



SELÇUKLU REZERV YAPI ALANI

(YUKARIPINARBAŞI 29974 ADA 2 PARSEL VE AŞAĞIPINARBAŞI 29863 ADA 2-5-19 PARSELLER)

KENTSEL TASARIM REHBERİ

NİSAN-2022

egeplan
planlama ltd.şti.

Hazırlayan: Egeplan Planlama LTD. ŞTİ.



Bu Rehberin tüm yayın hakları Konya Büyükşehir Belediyesi'ne aittir. Kitabın tamamı ya da bir bölümü ticari amaçlı çoğaltılamaz-satılamaz. Kitaptaki metin ve görseller, kaynak belirtilmeden kullanılamaz.

Hazırlayanlar/Çalışma Ekibi

Necati UYAR

Hüseyin YELDİREN

Belida Nur ÖNLÜ

Kaan GEDİK

Hüseyin Özer ÖNDER

Kısaltmalar:

Bkz.: Bakınız

Örn.: Örneğin

S.: Sayfa

Rehber: Kentsel Tasarım Rehberi

Referanslar:

(a): Kendi 1.kademeli başlığı altında, ikinci kademe başlıklarda yer alan ilke

(a, b): Kendi 1.kademeli başlığı altında, ikinci kademe başlıklarda yer alan ilkeler

Örn. “1.2.2 Bisikletli Ulaşım” bölümündeki (a) referansı, “1.1 İlkeler”e atıfta bulunur. “2.2.2 Açık ve Yeşil Alanlar” bölümündeki (a) referansı ise “2.1. İlkeler”e atıfta bulunur.

PNGH-1: Plan Notları, Genel Hükümler, 1. madde

PNÖH-1: Plan Notları, Özel Hükümler, 1. madde

a; PNGH-1, 12; PNÖH-1, 13: İlgili bölümdeki a referansı, Genel Plan Hükümlerinin 1. ve 12. maddeleri ile Özel Plan Hükümlerinin 1. ve 13. maddeleri

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ

A)	BAĞLAM	1
	Rezerv Yapı Alanı.....	1
	Kentsel Tasarım Rehberi.....	4
	İmar Planı Kararları	7
	Uygulama İmar Planı Kararları:	7
	Plan Notları: 8	
B)	İLKELER VE HEDEFLER.....	14
1	ULAŞIM VE DOLAŞIM.....	14
1.1	İlkeler	14
a)	Dengeli ve Bütünleşik Ulaşım Sistemi	14
b)	Erişilebilirlik ve Süreklilik.....	14
c)	Eşitlik.....	15
d)	Algılanabilirlik	15
e)	Güvenlik ve Konfor	15
f)	Uyumluluk ve Çeşitlilik.....	16
1.2	Hedefler	17
1.2.1	Yaya Ulaşımı	17
1.2.2	Bisikletli Ulaşım	19
1.2.3	Motorlu Taşıt Ulaşımı.....	22
2	KAMUSAL KULLANIM VE ORTAK MEKANLAR.....	32
2.1	İlkeler	32

a)	Sürdürülebilirlik	32
b)	Erişilebilirlik ve Süreklilik.....	32
c)	Eşitlik.....	33
d)	Algılanabilirlik	33
e)	Güvenlik ve Konfor.....	33
f)	Uyumluluk ve Çeşitlilik.....	33
2.2	Hedefler	35
2.2.1	Açık ve Yeşil Alanlar	35
2.2.2	Eğitim Alanları	41
2.2.3	Resmi Kurum ve Belediye Hizmet Alanları.....	43
2.2.4	Sağlık Hizmetleri.....	45
2.2.5	Sosyal ve Kültürel Tesisler	47
2.2.6	İbadet Alanları	48
2.2.7	Teknik Altyapı Alanları	49
3	TİCARET ALANLARI	54
3.1	İlkeler	54
a)	Tutarlılık.....	54
b)	Süreklilik	54
c)	Çeşitlilik.....	54
d)	Verimlilik.....	55
e)	Dayanıklılık ve Sürdürülebilirlik	55
3.2	Hedefler	56
3.2.1	Ticaret Alanı	56
3.2.2	Pazar Alanı.....	58
3.2.3	Akaryakıt ve Servis İstasyonu Alanı	59
4	KONUT ALANLARI	60
4.1	İlkeler	60

a)	Tutarlılık	60
b)	Süreklilik	60
c)	Çeşitlilik	61
d)	Verimlilik	61
e)	Dayanıklılık ve Sürdürülebilirlik	61
4.2	Hedefler	63
4.2.1	Kırsal Konut Gelişme Alanları	63
4.2.2	Kentsel Konut Gelişme Alanları	64
C)	STANDARTLARIN BELİRLENMESİ VE REHBER	66
4.3	ULAŞIM VE DOLAŞIM	66
4.3.1	Yaya Ulaşımı	66
4.3.2	Bisikletli Ulaşım	74
4.3.3	Motorlu Taşıt Ulaşımı	80
4.4	KAMUSAL KULLANIM VE ORTAK MEKANLAR	102
4.4.1	Açık ve Yeşil Alanlar	102
4.4.2	Eğitim Tesisi Alanları	105
4.4.3	Resmi Kurum ve Belediye Hizmet Alanları	107
4.4.4	Sağlık Tesisleri	108
4.4.5	Sosyal ve Kültürel Tesisler	108
4.4.6	İbadet Alanları	109
4.4.7	Teknik Altyapı Alanları	109
4.5	TİCARET ALANLARI	110
4.5.1	Ticaret Alanı	110
4.5.2	Pazar Alanı	112
4.5.3	Akaryakıt ve Servis İstasyonu Alanı	112
4.6	KONUT ALANLARI	114
4.6.1	Kırsal Konut Gelişme Alanı	114
4.6.2	Kentsel Konut Gelişme Alanı	128

ÖNSÖZ

Bu Kentsel Tasarım Rehberi, Konya kentinin kuzeyinde, Selçuklu ilçesi sınırları içinde, üst ölçekli plan kararlarına göre çalışma alanlarına yakın konumda planlanmış olan konut gelişme alanları içinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından belirlenmiş olan Rezerv Yapı Alanı için hazırlanmıştır. Kentsel Tasarım Rehberi ile oluşacak yeni yerleşmede; mekânın imge, anlam ve kimlik kazanması, estetik ve sanat değerinin yükseltilmesi, yapıların bir uyum içerisinde ve bütünlük oluşturacak şekilde düzenlenmesini sağlamak amaçlanmıştır. Kentsel Tasarım Rehberi, mekânsal planlama sistematığı içerisinde uygulamaya yönelik kılavuz ve tavsiye niteliğinde kararları içerecek şekilde hazırlanmış olup, dayanağını Rezerv Yapı Alanı için onaylanmış olan Uygulama İmar Planı'nın hükümlerinden almaktadır.

Kentsel Tasarım Rehberi, Rezerv Yapı Alanı sınırları içinde gerek kamusal alanlarda, gerekse konut-ticaret vb. kullanım alanlarında hazırlanacak kentsel tasarım projeleri ve mimari projelerin hazırlanmasında yol gösterici bir kılavuz olarak kullanılacaktır. Konya Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından onaylarak, uygulama imar planının ayrılmaz bir parçası olarak yasal belge niteliği kazanmış olan Kentsel Tasarım Rehberi uyarınca yapılacak olan uygulamalar izlenerek, uygulama aşamasında ortaya çıkması olası gelişmeler dikkate alınarak, aynı yöntemle revize edilecek ve uygulaması sürdürülecektir.

Selçuklu Rezerv Yapı Alanı



Kentsel Tasarım Rehberi



Rezerv Yapı Alanı

Kentsel Tasarım Rehberi çalışmasına konu olan “Rezerv Yapı Alanı”, 6306 sayılı “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkındaki Kanun” uyarınca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 29.06.2018 tarihinde belirlenmiştir. Konya merkez kenti oluşturan 3 ilçeden biri olan Selçuklu ilçesi sınırları içinde kalan Rezerv Yapı Alanı, tapuda Yukarıpınarbaşı 29974 ada 2 parsel ile Aşağıpınarbaşı 29863 ada 2, 5, 19 parsel numaralı taşınmazlardan oluşmaktadır.

Rezerv Yapı Alanı, Konya kent merkezinin ve havaalanının kuzeyinde, kentin merkezine yaklaşık 21 km uzaklıktadır. Kuzey-güney yönlenmeli lineer bir forma sahip olan alan, Konya-Ankara karayolu olarak bilinen D-715 karayolunun batısında, Yukarıpınarbaşı ve Aşağıpınarbaşı mahallelerinin doğusunda yer almaktadır.

Konya-Ankara Hızlı Tren Hattı Yukarıpınarbaşı ve Aşağıpınarbaşı mahalleleri ile Rezerv Yapı Alanı arasından yer alırken, bu iki mahalleyi Konya-Ankara karayoluna bağlayan Fatih Sultan Mehmet Caddesi aynı zamanda Rezerv Yapı Alanı ile Konya Organize Sanayi Bölgesi arasındaki bağlantıyı da sağlamaktadır. Caddenin Konya-Ankara karayolu ile birleştiği noktada, Rezerv Yapı Alanı’na yaklaşık 500 metre uzaklıkta ASELSAN Konya Tesisleri bulunmaktadır.

Genel olarak düz, eğimsiz bir alanda konumlanan bölge denizden yaklaşık 1000 m yüksekliktedir. Jeolojik açıdan ise alanın tamamı *Önlemlili Alan 5.1 (ÖA-5.1): Önlem Alınabilecek Nitelikte Şişme ve Oturma Açısından Sorunlu Alanlar* içinde kalmaktadır. Bu alanlara ilişkin alınması gerekli önlemler, planlama öncesinde jeolojik-jeoteknik etüt çalışması ile belirlenmiştir.



Rezerv Yapı Alanı için bağlayıcı iki üst ölçekli plan bulunmaktadır;

- 1/100.000 ölçekli Konya-Karaman Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planı
- 1/25.000 ölçekli Konya Merkez Planlama Alt Bölgesi Nazım İmar Planı

Rezerv Yapı Alanı ve çevresi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı’nda “kentsel gelişme alanı” olarak, 1/25.000 ölçekli planda ise “Düşük yoğunlukta gelişme konut alanı” olarak tanımlanmıştır. İlk olarak üst ölçekli plan kararlarıyla kentsel gelişme alanı olarak tanımlanmış olan bölgenin bu amaçla düzenlenmesinde, Konya Merkez Kent içinde merkezden uzaklaşan Organize Sanayi Bölgesi ile artan mesafe ve seyahat süreleri etkili olmuş, çalışma alanlarına yakın konumda planlı konut alanları oluşturulması düşüncesinden hareketle düzenlemeler yapılmıştır.

Konya Merkez Kent nüfusu ve Selçuklu ilçesi nüfusu düzenli olarak artış eğilimindedir. 2021 yılı verilerine göre Konya Merkez Kent nüfusu 1.390.051 kişi, Selçuklu ilçesi nüfusu ise 682.514 kişidir. Üst ölçekli plan kararlarında, planların hedef yılı olan 2043 yılı için Konya merkez kent nüfusu 2.400.000 kişi, Selçuklu ilçe nüfusu ise 1.326.024 kişi olarak tahmin edilmiştir. Bu değerler, yaklaşık 20 yıl içinde Selçuklu ilçesi sınırları içinde yaşayacak nüfusun, bugünkü nüfusun iki katına yaklaşacağı anlamına gelmektedir.

Rehber dikkate alınarak uygulama yapılacak olan Rezerv Yapı Alanı Nazım ve Uygulama İmar Planlarında; alanın ilan ediliş amacına uygun şekilde, kentsel-kırsal olmak üzere iki farklı nitelikte konut alanı düzenlenmiştir. Yakın dönemde yapımı tamamlanmış ASELSAN tesisleri ile rezerv yapı alanına yakın konuma kadar genişlemiş olan Konya OSB’den kaynaklanan, çalışma alanlarına yakın konumda konut alanlarının üretilmesi düşüncesinden hareketle; belirlenmiş olan bölgede, konut alanlarının yanı sıra, alanda yaşayacak nüfusun ihtiyaç duyduğu alışveriş, eğitim, sağlık vb. sosyal ve teknik altyapı alanları ile açık ve yeşil alanlar düzenlenmiştir. Rezerv Yapı Alanı için hazırlanmış ve onaylanmış olan mevcut uygulama imar planının büyüklüğü yaklaşık 318 hektar olup bu alanın yaklaşık %45’lik bölümü konut ve ticaret alanlarından oluşurken, yol, otopark, sosyal ve teknik altyapı alanları ise yaklaşık % 55’lik bölümü oluşturmaktadır.

Kentsel Tasarım Rehberi

Kentsel Tasarım Rehberi çalışması ile; Rezerv Yapı Alanı'nın gelişimine yön vermek, bütüncül bir bakış açısı ile güncel ve potansiyel ihtiyaç ve taleplere dengeli çözümler üretebilmek, evrensel kentsel gelişme ve tasarım kriterlerini uygulayabilmek amacı ile genel çerçeve çizilmiştir.

Kentsel Tasarım Rehberi, Rezerv Yapı Alanı için hazırlanmış, Çevre ve Şehircilik 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.

Bu çalışmayla; ekolojik dengeyi gözeten ve sürdürülebilir uygulamaları kapsayan örnek bir yerleşim alanı, bütüncül, sistemli ve yaya dostu bir ulaşım ağı, doğru ve gelecekteki gelişmelere göre uyarlanabilir bir teknik altyapı sistemi, yaşam kalitesini arttıran aynı zamanda toprak ile insan ilişkisinin sağlıklı şekilde sürdürülmesini hedef alan, tek yapıdan komşuluk ünitesine, ünitelerden mahalleye uzanan, alt merkezlerden oluşan dengeli bir gelişme alanı, yeterli ve erişilebilir donatı alanları, böylece verimli, dayanıklı, sürdürülebilir ve tutarlı bir kentsel gelişme alanının oluşturulması amaçlanmıştır.

Rezerv Yapı Alanı için Kentsel Tasarım Rehberi hazırlama çalışmaları temelde 3 bölüm halinde ilerlemiştir.

- İlk bölümde; alanın genel tanımı yapılırken, rezerv yapı alanı ilan edilme gerekçeleri ve süreci dikkate alınarak genel tasarım yaklaşım ve ilkelerinin belirlendiği, onaylı imar plan kararlarının ortaya konduğu genel bir zemin oluşturulmuştur.
- İkinci bölümde; çatı başlıklar olarak “ulaşım ve dolaşım”, “kamusal kullanım ve ortak mekanlar”, “ticaret alanları” ve “konut alanları” başlıkları altında, alana ilişkin her türlü kullanıma yönelik ilkeler ve hedefler belirlenerek, rehberle ilişkin genel çerçeve çizilmiştir. Bu ilke ve hedefler, şemalar ve görseller ile desteklenerek daha kolay algılanır ve anlaşılır hale getirilmeye çalışılmıştır.
- Üçüncü bölümde ise; ikinci bölümde kararlaştırılan ilke ve hedefler doğrultusunda, yukarıda ifade edilen ana başlıklar altındaki her kullanıma ve işleve yönelik, rezerv yapı alanının bütününde uygulanabilecek tasarım önerileri geliştirilmiştir.





İmar Planı Kararları

Rezerv Yapı Alanı için hazırlanmış ve onaylanmış olan imar planları yaklaşık 318 hektar alan için hazırlanmıştır. Plan kararları; çizili plan kararları (Nazım İmar Planı 2 pafta 1/5000, Uygulama İmar Planı 24 pafta 1/1000) ile yazılı plan kararlarından (Plan Notları ve Plan Açıklama Raporu) oluşmaktadır. 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 Kararları:

Toplam 24 paftadan oluşan 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Rezerv Yapı Alanı için hazırlanmış olan uygulama imar planının kullanım kararları aşağıdaki tabloda verilmiştir. Alanın yaklaşık % 45’lik bölümü konut ve çalışma alanlarından oluşmaktadır. Alan genelinde var olan sosyal ve teknik altyapı alanları ile yeşil alanlar ise yaklaşık % 32’lik orana ulaşmaktadır.

Kullanım Kararı	Alanı (m ²)	Oranı (%)
Konut Alanları	1302601	40.97
Çalışma Alanları	142674	4.48
Anaokulu	19758	0.62
İlkokul	60617	1.91
Ortaokul	61587	1.94
Lise	70316	2.21
Sağlık Tesisi	48217	1.52
Sosyal-Kültürel Tesis	45954	1.45
İbadet Yeri	32439	1.02
Teknik Altyapı	67951	2.14
Yeşil Alanlar	653026	20.53
Yol+Otopark Alanları	674242	21.21
TOPLAM	3179382	100.00

Plan Notları:

Kentsel Tasarım Rehberi, Rezerv Yapı Alanı Uygulama İmar Planı Notları'nın "Özel Hükümler" başlığı altında yer verilmiş olan *"Rezerv Yapı Alanı sınırları içinde tüm kullanımlarda, Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından alana özel hazırlanacak olan Kentsel Tasarım Rehberi dikkate alınarak uygulama yapılacaktır"* hükmü uyarınca hazırlanmıştır.

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

GENEL HÜKÜMLER (PNG)

PNGH-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.

PNGH-2. 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu'na uyulması zorunludur.

PNGH-3. Planlama alanında;

- Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği,
- 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 Kanun Yönetmelikleri,

- Su Kirliliğini Kontrol Yönetmeliği,
- Binaların Yangından Korunması Hakkındaki Yönetmelik,
- 2872 sayılı Çevre Kanunu Ve İlgili Yönetmelikleri,
- 2863 sayılı Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve ilgili yönetmelikleri,
- Kanalizasyon Ve Sıvı Atıkların Kanalizasyon Sistemine Verilmesi Mümkün Olmayan Yerlerde Açılacak Çukurlara Ait Yönetmelik,
- 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu Ve İlgili Yönetmelikleri,
- Koku Oluşturan Emisyonların Kontrolü Hakkında Yönetmelik,
- İnsani Tüketim Amaçlı Sular Hakkında Yönetmelik,
- Toprak Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği,
- 251 sayılı Lağım Mecrası İnşaatı Mümkün Olmayan Yerlerde Yapılacak Çukurlara Ait Yönetmelik hükümlerine uyulacaktır.

PNGH-4. Planlama alanında yapılan uygulamalar esnasında herhangi bir 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 ilgili Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Komisyonuna bilgi verilmesi zorunludur.

PNGH-5. 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu gereğince, çevredeki tarımsal faaliyetlere zarar verilmesini önleyici tedbirler alınacaktır.

PNGH-6. Planlama alanı içerisinde tesislerin 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.

PNGH-7. Elektrik Kuvvetli Akım Tesisleri Yönetmeliği ve Elektrik Piyasası Lisans Yönetmeliği hükümlerine uyulması zorunludur.

PNGH-8. Planlama alanında yapılacak her türlü yapılaşmada 18.03.2018 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan “Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği” ile 14.07.2007 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan “Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik” esaslarına uyulacaktır.

PNGH-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.

PNGH-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.

PNGH-11. İşyeri Açma ve Çalıştırma, Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik hükümlerine uyulması zorunludur.

PNGH-12. Sığınak Yönetmeliği ve Otopark Yönetmeliği hükümlerine uyulması zorunludur.

PNGH-13. Atık Yönetimi Yönetmeliği hükümlerine uyulacaktır.

ÖZEL HÜKÜMLER (PNÖH)

PNÖH-1- Rezerv Yapı Alanı sınırları içinde tüm kullanımlarda, Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından alana özel hazırlanacak olan “Kentsel Tasarım Rehberi” dikkate alınarak uygulama yapılacaktır. Yapı ruhsatı düzenlenmeden önce Konya Büyükşehir Belediyesi Mimari Estetik Komisyonunun uygun görüş alınması (Kentsel Gelişme alanlarında Kentsel Tasarım Projesi hazırlanması) zorunludur.

PNÖH-2- Blok nizam 6 kat olarak planlanmış konut alanlarında TAKS:0.35’i geçemez. Tüm yapı adalarına yönelik mimari projeler ile birlikte, Kentsel Tasarım Rehberi dikkate alınarak Kentsel Tasarım projesi hazırlanması zorunludur.

PNÖH-3- Ayrık nizam 1 kat ve KAKS=0.10 yapılaşma koşuluna sahip konut alanlarında minimum parsel büyüklüğü 500, 750 ve 1000 m² olarak ada bazında belirlenecektir. Parselde birden fazla yapı ve bağımsız birim yer alamaz. Parsel bazında mimari projelerin hazırlanması aşamasında Kentsel Tasarım Rehberi dikkate alınarak projelendirme yapılacaktır. Bu alanlarda Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından vaziyet planına uygun olarak hazırlanacak tip projeler kullanılacaktır. Tip projelerde iç mekan tasarımlarında kullanıma uygun değişiklikler yapılabilir. Bina kütle ölçülerinde ana tasarımını bozmayacak şekilde parselin emsal alanına uygun olarak Konya Büyükşehir Belediyesi Mimari Estetik Komisyonu kararı ile değişiklik yapılabilir.

PNÖH-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 emsal=0.03, y_çok=5.50 olarak uygulanacaktır. Ancak, alan içinde yer alması kentsel tasarım projesi ile uygun bulunacak anıtsal nitelikli, sembol yapılar (kule vb.) için bu yükseklik aşılabılır.

PNÖH-5- BOTAŞ doğalgaz boru hattı üzerinde kalan alanlarda yapı yapılamaz, alana izinsiz müdahale edilemez. Boru hattının iki yanında planda sınırları gösterilen 200 metre genişlikteki alanlarda yapılacak her tür uygulama için BOTAŞ izni alınması zorunludur.

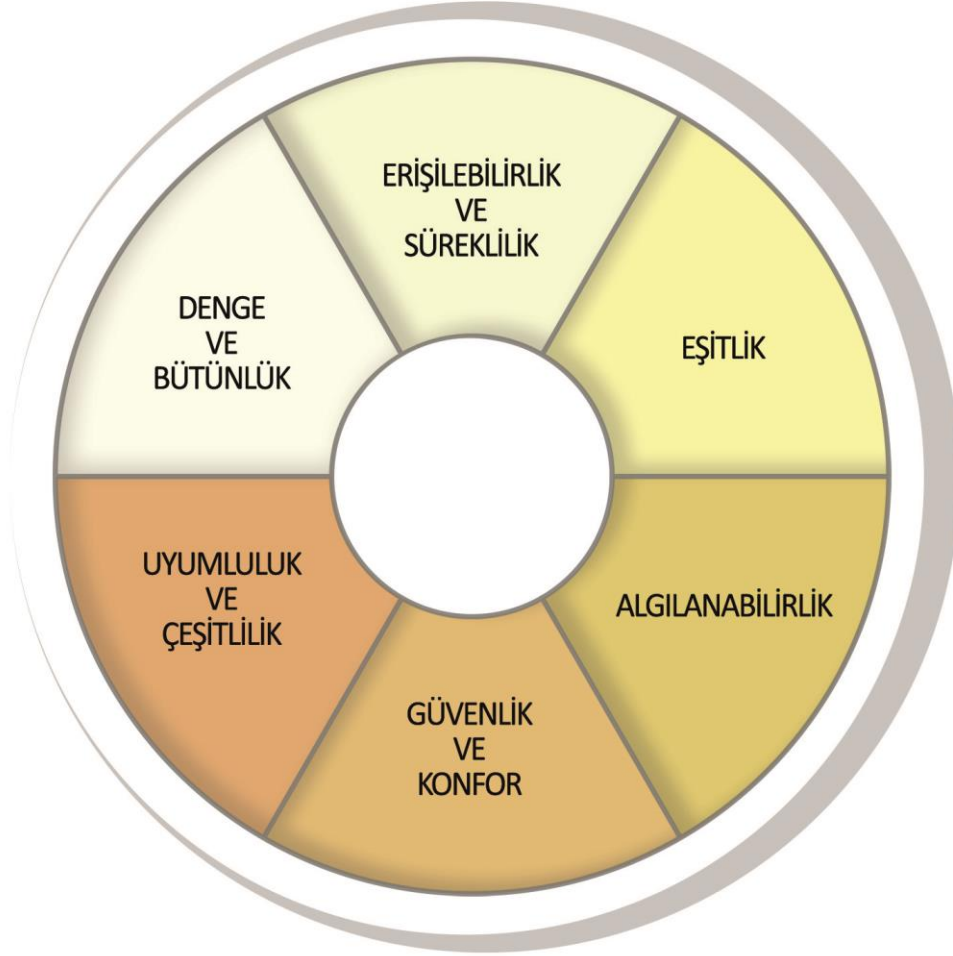
PNÖH-6- Çevre Ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü tarafından 20.06.2019 onay tarihli “Konya İli, Selçuklu İlçesi, Aşağıpınarbaşı-Yukarıpınarbaşı-Kosova-Erenköy-Parsana Ve Beyhekim Mahallelerine Ait İmar Planına Esas Jeolojik Jeoteknik Etüd Raporu’nda “Sonuç Ve Öneriler” kısmında belirtilen hususlara uyulması zorunludur.

PNÖH-7- İmar planına esas olmak üzere hazırlanan jeolojik-jeoteknik etüt, zemin etüdü yerine kullanılamaz yapılacak yapılara ait laboratuvar deneylerine dayalı sondajlı zemin etüdü uygun görülmeden ve gerekli mühendislik önlemleri alınmadan uygulamaya geçilemez.

PNÖH-8-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.

PNÖH-9- Park alanları içerisinde belediye başkanlığınca uygun görülecek bölümlerinde telefon, doğalgaz, elektrik gibi altyapı için gerekli olabilecek trafo, pano, dağıtım kontrol panosu gibi tesisler yapılabilir.

PNÖH-10- İmar yolu üzerinde kalan enerji nakil hattı pilon (direk) yerleri, TEİAŞ tarafından deplase edilmeden uygulamaya geçilemez.



B) İLKELER VE HEDEFLER

1 ULAŞIM VE DOLAŞIM

1.1 İlkeler

a) Dengeli ve Bütünleşik Ulaşım Sistemi

- Ulaşım elemanlarının birbirleri ve çevresi ile işlevsel ve mekânsal olarak bütünleşmesi; farklı ulaşım biçimlerinin birlikteliği, dengesi ve uyumu gözetilmelidir.
- Ulaşım sisteminin hem günümüz ihtiyaçlarına yanıt vererek kullanıcılara fayda sağlaması hem de kullanıcıları kentsel mekandan koparmaması gerekir.
- Bütünleşik ulaşım sistemi, alanda yaşayanların kent merkezine ve çalışma alanlarına erişiminde alternatiflerin oluşmasını sağlamalıdır.

b) Erişilebilirlik ve Süreklilik

- Yaya, bisiklet ve toplu taşıma önceliklidir. Ulaşım ve dolaşım sisteminin temelini “yaya olarak erişilebilirlik” ilkesi oluşturur. Özel araç bağımlılığı en aza indirilmelidir.
- Ulaşım ve dolaşım sistemi içinde yayalar için güvenli ve doğrudan bağlantılar sağlanmalı, alternatif rotalar sunulmalıdır.
- Ulaşım ve dolaşımın tüm bileşenleri için süreklilik gözetilmeli; özellikle yaya, bisiklet ve toplu taşıma kesintisiz dolaşım sağlayabilmelidir.

- Yaya ve bisiklet dolaşımının sürekliliği için yapı sürekliliğinde geçirgenlik sağlanmalıdır.
- Taşıt yollarında kesintisiz ulaşım için gerekli yol genişliği standartları sağlanmalıdır. Ancak bu amaçla yapılacak düzenlemelerde de yaya ve bisiklet dolaşımının önceliği gözetilmelidir.

c) Eşitlik

- Herkes için eşit kullanım amaçlanmalıdır. Yapılacak düzenlemeler herhangi bir kesimi kısıtlayıcı nitelik kazanmamalıdır.
- Yetkinlik düzeyi, cinsiyet, yaş, kültürel kimlik, ekonomik durum, sosyal yapı, fiziksel veya zihinsel engeller gibi; bireylerin farklılıkları gözetilerek, toplumun tümünün kullanımına uygun mekanlar tasarlanmalıdır.

d) Algılanabilirlik

- Karmaşıklıktan kaçınılmalı, sade malzeme ve tasarımlar tercih edilmelidir.
- Özellikle yaya ve bisiklet kullanıcılarını tereddüte düşürecek düzenlemelerden kaçınılmalıdır.
- Yaya ölçeği her tür düzenlemede göz önünde bulundurulmalıdır.

e) Güvenlik ve Konfor

- Ulaşım ve dolaşım sisteminin tüm bileşenleri için güvenli bir sistem sağlanmalıdır. Kaza vb. olumsuz durumları ve tehlikeleri önlemek üzere analizler yapılmalı ve gerekli güvenlik önlemleri alınmalıdır.
- Yol standartları geliştirilmeli, gerekli alanlarda trafik yavaşlatmaya yönelik düzenlemeler yapılmalı ve trafik sıkışıklığına alternatif rotalar düzenlenmelidir.

