



ATEŞBAZ-I VELİ MAHALLESİ (MERAM, KONYA)

REZERV YAPI ALANI

(20230 Ada 96 ve 98 Parseller)

KENTSEL TASARIM REHBERİ

Kasım, 2023

egeplan
planlama itd.şti.

MİMARİ ESTETİK KOMİSYONU

Ali GÖKSUÇUKUR
Başkan

Serdal BARAN
Başkan Yardımcısı

Tuğba ŞEN
Üye

Gökhan BECERİK
Üye

Esra Gamze GÖĞÜŞ
Üye

Ahmet TAMER
Üye

Ahmet ÖVET
Üye

Bu Rehber'in tüm yayın hakları Konya Büyükşehir Belediyesi'ne ait olup Rehber'in tamamı veya bir bölümü ticari amaçla çoğaltılamaz/satılamaz. Rehber'deki görseller ve metinler, kaynak belirtilmeden kullanılamaz.

Kısaltmalar:

Bkz.: Bakınız

Örn.: Örneğin

Rehber: Kentsel Tasarım Rehberi

Referanslar:

(a): Kendi 1.kademeli başlığı altında belirlenen ilke

(a, b): Kendi 1.kademeli başlığı altında belirlenen ilkeler

Örn. “2.2.1 Açık ve Yeşil Alanlar” bölümündeki (a) veya (c, e) referansları, “2.1 İlkeler”e atıfta bulunur.

PN.G.1: Plan Notları, Genel Hükümler, 1. madde

PN.Ö.1: Plan Notları, Özel Hükümler, 1. madde

PN.G.1, 2, 6 : Plan Notları, Genel Hükümler, 1., 2. ve 6. maddeler

Hazırlayan: Egeplan Planlama LTD. ŞTİ.



İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ 2

Yöntem 4

A) BAĞLAM 1

Rezerv Yapı Alanı Çevresi.....	4
Kentsel Tasarım Rehberi.....	6
Bağlayıcı Planlar	8
Uygulama İmar Planı Kararları.....	10
Uygulama İmar Planı Hükümleri	14
Genel Hükümler	14
Özel Hükümler	17

B) İLKE & HEDEFLER 19

1. ULAŞIM VE DOLAŞIM 21

1.1.İlkeler	21
a) Erişilebilirlik ve Süreklilik	21
b)Denge ve Bütünlük	22
c) Güvenlik ve Konfor.....	23
d) Algılanabilirlik.....	24
e) Eşitlik	24
f) Uyumluluk ve Çeşitlilik	25
1.2.Hedefler	26
1.2.1.Yaya Ulaşımı.....	26
1.2.2.Bisikletli Ulaşım.....	29
1.2.3.Motorlu Taşıt Ulaşımı	32

2.KAMUSAL KULLANIM VE ORTAK MEKANLAR.....41

2.1.İlkeler	41
a)Erişilebilirlik ve Süreklilik	41
b)Sürdürülebilirlik	41
c) Güvenlik ve Konfor.....	42
d) Algılanabilirlik.....	42
e) Eşitlik	42
f) Uyumluluk ve Çeşitlilik	42
2.2.Hedefler	43
2.2.1.Açık ve Yeşil Alanlar	43
2.2.2.Eğitim Alanları.....	48
2.2.3.Sağlık Hizmetleri	50
2.2.4.İbadet Alanları	52
2.2.5.Teknik Altyapı Alanları.....	53

3.KONUT ALANLARI57

3.1.İlkeler	57
a)Dayanıklılık ve Sürdürülebilirlik.....	57
b) Süreklilik	57
c) Çeşitlilik	57
d) Verimlilik	58
e) Tutarlılık	58
3.2.Hedefler	59

4TİCARET ALANLARI61

4.1.İlkeler	61
a)Tutarlılık	61
b)Süreklilik	61

c)Çeşitlilik	61
d)Verimlilik	62
e)Dayanıklılık ve Sürdürülebilirlik	62
4.2.Hedefler	63
C)REHBER.....	65
1ULAŞIM VE DOLAŞIM	67
1.1.Yaya Ulaşımı	67
1.2.Bisikletli Ulaşım	72
1.3.Motorlu Taşıt Ulaşımı	77
2KAMUSAL KULLANIM VE ORTAK MEKANLAR	85
2.1.Açık ve Yeşil Alanlar	85
2.2.Eğitim Tesis Alanları.....	89
2.3.Sağlık Tesisleri.....	91
2.4.İbadet Alanları.....	92
2.5.Teknik Altyapı Alanları	92
3KONUT ALANLARI	93
3.1.Ada/Parsel Kullanımı ve Konut Tipleri	93
3.1.1.Konut Tipleri	94
3.1.2.Komşu yapı/parsel ilişkisi	95
3.2.Yapısal Özellikler	96
3.2.1.Kat Adedi, Taban Alanı ve Yapı Yüksekliği	96
3.2.2.Konumlanma.....	96
3.2.3.Çatı	97
3.2.4.Cephe	98
3.2.5.Malzeme	100

3.2.6.Kütle biçimlenişi ve konumlanması	101
3.2.7.Açıklıklar ve Eklentiler	103
3.3.Bahçe ve Bitkilendirme.....	107
3.4.Ulaşım ve Otoparklar.....	110
4TİCARET ALANLARI	113
4.1.Ticaret Alanı	113



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

ÖNSÖZ

Bu Kentsel Tasarım Rehberi çalışmasına konu olan alan, Konya kent merkezinin batısında, Meram ilçesi, Ateşbaz-ı Veli Mahallesi sınırları içinde konumlanmaktadır. Çalışma alanı üst ölçekli plan kararlarına göre; “kentsel meskun (yerleşik) alan” içerisinde yer almakta olup, çevresinde planlı ticaret ve küçük sanayi alanları gibi çalışma alanları ile büyük ölçekli eğitim ve sağlık tesisi, kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanı gibi alanlar bulunmaktadır. Rehber konu olan ve Rezerv Yapı Alanı olarak belirlenmiş olan 20230 ada 96 ve 98 parseller ile bu parseller arasında kalan, günümüzde yeşil alan olarak planlı 97 parsel ile bitişik 95 parsel geçmişte askeri alan olarak planlıyken, askeri alanın kent dışına taşınmasına yönelik çalışmalar kapsamında her ölçekte plan değişiklikleri hazırlanmış ve onaylanmıştır. Yapılan değişiklikler sonucunda, 95 parsel askeri alan olarak bırakılırken rezerv yapı alanını oluşturan 96 ve 98 parseller ile arada kalan 97 parselin;

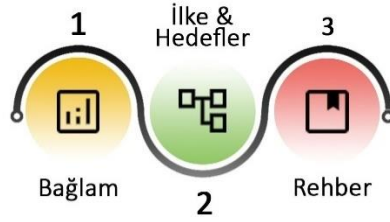
- 1/100.000 Ölçekli Konya Karaman Çevre Düzeni Planında “Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alan” ve “Kentsel Gelişme Alanı” olarak planlı olduğu,

- 1/25.000 Ölçekli Konya Merkez Planlama Alt Bölgesi Nazım İmar Planında “Rekreasyon Alanı”, “Sağlık Alanı” ve “Gelişme Konut Alanı” olarak planlı olduğu,
 - 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planında da “Rekreasyon Alanı”, “Ticaret (T3) Alanı” ve “Gelişme Konut Alanı” olarak planlı olduğu, bunun yanında konut alanının ihtiyacını karşılamaya yönelik sosyal donatı alanlarının düzenlenmiş olduğu,
 - 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planında ise “Rekreasyon Alanı”, “Ticaret (T3) Alanı” ve “Gelişme Konut Alanı” olarak düzenleme yapıldığı, nazım imar planında belirlenen yoğunluklar dikkate alınarak yapılaşma kararlarının belirlenmiş olduğu, sosyal donatı alanlarının anaokulu, ilkokul, sağlık tesisi ve cami alanı olarak tanımlanmış olduğu,
- görülmektedir.

Onaylı plan kararları doğrultusunda ve bu kararları dayanak kabul ederek; Rezerv Yapı Alanı sınırları içinde oluşacak olan yeni yerleşmenin ve içinde bulunduğu mekânın, bütünlük ve uyum içinde oluşturulması, kimlik kazanması, estetik değerinin yükselmesi ve ayrıca uygulamaya yönelik rehber olması-tavsiye sunması amacıyla Kentsel Tasarım Rehberi çalışması hazırlanmıştır. Rehber, alan sınırı içinde gerek kamusal gerek konut ve sosyal donatı alanlarına yönelik kentsel tasarım projeleri ile mimari projelerin hazırlanmasında yol gösterici bir kılavuz olarak kullanılacaktır. Uygulama imar planının ayrılmaz bir parçası olan Kentsel Tasarım Rehberi, Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylarak yasal belge niteliği kazanmıştır. Uygulamaların sürdürülebilir olması amacıyla Rehber uyarınca yapılacak olan uygulamalar izlenerek, uygulama aşamasında ortaya çıkacak gelişmeler dikkate alınacak, aynı yöntemle revize edilecektir.

Yöntem

Rezerv Yapı Alanı için Kentsel Tasarım Rehberi hazırlama çalışmaları temelde 3 bölüm halinde ilerlemiştir; “bağlam”, “ilke ve hedefler” ve “rehber”.



Bağlam

İlk bölümde, genel alan tanımı yapılırken, rezerv yapı alanı ilan edilme nedenleri ve süreci göz önünde bulundurularak genel tasarım yaklaşımı belirlenmiştir. Aynı zamanda onaylı imar planı kararları da sunularak kapsamlı bir temel oluşturulmuştur.

İlke ve hedefler

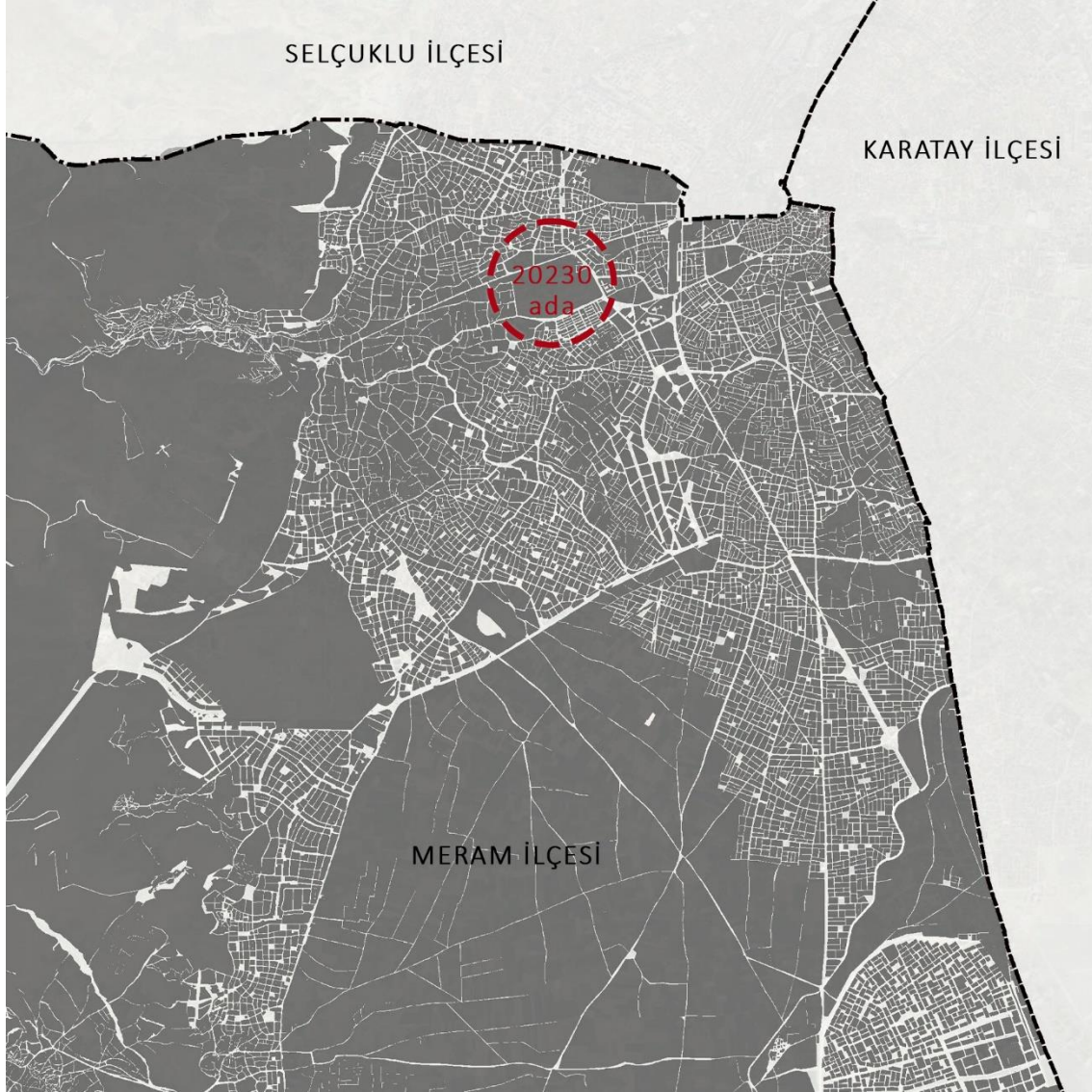
İkinci bölümde alandaki "ulaşım ve dolaşım" "kamusal kullanım ve ortak alanlar" ve "konut alanları" başlıkları altında her kullanım için tasarım ilke ve hedefleri belirlenmiştir. Bu, rehberin genel çerçevesini oluşturur. Bu ilke ve hedefler, diyagram ve görsellerle desteklenerek daha anlaşılır hale getirilmeye çalışılmıştır.

Rehber

Üçüncü bölümde ise, önceki bölümde belirlenen ilke ve hedeflere uygun olarak, rezerv yapı alanı içindeki işlev ve kullanımlar için tasarım önerileri geliştirilmiştir. Bu önerilerin, önceden belirlenen ilkeler doğrultusunda, rezerv yapı alanının bütününde uygulanması amaçlanmaktadır.



A) BAĞLAM

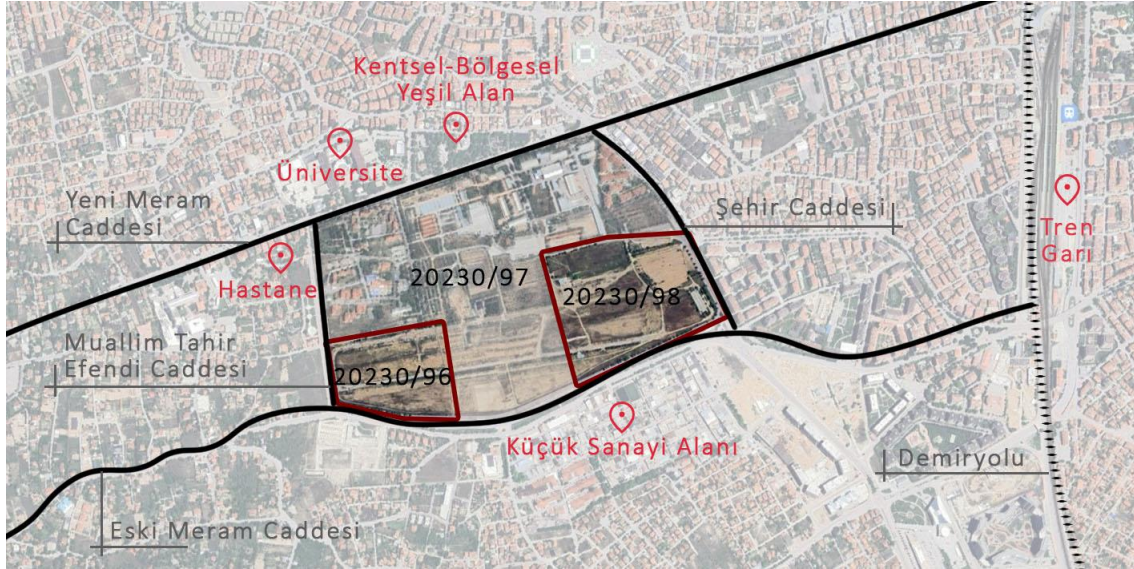


Kentsel Tasarım Rehberi çalışmasına konu olan “Rezerv Yapı Alanı”, 6306 sayılı “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun” uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 20.12.2022 tarih ve 5312060 sayılı Bakanlık Oluru ile ilan edilmiştir. Konya merkez kenti oluşturan 3 ilçeden biri olan Meram ilçesi sınırları içinde kalan Rezerv Yapı Alanı, tapuda Ateşbaz-ı Veli Mahallesi sınırları içinde 20230 ada, 96 ve 98 parsel numaralı taşınmazlardan oluşmaktadır. 20230 ada 96 parsel numaralı taşınmaz yaklaşık 8,36 ha büyüklüğünde olup 20230 ada 98 numaralı taşınmaz ise yaklaşık 14,5 ha büyüklüğündedir.



Rezerv yapı alanı olan bu iki taşınmaz arasında kalan ve yaklaşık 40,37 ha alan büyüklüğüne sahip 20230 ada 97 parsel numaralı taşınmaz ise 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planında “Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı”, alt ölçekli planlarda ise “rekreasyon alanı” olarak tanımlıdır.

Rezerv Yapı Alanı Çevresi



Rezerv Yapı Alanı, Konya kent merkezinin güney batı kesiminde, kentin merkezine yaklaşık 3 km uzaklıkta olup kuzeyden Yeni Meram Caddesi, güneyden Eski Meram Caddesi, doğudan Şehir Caddesi ve batıdan Muallim Tahir Efendi Caddesi ile belirlenen alan içerisinde, Ateşbaz-ı Veli Mahallesi içinde kalmaktadır. Bu ulaşım aksları arasında kalan alan sınırı içerisinde; 20230 ada 96 parsel numaralı taşınmaz güneyden Eski Meram Caddesi ve batıdan Muallim Tahir Efendi Caddesi'nden cephe alırken, 20230 ada 98 numaralı taşınmaz ise güneyden Eski Meram Caddesi ve doğudan Şehir Caddesi'nden cephe almaktadır.

20230 ada 96 ve 98 parsel numaralı taşınmazlar arasında kalan 20230 ada 97 parsel rekreasyon alanı olarak tanımlıdır. Bahsi geçen akslar arasında ve 20230 numaralı ada içinde kalan diğer kullanımlara bakıldığında ise; adanın kuzeybatı kesiminde askeri alan, kuzeydoğu kesiminde ise konut alanı bulunmaktadır. Yakın çevresine bakıldığında alanın hemen güneyinde küçük sanayi sitesi, batısında hastane, kuzeyinde üniversite ile kentsel-bölgesel park alanı, yaklaşık 1 km doğusunda ise Konya Tren Garı bulunmaktadır.

Kentsel Tasarım Rehberi

Kentsel Tasarım Rehberi, Rezerv Yapı Alanı için hazırlanmış, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından onaylanmış olan İmar Planı'nın Özel Hükümler bölümünde yer verilmiş olan *“Rezerv Yapı Alanı Sınırları İçinde Tüm Kullanımlarda, Konya Büyükşehir Belediyesi Tarafından Alana Özel Hazırlanacak Olan “Kentsel Tasarım Rehberi” Dikkate Alınarak Uygulama Yapılacaktır”* hükmüne dayanarak hazırlanmıştır.

Kentsel Tasarım Rehberi çalışmasının amacı;

- Bütüncül bir bakış açısı Rezerv Yapı Alanı'nın gelişimine yön vermek,
- Mevcut ve potansiyel ihtiyaç ve taleplere dengeli çözümler üretmek,
- Evrensel tasarım kriterlerine uyarak sağlıklı bir kentsel gelişme modelini uygulayabilmek amacı ile genel çerçeve çizmektir.

Kentsel Tasarım Rehberi çalışması ile aynı zamanda;

- Sürdürülebilir uygulamaları içeren, ekolojik denge gözetilerek tasarlanmış örnek bir yerleşim alanı oluşturulması,
- Yaşam kalitesini arttırmayı amaçlayan ve toprak ile insan ilişkisini sağlıklı tutmayı hedefleyen bir yerleşim alanının oluşturulması,
- Tek yapıdan komşuluk birimine, komşuluk biriminden mahalleye kadar uzanan dengeli bir yerleşim alanının oluşturulması,
- Bütüncül bir yaklaşımla tasarlanmış, sistemli ve yaya dostu bir ulaşım ağının kurulması,
- Teknik altyapı sisteminin gelecekteki gelişmelere uygun şekilde adapte edilebilirliğinin sağlanması,
- Yeterli ve erişilebilir donatı alanlarının sağlanması,
- Verimli, dayanıklı, sürdürülebilir ve tutarlı bir kentsel yaşam alanının oluşturulması

hedeflenmiştir.



Bağlayıcı Planlar

Üst Ölçekli Planlar	Alt Ölçekli Planlar
1/100.000 ölçekli Konya-Karaman Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planı	1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı
1/25.000 ölçekli Konya Merkez Planlama Alt Bölgesi Nazım İmar Planı	1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı

Rehbere konu olan 20230 ada 96 ve 98 parseller ile bu iki parselin arasında kalan 97 parsel ile 95 parsel geçmiş yıllarda askeri alan olarak planlıyken, askeri alanın kent dışına taşınmasına yönelik çalışmalar kapsamında her ölçekte plan değişiklikleri hazırlanmış ve onaylanmıştır. Askeri alan olarak korunan 95 parsel dışında kalan, rezerv yapı alanını oluşturan 96 ve 98 parseller ile arada kalan 97 parselin plan kararlarına bakıldığında;

- 1/100.000 Ölçekli Konya Karaman Çevre Düzeni Planında; “Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alan” ve “Kentsel Gelişme Alanı” olarak planlı olduğu,
- 1/25.000 Ölçekli Konya Merkez Planlama Alt Bölgesi Nazım İmar Planında; “Rekreasyon Alanı” ve Orta Yoğunlukta (121-250 kişi/ha) “Gelişme Konut Alanı” olarak planlı olduğu,
- 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planında; “Rekreasyon Alanı” , “Ticaret (T3) Alanı”, orta yoğunlukta (121-250 kişi/ha) “Gelişme Konut Alanı” olarak planlı olduğu, bunun yanında konut alanının ihtiyacını karşılamaya yönelik iki eğitim tesisi alanı, sağlık tesisi alanı ve bir ibadet tesisi alanı düzenlenmiş olduğu,
- 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planında; Rekreasyon Alanı, Gelişme Konut Alanı ve Ticaret (T3) Alanı olarak düzenlendiği nazım imar planında Orta Yoğunluklu Gelişme Konut Alanı dikkate alınarak yapılaşma kararlarının belirlenmiş olduğu, nazım imar planında planlanmış olan 2 eğitim tesisinin anaokulu, ilkokul olarak tanımlanmış olduğu, görülmektedir.

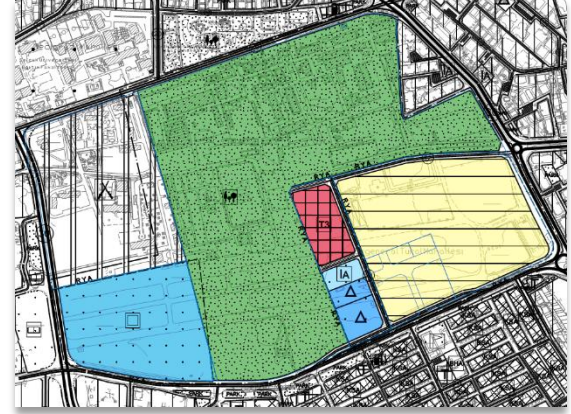
Uygulama İmar Planı Kararları

“Bağlayıcı Planlar” başlığı altında özetlendiği gibi, planların kademeli birlikteliği ilkesine uygun olarak her ölçekte plan kararında Rezerv Yapı Alanı kararı sonrasında değişiklikler yapılmıştır. Bu kapsamda 1/100.000 ölçekli Plan Değişikliği Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 05.01.2023 tarihli karar ile onaylanırken, 1/25.000 ölçekli Alt Bölge Nazım İmar Planı, 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı değişiklikleri 19.08.2025 tarihinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından onaylanmıştır.

