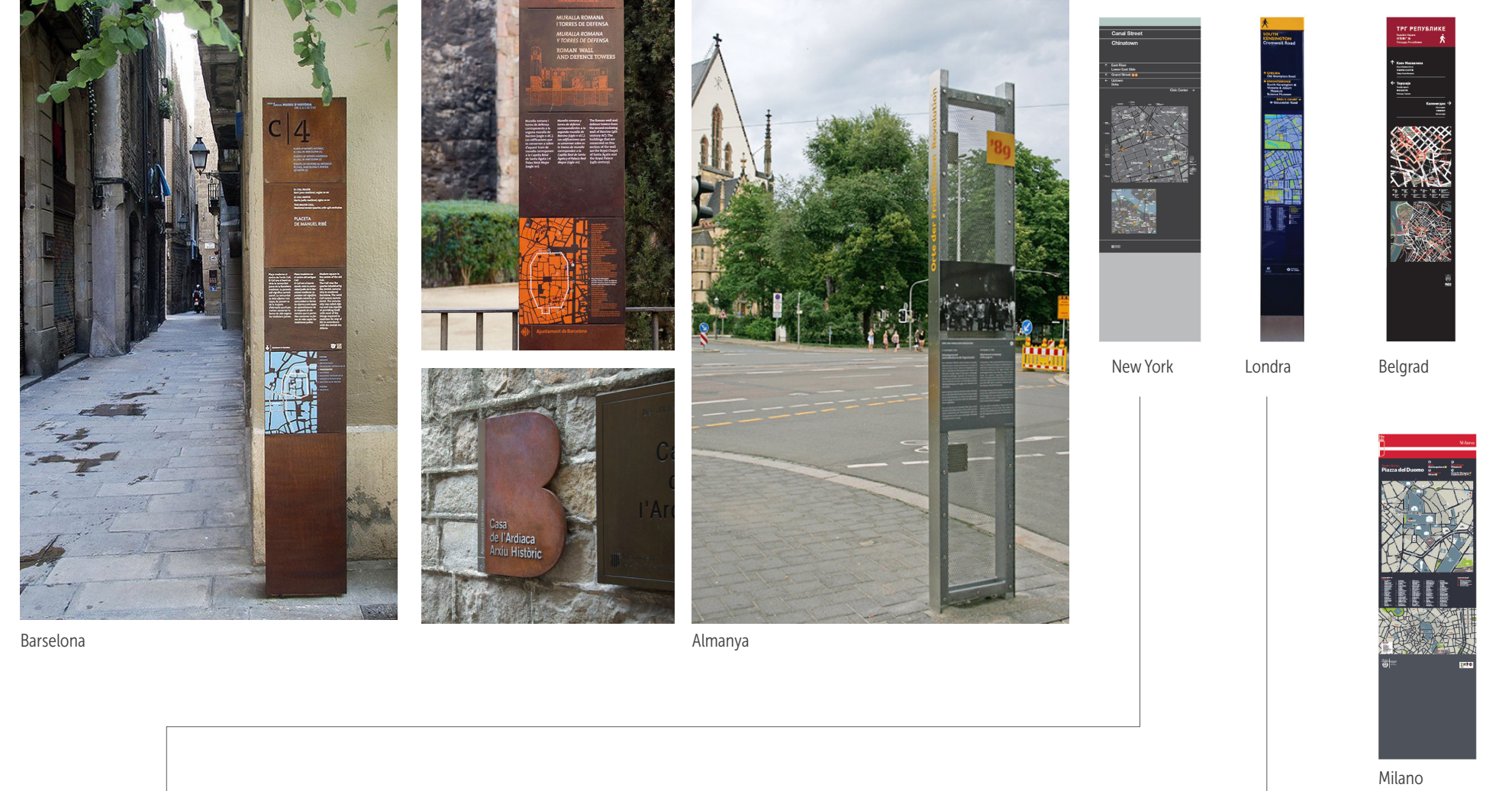
Yeldeğirmeni Senti'ne yönelik Örnek Tasarım:



Tescilli yapılarda kullanılacak bilgilendirme tabelası için iki örnek sunulmuştur.

Bu örnekler dışında yapılacak bir uygulama için ilçe belediyesinin KUDEB biriminin görüşü alınacaktır.

Dünyadan Örnek Tasarımlar:



D. Kamusal Sanat

Analiz Raporu'nun Stratejiler ve genel yaklaşımlar bölümünde belirtildiği üzere; Semt içinde kamusal mekânlarda sanat eseri yerleştirmeleri desteklenmelidir. Semt içinde bulunan sanat atölyelerinin desteklenmesi, yaratıcı sektörlerin teşvik edilmesi, sanat eserleri ile tanımsız alanlarda kent algısının artırılması ve kent kimliğinin vurgulanması için kamusal sanat etkin bir kent peyzajı ögesi olarak ele alınmıştır.

1- Plastik Sanat

Kamusal sanat uygulamalarına dair ilkeler iki ve / veya üç boyutlu tüm plastik sanatları kapsamaktadır (heykel, resim, rölyef vb.).

Kamuya açık mekânlara yerleştirilecek sanat objelerinin yaya sirkülasyonunu engellememesi gerekmektedir. Net geçiş aksı üzerinde kamusal sanat yerleştirmesi yapılmamalıdır.

Kaldırımlar ve kamuya açık tüm mekânlarda yaya dolaşımı önceliklidir. Bu bakımdan sanat obje ve eserleri kısmen bile olsa zonlar bölümünde tanımlanmış net geçiş aksına taşmamalıdır.

Kamusal sanat obje ve eserleri kurb uzantılarının içinde veya bina önü aksı içinde yerleştirilmelidir. Bina önü aksı içinde yapılan yerleştirmeler, işletme önü kullanımı bölümünde sunulan ilkelere ve ölçütlere tabidir.

Kamuya açık mekânlara yerleştirilecek sanat objeleri binaların giriş çıkışlarını, afet kaçış koridorlarını ve ışık alan açıklıklarını kapatmamalıdır.

Bina önü şeridi içine yerleştirilecek kamusal sanat obje ve eserlerinin önerinde bulundukları binanın giriş çıkışına engel olmaması, binanın pencere boşluklarını ışık almasını kesecek biçimde kapatmaması gerekmektedir.

Sadece sanatçının kendi kullanımındaki pencere ve vitrinini kapatan, sanatçı tarafından kasıtlı olarak yapılan yerleştirmeler bu ilke kapsamında değildir.

Kamuya açık mekânlara yerleştirilecek sanat objeleri yaya ve halk güvenliğini tehlikeye sokmamalıdır.

Kamuya açık mekânlara yerleştirilecek sanat obje ve eserlerinin strüktürel olarak stabil, kendi başına ayakta durabilen, devrilme riski olmayacak şekilde kaideye oturtulmuş olması gerekmektedir.

Eserlerde keskin kenarlar, sivri uçlar, kopabilecek detaylar kullanılmamalıdır.

Eserler kafa mesafesinden alçak, altından geçilebilecek uzantılara sahip olmamalıdır.

Eserlerde çocukların üzerine tırmanabilme ihtimali göz önünde bulundurulmalı, düşme tehlikesi yaratacak nitelikte olmamalıdır.

Eserler ayak takılma riski yaratmayacak şekilde diz yüksekliğinin altında, tek başına bulunmamalıdır. 50 cm'nin altındaki objeler ancak daha yüksek bir başka peyzaj elemanına (örneğin ağaç, aydınlatma elemanı vb.) bitişik yerleştirilebilir.

Kamusal sanat eserleri, tarihi anıt değeri olan tescilli binalara dokunmamalıdır.

Mal sahiplerinin izni olsa bile, tescilli yapılara yapılacak her tür müdahale anıtlar kurulu iznine tabidir.

Sanat eser ve objeleri anıt değeri taşıyan tarihi binalara ankre edilemez, bina yüzeyine yaslanamaz, binadan destek alamaz, bina duvarlarına uygulanamaz. Tarihi yapıların duvarlarına grafiti ve duvar resmi yapılamaz.

Tescilli binaların kendi başlarına mimari bir eser olduğu göz önünde bulundurulursa, bu binaları kapatacak sanat eserleri (geçici sergiler dışında) binaya dokunmasa bile tercih edilmemesi önerilir.

Kamuya açık mekânlara yerleştirilecek sanat objeleri trafik seyri ve güvenliğini tehlikeye sokmamalıdır.

Yerleştirilecek sanat eseri ve objeler trafik yönlendirme tabelalarını kapatmamaları, trafik düzenleyici peyzaj elemanlarına dokunmamalıdır.

Eserler kısmen bile olsa seyahat aksına taşmamalıdır.

Eserlerde ışığı yansıtarak trafik görüşünü engelleyebilecek, parlak ve/veya yansıtıcı malzemeler kullanılmamalıdır.

Kamuya açık mekânlara yerleştirilecek sanat objeleri karanlık ve güvenlik riski yaratacak alanlar yaratmamalıdır.

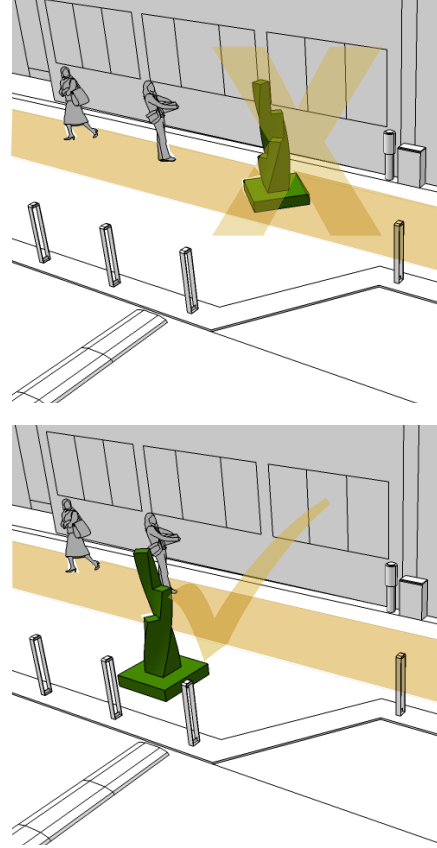
Kamuya açık mekânlarda, içine girilebilen, karanlık kuytuları olan sanat eserleri kullanılmamalıdır.

Aynı şekilde eserlerin bina kütlelerine yakın yerleştirilmesi sonucu arkalarında saklanılabilecek, karanlık, kör köşeler oluşmasına dikkat edilmelidir.

Kamusal sanat eserleri, kamu mallarına zarar vermemeli, kent mobilyalarının kullanılmalarını engellememeli, düzenlerini değiştirmemelidir.

Yerel yönetim tarafından satın alınan sanat eserleri dışında, sanatçının inisiyatifi ile kamusal mekâna yerleştirilen eserlerin döşemeye sabitlenmemesi, kent peyzajı öğelerini strüktürel bir parça olarak kullanmaması, kent mobilyalarının kullanılmasını engellememesi gerekmektedir.

Semt'te sağır duvarlara yapılacak resim/mural/sanatı uygulamaları özendirilmelidir. Kadıköy Belediyesi her yıl yaptığı festivallerle mural çalışmalarını desteklemektedir. Bunun yanında bireylerin kendilerinin yapacağı uygulamalarda alttaki kriterler geçerlidir.



Duvar sanatı uygulamalarında, uygulamanın yapılacağı bina maliklerinin onayı alınmalıdır. Tescilli binalarda duvar sanatı uygulaması yapılamaz. Tescilli binalara komşu cephelerde yapılacak uygulamalarda belediye görüşü alınmalıdır.

Sokağı etkileyen duvar sanatı uygulamalarında belediye görüşü alınmalıdır.

Sağır duvarlara yapılan duvar sanatı uygulamalarının mekân tanımlayıcı etkisi göz önünde bulundurulmalıdır. Bu eserlerin aks üzerinden algılanır olması, altlarında kamusal kullanıma uygun boşluklar bulunması tercih edilmelidir.

Kadıköy Mural Festivali'nden Örnekler:



E. Etkinlikler ve Geçici Uygulamalar

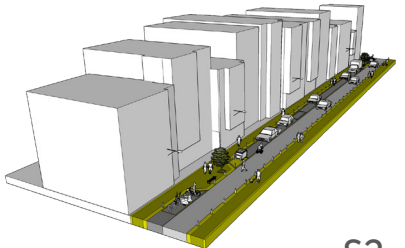
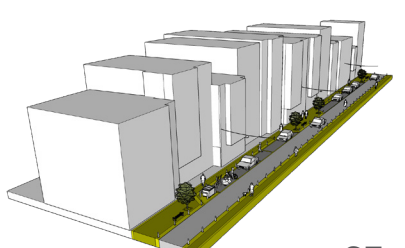
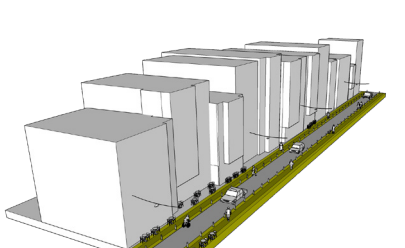
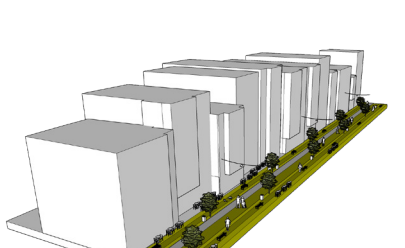
Sokakta yapılan ve sokağı etkileyen etkinliklerde, geçici uygulamalarda, geçici yerleştirmelerde Kadıköy Belediyesi'nden izin alınmalıdır (Örneğin çocuk etkinlikleri, festivaller, ulusal bayramlara yönelik etkinlikler, geçici yerleştirme sanatı uygulamaları, katılımcı tasarım uygulamaları vb.).

Etkinliğin veya uygulamanın seyahat aksının işleyişini kısmen veya tamamen etkilemesi durumunda ilgili birim ve müdürlüklerden izin alınması, ilgili birimlerin bilgilendirilmesi gerekmektedir.

Kadıköy Mini Maker Festivali



Sokak Tipleri

	Sokak Kesiti	Kaldırım	Otopark	İşletme Ö.K.	Kamusal Alan Kazanımı	Kullanımlar	Peyzaj	Oturma Elemanları	Aydınlatma	Atık noktası
 S1	enkesit > 900 cm	min. 250 cm x2 ön cephe aksı net geçiş aksı donatı aksı max. 75 cm min. 150 cm 50 cm	210 cm en az 25-30 m aralıkla 1-2 araçlık Yok	en fazla 75 cm	Tali aks değerlendirilir yaya kullanımı desteklenir. Tali aksda indirme bindirme cepleri dışında kalan alanlar yaya kullanımına bırakılır.	Mahalli ölçekte ticaret ve hizmetleri de barındıran ana caddelerdir. Sadece sirkülasyonun ötesinde, vakit geçirmeye olanak sağlayan kamusal kullanım niteliği yüksek akslardır.	Büyük ağaçlar, tali aksın içinde sıra oluşturacak şekilde tek taraflı dikilir. Ağaçlar arasında min. 12m boşluk bırakılmalıdır	Yola paralel olarak donatı ve sınırı aksına oturacak şekilde yerleştirilir. İki bank arasında en az 12mt aralık bırakılır. Tercihen ağaçların yanına denk getirilir. Tek taraftadır.	Donatı akslarının içinde çift taraflı olarak, şaşırtılarak (iki armatür karşı karşıya gelmeyecek şekilde) birbirlerinden min. 18m aralıkla yerleştirilir.	Ana aks üzerinde büyük atık kutusu (özel ihtiyaçlar dışında) bulunmaz. Küçük çöp kutuları, bankların yanına 2m. mesafeye yerleştirilir.
 S2	enkesit > 800 cm	min. 165 cm x2 ön cephe aksı net geçiş aksı donatı aksı 25 cm min. 100 cm 30 cm	210 cm Park cebi içinde ihtiyaç dâhilinde 210 cm yol boyunca	izin verilmez	Park cepleri dönüştürülerek yaya nişleri oluşturulur. Tali akslarda yaya- araç mekânı oranı en az %30-%70'dir. (Araç mekânı oranına servis alanları da dâhil)	Semt konut alanlarının içindeki ara sokaklardır. Konut kullanımını desteklediğinden otopark imkânı ve servis noktalarını barındırır. Mahalli ihtiyaca dönük sınırlı ticari faaliyetler bulunur.	Küçük ağaçlar, kurbplarının içinde dikilir.	Sadece tali aks içinde açılan yaya kurbplarına, yola paralel ya da 30° açı ile yerleştirilir. Bankın arka yüzü seyahat aksına bakar.	Sokakta, kataner armatür veya konsol aydınlatma armatür seçeneklerinden biri kullanılır.	Her sokağın başı ve sonuna, tali aksın içinde araçlara ayrılan bölümde yerleştirilir.
 S3	800 > enkesit > 700 cm	min. 125 cm x2 ön cephe aksı net geçiş aksı donatı aksı 25 cm min. 60 cm 30 cm	210 cm Park cebi içinde ihtiyaç dâhilinde 210 cm en az 25-30 m aralıkla 4 araçlık	izin verilmez	Park cepleri dönüştürülerek yaya nişleri oluşturulur. Tali akslarda yaya- araç oranı en az %50-%50'dir. (Araç oranına servis alanları da dâhil)	Semt konut alanlarının içindeki dar ara sokaklardır. Tıp B'e benzerdir ancak mekânsal olarak daha kısıtlı alanlardır.	Küçük ağaçlar, kurbplarının içinde dikilir.	Sadece tali aks içinde açılan yaya kurbplarına, yola paralel ya da 30° açı ile yerleştirilir. Bankın arka yüzü seyahat aksına bakar.	Sokakta, kataner armatür veya konsol aydınlatma armatür seçeneklerinden biri kullanılır.	Her sokağın başı ve sonuna, tali aksın içinde araçlara ayrılan bölümde yerleştirilir.
 S4	Tüm en kesitlerde uygulanabilir. 700 cm'den küçük enkesitte S4 Tipi uygulaması zorunludur.	min. 165 cm x2 ön cephe aksı net geçiş aksı donatı aksı max. 50 cm min. 100 cm 30 cm	210 cm 50 m'den uzun sokaklarda en fazla 1 adet Yok	Koşullu olarak en fazla 50 cm	Tali aksa imkân vermeyecek kesitteki sokaklarda ve parklanmanın kaldırılacağı sokaklarda uygulanır. Tali aks oluşturulmaz yaya net geçiş aksı ve donatı aksı desteklenir. Kesitin genişlediği alanlar yaya mekânı olarak değerlendirilir.	Semt konut alanlarının içindeki dar ara sokaklar, yaya veya araç sirkülasyonunun çok yoğun olduğu sokaklar veya parklanmanın istenmediği sokaklardır.	700 cm'den dar sokaklarda ağaç dikilmez, ancak mülkiyet aksı ve donatı aksı üzerine saksı içinde bitki yerleştirilebilir. 700 cm'den büyük sokaklarda net geçiş sağlanması koşulu ile donatı aksına dikilebilir.	700'den dar sokaklar bank yerleştirmeye uygun değildir. 700 cm'den büyük sokaklarda net geçiş sağlanması koşulu ile donatı aksına yerleştirilir.	Sokakta, kataner armatür veya konsol aydınlatma armatür seçeneklerinden biri kullanılır.	Her sokağın başı ve sonuna, kaldırımın min.220cm olduğu noktalarda, donatı aksını da kapsayacak şekilde, Sabit niş içinde yerleştirilir.
 S5	enkesit > 300 cm	min. 300 cm* *trafiğe kapalı yol ön cephe aksı net geçiş aksı donatı aksı max. 90 cm min. 180 cm 50 cm	210 cm en yakın sokak başı ve sonunda Yok	Koşullu olarak en fazla 90 cm	Seyahat Aksı acil kullanımlar dışında motorlu araçlara kapalıdır. Tali aks oluşturulmaz yaya net geçiş aksı ve donatı aksı desteklenir.	Semt konut alanlarının içinde kamusal odak oluşturmak için tamamen yayalaştırılmış sokaklar ya da ticaretin yoğun olmasından dolayı tamamen yayalaştırılmış sokaklardır.	Küçük ya da büyük ağaçlar çift taraflı dikilebilir. Ağaçların arasında en az 3m acil durum geçişi bırakılmalıdır.	Ortada bulunan net geçiş aksı ve bisiklet yolunun iki tarafına yüzleri birbirine dönük olarak şaşırtılarak yerleştirilir. Aynı sırada min. 24m. aralık bırakılır.	Sokakta, kataner armatür veya konsol aydınlatma armatür seçeneklerinden biri kullanılır.	İhtiyaç durumunda (bkz Atık sistemi) sokak başında sabit niş içinde büyük kutu, Varsa bankların yanında 2m mesafede küçük kutu yerleştirilir.

S1 Tipi Sokak

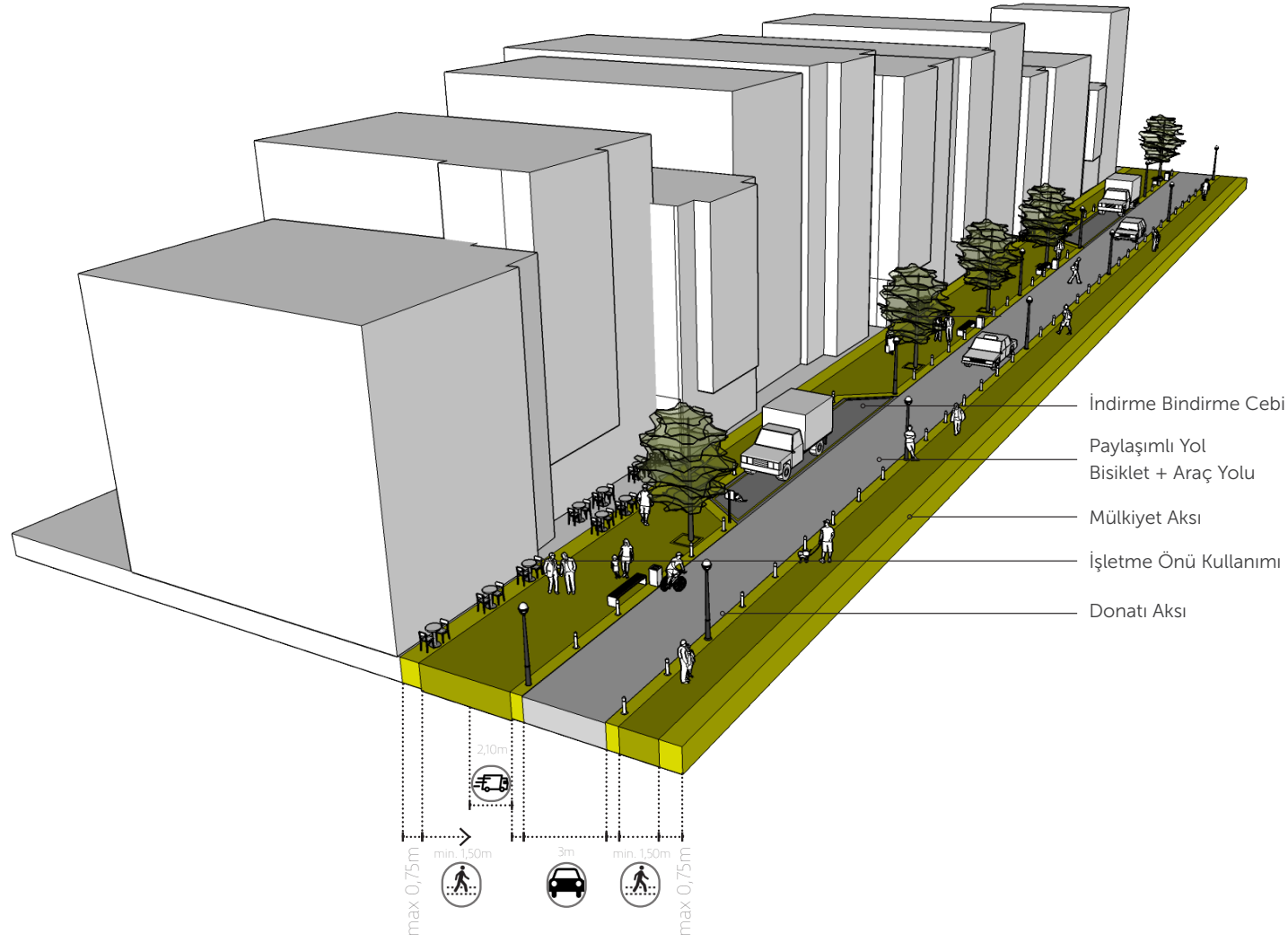
"S1 Tipi" Sokaklar kamusal niteliği yüksek, ticaretin desteklendiği ve kaldırım genişliklerinin olası en fazla genişlikte çözüldüğü tiplerdir. S1 Tipi, binadan binaya net kesiti ortalama 900 cm'den fazla ana cadde ve sokaklar için önerilmektedir.

S1 tipi içinde araç trafiğinin azaltılması, yaya trafiğinin artırılması ve yavaşlatılması esastır. Bu bakımdan araç seyir aksı tek şeritli, tek yönde ve paylaşımlı şerittir.

Otopark cebi ve araç park alanları oluşturulmaz. Ticari amaçlı olarak en az 25 m aralık olmak şartı ile servis cebi bırakılabilir.

Sokağın 3 m'lik paylaşımlı araç şeridi dışında kalan tamamı kamusal alan olarak kaldırım bırakılır. Kaldırımlarda net geçiş aksı minimum 150 cm olarak tanımlanmıştır. Ancak yol kesitinde diğer bileşenlerde (yol, ön cephe aksı, donatı aksı ve servis cepleri) azami genişlikler verildikten sonra elde edilecek tüm mekânlar da net geçiş aksına eklenir.

Ticaretin desteklenmesi amacıyla S1 tipi sokaklarda, ön cephe kullanım aksı maks. 75 cm'e kadar çıkartılabilir (bkz. işletme önü kullanımları).