- Özellikle ana ulaşım akslarının bulunduğu bölgeler ile diğer kullanımlar arasında tampon bölgeler veya yeşil bariyerler oluşturulmalı, bu bölgelere güvenli ve etkin erişim imkanı sağlanmalı ayrıca gürültü kirliliği önlenmelidir.
- Tüm ulaşım türleri, durak noktaları ve park alanları için gerekli işaretlendirme, tabela, sinyalizasyon sistemi kurgulanmalıdır.
- Tüm ulaşım türleri göz önünde bulundurularak kullanıcılar için park, kiralama, bekleme noktaları tasarlanmalıdır.

f) Uyumluluk ve Çeşitlilik

- Kullanıcıların barınma, çalışma, sosyalleşme ve ulaşım işlevlerinin birbirleri ile ilişkisi kurgulanarak ulaşım sistemi oluşturulmalıdır. Yol enkesitleri ve genişlikleri, kaldırımlar, otoparklar, yolları tanımlayan yapı yükseklikleri vb. bu doğrultuda kurgulanmalıdır.
- Ulaşım ve dolaşım akslarının enkesitlerinde, kullanıcıların dağılımı ve kümelenmesini yönlendirecek ve farklı ihtiyaçlara uyum sağlayabilecek değişiklikler tercih edilmelidir.
- Ulaşım ve dolaşım sistemi; kullanıcı yoğunluğu, işlev çeşitliliği, ulaşım biçimleri vb. özelliklere göre bölgenmeli/kademelendirilmelidir. Oluşturulan bölgeler veya kademeler arasında süreklilik ve geçirgenlik sağlanmalı, farklı kademelere ilişkin mekânsal standartlar ortaya konmalıdır.

1.2 Hedefler

1.2.1 Yaya Ulaşımı

Yaya dolaşımı kesintisiz ve sürekli, tüm kullanıcılar için güvenli ve konforlu olmalı; yaya dolaşımına alan açılmalı, bisiklet ve toplu taşıma kullanımı teşvik edilmeli, böylelikle motorlu taşıt kullanımı en aza indirilmelidir.



- Tüm taşıt yollarında yaya dolaşımını destekleyen kaldırımlar bulunmalıdır. (a, b, e)
- Kaldırımlar; yolların kademesine, bulunduğu bölgedeki işlevlere ve kullanıcı yoğunluğuna göre tasarlanmalıdır. (b, c, e, d, f)
- Kaldırımlar farklı bileşenler ile tanımlanabilir, genişletilip daraltılabilir, dolaşımı engellemeyecek şekilde kent mobilyaları ve bitkisel tasarım elemanları ile zenginleştirilebilir. (b, d, f)
- Yaya geçitlerinde ve otopark girişlerinde, araçların yavaşlaması ve yayaların rahat geçebilmesi sağlanmalıdır. (b, e)
- Taşıt trafiğinin yoğun olduğu sokaklarda, yolu kesen taşıt yolları ve otopark girişleri minimum sayıda tutulmalıdır. (a, b, e)
- Yollar ve kaldırımlar, yayaların karşıdan karşıya geçişini kolaylaştıracak şekilde tasarlanmalıdır. (b, d, e)

- Yalnızca demiryolu ve üst kademe yolların bulunduğu bölgelerde yayalar için üst geçit tasarlanmalı, diğer tüm kademelerdeki yollarda yayaların üstgeçide zorlanmadan hemzemin geçişler kullanabilmesi sağlanmalıdır. (a, b, c, e)
- Ticaret gibi yaya sirkülasyonu yoğun olan işlevlerin bulunduğu alanlarda yaya geçişleri sıklaştırılmalıdır. (b, f)
- Gerekli görülen alanlarda arazi kullanımları ve taşıt trafiğinin olumsuz etkilerini en aza indirmek için (kirlilik, gürültü vb. etkiler) peyzaj elemanları kullanılmalıdır. Böylece yaya mekanlarında çekicilik ve okunaklılık artırılabilir. (d, e)
- Yollar, yalnızca taşıtların geçtiği akslar olarak ele alınmamalı, ayrıca yayalar için ulaşım, dolaşım, sosyalleşme, karşılaşma, dinlenme, mekan algılama vb. pek çok işlevi barındıran kamusal alanlar olarak değerlendirilmelidir. (a, b, c, d, e, f)
- Yaya ve bisiklet gibi ulaşım biçimlerinin, kullanıcı yoğunluğu da göz önünde bulundurularak kurgulanması gerekir. (a, b, e, f)
- Mümkün olan alanlarda (açık yeşil alanlarda ve konut adaları içinde) taşıt trafiğinden arındırılmış ve yalnızca yayalara ayrılmış yollar yapılmalı, bu yollar planda tanımlanmış yaya yolları ile entegre edilmelidir. (b, e)
- Yaya dolaşım alanları; kaldırımlar, patikalar, merdivenler, rampalar, asansörler vb. yayaların iç-dış mekanda dolaşımını sağlayacak tüm bileşenleri kapsar. (a, b, c, e)
- Yürünebilirlik ilkesi doğrultusunda yayalar her yere yürüyerek ulaşabilir olmalı ancak trafiğin hızlı ve yoğun olduğu birinci kademe yollarda geçişler için engellilerin de kullanabileceği üst/alt geçitler yapılmalıdır. (b, c, e)

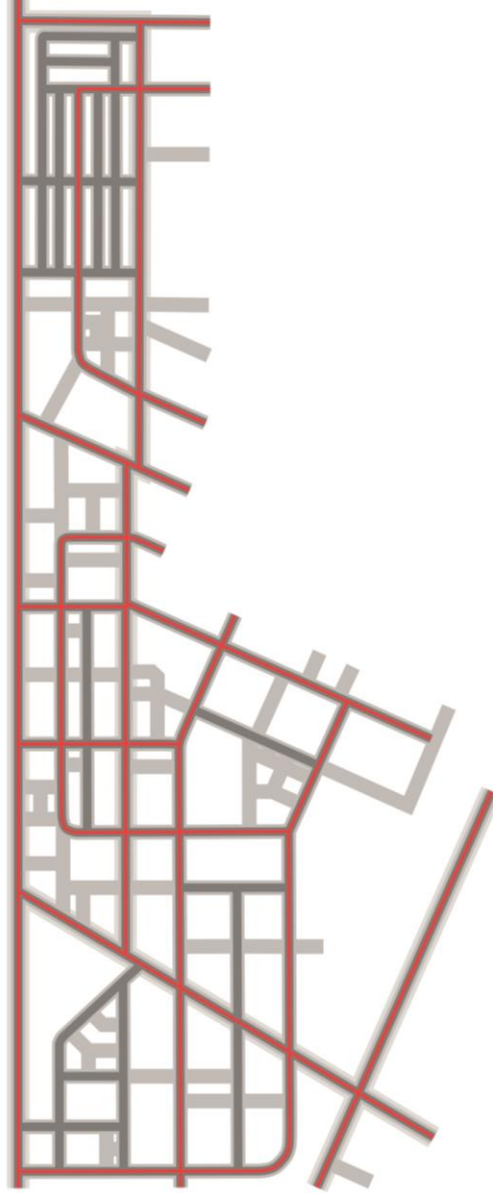
1.2.2 Bisikletli Ulaşım

Bisikletli ulaşım, kısa-orta mesafeli ulaşımında kent içi ulaşımı açısından önemli bir alternatiftir. Hem çevre dostu ve fiziksel aktiviteyi desteklemesi açısından daha sağlıklı hem de park sorunu, trafik sıkışıklığı gibi muhtelif konularda da kullanıcılara konfor sağlayan bir ulaşım türüdür.



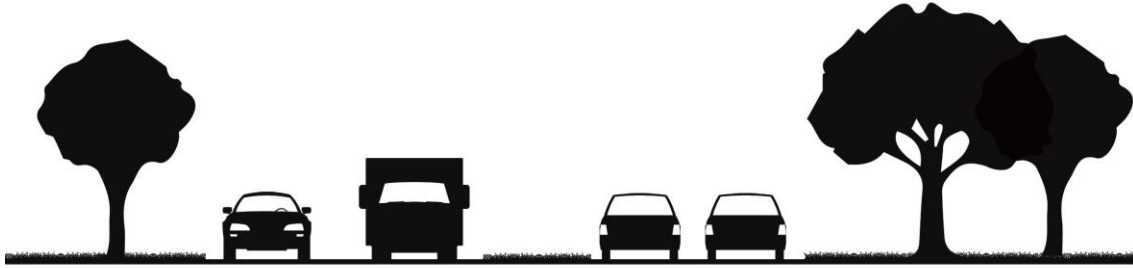
- Ulaşım sistemi kurgulanırken bisiklet bir ulaşım aracı olarak kabul edilmeli ve otobüs, taşıt vb. diğer araçlar ile bütünleşmesi sağlanmalıdır. (a, f)
- Bisiklet yolları, tüm potansiyel hedef noktalarını (konut-işyeri, konut-okul vb.) birbirine bağlamalı, süreklilik göstermelidir. (a, b, d)
- Bisiklet yolları kurgulanırken, özellikle diğer ulaşım modülleri ile entegrasyonun sağlandığı noktalarda ve merkez bölgelerde paylaşım istasyonları ve bisiklet park yerleri tasarlanmalı ve herkes için erişilebilir olmalıdır. (a, b, c, e, f)
- Bisiklet ve elektrikli scooter kiralama noktaları kurgulanarak, tüm kullanıcılar yaya dostu ulaşım türlerine teşvik edilmelidir. (b, d, f)
- Bisiklet yolları ve park yerlerine ilişkin ihlallere karşı gerekli önlemler alınmalıdır. (b, d, e)

- Bisiklet kullanımına ve bisiklet yollarına ilişkin tabela ve yer işaretleri yeterli ve doğru şekilde konumlandırılmalıdır. (b, d, e)
- Bisikletliler için güvenli ve uygun hemzemin geçişler sağlanmalıdır. Bu geçişler; okul, park, etkinlik merkezi veya toplu taşıma durakları gibi varış yerlerine doğrudan/cazip güzergahlarda/mahalleleri birbirine bağlayan yerlerde konumlandırılmalıdır. (b, e)
- Bisiklet yollarında manevralar basit tutulmalı, kaldırım ve taşıt yoluna geçişte hemzemin rampalar ile yeterli dönüş yarıçağı sunulmalı. (b, c, e)
- Bisiklet yolları standartlaştırılmalı; malzeme rengi ve tipi, genişlik, sürelilik vb. özellikleri ile algılanabilir olmalıdır. (d, e, f)
- Gerek bisiklet yolunun güvenliği gerekse bisiklet yolunda güvenlik için; tehlikeler ortadan kaldırılmalıdır (Örneğin bisiklet yolunda yapılan sürati kontrol altına almak için kasis, kaymayı önlemek için hafif pürüzlü yüzey, trafikten kaynaklı tehlikeleri önlemek için bitkisel bariyerler vb. gibi önlemlerin alınması). (e)
- Bisikletlilerin güvenliğini sağlayacak ve bisikletlilere geçiş üstünlüğü sağlayacak şekilde çeşitli yöntemler (sinyalizasyon sistemi, uyarı işaretleri, kavşak vb. noktalarda geçiş sistemleri) kurgulanmalıdır. (b, d, e)
- Bisiklet Ulaşımı planlanırken, 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. (a)



1.2.3 Motorlu Taşıt Ulaşımı

Motorlu taşıt yollarının; yaya yolları, bisiklet yolları, raylı sistemler vb. pek çok ulaşım modu ile birlikte ve tüm bunlara ilişkin bileşenlerin tamamıyla (duraklar, park alanları, karşıdan karşıya geçişler, sinyalizasyon, işaretler, geçiş üstünlüğü, kiralama noktaları, toplanma-dağılıma alanları vb.) bir bütün olarak ele alınması esastır.



- Motorlu taşıt yolları; tüm bileşenleri ile birlikte ele alınarak kurgulanmalıdır. (a, b, c, e, f)
- Yollar hizmet alanı ve mekânsal bağlama göre tasarlanmalıdır. (a)
- Afet riski ve diğer tehlikeli durumlarda müdahalenin sağlanabilmesi için tüm yollar gerektiğinde iki yönlü trafik akışını sağlayabilecek ve gerektiğinde - mümkünse iki farklı noktadan- acil durum araçlarının erişim sağlayabileceği şekilde tasarlanmalıdır. (b, e, f)
- Motorlu taşıt yollarında süreklilik esas alınmalıdır. Çıkma sokak oluşumlarına izin verilmemelidir. (b)
- Uygulamada yolların kademelenmesi okunaklı olmalıdır. Yol kademelenmesine göre şerit genişlikleri ve enkesitleri belirlenmelidir. (a, b, f)

- Yollardan cephe alan yapılara ilişkin hiçbir unsur (sayaç, drenaj borusu, sundurma vb.) yola ve yolun bileşenlerine taşmamalıdır. (e)
- Yollarda malzeme, kent mobilyası ve peyzaj elemanı seçimleri bütünlük gösterecek şekilde ve yolun kademesine uygun olarak seçilmelidir. (a, c, e)
- Trafik ışıkları, uyarı sistemleri, tabelalar ve işaretler, ulaşım sisteminin bir parçası olarak ele alınmalı ve yol kademesine uygun olarak konumlandırılmalıdır. Gereksiz işaret ve sinyalizasyondan kaçınılmalıdır. Mümkün olduğu yerlerde sinyalizasyon ve işaretler yatayda çözümlenmelidir. (a, d, e)
- Refüjsüz yollarda, yayaların karşıdan karşıya geçişini güvenli hale getirmek ve kolaylaştırmak için yaya bekleme adaları oluşturulmalıdır. Yaya, bisiklet ve taşıt güvenliği için zaman kontrollü trafik sinyallerinin kullanılması gereklidir. (b, e)
- Karşıdan karşıya geçişlerde yayaların ve bisiklet kullanıcılarının geçiş süreleri dikkate alınmalıdır. Taşıt yolu ile birlikte kurgulanan bisiklet yollarında ise geçiş önceliği bisikletlilere tanınmalıdır. (d, e, f)
- Yaya dostu yürünebilir yerleşme ve güvenli ulaşım için taşıt trafiğini yavaşlatıcı çözümler sağlanmalıdır. (e)

1.2.3.1 Taşıtlar açısından kaldırımlar/yaya yolları

Alan genelinde örgün ve yaygın yaya kaldırımı ağı oluşturulmalıdır. Kaldırım genişlikleri yolların kademelenmesine göre belirlenmelidir. Mümkün olduğunca yolun her iki tarafında da kaldırım tasarlanmalıdır.

- Kaldırımlarda kullanılan peyzaj elemanları, kent mobilyaları, işaretler vb. yaya hareketini kısıtlamamalıdır. Bu doğrultuda kaldırım genişlikleri, alanın kullanımına ve bağlamına da uygun olarak belirlenmelidir. (b, d, e)
- Kaldırımlar, karşıdan karşıya geçişlerde yayaların geçiş mesafesini kısaltacak şekilde tasarlanmalıdır. (b, e)
- Yol kenarı ve refüjlerde yapılan peyzaj düzenlemeleri sürücülerin görüş açısını bozmayacak şekilde, hızın kontrolünün sağlanması amacı ile kullanılabilir. (e, f)
- Yaya yolları hem ulaşım hem acil durumlar amacıyla kullanılabilir olmalıdır. Bu yollar ambulans, itfaiye gibi acil durum araçlarının geçişi sağlanacak nitelikte tasarlanmalıdır. (b, e)
- Özellikle ticari hareketliliğin yoğun olduğu yaya öncelikli yollarda, mal indirme/bindirme amacı ile kullanılan taşıtların girebileceği ve bu taşıtlar girdiğinde yayaların güvenliğinin tehlikeye atılmayacağı yol genişliğinin sağlanması gereklidir. (b, e, f)

1.2.3.2 Kavşaklar ve Geçişler

Motorlu taşıt yollarında kavşaklar konuma, trafik hacmine, şerit sayısına ve genişliğine, alan kullanımlarına ve kullanıcı yoğunluğuna uygun şekilde sınıflandırılmalı ve tasarlanmalıdır.

- Kavşaklar, bütünleşik ulaşım ve dolaşım ağının bir parçası olarak ele alınmalı, tüm kullanıcılar için güvenli olmalıdır. (a, e)
- Kavşak tasarımları sade, basit ve anlaşılır olmalı, kaza riski taşıyan noktalarda ise yavaş ve geçirgen olmalıdır. (b, d)
- Motorlu taşıt yollarında yaya ve bisikletliler için geçişler, taşıt yolundan farklı bir malzeme ile ayrıştırılmalıdır. Kavşakların tasarımında, yaya ve bisikletlilerin ihtiyaçları gözetilmelidir. (c, d, e)
- Geçişler, doğrudan yaya ve bisiklet güzergahları üzerinde tanımlanmalı, yaya odaklı kullanıma öncelik ve kolaylık sağlanmalıdır. (b, e)



<https://www.konya.bel.tr/haberayrinti.php?haberID=1780>

1.2.3.3 Otoparklar

Taşıtlar için otoparklar; günün her saati için kullanılabilir, tüm kullanıcılar açısından güvenli şekilde erişilebilir, toplu taşıma odaklarına yakın, yaya olarak veya bisiklet ile ulaşılabilir ve gerekli standartları sağlayacak şekilde düzenlenmelidir.

- Otoparklar, yaya öncelikli ulaşım göz önünde bulundurularak, gerekli güvenlik önlemleri alınarak ve bisiklet park yerleri ve güzergahları göz önünde bulundurularak tasarlanmalıdır. (a, b, e)
- Büyük ve toplu otoparklar yerine daha küçük ve sık otopark düzenlemelerine öncelik verilmelidir. (b)
- Ticaret alanları gibi kullanıcı yoğunluğu fazla olan dinamik alanlarda park ihtiyacının karşılanabilmesi için (sürekli kullanıcılar için) belirli saatlerde belirli alanlarda otopark kullanımına olanak sağlanmalıdır. (f)
- Yoğun kullanımı olan alanlarda merkezde ve alt merkezlerde birden fazla yapının ortak kullanımı için otopark alanları tasarlanmalıdır. (b, e)
- Otoparkların görsel baskınlığının azaltılması amacı ile konut otoparkları mümkün olduğunca konutların yan veya arka cephelerinde konumlandırılmalı, parselde birden fazla yapı olması halinde otoparklara mümkünse ortak bir giriş yolu ile erişim sağlanmalıdır. (d, e)
- Her yapının otopark ihtiyacı, kendi yapı adası/parseli içinde karşılanmalıdır. (b)

- Otopark alanları tasarlanırken, nüfus yoğunluğuna göre bütüncül ve alt merkezler (konut bölgesi, ticaret bölgesi, sosyal-kültürel işlevler bölgesi, resmi işlevler bölgesi) bağlamında çözümler üretilmelidir. (a,b, f)
- Parçalı otoparklar tasarlanırken hangi otopark türünün (yol kenarı, cep, yol üstü vb.) seçileceğine, yolun genişliği, taşıt sayısı, kullanım yoğunluğu, kullanım türleri, trafik akış hızı vb. özellikler göz önünde bulundurularak karar verilmelidir. (a, b, d, e, f)
- Otopark girişlerinde manevra alanları, giriş uzunluğu, aynı yoldan cephe alan otoparklarda giriş sıklıkları vb. hususlar, taşıt yollarının genişliği, yoğunluğu ve kademesi dikkate alınarak tasarlanmalıdır. (a, e)
- Engelli kullanıcıların engelsiz erişimi ve dolaşımı için, tüm otoparklarda gerekli standartlar sağlanmalı, yeteri kadar yer ayrılmalıdır. (b, c)
- Otopark alanlarında peyzaj uygulamaları, alanın bağlamına uygun şekilde seçilmelidir. (d, e, f)
- Yaya dolaşımının güvenliği ve yürünülebilirliğin arttırılması amacıyla, otoparklar tasarlanırken yaya dolaşım güzergahları dikkate alınmalıdır. (b, e)
- Büyük ölçekli otopark alanlarında, park talebinin düşük olduğu zamanlar için alternatif işlevler teşvik edilmelidir (pazar, sergi, kültürel faaliyetler vb.). (f)
- Otopark alanlarında yapılacak düzenlemelerin Otopark Yönetmeliği'ne uygun olması sağlanmalıdır. (PGH-12)

1.2.3.4 Toplu Taşıma Sistemi

Kentlerde yolcu talebinin yüksek olduğu ve uzun mesafeli erişimin gerektiği akslarda toplu taşıma sistemi, en etkin yolcu taşıma türü olarak ön plana çıkmaktadır. Bu sistem, motorlu araçlar, otobüsler, minibüsler, raylı sistem araçları ve hizmet verilen güzergahlar ile durakları kapsar.

- Kullanıcıların yürüyerek duraklara güvenli şekilde ulaşabilmeleri esastır. (b)
- Kent içi yolculuklarda toplu taşıma; güvenli, yaygın, konforlu hale getirilmeli ve önceliklendirilmeli ve çeşitlendirilmelidir. (b, e, f)
- Toplu taşımada aktarma noktaları, yayaların güvenli erişimi ve herkesin kullanabilirliği göz önünde bulunarak belirlenmeli, geçişler açısından kolaylık sağlanmalıdır. (b, d, e, f)
- Durak tasarımlarında kullanım yoğunluğu, yolun bütüncül ulaşım ağı içindeki kademesi, sokak enkesiti, araç boyutu, manevra alanı ve trafik akışının sekteye uğratılmaması dikkate alınmalıdır. (a, e)
- Yaya yolları ile duraklara erişim sağlanabilir olmalıdır. (b)
- Duraklarda aydınlatma, kentsel mobilyalar, zemin döşemeleri, işaretler, uyarıcılar, hareket ve güzergah tarifeleri vb. tüm kullanıcılar için kolaylaştırıcı ve herkesin algılayabileceği şekilde olmalıdır. (d, f)
- Duraklarda standartların sağlanması esas olup duraklar, duruma göre farklı biçimlerde (üstü örtülü, tabela/direk vb.) düzenlenebilirler. (d, f)



<https://unsplash.com/photos/WsTJuqhQZ-A>

1.2.3.5 Demiryolu/Raylı Sistem Koridoru

Demiryolu/Raylı sistem koridoru ve istasyonları/durakları; birleştirici bir eleman olarak ele alınmalı, ayrıştırıcı olmamalıdır. Raylı sistem istasyonlarının/duraklarının her iki tarafa da hizmet sağlaması gereklidir. Bu, hem olası banliyö hattı koridoru hem de kent içi raylı sistemler için geçerlidir.

- Raylı sistem duraklarının her iki yakasında da karşılama, bekleme, oturma mekanları, kapalı kamusal alan ve ticaret hizmeti yer almalıdır. (b, e)
- Raylı sistem duraklarında, kullanıcı olumsuz hava koşullarından koruyacak önlemler ve güvenlik önlemleri alınmalı; uygun ve basit peyzaj elemanları, tabela, işaretlendirme ve haritalar kullanılmalıdır. (d, e)
- Raylı sistem durakları toplu taşıma güzergahları, doğrudan yaya ve bisiklet erişim güzergahları ile erişilebilir olmalıdır. Toplu taşıma durakları yakınında otopark ve bisiklet park alanları tasarlanmalıdır. (a, b)
- Demiryolu/Raylı sistem hattı ve durakları çevresinde, yakındaki yerleşmeleri olumsuz etkilerden korumak ve konforu arttırmak için yeşil tampon bölgeler oluşturulmalıdır. (e)
- Demiryolu koridorunda geçişler hemzemin olmamalı; üst geçit ve alt geçit şeklinde yapılmalıdır. Rayların her iki yakası arasında her kullanıcı için kesintisiz bağlantının sağlanması amacıyla taşıtlar, yayalar ve bisikletliler için birbirinden ayrılmış üst ve alt geçitler tasarlanmalıdır. (a, b, e)

- Demiryolu aksı boyunca, raylara paralel ulaşım aksları tasarlanmalıdır. (a, b)
- Güvenlik açısından demiryolu ve raylı sistem güzergahına bakan yapılarda, yansıtıcı olmayan yüzey malzemeleri kullanılmalıdır. (e)
- Kent içi raylı sistemleri (tramvay gibi), bisikletli ulaşımdan sonra en etkin/verimli ve çevreye daha az zararlı ulaşım türlerindendir. Kent içi ulaşım sistemine herkes için (engelliler, bisikletliler vb.) güvenli şekilde erişilebilir biçimde entegre edilmesi önerilir. (a, b, c, e)



<https://www.bogaziciproje.com.tr/projelerimiz/konya-tramvay-uygulama-projeleri>

2 KAMUSAL KULLANIM VE ORTAK MEKANLAR

2.1 İlkeler

a) Sürdürülebilirlik

- Tasarım kararları, mekânsal tasarımın tüm diğer bileşenleri ve ayrıca doğal ve sosyal bağlam ile bir bütünlük içinde olmalıdır. Bu tutarlılık, tasarım kararlarının sürdürülebilirliğine zemin hazırlar.
- Gerek kentsel gerekse kırsal alanda yapılacak olan tasarımlarda; biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülmesi için gereklilikler yerine getirilmelidir.
- Ekolojik, ekonomik ve mekânsal bağlamda “denge”, “verimlilik”, “dayanıklılık” ve “geçirgenlik” ilkeleri gözetilmeli, değişen-dönüşen taleplere bu ilkeler doğrultusunda yanıt verilmelidir.
- Doğal bağlam gözetilerek, iklime ve çevreye duyarlı gelişime yön verilmelidir.

b) Erişilebilirlik ve Süreklilik

- Kamusal kullanım alanları ve ortak mekanlar ile diğer kullanım alanları, ulaşım ve dolaşım sistemi ve bu sistemin tüm bileşenleri ile beraber kurgulanmalıdır.
- Tüm kullanıcılar, bir başkasının yardımına ihtiyaç duymaksızın tüm kamusal kullanım alanlarına ve ortak mekanlara erişebilir olmalıdır.
- Tasarımların sürekliliğinin sağlanması için verilecek olan kararlarda “çevresi ile bağlantılılık ilkesi” gözetilmelidir.
- Erişilebilirlik açısından tüm kamusal kullanım alanlarının, herkes için “yürünebilirlik” ilkesi bağlamında konumlandırılması, bu alanlara yürüyerek ulaşabilmenin mümkün olması gerekir.

c) Eşitlik

- Herkes için eşitlikçi kullanım amaçlanmalıdır.
- Yetkinlik düzeyi, cinsiyet, yaş, kültürel kimlik, ekonomik durum, sosyal yapı, fiziksel veya zihinsel engeller gibi; bireylerin farklılıkları gözeticiler, toplumun tümünün kullanımına uygun mekanlar tasarlanmalıdır.

d) Algılanabilirlik

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

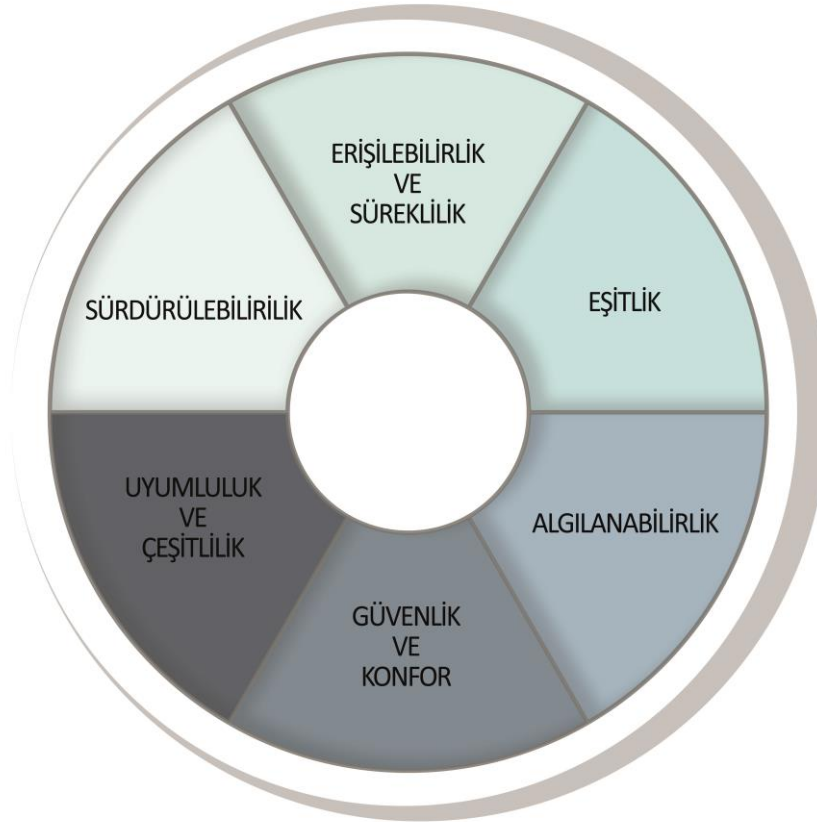
e) Güvenlik ve Konfor

- Kamusal kullanım alanlarında her kullanıcı için güvenli ortam sağlanmalıdır. Olası tehdit ve tehlikeleri önlemek üzere analizler yapılmalı ve gerekli güvenlik önlemleri alınmalıdır.
- Farklı ihtiyaçlara ve kesimlere hitap edecek kamusal kullanım alanları için standartlar belirlenmeli, evrensel tasarım ilkeleri temel alınmalıdır.
- Kamusal alanların ve ortak mekanların verimli kullanabilmesi için kullanıcı konforu sağlanmalıdır.

f) Uyumluluk ve Çeşitlilik

- Tasarım kararları “esneklik”, “uyum”, “çeşitlilik” ve “dinamizm”e yol göstermelidir.
- Kamusal alanların ve ortak mekanların verimli ve etkin kullanılabilmesi için herkes tarafından, her dönemde kullanılabilecek şekilde tasarlanmalıdır.