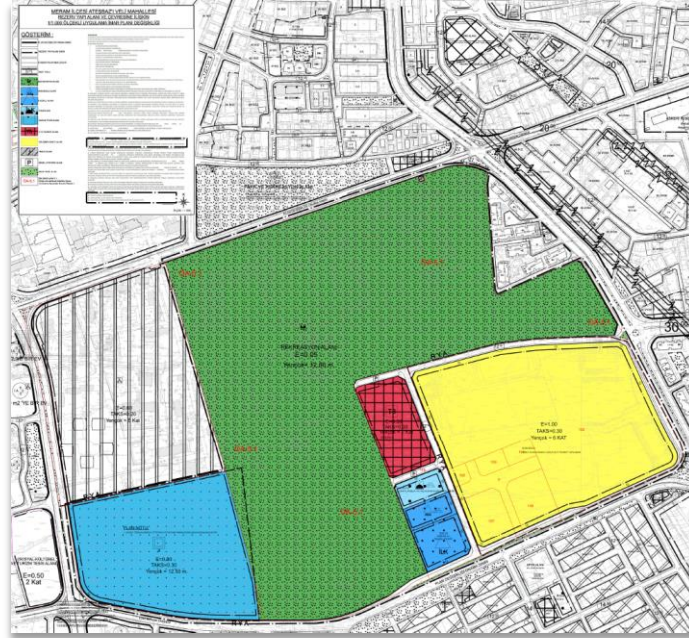
Onaylanan Uygulama İmar Planı Değişikliği ile; “Gelişme Konut Alanı”, “Ticaret (T3) Alanı, “Anaokulu”, “İlkokul”, “Cami” ve “Sağlık Tesisi” olarak planlanmıştır.

Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

1/25.000 ölçekli Alt Bölge Nazım İmar Planı 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği



1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği



Planlama alanının %48.55'i ise 6 katlı gelişme konut alanıdır. İlgili mevzuat doğrultusunda öngörülen nüfusun ihtiyacını karşılayacak şekilde donatı alanları planlanmıştır.

Rezerv Yapı Alanı - Alan Kullanımı	Alan (Ha)	Oran (%)
Gelişme Konut Alanı (6 Katlı)	13.40	48.55
Ticaret (T3) Alanı	1.80	6.52
Anaokulu Alanı	0.48	1.74
İlkokul Alanı	0.82	2.97
Cami Alanı	0.48	1.74
Sağlık Tesisi Alanı	8.00	28.99
Yollar ve Genel Otopark Alanı	2.62	9.49
<i>Toplam</i>	<i>27.6</i>	<i>100.00</i>

Rezerv Yapı Alanında planlanan, 6 katlı konut alanı 1.00 emsal ve ticaret (t3) alanı 0.50 emsal koşuluna bağlanmıştır. Cami ve anaokulu alanlarında emsal 0.90 olarak belirlenirken ilkokul ve sağlık tesis alanlarında emsal 1.20 olarak belirlenmiştir.

Yapılaşma Koşulları	Yençok	TAKS	Emsal
Gelişme Konut Alanı (E:0.30)	6 KAT	0.30	1.00
Ticaret (T3) Alanı	2 KAT	0.30	0.50
Cami Alanı	2 KAT	0.30	0.90
Sağlık Tesisi Alanı	12.50 m	0.30	0.90
Anaokulu alanı	2 KAT	0.30	0.90
İlkokul Alanı	4 KAT	0.40	1.20

Uygulama İmar Planı Hükümleri

Kentsel Tasarım Rehberi, Rezerv Yapı Alanı Uygulama İmar Planı Notları'nın "Özel Hükümler" başlığı altında yer verilmiş olan "Rezerv Yapı Alanı sınırları içinde tüm **konut ve ticaret** kullanımlarda, Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından alana özel hazırlanacak olan Kentsel Tasarım Rehberi dikkate alınarak uygulama yapılacaktır" hükmü uyarınca hazırlanmıştır. Plan kararları; çizili plan kararları ile yazılı plan kararlarından oluşmakta olup çizili plan kararları ve yazılı plan kararları bir bütündür. Kentsel Tasarım Rehberi, 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Notları uyarınca hazırlanmış olup, uygulama aşamasında kolaylaştırıcı ve yönlendirici bir işlev üstlenecektir.

Uygulama İmar Planı Notları'nın Genel Hükümler ve Özel Hükümler bölümlerinde yer alan, plan kararlarının ayrılmaz bir parçası olan plan notları bu bölümde verilmiştir.

Genel Hükümler

- PN.G.1.** Planda ve plan notlarında belirtilmeyen hususlarda 3194 Sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmelik hükümlerine, 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmelik hükümlerine ve diğer mevzuat hükümlerine uyulması zorunludur.
- PN.G.2.** 5403 Sayılı Toprak Koruma Ve Arazi Kullanım Kanununa uyulması zorunludur.
- PN.G.3.** Planlama alanında;
- Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği,



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği,
- Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi Ve Yönetimi Yönetmeliği
- Atıkların Düzenli Depolanmasına Dair Yönetmelik,
- Zararlı Kimyasal Madde Ve Ürünlerin Kontrolü Yönetmeliği,
- Çevresel Etki Değerlemesi Yönetmeliği,
- Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkındaki Yönetmelik,
- Hava Kirliliği Kontrol Yönetmeliği,
- Enerji Nakil Hatları Yönetmeliği,
- İletim Hatları Yönetmeliği,
- 5491 Sayılı Çevre Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanuna istinaden çıkarılan yönetmelikler,
- Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği,
- Binaların Yangından Korunması Hakkındaki Yönetmelik,
- 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmelikleri,
- 2863 Sayılı Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve ilgili yönetmelikleri,
- Kanalizasyon Ve Sıvı Atıkların Kanalizasyon Sistemine Verilmesi Mümkün Olmayan Yerlerde Açılacak Çukurlara Aıt Yönetmelik,
- 1593 Sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu ve ilgi yönetmelikleri,
- Koku Oluşturan Emisyonların Kontrolü Hakkında Yönetmelik,
- İnsani Tüketim Amaçlı Sular Hakkında Yönetmelik,
- Toprak Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği hükümlerine ve burada yer almayan ilgili diğer yönetmelik,

- 251 Sayılı Lağım Mecrası İnşaatın Mümkün Olmayan Yerlerde Yapılacak Çukurlara Ait Yönetmelik

hükümlerine uyulacaktır.

- PN.G.4.** Planlama alanında yapılan uygulamalar esnasında herhangi kültür varlığına rastlanması halinde 2863 Sayılı Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununun 4. maddesi kapsamında en yakın mülki idare amirliğine veya en yakın müze müdürlüğüne, tabiat varlığına rastlanması halinde ise 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi Uyarınca İlgili Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Komisyonuna bilgi verilmesi zorunludur.
- PN.G.5.** 5403 Sayılı Toprak Koruma Ve Arazi Kullanımı gereğince, çevredeki tarımsal faaliyetlere zarar verilmesini önleyici tedbirler alınacaktır.
- PN.G.6.** Planlama alanı içerisinde tesislerinin su ihtiyacının yeraltı suyundan temin edilmek istenmesi halinde 167 Sayılı Kanun ve Yeraltı Sularının Kirlenmeye Ve Bozulmaya Karşı Korunması Hakkında Yönetmelik hükümlerine uyulacaktır. Tesisin atık sularının yerüstü ve yeraltı sularını kirletmemesi için gerekli önlemleri alması zorunludur.
- PN.G.7.** Elektrik Kuvvetli Akım Tesisleri Yönetmeliği ve Elektrik Piyasası Lisans Yönetmeliği hükümlerine uyulması zorunludur.
- PN.G.8.** Planlama alanında yapılacak her türlü yapılaşmada 18.03.2018 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan “Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği” ile 14.07.2007 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan “Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik” esaslarına uyulacaktır.
- PN.G.9.** Planlama alanı içerisinde yapılacak bütün yapılarda plan, fen, sağlık, güvenli yapılaşma, estetik ve çevre şartları ile ilgili mevzuat hükümlerine ve TSE tarafından belirlenmiş standartlara uyulması zorunludur.
- PN.G.10.** 5378 Sayılı Engelliler Hakkında Kanun ve bu kanun kapsamında, planlama alanında yer alacak her türlü yapıda ve çevre düzenleme kararlarında, Türk Standartları Enstitüsü’nün ilgili standardına uyulması zorunludur.

- PN.G.11.** İşyeri Açma Ve Çalıştırma, Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik hükümlerine uyulması zorunludur.
- PN.G.12.** Sığınak Yönetmeliği ve Otopark Yönetmeliği hükümlerine uyulması zorunludur.
- PN.G.13.** Atık Yönetimi Yönetmeliği hükümlerine uyulacaktır.

Özel Hükümler

- PN.Ö.1.** Rezerv yapı alanı sınırları içinde tüm konut ve ticaret kullanımlarda, Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından alana özel hazırlanacak olan “Kentsel Tasarım Rehberi” dikkate alınarak uygulama yapılacaktır.
- PN.Ö.2.** Konut alanlarına yönelik mimari projeler ile birlikte, Kentsel tasarım rehberi dikkate alınarak Kentsel Tasarım Projesi hazırlanması zorunludur. Hazırlanacak Kentsel Tasarım Projesi Konya Büyükşehir Belediyesi Mimari Estetik Komisyonu tarafından onaylanacaktır.
- PN.Ö.3.** Parsel bazında mimari projelerin hazırlanması aşamasında Kentsel Tasarım Rehberi dikkate alınarak projelendirme yapılacaktır. Bu alanlarda Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanacak tip projeler kullanılabilir.
- PN.Ö.4.** Planda rekreasyon alanı olarak tanımlanan alanlarda uygulama hazırlanacak Kentsel Tasarım Projesi doğrultusunda sürdürülecektir. Alan içinde yer alabilecek, mevzuatta rekreasyon alanı içinde yapılmasına izin verilen yapılaşmalar için $E_{msal}=0.05$, $Y_{ençok}=12.00$ olarak uygulanacaktır. Kentsel Tasarım Projesi ile uygun bulunacak anıtsal nitelikli, sembol yapılar(kule vb.) için bu Konya Büyükşehir Belediyesi Mimari Estetik Komisyonu uygun görüşü ile yükseklik aşılabilir.
- PN.Ö.5.** Çevre, Şehircilik Ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Konya Çevre, Şehircilik Ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü tarafından 24.02.2020 onay tarihli “Konya İli, Meram İlçesi, Ateşbaz-ı Veli – Konevi (1 Mahalle)- Çomaklı Mahallelerine Ait İmar Planı Esas Jeolojik Jeoteknik Etüd Raporu”nda “Sonuç ve Öneriler” kısmında belirtilen hususlara uyulması zorunludur.
- PN.Ö.6.** İmar planına esas olmak üzere hazırlanan jeolojik-jeoteknik etüt, zemin etüdü yerine kullanılamaz yapılacak yapılara ait laboratuvar deneylerine dayalı sondajlı zemin



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

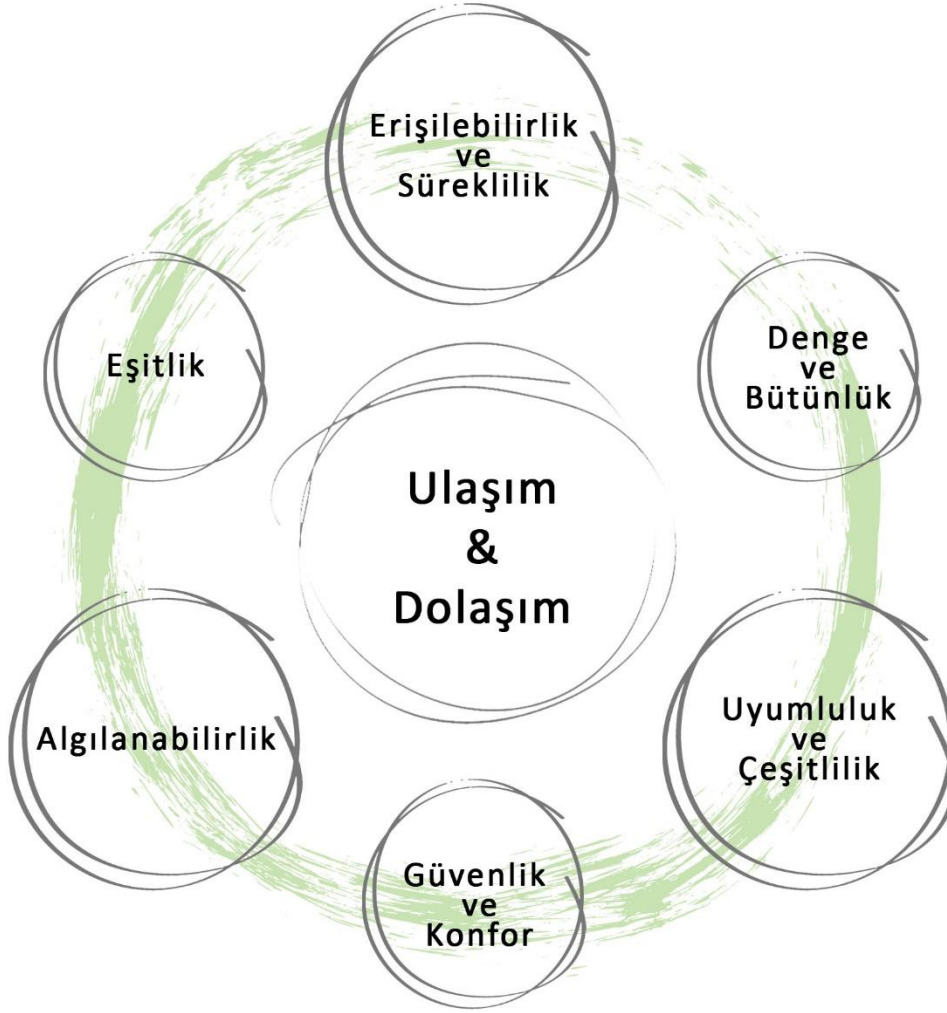
etüdü uygun görülmeden ve gerekli mühendislik önlemleri alınmadan uygulamaya geçilemez.

- PN.Ö.7.** KOSKİ Genel Müdürlüğü'nün 15.02.2023 tarih ve E.92623187-115.01.06-46130 sayılı yazısında belirtilen hususlara dikkat edilecek olup planlama alanında yapılacak her türlü yapılaşmada KOSKİ'nin görüşü alınmadan uygulamaya geçilemez.
- PN.Ö.8.** Planlama alanında yapılacak her türlü yapılaşmada Türk Telekomünikasyon Anonim Şirketi'nin görüşü alınmadan uygulamaya geçilemez.
- PN.Ö.9.** Planlama alanında yapılacak her türlü yapılaşmada MEDAŞ'tan görüş alınmadan uygulamaya geçilemez.
- PN.Ö.10.** Planlama alanında yapılacak her türlü yapılaşmada ENERYA'dan görüş alınmadan uygulamaya geçilemez.
- PN.Ö.11.** Planlama alanı içerisinde, ihtiyaç duyulması halinde imar ada/parsellerinde teknik altyapı alanları yapılabilir. imar ada / parsellerde teknik altyapı alanları ifraz şartları aranmaksızın vaziyet planına göre ifraz edilebilir veya kat mülkiyetine göre bağımsız bölüm olarak belirlenir.
- PN.Ö.12.** Konut alanında ticaret yapılamaz.
- PN.Ö.13.** Ticaret alanında; fırın yapılamaz.
- PN.Ö.14.** Cami alanında; 4-6 yaş kuran kursu yapılabilir.
- PN.Ö.15.** Sağlık tesis alanında; otopark ihtiyacının tamamı bodrumda karşılanacaktır.



B)

İLKE & HEDEFLER



1 ULAŞIM VE DOLAŞIM

1.1 İlkeler

a) Erişilebilirlik ve Süreklilik

- Ulaşım ve dolaşım sisteminin ana unsuru erişilebilirliktir. Her ölçekteki yerleşimin tasarımında “yaya olarak erişilebilirlik” ilke edinilmelidir. Yapılacak olan tasarımlar aracılığıyla, yaya odaklı hareketlilik aktif tutulmalı ve özendirilmelidir.
- Yaya olarak, bisikletli şekilde ve toplu taşıma ile ulaşım öncelikli olmalı, bu doğrultuda yapılan tasarımlar ve mekânsal düzenlemeler ise özel araç bağımlılığı en aza indirmeyi hedeflemelidir.
- Yaya odaklı erişilebilirliğin kurgulanabilmesi için ulaşım ve dolaşım sistemi içinde yayalar açısından her koşulda güvenli, kolay ve mümkün olduğunca dolaylı olmayan bağlantılar ve alternatifler sağlanmalıdır.
- Ulaşım ve dolaşım sisteminin tüm bileşenleri için süreklilik gözetilmeli; özellikle yaya, bisiklet ve toplu taşıma kesintisiz ve “sürekli” dolaşım sağlayabilmelidir. Yaya ve bisiklet dolaşımının sürekliliği için yapısal kütleler, açık-yeşil alanlar ve kamusal alanların ilişkisi kurgulanırken, mekanlar arası geçirgenlik ve bağlantılılık sağlanmalıdır.
- Taşıt yollarında kesintisiz ulaşım için gerekli yol genişliği standartları ve konfor sağlanmalıdır. Ancak bu amaçla yapılacak düzenlemelerde de yaya ve bisiklet dolaşımının önceliği gözetilmelidir.



b) Denge ve Bütünlük

- Ulaşım sistemi, ulaşım elemanları, tasarım, düzen ve çevre; kullanıcılar açısından işlevsel ve mekânsal olarak bir bütünün parçaları olmalıdır.
- Farklı ulaşım biçimleri dengeli ve uyumlu şekilde bütünlüklü bir ulaşım sistemine dahil olmalıdır.
- Ulaşım sistemi güncel ihtiyaçlara cevap vermeli, kullanıcılara fayda sağlamalıdır. Kurgulanan mekanın ölçeğine bağlı olarak ulaşım sistemi bir mekânsal sınırlandırıcı olmak yerine olabildiğince mekanlar arası bütünleştirici rol oynamalıdır.
- Bütünleşik ulaşım sistemi, erişilebilirlik açısından kullanıcılar için alternatifler sunmalıdır.



c) Güvenlik ve Konfor

- Tüm ulaşım ve dolaşım sistemi bileşenleri için güvenli ve mümkün olduğunca konforlu bir sistem kurgulanmalıdır.
- Güvenlik açısından taşıtların türlerine göre yol standartları geliştirilmeli, iklimsel faktörlerin olası olumsuz etkilerine ve trafik yoğunluğuna göre düzenlemeler yapılmalı (trafik yavaşlatma, trafik yoğunluğu fazla yollar veya pik saatler için esnek düzenlemeler vb.) ve ulaşım-dolaşımda yaya ve bisikletli önceliğine yönelik düzenlemeler yapılmalıdır.
- Yayalar içinse yaya güzergahlarında gerekli aydınlatma, sokak mobilyası, rampa, sinyalizasyon sistemi, bekleme noktaları, işaretler, peyzaj düzenlemeleri, geçitler vb. güvenlik ve konfor unsurları sağlanmalıdır.
- Konfor açısından gerek yaya gerek taşıtlar için alternatif rotalar düzenlenmeli, yol düzenlemeleri iyileştirilmeli, sürüş ve yaya dolaşımı kolaylığı, mekana ve işleve göre yeterli park/bekleme ve geçiş alanları sağlanmalıdır.
- Kaza vb. tehlikeleri ve olumsuz durumları önlemek üzere gerekli tespitler/analizler yapılarak alınması zaruri tüm güvenlik önlemleri alınmalıdır.
- Ana ulaşım akslarının bulunduğu bölgeler başta olmak üzere kullanımlar alanları ile ulaşım aksları arasında tampon bölgeler, yeşil bariyerler vb. güvenlik hatları oluşturulmalı, bu bölgelere güvenli ve etkin erişim imkanı sağlanmalıdır.
- Ulaşım akslarından kaynaklanan hava ve gürültü kirliliğini önlemeye yönelik önlemler alınmalıdır.
- Tüm kullanıcılar ve ulaşım türleri göz önünde bulundurularak kullanıcılar için park, kiralama, bekleme, durak noktaları tasarlanmalıdır.



d) Algılanabilirlik

- Sade ve yeterli malzeme ile yapılan, karmaşıklıktan uzak tasarımlar tercih edilmelidir.
- Ulaşım ve dolaşım elemanlarının tasarlanmasında, özellikle de sinyalizasyon ve işaretlemelerde, mümkün olduğunca sade ve algılanabilir seçimler yapılmalıdır.
- Kullanıcıları tereddüte düşürecek düzenlemelerden kaçınılmalıdır.
- Yaya ölçeği, her tür düzenlemelerde odak noktasında bulundurulmalıdır.
- Ulaşım ve dolaşım sistemi içerisinde algılanması istenen kullanımlar, mekanlar, düzenlemeler vb. için doğal bitkiler/bitki grupları, ışıklandırma, döşeme, kütleler, tabelalar vb. tasarım unsurları doğru şekilde kullanılmalıdır.

e) Eşitlik

- Yapılacak olan tüm düzenlemeler ve tasarım, toplumun her kesimini kapsamalı ve göz önünde bulundurmalı, herhangi bir dezavantajlı kesimi kısıtlayıcı nitelik taşımamalıdır.
- Fiziki veya zihinsel engel, yaş, kültürel kimlik, yetkinlik düzeyi, cinsiyet, ekonomik durum, sosyal yapı vb. açıdan, toplumu oluşturan tüm bireylerin farklılıkları gözetilmeli, tüm kullanıcılara uygun mekanlar tasarlanmalıdır.

f) Uyumluluk ve Çeşitlilik

- Ulaşım ve dolaşım sistemi; tasarlanan mekanda kurgulanan barınma, çalışma, sosyalleşme ve ulaşım vb. tüm işlevlerin birbirleri ile ilişkisi ve uyumu göz önünde bulundurularak oluşturulmalıdır.
- Uyum yalnızca işlevler ve kullanıcılar için değil aynı zamanda fizik mekanın oluşumunda ve yapılaşmada da göz önünde bulundurulmalıdır. Bu oluşumlarda mekanı tanımlayan önemli unsurlardan olan yolların ve ulaşım akslarının tasarımında yöreye ve iklime uygun malzemeler seçilmesine özen gösterilmelidir.
- Yol enkesitleri ve genişlikleri, kaldırımlar, otoparklar, yolları tanımlayan yapı yükseklikleri, renkler, sokak mobilyaları, işaretlemeler, kamusal/yarı kamusal mekan niteliğindeki ulaşım elemanları (geniş kaldırımlar) vb. bu doğrultuda kurgulanmalıdır.
- Ulaşım ve dolaşım aksları kurgulanırken, kullanıcıların toplanma ve dağılma hareketlerinin yönlendirilmesi ve bu akslar aracılığı ile her kullanıcının ihtiyacına uyum sağlayabilecek mekanların oluşumunun desteklenmesi gerekir.
- Ulaşım ve dolaşım sisteminde kademelenme algılanabilir ve okunaklı olmalıdır. Kullanıcı yoğunluğu, işlev çeşitliliği, ulaşım biçimleri vb. özelliklere göre oluşturulan bölgeler veya kademeler arasında süreklilik ve geçirgenlik sağlanmalı, farklı kademelere ilişkin mekânsal standartlar ortaya konmalıdır.

1.2 Hedefler

1.2.1 Yaya Ulaşımı

Ulaşım ve dolaşım sistemi tasarlanırken yaya odaklı olunmalı; yaya ve bisikletli ulaşım teşvik edilmeli, motorlu taşıt kullanımının en aza indirilmesi hedeflenmelidir. Yaya dolaşımı, yaya odaklı ve yaya hızına uygun şekilde; süreklilik içinde, tüm kullanıcılar için konforlu ve güvenli olmalıdır. Yaya ulaşım aksları, yayalar için yalnızca ulaşım ve dolaşım araçları değil aynı zamanda sosyalleşme, karşılaşma, dinlenme, mekanı ve kimliği algılama gibi pek çok işlevi barındıran kamusal alanlar olarak değerlendirilmelidir.