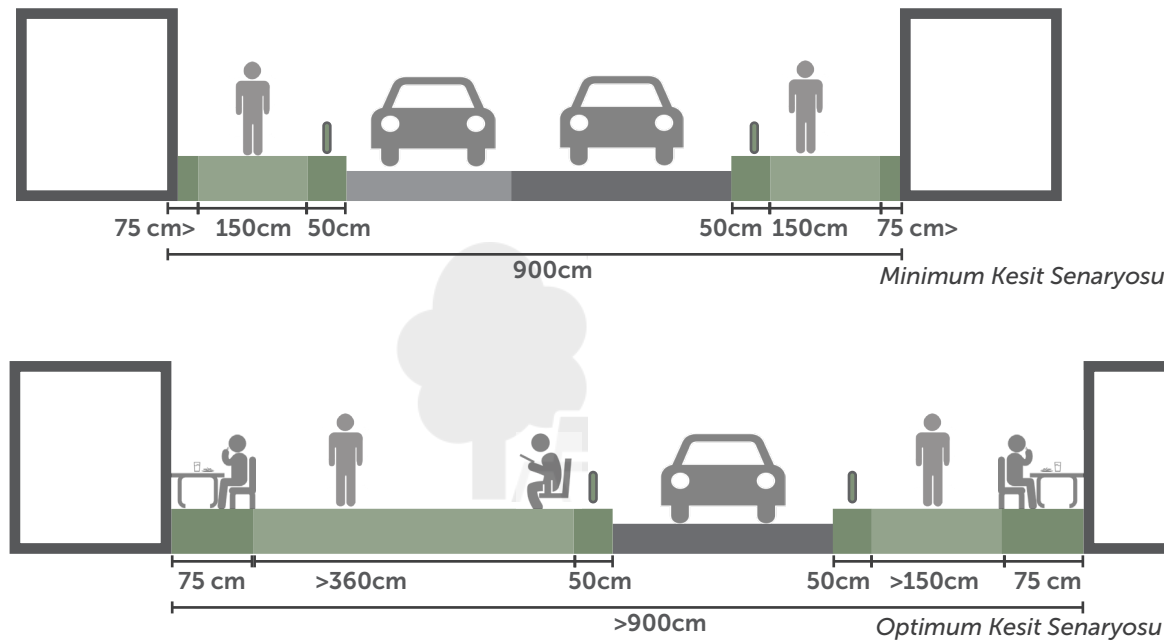


Sokak kesitinde olan değişimler tüm tiplerde kullanımların dağılımını etkilemektedir.

S1 tipi sokak en dar kaldırım senaryosunda; 900 cm minimum sokak kesiti ve indirme bindirme cebi oluşturulmuştur. Bu senaryoda 150 cm asgari net geçiş mesafesi bırakılır. Bina önünde kullanım alanı bırakılmaz (mülkiyet aksı 75cm'den dardır).

Sokak kesiti genişledikçe mülkiyet aksı ve bina önü kullanımı da artırılabilir. Ancak en fazla 75cm'e kadar çıkar.

Tali aksın kamusal kullanıma açıldığı optimum senaryoda kaldırımlar genişler.



Tali aks içinde gerekli alanlarda indirme bindirme cepleri bırakılır. İndirme bindirme cepleri tek tarafta 2,1 x (en az) 10 m. ölçülerdedir. Ceperin bulunduğu alanda katlanabilir baba ve uyarı tabelası yerleştirilir.

Tali aksın geri kalanı tamamen kamusal yaya kullanımına ayrılır. Bu alan özel kullanımlar, işletme kullanımları, teşhir amaçlı kullanımlar için değerlendirilemez.

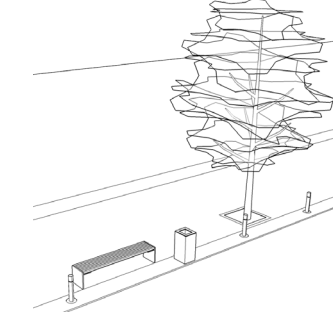
Kaldırım kenarından (donatı aksı dışı) en az 200 cm bırakılmak kaydıyla, işletme önlerinde 75 cm'e kadar kullanım hakkı verilebilir. Mülkiyet aksı içinde kalan bu alan farklı döşeme malzemesiyle döşenir. İşletme önlerinde tek

sıra küçük masalar ve işletme önü kullanımında belirtilmiş taşınabilir elemanlar bulunabilir. Sabit strüktürlere izin verilmez. Tente boyları izin verilen işletme önü kullanım mesafesini geçemez.

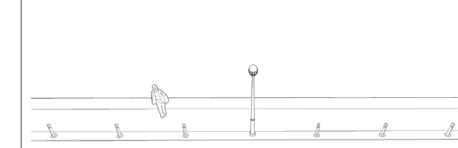
Yeşil peyzaj bölümünde detaylandırılmış, yüksek tıjlı ve geniş ağaçlar aralarında en az 8-10 m boşluk bırakılacak şekilde ekilir. Ağaçlar donatı

aksı iç kenarına 20 cm mesafede 90x90 büyüklükte dikiliklere dikilir. Ağaçlar tek yönde ve yaya kullanımına ayrılmış tali aks içinde bulunur.

Yaya kullanımını desteklemek üzere donatı aksının iç kenarında arkalıksız tip oturma elemanları birbirinden en az 120 cm uzaklıkta bulunacak şekilde tali aksa tek taraflı olarak yerleştirilebilir. Bankların denk geldiği noktada baba yerleştirilmez.



Banklardan yanında donatı aksı üzerinde küçük boy atık kutusu bulunur. Atık kutusu donatı aksında baba yerine konulur.



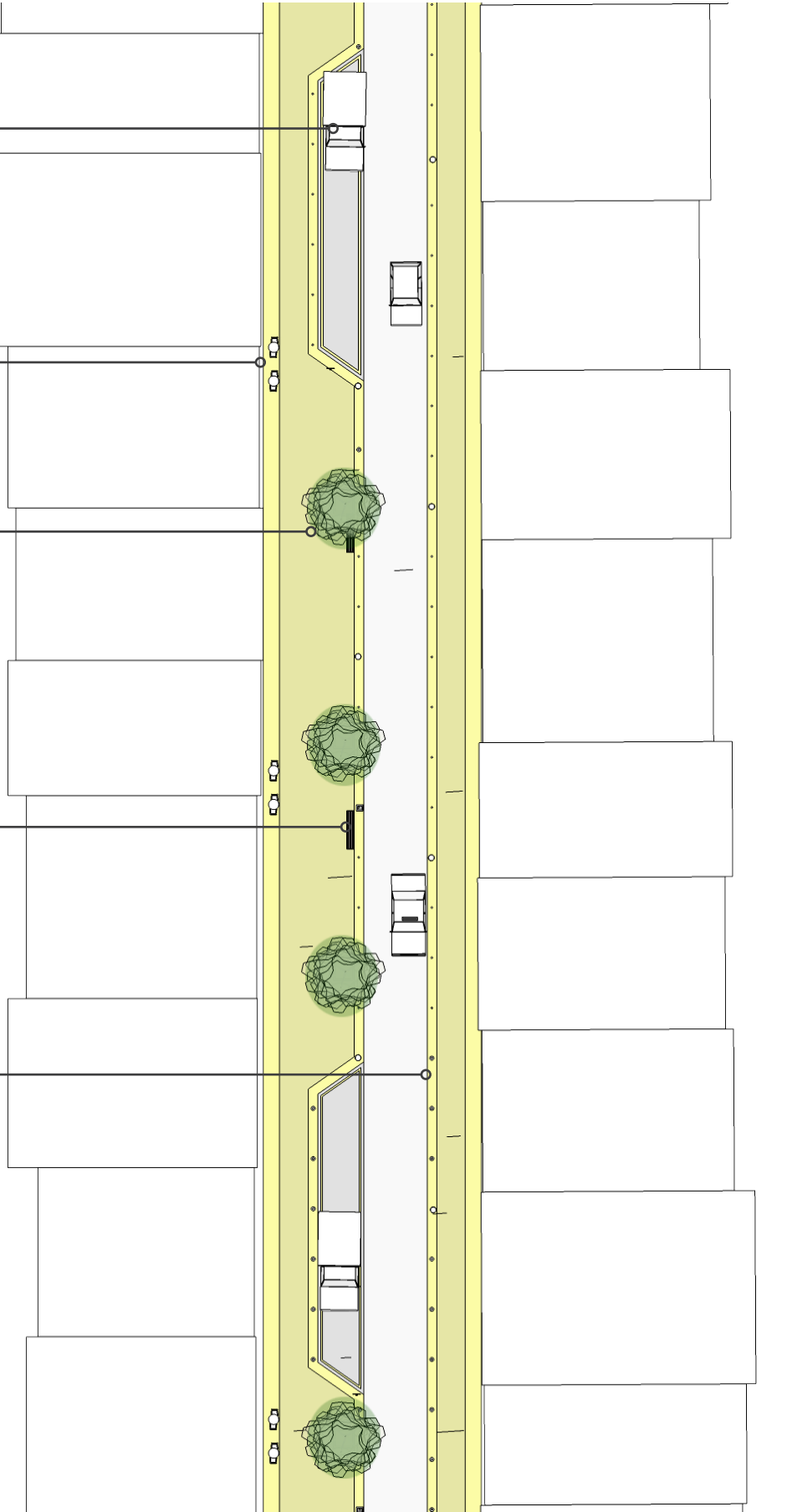
Donatı aksında 150 cm aralıkla, çift taraflı trafik ayırıcı babalar yerleştirilir. Her 12 babadan biri yerine (18 m aralıkla) kısa direkli aydınlatma armatörü yerleştirilir.

Aydınlatma armatörleri yolun iki tarafında karşılıklı gelmeyecek şekilde yerleştirilmelidir.



Nerede?

Halitağa, Karakolhane, Yavuztürk.



S2 Tipi Sokak

“S2 Tipi” Sokaklar yaya dolaşımı, araç parklanması ve araç dolaşımına olanak veren ara sokaklar için önerilen sokak tipidir. Tip S2, binadan binaya net kesiti ortalama 800-900 cm aralığında sokaklar için önerilmektedir.

S2 tipi sokak semt içindeki ulaşım akslarıdır, bu bakımdan araç yoğunluğu düşüktür. Tek yönlü, tek şeritli bir araç geçişi bırakılır.

Sokak boyunca tek yönde araç otoparkı bırakılmıştır. Araç otoparkı kavşaklarda köşe kurlarla, kavşak olmayan durumlarda en az 50 m’de bir oluşturulacak kurb uzantıları ile kesintiye uğrar. Semt içinde motorlu araçların hızını azaltmak amacıyla; otoparklar her bağlantı noktasından sonra, (trafik akış yönünden bağımsız olarak) yolun sağında ve solunda şaşırtılarak yer alabilir.

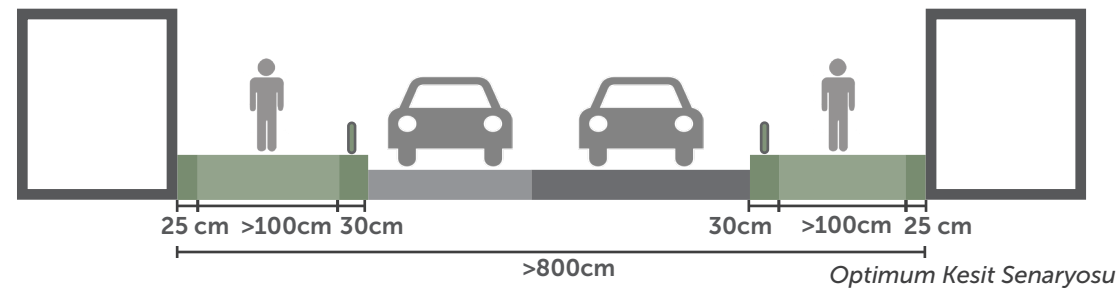
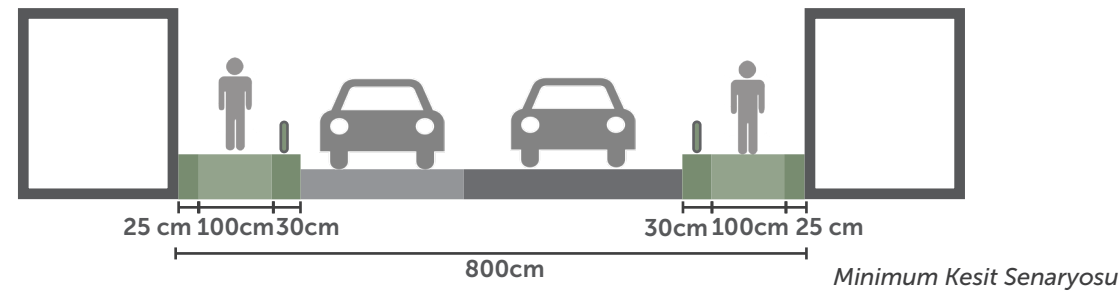
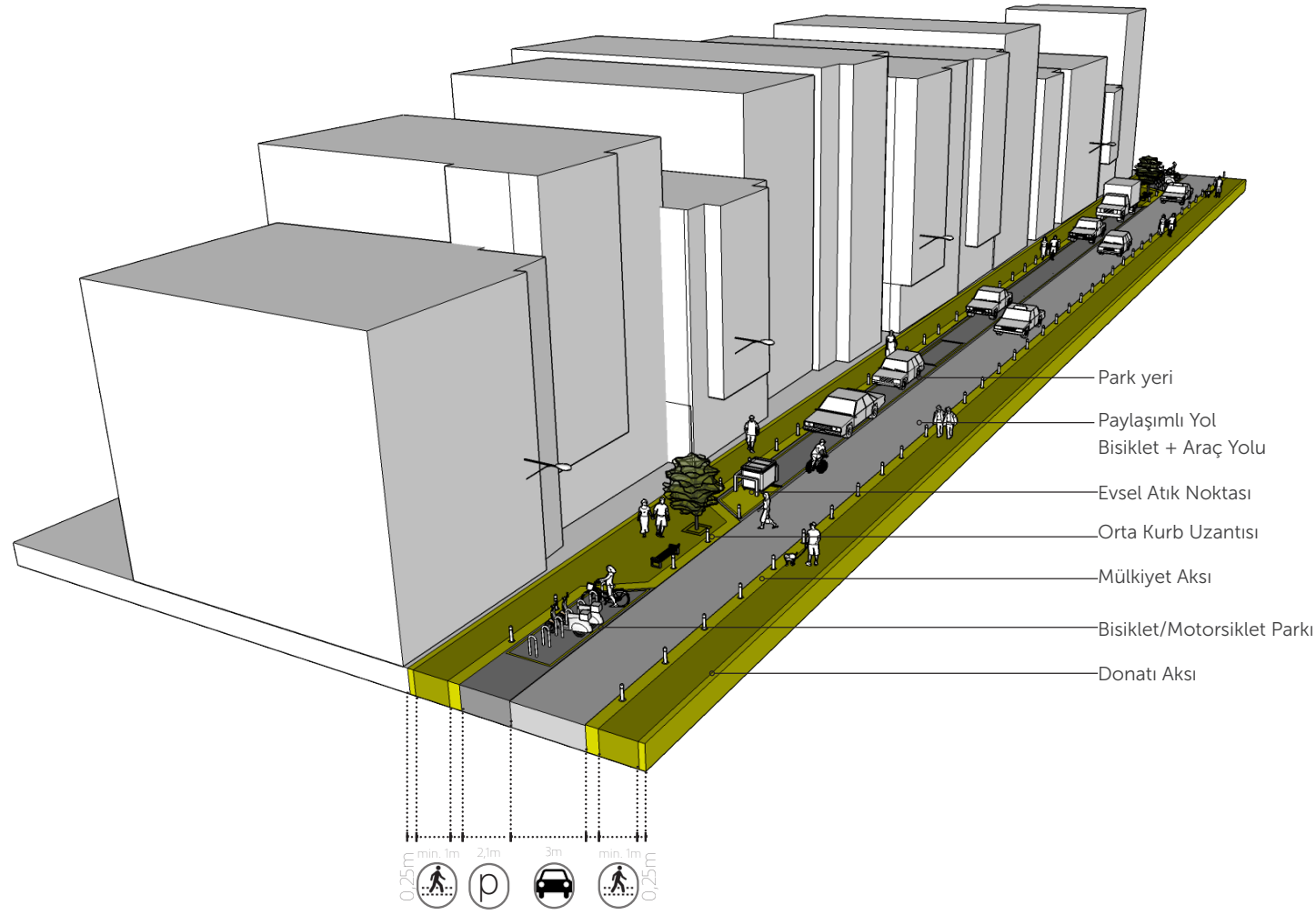
100 cm’i net geçişe ayrılmak üzere, her iki tarafta da, minimum 160 cm kaldırım genişliği elde edilmesi amaçlanır. Sokak kesitinin 830 cm’in altına inerek daraldığı noktalarda parkletler oluşturularak otopark alanları kaldırıma katılır. S2 tipi sokaklarda işletme önü kullanım izni verilmez, Mülkiyet aksı 25 cm ile sınırlıdır.

Sokak kesitinde olan değişimler tüm tiplerde kullanımların dağılımını etkilemektedir.

S2 tipi sokaklar en dar kaldırım senaryosunda; en az 800 cm sokak kesiti ve tali aksın otopark olma durumu ele alınmıştır. Bu senaryoda 100 cm asgari net geçiş mesafesi bırakılır.

Sokak kesiti genişledikçe sadece net geçiş aksında genişleme yapılır (diğer zonlar genişlemez).

S2 tipi sokaklarda optimum durum senaryosunda kaldırım net geçişlerinin 150 cm’e kadar çıkması hedeflenmektedir.



Tali aks içinde araç otoparkları en az %30 oranında azaltılarak yaya kullanımına yönelik kurlar oluşturulur. Kurlar sokak başında ve sonunda, ayrıca %30 oranı tutturmak üzere sokak ortasında veya özel olarak belirlenmiş alanlarda yer alır.

Kurb içinde donatı aksı iç kenarına 20 cm mesafede yeşil peyzaj bölümünde

belirtilen kriterlerde küçük ağaç dikilir. Uzun kurlarda birbirinden min. 6 m uzaklıkta iki ağaç bulunabilir.

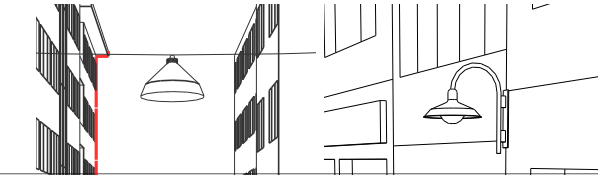
Kurb içinde ihtiyaca yönelik sokak mobilyaları ve kamusal sanat uygulamaları yerleştirilebilir. Yerleştirilecek banklar arkalı ve kaldırım yönünde olmalıdır.

Tali aksın %70’inde araç otoparkları düzenlenir. Araç otoparkları içinde gerekli durumlarda yere işaretlenerek engelli otoparkı bırakılır. Garaj kapıları ya da kamu binalarının önüne denk gelen araç otoparkları esnek babalar ve yer işaretleri ile ayrılarak boş bırakılır.

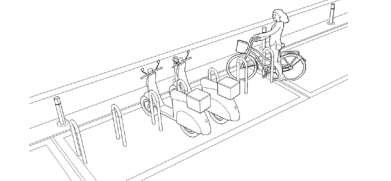
Tali aks ve kaldırım / Seyahat aksı ve kaldırım arasında donatı aksının üzerinde 150 cm aralıkla babalar yerleştirilir.

Araç otoparkı ve seyahat aksı arası şerit çekilerek yere işaretlenir.

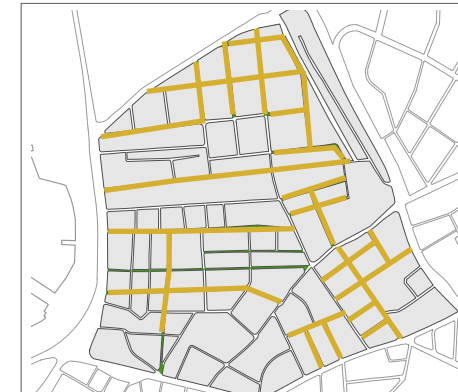
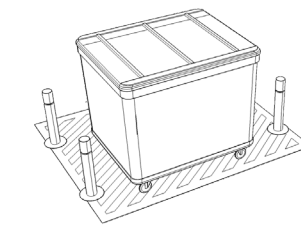
Sokakta, kataner armatür veya konsol aydınlatma armatür seçeneklerinden biri kullanılır.



Her sokak içinde en az bir park yeri bisiklet ve motosikletler için ayrılır. Bisiklet, motosiklet park yerinde araçların kilitlenmesi için uygun metal sokak mobilyası bulunmalıdır. Bisiklet motosiklet park yeri yere işaretlenir.

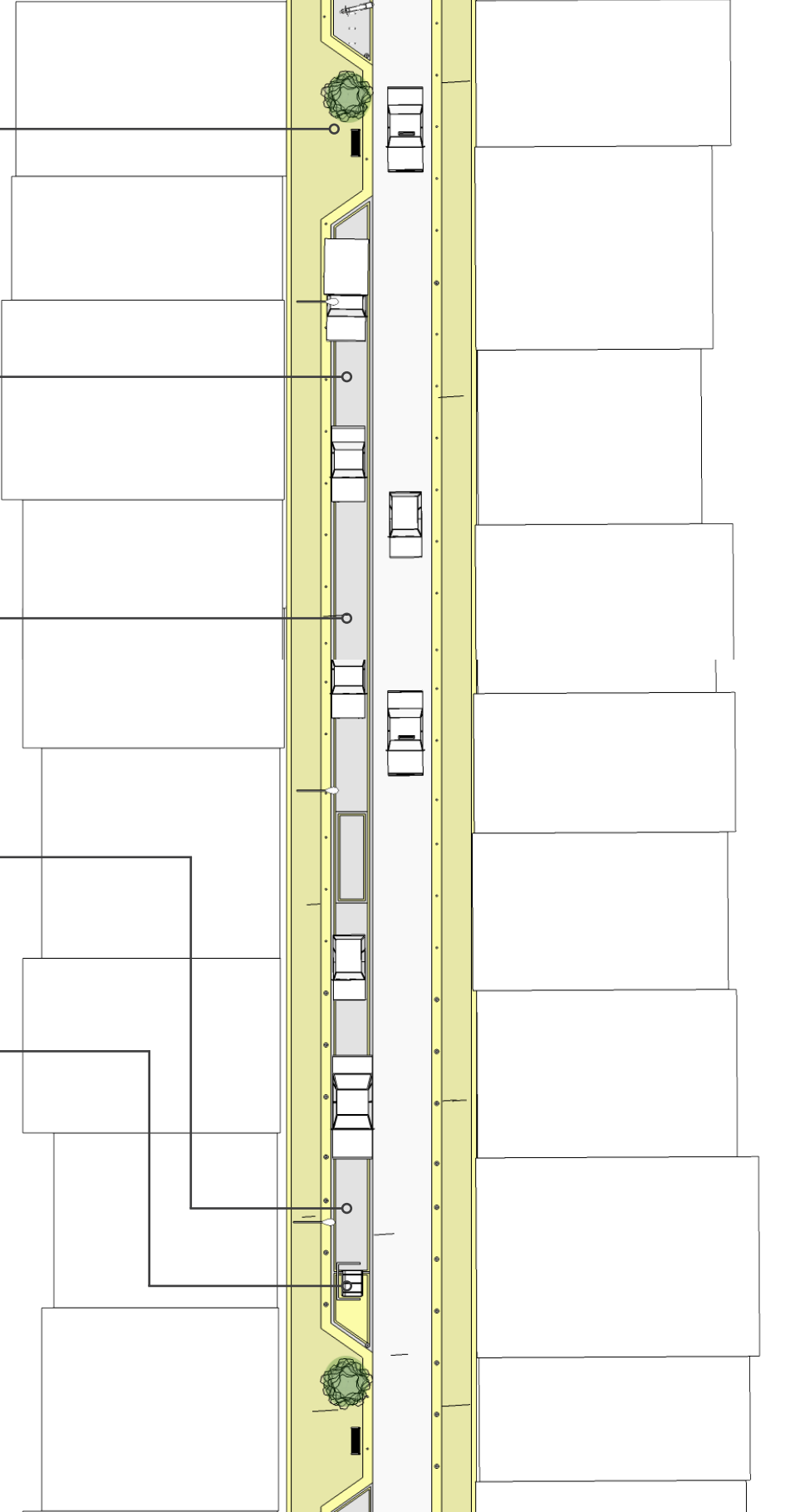


Sokak başında ve sonunda araç otoparkı olarak ayrılan tali aksın içinde en az 120 cm (ve katları) alan 770 lt’lik evsel atık kutuları için ayrılır. Evsel atık kutusu alanı sabit metal korkuluk ya da esnek babalar ile ayrılır, yere işaretleme yapılır. Evsel atık kutularının arkasında min. 120 cm geçiş bulunmalıdır.



Nerede?

Ali Kalfa, Beyciğim, Duatepe, Elmalıçeşme, Hayrullahefendi, İskele, Karakolhane, Kırkahvesi, Kızılay, Macit Erbudak, Mühendis Sanı Ali, Nuhbey, Nüşetefendi, Recaizade, Reşit efendi, Rıhtım, Siftah, Söğütlüçayır, Süleymanbey, Taşlıbayır, Uzun Hafız, Yel değirmeni, Yeşilay, Yurttaş.