- Kamusal kullanım alanları ve ortak mekanlar, farklı/değişen ihtiyaçlara/tercihlere cevap vermeli ve değişikliklere uyum sağlamalıdır.
- Kamusal ve ortak mekanlar aynı anda birden fazla veya aynı mekanda farklı zamanlardaki farklı işlevlere uyum sağlayabilmelidir.
- Birbirine benzer ve yakın konumda olan, aynı kitleye hitap eden ortak mekanlar, sunduğu etkinlikler açısından farklı kullanıcılara hitap edecek esnek kullanımlı alanlara dönüştürülebilir/uyarlanabilir.



2.2 Hedefler

2.2.1 Açık ve Yeşil Alanlar

Parklar, çocuk bahçeleri, rekreasyon alanları, pasif yeşil alanlar ve meydanlar gibi açık ve yeşil alanlar bir sistem olarak ele alınmalıdır. Açık ve yeşil alanlar; yerleşimlerin yaşanabilirliğini ve kullanıcıların yaşam kalitesini arttıran, gerek bireysel gerek toplumsal fayda sunan, kentin diğer işlevlerini de birbirine bağlayan, sosyal, fiziksel ve psikolojik ihtiyaçları giderme olanağı sunan, ayrıca barındırdığı doğal unsurlar ile doğanın ve ekolojik sürdürülebilirliğin kentlerdeki izdüşümü olan kamusal alanlardır.

- Açık ve yeşil alanların ve kullanımlarının sürdürülebilir olması için tasarımlar, bu alanların kademesine, niteliğine ve etki alanına göre yapılmalıdır. (a)
- Park, rekreasyon alanı, meydan vb. aktif açık ve yeşil alanlara mümkün olduğunca yaya olarak ve bisiklet ile erişilebilmeli ve toplu taşıma güzergahları ile durakları bu alanlara yakın konumlandırılmalıdır. (b, e)
- Ulaşım aksları yalnızca erişim açısından ele alınmamalı, kamusal açık alan ve ortak mekanlar olarak değerlendirilerek bu akslarda da ulaşım kademesine ve kaldırım genişliğine bağlı olarak toplanma, oturma, dinlenme, küçük ölçekli yeme-içme mekanları kurgulanabilmelidir. (f)
- Bu alanların tasarımında işlev, teknik, malzeme, renk, boyut, donatı, peyzaj elemanları vb. tasarım elemanları; yerin iklim koşullarını, coğrafyasını, sosyolojisini, fiziksel özelliklerini, ekonomik verimliliği ve ekolojik dengeyi göze alarak seçilmelidir. (a, f)
- Bu alanlarda biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilmesi amacıyla gerekli müdahaleler yapılmalıdır. (a)
- Bitki ve peyzaj elemanı seçimleri; ekolojik ve ekonomik verimlilik açısından yöreye uygun olarak, etki alanına giren kullanıcılar açısından ise güvenlik, konfor ve sağlık kriterleri göz önünde bulundurularak seçilmelidir. Örneğin; çok su isteyen bitkisel elemanlar tercih

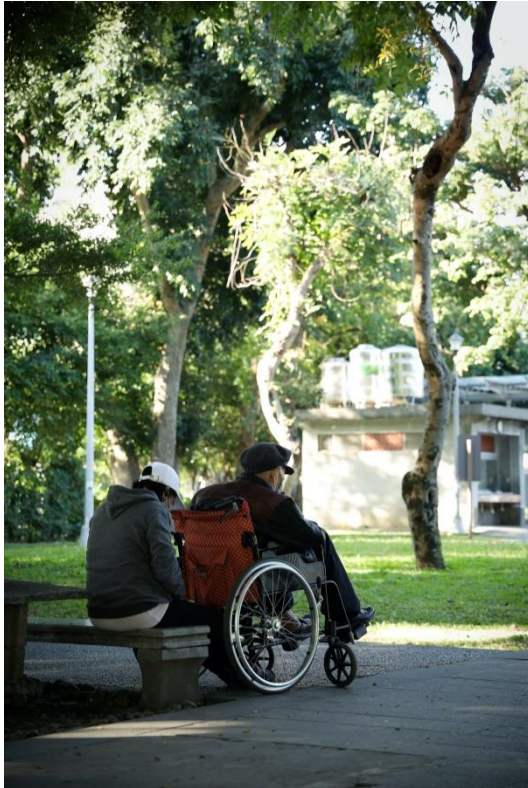
edilmemeli, çocuk oyun alanlarında zehirli yemiş veren bitkiler kullanılmamalı, otopark kullanımlarına ayrılan bölgelerde reçineli ağaçlar dikilmemelidir. (a, f)

- Bu alanların tasarımında etki alanı da dikkate alınarak 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. (a)
- Bu alanlarda tüm kullanıcılar için, ihtiyaç ve kullanım kolaylıkları ile örtüşen şekilde ve mümkün olan en basit hali ile; tanıtım panoları, tabelalar, yön göstericiler vb. kullanılmalıdır. (b, c, d)



<https://unsplash.com/photos/aSWwFg732QE>

- Açık ve yeşil alanlar tüm kullanıcılar için erişilebilir ve kullanılabilir olmalıdır. Engelli, otizmli, çocuk, yaşlı, kadın, yabancı vb. olmak üzere, açık ve yeşil alan sistemi içinde, güvenli şekilde erişilebilir olan alanlarda, toplumun her kesimine hitap edecek çeşitlilikte işlev barındırmalıdır. (b, c, f)
- Açık ve yeşil alanlarda kullanıcıların konforu göz önünde bulundurulmalı; yönelim, bitkilendirme, kentsel mobilyaların seçimi ve konumlandırılması, üst örtüler, mevsime göre güneş alma/gölgeleme, perdeleme, su elemanı kullanımı, alt iklimlerin oluşturulması vb. tüm tasarım konularında konfor dikkate alınmalıdır. (e)



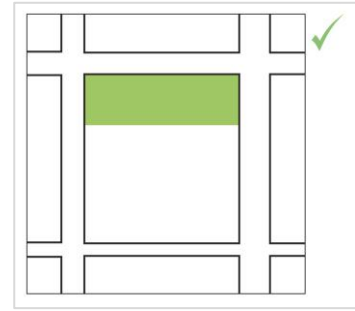
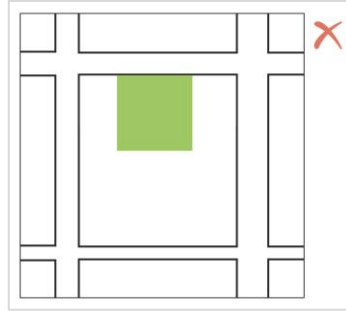
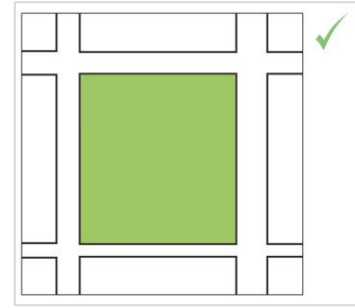
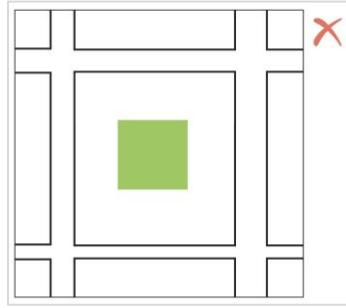
<https://unsplash.com/photos/4CK1awW58eY>



https://unsplash.com/photos/i_dt4tseXD8

- Bu alanlarda teknolojik ve akıllı çözümlerden faydalanılmalı, açık ve yeşil alanlar, akıllı kent sistemlerine entegre edilmelidir. Bu hem kullanım kolaylığı ve konfor hem de bilgiye erişimin kolaylığı/hızı konusunda önemlidir. (e, f)
- Mekânsal sürdürülebilirliğinin sağlanması için değişen taleplere ve farklı ihtiyaçlara cevap verilebilir olması gerekir. Birden fazla işlev için tek bir alanın kullanılması, mekanların uyumlanabilirliği ve esneklik açısından önemli olduğu kadar, verimli ve etkin bir yöntemdir. Bu alanlarda, koşullara göre değişebilen, çok yönlü işlevler ve faaliyetler desteklenmeli, deneyim çeşitliliğine olanak sunulmalıdır. (a, f)
- Açık ve yeşil alanların tasarımında bitki örtüsünün sürekliliğini sağlamak esastır. Bitkilendirme çalışmalarında egzotik bitkiler değil yerel iklime uygun bitkiler seçilmelidir. Bu bitkiler, kentsel ortamlara uyumlu, renk, koku, çiçek etkisi veya görsel etki oluşturmada kullanılabilir. Çim alanlar gibi çok miktarda sulamaya ihtiyaç duyan bitki kullanımından kaçınılmalıdır. (a, d, f)
- Açık ve yeşil alanların kendisi ve bitkisel tasarım elemanları ile yönlendirme yapılabilir, alternatif yürüyüş rotaları oluşturulabilir. (b, d, e, f)
- Açık ve yeşil alanların topoğrafik özellikleri de farklı kullanıcılar dikkate alınarak düzenlenmelidir. Örneğin orta yaş üstü kesim için eğimsiz yürüyüş ve dinlenme alanları tasarlanırken, çocuklar için informal tepeler oluşturulabilir. (c, f)
- Açık ve yeşil alanlar, bulunduğu kategoriye ve etki alanı çerçevesinde sokaklarla ve çevredeki diğer kullanımlarla ilişkilendirilmelidir. Örneğin; bir çocuk bahçesi, trafik akışının yoğun/hızlı olduğu sokaktan cephe alacak biçimde konumlandırılmamalı; bir ticaret yeme-içme alanının çevresinde oturma alanlarını içerek açık-yeşil alanlar veya kamusal kullanımlar bulunmalıdır. (e, f)

- Açık ve yeşil alanların konumlandırılmasında, güvenli hissettiren kullanım mekanlarının oluşturulmasına dikkat edilmeli. Park, çocuk bahçesi vb. kullanım alanlarının sokaklardan, diğer yaya mekanlarından algılanabilirliği gözetilmelidir.



2.2.1.1 Park

Bir veya daha çok sayıdaki mahalle birimine rekreasyon olanağı sağlayan yeşil alanlar olarak parkların büyüklükleri ve işlevleri; konut alanlarının potansiyel nüfus büyüklüğü dikkate alınarak belirlenmelidir. Parklara, tüm kullanıcılar yürüyerek ve güvenli şekilde erişebilmelidir. Bu alanlar öncelikle bulunduğu bölgeye hizmet etmelidir. Yürüyüş-koşu alanları, top oyunları sahaları, toplanma-oturma-dinlenme alanları, doğal açıklıklar, esnek/değişebilen etkinlikler için ayrılan alanlar, spor alanları ve diğer parklardan farklılaştırabilecek kullanımlar ile kurgulanabilir.

2.2.1.2 Çocuk Bahçesi

Çocuk bahçeleri, küçük yaş grubundan çocukların oyun alanları niteliğinde olup çocuklar için tehlike oluşturabilecek nesne ve faaliyetleri barındırmamalı ya da dışında bulundurmalıdır. Bisiklet yolları ve park alanları, otopark alanları, duraklar, performans alanları, piknik alanları, büfe-tuvalet, bariyer, tehlikeli bitkiler, sert zeminler vb. çocuk bahçelerinde bulunmamalıdır.

2.2.1.3 Rekreasyon Alanı

Rekreasyon alanı, yalnızca küçük yerleşme birimleri ya da mahalleler ölçeğinde değil, kentsel ve bölgesel ölçekte hizmet verebilir. Dolayısı ile bu alanlar her türlü kullanıcının ihtiyacına cevap verebilecek büyüklük ve nitelikte olmalıdır. Rekreasyon alanlarına taşıtla ve toplu taşıma ile ulaşım mümkün olmalı, bu alanlar yaya ve bisiklet yolları ile entegre olmalı, gerekli istasyon, durak ve park alanlarına güvenli şekilde herkes erişilebilmelidir.

2.2.1.4 Pasif Yeşil Alan

Pasif yeşil alanlar genellikle refüjler ve bağlantı alanlarıdır. Bu alanlarda herhangi bir aktivite veya faaliyete izin verilmez. Taşıt yollarında trafiğin olumsuz etkisini azaltmak, diğer kullanım alanları ile ulaşım sistemi (taşıt yolu, demiryolu) arasında perdeleme görevi görmek, büyük ölçekli kullanımlar veya işlevler ile barınma-çalışma-aktivite alanları arasında tampon oluşturmak, sınır belirlemek, enerji nakil hatları gibi altyapı alanlarının kullanıcı güvenliğini riske atmamasını sağlamak vb. amaçlarla kurgulanmalıdır.

2.2.2 Eğitim Alanları

Selçuklu Rezerv Yapı Alanı'nda eğitim alanlarını; anaokulu, ilkokul ve özel ilkokul, ortaokul ve özel ortaokul, lise ve özel lise ile mesleki ve teknik öğretim tesisi oluşturmaktadır.

- Eğitim alanlarının çevresinde açık-yeşil alanlar tasarlanmalıdır. (b, e, f)
- Toplu taşıma durakları Lise ve ortaokul alanlarına yürüme mesafesinde olmalı, ilkokul ve anaokul alanları ise konut alanlarından yürünebilir mesafede bulunmalıdır. (b, e)
- Lise, ortaokul ve ilkokul alanları parklara, anaokulu alanları çocuk bahçelerine yakın yer seçmelidir. (b, e)
- Yaya geçitleri ve bisiklet yolu geçişleri, eğitim alanları dikkate alınarak kurgulanmalıdır. (b)
- Eğitim alanlarının çevresinde uzun süreli park alanlarına ihtiyaç vardır. Bu nedenle yeterli araç park alanı sağlanmalı, bisiklet park yerleri için de olumsuz hava koşullarından korunaklı alanlar ayrılmalıdır. (b, f)
- Parklar, okul saatlerinde toplumun diğer kesimlerine, okul çıkışı saatlerinde ise öğrencilere ve ebeveynlerine hitap edecek şekilde tasarlanmalıdır. (a, f)
- Okul öncesi dönem için toprak ile temas ve etkileşim önemlidir. Anaokullarının bahçelerinde, çocukların toprak ile oynayabilecekleri, sebze yetiştirmeyi deneyimleyebileceği vb. alanlar kurgulanabilir. Benzer şekilde ilkokul öğrencileri için de doğa bilinci ve çevre farkındalığı oluşturmak üzere çeşitli faaliyetlere uygun alanlar düşünülmelidir. (a, d, f)
- Bu alanlarda mümkün olduğunca geçirimli yüzeyler tercih edilmelidir. (a)
- Eğitim alanlarında yere özgü projelere hazırlanması ve bu projelere göre uygulama yapılması tercih edilmelidir. (a, d, f)



<https://unsplash.com/photos/z8gKIE4Kz0Y>

2.2.3 Resmi Kurum ve Belediye Hizmet Alanları

Resmi kurum ve belediye hizmet alanları; bir kentsel alanın karakterine etki eden ve tüm kente hizmet eden büyük ölçekli kullanım alanlarıdır. Bu nedenle bu alanlara ilişkin görsel etki, manzara, algı vb. tüm yerleşmeye ilişkin algıya etki eder. Öte yandan özellikle de resmi kurum alanlarının çevresi toplanma, buluşma, dinlenme mekanları olarak kullanılabilir.

- Resmi kurum yapıları ve belediye hizmet alanlarında bulunacak olan yapılar; form, yükseklik ve cephe özellikleri vb. açısından çevresi ile uyum gösteren ölçek ve orantıları sağlamalıdır. Malzeme ve detaylandırma açısından ise çevreye olumlu katkı sağlamalıdır. (d, f)
- Yapıların, belirlenen alana konumlandırılmasında yardımcı tesislerin entegrasyonu göz önünde bulundurulmalıdır. (a, f)
- Bu alanlar ve bileşenleri, gelecekteki ihtiyaçlara ve iklim değişikliğine adapte olabilmelidir. (f)
- Yayalar, bisikletliler ve taşıtlar açısından erişilebilir olmalı, yeterli park alanı kısa ve uzun süreli parklar için (hem taşıt hem bisiklet açısından) uygun koşullar sağlanmalıdır. (b, e)
- Bu alanlarda çevresel zarara ve kirliliğe neden olabilecek uygulamalardan kaçınılmalıdır. (a, e)
- Çevreye duyarlı ulaşım türlerinin, kullanımların, bitkisel tasarımların kullanılması ile toplum teşvik edilmeli, çevresel sürdürülebilirlik bilinci oluşturulmalıdır. (a, d, f)
- Bu alanların içinde yer alacak ve bekleme, toplanma, park etme, etkinlik vb. amaçla kullanılacak olan alanlarda tüm kullanıcıların konforu ve güvenli erişimi göz önünde bulundurulmalıdır. (b, c, e)

- Yükleme, indirme-bindirme veya alanın bağlamına uygun şekilde geçici kullanımlar göz önünde bulundurularak gerekli yapı konumlandırmaları, taşıt giriş alanları, durma noktaları, rampalar, yeterli manevra alanları vb. hususlar düşünülmelidir. (b)
- Resmi kurum alanları ve belediye hizmet alanlarına girişler, ana ulaşım aksları üzerinde konumlanmalıdır. (b)
- Ulaşım aksları ile kullanımlar arasında tampon bölgeler oluşturularak trafiğin olumsuz etkileri en aza indirilmelidir. (b, d, e)



<https://kamommarsh.co.nz/landscape-architecture-christchurch/mt-pleasant-centre-commercial/>

2.2.4 Sağlık Hizmetleri

Kentsel kullanımların önemli bileşenlerinden birisi de sağlık hizmetlerine yönelik kullanım alanlarıdır. Bu alanlara ilişkin tasarım kriterleri, tüm kenti ve kentliyi ilgilendirir. Tüm kullanıcıların güvenli şekilde erişebileceği, insan psikolojisine olumsuz etkisi olmayacak şekilde algı oluşturabilmeleri, diğer kentsel kullanım alanları ve sistemleri ile ilişkilennmeleri mekânsal tasarım kriterleri ile sağlanabilir.

- Hastane ve aile sağlığı merkezleri, tüm kullanıcılara hitap eden, toplumun her kesimince kolaylıkla ve hızlıca erişilebilir olması gereken kullanım alanları olarak tasarlanmalıdır. (a, c)
- Hastaneler; ana ulaşım aksları üzerinde konumlanmalı, ulaşım aksları ile kullanımlar arasında tampon bölgeler oluşturularak trafiğin olumsuz etkileri en aza indirilmelidir. (e)
- Aile sağlığı merkezleri, mahalle ölçeğinde ulaşılabilir olmalı, çevresinde mümkün olduğu ölçüde bekleme vb. ihtiyaçların karşılabileceği alanlar tasarlanmalıdır. (b, e)
- Sağlık tesislerinin çevresinde, yeterli taşıt ve bisiklet park alanları tasarlanmalıdır. (b)
- Hastane ve aile sağlığı merkezi alanlarında yapılar, hizmet veren diğer tamamlayıcı yapılar ile birlikte düşünülerek konumlandırılmalıdır. (a, f)
- Tesis alanları kötü çevresel koşullardan arındırılmalı, bu doğrultuda analizler ve çalışmalar yapılarak uygulamaya geçilmeli, ilgili mevzuat hükümlerine uyulmalıdır. (a, d, e, f, PGH-2)

- Sağlık tesisi alanlarında iç ve dış mekanda sağlıklı ve kaliteli bir çevre oluşturulması amacı ile çevreye duyarlı yapı malzemeleri ve ekipmanları kullanılmalıdır. (a, e)
- Yeşil alanların sağlık üzerindeki olumlu etkileri göz önünde bulundurularak bu alanlar çevresinde parklar ve yeşil alan kullanımları verimlilik ve etkinlik ilkeleri çerçevesinde tasarlanmalıdır. (a, e, f)
- Afet tehlikeleri karşısında gerekli önlemler alınmalıdır. (a, e, PGH-8, 9)



<https://www.tehn.ca/about-us/newsroom/going-green-seven-ways-mgh-designing-eco-friendly-sustainable-and-energy>

2.2.5 Sosyal ve Kültürel Tesisler

Sosyal ve kültürel tesis alanları, yoğun kentsel yaşam şekli karşısında kent kullanıcıları için; konfor arttırıcı, bütünleştirici, iyileştirici, ilişkilenebilir olanak sunan bir takım etkinlik ve faaliyetleri kapsar. Farklı zamanlarda farklı amaçlarla kullanılabilir olmalı, açık-kapalı mekanları barındırmalı, toplumun her kesimince güvenli şekilde erişebilir olmalıdır. Kültürel ve sanatsal işlevler, kamunun deneyimlemesine olanak sağlayacak biçimde mekânsal fırsatlara dönüştürülmelidir.

- Açık ve yeşil alanlar, biyolojik çeşitlilik, kentin genel görünümü ve konforu için olduğu kadar kullanıcıların esenlik duygusu için önemlidir. Bu nedenle özellikle sosyal ve kültürel tesis alanları büyüklüğü ve kullanım yoğunluğu ile doğru orantılı olarak yeşil alanlarla ilişkilendirilmelidir. (a, e)
- Sosyal ve kültürel tesis alanları yaya, bisikletli ve taşıt ile ulaşım açısından herkes için güvenli şekilde erişilebilir olmalı, bu alanların içinde ve çevresinde yeterli sayıda park alanları tasarlanmalıdır. (b, c)
- Bu alanlar, kötü çevresel koşullardan arındırılmalıdır. (a, d, e)
- İşlevlerin ve kullanımların çeşitliliği göz önünde bulundurularak, esnek kullanımlar için (açık-kapalı ortam etkinlikleri, sergiler, tanıtım alanları) yapıların konumlandırılacağı alanlar kullanıma uyarlanabilmeye olanak sağlamalıdır. (f)
- Bu alanlarda açık alan kullanımları için her mevsime ve ihtiyaca uygun şekilde, toplumun tüm kesimi için kolaylaştırıcı ve konfor arttırıcı tasarımlar yapılmalıdır. (e, f)
- Bu alanlarda gerek iç gerekse dış mekanda gerekli tanıtım, yönlendirici tabela, bilgilendirme panoları tasarlanmalıdır. (b, c, d)

2.2.6 İbadet Alanları

İbadet alanları yalnızca ibadet amacıyla ile değil toplanma ve sosyalleşme amacı ile de kullanılan mekanlar olarak ele alınmalıdır.

- İbadet alanları, herkes için güvenli şekilde yürünerek erişilebilir olmalıdır. Aynı zamanda yeterli miktarda otopark ve bisiklet park alanı tasarlanmalıdır. (b, c)
- Bu alanların, diğer sosyal donatı alanları ve açık-yeşil alanlar ile mekânsal ilişkisi kurgulanmalıdır. (a, e, f)
- İbadet alanlarının bulunduğu yerlerde, yürüyerek erişimin güvenliğini sağlamak, trafiğin olumsuz etkilerini azaltmak vb. amaçlarla hız sınırlandırması vb. önlemler alınabilir. (b, e)
- 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 yüzeyler tercih edilmesi.). (a, d, e)



<https://www.selcuklumurasi.com/architecture-detail/alaeddin-camii-4>

2.2.7 Teknik Altyapı Alanları

Konut yapıları gibi küme yapılarda veya ticaret, herhangi başka bir kullanım gibi küme/tekil yapılarda olmak üzere genel olarak yapı inşasında ve konumlandırılmasında; özellikle de gelişme alanları gibi bölgelerde en başından itibaren altyapının kurgulanması ve gelecekte daha iyi noktaya getirilebilir şekilde esnek/uyum sağlayabilir olması gereklidir. Tüm yapıların; yenilenebilir enerji kaynaklarına, atık dağıtım sistemlerine ve diğer dijital altyapılara bağlanmaları kolay olmalıdır. Bu tür uygulamalar, sokaklara/kente yönelik bozulmalar meydana gelmeden ve iyileştirme ihtiyacı doğmadan önce düşünülmelidir.

Çöp Toplama

- Çöp toplama araçları tüm yollara kolayca girebilir, dolaşabilir, gerektiğinde geriye doğru gidebilir durumda olmalı ve gerekli manevra alanına sahip olmalıdır. (b)
- Binalara ait çöp toplama merkezleri oluşturulmasında Konya Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından alınmış olan 14.02.2014 tarih ve 80 sayılı karara uygun düzenleme yapılmalıdır. (b, e)
- Çöp bidonları; engelliler, demans vb. hastalıkları olanlar, yaşlılar vb. tüm kullanıcılar için güvenli şekilde erişilebilir ve algılanabilir/fark edilebilir olmalıdır. (b, c, d, e)
- Çöp bidonları geri dönüşüm ve atık ayrıştırmayı kolaylaştıracak biçimde düzenlenmelidir. (a)
- Çöp toplama alanlarına yönelik görsel ve uygulamadaki olumsuz etkileri azaltan atık toplama sistemleri düşünülmeli; yüksek kapasiteli, sokak-mahalleler arasında paylaşımlı atık istasyonları kurulabilmelidir. (f)



<https://www.hel.fi/uutiset/en/kaupunginkanslia/plastic-waste-collection-systems-coming-to-new-housing-areas-in-helsinki>

Boru Hatları

- Boru hatlarının bulunduğu güzergah üzerinde kalan alanlarda yapısal müdahaleden kaçınılmalıdır. (e)
- 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. (e)

Enerji Nakil Hatları

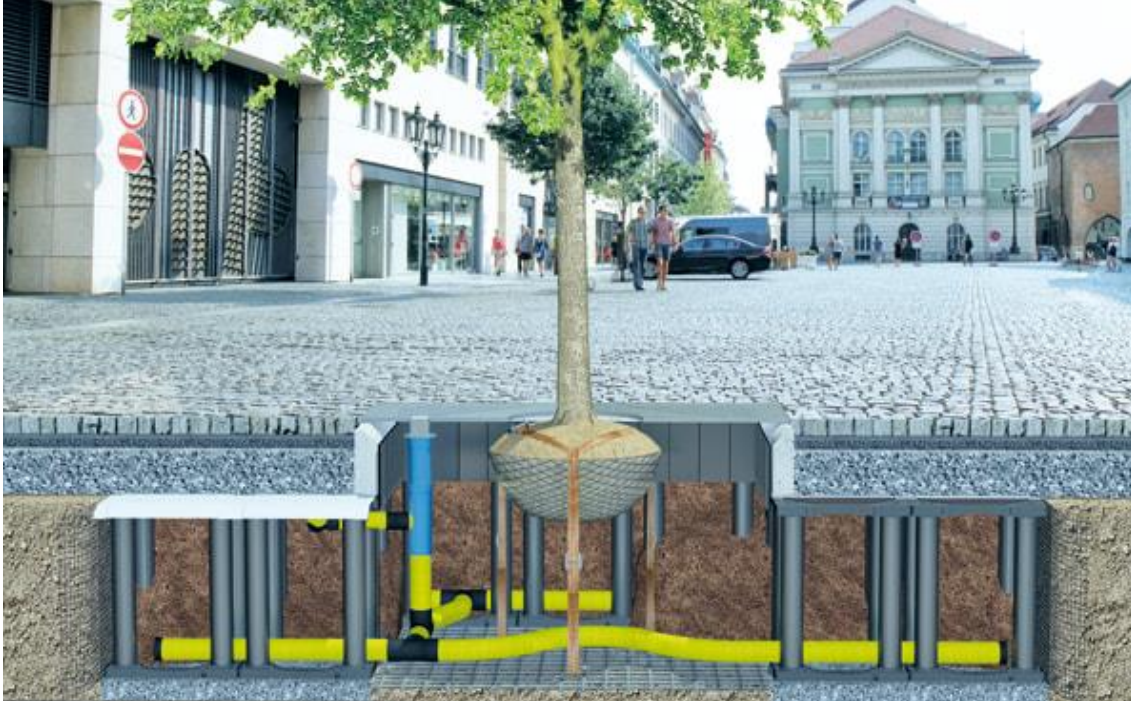
- Enerji nakil hattı güzergahının altında kalan alanlarında, Elektrik Kuvvetli Akım Tesisleri Yönetmeliği doğrultusunda uygulama yapılması esastır. (e)

Trafo Alanları

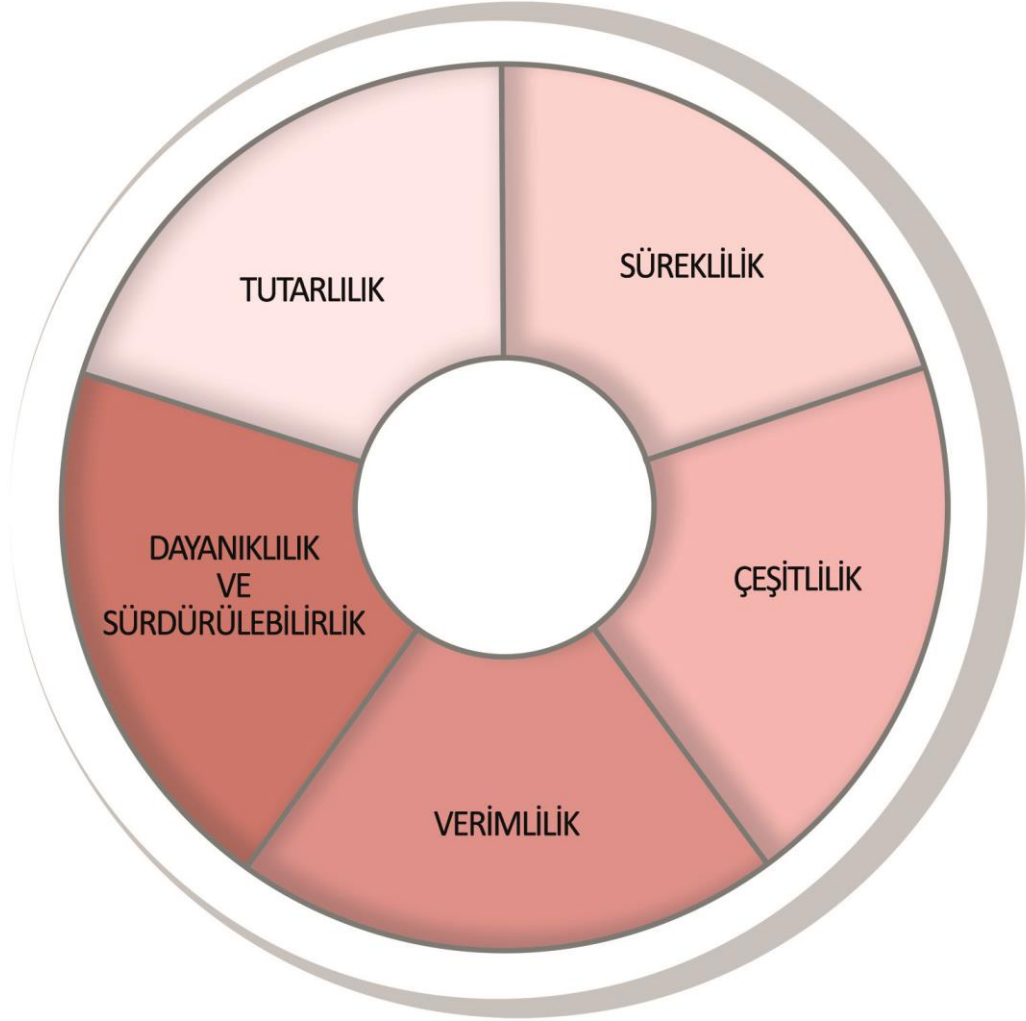
- Trafo, elektrik dağıtım panosu, kontrol paneli vb. tesisler, çocuk bahçeleri haricindeki yeşil alanların içine yapılabilir. Bu alanlara yönelik güvenlik tedbirleri alınmalı, gerekli uyarıcı levhalar konulmalı, yürüyüş yollarından veya oyun sahalarından uzakta yer seçilmelidir. (e)

İnternet

- Tüm yeni gelişim alanları, başından itibaren yüksek hızlı internet de dahil dijital altyapıya doğru/iyi şekilde bağlanmalıdır. (a, f)
- Kamusal internet bağlantı noktaları, özellikle toplanma-buluşma mekanları, çalışma alanları ve resmi kurumların bulunduğu alanlar için belirlenmelidir. (a, b)



<https://treespace.eu/greenmaxtreebuilders.html>



3 TİCARET ALANLARI

3.1 İlkeler

a) Tutarlılık

- Ticaret yapıları kendi içinde ve bulundukları yapıli 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 ayrışmaya 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 İlişkin Yönetmelik” uyarınca “içkili yer bölgesi” olarak tanımlanmış yerler dışında yapılamaz.

