

Maltepe Merkez
Meydan ve Çevresi
Kentsel Tasarım
Rehberi

MALTEPE MERKEZ BÖLGESİNE YÖNELİK KENTSEL TASARIM REHBERİ PROJESİ



URBAN.KOOP

KENT
ÇALIŞMALARI
KOOPERATİFİ

Proje Ekibi:

Alp Arsoy (Mimar / Kentsel Tasarım Uzmanı)

Batuhan Akkaya (Şehir Plancısı)

Ecem Ünal (Mimar)

Merve Saliha Kiracı (Mimar)

Sena Karahan (Mimar)

Zeynep Sude Gürbüz (Mimar)

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

info@urbankoop.org

Aralık 2024

İçindekiler:

Giriş	5
1. Mekansal Gelişim Çerçevesi	10
1.1. Maltepe'nin Kentsel Gelişim Dinamikleri	12
1.2. Stratejik Hedefler	18
1.3. Mekansal Sorunlar	24
1.4. Mekansal Gelişim Hedefleri	28
2. Sokak Kurgu	53
2.1. A Tipi Ana Caddeler	57
2.2. B Tipi Ana Caddeler	65
2.3. Konut Sokakları	71
2.4. Paylaşımlı Sokaklar	77
2.5. Yaya Sokakları	83
2.6. Sokak Tiplerinin Dağılımı	89
3. Sokak Kullanımı ve Peyzajı	93
3.1. Yaya Hareketi	95
3.2. Yaya Alaylarına Ayrılmış Yaşam Alanları	103
3.3. Sokaklarda Ticari Kullanım	109
3.4. Sokaklarda Bitki Peyzajı	113
3.5. Sokaklarda Araç Trafikliği	119
3.6. Sokaklarda Araç Park Yerleri	122
3.7. Sokaklarda Bisiklet Kullanımı	124
4. Kamusal Açık Alanlar	127
4.1. Sert Zemin Açık Alanlar	129
4.2. Parklar	133
4.3. Sokak Mobilyaları	136
4.4. Sokaklarda Malzeme Kullanımı	145
5. Yapı Adaları	149
5.1. Yapı Adalarının Dönüşüm Senaryoları	151
5.2. Ön Bahçeler ve Zemin İlişkisi	152
5.3. Arka Bahçeler ve İç Avlular	155
5.4. Yapı Kütleleri ve Cepheleri	158
6. Çarşı Bölgesi/ Ticari Kullanım	162
6.1. Çarşının Mekansal Kurgusu	164
6.2. Çarşıya Erişim	165
6.3. Açık Alanların Kullanımı	168
6.4. Binalarda Aktif Cephe Kullanımı	171
6.5. Kamusal Kullanımı Destekleyecek Altyapı	179

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 bütünleştirici 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.

Maltepe Merkez, Meydan ve Çevresi Kentsel Tasarım Rehberi; Maltepe Merkez, Meydan ve Çevresi 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar 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, Maltepe Merkez, Meydan ve Çevresi 1/1000 Ölçekli Revizyon 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. Kentsel tasarım rehberinin sınırları 1/1000 ölçekli Maltepe Merkez, Meydan ve Çevresi 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı sınırlarından daha dar bir alanı kapsamaktadır.

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, İmar Planı Analizleri ve aynı kapsamda sürdürölmüş katılım çalışmaları kaynaklık eder.

1. Mekansal Gelişim Çerçevesi:

Bu bölümde kentsel tasarım karar ve ilkelerini yönlendirecek referans mekansal gelişim çerçevesinin ortaya konulması amaçlanmaktadır.

Mekansal gelişim çerçevesi ile kentsel tasarım rehberi içinde ele alınacak sorun ve mekansal çözümlere kaynaklık edecek temel bakış açısının, alan bütününe bakılarak mahalle ölçeğinde çizilmesi hedeflenmektedir.

Bu kapsamda:

1-Maltepe Merkez, Meydan ve Çevresinin İstanbul bütünü içindeki yeri ve kentsel gelişim dinamiklerinden hareketle stratejik öncelikler ortaya konulacaktır. Bu kapsamda İstanbul bütününde Maltepe’de kentsel değişim ve değişimin getireceği potansiyel sorun ve fırsatlar değerlendirilerek temel stratejik hedefler belirlenmiştir.

2-Söz konusu stratejik hedeflerin mekan kurgusuna yansımaları mekansal gelişim çerçevesi içinde ele alınmaktadır. Kentsel gelişim dinamiklerini etkileyecek stratejik hedeflere ulaşmak için kent mekanına ve bu mekanların kullanımına dair önerilen müdahale yaklaşımları ortaya konulmaktadır.

Bu yaklaşımlar:

- Mekansal gelişim yaklaşımı
- Kentsel dönüşüm yaklaşımı
- Ulaşım yaklaşımı
- Yeşil alan yaklaşımı
- Çarşı kullanımı ve ticaret yaklaşımı
- Donatıların geliştirilmesi yaklaşımı

; başlıkları altında incelenecektir.



1.1. Maltepe'nin kentsel gelişim dinamikleri:

Başta Marmaray olmak üzere, toplu taşıma hatlarının gelişmesi, İstanbul'da merkezin çevresindeki alt merkezlerde yeni bir kentsel gelişimi tetiklemektedir. Maltepe bu çerçevede gelişmekte olan bir alt merkez konumundadır.

Marmaray'ın açılması ve diğer raylı sistemlerle entegre olması ile Anadolu yakasının Marmara Denizi kıyısındaki banliyöleri merkez ile bütünleşmiştir. Maltepe'nin aralarında bulunduğu bu alt merkezlerin son dönemde mekansal gelişimi kentin geleneksel doğu-batı aksındaki gelişiminin yeni bir aşaması olarak okunabilir.

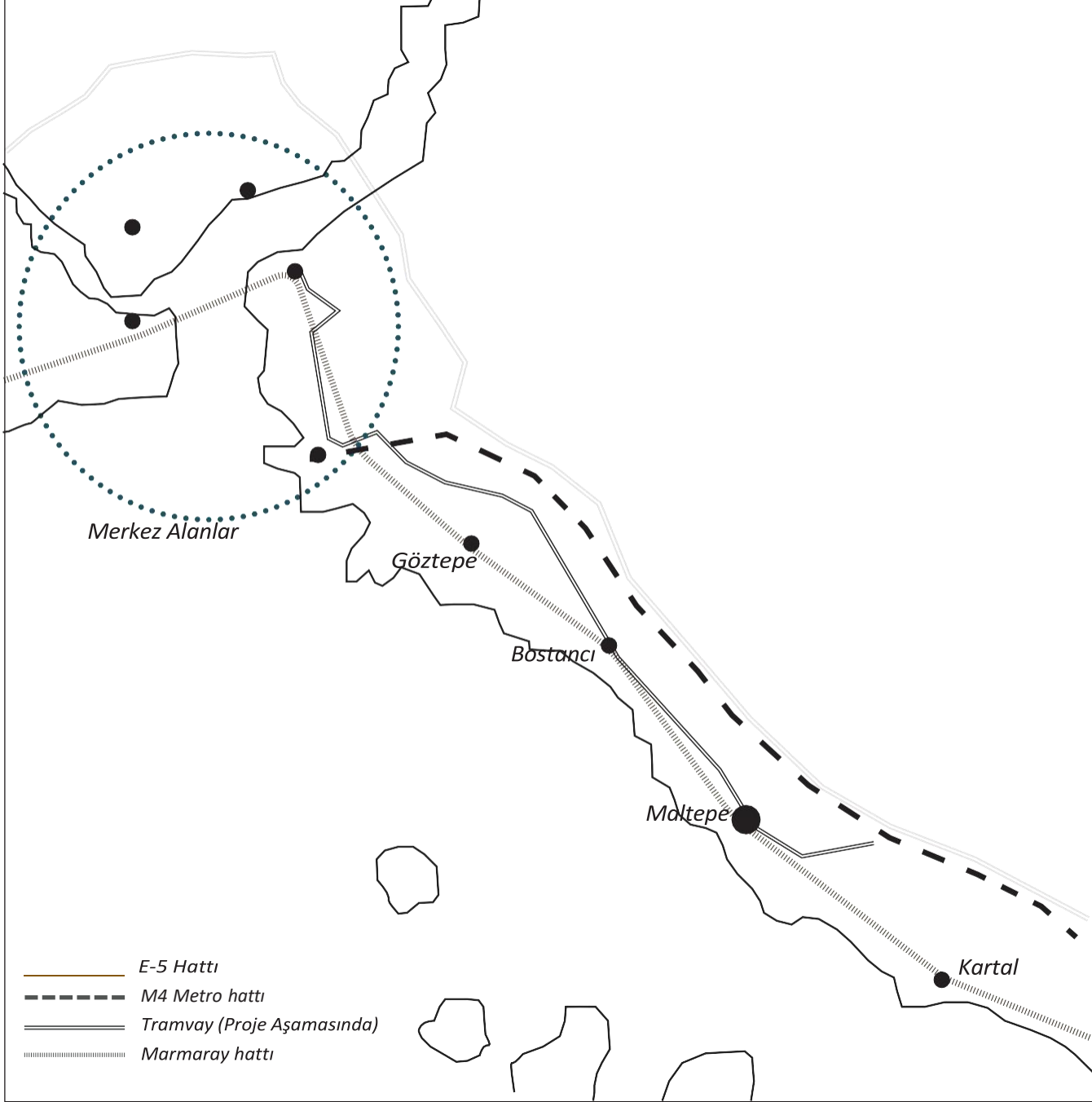
Bu kapsamda söz konusu gelişimi son 25 yıllık süreçte tetikleyen faktörlerin genel bir özeti yapılması, Maltepe Merkezinin mekansal dinamiklerinin analizi açısından yol gösterici olacaktır.

- Sanayi sonrası kentleşme politikaları merkez ve çeper ilişkisini değiştirmiş, üst orta sınıf konut alanları, banliyölerden kent merkezine kaymaya başlamıştır. Tarihi yarımada-Beyoğlu- Beşiktaş- Üsküdar- Kadıköy arasında genel hatları çizilebilecek "merkez" kültürel, ekonomik, sosyal olarak kapasitesini artırmıştır.
- Bu merkez alanlarda kiralara yükselmesi ile talebin artması, merkeze erişimi rahat alternatif alt merkezlerin oluşmasını tetiklemektedir.
- Anadolu yakasında E-5 hattının kuzeyin-

de rezerv alanlar konut kullanımı ile yapılaşmış, eski gecekondu alanları orta sınıf konut alanlarına dönüşmüştür. Bu kapsamda Pendik, Maltepe, Kartal çevresinde büyük ölçekli dönüşüm projeleri planlanmış ve uygulanmıştır.

- Anadolu yakası sahilinde Kadıköy'den Pendik'e kadar uzanan yeşil bant ve Maltepe sahilinde dolgu alanının tamamlanması, doğu-batı yönünde kesintisiz devam eden kentsel ölçekte rekreasyon alanlarının açılmasını sağlamış, bu bandın çevresinde yeme-içme kullanımları artmıştır.
- Marmaray ve M4 metro hatlarının açılması ve diğer transit sistemlerle entegre olması ile bu hat üzerindeki alt merkezler, kent merkezine kolay ve hızlı ulaşılabilen, rekreasyon ve servislere erişimi olan ancak merkezdeki konut alanlarından daha ucuz yaşam alanları olarak değer kazanmaya başlamıştır.
- Bu konut alanlarının ihtiyaç duyduğu servisler altmerkezlerde ticaretin yanı sıra merkeze alternatif kültürel ekonomiyi de beslemektedir. Aynı kapsamda sahildeki rekreasyon alanlarının çeperinde yeme-içme, eğlence, kültürel etkinliklerin gerçekleştiği yeni odak alanları oluşmaktadır.

Bu doğrultuda Maltepe'de de paralel yönde bir mekansal gelişim izlenebilmektedir. Özellikle E5 hattının kuzeyinde konut alanları artarken bu konut alanları sahile yakın alanlarda servisleri ve karma kullanımı beslemektedir.



Anadolu yakası doğu-batı hattı
üzerinde gelişme alanları

Transit Odaklı Gelişim:

Maltepe Merkezinin ve merkezin çevresindeki konut alanlarının, Transit duraklarının etrafında gelişimi, prensip olarak Transit Odaklı Gelişim (TOG) anlayışına paralellik göstermektedir.

TOG Nedir?

TOG veya Transit Odaklı Gelişim (Transit-Oriented Development), insanları, hizmetleri ve etkinlikleri kaliteli toplu taşıma ile destekleyen yürüyüş ve bisiklet koşulları ile bir araya getirmeyi amaçlayan kentsel gelişim yaklaşımıdır. TOG, daha kısa yolculukları, daha iyi yaşam şartlarını ve kentsel kaynakların daha verimli kullanılmasını sağlamayı amaçlar.

Kısaca Transit odaklı gelişen yerleşimler, kent merkezine doğrudan bağlantısı olan transit merkezlerin çevresinde yoğun konut alanları yaratmayı önerir.

