

# Balıkçıköy Kentsel Tasarım Rehberi

DÜZENLEMELELE UYGUNDUR.

T.C.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI

anbul V Numaralı K.V.K. Bölge Kurulu'nu

13.08.2025 tarih ve 1424 sayılı karar ekidir.

  
Başkan

  
Başkan Yardımcısı

  
Üye

  
Üye

  
Üye

  
Üye

  
Üye

  
Temsilci Üye

  
Temsilci Üye

  
Temsilci Üye

  
Gökhan MURHAN  
Şehir Plancısı

  
Habibe YILMAZ  
Müdür

MALTEPE BALIKÇIKÖY KENTSEL SİT ALANINA YÖNELİK KENTSEL TASARIM REHBERİ  
PROJESİ



**URBAN.KOOP**

KENT  
ÇALIŞMALARI  
KOOPERATİFİ

Proje Ekibi:

Ahmet Onur Altun (Şehir Plancısı)  
Alp Arısoy (Mimar/ Kentsel Tasarım Uzmanı)  
Batuhan Akkaya (Şehir Plancısı)  
Eylem İpci (Mimar)  
Nesibe Acungan (Mimar)

Kent Çalışmaları Kooperatifi tarafından BİMTAŞ için hazırlanmıştır. Tüm hakları saklıdır.

[info@urbankoop.org](mailto:info@urbankoop.org)

Kasım 2022

## İçindekiler:

Giriş .....	7
<b>1. Mekansal Gelişim Çerçevesi .....</b>	<b>10</b>
1.1. Balıkçıköy'ün kentsel gelişim dinamikleri .....	13
1.2. Mekansal sorunlar .....	16
1.3. Stratejik hedefler .....	18
1.4. Mekansal gelişim hedefleri .....	24
<b>2. Sokaklar .....</b>	<b>44</b>
2.1. Sokakların kurgusu .....	49
2.2. Sokak kullanımı .....	80
2.3. Sokak bileşenleri .....	98
<b>3. Binalar .....</b>	<b>124</b>
3.1. Kütle oranları .....	128
3.2. Tescilli binalar ve komşulukları .....	136
3.3. Ada ortalarındaki bahçeler .....	139
3.4. Cepheler .....	142
3.5. Sağır duvarlar .....	154
3.6. Teknik altyapı tesisleri .....	157
3.7. Çatılar .....	158
<b>4. Özel tasarım alanları .....</b>	<b>164</b>
4.1. Beşçeşmeler Meydanı .....	174
4.2. Balıkçıköy Meydanı .....	178
4.3. Feyzullah Efendi Meydanı .....	186
4.4. Drama Köprüsü bağlantısı .....	190
4.5. TCDD Lojmanları ve Drama Köprüsü bağlantısı .....	192
4.6. Eski Belediye -İskele Sokak ara odak .....	194
4.7. Stadyum .....	196
4.8. Oyun Sokağı .....	200
<b>Özet .....</b>	<b>202</b>



## Giriş:

Kentler, mekansal olgular olmanın ötesinde, yaşayan dinamik yapılardır. Günümüzde kullandığımız geleneksel planlama araçları, mekansal bir hiyerarşiyi düzenlemekle birlikte fiilen yaşamımıza dokunan kent deneyimini şekillendirmemektedir. Kentsel tasarım rehberleri, imar planı ile uygulama arasındaki bu boşluğu doldurabilecek belgelerdir.

Kentsel Tasarım Rehberleri kamusal ve kamusal-özel alanların kesiştiği ara yüzleri konu alan tasarım ve uygulamada ilkesel kararlar sunan kılavuzlardır. Rehberin amacı alanın tarihi mahalle dokusu, kent merkezi ile etkileşimi ve kent bütünündeki diğer gelişimleri dikkate alarak alana yönelik mekansal kararlarda kentsel tasarım bütünlüğünü sağlamaktır. Kentsel Tasarım Rehberi bu anlamda, alanın kimliğini korumak için bir araç, katılımcı süreçler için fırsat, kamusal alan ve özel mülkiyette geliştirilecek projelere rehber, yeni tasarımlar için bütünlleştirici bir ortak dil ve tasarım kararlarının uygulanmasına yönelik bir yol haritasıdır.

Kentsel tasarım rehberleri bu açıdan;

- Ulusal düzeyde yerin tanınırlılığını sağlarken, bölgesel düzeyde ekonomik rekabet gücünü artırarak sektörel girişimleri destekleyebilir ve yeni yatırımları teşvik eder.
- Güvenli ve yüksek mekân kalitesiyle kamusal canlılığı besleyen alanları yapılandırır.
- Uzun vadede, mekânsal öncelikleri güçlendirir ve standartlara dayalı rehberlik sağlayarak sürdürülebilir yatırım ve kalkınma için bir temel görevi görür.
- Yer duygusunun geliştirilmesinde güçlü araçlar tanımlar.

Özellikle koruma alanlarında imar plan notlarının tamamlayıcı dökümanı olarak ele alınabilecek kentsel tasarım rehberleri, sosyal, ekonomik ve mekansal olarak bütüncül bir kentsel canlanma sürecini yönetecek ilkesel yaklaşımı ortaya koyma imkanı sunabilmektedir.

Kentsel ölçekte değişim eylemi, tek başına yerel yönetimin faaliyetlerinin ötesinde farklı aktörlerin kolektif hareketlerinin bütünüyle oluşur. Çağdaş kentin değişimi, bir mekansal tasarım sorunundan ziyade bir örgütlenme sorununu içermektedir. Bu bakımdan bir eylem planlaması, bir inşaat projesi değil çok aktörlü bir sürecin planlamasını kapsar. Bütüncül bir değişimin amaçlandığı kentsel koruma alanlarında, değişimin yönetilebilmesi öncelikli bir eylem hedefi olmalıdır. Kentsel tasarım rehberleri tam da bu noktada; sürecin planlamasına dair bir kaynak ve araç oluşturma potansiyelini taşımaktadır.

Kentsel tasarım rehberleri, bu bakımdan sadece kaldırım, cephe kompozisyonu, yönlendirme sistemleri, kent peyzajı gibi sınırlı tematik çerçevelerde standartlar oluşturmanın ötesinde; kentlerin nasıl daha yaşanır, daha sağlıklı, daha güvenli, daha erişilebilir, daha katılımcı olabileceğinin cevaplarını arayabileceğimiz bir araç olarak düşünölmelidir. Tasarım rehberleri, kent rejimini oluşturan farklı aktörlerin, kent yaşamına yapıcı katkısını sağlayabileceği, kendi kendisini, kendi iç dinamikleriyle koruyan bir kentin yazılı mutabakat belgeleri olarak değerlendirilebilir.

## Amaç ve İçerik:

Balıkçıköy kentsel tasarım rehberi, Balıkçıköy koruma amaçlı uygulama imar planının tamamlayıcı dökümanı olarak hazırlanmıştır. Tasarım rehberi: a) plan ölçeğinde verilen kararların ve sınırlandırmaların tasarıma yansımalarına dair ön görülerde bulunmayı, b) plan ölçeğinde ortaya konulmuş kentsel doku ve stratejik yaklaşımı tamamlayacak kentsel tasarım önerileri sunmayı, c) plan hükümleri ile çözülemeyen, yere özgün sorunları tasarım önerileri ile çözmeyi amaçlar.

Bu bakımdan tasarım rehberi, Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ile birlikte okunması gereken bir belgedir. İmar plan notları içinde, tasarım sorunlarına dair işbu rehberde atıfta bulunulmuştur. Rehber ise imar planının öngördüğü sınırlama ve kararları ön kabul olarak referans alır.

Tasarım rehberi içinde kısa vadeli hedeflerde halihazırda mevcut kent dokusu, uzun vadeli hedeflerde ise imar planı ile tanımlanmış kent dokusu altlık olarak kullanılmıştır. Rehber içindeki ada büyüklükleri, sokak kesitleri, kütle oranlarında planlama hükümleri referans alınmıştır.

Tasarım rehberine, Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Analizleri ve aynı kapsamda sürdürülmüş katılım çalışmaları kaynaklık eder.

## Tasarım Yaklaşımı ve Yöntem:

Kent dokusu, yukarıdan aşağıya planlama ve tasarım kararları ile aşağıdan yukarı farklı paydaşların günlük ihtiyaçlara cevaben yaptığı münferit müdahalelerin birlikteliği ile oluşur.

Kentsel yaşam kalitesinin artırılmasında alanın bütüncül olarak, dengeli ve uyumlu gelişimi için yukarıdan aşağıya uzun vadeli planlama/tasarım kuşkusuz büyük önem arz etmektedir. Öte yandan Balıkçıköy gibi dinamik kent dokularında aşağıdan yukarıya münferit tasarım müdahaleleri kent dokusunun zenginliği, çeşitliliğinin kaynağıdır. Farklı renk, doku, kullanım, anlayış ve münferit dokunuşlar kent kimliğini organik olarak şekillendiren temel unsurlardır.

Balıkçıköy kentsel tasarım rehberinde bu iki dinamiğin bir arada çalışacağı bir sürecin planlanması amaçlanır.

Keza Balıkçıköy büyüklüğünde bir alanın tek elden sadece yukarıdan aşağıya projelendirilerek tasarlanması, çağdaş kentsel tasarım anlayışına aykırı olacaktır. Bu tip bir yaklaşımın kent dokusunda yapay, plastik bir etki oluşturduğu dünyada da pek çok örnekte görülmekte. Kent dokusu büyük ölçüde kolektif bir ürün olduğundan, rehberin sorumluluğu bu kolektif süreci planlayacak arayüzü ve dil birliğini oluşturmaktan ibarettir.

Bu bakımdan tasarım rehberi içinde alanın kullanıcıları ve paydaşların mekansal müdahalelerine asgari ölçüde bağlayıcı hükümler getirilerek, kent dokusunun organik/kendiliğinden şekillenebileceği esnek alanın korunması hedeflenmiştir.

Balıkçıköy'ün topyekün bir tasarım projesi olarak ele alınması değil, farklı paydaşların müdaha-

lelerinin önerilen mekansal gelişim çerçevesine uyumunu sağlayacak program, senaryo, sınırların belirlenmesi amaçlanır.

Bu bakımdan rehber içinde renk, doku, form, kompozisyon gibi tasarım başlıklarında kesin hükümler verilmesinden kaçınılmıştır. Benzer şekilde, tasarım rehberi belirli tasarım bileşenlerine işaret etmez; tasarım bileşenlerinin uyması gereken ilke ve yaklaşımı sunar.

Bina cepheleri, sokak mobilyaları, kullanım biçimleri, cephe eklentileri gibi başlıklarda nihai tasarım rehber içinde prensip olarak ele alınmamıştır. Bu unsurların alanın mekansal gelişim hedeflerine uygun yapılması için sınırlamalar sunulmuştur. Örneğin; işletmelerin tabela ya da tentelerinin tasarımı rehberin içeriğinde yer almamaktadır. Ancak söz konusu tabela ya da tentelerin kamusal mekan kullanımını engellemeyeceği sınırlar, tarihi dokunun zedelenmemesine yönelik boyutlar ve diğer işletmelerle birlikte nasıl bir silüetin parçası olacağı rehberin içeriğinin parçasıdır.

## Rehberi Nasıl Okumalıyız?:

Bu doğrultuda; rehber alana müdahale edecek tasarımcı ve farklı paydaşlara yönelik teknik bir program olarak okunmalıdır.

Rehber içinde sunulan senaryo, program ve ilkelerin görselleştirilmesi için kavramsal çizim ve diyagramlara başvurulmuştur. Rehberin yukarıda belirtilen tasarım yaklaşımı ve amaçları doğrultusunda bu çizim ve diyagramlar birer tasarım projesi olarak değil, şematik görseller olarak değerlendirilmelidir. Bu görselleştirmelerde kentsel tasarım proje ifade dilinden bilinçli olarak uzaklaşılması amaçlanmıştır; kullanılan renk, doku, form ve biçimler (yazılı olarak aksi belirtilmedikçe) bağlayıcı değildir. İlkelerin görsel ifadesi için kullanılan örneklerdir.

Rehber içinde belirli bölümlerde tasarım bileşenlerine örnek olarak fotoğraflar kullanılmıştır. Bu fotoğraflar da aynı kapsamda değerlendirilmelidir. Belirli bir sokak mobilyası ya da tasarım kurgusunu işaret etmez, sunulan ilke ve yaklaşımları örneklerle desteklemeyi amaçlar.

Rehber 4 bölümden oluşmaktadır:

- 1- Mekansal gelişim çerçevesi: Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı çalışması kaynak alınarak, alanın mekansal gelişim stratejileri ve bu stratejilerin uygulamaya yansıtacak hedefleri mahalle bütününde ortaya konulmuştur.
- 2- Sokaklara yönelik ilkeler: Sokak ve kamusal mekan arayüzlerine yönelik tasarım program ve ilkeleri ele alınır.
- 3- Binalara yönelik ilkeler: Bina kütleleri ve kamusal mekan arakesatine yönelik tasarım program ve ilkeleri ele alınır.
- 4- Özel tasarım alanları: Stratejik öneme sahip ve yere özgün tasarım çözümlerine ihtiyaç duyulan odaklar için, tasarım projelerini yönlendirecek programlar ele alınır.





Mekansal gelişim çerçevesi bölümünde, temel olarak "Nasıl bir Balıkcıköy?" sorusuna yanıt aranmaktadır. Bu bağlamda bu bölümde kentsel tasarım ilkelerine yön verecek stratejik hedefler ve mekansal müdahale yaklaşımlarının ortaya konulması amaçlanmıştır.

Rehber içinde ele alınan ilkeler ve tasarım çözümleri, belirli bir kentsel gelişim hedefine yönelik araçlardır. Bu bölümde öncelikle söz konusu hedef belirlenecektir. Balıkcıköy'ün kent bütünü içindeki yeri, sorunları, ihtiyaçları ve geniş ölçekteki bağlamıyla okunması; gelecekte kent dokusunun ne şekilde gelişeceğini/değişeceğini tanımlanması amaçlanmaktadır.

Bu doğrultuda mekansal gelişim çerçevesi 3 kısımdan oluşmaktadır.

1- İlk olarak Balıkcıköy Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı verileri ışığında, kentsel analizleri özetlenerek alanın kentsel gelişim dinamikleri ve sorunlarının ortaya konulması amaçlanmıştır. Söz konusu analiz özeti mekansal gelişim çerçevesinin dayanağını oluşturmaktadır.

2- İkinci kısımda Balıkcıköy'ün kentsel gelişim dinamikleri, sorun ve beklentilerinden hareketle, stratejik bir yaklaşım geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda kapsayıcı stratejik başlıklarla; Balıkcıköy'ün sosyal, ekonomik, kültürel ve mekansal olarak hangi etkiler ile ne yönde gelişeceğine dair kavramsal bir çerçeve çizilmesi amaçlanmaktadır.

3- Son olarak, söz konusu stratejilerin mekansal karşılıkları, eyleme dönük hedefler olarak ele alınmıştır. Önerilen stratejilerin mekandaki ulaşım, işlevler, yeşil alanlar, yapılaşma biçimleri gibi temel başlıklara yansımaları, mekansal gelişim hedefleri olarak değerlendirilmiştir.

Mekansal gelişim hedefleri, alandaki kentsel gelişim/değişim dinamiklerinin bütüncül olarak ele alındığı, uygulamalara kaynak oluşturacak mahalle ölçeğindeki prensipleri ortaya koymaktadır. Kentsel tasarım rehberi içindeki müdahale ilke ve koşulları bu hedefler ekseninde ele alınacaktır.

## 1.1. Balıkçıköy'ün kentsel gelişim dinamikleri:

Balıkçıköy Anadolu yakasında bir kıyı semtidir. İstanbul'un 962 mahallesinden biri olan Yalı mahallesinin bir parçasıdır. Aynı zamanda Balıkçıköy İstanbul'da yasal olarak tanımlanan 28 kentsel sit alanından biridir. Bu nedenle İstanbul'un tarihi semt ve çarşılarındaki bazı mekansal ve sektörel gelişim trendlerinin ortaya konulması ve Balıkçıköy'ün bütünlük ve özgünlük değerinin korunması için çıkarımlar yapılması önemlidir.

İstanbul kentinin hızlı gelişimi içinde kentsel sit alanlarının mekansal bütünlüğü bozulmaktadır. İstanbul tarihi başkent olmasının yanında dünyanın en büyük metropol alanlarından biridir. İstanbul sanayileşme sonrası, doğu batı aksında, Marmara Denizi kıyıları boyunca gelişim gösteren bir makroforma sahiptir.

Anadolu yakasında demiryolu sahil boyunca yerleşmelerin gelişmesini yaygınlaştırmıştır. 1.Boğaz köprüsü ve Çevre Yollarının yapımı hızlı yapılaşma sürecini tetiklemiştir. Bu süreçte Kadıköy, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla ilçeleri sahil hattı boyunca lineer biçimde gelişmiştir. Geçmişte bu hattın okunabilir tarihi semt ve çarşı odakları olan Bostancı, Küçükyalı, Balıkçıköy gibi yerleşmelerin arası dolarak kıyı hattı kütleli olarak bütünleşmiştir. Doğu Batı arasındaki bütünleşmeyi kuzey aksına doğru gelişen yeni mahalleler takip etmiştir. Anadolu yakasına yapılan dolgu alanları ve sahil yolu da Balıkçıköy'ün kıyı bağlantısını koparmıştır. Son olarak Marmaray'ın açılması ve diğer raylı sistemlerle entegre olması ile Anadolu yakasının Marmara Denizi kıyısındaki banliyöleri merkez ile bütünleşmiştir.



Şekil 1.1.: İstanbul'un kentsel sit alanları

Maltepe kent bütününün transit odaklı gelişen bir parçası olduğundan Balıkçıköy de öncelikle İstanbul'daki diğer kentsel sit alanlarıyla birlikte değerlendirilmelidir.

Bu açıdan geleneksel olarak kendi içinde tanımlı yerleşimlerin, merkeze bağlı transit odaklara dönüştüğü görülmektedir. Balıkçıköy, Maltepe ile birlikte bu değişim sürecinin bir parçası olarak değerlendirilmiştir.

Bu kapsamda; a) İlçe bütününde özellikle transit odakların çevresinde dokunun giderek yoğunlaşacağı, alanın çevresinde yapılaşma baskısının artacağı, b) Balıkçıköy gibi mekansal olarak gelişim kapasitesini dolduran alanlarda kullanımların ticarete dönüşme baskısının artacağı öngörülebilmektedir.

### Çarşıların dönüşümü:

Balıkçıköy'ün kentsel değişim/gelişim dinamiklerini etkileyen bir diğer niteliği "çarşı" olmasıdır. Balıkçıköy'ün değişimini İstanbul'daki tarihi çarşıların sanayisizleşme süreci ile birlikte geçirmekte olduğu değişim kapsamında değerlendirebiliriz.

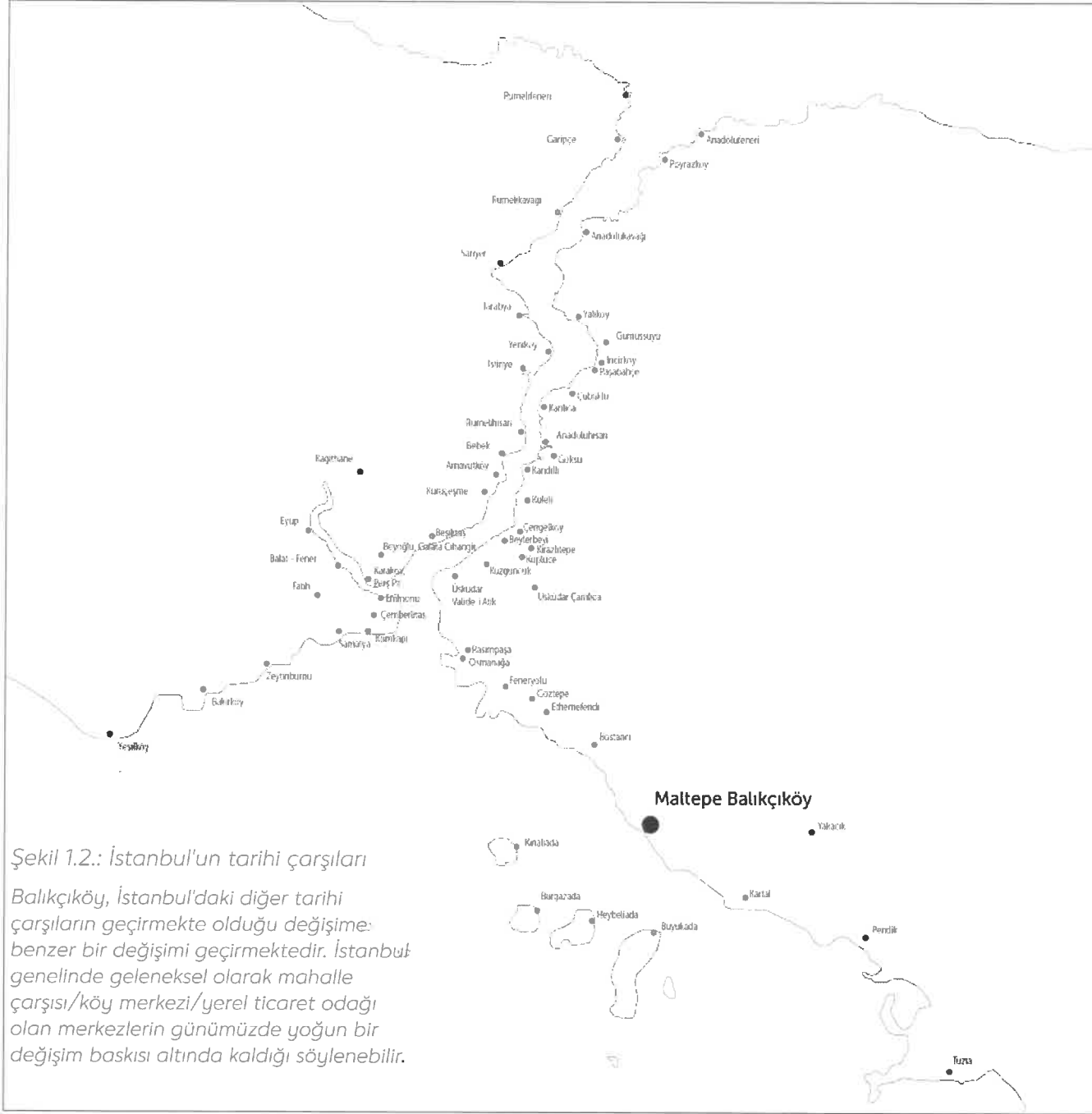
Kent ekonomilerinin sanayi üretiminden kültür ve bilgi üretimi eksenine kaydığı günümüzde, tarihi çarşılar yerel ticaret merkezlerinden, kentsel ölçekte turizm, hizmet, kültür kullanımlarının yoğunlaştığı tüketim merkezlerine dönüşmektedir.

İstanbul'da Moda, Bebek, Beşiktaş, Ortaköy gibi tarihi semtler ve çarşıları son 20 yıl içinde söz konusu değişimden doğrudan etkilenen merkezlere örnek gösterilebilir. Bu alanlar sadece semtlileri değil, İstanbul içinden ve dünyadan ziyaretçileri ağırlamaya başlamıştır. Bir yandan turizm ekonomik faaliyetler bağlamında olumlu etkiler yaratmakta, diğer bir yandan ise semtin konut yaşamı, yerel ticareti gibi farklı değerlerini olumsuz etkilemektedir. Bu alanlardaki değişim küreselleşen ken-

tin makro ölçekteki ekonomik değişimi ve alt merkezlerin birleşimi ile doğru orantılı olmakla birlikte, sürecin yerele olumsuz etkileri iyi değerlendirilmelidir.

Anadolu yakasında Kadıköy Çarşısında yaşanan hizmet sektörleri ve turizm eksenli değişim Balıkçıköy'e en yakın örneklerin başında gelmektedir. Bu örneklerden edinilen deneyim, Balıkçıköy'e yönelik kentsel stratejilerin belirlenmesinde de yol gösterici olmalıdır. Keza çarşı ve çevresinde yaşanan soylulaşma, konut alanları üzerindeki baskı, sosyal dokunun çok hızla değişerek sosyal kırılmalara yol açması, yerel değerlerin yitimi Balıkçıköy özelinde de gelecekte karşılaşılabilecek problemler arasında sayılabilir.

Bu nedenle Balıkçıköy'ün çizili sit alanı sınırının ötesinde bir semt olarak çevresi ile birlikte ele alınması önerilmektedir. İstanbul'un kentsel sit alanları ile iletişim kurarak ve bu alanlardaki deneyimlerinden faydalanarak gelişmesi önemlidir. Bu anlamda rehberin hedeflerinden biri süreksizlik ve mekansal kimlik bozulması sorununa kentsel tasarım çözümleri üretmektir. Balıkçıköy'ün İstanbul ve yerel mekansal düzlemde okunabilir olması, tarihi çarşılar içinde yerel kimliğini koruyarak yaşayan bir konuma getirilmesi, ekonomik ve yapısal baskıları yönetebilmesi, stratejik hedefleri etkileyecek öncelikli sorunlar olmuştur.



## 1.2. Mekansal Sorunlar:

Balıkçıköy'de alan genelinde Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı çalışmaları kapsamında detaylı saha analizleri ve katılımcı toplantılar düzenlenmiştir. Bu analizler Balıkçıköy'de mekana dair temel sorunlara yönelik net başlıklar sunabilmektedir. Söz konusu sorunlar aşağıdaki gibi özetlenebilir.

### ULAŞIM

- Alandaki en önemli toplu ulaşım bağlantısı olmasına rağmen Marmaray'dan Balıkçıköy'e yaya bağlantısı tanımlı değildir. Mahalle merkezi ve Marmaray durağı arasında tanımlı ve güvenli yaya bağlantılarına ihtiyaç duyulmaktadır.
- Beşçeşmeler Meydanından Maltepe merkeze geçiş imkânı veren yaya alt geçidinin bulunduğu noktanın güvenlik açısından sorunlu olduğu belirtilmiştir. Özellikle geç saatlerde mahalle sakinleri bu geçişi kullanmamayı tercih etmektedir.
- Sahil yolu üzerinde bulunan minibüs ve otobüs duraklarına giden bağlantılar tanımsızdır. Özellikle yayalar için sorunlu bir ulaşım bağlantısıdır.
- Mahalle içi araç trafiğinin yoğunluğu sokak kullanımını da etkilemektedir. Çift yönlü araç yolları mahalle içinde güvenlik sorunu teşkil etmektedir. Bazı sokakların yeterli genişliğe sahip olmamasına rağmen çift yönlü olması güvenli yaya hareketine mani olmaktadır.
- Sokaklar bisiklet kullanımına uygun değildir. Bisiklet kullanıcıları için park alanları bulunmamaktadır.
- Turgut Özal Bulvarı (Sahil Yolu) mahalle

dokusunu denizden ayıran, yaya açısından aşılması problemlili bir sınır oluşturmaktadır.

### SOKAKLAR

- Sokaklarda kaldırımlar kötü mekanal niteliğe sahiptir ya da bulunmamaktadır.
- Sokaklarda aydınlatmalar yetersizdir. Bunun sonucu geceleri güvenlik problemi oluşmaktadır.
- Ticari işletmeler, özellikle yeme-içme ve eğlence mekanları, kamusal mekana uygunsuz biçimde taşmaktadır. Sundurma ya da kış bahçesi gibi eklentiler ile müşterek kullanım alanına yayılmışlardır.
- Sokaklarda atık noktaları yetersiz ve niteliksizdir.
- Balıkçıköy ve Beşçeşmeler Meydanları büyük oranda işletmelerin kullanımındadır. Meydanların algılanması, içinde hareket edilmesi ve kullanılmasında yayaların zorluk yaşadığı görülmektedir.
- Çocuk ve yaya dostu olmayan sokaklarda özellikle dezavantajlı bireyler için hareket edilmesi zordur.
- Sokaklarda alanda yaşayanlar için vakit geçirecek alanlar bulunmamaktadır.

### BİNALAR

- Tescilli yapıların bakımsız durumda olmaları. Metruk durumda tescilli yapıların bulunması.
- Mahalle sit alanı olmasına karşın bina kat yükseklikleri olması gerekenden fazladır. Çok sayıda kaçak kat mevcuttur.
- Stadyum sınırlı olarak kullanılmakta ve

mahalle için atıl arayüzler yaratmaktadır. Stadyumun cephe verdiği sokaklarda güvenlik sorunları bulunmaktadır. Stadyum bu bakımdan doku içinde bağlantı noktalarının ortasında bir boşluk oluşturmaktadır.

- Çok sayıda sağır duvarın bulunması, bu duvarların sokak silüetini bozması.
- Yıkılmış durumdaki kayıp tescilli eserlerin yeniden inşa edilmesine olanak verecek koruma kapasitesinin oluşmaması.
- Anıtsal niteliği olan ya da kent kimliğinde yer etmiş önemli hafıza mekanlarının doku içinde kaybolmuş olmaları/ bakımsız durumda olmaları.

#### OTOPARK

- Balıkçıköy Kentsel Sit alanında yaşayan yerel halk otopark sayısını yetersiz bulmaktadır. Özellikle belirli günler ve saatlerde mahalle dışından buradaki restoranlara gelen kişilerin araçlarının da oluşturduğu yoğunluk sebebiyle otopark sorunu yaşandığı belirtilmiştir.

#### REKREASYON

- Mahalle ölçeğindeki rekreatif vakit geçirme alanları, ticari/ekonomik baskı altındadır. Alanda yaşayanlara değil, ziyaretçilere yönelik kamusal mekanların sayısı artmaktadır.
- Aktif yeşil alanlar yaygın değildir. Olanlara erişim zordur.
- Kültürel ve sosyal donatılar bulunmamaktadır.



Sokaklar üzerinde kamusal mekan işgalleri. Kamusal mekana erişim engelleri. Düzensiz eklentiler



Kaldırımların eksikliği, yayalar için erişim zorlukları.



Tanımsız sokak algısı. Sağır duvarlar. Alanı ayrıştıran sınırlar.



Kaybolan sokak oranları. Otopark sıkıntısı. Kötü yaya arayüzleri.



Yeşil alanlar ve kıyı ile tanımsız bağlantılar.



Kaçak yapılaşma, cephe oranlarının bozulması. Tescilli yapıların bakımsızlığı.

### 1.3.Stratejik Hedefler:

#### 1. Semt Kimliğini Güçlendirmek



Kimlik ve kimliğin yeniden inşası, Balıkcıköy gibi kültür odaklı gelişim dinamiklerinin etkin olduğu alanlarda kapsayıcı bir başlığa dönüşmektedir.

Kimlik üzerinden mekansal gelişim sağlanabilir mi?

Alanın gelişimde kimliğini nasıl bir kaynağa dönüştürebiliriz?

#### 2. Kullanım Dengesini Kurgulamak



Balıkcıköy'de mevcut kentsel sorunlara ve alanın benzeri dokuların gelişimine bakıldığı zaman odağında kullanımların hızlı değişimi olduğunu görüyoruz.

Balıkcıköy'de işlevlerin değişimi desteklenmeli mi, karşı mı konulmalı?

Balıkcıköy bir eğlence merkezine dönüşmek zorunda mı?

#### 3. Bağlantıları Kurgulamak



Balıkcıköy"ün mekansal sorunlarında bağlantıların eksikliği kapsayıcı bir problem olarak öne çıkıyor.

Balıkcıköy içine kapalı kendi halinde bir yerleşim olarak kalması bir avantaj mı dezavantaj mı?

Balıkcıköy'ün çevresindeki bariyerler nasıl kaldırılabilir?

## 1. Semt Kimliğini Güçlendirmek

Balıkçıköy'de tüm kentsel değişim dinamikleri "kimlik" üzerinden yeniden okunabilir. Bir kentsel sit alanı olarak alanın değerini yaratan yapı dokusundan ziyade kolektif hafıza ve kent belleğindeki yeridir. Günümüzde bu belleğin mekansal unsurları; deniz, plaj, geleksel mahalle dokusu, neredeyse tamamen yok olmuş, ancak kimlik odaklı yeni bir retorik üretilmiştir ve yaşatılmıştır.

Bu bakımdan Balıkçıköy'ü kültür odaklı değişim sürecinde diğer tarihi çarşılardan ayrıştıracak özgünlük değerinin yaratılması, günümüzde hızla değişen sosyal dokuda farklı kullanım ve kullanıcıların bir araya getirilmesi, koruma kapasitesinin oluşturulması için "Balıkçıköy kimliği" kapsayıcı bir araçtır.

Kolektif kimliğin yeniden inşası bu açıdan korumanın, yerel ekonominin ve kültür odaklı değişimin sürdürülebilir temellere oturması için stratejik bir araç olacaktır.

Yapılan katılım çalışmaları, görüşmeler ve anketlerde mahallede, kapsayıcı biçimde ortaklaşılabilir bir semt kimliği olduğunu göstermekte. Kolektif belleğe kazınmış bir "Balıkçıköylülük" ya da "Beşçeşmeler semti" halen yaşamakta. Diziler, anılar, ortak bellekle inşa edilmiş bu kimlik, alanda mekan aidiyetinin de temelini oluşturmaktadır.

Alanda yürütülecek bütün fiziksel müdahalelerin ve tasarım çalışmalarının buradaki semt kimliğini güçlendirecek, mahallelinin taleplerini ve yaşam biçimini dikkate alarak bu deneyimi iyileştirmeye yönelik çalışmalar olması bu açıdan stratejik bir öncelik olarak değerlendirilmiştir.

Balıkçıköy ismini kıyı ile güçlü ilişkiler kuran geçmişinden almaktadır. Geçmişte plaj kültürünün ve balıkçılığın önemli olduğu bir sayfiye yeri olan Balıkçıköy'ün günümüzde sahil yolu ve kıyı dolgu alanları sebebiyle deniz ile ilişkisi kesilmiş durumdadır. Bununla beraber mahalle kültürü, sayfiye yeri gibi çalışan merkezi, farklı şekillerde de olsa kıyı ile kurduğu ilişkiler ve buna bağlı olarak mahallenin bazı tarihi yapıları ve kütle hacim ilişkileri belirli oranda korunmuş durumdadır. Semt kültürünü oluşturan bu unsurların korunması da bu strateji içinde önerilebilir.

Semt kültürünün geçmişten günümüze aynı şekilde yaşayamayacağı açıktır. Bununla beraber bu kültürün getirmiş olduğu belirli girdilerin güncel kent yaşamına adapte edilmesi, alanın özgün yapısının devamlılığının sağlanması esastır. Bu açıdan kentsel tasarım rehberi hazırlanırken belirlenen stratejilerden biri semt kimliğini güçlendirmektir.

## 2. Kullanım Dengesini Kurgulamak

Balıkçıköy'ün hem mahalle kültürü hem de tarihi dokusu mahalle ölçeğinde belirli oranlarda korunmuş durumdadır. Bunun devamlılığının sağlanması için mahalledeki kullanımların belirli bir denge içinde dağıtılması ve buna uygun olarak planlanması gereklidir.

Belli bir denge içinde olduğunda; alandaki konut kullanımı, kent mekanın 24 saat yaşatılması, güvenliği artırarak ticarete, ticaret ise mahalle etkileşimini artırarak konut yaşamına olumlu etki sağlamaktadır. Ancak günümüzde

alanda hizmet ve eğlence alanlarının baskısı bulunduğu, kullanımların bu yöne doğru kaydığı görülmekte. Balıkçıköy'ün sürdürülebilir gelişimi için konut dengesinin korunması stratejik bir hedef olarak ele alınmıştır.

Alanda konut kullanımı ve ticari kullanımlar net şekilde birbirinden ayrılmaktadır. Buna rağmen ticari kullanımların konut alanlarına ve kamusal mekanlara doğru gelişme eğilimi gösterdiği söylenebilir. Bu alanlarda kullanım dengesinin gözetilmesi, konut alanlarının bütünlüklü olarak kurgulanması önemlidir. Çalışma sınırları içine dahil olmasa da arasından Marmaray hattı geçen konut alanlarının da birbiriyle ilişkilerinin ve bağlantılarının sağlanması bu yolla konut kullanımlarının daha dengeli ve sağlıklı bir şekilde gelişmesi önemlidir.

Alanda yaşayanların farklı kullanımlara erişiminin sağlanması, spor ve rekreasyon alanlarının oluşturulması ya da bu alanlara erişimin kolaylaştırılması, özellikle ticari alanlarda gece güvenliğinin sağlanması, kültürel altyapının geliştirilmesi, eğlence sektörünün belirli sınırlar dahilinde devamlılığını sürdürmesi bahsi geçen kullanım dengesinin kurgulanmana yönelik ele alınacak başlıklardır.

Mahalle içinde ulaşım altyapısının da yeniden düzenlenmesi, yaya-araç dengesinin doğru kurgulanması ve bisiklet gibi daha çevreci ulaşım araçlarının alana entegrasyonu da bu stratejik hedef altında ele alınmıştır. Alandaki kamusal yaşamı destekleyecek dengeli bir karma kullanım, hem semt kimliğini hem de mekân aidiyetini güçlendirecek bir yaklaşımdır.

Alanın kentsel sit olması da burada uygulan-

cak çalışmaların bir koruma-kullanma dengesi içinde gerçekleştirilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Tescilli yapıların belirli işlevlerle kent yaşamına dahil edilmesi, özel mülkiyetteki yapıların korunarak yeni gelişen doku içinde doğru ilke kararlarıyla görünür olması da bu stratejinin içinde değerlendirilmektedir.

Alan içinde ticaretin de farklı niteliklerde yer aldığı görülmektedir. Mahalle dışından da müşteri çeken büyük yeme-içme mekanları ve yerelde mahalli ölçekteki işletmeler arasındaki denge de yine bu stratejik başlık altında yer alacaktır.

Alandaki kullanımların dağılımı, sosyal dokunun dağılımının da bir göstergesidir. Bu bakımdan dışlayıcı olmayan bir karma kullanım, dengeli bir mahalle yaşantısının da bileşenleri olarak değerlendirilebilir.

Bu ilişkiler kurgulanırken rekreasyon, ticaret ve konut kullanımlarının sokak kurgusunda birbirini engellemeyecek tasarım kararlarıyla ele alınmasına öncülük edecektir.

### 3. Bağlantıları Kurgulamak

Balıkçıköy, kıyı ile ilişkisinin sahil yolu sebebiyle, Maltepe merkez ile ilişkisininse Marmaray sebebiyle büyük oranda kesilmesinden sonra daha kendi içine kapanık, dokudan mekansal olarak ayrılmış bir karaktere sahiptir.

Bu ayrışma bir yandan özgün karakterinin ve kültürel kimliğinin de bir parçasıdır. Öte yandan kıyı ve Maltepe merkez ile özellikle yaya bağlantılarının sınırlı olması kendi içinde riskler barındırmaktadır.

Bu süreçte mahallenin kuzey-güney ve doğu batı bağlantılarının yeniden sağlanması stratejik bir öncelik arz etmektedir. Alanın ilçe bütünündeki konut alanlarından kopuk bir adaya dönüşmesi eğlence ve hizmet odaklı ticaretin yoğunlaşmasının önünü açacağı düşünülebilir. Alanın ilçe ve kıyı yerleşimleri bütününden kopması orta vadede güvenlik başta olmak üzere sorunlara yol açarak alanda köhneleşmeyi tetikleyebilir.

Ayrıca Balıkçıköy'de başta yeşil alanlar olmak üzere, mahalle yaşamını destekleyecek temel donatılar bulunmamaktadır. Bu donatı ihtiyaçlarının mahallenin içinde baştan kurgulanmak yerine, yakın çevresi ile mekansal bağlantıların güçlendirilmesi ile sağlanması stratejik bir yaklaşım olarak ele alınmıştır.

#### Kıyı-Balıkçıköy bağlantısı

Balıkçıköy geçmişte kıyı ile güçlü ilişkiler kurmuş bir sahil yerleşimidir. Günümüzde sahil yolu ve dolgu alanındaki rekreasyon alanları sebebiyle deniz ile ilişkisi neredeyse tamamen kopmuş durumdadır. Balıkçıköy ve rekreasyon alanları arasındaki bağlantıların güçlendirilerek bu alanların da kullanılmasına yönelik bağlantıların oluşturulması gerekmektedir. Günümüzde farklı şekillerde olsa da Balıkçıköy'ün kimliğini oluşturan kıyı ilişkisinin yeniden kurgulanması semt kimliği açısından da önemlidir.

#### Marmaray-Toplu Ulaşım bağlantısı

Balıkçıköy'ün transit odaklı bir merkez olarak gelişimine yön veriyor olması açısından Marmaray İstasyonu gelecekte Balıkçıköy'e dair mekan kurgusunu önemli ölçüde şekillendirebilecek bir bağlantı olarak ele alınmıştır.

Marmaray ile mahalle dokusunun bağlantısının

güçlendirilmesi, kent bütünü ile yaya bağlantısının kurulması ile birlikte değerlendirilebilir. Balıkçıköy içindeki sosyal ve ekonomik dinamikleri olumlu yönde değiştirecektir. Marmaray istasyonu ile bağlantının sağlanması bu bakımdan stratejik bir öncelik olarak ele alınmıştır.

#### Araç ve Yaya Bağlantıları

Balıkçıköy konut alanlarının yoğunlukta olduğu, aynı zamanda çevreden ziyaretçi çeken bir ticari merkeze sahip olan bir alandır. Alanda araç yoğunluğu belirli günler ve saatlerde burada yaşayanların yaşam kalitesini etkilemektedir. Alandaki araç bağlantılarının belirli kısıtlar getirilerek azaltılması, ana araç aksının mahalle etrafından geçirilerek, mahalle içine mümkün olduğunca az araç girişi olmasının sağlanması planlanmaktadır. Mahalle içinde daha yaya odaklı bir yaklaşım benimsenerek kamusal kullanımları besleyecek, konut dokusuna hizmet edecek bağlantıların kurulması gereklidir. Bu anlamda tamamen yayalaştırılmamış fakat çoğunlukla yaya dostu bir ulaşım yaklaşımı benimsenerek mahalle içindeki bağlantıların buna göre kurgulanması stratejik bir hedefdir.

## Temel Mekansal Gelişim Etkenleri:

### Kent Gelişimi

Balıkçıköy özellikle kıyı şeridi boyunca hem kıyıya paralel hem de kıydan içeriye doğru bir gelişim baskısı altındadır. Buradaki gelişim baskısının kontrol altına alınarak alanın kendi içinde belirli bir devinimle sınırlı kalması ve çevre gelişim alanlarıyla ilişkilerinin düzenlenmesi.

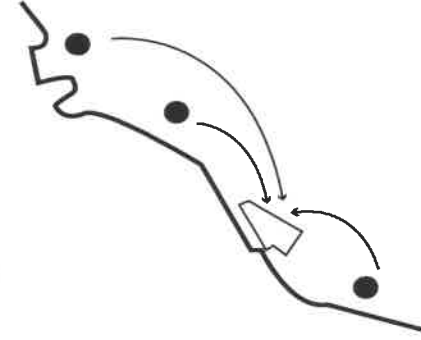
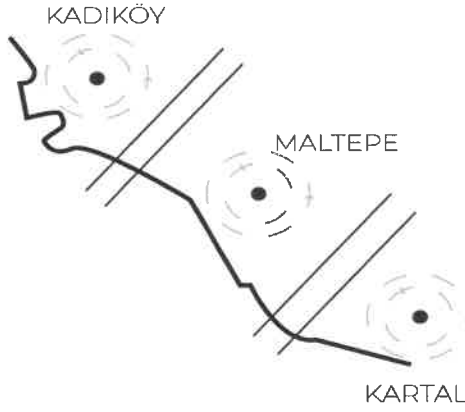
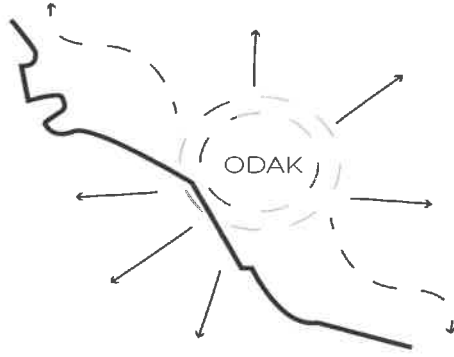
### Merkez Gelişimi

Kıyı şeridi boyunca merkezler ile ilişkili olan Balıkçıköy'ün kentsel ölçekte hizmet verecek bir odağa dönüşmesi, alanda kapasite kaybına ve kimliğini yitirmesine sebep olabileceğinden, potansiyel bir kentsel merkez yerine yalnızca kendi çevresi ile sınırlı bir alt merkez olarak konumlanması.

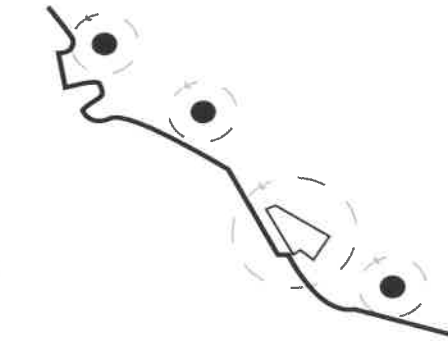
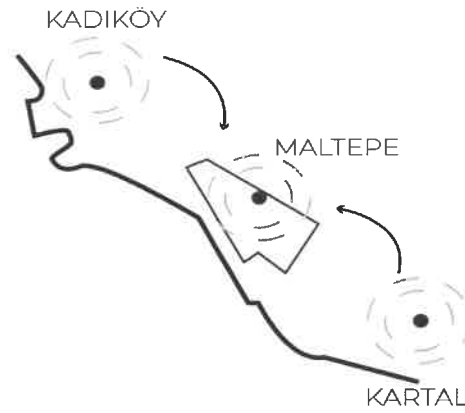
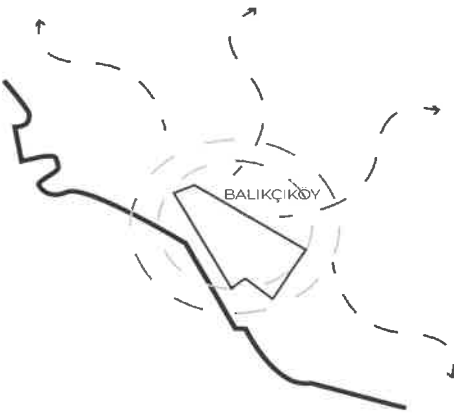
### Kültür Odaklı Gelişim

Kentsel sit alanı olan ve tarihi çarşı kimliği bulunan Balıkçıköy'ün diğer benzer alanlardan farklı ve kendine özgü yapısının korunması ve yeni kültürel kullanımlarla alandaki kültürel altyapının zenginleştirilmesi.

Bugün



Yarın



### Yeşil Alanlar

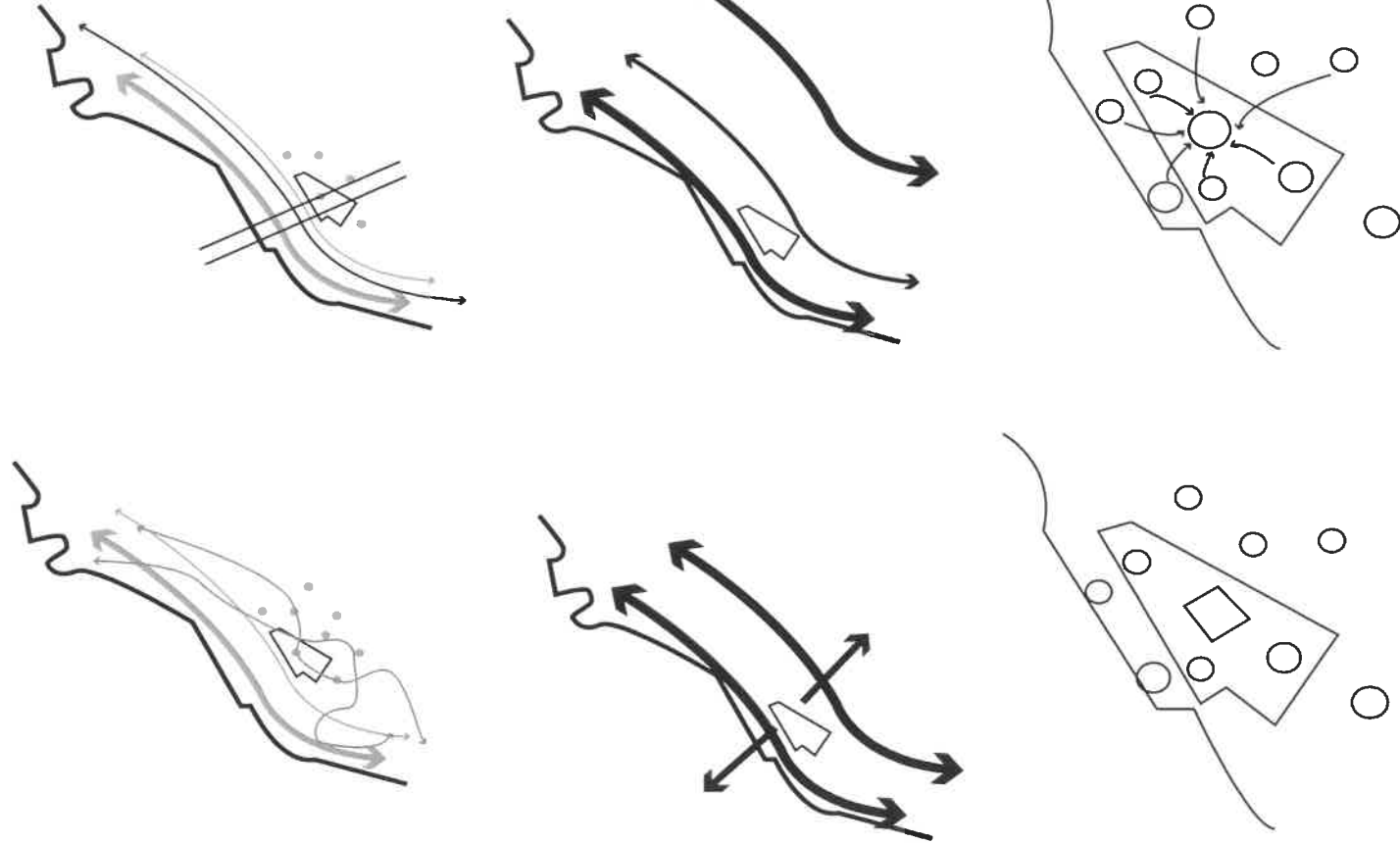
Kentsel ölçekte bir yeşil koridorun üzerinde bulunan alanın, bu koridor ile bağlantılarını güçlendirmesi.

### Ulaşım Bağlantıları

Sahile paralel uzanan karayolu ve demiryolu arasında kalan alanın sahile dik bağlantılarının ve kurgulanması, Maltepe merkezi ile daha güçlü yaya ve araç bağlantılarının kurulması.

### Kentsel Kamusal Olanaklar

Hali hazırda yalnızca Beşçeşmeler meydanında bulunan ticari alandaki kamusal alanın mahalleye yayılması ve birbirini destekleyen farklı kamusal olanakların alanda kurgulanması.



Şekil 1.2.: Temel mekansal gelişim etkenleri

## 1.4. Mekansal Gelişim Hedefleri:

### 1.4.1. Kentsel Gelişim Yaklaşımı

Balıkçıköy, belirtilmiş stratejik hedefler doğrultusunda mekansal kapasitesinin niceliksel olarak değil, niteliksel olarak gelişeceği bir alan olarak tanımlanmalıdır. Bu bağlamda Maltepe'de yerel ölçekte bir çarşı merkezi olarak, mevcut mekansal kapasitesi korunmalı, içe dönük mahalli oranları ve kullanımları sürdürülmelidir.

#### Durum:

Balıkçıköy, kent içinde hem bir alt merkez hem de mekansal olarak ayrılmış bir ada konumundadır.

Geleneksel olarak çarşı, istasyon ve sahilin kullanımı ile alt merkez oluşturmuş olan Balıkçıköy, doku karakteri olarak tanımlı odakları ve aksları ile kendi içinde bütüncül bir yapı karakterine sahiptir. Alan içinde kent belleğinde yer etmiş tanımlı kullanımlar ile ticari nişler oluşmuştur.

Öte yandan çevresindeki kentsel altyapı, Balıkçıköyü dokunun geri kalanından ayırmakta. Güneyde Turgut Özal Bulvarı, kuzeyde demiryolu, doğuda ise kapalı konut siteleri ve zayıf kamusal arayüzler Balıkçıköy'ün sınırlarını oluşturur .

#### Temel Yaklaşım:

Balıkçıköy'ün içine kapalı ancak kendi kendini tanımlayan dokusu temel kentsel gelişim girdisi olarak değerlendirilmiştir. Rehber içinde gelişim yaklaşımı olarak, mevcut kaynaklarını

ve kapasitesini koruması prensibi benimsenmiştir. Balıkçıköy kentsel ölçekte hizmetlerin ve yoğun kültürel kullanımların desteklediği bir gelişim alanı değil; mahalli ölçekte, Maltepe ve çevresinden gelinerek vakit geçirilebilen, iyi yaşam standartları ve özgün kentsel deneyim sunan bir merkez olarak ele alınmıştır.

Alanın dışarıya kapalı dokusu bu anlamda içinde kendi ölçeğini koruyabilen tanımlı bir yaşam alanının oluşturulması için fırsat olarak değerlendirilebilir.

Bu bakımdan Balıkçıköy için temel kentsel gelişim yaklaşımı, alanın kapasitesinin, kültürel kaynaklarının, mekansal ölçek ve oranlarının korunmasıdır.

#### Mekansal Gelişim Hedefleri:

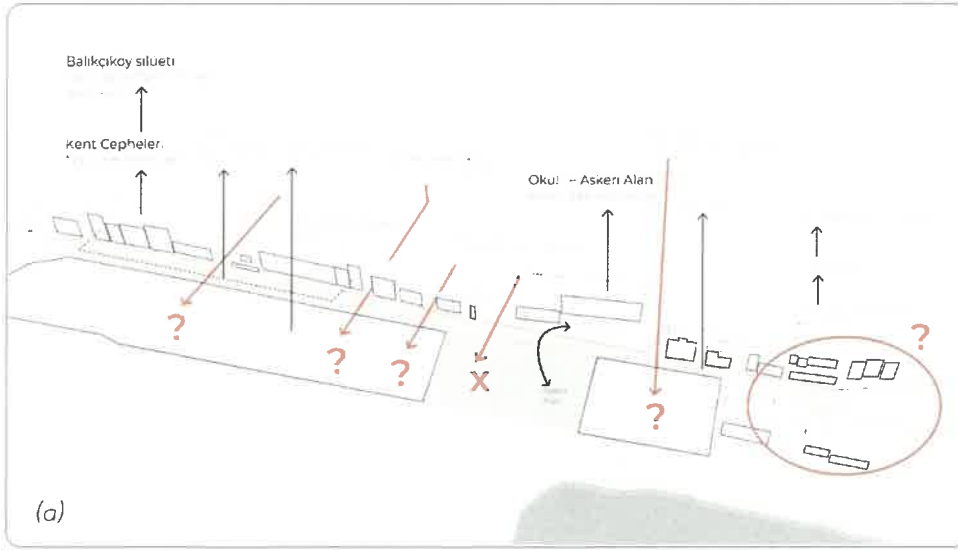
Balıkçıköy için bu doğrultuda;

- 1- Mahallenin mekansal kapasitesinin artırılmadan korunması.
- 2- Mevcut dokunun çevresi ile entegre edilerek sosyal, ekonomik ve kültürel gelişimin sürdürülebilir kalınması hedeflenir.

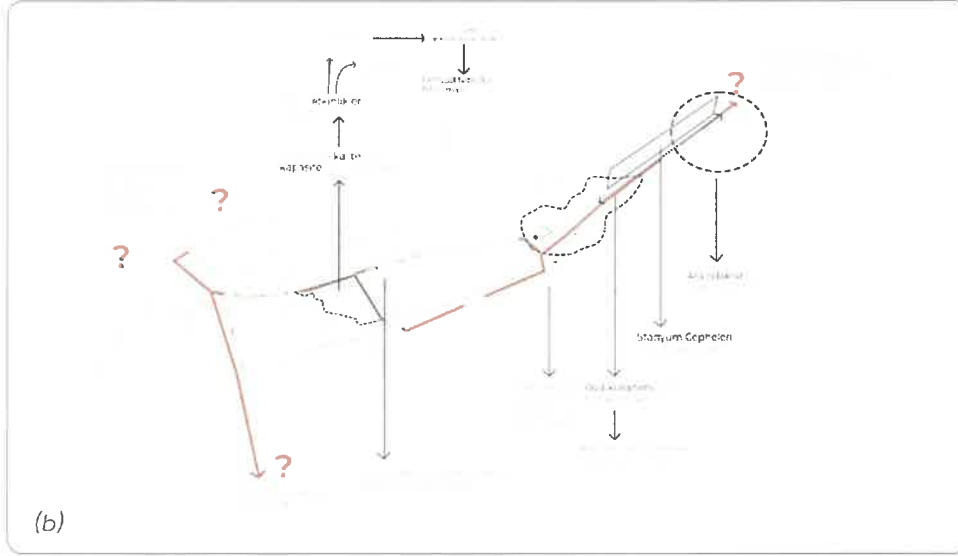
Bu hedeflerin mekansal yansımaları 3 aks üzerinden okuyabilir. Bu 3 aks konut-rekreasyon-ticaret kullanımlarına yönelik kendi içinde sınırları olan kapalı bir doku tanımlarken, alanın çevresiyle ana bağlantısını da sağlayan koridorlar olarak çalışmaktadır.

- Sahil Aksı (şekil 1.5.a), kentsel ölçekte bir rekreasyon aksıdır ve mahallenin sınırını belirler. Balıkçıköy bu aks üzerinde bir ara

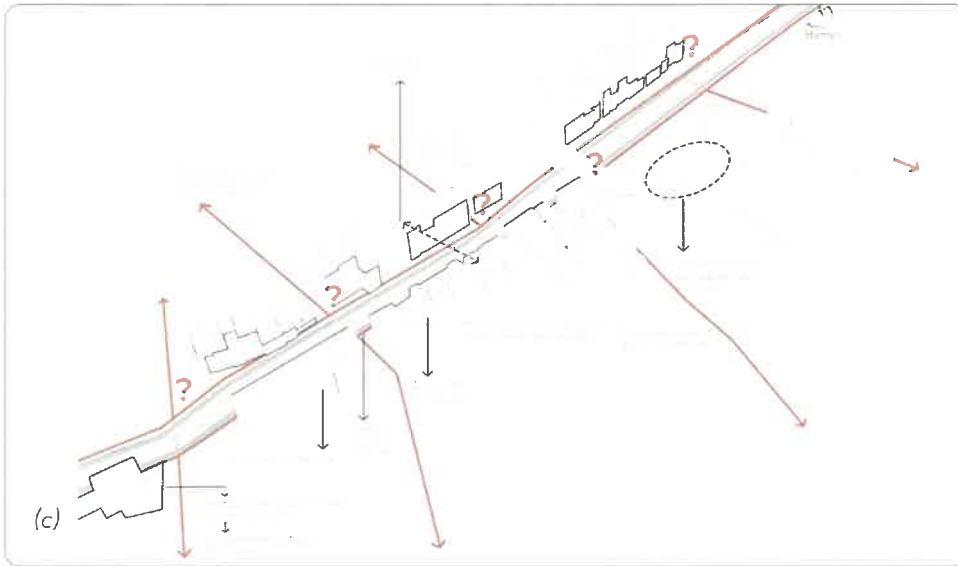




(a)



(b)



(c)

Şekil 1.5.: Tanımlayıcı 3 ana aks ve barındırdıkları tasarım sorunları

durak olma özelliği taşımaktadır. Bu bakımdan sahil aksı rekreatif ihtiyaçların üzerinde çözüldüğü ve Balıkcıköy'ün eklemeli bir bağlantı olarak ele alınacaktır.