- Ulaşım ve dolaşım sistemi içindeki tüm taşıt yollarında, standartları taşıt yolu yoğunluğu/kapasitesine, kullanıcı yoğunluğuna ve çevredeki kullanım alanlarına bağlı olarak kurgulanan yaya yolları/kaldırımlar bulunmalıdır. (a, b, c, d, e, f)
- Mümkün olduğunca yollarda yayaların üstgeçide zorlanmadan hemzemin geçişler kullanabilmesi sağlanmalı, “yürünebilirlik” ilkesi doğrultusunda tasarım kriterleri belirlenmelidir. Ulaşım aksının kapasitesi, trafik yoğunluğu vb. sebepler nedeniyle gerekli görüldüğü takdirde tüm yaya kullanıcılar için güvenli geçiş alanları tasarlanmalıdır. (a, c, e, f)



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Yaya geçitlerinde ve otopark girişlerinde, araçların yavaşlaması ve yayaların rahat geçebilmesi sağlanmalı, bisikletli kullanıcılara geçiş önceliği sağlanmalıdır. (c, d)
- Yaya yolları/kaldırımlar farklı bileşenler ile tanımlanabilir, genişliği değişebilir, başta dezavantajlılar olmak üzere kullanıcıların dolaşımı engellemeyecek şekilde tasarım elemanları ile zenginleştirilebilir. (a, c, f)
- Taşıt trafiğinin yoğun olduğu ulaşım akslarında; otopark girişleri ve ana yolu kesen yol bağlantıları minimum sayıda tutulmalı, gerekirse bu kesişim noktaları ile girişlerin aralarındaki mesafeye ilişkin minimum mesafenin belirlenmesi veya bu bağlantıların düşük kademeli ulaşım aksları ile sağlanması gibi çözümler üretilmelidir. (a, c, d)
- Yaya yolları ve kaldırımlar, yayaların dolaşımını ve alanlar arasındaki geçişini kolaylaştıracak şekilde tasarlanmalıdır. (a, b, c)
- Sosyal donatı alanları veya rekreasyon alanları gibi yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu işlev alanlarında yaya geçitleri sıklaştırılmalıdır. (a, c)
- Yaya yolları ve kaldırımlar tasarlanırken, kullanıcı yoğunluğu göz önünde bulundurulmalıdır. (a, b, c, f)
- Yaya yollarında gerekli görülen alanlarda, iklim ve arazi kullanımına uygun şekilde ve hem yaya hem taşıt trafiğini olumsuz etkilemeyecek şekilde, bitkisel peyzaj elemanları kullanılmalıdır. Böylece hem kirlilik, gürültü vb. olumsuz çevresel faktörler en aza indirilecek hem de yaya mekanlarında çekicilik ve okunaklılık artırılabilir. (d, f)
- Yerleşme içinde mümkün olduğunca taşıt trafiğinden arındırılmış ve yalnızca yayalara ayrılmış “yayalaştırılmış yollar” tasarlanmalı, bu yollar bütüncül ulaşım sistemine entegre edilmelidir. (a, c)
- Yaya ulaşım ve dolaşım alanları-elemanları; kaldırımlar, yayalaştırılmış yollar, patikalar, yaya geçitleri, merdivenler, rampalar vb. tüm yayaların kentsel mekanda dolaşımını güvenli ve konforlu şekilde sağlayacağı tüm bileşenleri kapsar. (a, b, c, e)



<https://unsplash.com/photos/Cx5nH0095jc>

1.2.2 Bisikletli Ulaşım

Yaya odaklı ulaşım ilkesi açısından bisikletli ulaşım; kent içinde ve kent çevresiyle bağlantılanmada, kısa ve orta mesafeli ulaşım açısından önemli bir alternatiftir. Fiziksel ve ruhsal sağlığı, çevreyi, iklimi, kentsel mekanda özel taşıt bağımlılığının azalmasını destekler ve gürültü-karmaşa gibi kentsel yaşam olumsuzluklarının azalmasını destekleyerek kullanıcılara ve tüm paydaşlara konfor sağlar. Bisiklet, bir ulaşım aracı olarak, ulaşım ve dolaşım sisteminin parçasıdır. Bu nedenle ulaşım sistemi tasarlanırken, bisikletli ulaşımın sisteme uyumlu şekilde entegre edilmesi; toplu taşıma aksları, özel taşıt yolları vb. diğer ulaşım sistemi elemanları ile birlikte kurgulanmalıdır.



- Bisiklet Ulaşımı planlanırken, 12.12.2019 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan “Bisiklet Yolları Yönetmeliği” ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca hazırlanmış olan Şehir İçi Bisiklet Yolları Kılavuzu esas alınmalıdır. (b)
- Bisikletlilere güvenli seyir ve geçiş üstünlüğü sağlayacak şekilde çeşitli yöntemler (sinyalizasyon sistemi, uyarı işaretleri, kavşak vb. noktalarda geçiş sistemleri) kurgulanmalıdır. (a, c, d)
- Bisiklet yolları, mevcut ve potansiyel tüm kullanımları birbirine bağlamalı ve kesintisiz olmalıdır. Yakın çevrede halihazırda tasarlanmış olan bisiklet yolları ile güvenli bağlantılar ve süreklilik sağlanmalıdır. (a, b, e)



<https://unsplash.com/photos/fDKXg8G3RoM>



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

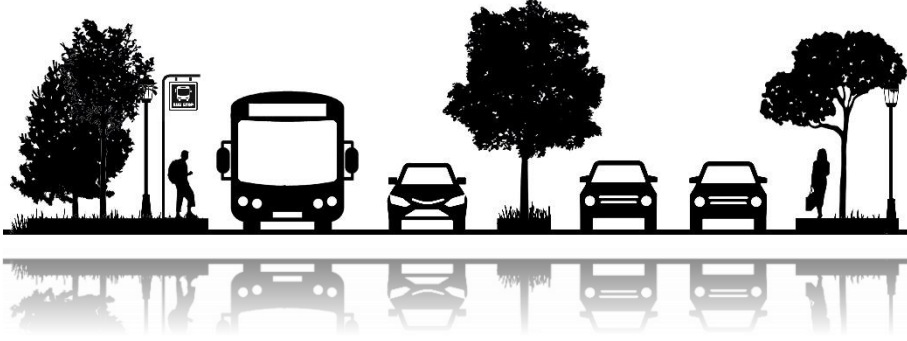
- Bisiklet yolları ve park yerlerine ilişkin ihlallere karşı gerekli önlemler alınmalı; bisiklet kullanımına ve bisiklet yollarına ilişkin tabela ve yer işaretleri, güvenli ve uygun hemzemin geçişler, yeterli ve doğru şekilde konumlandırılmalıdır. Kaldırım ve taşıt yoluna geçişlerde hemzemin rampalar ile güvenli ve basit manevra yarıcağı sunulmalıdır. (a, b, c, d, e)
- Diğer ulaşım modülleri ile bisiklet yollarının entegrasyonunun sağlandığı noktalarda ve merkez bölgelerde bisiklet ve scooter vb. düşük motor hacmine sahip araçlar için paylaşım istasyonları, şarj istasyonu, kiralama noktaları ve bisiklet park yerleri tasarlanmalıdır. Bu alanlar, tüm kullanıcılar için erişilebilir olmalıdır. (a, b, c, e, f)
- Hem bisiklet yolunun güvenliği hem de bisiklet yolunda güvenlik için standartlar belirlenmeli; malzeme, renk ve tip, genişlik, sürelilik, sınırlayıcı elemanlar (duba, bariyer, pürüzlü yüzey, bitkisel peyzaj elemanları vb.) vb. özellikleri ile tüm kullanıcılar açısından algılanabilir olmalıdır. (c, d, f)



<https://la.streetsblog.org/2014/05/22/sweet-new-protected-bikeway-on-beautiful-rosemead-blvd-in-temple-city>

1.2.3 Motorlu Taşıt Ulaşımı

Farklı kademelerdeki yollar; yaya ve bisiklet yolları ile birlikte ve park alanı, durak, geçiş alanları, sinyalizasyon, peyzaj vb. bileşenlerin tamamıyla bir bütün olarak ele alınmalıdır. Yollar, hizmet verdiği işlevlere, kullanıcılara ve mekânsal bağlama göre tasarlanmalıdır.



- Motorlu taşıt yollarında süreklilik ve bağlantılılık esas alınmalı, çıkmaz sokak oluşumlarına yalnızca konut yapı adalarının iç yollarında izin verilmelidir. (a)
- Yol kademelenmesiyle birlikte şerit genişlikleri ve kesitleri belirlenmeli, böylece yol kullanımı okunaklı ve düzenli olmalıdır. (a, b, f)
- Acil durumlar için müdahale ve servis yolları, her iki yönde trafik akışını sağlayabilecek ve tercihen iki farklı noktadan erişim imkanı sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. (a, c, f)
- Sayaçlar, drenaj boruları, klimalar, tabelalar veya sundurmalar gibi unsurlar da dahil, yoldan cephe alan binaların yol alanına taşmamasına dikkat edilmelidir. (c)
- Yol malzemeleri, kent mobilyaları ve peyzaj elemanları, yolun türüne ve düzenine uygun olarak seçilmelidir, böylece ulaşım-dolaşım sisteminde tüm elemanlar arasında bütünlük sağlanabilir. (a, c, e)



<https://unsplash.com/photos/mnA46OyMg38>



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Trafik ışıkları, uyarı sistemleri, işaret levhaları vb., yolun planına uygun olarak düşünülmeli, gereksiz işaret ve sinyalizasyondan kaçınılmalıdır. Sinyalizasyon tercihen yatayda çözümlenmelidir. (b, c, d)
- Güvenli ve yürünebilir yerleşimler için taşıt trafiğini yavaşlatıcı önlemler alınmalıdır. (c)
- Yaya ve bisiklet geçiş süreleri göz önünde bulundurulmalı, taşıt yolunda ayrılan bisiklet yollarında ise bisikletlilere öncelik verilmelidir. (c, e, f)
- Genel alanda, hem düzenli yaya yolları hem de yaygın olarak kullanılan yaya kaldırımı ağı oluşturulmalıdır. Yol kademelenmesine bağlı olarak kaldırım genişlikleri belirlenmeli ve tercihen taşıt yolunun her iki tarafta da kaldırım yer almalıdır. (a, b)
- Refüjsüz yollarda yaya geçit adaları oluşturulmalı, ayrıca yayaların, bisiklet kullanıcılarının ve taşıtların güvenli geçişlerini sağlamak için zaman kontrollü trafik sinyalleri kullanılmalıdır. (a, c)
- Kaldırımlar, yaya geçişlerini karşıdan karşıya geçiş mesafesini azaltacak şekilde tasarlanmalıdır. (a, c)
- Yaya yolları, sadece ulaşım için değil aynı zamanda acil durumlar için de kullanılabilir olmalıdır. Bu yollar, acil durum araçlarının geçişini sağlayabilecek şekilde tasarlanmalıdır. (a, c)
- Kaldırım ve refüjlerde yapılan peyzaj düzenlemeleri, sürücülerin görüşünü engellemeyecek ve hız kontrolünü destekleyecek biçimde yapılmalıdır. (c, f)
- Motorlu taşıt yollarında, yaya ve bisiklet geçişleri, taşıt yollarından ayrı bir malzeme/reng vb. nitelik kullanılarak ayrılmalıdır. Kavşakların tasarımında, yaya ve bisiklet kullanıcılarının gereksinimleri göz önünde bulundurulmalıdır. (c, d, e)
- Geçişler, özellikle yaya ve bisiklet trafiği için ayrılan ve süreklilik taşıyan güzergahlar üzerinde belirlenmeli, yaya kullanımını öncelikli, kolay ve rahat hale getirecek şekilde düzenlenmelidir. (a, c)



<https://unsplash.com/photos/N9azE9bZhbQ>

- Motorlu taşıt yollarında bulunan kavşaklar, konumlarına, trafik yoğunluklarına, şerit sayılarına ve genişliklerine, alan kullanımına ve kullanıcı yoğunluğuna uygun şekilde sınıflandırılmalı ve tasarlanmalıdır. (b, c, d, f)
- Kavşaklar, entegre bir ulaşım ve hareket ağı parçası olarak kabul edilmeli ve bu alanlar tasarlanırken tüm kullanıcıların güvenliği sağlamalıdır. (a, e)
- Kavşak tasarımları, basit ve anlaşılır olmalı, özellikle kaza riski taşıyan bölgelerde yavaşlamayı teşvik edecek şekilde tasarlanmalıdır. (a, d)



<https://unsplash.com/photos/h8c2m599v4U>



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Otopark alanlarında yapılacak düzenlemelerin Otopark Yönetmeliği'ne uygun olması sağlanmalıdır. (PN.G.12)
- Yoğun kullanılan alanlarda, özellikle süreli kullanıcılar için sosyal donatı alanları gibi dinamik bölgelerde belirli saatlerde belirli alanlarda otopark kullanımına izin verilmelidir. (f)
- Otoparklar, günün her saatinde kullanılabilir, tüm kullanıcılar için erişilebilir ve güvenli olmalıdır. Ayrıca toplu taşıma merkezlerine yakın, yaya olarak veya bisikletle erişilebilir olmalı ve gerekli standartlara uygun bir şekilde düzenlenmelidir. (a, b, c)
- Otoparklar, yaya öncelikli ulaşımı göz önünde bulundurarak, güvenlik önlemleri alınarak ve bisiklet park yerleri ve yolları göz önünde bulundurularak tasarlanmalıdır. (a, b, c)
- Büyük ve toplu otoparklar yerine daha küçük ve daha yaygın otopark düzenlemeleri tercih edilmelidir. (a)
- Yoğun bölgelerde, merkezi ve alt merkezlerde birden fazla yapının ortak otopark alanları tasarlanmalıdır. (a, c)
- Konut otoparkları, görsel etkiyi azaltmak amacıyla mümkünse konutların yan veya arka cephelerinde yer almalıdır. (c, d)
- Otopark tasarımında hangi tür otoparkın (sokak kenarı, cep vb.) seçileceği, yol genişliği, taşıt sayısı, kullanım yoğunluğu, kullanım türleri, trafik hızı gibi faktörler göz önünde bulundurularak belirlenmelidir. (a, b, c, d, f)
- Otoparklar tasarlanırken nüfus yoğunluğuna dayalı olarak, bütüncül ve alt merkezler bağlamında çözümler üretilmelidir. (a,b, f)
- Otopark alanlarında kullanılacak peyzaj uygulamaları, alanın özelliklerine uygun bir şekilde seçilmelidir. (c, d, f)



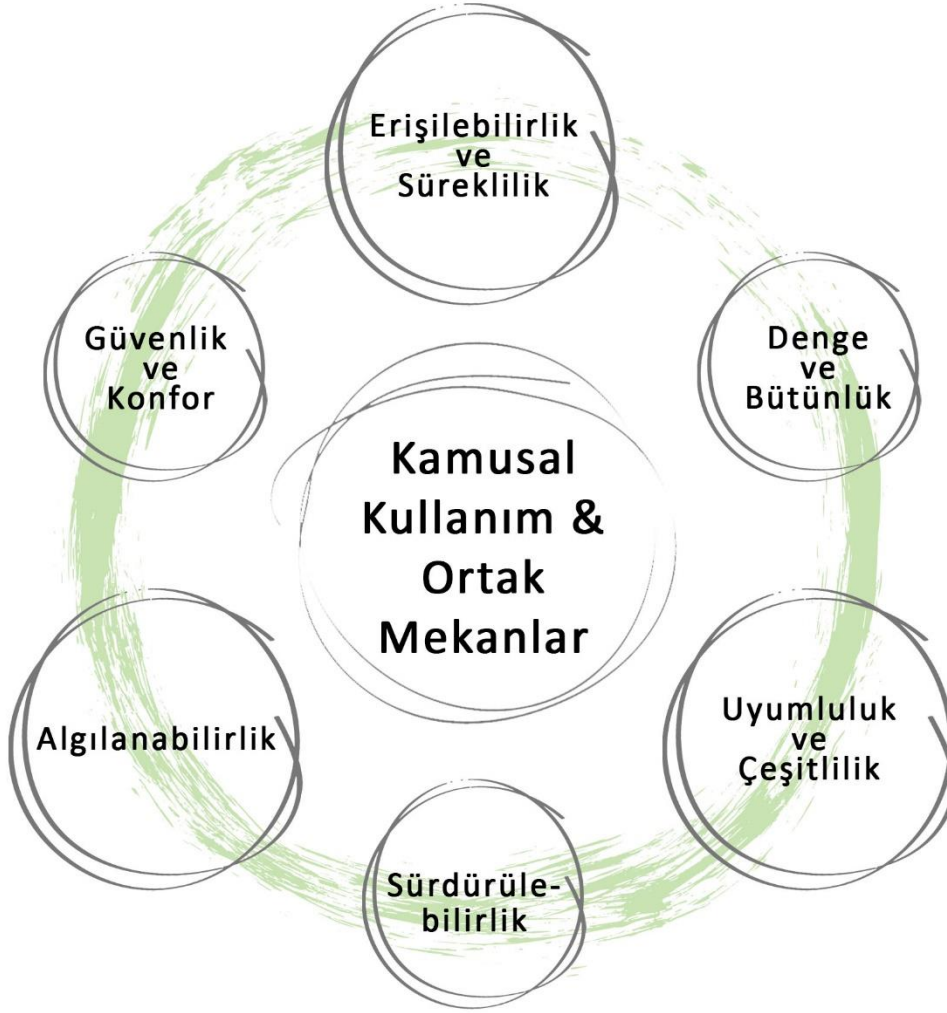
Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Otopark girişlerindeki manevra alanları, giriş uzunluğu ve cephe alanı bulunan otoparklardaki giriş sıklıkları gibi unsurlar, taşıt yollarının genişliği, yoğunluğu ve hiyerarşisi göz önünde bulundurularak planlanmalıdır. (a, c)
- Engelli bireylerin engelsiz bir şekilde otoparklara erişim sağlaması ve hareket etmesi için, tüm otoparklarda gerekli standartlar sağlanmalı ve yeterli alan ayrılmalıdır. Otopark alanları içinde, yaya güvenliği ve yürünülebilirliğin artırılması amacıyla yaya dolaşım yolları kurgulanmalıdır. (a, c, e)
- Büyük otopark alanlarında, düşük talep dönemlerinde (örneğin pazar günleri, sergi günleri, kültürel etkinliklerde) alternatif işlevlerin teşvik edilmesi hedeflenmelidir. (f)



<https://www.masc.sc/uptown/04-2023/pocket-parks-parklets-go-places-traditional-parks-cant>

- Kentsel yerleşmelerde, yüksek yolcu talebinin olduğu ve uzun mesafe ulaşımının gerektiği hatlarda, toplu taşıma sistemi en etkili yolcu taşıma şekli olarak öne çıkar. Bu sistem, otobüsler, minibüsler, raylı sistem araçları ve hizmet verilen güzergahlarla durakları içerir. Kullanıcıların yürüyerek duraklara güvenli şekilde ulaşabilmeleri esastır. (a, b, c)
- Aktarma noktaları, yayaların güvenli bir şekilde erişebilmesi ve herkesin kolayca kullanabilmesi göz önünde bulundurularak planlanmalı, geçişlerin rahat olması sağlanmalıdır. (a, c, d, f)
- Şehir içi yolculuklarda toplu taşıma, güvenli ve rahat bir deneyim sunmak amacıyla öncelikli hale getirilmeli, yaygınlaştırılmalı ve çeşitlendirilmelidir. (a, c, f)
- Duraklarda kullanılan aydınlatma, kent mobilyaları, zemin kaplamaları, işaretler, uyarıcılar, hareket ve güzergah bilgileri gibi unsurlar, tüm kullanıcılar için anlaşılır ve kolaylık sağlayacak şekilde olmalıdır. (d, f)
- Duraklarda standartlara uyulması önemlidir; duraklar, farklı ihtiyaçlara göre farklı biçimlerde tasarlanabilirler (üst örtü, tabela veya direk tipi gibi). (d, f)
- Kullanım yoğunluğu, yolun ulaşım ağı içindeki önemi, yol kesiti, araç boyutları, manevra alanı ve trafik akışının kesintiye uğramaması gibi faktörler göz önünde bulundurularak durak tasarımı yapılmalıdır. Yaya yolları ile duraklar arasında erişim sağlanabilir olmalıdır. (a, b, c)



2 KAMUSAL KULLANIM VE ORTAK MEKANLAR

2.1 İlkeler

a) Erişilebilirlik ve Süreklilik

- Kamusal kullanım alanları, ortak mekanlar ve diğer kullanım alanları, ulaşım ve dolaşım sistemleriyle bir bütün olarak planlanmalıdır. Karar verme süreçlerinde "çevresel bağlam ilkesi" gözetilerek tasarım sürekliliği sağlanmalıdır.
- Erişilebilirlik perspektifinden, tüm kamusal kullanım alanları "yürünebilirlik" ilkesiyle uyumlu bir şekilde konumlandırılmalıdır. Bu alanlara yürüyerek erişilebilirlik sağlanmalıdır. Tüm bireyler, başkalarının yardımına ihtiyaç duymadan kamusal kullanım alanlarına ve ortak mekanlara erişim sağlayabilmelidir.

b) Sürdürülebilirlik

- Mekansal tasarımın diğer bileşenleriyle birlikte, aynı zamanda doğal ve sosyal bağlamla da uyumlu olacak şekilde tasarım kararları alınmalıdır. Bu bütünlük, tasarımın sürdürülebilirliğini destekler.
- Ekolojik, ekonomik ve mekansal denge, verimlilik, dayanıklılık ve geçirgenlik ilkeleri gözetilerek tasarım yapılmalı ve değişen taleplere bu ilkeler doğrultusunda cevap verilmelidir.
- Doğal koşullara uygun olarak, iklim ve çevreye duyarlı bir şekilde gelişim yönlendirilmelidir.
- Hem şehir hem de kırsal alan tasarımlarında, biyolojik çeşitliliği korumak ve sürdürmek için gerekli adımlar atılmalıdır.

c) Güvenlik ve Konfor

- Kamusal kullanım alanlarında, her kullanıcı için güvenli bir çevre oluşturulmalıdır. Olası tehditleri ve riskleri önlemek için analizler yapılmalı ve gerekli güvenlik tedbirleri alınmalıdır.
- Kamusal alanların ve ortak mekanların etkin bir şekilde kullanılabilmesi için kullanıcı konforu sağlanmalıdır.
- Farklı ihtiyaçlara ve kesimlere hitap edebilen kamusal kullanım alanları için standartlar belirlenmeli ve evrensel tasarım prensipleri temel alınmalıdır.

d) Algılanabilirlik

- Karmaşıklıktan kaçınılmalı, sade malzeme ve yalın tasarımlar tercih edilmelidir.
- Yaya ölçeği göz önünde bulundurulmalıdır.

e) Eşitlik

- Herkes için eşitlikçi kullanım amaçlanmalıdır. Cinsiyet, yaş, kültürel kimlik, ekonomik durum, sosyal yapı, fiziksel veya zihinsel engeller gibi; toplumun tümünün kullanımına uygun, bireylerin farklılıklarını gözeten mekanlar tasarlanmalıdır.

f) Uyumluluk ve Çeşitlilik

- “Uyum”, “esneklik”, “çeşitlilik” içeren mekanlar tasarlanmalıdır. Birbirine benzer ve yakın konumda olan, aynı kitleye hitap eden ortak mekanlar, sunduğu etkinlikler açısından farklı kullanıcılara hitap edecek esnek kullanımlı alanlara dönüştürülebilir/uyarlanabilir.
- Kamusal alanların ve ortak mekanların etkin kullanılabilmesi için her dönemde herkes tarafından, kullanılabilecek şekilde tasarlanmalıdır.
- Kamusal ve ortak mekanlar aynı anda birden fazla veya aynı mekanda farklı zamanlardaki farklı işlevlere uyum sağlayabilmelidir. Kamusal kullanım alanları ve ortak mekanlar, farklı/değişen ihtiyaçlara/tercihlere cevap vermeli ve değişikliklere uyum sağlamalıdır.

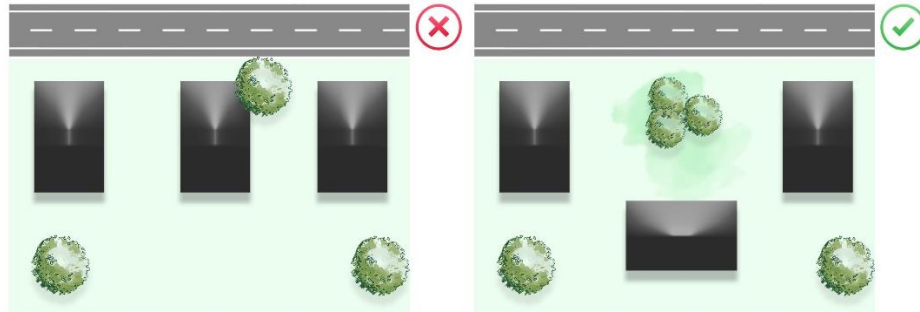
2.2 Hedefler

2.2.1 Açık ve Yeşil Alanlar

Açık ve yeşil alanlar bir sistem olarak ele alınmalı ve bağlantılı olduğu benzer kullanım alanları ile birlikte değerlendirilmelidir. Açık ve yeşil alanlar; yerleşimlerin yaşanabilirliğini ve kullanıcıların yaşam kalitesini arttıran, sosyal, fiziksel ve psikolojik ihtiyaçları giderme olanağı sunan, kentin diğer işlevlerini de birbirine bağlayan, ayrıca barındırdığı doğal unsurlar ile doğanın ve ekolojik sürdürülebilirliği kentlerdeki izdüşümü olan alanlardır.