S3 Tipi Sokak

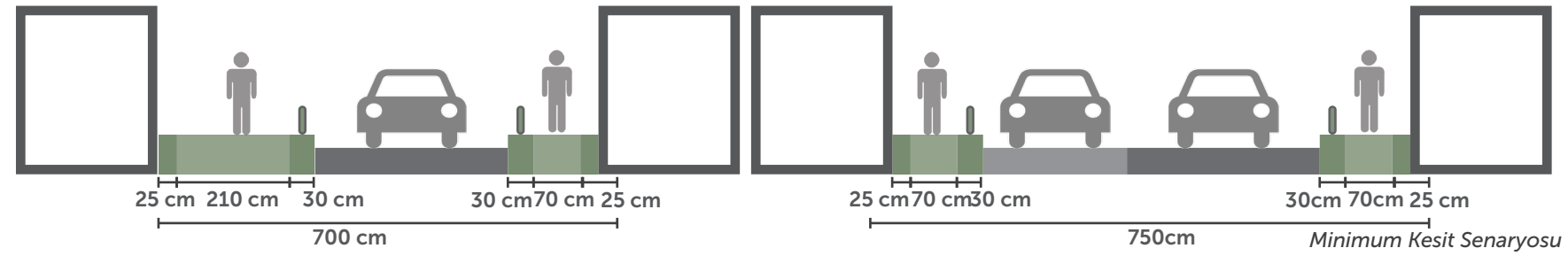
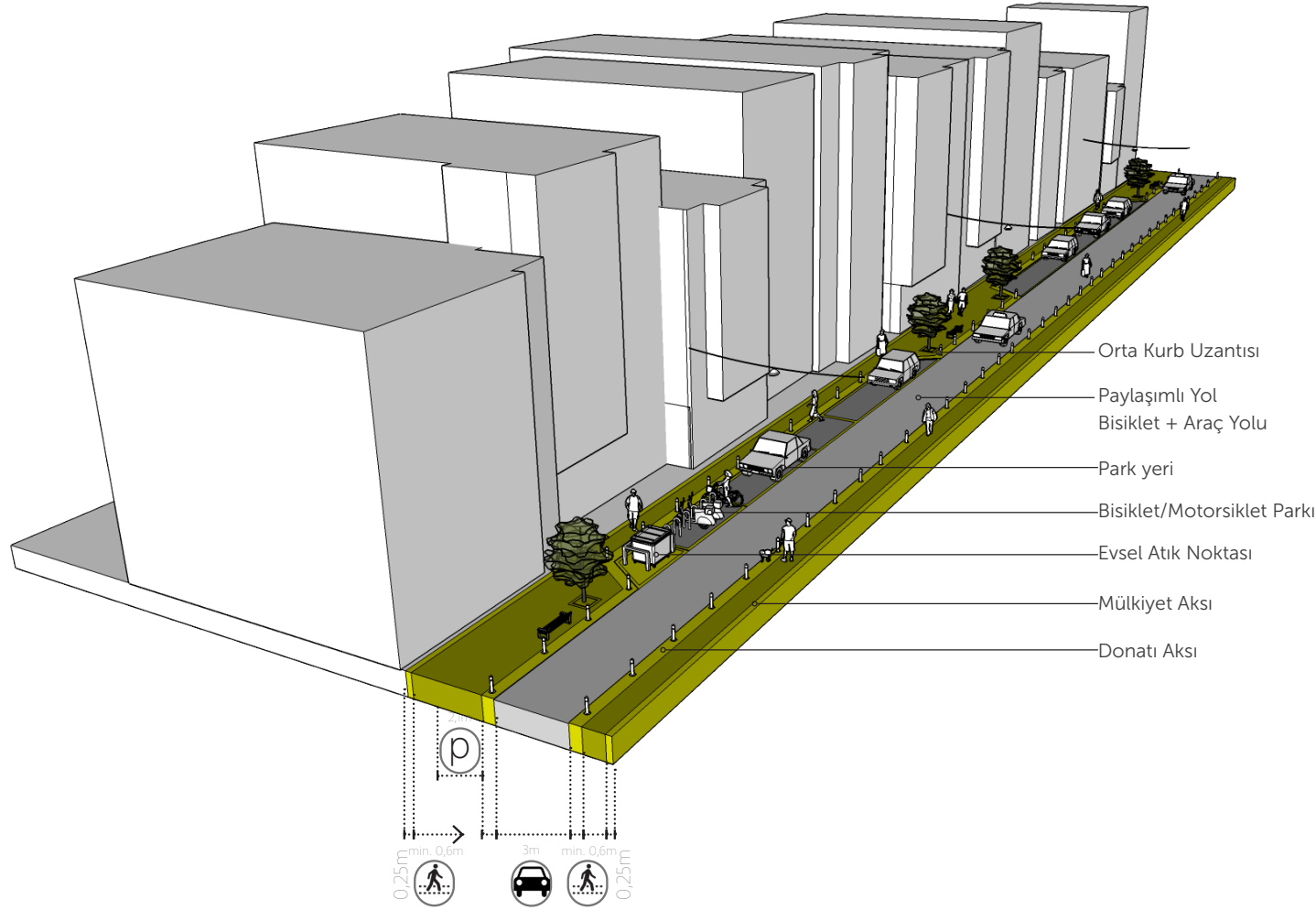
“S3 tipi” Sokaklar yaya dolaşımı, araç parklanması ve araç dolaşımına olanak veren dar ara sokaklar için önerilen sokak tipidir. Tip S3, binadan binaya net kesiti ortalama 700 cm - 800 cm aralığında dar sokaklarda yaya öncelikli erişim için önerilmektedir.

S3 tipi sokaklar semt içindeki ulaşım akslarıdır, bu bakımdan araç yoğunluğu düşüktür. Minimumda çözülmüş tek yönlü, tek şeritli bir araç geçişi bırakılır.

S3 tipi sokaklar, S2 tipi sokaklara benzemekle birlikte binadan binaya yol kesiti dar olduğu için araç parklanması %30 oranında azaltılmıştır.

60 cm’si net geçişe ayrılmak üzere, her iki tarafta da, minimum 125 cm kaldırım genişliği elde edilmesi amaçlanır. Sokak kesitinin 760 cm’nin altına inerek daraldığı noktalarda otopark cebi açılmaz.

S3 Tipi sokaklar kaldırım işletme önü kullanım izni verilmez, Mülkiyet aksı 25 cm ile sınırlıdır.

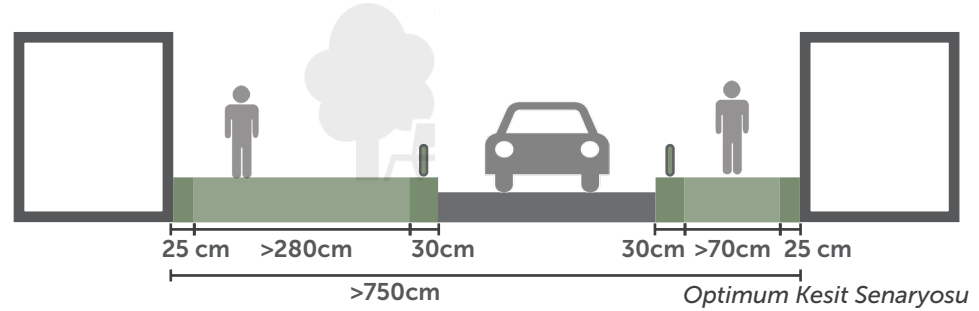


Sokak kesitinde olan değişimler tüm tiplerde kullanımların dağılımını etkilemektedir.

S2 tipi sokak en dar kaldırım senaryosunda; 750 cm minimum sokak kesiti ve tali aksın otopark olma durumu ele alınmıştır. Bu senaryoda 70 cm asgari net geçiş mesafesi bırakılır. Sokak kesiti 750 cm’in altına düştüğü zaman tali aks içinde kesinlikle otopark ayrılmamalı, tali aks

yayalara bırakılmalıdır. Bu durumda net geçiş 200 cm’e kadar çıkartılabilir.

S2 tipi sokaklarda optimum durum senaryosunda, tali aksda otopark bulunmaz. Kaldırım net geçişlerinin 250 cm’den fazladır.



Tali aks içinde araç otoparkları en az %50 oranında azaltılarak yaya kullanımına yönelik kurblar oluşturulur. Kurblar sokak başında ve sonunda, ayrıca %50 oranı sağlamak üzere sokak ortasında veya özel olarak belirlenmiş alanlarda yer alır.

Kurb içinde donatı aksı iç kenarına 20 cm mesafede yeşil peyzaj bölümünde

belirtilen kriterlerde küçük ağaç dikilir. Uzun kurblarda birbirinden min. 6 m uzaklıkta iki ağaç bulunabilir.

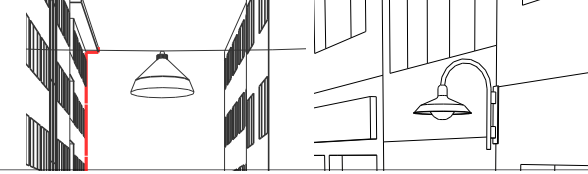
Kurb içinde ihtiyaca yönelik sokak mobilyaları ve kamusal sanat uygulamaları yerleştirilebilir. Yerleştirilecek banklar arkalı ve kaldırım yönünde olmalıdır.

Tali aksın %50’sinde araç otoparkları düzenlenir. Araç otoparkları içinde gerekli durumlarda yere işaretlenerek engelli otoparkı bırakılır. Garaj kapıları ya da kamu binalarının önüne denk gelen araç otoparkları esnek babalar ve yer işaretleri ile ayrılarak boş bırakılır.

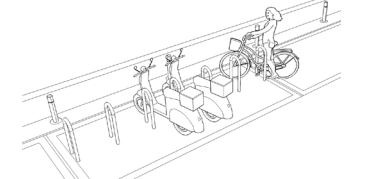
Tali aks ve kaldırım / Seyahat aksı ve kaldırım arasında donatı aksının üzerinde 150 cm aralıkla babalar yerleştirilir.

Araç otoparkı ve seyahat aksı arası şerit çekilerek yere işaretlenir.

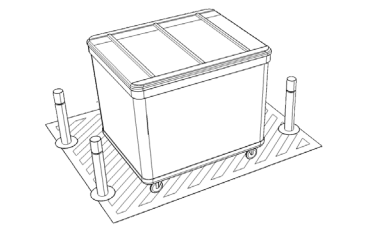
Sokakta, kataner armatür veya konsol aydınlatma armatür seçeneklerinden biri kullanılır.



Her sokak içinde en az bir park yeri bisiklet ve motorsikletler için ayrılır. Bisiklet motorsiklet park yerinde araçların kitlenmesi için uygun metal sokak mobilyası bulunmalıdır. Bisiklet motorsiklet park yeri yere işaretlenir.

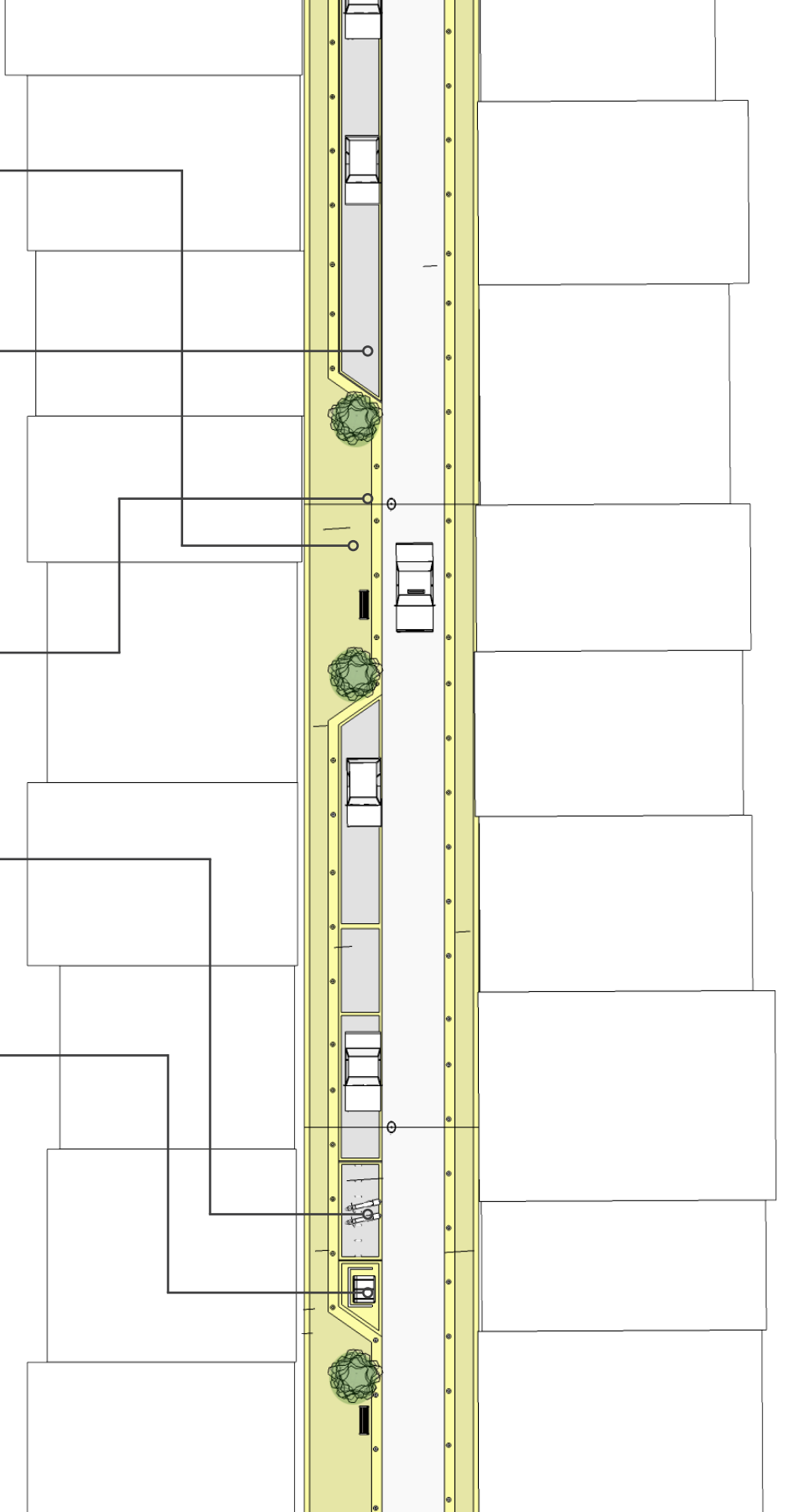


Sokak başında ve sonunda araç otoparkı olarak ayrılan tali aksın içinde 120 cm (ve katları) alan 770 lt’lik evsel atık kutuları için ayrılır. Evsel atık kutusu alanı sabit metal korkuluk ya da esnek babalar ile ayrılır, yere işaretleme yapılır. Evsel atık kutularının arkasında min. 120 cm geçiş bulunmalıdır.



Nerede?

Akif Bey, Beydağı, Çeltikçi, İzzettin, Misaki Milli, Nemlizade, Talatbey, Talimhane, Yoğurtçu Şükrü, Kızılay.



S4 Tipi Sokak

“S4 tipi” Sokaklar dar akslarda yaya öncelikli dolaşıma olanak veren bir çözümdür. Tip S4, binadan binaya net kesitin ortalama 700 cm’nin altına düştüğü sokaklar için önerilmektedir.

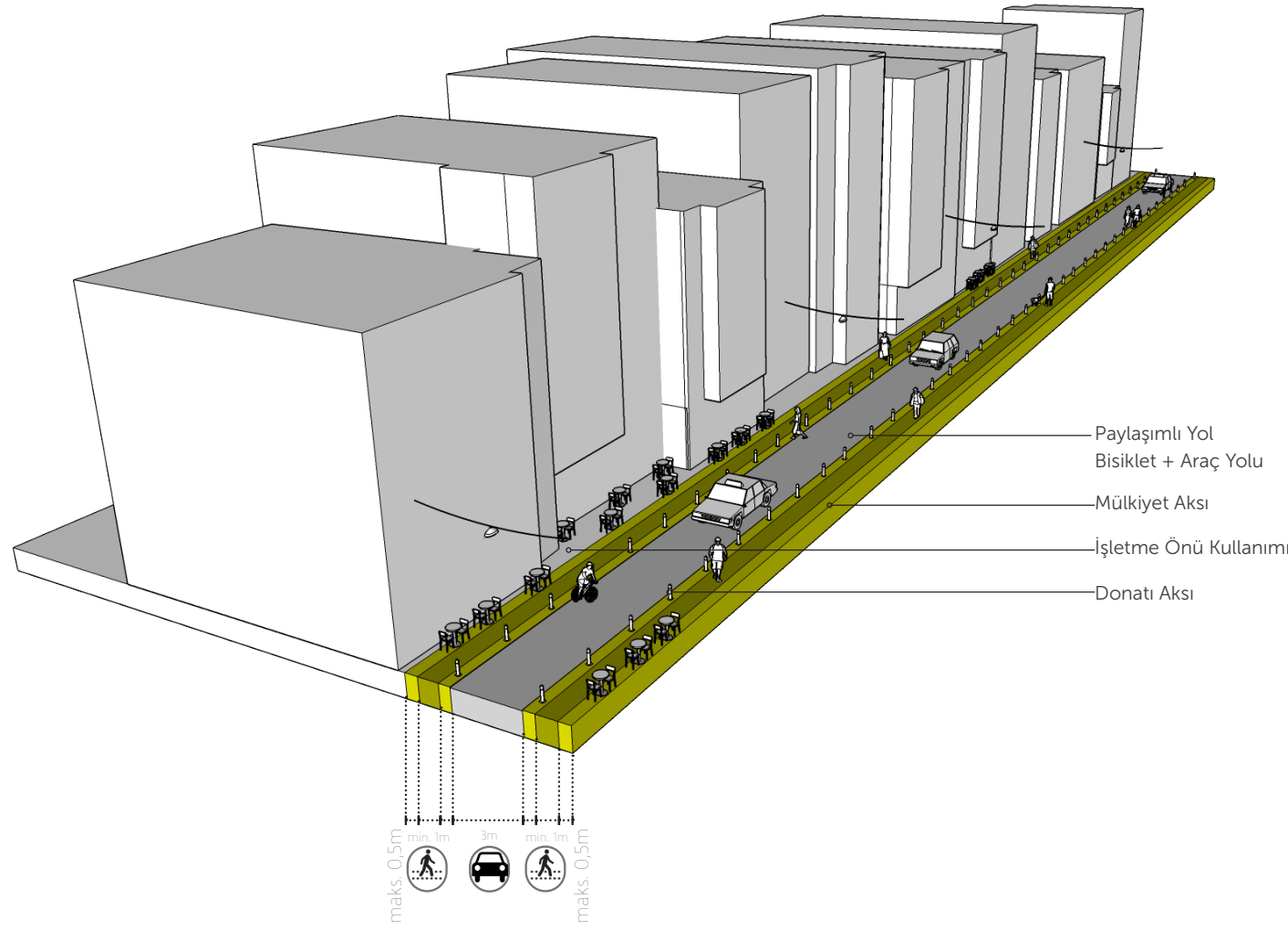
S4 tipi sokaklar semt içindeki ulaşım akslarıdır, bu bakımdan araç yoğunluğu düşüktür. Minimumda çözülmüş tek yönlü, tek şeritli bir araç geçişi bırakılır.

Sokak boyunca araç otoparkı bulunmaz, ancak istisnai durumlarda 50’den az aralık olmamak şartı ile tek araçlık servis cebi bulunabilir.

100 cm’si net geçişe ayrılmak üzere, her iki tarafta da, minimum 165 cm kaldırım genişliği elde edilmesi amaçlanır.

Bu tip sokaklarda yaya erişiminin desteklenmesi amaçlandığından sokak kesitlerinin genişlediği alanlarda kaldırım genişliği azami oranda artırılır.

S4 tipi sokaklarda mülkiyet aksı içinde sınırlı oranda (sadece 630 cm’den geniş kesitlerde, 50 cm’yi geçmemek kaydıyla) işletme önü kullanımına izin verilir.

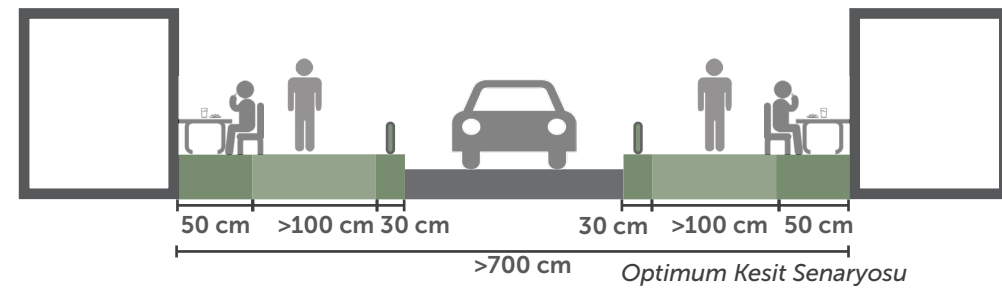
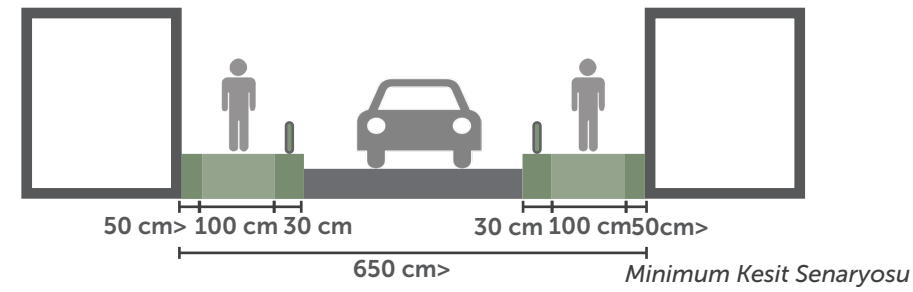


Sokak kesitinde olan değişimler tüm tiplerde kullanımların dağılımını etkilemektedir.

S4 tipi sokak en dar kaldırım senaryosunda; 650 cm’den dar minimum sokak kesiti olma durumu ele alınmıştır. Bu senaryoda 100 cm asgari net geçiş mesafesi bırakılır. Mülkiyet aksında 50 cm’den az mesafe kaldığından bina önü kullanımı mümkün değildir.

Sokak kesiti genişledikçe bina önlerinde 50 cm’e kadar kullanım alanı bırakılabilecektir.

S4 tipi sokaklarda optimum durum senaryosunda kaldırım net geçişlerinin 150 cm’e kadar çıkması ve mülkiyet aksının 50 cm olması hedeflenmektedir.



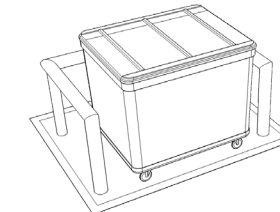
Kaldırım kenarından (donatı aksı dışı) en az 140 cm bırakılmak kaydıyla, işletme önlerinde 50 cm’e kadar kullanım hakkı verilebilir. Mülkiyet aksı içinde kalan bu alan farklı döşeme malzemesiyle döşenir. İşletme önlerinde tek

sıra küçük masalar ve işletme önü kullanımında belirtilmiş taşınabilir elemanlar bulunabilir. Sabit strüktürlere izin verilmez. Tente boyları izin verilen işletme önü kullanım mesafesini geçemez.

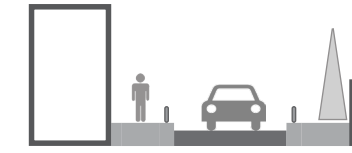
Sokakta, kataner armatür veya konsol aydınlatma armatür seçeneklerinden biri kullanılır.



Sokak içinde evsel atık kutuları, sokağın başında ve sonunda, kaldırım kesitinin min. 220 cm olduğu noktalarda, kaldırım üzerinde bulunur. Asgari net geçiş mesafesi sağlandıktan sonra, kaldırım kenarına metal korkuluklu hazne yerleştirilir.



S4 tipi sokakların bazılarında (ör. Ayrılık Çeşmesi Sokak) Sokağın sadece tek yanında bina cepheleri bulunmaktadır. Bu tip durumlarda cephe ve bina giriş çıkışı bulunmayan kaldırımda, mülkiyet aksına denk gelen alan içinde sınır oluşturan bitkiler dikilebilir. Kaldırım yeşil peyzaj uygulamaları için kullanılabilir.



S4 tipi sokaklarda otopark yoktur. Ancak sokakta ticari işletmelerin bulunması halinde, 50 m aralıktan sık olmamak kaydıyla kaldırım kesitinin

280 cm’i geçtiği noktalarda indirme bindirme cebi oluşturulabilir.



Nerede?

Ayrılıkçeşme, Başakçı, Başçavuş, Bayramyeri, Çuhadarağa, Duatepe, Eşrefoğlu, Halitağa, İskele, Kasımağa, Kırmızı Kuşak, Misakı Milli, Nakil, Nüşetefendi, Mühürdar Fuat, Ortaç, Taşlıbayır, Tayyareci Sami, Yel değirmeni, Yeşilay, Yoğurtçu Şükrü, Uzun Hafız.

S5 Tipi Sokak

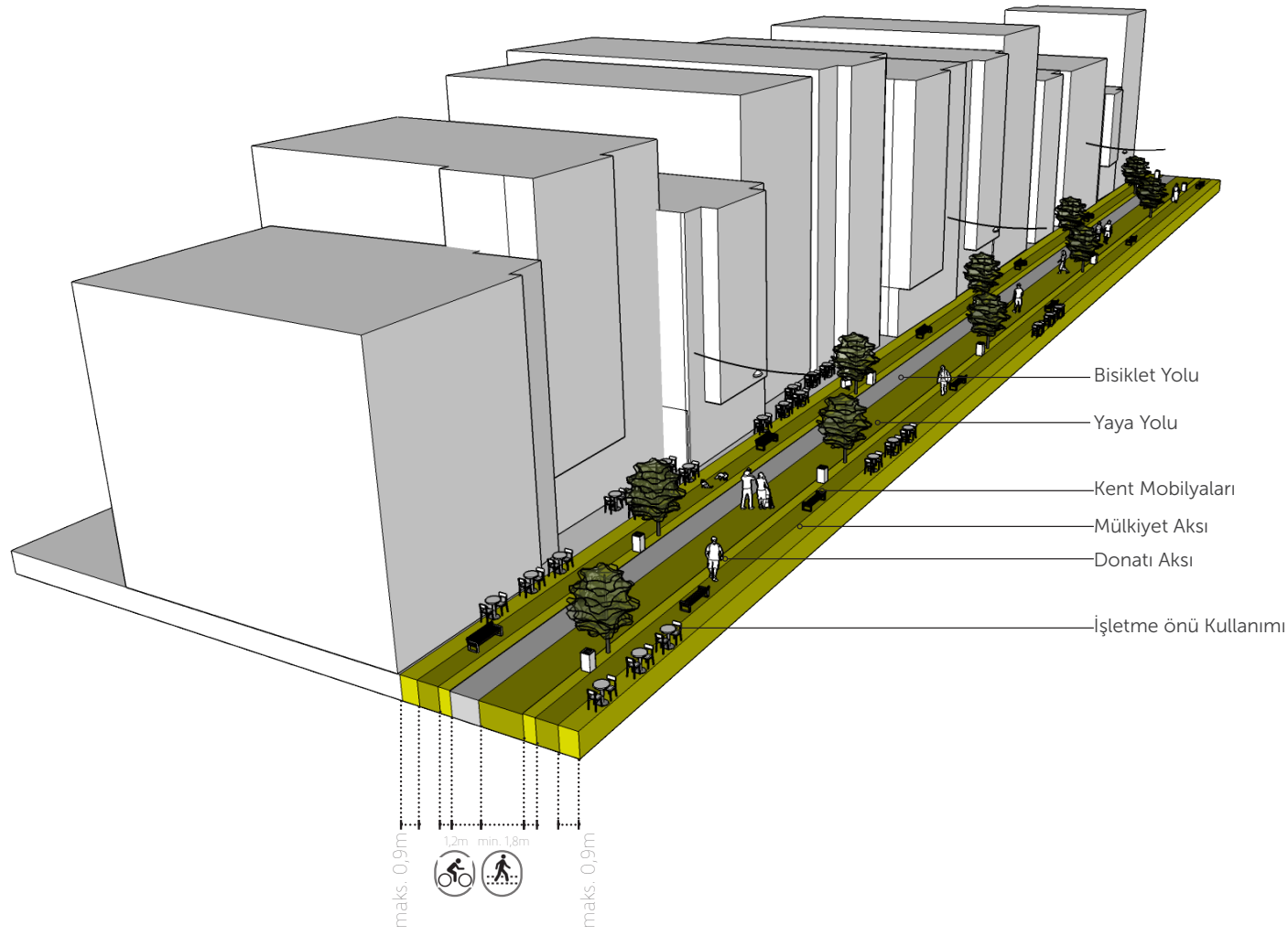
"S5 tipi" sokaklar sadece yaya kullanımına ayrılmış, araç trafiğine kapalı ve kamusal niteliği yüksek sokaklardır. S5 tipi sokaklar, kamusal kullanımların artırılmasının amaçlandığı ve içinde ticari işlevleri de içeren akslar için önerilmektedir.