- Balıkcıköy içinde Küçükyalı Caddesi ve Beşçeşmelerden başlayıp Feyzullah Efendi Çeşmesine kadar devam eden aks (şekil 1.5.b), mahalle hayatının ve yaya hareketinin omurgası olarak ele alınmıştır. Bu aks Balıkcıköy'ün özgün kullanımlarını, mekansal karakterin ve kültürel canlılığını besleyen akstir. Söz konusu omurga alandaki kültürel ve ticari kullanımları tanımlamaktadır. Bu bakımdan alanın yerel kapasitesini bu aks üzerinden okunabilmektedir. Kuzeyindeki diğer mahalleler de bu aks üzerinden alana bağlantı kurmaktadır.
- Demiryolu hattı alanın sınırını oluşturan üçüncü akstir (şekil 1.5.c). Demiryolu mekan içinde bir sınır oluşturmakla birlikte, karşı yakasındaki konut dokusu ile birlikte okunduğunda, konut alanlarını tanımlayan bir nitelik kazanmaktadır. Keza Balıkcıköy'ün kentsel gelişimi kuzeyindeki konut alanları ve Maltepe merkezi ile birlikte değerlendirilmelidir. Bu açıdan bir gelişim hedefi olarak Balıkcıköy'ün Maltepe bütünü ile olan ilişkisi bu aks üzerinden tanımlanmıştır.
- Bu üç aksın kendi içindeki sorunları bize alan bütününe dair mekansal gelişim stratejisini oluşturmaya yönelik temel girdiyi sağlamaktadır. Bu gelişim yaklaşımı bu üç aksın mekansal sorunlarının doku bütününde tanımlanması üzerinden oluşturulmuştur.

## 1.4.2. Kentsel Kullanımlara Yönelik Yaklaşım

Balıkçıköy'de belirtilmiş stratejik hedefler doğrultusunda kentsel kullanımların dengesinin kurulması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda alanda yeme-içme servislerinin devamlılığı, konut işlevini baskılamadan sağlanır. Ayrıca farklı ölçek ve katmanlardaki servislerin birlikteliği esas alınır.

### Durum:

Balıkçıköy Kentsel Sit Alanı, bir çarşı olmasından kaynaklanan ticari işlevleri barındırmaktadır. Geçmişten günümüze kent dokusunu şekillendirmiş olan çarşı karakteri, günümüzde alandaki kullanımları büyük oranda etkilemeye devam etmektedir.

Başta Balıkçıköy Meydanı olmak üzere, alanda yeme-içme, servisler, kafeler ve eğlence mekanları alanın günümüzde kimliğinin en görünür katmanını oluşturmaktadır. Mahalli ölçekte bir eğlenme/ yeme-içme merkezi olan Balıkçıköyde servisler kent dokusunu kültürel, sosyal, ekonomik ve mekansal olarak etkiler.

Öte yandan kentsel ölçekte yaşanan değişimler, kent dokularını üretim odaklı alanlardan tüketim odaklı alanlara dönüştürürken Balıkçıköy'de de merkezdeki bu kullanımların baskınlaşmaya başlamasıyla sonuçlanmaktadır.

Balıkçıköy bir yandan da "mahalle" kavramı ile özdeşleşmiş bir karaktere sahiptir. Gerek kent dokusunun kurgusu, gerek kolektif bellekte yer eden "mahallelilik" kimliği günümüzde ticari kullanımların baskısı altındadır.

Stratejik hedefler içinde de ele alındığı üzere İstanbul'da benzer çarşı dokularının yaşadığı

dönüşümün Balıkçıköy'de de yaşanması mevcut kullanım dengesini değiştirebilir.

### Temel Yaklaşım:

Balıkçıköy'de yeme-içme servisleri ve eğlence kültürünün kolektif bellekte yeri olduğu ve günümüzün kentsel dinamikleri içinde alanda varlığını sürdürmeye devam edeceği aşikardır.

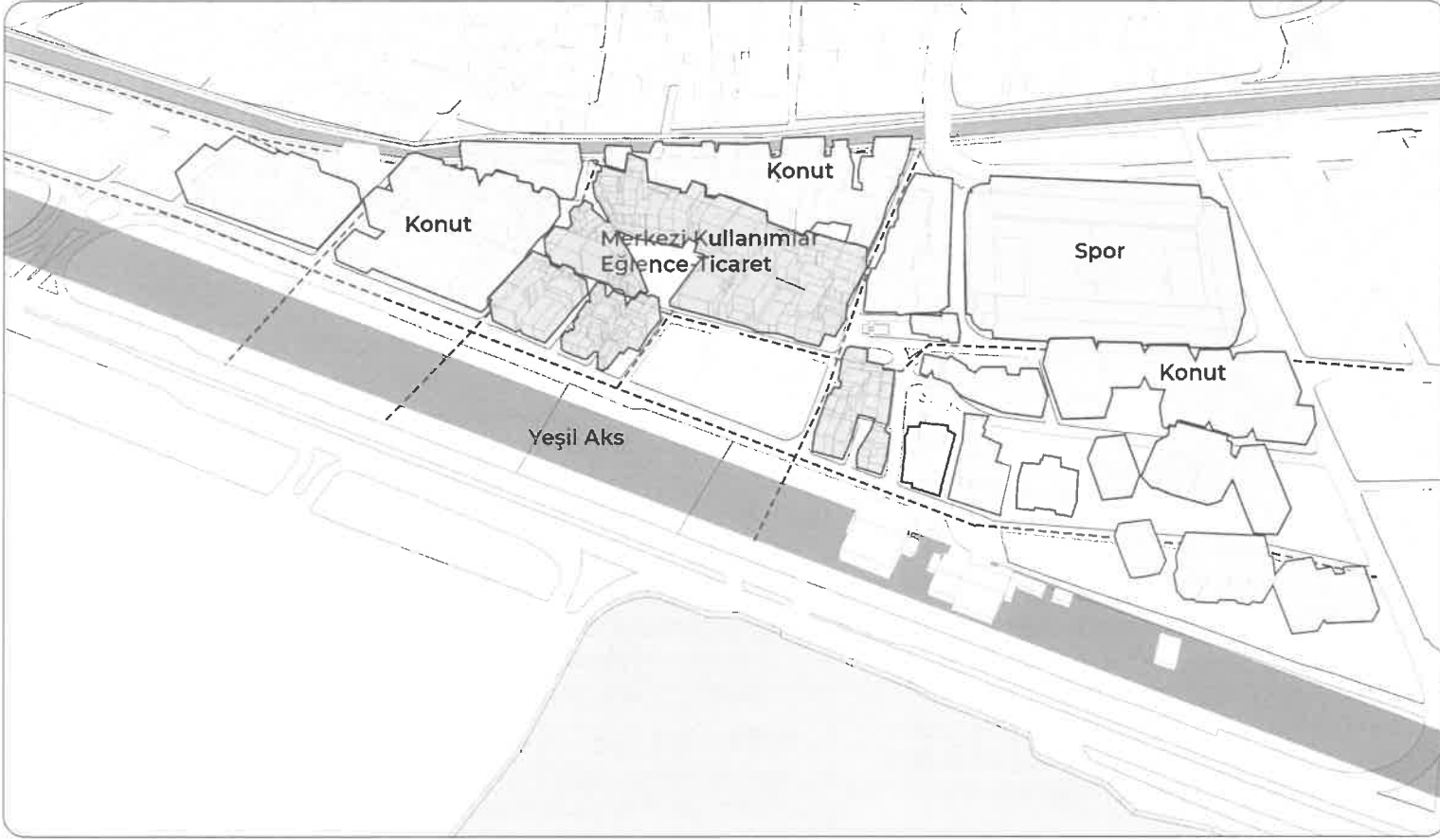
Ancak Balıkçıköy içinde konut kullanımının azalması, başta güvenlik sıkıntısı gelmek üzere, çeşitli kentsel sorunların da ortaya çıkmasını ve alanın kapasitesini hızlı biçimde aşarak köhneleşmesi ortaya çıkarabilir. Bu bakımdan 24 saat yaşanan bir konut dokusunun varlığı alanın sürdürülebilir gelişimi için kritik bir etkidir.

Kentsel kullanım yaklaşımı olarak farklı ölçekteki ticaretin, yeme-içme ve rekreasyonun, mahalle yaşantısına dönük kamusal kullanımların ve konutun yaşamının bir arada sürdürülmesi önceliklendirilecektir.

Bu açıdan kendi içinde kullanımlardan doğan karakter bölgelerin belirlenerek korunması bu yaklaşımın temelini oluşturmaktadır. Bu doğrultuda hizmet, turizm ve kültürel işlevlerin tanımlı bir omurga çevresinde yoğunlaştığı, geri kalan alanlarda ise konut kullanımının tasarım ilkeleri ile önceliklendiği bir yaklaşım benimsenmiştir.

### Mekansal Gelişim Hedefleri:

- Alanda mevcutta kullanımların tanımlı akslar etrafında bölgelendiği görülmektedir. Bir müdahale hedefi olarak tasarım ilkelelerinin ticaret ve konut kullanımlarını mevcutta buldukları alanlar içinde tutma amacıyla, karakter bölgelere göre farklılaştırılacaktır.

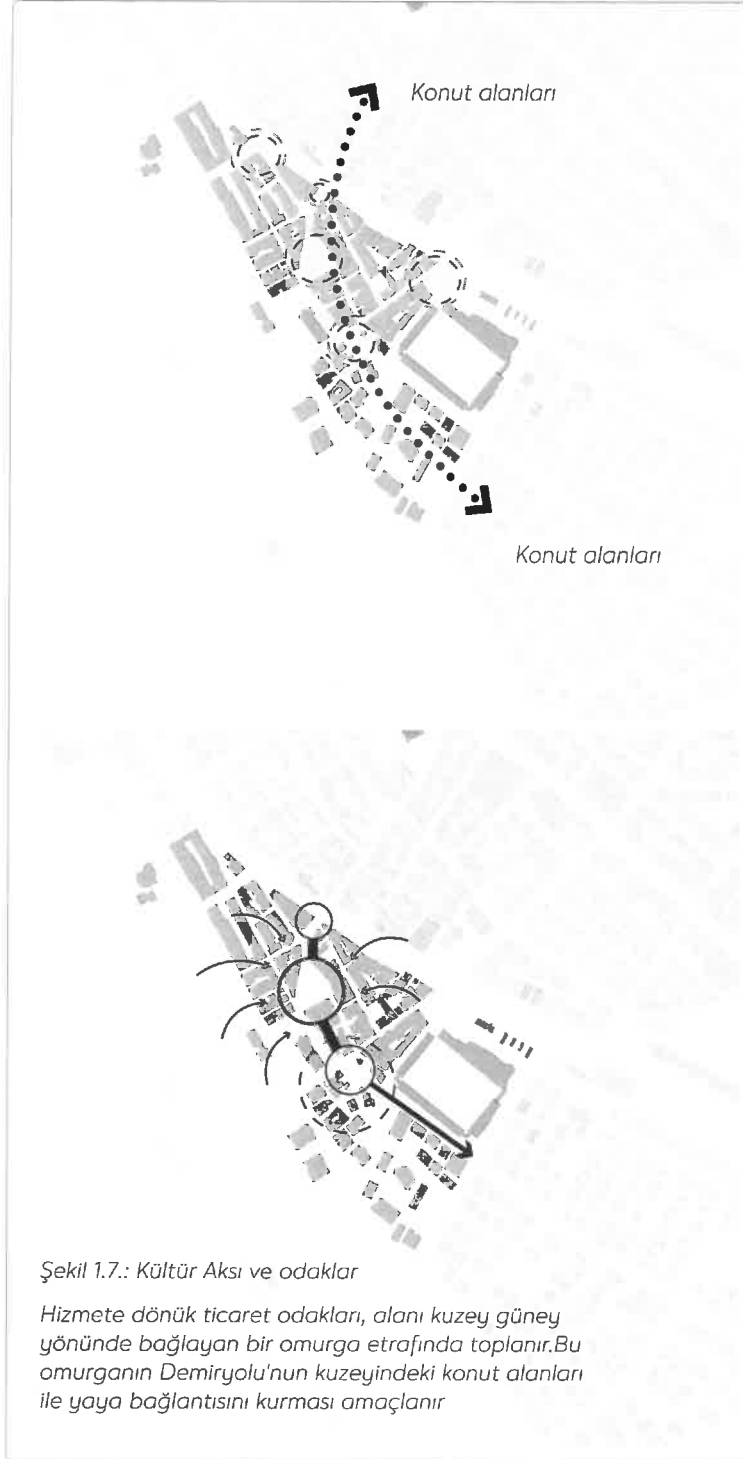


Şekil 1.6.: Karakter bölgeler ve kullanımlar

Balıkcıköy'de eğlence ve ticaret kullanımı ile konut alanlarının ayrışması, bir önceki bölümde, şekil 1.4 ile gösterilmiş gelişme akslarının oluşturduğu ızgara plana oturmaktadır. Yukarıda belirtilmiş üç farklı konut parçasının her biri ayrı karakter bölgeler tanımlamaktadır.

Temel bir mekansal gelişim hedefi olarak, tasarım ilkelerinin bu karakter alanlara göre farklılaştırılarak, kullanımların mekan kurgusu ile dengelenmesi önerilir.

- Balıkçıköy demiryolu ile Maltepe'deki konut alanlarından mekansal olarak koparılmış bir alandır. Kuzeyindeki konut alanlarıyla mekansal bağlantıların güçlendirilerek dokunun bütünleştirilmesi konut kullanımının da devamlılığını sağlayacaktır.
- Balıkçıköy içinde ticari kullanımlar da kendi içinde karakter alanlar yaratmaktadır. Bu farklı karakterdeki ticari kullanımlar da birbirlerini dengelemektedir. Bu açıdan mahalle kahvehaneleri, Rıhtım aksındaki restoranlar, Balıkçıköy Meydanındaki meyhaneler ve Küçükyalı Caddesi üzerindeki çayhaneler birbirini dengeleyen karakter zonları yaratmakta. Kentsel tasarım ilkeleri karakter bölgelere farklılaşan sokak kurguları önerilir.
- Konut kullanımı iyi, sağlıklı, güvenli yaşam standartlarının sağlanması ile gelişecektir. Bu bakımdan iyi yaşam olanakları sunan mekansal arayüzler konutu da korur.
- Mahalle ve mahallelilik olgusu kamusal mekanda etkileşim ile doğrudan orantılıdır. Bu kapsamda sokakta kamusal etkileşimi güçlendirecek mekansal arayüzler ve karşılaşma olanaklarının artırılması, mahalle hayatının korunmasına imkan verecektir.
- Hizmet, turizm, kültüre dayalı ticaret, Demiryolu alt geçidi ve Beşçeşmeler'den Feyzullah Efendi Cami'ne kadar uzanan, "kültür aksı" olarak tanımlanan koridor ile sınırlandırılacaktır.



### 1.4.3. Kültür Odaklı Gelişim ve Koruma Yaklaşımı:

Balıkçıköy süreklilik arz eden bir tarihi doku bulunmamaktadır. Bu bakımdan koruma yaklaşımının yapısal bir müdahaleye dayandırılması yetersiz kalacaktır. Bunun yerine yaşam kültürünün ve bellek mekanlarının korunmasına yönelik bir yaklaşım benimsenir. Balıkçıköy'de doku bütünündeki oranların ve kent yaşamının sürekliliğinin sağlanması koruma yaklaşımının temelini oluşturur.

#### Durum:

Balıkçıköy Kentsel Sit Alanında tarihi doku bütünlüğü gözlenmemektedir. Mahallede yer yer tescilli yapılar ve anıt eserler bulunsa da bütüncül bir dokudan söz etmek mümkün değildir. Alanda kent kimliği, anıtsal ve sivil mimari örneği yapıların yoğunluğundan ziyade alandaki kullanımlar, kamusal mekânların niteliği ve kolektif hafıza mekânlarından kaynaklanmaktadır. Fiziki dokunun parçalı yapısını alanda var olan mahalle kültürü ve kolektif hafıza tamamlamaktadır.

#### Temel Yaklaşım:

Bu açıdan alandaki temel koruma yaklaşımı yapı odaklı bir korumanın ötesinde kent yaşamını ve var olan toplumsal yapıyı güçlendirmek üzerinden kurgulanmaktadır. Alandaki tescilli yapıların dağılımı düşünüldüğünde bu eserlerin yer yer kümeleştiği durumlar olsa da restorasyon ve rekonstrüksiyon gibi uygulamalarla dahi bir doku bütünü oluşturması mümkün görünmemektedir. Balıkçıköy'de tescilli eserlerin korunması noktasal müdahalelerle sınırlı kalacaktır. Bununla beraber

tescilli eserlerin yoğunlaştığı, kamusal mekân oluşturduğu ve belirli alanları tanımladığı yerlerde kullanıma yönelik müdahalelerle bu alanların niteliği artırılarak, mahalle kültürünü destekleyici düzenlemeler yapılacaktır.

Özellikle Beşçeşmeler, Feyzullah Efendi Meydanı gibi alanlarda var olan tarihi yapıların daha görünür bir şekilde kent yaşamının içine dahil edilmesi ve bu alanların kamusal niteliklerinin artırılarak kolektif hafızanın güçlendirilmesi planlanmaktadır.

#### Mekansal Gelişim Hedefleri:

- Kullanımlarda yerel kaynakların korunmalıdır. Mahallede halihazırda bulunan mahalleye özgü alanların, karşılaşma biçimlerinin ve ritüellerin korunması kültür odaklı gelişim hedeflerinden bir tanesidir.
- Bellek noktalarının /Odakların korunmalıdır. Mahalledeki kent yaşamında yer etmiş belirli odak noktalarının -Beşçeşmeler gibi- korunması ve bu odaklarda oluşan ya da potansiyel barındıran kamusal mekânların geliştirilmesine yönelik eylem hedefleri belirlenmiştir.
- Sokak algısının korunmalıdır. Balıkçıköy'ün kimliğinin önemli bir parçası da sokaklar ve sokak yaşantısıdır. Tarihi doku bütünlüğünden söz edilemese de sokak yerleşimi ve binaların kütle hacim oranları tarihi dokunun kent yaşantısında devamlılığını sağlayan öğelerdir. Bu açıdan bakıldığında sokak algısının korunması koruma yaklaşımı içinde bir gelişim hedefi olarak belirlenmiştir.
- Mahalle yaşantısı ve topluluk etkileşimleri desteklenmelidir. Balıkçıköy özelinde en

önemli koruma hedefi mahallede günümüze kadar devam eden mahalle yaşantısının korunmasıdır. Buradaki özgün kültürel yapıyı devam ettirecek ve mevcutta kalan tarihi yapıların korunmasını sağlayacak en önemli faktör olarak mahalle yaşantısının devamlılığı görülmektedir.

- Tescilli yapıların korunması için tetikleyici projelere destek verilmelidir. Özel mülkiyette bulunan tescilli yapıların ise teşvikler ve desteklerle restore edilmesinin yolunun açılması hedeflenmektedir. Ayrıca kamusal alanlarda bulunan çeşme ve nişantaşı gibi yapıların restorasyonlarının yapılması.
- Kent silüeti bütüncül olarak korunmalıdır. Tarihi dokunun devamlılığını sağlayan yapıların kütle ve hacim oranlarının korunması kent silüetinin korunmasını da beraberinde getirmektedir. Bu anlamda yeni yapılacak yapıların da bu silüeti bozmayacak şekilde planlanması ve silüetin devamlılığının sağlanması önemlidir.
- Mekan barındırabileceği kültürel işlevlerle birlikte kurgulanmalıdır. Balıkçıköy'de temel koruma yaklaşımı mahalle yaşantısının ve kimliğinin korunması üzerinden kurgulanmıştır. Alandaki yaşamın canlılığını artırmak ve sürdürmek amacıyla planlanan alanda kültürel işlevlerin kurgulanması hedeflenmektedir. Mahalle ölçeğinde düzenlenecek etkinlikler, kültürel işlev verilecek yapılar ve kamusal mekânlarda kurgulanacak çalışmaların yürütülmesi ve süreç planlamasının yapılması hedeflenmektedir.
- Balıkçıköy içinde kültür odaklı gelişimi destekleyecek kültür altyapısında eksiklikler bulunmaktadır. Alan içinde kültür donatılı

ve altyapısı geliştirilmelidir. Bu kapsamda a) mevcut kültür mekanlarının desteklenmesi (Halk Eğitim Merkezi, Filika Kültür gibi), b) Kamulaştırma, restorasyon ve işlevlendirme ile tescilli yapılardan bazılarının kültürel donatı alanı olarak değerlendirilmeleri, c) alan dışındaki donatılar ile yaya bağlantılarının güçlendirilmesi ve alandan bu donatılara ulaşımın sağlanması, önerilecek 3 hedef olacaktır.



*Alandaki tescilli eserler tek başına mimari ve sanatsal değerinin ötesinde sokak algısına yaptığı etki ile değerlendirilip, bu algı korunmalıdır.*

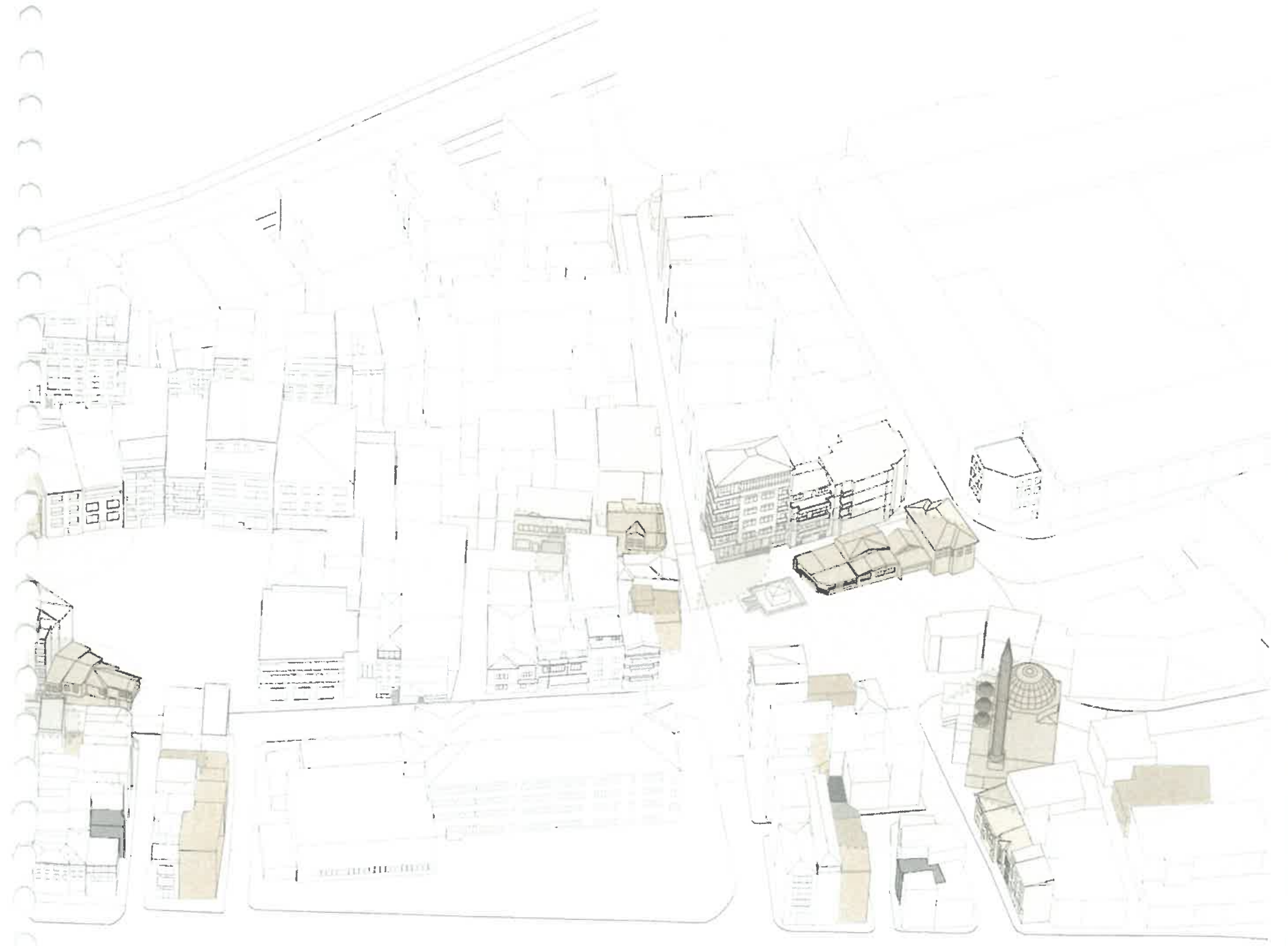
*Şekil 1.8.: Koruma odakları*

*Alanda koruma yaklaşımı tescilli eserlerin ötesinde, özgün oranlarının, aidiyetini etkileyen bellek mekanlarının ve karakteristik etkileşim mekanlarının korunmasını önermekte.*

*Bu mercekten bakıldığında alanda mekansal koruma müdahalesi açısından öncelik taşıyan alanlar şekilde gösterilmektedir.*

*Bu alanların kültür aksi çevresinde yoğunlaştığı görülmektedir.*





#### 1.4.4. Yeşil Alan Yaklaşımı:

Balıkçıköy Kentsel ölçekte önemli bir yeşil rekreasyon koridorunun üzerinde bulunmaktadır. Kadıköy-Pendik Marmara sahil koridoru üzerinde bir durak niteliğindedir. Balıkçıköy için önerilen yeşil alan yaklaşımı bu koridor ile olan mekansal bağlantıların güçlendirilmesi temeline dayanır.

##### Durum:

Balıkçıköy bütününe bakıldığı zaman yeşil alanların 2 temel karaktere ayrıldığını görmekteyiz. Bunlardan ilki alanın çeperlerinde bulunan nitelikli, rekreasyona yönelik yeşil alanlardır. Orhan Gazi Şehir Parkı ve Sahil Parkı bunların arasında sayılır.

Alan içinde ayrıca sokak peyzajının önemli bir parçasını oluşturan anıt ağaçlar ve ağaç kanopisi bulunmaktadır. Bu anlamda Balıkçıköy içindeki sokakların mekan karakterini şekillen-

diren nitelikli yeşil dokusu bulunduğu söylenebilir. Bu yeşil alanlar doku içinde ana kent odakları ile çakışmakta, mahallede tanımlı yeşil doku öbekleri oluşturabilmektedirler.

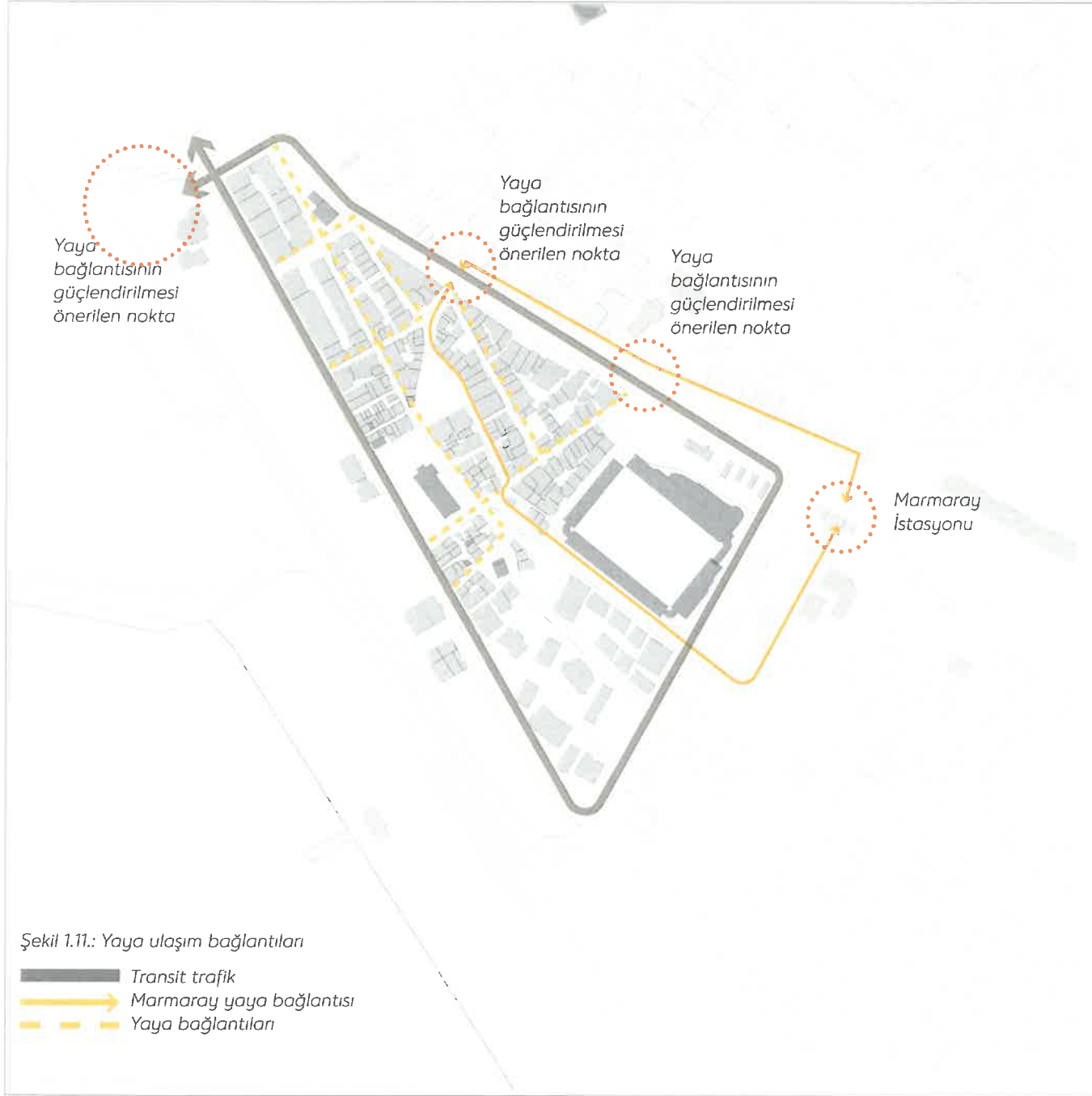
Öte yandan yukarıda söz konusu olan yeşil alanlar arasında boşluklar ve mekansal bağlantı eksikliklerinin bulunduğu görülmektedir.

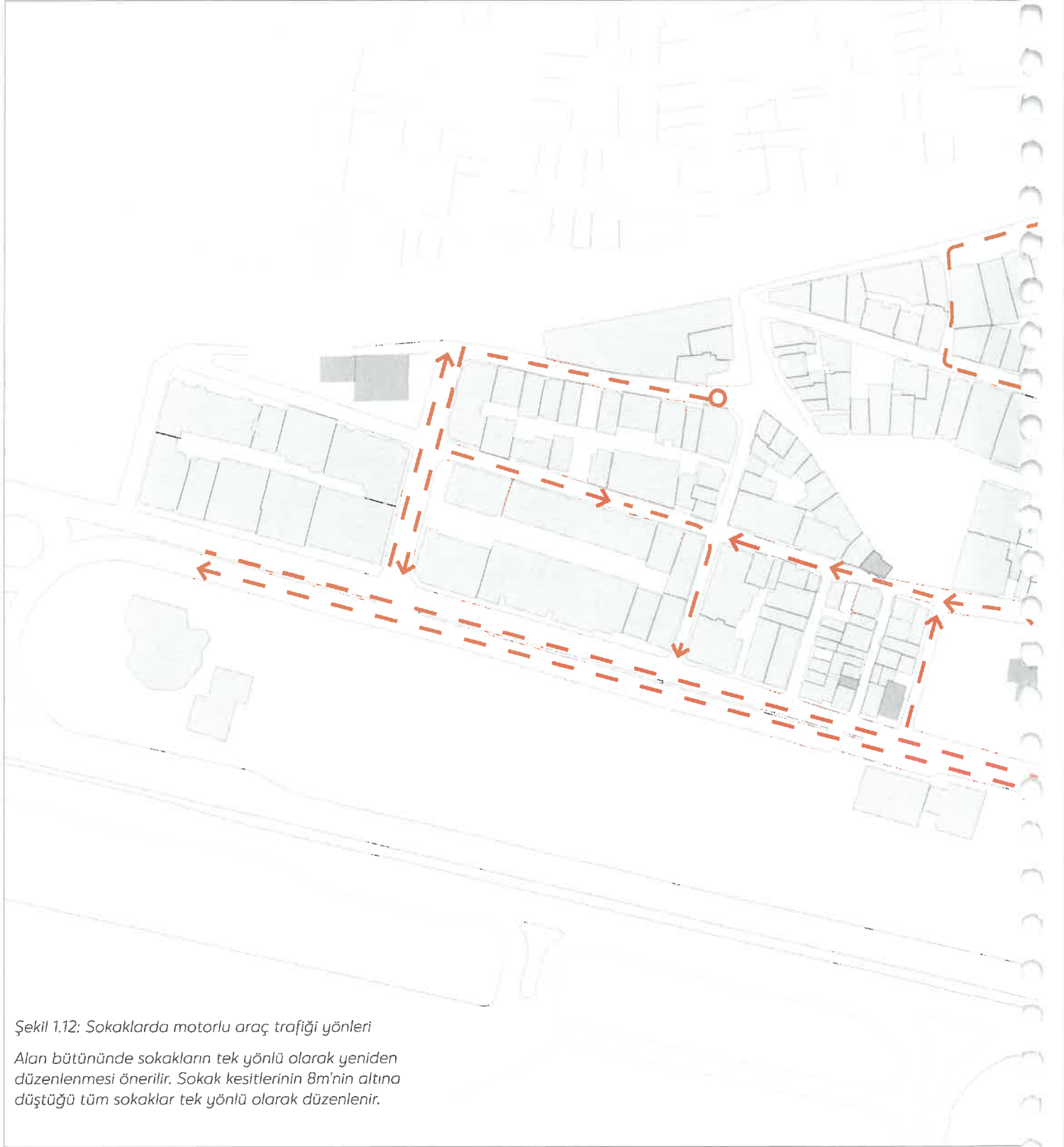
##### Temel Yaklaşım:

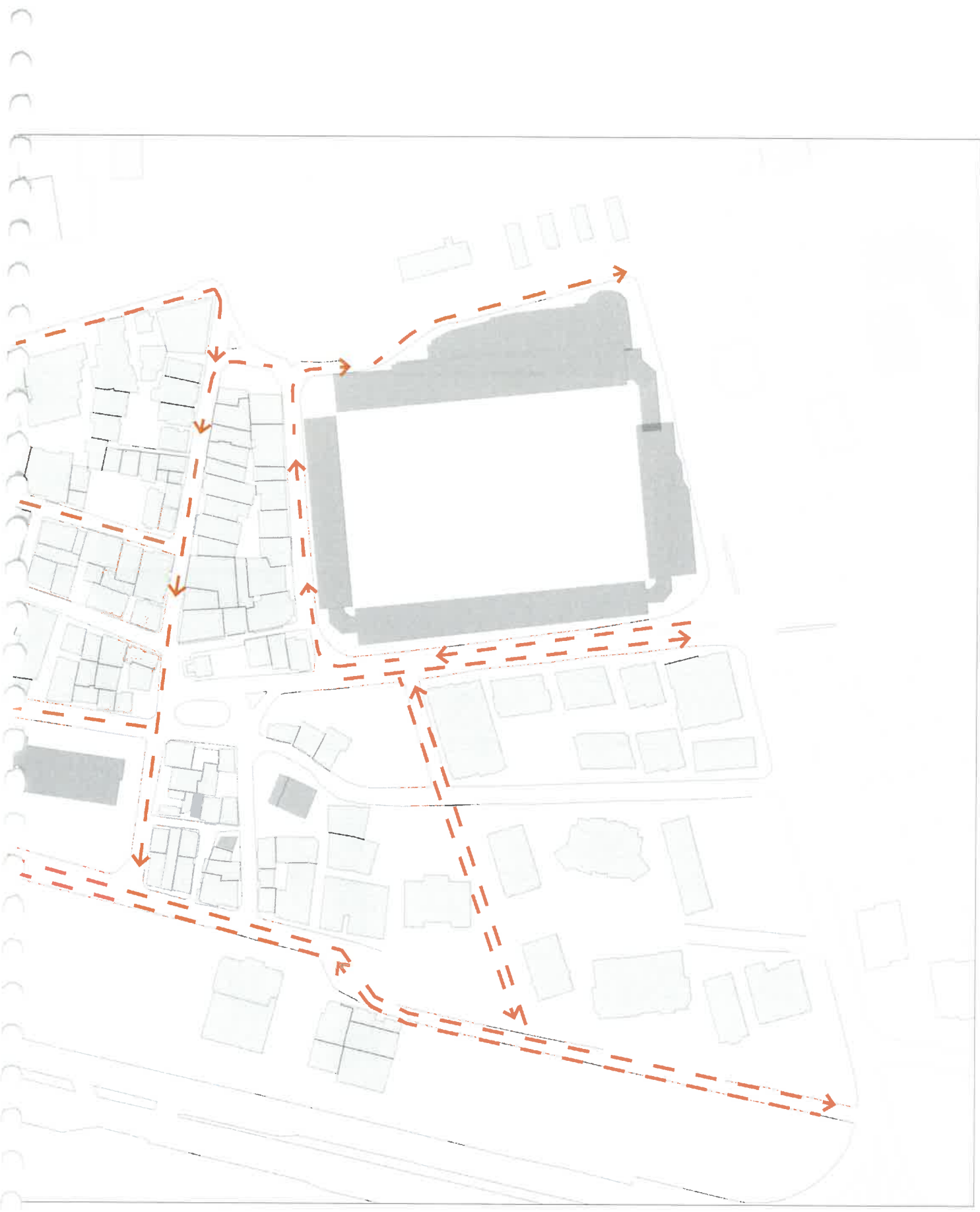
Mevcut durumdan yola çıkılarak, Balıkçıköy için benimsenen yeşil alan yaklaşımı iki temele dayanmaktadır. Balıkçıköy'ün çeperlerindeki mevcut aktif yeşil alanlar işlevsel niteliği ile ele alınmıştır. Bu bağlamda mahallenin rekreasyona yönelik ihtiyaçlarının doku çeperlerindeki yeşil alanlarda çözülmesi; bu amaca yönelik alanın çevresi ile olan yaya bağlantılarının güçlendirilerek bu nitelikli yeşil alanlara erişimin kolaylaştırılması amaçlanmalıdır.

Doku içinde yer alan yeşil doku ise kamusal

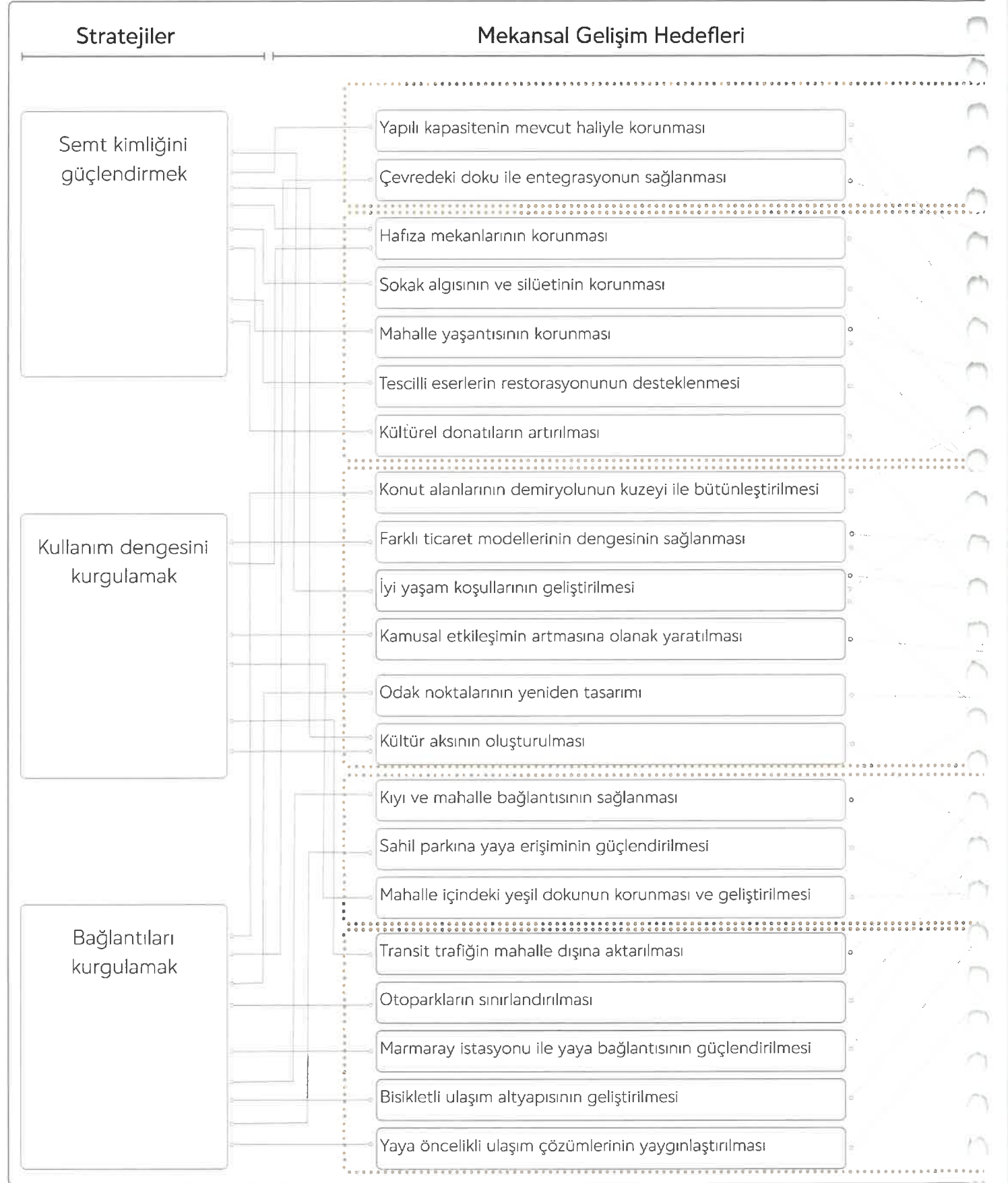








## Özet



## Hangi sorunlara karşılık veriliyor?

Kentsel gelişim yaklaşımı

Marmaray yaya bağlantısının zayıf olması

Koruma yaklaşımı

Güvensiz demiryolu alt geçidi

Yoğun mahalle içi araç trafiği

Otopark yetersizliği

Bisiklet altyapısının zayıflığı

Kıyıya erişimin zorluğu

Kullanımların dengelenmesi yaklaşımı

Kaldırım eksikliği

Güvenlik problemleri

İşletmelerin kamusal mekana taşması

Atık noktalarının yetersizliği

Meydanların kullanılamamaları

Tescilli binaların metruk durumda olması

Yeşil alan yaklaşımı

Kaçak yapılaşma

Tanımsız sokak algısı

Ulaşım yaklaşımı

Koruma kapasitesinin gelişmemesi

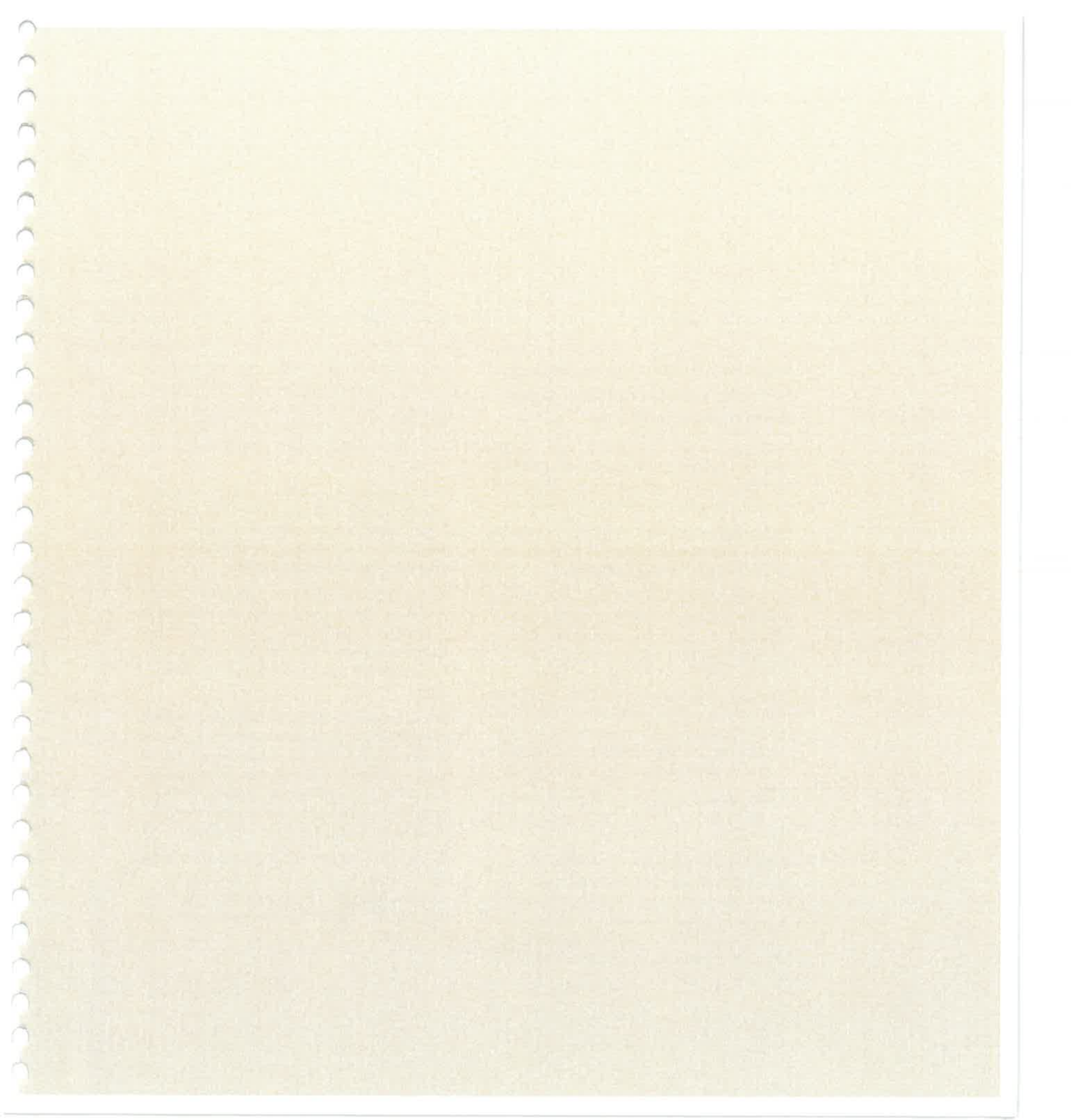
Hafıza mekanlarının kaybolması

Konut kullanımının baskı altında olması

Yeşil alanlara erişim sıkıntısı

Donatıların yetersizliği

2- Sokaklar



Sokaklar öncelikle kamusal mekanlardır ve alandaki kamusal kullanımının temel arayüzüdür.

Balıkçıköy Kentsel Sit Alanı içerisinde, sokakların aktif kullanımından kaynaklanan kentsel etkinlikler alanın mekansal, sosyal, kültürel ve ekonomik karakterinin belirleyici unsurudur.

**Bu bakımdan sokaklar Balıkçıköy içerisinde kentsel etkinliğin gerçekleştiği arayüzler olarak ele alınmalı ve tasarlanmalıdır.**

Günümüz kentlerinde sokakların çoğu zaman motorlu taşıtların ulaşım bağlantısı olarak; motorlu taşıt hareketini sağlayacak mekansal gereksinimlere ihtiyaç verecek doğrultuda tasarlandıklarını görmekteyiz. Öte yandan geleceğin sokaklarının tasarımı sürecinde motorlu taşıt odaklı tanımlar, yetersiz ve kısıtlı kalmaktadır. Çağımız kentlerinde sokaklar motorlu taşıt öncelikli değil insanların hareketi ve vakit geçirmesi öncelikli tasarlanacaktır.

Balıkçıköy gibi yaya etkinliğinin kent yaşamının öncül etkeni olduğu alanlarda bu anlayış daha da önem kazanmaktadır.

Balıkçıköy için bu doğrultuda Hollanda kaynaklı Woonerd (yaşayan sokak) tasarım anlayışı benimsenmiştir. Woonerd yaklaşımı sokaklarda farklı kullanımların mekan hiyerarşisinde eş ağırlıkta ve dengeli biçimde dağıtıldığı bir mekan kurgusu önermektedir. Bu

bakımdan örneğin sokakta top oynayan bir çocuk ile hareket eden bir araç aynı mekansal hiyerarşi içinde değerlendirilir. Araçların yaya- ların yürüyüş hızına indirilmesi ve sokak kurgusu içinde farklı katmanların bir arada yer alması amaçlanır.

**İlk bölümde ortaya konulan stratejik yaklaşım ışığında bu bölümde, zengin ve çok katmanlı kent mekanlarının sokaklarda nasıl, hangi araçlarla elde edilebileceğine dair ilkelerin ortaya konulması amaçlanmaktadır.**

Bu kapsamda bu bölümde 3 alt bölüm içinde; sokakların nasıl kurgulanacağı, sokaktaki farklı kullanımların mekansal karşılığının nasıl olacağı ve sokaklarda hangi tasarım bileşenlerinin ne şekilde bir araya gelebileceği tartışılmaktadır.

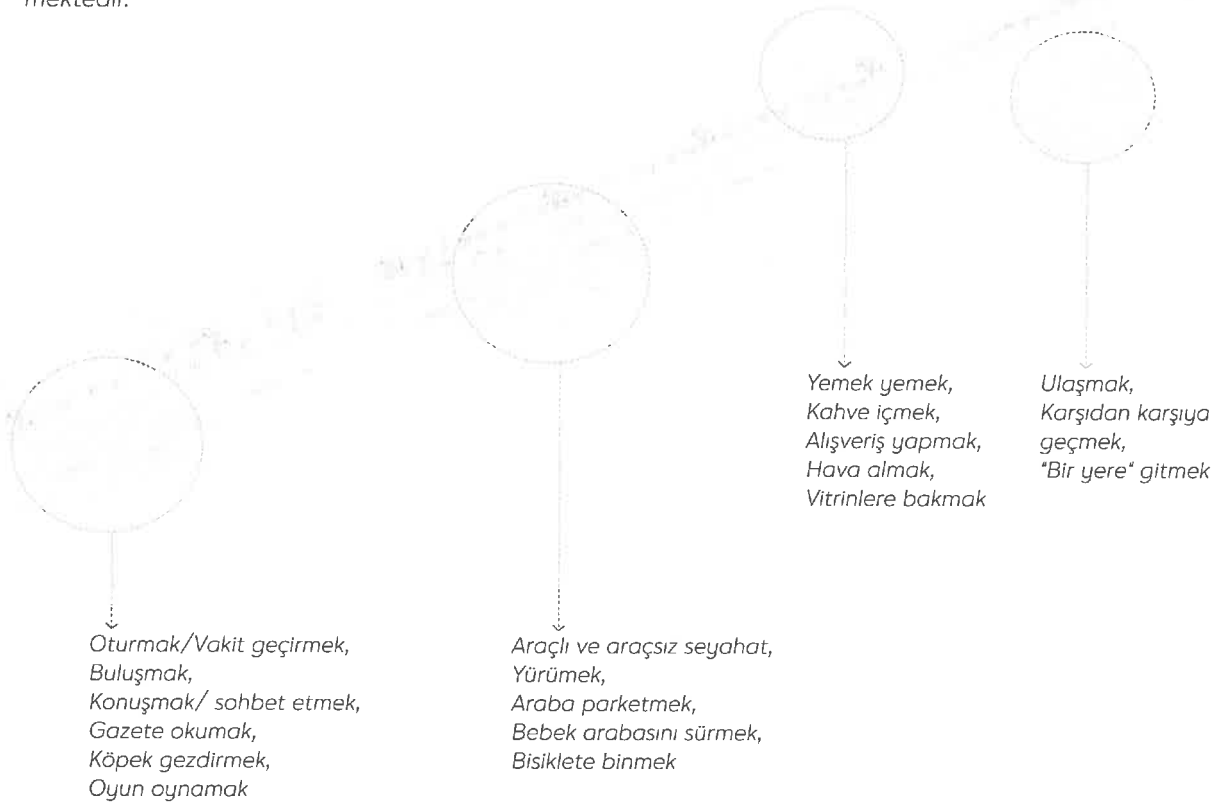
**Sokak kurgusu bölümünde Woonerd yaklaşımının Balıkçıköy'e adapte edilmesine yönelik bir tasarım metodolojisi sunulmuş ve sokaklar bu metodoloji kullanılarak 4 karakter tipe ayrılmıştır. Bu karakter sokakların doku bütününe ne şekilde yayılacağı ve her sokağın mekansal olarak nasıl örgütleneceği incelenmiştir.**

Bu kapsamda ayrıca sokağın mekansal sınırlarını oluşturan cepheler ile sokağın ilişkisi, kaldırım, yol, park yeri gibi öğelerin birbiri ile ilişkisi sokak karakterinin ihtiyacına yönelik ele alınmaktadır.

### Sokağı ne için kullanıyoruz?

Sokağı ne için kullanıyoruz sorusunun potansiyel cevapları rehberin bu bölümünün de içeriğini oluşturur.

Balıkçıköy'de müşterek bir kamusal mekan olarak sokakların bütün kullanım biçimleri ve kullanımların eşit ve dengeli biçimde yer alabileceği bir kurgu önerilmektedir.



**Sokak kullanımı bölümünde sokakta gerçekleşen kullanımların mekansal ihtiyaçları ele alınmıştır.**

Sokakta yürümek, konuşmak, kahve içmek, alışveriş yapmak, araba/bisiklet/scooter gibi araçları kullanmak ya da park etmek gibi faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Bu kullanımların mekansal yansımalarının birbiri ile dengeli biçimde nasıl gerçekleştirilebileceğine yönelik bir mekan çözümü sunulmaktadır.

Sokak ayrıca farklı kullanıcı tiplerinin eşit ağırlıkta yer aldığı ve kullanımların birbirini engellememesi gereken bir kamusal mekandır. Sokak kullanımları bölümünde farklı ihtiyaçları olan kullanıcıların tasarım ihtiyaçlarına yönelik ilkeler sunulmaktadır.

**Sokak bileşenleri bölümünde sokak peyzajını oluşturan tasarım öğeleri ele alınmaktadır. Sokak bileşenleri; sokağın mekansal, işlevsel, yaşamsal ve yönetsel kurgusunu oluşturan öğelerdir. Bu bileşenlerin hiyerarşisi, büyüklükleri, birbiri ile kurduğu ilişki sokağın karakterini ve kullanımın biçimini etkilemektedir.**

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

Bu kapsamda; kaldırım, bitki peyzajı, aydınlatma, sokak mobilyaları, atık noktaları, trafik işaretleri, işletme mobilyaları gibi bileşenler bağımsız olarak ele alınarak, bu bileşenlere yönelik tasarım ilkeleri sunulacaktır.



*Sokak tasarımında Woonerd yaklaşımı, sokakları araç yolları olarak değil yaşayan ortak kullanım mekanları olarak örgütlemeyi amaçlamaktadır.*

*Bu yaklaşım içinde farklı doku, katman ve kullanımların çakışarak zengin bir kamusal mekan oluşturması öncelikli hedeftir.*

*Aynı kapsamda sokak üzerindeki bitkiler bu yaklaşım içinde, tıpkı insanlar kadar sokağın canlıları arasında değerlendirilerek, bitki peyzajı odaklı mekan tanımlamalarının yapılması amaçlanıyor.*

## 2.1. Sokakların Kurgusu

### Sokak kurgusunun oluşturulma metodolojisi:

**Balıkçıköy Kentsel Sit Alanına yönelik sokak kurgusunun ortaya konulmasına yönelik aşğıdan yukarıya bir tasarım anlayışı benimsenmiştir.**

Sokaklar öncelikle ulaşım bağlantıları olmanın ötesinde kentsel yaşamın içinden geçtiğı kamusal mekanlar olarak değerlendirilerek tasarlanmalıdır.

Stratejik hedefler doğrultusunda Balıkçıköy sokakları karma kullanımı özendiren ve zengin kent yaşantısına olanak veren mekansal arayüzler olarak düşünölmelidir. Balıkçıköy sokakları farklı doku, kullanım ve renkleri barındıran, her biri özgün karaktere sahip, iyi yaşam standartları ve yüksek kamusal niteliğe sahip alanlardır.

**Bu doğrultuda sokakların kendi içinde zonlara ayrılmasındansa her biri özgün karaktere sahip kent mekanları olarak ele alınarak bütüncül bir tasarım taslağı çıkartılmıştır. Söz konusu taslağın dokuya yayılımı incelenerek karakter tipler ve ilkeler oluşturulmuştur.**

Bu kapsamda bu rehberdeki ilkeler aşğıdaki tasarım metodolojisi ile ortaya konulmaktadır:

1. Öncelikle sokağın barındırması beklenen temel tasarım öğeleri ve kullanımlar ortaya konulmuştur (bkz. şekil 2.1.). Sokak arayüzlerinde bulunması beklenen doku ve tasarım öğeleri alandaki 4 temel kullanımdan hangilerine hizmet ettiğine bakılarak kategorize edilmiştir.
2. Balıkçıköy'ün bütünü 1x1m büyüklüğün-

de modüllere bölünerek, ortaya konulan doku ve tasarım öğeleri taslak bir tasarım önerisi olarak bu modülasyonun içine yerleştirilmiştir (bkz. şekil 2.2.). Bu yöntem, alan bütününde hedeflenen tasarım yaklaşımının mekanla ne şekilde buluşabileceğine dair taslak niteliğinde bir şema oluşturmaya olanak vermektedir.

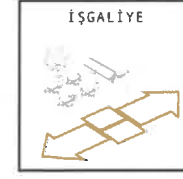
3. İlk aşamada kategorize edilmiş öge ve dokuların alan bütününde dağılımı incelendiğı zaman, kullanımların ne şekilde hangi alanlarda, nasıl yoğunlaştığı görölebilmektedir. Bu bakımdan alan bütününde belirli biçimde kendini tekrarlayan örüntüler görünür kılınmaktadır.
4. Alanda tekrar eden örüntülere dayanarak, Balıkçıköy bütününde sokaklar farklı tiplere ayrılmıştır. Bu farklı tiplerin kurgulanış biçimlerinden yola çıkılarak, tasarım ilkeleri çözümlenmiştir.

Sokak kurgusu bölümünde yukarıda özetlenen yaklaşıma dayanarak, her sokağın mekansal kurgusunun, özgün karakter tiplerine uygun biçimde oluşturulması için, ele alınan doku ve öğelerin nasıl bir dizilimle bir araya getireleceğı, ilkeleştirilerek aktarılmaktadır.