Ticaret alanlarında alkollü içki satışı yapılan işyerleri ve Umuma açık istirahat ve eğlence yeri kapsamında gazino, pavyon, meyhane, bar, birahane, içkili lokanta, taverna ve benzeri içkili yerler yapılamaz.

d) Verimlilik

- Mekan kullanımında verimlilik açısından açık-kapalı mekan 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 mekanlarda 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 mekanların, değişen durumlar karşısında yeniden biçim alacak şekilde dayanıklı olması önemlidir. Böylece değişen koşullarda yıkıp yapma/işlev değiştirme yerine mevcut mekan yeni koşullara uyartılabilir.
- Yapıların ve yapılara/mekanlara ilişkin tüm bileşenlerin doğaya verdiği hasarın en aza indirilmesi, ekolojik süreklilik açısından önemlidir.

3.2 Hedefler

3.2.1 Ticaret Alanı

Ticaret işlevi kentsel mekanların 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 edimelidir. (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 mekana derinlik katacak cephe tasarımlarının yapılması önerilir. (a, b, d, d)
- 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 güzergahları düzenlenmelidir. (b, e)
- İndirme-bindirme alanları ve atık toplama noktaları, yaya güzergahlarından uzakta konumlandırılmalıdır. (d)
- Ticaret alanlarının tasarımında açık mekanlarda 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.mlplus.com/portfolio/streetspankow/>

3.2.2 Pazar Alanı

Pazar yerleri, yalnızca yaşamsal bir ihtiyaca/talebe cevap veren mekanlar değil aynı zamanda kentlerin önemli kamusal mekanlarıdır. Bu alanlar karşılaşma, sosyalleşme ve gezinme alanları olarak da değerlendirilmeli ve bu doğrultuda tasarım kararları üretilmelidir.

- Pazar alanları, toplumun her kesimince rahatlıkla ve güvenli şekilde kullanılabilir biçimde; yönlendirici, algılanabilir, basit, işlevsel alanlar olmalı ve kamusal mekanın gerektirdiği mekânsal standartları karşılamalıdır. (a, c, d, e)
- Yayaların konforlu dolaşımı ve pazarcıların iş ortamının daha nitelikli hale getirilmesi için gerekli üst örtü, dolaşım alanları, bekleme noktaları vb. kurgulanmalıdır. (d, e)
- Pazar kullanımının olmadığı zamanlarda farklı işlevler için aynı alanın kullanılması ve mekandan tasarruf edilmesi önerilir. İşlevsel çeşitlilik ile alanda sosyal hareketlilik sürdürülebilir kılınmalıdır. (c)



<https://archipreneur.com/resite-interview-martin-barry/>

- Pazar alanlarının çevresinde/yakınında kullanıcı ihtiyacını karşılayacak kadar otopark alanı tasarlanmalıdır. Gerekli görülmesi halinde kısa süreli otopark alanları/cep otoparkları kurgulanmalıdır. (a, b)
- Yük indirme-bindirme noktaları yayaların güvenliğini tehlikeye sokmayacak noktalarda seçilmelidir. (a, e)
- Karmaşık bir hareketliliğin önlenmesi amacı ile monte edilebilir, sökülüp-çıkartılabilir ancak düzenli kullanıma uygun/hızlı tezgah tasarımları düşünülmelidir. (d, e)

3.2.3 Akaryakıt ve Servis İstasyonu Alanı

Bu alanlarda İmar Yönetmeliği hükümlerine, Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik hükümlerine, Türk Standartları Enstitüsünün Akaryakıt İstasyonları-Emniyet Gerekleri'ne ve Konya Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından alınmış/alınacak kararlara uyularak tasarım yapılmalıdır.

- Projelendirme aşamasında tesis giriş ve çıkışlarında Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik ekindeki proje örnekleri dikkate alınarak düzenleme yapılmalıdır.

4 KONUT ALANLARI

4.1 İlkeler

a) Tutarlılık

- Konut yapıları kendi içinde ve bulundukları yapı çevrede tutarlılık sergilemelidir.
- Konut yapıları çevresindeki yapılara ve işlevlere göre çok yüksek yoğunluklu ve/veya çok yüksek katlı/yükseklikte olmamalıdır.
- Konut yapıları, kullanıcı/talep değişimini karşılamak konusunda yeterli olmalıdır. Günümüz ihtiyaçlarına cevap verebilmelidir.

b) Süreklilik

- Konut 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

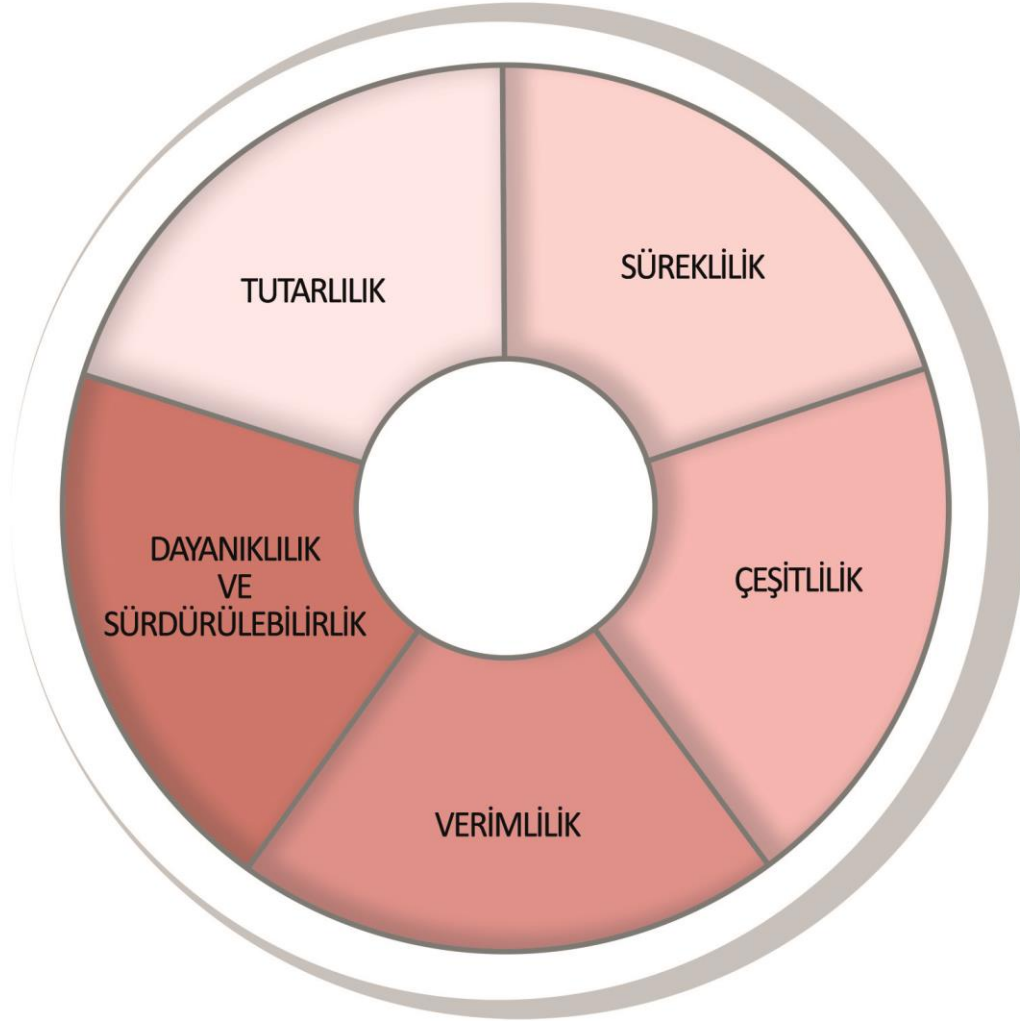
- Tek düze konut sunumu yerine farklı sosyal ve ekonomik koşullara sahip kullanıcılara yönelik alternatifli konut sunumu tercih edilmelidir.
- Başlıca özellikleri açısından benzer kütle, cephe, yükseklik, açıklıklara sahip konut yapılarının küçük detaylar ile farklılaştırılması önerilir.
- Çeşitlilik ilkesi, sürdürülebilirlik ilkesi ile dengelenmeli, karmaşadan kaçınılmalıdır.

d) Verimlilik

- Mekan kullanımında verimlilik açısından açık-kapalı mekan ilişkileri iyi kurgulanmalı, günlük alışkanlıklar ve sosyal yaşam biçimi ile konut kullanımının/günlük yaşamın tamamlayıcı alanları göz önünde bulundurulmalıdır.
- Yapı elemanları ve sistemleri açısından ise yeniden kullanılabilir, ekonomik ve iklim özellikleri ile örtüşen, dayanıklı malzeme ve sistemler tercih edilmelidir.
- Kütle konumlandırma/yöneliş, cephe, ara mesafelerin belirlenmesi vb. hususlarda ekolojik 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 mekanların, değişen durumlar karşısında yeniden biçim alacak şeklinde dayanıklı olması önemlidir. Böylece değişen koşullarda yıkıp yapma/işlev değiştirme yerine mevcut mekan yeni koşullara uyartılabilir.
- Yapıların ve yapılara/meکانlara ilişkin tüm bileşenlerin doğaya verdiği hasarın en aza indirilmesi, ekolojik süreklilik açısından önemlidir.



4.2 Hedefler

4.2.1 Kırsal Konut Gelişme Alanları

Rezerv Yapı Alanındaki kırsal konut gelişme alanları; tek katlı, seyrek/düşük yoğunluklu, bahçe kullanımını ve tarım faaliyetlerini destekleyen barınma alanlarıdır. Bu alanlarda parsellere, yapılara, bahçe ve otoparklara ilişkin tasarım kriterlerinin belirlenmesi, alanın sağlıklı, nitelikli ve tutarlı şekilde gelişmesini yönlendirmelidir.

- Kırsal konut alanlarında yapı büyüklük, konum, yönelişleri parsel büyüklük, form ve yönelişine, giriş alma özelliğine göre belirlenmelidir. (a, b)
- Komşu parseller/yapılar ile ilişkilerde manzara, güneş alma/gölgelenme, güvenlik, mahremiyet vb. sebepler dikkate alınarak minimum ara mesafeler gözetilmelidir. (a)
- Bu alanda görsel etkinin artırılması amacıyla yapılacak yapıların su basman kotu, saçak kotu vb. de dahil olmak üzere yapı yüksekliğine ilişkin standartlar geliştirilmelidir. (a, b)
- Kırsal konutlarda çatılar da dahil olmak üzere malzeme kullanımı, cephe özellikleri, bahçe çitleri/parsel sınırlarını işaret eden ögeler vb. termal performansı arttırmaya ve belirli bir standart oluşturularak süreklilik ve bütünlük sağlamaya yönelik seçilmelidir. (a, d, e)
- Bu alanlarda açık alanlardaki mümkün olan her zeminde geçirimli malzemeler tercih edilmeli ve ekolojik sürekliliğe katkı sunulmalıdır. (e)
- Bu alanlarda otopark ihtiyacı, yapı büyüklüklerine göre belirlenmeli, mümkün olan en az sayıda tutulmalı ve açık otopark şeklinde düşünülmelidir. Otopark alanlarında zeminde geçirimli malzemelerin kullanılması önerilir. (b, e)

4.2.2 Kentsel Konut Gelişme Alanları

Rezerv Yapı Alanındaki kentsel konut gelişme alanları; en çok 6 katlı yapıların yer alacağı, orta yoğunluklu yerleşim amaçlanan alanlardır. Bu alanlarda yapı adalarına/parsellere, yapılara, belirli konut adaları içinde günlük ihtiyacı karşılamaya yönelik ve tercihe bağlı olarak yapılabilecek ünite merkezlerine ve otoparklara ilişkin tasarım kriterlerinin belirlenmesi, alanın sağlıklı, nitelikli ve tutarlı şekilde gelişmesini yönlendirecektir.

- Bu alanlarda ada bazında kentsel tasarım projesi hazırlanarak ada bazında uygulama yapılması tercih edilmeli, ada bazında uygulamanın yapılamadığı durumlara ilişkin kurallar net olarak tanımlanmalıdır. (a, b)
- Konut adalarında/parsellerinde komşu parsel/yapı ilişkileri tanımlanmalı, ara mesafeler ve konumlanmalar belirlenmelidir. (d, e)
- Kat yükseklikleri ve yapı toplam yüksekliği konularında plan kararları ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun öneriler geliştirilmelidir. (e)
- Kentsel konut gelişme alanlarında kütle biçimlenişinde yapıların birbirileri ile ilişkileri, tasarım ilke ve kararları ile doğru şekilde yönlendirilmelidir. (a, d)
- Yapı konumlandırılmasında yapı adası/parselinin formu, giriş alma özelliği, yönelişi, alanın fiziksel koşulları, çevredeki yapılar vb. unsurlar dikkate alınarak tasarım yapılmalıdır. (a, b, c)
- Yapı cephelerinin, cephelerde açıklıkların kurgulanmasında, malzemelerin belirlenmesinde, termal performans vb. göz önünde bulundurulmalıdır. (c, d, e)
- Kentsel gelişme konut alanlarında, kullanıcıların günlük ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik “ünite merkezi” niteliğinde ticari birimler tanımlanmalı, ünite merkezlerinin yapılaşma-işlev kriterleri belirlenmelidir. (d, e)



<https://www.britannica.com/topic/urban-sprawl>



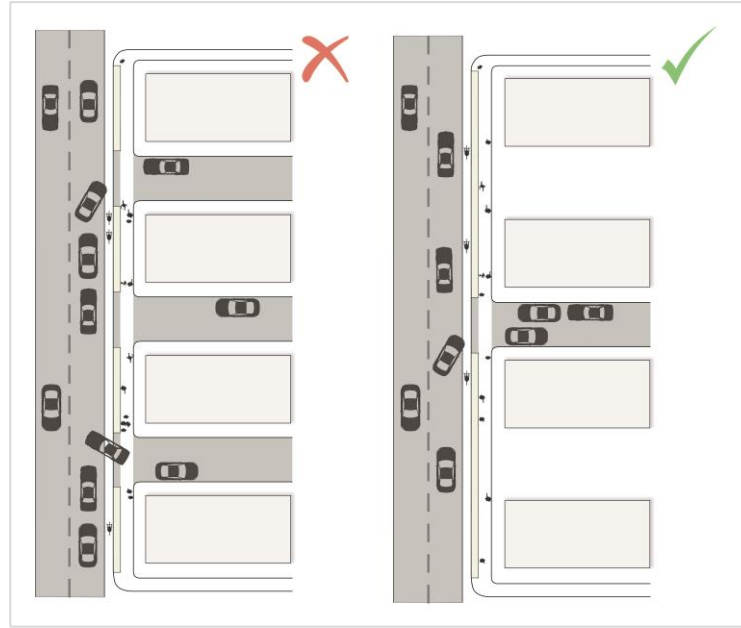
<https://kaingaora.govt.nz/news/public-housing-design-wins-national-nzia-awards/>

C) STANDARTLARIN BELİRLENMESİ VE REHBER

4.3 ULAŞIM VE DOLAŞIM

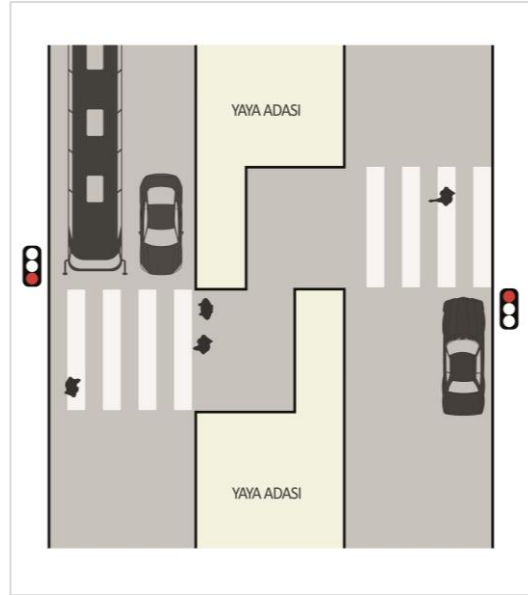
4.3.1 Yaya Ulaşımı

- Taşıt yolları boyunca kaldırımların genişlikleri, yolun kademelenmesine ve yaya kullanımı yoğunluğuna göre belirlenmelidir.
 - Kaldırımlar;
 - 60 ve 50 metrelik yollarda 6 m,
 - 30 metrelik yolda 3 m,
 - 25 metrelik yolda 3 m,
 - 15 metrelik yolda 3 m,
 - 12 metrelik yolda 2,5 m,
 - 10 metrelik yolda 2 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.
 - Kaldırımlar da dahil olmak üzere yaya mekanları ve bileşenleri, her türlü kullanıcı ve fiziksel ihtiyaç göz önünde bulundurularak merdiven, rampa, kabartmalar, işaretler, yardımcılar, sinyalizasyon elemanları vb. unsurları içermelidir.
 - 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. boşluk bırakılmalıdır. (a, b, e)

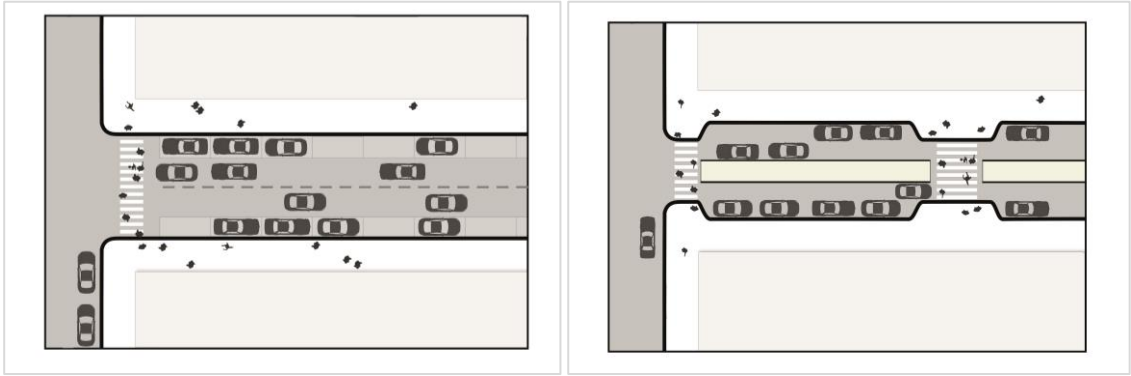


- Taşıt yolu ve kavşaklarda hemzemin yaya geçitleri bordür taşı ile kesilmemeli ve taşıt yolu seviyesine kadar her üç yönde yapılacak rampalar, en fazla %8 eğimli ve en az 90 cm genişliğinde olmalıdır.
- Merdiven, rampa ve kaldırım sonlarında en az 60 cm genişliğinde hissedilebilir uyarıcı yüzey malzemesi kullanılmalıdır.
- 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.
- Yayalaştırılmış sokaklar gerektiğinde servis ve acil durum araçlarının rahatlıkla girebileceği ve manevra yapabileceği genişlikte, standartlara uygun olarak kurgulanmalıdır.

- Yaya alanlarında geçişler kolay farkedilebilir ve anlaşılır olmalıdır.
- Yaya yürüme bölgelerinde eğim %2'yi geçmemelidir.
- Bu alanlarda yer alacak tabelalar, yönlendiriciler, işaretler vb. herkesin algılayabileceği basitlikte olmalıdır.
- Yaya yolu ve kaldırımlar üzerindeki tabela, levha, kentsel mobilya vb. unsurlara ilişkin baş kurtarma yüksekliği en az 2,20 m olmalıdır.
- Karşıdan karşıya geçişlerin uzun mesafeli/zor olduğu bölgelerde yayaaların 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 yayaaların 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.



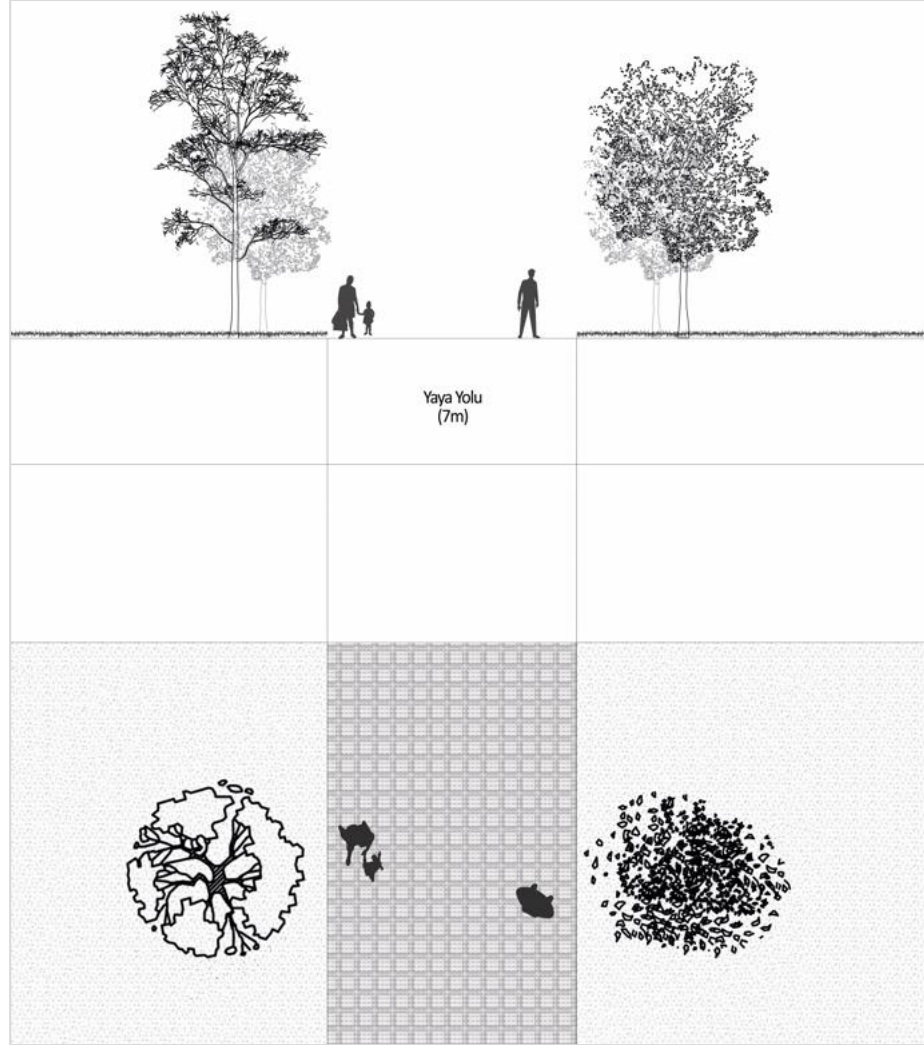
Yaya geçişlerinin sıklaştırılması

- 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).

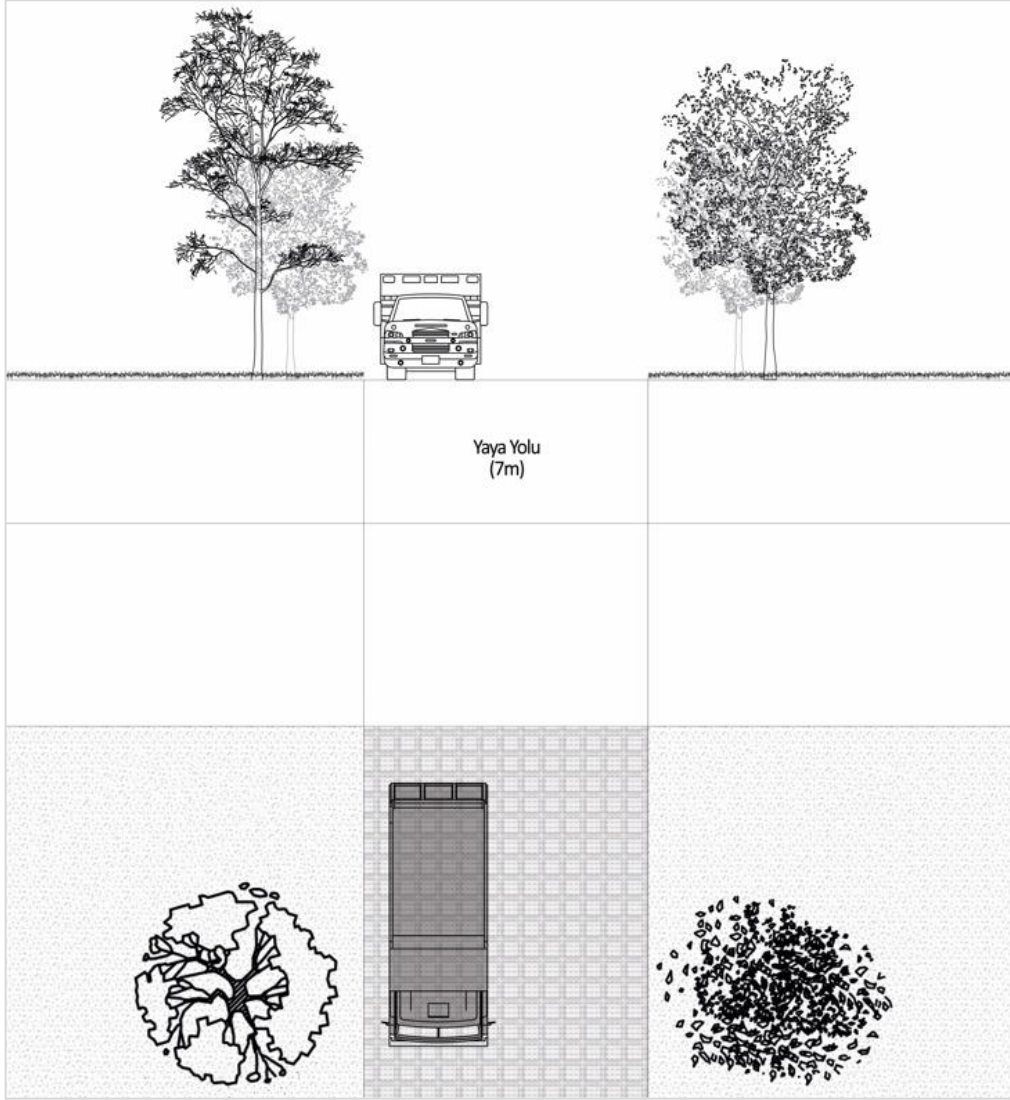
- Yaya yolları ve kaldırımlara kent mobilyaları, tabela ve işaretler konulurken, yayalar ve tekerlekli sandalye/ bebek arabası vb. kullanımlar için en az 1 m genişliğinde kesintisiz güzergah ayrılmalıdır.
- Trafik ışığı kontrolsüz alanlarda engelliler de göz önünde bulundurularak yaya geçitlerinden en az 20 m öncesinde uyarı levhaları bulundurulmalıdır.
- Yaya alanları ve kaldırımlarda yaklaşık olarak 100 m’de bir, dinlenme alanları/banklar düşünülmelidir.
- Yaya geçişlerinde %8 eğimi geçmeyecek şekilde rampalar tasarlanmalıdır.
- Selçuklu rezerv yapı alanında yaya yolları 10 m ve 7 m genişliğinde planlanmıştır. Bu yollar gerektiğinde, acil durum araçlarının iki ayrı noktadan müdahale edebileceği şekilde en az 7 m genişliğine tasarlanmalıdır.