- Transit odağının çevresinde servisler, karma kullanım, ticaret ve hizmetler bulunur.
- Merkeze bisiklet, yaya veya hafif mobilite araçları ile 15 dakika mesafelik çeper içinde yoğun ancak yaşam kalitesi yüksek konut alanları bulunur.
- Bu konut alanlarından transit odağa kolay ulaşılabiliyor, transit odaktan kent merkezine ulaşım sağlanır.
- Transit odak bu yüzden çevredeki konut bölgeleri için canlı bir alt merkez olarak işlev görür.

TOG temelinde, arazi geliştirmeyi ve ulaşım hizmetini entegre ederek kompakt şehir bü-

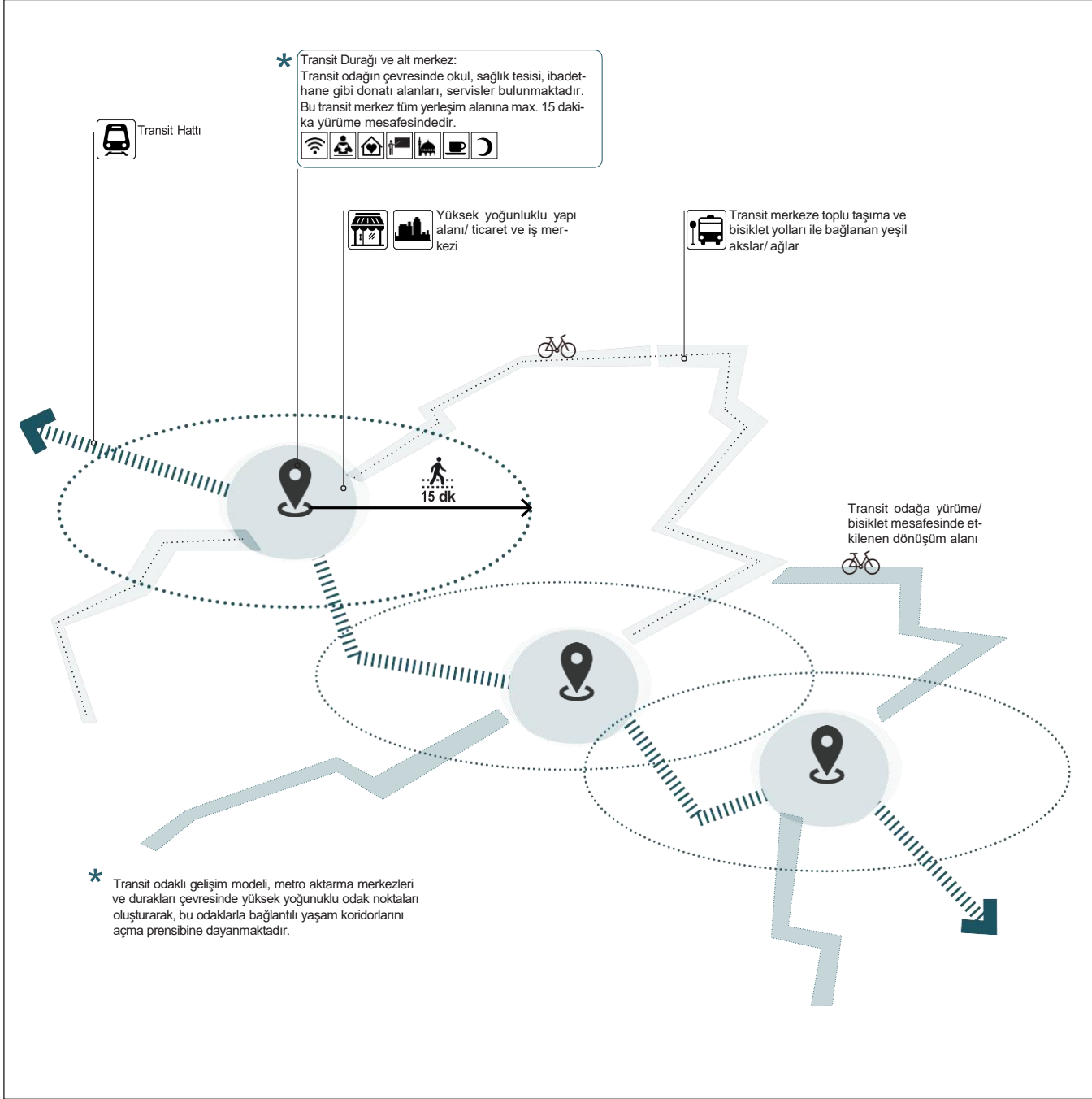
yümesini teşvik eder. Kompakt gelişme, motorlu taşıtlara olan bağımlılığı azaltan, daha kısa iş yolculukları ve trafiğe daha az maruz kalınmasına yol açtığından, kentsel yayılmanın karşıtıdır. TOG, arabasız yaşamayı sadece mümkün kılmakla kalmaz, aynı zamanda keyifli hale getirir.

TOG, doğrudan insanlara, çevreye ve şehirlere fayda sağlayan sonuçlar etrafında kentsel planlamayı ve tasarımı merkezine alır. Bu, etkili ve sağlıklı mobilite modlarının en düşük finansal ve çevresel maliyetle, mahalle ve kent ölçeğindeki fırsat ve kaynaklara, tüm kesimlerin erişimini sağlamayı amaçlar. Kapsayıcılık prensipleri üzerine kurulu olan TOG, şehirlerde uzun vadeli sürdürülebilirlik, eşitlik ve paylaşılan refah için gerekli bir temeldir.

TOG uygulamaları birden fazla karmaşık ve birbirine bağlı öğenin hizalanması ve bir araya getirilmesi gerekmektedir. Bu altyapı, cadde ve bina planlama ve tasarımından kodlar, düzenlemelerin reformu ve finansa kadar uzanmaktadır.

Transit odaklı gelişen kent dokularının sürdürülebilir mekansal gelişimi için 8 temel ilke bulunmaktadır:

1. Yürünebilirlik
2. Bisikletli ulaşım imkanı
3. İyi kurulmuş bağlantılar
4. Gelişmiş toplu taşıma
5. Karma kullanım
6. İyi kurgulanmış yoğunluk
7. Kompakt kent formu
8. Kamusal mekan kazanımı



Transit Odaklı Dönüşüm için 8 ilke

1. Yürünebilirlik



Yürünebilirlik şehirde sürdürülebilir ve adil erişim ve mobilite için temeli oluşturur ve kapsayıcı Toplu Taşıma Alanının başarısı için önceliklidir. Yüksek kaliteli, engelsiz ve evrensel olarak erişilebilir yaya altyapısı, yaş, ekonomik durum veya fiziksel yetenek fark etmeksizin herkes için temel mobilite sağlayacaktır. Kullanıcı konforunu merkeze alan tasarım insanlara etkileşim ve topluluk fırsatları sunar.

2. Bisikletli Ulaşım



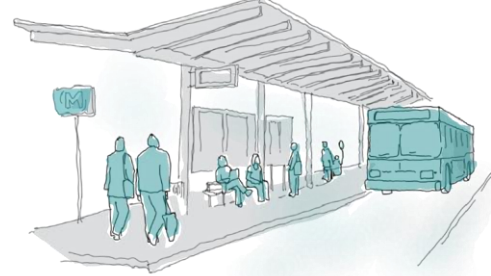
Eğer sokak koşulları güvenli ise, bisiklet kullanmak etkili seyahat için kolay, ekonomik ve sürdürülebilir bir seçenek sunar. Yürümenin kapıdan kapıya seyahat kolaylığı ve program esnekliğini, yerel toplu taşıma hizmetlerine benzer menzil ve hızlarla birleştirir. Ayrıca artan fiziksel aktiviteden kaynaklanan birçok sağlık faydası sunar. Bisiklet kullanımı az yer ve kaynak tüketir.

3. Bağlantılar



Yürüme, kısa mesafelerde, yaş veya fiziksel yetenekten bağımsız olarak ve özellikle küçük çocuklara bakarken daha uygundur. Mahallelerin yaya ve bisiklet yollarıyla ağlarını her yönde düzenlemek, yaya ve bisiklet kullanımını önceliklendirir. İyi bağlantılar için en basit gösterge şehir bloklarının boyutudur. Daha küçük bloklar trafiği yavaşlatır, doğrudan bir ağ sağlar ve bireysel ihtiyaçlara uygun yürüme yolları seçenekleri sunar.

4. Toplu Ulaşım



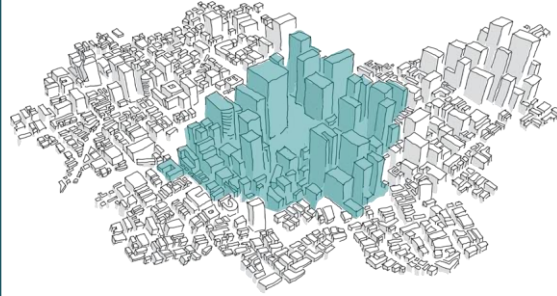
Toplu taşıma, orta ve uzun mesafe seyahatler için en verimli, sürdürülebilir ve genellikle en uygun maliyetli ulaşım biçimidir. Toplu taşıma, sık ve hızlı servisler de dahil olmak üzere, insanların yaşadıkları yerden yürüme mesafesinde olduğunda, toplumsal dahilimi teşvik eder, refahı artırır ve insanları fırsatlar, hizmetler ve boş zaman etkinliklerine bağlayarak eşitliği artırır.

5. Karma Kullanım



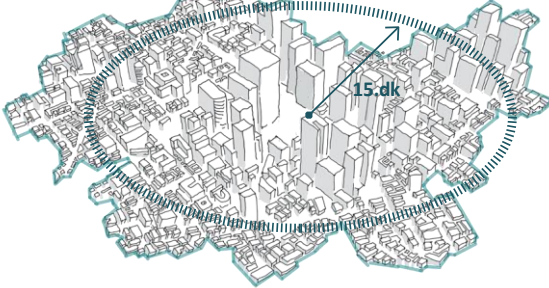
Kentsel kullanım ve etkinliklerin çeşitliliği, farklı topluluklardan insanlar için sağlıklı, güçlü ve kapsayıcı bir çevre oluşturur ve birçok günlük yolculuğun kısa ve yürünebilir olmasına olanak tanır. Farklı kullanımlar yerel sokakları gün boyunca canlı ve güvenli tutar. Konut seçeneklerinin karışımı, tüm gelir düzeylerinden çalışanların ve ailelerin işlere ve toplu taşıma araçlarına yakın yaşamasını daha fazla olası kılar.

6. Yoğunluk



Tüm gerekli yerlere yürüyerek 15 dakika içinde ulaşılabilen mahalleler, kamu ve ticari hizmetlerin sürdürülebilir olmasını sağlamak için yeterli sayıda sakin, çalışan ve ziyaretçi yoğunluğunu gerektirir. İnsanlar ve etkinliklerin yoğunluğu, kamu alanlarının canlandırılması ve güvenliği için de önemlidir. Yoğunluk, kalabalık olmayı ifade etmez. Kentsel faaliyetlerin birlikteliğini ifade eder.

7. Kompaktlık



Kompakt şehirler daha az kaynak kullanır, seyahat sürelerini azaltır ve kırsal alanların gelişimden korunmasına yardımcı olur. TOG, hem gelişimin konumu hem de toplu taşıma hizmetlerinin kapsamı ve entegrasyonu açısından mekansal entegrasyona olanak tanır. Şehirler, büyümeyi zaten kentleşmiş bölgelerde önceliklendirdiğinde, altyapı ve hizmet yoğunluğuna sahip kentsel dokular, yürüyüş, bisiklet ve toplu taşıma aracılığıyla kısa iş seyahatlerini kolaylaştırabilir.

8. Kamusal Mekan Kazanımı



Yürüme, bisiklet ve toplu taşıma önceliklendirildiğinde kişisel motorlu araçlar için daha az alan gereklidir. Ve bunun tersi, motorlu araçlar için daha az alan olduğunda yürüme, bisiklet ve toplu taşımayı önceliklendirmek için daha fazla alan olur. Yol kenarı otopark ve yol kesitlerini minimize etmek, yaya ve bisikletçiler için alanı artırır ve şehirleri daha canlı, sağlıklı ve keyifli kamusal alanlarla destekler.

1.2. Stratejik Hedefler:

Maltepe Merkezi bir TOG alanı olmamakla beraber kentsel gelişim dinamikleri transit odaklı gelişen şehirlerle pek çok anlamda paralellik göstermektedir.

Bu bakımdan transit odaklı gelişimi sürdürülebilir kılan temel ilkeler, Maltepe Merkezi için yorumlanarak stratejik bir çerçeve çizilmesi amaçlanmıştır.

Maltepe Merkezi, kentin merkezi iş alanlarına raylı sistemlerle kolay ulaşılabilen bir alt merkez olarak gelişmektedir.

Marmaray, M4, (gelecekte) tramvay hatlarıyla merkeze bağlanan Maltepe, kuzeye doğru yayılarak yeni konut alanlarını beslemektedir. Ayrıca M5 Üsküdar-Samandıra metro hattı ile kuzey bağlantısı güçlenecektir.

Maltepe Merkezi bu konut alanlarının çarşısı

niteliğinde, konut alanlarından kolay ulaşılabilir bir alandır.