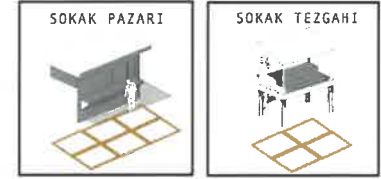
yaşama yönelik ihtiyaçlar

ticarete yönelik ihtiyaçlar

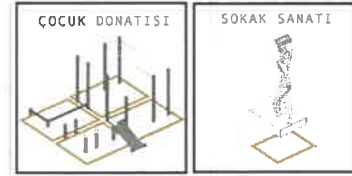
zemin



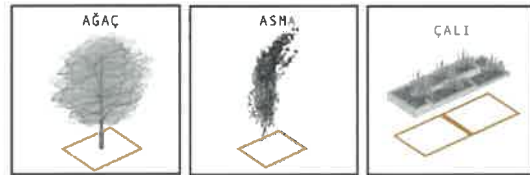
kullanımdan  
doğan mekansal  
farklılaşma



sokak mobilyası

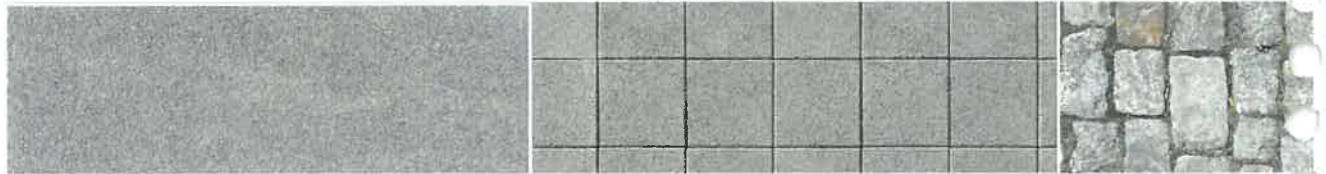


yeşil peyzaj



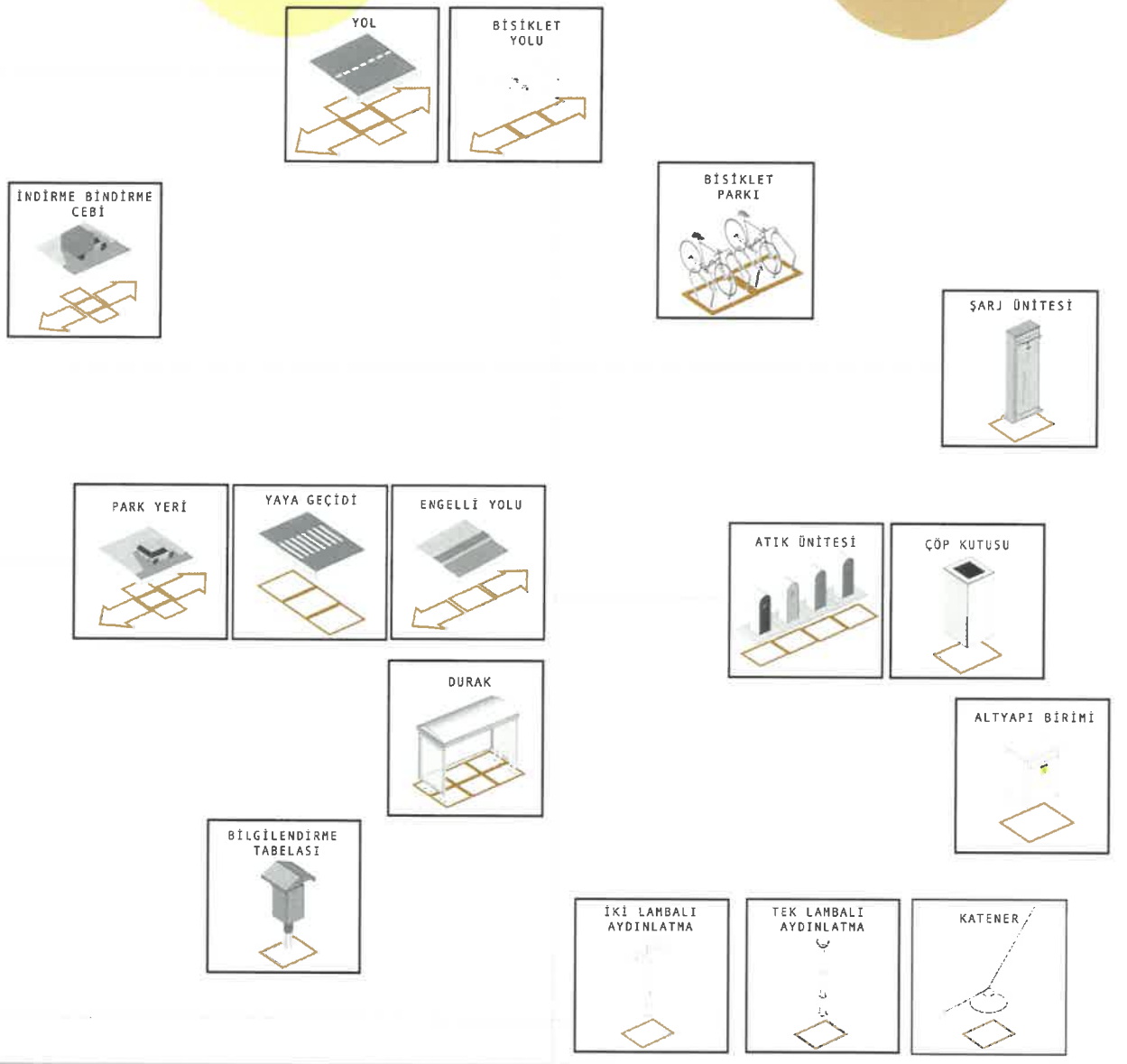
aydınlatma

doku



ulaşıma yönelik ihtiyaçlar

altyapıya yönelik ihtiyaçlar

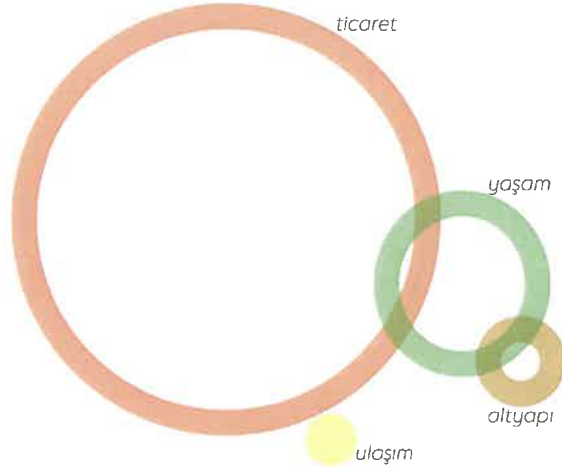


Şekil 2.1: temel tasarım öğeleri





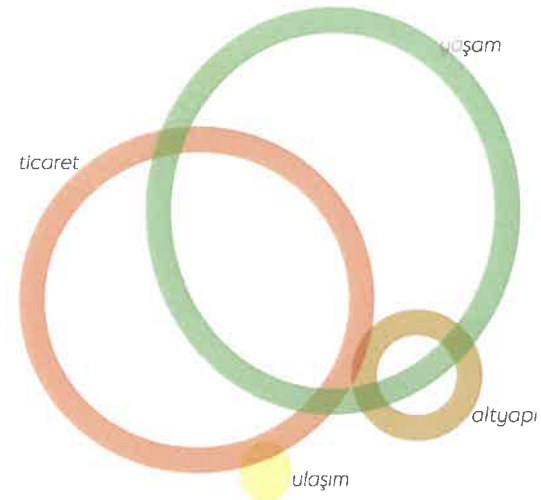
Şekil 2.2: temel tasarım öğelerinin dağılımı



### Yaya sokakları

- Ticaret ve hizmet ağırlıklı
- Kamusal niteliği yüksek
- Araç trafiği yok
- Konut sınırlı

Araç trafiğinin olmadığı, ticaret kullanım-  
larının ve sokağa taşan servislerin ağırlık  
taşıdığı sokaklardır.

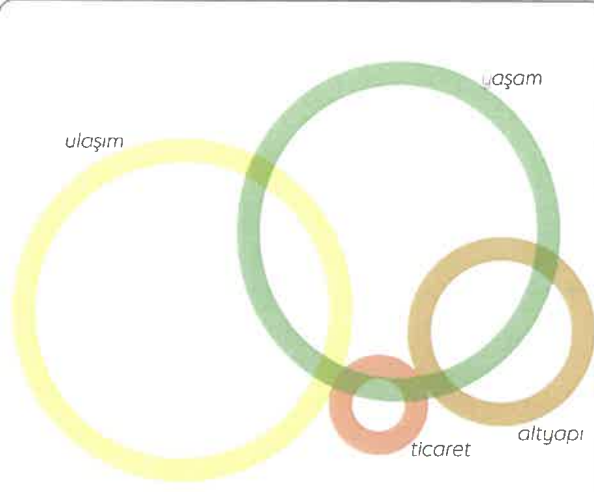


### Paylaşımlı sokaklar

- Ticaret ve konut kullanımları bir arada
- Kamusal niteliği yüksek
- Paylaşımlı araç yolu

Araç trafiği paylaşımlı yol içinde çözülmüş-  
tür. Araç hızları düşürülerek aynı kesitte  
araç, yaya hareketi, servisler ve ticaret bir  
arada bulunur.

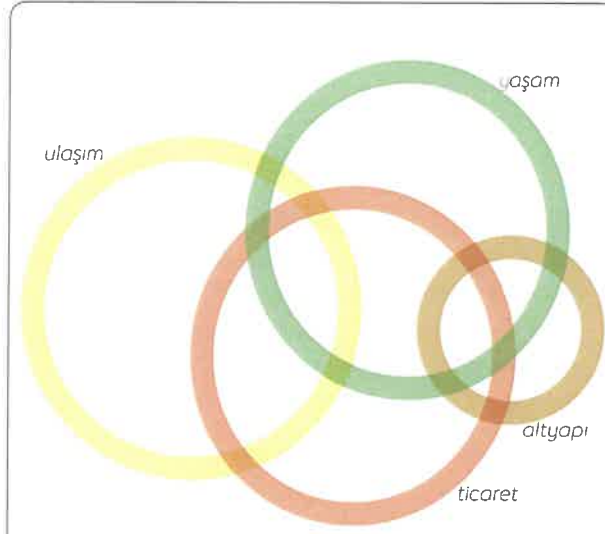




### Konut sokakları

- Konutlar arası insan etkileşimi öncelikli
- Yavaşlatılmış kontrollü araç trafiği
- Konut odaklı kullanımlar
- Kamusal niteliği güçlendirilmiş kaldırım

*Konut ve konutlar arası etkileşimin artırılmasına odaklı çözümler barındırır. Araç trafiği ve parklanma kontrollü olarak sağlanır.*



### Rıhtım aksı

- Servis ve ticaret ağırlıklı
- Araç trafiği ve parklanma
- Yoğun yaya sirkülasyonu

*Rıhtım Caddesi üzerinde, kentsel ve mahalli ölçekte kullanımların çakıştığı aksır. Yoğun servisler ve araç trafiği geniş kesit içinde çözülmektedir.*



## 2.1.1. Yaya Sokakları:

Karakter alan olarak ticaret ve servislerin yoğunlaştığı, alanın ana odaklarının çevresindeki bölge sadece yaya kullanımına ayrılır. Bu alanda sokağa taşan kentsel hizmetler ve yoğun ticari kullanım yaya merkezli bir sokak kurgusunu doğurmaktadır.

Ayrıca mahalle konut dokusu içinde adalar arasındaki kısa bağlantılar da yaya sokakları olarak değerlendirilmiştir.

Yaya sokakları; yayaların sokağın her bir noktasını aktif bir şekilde kullanabileceği ve her bir sokak elemanının yaya ölçeğinde düzenlendiği sokaklardır.

Yaya hareketliliğinin yoğun olduğu sokaklar yürüme, oturma ve rekreasyon alanlarının yanı sıra yeme-içme ve uzun duraklamaya imkan sağlar. Kent içi odaklar ve bağlantılı oldukları sokaklarla etkileşiminin artırılması amaçlanmıştır.

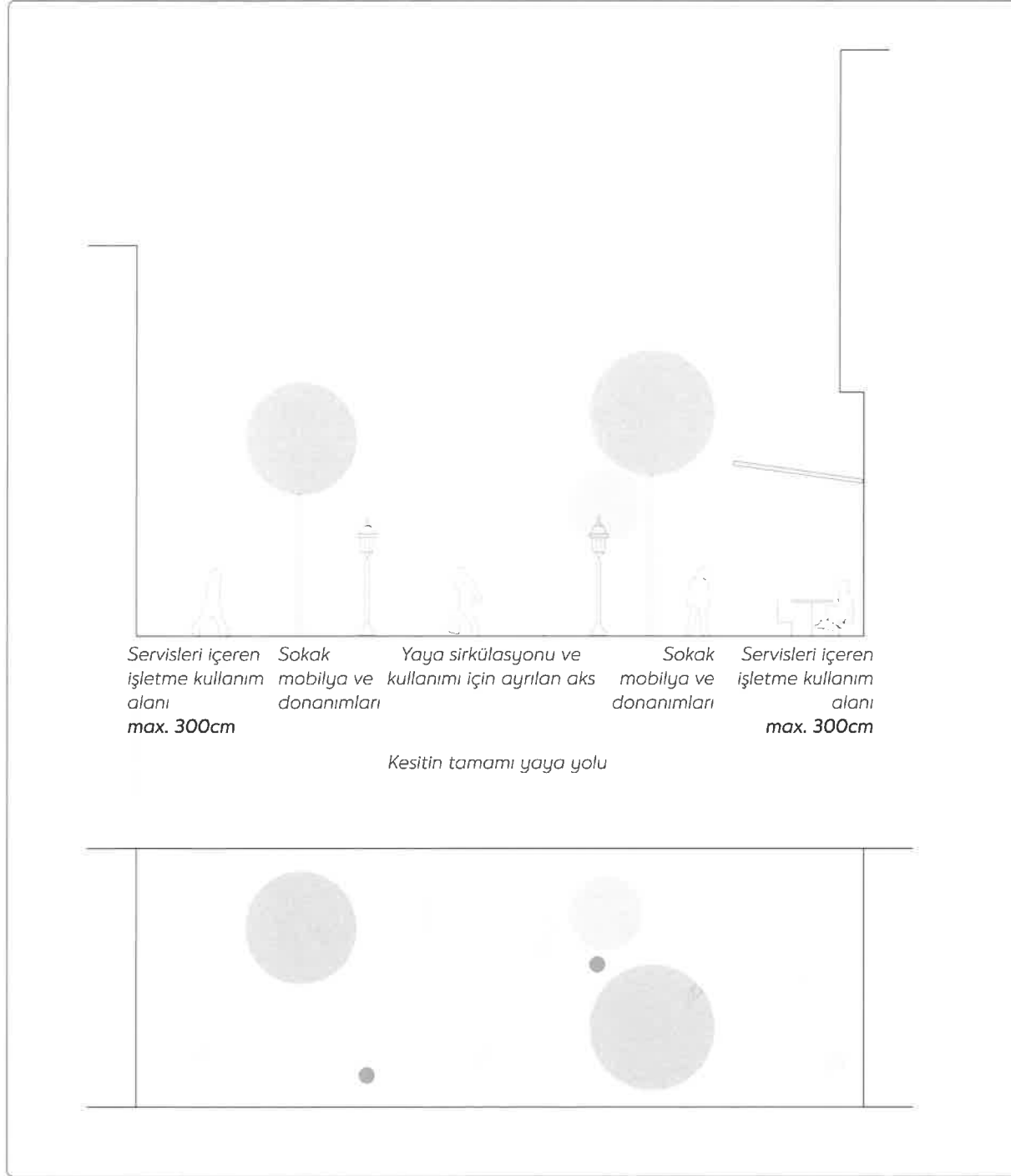
- Yaya hareketinin kesintisiz devamlılığı, yavaş yürümeye imkan verecek ve yoğun insan kalabalığını kaldıracak şekilde maksimum genişlikte bırakılır.
- Sokak aksı üzerinde vakit geçirmeye olanak verecek sokak donatıları ile desteklenir. Bu bağlamda oturma elemanları, insan ölçeğinde aydınlatmalar ve bitki peyzajı düzenlemeleri ile sokağın aktif kamusal mekan olarak kurgulanması amaçlanır.
- Yaya aksının ortasında acil durumlar (itfaiye, ambulans.vb), günün belirli saatlerinde mal indirme bindirme ve alt yapı çalışmaları için sokaklara araç girişine im-

kan veren kesit ayrılmalıdır. Bu bağlamda yaya hareketi için bırakılan net geçiş ihtiyacı halinde araç girişi için kullanılacak biçimde boş bırakılmalıdır. Sokak mobilya ve donanımı bu aksın çevresinde yer alır. Yaya sokağının girişinde hidrolik ayırıcılar ile araç geçişi kontrollü biçimde engellenir.

- Yaya sokaklarında ticari işletmelerin kamusal mekanı müşterek biçimde kullanmasına imkan sağlanır. Bu bağlamda max. 300cm kullanım mesafesi bırakılmıştır. Kullanım şartları bu rehberin ilgili bölümü içinde sunulmaktadır (bkz. bina önü kullanımı). İşletmeler yaya geçişi ve kamusal etkinliği engellemek koşulları ile sokak kurgusunun içinde yer alırlar.
- Bina sokak etkileşiminin, zemin katta güçlü biçimde sağlanması amaçlanır. Bu doğrultuda bina zeminleri ile sokak aynı düzlemdedir.
- Evrensel tasarım ilkeleri gereğince farklı ihtiyaçları ve gereksinimleri olan tüm yayaların hareketliliği dikkat edilerek düzenlenmiş sokaklardır. Yaya önceliği temel anlayış olarak alındığı için sokaklar hemzemin ve yürüme konforunu arttıran zeminlerle düzenlenmektedir.
- Sokak mobilyaları, aydınlatma donanımı ve bitki peyzajı ile tanımlı yürüme koridorları oluşturulması amaçlanır. Bu kapsamda insan ölçeğine yakın aydınlatma elemanları, bitkiler ve mobilyalar ile promenad oluşturulur.



*Yaya sokaklarına yönelik örnekler*



Şekil 2.3: Ortalama yaya sokağı kesiti

Yayalaştırma ticaret, turizm, kültür ve yeme içme servislerini olumlu yönde etkileyecek bir sokak kurgusu önerir.

Bu bakımdan konut-ticaret dengesi içinde ticaretin önceliklendiği Beşçeşmeler sokağından, Feyzullah Efendi Camisine uzanan kültür aksı ve ona bağlanan sokaklar yaya sokağı olarak önerilir.

Bu alan içindeki sokaklar hali hazırda yayalaştırılmış sokaklardır. Bu sokaklara ek olarak aynı aksı devam ettiren Feyzullah Efendi Cami ve çevresindeki kısa sokaklar (bkz. şekil 2.11) yaya sokağı olarak değerlendirilmiştir.

Hali hazırda yayalaştırılmış bu sokaklar içinde kamusal mekanın eşitlikçi; kullanım dengesini gözetir biçimde kullanılmasına dair önlemler alınmalıdır.

Bunlara ek olarak İstasyon Caddesi'nin araç ve net yaya geçişine aynı anda imkan vermeyen dar kesite sahip bölümleri (bkz. şekil 2.11) yayalaştırılmıştır.

Aynı kapsamda Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı içerisinde oyun sokağı olarak önerilen 16528 Ada içindeki kısa bağlantı da yaya sokağı olarak kurgulanmıştır.

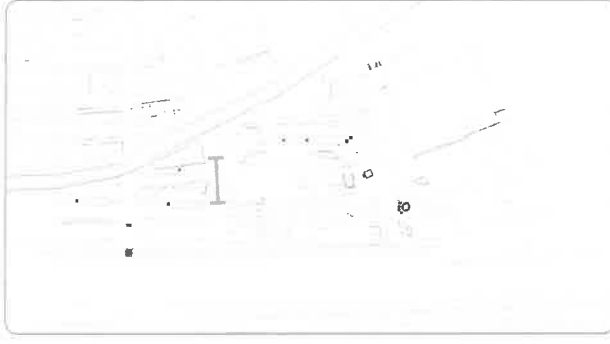
İskele Çıkmazı, Doğan Sokak gibi bu kategoride değerlendirilebilecek sokaklarda, ticaret yerine konut kullanımına yönelik donanımlar, çocuk oyun alanları ve daha uzun etkileşime imkan veren sokak mobilyaları önerilebilir.



İmam Ali Sokak

İmam Ali, Mahallenin Muhtarları, Bahriyeli Sokak gibi sokaklarda ticaret ve servisler yoğun olarak bulunmaktadır. Bu sokaklarda yaya hareketini bozmadan geniş işletme önü kullanımına imkan yaratılır.

İskele, Doğan Sokak gibi sokaklar, konut alanlarının arasında çocuklar için güvenli oyun alanları ve yeşil alanlar yaratmaya dönük aralıklardır. Bu sokaklarda net geçiş aksının çevresi mahalle içi etkileşim için düzenlenir.



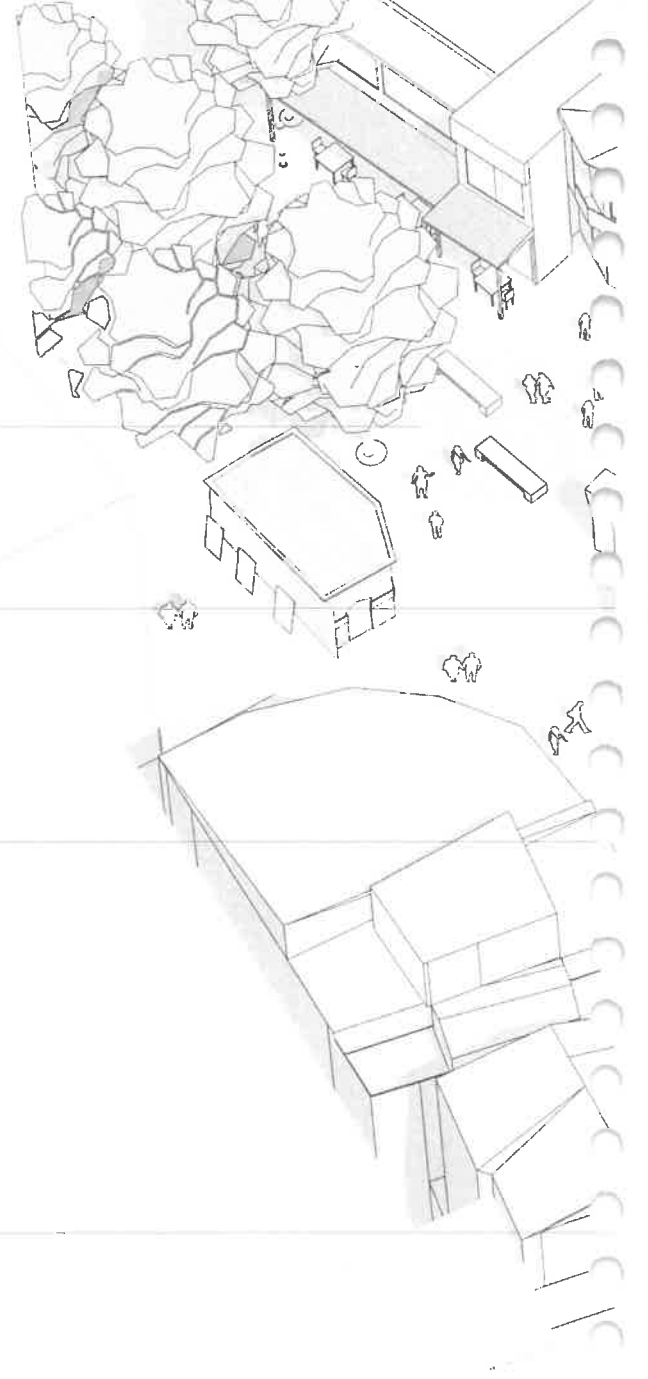
Sokak mobilyaları yoğun olarak kullanılır. Akşlar içinde yaya etkileşimini ve kent deneyimini artıracak öğeler kullanılır. Yaya sokaklarında yaya hareketi ile aynı yönde arkalıksız oturaklar tercih edilir. Sokak sanatçıları ve satıcıları için alan ayrılır.

Yaya sokaklarında yeşil peyzaj öğeleri yoğun olarak kullanılır.

Kesitin tamamı yaya hareketine ayrılır. Araç geçişi acil durumlar ve tedarik için sınırlı olarak mümkündür. Sokak başlarında trafiği kesen kontrollü bariyerler yer alır.

İşletme önü kullanımları 3m'ye kadar çıkabilir. İşletme önü kullanımları için zeminde sadece renk ve doku farklılıkları kullanılabilir. Bunun dışında tüm yüzeyler hemzeminidir.

Yaya sokakları üzerinde promenad izi oluşturacak alçak direkli aydınlatmalar önerilir.





Şekil 2.4: Örnek yaya sokağı: Beşçeşmeler ve Mahallenin Muhtarları Sokak

## 2.1.2. Paylaşımli Sokaklar:

Paylaşımli sokaklar, yaya ve araçların birlikte kullanıldığı; sokak kurgusu içinde öngörülen bütün kullanımların bir arada, ayrıştırılmadan çözüldüğü sokaklardır. Bu anlamda Woonerd yaklaşımına göre planlanmış, yaşam alanlarıdır.

Paylaşımli sokaklarda, sokak hayatına dair öngörülen tüm kullanımların birbirini engellemeden, hem zemin olarak devamı hedeflenmektedir. Bu anlamda yeme-içme, kısa oturma, yürüme, bisiklete binme, otomobille seyahat gibi işlevlerin tümünün, birbirine engel olmayacak biçimde devamlılığı esastır.

Paylaşımli sokaklarda araç hareketi yaya hızına indirilerek, tanımlı bir aks içinde sınırlı tutulur. Motorlu taşıtların hız kontrolününe yönelik tasarım kararları verilir. Araçların transit olarak kullandıkları bir sokak değildir.

- Paylaşımli sokaklarda motorlu araçların hareketi öncelikle plan düzeyinde azaltılır. Paylaşımli sokaklar mahalle dokusunu boydan boya geçen transit olarak kullanıma uygun olmayan yollardır. Tek şeritli ve tek yönlü olarak birbiri ile çıkışacak şekilde düzenlenen bu yollar, fiilen o sokağa erişmeye çalışan araçlar dışında, kullanılması pratik olmayan akslardır.
- Paylaşımli sokaklarda motorlu araçların hareketi tasarım kararları ile yavaşlatılır. Sokak zemininde tekerlekli araçların hareketini zorlaştıran parçalı ve tırtıklı malzemeler tercih edilir. Araçların geçiş güzergahı 300 cm kesit ile sınırlandırılır.
- Sokak üzerinde otopark veya indirme

cebi bulunmaz. Sadece kısa duraklamalara imkan tanınır.

- Sokak kesiti hem zemindir. Tüm uygulama çözümleri kaldırım kotunda yapılır.
- Paylaşımli sokaklar kullanım dengesi içinde konut ve ticari işlevleri bir arada barındırmaktadır. Bu kapsamda işlevlerin birbirini engellemeden karma olarak devamlılığının sağlanması esastır. Araçların hareketine ayrılan 300cm'lik aks dışında, yaya hareketini kısıtlamamak koşulu ile ticari işletmelerin kullanımı için olanak sağlar. Bu kapsamda kesitin imkan vermesi koşulu ile işletmeler kamusal mekanı 150cm'e kadar müşterek kullanabilir (bkz. bina önü kullanımı).
- Paylaşımli sokaklarda yayanın hareketi önceliklidir ve tasarım kararları yaya odaklı olarak verilecektir. Kesitin daraldığı noktalarda yaya hareketine yönelik düzenlemeler öncelik taşır.
- Paylaşımli sokaklarda sadece kataner aydınlatmalar kullanılır.
- Paylaşımli sokaklar üzerinde bisiklet ve yaya kullanımının güvenliği için gerekli işaret ve işaretlemeler yapılır.
- Kamusal niteliği yüksek ve mahalle karakterini yansıtmaması hedeflendiğinden, sokak zemin kat ilişkisi aynı düzlemde çözülür.



*Paylaşimli sokaklara yönelik örnekler*

Balıkçıköy içinde yaya sokaklarının etrafında bulunan sokakların bir çoğu halihazırda paylaşımlı yol gibi kullanılmaktadır.

Örneğin Küçükalyalı Caddesi'nin kesitinin daraldığı alanlarda kaldırımda oturma, araç hareketi ve yaya hareketinin iç içe geçtiğini görmekteyiz. Bu sokaklar mekansal kısıtlmalarına rağmen, yaşayan aktif sokaklardır. Önerilen sokak kurgusu ile bu akslarda daha düzenli ve güvenli yaşam alanları oluşturulması amaçlanmaktadır.

Bu kapsamda :

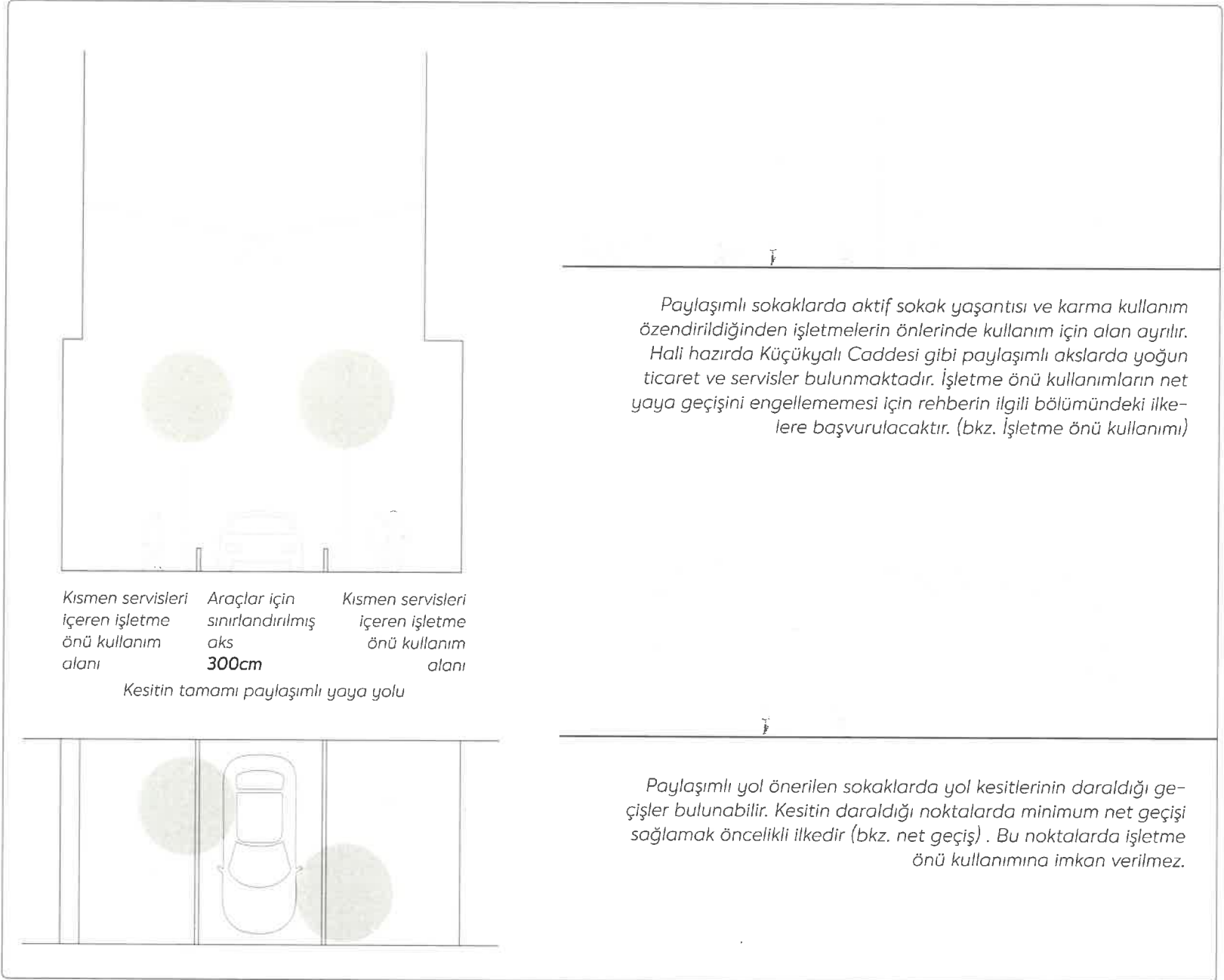
- Küçükalyalı Caddesi'nin bir bölümü (bkz. şekil 2.11)
- Mahallenin Muhtarları Sokağı'nın bir bölümü (bkz. şekil 2.11)
  - Fırın Sokak, paylaşımlı yol olarak önerilmiştir.

Paylaşımlı sokaklar ayrıca yayalaştırılmış alanların içinden araç geçmesinin zorunlu olduğu alanlarda, yaya güvenliğini sağlamak için önerilmektedir.

Bu kapsamda:

İstasyon Caddesi'nin farklı bölümleri (bkz. şekil 2.11) paylaşımlı yol olarak önerilmiştir.





Şekil 2.5: Tipik paylaşımlı sokak kesitleri

Atık ve altyapı noktaları sadece sokak başlarında yer alır. (bkz. atık noktaları)

Paylaşımli sokaklarda yaya, motorlu araç ve bisikletler aynı hareket aksını kullanabilir. Araçların yaya hızına düşülmesine yönelik önlemler alınır. Araçlar için tanımlanmış bir hareket izi bırakılır.

Kesitin imkan verdiği noktalarda 150cm'e kadar işletme önü kullanımına izin verilir.



Bisikletlere yönelik altyapı bulunur.

Kesit içinde imkan olan noktalarda sokak mobilyaları kullanılır. Yaya hareketine paralel arkalıksız oturma elemanları araç seyahat aksı kenarında yer alabilir.

Paylaşımli sokaklarda kataner aydınlatma önerilir. Kataner askıları sarıç bitkilerin sokak üzerini kaplamasına da imkan verecektir.

Yeşil peyzaj öğeleri yoğun olarak kullanılır.

Sokak kesitinin tamamı hem zemin olmalıdır. Araçların seyahat aksı malzeme farklılığı ile ayrıştırılır. Araç hareketi parçalı, tırtıklı yüzeyde gerçekleşir. Araç seyahat aksının çevresine ayırıcılar yerleştirilir.



Şekil 2.6: Örnek paylaşımli sokak: Küçükyalı Caddesi

### 2.1.3. Konut Sokakları:

Kullanım dengesi içinde konut kullanımının daha yoğun olduğu, bu doğrultuda konut ve komşu etkileşiminin artırıldığı, konuta yönelik mekansal ihtiyaçların önceliklendiği sokaklardır.

Mekansal gelişim çerçevesi kapsamında konut kullanımının yoğunlaştığı karakter alanları tanımlarlar. Balıkcıköy'ün bir konut alanı olarak yaşam standartlarını artırmaya yönelik mekansal öncelikler sokak kurgusunda belirleyicidir.

Konut sokaklarında otomobiller ve otomobil parklanması için aks ve alanlar ayrılmıştır. Öte yandan bu ayrışma sokaklarda transit trafiği desteklemeye yönelik değil, sadece sokakta yaşayanların ihtiyaçlarını karşılamaya yöneliktir.

Gündelik yaşam eylemlerini yaptıkları konutlar arası iletişimin güçlendirilmesi için kamusal nitelikte oluşturulmuş sokaklardır. Zemin kat ve konut arasındaki etkileşimi güçlendirmek amaçlanmıştır.

- Konut sokaklarında sınırlandırılmış ve yaşlatılmış bir araç trafiğini düzenlemeye yönelik 310cm genişliğinde, tek yönlü, ayrıştırılmış araç yolu bulunur. Araç yolu plan düzeyinde dokuyu boydan boya geçmez. Bu bakımdan sadece sokakta yaşayanların kullanımı planlama ölçeğinde sağlanır.
- Konutlar arası komşu etkileşimini artırmak, konutun kullanımını güçlendirmek ve kesintisiz yaya akışını sağlamak amacıyla tanımlı kaldırımlar oluşturulur. Konut sokakları min. 170cm kaldırım kesiti barın-

dırmalıdır.

- Mekansal gelişim çerçevesinde belirtilen ulaşım yaklaşımı doğrultusunda otopark düzenlemelerini içerir. Sadece sokakta yaşayanların kullanımı için yeterli, sınırlı sayıda otopark alanı sağlanır. Park yeri sayısı mevcut konut sayısına orantılı hesaplanarak oluşturulur.
- Araç yoluna paralel min. 210cm paralel parklanma için tali aks bırakılmıştır.
- Sokak kesitinin daraldığı noktalarda, kesit otopark ve minimum kaldırım mesafesini karşılayamıyorsa, otopark alanı bırakılmaz.
- Kaldırım ve araç yolu kot farkı ile ayrıştırılır.
- Konut sokakları günlük kamusal mekanda hayat pratiğinin gerçekleşebileceği arayüzleri tesis etmeyi amaçlar. Bu bakımdan kapı önünde beklemek, komşu etkileşimi, sokağı gözlemek gibi kullanımlara imkan verecek mekansal boşlukların yaratılması hedeflenir.
- Yaya etkileşimini artırmak ve kamusal niteliği güçlendirmek amaçlı bitki peyzajı ile birlikte kurgulanmalıdır.
- Çağdaş yaşam pratiğine dair atık noktası, bisiklet parkı, elektrikli araç şarj noktası gibi donanımları barındırır.
- 9mt'den dar kesitli konut sokaklarında kataner aydınlatma kullanılır.
- 9mt'den geniş kesitli konut sokaklarında koşullu olarak işletme önü kullanımına 150cm'e kadar izin verilir.





Şekil 2.7: Tipik konut sokağı kesitleri

Konut tipi sokaklar Balıkçıköy içinde en geniş alana yayılan sokaklardır ve kendi içlerinde farklı karakterleri bulunmaktadır.

Küçükyalı Caddesi, İskele Caddesi, Eski Belediye Sokak, Karaağaç Sokak üzerinde konut sokağı olarak önerilen kısımlar (bkz. 2.11) hali hazırda dar kesite sahip ve araç parklanmasının yaya hareketini kısıtladığı sokaklardır.

Bu sokaklar öncelikli müdahale alanları olarak değerlendirilmiştir.

Söz konusu sokakları tek yön olarak çalışması, araç parklanmasının tanımlı alanlar içinde sınırlandırılması ve minimumda yaya geçiş şartlarını sağlayabilmesi önceliklidir.

Bu sokaklar içinde asgari yaya geçişinin yolun her iki kenarında da sağlanamadığı durumlarda tek tarafta sağlanması kabul edilebilir.

Kesitin daha daralarak 6m'nin altına düştüğü noktalarda araç parkı için alan ayrılmaz.

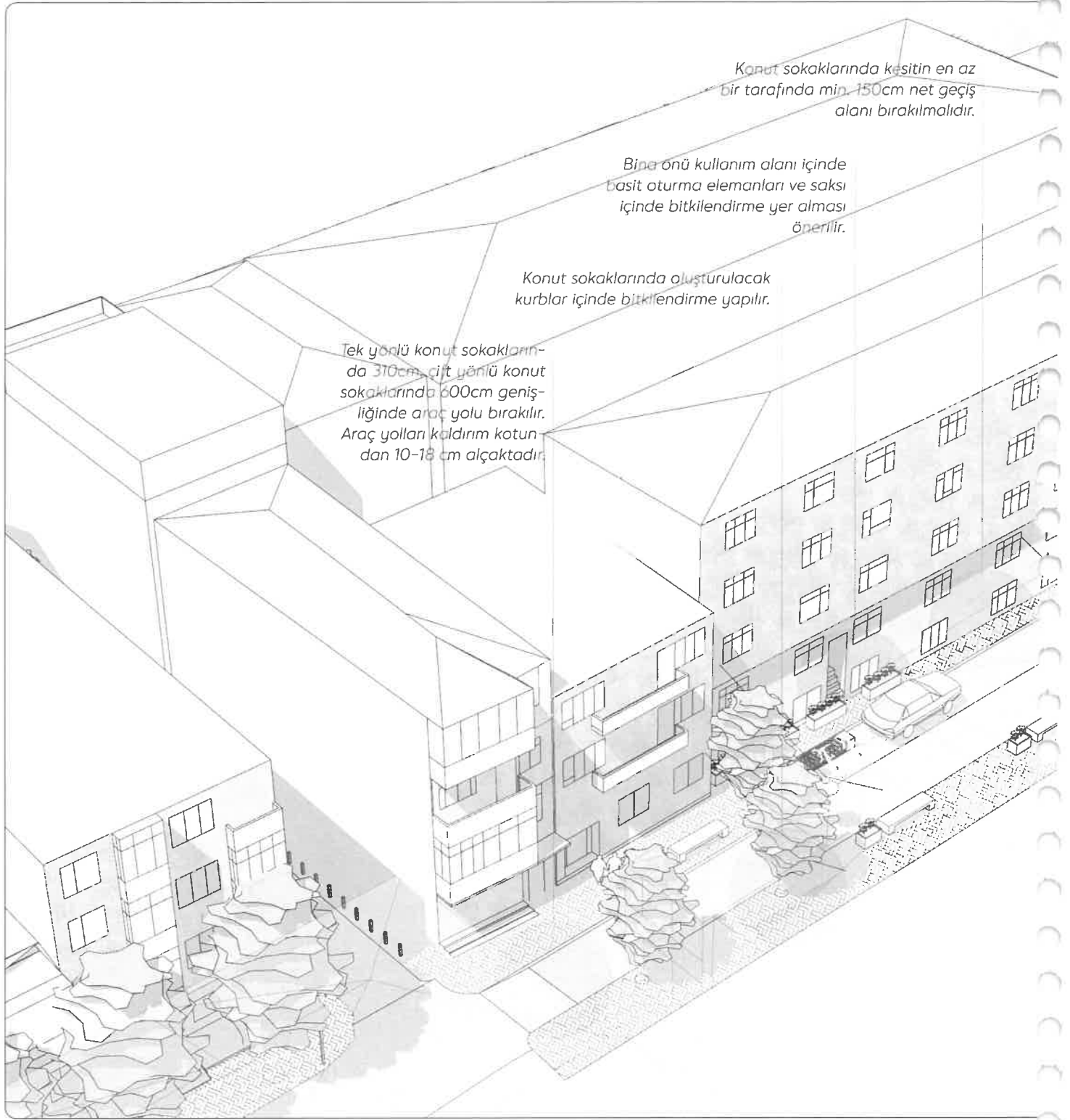
Bu sokaklarda araçların hareketinin zorlaştırılması, sokakta yaşayanlar dışında araç geçişini azaltacaktır.

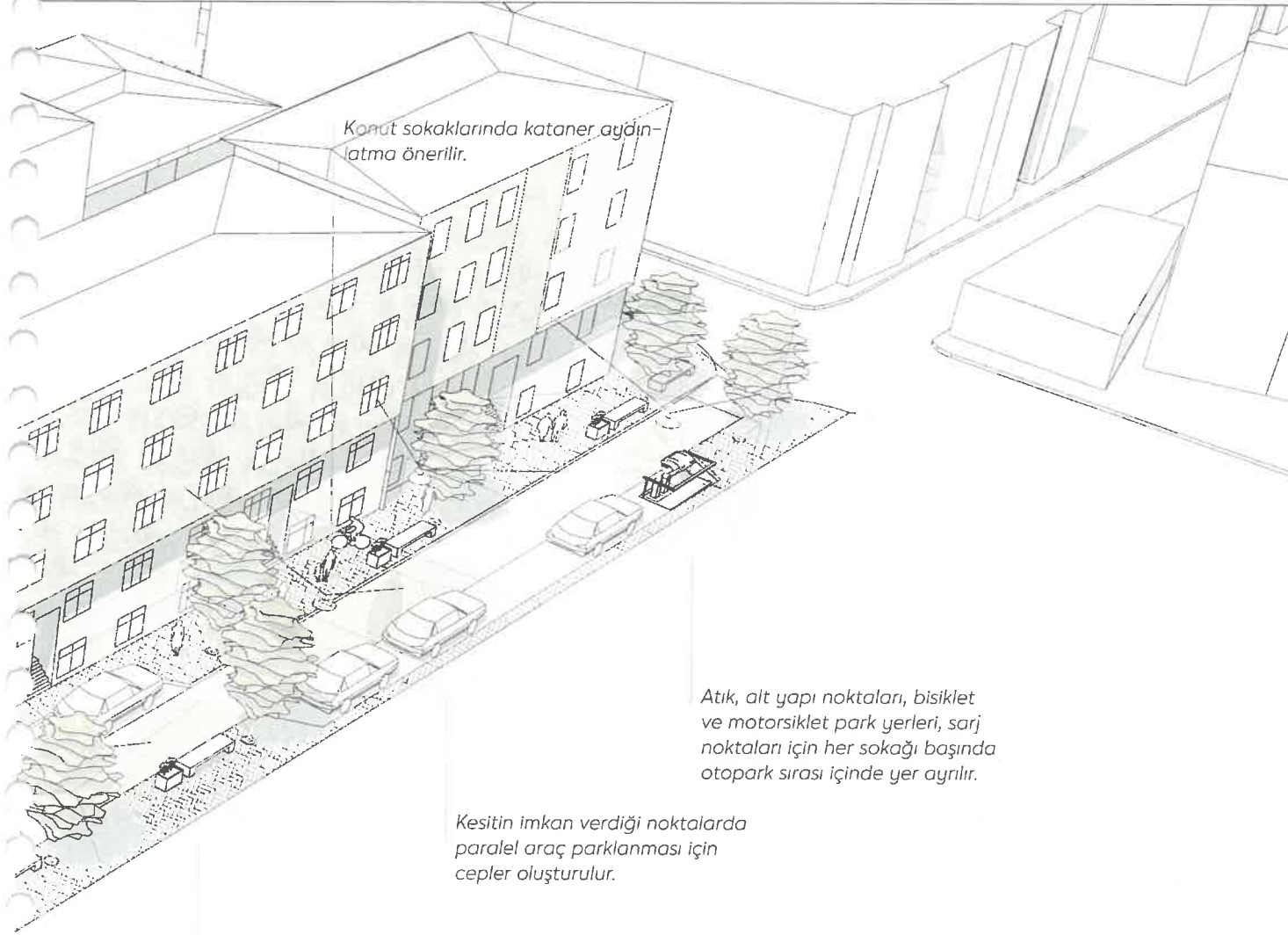
Avşar Sokak, Hamam Sokak, Ardiç Sokak, Maraşel Fevzi Çakmak Caddesi ve bu sokaklara bağlanan ara akslar içinde yapılaşma tipolojisinin değiştiği ve yol kesitlerinin de doğru orantılı biçimde arttığı görülmekte.

Bu sokaklarda binalar kaldırıma doğrudan cephe vermeyip ön bahçeler de barındırabilmektedir. Bu bakımdan söz konusu sokaklar çift yönlü ve çift tarafında kaldırım bulunan kesitlerde çözülecektir.



Küçükyalı Caddesi ve Eski Belediye Sokak asgari yaya güvenliğini sağlayamayan sokaklardır. Dar kesiti bulunan bu sokaklarda yolun tek tarafında sadece 1m bina önü aksının bırakılması (bkz. sokak kurgusu), Diğer tarafında rahat geçiş ve etkileşime imkan verecek kaldırım yapılması önerilebilir. Bu sokaklarda net geçişe imkan vermediğinden işletme önü kullanımları sınırlıdır.



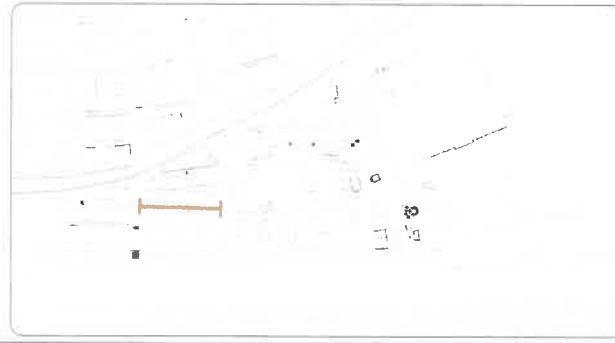


Konut sokaklarında kataner aydınlatma önerilir.

Atık, alt yapı noktaları, bisiklet ve motosiklet park yerleri, sarj noktaları için her sokağı başında otopark sırası içinde yer ayrılır.

Kesitin imkan verdiği noktalarda paralel araç parklanması için cepler oluşturulur.

Kurbler içinde günlük yaya etkileşimini sağlayacak küçük sokak mobilyaları bulunabilir.



Şekil 2.8: Örnek konut sokağı: Küçükalyalı Caddesi

## 2.1.4. Rıhtım Aksı:

Rıhtım Caddesi, Balıkçıköy Kentsel Sit Alanı içerisinde, dokunun geri kalanından farklılaşan bir karakter göstermektedir. Bu bakımdan kendi başına bir sokak tipi olarak, kendi içinde ele alınmıştır.

Rıhtım Caddesi aksı dokunun çerperinde, kent cephesi oluşturan, geniş kesitli, kent-mahalle ölçekleri ara kesitinde, rekreasyon ve servis odaklı bir aks olarak değerlendirilir.

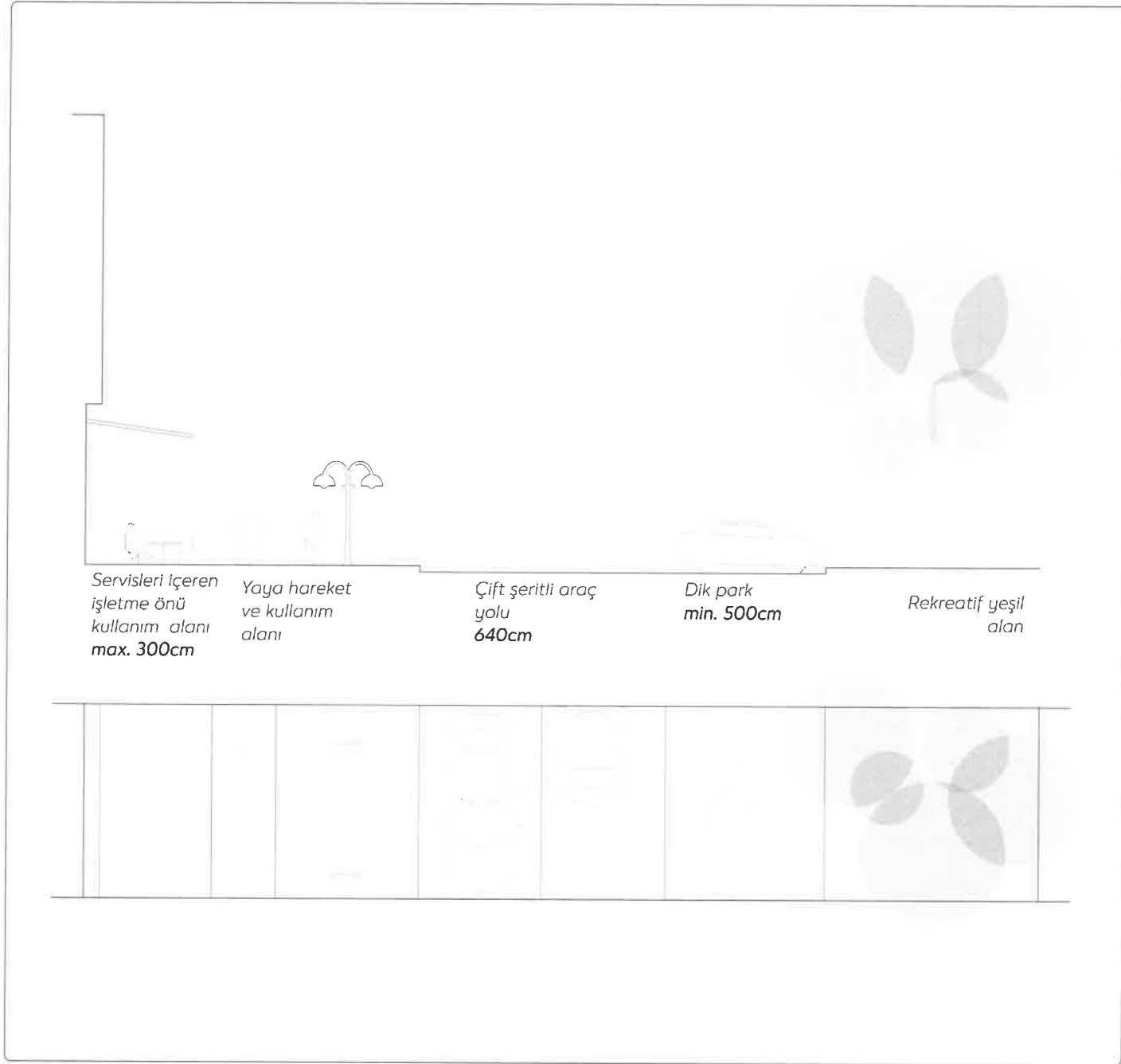
Rıhtım aksı, geçmişte kent dokusunun denizle sonlandığı bir rıhtım hatı ile tanımlanmıştır. 3 farklı dönemde denize yapılmış dolgularla rıhtım olma özelliğini kaybetmiş olsa da halen karşılıklı cephelerle tanımlanan bir sokak değil, dokunun sonlandığı bir çerper hattıdır.

Geleneksel olarak rıhtımların taşıdığı rekreatif gezinti koridoru olma özelliği Rıhtım Caddesi üzerinde halen kısmen korunmaktadır. Bu bakımdan Rıhtım Aksı, Yeme-içme mekanları, geniş bir yaya gezinti koridoru ve rekreasyon alanlarına bağlantıyı sağlayan bir sokak olarak kurgulanır.

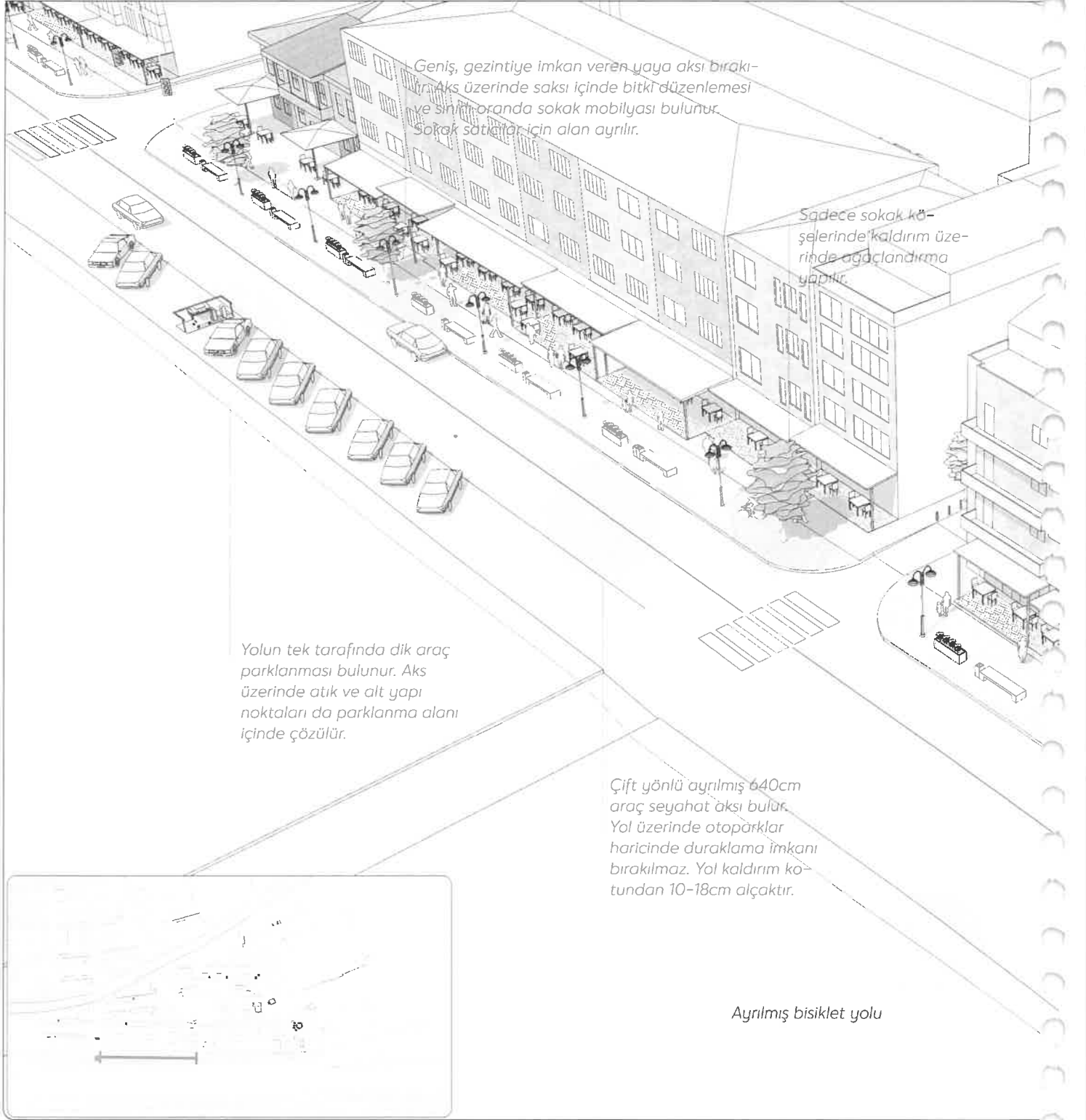
- Aks Sahil Parkını tanımlayan cephedir. Bu bakımdan Rıhtım Caddesi üzerindeki kullanımlar, Sahil Parkı'nın yaya kullanımını doğrudan etkilemektedir. Mekansal gelişim çerçevesi içinde Balıkçıköy'ün rekreatif işlevlerini barındırması hedeflenen Sahil Parkı'nın doku ile bağlantısının sağlanması, güvenliği, kullanımının artırılması bu aks üzerindeki hareketten doğar. Dolayısıyla ile Park ile birlikte değerlendirilir.
- Aks üzerinde mevcuttaki çift yönlü araç trafiği korunur. Mevcuttaki refüj kaldırılma-

rak yol kesiti 640cm'e azaltılır.

- Aksın tek tarafında, yol boyunca dik otopark yeri bırakılır.
- Diğer sokak tiplerinden farklı olarak Rıhtım aksı üzerinde transit araç traği ve ziyaretçi araçların park etmesi öngörülmektedir.
- Aks boyunca işletmelerin kamusal mekanı müşterek olarak paylaşacağı işletme önü kullanımlarına olanak sağlanır. Rıhtım aksında, işbu rehber içinde sunulan ilkelere uymak koşuluyla, 300cm'e kadar işletme önü kullanım mesafesi bırakılır (bkz. bina önü kullanımı).
- Bina önü kullanımları ve araç yolu arasında geniş yaya aksı bırakılır. Bu yaya aksı üzerinde yaya hareketinin yanı sıra, kısa süreli oturma, sokak satıcıları, bekleme gibi kullanımlara imkan verecek boşluk bırakılır.
- Yaya aksı üzerinde sokak mobilyaları, uzun direkli aydınlatma sırası, saksı içinde sokak peyzajı öğeleri ve yaya hareketini destekleyecek donanımlar bulunur.
- Rıhtım Aksı hem mahalle dokusunu kentten ayıran bir sınır oluştururken kente cephe verir. Bu bakımdan cephe kompozisyonları, aydınlatma ve cephe oranları ile kurulan silüet bir bütün olarak sokakla bir arada değerlendirilir.
- Mahallenin sahil ile kurduğu yaya bağlantısı Rıhtım Aksı üzerinden sağlandığından, dokunun içine uzanan yaya sokaklarının Rıhtım Caddesi ile kesişim noktaları mikro odaklar olarak tanımlanır.



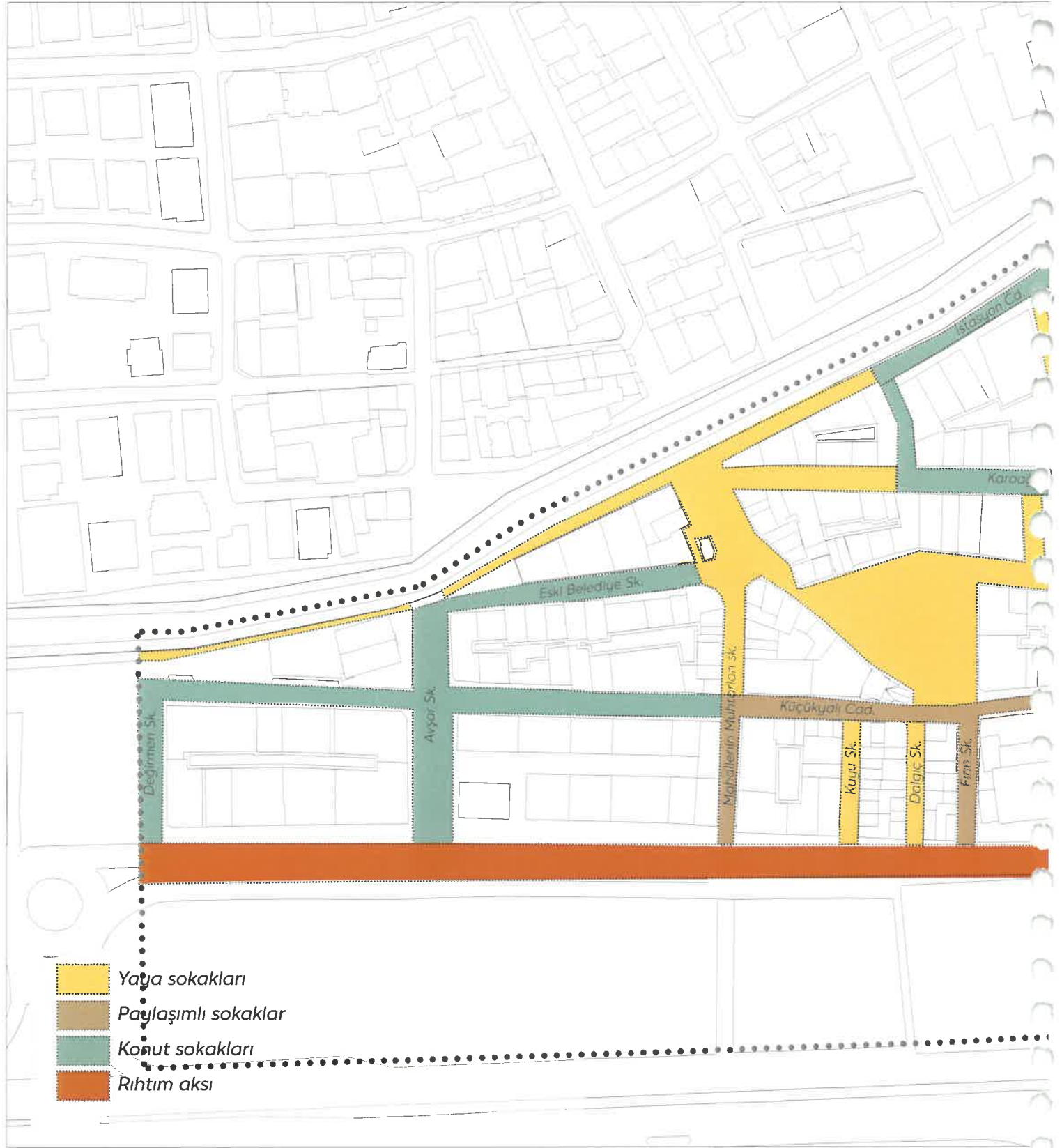
Şekil 2.9: Rıhtım aksı kesiti



İşletme önü kullanımları 3m'ye kadar çıkabilir. İşletme önü kullanımları için zeminde sadece renk ve doku farklılıkları kullanılabilir. Bunun dışında tüm yüzeyler hemzeminidir.

