



FATİH BELEDİYESİ

Kentsel Tasarım Rehberi



Fatih Kentsel Tasarım Rehberi'nin telif hakları saklıdır.
Kaynak belirtilmek koşuluyla referans olarak kullanılabilir.
Fotokopi yoluyla çoğaltılamaz. Herhangi bir yolla siyah-beyaz çoğaltılamaz.
Sayısal kopyasını Fatih Belediyesi'nden talep formunu doldurarak temin edebilirsiniz.
(www.fatih.bel.tr)

HAZİRAN 2012

İÇİNDEKİLER

SAYFA

GİRİŞ.....	2
AMAÇ VE HEDEFLER.....	4
YÖNTEM VE KAPSAM.....	6
YOL UYGULAMALARI PROJELENDİRME SÜRECİ.....	8
TABLO 1 YOL ANALİZ VE PUANLAMA TABLOSU.....	11
TABLO 2 TİP BELİRLEME TABLOSU.....	13
TABLO 2a TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZU.....	14
TABLO 3 PUANLAMA TİPOLOJİ TABLOSU.....	14
TABLO 3a TİP MALZEME TABLOSU.....	15
HARİTA 1 UYGULAMAYA ESAS ALT BÖLGELER HARİTASI.....	16
HARİTA 2 YOL TİPLERİ HARİTASI.....	17
HARİTA 3 ÖRNEK ALANLAR HARİTASI.....	18
HARİTA 4 KORUMA BÖLGELERİ HARİTASI.....	19
TAŞIT VE YAYA YOLLARI TİP PROJELERİ.....	20
BULVARLAR.....	21
CADDELER.....	23
SOKAKLAR.....	27
YAYA YOLLARI.....	31
YOL GEOMETRİSİ.....	33
BİSİKLET YOLLARI.....	35
ENGELLİLERE YÖNELİK STANDARTLAR	36
YAYA GEÇİTLERİ.....	40
KENT MOBİLYALARI.....	41
BİTKİSEL KENTSEL KİMLİK.....	43
SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK.....	47

GİRİŞ

Yollar belediyemizin en önemli altyapısıdır, kentimizin can damarıdır. Günlük ev-iş-okul-alışveriş ve rekreasyon seyahatlerimiz için vazgeçilmezdir. İster toplu taşıma veya özel ulaşım araçlarıyla veya yaya ulaşımı olsun en çok kullandığımız bu mekanların hizmet kalitesi yerel yönetimler için büyük önem taşımaktadır.

Her bir yolun projeli veya projersiz yapımı için büyük kaynaklar ayırmaktayız. Projeli olarak yapıldığında, yolların hizmete sunulma süreleri uzamakta ve maliyetler artmaktadır. Projersiz yapıldığında ise belli standartları ve tasarım bütünlüğü olmayan uygulamalarla sonuçlanmaktadır. Kentteki tüm yolların uygulama projeleri hazırlanarak yapılması zaman ve maliyet açısından büyük kayıplara neden olacaktır.

Zaman içinde aşınan, kentsel altyapı uygulamaları nedeniyle bozulan veya imalatındaki sorunlar nedeniyle dağılan yollarımızın tamir ve bakımı da önemli sorunlar yaratmaktadır. Kullanılan malzemenin temini, uygulama standartlarının olmaması bakım ve tamir faaliyetlerinin de sağlıklı yürütülmesine olanak sunmamaktadır.

Kentin tüm yolları uygulama projeleri ile gerçekleştirilse bile uygulamadaki kolaylıklar yanında bu defa kent vizyonuna ve imajına uygun olmayan farklı tasarımlar ve malzemeler nedeniyle kentin kamusal alanlarında ve özellikle yollarında bütünselliği olmayan, malzeme farklılıkları nedeniyle kent kimliğinin oluşmadığı veya kent kimliğiyle bütünleşmeyen dokular ortaya çıkmaktadır.

Fatih Kentsel Tasarım Rehberi, tüm bu sorunları önemli ölçüde çözmeyi ve kentsel tasarımda projelere ve uygulamaya rehber olmayı amaçlamaktadır. Projeli işlerde bir proje tasarım standardı ve rehberi; uygulamada tip kesitler, detaylar, malzeme seçimi ve keşif maliyet tablosuyla uygulama projesi yerine geçecek bir format sunmaktadır. Bu rehber yatayda (x, y) uygulama sorunlarını çözmekte ve grafik uygulama ve detay sunumları vermektedir. **Uygulama biriminin en çok dikkat etmesi gereken konu kotlardır** (projedeki z değerlerinin uygulaması saha mühendisinin yetki ve sorumluluğundadır). Drenaj, özürlü rampaları, bodrum rampaları, merdivenler, kuranglezler gibi yerinde çözülmesi gereken konulara dikkat edilmelidir.

Fatih Belediyesi bugüne kadar sayısız yol uygulamasını projersiz olarak gerçekleştirdi. Artık bu tür yolları tip proje –Tip Kesit, Detay, Malzeme Listesi ve Metraj / Yaklaşık Maliyet Tablosu ile yapacağız.

Belediyemiz açısından yol düzenlemelerinin bir önemli boyutu da maliyetler, finansman planlaması ve önceliklerdir. Gerçeğe yakın (%10; en fazla % 20 hata payıyla) hesaplanan yol maliyetleri sağlıklı bir mali planlama ve performans yönetimine olanak sağlayacaktır. Bütçe kaynaklarımızın en verimli biçimde hemşehrilerimizin hizmetine sunulması temel hedeflerimizdendir.

Bu rehberin sağlıklı olarak uygulanabilmesi ve geliştirilebilmesi için uygulamada karşılaşılan sorunların yazılı olarak kaydedilmesi, bu rehberde göre yapılan uygulamaların Fatih Yol Envanteri'ne kaydedilmesi gerekmektedir. Bu sayede birkaç yılda Fatih'in tüm yolları bir GIS veri tabanında kayıt altına girmiş olacaktır.

Bu rehber kent vizyonu ve imajının oluşması ve gelişmesine katkı sağlayacaktır. Yaptırılacak her kentsel tasarım projesinin teknik şartname eki olacaktır. Yol düzenlemeleri, yenilemeleri ve tamir uygulamalarında standardizasyon, proje desteği, malzeme bütünselliği ve maliyet öngörüsü de sağlayacaktır.



AMAÇ

Kentsel Kimlik Yaratmak, Vurgulamak,
Tasarım İlke ve Standartlarını Belirlemek,

1.1. REHBERİN HEDEFLERİ -2023

- **DEĞİŞİM** -araç yerine yaya odaklı düzenleme, insan ölçeği
- **STANDARDİZASYON** -Yapılaşma ve bölgelerin dokularına göre standardizasyon oluşturma,
- **ESNEKLİK** standartlara uygun özgün tasarımlar
- **GÜVENLİK** Özellikle yayalar, bisikletliler, transit kullanıcılar için güvenli alanlar oluşturmak,
- **ETKİNLİK-VERİMLİLİK** (yaya seyahatinde artış, bölgeler arası bağlantıların güçlendirilmesi ve kesişim noktalarındaki tıkanıklığın azaltılması.)
- **SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK** (tamir ve bakımda malzemenin, maliyetin ve bilgininsürdürülebilirliği)
- **KAMU SAĞLIĞI** (yaya hareketliğinin artışı ile hareketsizliğin neden olduğu (obezite, kardiyovasküler vb.) hastalıkların azalması)
- **MEMNUNİYET**-Halkın memnuniyeti (turizmin artması, faydalı yürüme mesafesi)
- **EKONOMİK GELİŞME ve TURİZM** (yatırım ve turist çekme, arazi değerlerinin artması)
- İyi tasarlanmış yol ağı ve güvenlik
- Düzenli trafik akışına izin veren yol bağlantıları,
- Elektrik ve yağmursuyu altyapısı çözülmüş sokaklar

1.2. ANAHTAR TASARIM PRENSİPLERİ

- Tasarımda ESNEKLİK; standartlara uygun özgün tasarımlar,
- Tarihi Yarımada'da KARAKTERİSTİK BÖLGELER OLUŞTURMA,
- Bölgeler arası uyum ve tasarımda BÜTÜNSEL YAKLAŞIM
- Bu rehberin TAMAMLAYICI DOKUMANLAR (uygulama çizimleri ve detaylar) ile teknik bir başvuru ürünü olması

1.3. REHBER HANGİ İHTİYAÇLARA CEVAP VERECEK?

- 1- Tarihi merkezin kent kimliği için en önemli belirleyici unsur olmasının MEKAN KALİTESİ ile vurgulanması, UNIQUE - TEK TASARIM
- 2- Caddde ve sokak düzenleme standardizasyonu,
- 3- Yaya önceliği ve yayaların güvenli dolaşımı,
- 4- İyi tanımlanmış sokak ağının yayalar için kapasite ve niteliğini artırmak,
- 5- Engellilerin güvenli sirkülasyonu ve çözümlerin standardizasyonu,
- 6- Taşıt (motorlu araç - bisiklet) sirkülasyonu düzenlemelerinin standardizasyonu,
- 7- Kent mobilyalarının uygulama standardizasyonu,
- 8- Yapısal ve bitkisel peyzaj tasarım ilkelerinin oluşturulması,
- 9- Uygulama esaslarının birim fiyat tablolarının oluşturulması,
- 10- Uygulamaların sürdürülebilir olmasının sağlanması,
- 11- Uzun vadede alanın yol düzenlemeleri açısından yönetimi,
- 12- Proje maliyeti ve süresinin kısılması,



YÖNTEM VE KAPSAM

Tarihi Yarımada için Kentsel Tasarım Rehberi hazırlama sürecinde, rehberin Tarihi Yarımada'da yapılacak her türlü yol, meydan düzenlemesi için kapsayıcı ve yönlendirici bir uygulama kılavuzu olması hedeflendiğinden kapsamın belirlenmesinde ilk kriter, çeşitliliğin olabildiğince tipleşerek rehber içerisinde yer bulması olmuştur. Tamamı Fatih Belediyesi sınırları içerisinde kalan Tarihi Yarımada'da, Fen İşleri Müdürlüğü'nün halen kullandığı üç bölge, rehberdeki değerlendirmelerde de kullanılmıştır (Bkz. Harita1).

İlk olarak yolların gruplanması yapıldı (Bkz. Harita 2) ve dört ana grup belirlendi. Yolların I.Kademede olanları, "Bulvarlar" grubu olarak adlandırıldı. Bu grupta, Vatan Caddesi, Millet Caddesi, Atatürk Bulvarı, Fevzi Paşa Caddesi ve bu caddenin devamı olan Macar Kardeşler Caddesi ile Şehzadebaşı Caddesi ve Sahil yolları yer aldı. Bu gruptaki cadde ve bulvarlar için tip kesitler, standartlar ve malzeme alternatifleri rehberde belirlendiği halde, tip kesitlerle uygulama yapılmayıp, yolun tamamı için yapılacak etüt ve rehberin kılavuzluğunda hazırlanacak kentsel tasarım projeleri ile uygulama yapılması gerekliliği de bu aşamada ortaya çıktı.

İkinci grup "Caddeler" olarak adlandırılmış, bu gruba 10-20 metre arasında genişliğe sahip, üzerinde konut dışı fonksiyonların yoğunluk kazandığı arterler dahil edilmiştir. Bu gruptaki başlıca caddeler, Akdeniz Caddesi, Ak Şemsettin Caddesi, Kızılelma Caddesi, Koca Mustafa Paşa Caddesi, Draman Caddesi, Türkeli Caddesi vb.

Üçüncü grup en geniş grup olup "Sokaklar" olarak adlandırılmıştır. Bu grupta 6-10 metre genişliğe sahip sokaklar yer almıştır. Dördüncü ve son grup ise yaya yolu ve meydanlar olup, mevcut kullanımı itibari ile yayalaştırılmış sokakların yanı sıra, imar planında yayalaştırılması öngörülen sokaklar da bu gruba dahil edilmiştir.

Gruplamanın ardından, farklı bölgelerden 13 adet örnek alan seçilerek, bu alandaki yollarla ilgili detaylı analizler yapılarak, proje alternatifleri geliştirilmiştir (Bkz. Harita 3). Düzenlenecek her yol için doldurulması gereken bir analiz/puanlama tablosu oluşturulmuştur (Bkz. Tablo 1) Bu aşamanın ardından tipleştirme çalışmasına başlanmış, yapılan analitik çalışmaların sonucunda dört ana grup içerisinde 27 alt tip oluşturulmuştur. (Bkz. Tablo 2)

Projelendirilecek ve düzenlenecek yollar için geometriye ilişkin tipin belirlenmesinin ardından ikinci aşama, malzeme gruplarının seçilmesidir. Bu aşamada örnek alanlarda malzeme seçimine yönlendiren kriterler (tescilli yapılar, anıtsal yapılar, koruma bölgeleri, çekim merkezleri vb.)somut başlıklar haline getirilmiş ve analizi yapan saha mühendisinin yorumuna bırakılmayacak şekilde objektif değerlendirme ve puanlama yapılması hedeflenmiştir. Yol analiz ve puanlama tablosunun ardından, bu tablodan gelen puanlama ile malzeme grubu belirlenmiştir. Tarihi dokunun yoğunlaştığı, konut dışı fonksiyonların ve bununla beraber yaya yoğunluğunun arttığı, çekim merkezlerine yakın olan arterler, fazla puan alırken; altyapısı tamamlanmamış, konut fonksiyonun ağırlıkta olduğu, yaya yoğunluğunun az olduğu yollar az puan almaktadır.

Altyapının tamamlanmış olup olmadığı ile ilgili olarak, İGDAŞ'ın abonelikleri gösteren verisinin kullanılması uygun bulunmuş, düzenlenecek yoldan cephe alan binaların % 70'inden fazlası doğalgaz abonesi ise altyapının kısmen de olsa tamamlandığı varsayılmıştır.

Düzenlenecek yolun hangi bölgede olduğu da malzeme seçiminde dikkate alınan bir niteliktir. Fen işleri Müdürlüğü'nün halen kullandığı üç bölge, rehberdeki değerlendirmelerde de kullanılmıştır. Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2003 yılında hazırlanan Eminönü ve Fatih İlçeleri Koruma Amaçlı İmar Planı Raporunda yer alan, koruma bölgeleri dağılımı haritalarında 4 bölge tanımlanmış, bu bölgelerden hangisinde kaldığına göre yolun analiz ve puanlama tablosunda aldığı puan değişmektedir. Raporda, 1. derece koruma bölgeleri, Sur-u Sultani içi (Topkapı Sarayı ve çevresi), hanlar bölgesi, külliyyeler ve yakın çevreleri, Marmara ve Haliç Surları, geleneksel yol dokusu, mimari karakteri ve kültürel özellikleri günümüze kadar değişmeden korunmuş kentsel alanlar, Arkeolojik alanlar ve yer altı eserleri, sarnıçlar, önemli korunması gerekli kültür varlıklarının yoğun olarak bulunduğu alanlar, tarihsel öneme sahip meydanlar, tarihi ana arterler olarak belirlenmiştir.

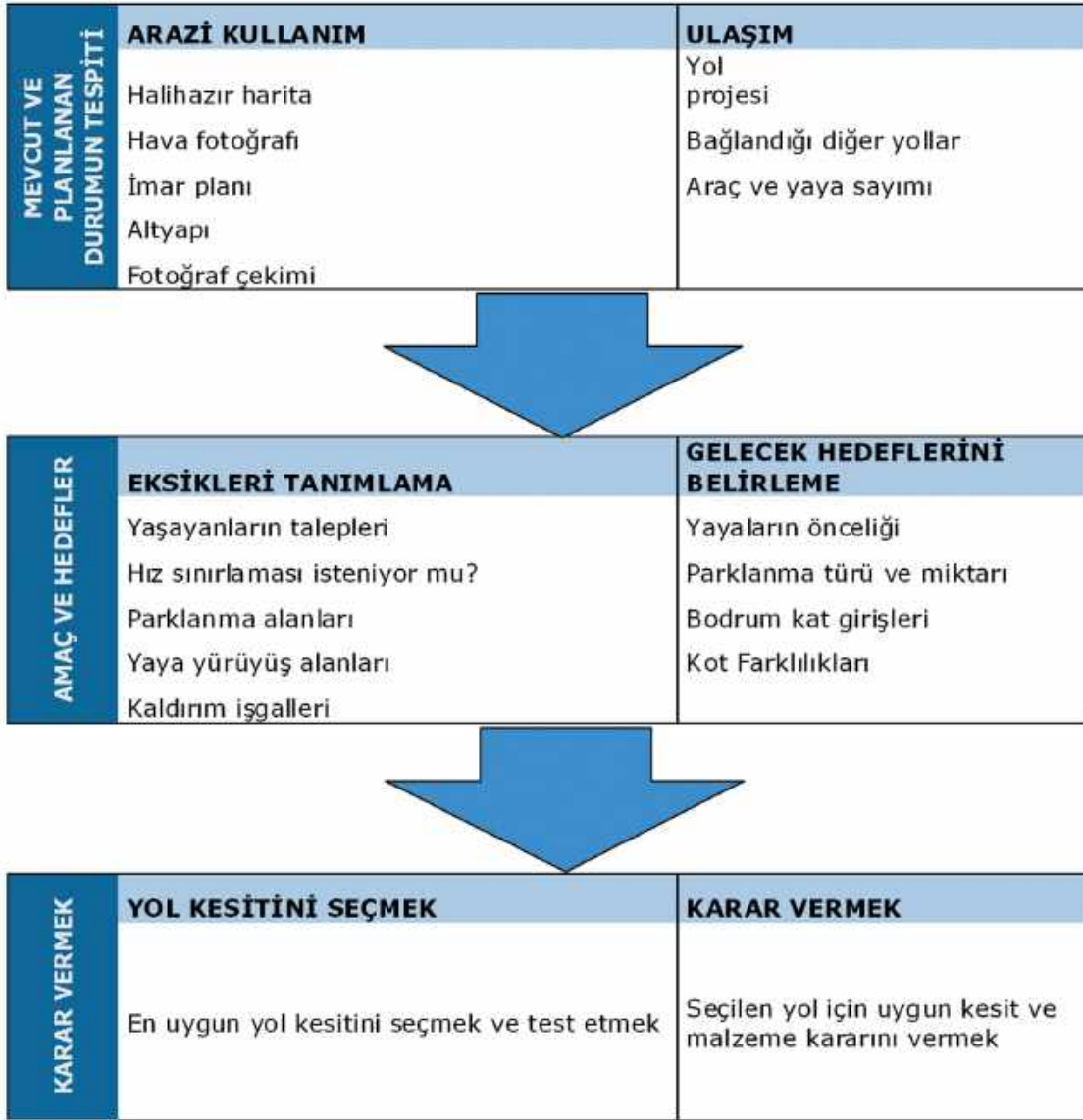
2. Derece Koruma Bölgeleri geleneksel yol dokusu, mimari karakteri ve kültürel özelliklerini günümüze kadar kısmen korumuş alanlar, 1.derece koruma alanları ile önemli anıtsal yapıların yakın çevreleri ve meydanlar olarak tanımlanmıştır. 3A Derece Koruma Bölgeleri, kısa vadeli dönüşüm alanları, yapılaşması büyük ölçüde yenilenmiş olmakla beraber korunması gerekli eski eserlerin seyrek olarak bulunduğu alanlar, Tarihi Yarımada silüetini etkileyen 1. ve 2. Derece koruma bölgesi arasındaki alanlar, Haliç ve Marmara kıyı alanları, +50 rakım üzerindeki alanlar ve bazı meydanlar olarak belirlenmiştir.3B Derece koruma bölgeleri ise 1, 2 ve 3A Koruma Bölgeleri dışında kalan alanlardır (Bkz. Harita 4).