S5 tipi yayalaştırılmış yollardır. Bu bakımdan araç trafiği çözülmemiştir. Ancak acil durumlar ve serviler için sokak ortasında minimum 3 m genişliğinde temiz açıklık olması beklenmektedir. Ayrıca aks üzerinde bisikletler için tanımlı bir şerit bırakılır.

Sokak üzerinde araç parkı bulunmaz, sokak başı ve sonunda servis cebi bulunur.

Sokak aksı ortasında 120 cm'i bisikletlerle paylaşılacak kaydıyla minimum 300 cm genişliğinde net geçiş aksı bırakılır.

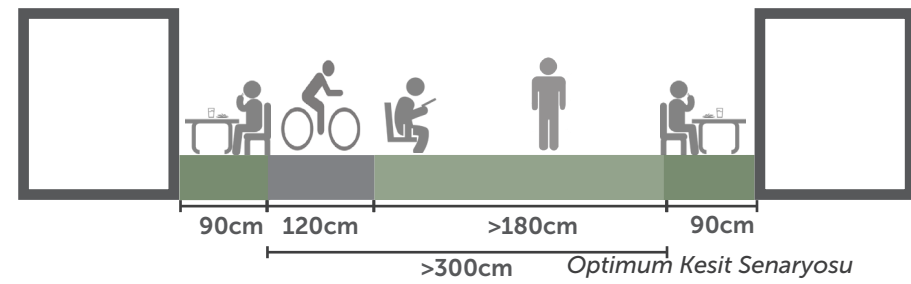
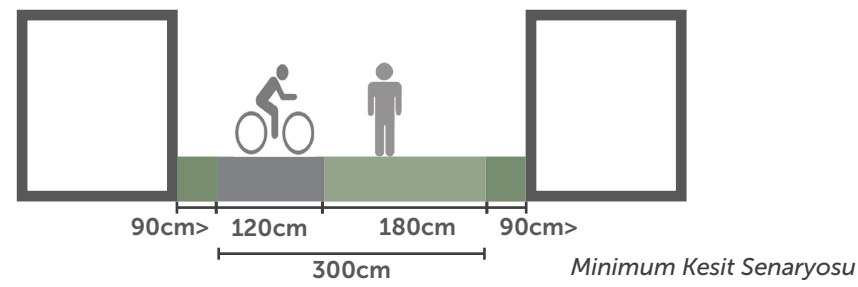
S5 tipi sokaklarda maksimum 90 cm'ye kadar mülkiyet aksı bırakıldığından işletme önü kullanımına müsaittir.



Sokak kesitinde olan değişimler tüm tiplerde kullanımların dağılımını etkilemektedir.

S5 tipi sokak en dar kaldırım senaryosunda; sadece asgari net yaya geçişleri bırakılır.

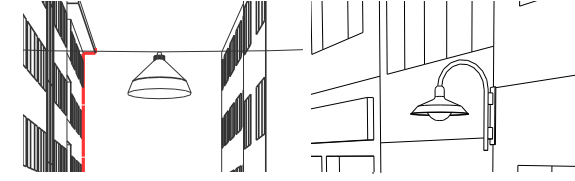
Kesit genişledikçe 90 cm'e kadar bina önü kullanım alanı oluşabilir. Daha geniş kesitlerde ise yaya aksı genişletilir.



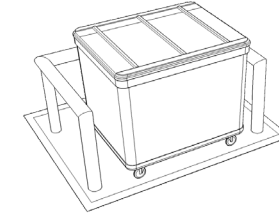
İşletme önlerinde 90 cm'e kadar kullanım hakkı verilebilir. Mülkiyet aksı içinde kalan bu alan farklı döşeme malzemesiyle döşenir. İşletme önlerinde tek sıra küçük masalar ve

işletme önü kullanımında belirtilmiş taşınabilir elemanlar bulunabilir. Sabit strüktürlere izin verilmez. Tente boyları izin verilen işletme önü kullanım mesafesini geçemez.

Sokakta, kataner armatür veya konsol aydınlatma armatür seçeneklerinden biri kullanılır.

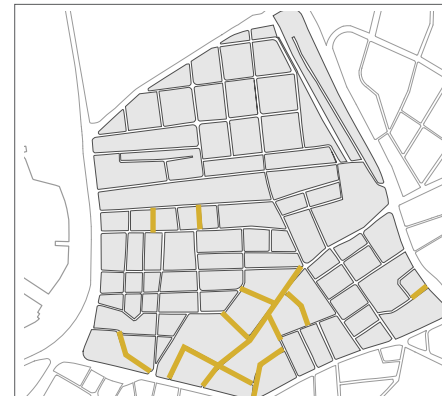
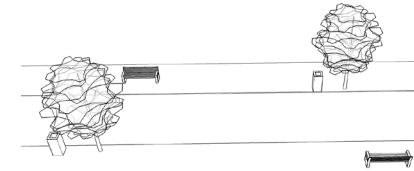


Evsel atık kutuları, sokağın başında veya sonunda, kendisini dik kesen sokağa paralel olarak konulur. Acil geçişleri engellemeyecek şekilde, kaldırım kenarına 180 cm x 100 cm ölçülerinde metal korkuluklu hazne yerleştirilir.



Ortada en az 300 cm acil geçiş bırakmak şartıyla çift taraflı küçük ve büyük boy ağaçlar dikilebilir. Ağaçlar birbirlerinden min. 12 m uzaklıkta bulunmalıdır.

Net geçiş ve bisiklet yolu çevresinde yol aksına paralel olarak birbirlerine bakacak şekilde arkalıklı oturma elemanları 24 m aralıkla çift taraflı yerleştirilir.



Nerede?

Başçavuş, Bayramyeri, Gençlik, Kıvanç, Kızılay, Nal, Nizamı Cedit, Mürver, Çiçeği, Onan, Süngertaşı, Şemsitap, Vahapbey, Halitağa.

Binalar

Yeldeğirmeni, mimari çeşitliliğe sahip bir semttir. Geçmişe, yakın döneme ve yeni döneme ait binalardan oluşur. Semt'teki binalar birbirine bağlı, birbirinden bağımsız, hem uyumlu hem de uyumsuz elemanlara sahiptir. Tarihin farklı kesitlerine ait birbiri ile uyumlu veya uyumsuz binalar semt bütününde görece bir ritim oluşturur ve semte karakterini verir.

Semt'e olan ilginin korunması ve semt dokusunun bozulmaması için binalara yönelik toplu, derin ve büyük müdahalelerden kaçınılmalıdır. Bu durum semtin mekânsal bütünlüğünün yanı sıra sosyal bütünlüğünün de zarar görmemesi açısından önemlidir.

Mimari çeşitlilik içinde tarihi yapılar, özellikle apartmanlar, büyük ölçüde Yeldeğirmeni'nde yaşamak, çalışmak ve ziyaret etmek için çekici sebep oluşturur. Bu açıdan tarihi binalarla yeni binaların uyumu gözetilmelidir. Yeni binaların çevresiyle bağlam dışında inşa edilmesi Semt karakteri açısından yıkıcı olabilir.



Bina Bileşenleri

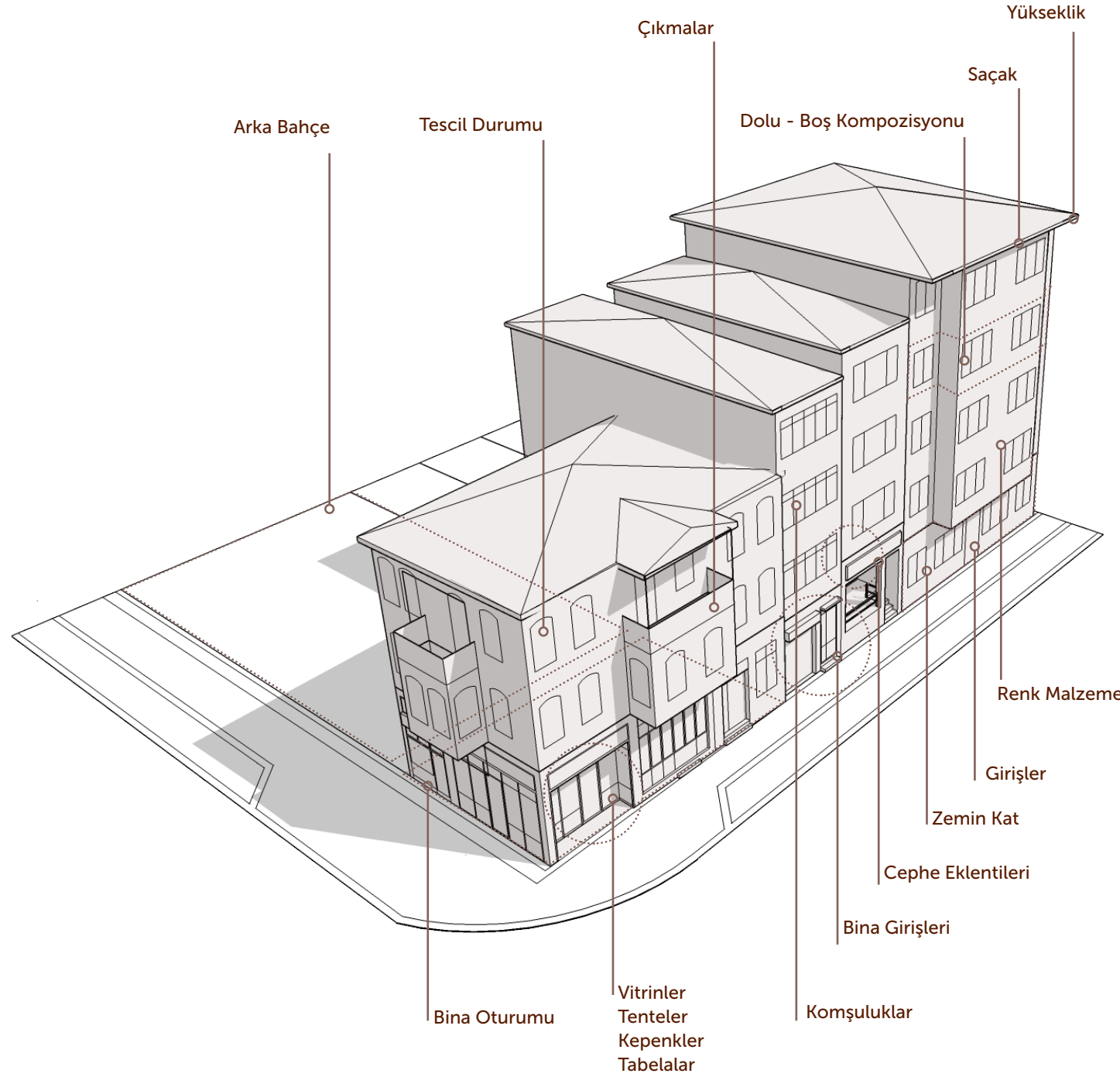
Rehber; bina-sokak arayüzünde, kamusal mekân kullanımına, bina oranlarına ve kent estetiğine etki eden başlıklarda bütüncül bir anlayış geliştirilmesine yönelik normları sunmayı amaçlar.

Binalar bölümünde, kütleler arasında uyumun sağlanması, kent kimliğinin korunması ve sokak bina ilişkisinin bütüncül bir çerçeve içinde kurulabilmesine yönelik, aşağıdaki başlıklar altında kodlar sunulmaktadır:

- Kütle-Oran ilişkisi
- Zemin- Bina ilişkisi
- Cepheler

Binalar özel mülkiyete dâhil olsa da cepheler gibi kamusal mekâna etki eden elemanlara sahiptir. Özel mekânların kamusal alana etkileyen bileşenleri Rehber'in kapsamında değerlendirilir.

Bina bileşenleri kent algısını etkileyen, binaya dair unsurlardır. Bu unsurların bina tasarımındaki çözümleri ve kompozisyonları kent algısını ve bütüncül kent dokusunu direkt olarak etkilemektedir. Bu bölümün temel tasarım sorununu oluşturan söz konusu bileşenler yanda sunulmaktadır.



Kütle Hacmi ve Geometrisi

Bina kütlelerinin ölçüleri; genişlik, yükseklik ve derinlik ölçüleri ile tanımlanmış hacimdir. Kentin morfolojik karakterinden biri olan kütle geometrisi; tasarım rehberinde bütüncül bir kentsel kültürün oluşturulmasına yönelik bir bileşen olarak kabul edilmiştir.

Mimari Tasarım

Tüm binalar birer tasarım ürünüdürler. Bu bakımdan binalar ile ilgili tüm oran, malzeme ve planlama kararları mimari tasarım sorunu olarak ele alınabilirler. Tasarım rehberi içinde belirtilen kodlar ve sınırlamalarda, mimari tasarıma müdahale edilmesi ya da tasarımcının özgün ifade şeklinin kısıtlanması amaçlanmamaktadır. Rehber içindeki kodlar daha ziyade mimari tasarımın kent bütünü ile kurduğu ilişkinin pekiştirilmesine yönelik bir program olarak ele alınmalıdır.

Doluluk - Boşluk Oranları

Doluluk boşluk oranları, bina cephesindeki pencere/vitrin/kapı gibi açıklıkların, masif duvar yüzeyleri ile oranıdır. Cephe üzerinde bu oranın hangi geometri ile elde edildiği ve kompozisyonu, sokağın da oranlarını ve algılanış şeklini büyük oranda etkilemektedir. Rehber içinde bina yüzeylerindeki doluluk boşluk kompozisyonu temel bir kimlik ögesi olarak değerlendirilmektedir.

Bina Dokusu

Bina dokusu, bina cephesinde kullanılan malzeme, renk, süslemeler ve zaman içinde oluşan cephe patinasının yarattığı dokudur. Binaların dokusu kent peyzajı bileşeni olarak kent algısı, kimlik ve estetiğinin etkenlerinin başında gelmektedir. Bina dokularının uyumlu sürekliliğinin sağlanması dengeli ve oranlı bir kent peyzajının tesisi için önemlidir.

Bina Oturumu

Bina oturumu, bina kütlelerinin altında bulunduğu parsel ve coğrafyaya ne şekilde yerleştiğine dair özelliklerdir. Tasarım Rehberi özellikle kütlelerin eğimli araziye otururken ortaya çıkan arayüzler ve bu arayüzlerin kullanımları üzerine çözüm önerileri ve kriterler sunmaktadır.

Komşu Bina

Komşu Bina, binanın yan parsellerinde bulunan diğer bina/binaları işaret etmektedir. Tasarım Rehberi'nde binaların yan parselleri ile ne şekilde ilişki kurmaları gerektiğine dair kriterler sunulmaktadır. Söz konusu kriterlerin tüm binalarda tekrar edilmesi sayesinde uyumlu olan sokak silüetlerinin oluşturulması amaçlanmaktadır. Komşuluk ilişkileri özellikle tescilli koruma altında eserler ile yeni yapılaşmanın ilişkisinin değerlendirilmesi açısından önem arz etmektedir.

Bina Girişleri

Bina girişleri, bina ile sokak arasında sirkülasyonun sağlandığı mikro odak noktaları olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca binaların giriş noktaları özellikle eğim farkının olduğu alanlarda binanın genel cephe tasarımı ve planlamasını etkileyen bileşenlerdir.

Zemin Kat

Zemin kat, binanın "0" kotunda, subasmanına oturan katıdır. Zemin katlar sokak ile birebir ilişki içinde olan, gerek algısal gerekse kullanım ile sokak kontörlerini oluşturan arayüzlerdir. Zemin kat kotunun altında kalan katlar (sokağa cephe verse dahi) "bodrum kat" olarak ele alınmıştır. Zemin katlar ayrıca sokaklarda ticaret birimlerinin de bulunduğu mekânlar olarak irdelenmelidir.

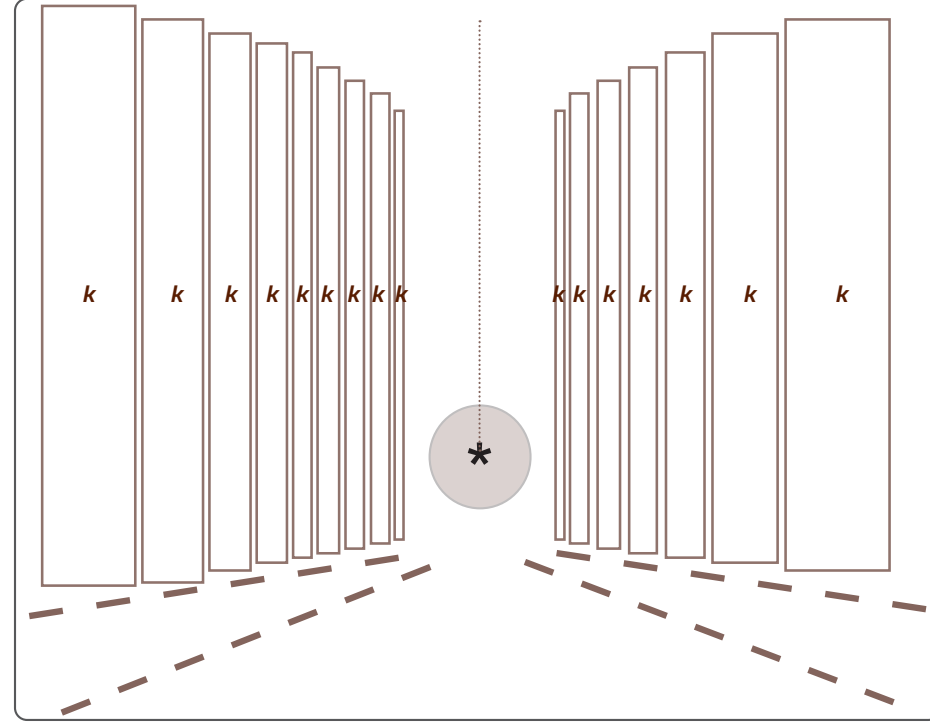
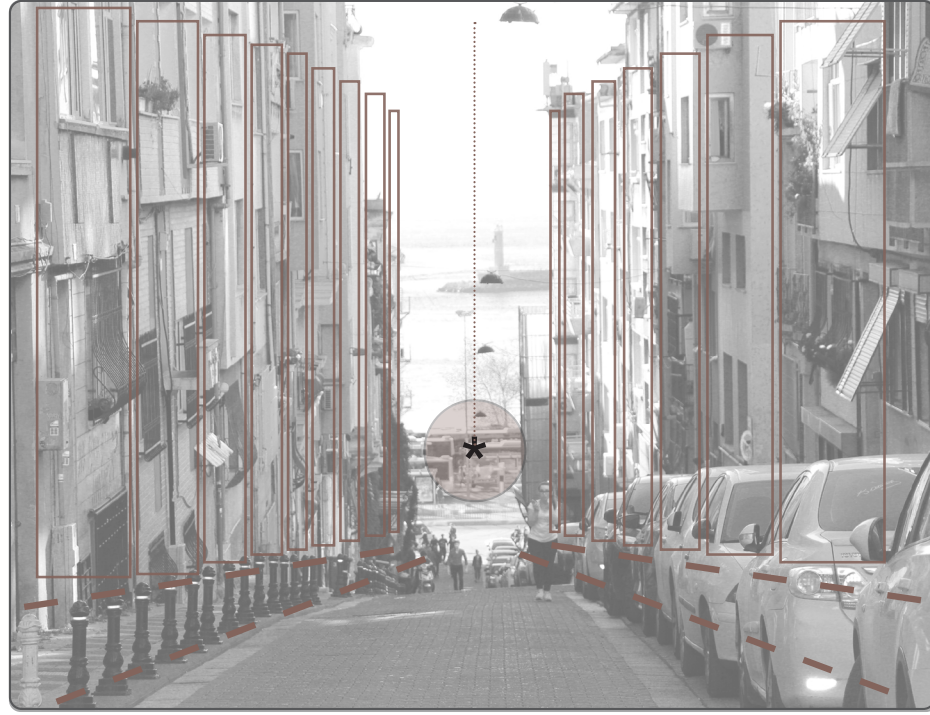
Arka Bahçeler

Binaların arkalarında kalan ve kamusal kullanıma kısmen veya tamamen kapalı arka bahçeler, Yeldeğirmeni içinde "mekânsal gelişim çerçevesinde" belirtilen ilkeler kapsamında değerlendirilmiştir. Bu alanlar kent dokusunun bütüncül olarak korunması ve doku içinde geniş yumuşak zeminler elde edilmesine yönelik önemli fırsatlar barındırmaktadırlar.

Cephe Eklentileri

Cephe eklentileri, bina cephesinde strüktürel olmayan, sonradan eklenmiş elemanların tamamını kapsamaktadır (doğramalar dışında). Cephe üzerindeki tüm üç boyutlu dekoratif süslemeler, teknik alt yapı elemanları (klima, uydu anteni, baca, kutu...vb), tanıtıma yönelik tabelalar ve işlevsel tente/ güneşlik gibi elemanlar eklenti olarak kabul edilmektedir.

Kütle Oran İlişkileri



A. Kütle Genişlikleri

Yeldeğirmeni Sokakları'nda kütle genişliklerinin birbirlerine olan oranının korunarak, kent kimliğini ve algısını büyük ölçüde şekillendiren doğal ritmin korunması hedeflenmektedir.

Neden?

Bitişik nizam içinde bina genişlikleri parsel ölçülerinden doğmaktadır. Alanın tarihi karakterini de belirleyen parselasyonu nedeniyle, parsel genişliklerinin büyük oranda birbirine uyumlu olduğu görülmektedir.

Analizler Raporu'nda ve yanda sunulan sokak silüetlerine bakıldığında bu ritim rahatlıkla okunabilmektedir.

Belirtilen ritim Semt'in tarihi kent kimliği, tescilli binaların yoğunluğundan ziyade, tescilli parsellerin oranlarının korunmuşluğundan kaynaklanmaktadır. Bu bakımdan bu bölümde kent dokusundaki sokak ritminin ve kütlelerin oranlarının korunmasına yönelik ilkeler sunulmaktadır.

Nedir?

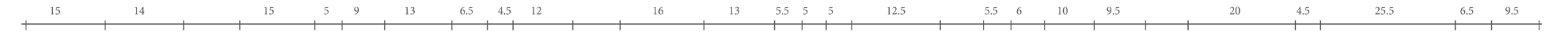
Ön cephe genişliği oranları için 10 pilot sokakta çalışmalar yapılmıştır (bkz. Analiz Raporu). Bu çalışmalardan elde edilen sonuçlara göre semt içinde yaklaşık 6-8 m arası değişiklik gösterebilen ortalama bir cephe genişliği ritmi benimsenmiştir.

Söz konusu genişlik, tespitleri ve yanda sunulan silüetlerdeki ortalama genişlikleri referans almaktadır.

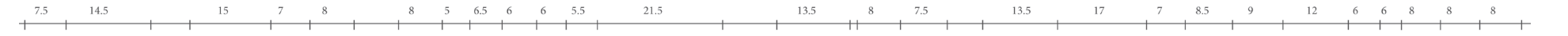
Nasıl?

Belirtilen ortalama genişlik bir modül olarak varsayılır. Bir modül k = 6-8 m'dir. Sokakta k'nın katlarının tekrarının sağlanması amaçlanmaktadır.

Genişliği k'dan (yani bir modülden) büyük parsellerin algısal olarak k'nın katları olarak tasarlanması amaçlanmaktadır. Bu sayede sokak üzerinde kimliği şekillendiren kütle ritminin devamlılığının sağlanması amaçlanmaktadır (Detaylar için bkz. B1 bina tipi).



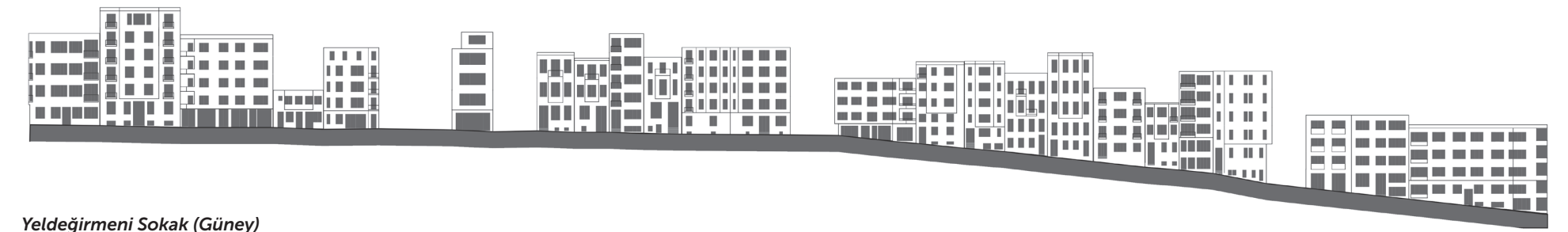
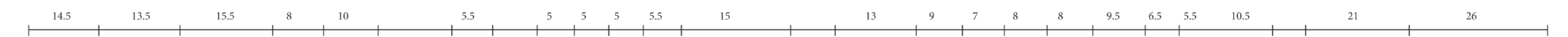
Karakolhane Caddesi (Batı)



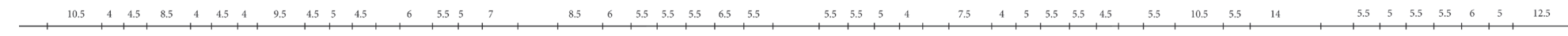
Karakolhane Caddesi (Doğu)



Yeldeğirmeni Sokak (Kuzey)



Yeldeğirmeni Sokak (Güney)



Misak-ı Milli Sokak (Güney)

B. Cephe Kompozisyonu



Neden?

Yeldeğirmeni Sokak kimliğini ve algısını şekillendiren unsurların başında cephe silüetlerindeki doluluk ve boşluk oranları gelmektedir.

Cephe kompozisyonunu, binaların pencere, kapı / doğrama boşlukları ve masif duvar yüzeylerin birbirine oranı, bu boşlukların cephe içindeki düzeni olarak tanımlayabiliriz. Pencerelerin ne kadar sıklıkla yerleştiği, biçimleri ve büyüklükleri cephenin karakterini etkilemektedir.

Farklı binaların yan yana gelmesiyle oluşan sokak silüeti içinde bu boşlukların oluşturduğu ritim, sokak algısında da bir devamlılık ve denge yaratılmasını sağlamaktadır.

Nedir?

Temel tasarım ilkeleri çerçevesinde Semt içinde sokaklarda denize doğru inen güçlü perspektifin korunması için doluluk boşluk oranlarının da belirli bir ritimle devamlılık sağlaması amaçlanmaktadır.