Rihtim aksı kaldırımı kendisi ile birleşen yaya ve paçalıklı sokaklarla aynı zemin kotunda aynı malzemeyle döşenir.

Şekil 2.10: Rihtim aksı





Şekil 2.11: Sokak tiplerinin mahale içinde dağılımı

## 2.2. Sokak Kullanımı

### 2.2.1. Yaya Kullanımı/ Net Geçiş Koridoru

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

**"Net geçiş koridoru" tüm kullanıcılar tarafından sadece geçiş imkanı sağlamak için ayrılmış, kapsayıcı tasarım prensiplerine göre oluşturulmuş yaya hareket alanıdır.**

Ulaşılabilirlik açısından yasal çerçeveyi oluşturan dokümanlar ve standartlara:

- TS 12576 Şehir İçi Yollar – Engelli ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları.
- TS 12174 Şehir İçi Yollar – Yaya Yolu ve Yaya

Bölgeleri Tasarım Kuralları

• TS 12716 Yaya Kaldırımlarındaki Koruyucu Engeller İçin Tasarım Kuralları

• Engelliler İçin Evrensel Standartlar Kılavuzu, DEB Akreditasyon Merkezi, İstanbul 2013

• TS 9111 "Özürsüz ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Bireyler İçin Binalarda Ulaşılabilirlik Gereklere".

örnek olarak gösterilir.

**Balıkçıköy Kentsel Sit Alanında bütün sokaklarda yayaların hiç bir engelle takılmadan hareket edebileceği min. 150cm genişliğinde bir aks bırakılmak zorundadır.**

Net geçiş koridoru üzerinde araçsız hareket eden bir bireyin hiç bir engelle karşılaşmaması hedeflenir.

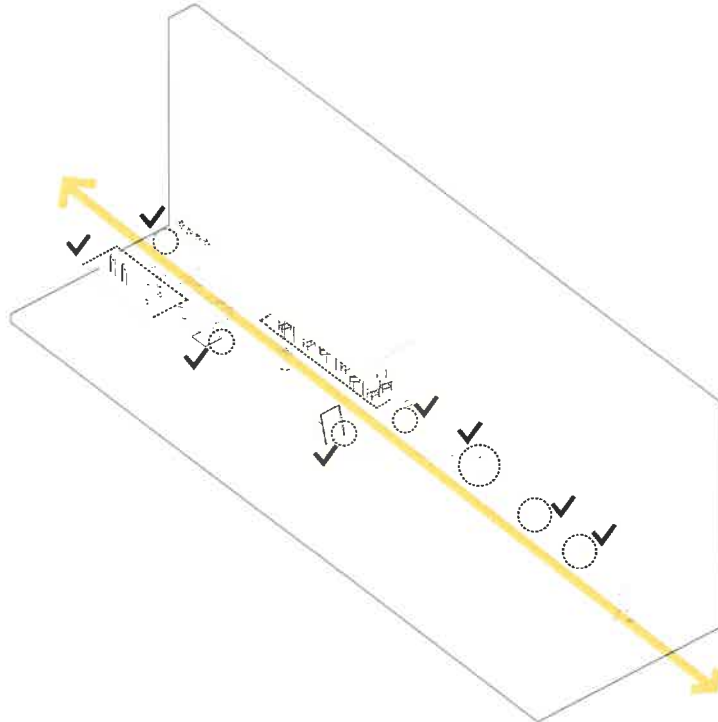
Şekil 2.12.

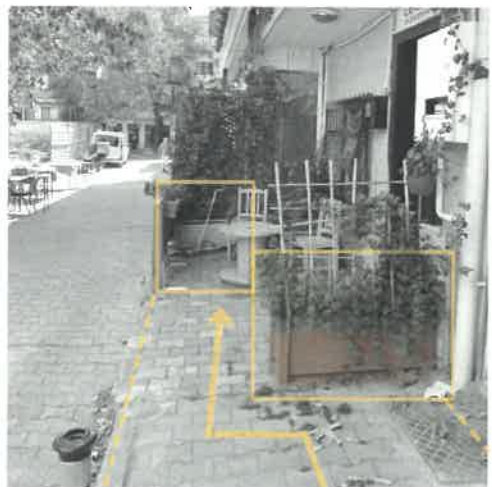
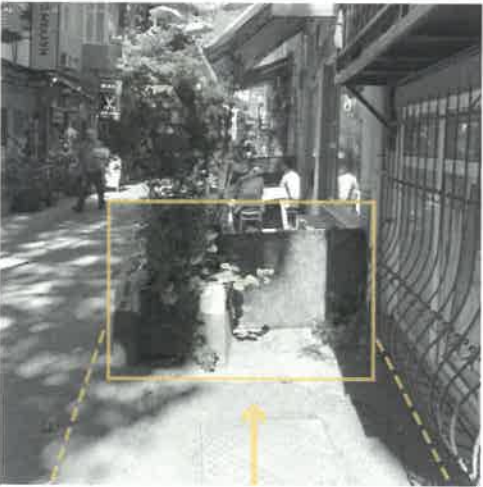
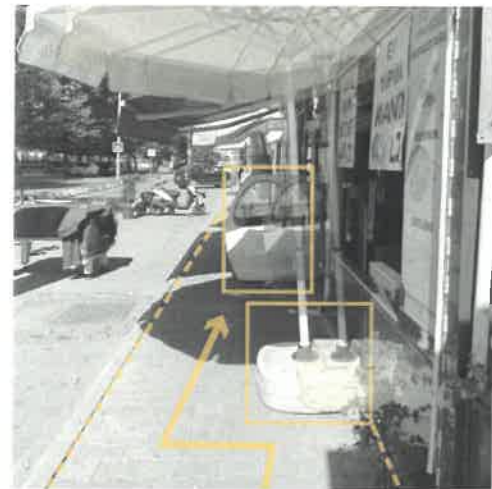
*Net geçiş koridoru, hiç bir engel ile karşılaşmadan yaya olarak hareket etmeye imkan vermemelidir.*

*Bu bakımdan bütün sokaklarda üzerinde hiç engel bulunmayan min. 150cm genişliğinde bir koridor bırakılmalıdır.*

*Hali hazırda net geçişi engelleyen etkenlere kaldırım işgalleri, altyapı bileşenleri, uygunsuz yerleştirilmiş peyzaj öğeleri, kaldırıma taşan kullanımlar gösterilebilir.*

*Net geçiş koridoru tüm akslarda bu engellerden arındırılmış minimum geçişi sağlamayı hedeflemektedir.*





Araç trafiğinin olmadığı yaya sokaklarında sokak üzerinde yayaların bitki, masa, sokak mobilyası gibi engellerle karşılaşmadığı min. 150 cm genişliğinde bir açıklık korunmalıdır.

Halihazırda yaya sokakları minimum gereksinimi sağlayan kesitlere sahiptir. Yaya sokaklarında sokak mobilyaları, ön cephe kullanımları ve peyzaj öğeleri sokağın simetri aksında net geçiş koridoru oluşturacak şekilde düzenlenmelidir. (Şekil 2.13a)

Paylaşımlı yollarda yayalar için net geçiş koridoru araçlar için bırakılan seyahat aksından ayrıştırılmalıdır. Ancak ayrılan net geçiş koridoru üzerinde mevcut anıtsal ağaçlar olması ya da kesitin 400 cm'in altına indiği alanlarda, net geçiş koridoru seyahat aksı ile çakışabilir (şekil 2.13b).

Paylaşımlı yollarda motorlu ve motorsuz taşıtlar ve yayaların bir arada hareket etmesine imkan sağlandığından, net geçiş koridoru gerektiğinde araç seyahat aksı ile birlikte çözülebilir.

Net geçiş koridorunun motorlu araçlarla aynı aksta çözülmesi durumunda motorlu araçlara yönelik gerekli uyarı işaret ve yönlendirmeleri yapılmalıdır (bkz. trafik uyarı işaretleri).

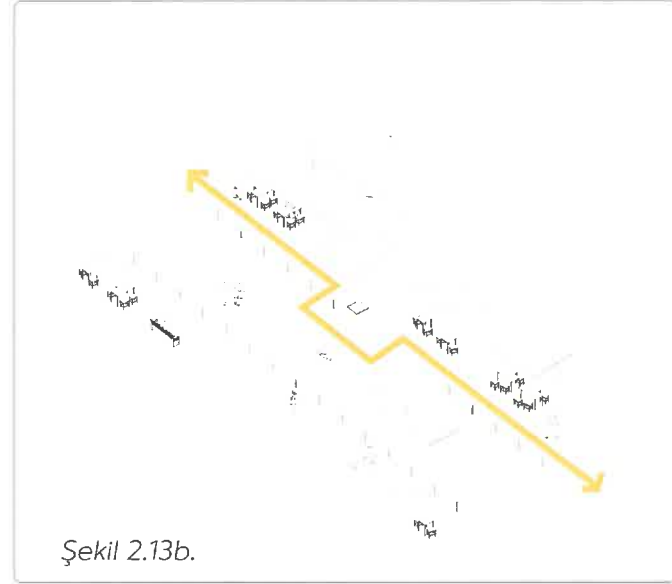
Araç trafiğinin yaya hareketinden ayrıldığı sokaklarda kaldırım üzerinde, en az bir tarafta min. 150cm genişliğinde net geçiş koridoru bırakılmalıdır.

Yol kesitlerinin imkan verdiği sokaklarda tercihen sokağın her iki cephesinde de düzenlenecek kaldırımlar içinde min. 150cm genişliğinde geçiş aksları bırakılmalıdır (şekil 2.13c.)

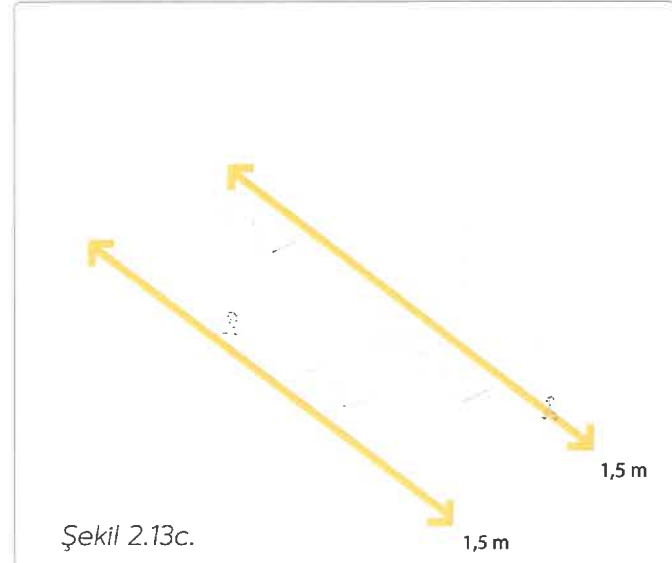
Yol kesitinin daraldığı noktalarda sokak kur-



Şekil 2.13.



Şekil 2.13b.



Şekil 2.13c.

viye farkları giderilecektir. Net geçiş aksı üzerinde tüm zeminler uygun olmalıdır.

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

### 2.2.2. Net geçiş koridorunda engelli kullanımı:

Yaya net geçiş aksı, engelli erişimine uygun, hemzemin malzemeden oluşmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının rahat geçişleri için kaldırım kesitinin enine (yola doğru) eğimi %2'den fazla olmamalıdır.

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

**Net geçiş aksının kaldırım kotundan araç yolu kotuna düştüğü noktalarda basamak yerine rampalar düzenlenmelidir.**

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

Kaldırımda rampa ve ani yükseltmeler, hasarlı kaldırım ve yol yüzeyleri standartlara uygun olarak revize edilecektir.

Mevcut sokaklarda kaldırım rampaları revize edilecek, ihtiyaç olan noktalara yeni kaldırım rampaları yapılacaktır. Kaldırım rampaları, tüm kaldırımın ideal kota indirilmesi ile sağlanacaktır. Net geçiş koridoru dahil kaldırım kenarında yapılacak rampalar üç yönde eğimli olabilir.

Rampanın yola dik olan inişi azami %8 olmalıdır. Kaldırım kenarında yapılacak bordür rampaları, en az 90cm genişliğinde, eğimi en fazla %8 (1/12) olacaktır.

Mevcut olan kaldırımlarda rampa düzenlemesi yapılacağına, kaldırımın dar olmasından dolayı kaldırım güzergahında, yola yapılacak rampaların genişliği en az 100 cm, eğimi en fazla %8 olmalıdır.)

Yaya kaldırımı kenarında yer alan bordür taşlarına ilişkin TS 12576 standartlarına uyulmalıdır:

- *Bordür taşı yüksekliği 3 – 8 cm arasında; yaya geçidinde, bordür taşı yükseklikleri  $\pm 0.00$  veya +1,30 cm, Bordür taşları düz, aynı eğimle ve iyi pahlanmış olmalıdır.*
- *Yaya kaldırımında bordür taşı üst seviyesi taşıt yolu kaplamasından en fazla 15 cm yükseklikte, en az 3 cm yükseklikte olmalıdır.*
- *0.6 cm'ye kadar olan seviye farklılıkları için yüzey pahlanmalı, 0.6 cm-1.3 cm arasındaki seviye farklılıkları 1/2'den daha fazla olmayan bir eğimle düzenlenmeli, döşeme seviyeleri arasında 1.3 cm den daha fazla bir kot farkı varsa rampa düzenlenmelidir.*

### 2.2.3. Cephe Önü Kullanımı:

Halihazırda günlük yaşam pratiğine bağlı olarak binaların önünde kamusal mekana taşan özel kullanımlar olabilmektedir. Bu kullanımların tamamen engellenmesi kent yaşamının doğal akışına aykırı olduğundan, daha tanımlı ve kontrollü bir tampon bölge ihtiyacı doğmaktadır.

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

Cephe önleri kamuya aittir. Bu rehber'de belirtilen özel izin gerektiren kısıtlı kullanımlar dışında özel amaç için kullanılamaz.

Ön cephe kullanımı kapsamında kamusal mekana sarkan her türlü kullanım sayılabilir. Bu bağlamda:

- Bina girişlerinde bekleme için kullanılan alanlar.
- Bina önlerinde önerilen ya da mevcutta bulunan peyzaj öğeleri (saksı içinde bitkiler, köklü sarıcı bitkiler vs...)
- Binaların önünde yaşayanlarca yerleştirilmiş hafif mobilyalar, oturma imkanı.
- Dükkanların kaldırıma taşan sergi ve teşhir elemanları.

- Dükkan ve işletmelerin kaldırıma taşan oturma ve servis elemanları.
- Dükkan ve binaların kaldırıma taşan tente ve üst örtüleri.
- Konsol Tabela, altyapı ögesi, dışa açılan kapı gibi elemanlar sayılabilir.

Ön cephe kullanımlarında kamusal mekana özel kullanımın kısmi olarak taşması pratikte engellenmesi ya da denetlenmesi zor bir durumdur. Bu bakımdan ilkesel olarak belirli sınırlar içinde esneklik sağlanması, kamusal kullanımın engellenmemesi hedeflenir.

**Bina ön cephe kullanımları hiç bir şekilde net geçişi engellememelidir. Minimum 150cm net geçiş aksı kaldırım kullanımlarında mutlak değer olarak değerlendirilir.**

**Bina cephelerinin önünde 50cm genişliğinde bir bant ön cephe kullanımının gerçekleşeceği bir alan olarak kabul edilir. 50cm'i geçen her türlü kullanım (ör. dükkan işgalleri, sergileme) özel izne tabidir.**

Binaların zemin katındaki, kuranglez, yağmur gideri, teknik servis kutuları (doğazgaz, su sayacı vs..) gibi zorunlu eklentileri ön cephe aksı içinde değerlendirilir. Bu elemanlar 50cm'i geçemez.

**Yeni binaların zemin kotunun kaldırım kotundan yüksek olması durumunda, giriş merdivenleri kaldırıma taşmamalıdır.**

Bina cephelerinin önünde 50cm genişliğinde ön cephe kullanım alanı, tesisat ve alt yapı çalışmaları için kazılan alanlar olduğundan küçük parçalardan oluşan malzeme ile döşenir (bkz. malzemeler)

İşletmelerin kamusal mekana taşma durumu, işgal olarak değerlendirilmiş ve ilkeleri işgal mesafeleri başlığı altında özel hükme bağlanmıştır.

İdeal olarak işletme işgallerinin kamusal mekana taşması durumunda kamusal kullanımın devamlılığı ve net geçişin mutlak üstünlüğü kuralı uygulanır.

İşletmelerin geri çekilerek dış mekan kullanımlarını kendi mülkleri içinde çözmeleri tercih edilmelidir.

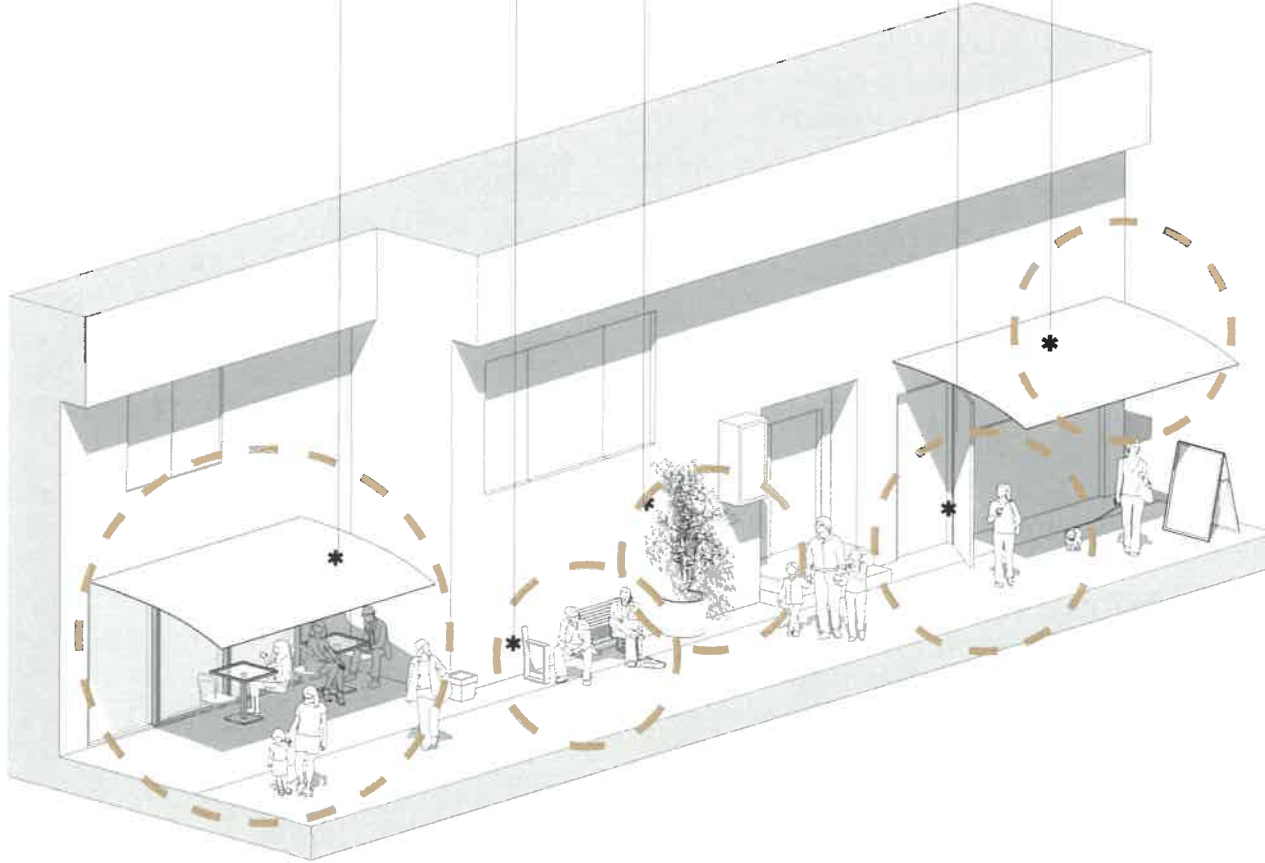
Binaların teknik zorunluluktan doğan taşmaları ve günlük hayat pratiğine bağlı hafif kullanımlar (örneğin sokakta oturma) tanımlı ön cephe aksından taşmamalıdır.

Binaların önündeki köklü ya da saksı içinde bitkiler 50cm'lik ön cephe aksı içine yerleştirilir.

Dar kesitli sokaklarda dışarı açılan kapılar, vitrin önünde bekleme, sıraya girme, sokaktan alışveriş yapma gibi kullanımlar net geçişi engelleyebilir.

Dar kesitli sokaklarda ticari kullanımlarda bu kullanımlar da işgal kapsamında değerlendirilir.

50cm'i aşan tente ya da konsol tabela gibi eklenmelerin 210cm'den alçak olmaması gerekmektedir.



#### 2.2.4. İşletme önü kullanımı:

İşletme kullanımları ön cephe kullanımı içinde özel bir başlık olarak değerlendirilir. İşletme önü kullanımı, işletme önlerinde izne tabi olarak çeşitli amaçlarla kullanılmak üzere kamusal mekanın kullanılmasıdır.

Kaldırım alanlarındaki işletme önü kullanımları; yerel ekonomiye destek vermekte, işletmelere gelir yaratmakta, sokakları canlı ve yaşayan mekanlar haline getirmekte ve mahalle kimliğini desteklemektedir. Öte yandan işletme önü kullanımları tanımlı sınırları aşması kamusal mekanın niteliğini düşürme tehdidi içerir. İşletme önü kullanımlarının müşterek kamusal kullanımı ve yaya sirkülasyonunu kesintiye uğratmaması hedeflenir.

İşletme önü, işletmeye tahsis edilen bir alan değil; işletmenin kamusal mekanı müşterek olarak paylaştığı tanımlı bir alandır.

Alan içinde işletmeler ürün teşhiri, masa ve sandalye konulması gibi amaçlarla kaldırımını kullanmaktadır. Mevcut durumda işletme önü kullanım kriterlerine uymayan işletmelere yönelik düzenleme yapılacaktır. Kriterlere uymayan ve işletme önünü izinsiz kullanan birimlere öncelikle bilgilendirme yapılacak, işletme önü kullanımına uygun hale getirilmesi veya kaldırması için süre tanınacaktır. Bu sürenin sonunda kullanım kriterlerine uymayan işletmelere ilgili mevzuatın gerektirdiği işlem uygulanacaktır.

İşletme önü kullanım izni için gerekli temel şart yaya net geçiş hakkının sağlanmasıdır. Yaya net geçiş hakkı sağlanmayan durumlarda işletme önü kullanım izni verilmeyecektir. İşletmenin bulunduğu sokakta işletme önü

kullanımına izin veriliyor olsa bile, kaldırımın daraldığı noktalarda net geçiş aksının bütünlüğü esastır.

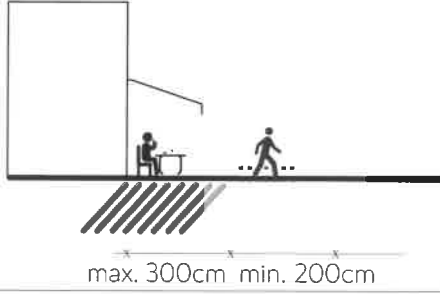
Bu bakımdan aşağıdaki ilkelerin tamamı 150cm min yaya geçiş mesafesini sağlayan geçişler için geçerlidir.

İşletme önü kullanım sınırları sokak tiplerine göre farklılık gösterir. Yaya ve Rihtım sokaklarında max. 300cm, Konut ve Paylaşımlı sokaklarda max. 150cm işletme önü kullanımına izin verilir. Özel tasarım alanları içinde (bkz. Özel tasarım alanları) bu mesafeye ek tasarım koşulları bulunabilir.

Bina'nın fiziksel şartları ve nizamı İşletme önü kullanım iznini etkiler. Su basman, yüksek giriş, merdiven uzantısı vb. nedenlerle dükkan ve kaldırım arasındaki mimari açıdan fiziksel bağın kurulmadığı bağımsız birimlere işletme önü kullanım izni verilmez.

İşletme önü kullanım izni kaldırımına bina hattı üzerinden hesaplanır. Kullanım izni bağımsız birimlerin cephe hattını geçemez. Kullanım izni bağımsız birimler arasında devredilemez. Bir bina veya parselin farklı sokaklara cephesi olduğu durumlarda kullanım izni cephenin bulunduğu sokağa göre belirlenir.

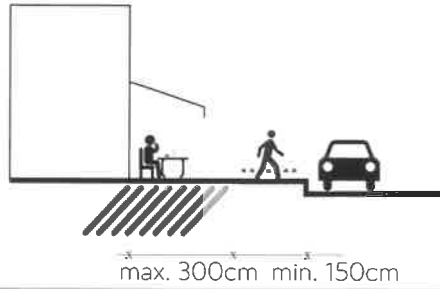
İşletme önü kullanımı sadece ön cephe zonu içinde izin verilen bir uygulamadır. Kaldırım mesafeleri uygun olsa bile, ön cephe zonunun dışına çıkılamaz. İşletme önü kullanımı net geçiş aksı ile bina arasında kalan alanda çözülmek zorundadır. Örneğin; geniş kaldırımlarda net geçiş aksının iki yanına da masa konulmasına izin verilmez.



### Yaya Sokakları

Araç trafiğine kapalı yaya sokaklarında yaya net geçişi için 200cm koridor bırakılması koşuluyla 300cm'e kadar işletme önü kullanım alanı bırakılabilir. (Donatı ve sokak mobilyaları dışında)

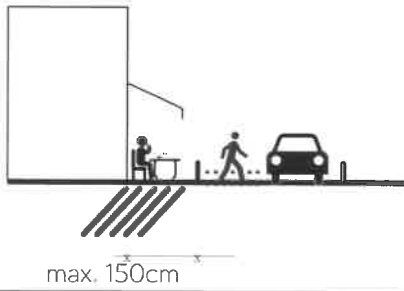
Kesiti 800cm'den dar sokaklarda, işletme önü kullanım alanı, yol orta aksında 200cm yaya geçişi bırakılarak hesaplanır.



### Rihtım Aksı

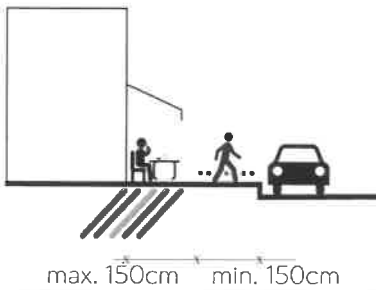
Rihtım aksı üzerinde kaldırımlarda 150cm net geçiş koridoru bırakmak koşulu ile 300cm'e kadar işletme önü kullanım alanı bırakılabilir. (Donatı ve sokak mobilyaları dışında)

450cm'den dar kaldırımlarda, işletme önü kullanım alanı, 150cm yaya geçişi bırakılarak hesaplanır.



### Paylaşımli Sokaklar

Paylaşımli sokaklarda işletme önü kullanımı 150cm'i geçemez. İşletme önü kullanımının net geçişi engellemesi durumunda bu mesafe azaltılabilir.



### Konut Sokakları

Konut sokaklarında 150cm net geçiş koridoru bırakmak koşulu ile 150cm'e kadar işletme önü kullanım alanı bırakılabilir. (Donatı ve sokak mobilyaları dışında)

300cm'den dar kaldırımlarda, işletme önü kullanım alanı, 150cm yaya geçişi bırakılarak hesaplanır.

Şekil 2.15. Sokak tiplerine göre işletme önü kullanım mesafeleri.

İşletme önü kullanım alanında elemanlar altta belirtilen gibidir. İşletmelerin dükkan önü kullanım alanı içinde:

- Masa, Sandalye
- Servis koridoru, servis personeli (servis personeli işletme önü kullanım alanı dışında servis gerçekleştiremez.)
- Reklam ve menü tabelası
- Taşınabilir veya masaya entegre ısıtıcı
- Katlanabilir şemsiye

#### YER ALABİLİR

- Sabit pergola veya zemine sabitlenen

herhangi başka bir eleman

- Kaldırım dik uzanan rüzgârlık
- Televizyon, LCD ekran
- Ses sistemi
- Sabit ısıtıcı yeralamaz
- Yere sabit veya monteli elemanlar

#### YER ALAMAZ

İşletme önü kullanım alanı kamusal mekan içinde tanımlanmış, kısıtlı özel kullanım alanlarıdır. Bu alanlara hiç bir şekilde kalıcı strüktürde çatı, kış bahçesi, teras, sabit peyzaj elemanları, yere monte edilmiş mobilyalar uygulanamaz.

İşletme önü kullanım alanlarında kaldırılabilir hafif mobilyalar, kapatılabilir tenteler, taşınabilir peyzaj öğeleri kullanılır.

İşletme önü kullanım alanlarına kaldırım bütünlüğünü bozacak şekilde döşeme kaplaması uygulanamaz. Yerden yükseltilmiş satırlar

oluşturulamaz.

İşletme önünde kullanılan taşınabilir mobilyalar yaya geçişini tamamen kapatacak şekilde yerleştirilemez. Kaldırım dik şekilde bariyerler kullanılamaz. Net geçiş aksının dışında kalan alanlarda bile, gerektiği zaman arasından yayanın geçebileceği boşluklar bırakılmalıdır.

İşletme önü kullanım izni, işletmenin faaliyet alanına göre değişkenlik gösterir: Kafe, bar, lokanta, pastane, gibi yeme içme yerleri; masa sandalye kullanımına ihtiyaç duyan işletmelere işletme önü kullanım izni verilebilir. Bu faaliyetlerdeki işletmelerin kullanım izni için rehberde yer alan adımlar izlenir.

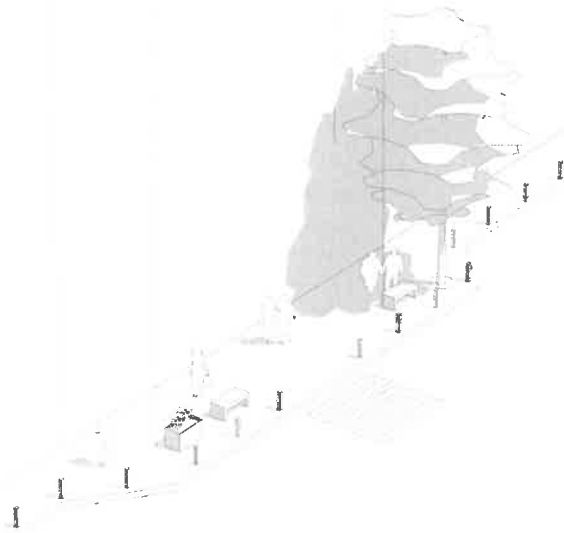
İmalat, elektrik, gaz, iklimlendirme üretim ve dağıtımı, su temini, inşaat, ulaştırma, depolama, bilgi ve iletişim, gayrimenkul faaliyetleri, mesleki, bilimsel ve teknik faaliyetler, idari ve destek hizmet faaliyetleri, sosyal güvenlik, eğitim, insan sağlığı ve sosyal hizmet faaliyetleri, kültür sanat dinlenme eğlence ve spor, hane halklarının işverenler olarak faaliyetleri ve kendi kullanımlarına göre üretimi faaliyetleri, uluslararası örgütler ve temsilciliklerin faaliyetleri, menkul sermaye iradi faaliyetleri gösteren bağımsız birimlere işletme önü kullanım izni verilmaz.

İşletme Önü Kullanımı ilgili ilçe belediyesi tarafından denetlenir. İşletme önü kullanımı için başvuruda bulunulur. Başvuru sahibi işletmenin kriterlerinin uygunluğu ilgili birimler tarafından belirlenir, saha denetimleri belirlenen kriterler dahilinde İlçe Belediyesi Zabıta Müdürlüğü tarafından yapılır.

*Kurbler kesitin dar olduğu ve kaldırımın sadece minimum net geçişi sağladığı kaldırımlarda duraklama ve etkileşim noktaları olarak çalışır. Bu bakımdan küçük sokak mobilyaları ile donatılmaları önerilir. (bkz. sokak bileşenleri)*

*Yeni dikilecek sokak ağaçları, kurb noktalarına yerleştirilmiştir.(bkz sokak bileşenleri)*

*Yaya geçidi*



**Tüm sokakların üzerinde en az bir adet park yeri motosiklet, bisiklet ve elektrikli scooter'lara ayrılacaktır.**

Motosiklet, bisiklet ve elektrikli skoter parkı olarak ayrılan alanların genişliği min. 210cm uzunluğu min. 500cm olacaktır. İki tekerlekli araçlar kaldırıma park edemez, net geçiş aksını engelleyemez.

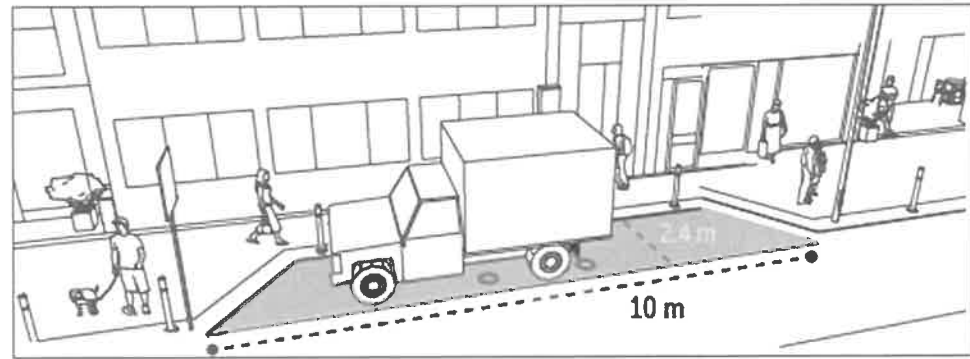
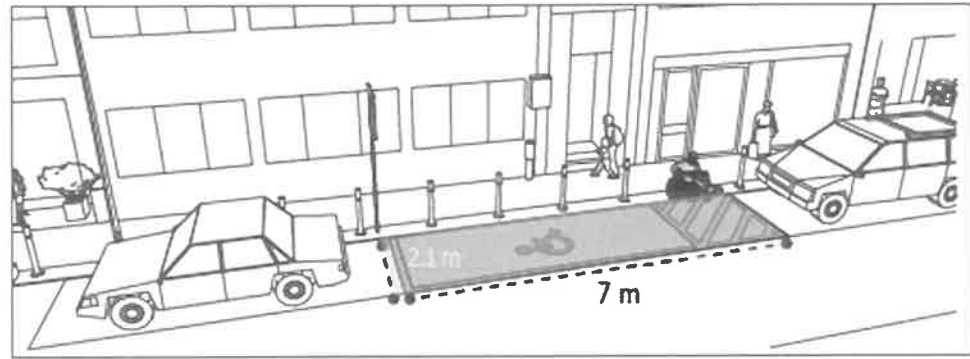
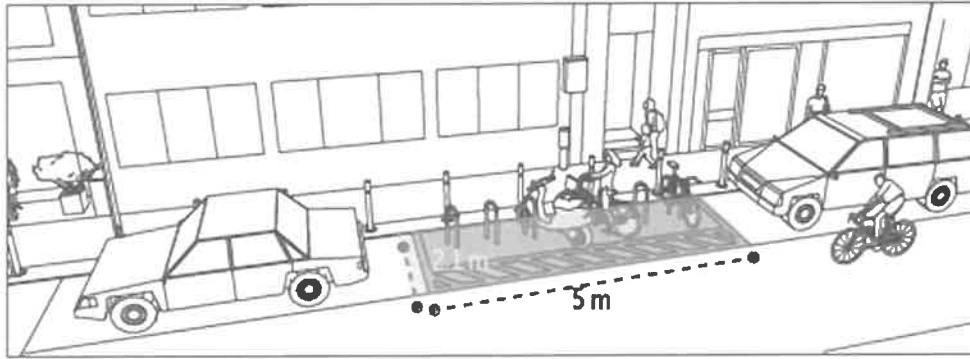
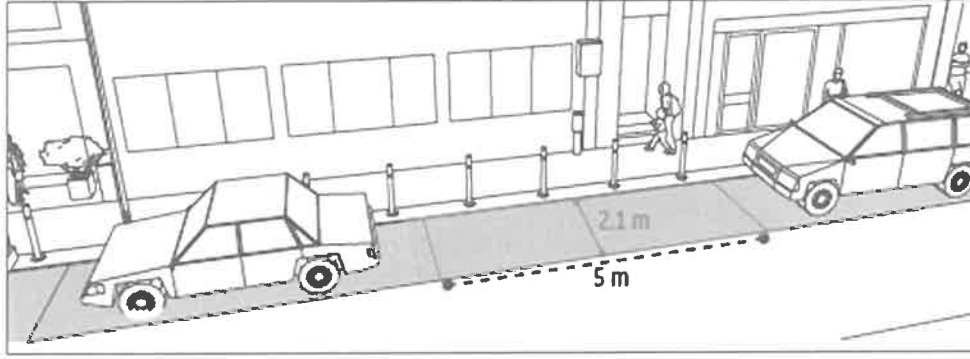
Bu alanlarda bisiklet ve motosikletlerin kilitlenebilmesi için standart kent donatıları tesis edilecektir. Bu alanlar gelecekte potansiyel olarak elektrikli araç şarj üniteleri yerleştirilebilecek boşlukları barındırmalıdır. Motosiklet ve bisiklet otoparklarına araba park etmesinin engellenmesi için trafik düzenleme ayırıcıları konulmalıdır.

**Paralel otoparklar konut sokaklarda uygulanacaktır. Min genişliği 210cm olarak ayrılır. Dik otoparklar rıhtım aksında min. genişliği 500cm, 240cm ayırıcı çizgiler bırakılarak ayrılır.**

Konut sokaklarında yaşayanlardan talep gelmesi durumunda, özel olarak engelli otoparkı tanımlanabilir. Engelli araçları için ayrılan otoparkların min. genişliği 210cm, min. uzunluğu 700cm'dir. (Araç otoparkının içinde 200cm geçiş payı bırakılır)

Rıhtım aksı üzerinde 3 adet engelli araç yeri ayrılmalıdır. Standart dik parklanma ölçüleri içinde araçlar arasında 200cm boşluk bırakılır.

Sokak başlarında gerekli noktalarda (bkz. sokak bileşenleri/atık noktaları) atık noktaları otopark için tanımlanmış tali aks içinde yerleştirilir.



Şekil 2.18

## 2.2.6. Araç Trafiğinin Düzenlenmesi:

**Yaya sokakları dışında kalan sokak tiplerinde kontrollü araç hareketi bulunmaktadır. Bu araç hareketi, sınırlandırılmış araç yolu üzerinde gerçekleşecektir.**

Stratejik olarak yaya erişiminin ön planda tutulduğundan trafik hızının yavaş tutulduğu ve bisiklet kullanımına alan sağlayan yavaş bir sokak önerilmektedir.

### **300 cm'den dar araç şeridi yapılamaz.**

Araç yolunu çöp kamyonu, itfaiye aracı gibi geniş en kesitli ağır taşıtlardan, motorsiklet ve bisikletler gibi dar en kesitli ulaşım araçları kullanmaktadır.

Yol genişliği yukarıda belirtilen araçların ihtiyaçlarını karşılamalıdır. Sokağın en dar kesitini etkileyen unsur itfaiye aracı ve çöp toplama araçlarının geçişidir. Bu araçların en kesiti 2.5m'dir. Geniş kesitli ağır araçların güvenli seyahati için araç yolunda en az 3.00m geçişin sağlanması gereklidir.

### **330 cm'den geniş araç şeridi yapılamaz.**

Yol genişliklerinin artmasının araç hızını arttırdığı bilinmektedir. Bu yüzden; dar olan sokak kesitini etkin kullanmak, elde edilen alanı yaya alanlarına sunarak yaya öncelikli yaklaşımı desteklemek, araçların rahat hızlanacağı şerit genişliklerine imkan vermemek, böylelikle yaya güvenliğini arttırmak amacıyla araç yol şeritleri 330cm'den büyük olmamalıdır.

**Balıkçıköy içinde paylaşımlı sokaklarda 300cm, Konut sokaklarında 310cm, Rihtım aksı üzerinde her yönde 320cm araç yolu bırakılmıştır.**

Paylaşımlı sokaklarda araç yolunun bisikletler ve yayalar ile paylaşılması yaya dostu ve güvenli bir trafik akışını destekleyecektir.

Paylaşımlı sokaklara ek olarak alandaki bütün sokaklar, motorlu araçların bisikletlerle aynı güzergahı kullandığı paylaşımlı trafiğe sahiptir. İlave sokak alanı gerekmeden ve motorlu taşıt trafiğini aksatmadan bisikletli ulaşımın sağlanması için gerekli önlemler alınmalıdır.

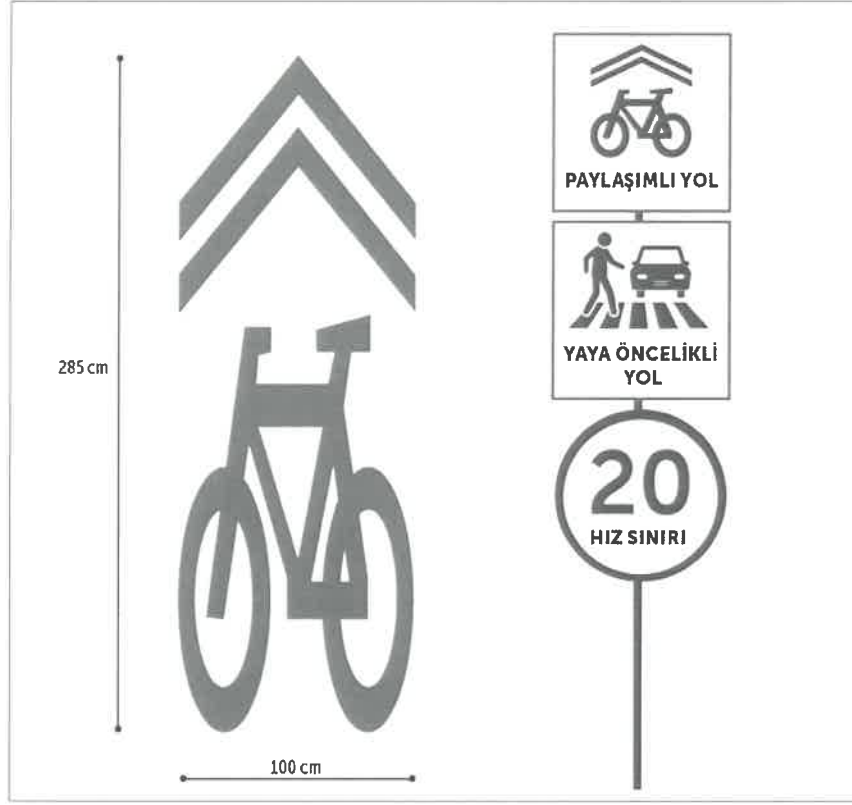
Alandaki tüm yollar bisiklet paylaşımlı yol olarak düzenlenecektir. Motorlu taşıtlar açısından sakın bir trafik akışı sağlanacaktır. Yollarının bisiklet kullanımına uygun biçimde işaretlenmesi, trafik hızının, tabelaların ve işaretleyicilerin bu kullanıma uygun hale getirilmesi ve bu konuda kullanıcıların bilgilendirilmesi ile uygulama yapılacaktır.

### **Araç hız limiti en fazla 20 veya 30 km olarak belirlenecektir.**

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

### **Paylaşımlı yollarda zemin işareti (Sharrow) uygulaması yapılacaktır. Paylaşımlı yollara ilişkin bilgilendirici ve uyarıcı tabelalar yerleştirilecektir (şekil 2.19)**

Mekansal gelişim çerçevesi doğrultusunda önerilen araç akış organizasyonu, yaya sokak-



Şekil 2.19 Paylaşımli yol uyarı işaretleri

larıyla birleşen bazı konut sokaklarının araçlar açısından çıkmaz sokak haline gelmesi ile sonuçlanmıştır.

**Alan içinde araçlar açısından çıkmaz sokak oluşturacak şekilde yaya sokağı ile birleşen konut sokaklarında, sokak sonunda manevra boşlukları bırakılacaktır (şekil 2.20).**

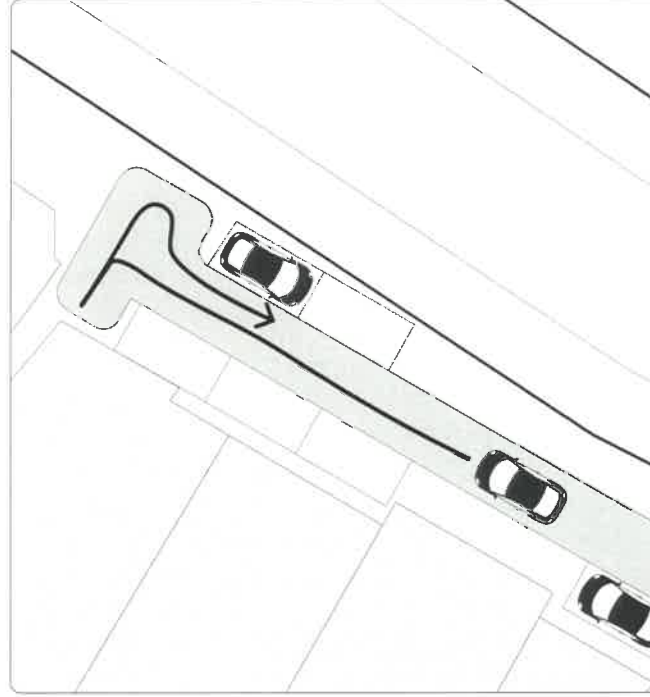
Manevra alanları çıkmaz sokak içindeki araçların geri dönüşünün güvenli biçimde sağlanması amacıyla önerilmektedir.

**Manevra alanı yol ve park yerleri arasında bırakılacak 500x500cm genişliğinde bir boşluktur.**

Manevra alanı olarak bırakılan boşluklarda araç parklanması yapılmamalıdır.

Araç trafiğinin olduğu sokakların, yaya sokakları ile birleştiği noktalarda, araç geçişleri hidrolik ayırıcılarla engellenmelidir.

Yaya sokaklarına acil durumlarda müdahale yapılması, günün belirli saatlerinde mal indirme bindirmesi yapılması ve altyapı hizmetlerinin sağlanabilmesi için, kontrollü araç girişi yapılabilecektir. Bu kapsamda yaya yollarının sabit değil hareketli barikatlarla ayrılması gerekmektedir.



Şekil 2.20 Manevra alanı

## 2.3. Sokak Bileşenleri:

### 2.3.1. Bitki Peyzajı

Balıkçıköy Kentsel Sit Alanı için önerilen mekansal gelişim çerçevesi doğrultusunda, alan içindeki mevcut ağaç kanopisinin korunması ve devamlılığının sağlanması hedeflenmektedir. Bu kapsamda mevcut anıt ağaçlar korunmalı, kanopinin kesintiye uğradığı alanlarda devamlılığın sağlanmasına yönelik müdahalede bulunulmalıdır..

Alan içinde mevcut ağaç öbekleri ve oluşturdukları kanopi yanda görülmektedir. Mevcut yeşil doku Balıkçıköy kent kimliğinin bir ögesi olarak ele alınmalıdır. Alan için de bu öbekleri sağlayacak, mevcutta ağaç bulunmayan

akslarda aşağıdaki ilkeler çerçevesinde ağaç dikimi yapılacaktır.

Yeni ağaçlar dar kesitli sokaklarda kurb içinde, geniş kesitli sokaklarda ve yaya sokaklarında, net geçiş aksını engellemek koşuluyla kaldırım üzerinde 8-10m aralığında dikilecektir.

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

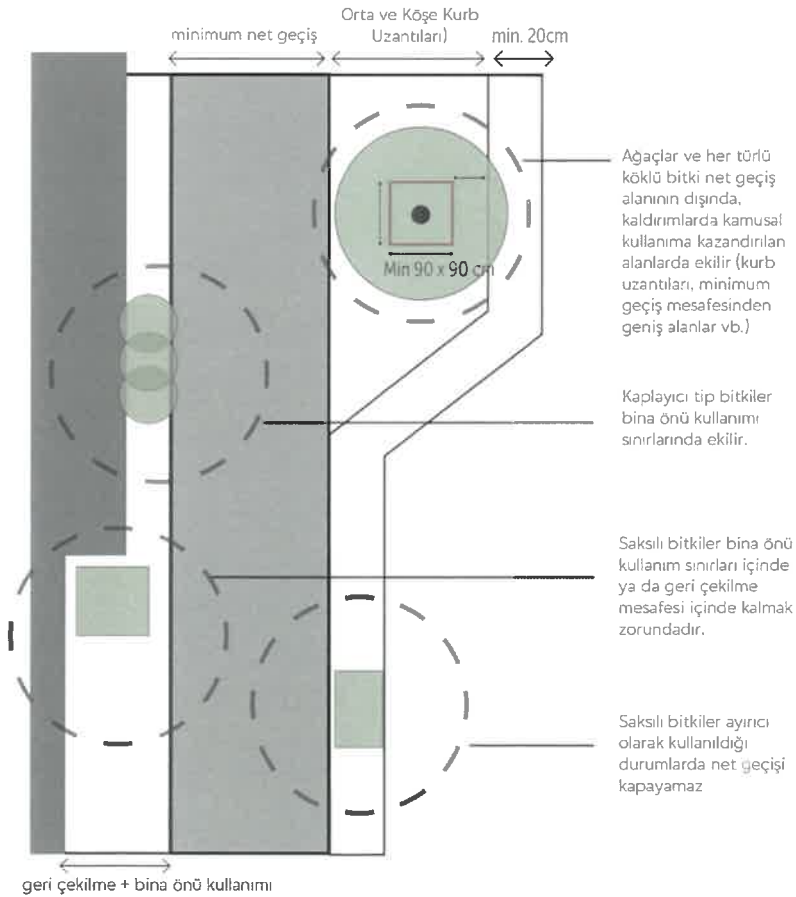
Alanda mevcut anıt ağaçların Anadolu Çınarı (Platanus orientalis) ve Ihlamur (Tillia Tomentosa) ağırlıklı olduğu görülmektedir. Bu cinsler kent kimliğinin bileşenleri olarak kabul edilmiş ve yeni dikimlerde aynı cins ağaçların dikilmesi önerilmiştir.

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

**Ağaçlar 90x90 ölçüsünde dikiliklere dikilir. Ağaç çevresinde ağaç kök ve gövdesini korumak için bırakılacak boşluk, net geçiş aksına taşmayacak şekilde yol kenarından 20 cm bırakılarak yerleştirilir.**

**Akslara yeni dikilecek sokak ağaçları zemin kat tan yüksek olmalıdır.**

Sokak kurgusu içinde önerilen kaplayıcı bitkiler ve saksı içinde kısa bitkiler, cephe oranlarının bozulduğu sokaklarda oranları düzenlemeyi amaçlar ve bina önü kullanımı kapsamında değerlendirilmelidir.



Şekil 2.21:

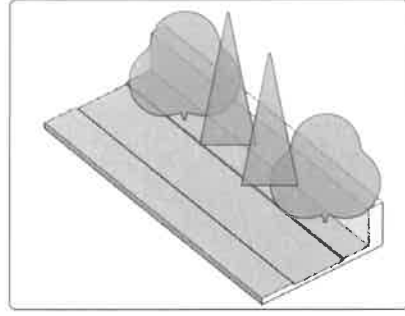
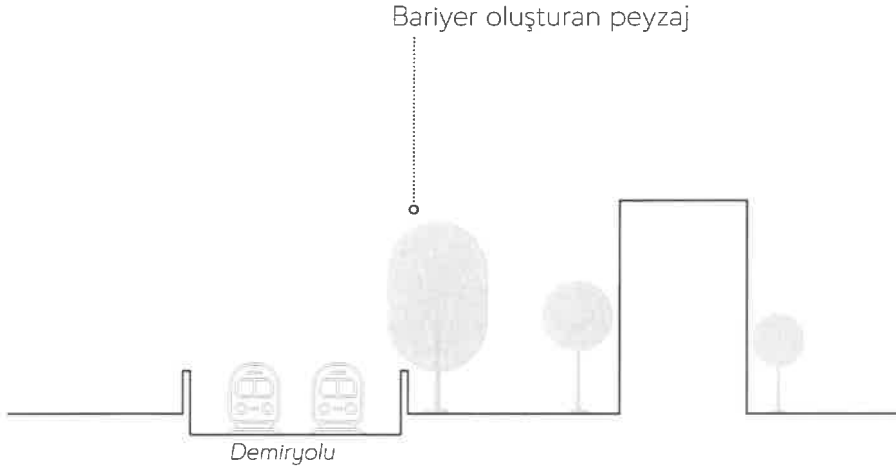
Balıkçıköy Kentsel Sit Alanı içinde mevcut sokak ağaçları tanımlı odaklar ve akslar oluşturmakta.

Bu tanımlı alanlar harita üzerinde düz çizgilerle belirtilmiştir.

Bu alanları birbirine bağlayan ve mevcutta ağaç dokusunun olmadığı boşluklar kesikli çizgilerle belirtilmiştir.

Yeni sokak kurgusunda bu boşluklarda ağaç kanopisinin devamlılığı sağlanacaktır. Bu kapsamda Küçükalyalı Cad., İstasyon Cad., Eski Belediye Sk., Karaağaç Sk., Karamanlı Sk., Avşar Sk. öncelikli müdahale alanlarıdır.

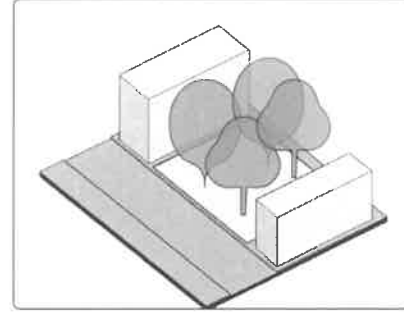
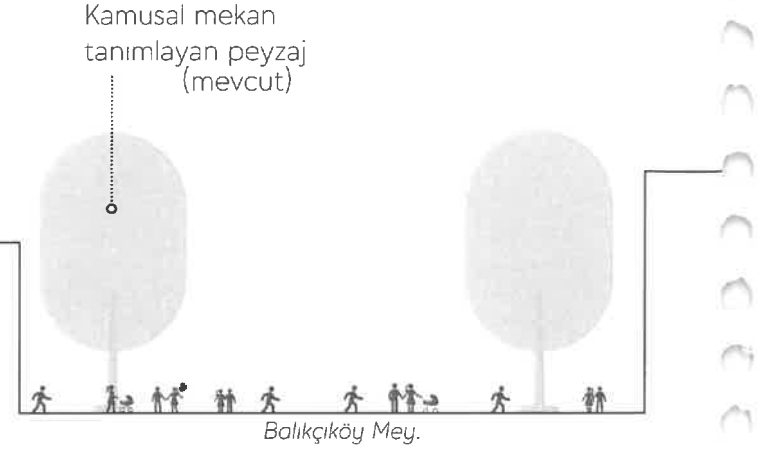
Rihtım Cd. Sahil Parkı ile olan bağlantısından dolayı bu kapsamın dışında bırakılmıştır. Sahil Parkı yeşil alan yaklaşımı içinde rekreasyon alanı olarak farklılaşmaktadır.



*Balıkçıköy içinde demiryolu hattı bir sınır oluşturmaktadır. Sınırlayıcı bitkiler, duvar etkisi yapması ve mekanı kapatması amaçlanan bitkilerdir.*

*Marmaray hattına paralel uzanan İstasyon Sokakta kent mekanının sınırlandırıldığı alanlarda, algıyı tek yönlü olarak kapatmayı amaçlayan, engel oluşturan bitkilerdir. İstasyon Sokağı üzerinde demiryolu duvarına bitişik olarak dikim yapılacaktır.*

*Bu tip kapsamında alçak tijli, yaygın, sık yapraklı ağaçlar, hacimli çalılar, çit etkisi yapacak bitkiler önerilmelidir. Melez Servi (*Cupressus Leylandii*) ve Piramidal Defne bu kapsamda önerilebilecek cinslerdir.*

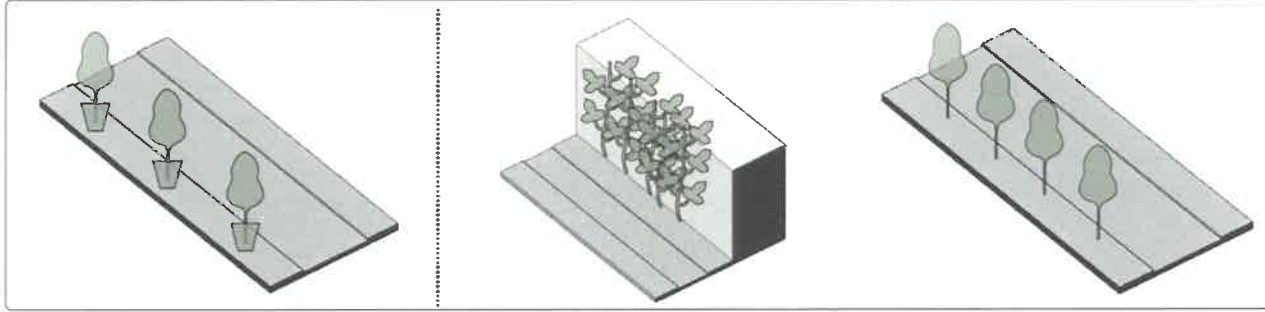
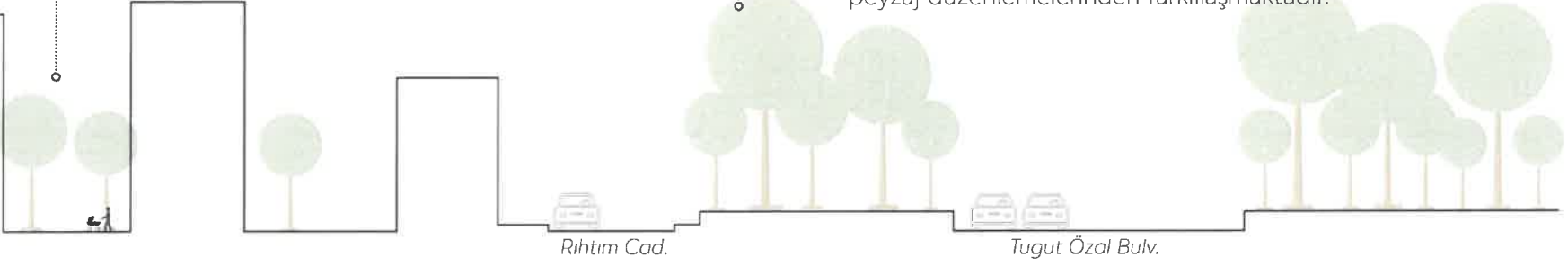


*Balıkçıköy içinde mevcut anıt ağaçlar kamusal mekanlar ve kentsel odak noktaları tanımlamaktadır. Kent kimliğinin önemli bir ögesi olmasının yanı sıra kent dokusunun mekansal niteliğini artıran bu peyzaj bileşenleri korunmalıdır.*

*Beşçeşmeler, Balıkçıköy ve Feyzullah Efendi Meydanları içinde, Küçükalyalı Cad. aksı üzerindeki ağaçlar bu kapsamda ele alınmıştır.*

*Özel tasarım alanı olan bu noktalarda ağaçlar mekan tanımlayan temel tasarım bileşenleri olarak değerlendirilecektir.*

Etkileşim arayüzü  
oluşturan peyzaj  
(kısmen mevcut)



**Sokaklar içinde bitki peyzajı etkileşim arayüzleri yaratan, kamusal niteliği artıran ve sokak algısını düzenleyen bileşenler olarak ele alınmaktadır. Bu kapsamda kaldırım ve cephe yüzeylerinde kullanılacaktır.**

Sokak algısını ve sirkülasyonunu düzenlemek amacıyla çeşitli noktalarda saksı içinde taşınabilir bitkiler önerilebilir. Saksı içindeki bitkiler, kısa süreli engelleyiciler, trafik ve park yerleri için düzenleyici, kaldırım içinde kent mobilyası olarak destekleyici eleman olarak kullanılabilir. Saksıların tasarım ve yerleştirme ilkeleri kent mobilyaları bölümünde yer almaktadır.