YOL UYGULAMALARI PROJELENDİRME SÜRECİ

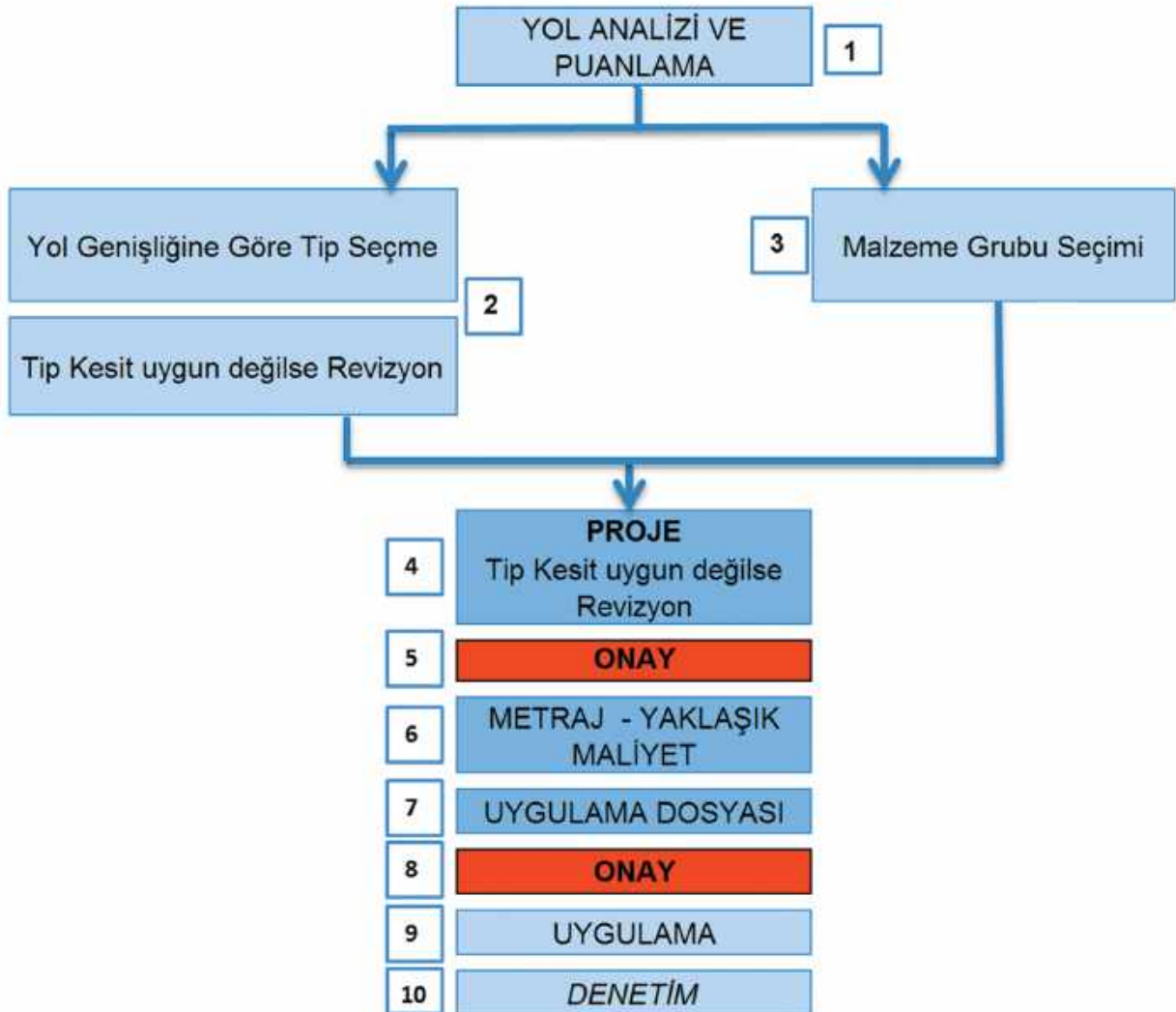
Düzenlenecek yol ile ilgili ilk olarak dokümantasyon çalışması yapılmalıdır. Bu aşamada düzenlenecek yolun güncel halihazır haritası, hava fotoğrafı yada uydu görüntüsü, 1/1000 ölçekli uygulama imar planı, altyapı kurumlarından istenecek mevcut ve planlanan altyapıya ilişkin veriler, ulaşım kararları ile ilçe ve büyükşehir belediyesi tarafından planlanan ulaşım projeleri temin edilmelidir.

KENTSEL TASARIM REHBERİNİN UYGULAMA AŞAMALARI



Projelendirme sürecinin birinci adımı **Analiz ve Puanlama Tablosu**'nun doldurulmasıdır (*Tablo1*). Halihazır harita ve uygulama imar planı yolun uzunluğunu ve genişliğini ölçmek için kullanılmalıdır. Tablonun birinci kısmı yolun kimlik bilgilerinin yer aldığı bölümdür. İkinci kısım ise korunması gerekli kültür varlıkları ile ilgili bölüm olup, bu bölümü doldurmak için **Koruma Bölgeleri Haritası**'na (*Harita 4*) ve uygulama imar planına (tescilli yapıların olup olmadığı konusunda) bakılmalıdır (Uygulama imar planına www.fatih.bel.tr internet sayfasından GIS uygulamaları bölümüne girilerek bakılabilir. İmar planında içi taranmış konturları kalınlaştırılmış yapılar tescilli yapılar olup, imar planı lejantı planlama biriminden temin edilerek, tescilli yapıların nasıl ayırt edilebileceği öğrenilmelidir.)

YOL UYGULAMALARI İŞLEM SÜRECİ ADIMLARI



YOL PROJELENDİRME SÜRECİ ADIMLARI

PROSEDÜR		Örnek	YOL UYGULAMALARI İŞLEM ZİNCİRİ	Çıktı
1	YOL ANALİZ VE PUANLAMA TABLOSU'nu doldur. (Tablo 1)		YOL ANALİZİ VE PUANLAMA	Ortalama Yol Genişliği, Bölge, Puan
2	TİP BELİRLEME TABLOSU'nda (Tablo 2), YOL ANALİZ VE PUANLAMA TABLOSU'ndan (Tablo 1) gelen Ortalama Yol Genişliğine karşılık gelen Tipi bul. Bu aşamada düzenlenecek yolun ölçülerini (araç yolu, yaya yolu) gösteren tip seçilecektir.	T.2.4	YOL GENİŞLİĞİNE GÖRE TİP SEÇME	Tip Plan ve Kesit
	TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZ TABLOSU (Tablo 2a) yardımıyla tip kesit ölçülerini kesinleştir. Burada amaç, ortalama yol genişliğine uygun ve UYGULAMAYA ESAS KESİT'e ulaşmaktır.		PROJE Tip Kesit uygun değilse Revizyon	UYGULAMAYA ESAS KESİT
3	PUANLAMA / TİPOLOJİ tablosunda (Tablo 3), YOL ANALİZ VE PUANLAMA TABLOSU'ndan (Tablo 1) gelen puana göre uygun malzeme grubunu seç. (Tablo 3a)	M.1.2	Malzeme Grubu	Malzeme
4	Burada amaç, malzeme grubuna uygun tip kesiti seçip (M.1.2) yol genişliğine uygun ve UYGULAMAYA ESAS KESİT'e ulaşmaktır. TİP KESİT sayfasındaki DETAY kullanılacaktır. Uygun olmayan ölçüler, çıktı üzerinde el yazısıyla düzeltilecektir.		PROJE Tip Kesit uygun değilse Revizyon	
5	UYGUN KESİT VE MALZEME İÇİN ONAY AL		ONAY	
6	METRAJ - YAKLAŞIK MALİYET TABLOSU'nu (Tablo 5) doldür.		METRAJ - MALİYET	Maliyet
7	UYGULAMA DOSYASI hazırla.Uygulama birimine bir üstyazı ekinde; 1. TİP KESİT (veya revize edilmiş UYGULAMAYA ESAS KESİT) ve DETAY, 2. Malzeme listesi, 3. METRAJ - MALİYET TABLOSU gönder.		UYGULAMA DOSYASI	Proje Dosyası
8	Uygulama Dosyası için onay al. Varsa düzeltme yap.		ONAY	Onaylı Proje Dosyası
9	Uygulama Birimine gönder.		UYGULAMA	
10	Uygulama sürecinde proje desteği, Geçici Kabul'de denetim. Asbuitt proje hazırlanması		DENETİM	Denetim Raporu

EK Tablo 1 : YOL ANALİZ VE PUANLAMA TABLOSU

Tablo 2 : TİP BELİRLEME TABLOSU

Tablo 2a :TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZ TABLOSU

Tablo 3 : PUANLAMA TİPOLOJİ TABLOSU

Tablo 3a : TİP /MALZEME TABLOSU

Tablo 4 : METRAJ - MALİYET TABLOSU

TABLO.1. YOL ANALİZ VE PUANLAMA TABLOSU

TESPİTİ YAPAN:		
TARİH / SAAT:		
SOKAK / CADDE ADI		
UZUNLUĞU (m) (1/1000 Güncel Halihazır harita ve UİP'na bakılacak)		
GENİŞLİĞİ (m) (1/1000 Güncel Halihazır harita ve UİP'na bakılacak)	Minimum	
	Maximum	
	Ortalama	
HANGİ KORUMA BÖLGESİNDE (Koruma Bölgeleri Haritası'na bakılacak)	1-2 (2 PUAN)	
	3a-3b (0 PUAN)	
TESCİLLİ ANITSAL YAPI VAR MI (1/1000 UİP'na bakılacak)	VAR (2 PUAN)	
	YOK (0 PUAN)	
TESCİLLİ SMÖ VAR MI (1/1000 UİP'na bakılacak)	VAR (1 PUAN)	
	YOK (0 PUAN)	
ZEMİN KAT KULLANIMI (Sahada bakılacak)	TİCARET (1 PUAN)	
	KONUT (0 PUAN)	
DOĞALGAZ ABONELİĞİ ORANI (İGDAŞ'ın sayısal datasındaki abone binaların toplam bina sayısına oranı - Konut kullanımı yoksa bu kriter dikkate alınmayacaktır.)	%70'den fazla (1 PUAN)	
	%70'den az (-4 PUAN)	
ÇEKİM MERKEZİ VAR MI (Okul, Cami, Hastane vb. yaya yoğunluğu yaratan kullanımlar)	VAR (1 PUAN)	
	YOK (0 PUAN)	
YAYA YOĞUNLUĞU	ÇOK (2 PUAN)	
	ORTA (1 PUAN)	
	AZ (0 PUAN)	
	TOPLAM PUAN	
ALTYAPI DURUM RAPORU (Yakın dönemde planan altyapı çalışması var ise uygulama altyapı çalışması sonrasına ertelenecek.)	KANALİZASYON	
	YAĞMURSUYU	
	İÇME SUYU	
	ELEKTRİK	
	TELEFON	
	KABLOLU TV	
YEREL TALEPLER / ŞİKAYET / ANKET / KATILIM TOPLANTISI		
ŞEHİR MOBİLYALARI Mevcut mobilyaların yeterli olup olmadığı sahada tespit edilecek, ihtiyaçlar belirlenecek)		



Tablo 1'in üçüncü kısmı arazi kullanıma dair verilerin işlendiği kısımdır. Zemin katlardaki kullanımın konut dışı bir fonksiyon olması, yaya yoğunluğunu etkileyeceğinden zemin kat kullanımının yarısından fazlasının ticari aktivitelere ait olması durumunda zemin kat kullanımı hanesine ticaret yazılabilir. Yaya yoğunluğu ile ilgili üç seçenek bulunmaktadır. Az yoğun ifadesi, sadece konut kullanımı olan yol üzerinde herhangi bir çekim merkezi bulunmayan alanlardaki yaya yoğunluğunu, orta yoğun, yerel ticari aktivitelerin olduğu alanlardaki yaya yoğunluğunu kastetmektedir. Çok yoğun ise, çekim merkezi yakınında yer alan, bölgesel ölçekli ticari, turistik, kültürel birimlerin yer aldığı alanlardaki yaya yoğunluğudur. Semt pazarı kuruluyorsa, çok yoğun seçeneği seçilecektir. Çekim merkezi ile, okul, cami, hastane vb. yaya yoğunluğu yaratan kullanımlar kastedilmektedir. Altyapının tamamlanıp tamamlanmadığını ölçmek için en uygun verinin İGDAŞ verisi olduğuna karar verilmiş, düzenlenecek yola cepheli abone binaların toplam binalara oranı %70'in üzerindeyse altyapının büyük ölçüde tamamlanmış olduğu varsayılmıştır.

Tablo 1'in dördüncü kısmında altyapı kurumları ve altyapı koordinasyon biriminden alınan bilgi ve dokümanlar doğrultusunda planlanan altyapı çalışmasının olup olmadığı kontrol edilecektir. Yapılması planlanan bir altyapı çalışması varsa yolun yapılması altyapı çalışmasından sonraya ertelenecektir. Planlanan herhangi bir altyapı çalışması bulunmamasına rağmen, altyapıya dair eksiklikler bulunuyorsa, bu eksikliklerin yol düzenlemesinden önce tamamlanması hedeflenmelidir.

İkinci adımda, düzenlenecek yolun hangi tipte çözüleceği **Tip Belirleme Tablosu** (Tablo 2) ile belirlenecektir. Uygun tip kodu bu tablodan bulunduktan sonra, koduna bakılarak eğer yol genişliğine denk gelen tip sayısı birden fazla ise tip kesitlerin hepsine bakılacak ve uygun tip kesit seçilecektir (Örneğin 10 metre genişliğinde bir yol için, Tip 2.9, Tip 3.1, Tip 3.2 enkesitlerine bakılacak). Seçilen tip kesit düzenlenecek sokakla tam olarak örtüşmüyorsa, revizyon yapılacaktır. **Tip Genişlik Standartları Kılavuzu** (Tablo 2a.) minimum ve maksimum değerlerin yer aldığı bir tablodur. Enkesit revizyonunda bu tablodaki değerlere uyulacaktır.

Üçüncü adım malzeme grubunun seçilmesidir. **Analiz ve Puanlama Tablosu**'ndan (Tablo 1) gelen puanın **Puanlama Tipoloji Tablosunda** (Tablo 3) hangi koda karşılık geldiği bulunarak bu kodun **Tip Malzeme Listesi**'ndeki (Tablo 3a) açılımına bakılacaktır. Bu koda sahip malzeme enkesit dosyası (Örneğin M.3.2) bulunarak, yol geometrisi ile karşılaştırılması sağlanacaktır. Dördüncü adım malzeme enkesitinin seçilen tip kesite uygun hale getirilmesi aşamasıdır. Bu aşamanın sonunda amir ONAY'ı alınacaktır (Beşinci adım).

Altıncı adım yaklaşık maliyetin bulunmasıdır. M kodu ile başlayan tüm enkesitler için 100 metrelik bir yola ait yaklaşık maliyet hesabı yapılmıştır. Bu bedel, yolun uzunluğuna oranlanarak tamamı için yaklaşık maliyet hesaplanacaktır. Birim fiyatlar 2011 yılı fiyatları ile hazırlanmış olup, her yıl güncellenecektir.

Yedinci adımda tip kesit ve detayı, maliyeti ve malzeme listesi uygulama dosyası olarak onaylanmak üzere amirlere yönlendirilecektir. Onaylanan ve uygulamaya başlanan yol düzenlemesi, inşaat sırasında denetlenerek, istenen niteliklere sahip olup olmadığı kontrol edilecektir. İnşaatın bitiminde asbült projeleri istenerek, uygulamanın kalitesi denetlenebilir.

TABLO.2. TİP BELİRLEME TABLOSU

TİP GRUBU		TİP KODU	GENİŞLİK (METRE)	ÖRNEK ÇÖZÜM	ARAÇ YOLU ÖLÇÜLERİ
T.1	Bulvarlar	Tip 1.1.	87	Vatan Caddesi	
		Tip 1.2.	50	Millet Caddesi	
		Tip 1.3.a	37	Sahil Yolu	
		Tip 1.3.b	20	Sahil Yolu	
		Tip 1.4.	30	Fevzipaşa Caddesi	
T.2	Caddeler	Tip 2.1.	20	Kızılelma Caddesi	2x2 bölünmüş
		Tip 2.2.	20	Laleli Caddesi(tekyön)	2+1park(6.5+4.5)
		Tip 2.3.	18	Fetibey Caddesi(tekyön)	2+1park(6.5+4.5)
		Tip 2.4.	15	Mesihpaşa Caddesi	2+1park(6.5+2.1)
		Tip 2.5.	12	Gedikpaşa Caddesi(tekyön)	1+1park(3.5+2.1)
		Tip 2.6.	12	Emin Sinan Hamamı Sk.	1 şerit (3.5)
		Tip 2.7.	12		2x1+1park
		Tip 2.8.	12		2x1
		Tip 2.9.	10	Vasıf Çınar Caddesi	
T.3	Sokaklar	Tip 3.1.	10	Draman Çeşme Sokağı	2x1(2x3.25)
		Tip 3.2.	10	Vidin Sokak	1+1park(3.5+2.1)
		Tip 3.3.	10		1şerit (3.5m)
		Tip 3.4.	9		1şerit (3.5m)
		Tip 3.5.	9		1+1park(3.5+1.8)
		Tip 3.6.	9	Keçeciler Caddesi	1+1(3.25+2.1)
		Tip 3.7.	8		1şerit (3.5m)
		Tip 3.8.	7		1şerit (3.5m)
		Tip 3.9.	6	Nikah Sokak	1şerit (3m)
T.4	Yaya Yolları	Tip 4.1.	6m+	Bali Paşa Sokak	
		Tip 4.2.	6m+		
		Tip 4.3.	6m-		
		Tip 4.4.	merdiven		



TABLO.2a.: TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZU

KALDIRIM	TABLO.2a.: TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZU				BULVAR (20m+)		CADDE (10m-20m)		SOKAK (6m - 10m)		YAYA YOLU	
	Engelsiz Yürüyüş Bandı	Mobilya Bandı	Bina Önü Bandı*	Şerit Genişliği	En az(m)	En çok(m)	En az(m)	En çok(m)	En az(m)	En Çok(m)	En az(m)	En çok(m)
ARAÇ YOLU	Yola Paralel Park				2.50	4.50	1.20	1.50	0.90	1.00	1.20	
	Açılı Park				1.00	1.50	0.15	1.00	-	1.00		
	45'lik				0.80	1.50	0.35	1.00	-	0.90		
YAYA YOLU	60'lik				3.00	3.50	3.00	3.50	2.75	3.50	-	-
	Genişlik				-	-	2.10	2.50	-	2.10	-	-
(Belirli saatlerde araç girecek olan yaya aksı)				Genişlik	-	-	-	-	-	-	3.50	-

* Ticaret Fonksiyonu olan arterlerde bu tanım dükkan önü duraklama bandı olarak kabul edilecektir. Bina girişlerine ait merdivenler, kuranglezler, altyapıya ait kutular veya kapaklar bu bant içinde çözülecektir. Sokaktan giriş almıyan sağır durumlarda bina önü bandı bırakılmayabilir.