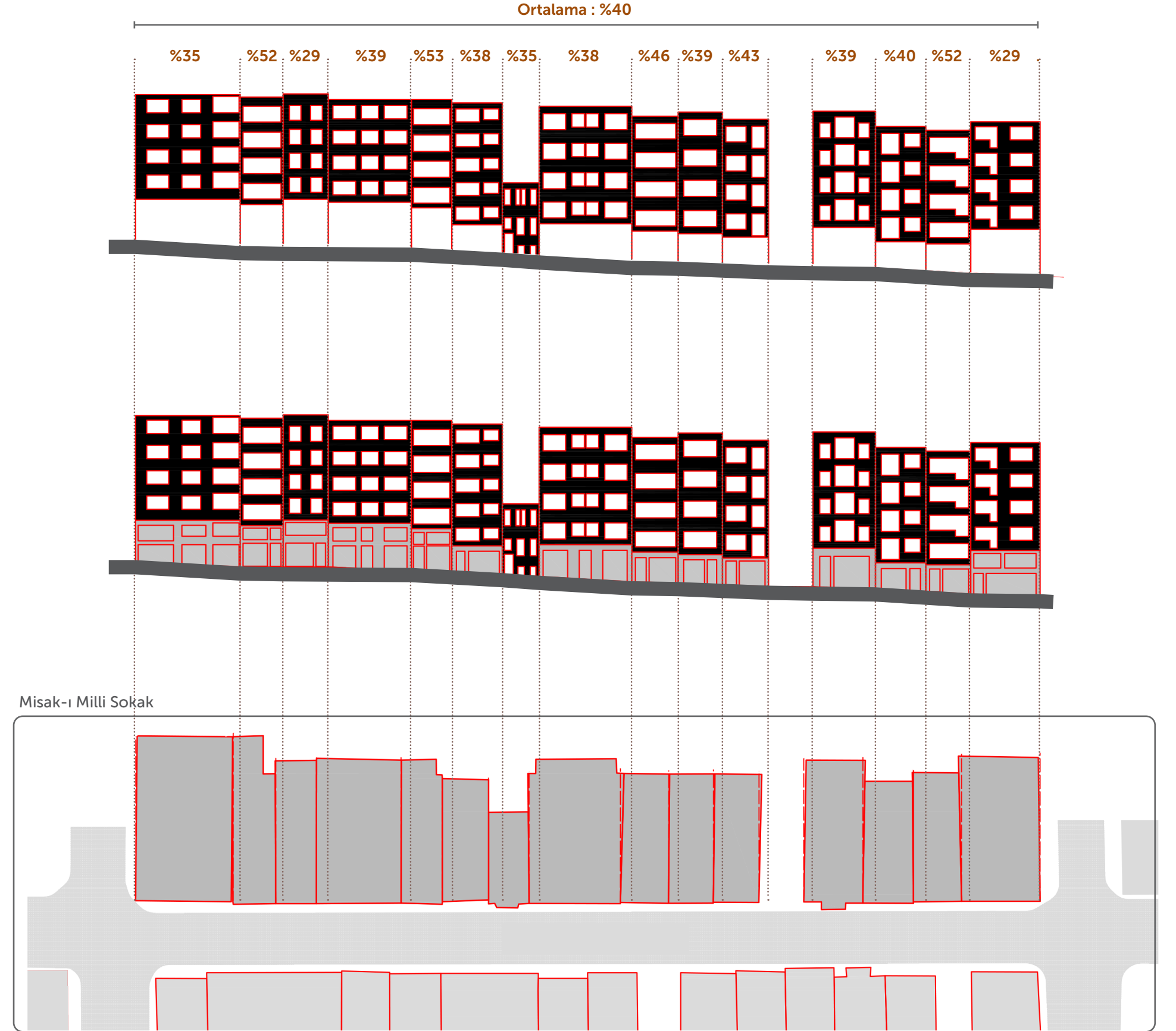
Bu kapsamda Semt'te sokak cepheleri içinde pencere boşluklarının duvarlara oranının ortalama 2/5 (%40) olduğu saptanmıştır. Bu oran dar binalarda biraz artarken, bina genişledikçe azalmaktadır. Sokak içinde ortalama boşluk oranlarından fazla veya az yoğunluğa sahip bina cephelerinin sokak ritmini sekteye uğrattığı görülmektedir.

Nasıl?

Söz konusu ritmin devamlılığını sağlamaya yönelik olarak Semtte bina genişlikleriyle doğru orantılı olarak doluluk boşluk oranlarına çeşitli sınırlandırmalar getirilmiştir. Bu sınırlandırmada ortalama cephe doluluk boşluk oranı olan %40 baz alınmıştır.

Zemin katlardaki doluluk boşluk oranları ise "Cepheler" ve "Zemin-Bina ilişkisi" bölümlerinde yer alan standartlara göre değerlendirilecektir.

Doluluk Boşluk Oranları Ortalaması



C. Kütle Oran İlişkilerine Göre Bina Tipleri



Nedir?

Yeldeğirmeni Semti ve Rasimpaşa Kentsel sit alanı içerisinde bulunan binalar parsel genişlikleri, tescilli yapı durumu ve yapılaşma nizamlarına göre temel tiplere ayrılmıştır.

Neden?

Semt Sokaklarında iki unsurun; kütle genişliklerinin birbirlerine olan oranının ve cephe kompozisyonunun korunarak sokaklardaki ritmin sürdürülmesi hedeflenmektedir.

Nasıl?

İmar yönetmeliğine ek olarak detayları Kentsel Tasarım Rehberinde belirtilen bina tiplerine yönelik kararlar uygulanacaktır. Bu kararlar için Kentsel Tasarım Rehberi kılavuz olarak kullanılacaktır.

Bina tipleri rehberin ilerleyen bölümlerinde kısaltılmıştır.

B1 tescilsiz bitişik nizam binalardır; B1.a, B1.b, B1.c alt tipleridir. B1.k özel durumları ifade eder.

B2 tescilli binalardır.

B3: Ayrık Nizam Tescilsiz binalardır.

	TESCİLSİZ	TESCİLLİ
BİTİŞİK NİZAM	İdeal Kütle $8m > n$ B1.a: Bitişik nizam içinde ortalama cephe oranlarına (k) sahip kütleler. Bu tip kütleler devamlılığının sağlanmasının arzulandığı temel modul olarak kabul edilmiştir. Orta Geniş Kütle $12m \geq n \geq 8m$ B1.b: Bitişik nizam içinde ortalama cephe oranlarından (k) geniş ama bu oranların katlarından (2k, 3k...) daha dar cepheye sahip kütlelerdir. Geniş Kütle $n > 12m$ B1.c: Bitişik nizam içinde ortalama cephe oranlarının katları (2k, 3k...) olarak bölümlenebilecek genişlikte cephelerdir. Bu genişlikte cepheler birden çok modülden oluşur.	Bu yapılar koruma mevzuatı hükümlerine göre değerlendirildiğinden tasarım kodları uygulanmaz.
AYRIK NİZAM	Nokta Blok B3: Ayrık nizamda tescilli olmayan nokta blok kütlelerdir. Semt içinde sınırlı bir alanda bulunmaktadır. İmar planı kararları göz önünde bulundurularak yapılaşacaktır.	Tescilli Yapıya Komşuluk B1.k: Bitişik ve ayrık nizam içinde tescilli bina komşuluklarını tanımlamaktadır.
		B2. Anıtsal niteliği olan sanatsal yönden özgün bezemeli, değişikliğe uğramamış, tarihi kimliğin öğelerini oluşturan, mekânsal, biçimsel ve yapısal özellikleriyle çevre içindeki özgün konumunu koruyan ancak mekânsal, biçimsel ve yapısal özelliklerini kaybetmiş, belli dönemlerde müdahale görmüş ve üst örtüsü (çatısı) bulunmayan, yapı bileşenlerinden kısmen veya tamamen arındırılmış; üçüncü boyutta mekân tanımlamayan tescilli yapıları ifade etmektedir.

B1: Bitişik Nizam

Yeni yapılacak binalarda sokaklarda ortalama genişlik olarak kabul edilmiş tek modülün (k=6-8 m) tekrarının sağlanması amaçlanmaktadır.

Bu bakımdan özellikle geniş parsellerde k modülünün ortaya çıkartılması için önerilen ilkeler aşağıda sunulmuştur.

Ayrıca her binada ortalama doluluk boşluk oranının ve cephe düzeninin devamlılığının sağlanmasına yönelik öneriler geliştirilmiştir.

B1 bina alt tiplerinde cephe genişliklerine göre belirlenen en fazla açıklık oranları, min. boşluk oranı tabloda belirtilmiştir.

Tüm B1 bina tiplerinde B1 bina alt tiplerinde zemin katlarda en fazla açıklık oranı %55'dir

Yapılacak yeni binalarda bu sınırlandırılmalara uyulması önerilmektedir.

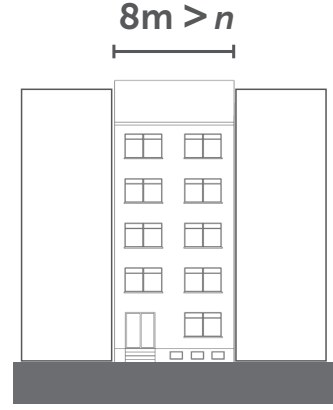
Semt sınırları içindeki tarihi tescilli binalar bu koşulların dışında olmakla beraber, tescilli binalara komşu binalar için ek ilkeler ve çözümler sunulmaktadır.

Tasarım kararlarının binalara yönelik hükümleri ile meri imar yönetmeliğinin minimum piyes ölçülerine ilişkin sınırlamaların çelişmesi halinde, uygulama İlçe Belediyesi'nce çevre teşekkülüne göre yapılacaktır.

En fazla açıklık oranı zemin kat harici belirlenmiştir.

Bina Tipi	Cephe Genişliği (n)	En Fazla Açıklık Oranı (%)	En az Açıklık Oranı (%)
B1.a	8m > n	%50	%35
B1.b	12 ≥ n ≥ 8m	%45	%35
B1.c	12m > n	%40	%35

B1.a: İdeal Kütle



Tanım

Ortalama kütle genişliği (k=6-8m) oranlarının da olan binalar tek başlarına bir modül oluştururlar. Bu ölçülerdeki binalar Semt içinde büyük çoğunluğa sahiptir.

Ortalama kütle genişliğine sahip bu binaların sokak ritmini şekillendiren binalar oldukları var sayılmaktadır.

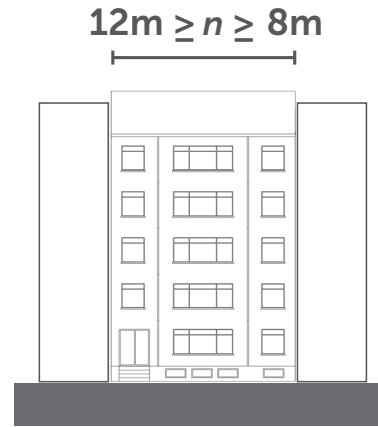
Genişliği 8 m'den az olan cephelerde, oranlar korunarak cephe devamlılığı sağlanmalıdır.

Kodlar

Ortalama genişliğe sahip bu binalarda cephelerde düşeyde bölüntülerden kaçınılmalıdır.

Cepheler üzerinde -zemin kat haricinde- pencere/açıklık oranları toplam cephenin en fazla %50'si en az %35'ini kaplamalıdır.

B1.b: Orta Geniş Kütle



Tanım

Ortalama kütle genişliğinden (k=6-8m) büyük ancak 2k'dan dar cephelerde, kütle oranlarının devamlılığı için cephede ortalama kütle genişliğine yakın bir alan (k) farklılaştırılmalıdır.

Bu uygulamada kent cephelerinin ortalama oranının algısal olarak korunması amaçlanmaktadır. 6-8 m'den geniş cephenin daha dar algılanması sağlanmalıdır.

Kodlar

Binaların cephelerinde ortada 6-8 m arası genişlik olacak şekilde bölüntüler oluşturulacaktır.

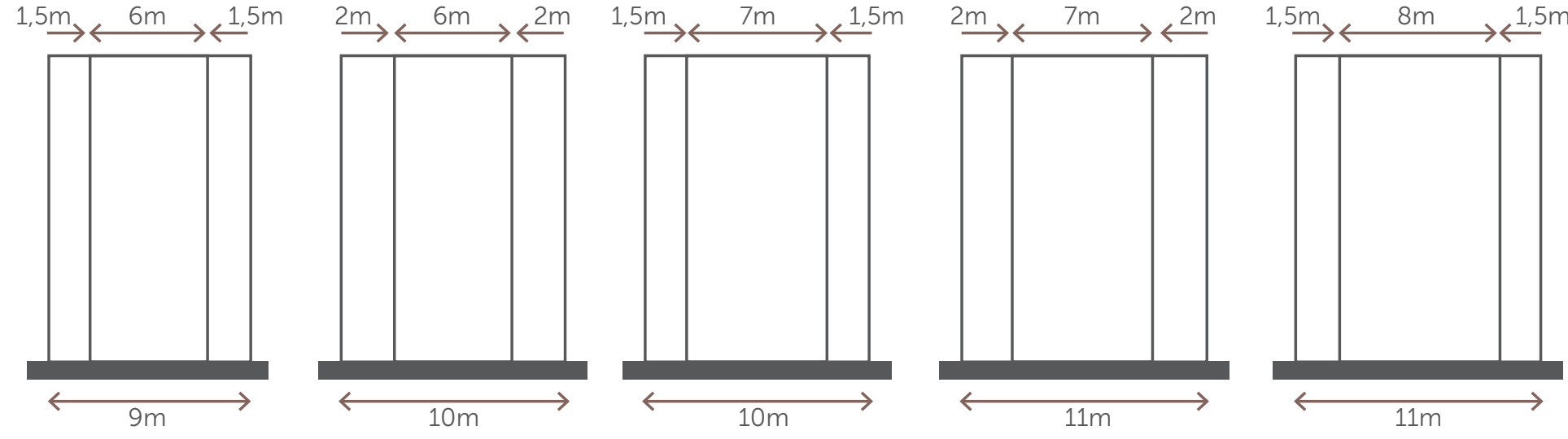
Bu çerçeve içinde kalmak kaydıyla bölüntüler mimari tasarım içinde farklı oranlarda çözülebilir. Binanın ortasında kalan modül 8 m'yi geçmemelidir.

Altta farklı bölüntü kombinasyonlarından örnekler sunulmuştur.

Genişliği 12 ≥ n ≥ 8 m olan cephelerde, cephenin orta simetri aksının etrafında 6-8 m arası kısım düşey elemanlar kullanılarak farklılaştırılmalıdır.

Genişliği 12-8 m arası cepheler üzerinde düşeyde dekoratif boydan boya silmeler ya da dekoratif boydan boya nişler açılması ve gerekirse renk farklılıklarıyla cephenin genişlik algısının bölünmesi sağlanmalıdır.

Bu amaçla cephe üzerinde en fazla 20 cm kalınlığında dekoratif silmeler ya da 20-30 cm derinliğinde derzler kullanılabilir. Cephe üzerinde sadece hareket yaratmaya yönelik 10-20 cm'lik geri çekilmeler yapılabilir.



Cepheler üzerinde -zemin kat haricinde- pencere/açıklık oranları toplam cephenin en fazla %45'ini kaplamalıdır.

Cephe pencere oranları (doluluk boşluk oranı) açıklıklar max. %45 olacak şekilde düzenlenmelidir. Bu oranın içinde zemin kat açıklıkları dâhil değildir.

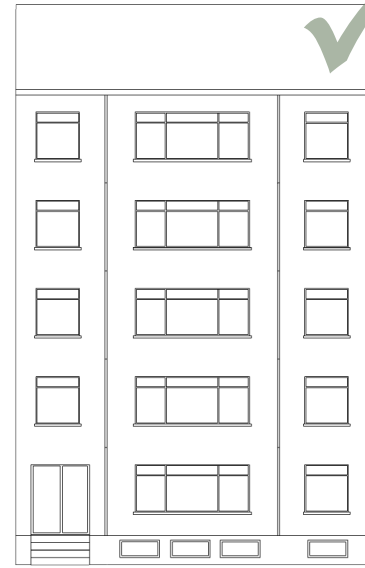
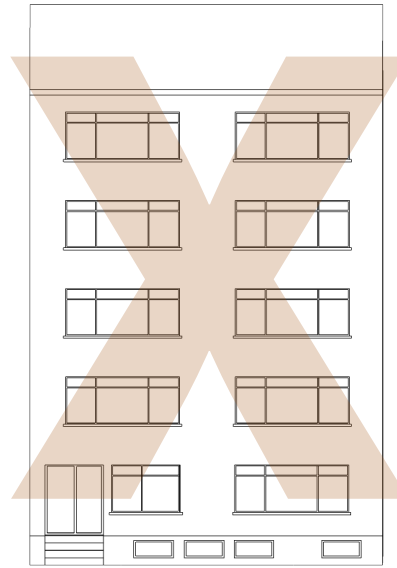
Yani bir normal katın cephesinin en fazla %45'i pencere açıklığı olarak bırakılabilir. Geri kalan kısımlar masif duvar olarak bırakılacaktır.

Cepheler üzerinde pencere boşlukları, cephe algısını daraltmak için konulmuş düşey bölüntülerin üzerine denk gelmeyecek biçimde organize edilmelidir.

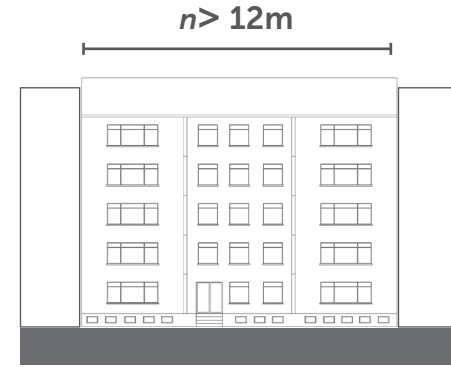
Pencereler ve cephe boşlukları düşeyde önceki maddelerde belirtilmiş bölüntü kontörlerinin içinde kalmalıdır.

Örneğin 2+6+2 m biçiminde bölünmüş bir cephede 2 m'lik ve 6 m'lik bölüntünün içinde yer alacak farklı pencere tipleri olmalıdır.

Mimari tasarım tercihinə göre dar kısımlar masif/dolu yüzey olarak bırakılabilir.



B1.C: Geniş Kütle



Tanım

Ortalama kütle genişliği (k=6-8 m)'nin iki katından (2k) geniş cephelerde, kütle oranlarının devamlılığı için cephede ortalama kütle genişliğine yakın bölüntüler oluşturulmalıdır.

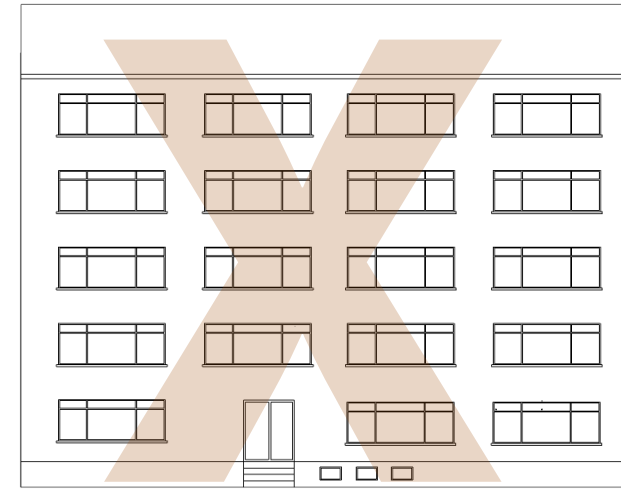
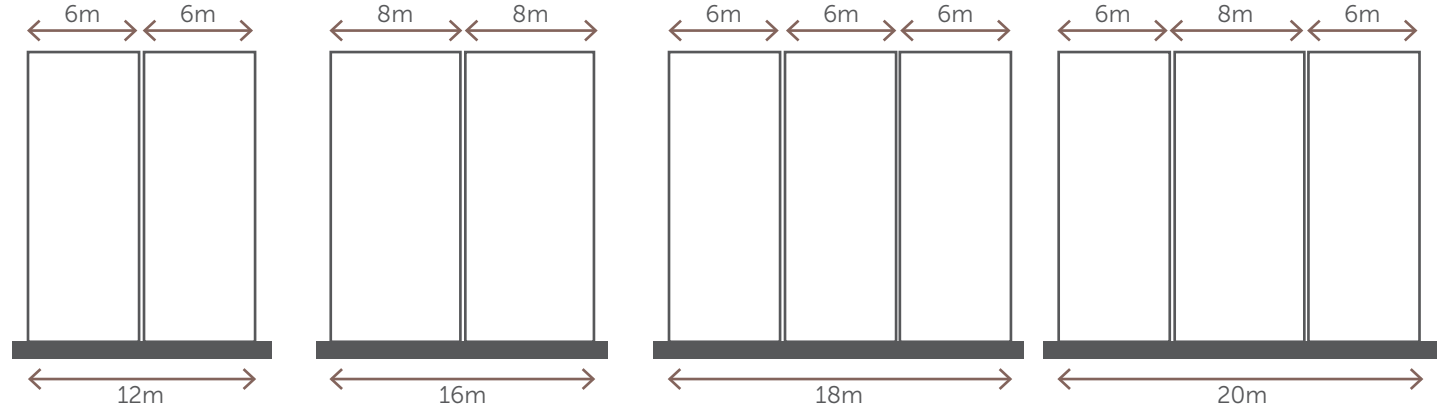
Bu uygulamada kent cephelerinin ortalama oranının algısal olarak korunması amaçlanmaktadır. Tek bir geniş blok yerine kent oranlarında bir kaç dar cephe algısı yaratılmalıdır.

Kodlar

Genişliği 12 m'den geniş cephelerde, cephe tasarımı 6-8 m'nin katları biçiminde bölünür.

Bu çerçeve içinde kalmak kaydıyla bölüntüler mimari tasarım içinde farklı oranlarda çözülebilir. Her cephe modülü 8 m'yi geçemez.

Altta farklı bölüntü kombinasyonlarından örnekler sunulmuştur.



Genişliği 12 m'den büyük cephelerde her 6-8 m'de düşey derz bırakılmalıdır. Bu şekilde sokak silüeti içinde sokak oranlarının devamlılığını bozacak blokların oluşmasının engellenmesi amaçlanmaktadır.

Mimari tasarım tercihi doğrultusunda söz konusu bölüntüler küçük geri çekilmeler ile de sağlanabilir.

Mimari tercih doğrultusunda bölüntülerin arasında renk veya malzeme farklılığı olabilir. Renk/ malzeme farklılığı zorunlu olmamakla beraber tek başına yeterli değildir. Geri çekilme ya da derz açılması her durumda gereklidir.

Cepheler üzerinde -zemin kat haricinde- pencere/açıklık oranları toplam cephenin en fazla %40'ını kaplamalıdır.

Cephe pencere oranları (doluluk boşluk oranı) açıklıklar max. %40 olacak şekilde düzenlenmelidir. Bu oranın içinde zemin kat açıklıkları dâhil değildir.

Cepheler üzerinde pencere boşlukları, düşey bölüntülerin üzerine denk gelmeyecek biçimde organize edilmelidir.

Pencereler ve cephe boşlukları düşeyde önceki maddelerde belirtilmiş bölüntü kontörlerinin içinde kalmalıdır. Mimari tasarım tercihinə göre her bölüntüde pencere kompozisyonu değişebilir.

B2: Tescilli Yapılar

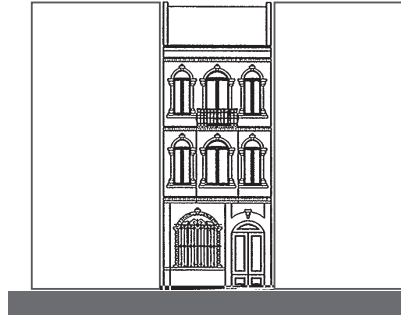
Tanım

Tescilli binaların tamamı koruma mevzuatına göre değerlendirilecektir.

Bu rehber içinde binalar ile ilgili verilen ilkelerin hiçbirisi tescilli binaları kapsamamaktadır.

B2.: Anıtsal niteliği olan sanatsal yönden özgün bezemeli, değişikliğe uğramamış, tarihi kimliğin öğelerini oluşturan, mekânsal, biçimsel ve yapısal özellikleri ile çevre içindeki özgün konumunu koruyan ancak mekânsal, biçimsel ve yapısal özelliklerini kaybetmiş, belli dönemlerde müdahale görmüş ve üst örtüsü (çatısı) bulunmayan, yapı bileşenlerinden kısmen veya tamamen arındırılmış; üçüncü boyutta mekân tanımlamayan tescilli yapıları ifade etmektedir.

Tescilli binalar ile ilgili her türlü müdahalede anıtlar kurulu onaylı rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri referans alınır. Anıtlar Kurulu görüşleri doğrultusunda tasarım kararları verilir ve uygulanır.



Değişikliğe uğramamış, tarihi kimliğin öğelerini oluşturan tescilli yapı örneği



Anıtsal niteliği olan tescilli yapı örneği:

Rasimpaşa Mahallesi'nde 1895 yılında manastır, okul ve kilise olarak inşa edilen Notre Dame du Rosaire Kilisesi Kadıköy Belediyesi'nce kamulaştırılarak restore edildi. Günümüzde sanat mekânı olarak kullanılıyor.



Özgün konumunu koruyan ancak yapısal özelliklerini kaybetmiş tescilli yapı örneği



Üçüncü boyutta mekân tanımlamayan tescilli yapı örneği

B1.k: Tescilli Yapı Komşulukları

Tescilli yapı komşulukları ile ilgili kodların sunulduğu bu bölümde bu özelliklere yer alan binalara yönelik kısıtlamalar sunulmaktadır.

Tescilli yapı komşuluklarında tescilli yapının algısal özelliklerinin ortaya çıkarılması hedeflenmiştir.

Bu açıdan komşuluklara rehberde belirtilen doluluk- boşluk, cephe kompozisyonu, çatı ve cephe önerileri geliştirilmiştir.

Tasarım kararlarının binalara yönelik hükümleri ile meri imar yönetmeliğinin minimum piyes ölçülerine ilişkin sınırlamaların çelişmesi halinde, uygulama İlçe Belediyesi'nce çevre teşekkülüne göre yapılacaktır.

1- Düşey Yekpare Bant

Tescilli binaların komşuluklarından çevresinde masif yüzeyden oluşan bir çerçeve oluşturulacaktır.

Tescilli bir binaya komşu olan binaların, tescilli binaya bitişik kenarlarında açılacak açıklıklar ile tescilli bina arasında doluluk bırakılacaktır.

Tescilli binalara komşu tescilsiz binaların pencere/kapı/vitrin gibi açıklıkları ile tescilli binaya bitişik olamaz. Tescilli binalar ile kendilerine bitişik açıklıklar arasında İttaki tabloya uygun tampon yüzey bırakılmalıdır.

B-1b tipi binalarda cephenin farklılaştırılmasından oluşan dar parça eğer tescilli bir bina ile komşuluk kuruyorsa tamamen dolu/masif yüzey bırakılmalıdır.

Cephe Geniliği (n)	Tek Taraflı Komşuluk	Çift Taraflı Komşuluk
8m > n	90	45
12 ≥ n ≥ 8m	120	60
12m < n	150	75

Tek taraflı komşuluklar için düşey bant genişlikleri



Çift taraflı komşuluklar için düşey bant genişlikleri



Zemin Bina İlişkisi

1-Kotlar

Sıfır Kotu binanın bulunduğu yolun kaldırım üst kotudur.