Kaplayıcı bitkiler iki kapsamda ele alınmıştır. Düşey kaplayıcı bitkiler, sağır duvarlar, geçici olarak kapatılmış cepheler ve boş geniş bahçe duvarlarının örtülmesi amacıyla

kullanılmalıdır. Boş sağır yüzeylerde oluşabilecek görüntü kirliliğinin azaltılmasını amaçlamaktadır.

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

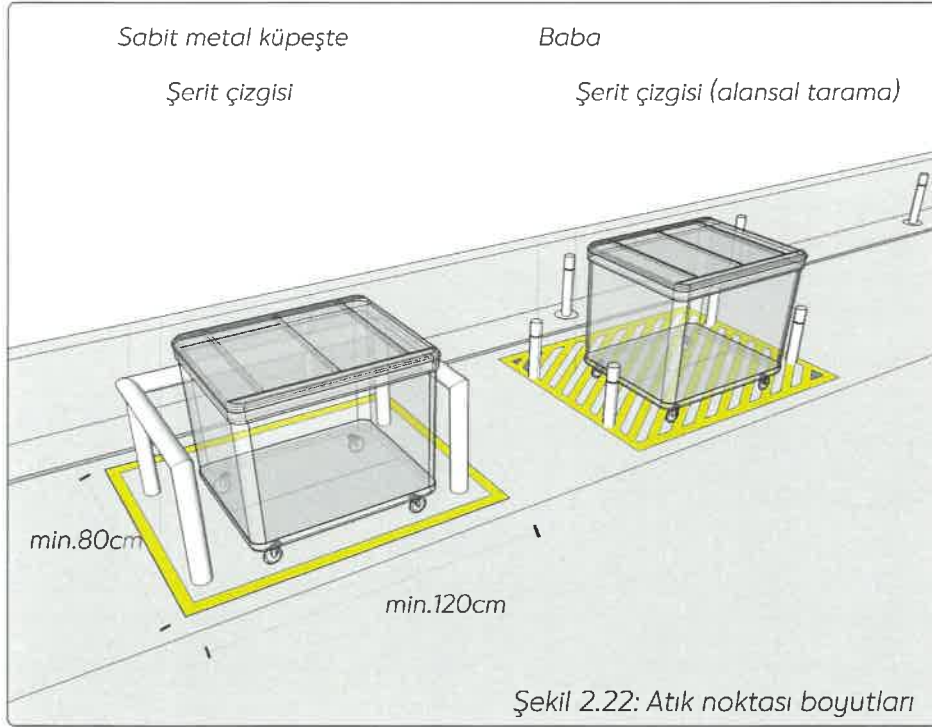
Bu kapsamda Orman Sarmaşığı (*Hedera Helix*), Hanımeli (*Lonicera Japonica*), Yıldız Çiçekli Yasemin, *Parthenocissus tricuspidata* ve Mor salkım (*Wisteria sinensis*) önerilebilecek cinslerdir.

### 2.3.2. Evsel atık noktaları:

Çöp kutuları ve evsel atık getirme noktaları sokakların sonunda özel olarak ayrılmış noktalarda, kaldırım, kurb uzantıları ve yaya yolları dışında kalan alanlara yerleştirilecektir.

Sokaklarda yanda belirtilen noktalarda, otopark içinde evsel atık toplama alanları ayrılacaktır. Her otopark sırasının başında bir bölüm bu amaçla ayrılmıştır.

Evsel atık toplama noktaları 770lt hacmindeki atık kutusu yerleştirileceği büyüklükte en az 120 cm x 80 cm ölçülerinde olmalıdır. Yoğun talepten dolayı ihtiyaç doğan alanlarda iki kutu konulabilmesi için en az 260 cm x 100 cm alan bırakılabilir.



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

Özellikle servis kullanımının, restoran işletmelerinin yoğun olduğu alanlarda evsel atık miktarı da yoğun olacaktır. Bu alanlarda atık toplama noktalarının sayısı artırılmayacak, tanımlanmış noktanın kapasitesi artırılacaktır.

Yaya sokakları üzerinde evsel atık noktası yerleştirilmeyecektir. Yaya sokağına cephe veren işletmeler evsel atık için arka cephelerinden atık noktasına erişim sağlar.

Çıkmaz sokaklarda evsel atık noktaları sokağın tek tarafında çözülmüştür.

Yanda sunulan atık noktaları, Maltepe Belediyesi atık toplama güzergahları gözetilerek oluşturulmuştur. Güzergahta zaman içinde oluşacak değişikliklere göre rehber içinde önerilen ilkeler ışığında revize edilebilir.

Evsel atık toplama noktalarında, atık kutularının içine yerleştirileceği sabit metal cepler yerleştirilmelidir. Alanın zemini tanımlanmalıdır.

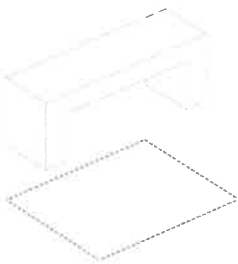
Çöp kutusunun arkasında en az 120 cm geçiş mesafesi bırakılmalıdır.

Evsel atık kutuları kaldırım ve yaya mekanları üzerinde yer alamaz. Atık getirme noktaları ile atıkların geri kazandırılması desteklenecektir.

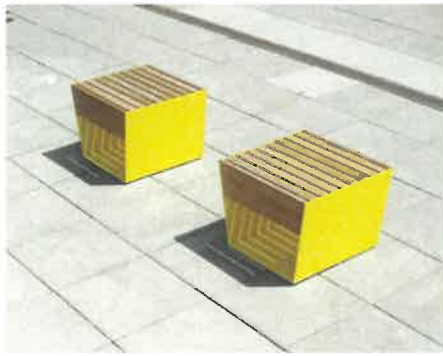
Şekil 2.23: Balıkçıköy Kentsel Sit alanı içinde önerilen evsel atık toplama noktaları


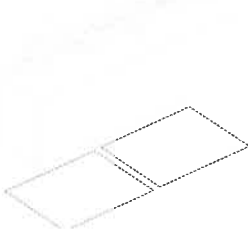
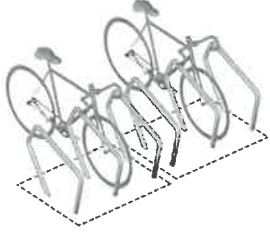
### 2.3.3. Kent mobilyaları:

#### Oturma elemanları

Tip	Yerleştirme alanı	Tasarım nitelikleri
<p><b>Arkalıklı uzun bank</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Park, meydan, ana odak noktalarında ya da geniş açık alanlar içinde uzun süreli oturma ve vakit geçirmeye olanak sağlamayı amaçlar.</li><li>• Yaslanmalı ve tek yönlü, -kollu oturma birimleridir.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uzun süreli oturmalar için tasarlanacak mobilyalardır. Bunun için sırtlığa sahip olan bank modelleri tercih edilmelidir.</li><li>• Her türlü iklim koşullarına uyum sağlayabilecek, konforlu (ergonomik) tasarımlar geliştirilmelidir.</li><li>• Oturulacak yüzey için; çabuk kuruyabilecek, yazın yakmayan ve kışın üşütmeyen özelliklere sahip malzemeler seçilmelidir. Bunun için ince, paslanmaz metal armatürler, oturlan yüzeylerde ise emprenye edilmiş ahşap malzeme kullanılması tavsiye edilmektedir.</li><li>• Kaldırım üzerinde bulunan oturma elemanları kaldırım malzemesi ile uyum içinde olmalıdır.</li><li>• Arkalıksız banklar sokak yönüne paralel olarak yerleştirilmelidir.</li></ul>
<p><b>Arkalıksız uzun bank</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Yaya sokaklarında ve geniş ana akslar üzerinde uzun oturma ve vakit geçirmeye olanak sağlamayı amaçlar.</li><li>• İki yönlü de kullanılabilir.</li><li>• Akış yönüne paralel olarak yerleştirilir.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ara odalarda mikro etkileşim alanları yaratmak amacıyla kısa oturmayı amaçlamakta. Bina önü kullanımının parçası olarak ya da geniş kaldırım yüzeyleri ve kurlarda öbekler oluşturacak şekilde kullanılacaktır.</li><li>• Alan bütününde tek bir tasarım yerine farklı tasarımların bir arada kullanımı tercih edilmeli.</li></ul>
<p><b>Arkalıksız kısa bank</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tekli oturma birimleridir.</li><li>• Ara sokaklarda kurb içlerinde, ara odak noktalarında mikro etkileşim alanları oluşturmak için kullanılır.</li><li>• Konut ve paylaşımlı sokaklarda tercih edilir.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ara odalarda mikro etkileşim alanları yaratmak amacıyla kısa oturmayı amaçlamakta. Bina önü kullanımının parçası olarak ya da geniş kaldırım yüzeyleri ve kurlarda öbekler oluşturacak şekilde kullanılacaktır.</li><li>• Alan bütününde tek bir tasarım yerine farklı tasarımların bir arada kullanımı tercih edilmeli.</li></ul>

Örnek tasarımlar



Tip	Yerleştirme alanı	Tasarım nitelikleri
<p><b>Küçük çöp kovası</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Günlük el çöpünü toplayan küçük kutulardır.</li> <li>Direk üzerinde veya ayaklı olan küçük kutular, yere çöp ve izmarit atılmasını engellemek amacıyla kullanılır. Evlerin ve iş yerlerinin atıklarının atılması yasaktır.</li> <li>Ana odalarda, kurlarda ve geniş akslarda gerekli noktalara yerleştirilir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>30-50 litre olan kutular, kaldırım üzerinde az yer kaplamalıdır.</li> <li>Kolay temizlenebilen, geçirgen ve hafif malzemeler tercih edilmelidir.</li> <li>Sokak silüetleri ile uyumlu koyu/ sıcak tonlarda veya kaldırım zemin döşemesi ile uyumlu kahverengi tonlarında renkler belirlenmelidir.</li> <li>50 cm x 50 cm maksimum tabana sahip kutuların 100 cm geçmeyecek yüksekliğe sahip olmaları gerekmektedir. Kapaklı ya da yarı açık kutuların tercih edilmesi hijyen ve koku açısından önemli bir kriterdir öte yandan hızlı ve kolay şekilde çöp atmak açısından kapaklı elemanlar zorunlu değildir.</li> </ul>
<p><b>Sokak saksısı</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ağaç dikilmeye uygun olmayan kesitli sokaklarda yeşil peyzaj oluşturmayı amaçlar.</li> <li>Bina önü kullanım hattı içinde kullanılabilir.</li> <li>Paylaşımlı sokaklarda ayırıcı görevi görnek üzere kullanılabilir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kaldırımı kapatmayacak şekilde yerleştirilmelidir. Kaldırımı paralel olarak yerleştirilir.</li> <li>Ağır ve yerinden kolay hareket ettirilemeyen tasarımlar tercih edilir. Saksı yüksekliği 70-90cm arasındadır. Tek saksı modülü 50x60 cm boyutundadır.</li> <li>Bir araya gelerek sıra oluşturabilecek modülleriğe sahip olmalıdır.</li> </ul>
<p><b>Bisiklet park yeri</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Her sokağın başında bulunur. Konut sokaklarında paralel parklanma için ayrılan alan içinde çözülür. Yaya ve paylaşımlı sokaklarda, sokağın konut sokağı ile birleştiği girişlerinde yer alır.</li> <li>Mevcut durumda kaldırımları işgal eden bisiklet ve motorsikletlerin net geçişi engellemesinin önüne geçmeyi hedefler.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kaldırım üzerinde bulunan babalar, aydınlatma ve yönlendirme tabelaları ile uyum içinde olacak, paslanmaz metal, gri tonlarda malzeme kullanılmalıdır.</li> <li>Basit, dayanıklı ve yere sağlam ankre edilen tasarımlar ile bisikletlerin kolayca yerleşebileceği ve güvenli bir şekilde bağlanabileceği park yerleri oluşturulmalıdır.</li> </ul>

Örnek tasarımlar



## Ayırıcılar:

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

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

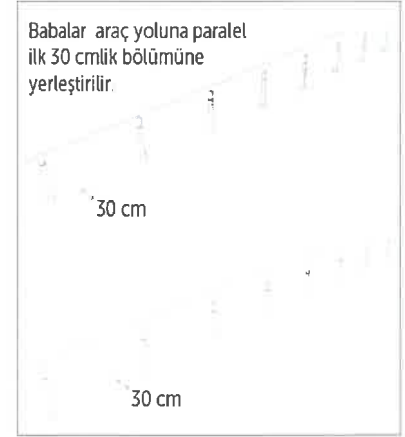
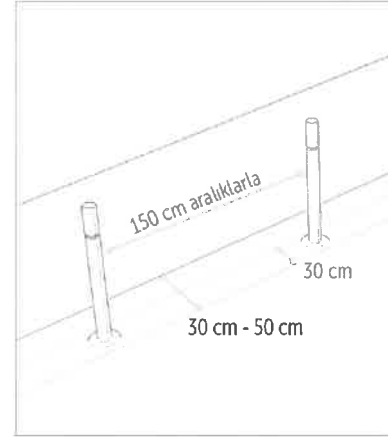
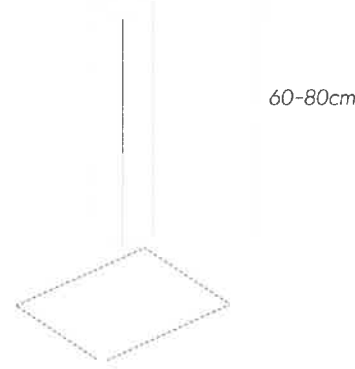
Sabit trafik ayırıcılar, donatı aksının dışına yerleştirilmemelidir. Donatı aksında tüm dikey elemanlar birbirleri içinde simetriyi bozmayacak şekilde yerleştirilmelidir.

Trafik ayırıcı elemanlar, kaldırıma araç geçişi gerektiren durumlarda kesintiye uğrayabilir. Bina altı kapalı otopark girişi önlerinde, ilgili otoparkın girişine denk gelen alanda trafik ayırıcılar kesintiye uğrar. Bu durumlarda, ilgili alanda uyarı tabelası yerleştirilmelidir. Otopark girişi önüne denk gelen tali aksa trafik ayırıcı eleman yerleştirilerek araç park etmesi önlenir.

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

Diz mesafesinden alçak, kol mesafesinden yüksek olması amaçlandığından 60 cm - 80 cm arası elemanlar önerilir.

Olabildiğince basit tasarıma sahip, ankrajı kolay, sağlam malzeme özellikleri tercih edilmelidir. Metal, kaldırım malzemesi ile uyumlu gri ve koyu tonlar önerilmektedir. Bütün babaların en üst kısmında reflektör şeridi bulunmalıdır.



## Bilgilendirme tabelaları:

Balıkçıköy içinde önemli tarihi, anıtsal noktalarda, alanın tarihi yapıları, kent belleği ve alan hakkında genel bilgilendirmenin yapılacağı tabelalar yerleştirilecektir.

Bu kapsamda yerleştirilecek bilgilendirme tabelaları kent belleğini canlı tutmayı ve alanın ziyaretçilerini bilgilendirmeyi amaçlamaktadır.

1. Beşçeşmeler Meydanı alt geçidi çıkışı,
2. Beşçeşmelerin arkasında Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planında önerilmiş geçiş
3. Balıkçıköy Meydanı'nın Küçükalyalı Cad. yaklaşımı
4. Feyzullah Efedi Çeşmesi

Bu kapsamda bilgilendirme tabelası yerleştirilecek 4 noktadır.

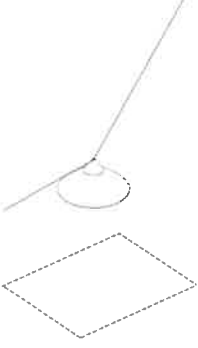
Bilgilendirme tabelaları insan boyutunda, 200x30cm edatlarında totemler olarak tasarlanarak alana yerleştirilecektir.

Her bilgilendirme toteminin üzerinde Balıkçıköy'e dair genel bilgiler, alanın basit fotoğrafı ve bulunduğu noktaya dair tarihi bilgiler yer alacaktır.

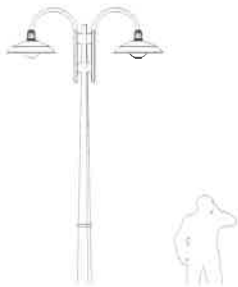
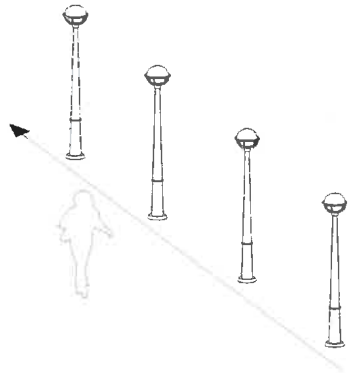
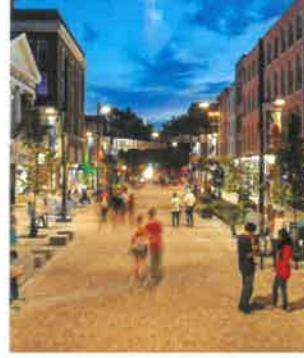
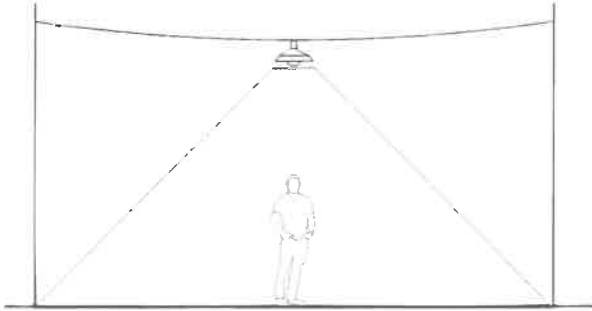
Totemlerin tasarımı diğer sokak mobilyalarının tasarımı ile aynı yaklaşımda, bütünlük oluşturacak şekilde ele alınmalıdır.



## Aydınlatma elemanları

Tip	Yerleştirme alanı	Tasarım nitelikleri
<p><b>Kataner aydınlatma</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sokak kesiti 9mt'den az ara sokakların, aydınlatılmasında kullanılması önerilir.</li> <li>Kaldırım üzerinde aydınlatma direği konulmamasıyla yaya kullanımına ayrılmış alanını arttırmak ve net geçiş güzergahını kesintiye uğratmamak hedeflenir.</li> <li>Sokak perspektifinin, düzenli bir sıra oluşturarak güçlendirilmesi amaçlanır.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sokak kesitinin en fazla 9m olması gerekmektedir. 35-40m aralıklarla iki bina arasına asma germe strüktürle monte edilir.</li> <li>Mümkün olduğunca ince, açık renkli ve sade bir tasarımla çözümleri gerekmektedir.</li> <li>Paylaşımlı ve konut sokağı olan Küçükalyalı Caddesinde ve kesiti sağlayan yaya sokaklarında kullanılır. Meydanlar için uygun değildir.</li> </ul>
<p><b>Kısa direkli</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yaya sokaklarında, aksı ön plana çıkartmak için kullanılır. Sadece yaya sokakları ve ticaretin yoğun olduğu ana akslar için önerilir.</li> <li>Sık aralıklarla insan ölçeğine yakın bir algı ile kent peyzajını zenginleştirmek amaçlanır.</li> <li>Göz hizasında devamlı bir ışık izi oluşturulması hedeflenir.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kısa ve direkli tip aydınlatma elemanlarıdır.</li> <li>Aydınlatma direk ve armatürleri, genel tasarım ilkeleri ve Semt'in tarihi kimliğine uygun olarak seçilmelidir.</li> <li>Yola çift taraflı olarak donatı aksı üzerinde belli aralıklarla yerleştirilir. Yönlendirilen aks doğrultusunda, yaya yolunu işaret edecek biçimde konumlandırılır.</li> <li>Ağaçların altına denk gelmemesi gereklidir.</li> </ul>
<p><b>Uzun direkli</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rihtim Caddesi boyunca ve kavşak noktalarında, geniş alan aydınlatması için kullanılır.</li> <li>Geniş alanların güvenlik öncelikli olarak aydınlatılması için kullanılır.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geniş alanı homojen biçimde aydınlatmalıdır. Kavşak noktasında yerleştirilecekse net geçişi engellememelidir.</li> <li>Birden fazla yerleştirilmesi gerekli durumlarda aydınlatma konileri çakışmayacak mesafede bulunmalıdır.</li> </ul>

Örnek tasarımlar



## İşletmelere yönelik tasarım önerileri:

Balıkçıköy Kentsel Sit Alanı içerisinde özel işletmelerin kamusal mekanı kullanmasından dolayı, bu işletmelerin tasarım tercihlerinin kent peyzajını da etkilediği görülmektedir.

**İşletmelerin kullandığı oturma elemanları, renkler ve malzeme her ne kadar kamunun inisiyatifi dışında da olsa, bu öğelerin kent peyzajına etkisi göz önünde bulundurularak, rehberin içinde öneri niteliğinde tavsiye ilkeler eklenmiştir.**

İşletmelerin, kent kimliğine etkisi olan alanlarda işgal mesafeleri içinde ağır, yaya akışını sekteye uğratan ve kent kimliğine uygun olmayan mobilyalar kullanmakta oldukları gözlemlenmiştir. Alanda amaçlanan kent algısının yaratılması için aşağıdaki başlıklarda tavsiye kararlar sunulmaktadır.

### Masa ve sandalyeler:

Rıhtım Caddesinde ve yaya meydanlarında bulunan lokanta ve kafelerin işgal alanlarında, az yer kaplayan, hafif, kolay taşınır ve kent kimliğine uygun mobilya tiplerinin kullanması amaçlanır.

- Masa ve sandalyelerin kolay toplanabilmesi veya gerektiğinde yerinin değiştirilebilmesi amacıyla hafif materyal olan ahşap tercih edilir.
- Sandalyeler en fazla 40&40 cm, masalar en fazla 60&60 cm boyutlarında olmalıdır.
- Sandalye yükseklikleri en fazla 45 cm, masa en fazla 75 cm yerden yüksektedir.

### Küçük masalar ve tabureler:

Paylaşımlı sokaklarda, sokak kesiti daralan yaya sokaklarında ve çay, kahve gibi hafif servisleri barındıran işletmelerin önünde, daha hafif ve daha kolay taşınan küçük oturma elemanları tercih edilmelidir.

- Yaya ve araç kullanımının bir arada olduğu paylaşımlı sokaklarda sirkülasyon yaya sokaklarına nazaran daha hızlıdır. Kullanıcının sokakta sabit bulunma süresini en aza indirmek için bu oturma mobilyaları kullanılır.
- Masa ve taburelerin kolay toplanabilmesi veya gerektiğinde yerinin değiştirilebilmesi amacıyla hafif materyal olan ahşap tercih edilir.
- Bu tabure ve masa tipinin kullanıldığı paylaşımlı sokaklarda kullanıcının bulunduğu yerde kısa süreli kalması hedeflendiğinden tabureler sırt yaslama bölümü olmaksızın kullanılır.
- Küçük tabure ve masalar kullanıcının bu alanda kısa süreli bulunmasını amaçlar. Tabureler en fazla 40&40 cm, masalar en fazla 60&60 cm boyutlarında olmalıdır. Tabure yükseklikleri en fazla 45 cm, masa en fazla 75 cm yerden yüksektedir.



### 2.3.4. Doku ve malzeme:

Sokak kurgusunun önerilen ilkeler doğrultusunda çalışmasına yönelik sokak zeminleri için malzeme ve doku önerileri sunulmuştur.

Malzeme önerilerinde dokunun işlevsel olarak karşılması beklenen prensipler sunulmuştur. Bu prensipler sokak kurgusu içinde önerilen kullanım senaryolarının zemin farklılaşmalarıyla sağlanmasına yöneliktir.

**Kaldırımlarda değişen ihtiyaçlara yönelik çok sık tadilat ve kazı çalışması yapıldığından, sokak döşemelerinde, sökülüp yeniden takılabilecek malzemeler tercih edilmelidir. Görece kolay uygulama bilgisi ve işçiliğinde uzmanlık gerekmeden uygulanabilmelidir.**

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



Araç trafiğine açık, araç trafiğinin aktığı yüzeylerde, otoparklarda, araç hızını azaltacak malzemeler seçilmelidir. Bu yüzeylerde hem tarihi referans olmasından hem de araç trafiğini yavaşlatmasından dolayı arnavut kaldırımı benzeri parçalı malzemeler kullanılması önerilir. Orta genişlikte parçalı, doğal taştan oluşan, tırtıklı/pütürlü doku kullanılır.



Yaya yürüme alanlarında; net geçiş aksı, kaldırım ve yaya yolu olarak düzenlenen alanlarda yürümeyi kolaylaştıracak malzemeler seçilmelidir. Bu bakımdan düz satırlara sahip, üzerinde topuklu ayakkabı ile de yürünmesi mümkün, küçük çocukların ayağının takılmayacağı, çocuk arabası ve tekerlekli sandalyelerin rahat hareket edeceği malzemeler tercih edilmelidir. Geniş parçalı, doğal taştan oluşan doku önerilir.



Tadilat nedeni ile sık kazılan ön cephe kullanım aksı ve teknik altyapının üstüne denk gelen alanlarda kolayca sökülüp takılabilecek, uygulama hatasını kapatabilen küçük parçalı malzemeler seçilmelidir. Bu yüzeyler ayrıca suyu altlarına daha kolay geçirdiğinden çatılardan cephe önüne dökülen suyu rahat drene edecektir.

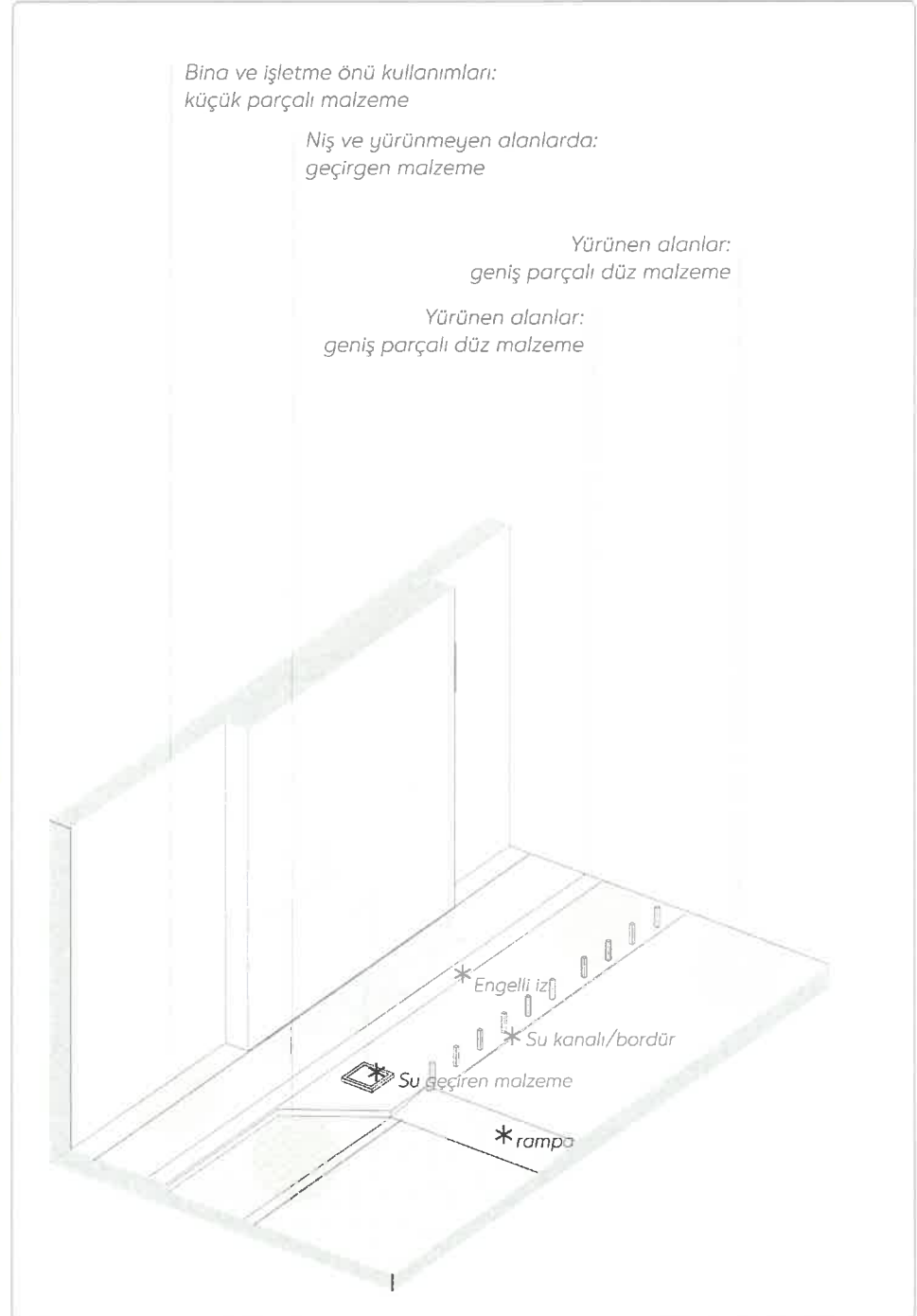
Ayrıca cephe önü aksı ile net geçiş aksı arasında doku farklılığı oluşması kullanım sınırlarının belirlenmesini kolaylaştırır. Özellikle işletme önü kullanımına imkan veren sokaklarda işletme kullanım sınırlarının belirlenmesi için zemin farklılığı yaratılmasında kullanılır.

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



Yaya ve araç hareketinin olduğu akslar dışında, kurblarda, sokak nişlerinde, yer yer otopark alanlarında yeşil satırlar oluşturulması, yağmur suyunun yer altına drene edilebilmesi ve ısı adası etkisinin azaltılması için su geçirimli malzemeler kullanılması önerilir.

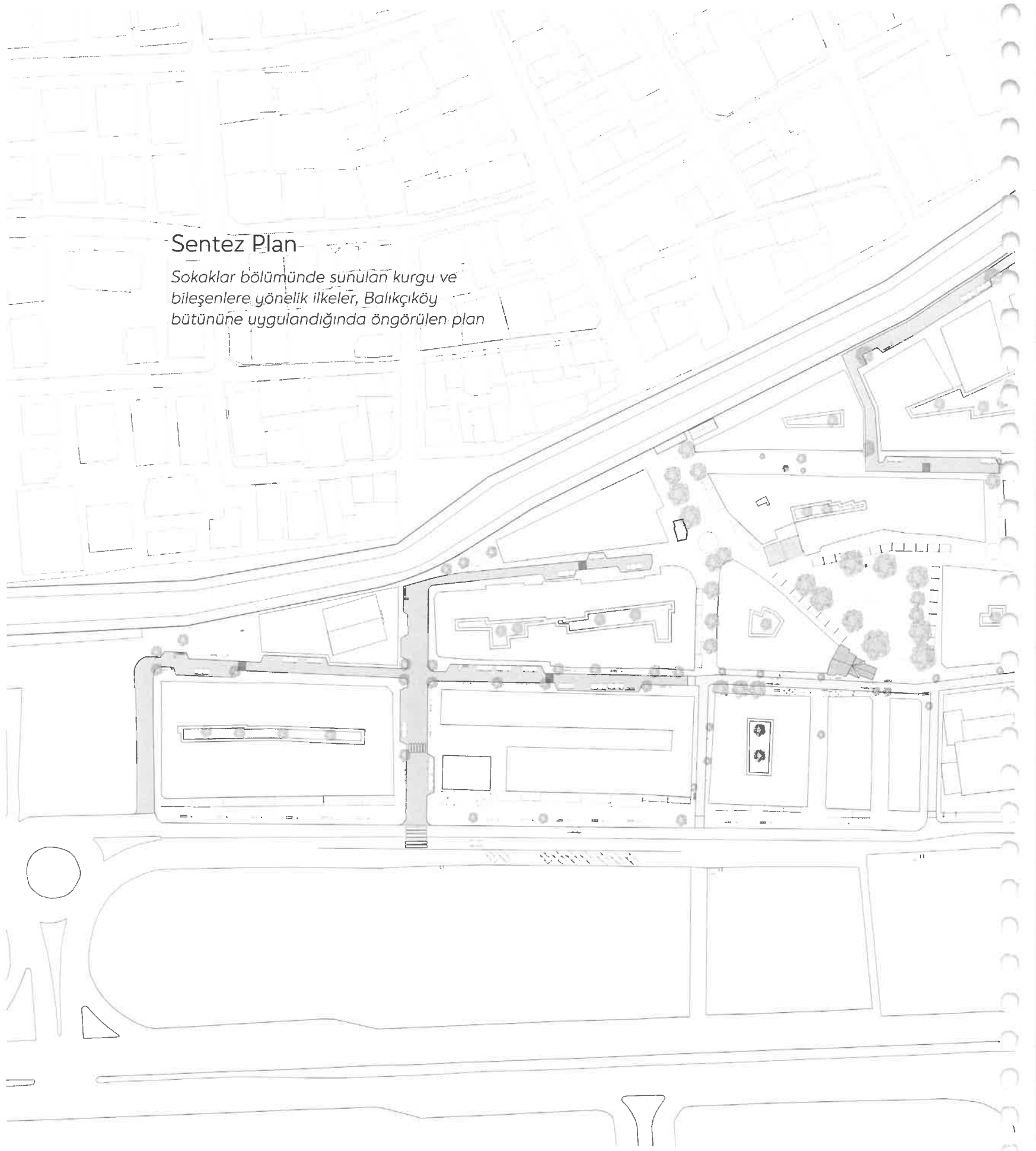
Yürüme eyleminin aktif gerçekleşmediği net geçiş aksı dışındaki alanlarda, bordürlerle çevrilmek koşuluyla, suyu altına geçirecek sert zemin uygulamaları tercih edilmelidir. Küçük ve ayırık parçalardan oluşan özel imal edilen geçirgen doku kullanılabilir.



Şekil 2.24: Önerilen malzemeler

## Sentez Plan

*Sokaklar bölümünde sunulan kurgu ve  
bileşenlere yönelik ilkeler, Balıkçıköy  
bütününe uygulandığında öngörülen plan*





## Sokak Tip ve Kurguları Özet

	Hedef	Yaya kullanımı	Araç kullanımı	Otopark
<b>Yaya Sokakları</b>	<i>Ticaretin ve servislerin gelişebileceği, kültürel donatıların bulunduğu, aktif vakit geçirmeye yönelik sokaklar.</i>	<i>Yol kesitinin tamamı yaya hareketine ve yayanın vakit geçirmesine ayrılır</i>	<i>Acil durumlar ve tedarik dışında araç girişine kapalıdır.</i>	<i>Otopark bulunmaz.</i>
<b>Paylaşımlı Sokaklar</b>	<i>Ticaretin ve servislerin gelişebileceği, konut da barındıran karma kullanım. Tüm sokak kullanımlarının aynı kesitte çözüldüğü kurgu.</i>	<i>Yayalar ve araçlar aynı kesitte hareket eder. Kesitin tamamı yaya hareketi ve vakit geçirmesine imkan verir. Trafik ayırıcıları ile ayrılmış net geçiş aksı bulunur.</i>	<i>Araçları için 300cm tek yönlü hareket aksı bırakılır. Araç ve yaya aksı paylaşır. Aks üstünde hız azaltılır.</i>	<i>Otopark bulunmaz. İndirme-bindirme hareket aksı içinde yapılır.</i>
<b>Konut Sokakları</b>	<i>Konut alanlarının içinde mahalle ölçeğinde karşılaşma ve etkileşime imkan veren sokaklar. Güvenli, yüksek yaşam standartını sağlayacak kamusal arayüz</i>	<i>Min. 150 cm net geçişi karşılayan kot farkı ile ayrıştırılmış kaldırım bulunur. Kurbler içinde vakit geçirme alanları noktasal olarak yaratılır.</i>	<i>Tek yönlü sokaklarda 310cm araç yolu bırakılır. Çift yönlü sokaklarda 600cm araç yolu bırakılır.</i>	<i>Kesitin imkan verdiği noktalarda 210cm genişliğinde tek taraflı paralel parklanma cebi bulunur.</i>
<b>Rıhtım Aksı</b>	<i>Rıhtım Caddesi üzerinde yeme içme odaklı servislere ve rekreatif gezintiye imkan veren, dokunun sınırını oluşturan aks.</i>	<i>Min. 150cm net geçişi sağlayan sürekli yaya aksı bulunur. Aks boyunca vakit geçirmeye imkan tanınır.</i>	<i>640cm çift yönlü araç yolu bırakılır.</i>	<i>Yol boyunca tek tarafta, 500cm genişliğinde dik parklanma bulunur.</i>

## İşletme önü kullanımı

*İşletme önü kullanımı yoğundur.*

*Net geçişi kapatmamak koşuluyla 300cm'e kadar, hem zemin işletme önü kullanımı bulunur.*

## Sokak mobilyaları

*Yoğun sokak mobilyası*

*Aks ortasında ve kanopinin altında arkalıksız geniş banklar ve çöp kutusu,*

*Özel tasarım alanları içinde bilgilendirme panoları*

## Aydınlatma

*Promenad oluşturan alçak direkli aydınlatma*

## Bitkilendirme

*Yoğun bitkilendirme, Sokak ağaçları, saksı içinde bitkiler sokak boyunca*

*İşletme önü kullanımı yoğundur.*

*Net geçişi kapatmamak koşuluyla 150cm'e kadar, hem zemin işletme önü kullanımı bulunur.*

*Sınırlı sokak mobilyası*

*Araç hareket aksına paralel arkalıksız banklar,*

*Kataner aydınlatma*

*Saksı içinde bitkiler, cephelerde sarıcı bitkiler.*

*İşletme önü kullanımı sınırlıdır.*

*Net geçişi kapatmamak koşuluyla 150cm'e kadar, hem zemin işletme önü kullanımı bulunur.*

*Sınırlı sokak mobilyası,*

*Kurbler için küçük tekli oturma elemanları*

*Kataner aydınlatma*

*Kurb içinde sokak ağaçları, cephe önlerinde saksı içinde bitki ve sarıcı bitkiler*

*İşletme önü kullanımı yoğundur.*

*Net geçişi kapatmamak koşuluyla 300cm'e kadar, hem zemin işletme önü kullanımı bulunur.*

*Yoğun sokak mobilyası,*

*Yaya aksının kenarında arkalıksız geniş banklar ve çöp kutusu*

*Promenad oluşturan alçak direkli aydınlatma ve yüksek direkli alan aydınlatması*

*Saksı içinde yaya yoluna paralel bitkiler.*

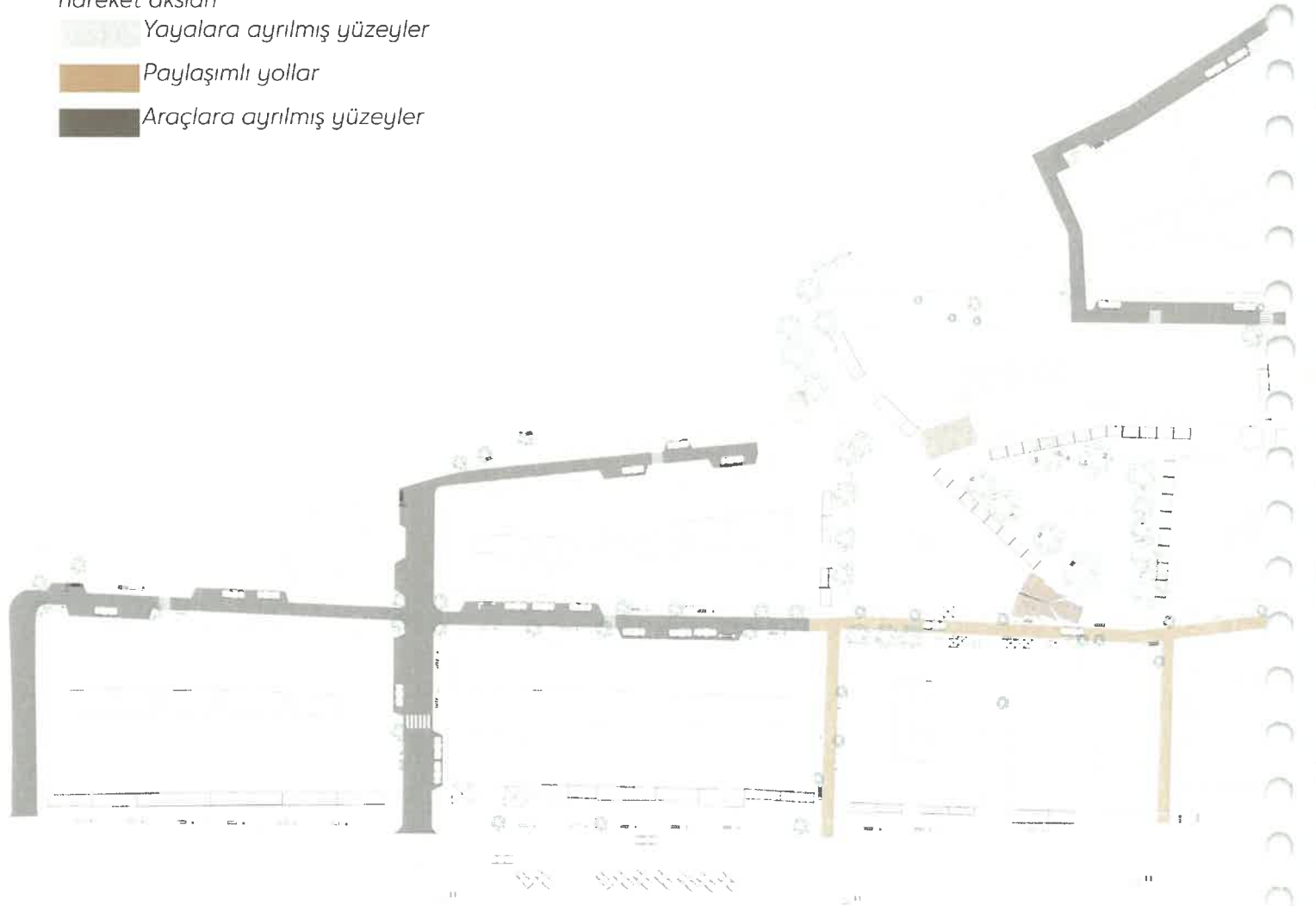
*Sokak başlarında sokak ağaçları*

Yaya yüzeyleri ve sokak tiplerine göre araç hareket aksları

 Yayaalara ayrılmış yüzeyler

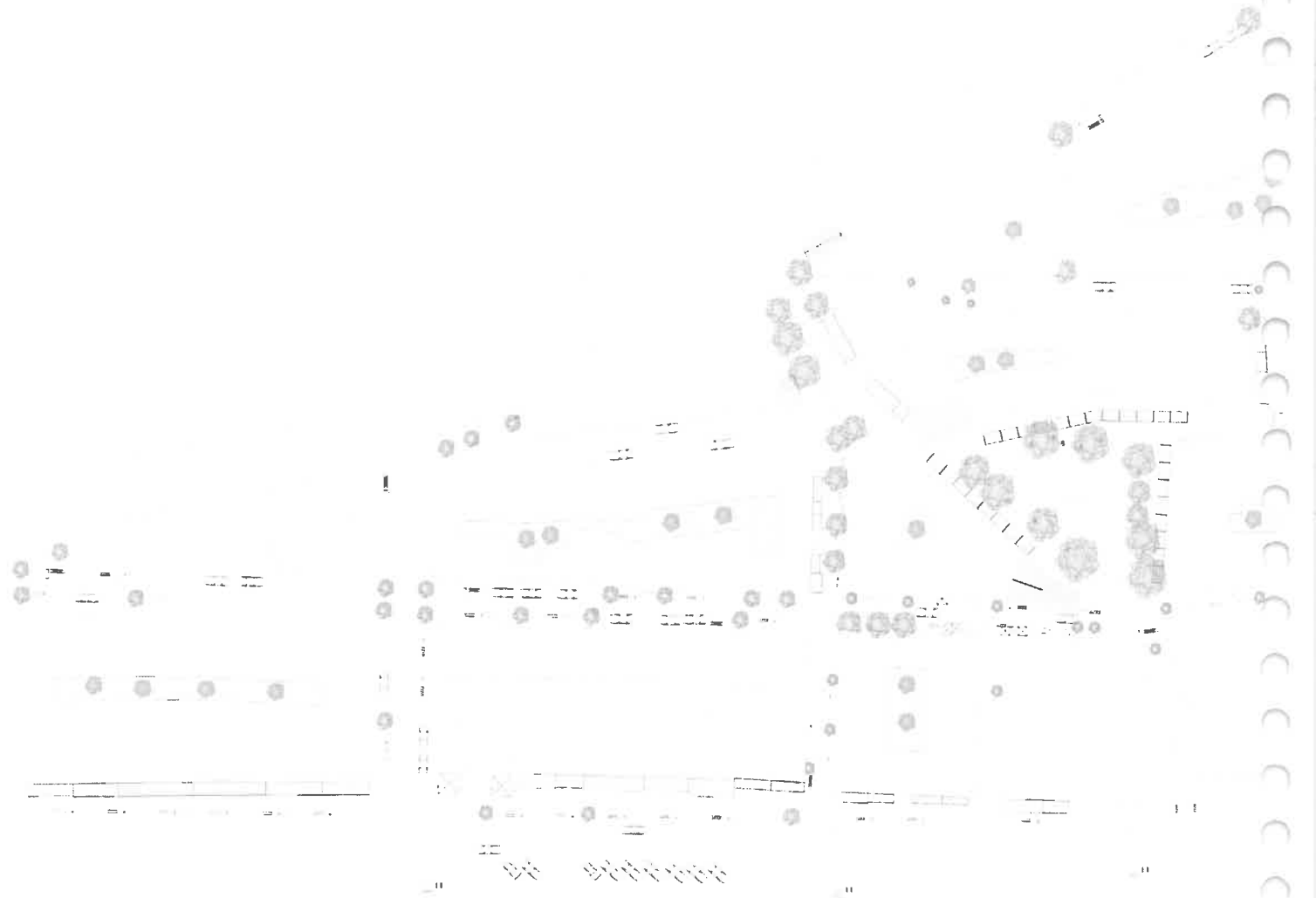
 Paylaşımllı yollar

 Araçlara ayrılmış yüzeyler



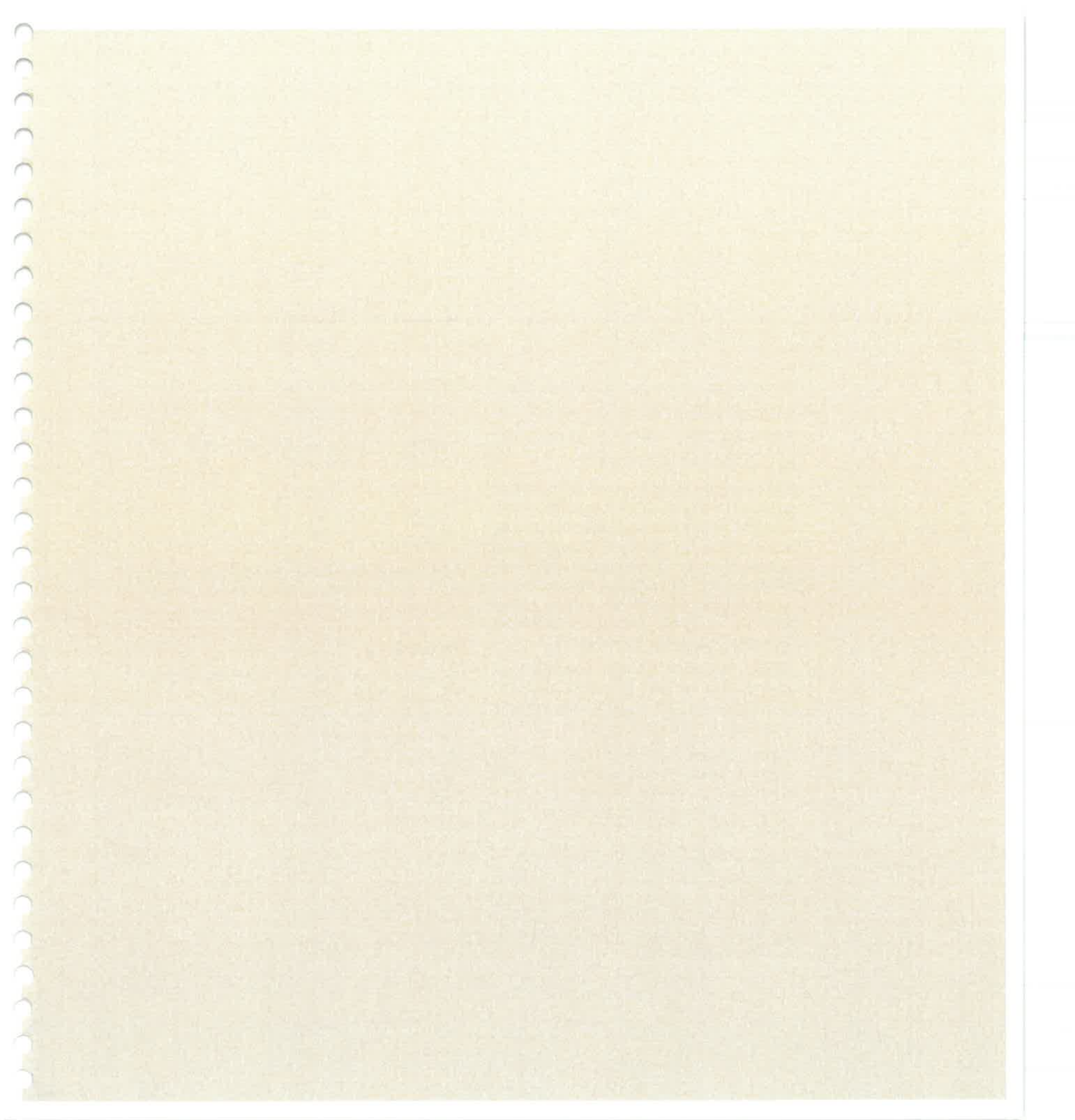


## Yeşil Alanlar Sentez Planı





3- Binalar



Bina kütleleri ve cephelerinin oluşturduğu bütün kamusal mekanı tanımladığından tasarım rehberinin içeriğinde yer almaktadır.

Balıkçıköy kentsel tasarım rehberinin içeriğini kamusal mekanların tasarım sorunları oluşturmaktadır. Mimari tasarım ölçeğine inildiğinde, büyük oranda özel mülkiyete yapılan müdahaleleri ele alıyor da olsak, bina cepheleri ve kütlelerin oluşturduğu bütün kamusal mekanı tamamlayan öğelerdir. Bu yüzden ayrı bir başlık altında, binaların kamusal mekanla ara kesitleri üzerine ilkeler sunulmaktadır.

Maltepe Balıkçıköy Sit Alanı, kendine özgü yaşanmışlıkları ve tarihi dokularıyla çevre bölgelerinden ayrılarak kentsel kimliğini oluşturan bileşenleri barındırmaktadır.

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

Bu açıdan binalara yönelik tasarım ilke ve sınırlamaları getirilmesinin amacı, mimari tasarım sürecine müdahale etmek değil, kümülatif olarak mimari tasarımların bir arada oluşturacağı kentsel mekanlarda, stratejik hedeflerin korunabilmesidir.

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

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

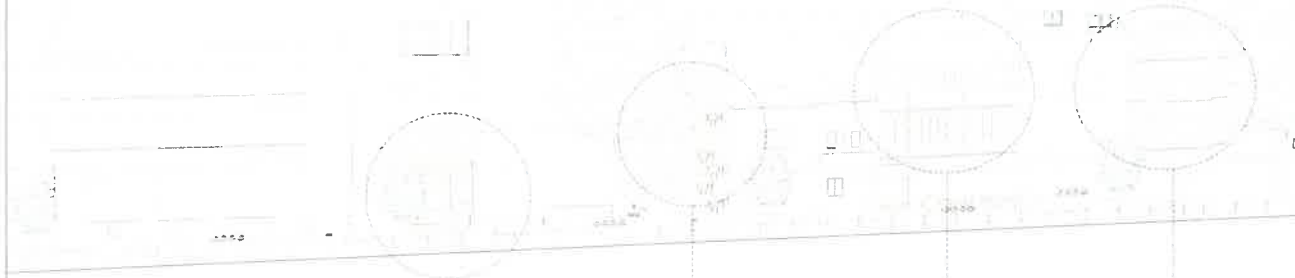
Bina bileşenleri kent algısını etkileyen, binaya dair unsurlardır. Bu unsurların bina tasarımındaki çözümleri ve kompozisyonları kent algısını ve bütüncül kent dokusunu direkt olarak etkilemektedir.

Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ile paralel okunan tasarım rehberi, binalara yönelik planlamadan doğan gabari, parsel sınırı, ada kurusu gibi başlıkları referans alır.

Rehber içinde planlamadan doğan sınırlamalara ek olarak mekansal gelişim hedeflerini tasarım araçlarıyla destekleyecek öneriler ele alınmıştır.

## Binalar niye önemli?

Rehber binaları sokak kurgusunun özel bir bileşeni olarak ele almaktadır. Bölüm içinde ele alınan başlıklardan her biri temelde sokağa dair aşağıdaki soruların cevabını aramaktadır.



Zemin kat sokak ilişkisi,  
Zemin katlar sokak ile nasıl  
ilişki kuruyor?  
Bina girişleri ile kaldırım ilişkisi  
nasıl çözülüyor?  
Dükkanlar ile kaldırımın  
ilişkisi nasıl?

Kütle sokak ilişkisi,  
Kütleler nasıl kentsel  
boşluklar tanımlayabilir?

Cephe kompozisyonu,  
Kent kimliğini sokak  
cephelerinde nasıl  
koruyabiliriz?  
Tescilli binaları  
bütün içinde nasıl  
görünür kılabiliriz?

Cephe oranları,  
Sokak algısını, geleneksel oranları  
sürdürecektir şekilde  
nasıl koruruz?  
Dengeli ve uyumlu  
silüetleri nasıl  
oluşturabiliriz?

### 3.1. Kütle Oranları:

Balıkçıköy Kentsel sit alanının tarihi kent kimliği, tescilli binaların yoğunluğundan ziyade, tescilli parsellerin oranlarının korunmuşluğundan kaynaklanmaktadır. Bu bakımdan kent dokusundaki sokak ritminin ve kütlelerin oranlarının korunmasına yönelik ilkeler sunulmalı ve uygulanmalıdır.

Balıkçıköy Kentsel Sit Alanı içerisinde bitişik nizama dayalı kütle kurgusu bulunur. Bitişik nizamın doğası gereği, binaların sokağa bakan cephelerinin ardışık düzeni sokakta bir ritim yaratır. Kent algısını büyük ölçüde biçimlendiren bu oran, kent kimliğinin korunması gereken bir unsur olarak değerlendirilmelidir.

Kütle oranlarının korunması; parsel genişlikleri ve gabari yüksekliklerine bağlıdır.

**Alan içindeki gabari yüksekliği, koruma imar planında 4 kat ile sınırlandırılmıştır. Alana yönelik tasarım ilkeleri, planlamadan doğan ilkelerle belirlenir.**

Parsel genişlikleri mevcut doku bütünlüğünü korumaya yönelik, mevcut parsel oranları ortalamasından yola çıkılarak belirlenir.

Ön cephe genişliği oranları için, alanın doku karakterini yansıtan 6 aksta şekil 3.2'de sunulan çalışmalar yapılmıştır. Yapılan analizlerde cephe genişliklerinin ortalama 6-8 m arasında yoğunlaştığı görülmektedir.

Bu çalışmalardan elde edilen sonuçlara göre semt içinde yaklaşık 6-8 m arası değişiklik gösterebilen ortalama bir cephe genişliği ritmi benimsenmiştir.

Söz konusu genişlik, alanda yapılan tespitleri ve şekil 3.1 ve 3.2'de sunulan silüetlerdeki or-

talama genişlikleri referans almaktadır.

Mevcut dokudaki cephe oranları ortalaması olan 6 ile 8 metre bir referans değer (k değeri) olarak kabul edilir. Alan içindeki kütle oranlarında bu referans değerinin korunmasına yönelik tasarım kararları alınacaktır.

Alan içindeki kütle oranlarının korunmasına yönelik tasarım kararları, cephelerde 6-8m genişliğinde bir ortalamanın tutturulmasını amaçlar.

**İmar yönetmeliğine ek olarak detayları Kentsel Tasarım Rehberinde belirtilen oranların korunmasına yönelik kararlar uygulanacaktır. Bu kararlar için Kentsel Tasarım Rehberi kılavuz olarak kullanılacaktır. Belirtilen k oranını aşan parsellerde yeni yapılaşma sürecinde yapılaşma şartlarına yönelik düzenlemeler getirilecektir.**

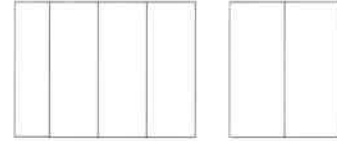
Kütle oranlarının korunmasına yönelik yaklaşım uygulamada iki alanda karşılık bulmaktadır:

1- Yeni yapılaşma ve mevcut yapılaşmaya yapılacak basit müdahalelerde cephe oranlarının doku bütünlüğünü koruyacak şekilde tasarıma yansması.

2- Tevhit uygulamalarına yönelik ilkesel sınırların belirlenmesi.



**k= 6-8mt**



Şekil 3.1: Balıkçıköy'de kütle oranları

Rihtim Caddesi

49,52	8,54	8,88	17,51	14,66
-------	------	------	-------	-------

Eski Belediye Sokak Kuzey

12,23	5,35	8,62	12,88	6,81
-------	------	------	-------	------

17	15,44	8,31	6,77	7,12	7,17
----	-------	------	------	------	------



10,61 6,52 5,41 6,96 5,67 24,04 44,66

6,46 6,37 6,95 9,18 11,51

### Beşçeşmeler Sokak Batı (Meydan Bölümü)

Şekil 3.2: Balıkköy'de kütle oranlarının tespitine yönelik silüet analizleri

4,37 8,44 8,59 4,42 3,77 4,87 4,48 3,06 6,78 10,91

Küçükalyalı Caddesi Güney

2 9,89 9,89 13,4 7,55 6,78 23,25 6,16 6,99 2,78 19,81

Küçükalyalı Caddesi Kuzey

Balıkçıköy Meydanı Kuzey

11,5 6,5 7,5 7,5 8,51 7,27



Şekil 3.2: Balıkçıköy'de kütle oranlarının tespitine yönelik silüet analizleri

## Cephe oranlarının korunması:

Balıkçıköy Kentsel sit alanında sokak oranlarının korunması için cephelerde, referans değer olarak belirtilmiş 6-8m'lik ritmin korunması sağlanmalıdır.

Bu bakımdan 8 mt'den geniş parsellerde, sokak silüetinin referans değere uyum sağlamasına yönelik tasarım kararları alınmalıdır.