TABLO.3. / PUANLAMA / TİPOLOJİ TABLOSU (P/T)

TİPOLOJİ	MALZEME		
	Kaldırım	Araç Yolu	Kaldırım
M1	Doğaltaş	Asfalt	Doğaltaş
M2	Beton	Asfalt	Beton
M3	Beton	Doğaltaş	Beton
M4	Beton	Beton	Beton
M5	Doğaltaş	Doğaltaş	Doğaltaş

TABLO.3. / PUANLAMA / TİPOLOJİ TABLOSU (P/T)

TOPLAM PUAN	TİPOLOJİ		
	BULVARLAR	CADDELER	SOKAKLAR
0-2	20m+	20m	6-10m
3-4	M.1.1	M.2.1	M.4.1
5 ve üstü	M.1.1	M.1.2	M.3.1
	M.1.1	M.1.2	M.5.1
			M.5.2

EMİNÖNÜ(3.BÖLGE)

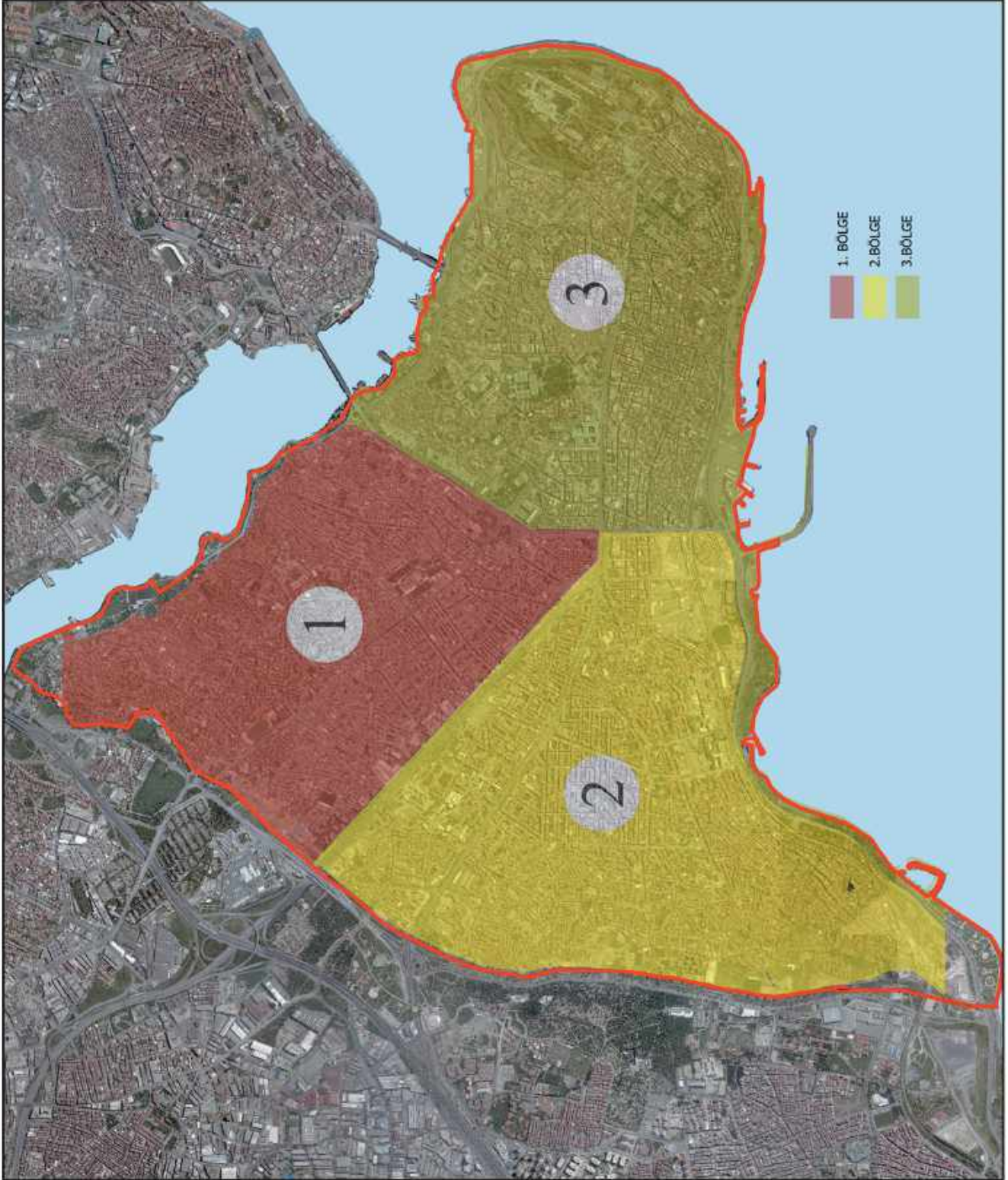
TOPLAM PUAN	TİPOLOJİ		
	BULVARLAR	CADDELER	SOKAKLAR
0-2	20m+	20m	6-10m
3 ve üstü	M.1.3	M.1.3	M.5.1
	M.1.3	M.1.3	M.5.1
			M.5.2

TABLO 3a. TİP MALZEME TABLOSU

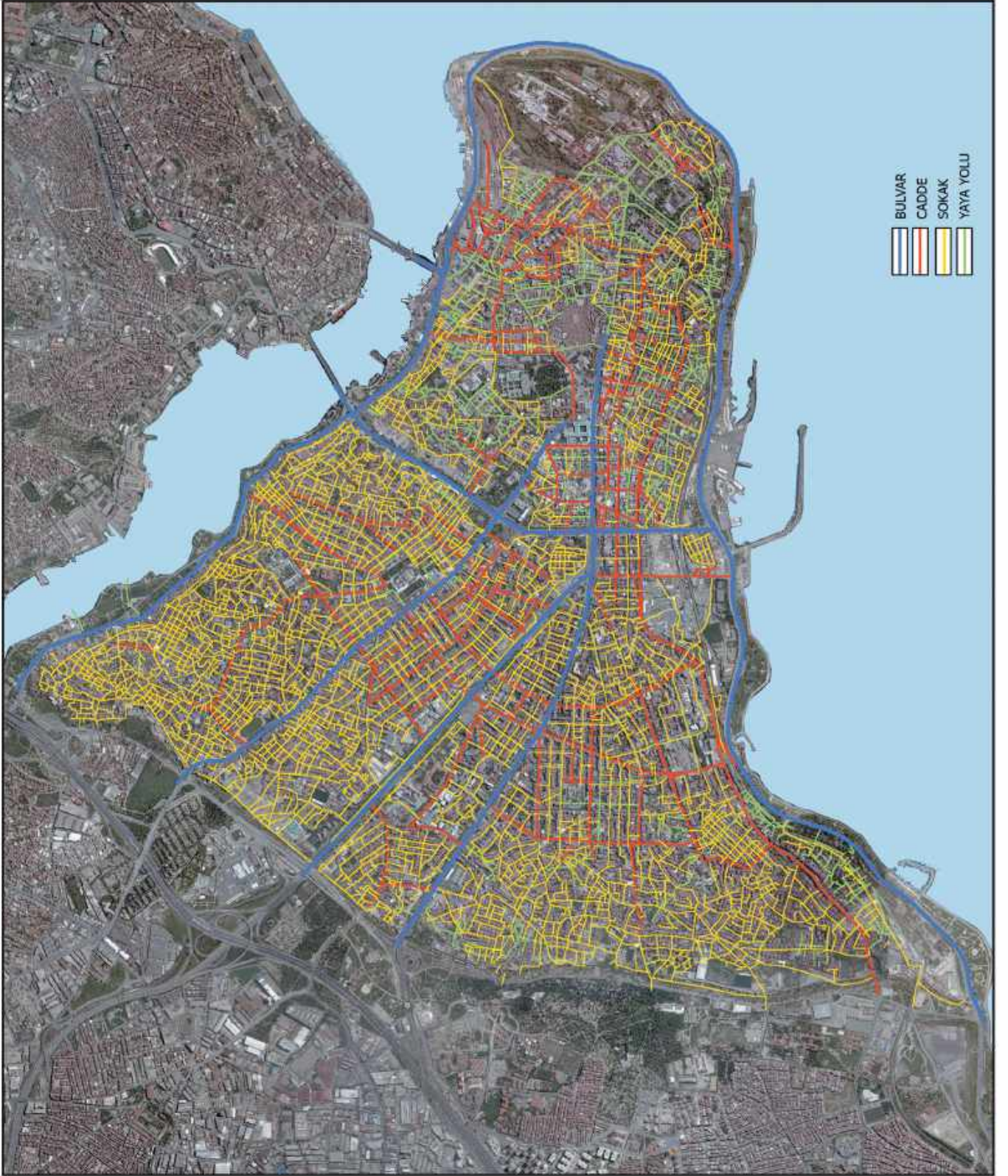
MALZEME TİPİ	FATİH (1 VE 2.BÖLGE)				EMİNÖNÜ (3. BÖLGE)	
	BULVARLAR (20m +)	CADDELER (10m-20m)	SOKAKLAR (6m-10m)	YAYA YOLU VE MEYDANLAR	BULVARLAR (20m +)	CADDELER (10m-20m)
MALZEME TİPİ	M.1.1	M.1.2			M.1.3	M.1.3
ARAÇ YOLU	Asfalt	Asfalt			Asfalt	Asfalt
OTOBÜS DURAK VE OTOPARK CEPLERİ	Renkli beton parke	Renkli beton parke			Tanburlanmış Granit (20x10x6 cm)	Tanburlanmış Granit (20x10x6 cm)
REFÜJLER	Granit küp taş	Renkli beton parke			Granit küp taş	Granit küp taş
BORDÜR	Granit Pahlı Bordür (15x25x50 cm)	Granit Pahlı Bordür (15x25x50 cm)			Granit Pahlı Bordür (15x25x50 cm)	Granit Pahlı Bordür (15x25x50 cm)
TRETUVAR	Granit plak taş 30cmxserbest boyx4cm	Andezit plak taş 30xserbest boyx6cm			Tanburlanmış Granit Parke taşı (30x15x4cm)	Tanburlanmış Granit (30x15x4 cm)
BABA	Takım 2	Takım 2			Takım 1	Takım 1
ÇÖP KUTUSU	Takım 2	Takım 2			Takım 1	Takım 1
AĞAÇLANDIRMA	Yaya kaldırımının 2 m'den fazla olduğu yerlerde	Yaya kaldırımının 2 m'den fazla olduğu yerlerde			Yaya kaldırımının 2 m'den fazla olduğu yerlerde	Yaya kaldırımının 2 m'den fazla olduğu yerlerde
AYDINLATMA	8-12 mt. Yükseklikte Yol Aydınlatması	8-12 mt. Yükseklikte Yol Aydınlatması			8-12 mt. Yükseklikte Yol Aydınlatması	8-12 mt. Yükseklikte Yol Aydınlatması
DİĞER	Banklar ve çiçeklikler	Banklar ve çiçeklikler			Banklar ve çiçeklikler	Banklar ve çiçeklikler
MALZEME TİPİ			M.3.1	M.3.2		
ARAÇ YOLU / (BELİRLİ SAATLERDE ARAÇ GİRECEK YAYA YOLU)			Bazalt-Granit-Mermer küp taş (8x10x10 cm)	Bazalt-Granit-Mermer küp taş (8x10x10 cm)		
OTOBÜS DURAK VE OTOPARK CEPLERİ			Bazalt-Granit-Mermer küp taş (8x10x10 cm)			
BORDÜR			Beton Bordür (12x15x30x70 cm)	Granit Pahlı Bordür (15x25x50 cm)		
TRETUVAR			Beton plak taşı (8x20x20 cm)			
BABA			Takım 1	Takım 1		
ÇÖP KUTUSU			Takım 1	Takım 1		
AĞAÇLANDIRMA			Yaya kaldırımının 2 m'den fazla olduğu yerlerde	Yaya kaldırımının 2 m'den fazla olduğu yerlerde		
AYDINLATMA			8-12 mt. Yükseklikte Yol Aydınlatması	8-12 mt. Yükseklikte Yol Aydınlatması		
MALZEME TİPİ			M.4.1	M.4.2		
ARAÇ YOLU / (BELİRLİ SAATLERDE ARAÇ GİRECEK YAYA YOLU)			Beton parke taşı (8x10x20 cm)	Beton parke taşı (8x10x20 cm)		
OTOBÜS DURAK VE OTOPARK CEPLERİ			Beton parke taşı (8x10x10)			
BORDÜR			Beton Bordür (15x25x50 cm)	Beton Bordür (15x25x50 cm)		
TRETUVAR			Beton plak taşı (8x20x20 cm)			
BABA			Takım 2	Takım 2		
ÇÖP KUTUSU			Takım 2	Takım 2		
AĞAÇLANDIRMA			Yaya kaldırımının 2 m'den fazla olduğu yerlerde	Yaya kaldırımının 2 m'den fazla olduğu yerlerde		
AYDINLATMA			8-12 mt. Yükseklikte Yol Aydınlatması	8-12 mt. Yükseklikte Yol Aydınlatması		



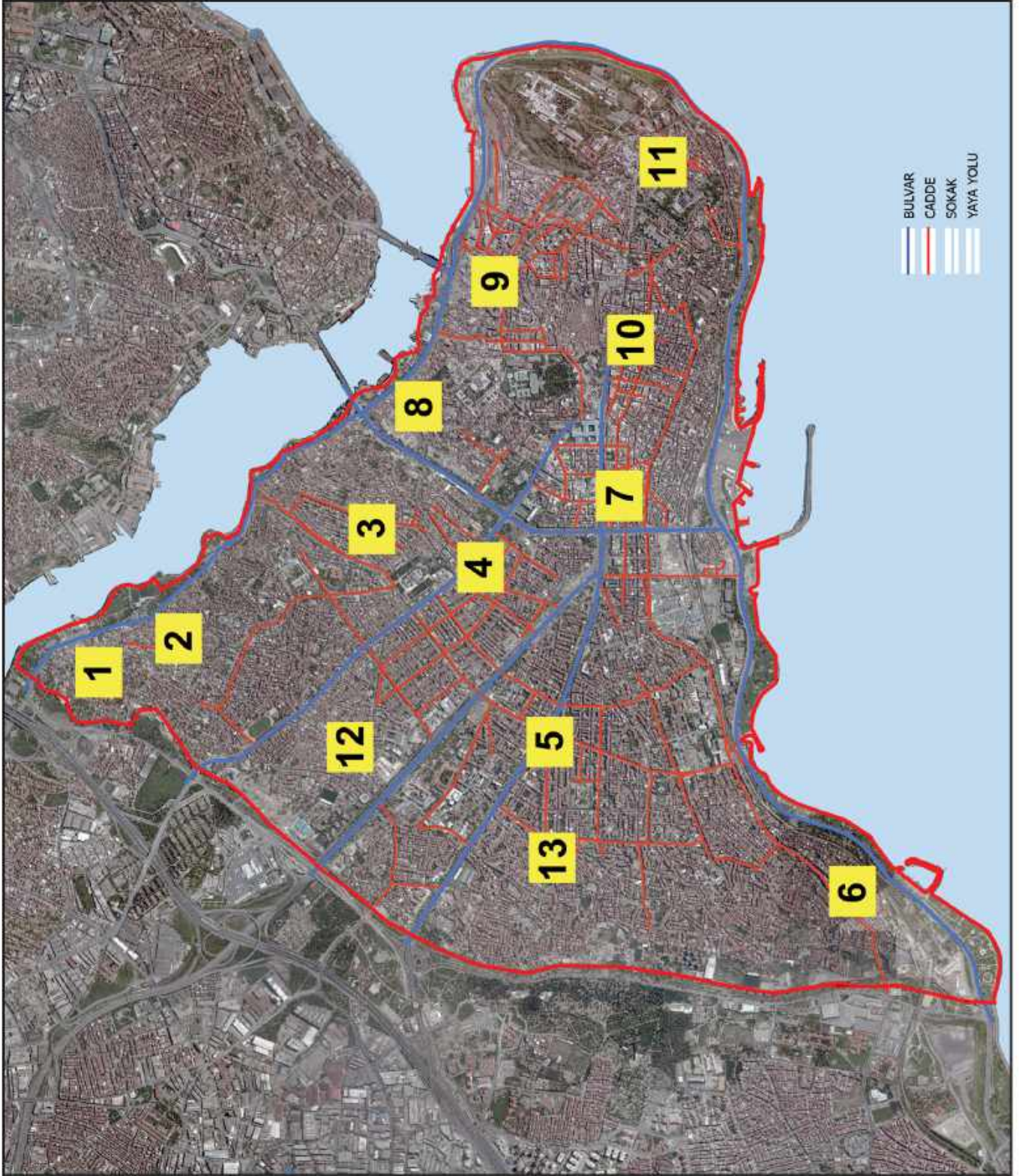
HARİTA 1. UYGULAMAYA ESAS ALT BÖLGELER HARİTASI



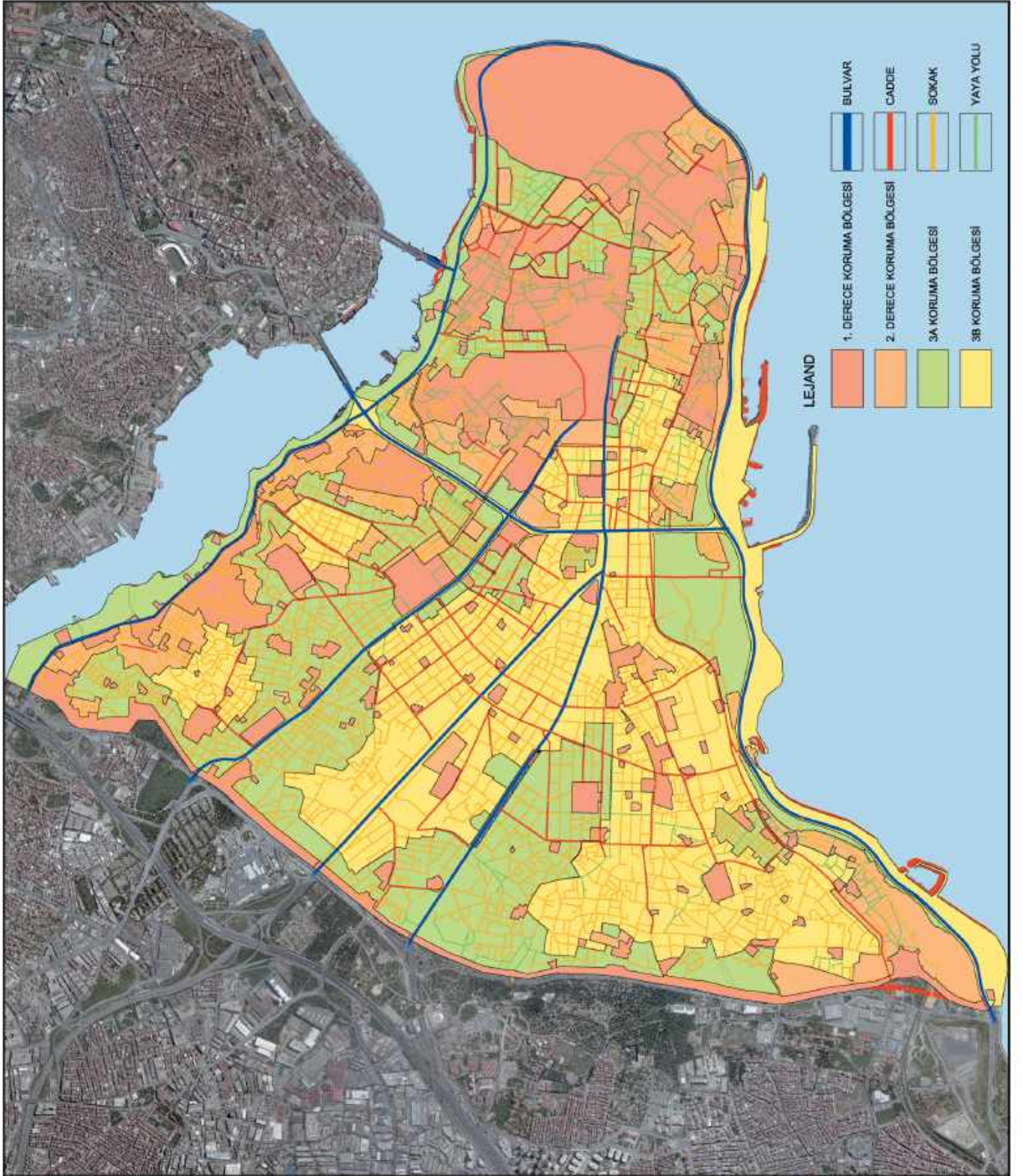
HARİTA 2. YOL TİPLERİ HARİTASI



HARİTA 3. ÖRNEK ALANLAR HARİTASI



HARİTA 4. KORUMA BÖLGELERİ HARİTASI



KAYNAK: Koruma Bölgeleri sınırları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Planlama ve İmar Müdürlüğü tarafından 2003 yılında hazırlanan Tarihi Yarımada Fatih-Eminönü 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Raporu'dan alınmıştır.