Onaylı imar planında, Kentsel Tasarım Rehberine konu olan rezerv yapı alanını oluşturan iki bölümün arasında bölgesel ve kentsel ölçekli rekreasyon alanı tanımlanmıştır. Bu alan bir yandan rezerv yapı alanını ikiye bölüyor olsa da, diğer yandan konut alanlarına yakın konumda geniş yeşil alan olanağı da yaratmaktadır.

Gelişme konut alanlarında konut bahçelerinin düzenlenmesinde, ulaşım akslarının ve işlevsel olarak meydan niteliğindeki boşlukların, bir yandan kullanıcıların özel açık-yeşil alan ihtiyacını karşılamasının gözetilmesi, diğer yandan açık-yeşil alanların sürekliliği açısından, hem Kentsel Tasarım Rehberine konu iki parselin arasında kalan rekreasyon alanı ile hem de rekreasyon alanı aracılığı ile birbirleri ile “yaya-bisiklet odaklı” bir bağlantı kurmasına yönelik tasarım kararları geliştirilmelidir.





Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Açık ve yeşil alanların sürdürülebilirliği için, tasarımlar bu alanların hiyerarşik düzeyine, özelliklerine ve etki alanına göre yapılmalıdır. (b)
- Etkin açık ve yeşil alanlara, yaya ve bisiklet ile erişim sağlanabilmeli ve toplu taşıma güzergahları ve durakları bu alanlara yakın bir konumda olmalıdır. (a, c)
- Ulaşım aksları sadece erişim açısından değil, aynı zamanda kamusal açık alanlar ve ortak mekanlar olarak düşünülmeli ve bu akslar üzerinde toplanma, oturma, dinlenme, yemek yeme gibi küçük ölçekli mekanlar tasarlanmalıdır. (f)
- Bu alanların tasarımında işlev, teknik özellikler, malzemeler, renkler, boyutlar, donatılar, peyzaj elemanları vb. unsurlar; yerin iklim, coğrafya, toplumsal dinamikleri, fiziksel özellikleri, ekonomik faktörleri ve ekolojik dengeyi göz önünde bulundurarak seçilmelidir. Biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilmesi için gerekli müdahaleler yapılmalıdır. (b, f)
- Bitki ve peyzaj elemanı seçimleri; bölgenin ekolojik ve ekonomik özelliklerine uygun şekilde yapılmalı, aynı zamanda kullanıcı güvenliği, konforu ve sağlığı göz önünde bulundurulmalıdır. Örneğin, su ihtiyacı fazla bitkiler tercih edilmemeli, çocuk oyun alanlarında zehirli bitkiler kullanılmamalı ve otopark alanlarında reçine salgılayan ağaçlar dikilmemelidir. (b, f)
- Tasarım alanının büyüklüğüne göre yüzey malzemesi seçiminde geçirgen yüzeyler ve yağmur suyu yönetimine uygun drenaj sistemleri kullanılmalıdır. (b)
- Bu alanlarda, tüm kullanıcılar için kullanışlı ve basit tanıtım panoları, tabelalar ve yön göstericiler kullanılmalıdır. (a, d, e)



https://unsplash.com/photos/3VGnk5Kt_Ng



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Açık ve yeşil alan sistemleri, engellilerden otistik bireylere, çocuklardan yaşlılara, kadınlardan yabancılara kadar toplumun her kesimine uygun işlevleri barındıracak şekilde tasarlanmalıdır. (a, e, f)
- Kullanıcı konforu, açık ve yeşil alanlarda öncelikli bir rol oynamalıdır; yönelim, bitki düzenlemeleri, kentsel mobilyaların yerleştirilmesi, gölgelendirme, güneş ve su elemanlarının kullanımı gibi tasarım faktörleri konfor gözetilmelidir. (c)
- Teknolojik ve akıllı çözümler, açık ve yeşil alanları akıllı kent sistemleriyle entegre ederek kullanım kolaylığı, konfor ve bilgi erişimini artırmak için kullanılmalıdır. (c, f)
- Açık ve yeşil alanların topografyası, farklı kullanıcı ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düzenlenmelidir. Örneğin, yaşlılar için düz yürüyüş alanları tasarlanırken, çocuklar için tümsekler oluşturulabilir. (e, f)
- Mekansal sürdürülebilirlik, çeşitli taleplere ve ihtiyaçlara uygun yanıt verebilecek şekilde tasarım esnekliği gerektirir. Birden fazla işlevi destekleyen esnek alanlar, verimlilik ve uyumlanabilirlik açısından önemlidir. (b, f)
- Açık ve yeşil alan tasarımlarında, yerel iklimle uygun bitki seçimleri yaparak bitki örtüsünün sürekliliği sağlanmalı ve su ihtiyacı düşük bitkiler tercih edilmelidir. (b, d, f)
- Yönlendirmeyi kolaylaştırmak ve alternatif yürüyüş rotaları oluşturmak için açık ve yeşil alanlar ve bitkisel düzenlemeler kullanılabilir. (a, c, d, f)
- Açık ve yeşil alanların konumlandırılmasında, kullanıcıların güvende hissedebileceği alanların oluşturulmasına özen gösterilmeli ve bu alanların çevredeki diğer yaya alanlarından ayırt edilebilir olması sağlanmalıdır. (a, c, e)
- Açık ve yeşil alanlar, türlerine ve etki alanlarına bağlı olarak çevre sokaklar ve diğer kullanım alanlarıyla entegre edilmelidir. Örneğin, yoğun trafik olan bir caddenin yanında çocuk oyun alanı yerine oturma alanları veya kamusal kullanıma uygun açık-yeşil alanlar yer almalıdır. (c, f)



<https://www.dezeen.com/2019/09/22/feld72-maierhof-housing-estate-austria-architecture/#>



2.2.2 Eğitim Alanları

Ateşbaz-ı Veli Mahallesi Rezerv Yapı Alanı'nda eğitim alanlarını; anaokulu ve ilkokul alanları oluşturmakta olup bu alanlar, plan kararları doğrultusunda rekreasyon alanı ile konut alanı arasında konumlanmaktadır. Böylece eğitim tesis alanlarının bütüncül şekilde kurgulanması ve ortak kullanım alanlarının oluşturulması olanaklı hale gelmiştir.

- Eğitim alanlarının bitişiğindeki rekreasyon alanının okullara yakın bölümünde, eğitim alanlarının ihtiyaçları gözetilerek açık ve yeşil alanlar düzenlemesi yapılmalıdır, bu tasarım sırasında çevredeki diğer alanlarla entegrasyon ve kullanıcı konforu dikkate alınmalıdır. (a, c, f)
- Okul bölgelerine hizmet verecek toplu taşıma durakları, ortaokul alanına yakın konumlandırılmalı, ilkokul ve anaokulu alanları ile konut bölgeleri arasında kesintisiz yaya erişimi sağlanmalıdır. (a, c)
- İlkokul alanları, ana ulaşım akslarına yakın yer seçebilir ancak anaokulu alanları servis yollarından cephe alacak şekilde konumlandırılmalıdır. (a, c)
- Eğitim alanlarının çevresinde yaya geçitleri ve bisiklet yolu geçişleri, öğrenci güvenliği gözetilerek planlanmalıdır. Bu geçişlerde gerekli güvenlik önlemleri sağlanmalıdır. (a, c)
- Uzun süreli park ihtiyacı olan eğitim alanlarında yeterli araç park alanı sağlanmalı ve aynı zamanda bisiklet park alanları ve toplu taşıma durakları da kötü hava koşullarından korunaklı olarak tasarlanmalıdır. (a, f)
- Bu alanlarla birlikte tasarlanan veya çevresinde bulunan açık-yeşil alanlar, okul saatlerinde genel topluma; okul çıkış saatlerinde ise öğrencilere ve ebeveynlere hitap edecek şekilde planlanmalıdır. (b, f)



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Anaokulları bahçeleri çocukların toprakla etkileşimini teşvik edecek şekilde tasarlanmalı ve ilkokul öğrencileri için doğa bilinci geliştirici alanlar düşünülmelidir. (b, d, f)
- Bu alanların bahçelerinde mümkün olduğunca geçirimli yüzeyler tercih edilmelidir. (b)
- Eğitim alanlarının tasarımı, o bölgenin özelliklerine uygun projelere dayandırılmalı ve bu projelere göre uygulamalar yapılmalıdır. (b, d, f)



<https://localfood.ces.ncsu.edu/local-food-farm-to-school/local-food-school-gardens/>



2.2.3 Sağlık Hizmetleri

Sağlık hizmetlerine yönelik kullanım alanlarının tasarımı, kentin tüm kullanıcılarını etkileyen ve toplumun sağlığına direkt olarak etki eden bir öneme sahiptir. Bu alanların tasarımı, kullanıcıların güvenli erişimini sağlamak, olumsuz psikolojik etkileri minimize etmek, diğer kentsel alanlar ve sistemlerle uyumlu olmak gibi kriterleri içermelidir.

- Sağlık alanı, her kesime hitap edebilmeli ve kolaylıkla erişilebilir olmalıdır. (b, e)
- Bu alanlar ana ulaşım aksları ile kolay erişilebilir noktalara yerleştirilmeli ve trafik etkilerini minimize etmek için tampon bölgeler oluşturulmalıdır. (c)
- Sağlık alanları, mahalle ölçeğinde ulaşılabilir olmalı, çevresinde mümkün olduğu ölçüde bekleme vb. ihtiyaçların karşılanabileceği alanlar tasarlanmalıdır. (a, c)
- Sağlık tesislerinin çevresinde yeterli taşıt ve bisiklet park alanları tasarlanmalıdır. (a)
- Sağlık alanlarındaki tesisler, diğer tamamlayıcı yapılarla birlikte düşünülerek konumlandırılmalıdır.. (b, f)
- Tesis alanları kötü çevresel koşullardan arındırılmalı, bu doğrultuda analizler ve çalışmalar yapılarak uygulamaya geçilmeli, ilgili mevzuat hükümlerine uyulmalıdır. (a,c, d, f)
- Yeşil alanların sağlık üzerindeki olumlu etkileri göz önünde bulundurularak bu alanlar çevresinde parklar ve yeşil alan kullanımları verimlilik ve etkinlik ilkeleri çerçevesinde tasarlanmalıdır. (b, c, f)
- Sağlık tesisi alanlarında iç ve dış mekanda sağlıklı ve kaliteli bir çevre oluşturulması amacı ile çevreye duyarlı yapı malzemeleri ve ekipmanları kullanılmalıdır. (b, c)



<https://www.hitchcockdesigngroup.com/portfolio-item/hospital-courtyard-design/>

2.2.4 İbadet Alanları

İbadet alanları yalnızca ibadet amacıyla ile değil toplanma ve sosyalleşme amacı ile de kullanılan mekanlar olarak ele alınmalıdır. İbadet alanları, bahçeleri ile birlikte ekolojik sürdürülebilirlik açısından kentsel mekandaki önemli açık alanlar arasındadır.

- Bu alanlarda mümkün olduğunca ekolojik açıdan sürdürülebilir tasarımlar yapılmalıdır (Örn. geçirimli/yarı geçirimli yüzey malzemeleri, doğal ve yerel bitkiler ile süsleme, ekolojik malzeme kullanımı tercih edilmesi.). (b, c, d)
- İbadet alanları, herkes için güvenli şekilde yürünerek erişilebilir olmalıdır. Aynı zamanda yeterli miktarda otopark ve bisiklet park alanı tasarlanmalıdır. (a, e)
- Bu alanların, diğer sosyal donatı alanları ve açık-yeşil alanlar ile mekânsal ilişkisi kurgulanmalıdır. (b, c, f)
- İbadet alanlarının bulunduğu yerlerde, yürüyerek erişimin güvenliğini sağlamak, trafiğin olumsuz etkilerini azaltmak vb. amaçlarla hız sınırlandırması vb. önlemler alınmalıdır. (a, c)



<https://gokonya.com/tr/atesbaz-veli-turbesi>

2.2.5 Teknik Altyapı Alanları

Konut yapıları gibi toplu yapılar veya farklı kullanımlara sahip binalar, genel olarak inşaat ve yerleştirme süreçlerinde, özellikle gelişme alanlarında, başlangıçtan itibaren altyapının planlanması ve gelecekte daha iyi bir duruma getirilebilecek esneklik ve uyum yeteneğine sahip olmalıdır. Tüm yapılar, yenilenebilir enerji kaynaklarına, atık yönetim sistemlerine ve diğer dijital alt yapıya kolayca entegre edilebilmelidir. Bu tür uygulamalar, sokaklarda veya kentte bozulmalara yol açmadan ve iyileştirme ihtiyacı doğmadan önce düşünülmelidir.

- Boru hatlarının bulunduğu güzergah üzerinde kalan alanlarda yapısal müdahaleden kaçınılmalıdır. (c)
- Sokak ağaçlarının ve köklerinin yakınından geçen borular, kablolar vb. altyapı ve ağaçların taç bölümünün genişlemesinden/boyunun uzamasından etkilenebilecek teknik altyapı elemanlarının hasar görmesini önlemek amacıyla önlemler alınmalıdır. (c)
- Enerji nakil hattı güzergahının altında kalan alanlarında, Elektrik Kuvvetli Akım Tesisleri Yönetmeliği doğrultusunda uygulama yapılması esastır. (c)
- Trafo, elektrik dağıtım panosu, kontrol paneli vb. tesisler, çocuk bahçeleri haricindeki yeşil alanların içine yapılabilir. Bu alanlara yönelik güvenlik tedbirleri alınmalı, gerekli uyarıcı levhalar konulmalı, yürüyüş yollarından veya oyun sahalarından uzakta yer seçilmelidir. (c)
- Tüm yeni gelişim alanları, başından itibaren yüksek hızlı internet de dahil dijital altyapıya doğru/iyi şekilde bağlanmalıdır. (b, f)
- Kamusal internet bağlantı noktaları, özellikle toplanma-buluşma mekanları, çalışma alanları ve resmi kurumların bulunduğu alanlar için belirlenmelidir. (a, b)



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

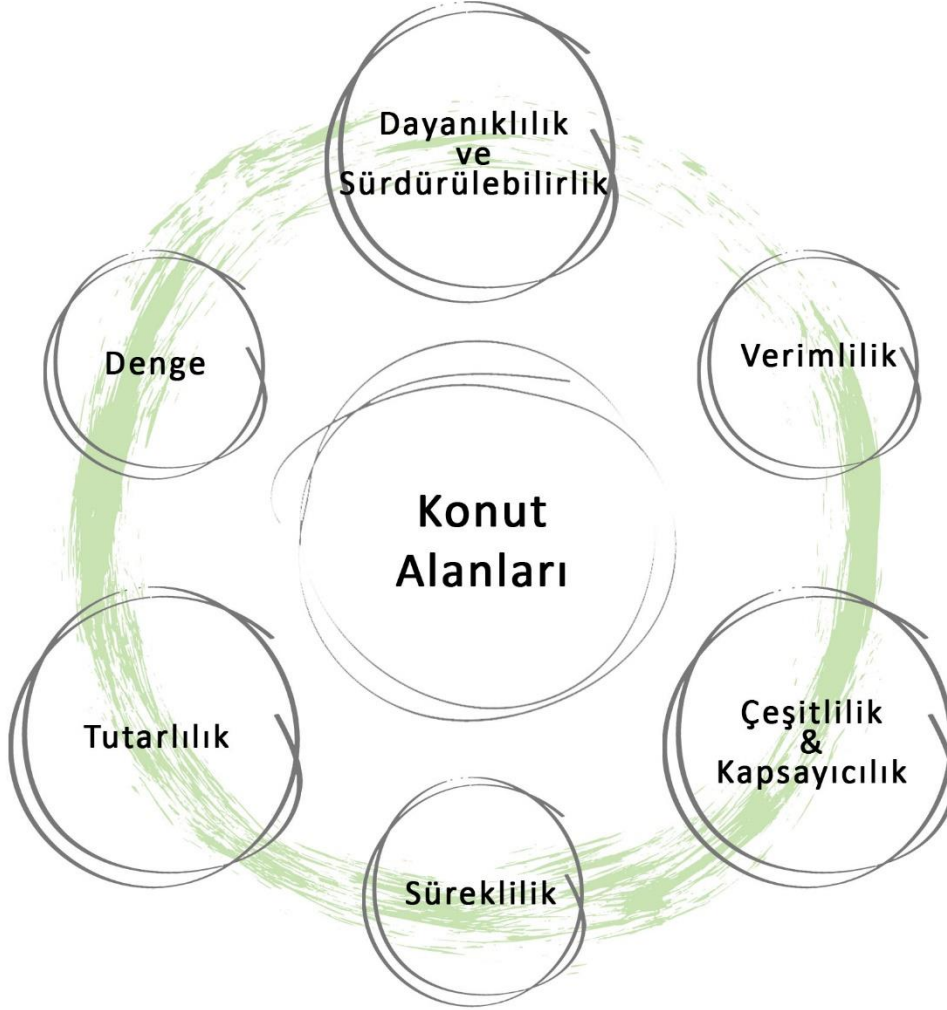
- Ulaşım akslarının işlevine uygun şekilde, ilgili şarj istasyon alanları sağlanmalı, ulaşım da günümüz teknolojisi ve ihtiyaçları doğrultusunda gerekli güncellemeler yapılmalıdır. (a, b, c, d, e)
- Benzer şekilde tanıtım panoları, yönlendirici levhalar, aydınlatmalar vb. unsurlar da ekolojik, kolay anlaşılabilir, toplumun tüm kesiminin kullanımına uygun altyapıyı sunmalıdır. (a, b, c, d, e)
- Atık toplama araçları tüm yollara kolayca girebilir, dolaşabilir, gerektiğinde geriye doğru gidebilir durumda olmalı ve gerekli manevra alanına sahip olmalıdır. (a)
- Atık bidonları; engelliler, demans vb. hastalıkları olanlar, yaşlılar vb. tüm kullanıcılar için güvenli şekilde erişilebilir ve algılanabilir/fark edilebilir olmalıdır. (a, c, d, e)
- Atık kutuları geri dönüşüm ve atık ayrıştırmayı kolaylaştıracak biçimde düzenlenmelidir. (b)
- Atık toplama alanlarına yönelik görsel ve uygulamadaki olumsuz etkileri azaltan atık toplama sistemleri düşünülmeli; yüksek kapasiteli, sokak-mahalleler arasında paylaşımlı atık istasyonları kurulabilmelidir. (f)



https://unsplash.com/photos/RklsyD_AVvc



<https://rew-online.com/city-building-5000-curb-side-rainwater-collection-gardens/>



3 KONUT ALANLARI

3.1 İlkeler

a) Dayanıklılık ve Sürdürülebilirlik

- Görsel, toplumsal ve ekonomik sürdürülebilirlik göz önünde bulundurularak, monoton bir düzen yerine çeşitliliği teşvik etmek önemlidir. Bu nedenle sürekli bir değişim sağlanmalıdır.
- Yapıların ve bu yapıların mekanlarının doğaya olan olumsuz etkilerini en aza indirme çabaları, ekolojik sürdürülebilirlik açısından büyük önem taşır.
- Nesnelerin, işlevlerin ve mekanların değişen koşullara uyum sağlama yeteneği, dayanıklılığın bir göstergesidir. Bu sayede yeni koşullara adapte olmak için yıkmak ve yeniden yapma yerine mevcut yapılar ve mekanlar kullanılabilir.

b) Süreklilik

- Konut yapıları, tüm detaylarıyla bir bütün olarak değerlendirilmelidir.
- Bu yapıların yükseklikleri, temel özellikleri ve yapısal bileşenleri birbirleriyle uyumlu bir şekilde düşünülmelidir.
- Cephelerden sokak görüntülerine, hacim oranlarından açıklıklara kadar süreklilik sağlanarak monotonluğun önüne geçilmelidir.

c) Çeşitlilik

- Benzer kütle, cephe, yükseklik ve açıklıklara sahip konut yapıları, küçük detaylarla farklılaştırılabilir.
- Farklı sosyal ve ekonomik durumlara sahip kullanıcılar için çeşitli konut seçenekleri sunulmalıdır, bunun yerine herkes için aynı tip konut sunulmamalıdır.



- Çeşitlilik ilkesi, sürdürülebilirlik ilkesiyle dengelenmeli ve karmaşıklıktan kaçınılmalıdır.

d) Verimlilik

- Mekan kullanımı verimliliği açısından, açık ve kapalı mekanlar arasındaki ilişkiler düzgün bir şekilde planlanmalıdır. Konut kullanımı günlük yaşamın tamamlayıcı alanları ve sosyal alışkanlıklar ile uyumlu olmalıdır.
- Kütle konumlandırması, cephe tasarımı, ara mesafeler gibi faktörler ekolojik verimliliği gözeterek tasarım kararlarını şekillendirmelidir.
- Yapı elemanları ve sistemleri tercih edilirken, ekonomik, iklimsel uyumlu ve dayanıklı malzemeler ve sistemler tercih edilmelidir.

e) Tutarlılık

- Yapı elemanları ve sistemleri tercih edilirken, ekonomik, iklimsel uyumlu ve dayanıklı malzemeler ve sistemler tercih edilmelidir.
- Kütle konumlandırması, cephe tasarımı, ara mesafeler gibi faktörler ekolojik verimliliği gözeterek tasarım kararlarını şekillendirmelidir.
- Mekan kullanımı verimliliği açısından, açık ve kapalı mekanlar arasındaki ilişkiler düzgün bir şekilde planlanmalıdır. Konut kullanımı günlük yaşamın tamamlayıcı alanları ve sosyal alışkanlıklar ile uyumlu olmalıdır.

3.2 Hedefler

Rezerv Yapı Alanındaki blok tipi konut gelişme alanları; en fazla 6 katlı yapıların yer alacağı, orta yoğunluklu yerleşim amaçlanan alanlardır. Bu alanlarda yapı adalarına/parsellere, yapılara ve otoparklara ilişkin tasarım kriterlerinin belirlenmesi, alanın sağlıklı, nitelikli ve tutarlı şekilde gelişmesini yönlendirecektir.

- Bu alanlarda blok tiplerine göre bütüncül bir tasarım projesi hazırlanarak uygulama yapılması tercih edilmeli, aksi halde yapılaşmaya ilişkin kurallar net olarak tanımlanmalıdır. (b, e)
- Konut adalarında/parsellerinde komşu parsel/yapı ilişkileri tanımlanmalı, ara mesafeler ve konumlanmalar belirlenmelidir. (a, d)
- Kat yükseklikleri ve yapı toplam yüksekliği konularında plan kararları ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun öneriler geliştirilmelidir. (a)
- Blok tipi konut gelişme alanlarında kütle biçimlenişinde yapıların birbirileri ile ilişkileri, tasarım ilke ve kararları ile doğru şekilde yönlendirilmelidir. (d, e)
- Yapı konumlandırılmasında yapı adası/parselinin formu, giriş alma özelliği, yönelişi, alanın fiziksel koşulları, çevredeki yapılar vb. unsurlar dikkate alınarak tasarım yapılmalıdır. (b, c, e)
- Yapı cephelerinin, cephelerde açıklıkların kurgulanmasında, malzemelerin belirlenmesinde, termal performans vb. göz önünde bulundurulmalıdır. (a, c, d)
- Bu alanlarda otopark ihtiyacı, hanehalkı büyüklüklerine göre belirlenmeli, yeterli sayıda olmalı ve kapalı otopark şeklinde düşünülmelidir. (a, b)



https://unsplash.com/photos/fpts_lBxD4

4 TİCARET ALANLARI

4.1 İlkeler

a) Tutarlılık

- Ticaret yapıları kendi içinde ve bulundukları yapı çevre içinde tutarlılık sergilemelidir.
- Ticaret yapıları çevresindeki yapılara ve işlevine göre çok yüksek yoğunluklu ve/veya çok yüksek katlı/yükseklikte olmamalıdır.
- Ticaret yapıları, kullanıcı/talep değişimini karşılamak konusunda yeterli olmalıdır.

b) Süreklilik

- Ticaret yapıları, bütüncül bir bakış açısı çerçevesinde ele alınmalıdır.
- Bu yapıların yükseklikleri, başlıca karakteristik özellikleri ile yapısal ve tamamlayıcı elemanları birbirleri ile ilişki içinde olmalıdır.
- Cephelerde, sokak silüetlerinde, kütle oranlarında, açıklıklarda vb. süreklilik sağlanırken, tek düzelikten kaçınılmalıdır.

c) Çeşitlilik

- Ticaret yapılarında hem toplumun her kesiminin erişebileceği çeşitlilikte yeme-içme alanları, iş yerleri, alış-veriş alanları kurgulanmalı, sosyal ayrılmaya neden olacak düzenlemelerden kaçınılmalıdır.
- Çeşitlilik ilkesi, sürdürülebilirlik ilkesi ile dengelenmeli, karmaşadan kaçınılmalıdır.
- Umuma açık istirahat ve eğlence yeri kapsamında sayılan; gazino, pavyon, meyhane, bar, birahane, içkili lokanta, taverna ve benzeri içkili yerler Belediye



Meclisi tarafından “İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına ilişkin Yönetmelik” uyarınca “içkili yer bölgesi” olarak tanımlanmış yerler dışında yapılamaz.

d) Verimlilik

- Mekân kullanımında verimlilik açısından açık-kapalı mekân ilişkileri iyi kurgulanmalı, günlük alışkanlıklar ve sosyal yaşam biçimi ile ticaret işlevlerinin getirdiği kullanım alanları göz önünde bulundurulmalıdır.
- Yapı elemanları ve sistemleri açısından yeniden kullanılabilir, ekonomik ve iklim özellikleri ile örtüşen, dayanıklı malzeme ve sistemler tercih edilmelidir.
- Açık mekânlarda bahçelerde modüler ve tekrardan kaçınan malzemeler/ elemanlar kullanılmalıdır.
- Ekolojik açıdan; kütle konumlandırma, yöneliş, cephe alma, ara mesafelerin belirlenmesi vb. hususlarda verimlilik sağlanması için tasarım kararları yönlendirici olmalıdır.

e) Dayanıklılık ve Sürdürülebilirlik

- Görsel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirlik açısından, tek düze bir kurgudan kaçınmak gerekir. Bu sebeple değişimin de sürekliliği sağlanmalıdır.
- Nesnelerin, işlevlerin ve mekânların, değişen durumlar karşısında yeniden biçim alacak şekilde dayanıklı olması önemlidir. Böylece değişen koşullarda yıkıp yapma/işlev değiştirme yerine mevcut mekân yeni koşullara uyarlanabilir.
- Yapıların ve yapılarla/mekanlara ilişkin tüm bileşenlerin doğaya verdiği hasarın en aza indirilmesi, ekolojik süreklilik açısından önemlidir.