YAYA VE BİSİKLET BÖLGESİ					
Toplam Genişlik	8	10	13	24	24
Yürüme Bölgesi	4 - 4	3 - 3	3.5 - 3	6.5 - 6.5	6 - 6.5 - 6.5
Bisiklet Yolunun Konumu	-	Kaldırım Üzeri	Kaldırım Üzeri	Kaldırım Üzeri	Kaldırım Üzeri
Bisiklet Bölgesi	-	2.5	2.5	3 - 3	2.5 - 2.5
Toplam Yeşil Şerit Genişliği	-	1.5	4	5	10

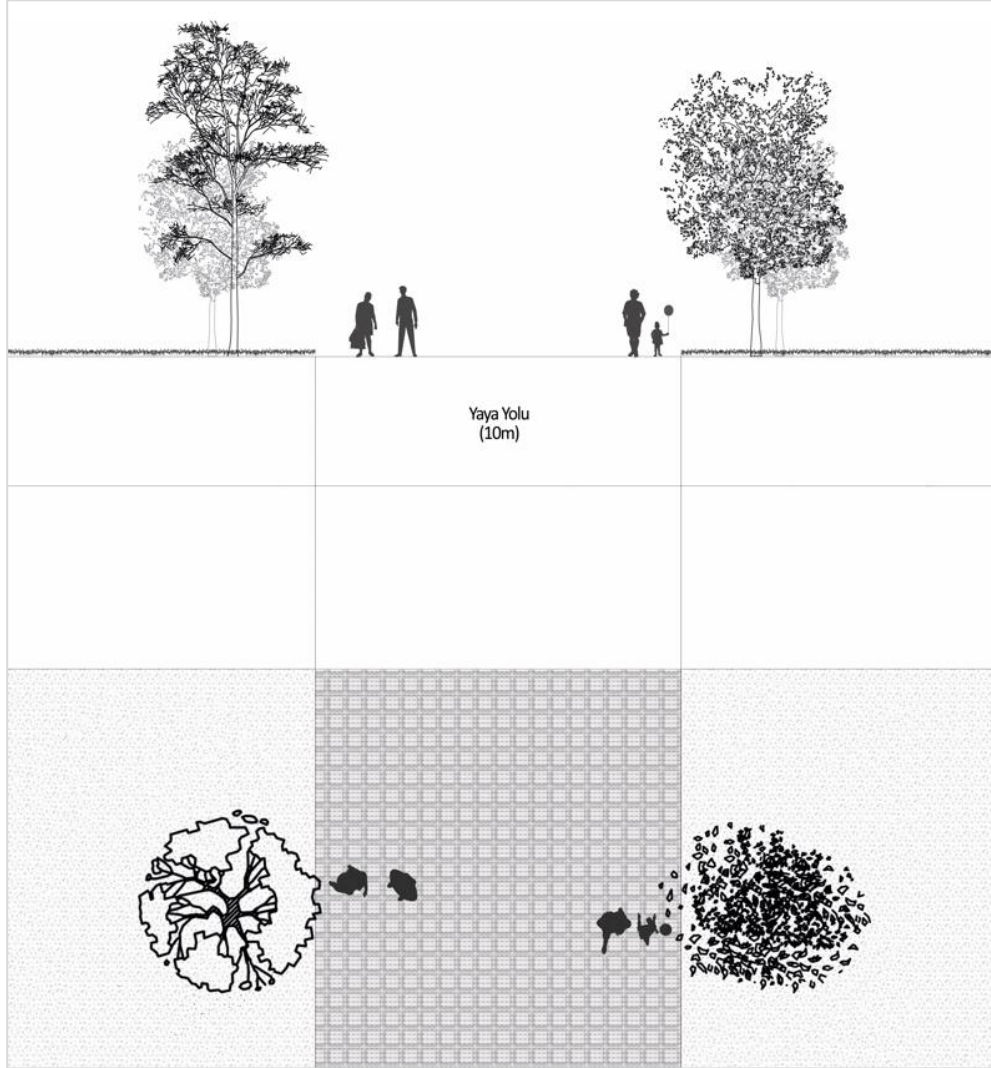
7 m genişliğinde yaya yolu kesiti:



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

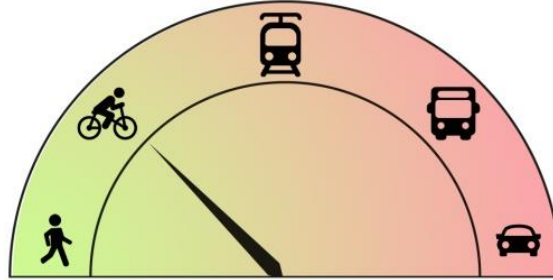


10 m genişliğinde yaya yolu kesiti:



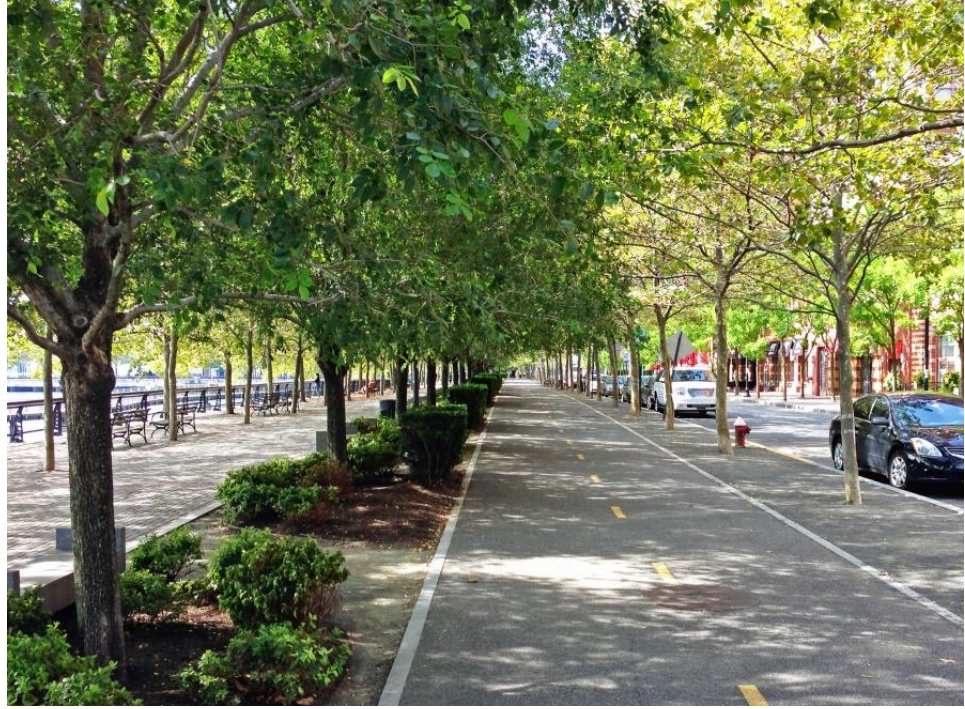
4.3.2 Bisikletli Ulaşım

- Bisikletli ulaşım, yaya ve çevre dostu kentlerin ulaşım-dolaşım sisteminin en önemli unsurlarındandır. Bisikletli ulaşım, kısa ve orta mesafede erişimde önemli ulaşım modu olmanın yanında çevre dostudur ve trafik sıkışıklığı-park etme sorunu vb. olumsuz durumlarda avantaj sağlar.



- Bisiklet yolunun yüzey malzemesi yörenin iklim özelliklerine göre ve bisiklet yolunun güvenliğini sağlayacak şekilde seçilmelidir.
- Bisiklet yollarında eğim en çok %5 olmalıdır.
- Bisiklet yollarının geçtiği güzergahlarda bitkilendirme yapılırken bisikletli yüksekliği dikkate alınarak sürüş güvenliği sağlanmalıdır.
- Konut alanlarında tüm kullanıcılar için bisiklet park yeri ayrılmalıdır.
- 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 yolları, yolun her iki yakasında tek şerit veya yolun bir yakasında iki şerit olarak tasarlanabilir.

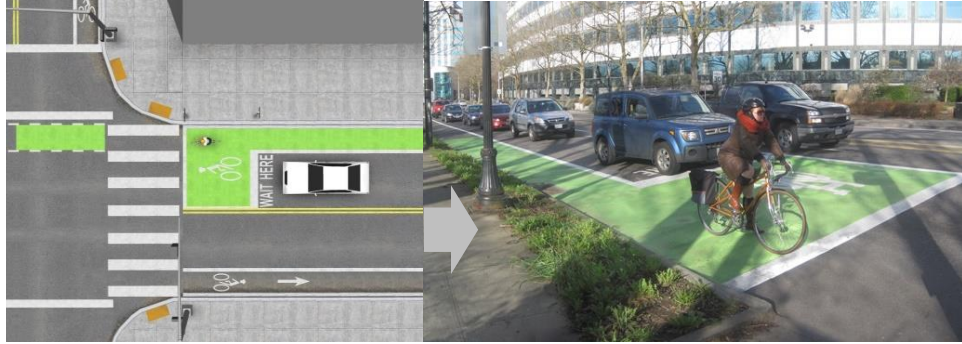
- Ana caddelerde bisiklet ve yaya yolları ile taşıt yolları arasında mümkün olan her bölgede tampon yeşil bölgeler tasarlanmalıdır.



<https://www.jerseysbest.com/category/family/page/9/>

- 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.

- 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.



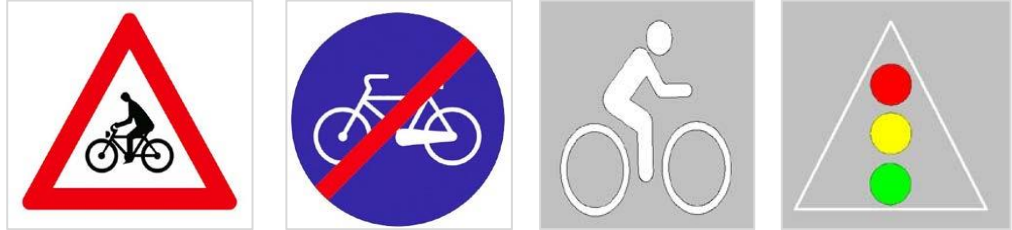
<https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/intersection-treatments/bike-boxes/>

- 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.
- Bisiklet yolu zemininde en az 50 m’de bir paylaşımlı bisiklet yolu olduğuna ilişkin renklendirme/ işaretleme yapılmalıdır.



Bicycling for transportation an evidence-base for communities, s.151



- Konut alanlarında, ticaret 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.



www.forms-surfaces.com

- 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://www.cntraveller.in/story/golden-chance-to-make-our-cities-bicycle-friendly-will-we-seize-it-world-bicycle-day-india/>

- Altyapıya ilişkin ızgaralar, kapaklar, su tahliye kanalları vb. 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, bisiklet yolları durakların arkasından geçirilmelidir.

4.3.3 Motorlu Taşıt Ulaşımı

- Acil durumlarda kolay müdahale için tüm taşıt yolları; gerektiğinde iki yönlü trafik akışını sağlayacak şekilde, şerit genişlikleri 10 m genişliğindeki yollarda en az 3 m, daha geniş yollarda en az 3,5 m, yol genişliği ise en az 7 m olacak şekilde tasarlanmalıdır.
- 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.
- Farklı trafik akışlarını ayırmak, yaya taşıt ve bisikletlilerin güvenliğini sağlamak, hız kontrolüne yardımcı olmak için sinyalizasyon sistemleri, gerektiğinde kontrol edilebilir sistemler- tasarlanmalıdır.
- Uyarı levhaları, tabelalar, işaretler ve direkler, görsel kalite ve işlevsellik açısından, mümkün olduğu kadar bir arada tasarlanmalıdır.
- Yol kesitleri, trafik akış hızı, taşıt yollarının genişlikleri, şerit sayıları vb. özelliklerine göre belirlenmelidir.
- Selçuklu rezerv yapı alanında taşıtlar için planlanan taşıt yolu genişlikleri 60 m, 50 m, 30 m, 25 m, 15 m, 12 m ve 10 m genişliğindedir. Bu bağlamda, genişliğine göre her yol için ayrı ayrı kesit önerisi geliştirilmelidir. Bu kesitler kademesine göre; taşıt şeritler, refüjler, kaldırımlar ve bisiklet yollarını içermelidir.
- Bu bölümde yer verilen yol kesitleri, belirlenen standartlar dikkate alınarak, yolun bulunduğu konum ve bağlantıları dikkate alınarak farklılaştırılabilir.

- Yol kesitlerinin belirlenmesinde, aşağıda yol genişliklerine göre verilmiş olan şerit sayıları, şerit genişlikleri ve refüj ölçüleri esas alınacaktır.

	7 Metre (Yaya)	7 Metre (acil durumda)	10 Metre (Yaya)	10 Metre (acil durumda)	12 Metre
TAŞIT BÖLGESİ					
Şerit Sayısı	-	2	2	2	2
Şerit Genişliği	-	3.5	3	5	3.5
Refüj	-	-	-	-	-

	15 Metre	25 Metre	30 Metre	50 Metre	60 Metre
TAŞIT BÖLGESİ					
Şerit Sayısı	2	4	4	6	6
Şerit Genişliği	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Refüj	-	1	3	8	8

60 m genişliğindeki taşıt yolları:

- Şerit sayısı tek yönde en az 3, toplamda gidiş-dönüş en az 6 olmalıdır.
- Refüj genişliği, ilerde tramvay gibi alternatif bir ulaşım modunun geçmesi ihtimali de dikkate alınarak, en az 8 m genişliğinde olmalıdır.
- Taşıt yollarının her iki tarafında ve ayrıca sanayi alanına bağlantı sağlayacak olan 7 m genişliğindeki yaya aksının yanında bulunacak olan yeşil bantların genişliği 3 m olmalıdır.
- Yolun her iki tarafında bulunan ve yolun bir tarafınan gidiş, diğer tarafından ise dönüş sağlayacak şekilde, tek yönlü bisiklet şeritlerinden her biri en az 1.5 m genişliğinde olmalıdır.
- Yolun her iki tarafında düzenlenen kaldırım genişlikleri her bir kaldırımda 6 m olmalıdır.

7 m	3 m	6 m	1,5 m	3 m	10,5 m	8 m	3 m	10,5 m	1,5 m	6 m
Yaya aksı	Yeşil bant	Kaldırım	Bisiklet yolu (tek yönlü)	Yeşil bant	Taşıt yolu (3 şerit-tek yön)	Refüj	Yeşil bant	Taşıt yolu (3 şerit-tek yön)	Bisiklet yolu (tek yönlü)	Kaldırım

50 m genişliğindeki taşıt yolları:

- Şerit sayısı tek yönde en az 3, toplamda gidiş-dönüş en az 6 olmalıdır.
- Refüj genişliği, ilerde tramvay gibi alternatif bir ulaşım modunun geçmesi ihtimali de dikkate alınarak, en az 8 m genişliğinde olmalıdır.
- Taşıt yollarının yanında, bu yollar ile bisiklet yolları arasında kalan yeşil bantların genişliği 3 m olmalıdır.
- Yolun her iki tarafında bulunan ve yolun bir tarafınan gidiş, diğer tarafından ise dönüş sağlayacak şekilde, tek yönlü bisiklet şeritlerinden her biri en az 1.5 m genişliğinde olmalıdır.
- Yolun her iki tarafında düzenlenen kaldırım genişlikleri her bir kaldırımda 6 m olmalıdır.

6 m	1,5 m	3 m	10,5 m	8 m	10,5 m	3 m	1,5 m	6 m
Kaldırım	Bisiklet yolu (tek yönlü)	Yeşil bant	Taşıt yolu (3 şerit-tek yön)	Refüj	Taşıt yolu (3 şerit-tek yön)	Yeşil bant	Bisiklet yolu (tek yönlü)	Kaldırım

30 m genişliğindeki taşıt yolları:

- Şerit sayısı tek yönde en az 2, toplamda gidiş-dönüş en az 4 olmalıdır.
- Refüj genişliği 3 m, taşıt yolu ile yolun her iki tarafında bulunacak bisiklet yollarını ayıracak olan yeşil bant genişliği 2 m olmalıdır.
- Yolun bir tarafında bulunacak ve gidiş-dönüş olacak şekilde çift yönlü ulaşım sağlayacak olan bisiklet yolu genişliği 3 m olmalıdır.
- Yolun her iki tarafında bulunan kaldırımlar 3 m genişliğinde olmalıdır.

3 m	3 m	2 m	7 m	3 m	7 m	2 m	3 m
Kaldırım	Bisiklet yolu (çift yönlü)	Yeşil bant	Taşıt yolu (2 şerit-tek yön)	Refüj	Taşıt yolu (2 şerit-tek yön)	Yeşil bant	Kaldırım

25 m genişliğindeki taşıt yolları:

- Şerit sayısı tek yönde en az 2, toplamda gidiş-dönüş en az 4 olmalıdır.
- Refüj genişliği en az 1 m, taşıt yolunun bir tarafında bulunan bisiklet yolu ile taşıt yolunun arasında kalan yeşil bant genişliği 1 m olmalıdır.
- Yolun bir tarafında bulunan ve gidiş-dönüş olacak şekilde çift yönlü bisiklet yolu genişliği 3 m olmalıdır.
- Yolun her iki tarafında bulunan kaldırımlar 3 m olmalıdır.

3 m	3 m	1 m	7 m	1 m	7 m	3 m
Kaldırım	Bisiklet yolu (çift yönlü)	Yeşil bant	Taşıt yolu (2 şerit-tek yön)	Refüj	Taşıt yolu (2 şerit-tek yön)	Kaldırım

15 m genişliğindeki taşıt yolları:

- Şerit sayısı 2, her bir şerit tek yönlü olmalıdır.
- 15 metrelik yollarda refüj ve bisiklet yolu yoktur. Gerekli durumlarda, en az kaldırım genişliği ve taşıt yolunun şerit sayısı ve genişliği azaltılmadan bisiklet yolu tasarlanabilir. Bu durumda bisiklet yolunda bir şerit genişliği en az 1,5 m olmalıdır.
- Kaldırım genişliği, yolun her iki tarafında, 3 m genişliğinde olmalıdır.
- Taşıt yolunun bir kenarında, yol kenarı araç parkı için; park durumundaki araçların, seyir halindeki araçların hareketini engellememesi amacıyla, 2 genişliğinde yer bırakılmalıdır.

3 m	2 m	7 m	3 m
Kaldırım	Araçlar için park alanı	Taşıt yolu (2 şerit-çift yön)	Kaldırım

12 m genişliğindeki taşıt yolları:

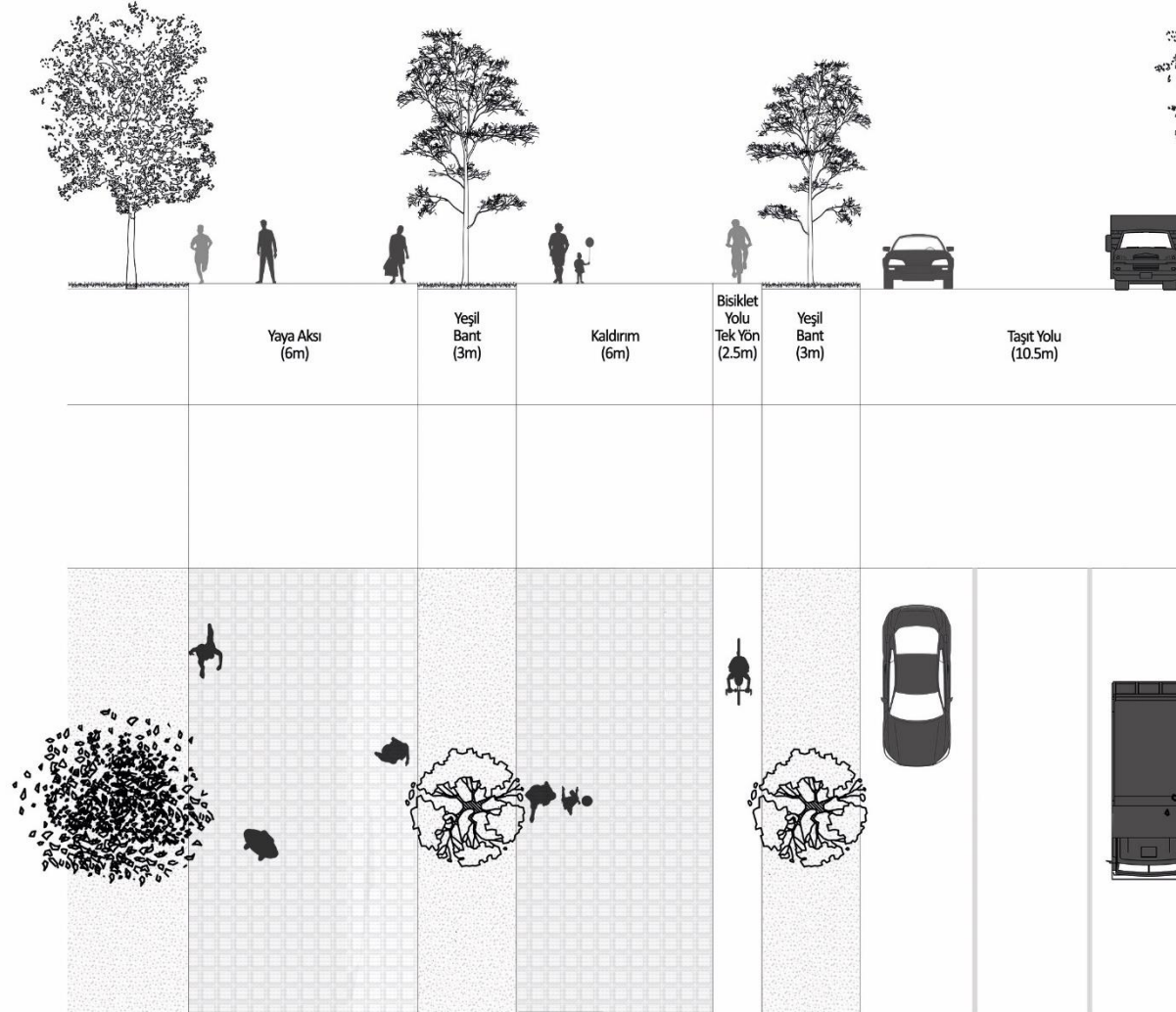
- Şerit sayısı 2, her bir şerit tek yönlü olmalıdır.
- 12 metrelik yollarda refüj ve bisiklet yolu yoktur.
- Kaldırım genişliği, yolun her iki tarafında, 2,5 m genişliğinde olmalıdır.

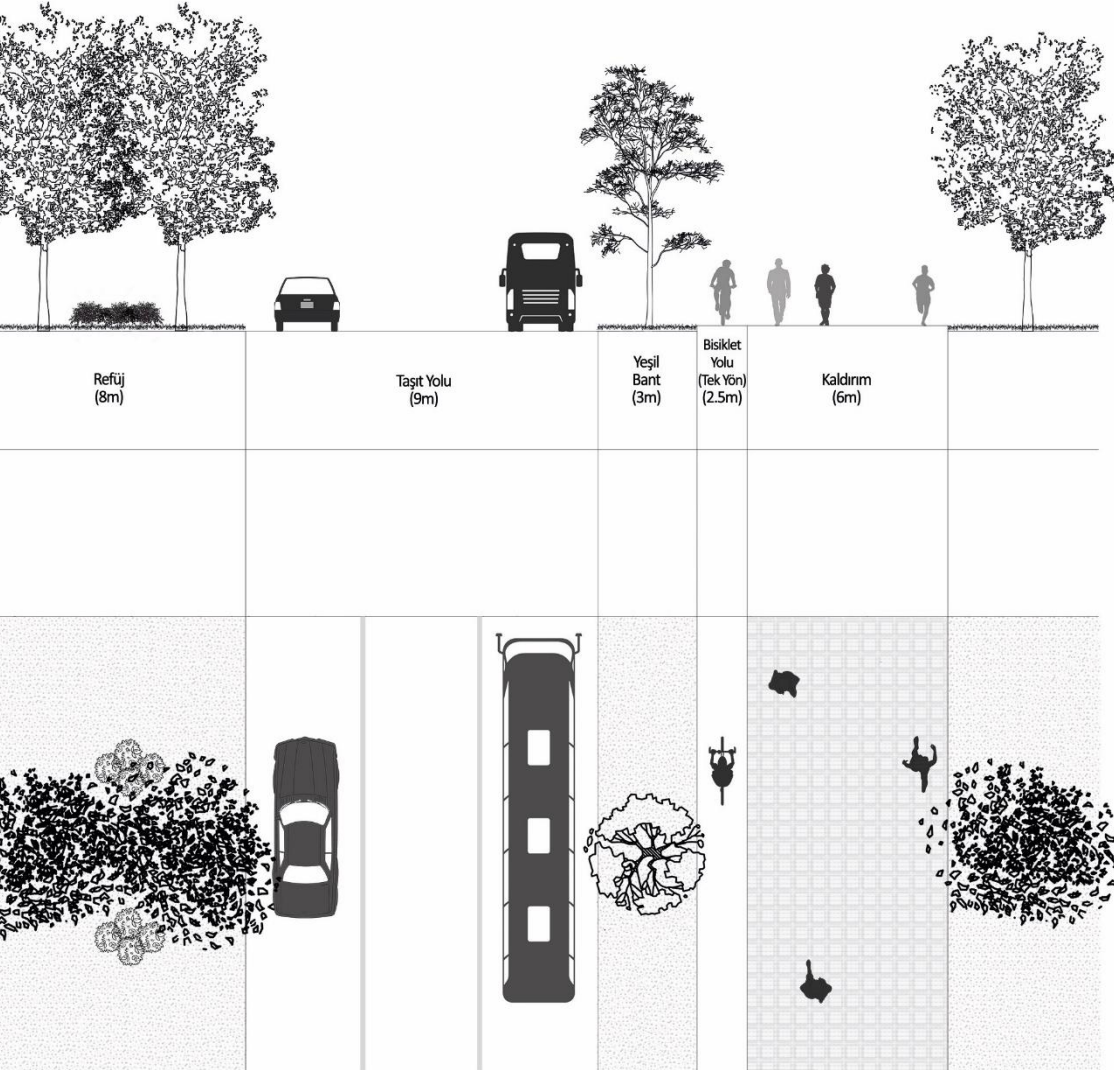
2,5 m	7 m	2,5 m
Kaldırım	Taşıt yolu (2 şerit-çift yön)	Kaldırım