ARAÇ VE YAYA YOLLARINA AİT TİP ÇÖZÜMLER

BULVARLAR

Bu grupta, Vatan Caddesi, Millet Caddesi, Atatürk Bulvarı, Fevzi Paşa Caddesi ve bu caddenin devamı olan Macar Kardeşler Caddesi ile Şehzadebaşı Caddesi ve Sahil yolları yer aldı. Bu gruptaki cadde ve bulvarlar için tip kesitler, standartlar ve malzeme alternatifleri rehberde belirlendiği halde, tip kesitlerle uygulama yapılmayıp, yolun tamamı için yapılacak etüt ve rehberin kılavuzluğunda hazırlanacak kentsel tasarım projeleri ile uygulama yapılmalıdır.

CADDELER

Bu gruba 10-20 metre arasında genişliğe sahip, üzerinde konut dışı fonksiyonların yoğunluk kazandığı arterler dahil edildi. Bu gruptaki başlıca caddeler, Akdeniz Caddesi, Akşemsettin Caddesi, Kızılelma Caddesi, Kocamustafa Paşa Caddesi, Draman Caddesi, Türkeli Caddesi'dir.

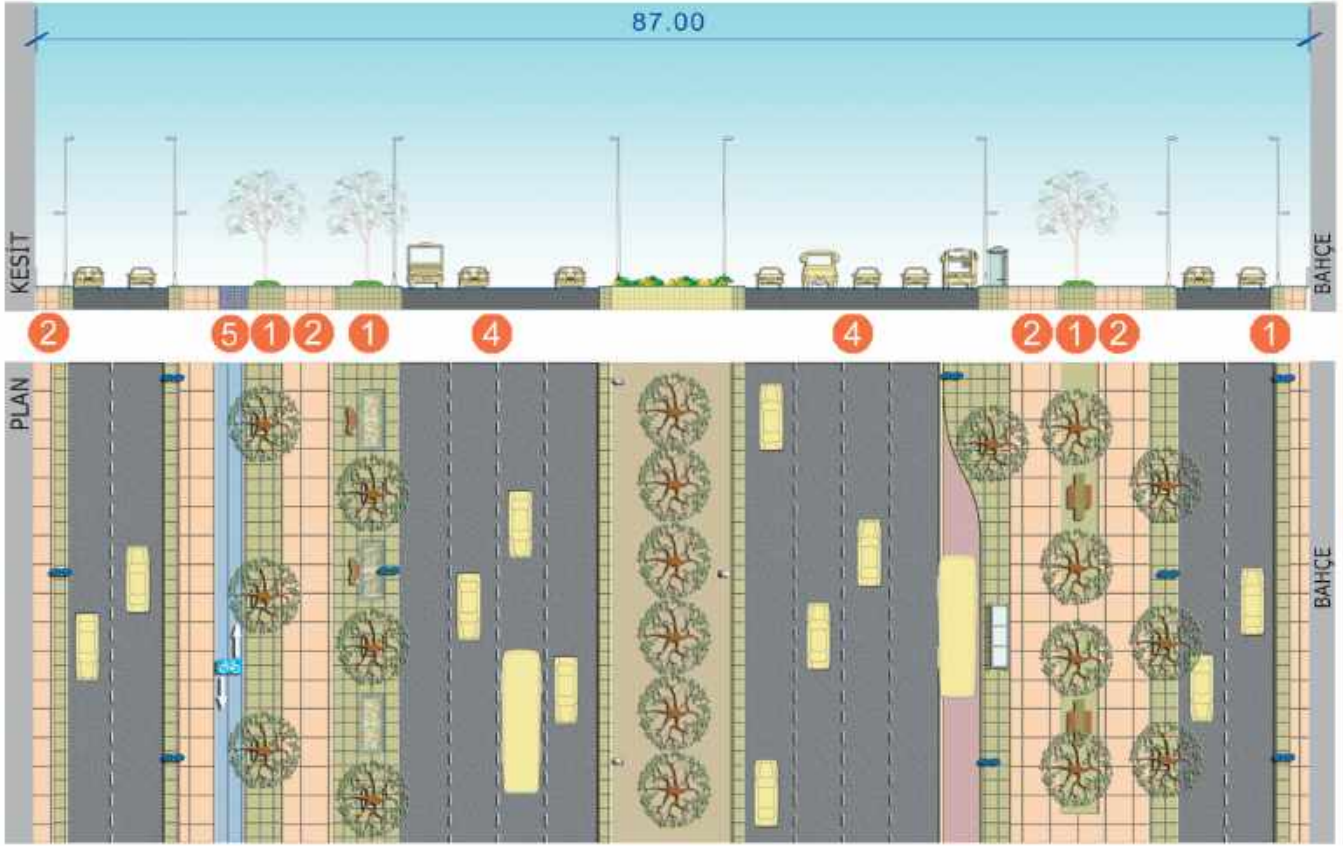
SOKAKLAR

En geniş gruptur, bu grupta 6-10 metre genişliğe sahip sokaklar yer aldı.

YAYA YOLLARI

Mevcut kullanımı itibari ile yayalaştırılmış sokakların yanı sıra, imar planında yayalaştırılması öngörülen sokaklar bu gruba dahil edildi.

YOL TİP PLAN VE KESİTİ / BULVARLAR TİP 1.1



TABLO.2a: TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZU			BULVAR (20m+)		
			En az(m)	En çok(m)	
KALDIRIM	Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	2.50		
	Mobilya Bandı	1	1.00	4.50	
	Bina Önü Bandı*	3	0.80	1.50	
	Bisiklet Yolu (OPSİYONEL)	5	1.00	2.25	
ARAÇ YOLU	Şerit Genişliği	4	3.00	3.50	
	Parklanma	Yola Paralel Park	-	-	
		Açılı Park	45'lik		
			60'lık		
Otobüs Durağı		2.50			

*Ticaret fonksiyonu olan arterlerde bu tanım dükkan önü duraklama bandı olarak kabul edilecektir. Bina girişlerine ait merdivenler, kuranglezler, altyapıya ait kutular veya kapaklar bu bant içinde çözülecektir. Sokaktan giriş almayan sağır cephelerin olduğu durumlarda bina önü bandı bırakılmayacaktır.



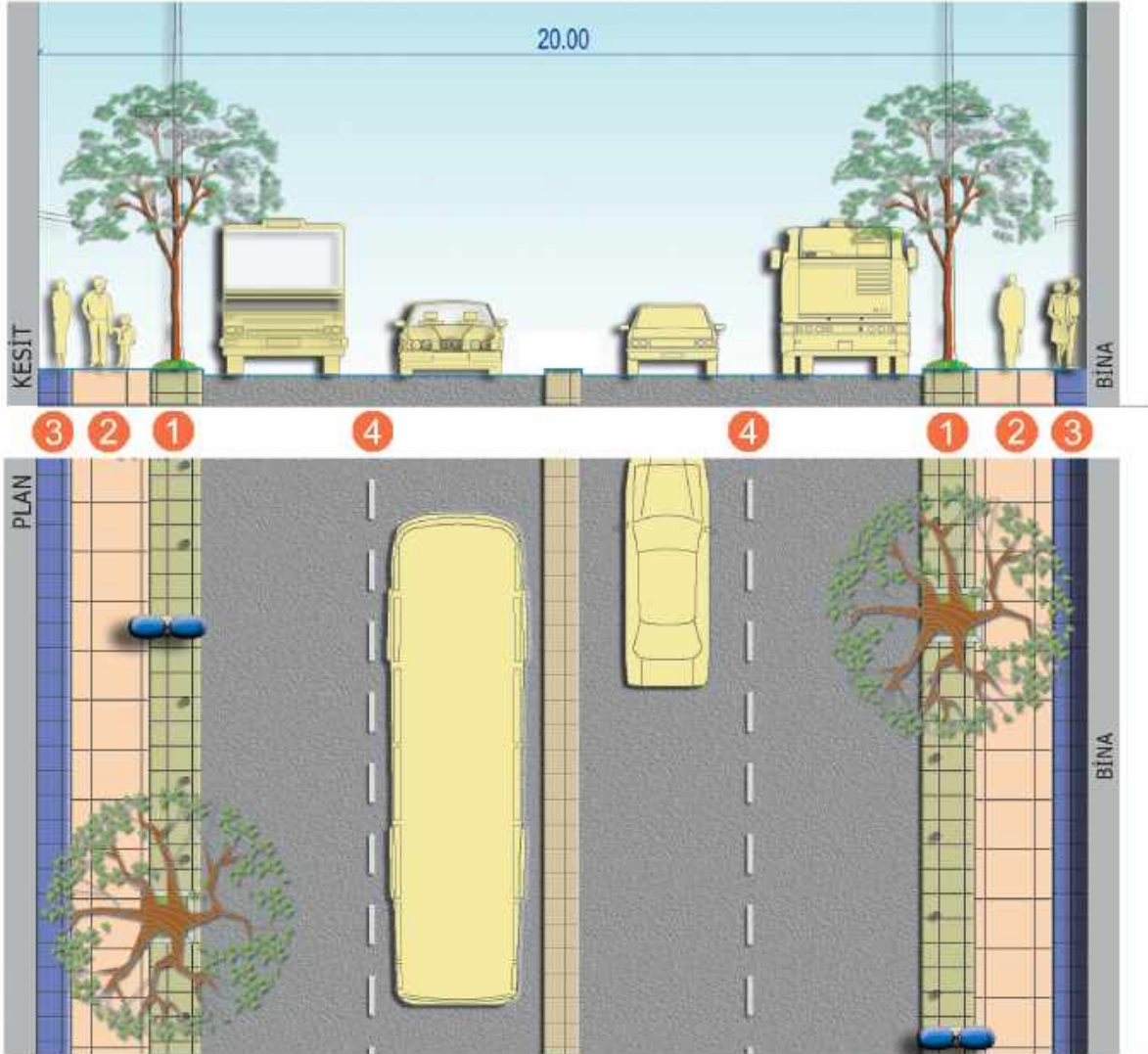
YOL TİP PERSPEKTİF VE MALZEMELERİ / BULVARLAR TİP 1.1



Mobilya Bandı ①	Engelsiz Yürüyüş Bandı ②	Bina Önü Bandı ③	Araç Yolu ④
			

Mobilya Bandı	①	Küçük veya orta boyutta (10, 20 cm vb.) doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Engelsiz Yürüyüş Bandı	②	Orta veya büyük boyutta (20,30,40 cm vb.) düzgün yüzeyleli doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Bina Önü Bandı	③	Küçük veya orta boyutta (10, 20 cm vb.) doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Araç Yolu	④	Asfalt
Bordür		Doğaltaş veya hazır beton bordürler.

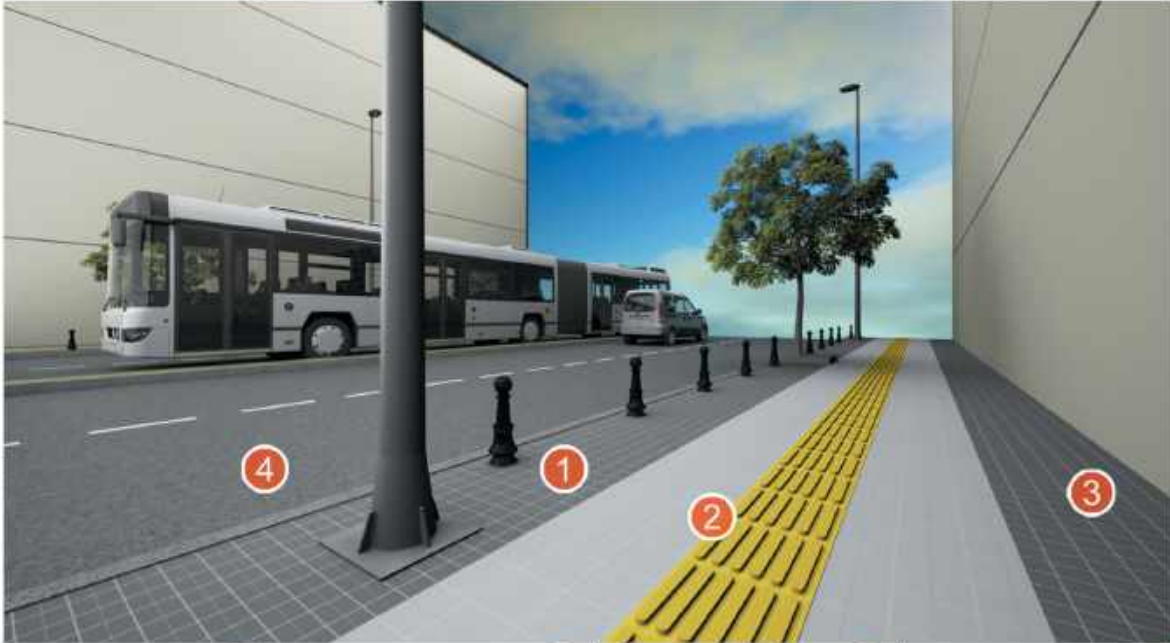
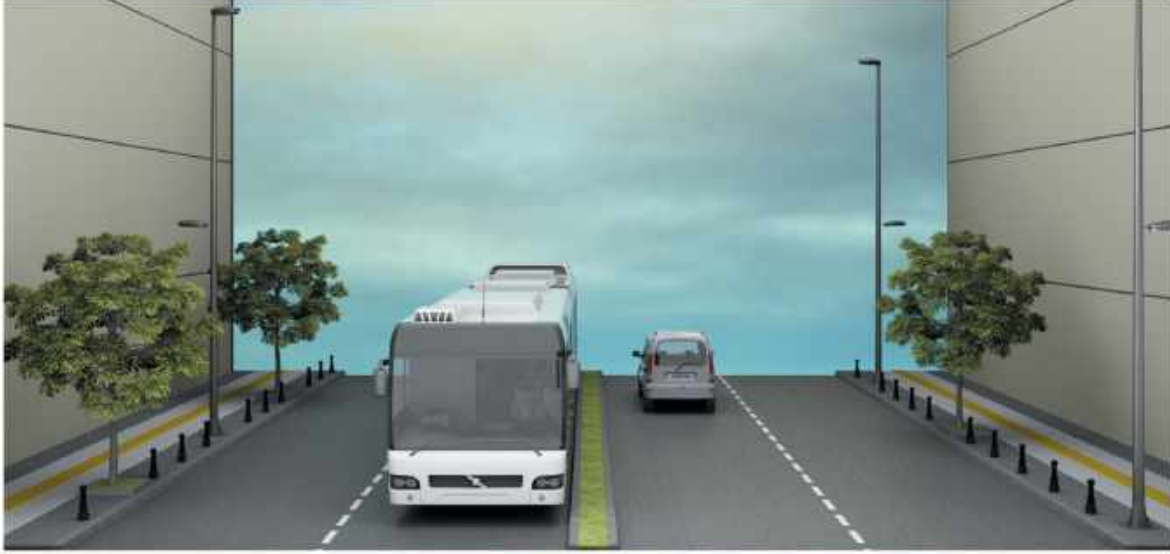
YOL TİP PLAN VE KESİTİ / CADDELER TİP 2.1



TABLO.2a.: TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZU			CADDE (10m-20m)		
			En az(m)	En çok(m)	
KALDIRIM	Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	1.20		
	Mobilya Bandı	1	0.15	1.50	
	Bina Önü Bandı*	3	0.35	1.00	
ARAÇ YOLU	Şerit Genişliği	4	3.00	3.50	
	Parklanma	Yola Paralel Park	2.10	2.50	
		Açılı Park	45'lik	4.50	6.00
			60'lık	5.00	6.00
Otobüs Durağı		2.50			

*Ticaret fonksiyonu olan arterlerde bu tanım dükkan önü duraklama bandı olarak kabul edilecektir. Bina girişlerine ait merdivenler, kuranglezler, altyapıya ait kutular veya kapaklar bu bant içinde çözülecektir. Sokaktan giriş almayan sağır cephelerin olduğu durumlarda bina önü bandı bırakılmayacaktır.

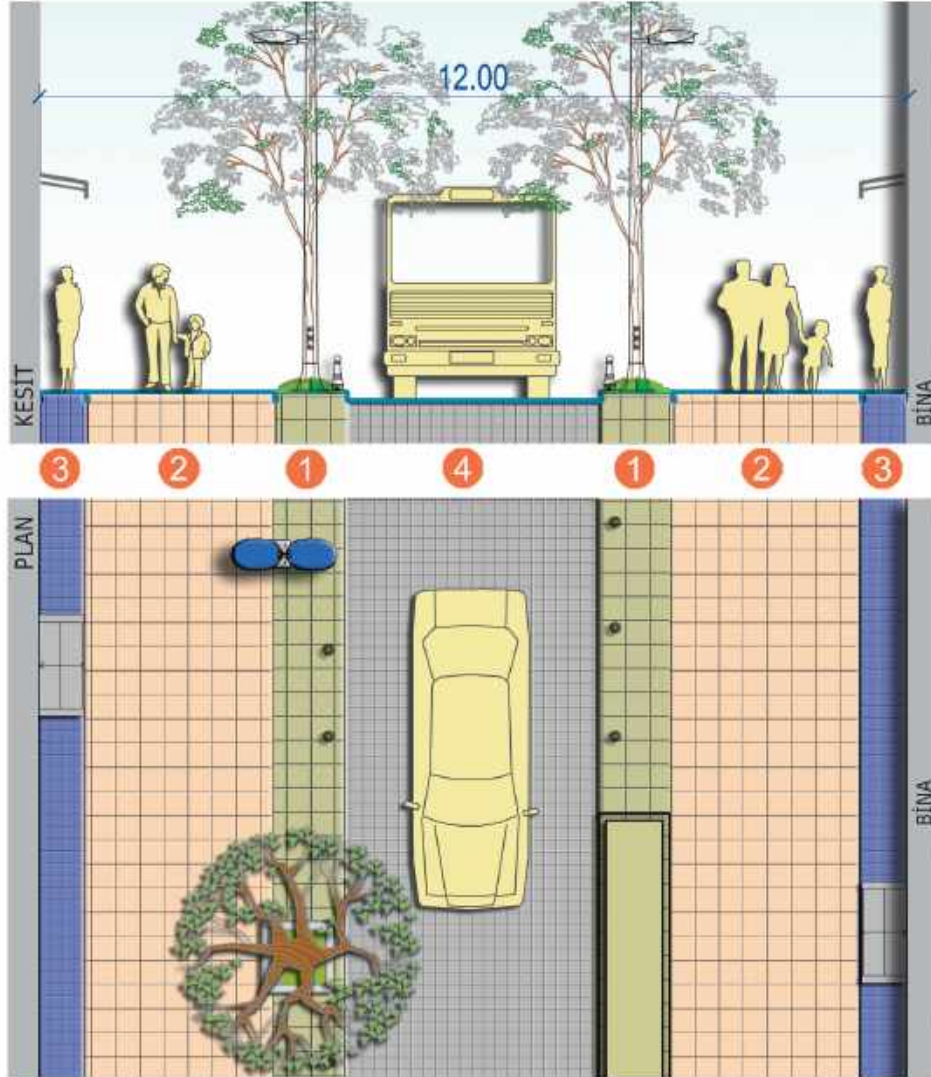
YOL TİP PERSPEKTİF VE MALZEMELERİ / CADDELER TİP 2.1



Mobilya Bandı	1	Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	Bina Önü Bandı	3	Araç Yolu	4
							

Mobilya Bandı	1	Küçük veya orta boyutta (10, 20 cm vb.) doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	Orta veya büyük boyutta (20,30,40 cm vb.) düzgün yüzeyli doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Bina Önü Bandı	3	Küçük veya orta boyutta (10, 20 cm vb.) doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Araç Yolu	4	Asfalt
Bordür		Doğaltaş veya hazır beton bordürler.