4.2 Hedefler

Ticaret işlevi kentsel mekânların en önemli dinamiklerindendir. Yalnızca alış-veriş işlevini değil, sosyal etkileşim, mekânsal kalite, çevresel etkiler, hareketlilik, dolaşım, sosyal faaliyetler vb. pek çok işlevi ve kentsel unsuru barındırır. Bu anlamda ticaret alanlarının ve çevresinin tüm tasarım bileşenleri ile birlikte ele alınması, bütüncül bir kentsel tasarım yaklaşımı çerçevesinde değerlendirilmesi gerekir.

- Ticari faaliyetler için depolama alanları, atık toplama, indirme-bindirme faaliyetleri için uygun bekleme-durma alanları ve yol üstü/cep otoparkı şeklinde geçici park alanları düşünülmelidir. (a, e)
- Kullanıcılar için yeterli otopark alanı sağlanmalı, otopark alanlarının ana cadde üzerinde değil yapıların arka veya yan kısımlarında tasarlanması tercih edilmelidir. (e)
- Yaya olarak erişilebilir olmalı, bisikletli kullanıcılar için yeterli park alanı ayrılmalıdır. (d, e)
- Sokak/cadde cephelerindeki giriş alanlarında günlük ve hızlı al-çık hizmetleri veya kısa süreli oturma-dinlenme-bekleme ihtiyacını karşılamaya yönelik birimlerin/elemanların yer alması sağlanmalıdır. (c, d)
- Aktif kullanımlar ana caddelerin olduğu cephelerde düzenlenmelidir. (b)
- Ticaret yapılarının özellikle üst kademeli yollardan cephe alan kısımlarında sağır cephelerden ziyade vitrin şeklinde mekâna derinlik katacak cephe tasarımlarının yapılması önerilir. (a, b, d, d)



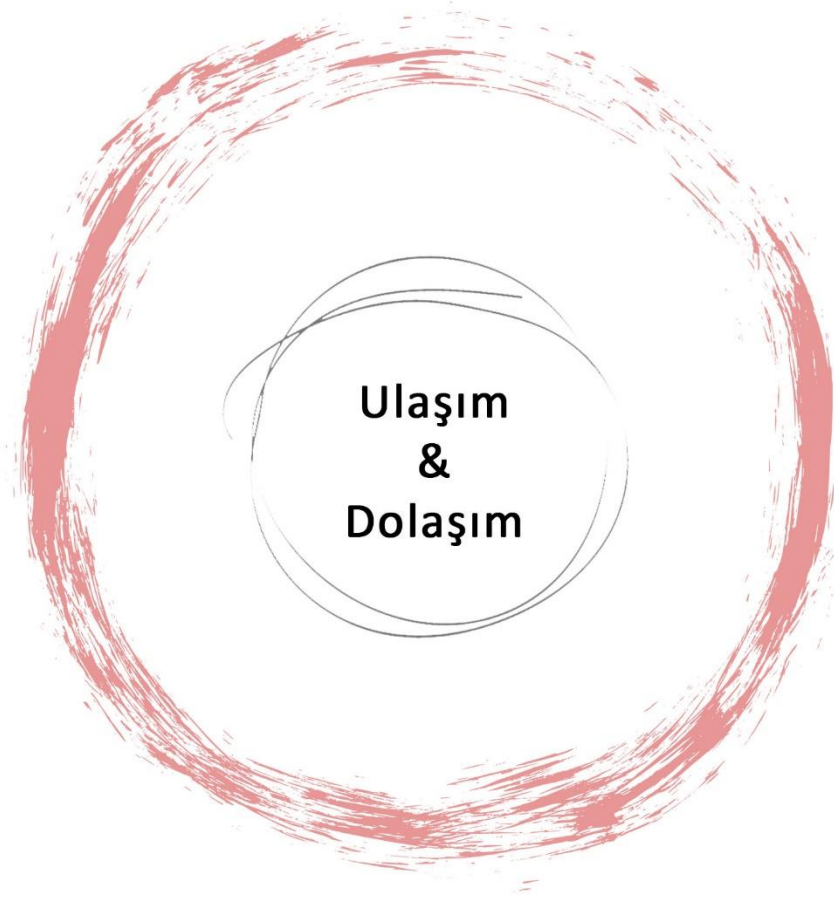
Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Yapı biçim ve detayları ile sokak kesişimleri şekillendirilerek bu alanlara vurgu yapılabilir. (d, e)
- Büyük ölçekli perakende ticaret yapılarına yakın konumda, toplu taşıma durakları ve bisiklet-yaya güzergâhları düzenlenmelidir. (b, e)
- İndirme-bindirme alanları ve atık toplama noktaları, yaya güzergâhlarından uzakta konumlandırılmalıdır. (d)
- Ticaret alanlarının tasarımında açık mekânlarda yüzey malzemesi seçimlerinde mümkün olan her alanda geçirgen yüzeyler ve filtreleme yöntemleri kullanılmalı, yağmur suyunun yönetilmesine ve değerlendirilmesine, doğru bir drenaj sisteminin geliştirilmesine olanak sağlanmalıdır. (e)
- Sağır cepheler veya geniş ölçekli otopark alanları gibi alanların olumsuz görsel etkisini azaltmak amacı ile bitkisel peyzaj elemanları kullanılmalıdır. (e)



<https://www.mlaplus.com/portfolio/streetspankow/>





1 ULAŞIM VE DOLAŞIM

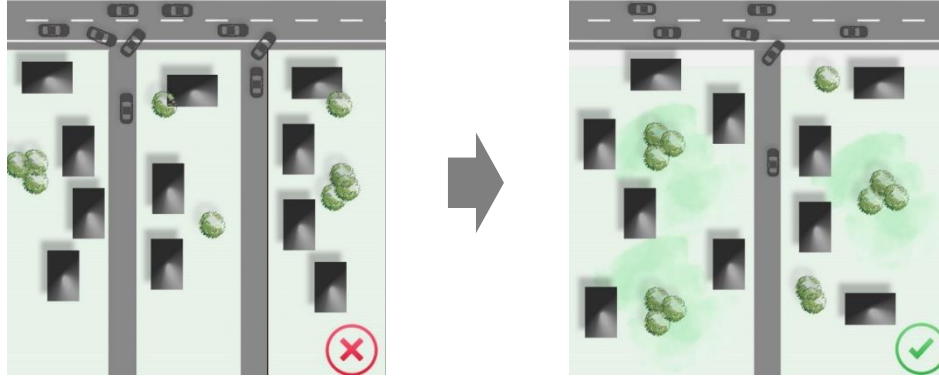
1.1 Yaya Ulaşımı

- Taşıt yolları boyunca kaldırımların genişlikleri, yolun kademelenmesine ve yaya kullanımı yoğunluğuna göre belirlenmelidir.
- Gelişme konut alanları içinde tasarlanacak olan taşıt yollarında kaldırımlar;
12 metrelik yolda 2,5 m,
genişliğinde olmalıdır. Zorunlu durumlarda kaldırım genişliği daraltılabilir ancak taşıt yolunun tek bir tarafındaki kaldırım genişliği en az 1.5 metre olabilir.
- Kaldırım yükseklikleri standartlara uygun olarak 3-10 cm arasında değişebilir.
- Taşıt yolu ve kavşaklarda hemzemin yaya geçitleri bordür taşı ile kesilmemeli ve taşıt yolu seviyesine kadar her üç yönde yapılacak rampalar, en fazla %8 eğimli ve en az 90 cm genişliğinde olmalıdır.
- Her türlü kullanıcı ve fiziksel ihtiyaç göz önünde bulundurularak kaldırımlar da dahil olmak üzere yaya mekanları ve bileşenleri; merdiven, rampa, kabartmalar, işaretler, yardımcılar, sinyalizasyon elemanları vb. unsurları içermelidir.
- Merdiven, rampa ve kaldırım sonlarında en az 60 cm genişliğinde hissedilebilir uyarıcı yüzey malzemesi kullanılmalıdır. Yaya alanlarında geçişler kolay farkedilebilir ve anlaşılır olmalıdır.
- Kaldırımlarda yer alacak derzler, ızgaralar vb. unsurlar, yürüyüş kolaylığı ve tekerlekli sandalye kullanımı göz önünde bulundurularak düzenlenmelidir.
- Yaya yolu üzerindeki yağmur suyu ızgara aralıkları en çok 2 cm olmalıdır.



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Taşıt trafiğinin yoğun olduğu sokaklarda, yolu kesen taşıt yolları ve otopark girişleri minimum sayıda tutulmalıdır ve aynı yolu kesen iki bağlantı arasında en az 100 m mesafe bırakılmalıdır. (a, b, e)

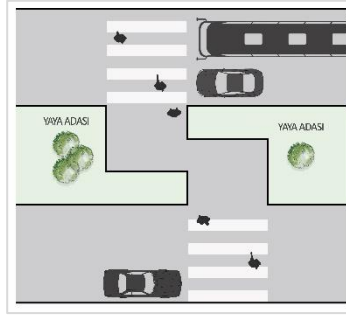


- Varsa yayalaştırılmış sokaklar gerektiğinde servis ve acil durum araçlarının rahatlıkla girebileceği ve manevra yapabileceği genişlikte, standartlara uygun olarak kurgulanmalıdır.
- Yaya yürüme bölgelerinde eğim %2'yi geçmemelidir.
- Yaya yolu ve kaldırımlar üzerindeki tabela, levha, kentsel mobilya vb. unsurlara ilişkin baş kurtarma yüksekliği en az 2,20 m olmalıdır. Bu alanlarda yer alacak tabelalar, yönlendiriciler, işaretler vb. herkesin algılayabileceği basitlikte olmalıdır.
- Hazırlanacak olan kentsel tasarım projelerinde, yaya mekanlarında kullanılacak her türlü malzeme, renk, mobilya vb. için tasarım kodları belirlenmelidir.
- Yayalaştırılmış sokaklar, kaldırımlar ve yaya alanlarında bağlama uygun malzeme ve renk bütünlüğü sağlanmalıdır (iklime uygun, kaygan olmayan, mümkün olan her yerde geçirgen, kolay temin-tamir edilebilir).

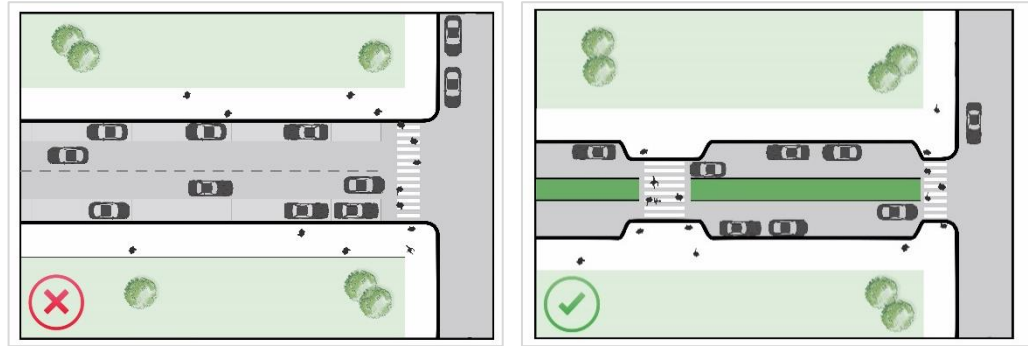


Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Karşıdan karşıya geçişlerin uzun mesafeli/zor olduğu bölgelerde yayaların geçişini kolaylaştırmak amacıyla yaya adaları kurgulanmalıdır. Bu alanlar kullanım yoğunluğuna göre farklı genişliklerde tasarlanabilir olmakla beraber en az 1.5 m genişliğinde ve yol seviyesinden 15-18 cm yukarda olmaları önerilir. Gerekli görülen noktalarda tasarlanacak olan yaya adalarının farkedilebilir olması için taşıtlara yönelik çeşitli işaretler ve bilgilendirme levhaları kullanılarak vurgulanmalıdır.



- Benzer şekilde yayaların karşıdan karşıya geçişini kolaylaştırmak amacıyla, trafik akış hızı ve yol kademesi de dikkate alınarak, taşıt yollarında daha sık aralıklarla yaya/bisiklet geçiş noktaları tasarlanmalıdır. Hemzemin geçişler ve sinyalizasyon, mümkün olan her 50 m’de bir tanınmalıdır.





Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

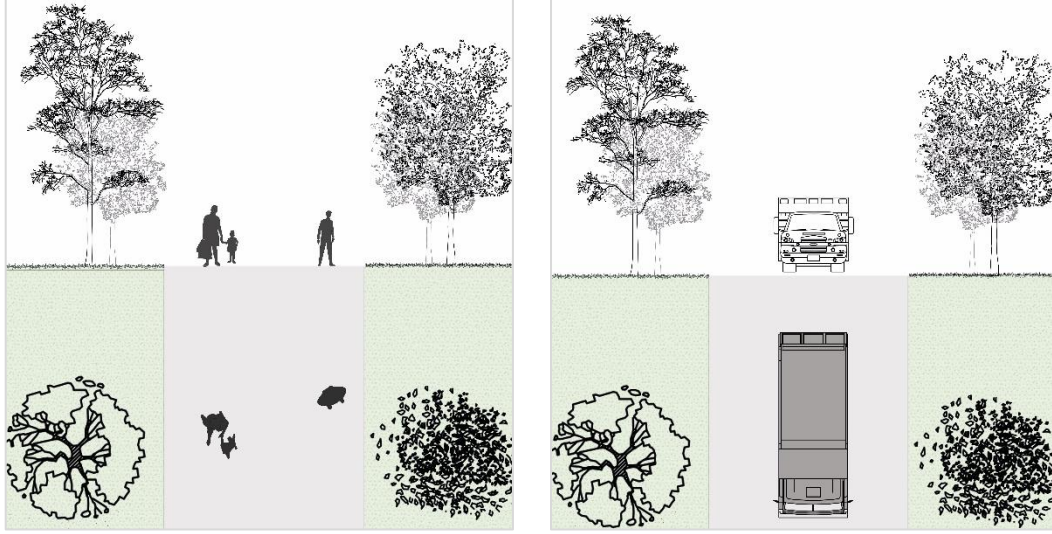
- Yaya yolları ve kaldırımlara kent mobilyaları, tabela ve işaretler konulurken, yayalar ve tekerlekli sandalye/ bebek arabası vb. kullanımlar için en az 1 m genişliğinde kesintisiz güzergah ayrılmalıdır.
- Trafik ışığı kontrolsüz alanlarda engelliler de göz önünde bulundurularak yaya geçitlerinden en az 20 m öncesinde uyarı levhaları bulundurulmalıdır.
- Yaya alanları ve kaldırımlarda yaklaşık olarak 100 m’de bir, dinlenme alanları/banklar düşünülmelidir.
- Yayalaştırılmış yollar tasarlanırken gerektiğinde, acil durum araçlarının iki ayrı noktadan müdahale edebileceği şekilde en az 7 m genişliğine tasarlanmalıdır.
- Rekrasyon alanları veya ortak kullanıma yönelik açık-yeşil alanlarda tasarlanacak olan yaya dolaşım ağları, bağlamına göre yer yer genişleyip daralabilir.

Taşıt trafiğinden arındırılmış ve tamamen yayalaştırılmış güzergahlarda aşağıdaki standartlara uyulmalıdır:

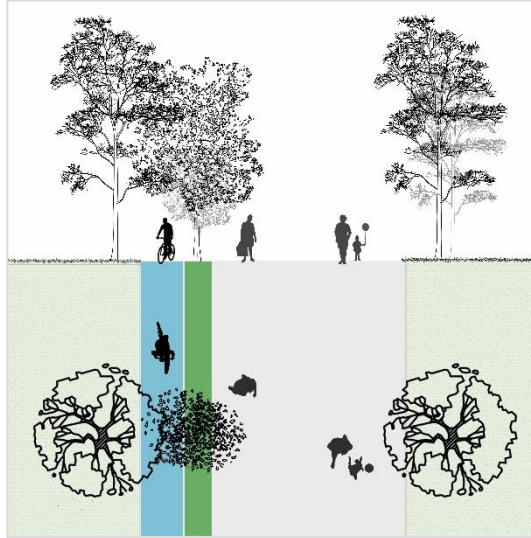
Toplam Genişlik	8 m	10 m
Yaya Bölgesi	4 - 4	3 - 3
Varsa Bisiklet Yolunun Konumu	-	Kaldırım Üzeri Tek Taraf
Bisiklet Yolu Genişliği	-	2.5
Tampon Yeşil Bölge	-	1.5

Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

7 m genişliğinde yaya yolu kesiti (acil durum araçlarının girebileceği durumlarda)



10 m genişliğinde yaya yolu kesiti:



1.2 Bisikletli Ulaşım

Yaya ve çevre dostu kentlerde özellikle kısa ve orta mesafeli erişimde bisikletli ulaşım, ulaşım-dolaşım sisteminin en önemli unsurlarındandır. Bisikletli ulaşım, çevre dostudur ve trafik sıkışıklığı-park etme sorunu vb. olumsuz durumlarda avantaj sağlar. Bisiklet yolları tasarlanırken, yerleşim ve sosyal donatı alanları arasında bağlantılı bir tasarım kurgulanmalı ve bu bağlantının sürekliliği sağlanmalıdır.



- Bisikletli ulaşım sistemine ilişkin tüm konularda 12.12.2019 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanmış olan “Bisiklet Yolları Yönetmeliği” ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca hazırlanmış olan Şehir İçi Bisiklet Yolları Kılavuzu esas alınmalıdır.
- Kentsel alanlarda ayrılmış bisiklet yollarında şerit genişliği her bir şerit için en az 90 cm olmalıdır. Çeper alanlarda ve kırsal bölgelerde bisiklet şeridi genişliği her bir şerit için en az 70 cm olmalıdır. Bisiklet yollarında ve karşıdan karşıya geçiş alanlarında eğim en çok %5 olmalıdır.
- Bisiklet yolu tasarımı yapılırken yüzey malzemesi yörenin iklim özelliklerine göre ve bisiklet yolunun güvenliğini sağlayacak şekilde seçilmelidir.
- Konut alanlarında tüm kullanıcılar için bisiklet park yeri ve elektrikli kullanımlar için uygun noktalara şarj istasyonları ayrılmalıdır.
- Bisiklet yolları, yolun her iki yakasında tek şerit veya yolun bir veya iki yakasında iki şerit olarak tasarlanabilir.



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Bisiklet yollarının geçtiği güzergahlarda bitkilendirme yapılırken bisikletli yüksekliği dikkate alınarak sürüş güvenliği sağlanmalıdır. Ana caddelerde bisiklet ve yaya yolları ile taşıt yolları arasında mümkün olan her bölgede tampon yeşil bölgeler tasarlanmalıdır.



<https://www.hobokennj.gov/resources/south-waterfront-improvements>

- Bisiklet yollarını ve park yerlerini, bisiklet kullanıcıları için kavşak veya yaya geçidini gösteren levhalar vb. bilgilendirici levhalar ile yakınlarında bisikletlilerin geçiş üstünlüğü/geçişin yasak olduğu, bisiklet yoluna park edilmesinin yasak olduğu vb. uyarıcı ve yönlendirici, trafik kural ve işaretleri, zeminde ve/veya yol kenarında bulunan levhalarla gösterilmelidir.
- Geçiş alanlarında, can güvenliği ve ulaşım sürekliliği açısından doğru planlanmış kavşak geçişleri, bas-geç butonları, bisiklet dedektörleri, bisikletliler için trafik ışıkları vb. yardımcı elemanlar, trafik ışıkları/sinyalizasyon çalışmaları, bisikletli ulaşımın önemli bileşenlerindendir.



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Bisikletlilerin görünürlüğünün sağlanması için; motorlu araçlara yönelik 5 metre geri durma çizgisi ayarlanmalı ve bisiklet kullanıcılarına, aynı yönde seyreden motorlu taşıtlardan birkaç saniye önce yeşil ışık ile geçiş önceliği sağlanmalıdır.
- Motorlu taşıtlardan önce bisiklet bekleme alanlarının uzunluğunun en az 3 m olması önerilir.



<https://bouldercolorado.gov/news/all-about-safety-stop>

- Bisiklet yolu zemininde en az 50 m’de bir paylaşımlı bisiklet yolu olduğuna ilişkin renklendirme/ işaretleme yapılmalıdır.
- Konut alanlarında, sosyal donatı alanlarında, kamusal alanlarda vb. her kullanım alanında bisiklet park yerleri düşünülmeli ve ihtiyaca göre bu alanların kapasiteleri belirlenmelidir. Bisiklet park yerleri; dayanıklı malzemelerden, herkesin kullanabileceği şekilde pratik ve basit tasarlanmalıdır.
- Uzun süreli ve kısa süreli park alanları ayrıştırılmalı; park yerinin konumu, güvenliği tasarımda dikkate alınmalı ve bu alanların - özellikle uzun süreli kullanım alanlarının - hava şartlarına karşı gerekli önlemlerin alınmış olması gerekir.



<https://www.tylin.com/work/projects/milwaukee-avenue-protected-bike-lane>



<https://www.toronto.ca/services-payments/streets-parking-transportation/cycling-in-toronto/bicycle-parking/>



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Paylaşımlı bisiklet yolu şeritleri, düşük trafik hızına hacimine sahip alanlarda önerilir. Özellikle dört şeritli yollardan itibaren önerilmez.
- Bisikler yolu şeritleri farkedilebilir olmalıdır. Güvenlik açısından bisiklet yoluna uygun standartların sağlanması gerekir. Bu doğrultuda kaygan olmayan, yüksek hız yapılmasına müsaade etmeyen, temizlik ve kar kaldırma vb. hizmetler açısından sokağın diğer bölümleri ile uyumlu olan, yol üstü işaretlerinin net şekilde okunabileceği renk ve malzemeler ile tasarlanmalıdır.



<https://ddot.dc.gov/sites/default/files/dc/sites/ddot/DDOT%20Bicycle%20Facility%20Design%20Guide%20-%20Version%202%20%28Final%29.pdf>

- İzgaralar, kapaklar, su tahliye kanalları vb. altyapıya ilişkin unsurlar, mümkün olduğunca bisiklet yollarının dışında bulunmalı, bisiklet yollarında bulunması halinde ise olduğu durumda sürüş güvenliğini tehlikeye sokmayacak şekilde konumlandırılmalıdır.
- Taşıt yolundan ayrıştırılmamış bisiklet yollarında tek şeritte bisiklet yolu genişliği en az 1.3 m olmalı, taşıt yolu ile bisiklet yolu en az 25 cm genişliğinde devamlı bir çizgi ile bölünmelidir.
- Toplu taşıma duraklarında yolcu indirme-bindirme esnasında bisikletliler ile çatışma yaşanmaması için önlem alınmalıdır.