Kotlar ile ilgili farklılaşan durumlar için plan notlarına bakılacaktır.

Bina sıfır kotu sokak-kaldırım kotuna göre referans alacaktır. Bina kullanımlarına avantaj sağlamak için sokak zeminine sokak-kaldırım kotuna uygunsuz olarak tesviye yapılamaz. Yol kotları ve bina giriş kotları arasındaki uyumsuzluklar altta belirtilen uygulamalar ile giderilir.

Şemada belirtilen ha seviyesinin kotu aynı zamanda binanın da sıfır kotu olmaktadır.

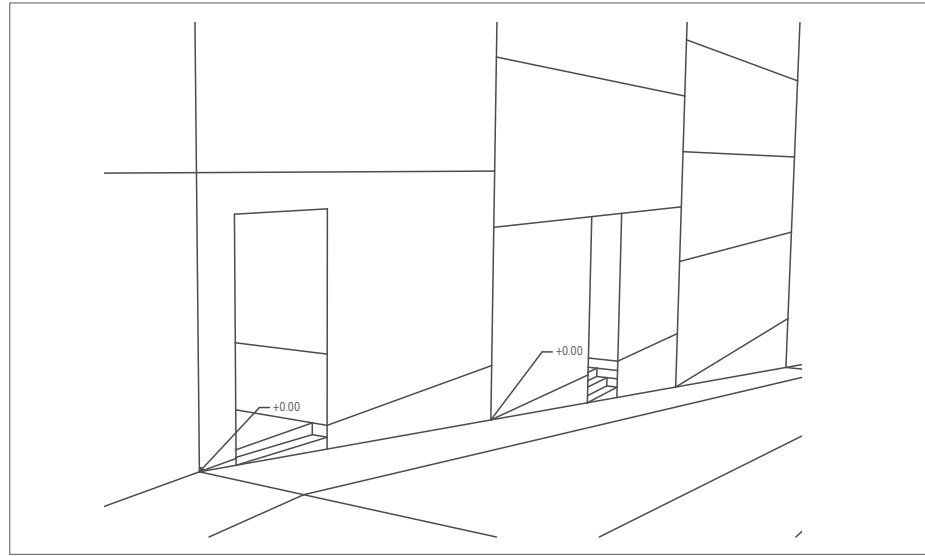
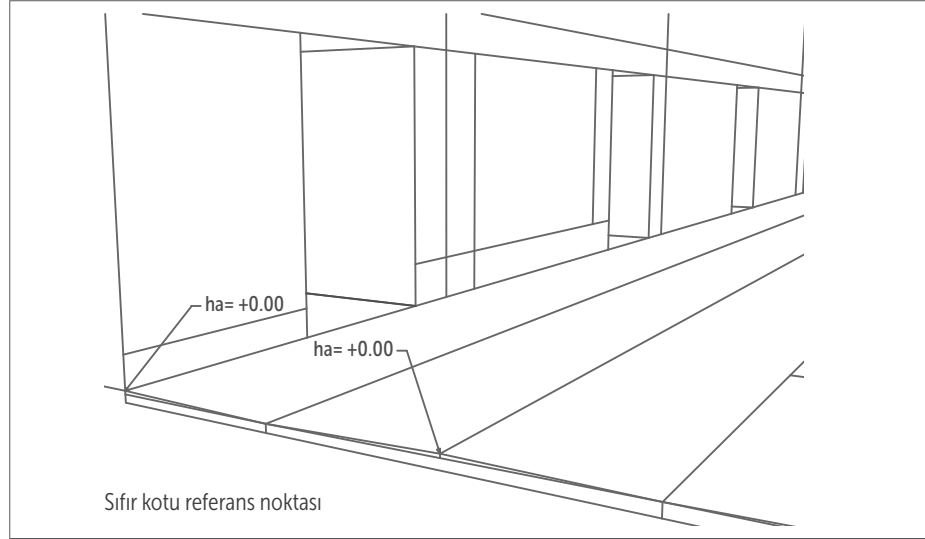
Yol kotlarına uygun inşa edilmemiş binaların yarattığı sorunların geçici çözümleri için sokak bölümünde belirtilen "Basamaklı çözümler yerine rampalı çözüm tercih edilecektir. Kot düzenlemeleri mülkiyet aksı içinde gerçekleştirilecektir. Ulaşılabilir aks üzerindeki seviye farkları giderilecektir." önerisi uygulanacaktır.

Örnek 1, 2 vb. durumlarda bina zemin katı için uygun şartların sağlanması adına sokak zemini tesviye edilmiştir. ilk adımda sorunun çözümü için yol ile kot farklı mülkiyet aksına kadar daraltılır ve rampalı çözüm uygulanır.

Ancak iki örnekte belirtilen sorunun kalıcı çözümü için yeni yapılaşma sürecinde sokak kotunun tesviye edildiği noktalar doldurulur ve sokak kotu altına giriş ve çıkışlar verilmez.

Aynı sokak içinde binalar arasında kot ilişkileri arasındaki uyumsuzluklar giderilecektir.

Sokak kotlarının zamanla değişmesi bina sıfır kotunu olumsuz etkilemekte ve özellikle bina girişleri bu durumdan olumsuz etkilenmektedir. Yeni yapılaşma ve uygulama süreçlerinde rehberde belirtilen özel durumlar hariç mevcut sokak kotları korunacaktır.



2-Bina Girişleri

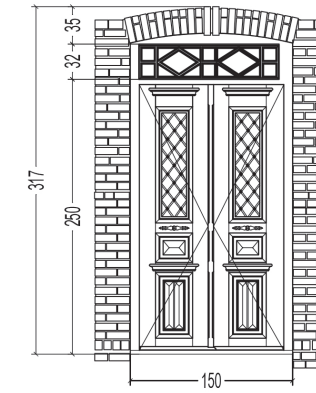
Tescilli yapılarda giriş kapıları metal ya da ahşap malzemeden olup genellikle çift kanatlıdır. Ayrıca kapının hemen üst kısmında giriş holünü aydınlatmak amaçlı sabit pencereler yer almaktadır.

Tescilli yapı komşuluklarında, kapı boyutları tescilli yapının giriş kapısı oranlarında düzenlenecektir.

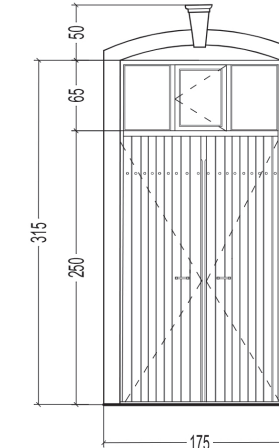
Yeni yapılarda giriş kapısı geleneksel konut dokusuna uygun olacak şekilde yapılacak; giriş kapısı rengi cephe rengine ve silüete uygun renklerde olacaktır.

Yoldan doğrudan giriş alan binalarda, girişin hizasındaki bordür taşı üst seviyesinin altında giriş yapılamaz.

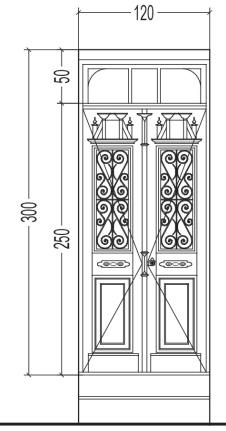
Giriş basamakları istikamet sınırı dışına taşamaz.



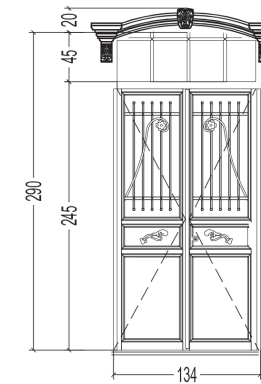
195 ADA 17 PARSEL
İskele Sok. No:2



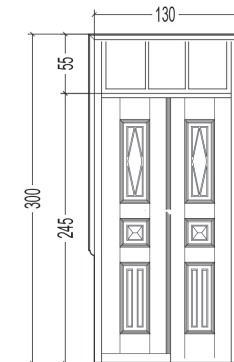
197 ADA 41 PARSEL
Macit Erbudak Sok. No:21



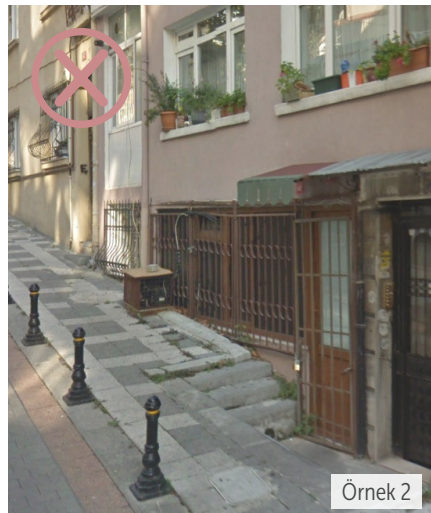
210 ADA 15 PARSEL
Karakolhane Cad. No:56



195 ADA 44 PARSEL
Yeldeğirmeni Sok. No:13



187 ADA 72 PARSEL
Recaizade Sok. No:85-87



3-Dükkan Girişleri

Alanda zemin katta ticaret ve hizmet birimleri olarak kullanılan ofis ve işletmeler bulunmaktadır. Bu işletmelerin girişleri sokağı olumsuz etkilememelidir.

Dükkan girişlerinde sokak-kaldırım kotu altı giriş verilmez. Sokak kotu-kaldırım üstü girişler için oluşacak basamaklar parsel sınırı içinde çözölmelidir.

Alanda Karakolhane Caddesi'ne özgü olarak portikten giriş alan dükkanlar bulunmaktadır. Bu dükkanlar portik içine taşmadan kurgulanmalıdır.



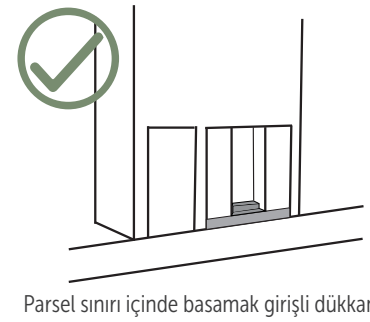
Portikten girişli dükkan



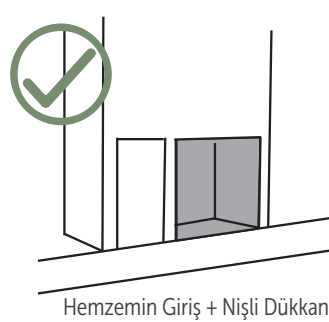
Kot altında basamak girişli dükkan



Bodrum katta dükkan girişi



Parsel sınırı içinde basamak girişli dükkan



Hemzemin Giriş + Nişli Dükkan



4- Otopark Girişleri

Otoparkların giriş ve çıkışları uygun standartlarda olmalıdır. Otopark giriş ve çıkışları trafiği aksatmamalı yaya geçişini engellememeli ve sokak ve kaldırım dokusunu bozmamalıdır.

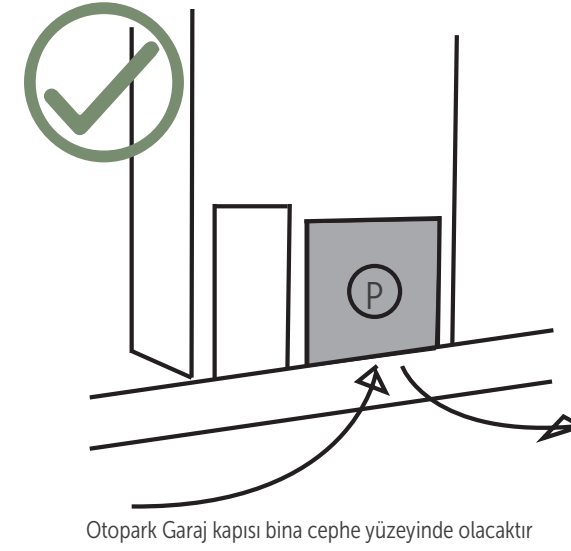
Otoparkların düzenlenmesinde otopark yönetmeliğinde belirtilen ölçülere uyulacaktır.

Otopark rampası ve sirkülasyon yolları üzerinde yapılacak otopark tefrişlerinde, otopark tefrişinden sonra kalan mesafenin, minimum rampa genişliğini sağlaması zorunludur.

Otopark rampası hiçbir koşulda parsel sınırı dışından başlatılamaz. Garaj girişleri için kaldırım yüzeyi bozulamaz

Garaj girişlerini tanımlayan ve koruyan baba vb. sınır elemanları parsel dışına yerleştirilemez.

Garaj kapısı bina cephesinde olacak şekilde kapatılacaktır. Garaj kapısının tüm aksamı garaj içinde kalacaktır.

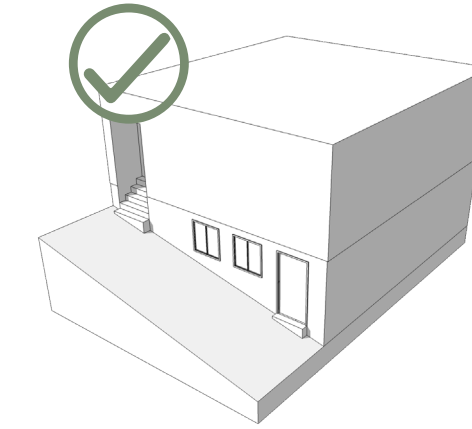
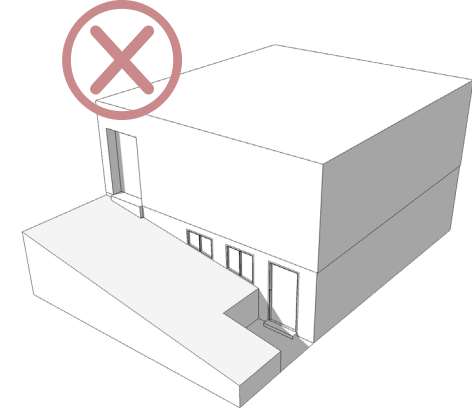


Otopark Garaj kapısı bina cephe yüzeyinde olacaktır

5-Bodrum Girişleri

Yeni binalarda yarı bodrum ve bodrum katları sokaktan giriş alamaz. Bodrum katlarına girişler bina içinden sağlanır. İmar Yönetmeliği'ndeki koşulları sağlayan yapılarda dükkan ve bina girişleri yapılabilir.

Sokağa cephe veren bodrum katlar için kaldırımda kuranglezli çözüm uygulanamaz.

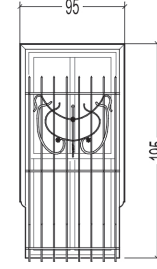
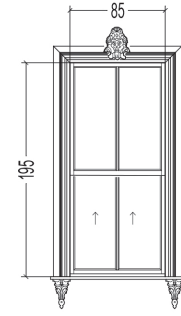
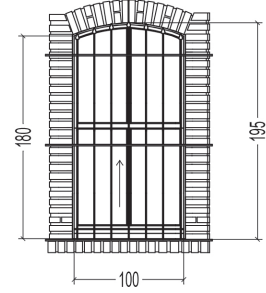
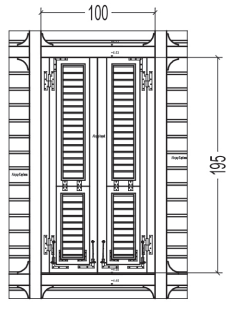


Bodrum katı yüksekliği 2.4 m'den fazla binalar

6-Pencereler

Tescilli yapılarda pencereler ahşap malzemeden oluşmaktadır. Giriş katlarında genellikle önlerinde demir ferforjeler yer alır. Pencere açılış yönü çoğunlukla giyotindir. Bunu dışında çift kanatlı pencereler kullanılmıştır.

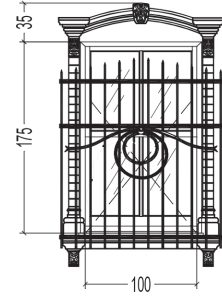
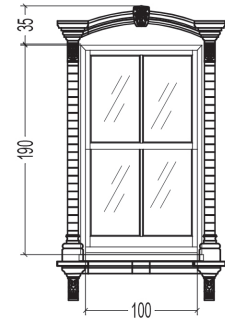
Boyut olarak en boy oranı yaklaşık olarak $\frac{1}{2}$ dir. Ancak kat yükseklikleriyle orantılı olarak bu oran değişmektedir. Yeni yapılacak yapılarda pencere doğraması rengi cephe rengine ve silüete uygun renklerde olacaktır.



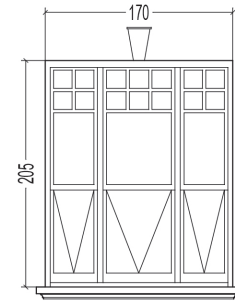
195 ADA 17 PARSEL
İskele sok. No:2

197 ADA 41 PARSEL
Macit Erbudak Sok. No:21

187 ADA 72 PARSEL
Recaizade Sok. No:85-87



195 ADA 44 PARSEL
Yeldeğirmeni sok. No:13



210 ADA 15 PARSEL
Karakolhane Cad. No:56



7-Bodrum Pencereleri

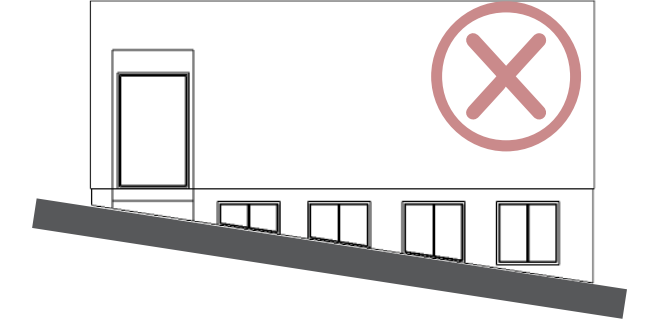
Giriş kotunun altında kalan bodrum kat pencere, havalandırma ve doğramaları yere sıfır olmamalıdır.

Pencere konumlanışı ve boyutları ilçe belediyesinin ilgili müdürlüğü tarafından belirlenen standartlara uygun olacaktır.

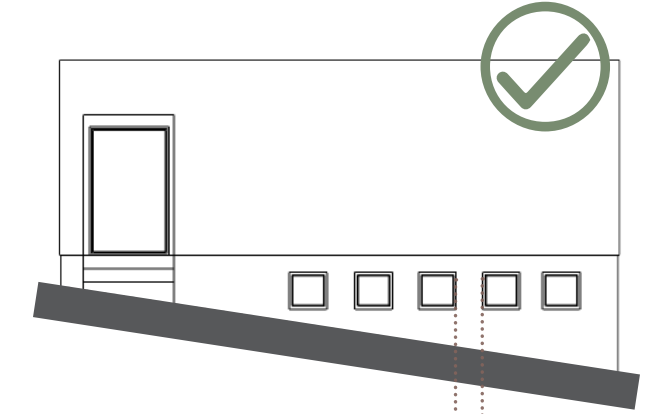
Eğimli arazilerde pencere formu eğime göre şekillendirilerek geniş pencereler açılmamalı, gerekli mesafe bırakılarak pencereler parçalara bölünmelidir.

Bodrum kat doğramaları duvarın iç yüzeyine takılacaktır. Bodrum katlarda yapılacak ferforje vb. pencere korumaları istikamet sınırını aşamaz.

Min. 30 cm pencere ara boşluğu olacak şekilde, yapı geneli doluluk-boşluk oranına uyumlu uygulamaların yapılması önerilmektedir.



Min.
30cm



Min.
30cm

Semtte yer alan bodrum ve zemin katlarından örnekler.

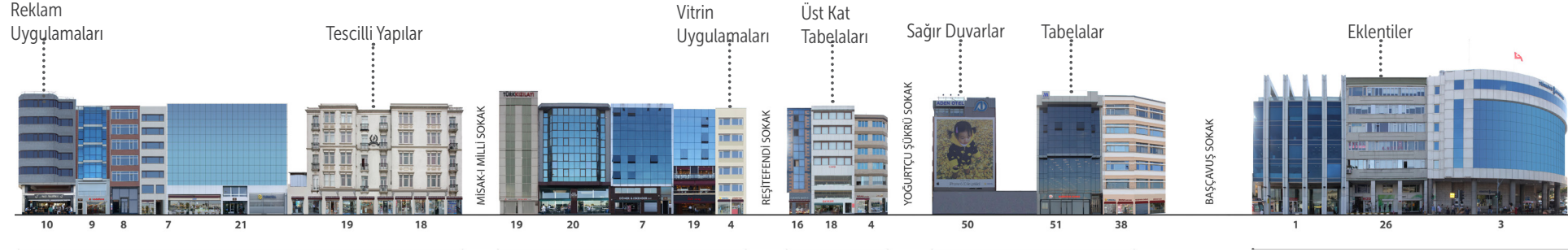


Cepheler

1- Cephe Bileşenleri

Tasarım Rehberi ile cephelerde bina tiplerinde belirtilen cephe kompozisyonlarına ek olarak farklı bileşenlerine yönelik düzenlemeler getirilecektir.

Bu bileşenler; malzeme tipleri, renk, sağır duvarlar, kapamalar, bina aydınlatmaları ve her türlü ışıklandırmalar, tenteler, saçaklar, kepenkler, reklam uygulamaları, vitrin uygulamaları, üst kat tabelaları, vitrin uygulamaları, üst kat tabelaları, tabelalar ve eklentilerdir.



2- Cephe Kodları

Malzeme

Bina cepheleri kâğır elemanlar (sıva boya, tuğla, beton vs) dışında bir malzeme ile kaplanamaz, giydirme cephe yapılamaz.

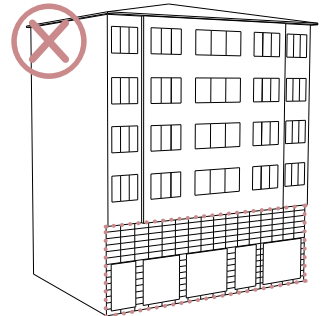
Yeni yapılarda kullanılacak cephe malzemeleri; tescilli yapı komşuluklarında ve tescilli yapıların bulunduğu adalarda, tescilli yapıya uygun olarak seçilmelidir.

Cephede kullanılan ahşap malzemeler doğal renginde bırakılmalıdır.

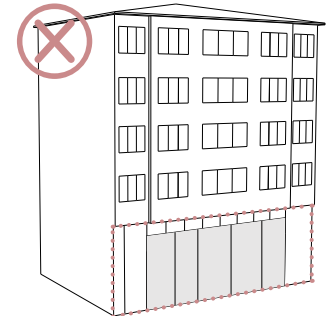
İlçe veya büyükşehir belediyesi tarafından yapılacak çalışmalarda, cephe ile ilgili bölümler referans alınacaktır.



Giydirmce cephe yapılamaz



Zemin katta farklı tipte ve malzemede cephe kaplaması yapılamaz



Doğrama bölüntüleri onaylı mimari proje doğrultusunda olmalıdır.

Renk

Cephe renk kararları tescilsiz binalar için geçerli olup tescilli bina kararları KUDEB ve Koruma kurulu uhdesindedir. Tescilli olmayan binaların cephe renkleri verilen renk kartelâsından seçilecektir.

Yeldeğirmeni Sementi'nde yapılan renk analizi sonucunda Yeldeğirmeni'nde cephede hâkim olarak akdeniz mimarisi renklerinin kullanılması önerilmektedir.

Pembe, kahverengi, sarı, mavi, yeşil, gri renklerinin doğal ve yumuşak tonları önerilmektedir. Parlak ve koyu renkler hâkim renk olarak kullanılmamalıdır.

Bina yan sağır duvarları, zemin katı, bodrum ile bir bütündür tüm cepheler ve zemin kat, bodrum kat duvarları bina ile aynı renge boyanacaktır.

Cephe de ikinci renk kullanımı istendiğinde (söveler, silmeler, vb.) belirtilen renk kartelâsından cepheden daha açık tonlu veya cepheden farklı ve açık tonlu renk seçilebilir. Beyaz ve tonları da ikincil renk olarak kullanılabilir.

Yan yana iki binada aynı renk kullanılmayacaktır. Bitişik ve ayrık nizam tescilli binaların iki yanındaki parsellerde yer alan binalar sağır duvarları dâhil olmak üzere aynı ton aralığındaki uygun renge boyanacaktır. Tescilli yapılar ikili gruplarda olması durumunda da bu kriter geçerlidir.

Eklentiler başlığında bahsedilen konuların dışında kalan bina eklentileri, bina cephesiyle aynı renge boyanmalıdır.

Malzemenin orijinal rengi haricinde balkon korkuluğu giriş kapısı gibi demir öğeler varsa bunlarda koyu renkler uygulanabilir. (siyah, koyu gri, lacivert, koyu kahverengi)

Bina giriş kapılarının, bina doğrama ve balkon korkuluklarının da proje bütünlüğünün bozulmaması için binanın genel onarım-tamirat-boya kapsamına alınması zorunlu olacaktır.

Boyası yıpranmış bina cepheleri önerilen renk boya ile yeniden boyanacaktır.

Kartela A

RAL 7033 Çimento Grisi		RAL 5012 Açık Mavi		RAL 8024 Bej Kahverengisi		RAL 7032 Çakıl Grisi	
RAL 9007 Gri Alüminyum		RAL 5054 Pastel Mavi		RAL 7042 Trafik Gri		RAL 7040 Pencere Grisi	
RAL 9006 Beyaz Alüminyum		RAL 6011 Reseda Yeşili		RAL 7037 Tozlu Gri		RAL 6013 Kamış Yeşili	
RAL 7047 Telegr 4		RAL 1013 İstiridye Beyazı		RAL 8024 Bej Kahverengisi		RAL 7002 Zeytin Grisi	
RAL 9018 Papirüs Beyazı		RAL 7003 Yosun Grisi		RAL 3012 Bej Kırmızısı		RAL 1000 Bej Yeşili	
RAL 7005 Fare Grisi		RAL 6021 Açık Yeşil		RAL 8025 Açık Kahverengi		RAL 9001 Krem	
RAL 7004 Sinyal Grisi		RAL 6019 Pastel Yeşil		RAL 8008 Zeytin Kahverengisi		RAL 6021 Açık Yeşili	
RAL 7000 Sincap Grisi		RAL 7009 Yeşil Grisi		RAL 3015 Açık Pembe		RAL 6011 Küf Yeşili	
RAL 7045 Telegr 1		RAL 7010 Tente Yeşili		RAL 8025 Soluk Kahverengi		RAL 1015 Açık Fildişi	
RAL 7001 Gümüş Grisi		RAL 7012 Bazalt Taşı		RAL 3012 Bej Kırmızısı			
RAL 5014 Güvercin Mavisi		RAL1011 Kahverengi Beji		RAL 4009 Pastel Menekşe			
RAL 7035 Açık Gri		RAL 1019 Gri Beji		RAL 7039 Kuartz Grisi			
RAL 4009 Pastel Mor		RAL 7008 Haki Grisi		RAL 7038 Akik Gri			
RAL 7035 Gri		RAL 7023 Beton Grisi		RAL 7036 Platinum Grisi			
RAL 7004 Sinyal Grisi		RAL 7006 Bej Grisi		RAL 7030 Taş Grisi			

Kartela B

RAL 8019 Gri Kahverengisi	
RAL 9011 Kurşun Siyah	
RAL 7015 Arduaz Grisi	
RAL 7024 Kurşun Grisi	
RAL 7031 Mavi Grisi	
RAL 7026 Granit Grisi	
RAL 8019 Gri Kahverengisi	
RAL 3005 Şarap Kırmızısı	
RAL 4002 Menekşe Kırmızısı	
RAL 5018 Turkuaz Mavisi	
RAL 7022 Gölge Grisi	
RAL 8007 Geyik Kahverengisi	

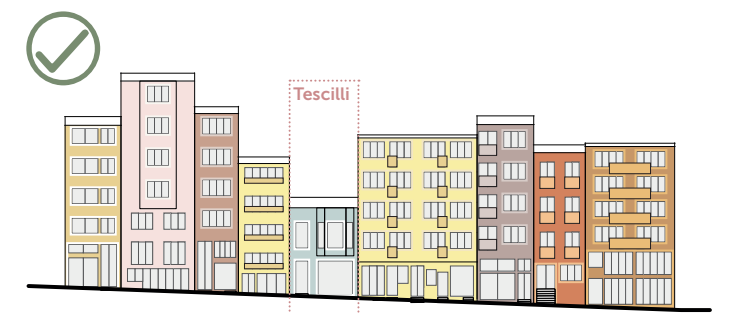
Koyu renkler ve Kartela B cephelerde baskın renk olarak kullanılmaz.