YOL TİP PLAN VE KESİTİ / CADDELER TİP 2.6



TABLO.2a.: TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZU		CADE (10m-20m)			
		En az(m)	En çok(m)		
KALDIRIM	Engelsiz Yürüyüş Bandı ②	1.20			
	Mobilya Bandı ①	0.15	1.50		
	Bina Önü Bandı* ③	0.35	1.00		
ARAÇ YOLU	Şerit Genişliği ④	3.00	3.50		
	Parklanma	Yola Paralel Park	2.10	2.50	
		Açılı Park	45'lik	4.50	6.00
			60'lık	5.00	6.00
Otobüs Durağı		2.50			

*Ticaret fonksiyonu olan arterlerde bu tanım dükkan önü duraklama bandı olarak kabul edilecektir. Bina girişlerine ait merdivenler, kuranglezler, altyapıya ait kutular veya kapaklar bu bant içinde çözülecektir. Sokaktan giriş almayan sağır cephelerin olduğu durumlarda bina önü bandı bırakılmayacaktır.

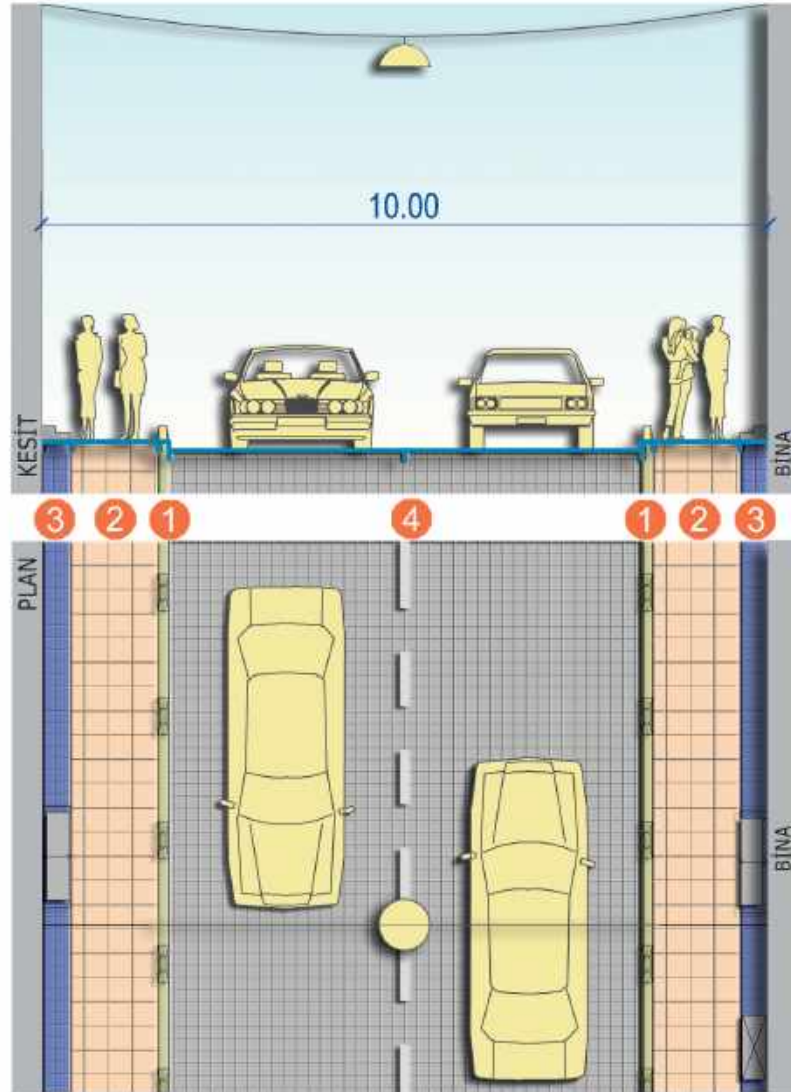
YOL TİP PERSPEKTİF VE MALZEMELERİ / CADDELER TİP 2.6



Möbilya Bandı	1	Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	Bina Önü Bandı	3	Araç Yolu	4
							

Möbilya Bandı	1	Küçük veya orta boyutta (10, 20 cm vb.) doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	Orta veya büyük boyutta (20,30,40 cm vb.) düzgün yüzeyli doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Bina Önü Bandı	3	Küçük veya orta boyutta (10, 20 cm vb.) doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Araç Yolu	4	Asfalt
Bordür		Doğaltaş veya hazır beton bordürler.

YOL TİP PLAN VE KESİTİ / SOKAKLAR TİP 3.1

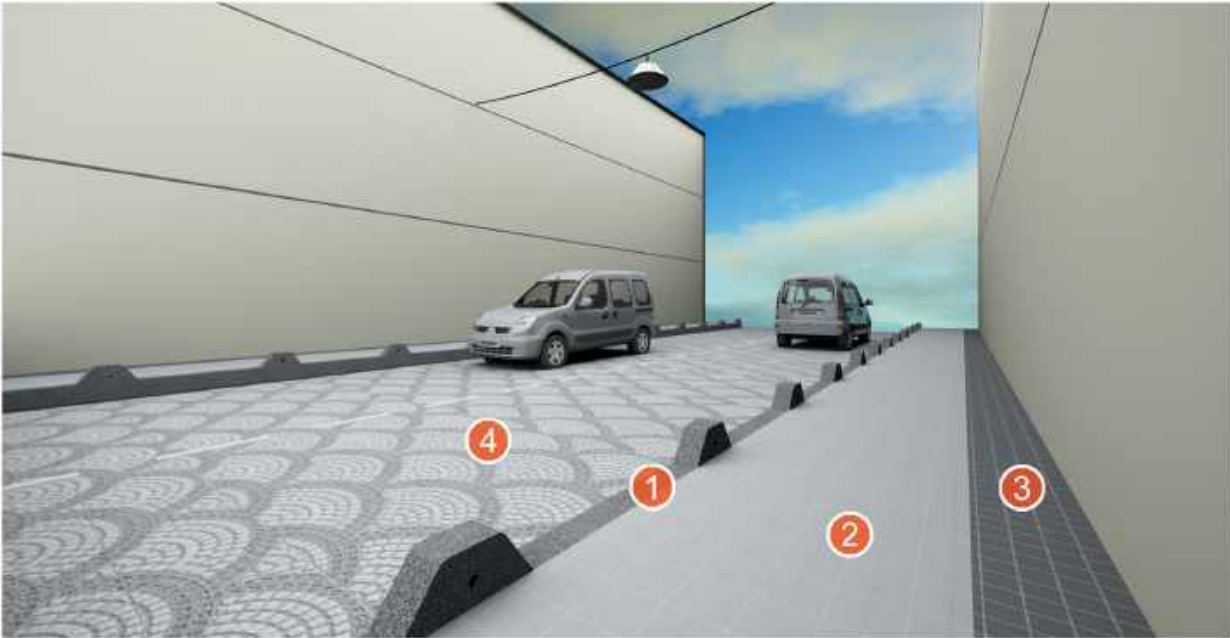
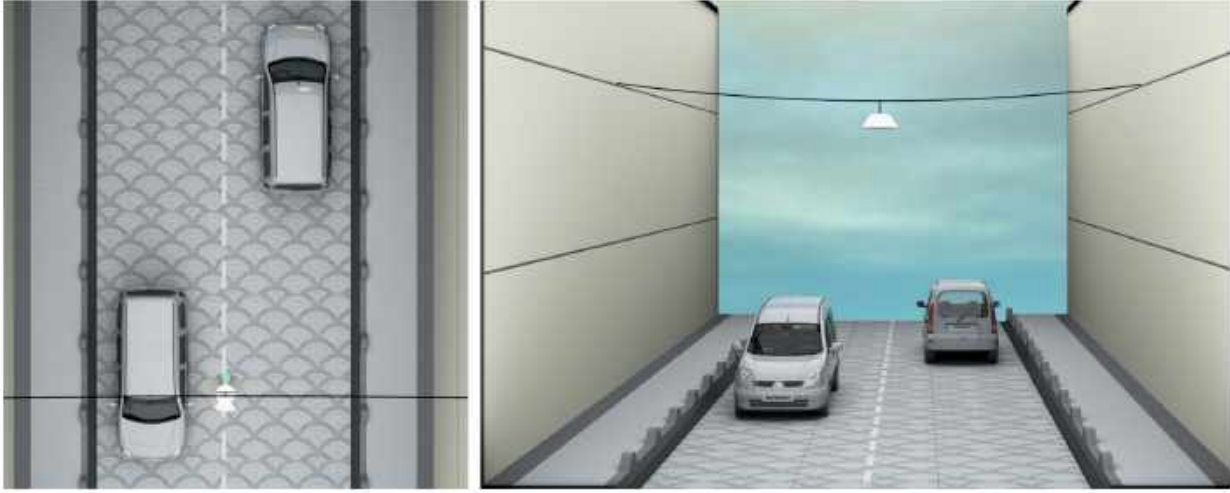


TABLO.2a.: TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZU		SOKAK (6m - 10m)			
		En az(m)	En Çok(m)		
KALDIRIM	Engelsiz Yürüyüş Bandı 2	0.90			
	Mobilya Bandı 1	-	1.00		
	Bina Önü Bandı* 3	-	0.90		
ARAÇ YOLU	Şerit Genişliği 4	2.75	3.50		
	Parklanma	Yola Paralel Park		2.10	
		Açılı Park	45'lik		4.50
			60'lık		5.00
Otobüs Durağı		-	-		

*Ticaret fonksiyonu olan arterlerde bu tanım dükkan önü duraklama bandı olarak kabul edilecektir. Bina girişlerine ait merdivenler, kuranglezler, altyapıya ait kutular veya kapaklar bu bant içinde çözülecektir. Sokaktan giriş almayan sağır cephelerin olduğu durumlarda bina önü bandı bırakılmayacaktır.



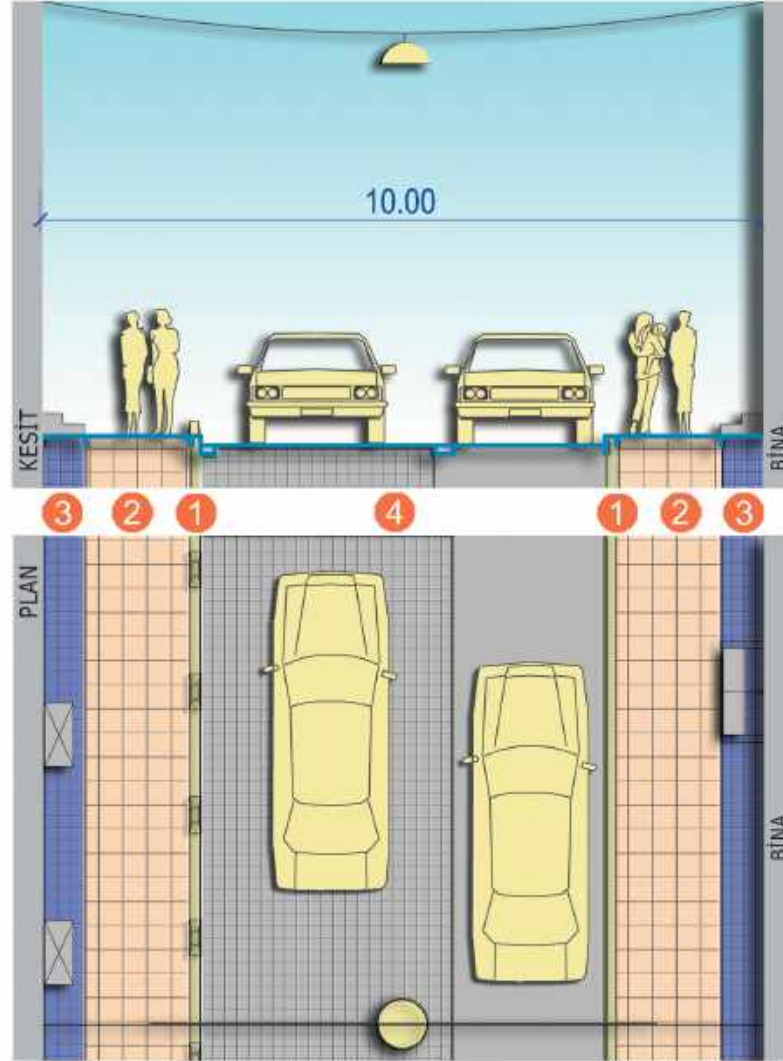
YOL TİP PERSPEKTİF VE MALZEMELERİ / SOKAKLAR TİP 3.1



Mobilya Bandı	1	Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	Bina Önü Bandı	3	Araç Yolu	4
							

Mobilya Bandı	1	Küçük veya orta boyutta (10, 20 cm vb.) doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	Orta veya büyük boyutta (20,30,40 cm vb.) düzgün yüzeyli doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Bina Önü Bandı	3	Küçük veya orta boyutta (10, 20 cm vb.) doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Araç Yolu	4	Doğaltaş
Bordür		Doğaltaş veya hazır beton bordürler.

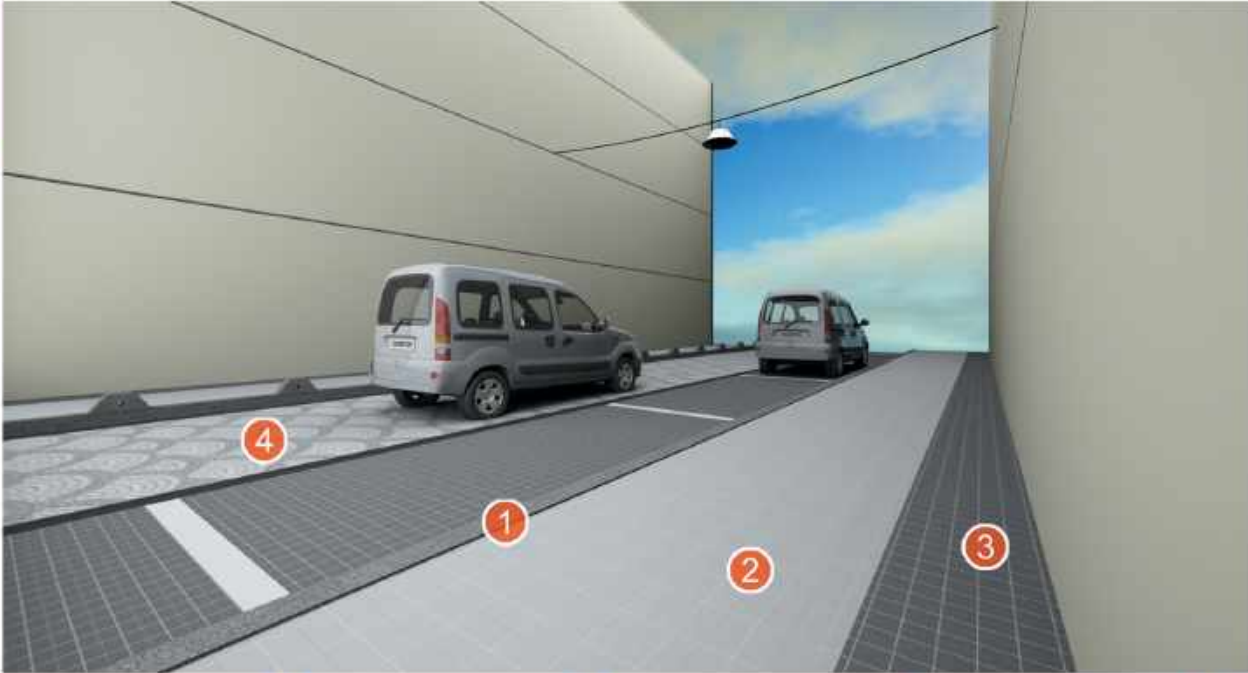
YOL TİP PLAN VE KESİTİ / SOKAKLAR TİP 3.2



TABLO.2a.: TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZU			SOKAK (6m - 10m)		
			En az(m)	En Çok(m)	
KALDIRIM	Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	0.90		
	Mobilya Bandı	1	-	1.00	
	Bina Önü Bandı*	3	-	0.90	
ARAÇ YOLU	Şerit Genişliği	4	2.75	3.50	
	Parklanma	Yola Paralel Park		2.10	
		Açılı Park	45'lik		4.50
			60'lık		5.00
Otobüs Durağı		-	-		

*Ticaret fonksiyonu olan arterlerde bu tanım dükkan önü duraklama bandı olarak kabul edilecektir. Bina girişlerine ait merdivenler, kuranglezler, altyapıya ait kutular veya kapaklar bu bant içinde çözülecektir. Sokaktan giriş almayan sağır cephelerin olduğu durumlarda bina önü bandı bırakılmayacaktır.

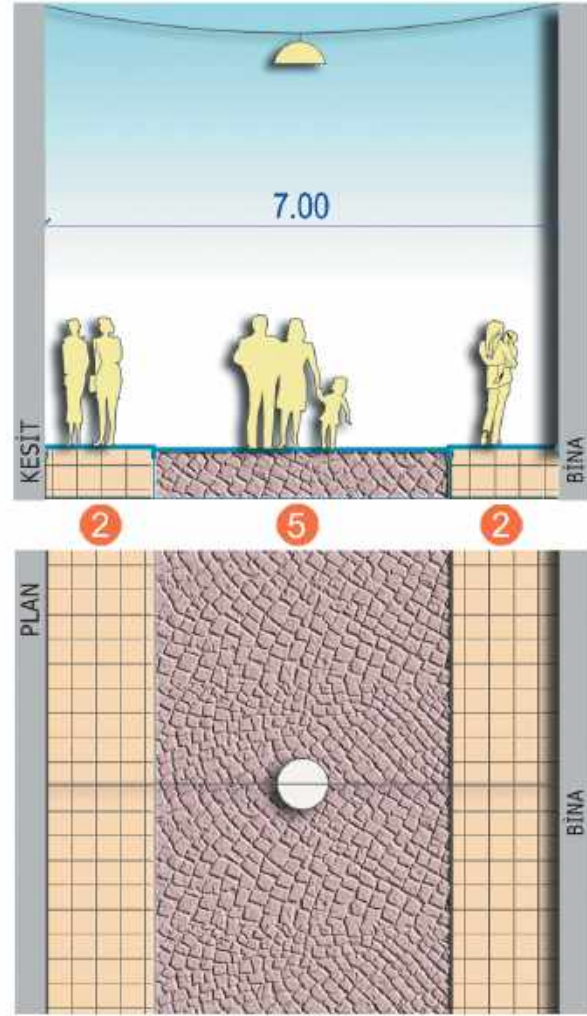
YOL TİP PERSPEKTİF VE MALZEMELERİ / SOKAKLAR TİP 3.2



Mobilya Bandı	1	Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	Bina Önü Bandı	3	Araç Yolu	4
							

Mobilya Bandı	1	Küçük veya orta boyutta (10, 20 cm vb.) doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	Orta veya büyük boyutta (20,30,40 cm vb.) düzgün yüzeyli doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Bina Önü Bandı	3	Küçük veya orta boyutta (10, 20 cm vb.) doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Araç Yolu	4	Doğaltaş
Bordür		Doğaltaş veya hazır beton bordürler.