1.3 Motorlu Taşıt Ulaşımı

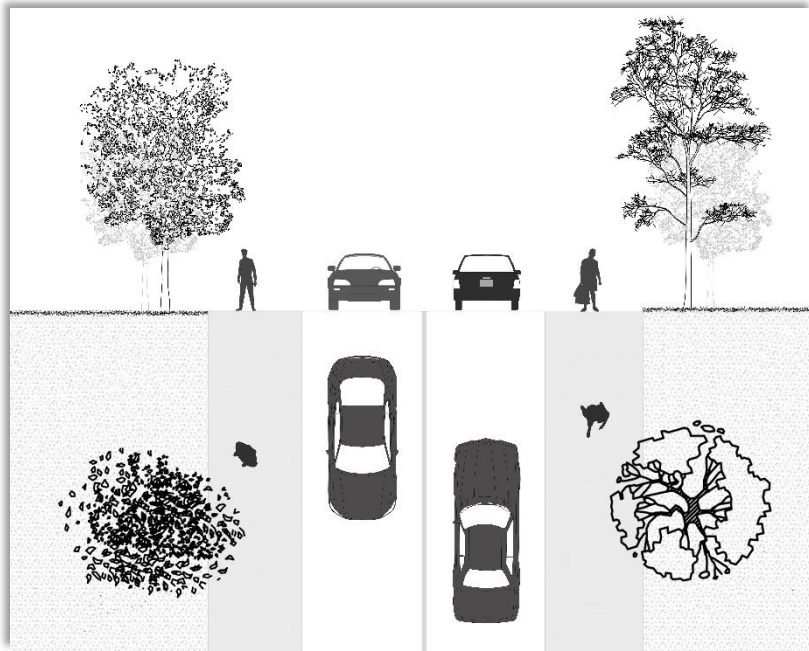
- Tüm taşıt yollarının tasarımında; acil durumlarda kolay müdahale halleri düşünülmelidir. Tüm yollar, gerektiğinde iki yönlü trafik akışını sağlayacak şekilde, şerit genişlikleri 12 m genişliğindeki yollarda 3,5 m olacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Farklı trafik akışlarını ayırmak, yaya taşıt ve bisikletlilerin güvenliğini sağlamak, hız kontrolüne yardımcı olmak için sinyalizasyon sistemleri, gerektiğinde kontrol edilebilir sistemler- tasarlanmalıdır.
- Yol kesitleri, trafik akış hızı, taşıt yollarının genişlikleri, şerit sayıları vb. özelliklerine göre belirlenmelidir.
- Konut alanlarında, gerektiğinde yapılara/parsellere 2 ayrı noktadan müdahale edilebilecek şekilde erişilebilirlik sağlanmalıdır.
- Sokaklarda karşılıklı gelen yapılar arasında en az; yol genişliği + 10 metre mesafe sağlanmalıdır.
- Uyarı levhaları, tabelalar, işaretler ve direkler, görsel kalite ve işlevsellik açısından, mümkün olduğu kadar bir arada tasarlanmalıdır.
- Rezerv yapı alanında gelişme konut alanları içinde ve sosyal donatı alanlarında taşıtlar için planlanacak olan taşıt yolları için alternatif genişliklerde kesit önerileri sunulmuştur. Bu kesitler kademesine göre; taşıt şeritler, refüjler, kaldırımlar ve bisiklet yollarını içermelidir. Önerilen bu yol kesitleri, belirlenen standartlar dikkate alınarak, yolun bulunduğu konum ve bağlantıları dikkate alınarak farklılaştırılabilir.
- Zorunlu durumlar dışında taşıt yolu genişliği 7 m'den fazla olmalıdır. Bu yollar acil durum taşıtlarının geçişine uygun olarak tasarlanmalıdır.

12 Metre

Şerit Sayısı	2
Şerit Genişliği	3.5 + 3.5 m
Kaldırım genişliği	2.5 + 2.5 m

- 12 metrelik taşıt yollarında en az 3.5'er m genişliğinde olmak üzere 2 şerit, en az 2.5'er m genişliğinde olmak üzere yolun her iki tarafında kaldırım bulunmalıdır. Bu yolda her bir şerit tek yönlüdür.

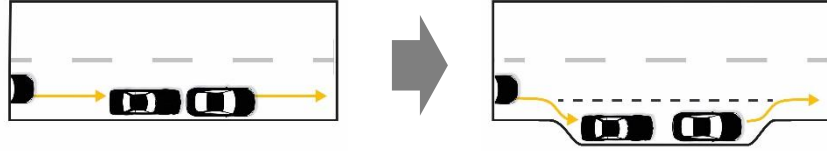
2.5 m	3.5 + 3.5 = 7 m	2.5 m
Kaldırım	Taşıt yolu (2 şerit-her biri tek yön)	Kaldırım





Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Yol kenarı otoparkları tasarlanırken, sürüş istikameti ve yol kademesi göz önünde bulundurulmalıdır. Yol kenarı otoparkı, yalnızca şerit genişliği müsait olduğunda ve taşıt trafiğini engellemeden yapılmalıdır. Bu alanlarda sınırlar kolay algılanabilecek biçimde belirlenmeli, park eden araçların güvenli şekilde kapılarını açabilmeleri ve bu alanlarda yaya/bisiklet trafiği için güvenli geçişin sağlanması önemlidir.
- Eğer şerit genişliği izin veriyorsa, yol üstü otopark yerine trafik akışından ayrılmış ve kolay manevra yapabilmeye olanak tanıyacak şekilde cep otoparkları tercih edilmelidir.



- Otopark alanları (açık veya kapalı) her yaştan ve gruptan, fiziksel ve zihinsel özellikleri farketmeksizin, kullanılabilir ve erişilebilir olmalıdır. Bu alanlar, yaya olarak da erişilebilir olmalıdır. Yeraltı otoparklarına asansör ile erişim mümkün olmalıdır.
- Otopark alanları tasarlanırken, potansiyel teknolojik ve teknik altyapı tanımlanmalı veya mevcut durum gelecekteki uyarlanabilir olmalıdır (Örn. Elektrikli şarj noktalarına bağlanabilirlik özelliği).
- Yeraltı otopark girişleri algılanabilir ancak estetik görünümlü olmalıdır. Bu alanlarda gerekli güvenlik önlemleri alınmalı, gerek otoparkın girişinde gerekse içinde taşıtlar ve yayalar için güzergahlar net olmalı, yanılsama veya yönelim bozukluğuna mahal verilmeyecek şekilde tasarım kararları üretilmelidir.
- Yeraltı otoparkları, mümkün olduğunca doğal olarak havalandırılacak şekilde tasarlanmalıdır.



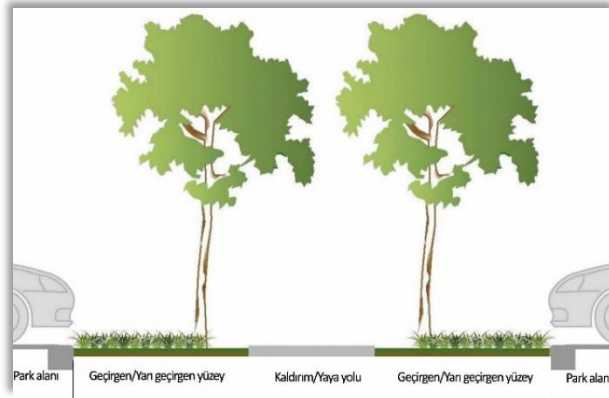
Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Otoparklar, yerleşim alanındaki kullanıcılar ve ziyaretçiler için yeterli olmalı, engelli park alanları standartları sağlanmalıdır.



<https://www.ddcoatings.co.uk/3551/guide-car-park-painting>

- Açık otopark alanları, esnek bir tasarıma sahip olmalı, gelecekte gerekirse yeşil alana dönüştürülebilecek veya yaya yolunun genişletilmesine olanak sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Otopark alanlarında peyzaj uygulamaları sırasında; mekan tanımlama, estetik kalitenin yanı sıra görsel kirliliği engellemek, gölge sağlamak, gürültü perdesi görevi görmek ve yağmur suyu yönetimini vb. ekolojik çözümleri düşünmek gerekir.

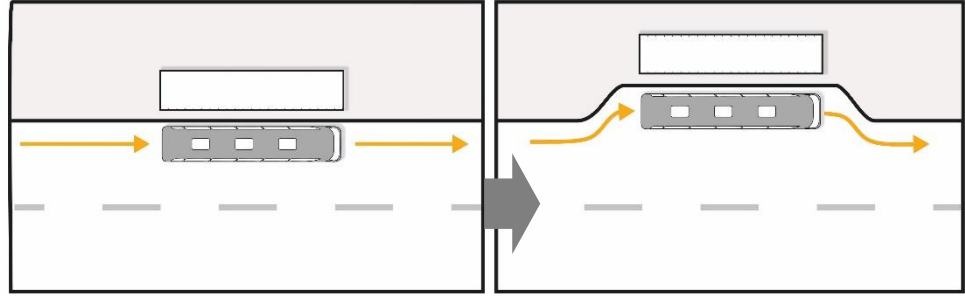


Görsel: Melton City Council, Off-Street Car Parking Guidelines, 2015

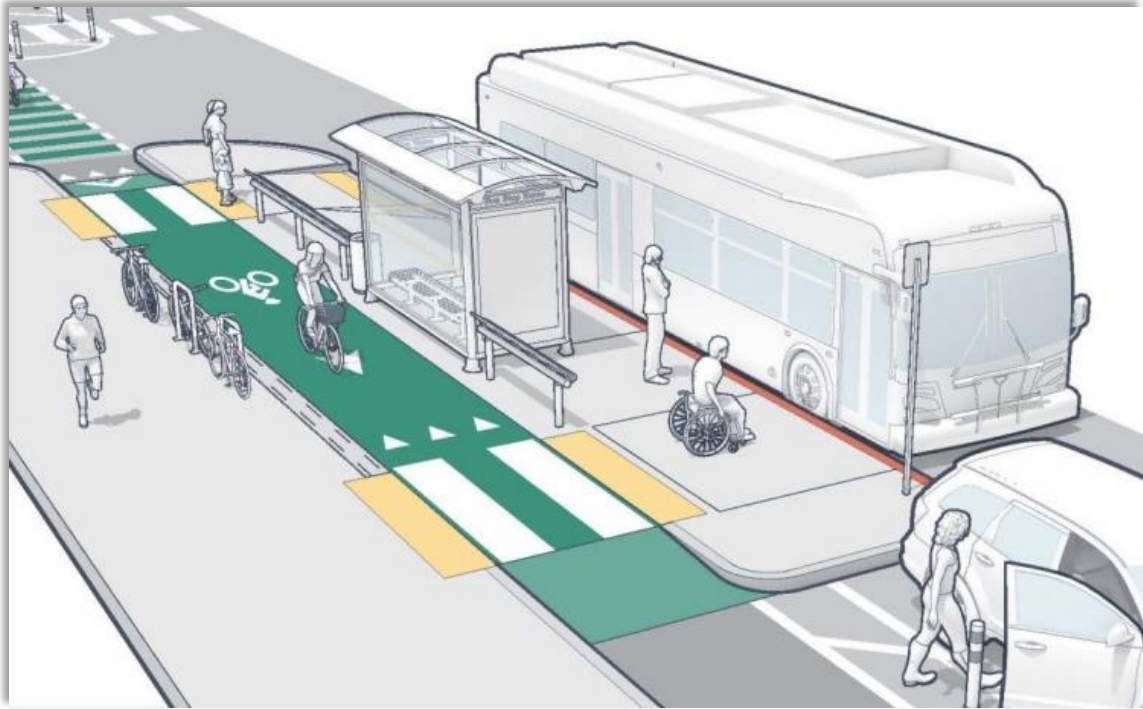


Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Otobüs durakları, yerleşim bölgelerinde yayaların 400 metrelik bir yürüme mesafesinde rahatça erişebilecekleri şekilde düzenlenmelidir.
- Üst kademeli taşıt yolları üzerindeki duraklar, iki otobüsün arka arkaya durabilmesine olanak tanınmalıdır.
- Otobüs duraklarının genişliği en az 3 metre olmalıdır ve her bir otobüs için en az 12 metre uzunluğa sahip olacak şekilde planlanmalıdır. Peşpeşe otobüslerin durmasına izin veren duraklarda her bir otobüs arasında en az 1 metrelik bir güvenlik mesafesi bulunmalıdır.
- Yol üstü durak düzenlemeleri yerine, manevra yapmayı mümkün kılan cep tipi duraklar öncelikli olarak düşünülmelidir.



- Toplu taşıma durakları/aktarma noktaları tasarlanırken, yaya ve bisikletli kullanıcılar ile engelli/yaşlı veya hasta bireylerin kullanımına uygun tasarım kararları alınmalıdır.
- Toplu taşıma durakları, olumsuz hava koşullarına karşı kullanıcılara konfor sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Toplu taşıma durakları, ekolojik olarak etkin çözümler içerebilir, bu alanlarda da çevre dostu tasarımlar kurgulanabilir.



<http://amobility.com/2018/06/28/ac-transit-amg-and-project-partners-are-pleased-to-present-the-ac-transit-multimodal-corridor-design-guide/>



<https://www.smartcitiesworld.net/news/news/leicester-introduces-ecological-bus-shelters-to-help-tackle-climate-change-6544>



**Kamusal
Kullanım &
Ortak
Mekanlar**

2 KAMUSAL KULLANIM VE ORTAK MEKANLAR

2.1 Açık ve Yeşil Alanlar

Rehber'e konu olan alanda açık-yeşil alan olarak kullanılacak nitelikteki alanlar ve Rehber'e konu olan her iki parselin arasında planlanmış olan rekreasyon alanı ile bağlantılı şekilde kurgulanması önerilen açık-yeşil sistem içinde, aşağıdaki tabloda özetlenen tasarım kriterlerinin bulunması beklenir.

Erişilebilirlik	birden fazla giriş noktası	+	yürüyüş parkuru	.
	otopark alanı	+	bisiklet yolu	.
	toplu taşıma durağı	+	bisiklet parkı	.
	yürüyüş yolu	+	acil durum araç girişi	+
Etkinlik	piknik alanı	.	köpek gezdirme alanı	.
	çok amaçlı çocuk oyun alanı	.	çok amaçlı yumuşak zeminli alan	+
	spor ekipmanları/spor alanı	+	çok amaçlı performans alanı	.
	kültür-sanat bölümü	.		
Donatı	piknik masa-sandalyesi	.	dinamik aydınlatma	+
	tuvalet	.	çöp kutusu	+
	büfe	+	bariyer	.
	süs havuzu/su ögesi	.	çeşme	.
	oturma alanları	+	yönlendirici tabela	+
	üst örtü	.	açık-yeşil alan içi tabela	+
	aydınlatma elemanı	+	simgesel yapı	.
Bitkisel peyzaj	ağaç	+	yağmur bahçesi	.
	çim	+	yenilebilir bitki	.
	yer örtücü - çalı	+		

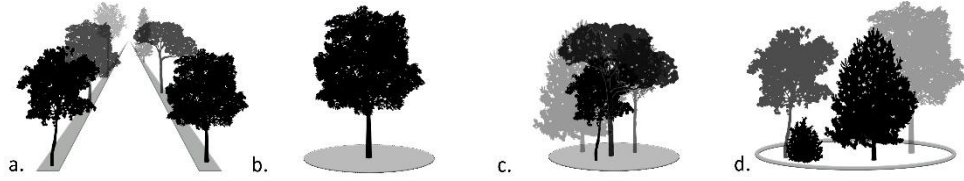
(+) bulunmalıdır

(.) duruma/bağlama göre bulunabilir

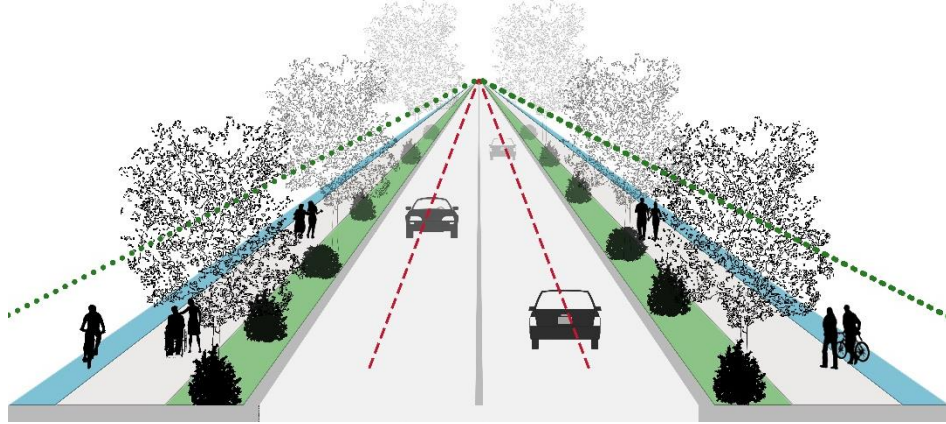


Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Yerleşim alanında ve kamusal açıklıklarda bitkiler; perspektif oluşturma, sınır belirleme, güvenlik veya mahremiyet sağlama, işaret/yönlendirme etkisi veya kümelenme etkisi/doğal etki oluşturma, ekolojik açıdan sürdürülebilirliğe katkı sağlama, mekan tanımlama gibi çeşitli amaçlarla kullanılabilir.



a. perspektif etkisi, b. işaret etkisi, c. kümelenme, d. doğal etki



Cadde/sokakta perspektif oluşturma ve kullanım alanlarının sınırlarını tanımlamada kullanılan bitkilendirme örneği.

- Alanda kullanılacak tüm bitkisel materyaller, doğal olarak bölgede yetişebilen türlerden ve kullanım alanına-amacına uygun olarak seçilmelidir.
- Tür seçimi yapılırken ekolojik istek ve ekonomiklik dikkate alınmalıdır. Ayrıca seçilecek bitkinin hacmi, taç genişliği, reçinelilik durumu, emisyon etkisi, dal sıklığı, varsa meyve türü, kök yapısı vb. özellikleri araştırılmalıdır (Örn. serinlik istenen

alanlarda yoğun gölgeli, geçiş alanlarında hafif gölgeli taca sahip ağaçlar tercih edilmelidir.).

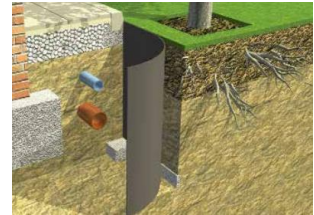
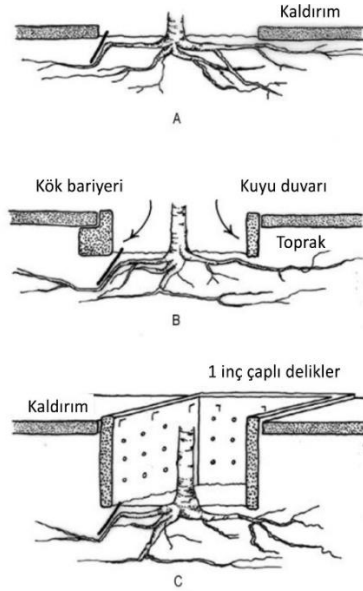
- Bitkinin konumu, kök yapısına göre yapının zeminine zarar vermeyecek şekilde, uygun yaklaşma mesafesinde dikim yapılmalı; yakın mesafede yapılacak dikimlerde kök bariyeri vb. gerekli önlemler alınmalıdır.

A-Toprak yüzeyle aynı hizada olan kaldırım bölümlerinde, ağaç kökleri kaldırmı yükseltebilir. Kök bariyeri kullanılarak köklerin kaldırım altına yönlendirilmesi ve kaldırım ömrünün uzatılması sağlanabilir.

B-Ağaç kökleri, ızgara ile örtülen sığ bir kuyuya dikilerek, kaldırımdan alt seviyelerine yönlendirilebilir. Kaldırımın kök gelişimi ile birlikte yükselmemesi için doğrudan kuyu duvarına yaslanmasındansa kök bariyeri kullanılması tercih edilmelidir.

C-Daha derin kuyular açılarak dikim yapılması, iyi drenajlı topraklar söz konusu olduğunda tercih edilmelidir.

<https://hort.ifas.ufl.edu/woody/promoting-root2.shtml>



Kök bariyeri örnekleri:

Managing the Root of the Problem, GreenBlue Urban, 2016

<https://www.greenblue.com/wp-content/uploads/2016/05/Managing-the-Root-of-the-Problem.pdf>



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

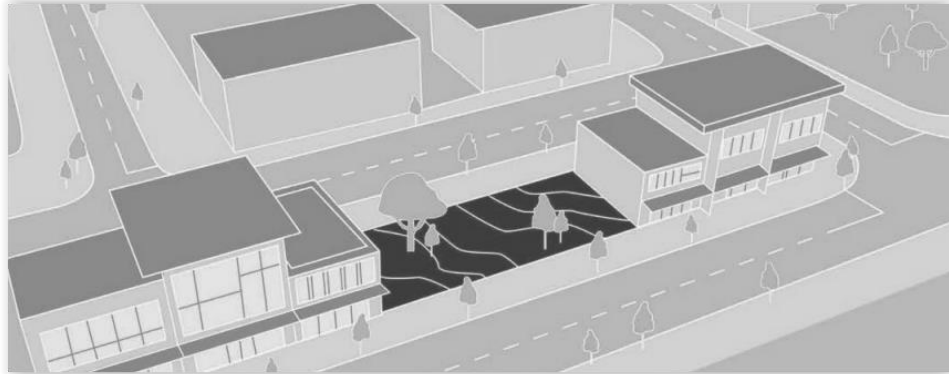
Rehber'e konu olan alanın ikliminde doğal olarak yetişebilen ağaç türleri, özelliklerine göre aşağıda sınıflandırılmıştır. Bu liste rehber amaçlıdır, genel referans olarak kullanılabilir ancak ağacın türü, büyüklüğü, yetiştirme koşulu ve bakımına bağlı olarak bazı özellikler değişebilir.

Bitki Türleri	Su İsteği Daha Az/Dayanıklı/Ekonomik	Yoğun Gölgesi	Hafif Gölgesi	Gürültü Perdeleme	Nazik Kök Sistemi	Reçineli	Taç Yapısı
Akçaağaç (Acer platanoides)					+		küçük
Akçaağaç (Acer pseudoplatanus)	+		+				küçük
Akçam (Pinus sylvestris)			+				küçük
Çınar (Platanus orientalis)	+	+		+			büyük
Dişbudak (Ulmus spp.)	+		+		+		orta
İhlamur (Tilia spp.)		+		+	+		orta
Karaağaç (Quercus cerris)	+		+	+			orta
Karaağaç (Quercus robur)		+			+	+	büyük
Karaçam (Pinus nigra)		+					büyük
Kızılağaç (Fraxinus angustifolia)	+	+		+	+	+	orta
Ladin (Picea orientalis)				+	+		büyük
Meşe (Quercus spp.)		+		+			büyük
Sarıçam (Pinus brutia)	+	+				+	orta
Sedir (Cedrus spp.)		+		+			büyük
Selvi (Platanus orientalis)	+						büyük
Söğüt (Salix spp.)	+						orta
Yabani Badem (Prunus dulcis)	+		+				küçük

2.2 Eğitim Tesisi Alanları

- Her eğitim tesisi için, yerel gereksinimlere ve çevresel koşullara uygun özel projeler geliştirilmesi ve bu projelerin uygulanması önerilir.
- Eğitim alanlarına yaya yolu ile kesintisiz ve güvenli şekilde, herkes tarafından erişim sağlanabilmelidir. Eğitim alanlarının çevresinde, öğrenciler için uzun süreli park yeri ve bisiklet parkları oluşturulması önerilir. Bisiklet parkları, kötü hava koşullarından korumak için kapalı alanlara sahip olmalıdır.
- Anaokulu ve ilkokul alanlarında oyun alanları ve ekipmanları, çocukların güvenliği dikkate alınarak tasarlanmalıdır. Eğitim tesisi alanlarının yakınında bulunan açık-yeşil alanlarda eğitim biriminin düzeyi ile ilişkili olarak kullanım önerileri getirilmelidir (oyun alanı, yürüyüş alanı). Okul çevresinde hem öğrenciler için hem de taşıt sürücüleri ile bisikletçiler gibi diğer yol kullanıcıları için potansiyel tehlikeleri önlemek için uygun uyarı levhaları yerleştirilmelidir.
- Bitkisel tasarım öğeleri ve kent mobilyaları, çocukların sağlığı ve güvenliği göz önünde bulundurularak seçilmelidir. Öğrencilere doğa bilinci ve çevresel farkındalık kazandırmak için eğitim alanlarında bitki dikimi ve benzeri aktiviteler için açık alanlar tasarlanabilir.
- Eğitim tesislerinde, mümkün olan her açık alanın geçirgen malzemelerle kaplanması, aynı zamanda yağmur suyunun toplanması ve kullanılmasına yönelik önlemlerin alınması tavsiye edilir. Eğitim alanlarını çevreleyen duvarların/sınırların, bahçenin güneş almasını engellemeyecek şekilde planlanması önemlidir.
- Eğitim alanlarında atık toplama kutuları ayrı ayrı atıkları toplamak için düzenlenmelidir ve geri dönüşüme uygun atıklar için özel konteynırlar sağlanmalıdır.