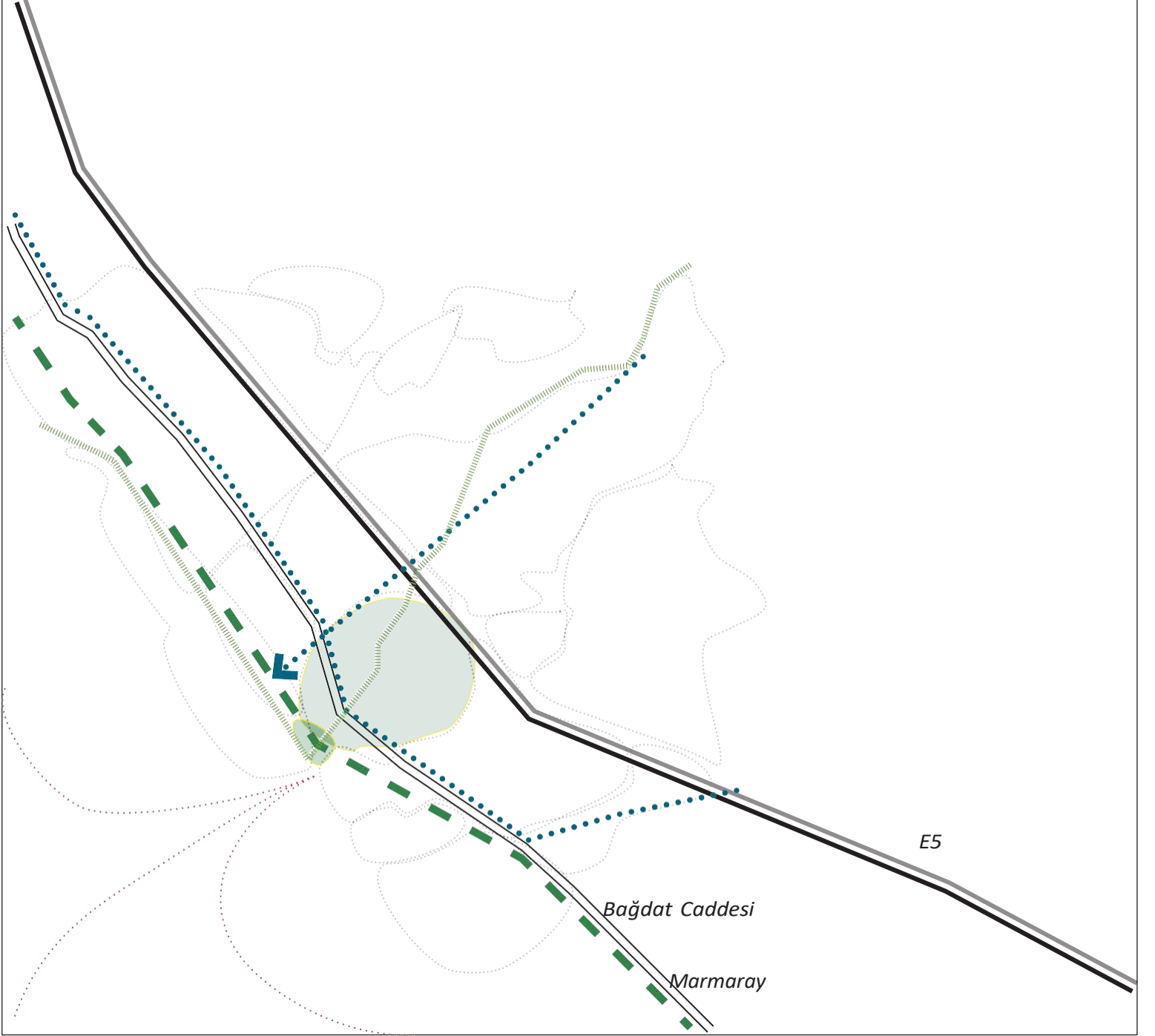
Bu sıralanmış özellikleri dolayısıyla pek çok anlamda dokunun gelişimi TOG alanlarının gelişimi ile paralellikler taşımaktadır.

Öte yandan bu tip yerleşmelerin sürdürülebilir gelişimini sağlayacak mekansal niteliklerin büyük çoğunluğundan yoksundur.

Bir mekansal gelişim stratejisi olarak; TOG ilkeleri, Maltepe merkez alanının problemleri perspektifinden değerlendirilerek bir yol haritası oluşturulabilir.

Bu anlamda Transit odağın etrafını ticaret ve hizmetler ağırlıklı bir çarşı olarak tanımlayıp, bu çarşıya 15 dakika içinde ulaşılmasını sağlayacak bağlantıları kurgulamak, sağlıklı ve yüksek yoğunluklu bir konut alanı yaratmak stratejik hedeflerin temelinde değerlendirilmiştir.





Transit bir merkez olarak Maltepe Merkez Alanı

1. Dönüşümü Yönetmek



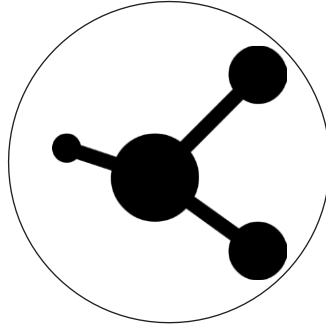
Dönüşümü yönetmek, bu anlamda Maltepe Merkezinde gelişmesi kaçınılmaz mekansal değişimi, yukardan aşağıya doğru planlama, aşağıdan yukarıya aktif katılım, kamu idaresinin farklı organları, yerel, sivil, özel aktörler arasında iyi işbirliği mekanizmalarının kurulması ve doğru denetim süreçlerinin işletilmesini kapsamaktadır.

2. Yaşam Kalitesini Yükseltmek



Yaşam kalitesinin artırılmasına yönelik, alan bütününde sağlıklı kent ilkelerine uygun tasarım yaklaşımları benimsenmelidir. Yeşil dokunun artırılması, doluluk boşluk dengesinin korunması, insan odaklı mekansal tasarım ilkelerinin geliştirilmesi bu anlamda öncelikler arasındadır.

3. Bağlantıları Kurgulamak



Transit Odaklı gelişim senaryosu içinde bağlantıların kurulması öncelikli bir stratejik hedef oluşturmaktadır. Maltepe içindeki Transit odakların ve transit odakların çevresindeki kullanımların kent dokusu ile güçlü ve kolay bağlantılar sağlaması gerekmektedir.

4. Çarşığı güçlendirmek



Çarşı sadece bir ticaret alanı değil, sosyal ve kültürel bir merkezdir. Özellikle günümüzde çarşı alışverişten ziyade sosyalleşmek için geline bir mekana dönüşmektedir. Bu bakımdan çarşının korunması tek başına ticaretin gelişmesi değil, sosyal etkileşime imkan veren kentsel arayüzlerin artırılması anlamına gelmektedir.

1. Dönüşümü Yönetmek

Maltepe Merkezi dönüşüm baskısı altında bir alandır. Önümüzdeki dönemde kentsel ölçekteki değişim, transit hatlarının gelişmesi, mevcut yapı stokunun eskimesi, alanın çevresinde yaşanmakta olan yapısal dönüşüm gibi birçok etkenle, Maltepe Merkezi'nin yapısal bir değişim geçireceği öngörülebilmektedir. Yapılan anketler ve ilçe belediyesinin görüşleri de yaşayanlar arasında dönüşüme yönelik bir beklenti olduğu görülmektedir. Bu açıdan Maltepe Merkezi açısından temel sorun, dönüşümün olması/olmaması değil, nasıl olması gerektiği bağlamında ele alınmalıdır.

Kentsel yenileme/dönüşüm süreci kent dokusu açısından önemli fırsatların yanı sıra önemli riskler de taşıyabilir. Yenileme mekansal kurgunun da bütüncül olarak tekrardan düzenlenebilmesi, kentsel ölçekte mekansal ihtiyaçlar için kapasite yaratılması, yaşam kalitesinin geliştirilmesi, sağlıklı alt yapının geliştirilmesi için fırsatlar sunmaktadır. Keza Maltepe Merkezi'ni için analiz raporlarında detaylandırılmış sorunların büyük bölümü bütüncül bir kentsel yenileme ile çözülebilecek niteliktedir.

Öte yandan Maltepe Merkezinde dönüşüm sürecinin a) mekansal yoğunluğun olumsuz biçimde artışı, b) soylulaşma, c) uzun süren inşaat süreçleri ile konut yaşamının olumsuz etkilenmesi, d) emlak değerlerinde spekülasyon artış riskini barındırdığı da yapılan farklı analiz raporlarında ortaya konulmaktadır.

Dönüşüm sürecinin taşıdığı potansiyel fırsat ve riskler, dönüşüm sürecinin nasıl planlandığı ve yönetildiği ile doğrudan ilişkilidir. Dönüşümü yönetmek, bu anlamda Maltepe Merkezinde

gelişmesi kaçınılmaz mekansal değişimi, yukarıdan aşağıya doğru planlama, aşağıdan yukarıya aktif katılım, kamu idaresinin farklı organları, yerel, sivil, özel aktörler arasında iyi işbirliği mekanizmalarının kurulması ve doğru denetim süreçlerinin işletilmesini kapsamaktadır.

Dönüşüm sürecinin yönetilmesi, transit odaklı gelişim bağlamında mekansal yoğunlaşmanın yaşam kalitesini artırmaya hizmet edebilmesi için öncelikli hedef olacaktır.

2. Yaşam Kalitesini Yükseltmek

Maltepe Merkez Mahallelerinin konut niteliğini yaşam kalitesinin yükseltilerek korunması sağlanmalıdır. Maltepe merkezinde yaşam kalitesinin artırılmasına hizmet edecek mekansal gelişim, sosyal, ekonomik ve kültürel köhnelişmenin engellenmesi açısından önceliklidir.

Yaşam kalitesinin artırılmasına yönelik, alan bütününde sağlıklı kent ilkelerine uygun tasarım yaklaşımları benimsenmelidir. Yeşil dokunun artırılması, doluluk boşluk dengesinin korunması, insan odaklı mekansal tasarım ilkelerinin geliştirilmesi bu anlamda öncelikler arasındadır.

Alan bütününde çevresel konfor şartlarının artırılması için ısı adası etkisinin azaltılmasına yönelik uygulamalar desteklenmelidir. Bu kapsamda rüzgar, güneş ve yağmur etkilerinden korunmayı/yararlanmayı sağlayacak dayanıklı kent ilkeleri mekansal müdahaleleri yönlendirecektir.

Maltepe Merkezi bütününde temel kentsel servislere erişimin kolaylaştırılması da yaşam standartlarının geliştirilmesine yönelik önce-

liklerdendir. Alanda sosyal ve kültürel donatıların geliştirilmesi, sağlık ve eğitim gibi temel ihtiyaçların sağlanması yanı sıra kültürel etkinlikler, rekreasyon, çocuklara yönelik servisler, sosyal etkileşim arayüzü oluşturacak mekanlar, çalışma imkanı sunan ortak kullanımların artırılması yaşam kalitesinde artış sağlayacaktır.

Maltepe Merkez Alanı içerisinde çocuklu aileler, yaşlı nüfus, gençler gibi farklı sosyal grupların ihtiyaçlarına yönelik mekansal gereksinimlerin karşılanması, kalıcı ve mekan aidiyeti yüksek nüfusların ikametini sağlarken uzun vadede sosyal, kültüre, ekonomik gelişimi destekleyecektir.

3. Bağlantıları Kurgulamak

Transit Odaklı gelişim senaryosu içinde bağlantıların kurulması öncelikli bir stratejik hedef oluşturmaktadır. Maltepe içindeki Transit odakların ve transit odakların çevresindeki kullanımların kent dokusu ile güçlü ve kolay bağlantılar sağlaması gerekmektedir.

Maltepe merkezinin çevresindeki alanların tümünden rahat erişilebilecek mekansal altyapı kurgulanmalıdır. Bu mekansal altyapı yürüme, mikro mobilite, toplu taşıma, bisiklet gibi farklı ulaşım senaryolarını içermelidir. Maltepe Merkezin sosyal, kültürel ve ekonomik bir odak olarak gelişebilmesi açısından mekansal olarak çevresi ile bütünleştirilmesi sağlanmalıdır.

Bu doğrultuda Maltepe Merkezine yürünerek ulaşılabilirliği ve kent dokusu içinde süreklilik arzeden yaya ulaşımının sağlanması stratejik bir önceliktir. Doku içinde kesintisiz olarak

devam eden ve birbirine bağlı bir ağ oluşturacak nitelikte yaya dolaşımı sağlanmalıdır.

Merkez alanlarından demiryolunun güneyine, Marmara Denizi Sahiline ve Balıkcıköy'e nitelikli yaya bağlantıları kurulmalıdır. Bu kapsamda hali hazırda mevcut yaya geçiş noktaları mekansal nitelikleri yaya öncelikli kullanıma uygun olarak dolaşıma entegre edilmelidir. Bu anlamda deniz, sahil çevresindeki rekreasyon hizmet alanları kullanımlarının Merkez ile entegrasyonu söz konusu bağlantıların kurulması ve yaya açısından hareketin kesintiye uğraması ile mümkün kılınabilecektir.

Transit odaklı bir gelişim senaryosuna destekleyecek şekilde başta Marmaray Maltepe İstasyonu olmak üzere, Süreyya Plajı Marmaray İstasyonu, M4 metro hattı Maltepe İstasyonu, minibüs hatları, planlama aşamasındaki Üsküdar Tramvay Hattı istasyonları ve Maltepe Meydanı arasında bağlantılar sağlanmalıdır.