YOL TİP PLAN VE KESİTİ / YAYA YOLLARI TİP 4.1

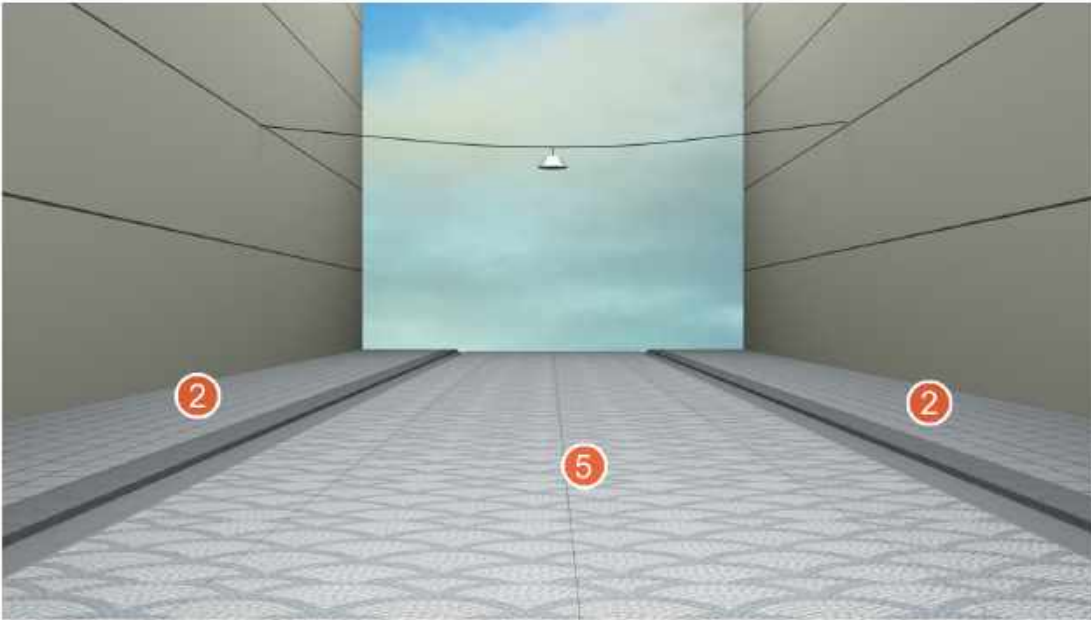
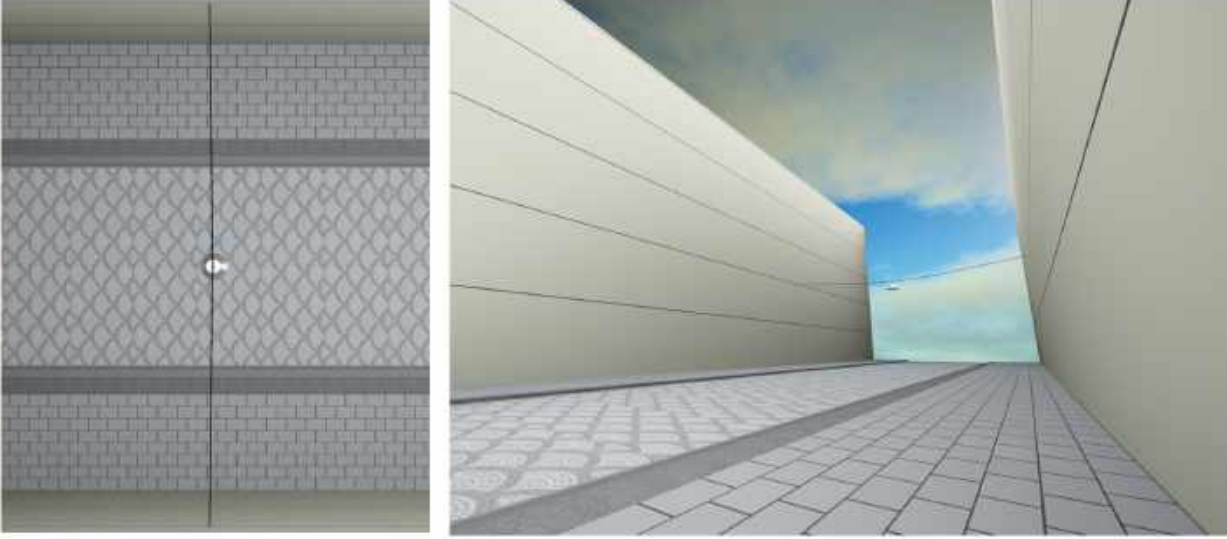


TABLO.2a.: TİP GENİŞLİK STANDARTLARI KILAVUZU			YAYA YOLU		
			En az(m)	En çok(m)	
KALDIRIM	Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	1.20		
	Mobilya Bandı				
	Bina Önü Bandı*				
ARAÇ YOLU	Şerit Genişliği		-	-	
	Parklanma	Yola Paralel Park	-	-	
		Açılı Park	45'lik	-	-
			60'lık	-	-
Otobüs Durağı		-	-		
YAYA YOLU	(Belirli saatlerde araç girecek olan yaya aksı)	5	3.50		
	Genişlik				

*Ticaret fonksiyonu olan arterlerde bu tanım dükkan önü duraklama bandı olarak kabul edilecektir. Bina girişlerine ait merdivenler, kuranglezler, altyapıya ait kutular veya kapaklar bu bant içinde çözülecektir. Sokaktan giriş almayan sağır cephelerin olduğu durumlarda bina önü bandı bırakılmayacaktır.



YOL TİP PERSPEKTİF VE MALZEMELERİ / YAYA YOLLARI TİP 4.1

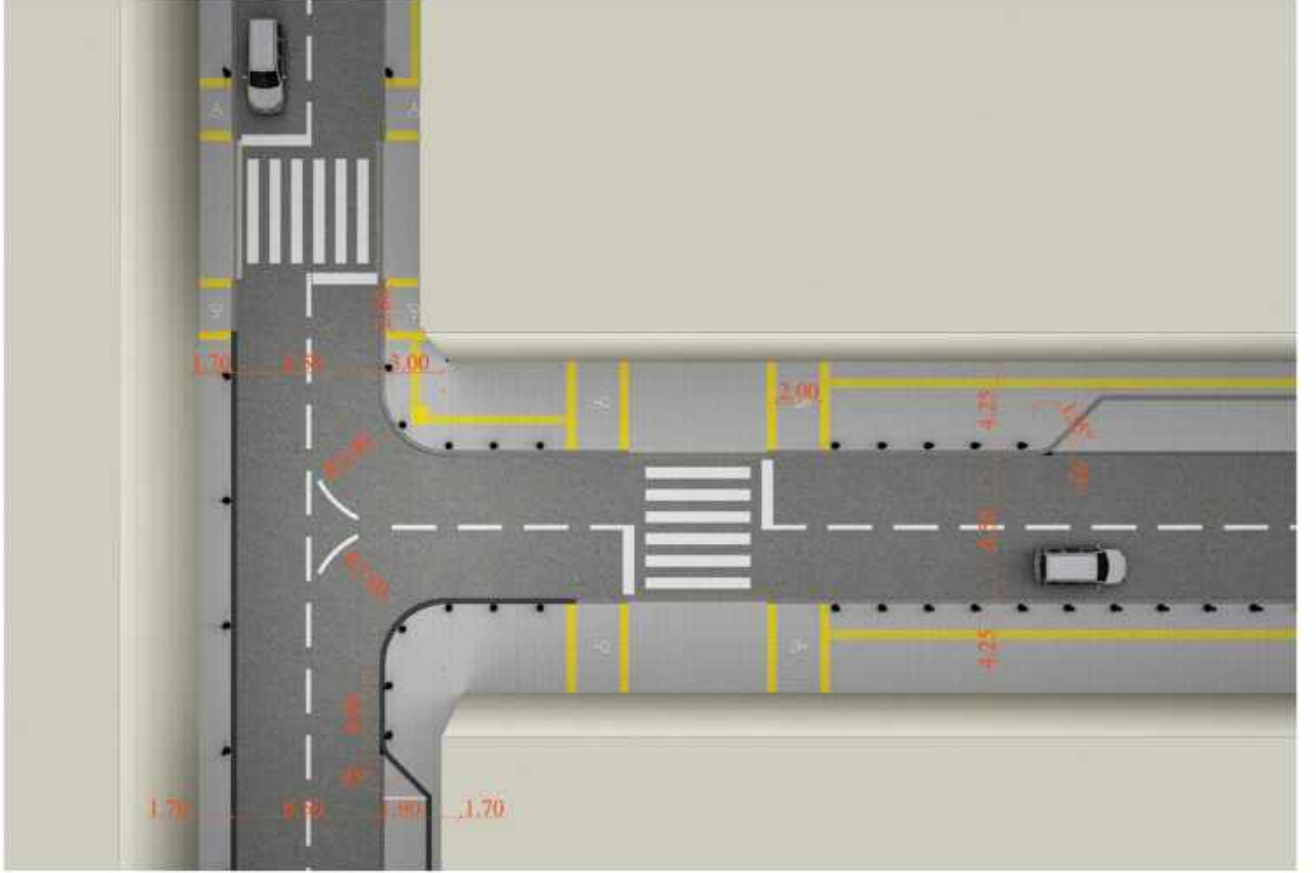


Engelsiz Yürüyüş Bandı 2	Araç Yolu 5
	

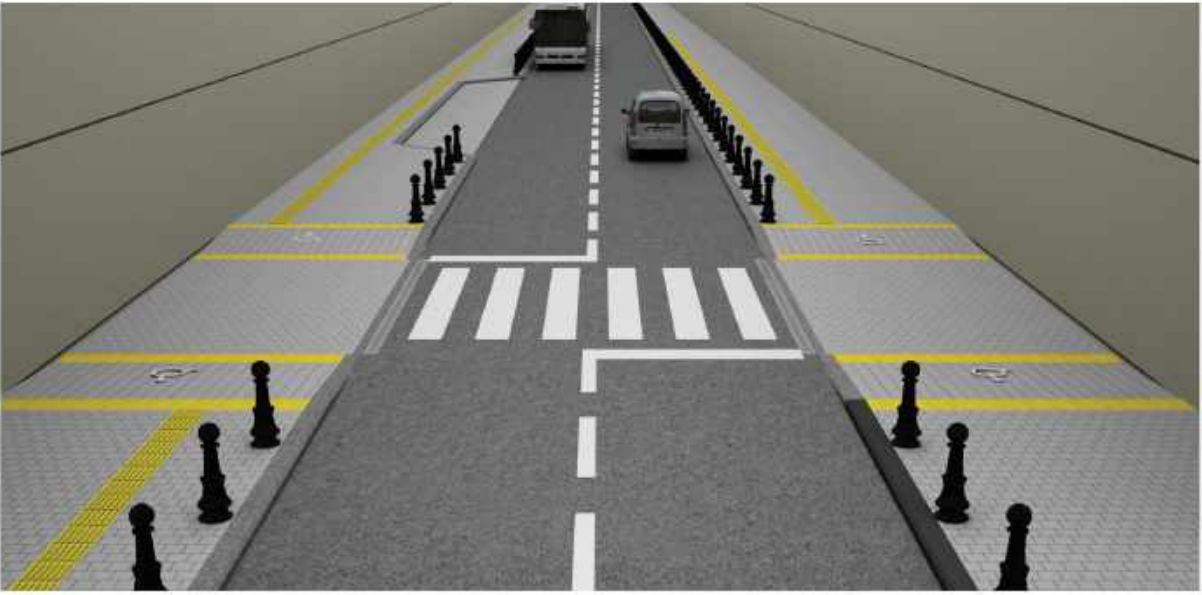
(Belirli saatlerde aracın gireceği yol)

Engelsiz Yürüyüş Bandı	2	Orta veya büyük boyutta (20,30,40 cm vb.) düzgün yüzeyli doğaltaş veya hazır beton elemanlar.
Araç Yolu	5	Doğaltaş (Belirli saatlerde aracın gireceği yol)
Bordür		Doğaltaş veya hazır beton bordürler.

YOL GEOMETRİSİ 1



YOL GEOMETRİSİ 2



BİSİKLET YOLLARI STANDARTLARI

Bisiklet yolu standartlarının oluşturulmasında rehber kaynak olarak TSE standartları (TS 9826 – Şubat 1992, sf:7) kabul edilmiştir. Standart; taşıt yolu kotunda yapılacak bisiklet yolunun çift yönlü olması halinde 2 m.'lik bir alanın ayrılmasını öngörmektedir. Mevcut yol genişlikleri, taşıt sirkülasyonu, kaldırım genişlikleri göz önünde bulundurularak proje alanına özgü bisiklet yol tipleri oluşturulmuştur. Üç ana başlıkla bisiklet yolu tipleri oluşturulmuştur (Bulvarlar grubundaki yollar, caddeler, yayayolları).



Bulvarlarda uygulanacak bisiklet yolu tipi, 2 m. lik çift yönlü bisiklet yoluna ek olarak taşıt yolu ile bisiklet yolu arasında 75 cm.'lik emniyet bandı ve 12 cm yol çizgisi güvenlik nedeniyle bırakılmalıdır. Ayrıca emniyet alanında 100 cm. aralıklarla fiziksel ayırıcı reflektifli stopper bordür (16x201x10 cm) ve mevcut taşıt yolu üzerinde 70 cm aralıklarla solar butonlar (14x12x8 cm) uygulanacaktır.

Bulvarlarda uygulanacak bisiklet yolu tipi, 2 m. lik çift yönlü bisiklet yoluna ek olarak taşıt yolu ile bisiklet yolu arasında 75 cm.'lik emniyet bandı ve 12 cm yol çizgisi güvenlik nedeniyle bırakılmalıdır. Ayrıca emniyet alanında 100 cm. aralıklarla fiziksel ayırıcı reflektifli stopper bordür (16x201x10 cm) ve mevcut taşıt yolu üzerinde 70 cm aralıklarla solar butonlar (14x12x8 cm) uygulanacaktır.

Caddelerde uygulanacak bisiklet yolu tipinde, 2 m. lik çift yönlü bisiklet yoluna ek olarak taşıt yolu ile bisiklet yolu arasında 50 cm. lik emniyet bandı ve 12 cm yolçizgisi güvenlik nedeniyle bırakılacaktır. Ayrıca 120 cm aralıklarla kompozit baba (h: 53cm) ve mevcut taşıt yolu üzerinde 70 cm aralıklarla solar butonlar (14x12x8cm) uygulanacaktır.

Mevcut yaya yolu ve açık alan geçişlerinde 2 m. lik çift yönlü bisiklet yoluna ek olarak çift taraflı bisiklet yolu sınırlarında bahçe bordürleri uygulanacaktır.



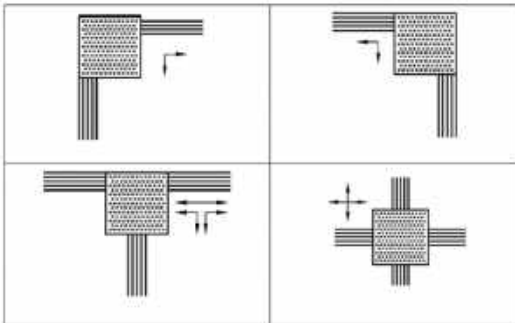
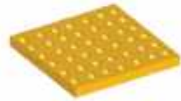
ENGELLİLER İÇİN KALDIRIM VE YAYA YOLUNA YÖNELİK STANDARTLAR 1

- Hareket kısıtlılığı yaşayan bireyler de dahil olmak üzere tüm yayaların erişimine uygun olmalıdır.
 - Yaya sirkülasyonunda süreklilik sağlanmalıdır.
 - Yeterli genişlikte olmalıdır.
 - Düzgün, sürekli ve kaygan olmayan bir zemine sahip olmalıdır.
 - Güvenli ve kullanımı rahat olmalıdır.
- Altyapı donatıları ile kent donatıları standartlara uygun konumlanmalı, erişime engel olmamalıdır.

**GÖRME ENGELLİ KANALLI PLAK TAŞI (TAKİP TAŞI)**

Görme engelliler için çevresini kolay algılayabileceği şekilde; anlaşılır, sade ve çevresi ile tezat renk ve dokuda hissedilebilir yüzey tasarlanmalıdır. Hissedilebilir yüzeyler; potansiyel bir tehlike hakkındaki uyarı yüzeyleri ve bilgilendirme yüzeyleri olmak üzere sınıflandırılabilir.

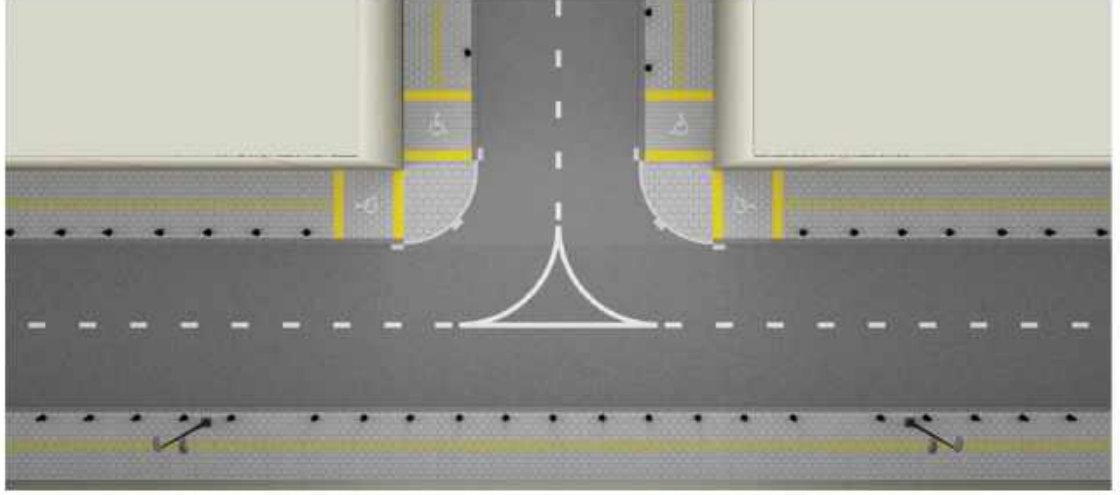
Uyarı yüzeyleri; yaya geçitlerinde (kontrollü ve kontrolsüz geçişlerin ayırt edilmesi amacıyla farklı renkler kullanılabilir), tren, tramvay binış-iniş noktalarında ve yüksek otobüs platformlarında, basamak, seviye geçişi, yol üzerindeki hafif ve hızlı toplu taşıma platformları gibi diğer tehlikeli bölgelere yaklaşıldığında kullanılmaktadır.

GÖRME ENGELLİ KABARTMALI PLAK TAŞI (UYARICI TAŞI)

Bilgilendirme yüzeyleri ise; geniş ve açık yaya bölgelerinde veya karmaşık yaya çevrelerinde yön temini için, otobüs durağı, telefon kulübeleri, kabartmalı veya sesli bilgilendirme hizmetleri, tuvaletler vb. gibi tesislerin varlığını bildirmek için kullanılmaktadır.

Yaya yollarında yürüyüş istikametlerinin değişme noktalarında hissedilir yüzeylerle görme engelliler için ikaz şeritleri oluşturulur. Kılavuz iz öğelerinin kesiştiği alanlarda kılavuz izler arası 135 dereceden az ise bu alanlarda yön değişimini haber vermek için noktasal kabarcıklı döşeme kullanılmalıdır. Bu döşemeye yön değiştirme öğesi denir.

ENGELLİLER İÇİN KALDIRIM VE YAYA YOLUNA YÖNELİK STANDARTLAR 2



Yaya yolları ve kaldırımlar, hareket kısıtlılığı yaşayan bireylerin de rahatça hareket edebileceği yüzeyler şeklinde düzenlenmelidir. Kaldırım yüksekliği cadde kotundan en fazla 12 cm yüksekte olmalıdır.