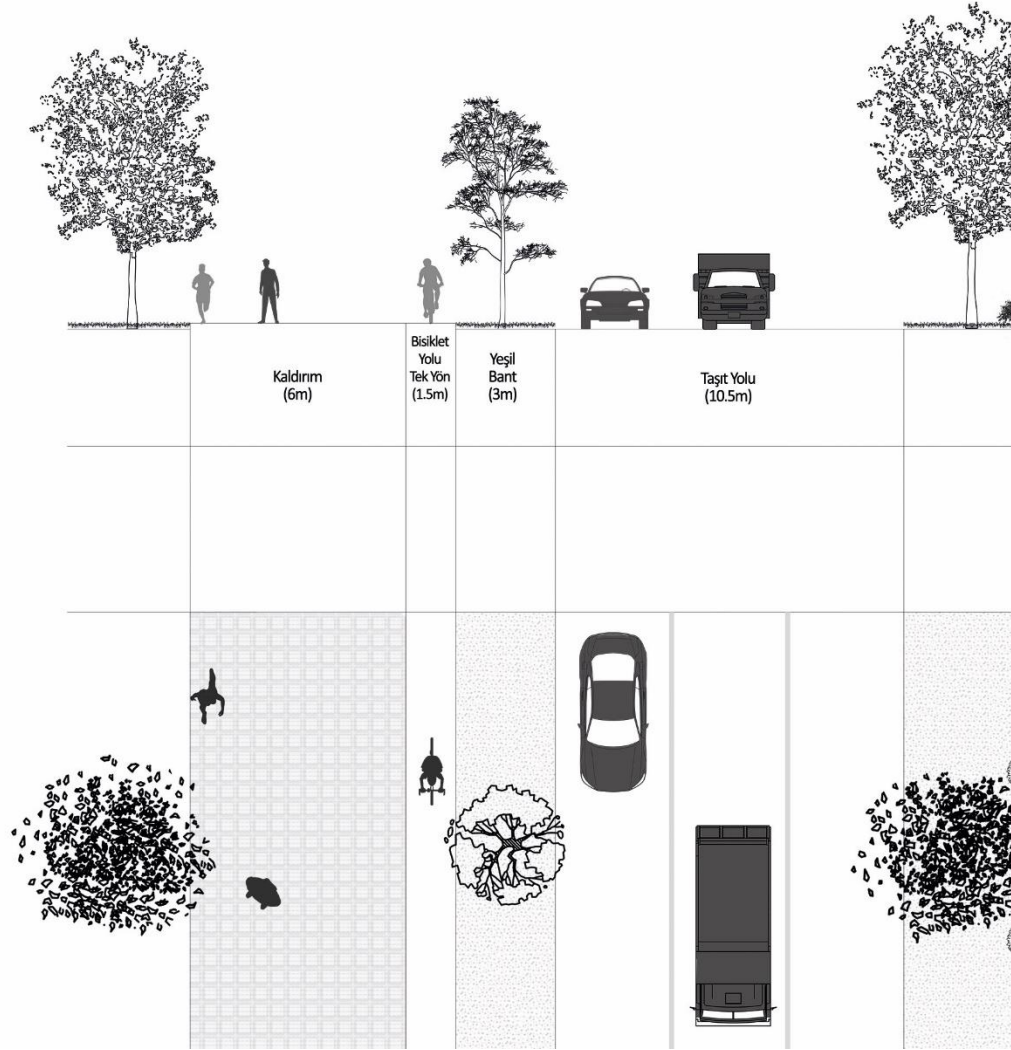
10 m genişliğindeki taşıt yolları:

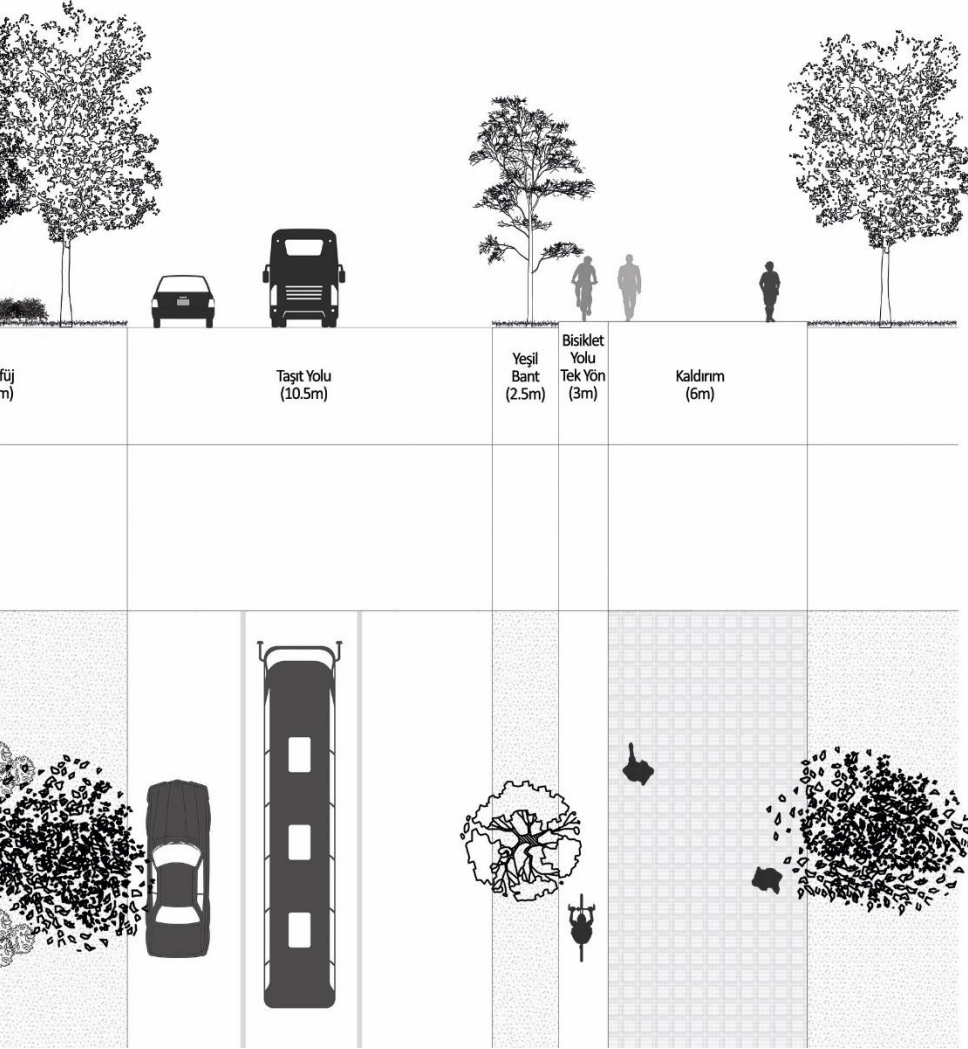
- Şerit sayısı 2, her bir şerit tek yönlü olmalıdır.
- 10 metrelik yollarda refüj ve bisiklet yolu yoktur.
- Kaldırım genişliği, yolun her iki tarafında, 2 m genişliğinde olmalıdır.

2 m	7 m	2 m
Kaldırım	Taşıt yolu (2 şerit-çift yön)	Kaldırım

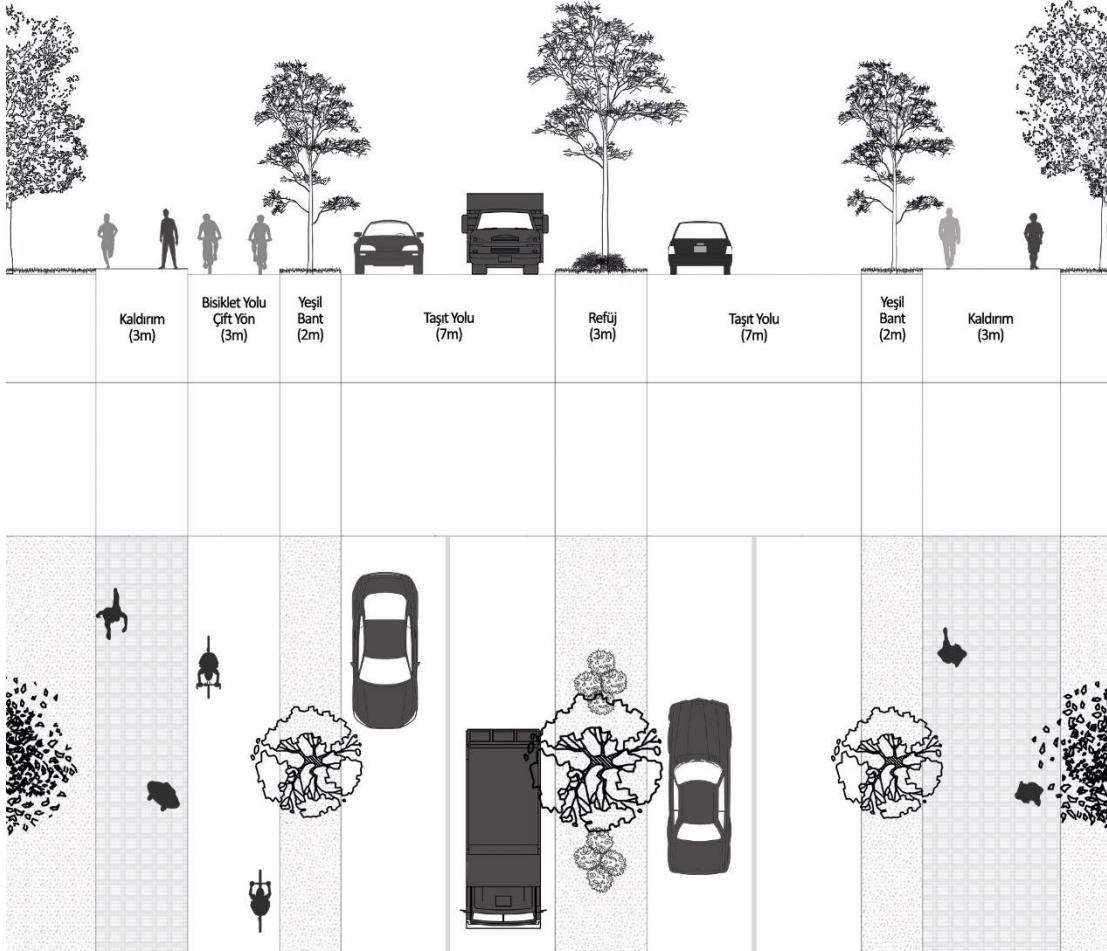
60 m yol kesiti



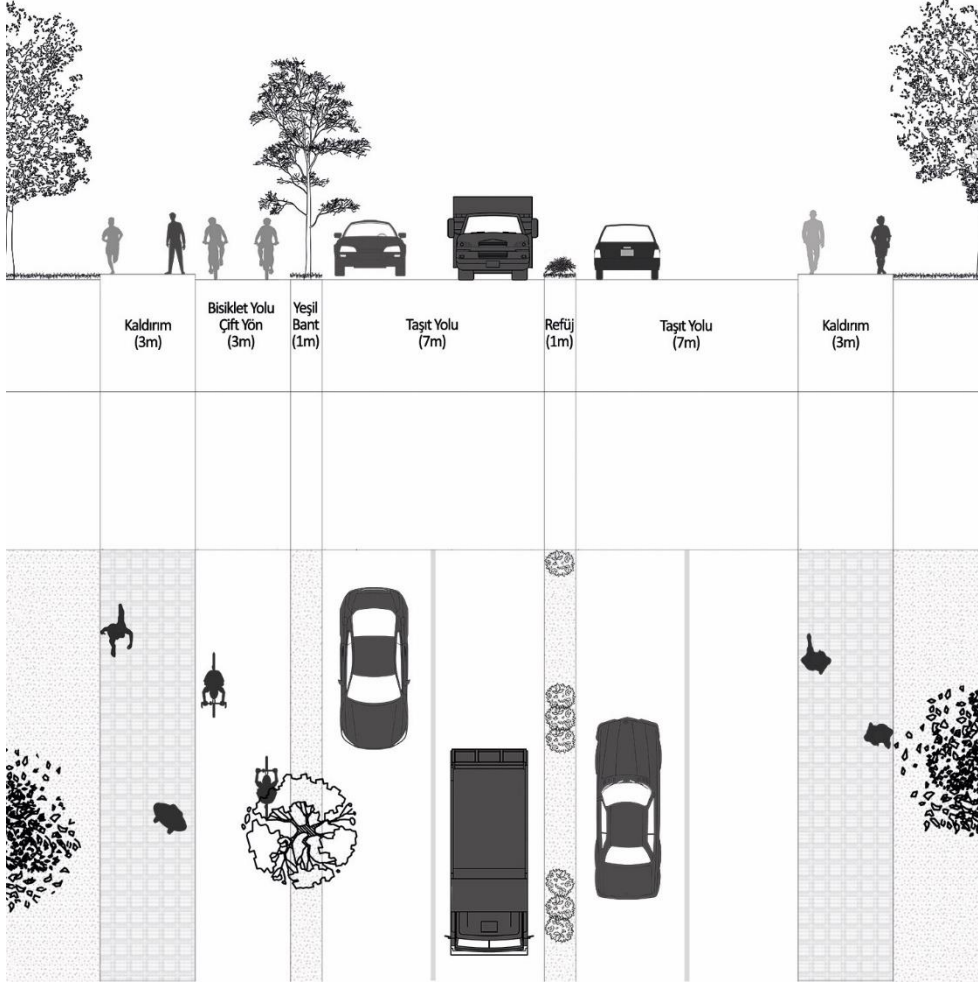
50 m yol kesiti



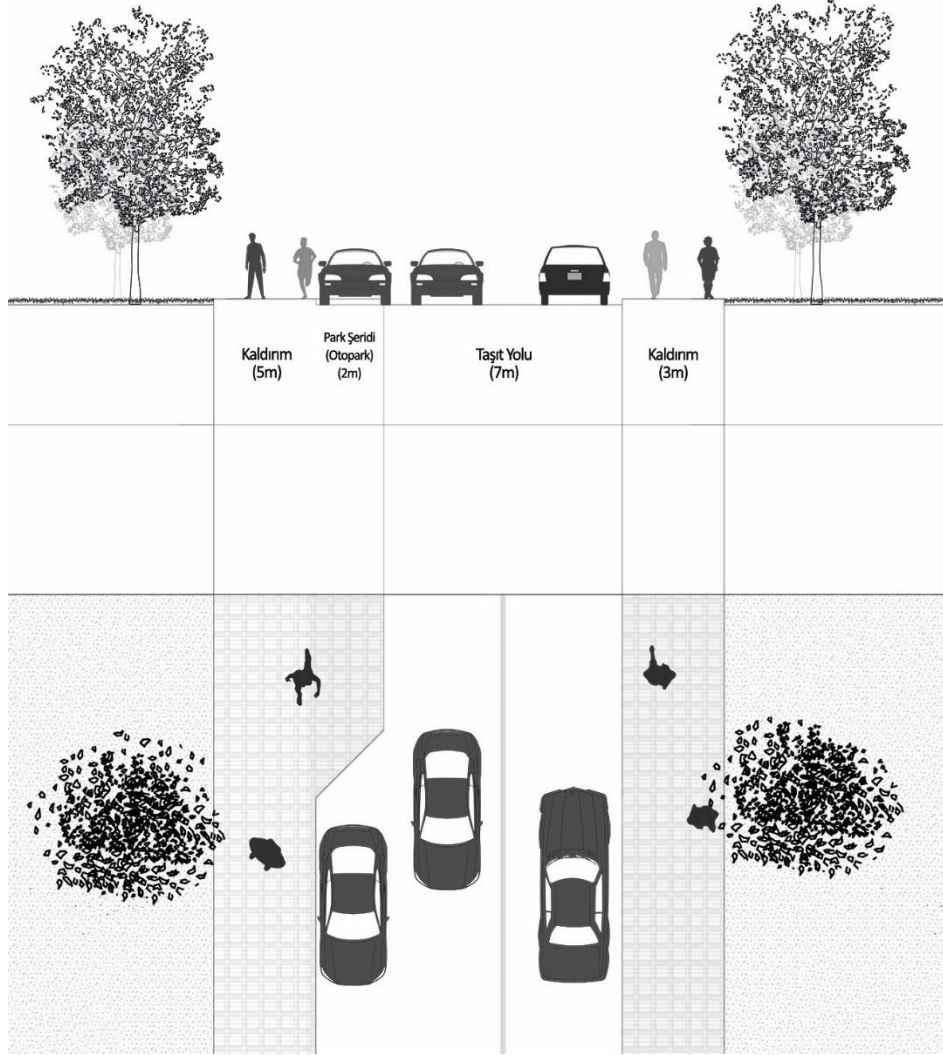
30 m yol kesiti



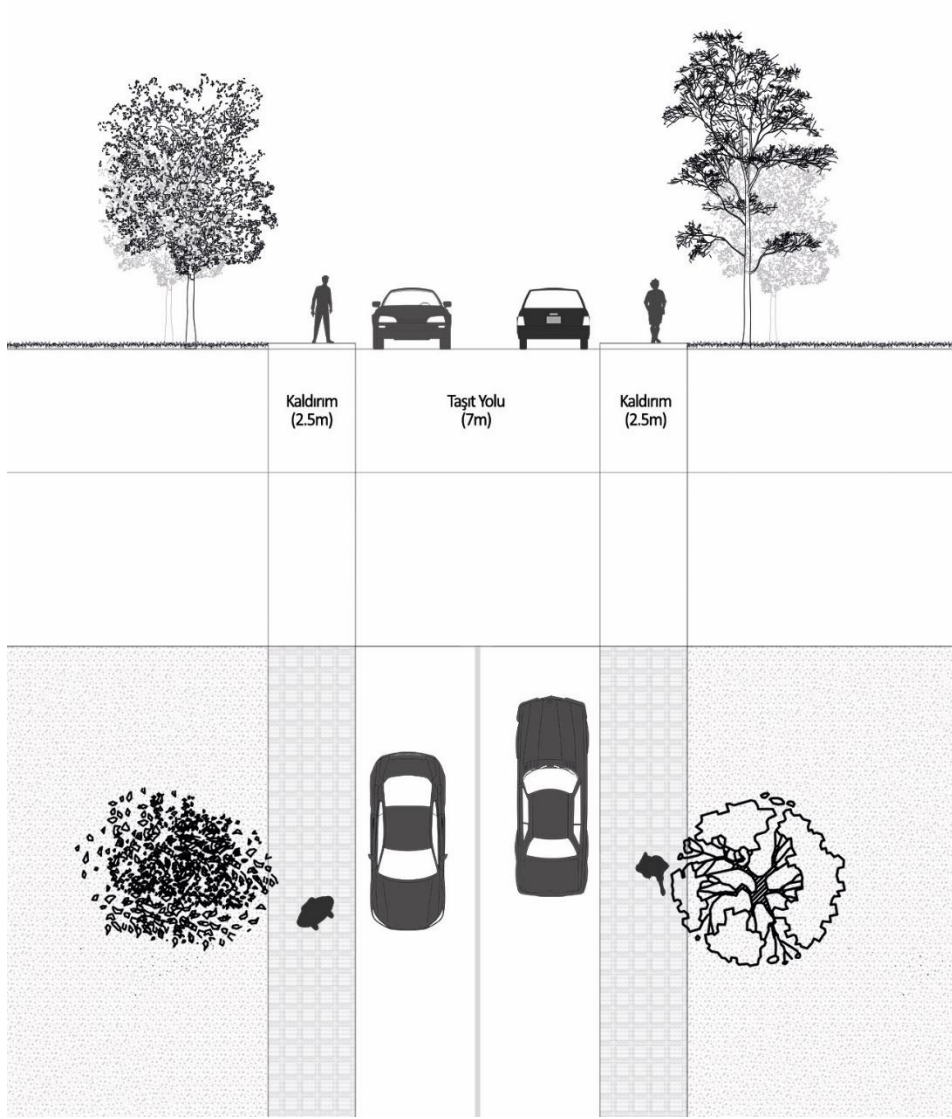
25 m yol kesiti



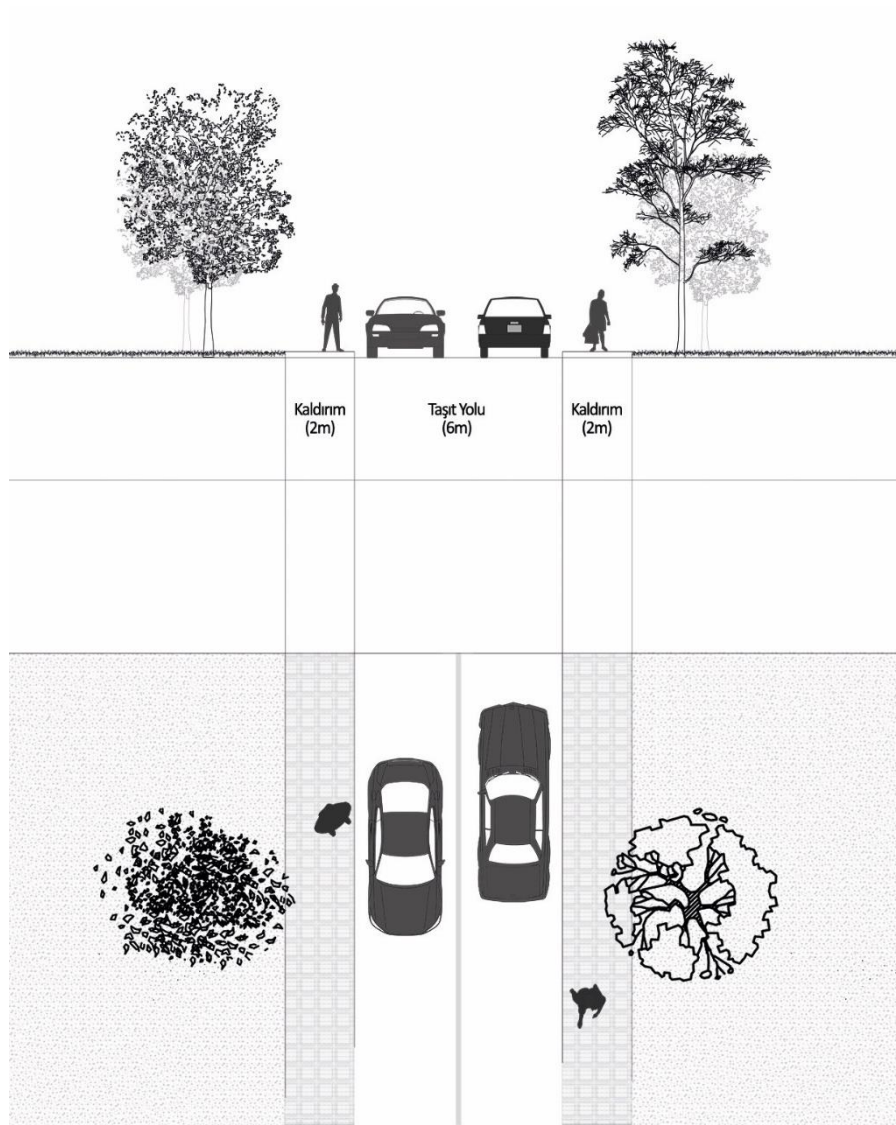
15 m yol kesiti



12 m yol kesiti



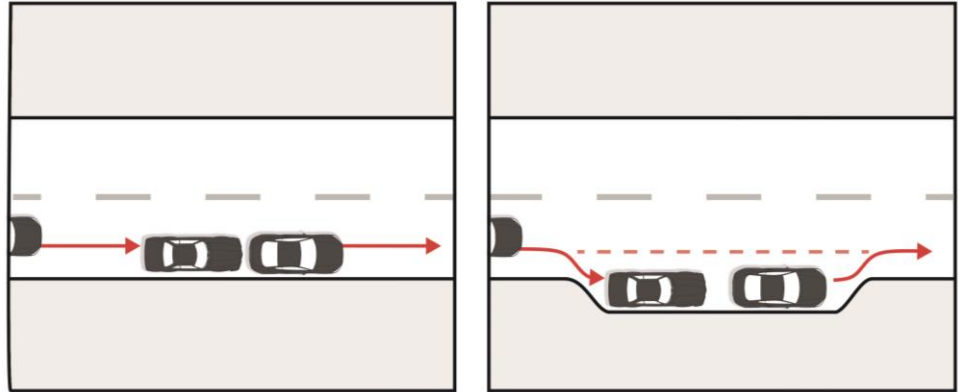
10 m yol kesiti



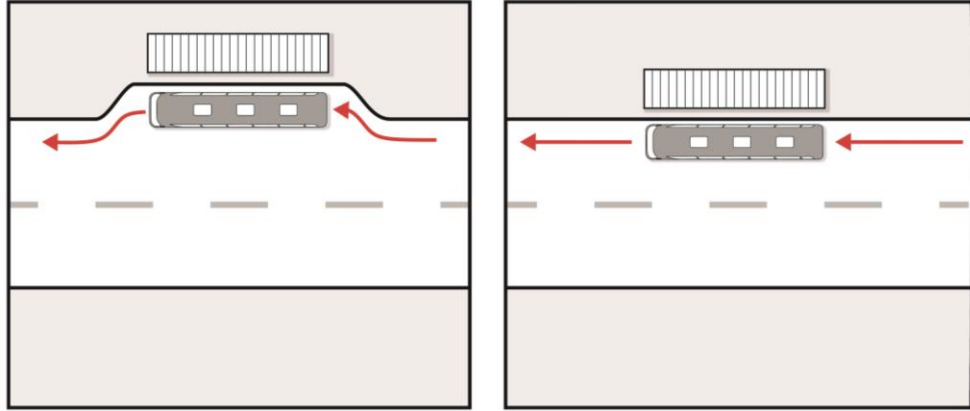


<https://unsplash.com/photos/hfhra5dsnXg>

- Otopark alanlarında peyzaj uygulamalarında; mekânsal kalite, görsel kirliliğin engellenmesi ve gölgelemenin yanı sıra ekolojik fayda ve yağmur suyu yönetimi de dikkate alınmalıdır.
- Yol kenarı otoparklarında sürüş istikameti ve yol kademesi dikkate alınmalıdır. Yol üstü otoparklar, şerit genişliklerinin izin verdiği durumlarda ve taşıt trafiğini aksatmamak koşulu ile kullanılmalıdır. Bu alanlarda park halindeki aracın kapısını açabilmesi, yaya ve bisikletliler açısından güvenli geçişin sağlanması esastır. Bu otoparklarda sınırlar yol üstü çizgileri ile belirlenmelidir.
- Şerit genişliğinin izin verdiği yollarda, yol üstü otopark alanlarındansa, trafik akışından ayrıştırılmış olan ve kolay manevraya izin veren cep otoparkları tercih edilmelidir.



- Duraklar, yerleşim alanlarında 400 metrelik yürüme mesafesi gözetilerek düzenlenmelidir.
- Üst kademeli taşıt yolları üzerindeki durakların 2 otobüsün peşpeşe durmasına izin verebilecek şekilde tasarlanması önerilir.
- Otobüs duraklarının genişliği en az 3 m, uzunluğu ise her bir otobüs için en az 12 m olacak şekilde tasarlanmalıdır. Peşpeşe otobüslerin durmasına izin verebilecek şekilde tasarlanan duraklarda ise her bir 12 m arasında en az 1 metrelik güvenlik mesafesine izin verilmelidir.
- Yol üstü durak düzenlemeleri yerine manevra alanına izin veren cep şeklinde duraklar tasarlanması güvenlik açısından daha önceliklidir.





<https://e.vnexpress.net/projects/where-have-saigon-s-green-spaces-gone-3599035/index.html>

4.4 KAMUSAL KULLANIM VE ORTAK MEKANLAR

4.4.1 Açık ve Yeşil Alanlar

- Parklara, çocuk bahçelerine, rekreasyon alanlarına ve pasif yeşil alanlara ilişkin tasarım kriterleri, aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

Açık-Yeşil Alanlar - Tasarım Kriterleri

Açık- Yeşil Alanlar	Tasarım Kriterleri	Park	Çocuk Bahçesi	Rekreasyon alanı	Pasif Yeşil alan
Erişim	birden fazla giriş noktası	+	+	+	+
	otopark alanı	+	-	+	-
	toplu taşıma durağı	+	.	+	.
	yürüyüş yolu	+	+	+	.
	yürüyüş parkuru	.	.	+	-
	bisiklet yolu	.	-	+	.
	bisiklet parkı	.	-	+	.
	acil durum araç girişi	+	+	+	-
Etkinlik	piknik alanı	.	-	+	-
	çok amaçlı çocuk oyun alanı	.	+	+	-
	spor ekipmanları/spor alanı	+	+	+	-
	kültür-sanat bölümü	.	.	+	-
	köpek gezdirme alanı	+	+	+	.
	çok amaçlı yumuşak zeminli alan	+	+	+	-
	çok amaçlı performans alanı	+	-	+	-

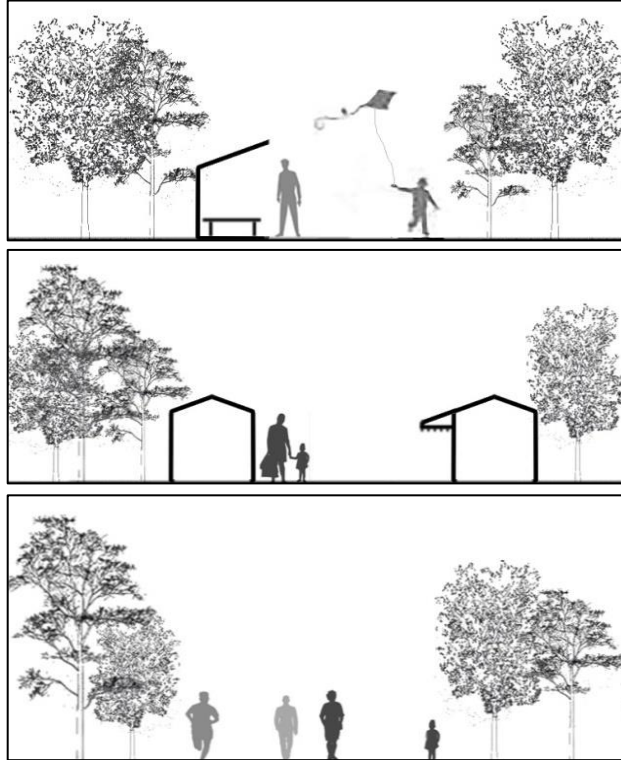
Açık- Yeşil Alanlar	Tasarım Kriterleri	Park	Çocuk Bahçesi	Rekreasyon alanı	Pasif Yeşil alan
Donatı	piknik masa-sandalyesi	.	.	+	-
	tuvalet	.	-	+	-
	büfe	+	.	+	.
	süs havuzu/su ögesi	.	-	+	-
	oturma alanları	+	+	+	.
	üst örtü	.	.	+	-
	aydınlatma elemanı	+	+	+	+
	dinamik aydınlatma	+	+	+	+
	çöp kutusu	+	+	+	+
	bariyer	.	.	+	.
	çeşme	.	.	+	-
	yönlendirici tabela	+	+	+	+
	açık-yeşil alan içi tabela	+	+	+	-
Bitkisel elemanlar	ağaç	+	+	+	+
	çim	+	+	+	+
	yer örtücü - çalı	+	.	+	+
	yağmur bahçesi	.	.	+	-
	yenilebilir bitki	.	.	+	-

(+) bulunmalıdır/bulunabilir

(-) bulunmamalıdır

(.) duruma/bağlama göre bulunabilir

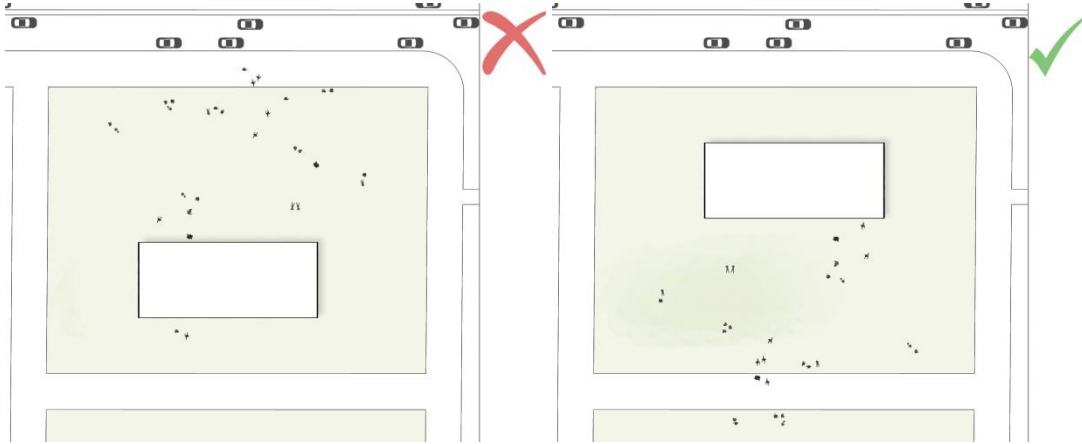
- Rekrasyon alanı içinde en çok bir adet olmak üzere anıtsal/simgesel yapı yapılabilir. Bu yapının yüksekliği en fazla 6 metre, genişliği ise en fazla 2,5 m olacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Açık ve yeşil alanlarda, işlevlerin ve kullanımların çeşitliliği göz önünde bulundurulmalı, esnek kullanımlar için (açık-kapalı ortam etkinlikleri, sergiler, tanıtım alanları) yapıların konumlandırılacağı alanlar kullanıma uyarlanabilmeye olanak sağlamalıdır.