4. Çarşmayı Güçlendirmek

Transit Odaklı Gelişim senaryosu içinde, transit odakların çevresinde karma kullanımın ve ticaretin geliştiği merkezlerin geliştirilmesi önerilmektedir. Bu anlamda Maltepe Merkezi içinde çarşının ve çarşı işlevlerinin geliştirilerek sürdürülmesi, mekansal gelişim açısından stratejik bir önceliktir.

Çarşı sadece bir ticaret alanı değil, sosyal ve kültürel bir merkezdir. Özellikle günümüzde çarşı alışverişten ziyade sosyalleşmek için gelinecek bir mekana dönüşmektedir. Bu bakımdan çarşının korunması tek başına ticaretin gelişmesi değil, sosyal etkileşime imkan veren kentsel arayüzlerin artırılması anlamına

gelmektedir. arşıyı destekleyen hizmetler, sosyal ve kültürel donatılar, toplanma alanları, kültürel etkinlik ve faaliyetlere imkan verecek mekansal arayüzlerin artırılması bu çerçevede değerlendirilebilir.

Maltepe Meydanı arşının kamusal niteliğini önemli ölçüde değiştirecek bir projedir. Projenin tamamlanması sonrasında arşı ile mekansal olarak entegre edilmesi, bu kapsamda öncelikler arasında olmalıdır. Meydanın çevresindeki işlevler ile bütünleşik biçimde, işlevleri destekleyen bir kamusal odak oluşturması sağlanmalıdır.

Maltepe Merkezi bir arşı olarak kent kimliği ve kolektif belleğinde yer etmiş bir alandır. arşı niteliğinin güçlendirilmesi ayrıca bu kimliğin sürdürülmesine de imkan verecektir.

1.3. Mekansal Sorunlar:

Maltepe Merkez, Meydan ve Çevresi Kentsel Tasarım Rehberi çalışmaları kapsamında saha gezileri düzenlenmiş, beraberinde İBB katılım ekibinin düzenlediği çalışmalar ve İPA'nın bölgeye dair geniş çaplı analiz sentez çalışmaları değerlendirilmiş, ihtiyaç ve sorunlar belirlenmiştir.

Aşağıda sunulan temel başlıklar, stratejik hedeflerin mahalle ölçeğinde bir mekansal gelişim yaklaşımına yansımalarını şekillendirecek temel sorunlar olarak değerlendirilmiştir.

DÖNÜŞÜM

- Bölgedeki afet riski taşıyan parsel -sel, taşkın, deprem- sayısı 122/1.248, 2000 yılı öncesi inşa edilen bina sayısı toplam yapıların %70'ini oluşturmaktadır.
- Anket çalışmalarına katılanların yarısından çoğu “ada bazlı dönüşümü” isterken, ada içlerinde kalan yenilenmiş yapılar olası uygulamaları sınırlandırmaktadır.
- Yapısının yenilenmesini isteyen ev sahiplerinin talepleri; %48,7'si TOKİ-KİPTAŞ vb. garantörlüğünde dönüşüm, %25,6'sı imar düzenlemesi ve %17,9'u düşük faizli kredi/hibe talep edilmektedir.
- Bölgede 9 toplanma alanı, 5 kapalı geçici barınma alanı varken açık geçici barınma alanı bulunmamaktadır.
- Çalışmalara katılanların çoğunluğu bölgeden taşınmak istemediğini ve nüfus yoğunluğunun artmasını istemediklerini belirtmiştir.
- Dönüşüm stratejisini bina yaşı-istek ve örnekleme üzerinden kurmak, süreç tasarımını kurgulamak bir o kadar önemli hale gelmektedir.

ULAŞIM VE ARAZİ KULLANIMI

- Bölgede 1. derece tahliye yolu yoktur, 2. ve 3. derece yollar mevcuttur.
- Yol üstü parklanma hem yaya erişimini hem de araç trafiğini olumsuz etkilemektedir, bu durum tahliye yollarının işleyişinde de sıkıntı yaratmaktadır.
- Tren yolu ilçe için önemli rekreasyon alanı olan sahil ve Balıkçıköy bağlantısını zayıflatmakta, bu durum tren yolu üzeri geçişlerin yaya ve bisikletli için cazip kullanım imkânı sunmaması erişebilirlik problemlerine, bölgesel kopukluklara yol açmaktadır.
- Maltepe kuzey-güney aksında çevre semtlere ulaşım imkanı sunan minibüsler, hareket güzergahlarında özellikler Feyzullah ve İnönü caddesinde yaya ve araç trafiğinde aksaklıklara yol açmaktadır.
- Sokak üstü parklama ve araçların kaldırım işgali gibi durumlar hem yaya hem de araç trafiğini aksatmaktadır.
- Hali hazırda canlı bir merkeze sahip olan Maltepe, meydan yayalaştırma ve trafiğin yer altına alınması sürecinde hem olumlu hem olumsuz yönde etkilenmiştir
- Canlılık kazandırılması istenen 'Çarşı' bölgesi araç trafiğinin yer altına alınmasıyla toplu taşımaya mesafelenmiştir, anket çalışmaları ve muhtarlarla yapılan görüşmelerde belirtildiği üzere bu durum özellikle çevre semtlerden ulaşan yaşlı nüfus için

Yol üstü parklama hem yaya erişimini hem de araç trafiğini olumsuz etkilemektedir.



Yayalaştırmayla beraber Maltepe Meydanı ve Bağdat Caddesi tenhalaşmıştır. Bu özellikle gece kullanımını olumsuz etkilemektedir.



Çarşı bütününde fiziksel köhneleşme görülmektedir.



sorun oluşturmaktadır.

- Maltepe Merkez, Marmaray'ın ve önümüzdeki dört sene içerisinde tamamlanması planlanan tramvay projeleriyle; Maltepe-Kadıköy-Üsküdar ve Süreyya Plajı-Samandıra ulaşım odağına dönüşecektir.
- Bu süreçte, hem kentsel dönüşüm hem de ulaşım projeleri bölgedeki gündelik hayatı sekteye uğratabilir: inşaat araçları trafiğinin, yıkım-moloz kaldırma süreçlerinin yönetimi ve projelendirilmesi gerekmektedir, aksi takdirde ön görülen kentsel canlandırma çalışmaları sekteye uğratacaktır.
- Tanımlanan bu tramvay istasyonları, ilçe için cazibe noktasına dönüştürülmek istenen meydan ve yakın çevresinin çeperinde kalmakta, meydana direk ulaşım sağlayan bir toplu taşıma bulunmamaktadır.
- Mevcut otoparkların genelde bölgeye dışardan gelenlere hizmet ettiği, esnaf ve hane halkının yüksek oranda sokak üstü parklama yaptığı öğrenilmiştir.
- Otopark yer ve çeşitleri toplanma ve geçici barınma alanları da düşünülerek önerilmeli, yaya öncelikli kentsel tasarım kurgusunu desteleyecek şekilde organize edilmelidir. Yerel nüfusun ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin talebi de nüfus yoğunluğunun artmaması yönündedir.

YEŞİL ALANLAR VE KENT EKOLJİSİ

- Mevcut kent morfolojisinin rüzgar aksı üzerinde yarattığı kesintiler, ısı adaları oluşturmaktadır.

- Maltepe Belediyesinin iklim özelinde plan notları bulunmakta, bunun ışığında su geçirimsiz sokak dokusu, güneş enerjisinden kamu ve özel kullanımda faydalanma ve yağmur suyu toplama vb. gibi pratikler atılması gereken adımlar olarak öne çıkmaktadır.

KAMUSAL MEKAN VE DONATILAR

- Yayalaştırılan sokakların bağlantılarının yetersizliği vardır.
- Maltepe Çarşısı yaşayan bir çarşıdır. Hizmet sektörünün ağırlıklı olduğu bölgede ziyaretçilerle yapılan anket çalışmasında ortaya çıkan mekânsal ihtiyaçlar, kültür-sanat, restoran, sağlık hizmetleri, kafe, market, konaklama, kişisel bakım hizmetleri olarak sıralanmaktadır.
- Alan bütününde sosyal donatı eksikliği bulunmaktadır.
- Çarşı hayatının canlılığını kaybettirmeden dönüşümün etaplaştırılması, Maltepe Meydan ve Yayalaştırma Projesi olumlu olumsuz etkileri gözetilerek, uzun inşaat süreci ve dönüşümün büyük ulaşım projeleriyle senkronize ilerlemesi gerekmektedir.
- Yaşlı nüfus görece daha yoğundur. Donatı eksiklikleri farklı demografileri farklı biçimde etkilemektedir.
- Yayalaştırmayla beraber meydanın ve Bağdat caddesi tenhalaşmıştır. Bu özellikle gece kullanımını olumsuz etkilemektedir.

*Alan bütününde
yaya erişimi sorun-
ludur.*



1.4. Mekansal Gelişim Hedefleri:

1.4.1. Kentsel Gelişim Yaklaşımı

Maltepe Merkezinin mekansal gelişim yaklaşımları, transit odaklı bir gelişim senaryosunun ilçe bütününde yansımaları üzerinden kurgulanmıştır. Bu kapsamda konut bölgeleri ile transit odaklar arasında bağlantıların ne şekilde kurulacağı ve transit odaklar çevresinde karma kullanımın nasıl geliştirileceği, Maltepe Merkezi için mekansal gelişimin ana çerçevesini oluşturmaktadır.

Durum:

İstanbul geleneksel olarak doğu-batı aksı üzerinde gelişirken, her alt merkez zaman içinde dikeyde de gelişim göstermiştir.

Maltepe özelinde de Bağdat Caddesi ve E5 arasındaki odak dikeyde Zümrütevler, Başbüyük Mahallelerine doğru uzayarak bir gelişim aksı yaratmaktadır.

E5 kuzeyinde kalan bu mahalleler eski gecekondu alanlarından orta sınıf konut alanlarına dönüşmektedir. Öte yandan bu gelişim alanlarının kentsel donatılar, servisler ve toplu taşıma hatları ile bağlantıları zayıftır.

Maltepe Merkezi için mekansal gelişim senaryosu, bu bağlantının TOG ilkeleri doğrultusunda kurulduğu bir kurguyu içermektedir.

Maltepe Yeşil Koridoru:

Bu amaçla Maltepe Sahil Parkı ve sahilde-

ki rekreasyon alanlarından, Kuzeyde Süreyya Paşa Korusu'na kadar uzanan vadi, Kuzeyde Başbüyük ve Zümrütevler gibi büyük konut alanlarının rekreasyon, hizmetler, sosyal donatılar ve toplu taşıma odakları ile bağlantılarının kurulduğu bir koridor oluşturmaktadır.

Geniş ölçekten bakıldığında bu koridor Maltepe bütününde, dikeyde bir kent omurgası oluşturmaktadır.

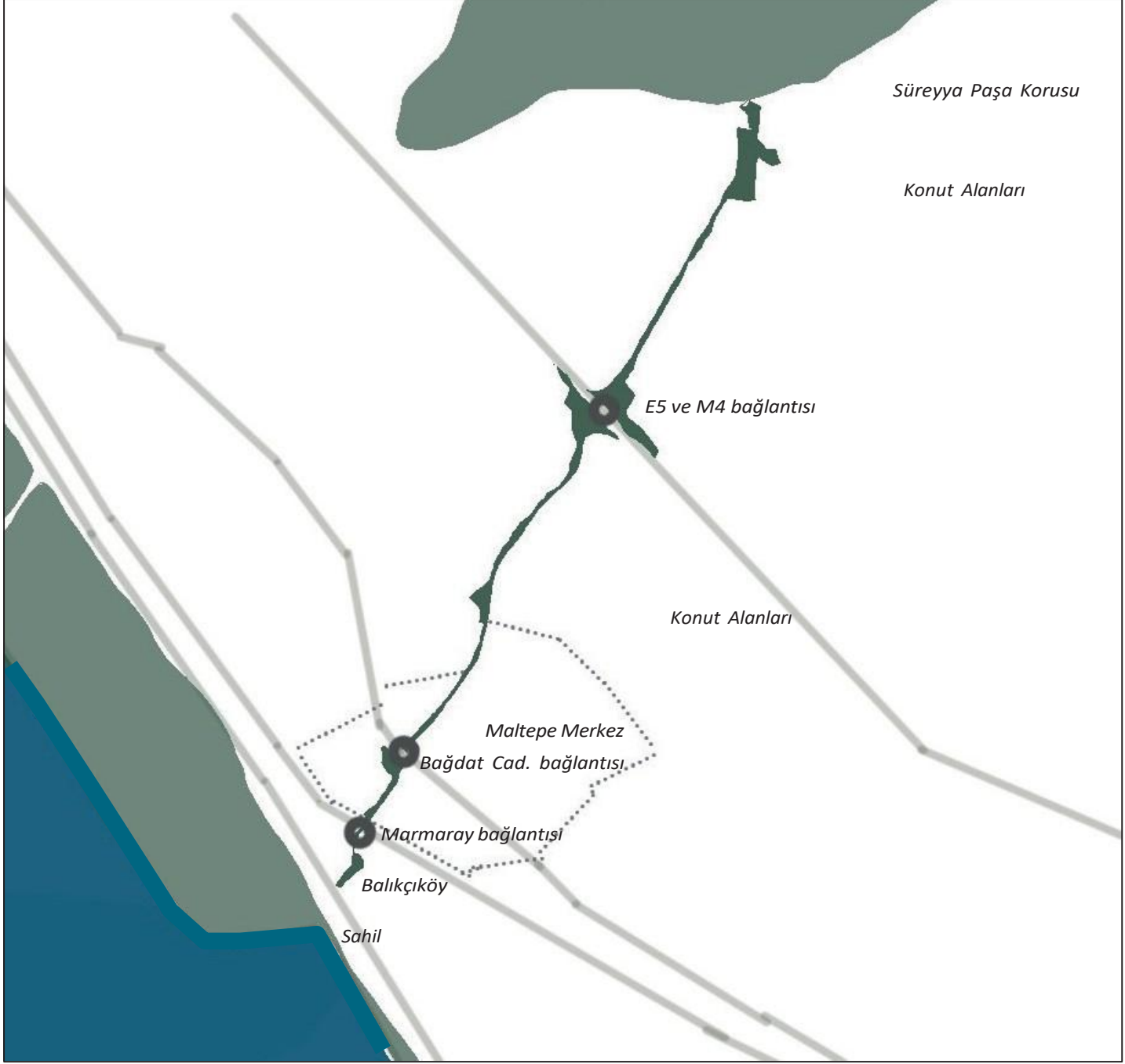
Uzun vadede iki büyük yeşil alanı birbirine bağlayan bu koridorun yaya odaklı, hafif ulaşım imkanlarını barındıran, açık alanlar ve yeşil donatı ile mahalleleri birbirine bağlayan bir aks oluşturması önerilebilir.