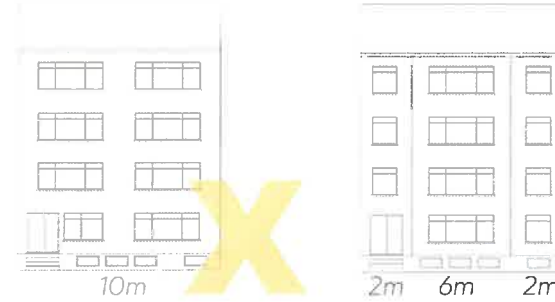
8mt'den geniş parsellere yapılacak yeni yapılaşmada, tasarım kararları aşağıdaki prensiplerden en az birini benimseyecek biçimde şekillenmelidir:

- Cephe kompozisyonlarının 6-8 mt'lik bir oranı koruyacak şekilde farklılaşması. Pencere tip ve büyüklükleri, balkonlar ve/veya çıkımların kurgusunun referans değeri koruyacak şekilde düzenlenmesi.
- 6-8mt'lik aralıklarla malzeme, doku ve renk farklılaşmalarının yapılması.
- 6-8mt'lik aralıklarla bina kütlesinde geri çekilmeler ile kütle hareketinin sağlanması.
- Oranları korumaya yönelik düşey silmeler, boşluklar, dekoratif düşey elemanlar kullanılması.

8mt'den geniş mevcut parsellerde yapılacak yapılacak basit onarımlarda:

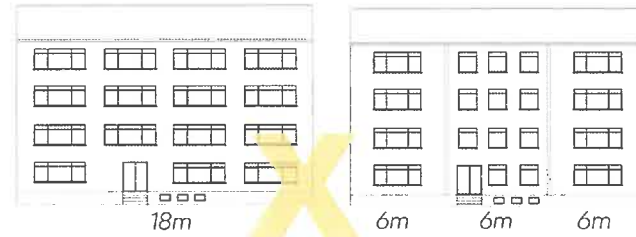
- 6-8mt'lik aralıklarla malzeme, doku ve renk farklılaşmalarının yapılması.
- Oranları korumaya yönelik düşey silmeler, boşluklar, dekoratif düşey elemanlar kullanılması.

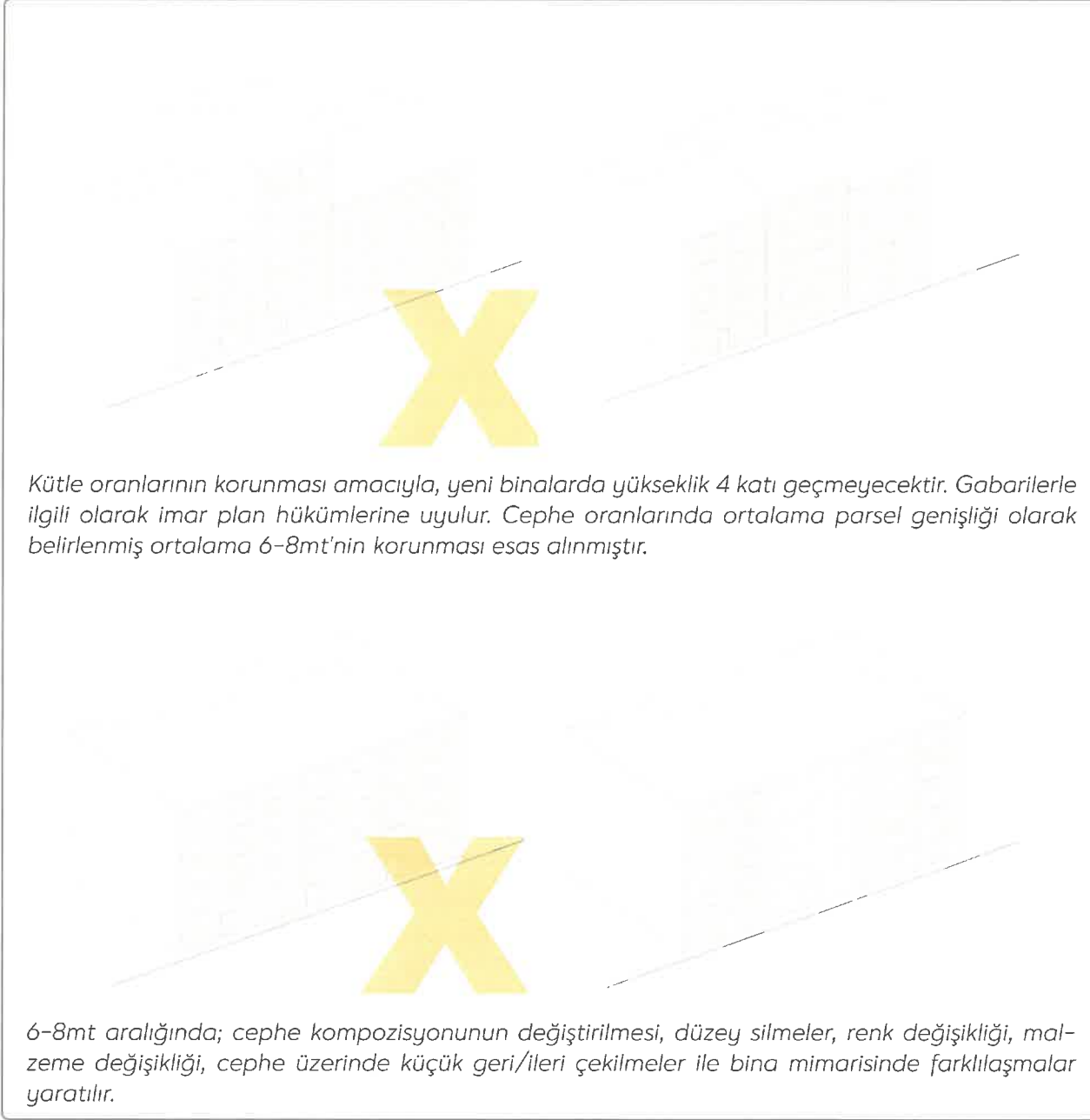
Genişliği 12m- 8 m olan cephelerde, cephenin orta simetri aksının etrafında 6-8mt arası kısım düşey elemanlar kullanılarak ve/veya cephe kompozisyonu değiştirilerek farklılaştırılmalıdır.



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

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





Şekil 3.3: Cephe ve kütlelerin oranlarının mimari ölçekte korunması

## 3.2. Tescilli binalar ve komşulukları:

Balıkçıköy Kentsel Sit Alanının içinde tescilli yapıların tamamı koruma mevzuatına göre değerlendirilecektir. Bu rehber içinde binalar ile ilgili verilen kütle oranı ve cephe kompozisyonuna yönelik ilkelerin hiçbiri tescilli binaları kapsamaz.

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

**Bina önü kullanımı ve işletme önü kullanımına yönelik ilkeler tescilli yapılar için geçerli değildir.**

Temel bir ilke olarak, tescilli yapıların üzerine ve önüne yapıya bitişik hiçbir eklenti yapılmaz. Tescilli yapılara yapılan eklentiler anıtlar kurulu karar ve görüşleri doğrultusunda yapılabilir.

Bu kapsamda; tescilli yapılara bitişik her türlü, tente, sundurma, kış bahçesi, sabit mobilya, reklam tabelası, sabit strüktür kaldırılmalıdır.

Balıkçıköy Kentsel Tasarım Rehberi, tescilli yapı ve parsellere komşuluğu olan yapılarla ilgili ilkeleri içerir.

Rehberde belirtilen kararlar, tescilli yapı komşuluklarında tescilli yapının algısal özelliklerinin ortaya çıkarılması hedeflenmiştir.

### **Tescilli yapı komşuluk durumu:**

Balıkçıköy içinde tescilli bir yapıya komşuluğu bulunan komşuluk durumu içinde değerlendirilecektir.

Balıkçıköy Koruma Amaçlı Uygulama İmar

Planı, tescilli bina komşuluklarına yönelik planlama kararları getirmiştir. Komşuluk ilişkilerinde imar plan hükümleri uygulanacaktır.

**Balıkçıköy Kentsel Sit Alanının içerisinde tescilli yapıya komşuluğu bulunan binalar, tescilli binadan daha yüksek olamaz.**

İmar koşullarından bağımsız olarak tescilli yapıya komşuluğu olan yapıların gabarisi, komşusu olduğu tescilli yapı referans alınarak belirlenir.

**Tescilli bir yapıya komşuluğu bulunan binaların cephe renkleri, komşusu oldukları tescilli yapıdan daha açık tonda boyanmak zorundadır. Bitişik ve ayrık nizam tescilli binaların iki yanındaki parsellerde yer alan binalar sağır duvarları dahil olmak üzere aynı renge boyanacaktır.**

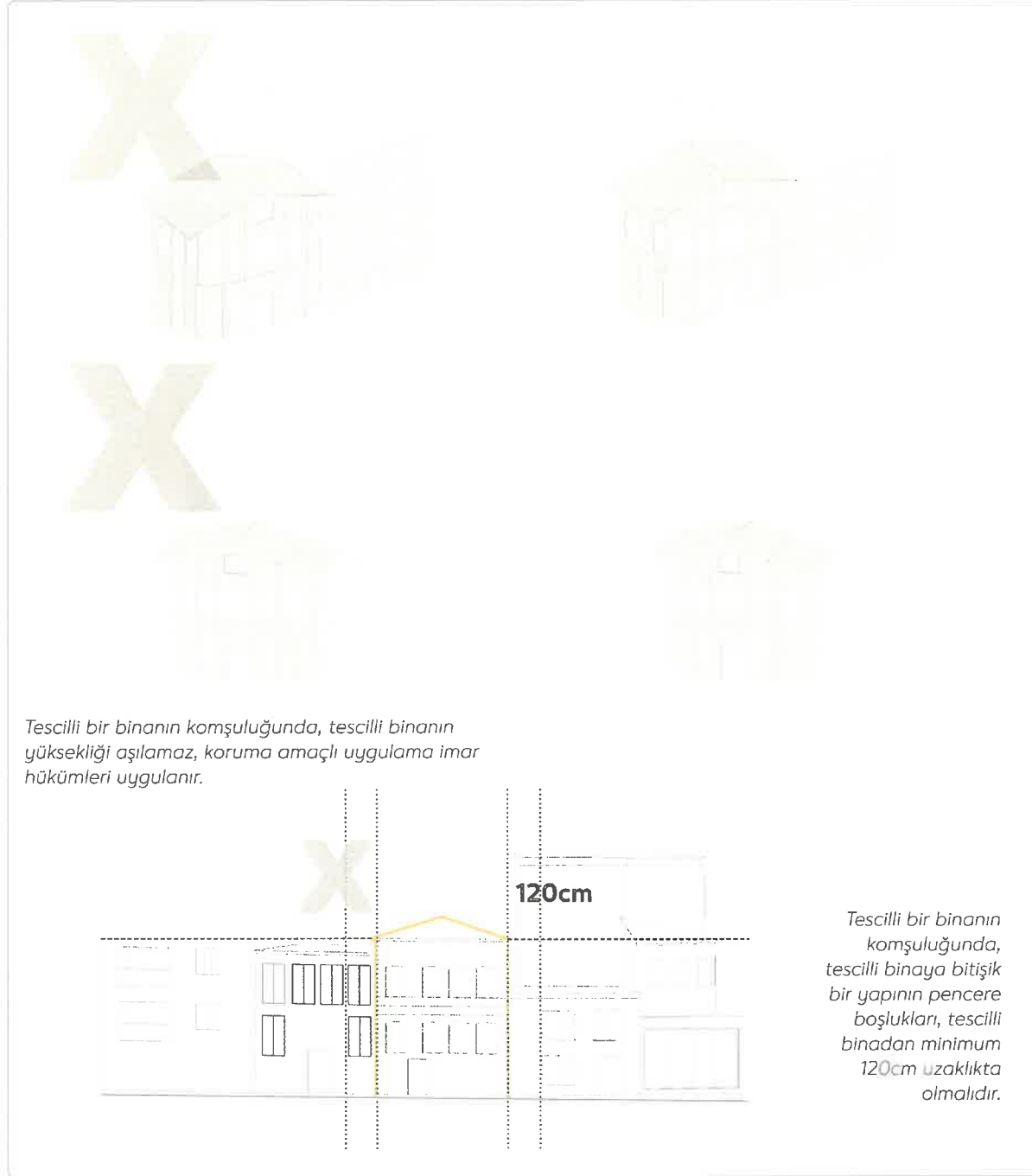
Tescilli yapıya komşuluğu bulunan parselde bulunan yapı üzerinde sağır cepheler bulunması durumunda, söz konusu sağır cephelerde, komşu tescilli binanın renginden daha açık tonda tek renk uygulaması yapılır. Sağır cephe üzerinde her hangi yapı eklentisi, tabela ya da reklam bulunamaz (bkz. 3.5. Sağır duvarlar).

**Tescilli bir yapıya komşuluğu bulunan binaların cephe boşluk oranları (zemin katlar dışında) tescilli yapınıninkinden fazla olamaz.**

**Tescilli bir yapıya bitişik ve cephesi 3 m'den geniş bir yapı, yukarıdaki ilkelere ek olarak, bitişik olduğu tescilli binanın sınırına 120cm'den yakın pencere boşluğu açamaz.**

Tescilli yapı komşuluk ilişkilerinde parsel sınırları değil tescilli yapının sınırları referans alınır. Üzerinde yıkılmış yapı bulunan tescilli parsellerde, yıkılmış yapının anıtlar kurulunda bulunan röleve projesi referans alınır.





Şekil 3.4: Tescilli bina komşulukları koşulları

### 3.3. Ada ortalarındaki iç bahçeler:

Balıkçıköy içinde imar planları ve yerleşme tipolojilerinden dolayı ada ortalarında boş alanlar bulunmaktadır. Bu boş alanların kent içinde kaybolan yeşil dengesini kısmen de olsa geri kazanmak için rezerv alanlar olarak korunması amaçlanmaktadır.

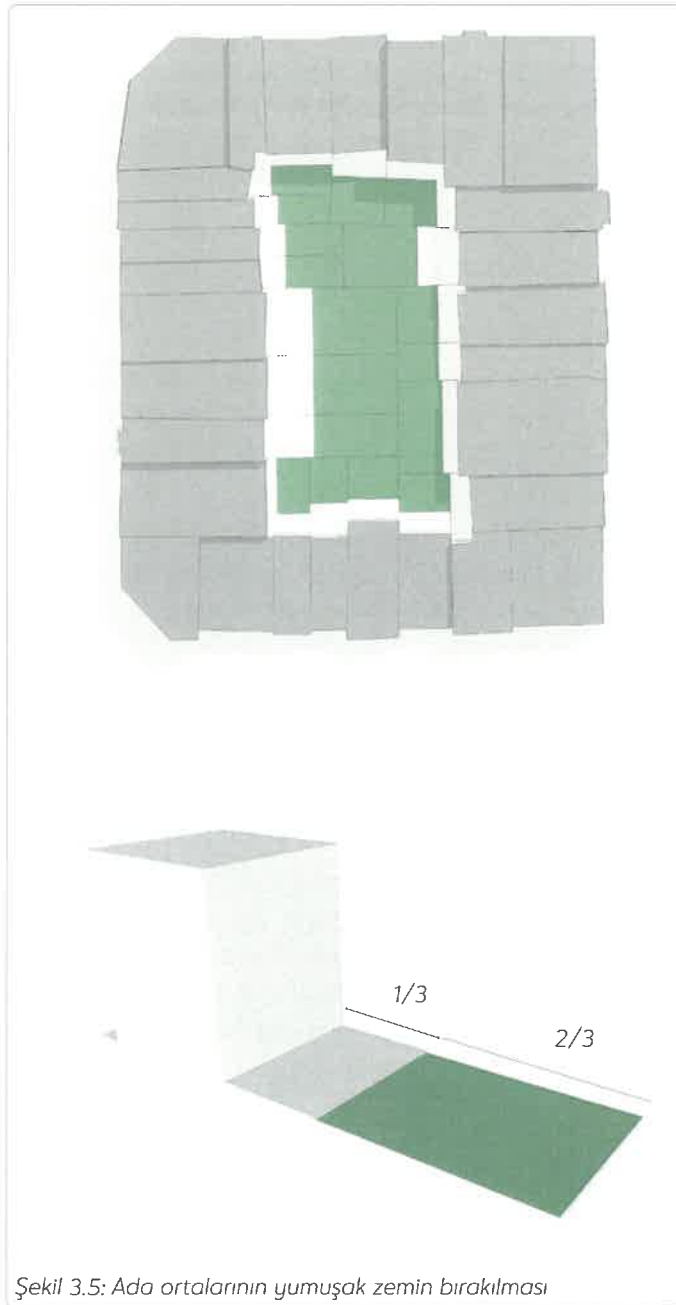
Bir yapı adasının içindeki bütün parsellerin bir kısmının yeşil alan olarak korunması sayesinde, adaların ortalarında rezerv yeşil boşluklar elde edilebilecektir. Bu boşluklar kentsel yaşam koşullarında fiziki iyileşme sağlamayı hedeflemektedir.

Yapı adalarının ortasında kalan boşlukların yumuşak zemin olarak muhafaza edilmesi önerilir. Balıkçıköy'de bu kapsamda ele alınmaya uygun avluya sahip adalar şekil 3.6'da gösterilmektedir.

Bu kapsamda mal sahiplerinin mülk haklarına dokunulmamakta, sadece parsel içindeki yapılaşma koşullarına ek ilkeler getirilmektedir. Parsel içine yerleşme imar mevzuatında belirtilen kurallar doğrultusunda belirlenir.

Arka bahçe; parselin içinde bina oturma alanı dışında, binanın arka cephesinde kalan tanımlı alan olarak kabul edilmiştir. **Arka bahçelerin min 2/3 oranında bölümü yumuşak zemin olarak muhafaza edilmelidir.**

Yumuşak zemin olarak bırakılan kısımda müstemilat, kömürlük, kış bahçesi gibi eklentiler bulunamaz. Bu alanlar toprak zemin ya da peyzaj düzenlemesi ile yeşil zemin olarak tutulabilir. Çakıl gibi su geçirimli malzemeler, harç ile sabitlenmemek koşulu ile sınırlı biçimde kullanılabilir.



Şekil 3.5: Ada ortalarının yumuşak zemin bırakılması

Arka bahçelerin içinde hiçbir ticari faaliyet yapılamaz. Arka bahçe içine ek yapı inşa edilemez. Arka cephesi kapalı bir avluya açılan adalarda, zemin katında ticari işletme bulunan binalarda, işletme arka bahçeyi ticari amaçlarla kullanamaz. Yeme-içme hizmeti veren işletmeler ada ortasına servis yapamaz.

Sert zemin olarak kullanılan alan içine kalıcı strüktüre sahip yapılar inşa edilemez. Arka bahçeler tamamı depolama alanı olacak şekilde kullanılamaz.

Arka bahçelerin içinde varsa moloz, çöp gibi genel halk sağlığını tehdit eden döküntülerin kaldırılması gereklidir. Bunun sorumluluğu mal sahiplerine aittir.

Arka bahçeler arasına yüksek bahçe duvarı yapılamaz. Bahçeleri birbirlerinden ayıracak düzenleme yapılmasına ihtiyaç duyulduğu durumlarda, yüksekliği en fazla 90 cm, geçirgen, hafif çit ya da korkuluk kullanılmalıdır.

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

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



*Dünyadan örnekler*



Şekil 3.6: Balıkcıköy içinde boşluk olarak, yumuşak zemin bırakılması önerilen avlulu adalar

## 3.4. Cepheler:

### 3.4.1 Cephe kompozisyonu:

**Balıkçıköy sokak kimliğini ve algısını şekillendiren unsurların başında cephe silüetlerindeki doluluk ve boşluk oranları gelmektedir. Bu oran özgün sokak silüetinin bir unsuru olarak kabul edilip korunmuştur.**

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

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

Bu bakımdan mevcut silüetlerdeki doluluk boşluk oranı ortalaması ve cephe kompozisyonları emsal olarak kabul edilmiş, bu oran ve düzenin devamlılığının sağlanması amaçlanmıştır.

Şekil 3.7 ve 3.8'de Balıkçıköy Kentsel sit alanında karakteristik ve sokak içinde bütünlük oluşturan silüetlerin doluluk boşluk oranları hesaplanmıştır.

**Alanda sokak cepheleri içinde pencere boşluklarının duvarlara oranının ortalama %35-40 arasında değiştiği görülmektedir. Bu oran dar binalarda biraz artarken, bina genişledikçe azalmaktadır. Sokak içinde ortalama boşluk oranlarından fazla veya az yoğunluğa sahip bina cephelerinin sokak ritmini sekteye uğrattığı görülmektedir.**

Alçak katlı yapılardan oluşan sokaklarda da boşluk oranları düşük gözükmemektedir. Ancak imar hükümleri alanda 4 kata kadar yapılaşma önerdiğinden bu oran göz ardı edilmiştir.

Söz konusu ritmin devamlılığını sağlamaya yönelik olarak Balıkçıköy içinde bina genişlikleriyle doğru orantılı olarak doluluk boşluk oranlarına çeşitli sınırlandırmalar getirilmiştir.

**Bu sınırlandırmada ortalama cephe doluluk boşluk oranı olan %40 baz alınmıştır.**

Sokak ritmini oluşturan doluluk boşluk oranlarında zemin kat kullanımları göz ardı edilmektedir. Zemin katlarda ticaret kullanımı, boşluk oranlarının artması sonucunu doğurmaktadır. Zemin katlar ve vitrinler ileride kendi içinde bir tasarım problemi olarak ele alınacaktır (bkz. Zemin katlar ve vitrinler).

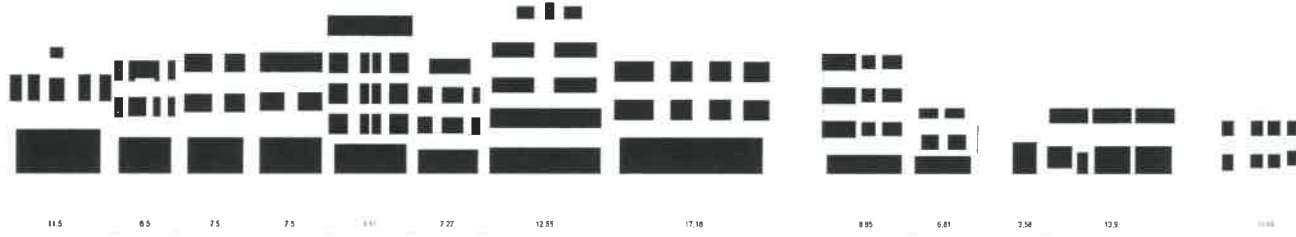
**Balıkçıköy içinde cephe kompozisyonunda boşlukların cephe bütününe oranı %50'den fazla, %30'dan az olamaz.**

Bu bakımdan cephe kompozisyonlarında tamamen cam cepheler ya da tamamen sağır cepheler bulunmamalıdır.

**Tescilli binaların komşuluklarında, yukarıdaki ilkedden bağımsız olarak; boşluk oranı tescilli binanın boşluk oranından fazla olamaz.**

**%42**

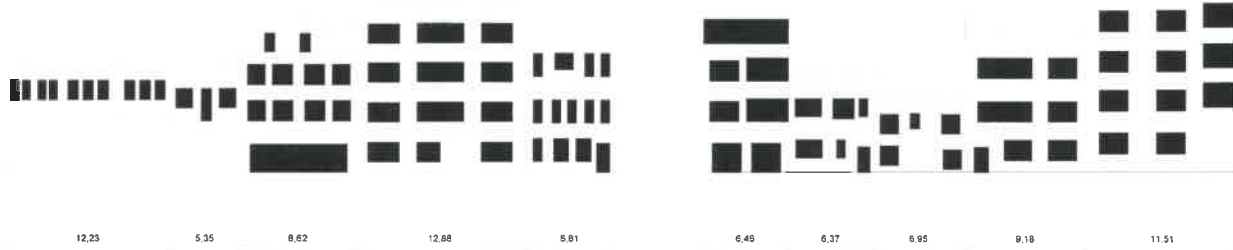
%52 %29 %24 %49 %55 %54 %42 %47 %43 %43 %52 %37 %25



Maksimum oranda boşluklar

**%36**

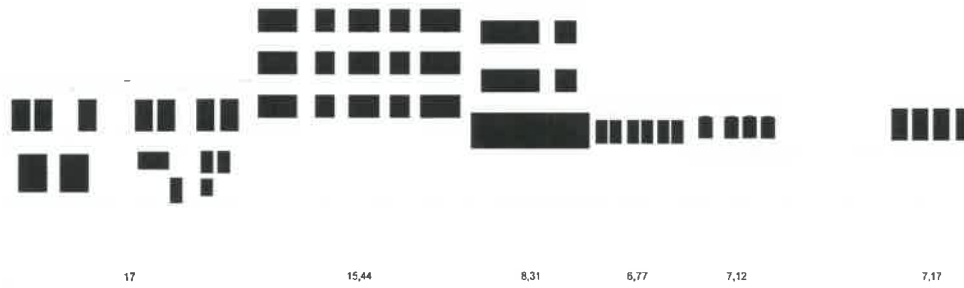
%11 %50 %52 %37 %29 %61 %32 %31 %30 %30



Ortalama oranda boşluklar

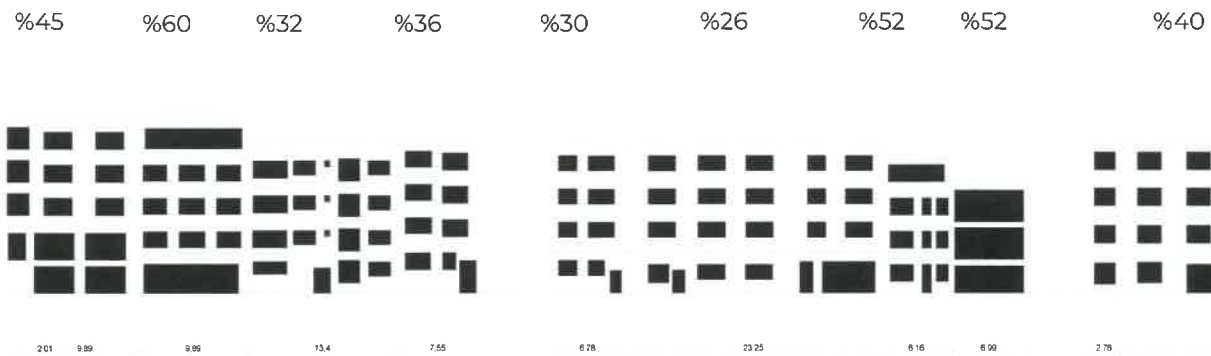
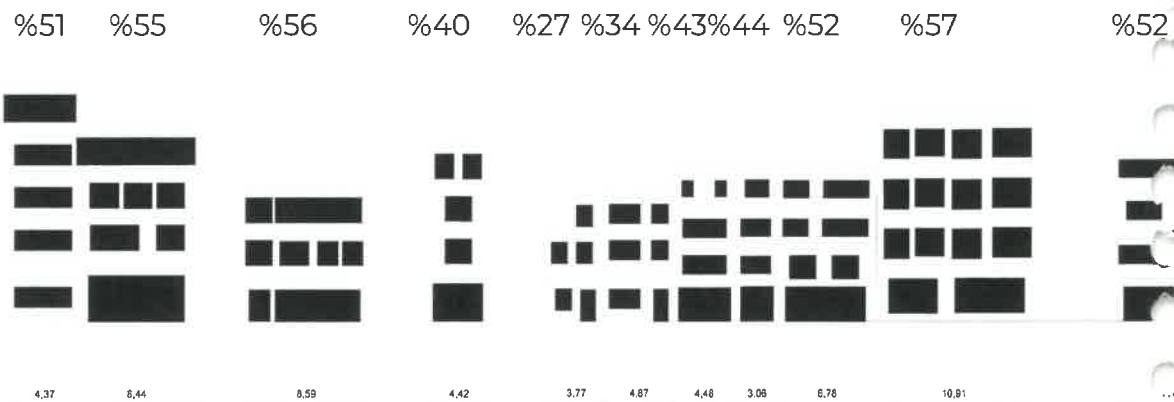
**%24**

%28 %25 %36 %20 %15 %19



Düşük oranda boşluklar

Şekil 3.7: Balıkcıköy'de ortalama cephe doluluk/boşluk oranları



**%42**

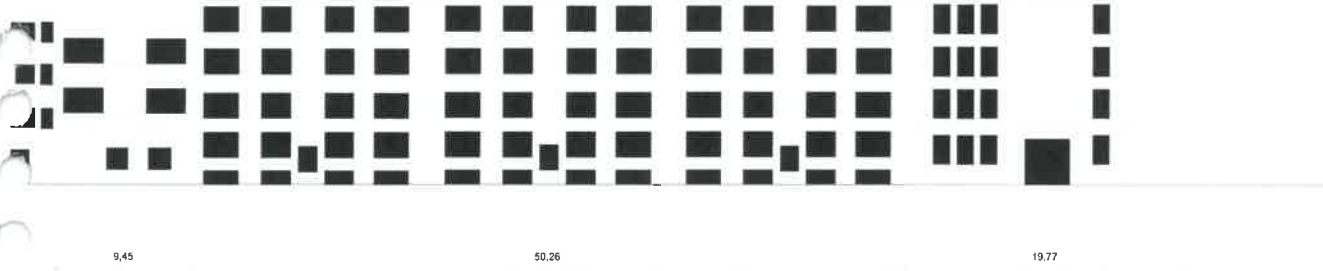
%28

%38

%38

%38

%20



**%39**

%41

%21

%34

%57

%41

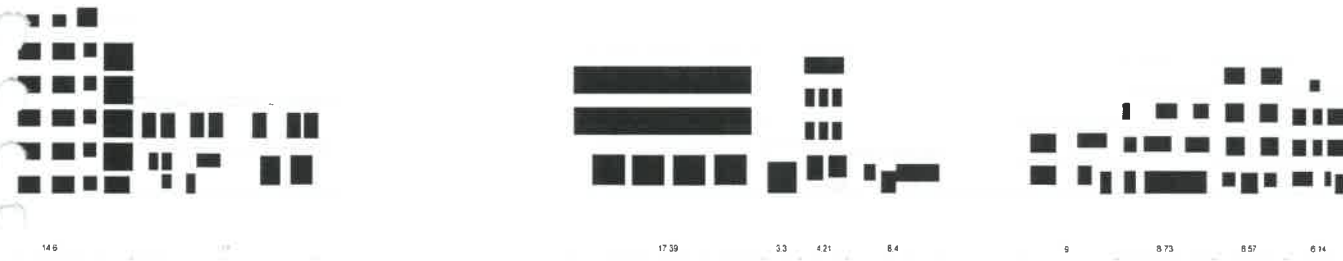
%44

%36

%35

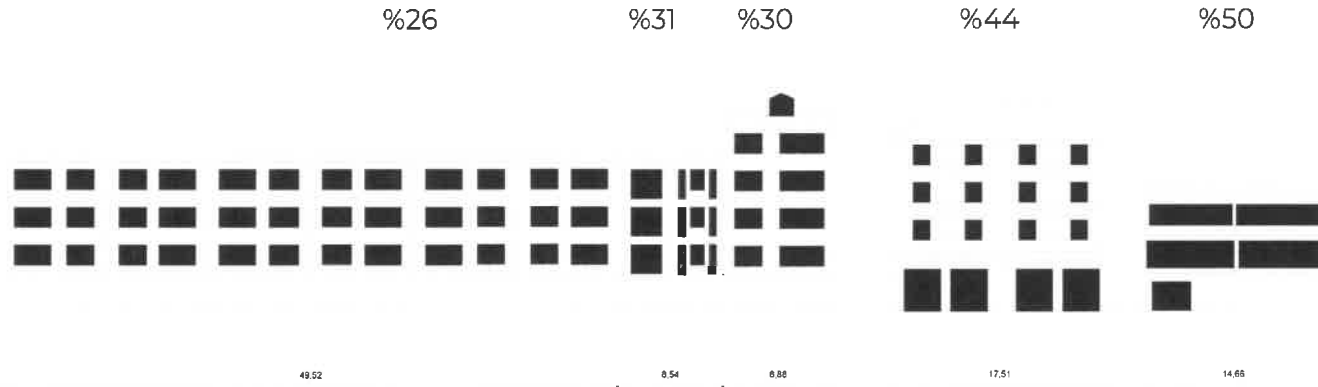
%30

%31

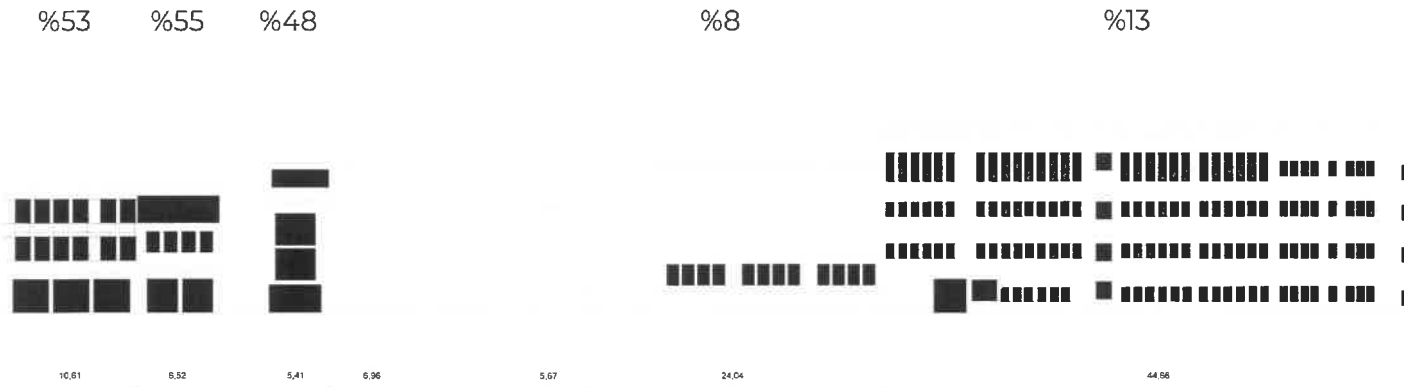


Şekil 3.8: Balıkcıköy'de ortalama cephe doluluk/boşluk oranları

**%38**



**%35**



Şekil 3.8: Balıkkıköy'de ortalama cephe doluluk/boşluk oranları

### 3.4.2. Çıkmalar:

Balıkçıköy genelinde sokak kesitlerinin dar olması, alanın özgün kimliğinde çıkma ve cumbalara referans verecek kaynak bulunmaması, mevcut ağaç peyzajının zarar görmemesi için çıkmalar sadece dekoratif amaçlı kullanılabilircek sınırlar içinde tutulmuştur.

**Bu bakımdan çıkmalar kütle ilişkileri içinde değil, cephe kompozisyonunun bir unsuru olarak değerlendirilir.**

3.1. bölümünde; cephe oranlarının korunması kapsamında sunulan ilkeler çerçevesinde, genişliği 8m'den geniş cephelerde, cephe oranlarını küçülmek için dekoratif çıkmalar yapılabilir.

**Bu kapsamda cephe üzerinde bölünmeler yapılması amacı ile oluşturulan çıkmalar 15cm'i geçmemelidir.**

**Alan genelinde 600cm'i geçmemek koşulu ile 25cm'e kadar çıkmalar yapılabilir.**

Balıkçıköy bütününde çıkma büyüklükleri 25cm'i geçmeyeceğinden, yeni binalarda cumba yapılamaz. Tescilli binalarda bulunan cumbalar bu kapsamın dışındadır. Tescilli bina komşuluklarında, tescilli bina sınırı ile çıkma arasında min. 200 cm aralık bırakılmalıdır.

**Çıkmaların üzerinde tabela, yazı, reklam panosu, sabit ilan bulunamaz. Zemin katlarda kullanılacak tenteler çıkma hizasının altında yer almalıdır. Bu kapsamda 3.4.5. Tabelalar, vitrinler ve tenteler bölümünde sunulan ilkeler uygulanır.**



### 3.4.3. Cephe malzemeleri ve bileşenleri:

Sokak silüetlerinde bütünlük sağlanması ve özgün sokak karakterinin korunması için bina cephe malzemelerine yönelik Balıkçıköy Kentsel sit alanında belirli kriterler tanımlanmıştır.

Dokuda cephe bütünlüğünün sağlanması temel kriterlerin başında gelmektedir.

Zemin katı ticari birim olarak kullanılan binalarda ticari birimler giydirme cephe ile kaplanmamalı ve binanın tamamıyla bütünlük sağlanması için aynı renk ve malzeme kullanılmalıdır.

Binaların zemin katları ile üst katları cephe bütünlüğünü korumalıdır.

Mevcut binalarda binaların zemin katına uygulanmış binanın bütününden farklı cephe kaplamaları (seramik, sac, alüminyum, kompozit paneller vs) kaldırılacaktır. Bina ile aynı renk ve malzemede olacaktır.

Doğrama bölüntüleri onaylı mimari proje doğrultusunda her katın bölüntüsü ve malzemesi birbirinin aynısı olacak şekilde revize edilecektir.

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

Cepheler reklam panosu olarak kullanılmaz.

Bina cephe ritmini bozacak mevcut pencere açıklıklarına ek olarak yeni pencere açıklıkları yapılamaz. Bina cephesinde yapılacak pencere oran ve yeri farklılığı cephe bütünlüğünü bozmaktadır.

Renkler:

Balıkçıköy sit alanı bütününde, pembe, kahverengi, sarı, mavi, yeşil, gri renklerinin doğal ve yumuşak tonları önerilmektedir. Parlak ve koyu renkler hakim renk olarak kullanılmamalıdır.

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

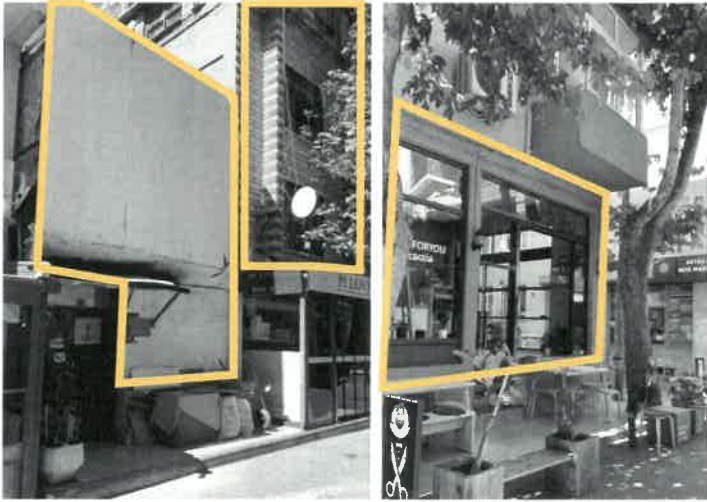
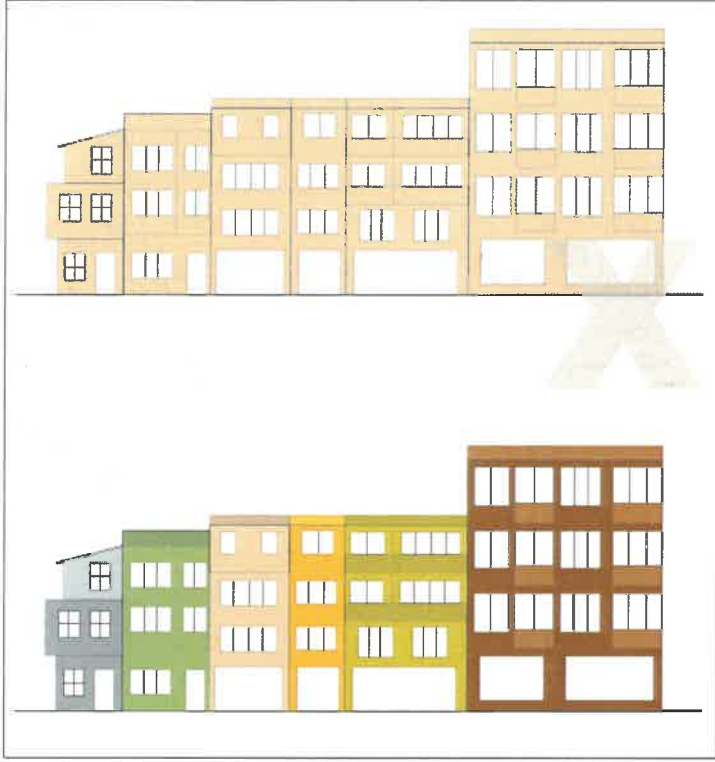
Cephe de ikinci renk kullanımı istendiğinde (söveler, silmeler, vb.) cepheden daha açık tonlu veya cepheden farklı ve açık tonlu renk seçilebilir. Beyaz ve tonları da ikincil renk olarak kullanılabilir.

Tescilli binaların yan tarafında bulunan binaların renkleri Tescilli binanın renginden daha açık renkte olmalıdır. Bitişik ve ayrık nizam tescilli binaların iki yanındaki parsellerde yer alan binalar sağır duvarları dahil olmak üzere aynı renge boyanacaktır.

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

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

Bitişik nizam binaların renkleri birbirinden farklı olmalıdır. Yan yana iki binada aynı renk kullanılmayacaktır.



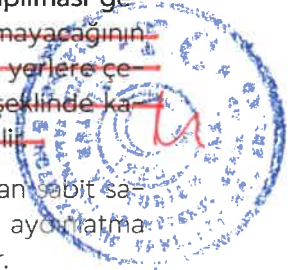
Şekil 3.9: Cephe malzemeleri

Arka cephe ya da balkon içine montaj imkanının olmadığı yerlerde kentsel silüeti olumsuz etkilemeyecek şekilde, dikeyde aynı aks üzerinde, uygun malzeme (metal / ferforje dış kafes) ile gizlenmesine izin verilebilir.



#### Eklentiler:

Cephelerde yer alan mevzuata aykırı eklentiler kaldırılacaktır. Mevcut Binalarda binaların ön cephelerinde montajlı klima, çanak anten ve diğer tüm eklentiler sökülecektir. Arka cephelerde veya balkon içlerinde dışarıdan gözükmeyecek şekilde montaj yapılması gerekmektedir. ~~Klimaların kaldırılamayacağına ispat edildiği durumlarda önerilen yerlere çekilip, bina rengine boyalı balkon şeklinde kapama ile gizlenmesine izin verilebilir.~~



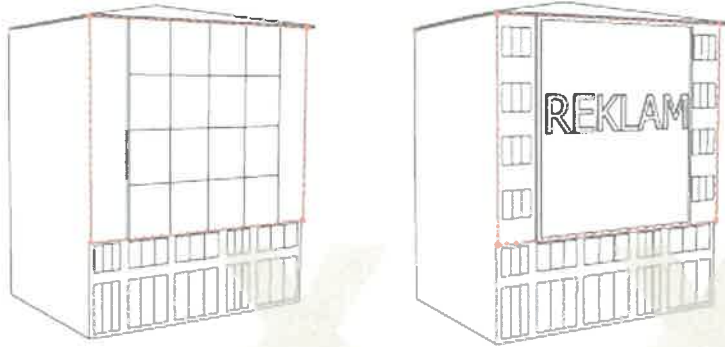
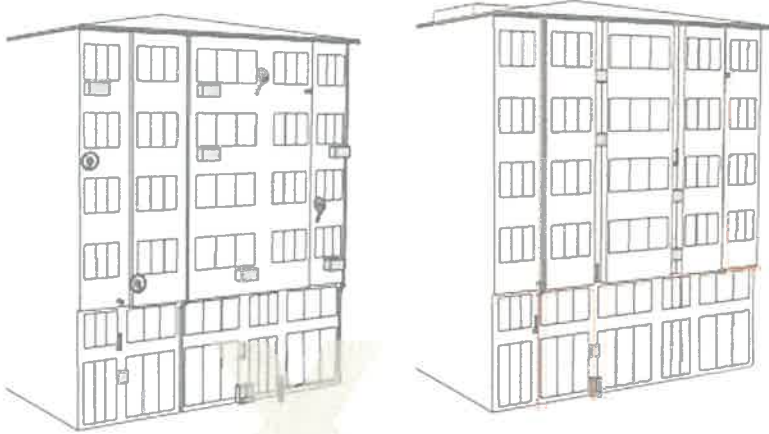
Bina ve dükkan girişlerinde bulunan sabit saçaklar ve bunlara eklenen ısıtma, aydınlatma ve benzeri elemanlar kaldırılacaktır.

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

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

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

Pencere ve girişlere yapılacak ferforje panjur vb. eklentiler pencere iç bölümünde olacaktır bu eklentiler istikamet sınırını aşamaz. Yukarıdaki başlıklar dışında kalan bina eklentileri, bina cephesiyle aynı renge boyanmalıdır.



### 3.4.4. Zemin ilişkisi:

Binalar bodrum kattan çatıya kadar bütün olduğu için yapılan herhangi bir değişiklik yapının tümünü etkiler. Binanın girişinin sokakla ilişkisi, hem bina içerisinde yaşayanlar hem de bina dışından gözlemleyenler açısından önemlidir. Bu yüzden;

**Konut sokaklarında bina zemin kotu yürüme kotunun aşağısında kalmamalıdır. Bu bakımdan zemin kat pencereleri yol kotundan maksimum 170cm yukarıda olabilir.**

Konut sokaklarında zemin ile sokak ilişkisinin görsel olarak devamlılığı, sokak kotunda sağır duvarların ortaya çıkmasını engellerken, sokaktaki güvenliğin artmasını sağlar.

**Zemin kat girişi merdivenli ise merdivenler kaldırıma taşmamalıdır.**

Sokakta net geçiş koridoru zemin kat merdivenleriyle engellenemez. Bina girişleri kaldırımla hemzemin olduğu durumlarda bina giriş kapısında giriş çekme yapılarak merdivenlerin parsel sınırı içine çekilmesi sağlanır.

**Yaya ve Paylaşımlı sokaklarda zemin katı ticari işletme ya da hizmet birimi olarak kullanılan binalarda, dükkan girişlerinde sokak-kaldırım kotu altı giriş yapılamaz.**

Ticaret birimlerinde sokak zemin ilişkisi hemzemin olarak çözülmelidir. Buna imkan olmayan yapılarda ticari birim zemini maksimum 40cm yüksekte olabilir.

Tescilli binaların aslına uygun olmayan ve sokağı olumsuz etkileyen girişleri için ise sokak kotunun tesviye edildiği noktalar doldurulur ve onaylı projesi dışında belirtilen giriş ve çıkışlar dışında sokaktan girişlere izin verilmez.



### 3.4.5. Tabelalar, Vitrinler ve Tenteler:

#### Tabelalar :

Zemin katı ticari birim olan binalarda, tabela kullanımları cephe bütünlüğünü bozmamalıdır. Cephenin bir unsuru olan tabelalar, sokak algısı ve oranlarını sürdürmelidir. Ayrıca tabella büyüklük ve oranlarında için ortak bir dil birliği sağlanmalıdır.

Tabelalar zemin kat yükseklik sınırının üstüne takılmamalıdır.

Tabela genişliği mevcut binanın genişliğinden fazla olmalı diğer binaların üzerine taşmamalıdır.

Tabela derinliği 5 cm'i aşmamalıdır.

Alanda konsol tabela uygulamaları yapılabilir. Konsol tabelalar net geçişi engellememeli, yaya güvenliğini etkilememelidir.

Zemin katta birden fazla işyeri olması durumunda zemin kat tabelalarında yatayda uyum aranacaktır.

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

Tabela yazı karakteri, malzemesi ve rengi ticari birimin tercihine bırakılmıştır.

#### Vitrinler :

Zemin kat dükkan cephesi tamamen cam olmamalıdır.

Vitrinler dikeyde bölüntüler oluşturarak bö-



Şekil 3.10: Tabelalar

lüntülü cam yüzeyi oluşturulmalıdır. Bu bölüntüler düşeyde bina cephesindeki oranları devam ettirmelidir.

Vitrin cam yüzeyinde ticari işletmenin tercihi doğrultusunda işletmenin adı istenilen renk ve karakter ile yazılabilir. İşletme adı dışında vitrin yüzeyinde yazı ve görsel bulunmamalıdır.

#### Tenteler :

Ticari ve hizmet birimlerine gölgelik alan oluşturarak üstünü örttüğü alanın aktif olarak kullanılmasına fayda sağlamaktadır.

Tentelerin dükkan önlerinde kaplayacağı genişlik en fazla 3m olmalıdır. Tenteleri 3m'den fazla açılan işletmeler sokak işgaline neden olmaktadır.

Tentenin izdüşümünün kapladığı alan dışında, işletmeler herhangi bir eşyalarını bu alan dışına koymalıdır. Net geçiş aksı engellenmemelidir.

Tenteler zemin kat dışında bina cephesinde hiçbir katta bulunmamalıdır.

Zemin katta bulunan ticari işletmeler, ortak ve uyumlu bir görünüm için aynı renk malzemede tente kullanmalıdırlar.

Tenteler kullanımı gereği ticari işletmenin bulunduğu cephe yüzeyine takılarak kullanılır.

Tentelerin arasında ticari birimlerin birbirleri arası geçişi engelleyecek herhangi bir eşya ya da bölücü bulunmamalıdır. Tüm ticari ve hizmet birim önleri yatayda geçişi sağlayabilmelidir.



### 3.5. Sağır duvarlar:

Sağır duvarlar bina yükseklik farkının fazla olduğu, bina yan parsellerin boş olduğu durumlarda oluşabilir.

Sağır duvarlar sadece bulunduğu yan binaları görsel olarak etkilemekle kalmayıp bulunduğu bölgeyi de etkiler. Bu yüzden sağır duvarlarla ilgili alınacak kararlar bu etkisi düşünülerek planlanmalıdır.

Sağır duvarlar reklam ya da tanıtım panosu olarak kullanılamaz.

Sağır duvarlar bulunduğu bina ile aynı renkte olmalıdır. Farklı renk ya da malzeme kullanılarak kaplanmamalıdır.

Sağır duvarlar sıva ve boya ile kaplanmalıdır. Giydirme yapılmamalıdır. Sağır duvar sıvasız biçimde yalıtım malzemesi ya da ondülin ile kaplanmamalıdır.

Tescilli bina çevresinde tescilli bina görünümüne etki edebilecek sağır duvarlar tescilli binanın renk tonundan daha açık renge boyanmalıdır.

#### Sağır duvarların gizlenmesi:

Sağır duvarlar Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planına uygun olarak yapılaşacak bir doku içinde görülmeyecektir. Hali hazırda mevcut sağır duvarlar, dokuda boşluklar ya da gabe-ri farklılıklarından oluşmaktadır. Bu bakımdan sağır duvarlar uzun vadede planlama kararları ile çözülecek bir sorundur.

Hali hazırda sağır duvarların gizlenmesi ya da oranlarının sokak oranlarına yakınlaştırılmasına yönelik tasarım müdahaleleri yapılabilir.

#### 1.Bitişik Nizam Sağır Cepheler :

Yan tarafı boş ve inşaa edilebilir parsellerin bulunduğu cephelerdir.



#### 2.Yan tarafında Kat Yüksekliği Düşük Bina Olan Sağır Cepheler:

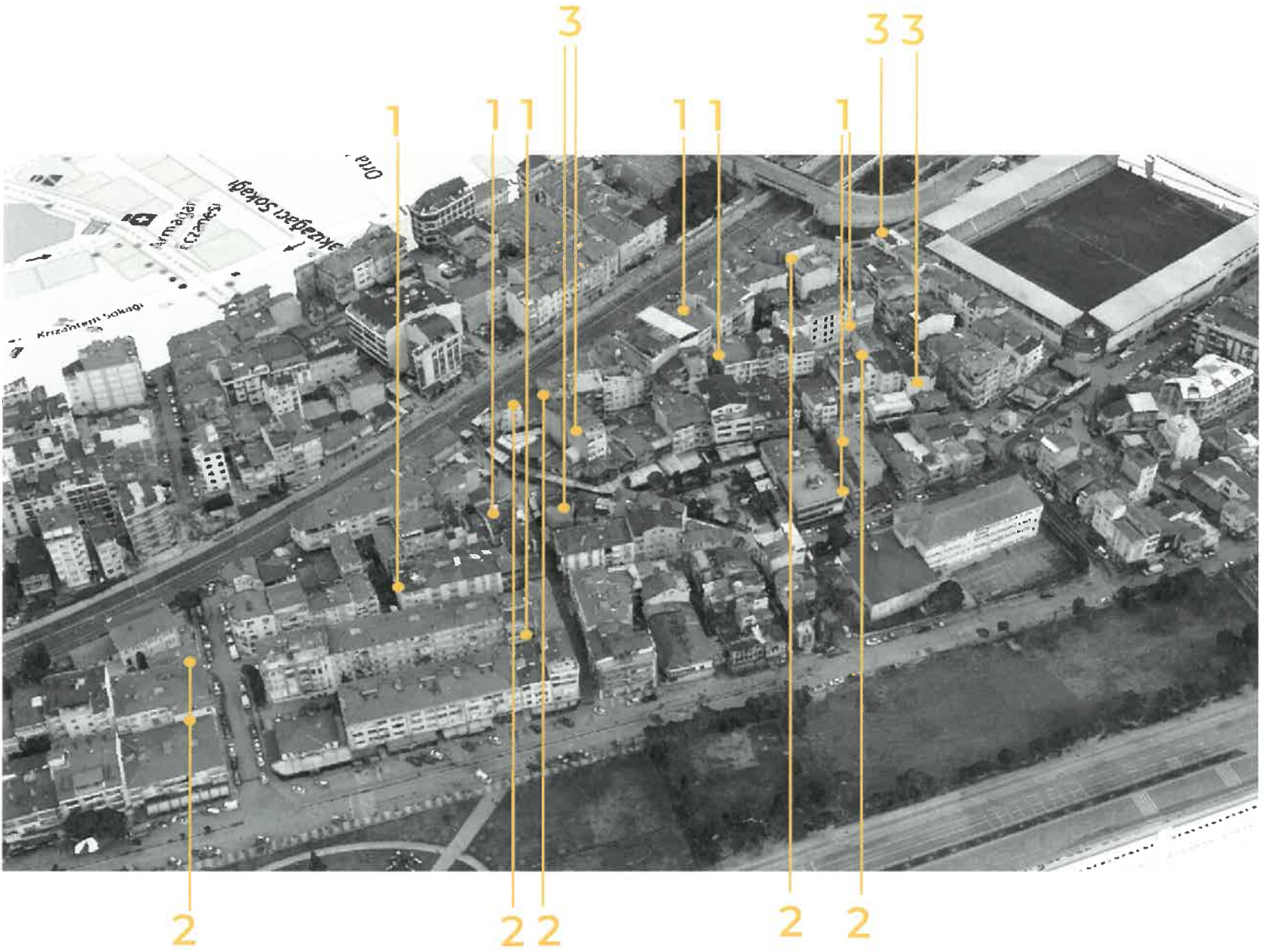
Bitişik nizam kat yüksekliği farkı fazla olan cephelerdir.



#### 3.Sokağa cephesi olan Sağır Cepheler :

Sokak algısını değiştiren sokak görünümüne direkt etkisi olan cephelerdir.





Şekil 3.11: Balıkköy'deki sağır duvarlar ve tipleri

Alanda sağır duvarların 3 sebepten oluştuğu tespit edilmiştir (bkz. şekil 3.11)

1.tip: boş bir parsele komşuluktan dolayı oluşan sağır cephelerin, sokak içinde perspektife girdiği durumlarda, cephe üzerinde geometrik, basit desenlerle mural uygulamaları önerilebilir.

2. tip: gabari farklılıklarından doğan sağır yzeler sokak kotundan algılanması daha zor yzelerdir. Bu duvarların yukarıda belirtilen ilkeler çerçevesinde tek renk ve sıvalı olarak bırakılması önerilir.

3.tip: sokağa cephe veren sağır yzeler, sokak algısını en fazla etkileyen duvarlardır. Balıkçıköy'de bu kapsamdaki sağır duvarların sarıı bitkiler ile kaplandđı yeşil cephe uygulamaları önerilebilir.

Sokak peyzajı bölümünde önerilmiş Amerikan Sarmařđı, Orman Sarmařđı (Hedera Helix), Hanımeli (Lonicera Japonica), Yıldız iekli Yasemin, Parthenocissus tricuspidata ve Mor salkım (Wisteria sinensis) bu amaçla kullanılacak cinslerdir.

Bunlar dışında düşey bahçe uygulamaları ve "yosun grafiti" uygulamaları da sağır cepheler için önerilebilir.

Sağır cephelerde mural uygulamaları yapılması önerildiği durumlarda; alanın kimlik değerleri göz önünde bulundurulmalı; daha sade geometrik tasarımlar tercih edilmelidir.

Tescilli bina komşuluğu bulunan veya tescilli bina ile aynı silüet içinde bulunan sağır cephelerde mural uygulaması yapılmamalıdır.



### 3.6. Teknik altyapı tesisleri :

Balıkçıköy içinde ilgili kurumun görüşü alınarak, trafo, İGDAŞ vana odası ve bölge regülâtörü, hava bacası vb. teknik altyapı tesislerinin yapımı veya yer değişikliği tescilli kültür varlıkları envanterinde yer alan tescilli kültür varlığı yapılar dikkate alınacak şekilde yapılmalıdır.

Ayrıca tescilli taşınmaz kültür varlığı parsellerinde yapılacak uygulamalarda ilgili kültür varlıklarını koruma bölge kurulunun görüşü alınarak, Maltepe Belediye Başkanlığı ilgili biriminin onaylayacağı avan projeye göre yapılacaktır.

Teknik altyapı tesisleri için yer seçiminde, Özel Tasarım Alanı olarak tanımlanmış alanların dışında noktaların belirlenmesi önceliklendirilmelidir. Özel Tasarım Alanı içinde kalması zorunlu olan durumlarda yer altına entegre edilebilen teknik alt yapı çözümleri tercih edilmelidir.

Yer üzerinde kalması zorunlu olan teknik alt yapı tesisleri, masif ve yekpare olarak tek doku/renk/malzeme kaplama ile çift cidarlı olarak yapılacaktır.

Yapılacak kaplamalarda tercihen ahşap, ahşap görünümlü alüminyum, mash metal malzemeler kullanılır. Yapılacak kaplamalar üzerinde dekoratif uygulamalardan kaçınılmalı, sade masif bir doku oluşturulması sağlanmalıdır. Bu uygulamalarda kütle formunu ortagonal, sade ve mümkün mertebede basit bir geometriye sahip olmalıdır.

Yerüstünde kalan teknik altyapı tesislerinde, zorunlu uyarı tabelaları dışında, reklam, duyuru veya dekoratif unsurlar bulunmamalıdır.



### 3.7. Çatılar :

**Balıkçıköy Kentsel Sit Alanı içerisinde çatı terası ya da teras çatı uygulaması yapılamaz.**

Çatılar kırma çatı olmalıdır. Çatılarda 50cm saçak bırakılmalıdır.

**Çatı arası ya da çatı kat kullanımı imar hükümlerince belirlenmiştir. Ancak çatı katının kullanıldığı durumlarda dahi, çatıdan kısmi teras veya balkon oluşturulamaz.**

Çatı arası dışında çatı yüzeyinde herhangi bir açıklık yapıp teras olarak kullanılamaz. Çatılara, çatı geometrisinden farklı sundurma eklenemez.

Tescilli taşınmaz kültür varlığı parseller ile bu parsellere cephe veren parseller dışındaki konut ve ticaret alanlarında, çatı eğimi %33'ü geçemez, çatı arasında en az piyes ölçülerini ve en az 1,80 metre iç yüksekliğinin sağlanması durumunda çatı piyesi yapılabilir.

Çatı piyesi yapılması durumunda ölçüleri meri imar yönetmeliğinden alınmak kaydıyla uygun formda pencere ile ışık sağlanacaktır. Çatı piyesine ait teras ve teras çatı yapılamaz. Çatı yükseltme amaçlı parapet yapılamaz. Çatı bütünlüğü ve geometrisi bozulmamak koşulu ile çatı penceresi ve aydınlığı açılabilir.