- Güvenlik tehdidi oluşturabilecek unsurlar bulundurulmamalıdır. Bilgilendirme, yönlendirme ve uyarı levhaları, her yaş grubundaki öğrencilerin kolayca anlayabileceği basit ve net bir şekilde tasarlanmalıdır.
- Eğitim tesislerinin, eğitim alanı olarak tanımlı alan içindeki konumunun ve tesise giriş noktasının belirlenmesinde, çevrede var olan yolların niteliği/türü/yoğunluğu dikkate alınarak düzenleme yapılmalıdır. Rehber’e konu olan alandaki gibi, eğitim tesislerinin birlikte kurgulandığı alanlarda ortak açıklıkların oluşturulması potansiyeli bulunmaktadır. Bu ortak mekanlar, yaş grupları ve kullanıcılar ile eğitim tesislerinin kademelenmesi dikkate alınarak kurgulanmalıdır.



<https://www.wdc.govt.nz/files/assets/public/v/1/documents/council/standards-guidelines/urban-design-guidelines-commercial-development.pdf>

2.3 Sağlık Tesisleri

- Bu tür alanlar için, yerin özelliklerine ve ihtiyaca uygun projelerin oluşturulması önerilir.
- Sağlık tesisleri, açık ve yeşil alanlarla ilişkilendirilmelidir; bu mümkün değilse, sağlık tesislerinin kendi alanlarında daha büyük açık-yeşil bölgeler tasarlanmalıdır. Bekleme alanları ve kafeler gibi kullanımlar da bu bölgeler içinde düşünülebilir.



<https://www.hitchcockdesigngroup.com/portfolio-item/hospital-courtyard-design/>

- Sağlık tesislerinin toplanma alanlarına ulaşımını -özellikle yayalar için- kolaylaştıracak önlemlerin alınması ve buna yönelik tasarım kararlarının geliştirilmesi gerekmektedir.

2.4 İbadet Alanları

- İbadet alanlarına yönelik tasarım uygulamaları, ilgili kurumların görüşleri ve önerileri doğrultusunda gerçekleştirilmelidir.
- Bu alanlarda, açık alanlar ve avlularda geçirgen yüzeylerin kullanılması tavsiye edilir. Açık alanlarda olumsuz hava koşullarına karşı gerekli önlemler alınmalıdır.
- İbadet alanları için yeterli sayıda otopark alanı tasarlanmalıdır. Ayrıca, ibadet alanlarına yaya ve bisikletle kolay ve güvenli erişim sağlanmalıdır. Bu bölgelerde bisiklet park alanları da yeterli sayıda düşünülmelidir.

2.5 Teknik Altyapı Alanları

- Teknik altyapıya yönelik tasarım uygulamaları, ilgili kurumların görüşleri ve önerileri doğrultusunda gerçekleştirilmelidir.
- Teknik altyapı unsurlarına ilişkin gerekli tüm önlemler alınmalı, gerekli uyarı levhası-bilgilendirme tabelaları basit ve anlaşılır şekilde tasarlanmalıdır.
- Teknik altyapıya ilişkin her türlü alt-üst yapı/unsura ilişkin çevreye uyum gözetilmelidir. Sokak ağaçlarının ve dolayısıyla köklerinin yakın olduğu yerlerden geçen borular, kablolar vb. altyapı hizmetlerinin hasar görmesini önlemek amacıyla kök bariyerleri/kök saptırıcılar gibi çözümler düşünülmelidir.
- Her bir kullanıma yönelik teknik altyapı ihtiyacı öngörülmesi, mümkün olan her durumda çevre dostu çözümlere ve uygulamalara öncelik verilmelidir.

3 KONUT ALANLARI

Konya-Merâm Ateşbaz-ı Veli Mahallesi sınırları içinde kalan 20230 ada 96, 98 parselleri kapsayan onaylı Uygulama İmar Planı Değişikliği kapsamında, 6306 sayılı “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun” uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 20.12.2022 tarih ve 5312060 sayılı Bakanlık Oluru ile ilan edilen rezerv yapı alanı bulunmaktadır. Rehber çalışmasına konu olan 96 ve 98 numaraları taşınmazlar; gelişme konut alanı, ticaret (t3) alanı ve sosyal donatı alanları olarak planlanmıştır.

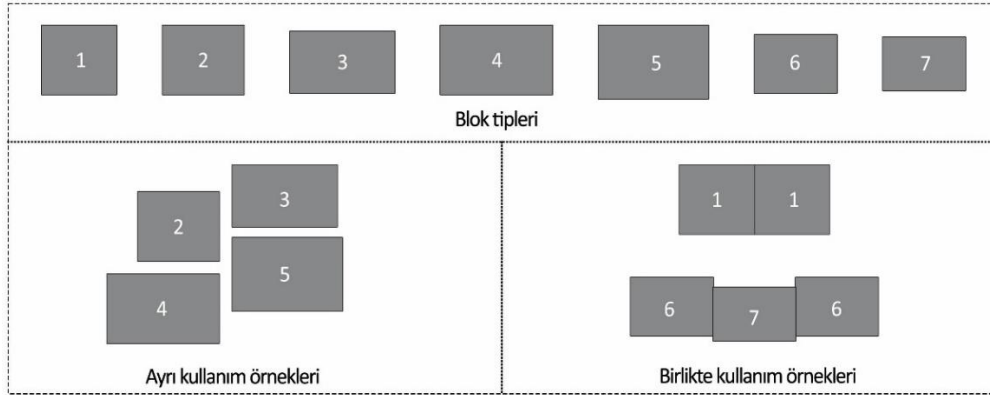
3.1 Ada/Parsel Kullanımı ve Konut Tipleri

Parseller büyüklük, ölçü, biçim ve konumu açısından; yapıların büyüklüğü, bahçe kullanımı, giriş özellikleri, otopark konumu ve yönelim gibi bir dizi farklı faktörü etkiler ve belirler. Bu nedenle bir proje geliştirilirken; parsel büyüklüğü, ölçüleri, arazi yapısı ve formları dikkatle incelenmelidir. Parselin etkin ve doğru kullanımı, yerleşmedeki düzen ve bütünlüğün korunması sağlar, bu nedenle Rezerv yapı alanındaki gelişme konut alanı olarak planlı parsellerde yapılacak blok tipi konut yapıları, bütüncül ve tutarlı bir düzende kurgulanmalıdır. Parsellerin yapılar ile ilişkisi kurgulanırken onaylı plan kararları ile belirlenen yapılaşma koşulları temel alınacaktır. Parseller içinde inşa edilecek yapının konumu, şekli, cephe tasarımı ve yönelimi gibi izin verilen özellikler, imar planı gerekliliklerine uygun olarak önceden belirlenmeli ve yapısal tasarım kararları bu aşamada alınmalıdır.

Gelişme konut alanları, ada bazında veya parsel bazında yapılacak olan projeler ile tasarlanabilir. Uygulama öncesinde gelişme konut alanlarının bütününe yönelik kentsel tasarım projesi hazırlanacaktır. Hazırlanacak olan kentsel tasarım projelerine uygun olarak ada içinde parseller oluşturulabilir ve uygulama parsel ölçeğinde yapılabilir. **Konut yapılarının yer seçiminde Konya Büyükşehir Belediyesi Mimari Estetik Komisyonu tarafından uygun görüş verilen Vaziyet Planı’na uyulacaktır.** Konut yapıları, amacı dışında başka bir kullanım ile işlevlendirilemez.

3.1.1 Konut Tipleri

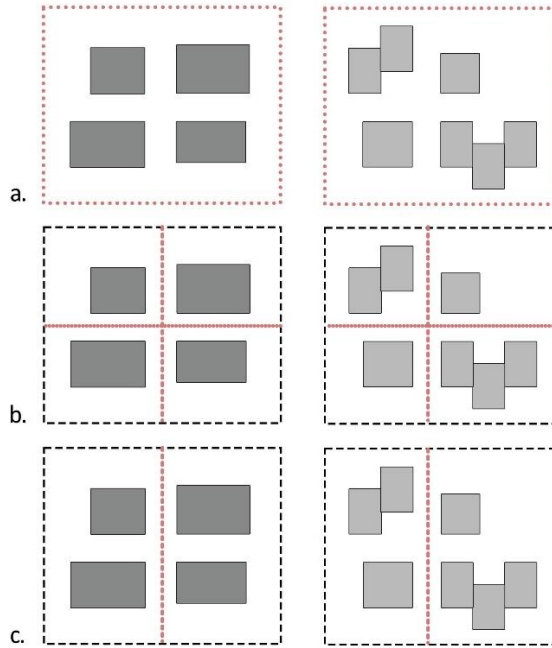
Blok tipi konutlar farklı biçim ve büyüklüklerde kategorize edilerek, parselin niteliğine ve plan kararlarına göre etkin şekilde kurgulanabilir. Alan içinde 8’den fazla blok tipi üretilmemesi önerilir. Belirlenen blok tipleri içinde, uygun olan tipler birlikte kullanılabilir. Cephe, kütle, giriş alma vb. özellikleri açısından bitişik kullanıma uygun olmayan blok tipleri ise ayrı ayrı kullanılmalıdır.



3.1.2 Komşu yapı/parsel ilişkisi

Ada veya parsel bazında hazırlanacak olan kentsel tasarım projelerinde;

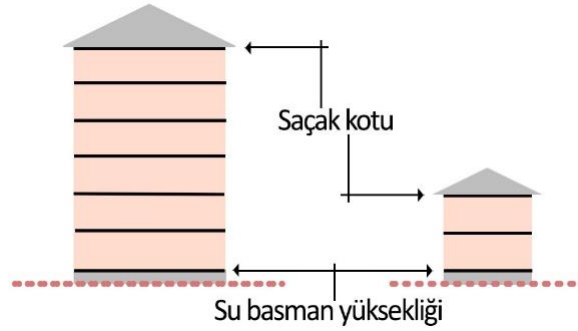
- Uygulama ada bazında yapılacaksa; komşu yapıya göre ilişki veya mesafe tanımlanmalıdır. Komşu yapılar arasında en az 10 m mesafe sağlanmalıdır.
- Uygulama ada bazında oluşturulacak parsellere göre veya parsel bazında yapılacaksa; komşu parseliye göre ilişki veya mesafe tanımlanmalıdır. Parsellerde en az 5 m yapı yaklaşma mesafesi sağlanmalıdır.
- Uygulama ada bazında oluşturulacak parsellere göre veya parsel bazında yapılacaksa ve bu parsellerde birden çok yapı olacaksa; hem komşu yapıya hem komşu parseliye göre ilişki veya mesafe tanımlanmalıdır. Komşu yapılar arasında en az 10 m mesafe sağlanmalı, her parselde en az 5 m yapı yaklaşma mesafesi sağlanmalıdır.



3.2 Yapısal Özellikler

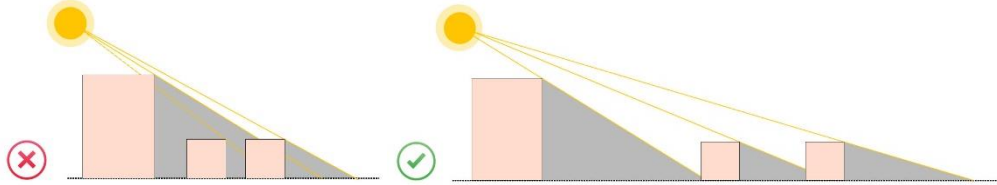
3.2.1 Kat Adedi, Taban Alanı ve Yapı Yüksekliği

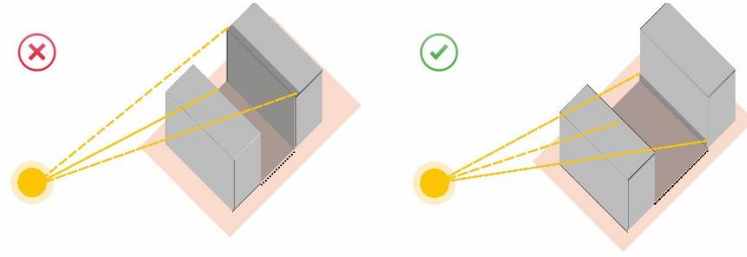
- Yapı yükseklikleri İmar Yönetmeliği'ne göre tanımlanacaktır.
- Yapıların su basman yüksekliği ve saçak kotu Yönetmelik hükümleri uyarınca hesaplanarak belirlenecektir.



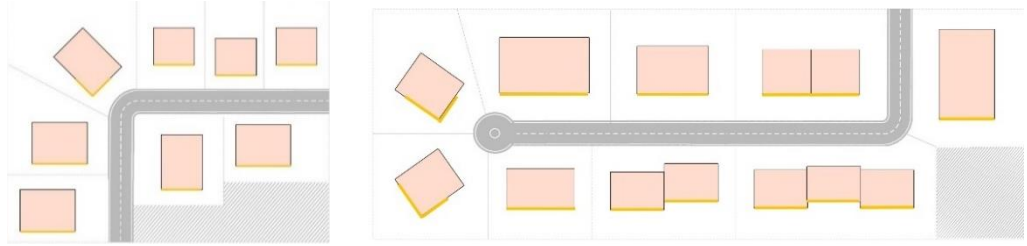
3.2.2 Konumlanma

- Yapılar konumlandırılırken planda belirlenen yapı yaklaşma mesafeleri ve Rehber ile tanımlanan ilkelere uyulmalıdır.
- Yapıların yer seçimleri ve ilişkileri kurgulanırken; komşu kütleler ile ilişkiler göz önünde bulundurulmalı, iklime (yöneliş, gölgelenme, havalanma) ve sosyal hayat alışkanlıklarına (mahremiyet, akış, sık kullanım alanları vb.) ve manzara, güvenlik, vb. hususlar dikkate alınmalıdır.



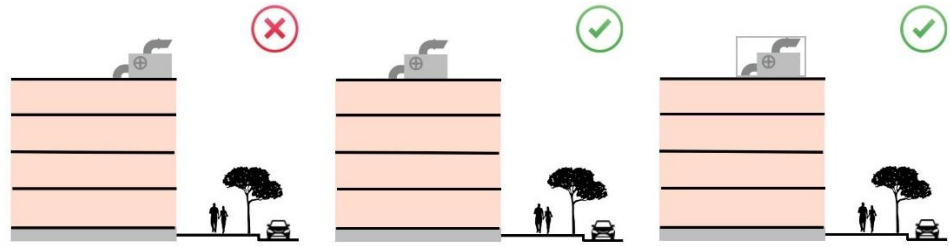


- Yapılarda bulunan tüm konutların tüm odalarının güneş ışığı alabilmesi olanaklı değildir. Bu bağlamda yapılar konumlandırılırken, dairelerde en az bir odanın güneş alabilmesine dikkat edilmelidir.



3.2.3 Çatı

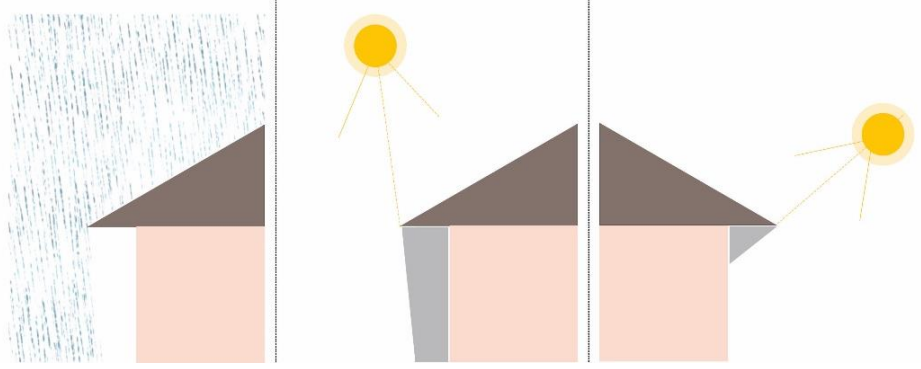
- Yapıların teknik altyapıya ilişkin eklentileri gibi materyallerin, sokaktan görünmeyecek şekilde, estetik algı göz önünde bulundurularak konumlandırılması gereklidir.





Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Çatı saçakları, mevsime göre ısı, ışık, yağış vb. etkisi düşünülecek şekilde tasarlanmalıdır.



- Yapıların çatı boşlukları, havalandırılmış ve yalıtımlı olmalı, gerekli diğer teknik detayları sağlamalıdır. Yapıların çatıları kırma ve %33 oranında eğimli olarak düzenlenmelidir.
- Çatılar %33 eğimli kırma çatı yapılacaktır. Farklı çatı çözümlerinin kabulünde Büyükşehir Belediyesi Mimari Estetik Komisyonu yetkilidir.

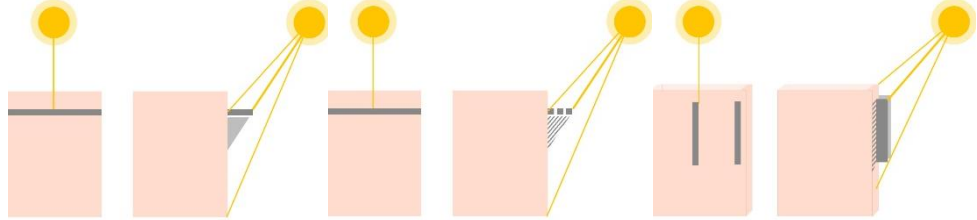
3.2.4 Cephe

- Çevre ve yörenin kültürel, tarihi, estetik, görsel değerlerini ve özgün kimliğini koruyan bir projelendirme anlayışıyla hareket edilmelidir. Cephelerin sokak silueti içerisinde malzeme ve renk bütünlüğü göstermesi, yapıların yol boyu bir bütünlük ve uyum içerisinde siluet oluşturulması gerekmektedir. Cephe tasarımları için Büyükşehir Belediyesi Mimari Estetik Komisyonu uygun görüşü alınacaktır.
- Cephelerde, yansıtımlı (reflekte) cam, silikon giydirme cephe kaplaması yapılamaz.
- Cephelerde doğal renkler (açık ve pastel renkler, beyaz, kirli beyaz renkleri ile gri, antrasit renk tonları) uygulanabilir.



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Yapıların cepheleri, yerleşme karakterine ve bağlama, yerleşmenin genel estetiğine uygun olmalıdır. Renkler, malzeme dokuları ve cephe tasarımı, görsel olarak çekici bir uyum sağlamalıdır.
- Cephe malzemeleri seçilirken; dayanıklı, sürdürülebilir ve çevresel olarak uygun malzemeler tercih edilmeli, yöresel malzemeler öncelikli tercih edilmelidir.
- Cephe tasarımında, güneşlenme ve gölgeleme faktörleri göz önünde bulundurulmalıdır. Binaların güneşe doğru yönlendirilmesi, enerji verimliliği açısından önemlidir. Çevresel öğelerden kaynaklı genel performansını arttırabilmek için cephe sistemlerinin çok katmanlı olması ve ayrıca yalıtım, güneş kırıcılar vb. termal performansı arttırıcı önlemlerin alınması önerilir.



- Cepheler sıvalı ve boyalı olacaktır, cephe boyalarında kullanılabilecek renkler, aşağıdaki katalogda verilmiştir.

					
RAL 1013	RAL 9001	RAL 9003	RAL 9010	RAL 9012	RAL 9016
Oyster white	Cream	Signal white	Pure white	Cleanroom white	Traffic white

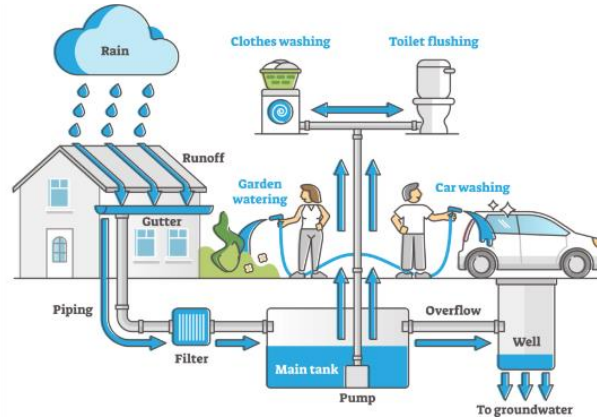
- Bir yerleşmede sokak cephelerini belirleyen unsurlar arasında, bahçeler ve yapılar bulunur. Bu nedenle yapı ve bahçe cephelerinde tutarlı, yerleşmenin kimliğine uygun, süreklilik sağlayıcı tasarım kararları verilmelidir.



3.2.5 Malzeme

- Yapıların inşasında mümkün olduğunca yere uygun malzeme kullanılması gerekir. Yere uygun malzemeler; daha ekonomik, uzun ömürlü, iklime uygun ve sürdürülebilirdir. Yerel malzemelerin kullanılması, yerel ekonomiyi destekler ve taşıma maliyetlerini azaltabilir. Ayrıca, yerel malzemeler yerleşmenin kimliğini yansıtabilir.
- Konutlarda kullanılan malzemelerin bakımı kolay olmalıdır. Dayanıklı ve az bakım gerektiren malzemeler, sakinlerin yaşam konforunu artırır.
- Malzeme çeşitliliği, yerleşme içinde görsel çeşitlilik ve çekicilik yaratır. Ancak çeşitlilik sağlanırken, karmaşadan kaçınılması gerekir. Materyal ve renk çeşitlerinin, çevresel ve mekansal bağlama uygunluğu ve estetik olarak konut yerleşmesiyle uyumlu olması önemlidir.
- Yapılarda kullanılan malzemelerin geri dönüşümü ve atık yönetimi stratejileri önceden belirlenmeli, atık azaltma ve geri dönüşümü teşvik etmek için planlama yapılmalıdır.
- Özellikle iç mekan malzemelerinin insan sağlığına uygun, hava kalitesi ve güvenlik açısından tehdit unsuru olmayacak şekilde seçilmesi önemlidir.
- Yalıtım malzemeleri, enerji verimliliğini arttıracak şekilde seçilmeli, ısı kayıplarını minimize etmeli ve enerji tasarrufu sağlamalıdır.
- Komşu parsel ile sınırların belirlenmesinde çit, tel veya yalnızca bitkisel peyzaj elemanı gibi, ekolojik açıdan sürdürülebilir, zararsız ve toprak altında ve yüzeyinde canlıların geçişine izin veren malzemelerin kullanılması önerilir (Bkz. Rehber > 3.3 Bahçe ve Bitkilendirme).
- Yapıların bahçeleri, otopark alanları, çıkmaz sokakların refüj alanları, sokaklar vb. açık alanların sert zemin kullanılması zaruri olmayan kısımlarında; mümkün

olduğunca geçirgen malzemeler kullanılmalıdır. Yağmur suyu yönetimi, bu gibi yollar ile sağlanabilir, su doğrudan şebekeye verilmektense bahçe sulaması vb. alanlarda kullanılabilir. Benzer şekilde çatılarda ve mümkün olan diğer alanlarda da yağmur suyu toplamaya ve sürdürülebilir şekilde değerlendirmeye ilişkin çözümler düşünülmelidir.



<https://sacleanwater.com/rainwater-harvesting-systems/>

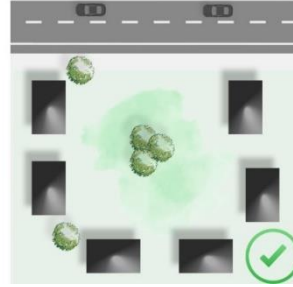
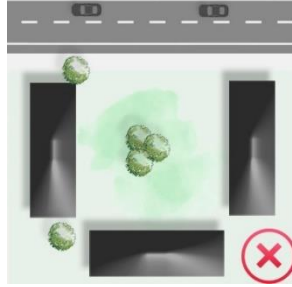
3.2.6 Kütle biçimlenişi ve konumlanması

- Yapıların kütle biçimlenişi, hem estetik hem de işlevsel açıdan kullanıcıların yaşam kalitesini etkiler. Güneş ışığını doğru şekilde kullanarak doğal aydınlanmanın sağlanması, enerji verimliliği ve termal konfor, estetik ve kimlik, açık ve yeşil alanların oluşumu, manzara ve mahremiyet, akış ve erişilebilirlik, sosyal etkileşim vb. çeşitli konularda kütlenin biçimlenişi etkilidir.
- Yapının konumlanmasında adanın/parselin formu, servis yolu, yöneliş, mevcut bitki varlığı, eğim, diğer yapılar/birimler vb. unsurlar etkilidir.