Bu açıdan ilçe bütününde transit odaklı bir gelişim senaryosunun sürdürülebilir şekilde çalışabilmesi için, ulaşım, kamusal mekan, donatı ihtiyaçlarını barındıran bu tip bir omurganın yaratılmasının gerekliliği görülmektedir.

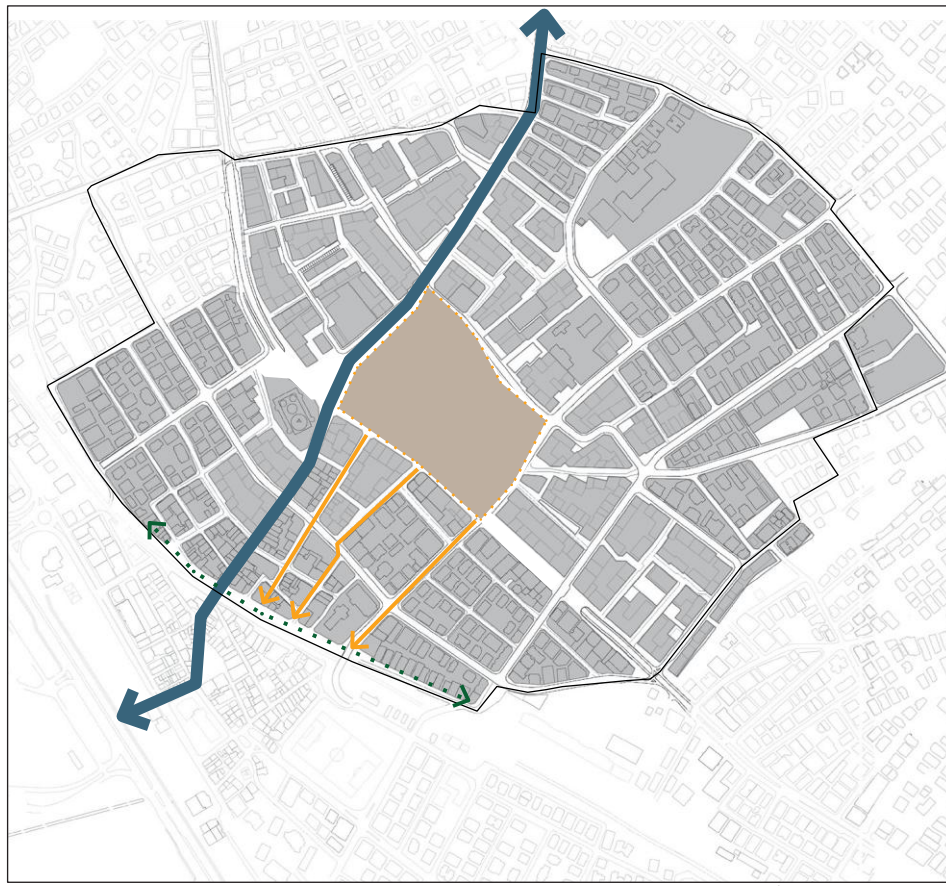
Söz konusu koridor üzerinde Maltepe Merkezi ana bir odak durumundadır.

a) Maltepe Merkezi koridor içinde transit noktalarına erişimin sağlandığı alandır. Tramvay, metro ve Marmaray Hatlarına erişim için, örneğin Zümrütevler'den gelen bir kullanıcı, aks boyunca rahat hareket edip, son olarak Merkeze ulaşacaktır.

b) Maltepe Merkezi koridor üzerindeki tüm mahalleler için ticaret ve hizmetlerin bulunduğu, ekonomik, sosyal ve kültürel merkezdir. Bir anlamda Maltepe'de "kent hayatının" gerçekleştiği alandır.



İlçe bütününde dikeyde gelişim koridoru



Maltepe Çarşısı

Maltepe Merkezinin mekansal gelişim yaklaşımları ilçe ölçeğinde bu koşullara dayandırılmaktadır.

Maltepe Çarşısı:

Mekansal gelişim yaklaşımlarının temeline Maltepe Merkezinin "Çarşı" ve çarşı çevresindeki konut yerleşimlerinden oluşması koşulu öncülük eder. Bu anlamda sadece ticari olarak değil kültürel ve sosyal olarak da Maltepe Meydanı ilçenin kalbini oluşturmaktadır.

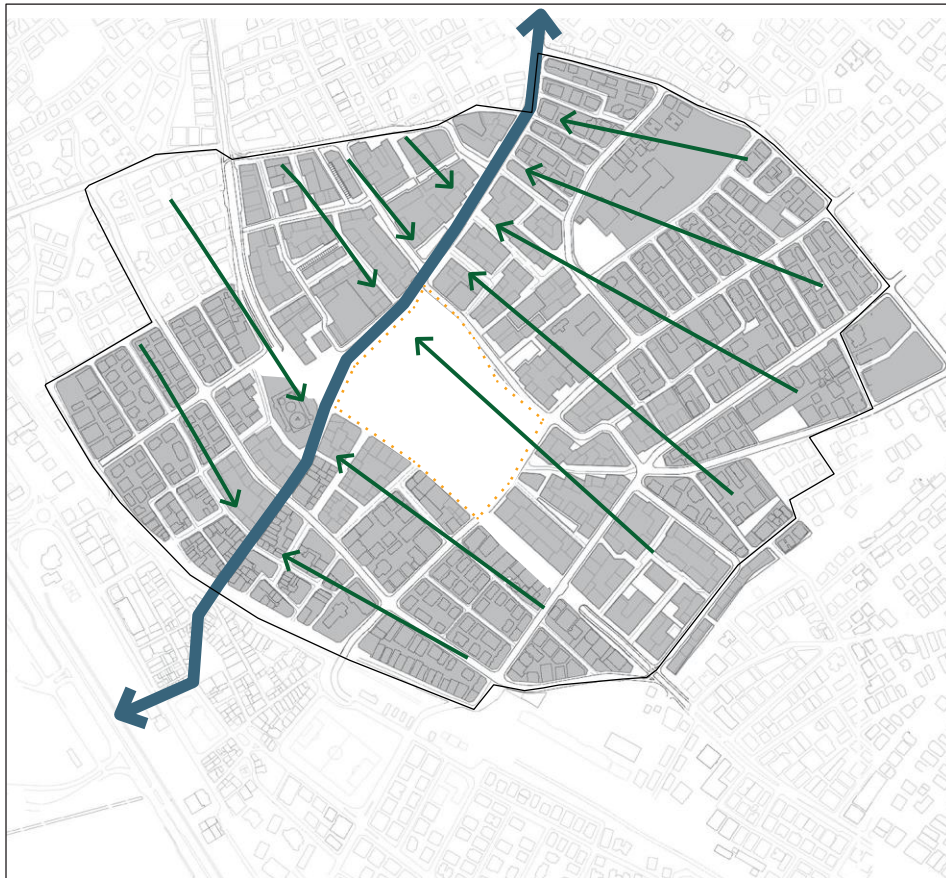
Bu kapsamda Kentsel Tasarım Rehberi içinde tanımlanan "çarşı" bölgesi, Maltepe Merkez, Meydan ve Çevresi 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı alanı içinde zemin katlarda ticari kullanımların yoğun olduğu bir alanı kapsar. Bu bakımdan uygulama imar plan sınırlarından daha küçük, hayat pratiğinde ticaretin yoğun olduğu merkezi bir bölgedir.

Bu ana odak meydanın fiziksel sınırlarından daha geniş bir çerçevede, düşünüldüğünde ilçenin "meydanı" konumunda soyut bir meydan tanımlanmıştır. Bu meydan ilçe ölçeğinde buluşma/ticaret/kültürel etkinlik alanıdır.

Yeşil Aks:

Maltepe bütünü için tanımlanmış koridorun, Maltepe Merkez içinden geçen kısmı Atatürk Caddesi Aksıdır. Atatürk Caddesi Aksı, Transit odaklı bir gelişim senaryosu içinde ilçe bütününe merkeze bağlayan bağlantının düğüm noktasında bulunmaktadır.

Bu bağlantının E-5 ile Balıkcıköy arasında insan ölçeğinde ve sürdürülebilir TOG ilkeleri doğrultusunda gelişmesi önceliklendirilir. Doku içinde hareket bu aksa doğru yönlendirilmiştir.



Yeşil Aks

1.4.2. Dönüşüm Yaklaşımı

Maltepe Merkez Alanı içerisinde gönüllülük esasına dayalı olarak dönüşümü teşvik edecek ilkelerin önerilmesi, bu dönüşüm sürecinde yaratılacak yapısal kapasitenin karşılığında kamusal niteliği ve yaşam kalitesini yükseltecek mekansal kazanımların elde edilmesi önerilmektedir.

Bu kapsamda adaların/parsellerin fiilen birleştirilmesinden ziyade birlikte çalışacakları uygulamalarının tasarım ilkeleri ile sağlanması önerilir.

Durum:

Maltepe Merkez alanı yapısal dönüşüm baskısı altında bir alandır. Bu bağlamda dönüşüm süreçleri ve bu süreçlerin yönetimi alanın öncelikli kentsel gelişim sorunlarının başında gelmektedir. Kent merkezinde ulaşılabilir yapı stokunun azalması, Maltepe'nin transit olanaklarının kent merkezine erişimi kolaylaştırması, Maltepe'nin kuzeyinde bulunan gelişme alanları bu baskıyı yaratan faktörlerin başındadır. Aynı zamanda Maltepe merkezinde yapı stokunun eskimektedir.

Maltepe Merkez bölgesindeki dönüşüm sürecinde, hem yerel nüfus ve Maltepe Belediyesi hem de İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin talepleri nüfus yoğunluğunun artmaması yönündedir. Beraberinde, Bağdat Caddesi'nin yer altına alınması ve Marmaray hattının (eski banliyö hattı) modernizasyonu gibi ulaşım projelerinin yanı sıra, kent içi raylı ulaşım sistemlerinin de bölgenin ticari ve kültürel yaşamına katkı sağlaması beklenmektedir. Öte yandan yapılabilecek bu iyileştirmelerin yerel nüfusun yerinden

edilmesine sebep olmaması gerekmektedir.

Dönüşümü ekonomik ve kültürel etkilerin yanı sıra, afetlere dayanıklılık bağlanmında da kurulumak gerekmektedir. Mevcut koşullarda bölge için önemli bir sorun, afet riski taşıyan parsellerin varlığıdır. Bu parsellerin sayısı 122 olup, toplamda 1.248 parselin içinde yer almaktadır. Özellikle 2000 yılı (1999 Gölcük depremi) öncesi inşa edilen binalar, mevcut yapı stokunun %70'ini oluşturmakta ve bu binaların yenilenmesi dönüşüm sürecinin önceliklerinden biridir.

Yapısal dönüşümle ilgili yapılan anket çalışmalarına katılanların büyük bir kısmı, "ada bazlı dönüşüm" talebinde bulunmuştur. Ancak, ada içlerinde kalan bazı yenilenmiş yapılar, dönüşüm uygulamalarını sınırlayan unsurlar arasında yer almaktadır. Ayrıca, ev sahiplerinin dönüşüm talepleri çeşitlenmiş durumdadır. Katılımcıların %48,7'si TOKİ, KİPTAŞ gibi garantörlüklerde dönüşüm isterken, %25,6'sı imar düzenlemesi talep etmekte ve %17,9'u ise düşük faizli kredi veya hibe desteği istemektedir. Mevcut imar planı ve plan kararları dönüşümü taleplerin ve ihtiyaçlar doğrultusunda karşılamamaktadır.