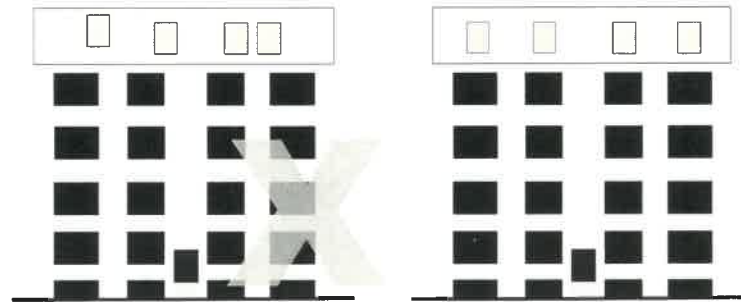
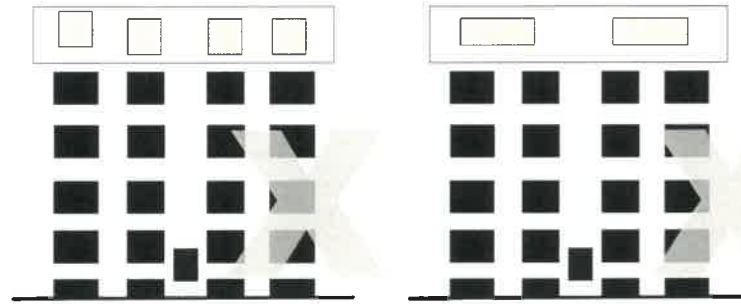
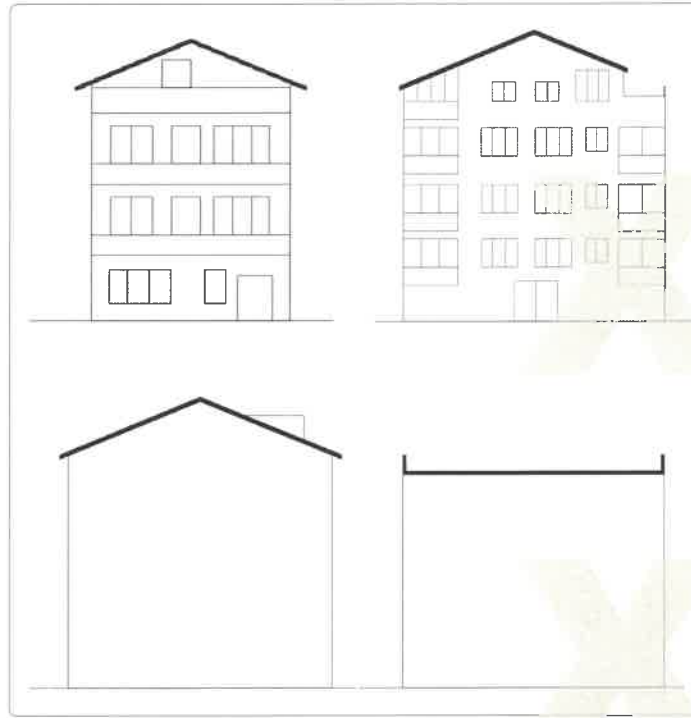
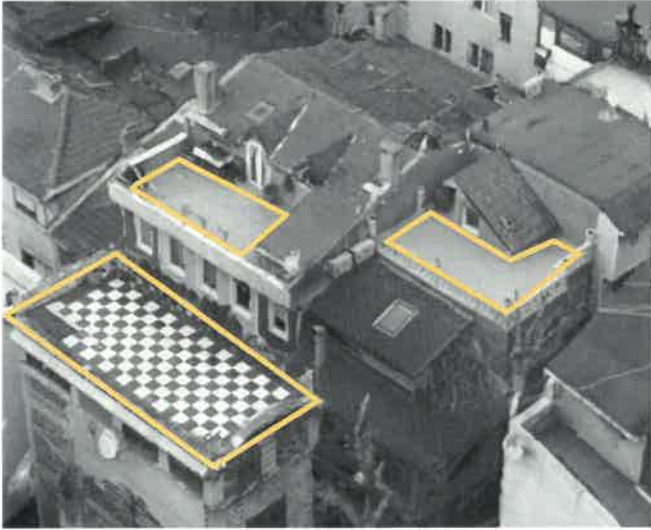
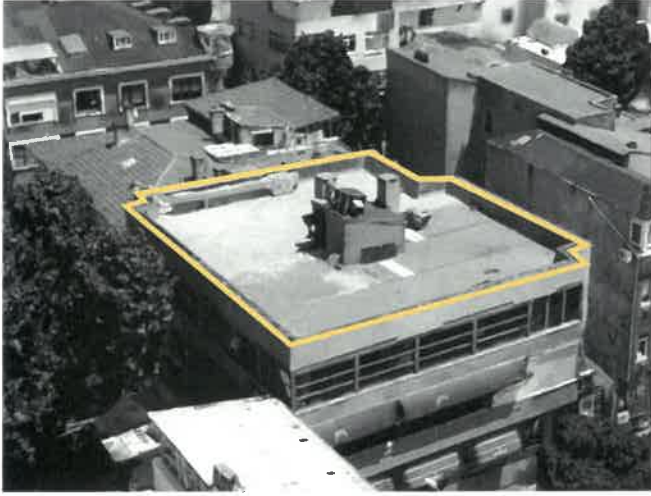
Pencereler, ana cepheden doğrudan görünmeyecek şekilde yerleştirilmelidir. Çatı eğimine paralel olacak biçimde tasarlanmalıdır. Çatı eğimine paralel dar ve uzun pencereler kullanılmalıdır. **Pencere genişlikleri cephede normal katlarda kullanılan pencerelerden daha geniş olamaz.**

Cam yüzeylerde yüksek yansıtıcılığı önleyen malzemeler tercih edilmeli, çerçeve renkleri çatı kaplamasına uygun olmalıdır.

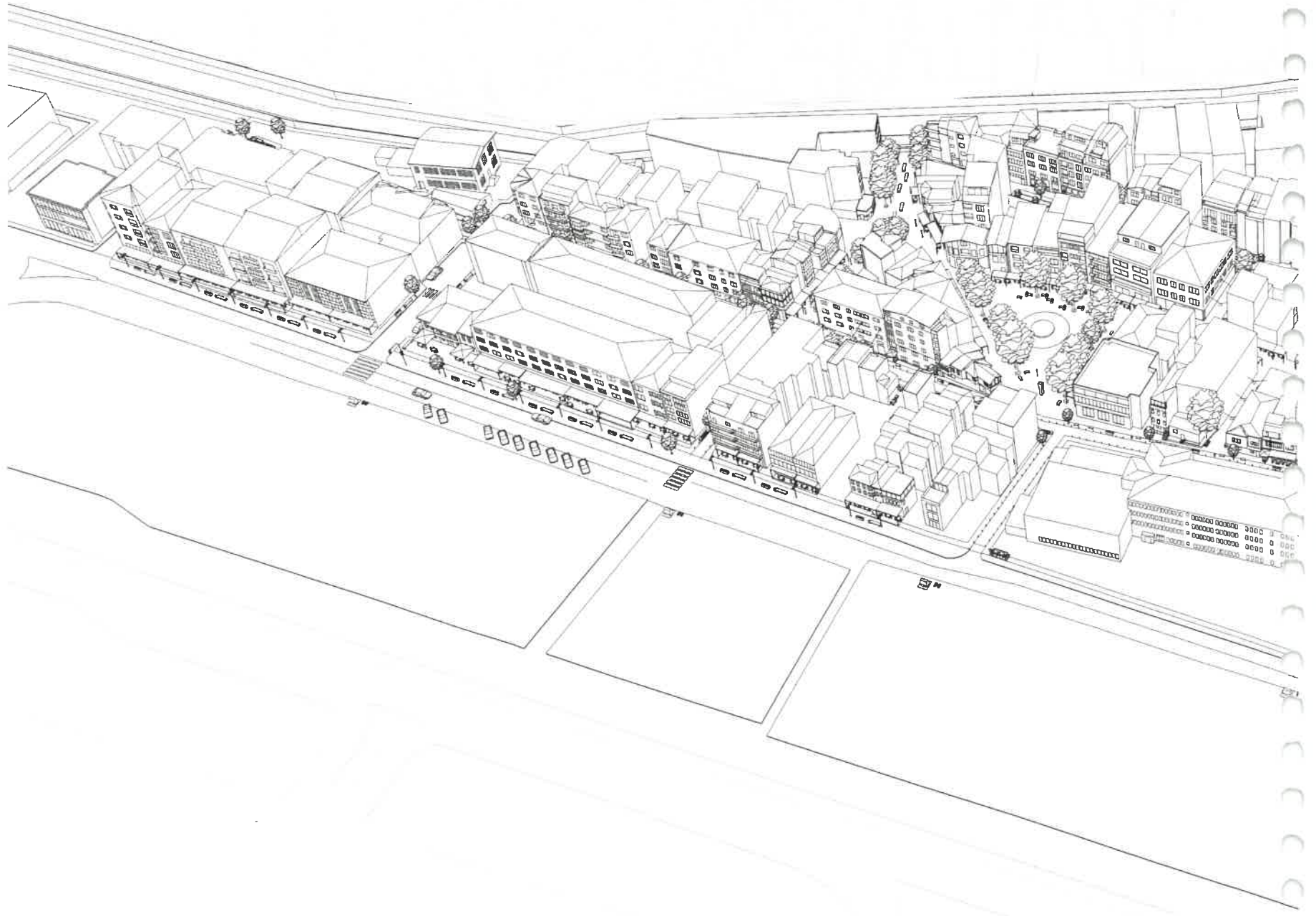
Çatı kaplamasının büyük oranda korunması esas alınmalı, pencere açıklıkları en az düzeyde tutulmalıdır. Bu kapsamda cephe kompozisyonunda kullanılan doluluk boşluk oranı baz alınır. **Çatı penceresi açılabilen yapılarda çatılardaki boşluk oranı, bina cephesi normal katındaki boşluk oranının 1/4'ünü geçemez.**

Çatı pencereleri, cephe boşluklarında kullanılan dikey boşluk eksenleri ile uyumlu olmalı, cephe ritmi çatıda da devam ettirilmelidir.



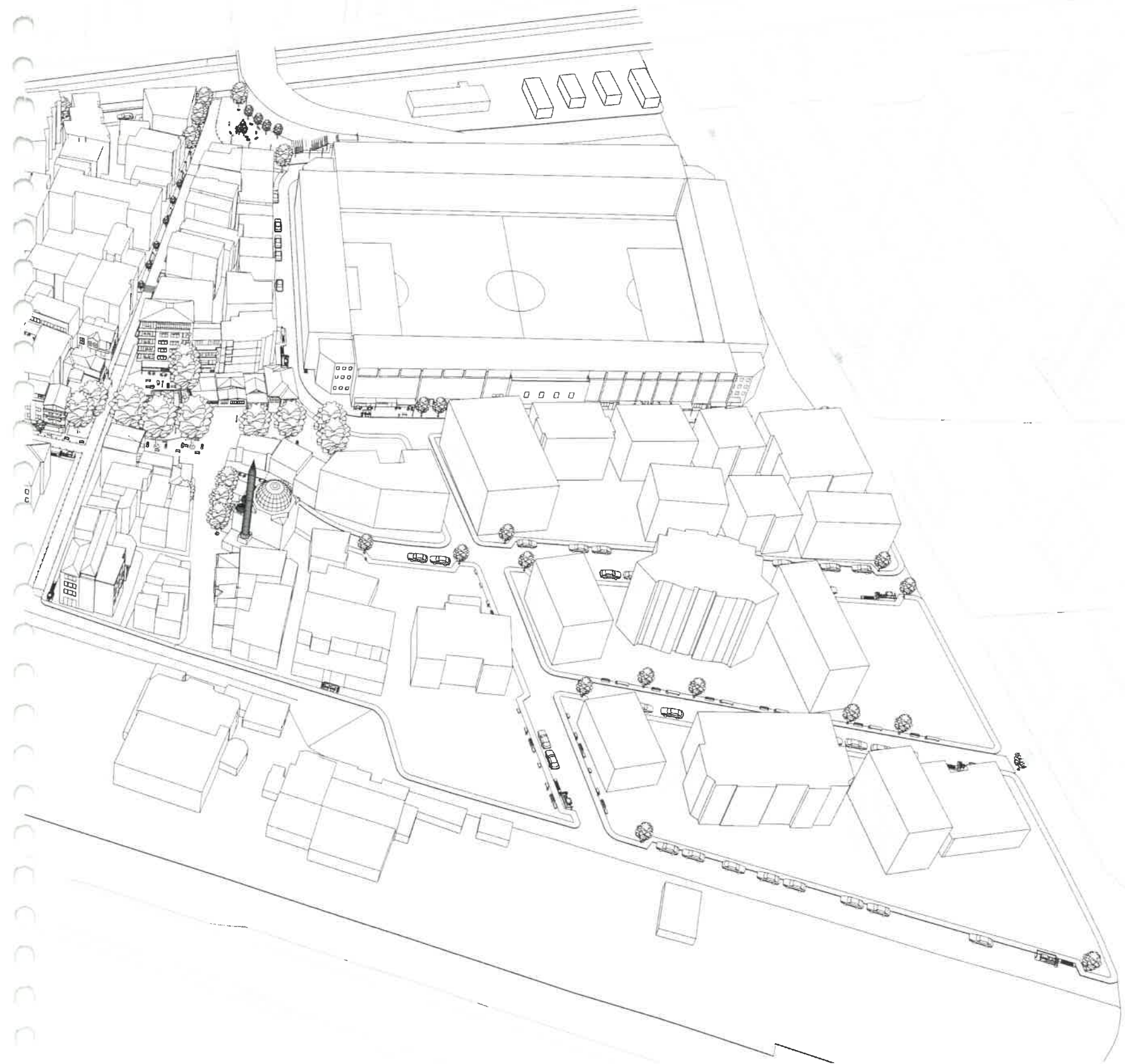


Şekil 3.12: Çatılar



Bina Kütleleri Sentez

Bina kütlelerinin mevcut durumu



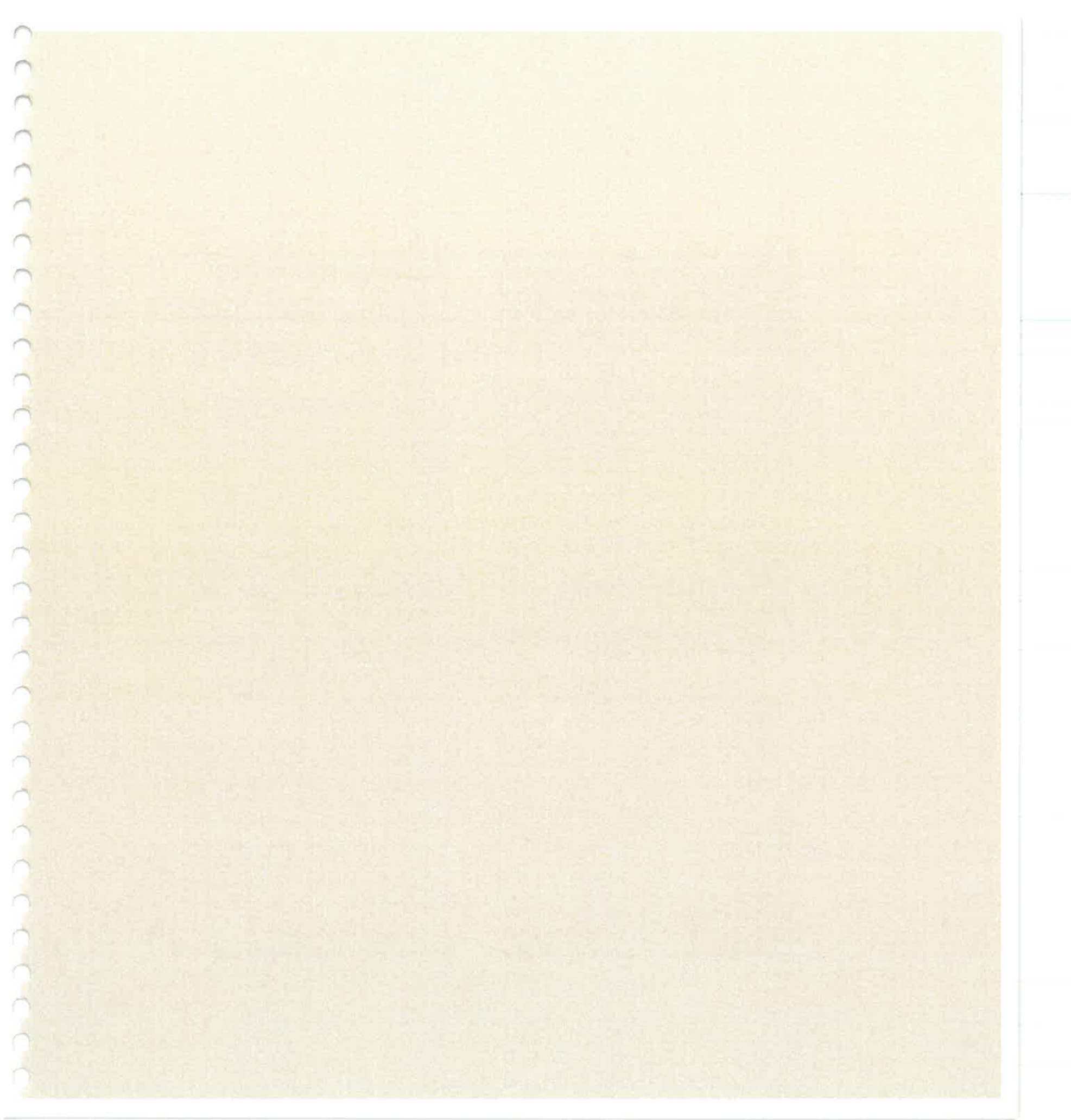


## Bina Kütleleri Sentez

Bina kütlelerinin imar planı ve kentsel tasarım rehberi hükümlerine göre durumu



## 4- Özel Tasarım Alanları



Balıkçıköy Kentsel Sit Alanı içerisinde belirli noktalar "özel tasarım alanı" olarak tanımlanmıştır. Özel tasarım alanları doku bütünü için önerilen ilkelere ek olarak, yere özgü tasarım önerileri geliştirilmesi beklenen müdahale alanlarıdır.

Kent içerisinde yaşamı etkileyen durumlar ve kente özgü alanlar kent kimliğinin oluşumunda belirleyici unsurlar arasında yer alır. Maltepe Balıkçıköy Sit Alanı, kendine özgü yaşamışlıkları ve tarihi dokularıyla çevre bölgelerinden ayrılarak kentsel kimliğini oluşturan bileşenleri barındırmaktadır.

Yanda belirtilen özel tasarım alanları aşağıdaki temel kriterler göz önünde bulundurularak seçilmiştir:

- Kent kimliği açısından belirleyici unsurları barındırıyor olmaları.
- Kent kimliğini etkileyen ve özendirilen kullanımları barındırması.
- Kentsel akışları, sirkülasyonu ve kent algısını etkileyen bağlantıları içermesi. Kentsel ölçekte odak oluşturması.
- Mahalleye özgü, stratejik çerçeve içinde ele alınan bir veya daha fazla mekansal soruna sahip olması.

Bu bağlamda alan içinde 9 adet yere özgü kentsel tasarım çözümü geliştirilmesi gereken, özel tasarım alanı tanımlanmıştır.

**İş bu kentsel tasarım rehberi, söz konusu alanlar için tasarım önerileri geliştirmeyi amaçlamaz. Tasarım rehberi içinde bu alanlar için geliştirilecek yere özgü tasarım önerilerinin, alan bütünü için geçerli mekansal gelişim**

**çerçevesine uygun olması için önerilen tasarım programı altlıkları sunulmaktadır.**

Bu bağlamda odak noktaları arası bağlantıların düşünülerek odaksal bir tasarım öneri değil odaklar arası bağlantıyı güçlendirecek ve Balıkçıköy sit alanı kapsayacak öneriler sunulmaktadır.

Özel tasarım alanları kapsamında; Maltepe Balıkçıköy, Beşçeşmeler'i, Mahallenin Muhtarları Sokağı, Feyzullah Efendi Çeşme ve Camii'si bütün olarak ele alınmıştır.

Bu odakların, bir bütün olarak alanın yaya kullanımının ve servislerinin omurgasını oluşturduğundan, bir bütün olarak düşünülebilir.

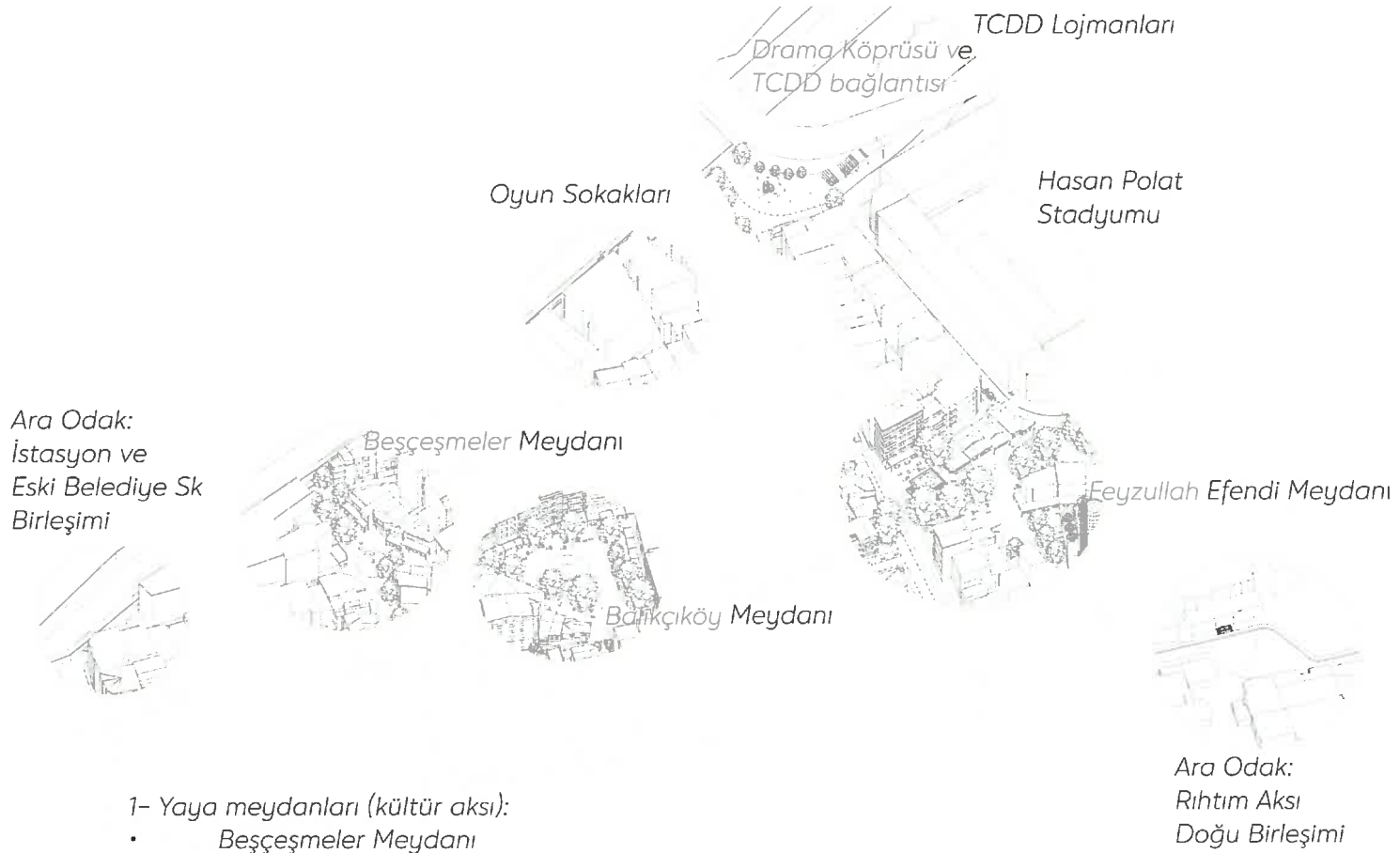
Hasan Polat Stadyumu yaya omurgasını tamamlayan ve doku içinde alternatif kamusal kullanımlara imkan verebilecek potansiyel bir mekandır.

Maltepe Marmaray İstasyonu ve ulaşım araçları bağlantılarıyla nirengi noktalarına yenilerini ekleyerek odaklarını daha da güçlendirmektedir. Bu bağlamda mevcut TCDD Lojmanlarının işlevlendirilmesi önerilir.

Maltepe Marmaray ile bağlayan Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi ve Maltepe Marmaray çıkışı yaya bağlantısının zayıf olduğu Drama Köprüsü mevcut odak noktaları arasında etkileşimin zayıf olduğu alanlar olarak belirlenmiştir.

İstasyon ve İskele Sokakları arasında imar planında yaya sokağı olarak tanımlanan 2 farklı bağlantı çocuklara yönelik Oyun sokağı olarak düzenlenmiştir.

Bunun dışında alan içindeki tanımsız ara odaklar özel tasarım alanı olarak belirlenmiştir.



1- Yaya meydanları (kültür aksı):

- Beşçeşmeler Meydanı
- Balıkçıköy Meydanı
- Feyzullah Efendi Meydanı

2-Drama Köprüsü Bağlantısı

3-TCDD Lojmanları

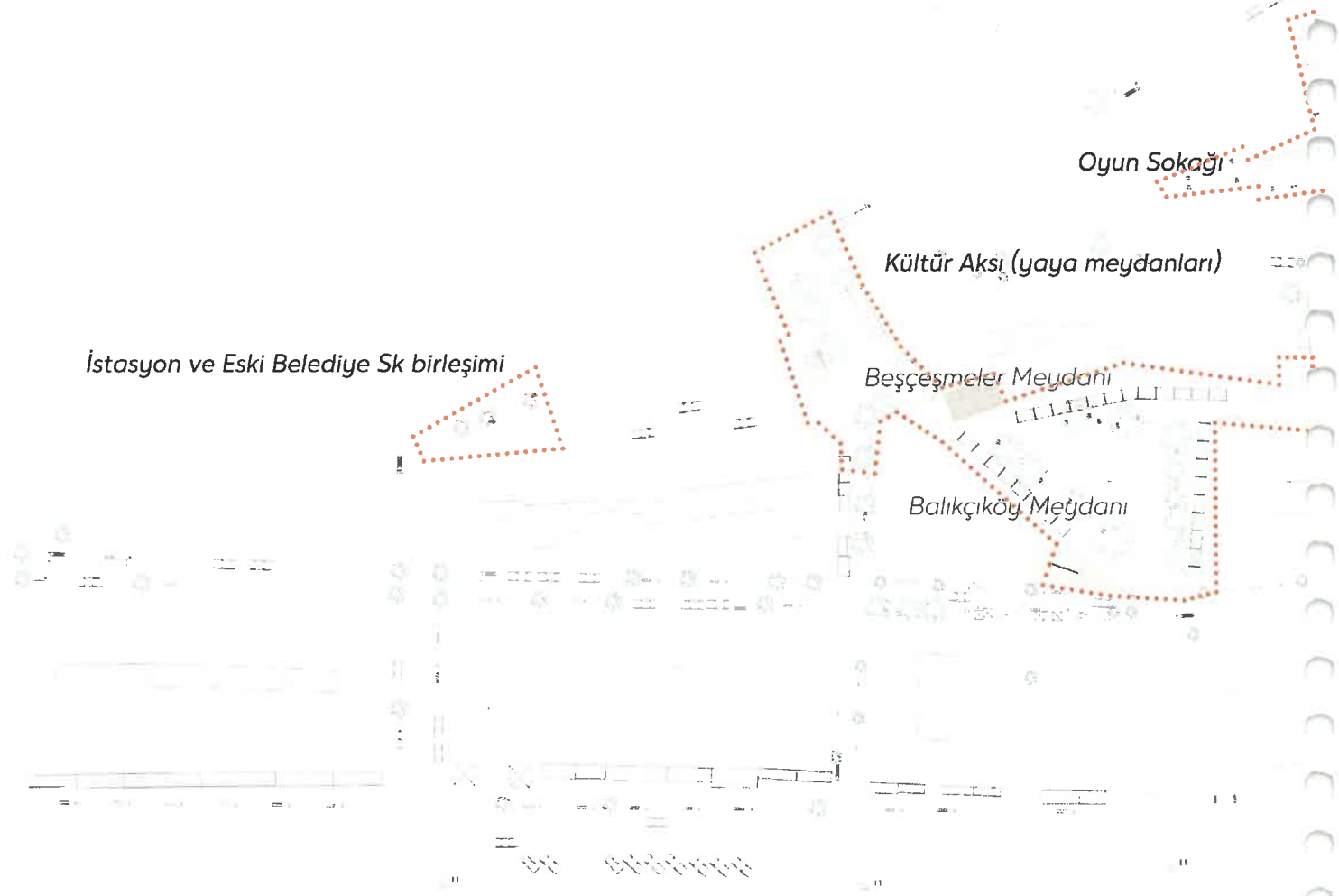
4- Ara odaklar:

- İstasyon ve Eski Belediye Sk Birleşimi
- Rihtım Aksı Doğu Birleşimi

5- Stadyum

6-Oyun Sokakları

Şekil 4.1: Özel tasarım alanlarının genel görünüşü



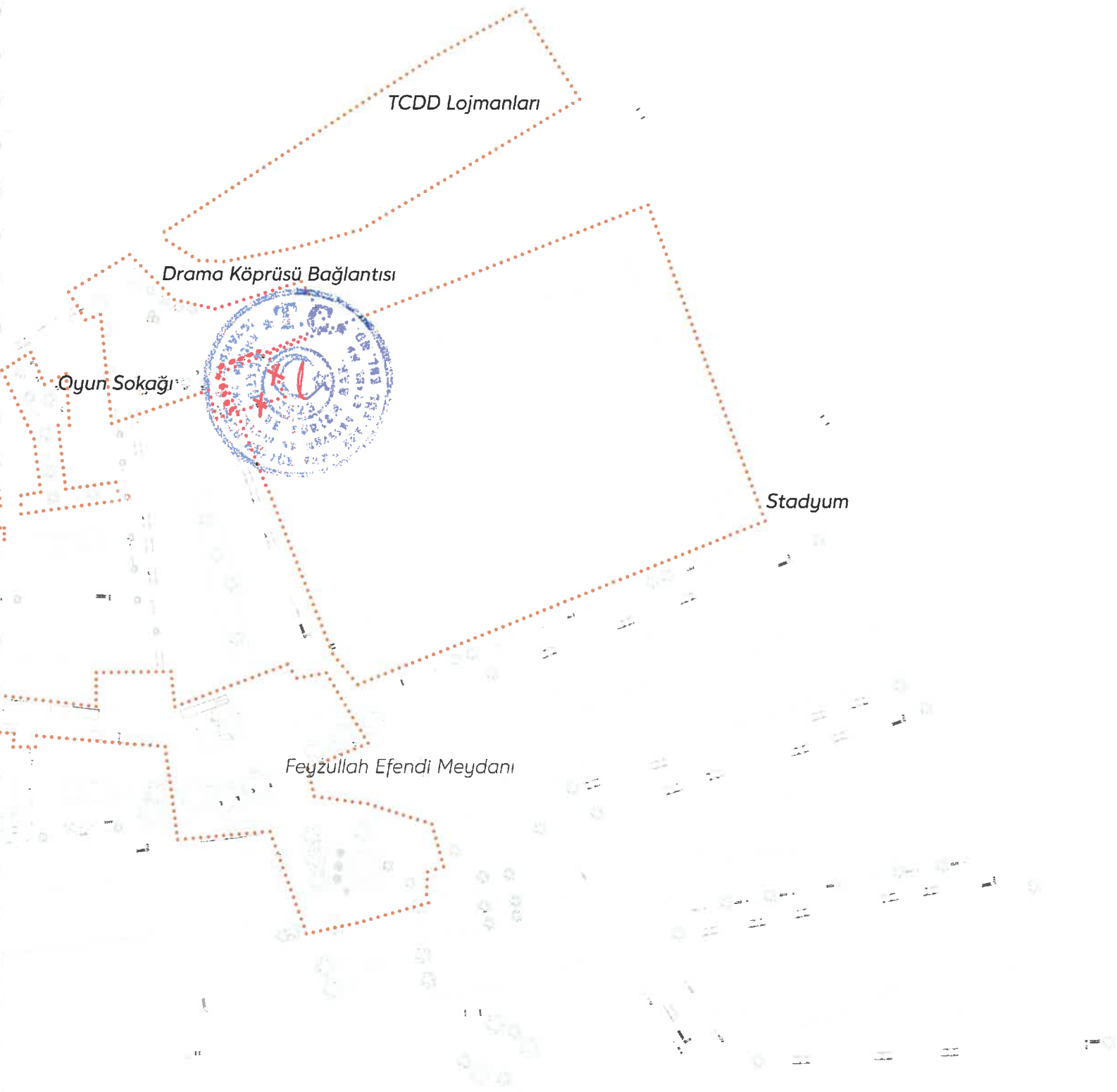
İstasyon ve Eski Belediye Sk birleşimi

Oyun Sokağı

Kültür Aksı (yaya meydanları)

Beşçeşmeler Meydanı

Balıkçıköy Meydanı



Şekil 4.2: Özel tasarım alanları sınırları

## D.1. Yaya Meydanları:





### **Balıkcıköy'ün yaya omurgası:**

İstasyon Caddesi üzerindeki yaya alt geçidinden başlayıp, Feyzullah Efendi Camisine uzanan yaya koridoru bir bütün olarak "kültür aksı" olarak isimlendirilmiş ve özel tasarım alanı olarak değerlendirilmiştir.

Beşçeşmeler Sokak ve İmam Ali Sokak ile tanımlanabilecek bu koridor, birbirine bağlanan üç meydana oluşmaktadır. Söz konusu meydanlar, eyleme yönelik bir arada ele alınacaktır.

Alanı oluşturan üç meydan ve bağlantıları, kent kurgusunun ana odakları olmalarının

yanı sıra, alanın kent kimliğinin ana bileşenlerini, anıtsal öğeleri ve alandaki özgün kullanımların büyük bölümünü barındırmaktadır.

Sokak tipleri içinde yaya sokağı olarak tanımlanmış bölge bu omurgaya bağlanmaktadır. Bu bakımdan yaya sokakları için öngörülen tasarım ilkelerinin tamamı bu özel tasarım alanı için geçerlidir.

Bu bölümde omurgayı oluşturan meydanlar için ilkelere ek olarak tasarım program ve senaryoları sunulmaktadır.



### 1-Beşçeşmeler Meydanı:

Çevresinde yer alan eğlence ve yeme-içme mekanları ile aktif olarak kullanılan güçlü bir kamusal odaktır.

Sahaya ismini veren Beşçeşmeler'i barındırır. Semt kimliği açısından sembolik değeri bulunmaktadır. Demir yolu alt geçidi ile yaya bağlantılarının bulunduğu odaktır.



### 2-Balıkçıköy Meydanı:

Alanda ana kamusal bir odağıdır; çevresinde kafe, restoran ve eğlence mekânları gibi karma ticari kullanımların bir arada yer aldığı ve yaya hareketliliğinin yüksek olduğu bir meydandır.

Balıkçıköy Kentsel sit alanının mekansal, kültürel ve ekonomik merkezini oluşturur.



### **3-Fezullah Efendi eşme Meydanı:**

*Fezullah Efendi Camii, Fezullah eşmesi, ticari birimler içeren az katlı yapıların çevrelediği alanın ortasında, tarihi ağaçlar, oturma elemanları ve yeme-içme alanlarının bulunduğu odak, potansiyel bir meydan olarak değerlendirilmiştir. Bu alan yaya hareketinin devamlılığını sağlamaktadır.*

## 4.1. Beşçeşmeler Meydanı

### Tasarım Sorunları:

- İşletmelerin kamusal mekana kontrolsüz taşmaları, düzensiz işgal.
- Ticari işletmelerinin kış bahçe kullanımlarıyla yaya yollarını işgal etmesi. Bina önlerinde bulunan ağaçların kış bahçelerinin içine dahil edilmesi. Binalara yapılan düzensiz eklentiler.
- Tescilli yapıların işgaller ile kapatılması.
- Alana ismini veren ve kent kimliği açısından birinci derecede önem taşıyan Beşçeşmeler'in odağını kaybetmesi.
- Aydınlatmaların yetersiz olması.
- Meydan ve Marmaray arası görsel iletişimin asansörle kesilmesi. Marmaray altgeçidinin meydan kotuyla yeterli iletişimde bulunmaması.

### Kullanım Senaryosu:

Beşçeşmeler Sokağı ile Marmaray hattının diğer ucuyla bağlantı güçlendirilmelidir. Beşçeşmeler Sokağı'nın devamlılığının sağlanması, demiryolunun iki tarafındaki konut dokularının ilişkisini güçlendirecektir.

Maltepe merkezinden, Balıkçıköy Kentsel Sit Alanına yaklaşımda, Beşçeşmeler karşılayıcı bir odak; alanın kapısı niteliğindedir. İki yönlü olarak sirkülasyonu desteklenen Beşçeşmeler Sokağı'nın kamusal etkisinin artırılması bu niteliğini güçlendirecektir.

Beşçeşmeler alanın kent kimliği ve tarihi karakteri açısından önemli birinciden bir ögedir. Bu eserin meydan ile ilişkisi güçlendirilmelidir.

Meydana bakan ve özel işletme olarak faaliyet

gösteren 16514 ada /10 parselde bulunan tarihi yapı, mahalle karakterinin önemli bir unsuru olan, dizi çekimlerinde kullanılmış ve sembolik önemi olan bir yapıdır. Bu yapının meydan ile ilişkisinin güçlendirilmesi gerekmektedir.

Alanda kültürel etkinlikler için alan oluşturulmalıdır. 5 farklı sokağın kesiştiği Beşçeşmeler Meydanı'nın sadece sirkülasyon birleşimi olarak değil alana karakterini veren bir kültür mekanı, kullanımların birleştiği sosyal bir odak olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

### Program:

**Beşçeşmeler Meydanı için, sokaklar bölümünde belirtilmiş kamusal mekana taşan işletme işgallerine yönelik ilkelerin tamamı uygulanmalıdır. Bu kapsamda:**

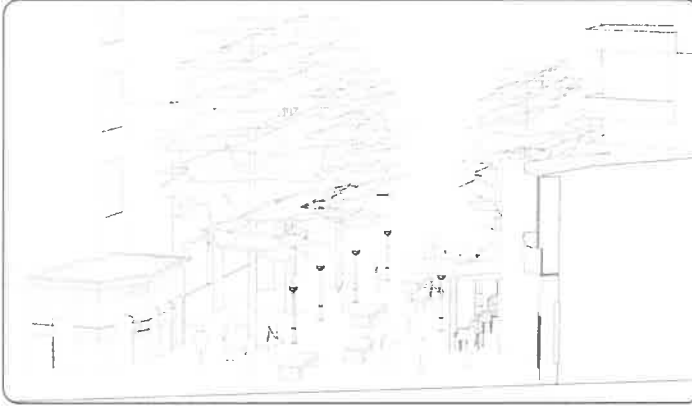
- İşletmelerin önündeki kış bahçeleri, çitlerle ve kot farkıyla ayrıştırılmış oturma alanları, kalıcı strüktürler, zemine sabitlenmiş oturma elemanları kaldırılmalıdır.
- İşgal mesafesi net geçişi engellememesi ön koşulu ile kaldırılabilir mobilyalar ve katlanır tentelerle 3m ile sınırlıdır.
- Bu kapsamda Balıkçıköy Meydanına geçişin sağlandığı ve yol kesitinin 8m'nin altına düştüğü geçiş, net geçişin sağlanması için işgal sınırının geri çekilmesi gereken bir noktadır.
- Tescilli yapıların üzerinde hiçbir koşulda eklenti bulunmamalıdır. Bu kapsamda alanda bulunan 4 adet tescilli yapıdaki sundurma, tente gibi eklentiler kaldırılacaktır.
- Aynı kapsamda Beşçeşmeler'in çevresindeki tüm üst örtü ve kamusal mekana ta-



Şekil 4.3: Beşçeşmeler Meydanı

şan sabit oturma birimleri kaldırılmalıdır.

- Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı koşullarına göre, Beşçeşmeler Çeşmesi'nin çevresindeki yapılar geri çekilecektir. Bu süreçte çeşmenin arkasında kalan alana alçak direkli aydınlatma elemanları yerleştirilecektir. Aynı alan içinde Balıkçıköy ve tarihi eserlere yönelik bilgilendirme totemleri, rehber içinde belirtilen ilkeler doğrultusunda yerleştirilecektir.
- Alan içinde tescilli yapıların önü ve çev-



resinde, taşınabilir mobilyalar (sokak bileşenleri bölümünde önerilen ilkeler çerçevesinde) yere sabitlenmeden ve net geçişi engellemek koşulu ile aralarından yaya geçişine imkan verecek sıklıkta kullanılabilir.

- Alanda bulunan anıt ağaçlar sundurma ve üst örtülerle kapatılamaz. Anıt ağaçların çevrelerindeki eklentiler kaldırılacaktır.

**Beşçeşmeler Meydanı ile yaya geçidi arasında yaya aksının üzerinde oturmaya imkan veren sokak mobilyaları kurgulanmalıdır. Sokak mobilyaları net geçişi engellemeyecek**

aralıkta ve akışa paralel yönde yerleştirilecektir. Sabit sokak mobilyaları mevcut ağaçların oluşturduğu kanopinin altında aks oluşturacak şekilde yerleştirilir.

Meydan ortasında küçük ölçekte kamusal sanat uygulamaları kurgulanabilir.

Meydan ortasında, çeşme çevresinde ve Mahallenin Muhtarları Sokağı üzerinde sabit sokak mobilyası kullanılmayacaktır. Alana acil durumlarda araç girişi ve mal tedarigi için koşullu olarak araç girişine imkan veren koridorlar açık bırakılmalıdır.

Meydanın aydınlatması sokak bileşenleri bölümünde belirtilen ilkeler ışığında yeniden tasarlanmalıdır.

**Demiryolu yaya altgeçiti bir tasarım sorunu olarak tekrar ele alınmalıdır. Demiryolunun iki yakası arasındaki yaya hareketi algısal olarak kesilmeden devamlılığı güçlendirilmelidir. Bu kapsamda:**

- Beşçeşmeler Meydanı'nı karşılayan aksın üzerinden asansör kovasının kaldırılması ve meydandan yaklaşımda yaya geçidi boşluğunun algılanacağı tasarım önerileri geliştirilmelidir. Bu kapsamda merdivenin İstasyon Sokağına taşınması önerilir.
- Altgeçit ile mevcut kot arası görsel etkileşimi arttırmak için zemin üzerinde merdivenle kesişecek boşluklar yaratılmalıdır. Bu kapsamda merdivenin üst örtüsünün kaldırılması önerilir.

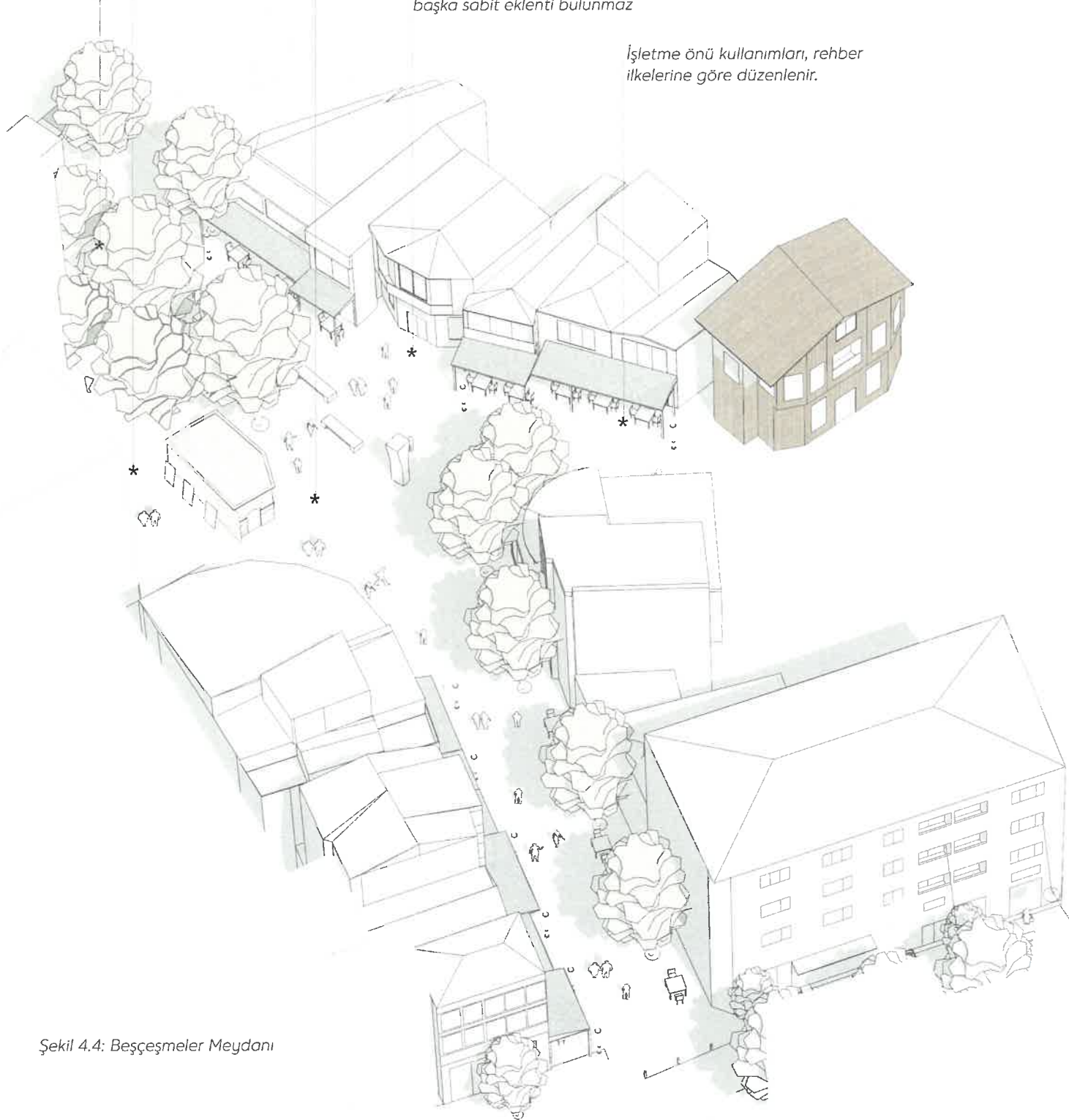
Mevcut ağaç kanopisi korunup altlarındaki eklentiler temizlenmeli. Ağaçların altında sokak mobilyaları yer alır.

Beşçeşmelerin çevresi açılarak aydınlatma elemanları ve ayaklı bilgilendirme tabelaları yerleştirilir.

Meydan odağı tek malzeme hem zemin boşluk olarak korunur. Odakta sokak mobilyası bulunmaz.

Tescilli binaların önünde tente ya da başka sabit eklenti bulunmaz

İşletme önü kullanımları, rehber ilkelerine göre düzenlenir.



Şekil 4.4: Beşçeşmeler Meydanı

## 4.2. Balıkçıköy Meydanı

### Tasarım Sorunları:

- İşletmelerin kamusal mekana kontrolsüz taşmaları, düzensiz işgal.
- Ticari işletmelerinin kış bahçe kullanımlarıyla yaya yollarını işgal etmesi. Bina önlerinde bulunan ağaçların kış bahçelerinin içine dahil edilmesi. Binalara yapılan düzensiz eklentiler. Kış bahçelerinin yaya hareketini engellemesi ve müşterek mekan kullanım dengesini bozmaları
- Tescilli yapıların işgaller ile kapatılması.
- Mahallenin ana odağını oluşturan meydanın işgallerle mekan algısının zayıflaması.
- Aydınlatmaların yetersiz olması.
- Geçmiş kentsel tasarım öğelerinin yaya hareketini kısıtlaması.

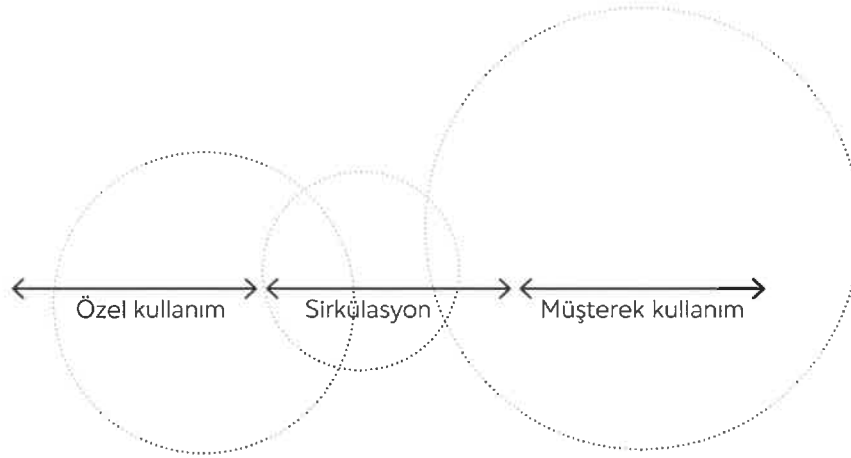
### Kullanım Senaryosu:

Balıkçıköy Meydanı, alanın ana odak noktası, kalbi, toplanma mekanıdır. Dokunun ortasındaki bu meydan herşeyden önce alanı

tanımlayan bir müşterek alandır. Balıkçıköy Meydanına yönelik düzenlemelerin tamamı bu müşterek alanın paylaşımının kurgulanmasına yönelik önerilmektedir.

Bu bağlamda alandaki kullanımlar iç içe geçen katmanlar olarak değerlendirilebilir. Kullanım senaryosu içinde bu katmanların birbiri arasında, birbirini engellemediği denge ve oranın bulunması amaçlanır.

**Bina önü kullanımı halkası, meydanı çevreleyen yeme-içme servislerinin de kamusal mekanı paylaştığı bir zon yaratır.** Alanda restoranların kamusal mekana taşan ve meydana açık oturmaya imkan veren kısımları meydanın (ve hatta Balıkçıköy kent yaşamının) bir kimlik ögesidir. Yeme-içme kullanımı meydanı tanımlamanın dışında alanı yaşayan bir kent mekanına dönüşmesine imkan vermektedir. Bunların ötesinde önemli bir iş kolu ve ekonomik hareket yaratmaktadır. Bu bakımdan kamusal mekanda yer almaları hedeflenmektedir.





Şekil 4.5: Balıkcıköy Meydanının katmanları

Öte yandan mevcut durumda işletme önü kullanımı alandaki diğer kullanımları baskılamakta, makul sınır ve oranların dışına çıkarak kent kimliğini ve yaya kullanımını olumsuz etkilemektedir.

**İkinci halkada alandaki transit yaya sirkülasyonu bulunur.**

**Üçüncü halkada meydanı çevreleyen ağaç kanopisi bulunur.** Meydanı çevreleyen ağaçlar altlarında meydan içinde bir alt mekan oluşmaktadır. Bu kanopi uzun oturmaya da imkan veren, meydanın vakit geçirmek için kullanılabilen bir kamusal mekan tanımlar.

**Dördüncü katman esnek kullanımlı, tanımlı bir müşterek boşluk olarak düşünülebilir.** Bu müşterek mekanın kimin tarafından nasıl kullanıldığı

Meydanın kullanım senaryosu özellikle müşterek alanlarla özel işletme kullanımları arasındaki dengeyi kurmayı amaçlamaktadır.

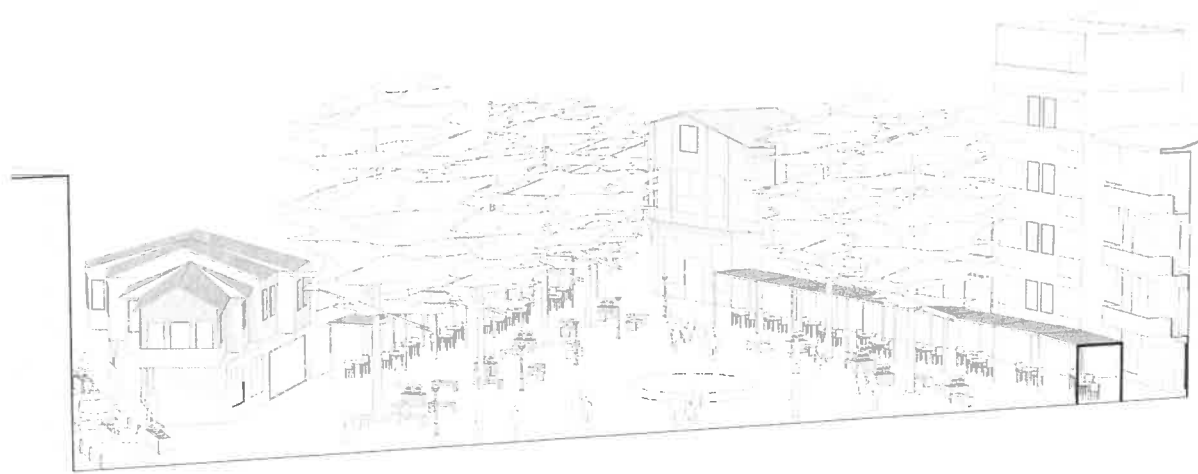
Bu kapsamda özel kullanımların tamamının tasarlanmış bir üst örtü altında toplanarak sınırlandırılması, müşterek kullanımın alanının işgalin önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

Müşterek alan farklı ölçeklerde etkinlik ve kullanımlara imkan verecek yüzey olarak boş bırakılmış, mekansal uygulamalarla değil kullanımlarla tasarlanması amaçlanmıştır.

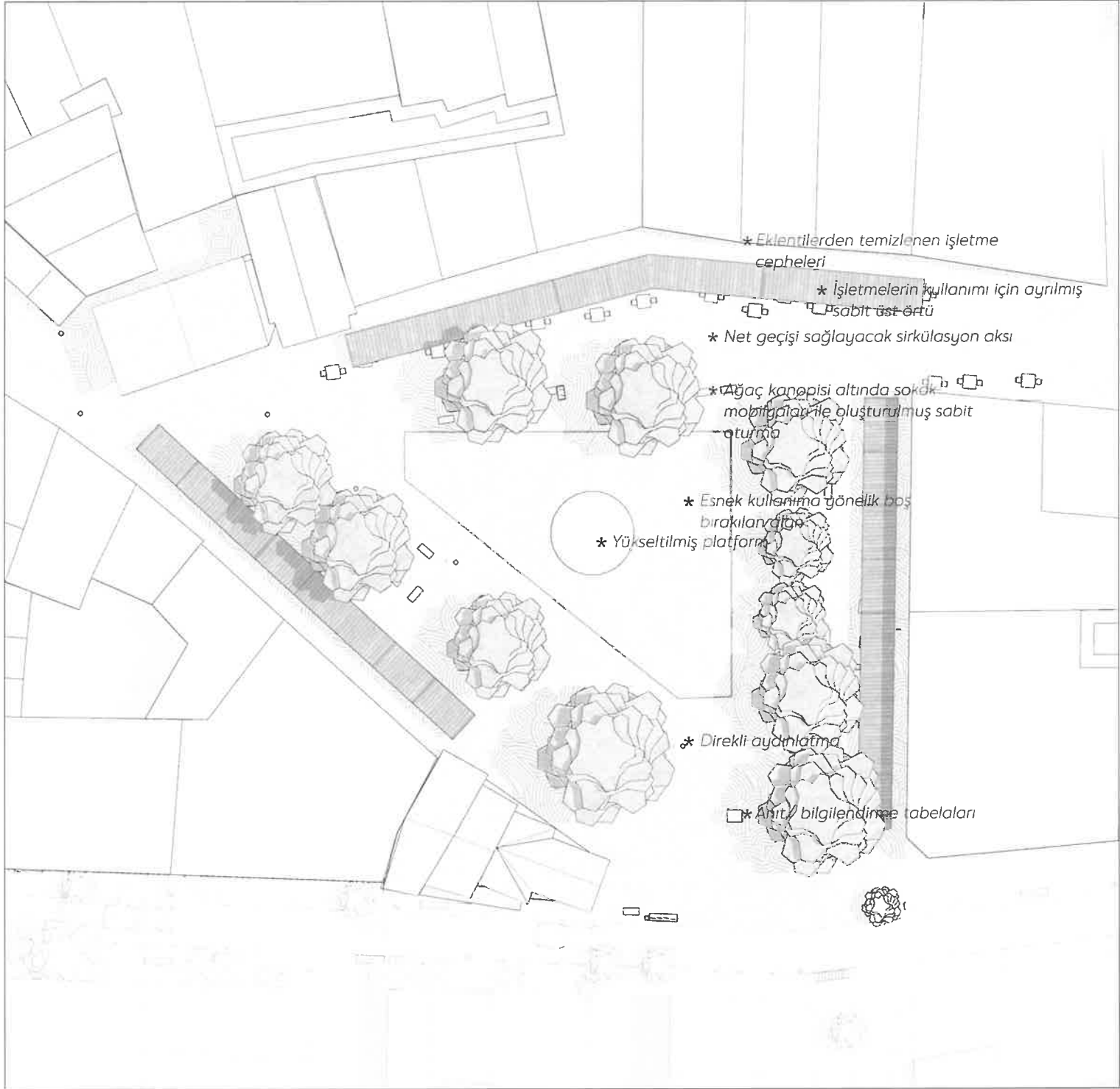
### Program:

**Balıkçıköy Meydanı için, sokaklar bölümünde belirtilmiş kamusal mekana taşan işletme işgallerine yönelik ilkelerin tamamı uygulanmalıdır. Bu ilkelerin yanı sıra:**

- Mevcut meydan düzenlemesindeki süs havuzları ve diğer kot farklılıkları kaldırılmalıdır. Alan bütününde yaya sirkülasyonunun kesintiye uğramadığı ve esnek olarak kullanılacak hem zemin bir yüzey oluşturulmalıdır.
- Meydanın ortasında etkinliklerde sahne



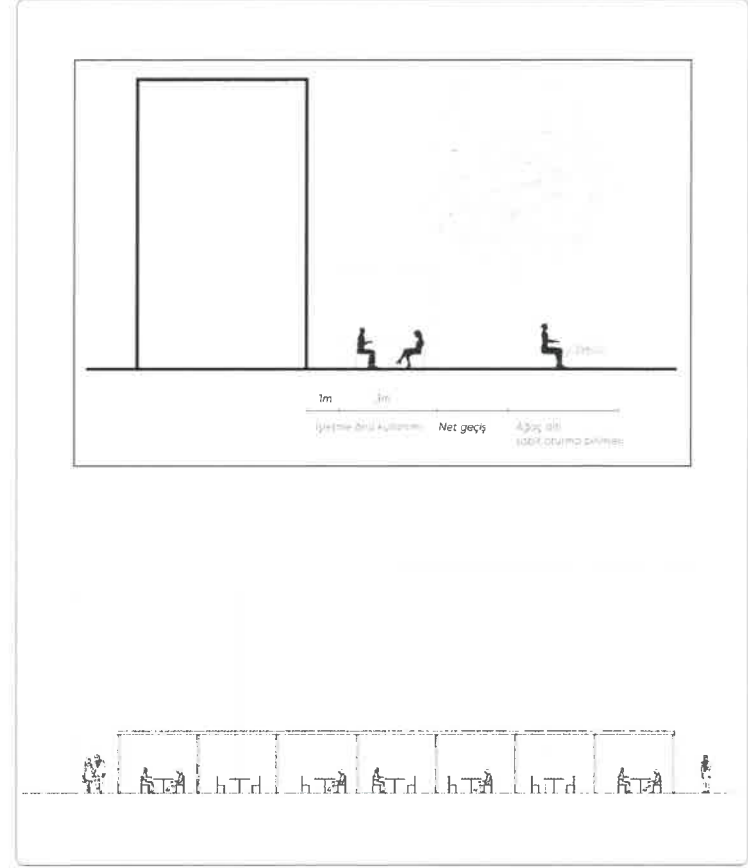
Şekil 4.6: Balıkcıköy Meydanının öneri kesiti



Şekil 4.7: Balıkçıköy Meydanı öneri plan

olarak da kullanılabilir, normal zamanlarda basit oturmaya imkan verecek bir platform oluşturulur. Meydan içinde mevcut ağaçlar dışında peyzaj ögesi eklenmemiştir.