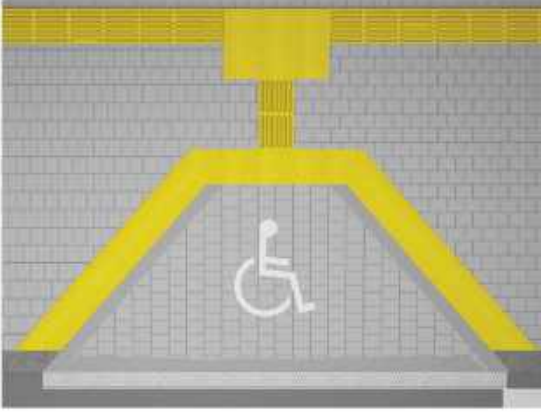
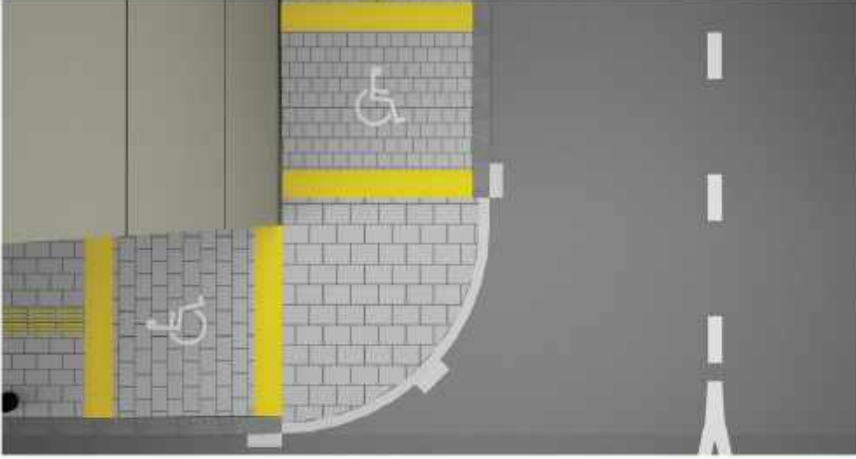
Yaya yolu ve kaldırımlar; dayanıklı, sert ve pürüzsüz yüzeyli olmalı, kaymayan ve parlamayan, yaya hareketini zorlaştırmayan malzeme ile kaplanmalıdır. Kaldırım yüzey kaplaması seçilirken, uygulanacak yüzey, iklim koşulları, kaldırımın kullanım yoğunluğu ve şekline göre en uygun malzeme seçilmelidir. Yaya yolları için uygun zemin malzemeleri; düzgün beton yüzeyler, asfalt, düzgün beton parke, düzgün ve kaygan olmayan doğal veya yapay taş gibi kaplamalardır. Büyük derz aralıklı doğal taş kaplama ancak yaya akışının çok az olduğu alanlarda söz konusu olabilir. Kaldırımlarda zaman içinde veya yağmurda kayganlaşabilecek malzeme hiçbir şekilde kullanılamaz.

Kaldırım üzerinde bulunan ızgara, rögar kapağı gibi altyapı elemanları; kot farkı oluşturmayacak şekilde kaldırım yüzeyi ile eşdüzey olmalıdır.

Yaya yolları görme özürülüler tarafından kolay algılanacak doğrultular taşınmalıdır. Kaldırımın kenarı görme özürülülerin bastonları ile rahatça izleyebilecekleri şekilde düzgün olmalı ve tehlikeli bir paha sahip olmamalıdır.



ENGELLİLER İÇİN KALDIRIM VE YAYA YOLUNA YÖNELİK STANDARTLAR 3 RAMPALAR



Rampalar; yaya geçidinden kaldırıma çıkışta ve kaldırım başlangıç ile bitişiinde yola bağlantıyı sağlayan noktalarda bulunmalı, yaya yolları ve merdivenlerle bütünleştirilmelidir. Rampaların başlangıç ve bitişlerinde ve birbirini izleyen rampalar arasında tekerlekli sandalyenin manevra yapabileceği açık ve düz bir alan bırakılmalıdır.

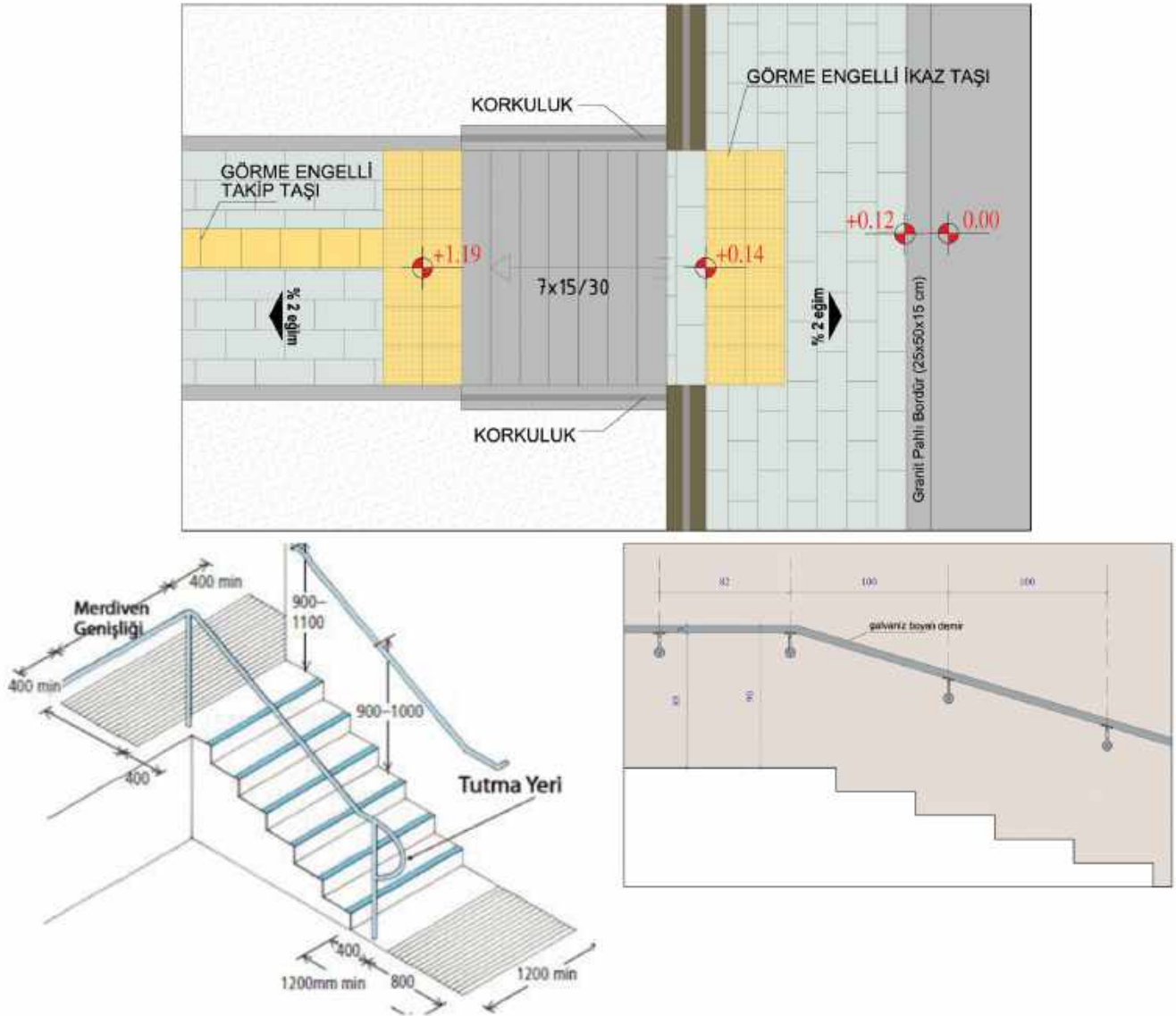
Zemin kaplama malzemesi; kaygan olmayan, hafif pürüzlü yüzeyi ile yere sağlam tutunulmasını sağlayan ve ışığı yansıtmayan nitelikte olmalıdır. Rampalı bir yaya yolunda, tekerlekli sandalyeli kişinin hareketini güçleştirebilecek eğimli kavşaklar bulunmamalıdır. Rampalar olumsuz hava koşullarından korunmuş olmalıdır.

Kaldırım rampalarının genişliği yaya geçitlerinde en az 180 cm, diğer yerlerde 90 cm olacaktır. Yaya yollarının yürüme istikametindeki eğimleri % 6'yı aşmamalıdır. Rampalarda güvenli eğim yüzde ve aralıkları: 10 cm'e kadarki yükseklik farkları için en fazla rampa eğimi % 10, 10 - 25 cm arasındaki yükseklik farkları için en fazla rampa eğimi % 8, 25 - 50 cm arasındaki yükseklik farkları için en fazla rampa eğimi % 6 olarak kabul edilecektir.

Rampaların her iki tarafına, tekerlekli sandalye tekerleklerinin dışarı düşmemesi ve görme özürllüer için de bir yönlendirici eleman olması için en az 8 - 10 cm yüksekliğinde kenarlıklar yapılacaktır.

3 metreden uzun rampaların her iki tarafına ve geniş rampaların her iki yanına 3,5 - 4 cm çapındaki yuvarlak demir borudan iki farklı yükseklikte korkuluklar konulacaktır. Korkuluklar sürekli ve kolayca kavranabilecek şekilde olmalıdır. Korkuluklar yere veya duvara emniyetle yük taşıyabilecek biçimde tutturulmuş olmalıdır.

ENGELLİLER İÇİN KALDIRIM VE YAYA YOLUNA YÖNELİK STANDARTLAR 4 MERDİVENLER



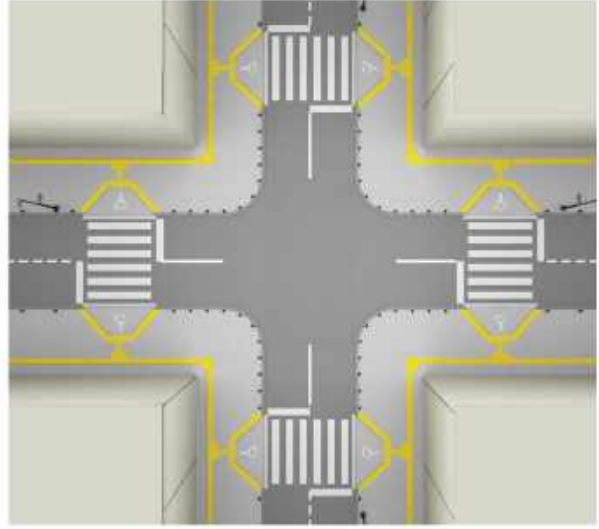
Resmi binalar, halka açık binalar, tesisler ve birimlerdeki merdivenler, çok özel mimari arayışlar dışında, düz kolu ve sahanlıklı yapılacaktır. Merdivenin her iki yanında yuvarlak borudan küpeşterler bulunacaktır. Küpeşte ile duvar arasında 4 cm aralık bulunacaktır.

Merdiven genişliği 180 cm'yi aşınca ortaya bir korkuluk ilave edilir. Bu binalardaki basamak genişlikleri 30 cm, basamak yüksekliği 15 - 16 cm alınacaktır. Basamak yüzeyleri kaymaz ve aşınmaz malzemeden olmalıdır. Merdivenlerin başlangıç ve bitişini görme engellilere belirtmek için farklı renk ve malzemeden şeritler düzenlenir. Merdivenler, basamaklarda gölge meydana gelmeyecek şekilde karşıdan ve iyi aydınlatılmalıdır. Çok özel bir mimari uygulama için izin alınması dışında, hemen herkes için az çok bir tehlike oluşturduklarından, rihtsiz merdiven yapılmayacaktır.

Her 8-10 basamakta bir uygun ölçülerde sahanlık bulunmalıdır. Merdiven başlangıç ve bitişlerinde görme engelliler için 80 cm genişliğinde uyarıcı hissedilebilir yüzey olmalıdır. Binalarda, merdivenlerin küpeşterlerinde görme engelliler için merdiven başlarında Braille Alfabesiyle kabartmalı bilgilendirme yapılmalıdır.

ENGELLİLER İÇİN YAYA GEÇİŞLERİNE YÖNELİK STANDARTLAR / YAYA GEÇİDİ

- 1 Hareket kısıtlılığı yaşayan bireylerin hareketini kolaylaştırmak ve tüm yayaların ergonomik şekilde geçişini sağlamak için eşdüzey geçişler tercih edilmelidir.
- 2 Tüm yayalar için güvenilir ve kullanılabilir olması esastır.
- 3 Özellikle görme engellilerin ihtiyaçları dikkate alınarak düzenleme yapılmalıdır.



Yaya geçitleri, taşıt yolunda yayaların güvenli bir şekilde karşıya geçebilmelerini sağlamak amacıyla düzenlenmiş alanlardır. Yaya geçitlerinde alt ve üst geçitler yerine eş düzey geçitler tercih edilmelidir. Kaldırımlar ve yaya yolları kaymayan yüzey kaplamasına sahip olmalı, tekerlekli sandalyeler için yeterli genişlikte olmalı ve yol seviyesine inen rampalar bulunmalıdır. Taşıt yolu ve kavşaklarda yaya geçitleri bordür taşı ile kesilmemeli ve taşıt yolu seviyesine kadar her üç yönde en fazla % 8 eğimli rampalar yapılmalıdır. Yaya geçitleri sayıca yeterli, iyi aydınlatılmış, ışık kontrollü yaya geçitlerinde farklı seviye ve türdeki engelli/özürlüler için görsel ve işitsel uyarıcılar eklenmiş, güvenli ve yeterli geçiş süresine sahip olmalıdır.

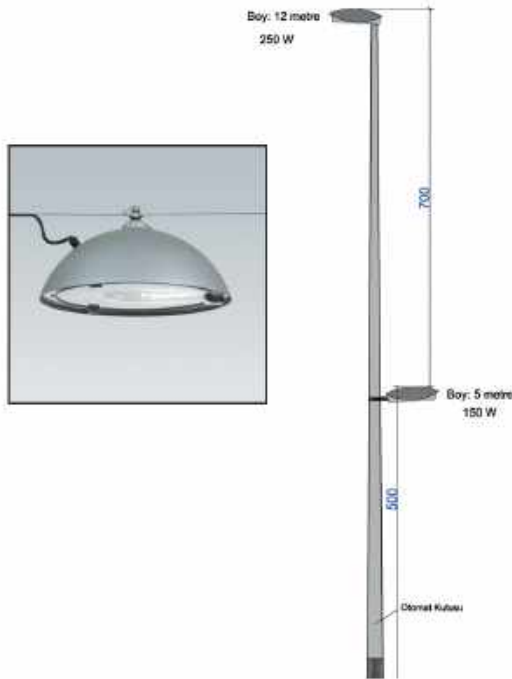
Yaya ve araç trafik yoğunluğuna bağlı olarak, ışık kontrolü olmayan yaya geçitlerini engellilerin de kullanacağı düşünülerek, sürücüler yaya geçidinden en az 20 m önce yaya geçidi işaretiyle uyarılmalıdır. Yaya geçitlerinin kaldırımla buluşma noktasında, görme engellilerin/özürlülerin kaldırım kenarını hissetmeleri için bırakılacak yükseklik farkı 1 - 2 cm'dir. Yoğun trafik ve taşıt yollarında engellilerin de kullanabileceği alt/üstgeçitler yapılmalı, bu geçitlerde eğimi % 6'yı geçmeyen rampalar kullanılmalıdır. İhtiyaç halinde tekerlekli sandalyeli engelliler için hareket eden eğik asansörler / platformlar yapılmalıdır.

KENT MOBİLYALARI 1

SINIR ELEMANI

Yaya alanlarında veya istenmeyen motorlu trafiği dışarıda tutmak amacıyla yerleştirilmektedir.

Baba elemanları renkli çizgilerle veya kontrast renkte boyanmış olmalıdır. Sınır elemanları arasındaki mesafe 120 cm, yüksekliği ise 90 cm olmalıdır. Görme engellilerin çarpmasını engellemek için yüksekliği 70 cm'den az olmamalıdır. Sınır elemanı, bordürün yol ile birleştiği noktadan kaldırıma doğru en az 30 cm içeriye konmalıdır.



AYDINLATMA ELEMANI

Aydınlatma elemanları yaya alanları ve özellikle görme engellilerin güvenli bir şekilde geçmesine izin verecek şekilde en az 220 cm yükseklikte olmalıdır.

Aydınlatma elemanlarının yüksekliği yaya yollarında 3 - 4 m, sokaklarda 4,5 - 6 m, caddelerde 7,5 - 9 m ve anayol (çevre yolunda) 10 - 12 m olmalıdır. Görsel erişimi sağlayacak uygun konum ve aydınlık düzeyinde olmalıdır.

Aydınlatma elemanı engelsiz yürüyüş bandı üzerinde konumlandırılmamalı, mobilya bandı içinde yer almalıdır. Mobilya bandının 75 cm'den dar olduğu ya da mobilya bandının bulunmadığı yerlerde aydınlatma elemanı cepheler arasına asılarak çözülebilir.

ÇÖP KUTUSU

Çöp kutuları yaya alanları hareketlerini kısıtlamayacak şekilde yaya kaldırım kenarında bordür taşına en az 40 cm uzaklıkta yer almalıdır. Yüksekliği en az 90 cm, en çok 120 cm olacak şekilde yerleştirilmelidir.

Yanlış yerleştirilmiş çöp kutuları engelli yaya alanları için tehlike unsuru olabilecektir. Çöp kutusu engelsiz yürüyüş bandı üzerinde konumlandırılmamalıdır. Mobilya bandı içinde yer almalıdır.

Diğer donatı elemanlarının olduğu gibi çöp kutularının da zıt renklerle kullanılarak belirgin ve kolay algılanabilir hale getirilmesi gerekmektedir.



KENT MOBİLYALARI 2

OTURMA ELEMANI

Dinlenme ve oturma elemanları; kentsel dış mekanlarda yaya yollarına ve sert zeminli alanlara bitişik ve yol boyunca düzenlenmelidir. Kullanıcıların serbest geçişine uygun, tehlike oluşturmayacak alanlarda konumlanmalıdırlar. Bankın yanında tekerlekli sandalye kullanıcısı için 120 cmx120 cm alan bırakılmalıdır. Bazı oturma birimleri, kamu tuvaletleri ve telefon kulübelerine yakın yerde olmalıdır. Oturma alanlarının çevresi bitkilendirilmelidir. Oturma elemanları sırtlıklı ve/veya sırtlıksız olarak tercih edilebilir.



ÇİÇEKLİK

Çiçeklik engelsiz yürüyüş bandı üzerinde konumlandırılmamalı, mobilya bandı içinde yer almalıdır.

Mobilya bandının 75 cm'den daha dar olduğu yerlerde zeminde çiçeklik kullanılması elverişli değildir. Mobilya bandının 75 cm olduğu yerlerde çiçeklik aydınlatma elemanı üzerinde de çözülebilir.

Yaya yollarına uzayan dallar özellikle görme engelliler için tehlike oluşturmaktadır.

Bitkiler geçişi engellemeyecek biçimde yaya yollarından yeterli uzaklığa dikilmeli, veya yeterli ve düzenli bakım ve budama yapılmalıdır. Aşağı doğru sarkan bitkiler ve ağaçlar yerden en az 220 cm yükseklikte budanmalıdır.

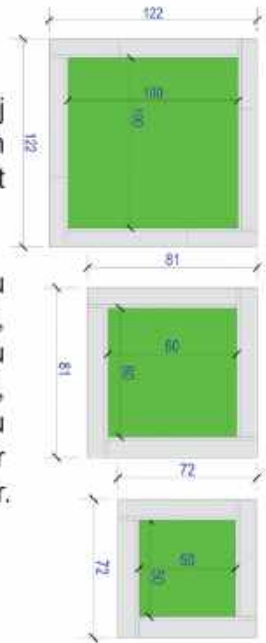
BİSİKLET PARK ELEMANI

ÇİÇEKLİK

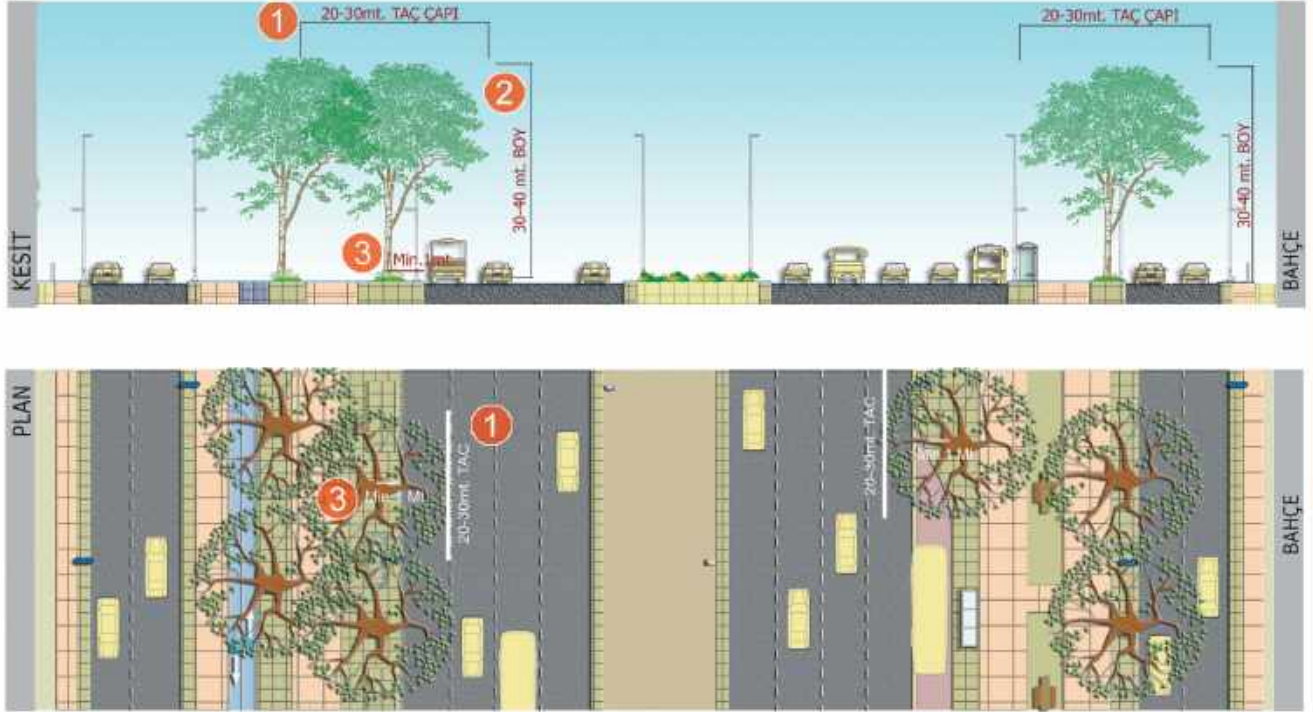


Özellikle görme engelliler için peyzaj elemanı olduğunu hissettirebilmek için 10 cm yükselmiş bir platform üzerine ranit imonluk ordür (xxcm) yerleştirilmelidir.