Maltepe Merkez içinde hali hazırda parsel bazlı olarak son dönemde yenilenen bazı alanlarda, hayat kalitesini ve kent dokusunu ciddi biçimde tehdit eden uygulamaların ortaya çıktığı görülmektedir. Parsel bazlı dönüşüm özellikle Bağdat Caddesi'nin güneyinde yüksek yoğunluklu adaların ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir. Yeni yapılaşmış bu adalarda çevresel olarak evrensel standartların çok altında kent mekanları ve yapı arayüzleri oluşmuştur.

Bölgedeki dönüşüm sürecine katılanların büyük bir kısmı, bölgeden taşınmak istemediklerini ve nüfus yoğunluğunun artmasından endişe ettiklerini ifade etmiştir. Bu nedenle, dönüşüm stratejisinin yalnızca yapısal değil, aynı zamanda sosyal faktörlere de dayandırılması önemlidir.

Temel Yaklaşım:

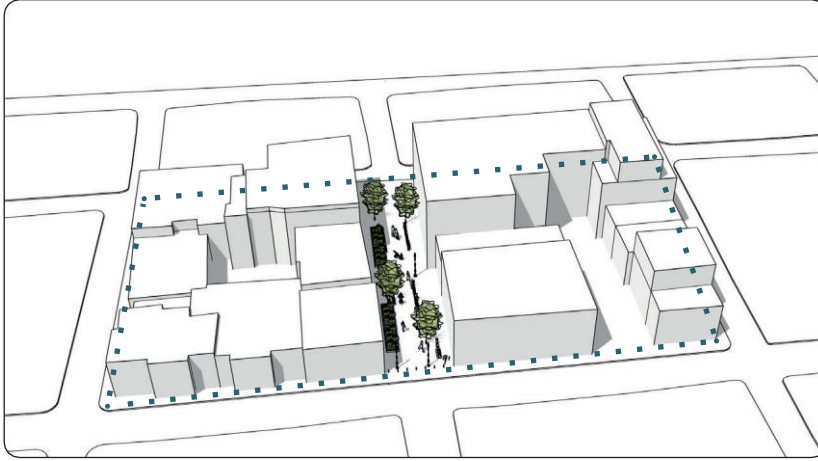
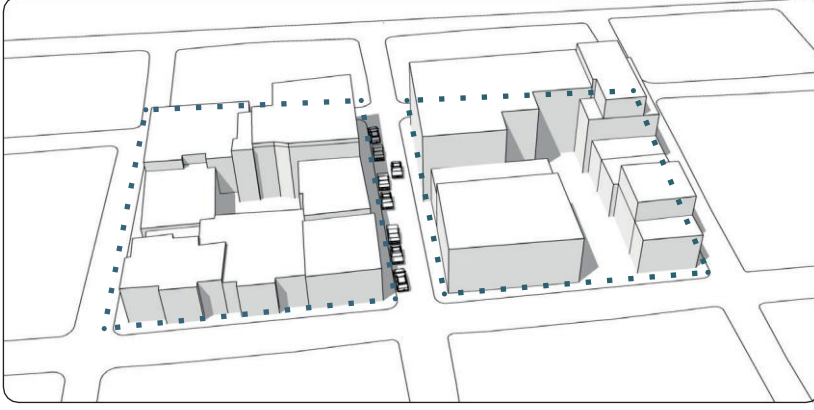
Maltepe Merkez Alanı içerisinde gönüllülük esasına dayalı olarak dönüşümü teşvik edecek ilkelerin önerilmesi, bu dönüşüm sürecinde yaratılacak yapısal kapasitenin karşılığında kamusal niteliği ve yaşam kalitesini yükseltecek mekansal kazanımların elde edilmesi önerilmektedir.

Bu kapsamda adaların kendi içinde ve birbirleri ile birlikte çalışacağı mekan kurguları önerilir. Bu kurgular içinde kamuya yeşil alan, donatı, sosyal alanı gibi mekansal kazandırılarak dokunun yaşam kalitesinin iyileştirilmesi hedeflenir.

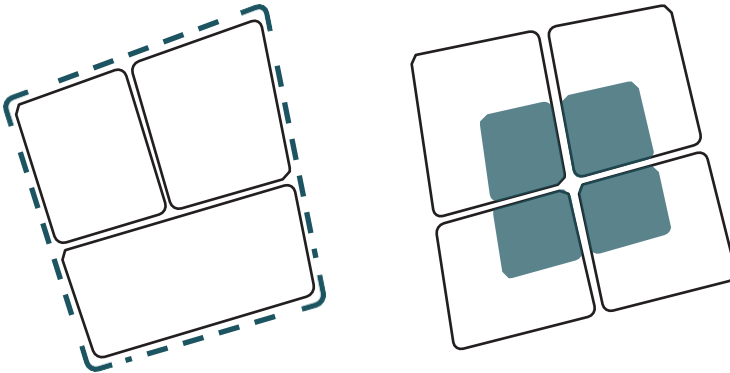
Mekansal Gelişim Hedefleri:

- Maltepe Merkezinde imar plan kararlarına uygun olarak gönüllülük esasında parsellerin birleşimini teşvik edecek uygulamalar önerilir. Alan bütününde ayırık nizam parsellerin birleşimi önemli ölçüde yapısal kapasite oluşturulmasına ve optimum büyüklükte kütlelerin oluşturulmasına imkan verecektir. Öte yandan hali hazırda yeni dönüşmüş yapıların varlığı bütüncül imar plan değişiklikleri yapılmasını zorlaştırmaktadır. Bu sebepten kütle nizam yapılaşmaya sahip parsellerin birleşimlerinin imar bonuslarıyla teşvik edilmesi önerilir.

- Yapı adalarında yapılacak kamuya terkler, alan bütününde yaşam kalitesini artıracak açık yeşil alanlar, nitelikli sokaklar, donatı alanları oluşturulmasına imkan verecektir.
- Maltepe Merkezi yoğunlaşma eğiliminde bir alandır. Bu yoğunluk dikeyde kat artırımı ile sağlanırken zeminde yüksek yoğunluğun ihtiyaç duyduğu açıklık, donatı alanı ve sokak kesitlerinin sağlanmaması kent yaşamını olumsuz yönde etkileyecektir. Bu bakımdan temel bir gelişim hedefi olarak kat artırımına dayalı yoğunluk artışında, kamusal mekana terkler yoluyla katkı sağlanması ön koşulu aranmaktadır.
- Temel bir gelişim hedefi olarak ada ortalarının açık alan olarak korunması esası benimsenir. Ada ortalarında hali hazırda geçmiş imar uygulamalarından kaynaklı yapılaşmış parsellerin açılarak bu parsellerdeki imar haklarının çevrelerindeki kütlelere aktarılması önerilir. Ada ortasında oluşmuş kütleler afet müdahalesi, asgari yaşam koşullarının sağlanması ve doluluk boşluk dengesinin sağlanması açısından problem yaratmaktadır.
- Maltepe Merkezi içinde yapı adalarının birlikte çalışabileceği birleşik adalar önerilir. Bu adalar imar planında birleştirilmeden, tasarım karar ve ilkeleri ile ortak servisler kullanan ve birlikte çalışan adalardır. Küçük adaların birlikte



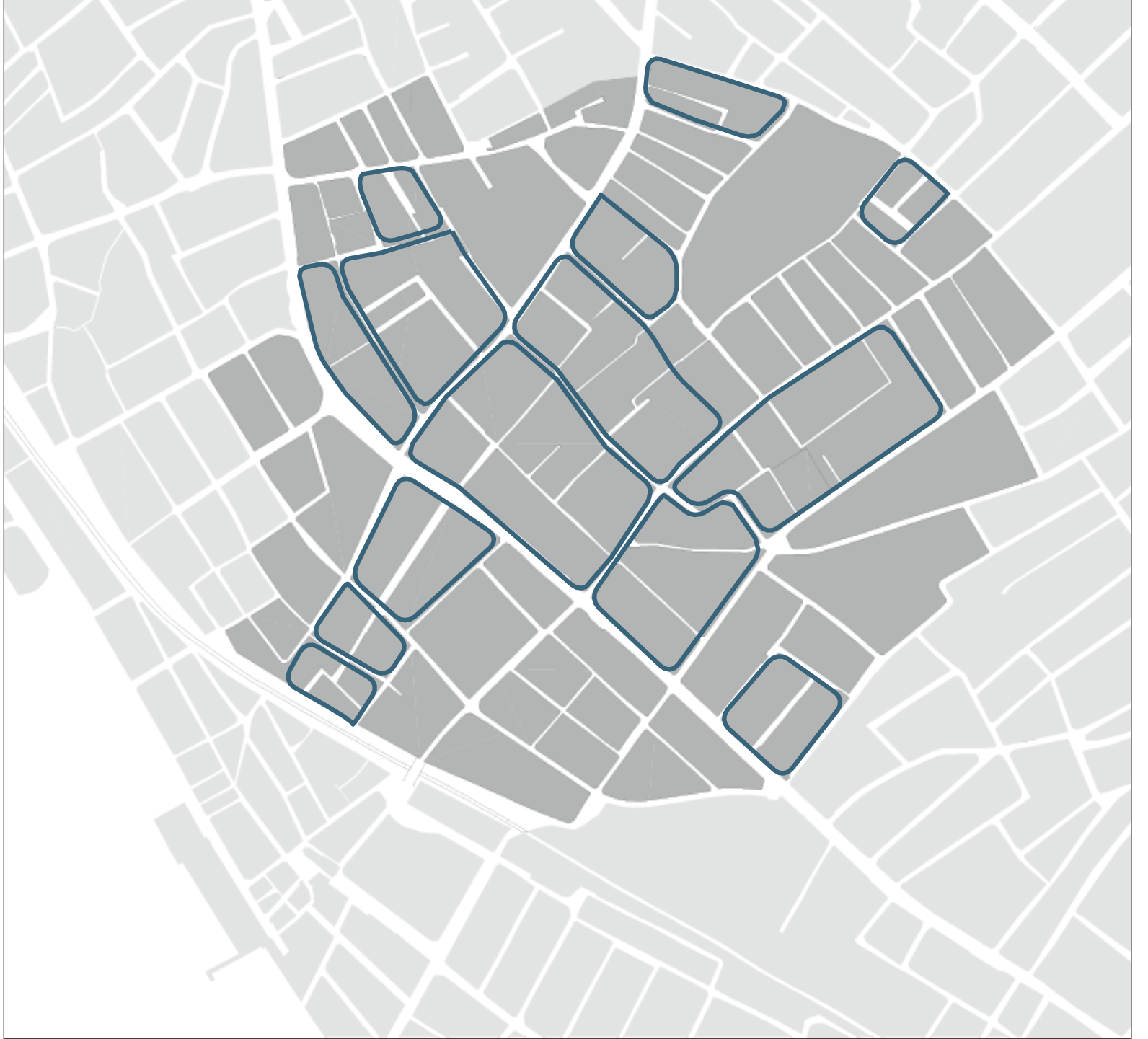
Adalar arasında oyun sokaklarının bırakılması



Adalar arasında kentsel ölçekte boşluklar bırakacak biçimde yapılan kamuya terkler

çalışacak şekilde tasarlanması doku bütününde yaya aksları, yeşil alanlar, konut kullanımını destekleyecek servisler, tahliye koridorları açılmasına imkan verebilecektir. Bu kapsamda potansiyel olarak birlikte çalışabilecek adalar belirlenmiştir.

- Birlikte çalışacak adaların arasında kalacak sokaklar bu adaların ortak yaşam alanı olarak, paylaşımlı sokaklar olarak önerilir (bkz. paylaşımlı sokaklar). Paylaşımlı sokaklar kamusal niteliği yüksek, yoğun yaya etkinliğine imkan veren, yeşil alanlardır.
- Birlikte çalışacak adaların içinde gönüllülük esasına göre gerçekleşecek kamuya terk uygulamaları birbiri ile çakıştırılarak doku içinde geniş açıklıklar, avlu ve meydancıklar oluşturulması önerilir.
- Maltepe Merkezi için optimum yoğunluğun kentsel yaşam kalitesini artırarak sağlanması, adaların fiilen birleştirilerek geniş boşluklara imkan veren yüksek katlı blokların oluşması ile mümkün olacaktır. Uzun vadede kent dokusunun bu yönde evrilmesi için adaların birlikte çalışacağı tasarım uygulamaları ilk etap olarak değerlendirilmiştir. Kısa vadede adalar arasında kamusal boşluklar oluşturacak şekilde parsel bazlı dönüşümün sağlanması, gelecekte bu parsellerin birleştirilebilmesine zemin hazırlar.



İlk etapta birlikte çalışması önerilen ada grupları

1.4.3. Ulaşım Yaklaşımı:

Transit odaklı gelişim stratejisi doğrultusunda Maltepe Merkezi toplu taşıma bağlantılarına erişimin sağlandığı; bu bakımdan bu duraklara yaya, bisiklet ve alternatif mobilite araçları ile kolay ulaşılabilen bir yaklaşım önerilir.

Bu doğrultuda Atatürk Caddesi ana yaya/bisiklet/hafif mobilite araçları için ana aks, İnönü ve Feyzullah Caddeleri ana toplu taşıma aksları olarak belirlenmiş, doku içinde bu ana aksları birbirine bağlayan yaya öncelikli bir grid önerilmiştir.