- Meydanın Küçükalyalı Caddesi girişinde kamusal sanat için uygundur. Bu alanda mevcut heykel korunur. Aynı noktada ayrıca bilgilendirme tabelası/totem önerilir.
- Alandaki ağaçların oluşturduğu kanopinin altında sabit sokak mobilyaları önerilir. Süreli oturmaya imkan veren sokak mobilyaları ile özel işletmelerin kullanımı ve ortak mekan arasında bir tampon oluşturulmalıdır. Ağaçların oluşturduğu ara kesitte meydana odaklı oturma düzenlemeleri yapılmalıdır.
- Yaya sokakları için belirtilmiş ilkelerin tamamı Balıkçıköy Meydanı için de geçerlidir. Bu kapsamda binaların önünde yaya geçişini engellemek koşulu ile 300cm genişliğinde işletme önü kullanımı mesafesi tanımlanmıştır. Mevcutta bulunan kış bahçesi, sabit sundurma, sabit oturma birimi, çit, ayırıcı strüktürlerin tamamı kaldırılacaktır.
- Balıkçıköy Meydanında bina cephelerinden 1m açıklıkta, 300cm genişliğinde tüm meydanı çevreleyen sabit bir üst örtü önerilir. Söz konusu üst örtünün tasarım nitelikleri sonraki sayfada belirtilmiştir.
- Meydan için önerilen üst örtü tescilli yapıların önünde kesintiye uğrar. Tescilli yapıların önünde işletme önü kullanım şartlarını sağlıyorsa katlanabilir şemsiyeler kullanılabilir.



- Meydan bütününde alan aydınlatması yapılır.
- Meydan çevresindeki bina önü kullanımı için imkan verilen tanımlı alan içinde yaya hareketi devam edebilmelidir. Sabit örtünün altındaki mobilyalar aralarından insan geçebilir biçimde düzenlenecektir. Bu alan içinde sabit mobilyalar kullanılamaz.

İşletmelerin kullanımı için tüm meydanın etrafını çeviren 300cm genişliğinde hafif bir üst örtü önerilir. İşletme önü kullanımları ve açık oturmaların tamamı bu sabit strüktürün altında çözülür.

Meydanın merkezinde 50cm yüksekliğinde bir platform/kot farkı tanımlanmıştır. Bu platformun günlük kullanımda oturma ya imkân vermesi, merkezi tanımlaması, süreli etkinliklerde ise sahne olarak değerlendirilmesi amaçlanır.

Hali hazırda mevcut havuz kaldırılır.

Ağaç kanopisinin altında sabit sokak mobilyaları konularak işletmelerin bu alana taşmalarının engellenmesi amaçlanır.

Meydanın merkezi kaldırım dokusunda boş bir yüzey olarak bırakılır. Kültürel etkinliklere de imkân verebilecek bir açıklık oluşturulması amaçlanır.

Anıt ve bilgilendirme tabelaları

Şekil 4.8: Balıkçıköy Meydanı

### Üst örtü:

Balıkçıköy Meydanı için önerilen üst örtü, kaldırılması önerilen kış bahçeleri ve sundurmalara yerine, meydanadaki işletme önü kullanım alanlarını düzenlemeyi amaçlar.

Mevcutta her işletmenin kendi önünde bulunan eklentiler yerine tüm işletmelerin müşterek olarak kullanacağı hafif bir üst örtü önerilmiştir. Bu üst örtü meydan çevresinde yeme içme promenadı oluşturur.

- Üst örtü bina cephelerinden 1 metre uzakta bulunur. Bina cephelerine dokunmaz.
- Üst örtü 300 cm genişliğinde, yerden 280 cm yüksekliktedir. 400cm aralıklı ahşap ya da metal direkler üzerinde, hafif ahşap ışık geçiren ızgara örgü önerilir.
- Üst örtü sürekliliği olan bir arkad olarak önerilir. Arkad içinde işletmeler arasında bölücü hiçbir öge bulundurulamaz. Arkad meydanla aynı zemin kotunda bulunur. Meydan ile arkad arasında ayırıcı/bölücü unsurlar bulunamaz.
- Üst örtünün altındaki arkad tüm işletmelerin müşterek kullanımına açık bir kamusal yeme içme alanıdır. İşletmeler arkad içine masa koyabilirler. Kullanılan masa ve sandalyeler yere sabitlenemez. Taşınabilir olmalıdır, geceleri kaldırılırlar.
- Üst örtü tescilli binaların önünde ve diğer sokaklarla olan bağlantı noktalarında kesintiye uğrar.

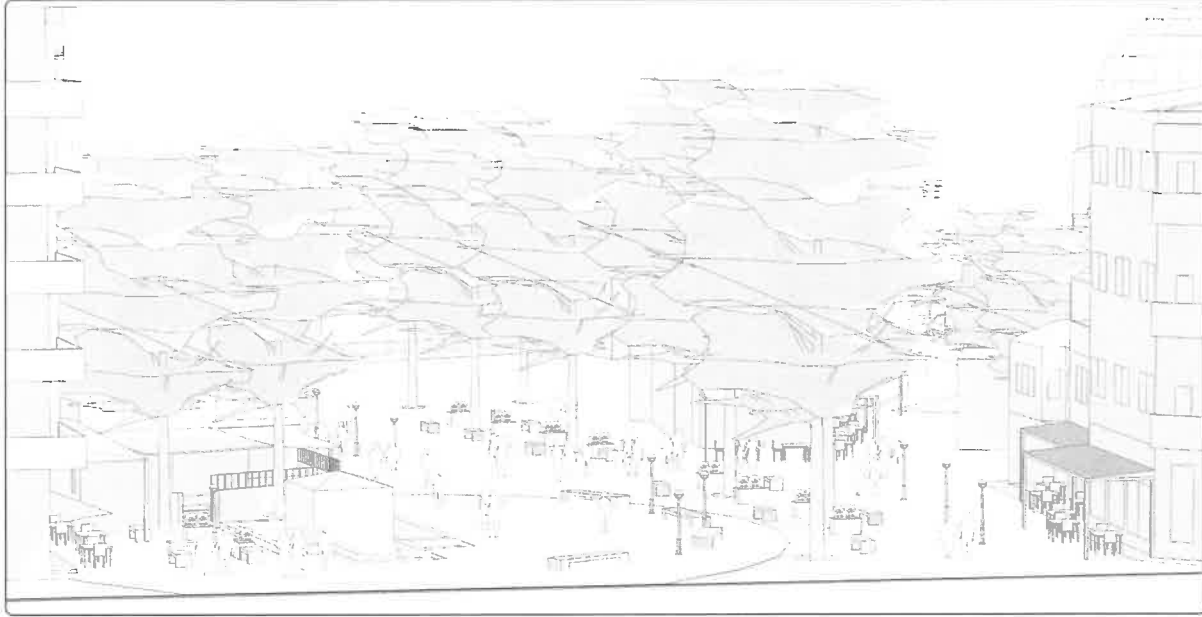


Önek tasarımlar



şekil 4.10: Feyzullah Efendi Meydanı, neri plan

- Küçükalyalı Caddesi ile İskele Sokak kesişiminde halihazırda atıl durumda olan boş tescilli parsel, geçici kullanım senaryosu kapsamında meydan kullanımına katılabilir. Kamusal bir niş olarak parselde küçük taşınabilir sokak mobilyaları ve çocuk oyuncakları yerleştirilmesi önerilir.
- Feyzullah Efendi Meydanı çevresinde mahalle kullanımına yönelik servisler yoğunudur. Bu kullanımların desteklenmesi için işletme önü kullanımı koşullarını sağlamak kaydıyla, işletmelere 300cm'e kadar kamusal mekanı kullanma imkanı sağlanır.
- Feyzullah Efendi Meydanı ve çevresinde oluşturulacak kültürel veya sosyal donatı alanı, kültür aksının devamlılığını sağlayacaktır. Bu bakımdan bu çeper içinde bir binanın kamulaştırılarak donatı alanı olarak işlevlendirilmesi önerilir.
- Feyzullah Efendi Meydanı içinde kısa direkli aydınlatma ve alan aydınlatması bir arada kullanılmaktadır.
- Feyzullah Efendi Cami'nin önünde kalan alan, meydanla bütünleştirilmeli, bu noktada meydanın kıyısında bir ara odak oluşturularak, camiyi destekleyecek toplanma alanı oluşturulmalıdır. Söz konusu ara odak içinde totem bilgilendirme tabelası önerilebilir. Caminin duvarları kaldırılarak, meydan ile mekansal bütünlük kurması önerilir.
- Yalı Hamamı ve Cami arasında kalan, imar planı içinde yaya aksı olarak tanımlanmış yol, yaya sokak kurgusu ilkelerine göre tasarlanacaktır.



Meydan etrafında yerel işletmelerin devamlılığı hem meydanı tanımlıyor olmaları hem de kent kimliğinin bir unsuru olmalarından dolayı önemlidir.

Feyzullah Efendi Çeşmesi Kültür Aksının devamlılığını sağlayan önemli bir odaktır. Oturma alanları çeşme etrafında kurgulanır

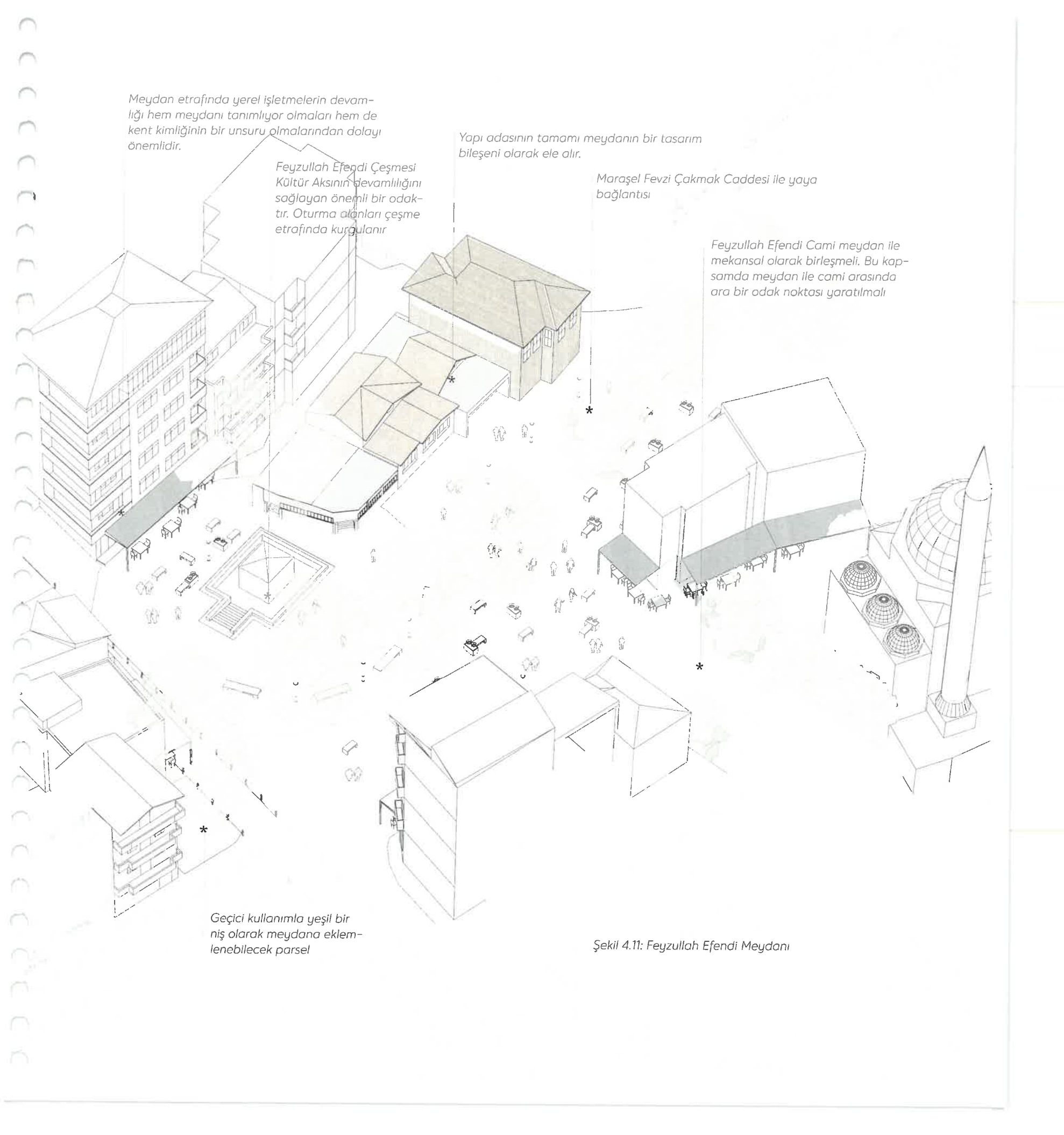
Yapı adasının tamamı meydanın bir tasarım bileşeni olarak ele alır.

Maraşel Fevzi Çakmak Caddesi ile yaya bağlantısı

Feyzullah Efendi Camii meydan ile mekansal olarak birleşmeli. Bu kapsamda meydan ile camii arasında ara bir odak noktası yaratılmalı

Geçici kullanımla yeşil bir niş olarak meydana eklenilebilecek parsel

Şekil 4.11: Feyzullah Efendi Meydanı



## 4.4. Drama Köprüsü Bağlantısı

### Tasarım Sorunları:

- Drama Köprüsü alanın Maltepe merkez ile direkt araç bağlantısını sağlayan tek yoldur. Aynı zamanda yetersiz olsa da yaya bağlantısı da sağlamaktadır.
- Drama Köprüsünün alan ile ilişkisi oldukça zayıftır. Köprüye bağlanan araç yolunun iki yanında Marmaray hattı ve Hasan Polat Stadyumu bulunması sebebiyle konut alanlarıyla ilişkisi de zayıftır.
- Köprü'nün altında kalan alan atıl durumdadır. Bu alanda güvenlik sorunları bulunmaktadır.
- Konut alanlarının alan ile ilişkisinin zayıf olması ve kamusal kullanımların eksikliği bu alanın giderek daha atıl hale gelmesine sebep olmaktadır.

### Kullanım Senaryosu:

Drama Köprüsü bağlantısının kamusal niteliği artırılarak mahalle için bir odak olarak kullanılması önerilir. Alan bu anlamda hem demiryolunun iki tarafı ile hem de Marmaray ile ilişkiyi kuran bağlantı olarak kurgulanmıştır. Aynı zamanda konut alanlarının arasında bir meydancık oluşturması amaçlanır.

Drama Köprüsüne yaya erişiminin kolaylaştırılması amacıyla meydanlaşması amaçlanan alandan bir merdivenle geçiş sağlanmalıdır. Drama Köprüsü her ne kadar yaya erişimine imkân verse de araç odaklı tasarlanmıştır. Köprü'nün yaya dostu niteliği artırılmalıdır.

Burada oluşacak ara odağın düzenlenecek sokaklarla birlikte konut alanları ile ilişkisi güçlendirilecek, Hasan Polat Stadyumu için önerilen müdahaleler ile alanın beslenmesi

sağlanacaktır.

Marmaray durağından köprü'nün altına kadar gelen perondan bir geçiş sağlanabilirse alandan Marmaray'a erişim kolaylaşacak ve bu ara odak oldukça güçlenerek kamusal niteliği hızlı bir şekilde kazanacaktır.

### Program:

**Drama Köprüsünün kurgusu, Marmaray tarafından ikiye bölünen alanda bir geçiş imkanı yaratmaya ve bu alanda kamusal niteliğin artırılarak mekânsal canlanmanın sağlanmasına dayanmaktadır:**

- Köprü altındaki alan temizlenerek açılır. Bu alanda peyzaj düzenlemesi yapılarak kent mobilyaları yerleştirilir.
- Alan karşısındaki parsel ile bir bütün olarak tasarlanır.
- Alandan köprüye yaya erişimi kolaylaştırılır ve daha güvenli geçiş imkânları sağlanır. Mümkünse Marmaray durağına geçiş için bir kapı açılır.
- Hasan Polat Stadyumu cephesindeki kullanımlar güçlendirilerek Feyzullah Efendi Meydanı ile Drama Köprüsü arasındaki ilişki güçlendirilir ve bu aks üzerinde hareketlilik sağlanır.
- Konut alanları ile ilişkisi güçlendirilerek gece-gündüz güvenli olacak bir mekân oluşturulur.
- Alan içinden araç geçişi paylaşımlı yol ilkelere göre sağlanır.



Şekil 4.12: Drama Köprüsü Bağlantısı, öneri plan

## 4.5. TCDD Lojmanları ve Drama Köprüsü Bağlantısı

Marmaray İstasyonu ile mahalle dokusu arasında bağlantının güçlendirilmesi mekansal gelişim çerçevesi içinde ele alınan hedefler arasında yer almaktaydı.

Mevcut haliyle İstasyon Caddesi üzerinden mahalleye olan Marmaray bağlantısı, yaya erişimine uygun değildir.

Bu bağlantının güçlendirilmesi için Drama Köprüsü'nün altında önerilen ara odak mekansal fırsatlar sunmaktadır. Bu kapsamda alan için bir gelişim senaryosu önerilmektedir. (şekil 4.13)

Mevcut durumda Drama Köprüsü'nün altında yaratılacak ara odak mahalle içinde hareketi rahatlatarak bir duraklama noktası olarak küçük bir meydan oluşturur.

Marmaray'ın bir çıkışının Drama Köprüsü'nün altından sağlanması, Marmaray ile mahalle arasında doğrudan bağlantı sağlayacaktır.

Bu öneri çerçevesinde TCDD'nin uygun görmesi durumunda, mevcut tren peronları üzerinden Drama Köprüsü'ne yaya bağlantısı kurulması, Köprü'nün altında turnikeler/güvenlik bulunması önerilir.

Marmaray'ın Balıkçıköy çıkışı oluşturulacak ara odak üzerinden sağlanır.

### TCDD Lojmanları:

Mevcut TCDD lojmanlarının sosyal donatı ve yeşil alan olarak kamuya kazandırılması uzun vadede bu bağlantıyı güçlendirecektir.

TCDD lojmanları kısmen ya da tamamen sosyal donatı ve hizmet alanı olarak kamunun erişimine açılır. Bu kurgu içinde alan kendi başına bir sosyal odak yaratacaktır. Marmaray'ın

bağlantısı bu sosyal odak üzerinden kurulur.

Drama Köprüsü'nün altından oluşturulan sosyal-yeşil alana doğrudan bağlantı sağlanır.

Bu alan hem rekreasyona yönelik hem de servisleri barındıracak bir donatı aksı olarak kurgulanabilir. Bu açıdan TCDD Lojmanları çevresiyle birlikte bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirilmelidir.

TCDD Lojmanları özgün mimari özellikleriyle kent kimliğini tamamlayan yapılardır. Bu açıdan yapılacak müdahalelerde koruma öncelikli yaklaşımlar benimsenmelidir.

Alanın gece kullanımı ve güvenliği göz önünde bulundurularak işlevlendirilmede sınırlı ölçüde hafif ticaret ve servisler senaryoda ele alınmalıdır.



Şekil 4.13: Drama Köprüsü gelişim senaryosu

## 4.6. Eski Belediye- İskele Sokak Ara Odak:

### Tasarım Sorunları:

- Trafonun bulunduğu alan halihazırda otopark olarak kullanılmaktadır.
- İstasyon Caddesi boyunca yaya sirkülasyonu üzerinde bulunan alan bu sirkülasyonu engellemektedir.
- Halk Eğitim Binasının önünde mekânsal sürekliliği bozan elemanlar ile yolların genişlediği bir alan olarak atıl durumdadır.

### Kullanım Senaryosu:

Eski Belediye ve İskele Sokağın kesiştiği bu alanın kamusal niteliği artırılarak mahalle için bir ara odak olarak kullanılması önerilir.

Bu kapsamda alanın yayalaştırılması, peyzaj müdahalesi ve kamusal kullanıma yönelik elemanlarla zenginleştirilmesi gerekmektedir. Otopark alanı olmaktan çıkarılarak kamusal niteliğinin artırılması ve atıl kalan alanın mahallelinin kullanımına açılması amaçlanmaktadır.

Beşçeşmeler Meydanına çıkan ve İstasyon Caddesine açılan yaya geçidinin devamında İstasyon Caddesi boyunca oluşmuş olan yaya aksının güçlendirilmesi hedeflenir. Yaya ve konut tipi sokaklar arasında geçiş sağlanır.

Halk Eğitim Merkezinin karşısında bekleme/dinlenme alanı yaratılır.

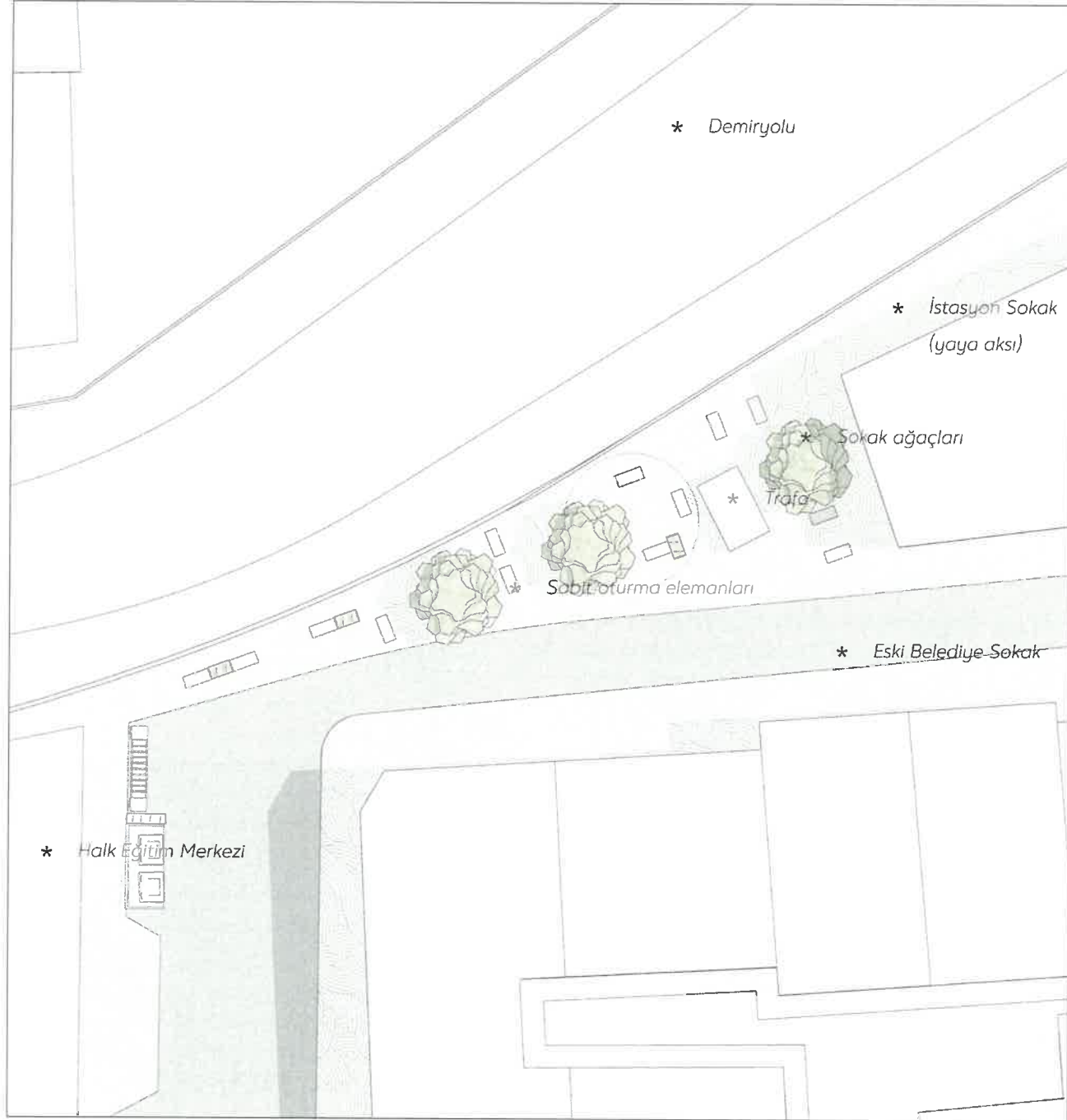
### Program:

**Bu alanın kurgusu, basit müdahalelerle küçük bir meydan oluşturulması ve mahalle içinde ara odak yaratılarak kamusal kullanımın artırılmasına dayanmaktadır:**

- Konut sokağı olarak planlanan alandaki yollarda araç geçişine imkân verildikten

sonra kalan alanlar yayalaştırılır. Bu sayede alanın otopark olarak kullanılmasının önüne geçilir.

- Trafo etrafında mekânsal düzenlemeler ve peyzaj düzenlemeleri yapılarak sabit kent mobilyaları yerleştirilir.
- Zeminde yaya aksından hem zemin, aynı malzeme ile devamlılık sağlanır.
- Demiryolu duvarlarında sarı/sınırlayıcı peyzaj düzenlemesi yapılır.
- Alan içinde odak oluşturacak peyzaj düzenlemeleri ve sokak ağaçları tasarım içinde çözülecektir.
- Halk Eğitim merkezi ile yayalaştırılan İstasyon Caddesi arasında yaya sürekliliği sağlanır.
- Konut alanları ve Rıhtım aksı ile ilişkisi güçlendirilerek ve aydınlatmalarla gece-gündüz güvenli olacak bir mekân oluşturulur.



Şekil 4.14: İskele Sokak köşesi, öneri plan

## 4.7. Stadyum:

### Tasarım Sorunları:

- Feyzullah Efendi Meydanı ve Marmaray durağı arasında alana ana araç ve yaya erişimin sağlandığı Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi boyunca cephe veren stadyum bakımsız durumdadır. Stadyum cephesinde bulunan dükkânların tamamı kullanılmamaktadır. Cadde üzerinde güvenlik sıkıntıları vardır.
- Stadyum çok sık olmayan spor müsabakaları dışında kullanılmamaktadır. Planlama alanında bu kadar büyük bir hacim kaplayan yapı alanı bölmekte, kullanımlar arasındaki ilişkileri zayıflatmaktadır. Yapının tüm cephelerinde bulunduğu sokak algısında tanımsızlık yaratan sağırılık vardır. Bu bakımdan alanın Marmaray yönündeki akışlarını tıkamaktadır.

### Kullanım Senaryosu:

Hasan Polat Stadyumunun aktif olarak mahalle yaşamına dahil edileceği işlevlerle zenginleştirilmesi ve cephelerindeki kullanımların yeniden ele alınması önerilir.

Bu kapsamda cephelerinin yeniden düzenlenmesi ve Kahramanlı Sokak ile Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi'ne cephe veren dükkânların ticari niteliğinin artırılması amaçlanmaktadır.

Stadyumun atıl kalan boş cephelerinde grafiti, mural vb. gibi kamusal sanat çalışmaları planlanarak cephe verdiği sokaklarda görsel niteliğinin artırılması hedeflenmektedir.

Özellikle Feyzullah Efendi Meydanına bağlanan Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi alana Marmaray durağından gelinirken tercih edilen rota olması sebebiyle önemlidir.

Kültür sokağının devamı niteliğindeki bu aksta yaya kaldırımları genişletilerek ticaretin güçlendirilmesi ve Balıkçıköy Meydanına kadar devam eden kültür aksının sürekliliğinin sağlanması amaçlanmaktadır.

Benzer şekilde Kahramanlı Sokak boyunca devam eden cephede de yeni ticari kullanımlar önerilmekte, stadyumun karşısındaki konut alanı ile etkileşim kurabilecek nitelikte bir alan oluşturulması amaçlanmaktadır.

Kahramanlı Sokağa cephe veren yapının bir kısmı mahallelinin kullanımına yönelik farklı işlevler ile yeniden işlevlendirilebilir. Bu şekilde spor müsabakaları dışında da yapının civarda yaşayanların kullanımına yönelik kararların alınması hedeflenmektedir.

Feyzullah Efendi Meydanı ve Drama Köprüsü Bağlantısı arasındaki bağlantıyı sağlayan Kahramanlı Sokağın burada belirlenen özel tasarım alanlarında ele alınan kararları ve gelişimi destekleyecek şekilde planlanması ve konut alanlarıyla ilişkisinin kurulması amaçlanmaktadır.

### Program:

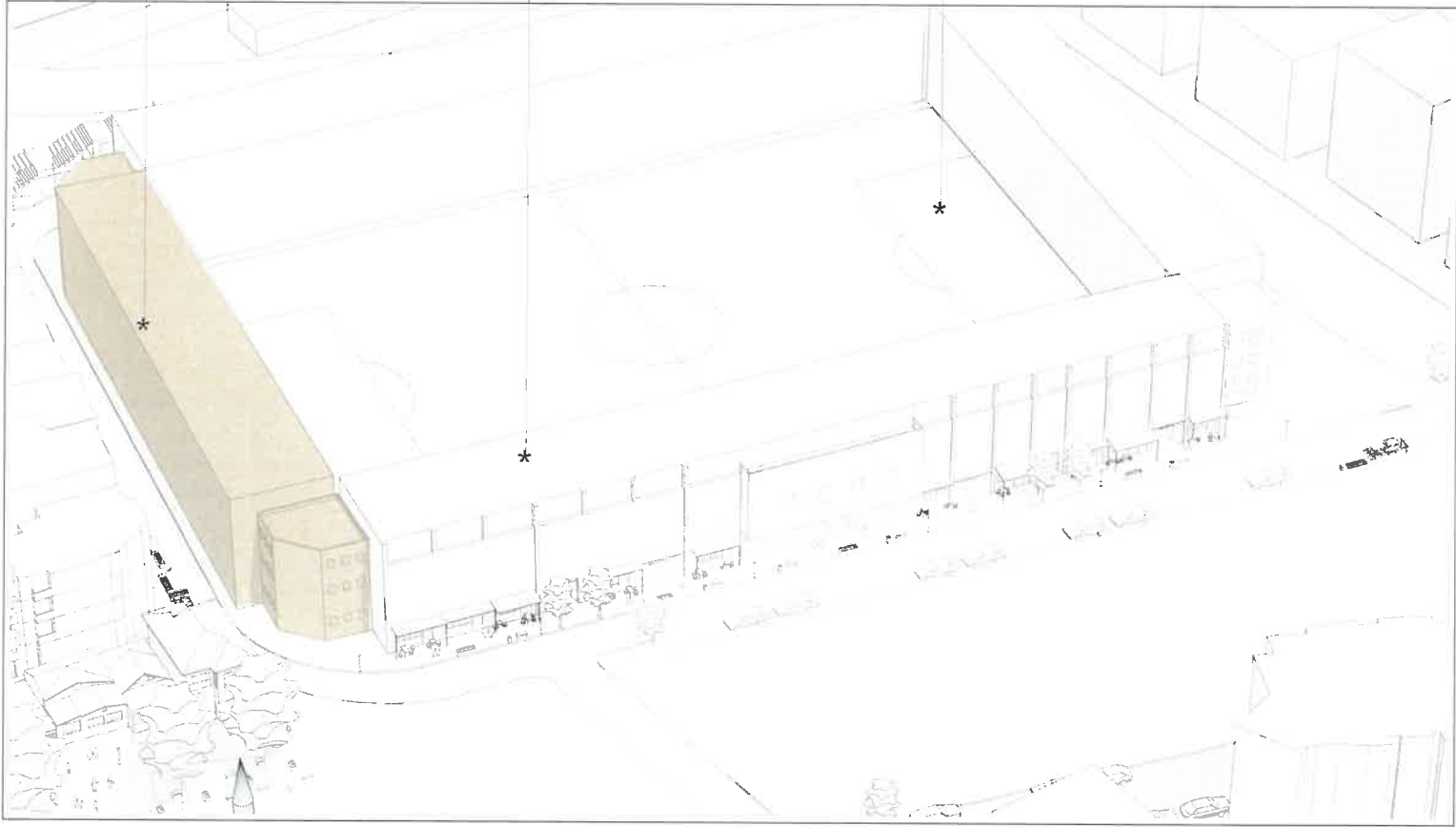
**Hasan Polat Stadyumu ve çevresinin kurgusu, stadyumun mahalle ile daha fazla ilişki kurmasına ve önemli sokaklardaki ticaretin güçlendirilmesine dayanmaktadır:**

- Stadyum cepheleri kamusal sanat çalışmaları ile yeni bir yüze kavuşturulur.
- Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi üzerindeki yaya kaldırımları genişletilerek yaya öncelikli bir aks oluşturulur. Cadde üzerindeki ticari kullanımlar desteklenerek bu aks üzerinde canlanma sağlanır.

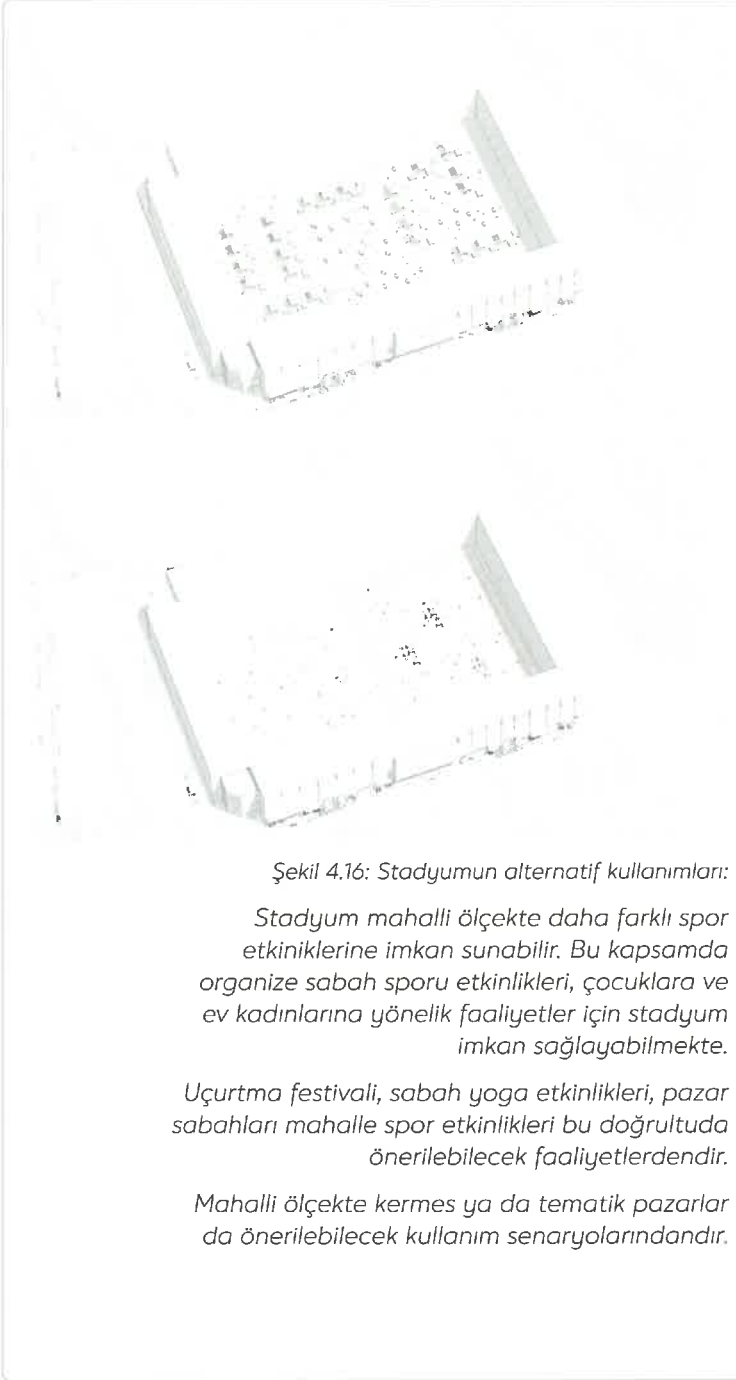
*Karamanlı Sokak cephesinde bulunan tribünlerin altlarında sosyal donatılar barındıracak biçimde yeniden tasarlanması önerilir.*

*Marşel Fevzi Çakmak Caddesi cephesinde stadyumun içi ile görsel ilişkinin artırılması, hali hazırda mevcut dükkanların yeniden tasarlanarak aks üzerindeki ticari faaliyetlerin artırılması önerilir. Bu kapsamda kaldırım kesiti rehber ilkelerine göre kurgulanarak yayalar açısından etkinliği artırılmalıdır.*

*Stadyumun futbol maçları dışında da mahalli süreli etkinlikler için kullanılacağı etkinlik senaryoları hazırlanmalıdır.*



Şekil 4.15: stadyum için canlandırma önerileri



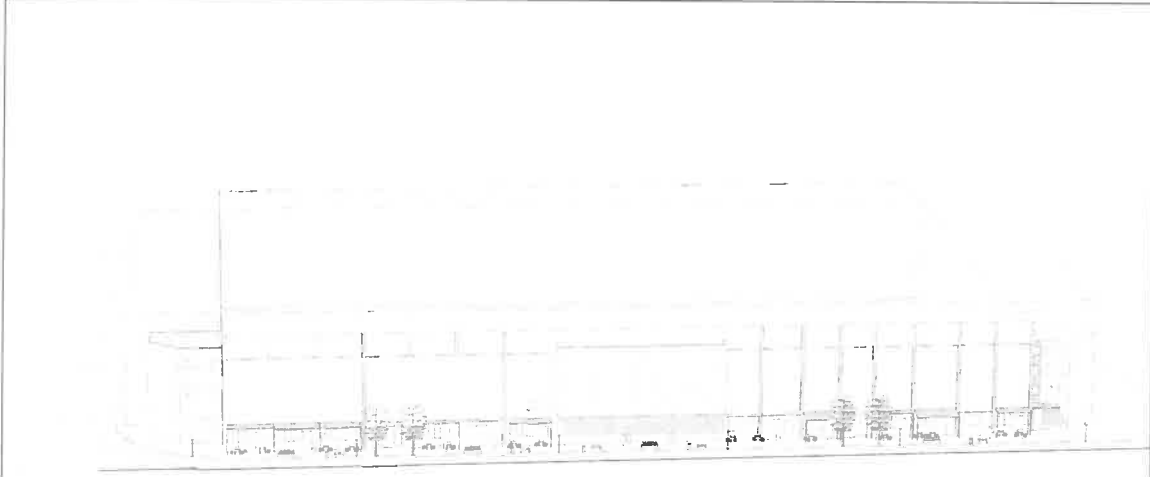
Şekil 4.16: Stadyumun alternatif kullanımları:

*Stadyum mahalli ölçekte daha farklı spor etkinliklerine imkan sunabilir. Bu kapsamda organize sabah sporu etkinlikleri, çocuklara ve ev kadınlarına yönelik faaliyetler için stadyum imkan sağlayabilmekte.*

*Uçurtma festivali, sabah yoga etkinlikleri, pazar sabahları mahalle spor etkinlikleri bu doğrultuda önerilebilecek faaliyetlerdendir.*

*Mahalli ölçekte kermes ya da tematik pazarlar da önerilebilecek kullanım senaryolarındandır.*

- Kültür aksının sürekliliğini sağlayacak ve toplu taşıma yoluyla alana girişi kolaylaştıracak uygulamalar yapılır. Bu kapsamda Feyzullah Efendi Meydanı ile mekansal ilişki artırılır.
- Stadyumun Karamanlı Sokağa cephe veren tribünlerinin yeniden tasarlanması önerilir. Bu kapsamda tribün altında, Karamanlı Sokaktan giriş verilen sosyal donatı alanları oluşturulabilir.
- Drama Köprüsü altındaki özel tasarım alanına cephe veren köşe, buraya önerilen mekansal kurgunun içinde yeri olacaktır. Sosyal donatı alanları ile birlikte yeniden işlevlendirilecek köşe bina, meydan ile birlikte kurgulanmalıdır.
- Stadyum etkinlik ve yeni işlevler sayesinde mahallede yaşayantısının daha etkin bir parçası haline getirilebilir. Bu kapsamda stadyumun içi için etkinlik senaryoları ve süreç yönetimi proje kapsamında ele alınmalıdır.
- Stadyumun arka cephesinde bulunan otopark alanı geliştirilerek Drama Köprüsü'nün altında önerilen meydan ve İskele Caddesi ile yaya bağlantısı güçlendirilmelidir. Bu nokta mekansal gelişim hedefleri içinde ele alınan, ziyaretçilerin kullanımına yönelik planlanmış otopark alanlarından biridir.



*Maraşel Fevzi Çakmak Sokak üzerinde sağır cephelere mural uygulamaları yapılması, stadyumun içi ile görsel ilişkiyi sağlayacak geçişlerin yeniden tasarlanması ve dükkanların etkinleştirilmesi önerilir.*



*Karamanlı Sokak üzerinde cephenin yeniden tasarlanması, bu kapsamda önerilen sosyal donatı mekanlarının zemin kotunda sokak ile doğrudan ilişki kurabilmesi önerilir.*

*Şekil 4.17: Stadyum cephe müdahale önerileri*

## 4.8. Oyun Sokağı:

### Tasarım Sorunları:

- Binalar arası alanlar atıl durumdadır.
- Çocuklar için yeterli oyun alanı bulunmamaktadır.
- Sokaklar arası bağlantılar zayıf olup yoğun bina yerleşimi sokak algısını olumsuz etkilemektedir.

### Kullanım Senaryosu:

İstasyon Caddesi ve İskele Sokaklar arasında ki ada içinde atıl durumda kalan iki bağlantının kamusal niteliği artırılarak mahalle için etkin çocuk mekanları olarak kullanılması önerilir.

Bu kapsamda alanların yayalaştırılması, peyzaj müdahalesi ve kamusal kullanıma yönelik elemanlarla zenginleştirilmesi gerekmektedir. Binalar arası alan atıl olmaktan çıkarılarak kamusal niteliğinin artırılması ve mahallelinin kullanımına açılması amaçlanmaktadır.

İstasyon Caddesine çıkan yaya akslarının yeni bir geçiş güzergahı oluşturarak güçlendirilmesi hedeflenir. Konut tipi sokaklar arasında nitelikli geçiş alanı sağlanır.

Bu kapsamda İstanbul Büyükşehir Belediyesinin oyun sokaklarına yönelik yaklaşımı bu bağlantı içinde önerilmiştir. Binalar arası yeni bir bekleme/dinlenme ve çocuklar için oyun alanı yaratılır.

### Program:

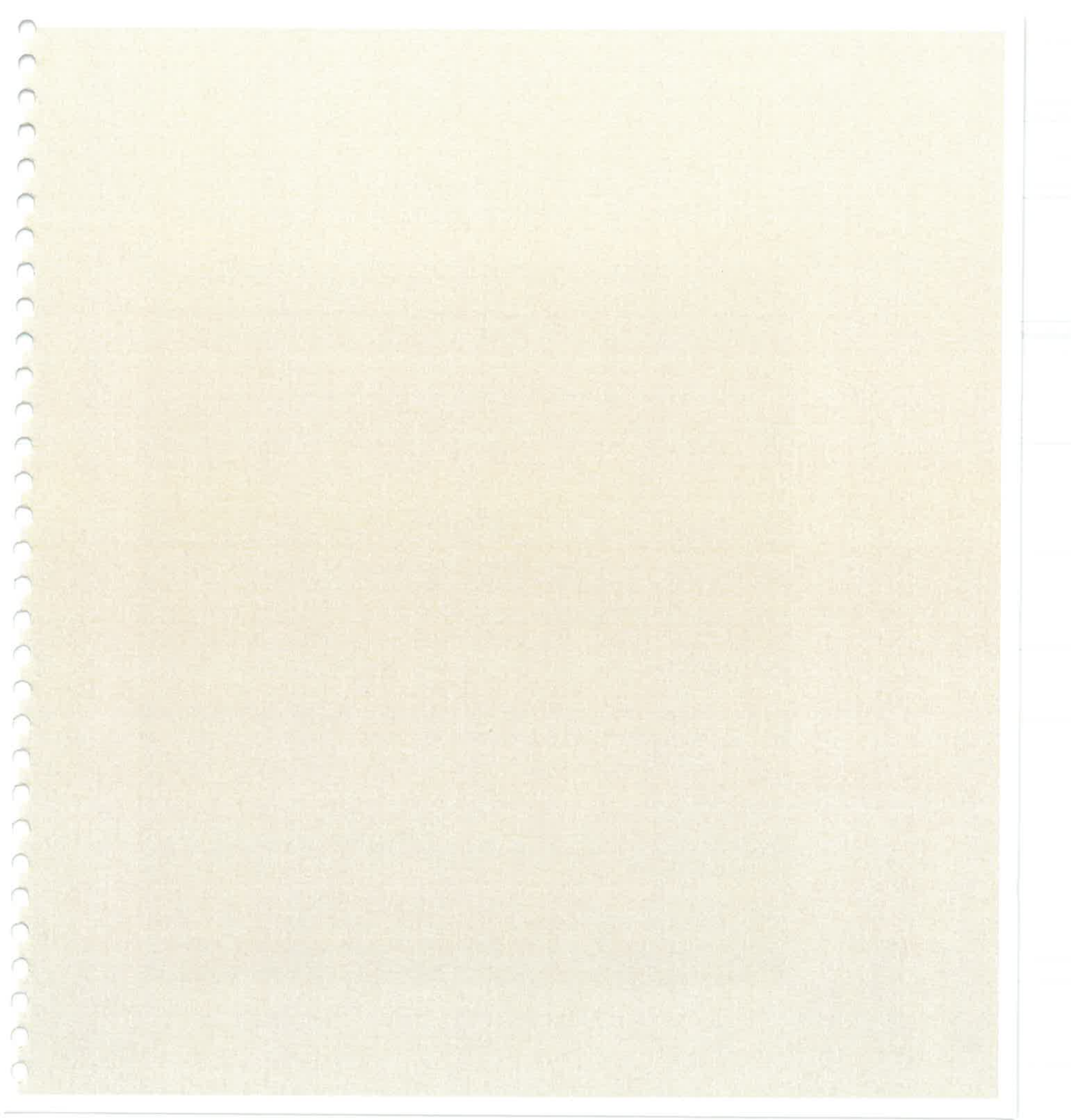
Bu alanların kurgusu, basit müdahalelerle geçiş/dinlenme alanı ve mahalle içinde çocuklara yönelik bağlantı yaratılarak kamusal kullanımın artırılmasına dayanmaktadır:

- Oyun sokaklarında, yaya sokakları için önerilen kenstsel tasarım ilkeleri uygulanacaktır.
- Mekan kurgusu içerisinde çocuk oyun alanları, ebeveynlere yönelik oturma donatıları, çocuk etkinliklerine imkan verebilecek arayüzler düşünülmelidir.
- Konut sokakları arasında kalan alan, yaya geçişine imkân verildikten sonra mekansal düzenlemelerle sokak mobilyaları ve peyzaj unsurları ile güçlendirilir. Bu sayede alanın atıl kalmasının önüne geçilir.
- Zeminde yaya aksının geçiş güzergahı ve bekleme/dinlenme alanları farklı zemin malzemesi ile kullanılması önerilir.
- Mevcutta bulunan ağaçların bakımı yapılması sokak kullanımı destekleyecek bitki dikimleri önerilir.
- Caddeler arası geçişe yeni bir güzergah oluşturarak ara odakları destekleyecek bekleme/dinlenme alanı oluşturulur.
- Maltepe Belediyesinin çocuk sokaklarına yönelik gerçekleştirmekte olduğu katılımcı programlar oyun sokağı için de kurgulanabilir.
- Konut arası direkli aydınlatmalarla gece-gündüz güvenli olacak bir mekân oluşturulur.



Şekil 4.18: Oyun sokağı plan

Özet



## Sokaklar

Sokaklar, herkes için ulaşılabilir olmalıdır. Çevrelere ve mekanlara engeller olmadan erişim sağlanmalıdır.

Balıkçıköy Kentsel sit alanında bütün sokaklarda yayaların hiç bir engele takılmadan hareket edebileceği min. 150cm genişliğinde bir aks bırakılmak zorundadır

Araç trafiğinin olmadığı yaya sokaklarında sokak üzerinde yayaların bitki, masa, sokak mobilyası gibi engellerle karşılaşmadığı min. 150 cm genişliğinde bir açıklık korunmalıdır

Paylaşımlı yollarda yayalar için net geçiş koridoru araçlar için bırakılan seyahat aksından ayrıştırılmalıdır.

Yaya yollarının ortasında acil durumlarda kullanılmak üzere araç geçişine imkan veren 3mt. boşluk bırakılır.

Paylaşımlı yollarda araç hızının yaya hızına indirilmesi için araç koridoru max. 3mt. bırakılır, tırtıklı malzeme kullanılır.

Yaya, paylaşımlı yol ve konut sokaklarında kataner aydınlatmalar kullanılır.

Konut sokaklarında min. 170cm kaldırım kesiti bırakılır.

Konut sokaklarında ve rıhtım aksında kaldırım ve araç seyahat aksları kot farkı ile ayrıştırılır.

Net geçiş koridoru üzerinde mevcut anıtsal ağaçlar olması ya da kesitin 400 cm'in altına indiği alanlarda, net geçiş koridoru seyahat aksı ile çakışabilir.

Kurgulanan net geçiş koridorunun araç yolunu geçtiği alanlarda min.2x2 m büyüklüğünde kurb oluşturulmalıdır.

Araç trafiğinin yaya hareketinden ayrıldığı sokaklarda kaldırım üzerinde, en az bir tarafta min. 150cm genişliğinde net geçiş koridoru bırakılmalıdır.Yol kesitlerinin imkan verdiği sokaklarda tercihen sokağın her iki cephesinde de düzenlenecek kaldırımlar içinde min. 150cm genişliğinde geçiş aksları bırakılmalıdır.

Kot düzenlemeleri, mülkiyet alanı içinde gerçekleştirilmelidir. Yürünür alan üzerindeki seviye farkları giderilmelidir. Net geçiş aksı üzerindeki tüm zeminler uygun olmalıdır.

Net geçiş aksında tehlikeli olacak her türlü engellerden ve düzensizlikten kaçınılmalıdır.

Net geçiş aksının kaldırım kotundan araç yolu kotuna düştüğü noktalar rampalarla düzenlenmelidir.

Yol kesitinin daraldığı noktalarda sokak kurgusunda net geçişin sağlanması önceliklidir.

## Cephe Önü

Bina ön cephe kullanımları hiç bir şekilde net geçişi engellememelidir. Minimum 150cm net geçiş aksı kaldırım kullanımlarında mutlak değer olarak değerlendirilir.

50cm'i aşan tente ya da konsol tabela gibi eklentilerin 210cm'den alçak olmaması gerekmektedir.

Bina cephelerinin önünde 50cm genişliğinde bir bant ön cephe kullanımının gerçekleşeceği bir alan olarak kabul edilir. 50cm'i geçen her türlü kullanım (ör. dükkan işgalleri, sergileme) özel izne tabidir.

Yeni binaların zemin kotunun kaldırım kotundan yüksek olması durumunda, giriş merdivenleri kaldırım taşmamalıdır.

## İşletme Önü

İşletme önü kullanım sınırları sokak tiplerine göre farklılık gösterir. Yaya ve Rıhtım sokaklarında max. 300cm, Konut ve Paylaşımlı sokaklarda max. 150cm işletme önü kullanımına izin verilmelidir.

Su basman, yüksek giriş, merdiven uzantısı vb. nedenlerle dükkan ve kaldırım arasındaki mimari açıdan fiziksel bağ kurulmadığı bağımsız birimlere işletme önü kullanım izni verilmemelidir.

İşletme önü kullanım alanı kamusal mekan içinde tanımlanmış, kısıtlı özel kullanım alanlarıdır. Bu alanlara hiç bir şekilde kalıcı strüktürde çatı, kış bahçesi, teras, sabit peyzaj elemanları, yere monte edilmiş mobilyalar uygulanamaz.

İşletme önü kullanım alanlarına kaldırım bütünlüğünü bozacak şekilde döşeme kaplaması uygulanamaz. Yerden yükseltilmiş satırlar oluşturulamaz.

İşletme önünde kullanılan taşınabilir mobilyalar yaya geçişini tamamen kapatacak şekilde yerleştirilemez. Kaldırım dik şekilde bariyerler kullanılamaz. Net geçiş aksının dışında kalan alanlarda bile, gerektiği zaman arasından yayanın geçebileceği boşluklar bırakılmalıdır.

Bağımsız birimlere işletme önü kullanım izni verilmez.

İşletmelerin zeminleri sokak kotu ile aynı olmalıdır.

## Kurb uzantısı

Kurb uzantıları; a) konut sokaklarında net geçişin 150cm'i sağlayamadığı noktalarda, b) net geçiş aksının yolun karşı tarafına geçtiği (yayanın karşıdan karşıya geçeceği noktalarda, c) sokak başlarında, önerilmektedir.

Kurblar min. 210cm derinliğinde, min 350cm genişliğinde yapılmalıdır.

Kurblar yaya kullanımı öncelikli değerlendirilecektir. Amacı dışında kullanılamaz. İşletme önü kullanımına dahil edilemez. Özel kullanım için değerlendirilemez.

## Otopark ve duraklama yerleri

Yaya net geçişinin sağlanmadığı sokaklarda veya sokak kesimlerinde park yapılamaz.

Paylaşımlı sokak ve yaya sokaklarında araç parklanması yapılamaz.

Konut sokaklarında paralel parklanma için ayrılan aks net geçiş aksının devamlılığını sağlayacak şekilde yolun sağı ya da solunda olmalıdır. Yol kesitinin daralarak otopark ve net geçişe aynı anda olanak vermeyen noktalarda otopark yeri bırakılmaz. Bu tip noktalarda kurb uzantıları tesis edilerek net geçişin devamlılığı sağlanmalıdır.

Tüm sokakların üzerinde en az bir adet park yeri motorsiklet, bisiklet ve elektrikli skoter'lara ayrılmalıdır.

Motorsiklet, bisiklet ve elektrikli skoter parkı olarak ayrılan alanların genişliği min. 210cm uzunluğu min. 500cm olmalıdır. İki tekerlekli araçlar kaldırıma park edemez, net geçiş aksını engelleyemez.

Bu alanlarda bisiklet ve motorsikletlerin kilitlebilmesi için standart kent donatıları tesis edilmiştir.

Paralel otoparklar konut sokaklarda uygulanmalıdır. Min genişliği 210cm olarak ayrılmalıdır. Dik otoparklar rihtim aksında min. Genişliği 500cm, 240cm ayırıcı çizgiler bırakılarak ayrılmalıdır'

Talep gelmesi durumunda, özel olarak engelli otoparkı tanımlanabilir. Engelli araçları için ayrılan otoparkların min. genişliği 210cm, min. Uzunluğu 700cm'dir. (Araç otoparkının içinde 200cm geçiş payı bırakılır)

Rihtim aksı üzerinde 3 adet engelli araç yeri ayrılmalıdır. Standart dik parklanma ölçüleri içinde araçlar arasında 200cm boşluk bırakılmalıdır.

Konut sokaklarında varolan konut sayısına orantılı olarak park yeri bırakılır.

Sokak kesitinin otopark ve minimum kaldırım mesafesini karşılamadığı noktalarda otopark cebi bırakılamaz.

## Bisiklet

Ulaşım ağı için uygun bisiklet park yerleri ve elektrikli araçlar için şarj noktaları oluşturulmalıdır

Bisiklet park alanları kolay ulaşılabilecek şekilde sokak başlarında bulunmalıdır.

Alandaki tüm sokaklar bisiklet paylaşımlı olarak kurgulanmalı, paylaşımlı yol işaret ve uyarıları yerleştirilmelidir.

## Atık noktaları

Sokak başlarında ayrılmış noktalarda atık noktaları otopark için tanımlanmış tali aks içinde yerleştirilmelidir.

Atık kutuları, evrensel olarak erişilebilir olacak şekilde tasarlanmalıdır.

Atık Kutuları, min. 80x120 boyutlarında ayrıştırılmış alanlar içinde tasarlanır.

## Bitki peyzajı

Ticari birimlerin önlerinde bulunan ağaçlar hiçbir şekilde sundurmalarla kapatılmamalıdır'

Ağaçlar korunmalı ve ağaçların düzenli bakımı yapılmalıdır.

Sokaklardaki özel mülkiyete ait bahçelerdeki sağlıklı ağaçlar korunmalıdır.

Ada ortalarında iç bahçelerde kömürlük, kış bahçesi gibi eklentiler bulunamaz.

Ada ortalarında iç bahçelerde min. 2/3 oranında bölüm yumuşak zemin olarak muhafaza edilir.

## Donatılar ve sokak mobilyaları

Yaya hareketliliğinin yoğun olduğu yerlerde aydınlatma, yaya ölçeğini gözetecek biçimde olmalıdır.

Sokak genişliklerine göre katener, alçak direkli veya yüksek direkli aydınlatma kullanılmadadır.

Kent mobilyaları, yaya veya araç dolaşımını engellememelidir.

Kent mobilyaları, kaldırım bakım ve onarımına engel teşkil etmemelidir.

Kent mobilyaları dayanıklı malzeme kullanımıyla bakım ve onarım kolaylığı, güvenlik konfor öncelikli olmalıdır.

Kent mobilyaları, yaya hareketliliğinin yüksek olduğu alanlarda yoğunlaştırılmalıdır.

## Kütle oranları

Alan içindeki gabari yüksekliği 4 kat ile sınırlandırılmalıdır. Gabarilerle ilgili olarak imar plan hükümlerine uyulur.

Semt içinde yaklaşık 6-8 m arası değişiklik gösterebilen ortalama bir cephe genişliği ritmi korunmalıdır.

Alan içindeki kütle oranlarının korunmasına yönelik tasarım kararları, cephelerde 6-8mt genişliğinde bir ortalama tutturulmalıdır.

Bina genişlikleri 12m'yi geçmemelidir.

## Cepheler

Balıkçıköy Kentsel sit alanında sokak oranlarının korunması için cephelerde, referans değer olarak belirtilmiş 6-8mt'lik ritmin korunması sağlanmalıdır.

8 mt'den geniş parsellerde, sokak silüetinin referans değere uyum sağlamasına yönelik tasarım kararları alınmalıdır.

Cephe kompozisyonlarının 6-8 mt'lik bir oranı koruyacak şekilde farklılaştırılmalıdır.

Pencere tip ve büyüklükleri, balkonlar ve/ veya çıkmaların kurgusunun referans değeri koruyacak şekilde düzenlenmelidir. Cephe kompozisyonları 6-8 mt'lik bir oranı koruyacak şekilde farklılaştırılmalıdır.

6-8mt'lik aralıklarla malzeme, doku ve renk farklılaşmalarının yapılmalıdır.

Genişliği 12m- 8 m olan cephelerde, cephenin orta simetri aksının etrafında 6-8mt arası kısım düşey elemanlar kullanılarak ve/veya cephe kompozisyonu değiştirilerek farklılaştırılmalıdır.

Genişliği 12 m'den geniş cephelerde, cephe tasarımı 6-8 m'nin katları biçiminde bölünmelidir. Cephe parçası 8 m'yi geçemez.

Bina pencere açıklıkları sokak için belirlenen yüzde oranı aşmayacak şekilde olmalıdır.

Konut amaçlı kullanılan binalarda giriş kotu görme mesafesini üstünde ya da altında olmamalıdır. Giriş pencereleri göz hizasında olmalıdır.

Bina cepheleri reklam vitrini olarak kullanılamaz.

Bina bütünlüğünü bozacak kaplama yapılamaz.

Bina girişi üst katlardan farklı olarak farklı bir malzemeye kaplanamaz.

Oranları korumaya yönelik düşey silmeler, boşluklar, dekoratif düşey elemanlar kullanılmalıdır.

## Dükkan cepheleri

Tabelalar giriş kotu sınırını aşmamalıdır.

Tabela genişlikleri bina en sınırını geçmemelidir.

Tabela derinliği 5 cm'i aşmamalıdır.

Zemin kat dükkan cephesi tamamen cam olamaz.

Vitrinler dikeyde bölüntüler oluşturarak bölüntülü cam yüzeyi oluşturulmalıdır.

## Tescilli yapılar

Tescilli parseller tevhit edilemez.

Tescilli yapılara komşuluğu bulunan yapıların yüksekliği tescilli yapıdan fazla olamaz.

Ticari amaçlı kullanılan tescilli binalar sundurma ile kapatılamaz.

Tescilli binaya bitişik komşular, tescilli binadan daha açık tonlarda boyanır.

Tescilli yapıların üzerine ve önüne yapıya bitişik hiç bir eklenti yapılamaz.

Tescilli bir binaya komşuluğu olan binaların cephe boşlukları oranı tescilli binaninkinden fazla olamaz.

## Çatılar ve sağır duvarlar

Düz çatı yapılamaz.

Çatılar teras olarak kullanılamaz.

Çatılar sadece kırma çatı şeklinde yapılabilir.

Çatılarda 50cm'e kadar saçak yapılmalıdır.

Sağır duvarlar reklam panosu olarak kullanılamaz.