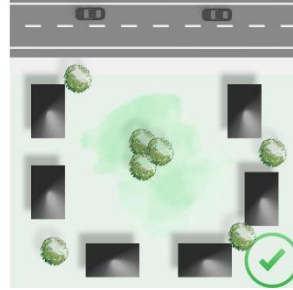
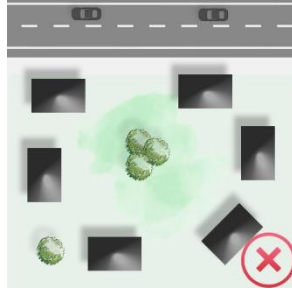


Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Büyük ve tekil kütlelerdense, daha küçük kütle grupları tercih edilmelidir. Birlikte kullanılacak olan kütlelerde ise konum; genel kullanım alanları ve yönelişe göre yönlendirme yapılmalıdır.



- Ada/parsel içinde mevcutta bitki grubu/bitki varsa korunması önerilir.

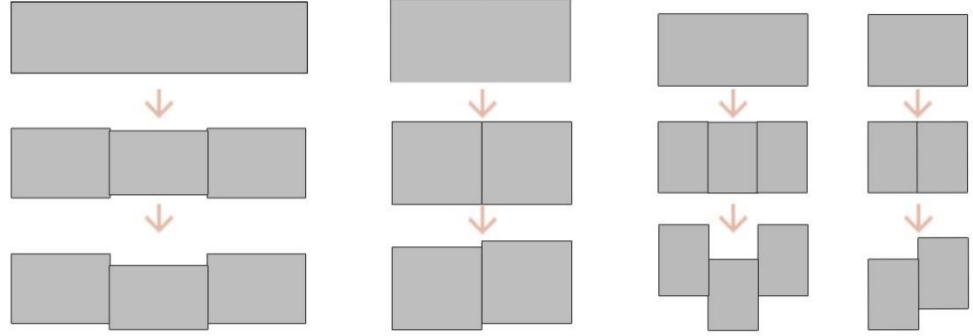


- Yapıların açıklıkları veya kütle çıkmaları ilişkileri kurgulanırken; komşu kütleleler ile ilişkiler göz önünde bulundurulmalı, iklime (yöneliş, gölgelenme, havalanma) ve sosyal hayat alışkanlıklarına (mahremiyet, akış, sık kullanım alanları vb.) ve manzara, güvenlik, vb. hususlar dikkate alınmalıdır.
- Mümkün olduğu durumlarda yöneliş için güney yönü ve açık/yeşil alanlar öncelikle tercih edilmelidir.
- Yapı, eğimli bir alanda konumlandırılacaksa, eğime paralel yerleşmelidir.

Büyük ve tekil kütlelerdense, daha küçük kütle grupları tercih edilmelidir.



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi



Yapıların açıklıkları veya kütle çıkmaları ilişkileri kurgulanırken; komşu kütlelerle ilişkiler göz önünde bulundurulmalıdır.



3.2.7 Açıklıklar ve Eklentiler

3.2.7.1 Veranda ve depolama alanları

- Konut gelişme alanlarında tasarlanacak olan veranda ve/veya depolama alanlarının büyüklükleri, yapıların parselde kullanabileceği taban alanı büyüklüğüne dahildir. Bu tür kullanımların (veranda, depolama alanı), yapının taban alanı büyüklüğünün içinde en çok %20 oranında yer tutması önerilir.
- Konut parselinde, konut yapısından ayrı depolama yapılamaz. Ancak depolama alanı kullanımı için, yapının taban alanı sınırları içinde kalacak ve dışardan giriş



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

sağlanacak şekilde alan ayrılabilir. Bu alanlar yapı için belirlenen sınırlamalara (bahçe mesafesi vb.) ve planda tanımlanan emsale dahildir.

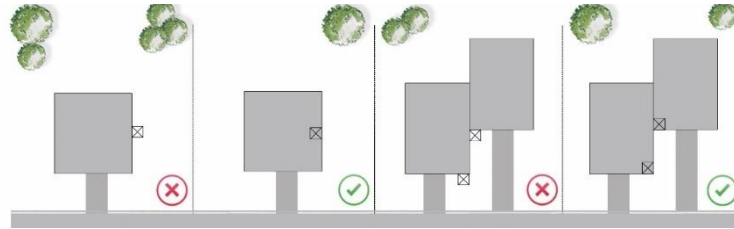
- Veranda ve depolama alanı gibi kullanımlar kurgulanırken; yaşam alanı ve bahçe ilişkisi, yol ile bağlantı, otopark alanı ve veranda ilişkisi, mahremiyet, manzara vb. hususlar göz önünde bulundurulmalıdır.
- Yapıların cephe açıklıkları kurgulanırken, yapının kendi içindeki kullanım alanlarının ilişkisi göz önünde bulundurulmalıdır.

(Örn. günlük yaşamda sık kullanılan yaşam alanı-bahçe gibi mekanlarda akış kolaylığı ve görsel bağlantı kolaylığı sağlanmalıdır.).

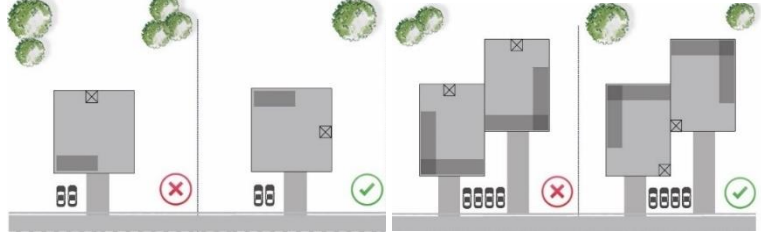
- Yapıların cephe açıklıkları kurgulanırken, yapının diğer yapılar, verandalar ve/veya yol vb. unsurlar ile ilişkisi göz önünde bulundurulmalıdır.

(Örn. komşu yapı ile verandaların mümkün olduğunca doğrudan birbirlerine bakmayacak şekilde veya ana cephe açıklığının yola değil de bahçeye bakacak şekilde kurgulanması gerekir.).

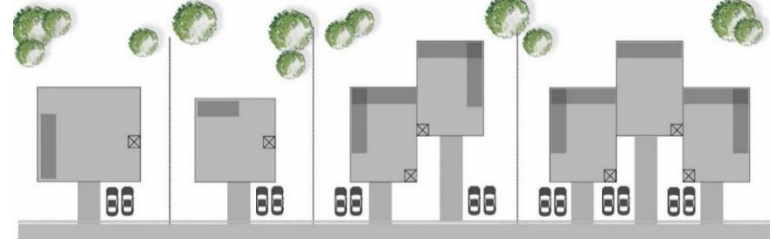
Konut parselinde, konut yapısından ayrı depolama yapılamaz:



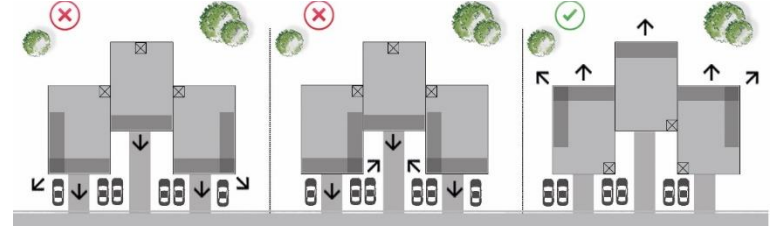
Veranda ve depolama alanı gibi kullanımlar kurgulanırken ilişkiler ve bağlantılar göz önünde bulundurulmalıdır. Örn. depolama alanı, bahçenin ana kullanım bölümünden cephe alacak şekilde kurgulanmamalı, bahçe ile öncelikli olarak veranda bölümü ilişkilendirilmelidir:



Veranda, depolama alanı, otopark bölümü gibi kullanımlar için önerilebilecek örnekler:



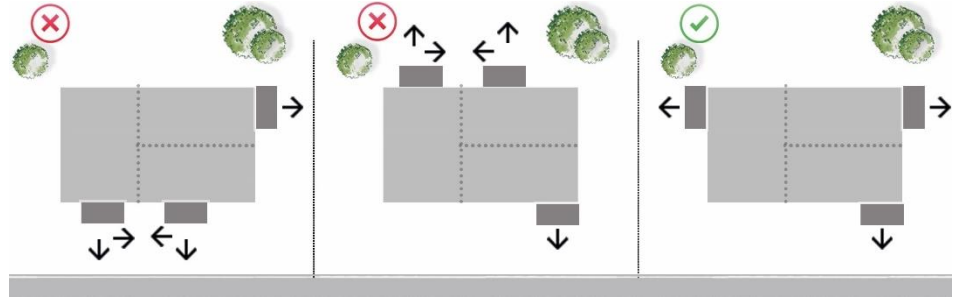
Yapıların cephe açıklıkları kurgulanırken, yapının diğer yapılar, verandalar ve/veya yol vb. unsurlar ile ilişkisi göz önünde bulundurulmalıdır.



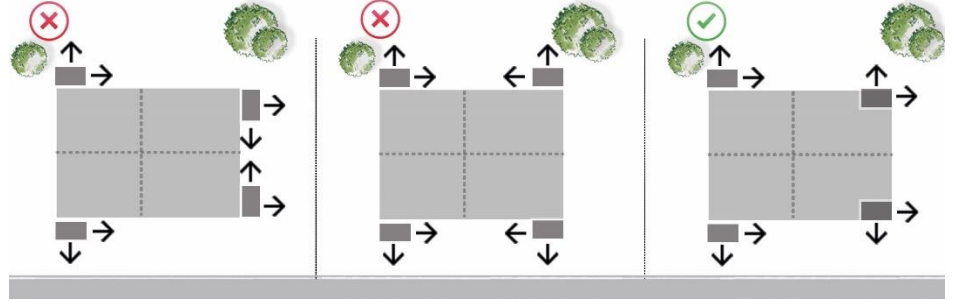


3.2.7.2 Balkonlar

- Blok tipi konut dairelerinde bulunacak olan balkonlar, dış mekanlara açılan alanlar değil, aynı zamanda kullanıcılar için yaşam alanının parçasıdır. Bu nedenle, kullanıcıların ihtiyaçlarına ve konforlarına uygun olması gerekir.
- Blok tipi konut gelişme alanlarında tasarlanacak olan balkon alanlarının büyüklükleri, imar yönetmeliği hükümlerine uygun olarak yapılmalıdır.
- Balkonların; yemek odası, salon, mutfak gibi ortak kullanım alanlarından erişilebilecek şekilde konumlandırılması önerilir.
- Balkonlarda güneş kırıcı, pergola, rüzgar önleyici tasarım unsurları kullanılabilir. Bu tür kullanımlara ilişkin standartlar belirlenmeli ve tüm balkon kullanımlarında, bu standartların dışına çıkılmamalıdır.
- Benzer şekilde balkon korkuluklarında da proje ile standartlar belirlenmeli ve bunların dışına çıkılmamalıdır.
- Balkon boyutları belirlenirken; çamaşır kurutma, bisiklet depolama vb. kullanımlar düşünülmeli ayrıca klima aparatı gibi eklentiler ile ortalama boyuttaki bir balkon masasının sığabilirliği göz önünde bulundurulmalıdır.
- Balkon malzemeleri ve renkleri, yerleşmenin genel karakterine uygun olmalı ve bu alanlar kullanıcıların güvenliğini sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Balkonların yer seçiminde, dairenin yeterli gün ışığını alabileceği alanlar tercih edilmelidir.
- Balkonların yer seçiminde, mahremiyet ve manzara önemli ölçütlerdendir. Blok tipi konutlarda, bir katta birden çok daire yer alacağından, balkonların yer seçimi yapılırken yönelişi dikkate alınmalıdır.



- Mahremiyetin veya olumsuz iklim koşullarından korunmanın sağlanamadığı durumlarda, ana caddeye bakan cephelerde ya da birbirine yakın konumdaki bloklarda vb. bulunan dairelerde, gömme balkonlar tercih edilebilir.



- Drenaj borusu vb. balkonlardan geçen ve bu alanlarda bulunması zorunlu kullanımların, balkonun ve yapının genel görünümü ile uyumlu hale getirilmesi, işlevine engel olmayacak şekilde gizlenmesi gerekir.

3.3 Bahçe ve Bitkilendirme

- Sokak silüetini ve cephe görünüşü belirleyen temel unsurlar arasında bahçe sınırlarını belirleyen unsurlar gelir. Bu nedenle bahçe sınırlarının belirlenmesinde aynı dili sürdürmek, belirli bir standart içinde kalmak gerekir.



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Konut gelişme alanındaki parsellerde ağaç dikilmesi zorunlu olup dikilecek olan ağaçlar yörede doğal olarak yetişebilen türlerden olmalıdır (Bkz. Rehber > 2.1 Açık ve Yeşil Alanlar başlığı altında listelenen ağaç türleri). Ortak veya özel bahçelerde, yöreye uygun otsu ve çiçeksi bitkiler kullanılabilir. Bu bitkiler kullanılırken bakımı kolay, ekonomik olan ve ekolojik isteği az olan bitkiler tercih edilmelidir. Çocukların erişebileceği alanlarda, temas etme veya yeme halinde sağlık tehdidi oluşturabilecek bitkilerden uzak durulmalıdır. Bahçelere dikilecek ağaçların kök yapıları doğru anlaşılmalı, kök yapısına göre yapılara uygun yaklaşma mesafesinde kullanılmalıdır. Yapıya veya altyapının bulunduğu diğer alanlara yakın mesafede dikimi yapılacak ağaçlarla ilgili ise, yapı zeminine ve tesisata zarar vermeyecek şekilde gerekli önlemler alınarak (kök bariyeri vb.) dikim yapılmalıdır.
- Bahçelerde bitkiler için doğru drenajın sağlanması önemlidir, bitkilendirme yapılırken uygun yönde en az %2 eğim sağlanmalıdır.
- Su tasarrufu sağlayan sulama sistemleri ve yerel bitki türlerinin kullanılması gibi sürdürülebilirlik ilkelerine uyulmalıdır.
- Bahçelerde mümkün olduğunca geçirimsiz yüzey kullanımından kaçınılmalı, ihtiyaç duyulan bölgelerde yarı geçirgen yüzeyler tercih edilmelidir.
- Bahçeler, engellilere uygun erişim sağlamalı, engellilerin rahatça dolaşabileceği yollar ve rampalar gibi özelliklere sahip olmalıdır.
- Bahçelerde gerekli güvenlik önlemlerini düşünülmelidir. Bu amaçla aydınlatma, güvenlik kameraları ve acil durum iletişim sistemleri kullanılabilir.
- Konut alanlarında bahçelerin ve açık yeşil alanın kütle kurgusunun belirlenmesi amacıyla peyzaj projesi hazırlanması zorunludur.
- Konut alanlarında yol cepheleri boyunca alan sınırından itibaren 1 metre derinliğindeki alanın (parsel giriş çıkışları hariç) yeşil bant düzenlenmesi, ağaç ve sarmaşık bitkiler dikilmesi bakım ve sulamasının parsel sahibi tarafından yapılması



zorunludur. Ayrıca yönetmelik maddesine uygun olarak yeşil bant olarak düzenlenmiş alan iç sınırında bahçe duvarı yapılabilir.

- Konut alanlarında;
 - Bu alanlarda tasarlanacak açık ve yeşil alanlar, bahçeler; farklı kullanıcıların çeşitli ihtiyaçlarını karşılamalıdır (oyun alanları, spor alanları, engellilere uygun yürüyüş yolları ve rampalar, oturma alanları vb.).
 - Bahçelerde ve ortak açık yeşil alanlarda gerekli güvenlik önlemleri alınmalıdır. Herkes için anlaşılır, sade yön gösterici ve tabelalar bulundurulmalıdır (blok isimleri, otopark yönü, park alanı, giriş-çıkış vb.).
 - Ortak kullanımlar için açık hava kent mobilyaları kullanılmalıdır (oturma alanları, piknik masaları veya çardaklar gibi). Bu alanlarda su öğeleri, etkinlik alanları vb. alanlar kurgulanabilir.
 - Blok tipi konut gelişme alanlarının ortak kullanıma açık bahçeleri, yakın çevredeki rekreasyon alanı ile ilişkilendirilmeli; yürüyüş ve bisiklet yollarında devamlılık sağlanacak şekilde tasarım yapılmalıdır.
 - Dikilecek ağaç türlerinin; yöreye uygun, bakımı kolay ve ekolojik isteği az olan türlerden seçilmesi önerilir. Ağaç dışında, belirtilen kriterlere uygun bitkiler ile çevre düzenlemesi yapılabilir. Bu alanlarda tarımsal faaliyetler yapılmayacaktır.
 - Konut bahçeleri birbiri ile ilişkili olsa dahi, her bir blok için servis yolundan doğrudan yaya girişi sağlanmalıdır.
 - Parsellerin yoldan cephe alan veya sosyo-kültürel tesis alanları ile ortak sınır paylaştığı bölümlerinde en fazla 1,5 m yüksekliğinde duvar kullanılabilir. Duvar üzerinde ahşap çit veya bitkisel materyal kullanılabilir. Duvarlar kaplamasız halde ve Rehber’de tanımlanan renk kataloğundaki renkler ile kullanılabilir (Bkz. Rehber > 3.2.4 Cephe).

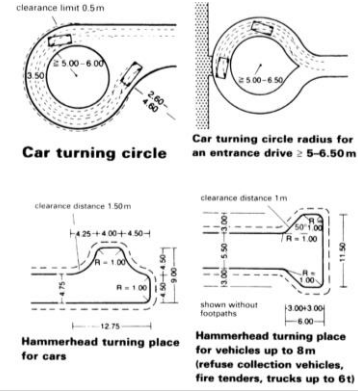
- Parsellerin yoldan cephe almayan bölümlerinde yalnızca bitkisel materyaller veya ahşap çit malzeme ile sınır tanımlanabilir, sınırlayıcı olarak duvar kullanılamaz.

3.4 Ulaşım ve Otoparklar

- Otopark alanlarında yapılacak düzenlemelerde Otopark Yönetmeliği'ne uyulmak zorundadır (PN.G.12).
- Her bir konut için, 2 araçlık otopark alanı ayrılmalıdır.
- Otoparklar için Otopark Yönetmeliği'nde standartlara uygun yer ayrılmalıdır.
- Yerleşim alanlarında, trafik yoğunluğunun azaltılması amacıyla çıkmaz sokaklar kurgulanabilir. Çıkmaz sokak tasarlanacaksa, araçların geri dönüşleri için manevra alanları ve gerekli standartlar, ilgili mevzuat doğrultusunda sağlanmalıdır.



<https://unsplash.com/photos/4nuCGapo4Zs>; <https://archi-monarch.com/parking-and-turning-radius/>

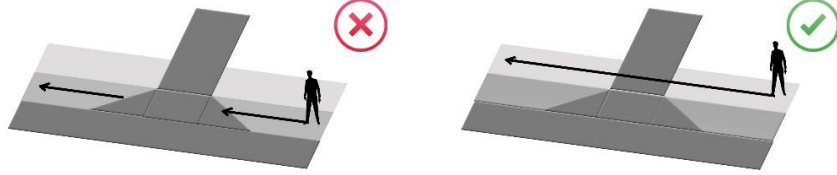


- Açık otoparkların yüzeylerinde geçirimli malzemeler kullanılmalı, otopark alanları yarı geçirgen alanlar olarak tasarlanmalıdır. Mümkün olan her koşulda yağmur suyu yönetimi vb. çözümler düşünülmelidir.
- Konut gelişme alanlarında yeraltı otopark kullanımı tercih edilebilir.

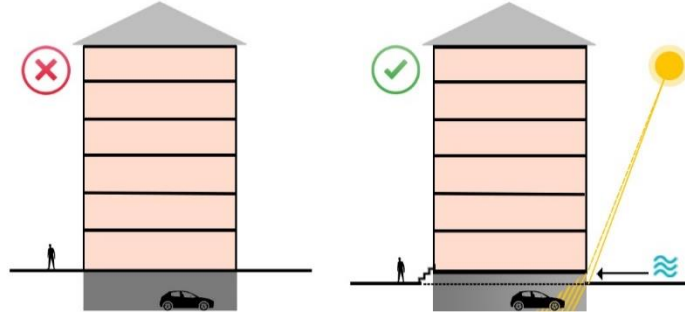


Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

- Özel/ortak otopark girişleri için tasarlanan rampalar, yaya hareketini ve sürekliliği kesintiye uğratmamalıdır.



- Yeraltı otoparklarında; doğal ışık alma ve doğal havalandırmanın sağlanmasına yönelik çözümler üretilmelidir.

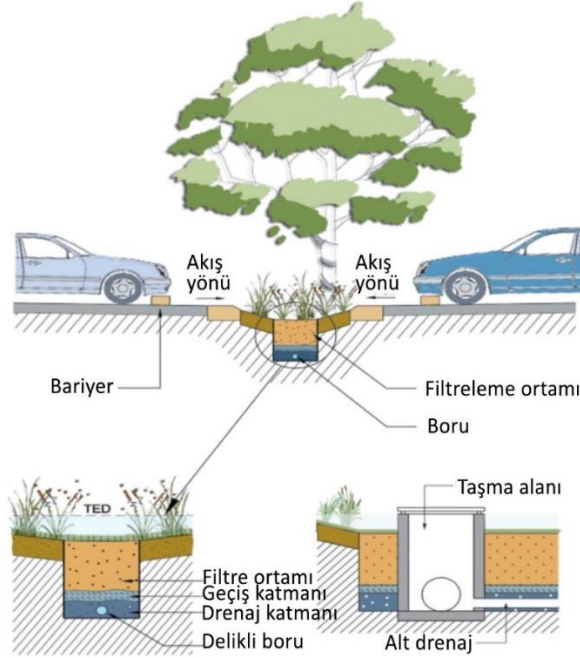


- Yeraltı otoparklarının girişleri, tüm kullanıcılar ve özellikle de yayalar için farkedilebilir olmalıdır.
- Tüm otoparklarda, engelliler için erişilebilirlik kriterlerini kapsayan tasarımlar geliştirilmeli; asansör, rampa vb. ile erişim kolaylaştırılmalıdır. Tüm otoparklarda engelliler için gerekli sayıda park yeri ayrılmalıdır.
- Yeraltı otoparklarından asansör ile katlara erişim sağlanmalıdır.
- Yeraltı otopark alanlarında acil durumlar için tahliye amacıyla çıkış alanları bulundurulmalı, yangın vb. tehlikelere karşı gerekli önlemler alınmalıdır.



Ateşbaz-ı Veli Mahallesi • Rezerv Yapı Alanı • Kentsel Tasarım Rehberi

Açık otoparkların yüzeylerinde geçirimli malzemeler kullanılmalı, otopark alanları yarı geçirgen alanlar olarak tasarlanmalıdır. Mümkün olan her koşulda yağmur suyu yönetimi vb. çözümler düşünülmelidir:



https://www.townsville.qld.gov.au/_data/assets/pdf_file/0008/12212/WSUD-in-Car-Parks-V3.pdf kaynağından düzenlendi.

4 TİCARET ALANLARI

4.1 Ticaret Alanı

- Ticaret alanlarında tasarlanacak otoparkların tasarımında geçirgen yüzeylerin oluşturulması ve gölge sağlayacak bitkilendirme yapılması önerilir.
- Ticari birimlere, taşıtla veya yaya olarak giriş göz önünde bulundurularak 2 farklı giriş düşünülmelidir.
- Yaya girişleri, yaya aksları ile karşılıklı gelecek şekilde ve doğrudan erişim sağlanabilecek şekilde tasarlanmalıdır.
- Ticari birimlerin bulunduğu yollarda ve yapıların arkalarında kamusal kullanıma hizmet edecek açık alanlar oluşturulma ve kent mobilyaları kullanılmalıdır.
- Ticaret birimlerinin mal yükleme-boşlatma alanları ile atık toplama bölgeleri, yaya yollarından uzakta seçilmelidir.
- Sağır cepheler veya boş duvarlar gibi unsurların olumsuz görsel etkisini azaltmak üzere bitkisel elemanların kullanılması önerilir.



KONYA
BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