4.4.2 Eğitim Tesisi Alanları

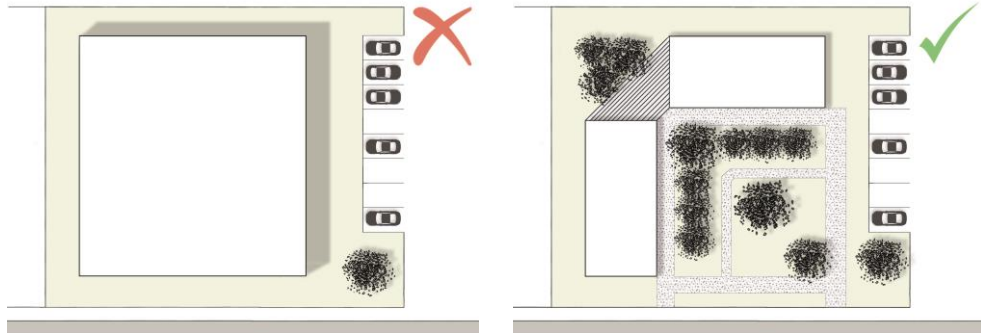
- Eğitim tesisi alanlarında yere özgü projelerin hazırlanması ve bu projelere göre uygulama yapılması tercih edilmelidir.
- Tesislerin mümkün olan tüm açık yüzeylerinde geçirimli malzemeler tercih edilmelidir. Tesis yapılarında ve bahçe alanlarında yağmur suyunun depolanması ve kullanılmasına yönelik önlemler geliştirilmelidir.
- Bitkisel tasarım elemanları ve kent mobilyaları, çocukların sağlığını ve güvenliğini tehlikeye sokmayacak şekilde seçilmelidir.
- Eğitim alanlarının çevresinde uzun süreli park yerleri ve bisiklet parkları tasarlanmalıdır. Bisiklet park yerleri için olumsuz hava koşullarından korunaklı alanlar ayrılmalıdır.
- Öğrencilere doğa bilinci ve çevresel farkındalık aşlamak amacı ile eğitim alanları içinde bitki ekimi vb. gibi etkinlikler için açık alanlar tasarlanması önerilir.
- Eğitim alanını çevreleyen duvarların, bahçenin güneşlenmesini engellemeyecek şekilde belirlenmesi gerekir.
- Eğitim alanlarındaki atık toplama kutuları ayrıştırılmalıdır.
- Bilgilendirme, yönlendirme ve uyarma levhaları, her yaştan çocuğun anlayacağı şekilde basit ve anlaşılır olarak tasarlanmalıdır.
- Okulların çevresindeki yollarda hem öğrenciler için hem de taşıtlar ve bisikletliler gibi öğrenciler için tehlike oluşturabilecek durumlar için uyarıcı levhalar bulundurulmalıdır.

- Eğitim tesisi alanlarının yakınında bulunan açık-yeşil alanlarda eğitim biriminin düzeyi ile ilişkili olarak kullanım önerileri getirilmelidir (oyun alanı, yürüyüş alanı). Güvenlik tehdidi oluşturabilecek unsurlar bulundurulmamalıdır.
- Bu alanlara yaya yolu bile kesintisiz ve güvenli şekilde, herkes tarafından erişim sağlanabilmelidir.
- Eğitim yapılarının parsel içindeki konumunda ve tesisin girişinin belirlenmesinde çevrede var olan yolların niteliği/türü/yoğunluğu dikkate alınarak düzenleme yapılmalıdır.



4.4.3 Resmi Kurum ve Belediye Hizmet Alanları

- Resmi kurum ve belediye hizmet alanları, taşıtların kolaylıkla erişebileceği şekilde giriş almalıdır.
- Bu alanlarda verilen hizmetlerin kullanıcılarına yönelik yeterli otopark ve bisiklet park alanı sağlanmalıdır.
- Yapıları çevreleyen duvarların veya çitlerin, alanın güneşlenmesini engellemeyecek şekilde belirlenmesi gerekir.
- Bu alanlardaki atık toplama kutuları, ayrıştırılmalıdır.
- Bilgilendirme, yönlendirme ve uyarma levhaları, her kullanıcı için basit ve anlaşılır olarak tasarlanmalıdır.
- Bu alanlara yaya yolu bile kesintisiz ve güvenli şekilde, herkes tarafından erişim sağlanabilmelidir.
- Plan koşullarına uygun şekilde yapılaşmada tek ve geniş taban alanına sahip bir kütledense, parçalı, yayalar için ortak kullanım mekanları, bekleme alanları vb. kullanımlara imkan veren kütle biçimlenmesi düşünülmelidir.



4.4.4 Sağlık Tesisleri

- Bu alanlarda yere özgü projelerin hazırlanması tercih edilmelidir.
- Sağlık tesisleri mutlaka açık ve yeşil alanlar ile ilişkilendirilmeli, bunun mümkün olmadığı noktalarda sağlık tesisi alanları içinde daha geniş açık-yeşil alan tasarlanmalıdır.
- Bekleme alanları, büfeler vb. kullanımlar bu alanlar içinde yer alabilir.
- Sağlık tesislerinin civarında, plan kararları doğrultusunda izin verilen ticari kullanımların hastane/aile sağlığı merkezine hizmet etmesi göz önünde bulundurularak, ticari birimlere ulaşımı -özellikle yayalar için- kolaylaştıracak önlemlerin alınması ve tasarım kararlarının geliştirilmesi gerekir.

4.4.5 Sosyal ve Kültürel Tesisler

- Bu alanlarda yere özgü projelerin hazırlanması tercih edilmelidir.
- Bu alanlar, açık ve yeşil alanlarla ilişkilendirilmelidir.
- Sosyal ve kültürel tesis alanları yaya, bisikletli ve taşıt ile ulaşım açısından herkes için güvenli şekilde erişilebilir olmalı, bu alanlarda park alanları tasarlanmalıdır.
- Sosyal ve kültürel tesisler sergi, fuar, tanıtım faaliyetleri vb. bağlama uygun alternatif kullanımlara da hizmet edebilir.
- Bu alanlarda açık alan kullanımları için her mevsime ve ihtiyaca uygun şekilde, toplumun tüm kesimi için kolaylaştırıcı ve konfor arttırıcı tasarımlar yapılmalıdır.
- Bu alanlarda gerek iç gerekse dış mekanda gerekli tanıtım, yönlendirici tabela, bilgilendirme panoları, herkes için kolayca anlaşılır şekilde tasarlanmalıdır.

4.4.6 İbadet Alanları

- İbadet alanlarına ilişkin ilgili kurum görüşleri doğrultusunda tasarım uygulamaları yapılacaktır.
- Bu alanlarda açık alan-avlu kullanımlarında geçirgen yüzeylerin tercih edilmesi önerilir.
- Olumsuz iklim ve hava koşullarına ilişkin açık alanlarda önlemler alınmalıdır.
- İbadet alanları için yeterli sayıda otopark tasarlanmalıdır.
- İbadet alanlarına yaya ve bisikletle erişim güvenli ve kolay olmalıdır.
- İbadet alanlarının bulunduğu bölümlerde yeteri kadar bisiklet park alanı tasarlanmalıdır.

4.4.7 Teknik Altyapı Alanları

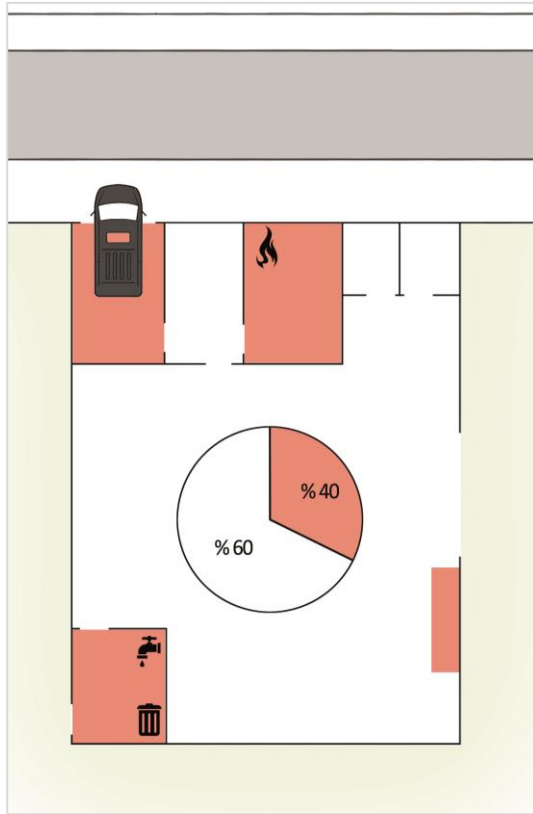
- İlgili kurumların görüşleri dikkate alınarak tasarım yapılmalıdır.
- Teknik altyapıya ilişkin her türlü alt-üst yapı/unsura ilişkin çevreye uyum gözetilmelidir.
- Teknik altyapı unsurlarına ilişkin gerekli tüm önlemler alınmalı, gerekli uyarı levhası-bilgilendirme tabelaları basit ve anlaşılır şekilde tasarlanmalıdır.
- 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.

4.5 TİCARET ALANLARI

4.5.1 Ticaret Alanı

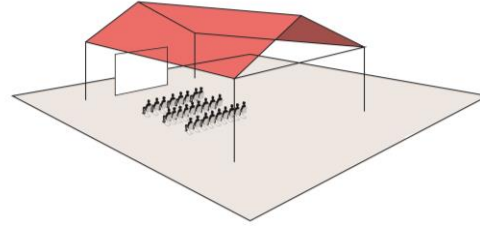
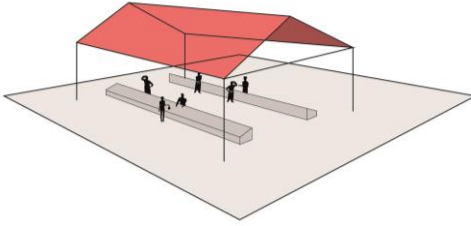
- Büyük ticari birimlerin olduğu alanlarda (süpermarketler gibi), gerekli açık otoparkları ana cadde üzerinde veya yapıların ön kısımlarında değil, yapının arka ya da yan taraflarında konumlandırılması önerilir. Zorunlu durumlarda ön bahçede düzenleme yapılması halinde giriş ve yaya güvenliğine yönelik önlemler geliştirilmeli, yol üstü parklanmalar önlenmelidir.
- 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 bitimlerin bulunduğu yollarda ve yapıların arkalarında kamusal kullanıma hizmet edecek açık alanlar oluşturulma ve kent mobilyaları kullanılmalıdır.
- Ticaret yapılarının saçakları, olumsuz hava koşullarına karşı korunaklı olacak şekilde gerekli genişlikte ve kesintisiz olarak tasarlanmalıdır.
- 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.
- Herhangi bir binanın zemin katında yer alan; atık depolama, yükleme ve otopark da dahil olmak üzere bina hizmetleri için kullanılan alanların büyüklüğünün, zemin kat yapı inşaat alanının %40'ını aşmamasına özen gösterilmelidir.



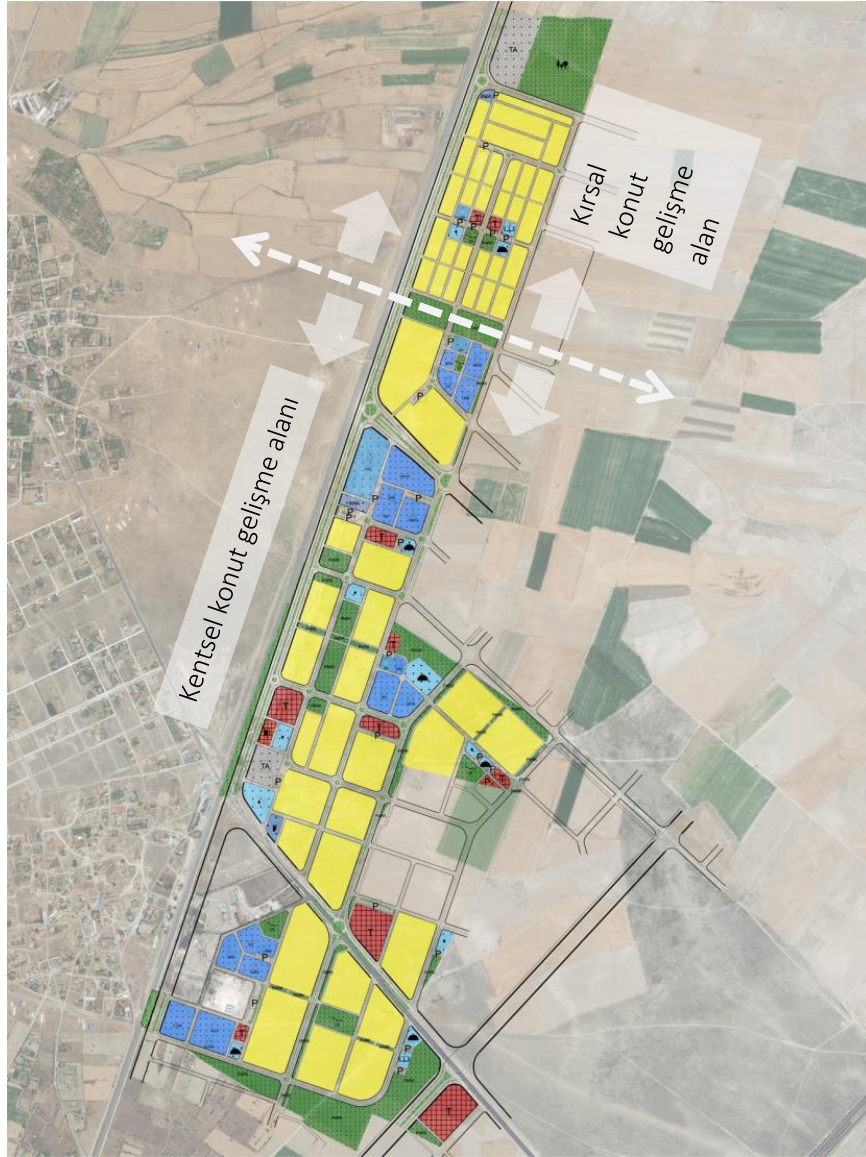
4.5.2 Pazar Alanı

- Pazar alanları, pazarların kurulmadığı günlerde farklı geçici aktiviteler ile değerlendirilebilecek şekilde tasarlanmalıdır (Örn. kalıcı Pazar tezgahları, pazarın kurulmadığı zamanlarda oturma alanları olabilir, Pazar alanı seyir alanına dönüştürülebilir vb.).
- Talebin yüksek olduğu günlerde/saatlerde, Pazar alanı olarak ayrılan alanlar – Pazar kullanımı olmadığı sürece- otopark alanı olarak işlevlendirilebilir.
- Pazar alanları için yeterli sayıda otopark ve bisiklet parkı ayrılmalıdır.
- Bu alanlara yaya olarak herkes için güvenli şekilde erişim sağlanabilmelidir.
- Mal indirme-bindirme alanları, pazar alanlarının yaya yoğun kullanılan bölgelerinden uzakta düşünülmelidir.



4.5.3 Akaryakıt ve Servis İstasyonu Alanı

Bu alanlarda İmar Yönetmeliği hükümlerine, Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik hükümlerine, Türk Standartları Enstitüsü'nün Akaryakıt İstasyonları-Emniyet Gereklileri'ne ve Konya Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından alınmış/alınacak kararlara uyularak tasarım yapılmalıdır.



4.6 KONUT ALANLARI

Onaylı Konya-Selçuklu Yukarıpınarbaşı 29974 ada 2 parsel, Aşağıpınarbaşı 29863 ada 2, 5, 19 parseller Rezerv Yapı Alanı Uygulama İmar Planında, alanın ilan ediliş amacına uygun şekilde, kentsel-kırsal olmak üzere iki farklı nitelikte, konut alanı düzenlenmiştir. Kırsal konut gelişme alanları, planlama alanının kuzeyinde, kentsel konut gelişme alanları ise orta ve güney kesimlerinde planlanmıştır.

4.6.1 Kırsal Konut Gelişme Alanı

4.6.1.1 Parsel

Parsellerin büyüklükleri ve ölçüleri; yapıların konumları-büyüklükleri, kütle biçimlenişi, bahçe kullanımı, giriş alma özellikleri, otopark konumu, yöneliş vb. olmak üzere çok çeşitli konularda belirleyici ve yönlendiricidir. Bu bağlamda proje geliştirilmeden önce parsel büyüklük, ölçü, topoğrafya ve formları iyi okunmalıdır. Rezerv yapı alanı eğimin olmadığı bir düzlükte planlanmıştır. Bu alanda planlanan kırsal konut gelişme alanında parsel biçimleri formal/dikdörtgen şekildedir. Parsel büyüklükleri yaklaşık olarak 500, 750 ve 1000 m² olmak üzere üç farklı büyüklükte kurgulanmıştır.

Parselasyon planındaki düzen ve bütünlüğün korunması sağlanacaktır. Parsellerde ifraz ve tevhid yapılamaz.

Alanda bütüncül ve tutarlı bir görünüm elde etmek ve kullanıcılar için alanın etkin ve verimli şekilde kullanımını sağlamak amacı ile her parsel büyüklüğü kategorisine yönelik örnek proje önerisi geliştirilmiştir. Parseller içinde imar planında izin verilen yerde, izin verilen büyüklükteki yapının konum, biçim, cephe alma, yöneliş vb. özellikleri açısından öngörülmesi/yapısal tasarım kararlarına ilişkin giriş çalışmasının bu aşamada yapılması önemlidir.



Kırsal konut gelişme alanında ilişkin parcel büyüklükleri şeması

4.6.1.2 Yapı

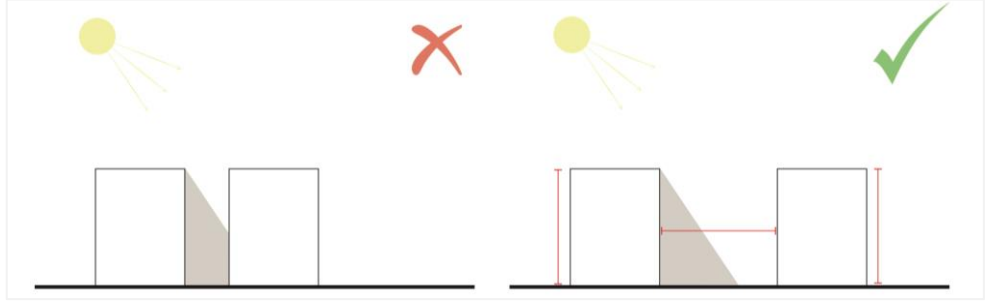
a. Konum, yükseklik ve kullanım

- Kırsal konut alanlarında yapı konumlandırılmasında Kentsel Tasarım Rehberi ve ekinde yer alan Vaziyet Planı'na uyulacaktır. Yapılar konut amacı dışında kullanılamaz, ticaret vb. farklı kullanıma dönüştürülemez.
- Kırsal Konut Gelişme Alanında yer alan ticaret alanlarında konaklama, alkollü lokanta düğün salonu, imalat yapan işyerleri, ekmek fırını, oto tamir, alkollü iş yeri ve satışı yapılan işyerleri açılmaz.
- Kırsal konut gelişme alanında TAKS=0.10'dur. Kırsal konut yapılaşma 1 katla sınırlandırılmıştır. Su basman yüksekliği en fazla 0,50 m, Yapıların saçak kotu 3,50 m olacaktır. Çatı arası kullanımı ve bodrum kat yapılmayacaktır.

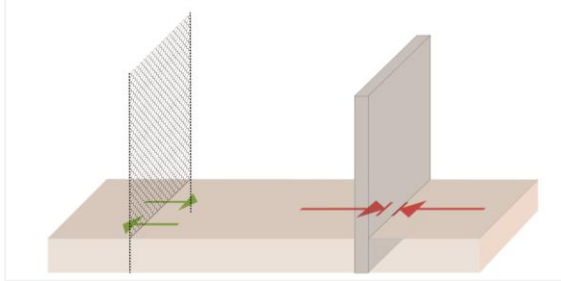
b. Komşu parsel ile ilişki

- Mahremiyet, manzara, güneş alma, güvenlik vb. sebeplerle bir yapının, komşu parselindeki yapı ile arasında en az 10 m mesafe sağlanmalıdır. Bu kapsamda yapıların parsel sınırına mesafesi en az 5 metre olacaktır.
- Parsellerin birbirlerinden; görüş alanını kısıtlamayacak, toprak altında ve yüzeyinde canlıların geçişine ve ekolojik akışa olanak sağlayacak malzemelerle/çitlerle ayrılması önerilir. (Bkz. 4.6.1.3 Bahçe)

Komşu parseldeki yapılar ile ara mesafeler belirlenirken; yapı yüksekliği, güneş alma, görüş alanı vb. durumlar göz önünde bulundurulmalıdır.

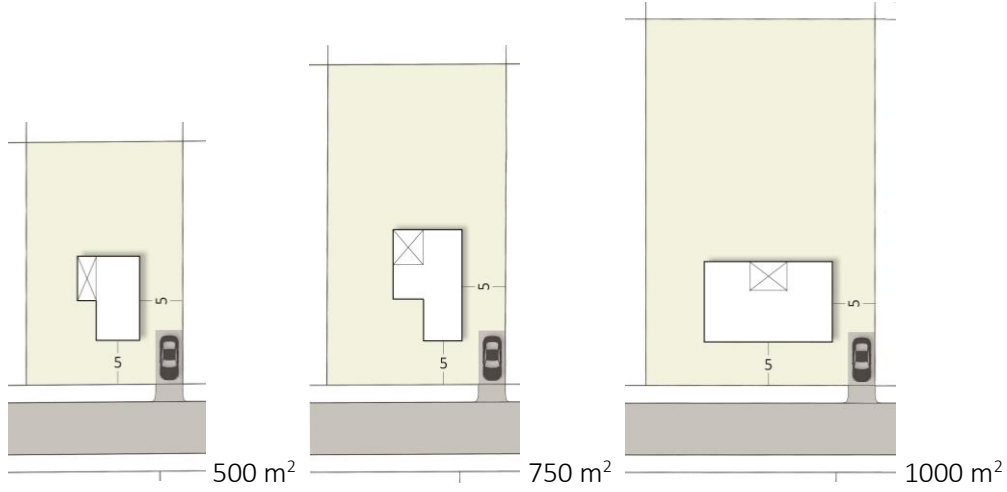


Komşu parsel ile ayırım önerileri: 1- ekolojik sürdürülebilirliğin göz önünde bulundurulması, 2-hem ekolojik açıdan zararsız hem görsel açıdan zengin/konforlu çit kullanımı önerisi.



c. Yapının konumlanması

- Her parselde; yapının giriş aldığı cephe yönünden planda belirlenen yapı yaklaşma mesafelerine uyulacak olup, otopark yönlerinden 5'er m yapı yaklaşma mesafesi uygulanacaktır. Diğer cephelerden ise en az 5 m mesafe bırakılarak ve Tasarım Rehberi eki olan "Vaziyet Planı"na uygun olarak yapılar konumlandırılmalıdır. Vaziyet planı şematik olup blok tipleri ölçü ve yerleşimleri Konya büyükşehir Belediyesi Mimari Estetik Komisyonu görüşü ile düzenlenebilir.

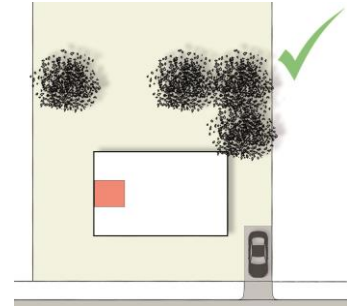
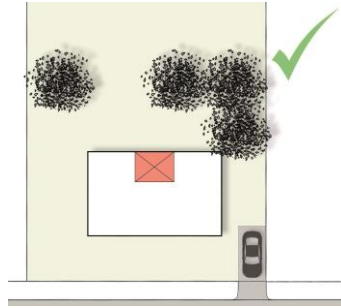
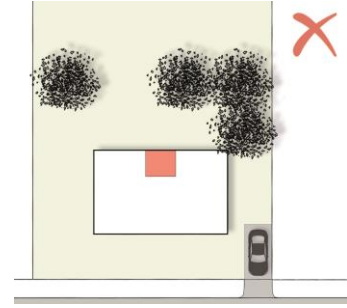
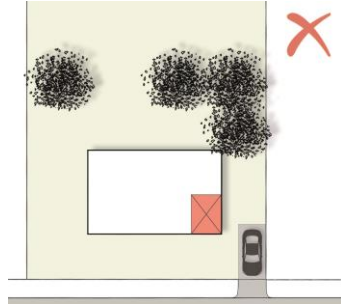


d. Kütle biçimlenişi

- Yapı kütlesi kendi içinde çıkmalar ve boşluklar ile dengelenmeli, iklime (yöneliş, gölgelenme, havalanma) ve sosyal hayat alışkanlıklarına cevap vermelidir.
- Tek katlı kırsal konut gelişme alanlarında, yapı taban alanının en çok % 20'si kadar olabilecek veranda ile depolama alanı/müştemilat (Bkz. "h. Müştemilatlar") gibi bölümler tasarlanmalıdır. Veranda ile yaşam alanı-bahçe ilişkisi, depolama alanı/müştemilat ile de bahçe ilişkisi göz önünde bulundurulmalıdır.