Tescilli bir binanın iki yanındaki binalar aynı ton aralığındaki uygun renge boyanmalıdır.



Yan yana iki binada aynı renk kullanılmayacaktır.



Cephe de ikinci renk kullanımı istendiğinde (söveler, silmeler, vs) ana rengin açık tonlaması seçilebilir. Beyaz, krem ve gri tonları da ikincil renk olarak kullanılabilir.

Sağır Duvarlar

Sağır duvarlar, reklam ve tanıtım amaçlı kullanılmayacaktır.

Sağır duvarlar sıva ve boya ile kaplanır. Giydirmeye yapılamaz, kamusal sanat çalışmaları ve dikey bahçe amaçlı değerlendirilebilir.



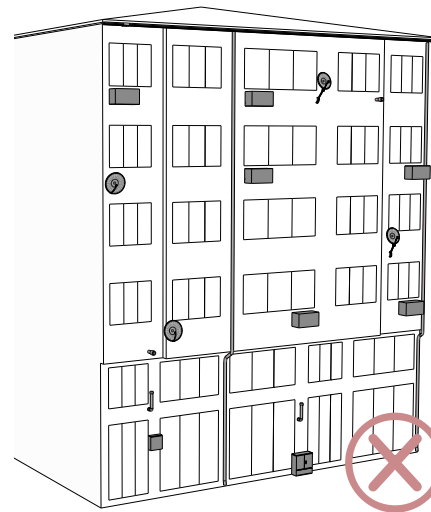
Cephe Eklentileri

Yeni binalarda, eklentiler için bina cephesinde istikamet sınırı içinde girintiler veya tesisat bacası açılacaktır. Isınma ve iklimlendirme için merkezi sistemler yapılabilir.

Tesisat bacası; binada düşey doğrultuda kablo, boru, kanal gibi tesisat elemanlarının topluca geçirildiği, ortak mahallere açılabilen ve müdahale edilebilen bacadır.

Tabela, klima ve diğer eklentilerin montajı sırasında açığa çıkan kablolar cephede görünmeyecek şekilde düzenlenecektir. Cephede yer alan yağmur iniş boruları, cephe ile aynı renk olacak şekilde boyanacaktır.

Pencere ve girişlere yapılacak ferforje panjur vb. eklentiler pencere iç bölümünde olacaktır bu eklentiler istikamet sınırını aşamaz.



Vitrin

Zemin kat dükkan cephesi kaldırılmış işletmelerde, onaylı mimari proje doğrultusunda cephe uygulaması yapılır.

Vitrinin tümü cam olamaz.

Vitrinde dikeyde bölüntüler oluşturulmalıdır. Bölüntüsüz cam yüzey genişliği 2 m'den fazla olamaz.

Ayrıca zeminden itibaren en az 50 cm dolu yüzey oluşturulmalıdır.

Vitrin camında 15 cm yüksekliğinde harflerle işletme adı yazılabilir. Renk ve karakter serbesttir. Camda başka hiçbir yazı ve görsel bulunmayacaktır.

Yapının geri kalanıyla düşeyde uyum ve devamlılık sağlanacaktır.



Tente

Tenteler zemin katta uygulanabilir. Üst katlarda tentelere izin verilmez.

Tente formu 90 derece açılır kollu saçaksız dekoratif tentedir.

Tente rengi desensiz ve geleneksel doku ile uyumlu olmak şartı ile serbest bırakılmıştır.

Tente üzerinde herhangi bir yazı uygulamasına izin verilmemektedir.

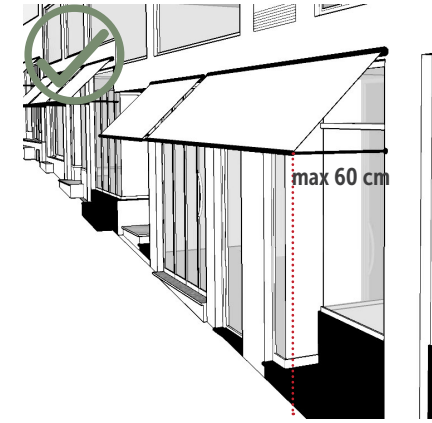
Tente açılımı işletme önü kullanımı olan işletmelerde işletme önü kullanımı kadar olacak, diğer işletmelerde 60 cm'yi geçmeyecektir.

Kumaş uzunluğu tente açılımından uzun olmayacaktır.

Tente vitrin üst kotunda zemin kat tavan yüksekliğini aşmayacak şekilde uygulanacak. Tenteye ait herhangi bir eleman zeminden en az 240 cm'de uygulanacaktır. Tente genişliği vitrin genişliği kadar olacaktır.

Apartman giriş kapısı üzerine de aynı tip tente uygulanabilir ancak tente genişliği kapı genişliği kadar olacaktır.

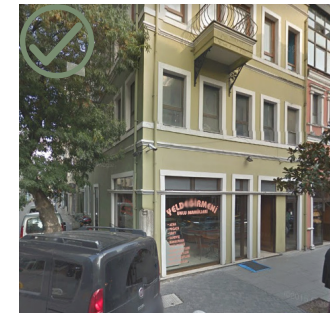
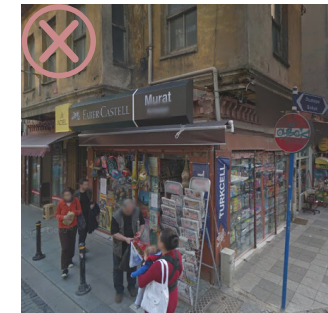
Zemin katta birden fazla işyeri olması durumunda tente boyut, renk ve malzemesinde yatayda uyum sağlanacaktır.



Yükseklik Zeminden tenteye kadar min 240 cm

Derinlik: max 60 cm veya işletme önü kullanımı mesafesi kadar

Genişlik: İşletme Açıklığını geçemez



Reklam, Tanıtım, Blok İsmi Tabelaları

Cepheelerde zemin kat haricinde tabela, tanıtım ve reklam vb. gibi uygulama olmayacaktır.

Yeldeğirmeni Semti'nde bulunan yapılar, yapılara ait sağır duvarlar, yapılarıdaki muhdes eklentiler veya özgün mimari projesinde bulunan çıkıntılı konstrüksiyon elemanlar üzerine reklam, pano, afiş ve yazı uygulamaları konulamaz.

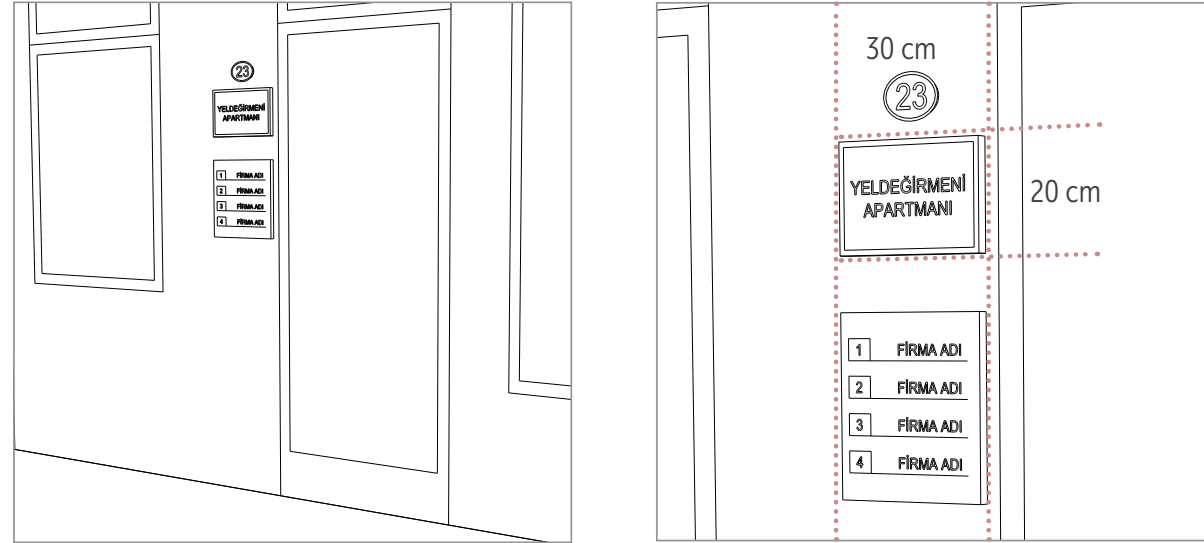
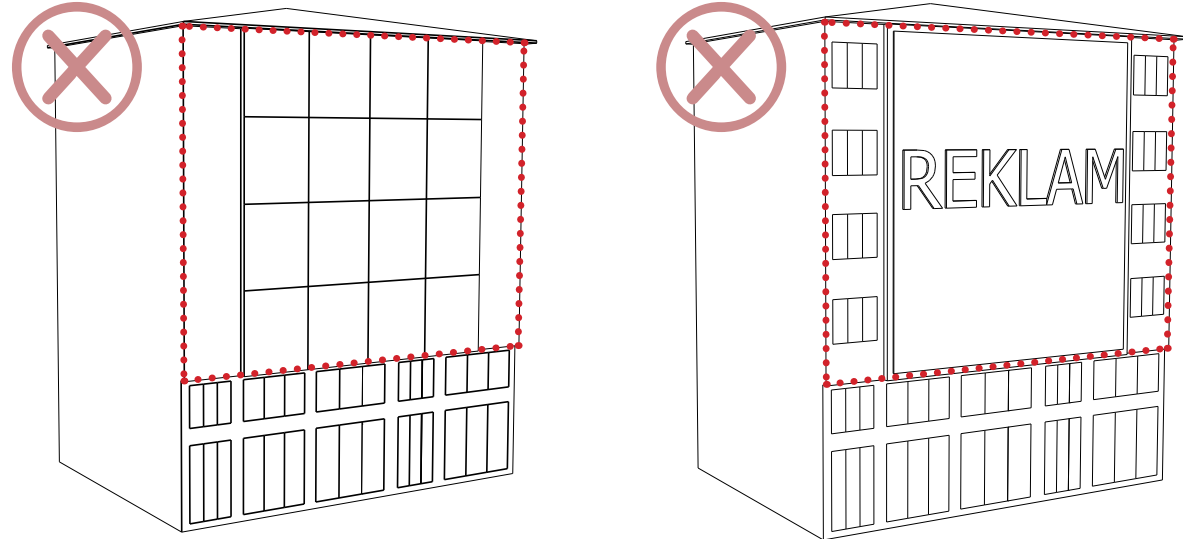
Kent estetiğini bozan metruk binaların veya inşaatların cepheleri, boş parseller, kent mobilyalarının üzerine ve çevresine reklam veya tanıtım uygulaması konulamaz.

Bina son kat alın yüzeylerine, bodrum, zemin ve asma kat cephelerine, bina çatı ve teraslarına, bina bahçe ve bahçe duvarlarına reklam uygulaması yapılamaz.

Üst kat tabelaları bina girişlerinde yer varsa içerde yoksa bina giriş kapısı yanında sağır duvarda boyutu zemin kat kotunu geçmeyecek şekilde uygulanacaktır.

Tarihi eser, sivil mimarlık örneği olarak nitelendirilmiş binalar ve tescilli yapılar ile komşuluk ilişkisi olan yapıların cepheleri reklam alanı olarak kullanılamaz.

Apartman isim ve numara tabelaları 30 cm x 20 cm ebadını geçmeyecektir.



Ticari Birim Tabelaları

Alan genelinde geleneksel dokuya uygun olacak şekilde tabela bütünlüğü sağlanmalıdır.

Genişliği 6 m den az olan zemin Kat işletme tabelaları; 55 cm x 35 cm ebatlarında, kalınlığı en fazla 5 cm ışsız tabela cepheye sabitlenerek uygulanabilir. Uygulama yüksekliği zemin kat tavan kotunu aşmayacaktır.

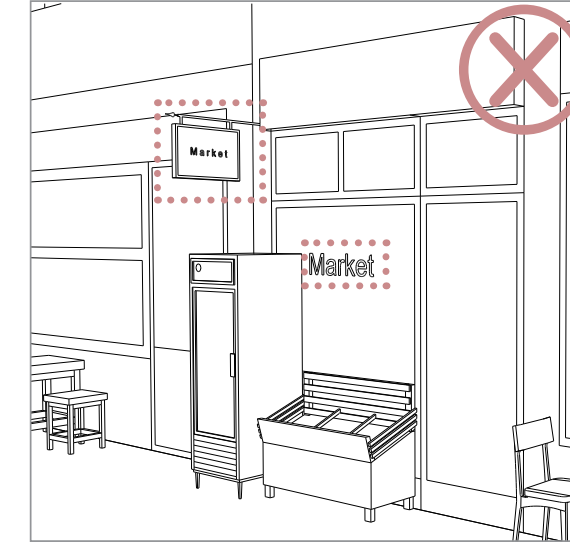
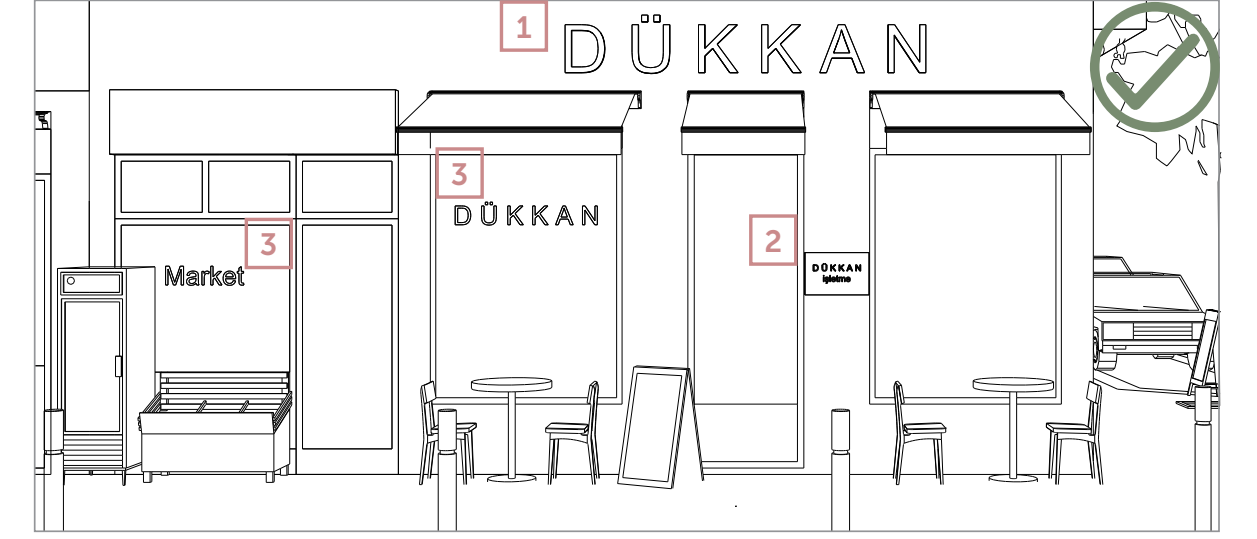
Genişliği 8 m'den fazla olan zemin kat işletme tabelaları; cephede bağımsız tek harf tabela uygulaması yapılabilir.

Harf tabela yüksekliği en fazla 50 cm olup zemin kat tavan kotunu aşmayacak şekilde vitrin genişliğinde en fazla 4 m uzunluğunda uygulanacaktır.

Zemin katta birden fazla işyeri olması durumunda zemin kat tabelalarında yatayda boyut, malzeme ve renk uyumu sağlanmalıdır.

Tanıtım elemanlarının montajı sırasında bina cephesindeki motif, süsleme, kabartma ve özellikli bölümlerin kapatılmaması ve binanın özgün yapısına zarar verilmemesi gerekmektedir.

Tescilli sivil mimarlık örneği yapılarda yer alacak tabelalar, ilgili Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu'nun uygun görüşü doğrultusunda uygulanacaktır.



Harf tabela uygulaması örneği



Sabit tabela uygulaması örneği



Vitrin yazı uygulaması örneği

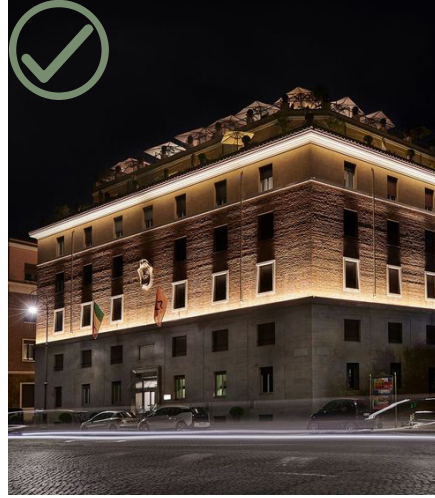
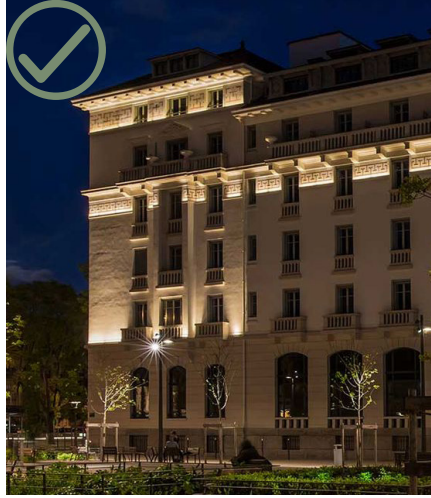
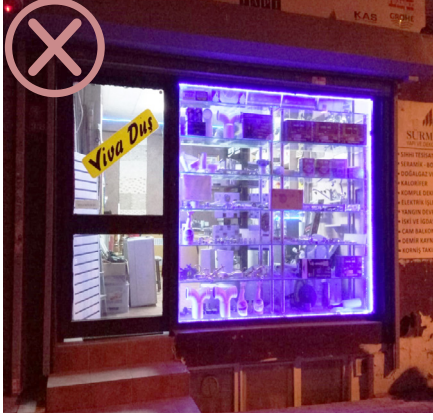
Işıklandırma

Yeni yapılacak yapılarda; aydınlatma elemanlarının seçiminde ve detay çözümlerinde görsel olarak gizlenebilir sistemler kullanılacak, geleneksel dokuya aykırı cephe aydınlatması yapılmayacaktır. Aydınlatmada sıcak renkli ışık kaynakları kullanılacaktır.

Cephe aydınlatma elemanları, çevre yapıları rahatsız etmeyecek düzeyde ve sıklıkta kullanılmalıdır.

Işıklı reklam, ilan ve tanıtım aydınlatma uygulamalarında, ışık şiddeti çevre yapıları rahatsız etmeyecek düzeyde olmalıdır.

Tescilli yapılara dair yapılacak aydınlatma uygulamaları ilgili Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu'nun uygun görüşü doğrultusunda yapılacaktır.



KepenK

Yeni onarım ve imalatla kepenk kutuları işletme içinde kalacak şekilde uygulama yapılacaktır.



İçe dönük kepenk

Çatı ve Saçak

Yeni yapılacak yapıların tescilli yapı komşuluğunda olması durumunda tescilli yapının çatı formu gözetilmeli, uygun olmayan kalkan duvar, sağır yüzey vb. oluşmasının önüne geçilmelidir. Çatı eğim yöne tescilli yapı ile uyumlu olmalıdır.

Çatı malzemeleri, komşuluğunda tescilli yapı olması durumunda, tescilli yapı ile uyumlu olmalıdır.

Çatı kaplamasında metal yada şingil vb. malzemeler kullanılamaz. Çatı kaplaması olarak kiremit gibi geleneksel yapım sistemine uygun malzemeler tercih edilmelidir. İmar mevzuatının gerektirdiği zorunlu malzeme ve detay çözümleri uygulanacaktır.

Çatılarda saçak yapımına; eski eser komşuluğunda olan binalar için eski eser dikkate alınarak; eski eserin yoğun olduğu cephe hattında da teşekküle göre ilgili müdürlük tarafından karar verilecektir.



Arka Bahçeler

Nedir?

Yeldeğirmeni'nde, mahalle ölçeğinde çizilen gelişim çerçevesi doğrultusunda, yapı adalarının ortasında doğal rezerv alanlar bırakılması öngörülmektedir (Bakınız Semt ve Çevresi Ada Ortaları bölümü).

Bu doğrultuda bütün parsellerin bir kısmının doğal hayatın devam edebileceği şekilde, hiç bir inşai müdahale yapılmadan bırakılması amaçlanmaktadır.

Bir yapı adasının içindeki bütün parsellerin bir kısmının yeşil alan olarak korunması sayesinde, adaların ortalarında rezerv yeşil boşluklar elde edilebilecektir. Bu boşluklar kentsel yaşam koşullarında fiziki iyileşme sağlamayı hedeflemektedir.

Bu kapsamda mal sahiplerinin mülk haklarına dokunulmamakta, sadece parsel içindeki yapılaşma koşullarına ek ilkeler getirilmektedir. Parsel içine yerleşme imar mevzuatında belirtilen kurallar doğrultusunda belirlenir. Aşağıdaki ilkeler binaların arka cephelerinde kalan boşlukların değerlendirilmesi ile ilgili ilkeleri içermektedir.

Kodlar

Yumuşak - Sert Zemin Oranı

K1: Arka bahçelerin toplam alanının en fazla 1/3'ünde sert zemin uygulamaları yapılabilir. Arka bahçenin 1/3'ü 50m²'den büyük olması durumunda en fazla 50m² sert zemin yapılabilir. Bahçenin geri kalanı yumuşak zemin olarak muhafaza edilmelidir.

Arka bahçe derinliği 3 m'den az olan binalarda bu kural geçerli değildir.

Ayrık nizam binalar imar planına göre yapılaşır bu kural geçerli değildir.

Donatı alanlarında bu kural geçerli değildir.

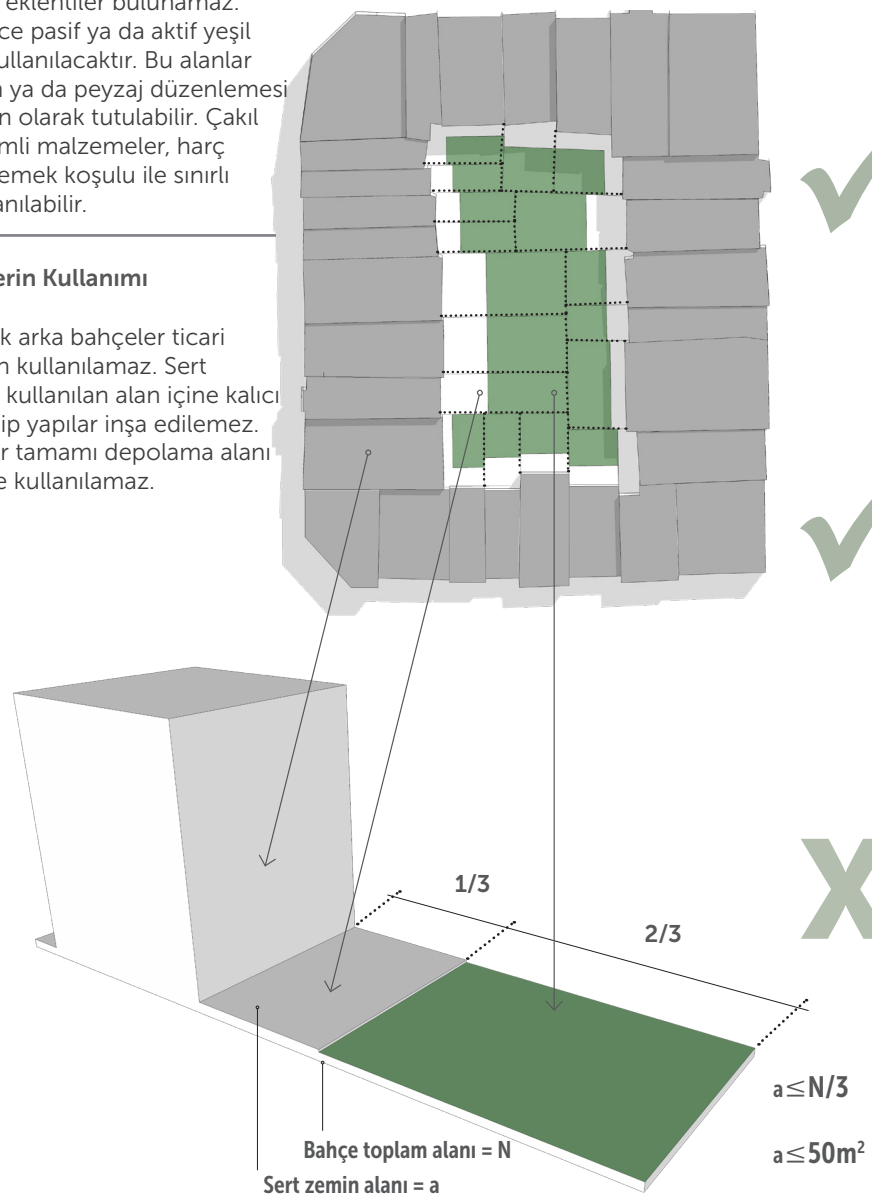
Arka bahçe; parselin içinde bina oturma alanı dışında, binanın arka cephesinde kalan tanımlı alan olarak kabul edilmiştir.

Sert zemin oluşturulabilecek 1/3 oranındaki kısım ise 50 m²'yi geçmemelidir (Örneğin toplam alanının 150 m²'den fazla bir bahçede 1/3 oranı değil 50 m² kuralı geçerlidir.).