Durum:

Maltepe bölgesinde, büyük inşaat projeleri ve kentsel dönüşüm süreci, yaya ulaşımını doğrudan etkilemektedir. Mevcut yol üstü park alanları, hem yaya erişimini hem de araç trafiğini olumsuz yönde etkileyerek, özellikle tahliye yollarının işleyişinde sıkıntılar yaratmaktadır. Ayrıca, tren yolu ilçe için önemli bir rekreasyon alanı olan sahil ve Balıkçıköy bağlantısını zayıflatmaktadır. Bu durum, tren yolu üzerindeki geçişlerin yaya ve bisikletliler için cazip olmaması nedeniyle erişilebilirlik problemlerine ve bölgesel kopukluklara yol açmaktadır.

Meydan yayalaştırma ve trafiğin yer altına alınması sürecinde Maltepe, hem olumlu hem de olumsuz etkilerle karşılaşmıştır. Özellikle "Çarşı" bölgesinde araç trafiğinin yer altına alınması, toplu taşıma ile mesafeyi arttırmış, çevre semtlerden gelen yaşlı nüfus için ulaşımı zorlaştırmıştır. Bununla birlikte, minibüs

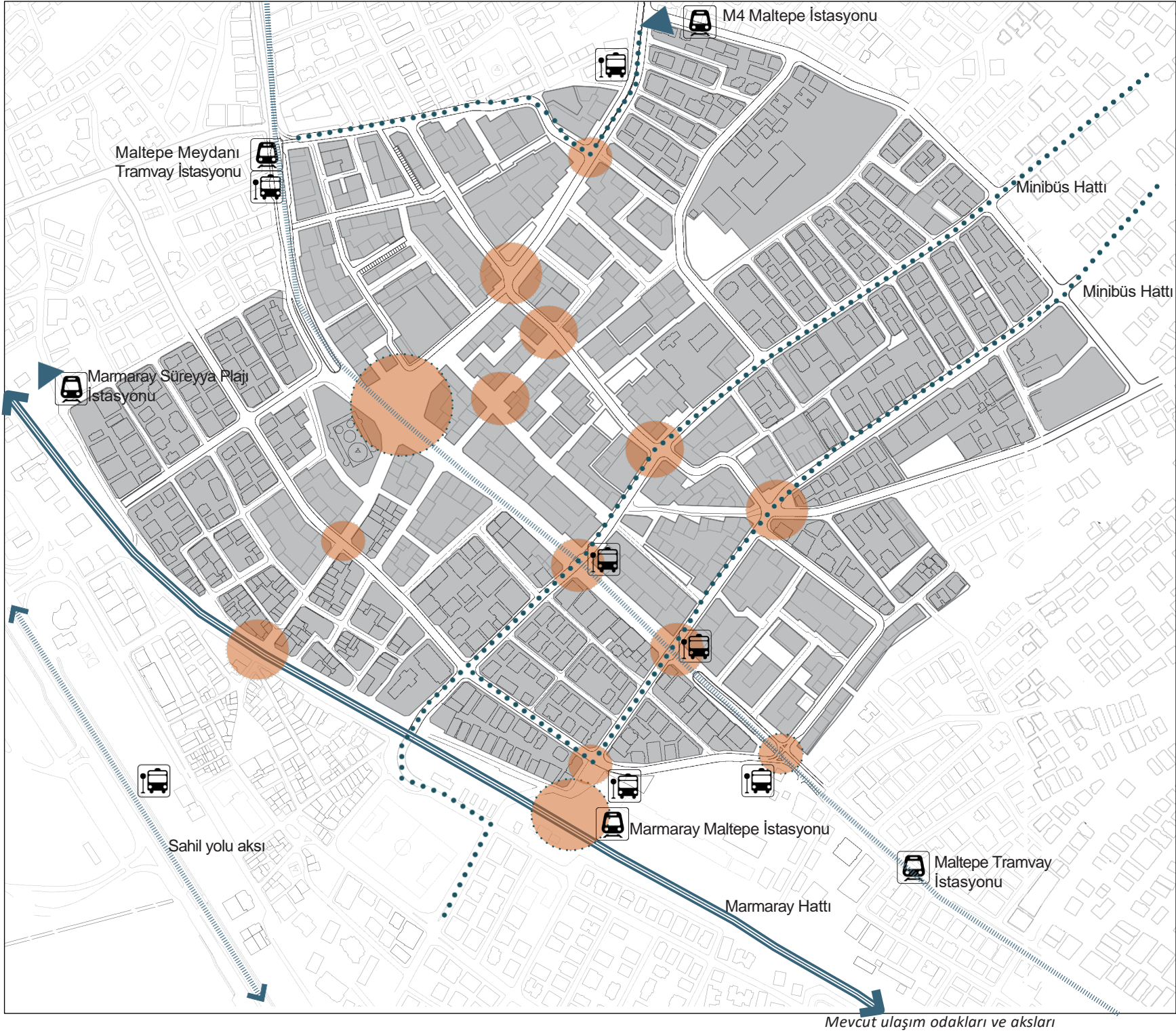
güzergahları üzerinde yaşanan aksaklıklar da, özellikle Feyzullah ve İnönü Caddesi gibi yoğun bölgelerde yaya ve araç trafiğinde aksamalara neden olmaktadır.

Bölge kimliğinde son yüzyılda önemli bir katkı sunan pasajların bazıları halen yaya geçişi olarak da hizmet verirken, birçoğu değişen gündelik kullanım pratikleri sebebiyle atıl durumda kalmaktadır. Pasajların oluşturduğu aksların dönüşüm sürecinde yeniden değerlendirilerek gündüz ve gece kullanımında güvenli ve erişilebilir yaya aksları olarak tanımlamak ve uygulamak çarşı hayatını dinamik katacak, ve çeşitli kullanıcı profillerinin ihtiyacını da karşılar hale getirecektir.

Maltepe Merkezi toplu taşıma bağlantıları çok kuvvetli bir noktada bulunmaktadır. Marmaray ve Anadolu Ray Hatları üzerinde önemli bir transit duraktır. Üsküdar-Kadıköy-Maltepe Tramvay Hattı Projesi devam etmektedir. Bu transit duraklar ve duraklara olan bağlantıların kurulma biçimleri, tüm kullanım ve mekansal gelişim dinamiklerini etkilemektedir.

Bölgedeki araç trafiği, sokak üstü parklar ve araçların kaldırım işgali gibi unsurlar nedeniyle aksaklıklar yaşamaktadır. Özellikle, minibüslerin kullandığı güzergahlar, bölgedeki yaya ve araç trafiğinde önemli tıkanıklıklara yol açmaktadır. Mevcut durumda, önümüzdeki dört yıl içinde tamamlanması beklenen toplu taşıma projeleri ve sürmekte olan yapısal dönüşüm projeleri, bu tıkanıklıkların daha da artmasına sebep olma riski arz eder.

Çarşı bölgesinde mevcut otoparklar genellikle dışarıdan gelenlere hizmet etmektedir. Esnaf ve hane halkının büyük kısmı ise araçlarını sokak üstüne park etmektedir. Bu durum,



özellikle dar alanlarda yaya ve araç trafiğini olumsuz etkilemektedir. Otopark yerlerinin ve çeşitlerinin, toplu taşıma sistemleri ile entegre edilerek yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Bu düzenleme, yalnızca otopark ihtiyacını karşılamakla kalmayıp, aynı zamanda yaya öncelikli kentsel tasarımın da desteklenmesine yardımcı olacaktır. Ayrıca, toplanma ve geçici barınma alanları da göz önünde bulundurularak, otopark alanlarının planlanması, kentsel altyapının sürdürülebilir şekilde geliştirilmesine katkı sağlayacaktır.

Temel Yaklaşım:

Transit odaklı gelişim stratejisi doğrultusunda Maltepe Merkezi toplu taşıma bağlantılarına erişimin sağlandığı; bu bakımdan bu duraklara yaya, bisiklet ve alternatif mobilite araçları ile kolay ulaşılabilen bir yaklaşım önerilir.

Bu doğrultuda doku içinde bu ana aksları birbirine bağlayan yaya öncelikli bir grid önerilmiştir. Bu grid sayesinde yaya/bisiklet/hafif mobilite araçları için hızlı alternatif bir ulaşım ağı oluşturulması, E5, metro durağı, çarşı ve Marmaray istasyonlarının birbirine yayalar açısından kesitsiz olarak bağlanması önerilir.

Aynı kapsamda Maltepe Merkezi, çevre konut alanlarından ve özellikle E5'in kuzeyinden araçsız olarak kolay ulaşılabilmesi önerilir. Atatürk Caddesi bu kapsamda ana yaya/bisiklet/hafif mobilite aksı olarak değerlendirilirken İnönü ve Feyzullah Caddeleri ana toplu taşıma aksları olarak güçlendirilir.

Çarşı ve Marmaray istasyonları çevresinde otopark alanları önerilerek bu otoparklara ulaşım ana akslardan sağlanır. Doku içinde araç trafiği transit geçişe değil, günlük konut

kullanımı ihtiyaçlarına göre; trafik sakinleştirme ilkeleri kullanılarak düzenlenir.

Mekansal Gelişim Hedefleri:

- Atatürk Caddesi Aksı; Balıkcıköy bağlantısı, Maltepe Meydanı bağlantısı ve E5 bağlantısı ile bir bütün olarak, özel tasarım alanı olarak önerilmiştir. Bu aks üzerinde yol kesitleri, geniş kesintisiz bir yürüme bandı, bisiklet ve hafif mobilite araçları için ayırıştırılmış yol ve kesintisiz ağaç kanopisi ile tasarlanarak söz konusu bağlantı noktaları arasında yaya öncelikli erişime imkan verecektir.
- Demiryolu hattına paralel olarak uzanan, Hatboyu, Yeni Mahalle ve Manolya Sokakları özel tasarım alanı olarak tanımlanmıştır. Demir yoluna paralel bu aksın önemli geçiş noktaları ve odaklarını birbirine bağlayacak biçimde, yaya öncelikli bir biçimde tasarlanması önerilir.
- Maltepe Merkez dokusuna yayılı, yaya ve bisiklet hareketini önceleyen bir "yaya dolaşım ağı" önerilmiştir. Söz konusu yaya dolaşım ağı/yeşil grid, yapı adaları ve yol kesitlerinde yapılacak küçük müdahaleler ile oluşturulacaktır.
- Bu doğrultuda yaya dolaşım ağı/yeşil grid'in oluşturulması için tasarım rehberi içinde 4 temel müdahale aracı önerilmektedir. A) Paylaşımlı sokaklar: konut dokusu içinde tanımlı bazı adalar içindeki sokaklar yaya kullanımı önceliklendirilerek Wooner İlkelerinin uygulandığı paylaşımlı yollar olarak tasarlanır. Bu yolların gelecekte yayalaşabilmesi önerilir. B) Dönüşüm yaklaşımında önerilen kamuya terkler ile grid

içinde yayaya ayrılmış alanlar oluşturulması önerilir. Bu küçük yeşil alanlar yaya ağı ile birbirine bağlanır. C) Ana akslarda yol kesitlerinin yeniden tasarlanması ve geniş çekme mesafeleri ile mevcut sokaklar üzerinde yaya geçişleri artırılır. Bu şekilde geniş yeşil koridorlar oluşturulur. Ayrıca alan bütününde mevcut yaya aksları birbirine bağlanır. D) Sınırlı olarak yapı adalarının bazılarında, ada ortasından yaya bağlantıları kurulması önerilir.

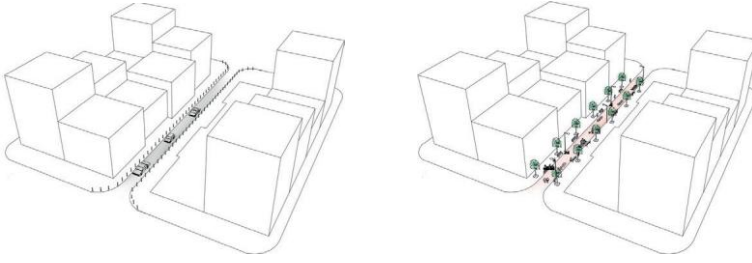
- Yaya dolaşım ağı mevcut ve önerilen yeşil alanları birbirine bağlar. Bu yeşil alanlar dolaşım aksının içinde ele alınmıştır. (bkz. Yeşil Alan Yaklaşımı)
- Sokakların kurgusu yeşil yaya dolaşım ağı'nın oluşturulması önceliklendirilerek oluşturulmuştur (bkz. 2. Sokak Kurgusu).
- Maltepe Bağdat Caddesi'nin yayalaştırılması ve Meydan Projesi, oluşturulacak yeni yaya akslarıyla birlikte, yaya yoğunluklu paylaşımlı sokaklarla desteklenmesi planlanan yeni çarşı/merkez için bir gereklilik olarak öne çıkmaktadır. Bu proje, kuzeye doğru genişleyen mahallelerin İstanbul'un önemli rekreasyon alanlarından biri olan sahil parkına erişimini kolaylaştırırken, semt merkezinde kullanım çeşitliliğinin artmasına da katkı sağlayacaktır.
- Kuzey-güney akslarında, öncelikli olarak Atatürk Caddesi'nin sahile uzanan bağlantısının güçlendirilmesi ve Feyzullah ile İnönü caddelerinin de bu yönelimi destekleyecek yaya akslarına dönüştürülmesi gerekmektedir.
- Ulaşım odaklarının Marmaray hattındaki



Yaya dolaşım ağı (yeşil grid) mahalle bütününe kapsayan yaya öncelikli bir dolaşım ağı oluşturmaktadır.