Bahçe ile veranda ilişkisi örneği

Bahçe ile depolama alanı ilişkisi örneği



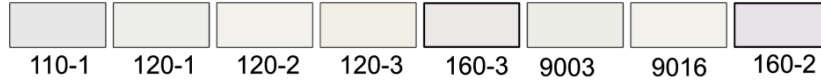
Veranda örnekleri





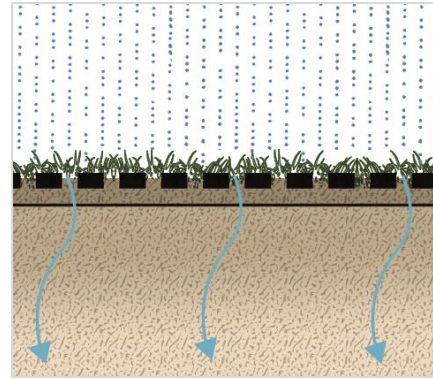
e. Cephe sistemleri ve açıklıklar

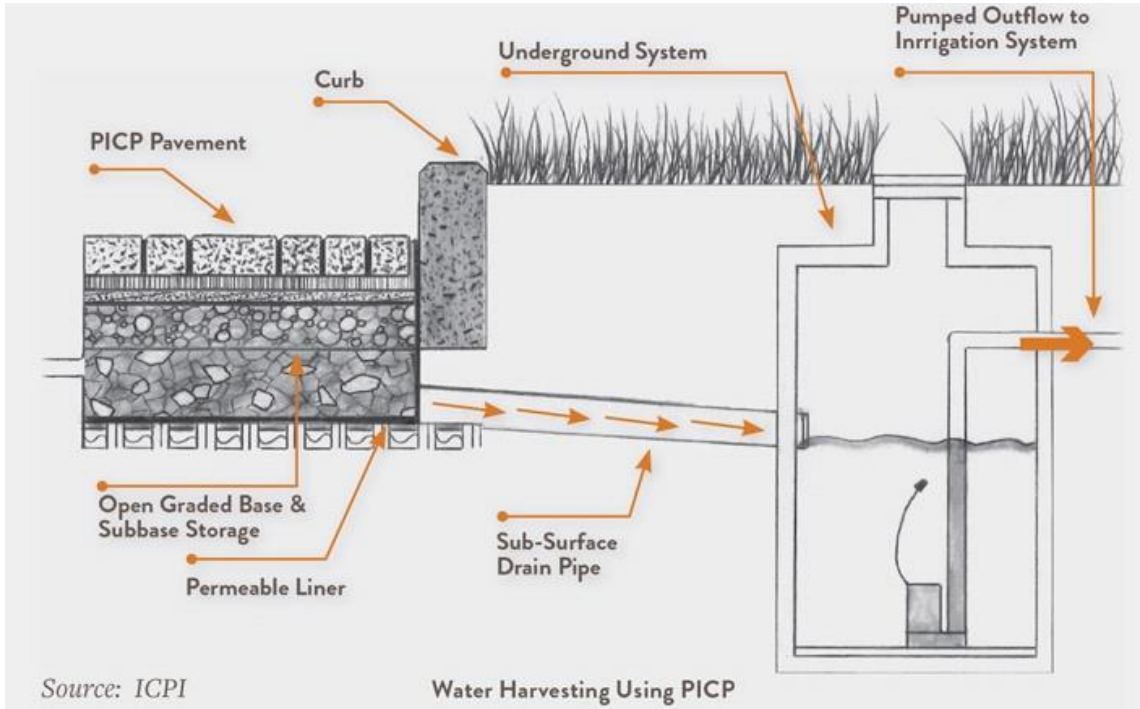
- Yapıların çevresel öğelerden kaynaklı genel performansını arttırabilmek için cephe sistemlerinin çok katmanlı olması ve ayrıca yalıtım, güneş kırıcılar vb. termal performansı arttırıcı önlemlerin alınması önerilir.
- Cephe açıklıklarının kurgulanmasında günlük yaşamın sık kullanılan mekanları arasındaki görsel bağlantı ve geçiş sıklığı düşünülmelidir.
- Sokak cepheleri, bahçe veya yapılar gibi sokağı oluşturan unsurların cepheleri tarafından belirlenir. Bahçe cephelerinde tutarlılık, yerleşmenin karakterine katkı sunacak, süreklilik sağlayacaktır. (Bkz. 4.6.1.3 Bahçe, a. Bahçe duvarları ve çitler)
- Cepheler sıvasız ve boyasız olamaz. Cephe boyalarında kullanılacak renkler, aşağıdaki katalogda gösterilmiştir.



f. Malzeme

- Gerek ekonomik gerekse mimari açıdan yerel malzeme kullanımı önerilir.
- Açık alanlarda zemin kaplamalarında, tüm yüzeyin geçirimsiz malzemeler ile kaplanmasından kaçınmak önemlidir. Kentsel mekanda ekolojik sürdürülebilirlik açısından mümkün olan her yüzeyde geçirimli malzemeler tercih edilmelidir.
- Örn. yağmur suyu tahliye sistemleri kullanılabilir, su doğrudan şebekeye verilmektense bahçe sulaması vb. farklı amaçlarla kullanılabilir.

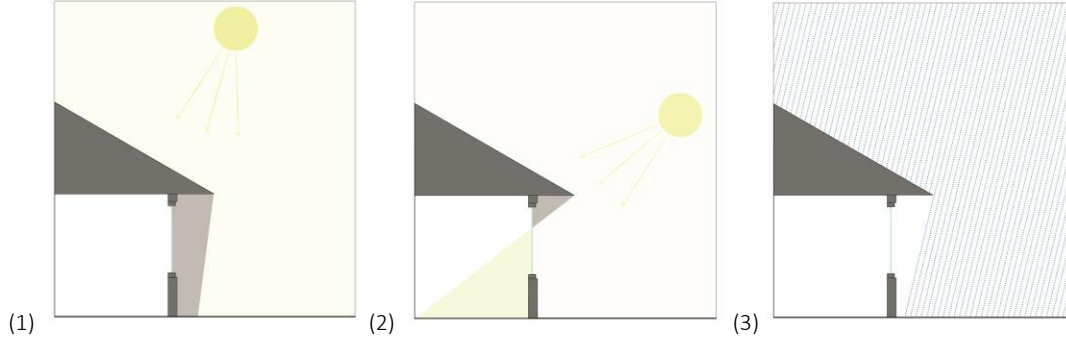




Görsel: Geçirgen malzemeler kullanarak yağmur suyu depolama sistemi örneği.
https://www.belgardcommercial.com/resources/design_solutions/stormwater_harvesting#

g. Çatılar

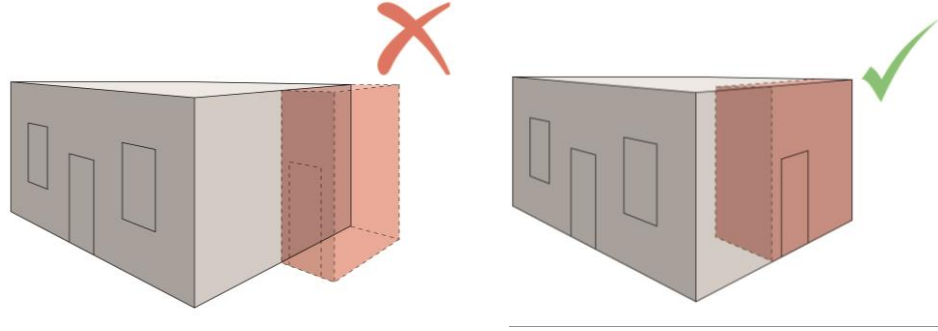
- Yapıların termal performansını iyileştirmek için havalandırılmış çatı boşlukları, yalıtım gibi teknik detayları içeren % 33 eğimli kırma çatı veya beşik düzenlenmelidir.
- Çatı saçakları; yaz aylarında ısı etkisini azaltacak şekilde (1) cepheyi gölgelendirmeli, kış aylarında ise cephenin daha çok güneş almasını sağlayacak şekilde (2) tasarlanmalı, yağış durumunda cepheyi koruması (3) düşünülmelidir. Bu kapsamda saçak genişliği en çok 1.00 metre olmak üzere projesinde belirlenmelidir.



h. Müştemilatlar

- Yapıların taban alanı sınırları içinde kalacak, ancak dışardan ayrı bir kapı ile giriş sağlanacak şekilde müştemilat/depolama alanı kullanımları ayrılabilir. Konut yapısından ayrışık müştemilat yapılamaz.
- Yapı içinde müştemilatın/deponun konumlandırılmasında müştemilatların bahçe ile ilişkisi gözetilmelidir. Müştemilatlar da yapı için belirlenmiş sınırlamara, bahçe mesafesi vb. tabidir.

- Müştemilatlar/depolama alanları planda tanımlanmış olan emsale dahildir.



i. Enerji Nakil Hattı güzergahında yapılaşma

- Kırsal konut gelişme alanında, enerji nakil hattının geçtiği güzergah altında kalan konut alanlarında Elektrik Kuvvetli Akım Tesisleri Yönetmeliği doğrultusunda uygulama yapılması esastır.
- İlgili yönetmeliğin “Çizelge-8 Hava hattı iletkenlerinin en büyük salgı durumunda üzerinden geçtikleri yerlere olan en küçük düşey uzaklıkları” isimli çizelgesinde belirtilen “Ağaçlar”, “Üzerine herkes tarafından çıkılabilen düz damlı yapılar”, “Üzerine herkes tarafından çıkılmayan eğik damlı yapılar” ile mesafeler korunmalıdır.
- Yapı malzemeleri mümkün olduğunca ateşe dayanıklı olmalı ve yangın çıkması halinde yangını önleyici önlemler alınmalıdır.

4.6.1.3 Bahçe

a. Bahçe duvarları ve çitler

- Bahçe sınırlarını belirleyen duvar, çit vb. malzemeler, sokak silüetini ve yapı adası cephesinin görünüşünü belirleyen temel unsurlardır. Bu nedenle parsel sınırlarını belirleyen bu akslarda aynı dili sürdürmek, tutarlı olmak ve belirli bir standardı geliştirmek, görsel peyzaj açısından önemlidir.
- Bahçe duvarları yalnızca bahçelerin yola bakan cephelerinde ve yerden 40 cm yükseklikte yapılacaktır. Bu duvar üzerinde 150 cm'yi aşmayan ahşap çit, parmaklık, yeşil bitki vb. sınırlayıcılar kullanılabilir.
- Parsellerin yol cephesinde yapılacak 40 cm yükseklikteki duvarlar beyaz badana ile boyanabilir, taş vb. malzeme ile kaplama yapılamaz.
- Yan ve arka bahçe sınırlarına duvar yapılamaz, yüksekliği 2 metreyi geçmeyen ahşap çit veya yeşil bitki sınırlayıcılar kullanılabilir. Bahçe sınırlayıcısı olarak canlı yaşamını tehlikeye sokan jiletli ve kesici özellik taşıyan tel vb. kullanılamaz.

b. Bitkilendirme

- Kırsal konut gelişme alanındaki parsellerde ağaç dikilmesi zorunludur:
 - 500 m2 büyüklüğündeki parsellerde en az 10 ağaç,
 - 750 m2 büyüklüğündeki parsellerde en az 15 ağaç ve
 - 1000 m2 büyüklüğündeki parsellerde ise en az 20 adet ağaç dikilmelidir.
- Bu parsellerde ağaçlandırma koşulunun sağlanması koşuluyla tarım yapılabilir.
- Tarımsal faaliyetlerde sulama amacı ile kuyu açılmaz.
- Bahçelerde bitkilendirme yapılırken doğru drenajın sağlanması amacıyla uygun yönde en az %2 eğimin sağlanması önerilir.

- Parsellerde tarımsal faaliyetler yapılırken; çok su/nem isteyen, toprak isteği yöreye uymayan, filtrelemeye uygun olmayan, ekolojik açıdan sürdürülebilir olmayan bitki türleri tercih edilmemelidir. Rutin bakımı kolay olan bitkilerin kullanımı önerilir.
- Bahçelerde kullanılabilecek diğer bitkisel elemanlar, otsu bitkiler ve çiçekli bitkilerdir.
- Bahçelerde ağaçlandırma yapılırken, köklü ağaçların dikiminde altyapı sistemlerinin zarar görmeyeceği alanlar tercih edilmelidir.

c. Otoparklar

- Kırsal konut gelişme alanında, her parsel için tek araçlık otopark alanı ayrılabilir.
- Otopark girişi, parselin girişinde olmalıdır ve birden fazla otopark girişi bulunmamalıdır.
- Otoparklar için 3 x 6 m’lik alan ayrılmalıdır.
- Otoparkların yüzeylerinde geçirimli malzemeler kullanılmalıdır.
- Otopark alanlarının üzeri kapatılamaz.



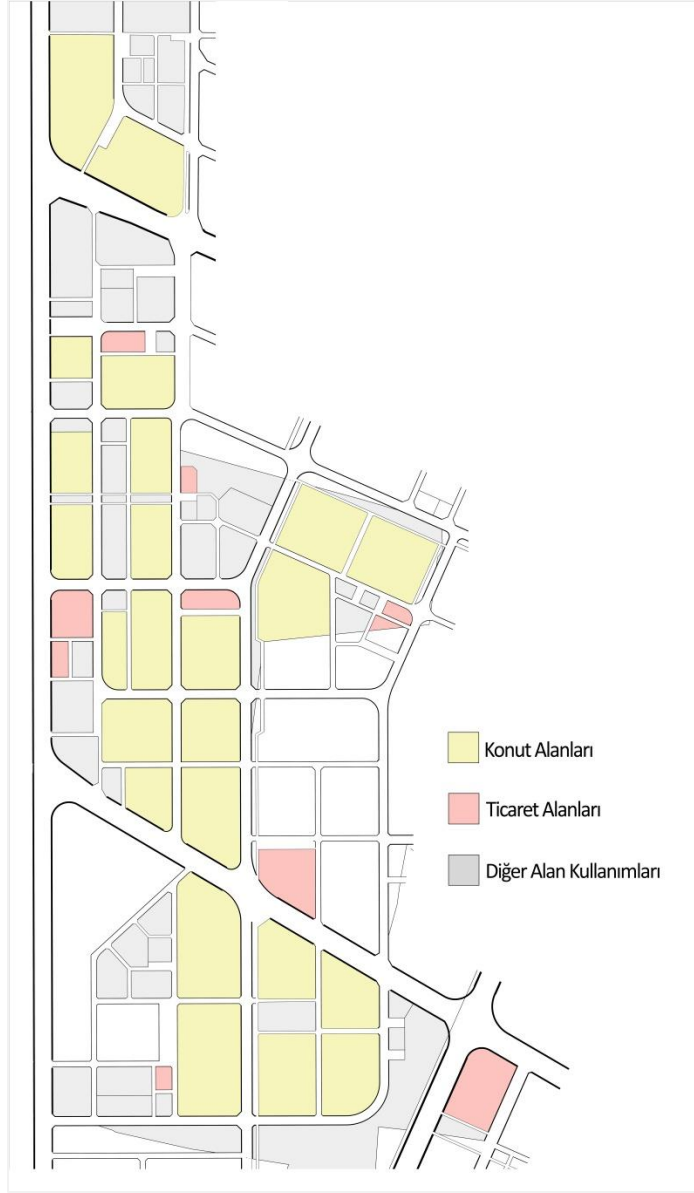
4.6.2 Kentsel Konut Gelişme Alanı

Kentsel konut gelişme alanları, kentsel tasarım rehberi çalışmasına konu olan Rezerv Yapı Alanının orta ve güney kesimlerinde yer almaktadır. Konut alanları, yaşayanların ihtiyacının karşılamaya yönelik ticaret alanları ve sosyal teknik altyapı alanları ile birlikte planlanmıştır.

Kentsel konut gelişme alanı olarak tanımlı yapı adalarında yalnızca konut yapılarının yer alması esastır. Ancak, yürüme mesafeleri de gözetilerek, yaşayanların günlük ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik yapılabilecek olan Ünite Merkezleri'nin hangi yapı adalarında ve hangi koşullarda yapılabileceği "4.6.2.4 Ünite Merkezleri" başlığı altında tanımlanmıştır.

4.6.2.1 Parsel

- Kentsel konut gelişme alanlarında ada bazında uygulama yapılması esastır. Uygulama öncesinde ada bütününe yönelik kentsel tasarım projesi hazırlanacaktır. Ada bazında hazırlanacak olan kentsel tasarım projelerine uygun olarak ada içinde parseller oluşturulabilir ve uygulama parsel ölçeğinde yapılabilir.
- Uygulama öncesinde birden fazla parsel oluşmuş yapı adalarında ada bütünü gözetilerek parsel bazında kentsel tasarım projesi hazırlanabilir. (a, b)
- Ada bazında hazırlanacak olan kentsel tasarım projesi doğrultusunda oluşturulan parsellerde birden fazla yapı yapılması ile tek yapı yapılması gibi farklılıklara ilişkin tasarım önerileri için bkz. "4.6.2.2 Yapı", "b. Komşu parsel/yapı ile ilişki".



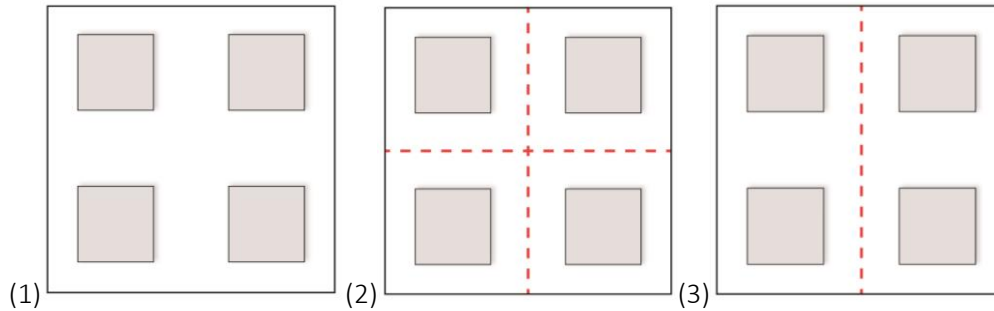
4.6.2.2 Yapı

a. Katlar ve yükseklik

- Kentsel konut gelişme alanında konut yapıları için 6 kat belirlenmiştir.
- Yapı yükseklikleri Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'ne göre tanımlanacaktır.

b. Komşu parsel/yapı ile ilişki

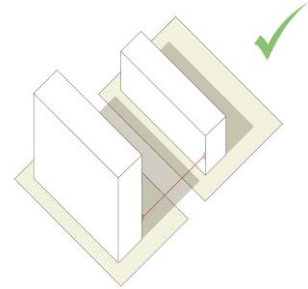
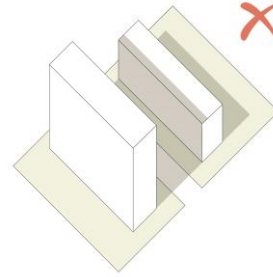
- Kentsel konut gelişme alanlarında ada bazında uygulama yapmak esastır. Ancak ada bazında hazırlanacak olan kentsel tasarım projesine uygun olarak parsellere göre uygulama yapılabilir:
 - Ada bazında yapılacak olan uygulamalarda komşu yapıya göre mesafe-ilişki tanımlanmalıdır. (1)
 - Ada bazında hazırlanacak kentsel tasarım projesine göre oluşturulan parsellerde tek yapı olması halinde komşu parselde göre mesafe-ilişki tanımlanmalıdır. (2)
 - Ada bazında hazırlanacak kentsel tasarım projesine göre oluşturulan parsellerde birden fazla yapı olması halinde komşu parselde ve komşu yapıya göre mesafe-ilişki tanımlanmalıdır. (3)



- (1) Komşu yapılar arasında en az 10 metre mesafe sağlanmalıdır.
- (2) Her parselde en az 5 metre yapı yaklaşma mesafesi tanımlanmalıdır.
- (3) Komşu yapılar arasında en az 10 metre mesafe sağlanmalı, her parselde en az 5 metre yapı yaklaşma mesafesi tanımlanmalıdır.

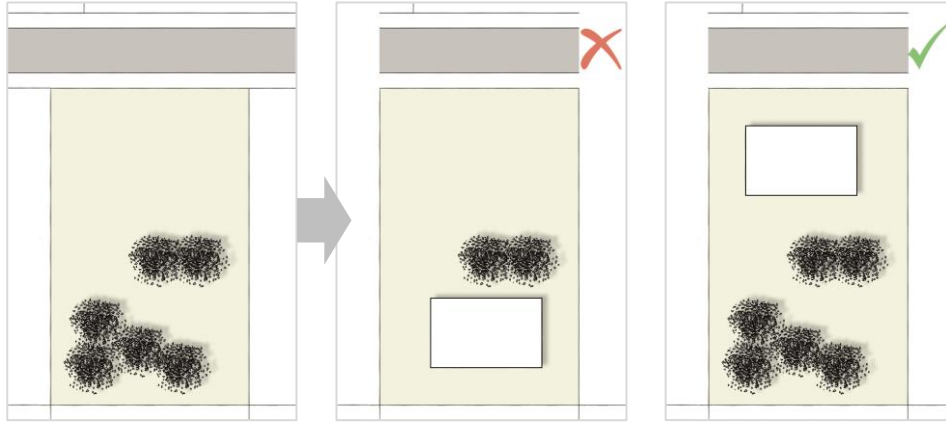
c. Kütle biçimlenişi

- Kütle biçimlenişinde, konut yapılarının aralarında nitelikli açık alanlar üretimi amaçlanarak tasarım yapılmalıdır.
- Komşu kütleleler ile ilişkiler göz önünde bulundurulmalı, iklime (yöneliş, gölgelenme, havalanma) ve sosyal hayat alışkanlıklarına (mahremiyet vb.) cevap vermelidir.
- Büyük ve tekil kütlelerdense, daha küçük kütle grupları tercih edilmelidir.



d. Yapının konumlanması

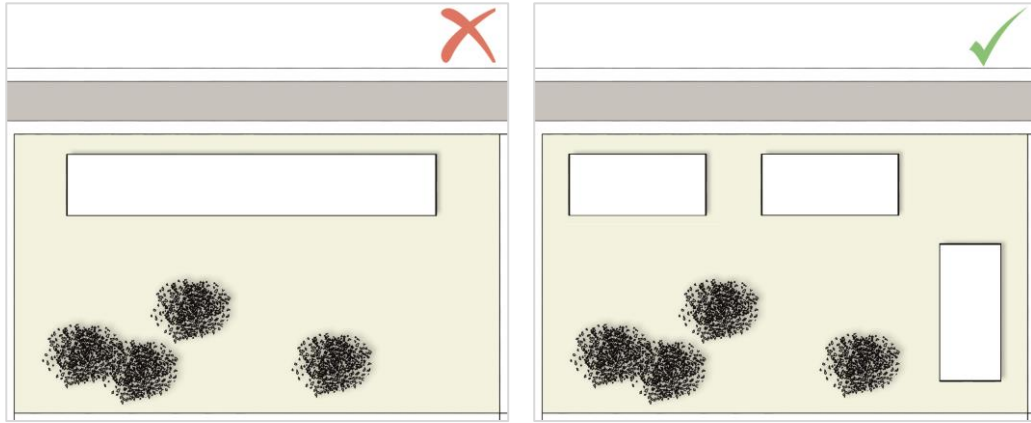
- Yapının konumlanmasında adanın/parselin formu, servis yolu, yöneliş, mevcut bitki varlığı, eğim, diğer yapılar/birimler vb. unsurlar etkilidir.
- Ada/parsel içinde mevcutta bitki grubu/bitki varsa korunması önerilir.
- Mümkün olduğu durumlarda yöneliş için güney yönü tercih edilmelidir.
- Varsa eğime paralel yerleşilmesi tercih edilir.



e. Cephe sistemleri ve açıklıklar

- Yapıların çevresel öğelerden kaynaklı genel performansını arttırabilmek için cephe sistemlerinin çok katmanlı olması önerilir.
- Ayrıca yalıtım, güneş kırıcılar, uygun malzemelerin kullanımı vb. termal performansı arttırıcı önlemlerin alınması önerilir.
- Cephe açıklıklarının kurgulanmasında güneş alma, gölgeleme, güvenlik, mahremiyet vb. çeşitli durumlar düşünülmelidir.

- Cephelerde hem görsellik hem ısı etkisi açısından, dekoratif kaplamalar ile dekoratif güneş kırıcılar kullanılmamalıdır. Kullanılacak güneş kırıcıların hem ısı etkisini fayda sağlaması hem de dekoratif özelliği göz önünde bulundurulmalıdır.
- Daha fazla cephe açıklığı elde edebilmek için; büyük ve tekil kütlelerdense, daha küçük kütle grupları tercih edilmelidir.

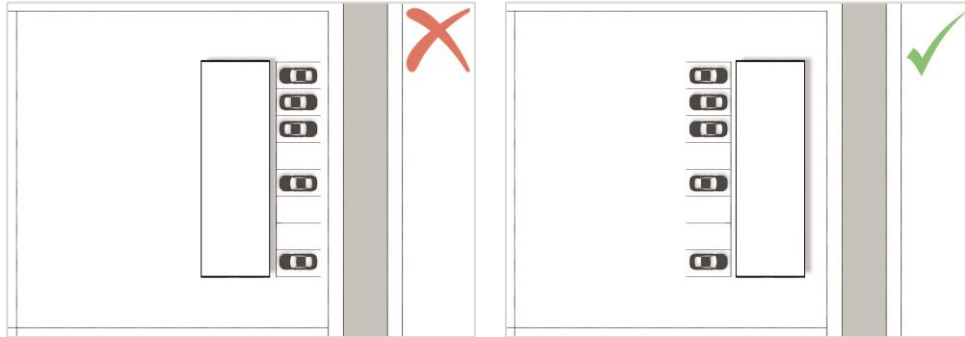


f. Enerji Nakil Hattı güzergahında yapılaşma

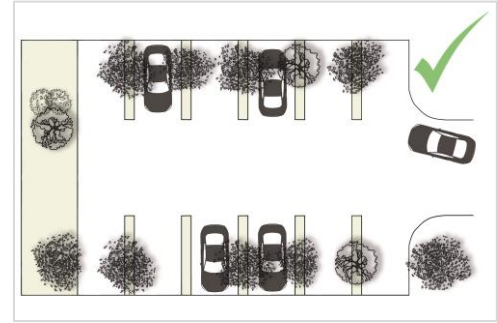
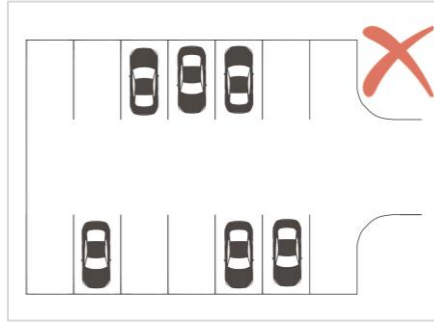
- Kentsel konut gelişme alanlarında, enerji nakil hattı güzergahında kalan alanlarda yapı yapılamaz. Bu alanlar ile ilgili konularda Elektrik Kuvvetli Akım Tesisleri Yönetmeliği esas alınacaktır.

4.6.2.3 Otoparklar

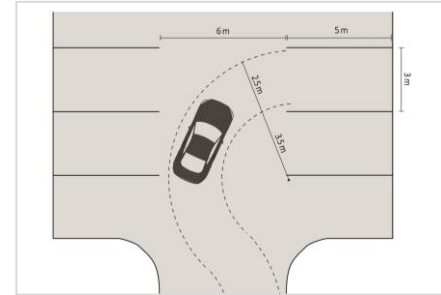
- Kentsel konut gelişme alanlarında, kullanıcılar ve misafirlerin ihtiyacının gözetilmesi, bu doğrultuda her daire için en az 2 araçlık otopark (açık/kapalı) düzenlenmesi gerekir.
- Ada bazında yapılacak uygulamalarda birden çok yapının bodrum katında ortak otopark yapılabilir.
- Açık otoparklarda, zemin malzemelerinin mümkün olduğunca geçirgen malzemelerden seçilmesi gerekir ve mümkün olan yerlerde açık-yeşil alanlar bırakılması önerilir. Böylece yağmur suyu açık-yeşil alanlara yönlendirilebilir.
- Özellikle ana caddeden cephe alan yapıların otopark alanlarının, mümkün olduğunca yapıların arka cephelerinde, açık-yeşil alan kullanımlarını bölmeyecek şekilde konumlandırılması önerilir.



- Otoparklarda kullanılacak olan bitkisel peyzaj elemanlarında, gölgelenme, görsel nitelik ve konfor açısından geniş taçlı ve reçinesiz ağaçların kullanılması önerilir.



- Otopark alanlarında, araçların rahatlıkla ve güvenli şekilde otopark alanlarına girip çıkabileceği, manevra yapabileceği standartların sağlanması gereklidir. (Bkz. Otopark Yönetmeliği)



4.6.2.4 Ünite Merkezleri

- İlgili şekilde belirlenen adalarda, ada bazında uygulama yapılmak koşulu ile “**Ünite Merkezleri**” yapılabilir. Bu alanlarda ayrı parsel oluşturulamaz, ifraz yapılamaz.
- Ünite merkezleri, günlük ihtiyaçlara yönelik perakende ticaret birimlerini (dükkân, kuaför, terzi, eczane) ve/veya o yapı adasındaki konutlara hizmet verecek sosyal tesisleri içerebilir. (Bkz. Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği, Madde 19, f) Konut alanı)
- Konut adası içinde tercihe bağlı olarak yapılabilecek ünite merkezleri aşağıdaki özellikler ile sınırlandırılmıştır:
 - 1 katlı
 - Yüksekliği en çok 5.00 m
 - Toplam taban büyüklüğü en çok 250 m²
- Ünite merkezleri için ayrılan alanlar, o yapı adasında konut için verilen emsale dahildir.
- Kentsel Tasarım Rehberi ile Ünite Merkezi yapılmasına olanak tanınan yapı adaları dışında herhangi bir yapı adasında konut dışı herhangi bir kullanım yer alamaz. Ayrıca konut altı ciaret yapılamaz.



Tercihe bağlı şekilde, ünite merkezi yapılabilecek yapı adalarına ([M] Sembolü ile gösterilen) ilişkin şema



SELÇUKLU REZERV YAPI ALANI, (YUKARIPINARBAŞI 29974 ADA 2 PARSEL VE AŞAĞIPINARBAŞI 29863 ADA 2-5-19 PARSELLER), KENTSEL TASARIM REHBERİ

NİSAN-2022

egeplan
planlama ltd.şti.