Yumuşak zemin olarak bırakılan kısımda müştemilat, kömürlük, çardak, teras, kış bahçesi ve yükseltilmiş platform gibi eklentiler bulunamaz. Bu alan sadece pasif ya da aktif yeşil alan olarak kullanılacaktır. Bu alanlar toprak zemin ya da peyzaj düzenlemesi ile yeşil zemin olarak tutulabilir. Çakıl gibi su geçirimli malzemeler, harç ile sabitlenmemek koşulu ile sınırlı biçimde kullanılabilir.

Arka Bahçelerin Kullanımı

Yeni yapılacak arka bahçeler ticari faaliyetler için kullanılamaz. Sert zemin olarak kullanılan alan içine kalıcı strüktüre sahip yapılar inşa edilemez. Arka bahçeler tamamı depolama alanı olarak şekilde kullanılamaz.



Bahçe Ayırıcıları

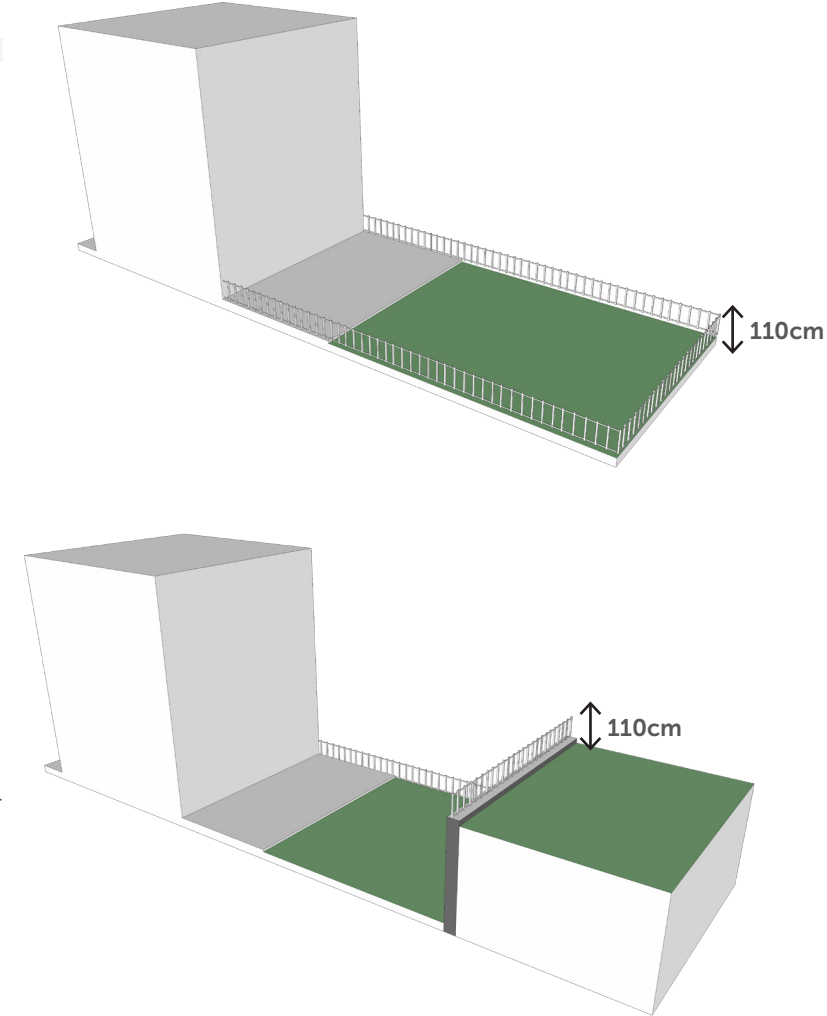
Bahçeler arasında yapılacak ayırıcı bariyerler 110 cm'yi geçmeyecek hafif çitler şeklinde yapılabilir. Yüksek duvarlar inşa edilemez.

Arka bahçeler arasında yüksek bahçe duvarı yapılamaz. Bahçeleri birbirlerinde ayıracak düzenleme yapılmasına ihtiyaç duyulduğu durumlarda, yüksekliği 110 cm'yi geçmeyecek, hafif çit ya da korkuluk kullanılmalıdır.

Ayırıcı olarak ahşap, metal çitler, ızgara teller, uygun aralıklarla yerleştirilmiş kazıklar ya da çalı tipi yeşil çitler kullanılacak malzemeler arasında sayılabilir.

Birbirlerine komşu iki bahçenin arasında kot farkı bulunuyorsa, kot farkı istinat duvarı ile çözülecektir. Aradaki istinat duvarı üst bahçenin kotunda bırakılmalıdır. Güvenlik amaçlı olarak 110 cm yüksekliğinde korkuluk yerleştirilmelidir. Duvar zemin kotundan yukarıya yükselmemelidir.

Bahçeler arası ayırıcıların hafifletilmesi ile yapı adalarının ortasındaki alanın bütünlüğünü korumak, gözlemlenebilir bir açıklık yaratarak güvenliği artırmak ve sokak hayvanlarının bahçeler arası hareketini kolaylaştırmak amaçlanmaktadır.

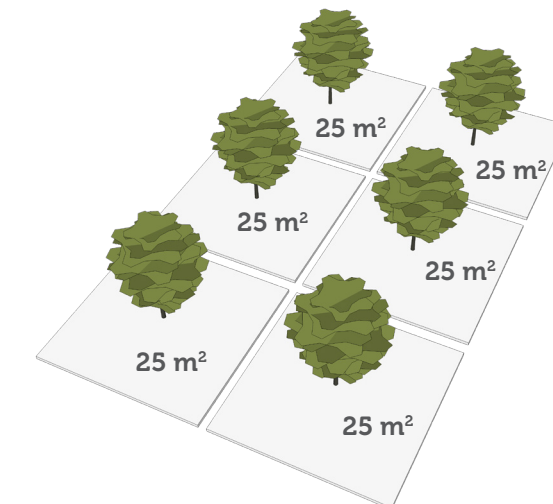


Ağaçlar

Arka bahçeler her 25 m² içinde en az 1 ağaç düşecek şekilde ağaçlandırılmalıdır.

Arka bahçelerde rezerv yeşil alan olarak ayrılan kısım her 25 m² içinde en az bir ağaç gelecek şekilde ağaçlandırılmalıdır. Bahçelerde hali hazırda bulunan ağaçlar bu kapsamda değerlendirilebilir.

Ekilebilecek ağaç tipleri için yeşil peyzaj bölümündeki tablodan yararlanınız.



Süreç Yönetimi

Kentsel Tasarım Rehberleri belirli bir dönemi kapsayacak şekilde hazırlanmaktadır. Kentsel dinamiklere adapte edilebilmesi için yaşayan bir doküman olmalıdır.

Rehberde alınan kararlar kısa, orta ve uzun vadede uygulamaya geçecektir. Bu nedenle rehberde yer alan kararların uygulanması denetlenmesi ve kararların takibi ve değerlendirilmesi için süreç yönetimi kurgulanmalıdır.

Süreç yönetimi, süreçlerin sürekli ve düzenli olarak izlenmesi ve geliştirilmesi için yapılan faaliyetler dizisidir. Süreçlerin tasarımı, sürdürülmesi, yerel ihtiyaçlarının daha iyi karşılanması için sürekli değerlendirme ve geliştirmeleri kapsar.

Zaman ve Program

Rehberde yer alan önerilerin uygulanması üç adımda gerçekleşecektir.

Birinci adım acil müdahale gerektiren konu başlıkları için kısa vadede çözümü amaçlayan taktik adımlar, denetimler ve koordinasyon çalışmalarıdır. Rehberin hazırlanmasından sonraki ilk bir yılı hedefler.

İkinci adım ilkesel kararların iyi uygulamalarını orta vadede gerçekleştirilecek pilot öneriler, plan çalışmaları, tasarım projeleri, ve araştırma çalışmalarıdır. Rehberin onayından sonraki ilk iki yıl içinde gerçekleşmesi hedeflenir.

Son adımda ise rehberin ilke kararlarının sit alanın genelinde yaygınlaşması, imar planı uygulamalarının hayata geçmesi ve yüksek kamu kaynağı isteyen uygulamalardır ve uzun vadeli hedeftir ve rehberin onaylanmasını takip eden on yıl içinde gerçekleşmesi hedeflenir.

1- Kısa Vadeli Kodlar

Nedir?

Rehberin hazırlanması sürecinde yapılan katılım toplantıları ve gözlemler sonucu semtlerin belirttikleri sorunların ve şikâyetlerin giderilmesine yönelik çözüm önerileridir.

Neden?

Altta belirtilen öneriler kentsel tasarım rehberinin kapsamında olmakla birlikte rehberin uzun vadeli uygulamalarının hayata geçmesi beklenmeden uygulamaların öncelik alınarak çözümlerin üretilmesi semtlerinin yaşam kalitesini arttıracaktır.

Örnekler

Taktik Adımlar;

Küçük ölçekli, kamu yararını ön plana alan ve rehberin katılım süreçlerinden elde edilen sorunlara yönelen ve kullanıcı katılımını önemseyen kentsel müdahalelerdir. Bu tip kentsel müdahaleler, ölçeği küçük olsa da etkisi ile daha büyük reaksiyonları tetikleme gücüne sahip küçük eylemler olarak nitelenebilir.

Örneğin;

Örnek Kod: Otopark ceplerinin farklı kullanım alternatiflerinin değerlendirilmesi, kapasitelerinin düşürülmesi, böylece yaya mekânı kapasitesinin artırılması (Çöp kutusu, motor park ünitesi, bisiklet parkı ve yaya erişimini ve kullanıcı etkileşimini artıracak parkletlerin ve kurb parkların yapılması).

Örnek Kod: Paylaşımlı yolların uygulanması. Yaya ve bisiklet dostu sokaklar oluşturulması ve buna yönelik önlem ve uygulamaların yapılması.

Örnek Kod: Kamusal Sanat uygulamaları, geçici uygulamaları ve etkinlikleri.

Denetimler;

Kamusal alanların adil ve dengeli kullanımının sağlanması, amaç dışı kullanımların engellenmesi, kamusal alanda gerçekleşen eylemlerin özel alanları ve özel alanlarda gerçekleşen eylemlerin kamusal alanı olumsuz etkilememesi ve halk sağlığının ve yaşam kalitesinin korunması amacıyla yapılan kamu denetimleridir.

Yıl içinde muhtelif periyodlarla yapılan tespitler sonrasında gerekli düzenlemeler belirlenerek kısa sürede uygulanmalıdır. Düzenlemeden etkilenecek ilgililere gerektiğinde tebligat yolu ile bilgilendirme ve uyarılar yapılmalıdır. Belediye'ye görüşmeye gelen ilgililere düzeltilmesi gerekli hususlar aktarılmalıdır.

Örneğin;

Örnek Kod: Yaya alanlarında alanlarda belirtilen net geçiş aksının uygulanması. İşletme önü kullanımlarının ilgili birim ve müdürlüklerin denetiminde düzenlenmesi.

Koordinasyon

Rehberin uygulanması için gerekli olan tüm kurum içi ve kurum dışı koordinasyon çalışmalarının başlatılmasıdır.

İlgili kurumlar, ortak bir çalışma programı, personel değişimi gibi aktivitelerle konunun tüm yönleriyle ilgili kalıcı bir ağ oluştururlar. İlgili konu hakkında araştırma yapan tüm

paydaşlar bir araya gelerek, ortak bir program çerçevesinde çalışmalarını yürütür ve kalıcı bir işbirliği sağlarlar.

Örneğin;

Örnek Kod: Parklanma sorunu öncelik alınarak, sürecin merkezi yönetim ile koordinasyon içinde yürütülmesi için koordineli çalışmaların yapılması.

2- Orta Vadeli Kodlar

Nedir?

Rehberde yer alan önerilerin ilgili birimlerce pilot uygulamalarının yapılp önerilerin test edilmesi, Rehber'in hayata geçirilmesi için gereken tüm plan ve projelerin hazırlanması sürecidir.

Neden?

Geliştirilen önerilerin gerçek mekânda prototiplerinin oluşturulması kullanıcı deneyimlerini anlaşılması gereken detaylarda önerilerin revize edilmesi için pilot uygulamalar yapılmalıdır.

Uzun vadeli hedeflerin gerçekleşmesi için projelerin planların hazırlanması gereklidir.

Örnekler

Plan Kararları

Tasarım ve strateji kodlarının uygulanması için gerekli imar planı değişiklikleridir.

Tasarım Projeleri

Mekân ve çevre düzenlemelerine yönelik mimari ve kentsel tasarım projelerinin hazırlanması sürecidir.

Örneğin;

Örnek Kod: Özel proje alanları tasarım projelerini hazırlaması.

Örnek Kod: Sokak projelerin hazırlanması.

Örnek Kod: Altyapı projelerinin hazırlanması.

Pilot Uygulamalar:

Projelerin uygulanması öncesi belirli pilot bölgelerde test edilmesi sürecidir.

Örneğin;

Örnek Kod: Pilot Sokak Uygulamaları.

Araştırma projeleri:

Yerelde uygulanması öngörülen projelere yönelik detaylı araştırma süreçleridir.

Örneğin;

Yerel İhtiyaç ve etki analizlerinin hazırlanması.

3- Uzun Vadeli Kodlar

Nedir?

Tasarım ve strateji kodlarının kademeli uygulamalarının tamamlandığı veya semtin genelinde yaygınlaştığı dönemi ifade eder.

Neden?

Kaynak, zaman ve projelendirme gereksinimler için belirli kodların uygulanması uzun vadede gerçekleşecektir.

Belirli tip kodların kademeli biçimde doğal zaman akışında tamamlanacak uygulamalardır.

Örnekler

İmar Uygulamaları

İmar planlarında alınan kararların uygulama evresine geçme sürecidir.

Örneğin;

Örnek Kod: Binalara yönelik cephe kompozisyon önerilerinin binaların yeniden inşa süreçlerinde uygulanması.

Kamu Kurumlarının Eşgüdümü

Rehber'in kararlarının kapsamı dikkate alındığında semt içindeki kararlara yönelik;

- yetki paylaşımı,
- kaynak kullanımı,
- iş programı,
- işbirliği protokolleri,
- inşaat bilgilendirme,
- izleme ve takip vb. konularda İBB, Kadıköy Belediyesi, Koruma Kurulu, Kadıköy Kaymakamlığı'nın eşgüdümü sağlanmalıdır. Bu nedenle kurumlar içerisinde rehberin uygulama koordinatörleri belirlenmesi önerilmektedir. Rehber'de yer alan önerilerin belirtilen zaman çizelgesine uygun biçimde hayata geçirilmesi ve takibi sağlanmalıdır.

Rehber'in kararlarının kapsamı dikkate alındığında Semt çevresinde semti etkileyen konu başlıklarında (özellikle büyük kamu arazilerine yönelik kararlar için) Bakanlıkların, İBB'nin, Kadıköy Belediyesi'nin, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun eşgüdüm içinde olması gereklidir. Semt'in geleceğini etkileyecek bu alanlarda rehberde belirtilen;

- Yerel ihtiyaçlar analizi
- Gelecek senaryoları, stratejik planlar ve tasarım ilkeleri,
- Proje etki değerlendirmeleri eşgüdüm

inde hazırlanmalıdır.

Bilgilendirme ve Bilinçlendirme

Rehber kararlarına yönelik;

- Kurum içi,
- Diğer kurumlar,
- Halk olarak üç farklı hedef kitleye yönelik bilgilendirme süreci işletilmelidir.

Kurum içi bilgilendirme sürecinde, ilgili yöneticiler ve müdürlüklere bilgilendirme toplantıları, odak personeller ile yüz yüze görüşmeler yapılmalıdır.

Diğer kurumların bilgilendirme sürecinde resmi temas kurularak bilgilendirme toplantıları yapılmalıdır.

Halkın bilgilendirilmesi süreci için medya araçları kullanılabilir ve Belediye'nin ilgili birimleri görev alabilir.

- Basın ve haber metnlerinin hazırlanarak yerel gazete ve dergiler, ilgili medya kuruluşlarına iletebilir.
- Belediye sosyal medya hesaplarından paylaşımlar hazırlanabilir.
- Rehbere ait web sitesi tasarlanabilir. Bu web sitesinde gelecekte hazırlanması planlanan diğer rehberlere de yer verilebilir.
- Mahalle Evi ve TAK halk bilgilendirme sürecinde merkez olarak kullanılabilir.
- Halkla ilişkiler ve ilgili müdürlüklerin saha elemanları ve belediye gönüllüleri yüz yüze görüşmeler ile bilgilendirme yapılabilir.
- Yapılan pilot uygulamalar hakkında bilgi verilebilir.

Denetimler ve Acil Müdahaleler

Merkez gelişimleri özellikle uygunsuz kaldırım kullanımlarını, gürültülü mekânları, trafik sorunlarını beraberinde getirmektedir. Bu açıdan gerek yerel gerek merkezi yönetime bağlı, zabıta, emniyet, çevre denetim birimleri, yapı kontrol ekipleri, konut yaşamını olumsuz etkileyen durumlara koordineli ve etkin biçimde müdahale etmelidir.

Ruhsat, yapı kullanım, işletme önü kullanım izinleri ve çevre denetimleri etkin olarak uygulanmalıdır. Rehberde belirtilen şartlara ve ilgili yasa ve yönetmeliklere uygun olmayan durumlara izin verilmemelidir.

Denetimlerin kolaylaşması için Belediye Semt Birimi etkin hale getirilmelidir:

Semt biriminin görevi sorunların hızlı ve etkin biçimde çözülmesi için birimler ve müdürlükler arası süreçleri organize etmek; mahallenin fiziksel ve sosyal çevresini iyileştirecek, kent estetiğini geliştirecek, yaşam kalitesini arttıracak önerileri yerinde geliştirmek; işletme önü kullanım iznin ve taleplerinin ilgili yönetmelikler doğrultusunda uygunluğunu denetlemek; gece ve gündüz kullanımlarının yarattığı sorunları gözlemek için sahada aktif olmak; parklanma sorunu için Trafik Müdürlüğü'nün ilgili birimi ile iletişime geçmek; şikâyetleri yerinde değerlendirmek ve öneriler geliştirerek şikâyet sayısını düşürmek; esnaf ve işletmeciler ile belediye arasında gerekli konularda köprü görevi üstlenmek; cephelerin yönetmelikler ve ilke kararları doğrultusunda kullanımı konusunda destek olmak; örnek uygulamaları ve davranışları ödüllendirecek ve teşvik edecek süreçler kurgulamaktır.

Yerel Katılım

Rehber kararlarının katılımcı biçimde uygulanabilmesi ve uygulamaların takibi için semtte yaşayan veya çalışan, semtin sorunlarına karşı duyarlı olan, çözüm bulmaya çalışan bir örgütlenme yapısı "komşuluk ağı" geliştirilmelidir.

- Belediye semt birimi temsilcileri,
- Gönüllüler,
- İşletmeler ve esnaflar,
- Yaşayanlar,
- Yaratıcı sektör çalışanları,
- Kent konseyi, meslek odaları ve sivil toplum kuruluşları iletişim içinde olmalı, düzenli toplantılar ve atölye çalışmalarıyla, yeni katılım araç ve yöntemlerini kullanarak bir araya gelmelidir.

Örneğin;

Atölyeler ve Çalıştaylar: Semt biriminin dâhil olduğu semtteki sorunlara yönelik çözüm önerileri geliştirilen herkese açık olan çalışma ortamıdır.

Katılım toplantıları: Yılda en az iki kez yapılan sene içindeki tartışma ve çözüm önerilerinin yaşayan, çalışan ve ziyaretçiler tarafından değerlendirildiği toplantılardır.

Odak Grup Toplantıları: Semtte yer alan kafe, dükkan, atölye, tasarım ofisi, iş merkezleri gibi çeşitli çalışma alanlarını kapsayan odak grupların, mahallede gördüğü sorunların ve düşündükleri çözüm önerilerinin tartışılıp değerlendirildiği toplantılardır.

Tasarım için Açık Çağrıları: Katılımcı tasarım projelerinin başlatılmasıyla, tasarımcıların ve Yeldeğirmenliler'in tasarım süreçlerine katılımı sağlanmalıdır.

Sosyal medya: Şikâyet, beklenti, görüş ve önerilerin sanal forumda 7/24 paylaşabildiği, online olarak birlikte tartışabildiği ve gelişmelerle ilgili duyuruların yapıldığı sosyal medya platformlarıdır.

Halka açık etkinlikler: Farklı yerlerden gelen yurttaşın da dâhil olabildiği tematik etkinliklerdir.

Yazılı Basılı Medyalar: Bilgilendirme, çağrı ve öneri toplama amaçlı basılı medyalardır.

Kamusal ve Ortak Alanların Kullanımı

Kamusal alanda ve kamusal alanı etkileyen her türlü müdahalede ilgili kamu kuruluşlarının görüşü ve izni alınmalıdır.

Belirli özel amaçlı kısıtlı kullanımlar için kullanım kriterleri, işletme modelleri, yönetmelik vb. araçlar ile net biçimde ortaya konulmalıdır.

Kamusal ve ortak alanların kullanım kriterlerinin değişen yasalar ve kararlar doğrultusunda değişiklik gösterebilmektedir.

Tenteler

Tentelerin rehberde belirtilen şartlarda uygulanması önerilmektedir. Uygulama şartları ile ilgili birim ve müdürlüklerden destek alınmalıdır.

Arka Bahçeler

Arka bahçelerin kullanım amaçları ve Arka bahçe kullanımları kısıtlar:

Arka bahçeler ortak alanlardır. Semtteki çoğu yaşam alanı yatak odası vb. arka bahçelere bakmaktadır. Bu nedenle arka bahçelerde gürültü yaratacak hiçbir faaliyetlere izin verilmez. Konut yaşamını rahatsız etmeyen, hiçbir şartta gürültü ve görüntü kirliliğine imkân vermeyen ortak kullanımlar, perma kültür bahçeleri, hobi bahçeleri ve maliklerin boş vakit geçirmeye uygun yapılabilir.

Film Dizi Çekimleri

Film – dizi vb. çekimler için sokağın kapatılması yasaktır. Ancak ilçe belediyesinden, ilgili birim ve müdürlüklerden alınacak gerekli izinlerden sonra acil geçiş koridoru kapanmaması, aynı anda başka çekim olmaması şartları ile sokakta sınırlı süre için çekim yapılabilir.

Kaynaklar

Yeldeğirmeni Semti ve Rasimpaşa Sit Alanı Kentsel Tasarım Rehberi Analiz Raporu, Kadıköy Belediyesi, 2018
Kentsel Tasarım Rehberleri, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016.
Kentsel Mekânsal Standartların Geliştirilmesi, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017.
Yerel Yönetimler için Kentsel Tasarım Rehberi Hazırlama El Kitabı, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017.
Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği, 2017
Otopark Yönetmeliği, 2018
İstanbul Otopark Ana Planı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2016.
İstanbul Otopark Yönetmeliği, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2006
Kadıköy Mekânsal Stratejik Plan Mevcut Durum Raporu, Kadıköy Belediyesi, 2016-2017.
Sürdürülebilir Kentsel Yağmur Suyu Yönetimi Kapsamında Yağmur Bahçesi, Volkan Müftüoğlu, Halim Perçin, 2015.
Şehir İçi Bisiklet Yolları Klavuzu, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017.
Geri Dönüşüm Sektörü Teşvik Raporu, TUDAM, 2016
Engelliler için Evrensel Standartlar Kılavuzu; Dünya Engelliler Birliği.
Evvel Zaman İçinden Yeldeğirmeni, Arif Atılğan, 2017
Urban Street Design Guide, NACTO, 2013
Global Street Design Guide, NACTO & Global Designing Cities Initiative, 2016
Boston Complete Streets Design Guidelines, City of Boston 2013.
Street Design Manual, City of New York, 2009
Complete Street Design Guidelines, City of Edmonton Transportation Planning, 2013
Edmonton Main Streets Guideline, City of Edmonton, 2016
Vaughan Metropolitan Centre Urban Design Guidelines, City of Vaughan, 2016
The Ground Floor Residential Design Guidelines, San Francisco Planning Department.
Residential Design Guidelines, San Francihsco Planning Department, 2003.
Neufert Yapı Tasarımı, Ernst Neufert, 39 Baskı, 2017.
Urban Bikeway Design Guide, NACTO, 2011
San Francisco Parklet Manual, City of San Francisco, 2015
Cities Safer by Design, WRI , 2015.
Better streets, better cities A guide to street design in urban India, The Institute for Transportation and Development Policy, 2011
Accessible Sidewalks and Street Crossings — an informational guide, U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration
Public Space Stewardship Guide, The San Francisco Planning Department, 2015.
Urban Design Toolkit, New Zealand Ministry for the Environment, 2009.
Trees in the Townscape A Guide for Decision Makers, Trees & Design Action Group, 2012.
Street Tree Planting Standards for New York City, City of New York Parks and Recreation, 2016.
Slow Your Street: A How-To Guide for Pop-Up Traffic Calming, Trailnet, 2016.
Tactical Urbanism 2, The Street Plans Collaborative, NextGen, 2012.
Design Guidelines: Waterford Heritage Overlay District,Village of Waterford, 2013.
Adaptive Streets Strategies For Transforming The Urban Right-Of-Way, 2014
Design Manual for Urban Roads and Streets, Ireland Minister for Transport, Tourism and Sport, 2013
Manual for Streets, Department for Transportation UK, 2007.
Abu Dhabi Urban Street Design Manual, Abu Dhabi Urban Planning Council,
Pedestrian Facilities Guidebook Incorporating Pedestrians Into Washington’s Transportation System, Otak, 1997.
Street Design Manual, The City of San Diego, 2002
<https://www.morcoblinds.co.uk/news/victorian-awning-elliots-shoreditch>
<https://www.morcoblinds.co.uk/news/greenwich-awnings-installed-radisson-blu>
<https://archinect.com/firms/project/19504020/quirk-hotel/150011668>
<http://www.flux-lighting.com/fr/13-lin%C3%A9aire-led>
<https://www.linealight.com/en-gb/case-histories/47-boutique-hotel/261>

Kısaltmalar

Rehber: Yeldeğirmeni Semti ve Rasimpaşa Sit Alanı Kentsel Tasarım Rehberi
İBB: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Belediye: Kadıköy Belediyesi
Semt: Yeldeğirmeni Semti
Semttiler: Yeldeğirmeni semti yaşayan ve çalışanları.
Koruma Kurulu: İstanbul 5 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü
TAK: Tasarım Atölyesi Kadıköy
AYKOME: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Altyapı Koordinasyon Müdürlüğü,
UKOME: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü,
AFAD: Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
İSKİ: İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
İGDAŞ: İstanbul Gaz Dağıtım Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi
AYEDAŞ: Anadolu Yakası Elektrik Dağıtım Şirketi
TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları



kadikoy.bel.tr | ☎ 444 55 22

📷 📺 📱 📺 /kadikoybelediye