Mobilya bandının 120 cm'den fazla olduğu kaldırımlarda; x cm'lik kare çerçeve bordür, mobilya bandının 75 - 100 cm arasında olduğu kaldırımlarda; x cm'lik kare çerçeve bordür, mobilya bandının 75 cm ve altında olduğu kaldırımlarda; x cm'lik kare çerçeve bordür içerisine ağaç ve ağaççıklar yerleştirilmelidir.



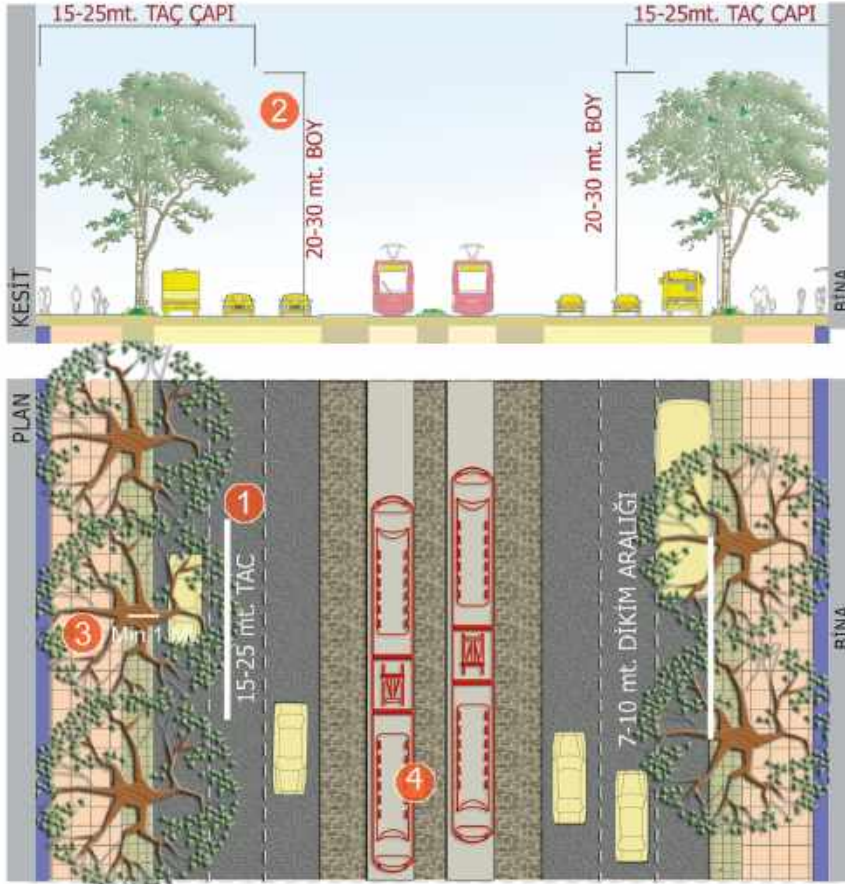
YOL TİPLERİNE GÖRE BİTKİLENDİRME ÖNERİLERİ BULVARLAR TİP 1.1 / VATAN CADDESİ ÖRNEĞİ



BİTKİSEL ELEMANLARA İLİŞKİN STANDARTLAR

BULVARLAR TİP1.1'E İÇİN DİKİLECEK AĞAÇLARIN SAHİP OLMASI GEREKEN ÖZELLİKLER		87 METRE BULVAR TİPİ ÖRNEĞİ	
AĞAÇ	GENEL ÖZELLİKLER	Geniş taç yapan	
		Yüksek Gövdeli	
		Düzensiz Gövdeli	
		Görsel Kimliği Olan	
		Tozlara ve Gazlara Dayanıklı	
	TAÇ ÇAPI	1	20-30mt.
	BOY	2	30-40mt.
	GÖVDE ÇAPI		0.9mt.
	DİKİM ARALIĞI		7-10mt.
* Yasaklı Ağaç Türleri		Adı	Nedeni
		Ailanthus altissima	Koku
		Aesculus hippocastanum	Meyve (Tehlike)
		Sorbus aria	Kuş pisliği
		Tilia argentea	Formu (Tehlike)
NOT:İyi durumdaki mevcut bitkiler korunacak ancak cadde boyunca yeni dikilen bitkiler tek tip olacaktır.			
Yeni dikilen ağaçların merkezleri bordürden en az 1mt., yağmursuyu ızgarasından en az 2 mt. uzak mesafede olmalıdır. 3			
Kök boğazı görünecek şekilde dikim yapılmalıdır.			

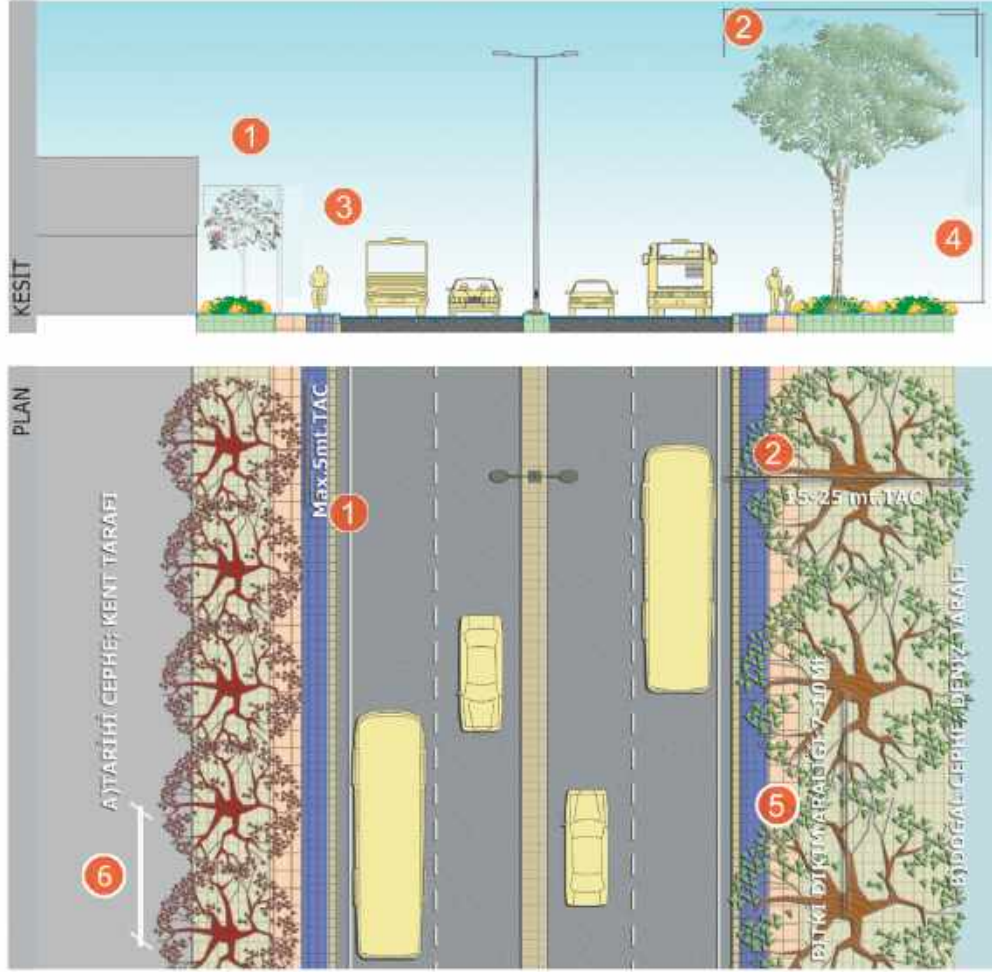
YOL TİPLERİNE GÖRE BİTKİLENDİRME ÖNERİLERİ BULVARLAR TİP 1.2 / MİLLET CADDESİ ÖRNEĞİ



BİTKİSEL ELEMANLARA İLİŞKİN STANDARTLAR

BULVARLAR TİP1.2 İÇİN DİKİLECEK AĞAÇLARIN SAHİP OLMASI GEREKEN ÖZELLİKLER		50 METRE BULVAR TİPİ ÖRNEĞİ	
AĞAÇ	GENEL ÖZELLİKLER	Geniş taç yapan	
		Yüksek Gövdeli	
		Düzdün Gövdeli	
		Görsel Kimliği Olan	
	Tozlara ve Gazlara Dayanıklı		
	TAÇ ÇAPI	1	15-25mt.
	BOY	2	20-30mt.
	GÖVDE ÇAPI		1mt.
	DİKİM ARALIĞI	4	7-10mt.
* Yasaklı Ağaç Türleri		Adı	Nedeni
		Ailanthus altissima	Koku
		Aesculus hippocastanum	Meyve (Tehlike)
		Sorbus aria	Kuş pisliği
		Tilia argentea	Formu (Tehlike)
NOT: İyi durumdaki mevcut bitkiler korunacak ancak cadde boyunca yeni dikilen bitkiler tek tip olacaktır. 3			
Yeni dikilen ağaçların merkezleri bordürden en az 1mt., yağmursuyu izgarasından en az 2 mt. uzak mesafede olmalıdır.			
Kök boğazı görünecek şekilde dikim yapılmalıdır.			

YOL TİPLERİNE GÖRE BİTKİLENDİRME ÖNERİLERİ BULVARLAR TİP 1.3 / SAHİL YOLU ÖRNEĞİ

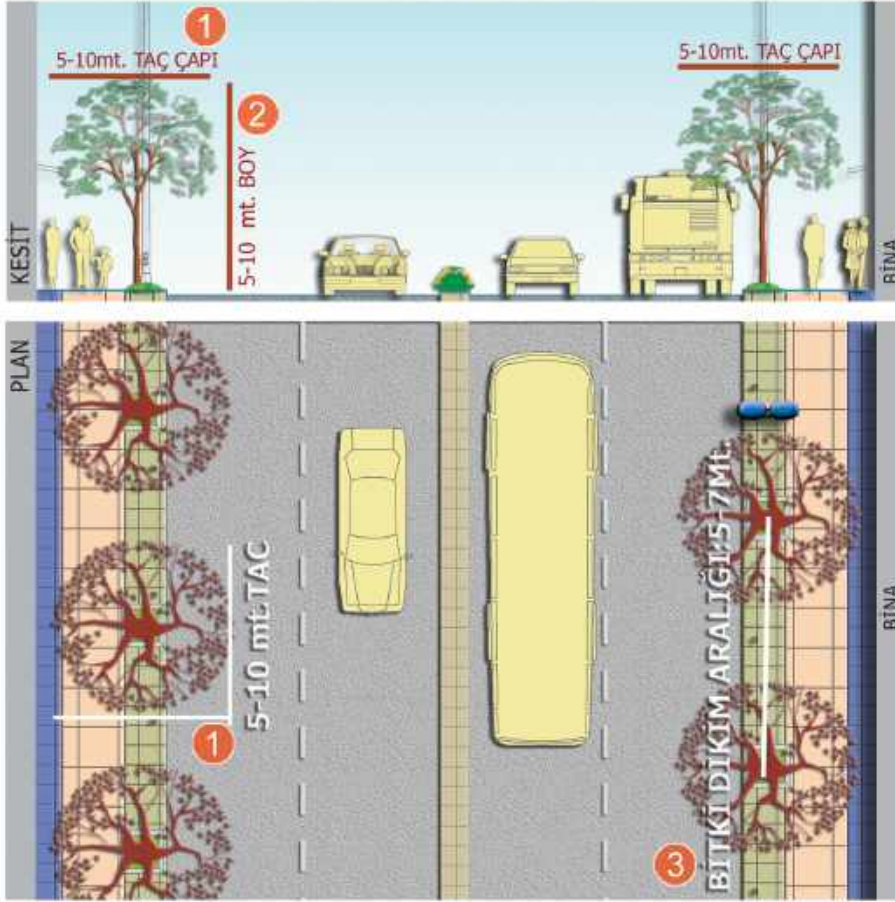


BİTKİSEL ELEMANLARA İLİŞKİN STANDARTLAR

BULVARLAR TİP 1.3 İÇİN DİKİLECEK AĞAÇLARIN SAHİP OLMASI GEREKEN ÖZELLİKLER		SAHİL YOLU			
		A) TARİHİ CEPHE; KENT TARAFI		B) DOĞAL CEPHE; DENİZ TARAFI	
AĞAÇ	GENEL ÖZELLİKLER	Düzdün Gövdeli		Yüksek Gövdeli	
		Görsel Değeri Yüksek		Düzdün Gövdeli	
		Tozlara ve Gazlara Dayanımlı		Görsel Kimliği Olan	
	TAÇ ÇAPI	1	Max. 5mt.	2	15-25mt.
	BOY	3	Max. 5 mt.	4	20-30mt.
GÖVDE ÇAPI		0.1-0.3mt.		1mt.	
DİKİM ARALIĞI	6	5-7 mt.	5	7-10mt.	
* Yasaklı Ağaç Türleri		Adı	Nedeni	Adı	Nedeni
		Ailanthus altissima	Koku	Ailanthus altissima	Koku
		Aesculus hippocastanum	Meyve (Tehlike)	Aesculus hippocastanum	Meyve (Tehlike)
		Sorbus aria	Kuş pisliği	Sorbus aria	Kuş pisliği
		Tilia argentea	Formu (Tehlike)	Tilia argentea	Formu (Tehlike)
NOT: İyî durumdaki mevcut bitkiler korunacak ancak cadde boyunca yeni dikilen bitkiler tek tip olacaktır.					
Yeni dikilen ağaçların merkezleri bordürden en az 1mt., yağmursuyu ızgarasından en az 2 mt. uzak mesafede olmalıdır.					
Kök boğazı görünecek şekilde dikim yapılmalıdır.					

YOL TİPLERİNE GÖRE BİTKİLENDİRME ÖNERİLERİ

YOL TİPLERİNE GÖRE BİTKİLENDİRME ÖNERİLERİ
CADDELER TİP 2.1



BİTKİSEL ELEMANLARA İLİŞKİN STANDARTLAR

CADDELER TİP 2.1 İÇİN DİKİLECEK AĞAÇLARIN SAHİP OLMASI GEREKEN ÖZELLİKLER

AĞAÇ & AĞAÇÇIK	GENEL ÖZELLİKLER	Düzenli Gövdeli	
		Görsel Değeri Yüksek	
Tozlara ve Gazlara Dayanıklılık			
TAÇ ÇAPI	1	5-10mt.	
BOY	2	5-10mt.	
GÖVDE ÇAPI		0.1-0.3mt.	
DİKİM ARALIĞI	3	5-7mt.	
Yasaklı Ağaç Türleri	Adı	Nedeni	
	Ailanthus altissima	Koku	
	Aesculus hippocastanum	Meyve (Tehlike)	
	Sorbus aria	Kuş pisliği	
	Tilia argentea	Formu (Tehlike)	
NOT: İyi durumdaki mevcut bitkiler korunacak ancak cadde boyunca yeni dikilen bitkiler tek tip olacaktır.			
Yeni dikilen ağaçların merkezleri bordürden en az 1mt., yağmursuyu ızgarasından en az 2 mt. uzak mesafede olmalıdır.			
Kök boğazı görünecek şekilde dikim yapılmalıdır.			

SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

Taşıt ve yaya yollarının günün 24 saati hizmete açık tutulması, hizmete açık yolların amacına uygun ve yüksek standartta hizmet vermeye devam etmesi temel amaçtır. Her bir tamirat ve bakım kullanıcının hizmet almasını kesintiye uğratır. Yenileme, tamir ve bakımın yapılması da zorunludur.

Belediye hizmetlerinin ulaşım ağlarından oluşan bölümü hizmet aksamalarına karşı çok duyarlıdır. Bir yolun 3-5 saat ulaşımına kapatılması önemli hizmet aksamalarına neden olur, bir hafta veya bir ay ulaşımına kapalı olması ağır sonuçlar doğurur. Temel ilke ulaşım kanallarının sürekli hizmete açık olmasıdır. Yol hizmeti 7 gün 24 saat sürdürülebilir olmalıdır. Taşıt ve yaya ulaşımının kesintisiz sürdürülebilirliği esastır.

Yol ağının mümkün olan en düşük maliyette; buna karşın maliyetin elverdiği en yüksek standartta yapılması esastır. Maliyetler sürdürülebilir olmalıdır. Maliyet arttıkça üretilebilecek veya yenilenebilecek birim yol miktarı azalır. Düşük maliyetle kent yollarının yapım ve tamiri sürdürülebilir maliyet ilkesini hayata geçirmemizi sağlar.

Fatih Kentsel Tasarım Rehberi, personel yapısından bağımsız olarak ve personelin bilgi ve deneyim aktarımı yerine prosedürlerin uygulanmasını esas almaktadır. Rehberin yeni bir personel tarafından hemen uygulama geçirilmesi mümkündür. Rehber, personel değişiminden etkilenmeyecek şekilde prosedürlerin uygulanmasına odaklı bir yapıda oluşturulmuştur.

Malzeme seçimi ve bunun uygulaması tip projelerde belirlenmiştir. Zaman içinde yeni malzemelere geçiş mümkündür ancak esas olan malzeme gruplarının sürdürülmesidir. Malzeme değişiklikleri mutlaka idari karar mekanizmalarıyla gerçekleştirilmeli ve rehberde revize edilmelidir.

Tasarım standartlarından revizyonuna ihtiyaç duyulanlar, malzeme cinsleri ve birim fiyatlar her yıl yenilenmelidir. Fatih Kentsel Tasarım Rehberi'nin her maddesi revizyon ve geliştirmeye açıktır. Mükemmel Kentsel Tasarım Rehberi yoktur. Uygulamayı ve projeleri doğru yönlendiren ve her yıl geliştirilen bir rehberdir hedefimiz.

PROJE EKİBİ

Zekai AKAY - *Danışman / Şehir Plancısı*

Neslihan BARIŞ KARATEKİN - *Şehir Plancısı*

Mine ÇİÇEK – *Mimar / Şehir Plancısı*

Elçin KARAKOL – *Peyzaj Mimarı*

Aslıhan ERMİŞ - *Peyzaj Mimarı*

Gül SİVASLIOĞLU - *Şehir Plancısı*

Sadettin ÜSTÜN - *Harita Mühendisi*