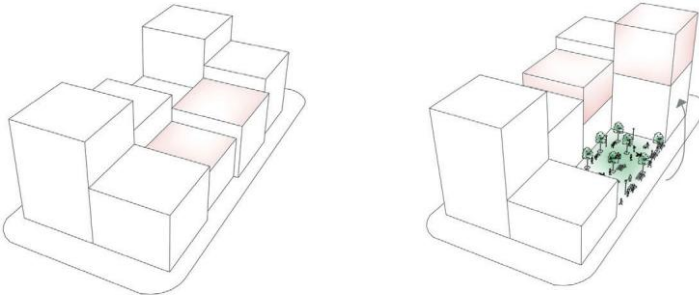
Yaya Dolaşım Ağı Nasıl Oluşturuluyor?

A



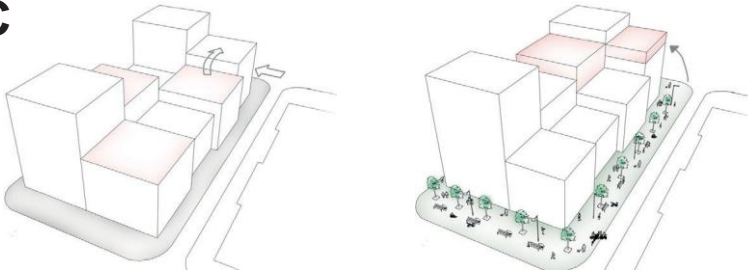
Birlikte çalışması önerilen adalar arasındaki sokaklar, paylaşımlı woonerf sokakları olarak tasarlanır. Bu sokaklar adaların arasında birbirine bağlanan yeşil alanlar oluşturur.

B



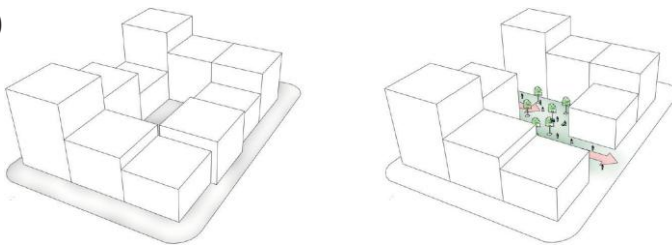
Adaların içinde imkan veren noktalarda yeşil nişler ve mikro parklar oluşturulur. Bu mikro parklar birbirlerine bağlanan bir ağın parçalarıdır.

C

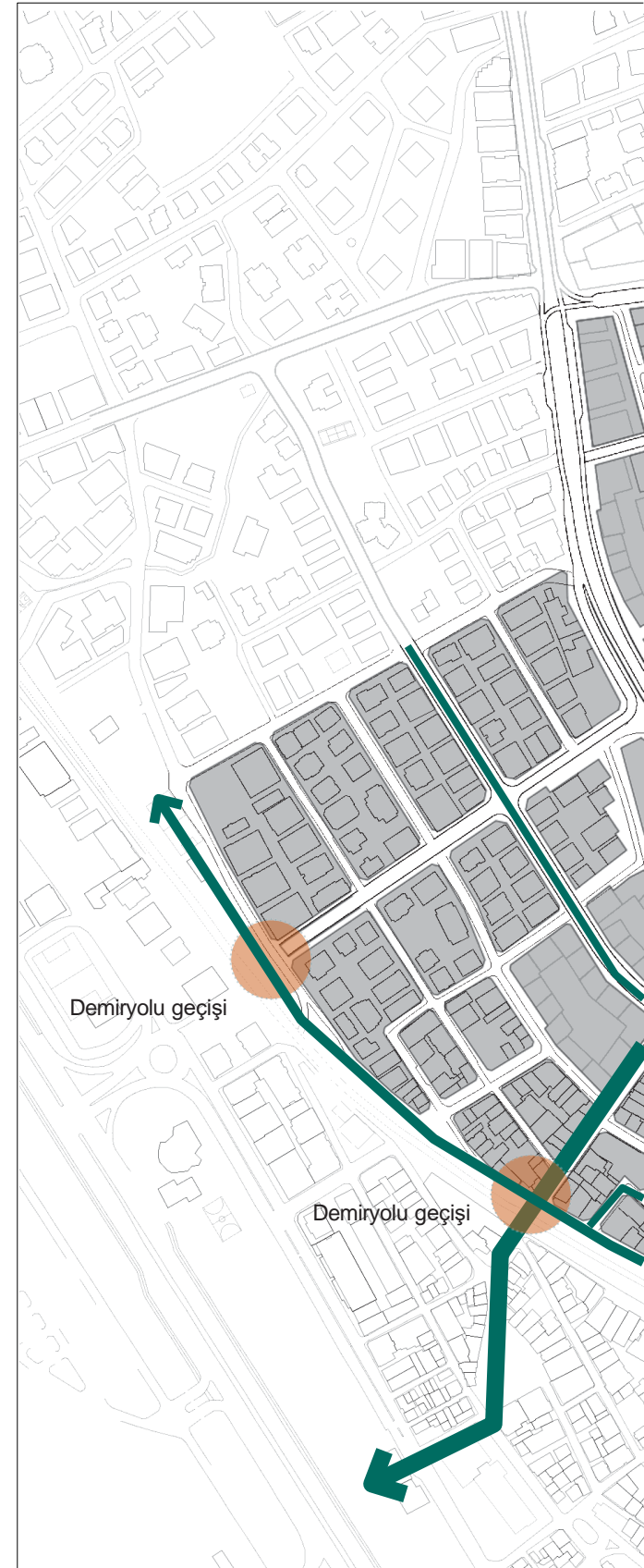


Ana aksların üzerinde geniş kesitler bırakılarak, tüm doku boyunca devam eden yeşil koridorlar oluşturulur. Bu koridorlar yeşil alanları birbirine bağlar.

D



Adaların içinden geçen yaya bağlantıları kurulur.





Süreyya Plajı ve Maltepe istasyonları ile planlanan Üsküdar-Maltepe Tramvay Hattının duraklarının yeraltı giriş-çıkışlarında konumlanması ve dolmuş hatlarının yeniden düzenlenmesi, meydanın toplu ulaşım bağlantılarını zayıflatmış, bu durum çarşıya ulaşımı ve çarşının kullanımını olumsuz yönde etkilemiştir. Pasajların bulunduğu sokaklar, oluşturdukları bağlantılar ve düşük kullanım oranları, bu alanların kıyıya paralel ve kuzey-güney akslarında açılarak yaya erişiminin gece-gündüz kesintisiz sağlanmasını zorunlu kılmaktadır. Bu aksların yayalaştırılan Bağdat Caddesi'ni merkez alacak şekilde, alt ve üst çarşı bölgelerinin yaya erişimi ve kamusal mekan tasarımlarıyla birlikte yeniden düzenlenmesi, semt merkezinin daha güvenli hale gelmesini sağlayacaktır.

- Uzun süredir Balıkçıköy ile çarşı arasında kopukluk yaşanmakta, tren yolu geçişlerinde güvenli yaya aksları bulunmamaktadır. Bu bağlantıların, özel tasarım projeleriyle yeniden ele alınması, yaya erişimi açısından kritik bir gereksinimdir. Ayrıca, yaya akslarında kullanım çeşitliliğinin artırılması ve yeşil alan bağlantılarının kurulması, bölgenin kentsel yaşam kalitesini önemli ölçüde iyileştirecektir.
- Maltepe Merkezi içinde trafik sakinleştirme uygulamaları ile konut alanlarının içinde transit araç trafiği azaltılmalıdır. Bu kapsamda trafiğin tek yönde işleyecek şekilde düzenlenmesi önerilir.
- Merkez içinde Feyzullah Caddesi ve İnönü Caddesi dikey toplu taşımanın da aktı-

ğı ana akslar olarak çalışmaktadır. Bunlara ek olarak: Uğur Sokak, Krizantem Sokak, Sümbül Sokak, Çam Sokak, Papatya Sokak, Adalı Sokak hattında ilerleyen bir ring hattı önerilmiştir. Bu ring hattı merkez içindeki trafiğin yatayda da akışını rahatlatmayı amaçlar.

- Merkezin transit odaklı gelişimi için konut alanlarından gelen araçların park edilerek kent merkezine toplu taşıma ile devam edeceği ulaşım senaryosunun mekansal altyapısı kurulmalıdır. Bu kapsamda özellikle Marmaray İstasyonu çevresinde olmak üzere, çarşı içinde otopark alanları oluşturulmalıdır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından önerilen yeraltı otoparkı önerilerine ek olarak Marmaray ve Atatürk Caddesi üzerinde yeni yer altı otopark alanları tanımlanmalıdır.

Bu kapsamda aşağıdaki alanlarda ulaşım yaklaşımını destekleyecek yeni otoparklar önerilmektedir:

A- Maltepe Merkez alanı içerisinde geniş parsellerde bulunan dönüşüm geçirecek ya da inşaat sürecine girecek özel mülkiyette rezerv boşluklar bulunmaktadır. Bu boşlukların projelendirme aşamasında uzlaşma yolu ile kamunun da yararlanabildiği ücretli otoparklar olduğu bir senaryo göz önünde bulundurulmuştur. Atatürk Caddesi üzerinde iki boş parsel, yapı ömrünü tamamlamış, Atatürk Caddesi üzerinde yeniden yapılacak AVM ve hali hazırda projelendirme aşamasında bulunan Bağdat Caddesi üzerindeki AVM alanı bu kapsamda ele alınmış; çarşı çevresinde geniş yer altı otoparklarının bu parsellerin mal sahipleri ile anlaşma yoluyla tesis edilmesi önerilmiştir.

Feyzullah Caddesi üzerindeki Özel Hastahane otopark alanı da aynı kapsamda değerlendirilebilir. Özel mülkiyette bulunan bu alan için uzlaşma yolu ile kamu kullanımına açık çözümler sunulması önerilebilir.

B- Doku bütününde parsellerde uygulama imar planında bırakılan terklerle haklarının birleştirilmesi ile açık otopark alanları oluşturulmuştur.

C- Aynı kapsamda Atatürk Caddesi üzerinde kamuya ait bir alanda (potansiyel olarak yanındaki özel mülk ile de birleştirilebilecek) otopark önerilmiştir.

- Yukarıda önerilen tanımlı otopark alanları dışında sokaklarda parklanma, yaya dolaşımı önceliklendirilerek yeniden düzenlenmelidir. Bu kapsamda kentsel tasarım rehberi içinde her sokak türüne yönelik parklanma sınır ve kuralları sunulmuştur.
- Maltepe Merkez alanı içinde bisikletli ulaşım ve hafif mobilite araçların kullanımı ulaşım yaklaşımının öncelikli unsurlarındandır. Doku bütününde yaya dolaşım ağı/yeşil ağ bisikletli ulaşımın sağlanabileceği bir ağ olarak kurgulanır. (bkz. sokaklarda bisiklet kullanımı)

Maltepe Merkez Alanının Maltepe sahili ile ilişkisini sağlayan yaya geçitleri önerilen ulaşım yaklaşımı açısından öncelikli önem arz eden mekanlardandır. Özellikle Balıkcıköy ve Maltepe merkezi arasında bağlantıyı sağlayan Atatürk Caddesi altgeçidi ve Drama Köprüsü bu kapsamda yeniden ele alınması ve yaya dostu olarak tasarlanması gereken bağlantılardır.

1.4.4. Yeşil Alan Yaklaşımı:

Maltepe Merkez Alanı içinde mevcut kamusal yeşil alanları birbirleriyle bağlamak ve merkezin Maltepe Sahili ile bağlantılarını güçlendirerek rekreasyona yönelik kullanım ihtiyaçlarını sahil dolgu alanında karşılamak yaklaşımı benimsenmiştir. Bu kapsamda geliştirilecek yeşil alanlar kurgusu yaya dolaşım ağı ile birlikte planlanmaktadır. Yaya dolaşım ağı üzerinde bütünleşik bir yeşil grid oluşturulmaktadır.

Durum:

Maltepe Merkez bölgesinde aktif yeşil alanların ideal standartların çok altında olduğu görülmektedir. Yeşil alanların eksikliği alanda yaşam standartlarını ve mekan kalitesini düşüren etkenlerin başında gelmektedir.

Alan içinde kullanılabilir kamuya açık parklar ve yeşil alan olarak tanımlanmış mekanlar kısıtlıdır. Bu kapsamda Kentsel Tasarım Alanı sınırları içinde 4 adet yeşil alan (Gülyolu Parkı, Bağlarbaşı Mahalle muhtarlığı çevresi ve Bağdat Caddesi ile Mimar Sinan Caddesi kesişimindeki parklar) bulunmaktadır. Bu mevcut alanların ihtiyaca karşılık veremediği ve mekansal niteliklerinin düşük olduğu görülmektedir.

Bunun ötesinde spor ve rekreasyon için kullanılabilir mekanlar bulunmamaktadır. Alanda bütününde bu kullanımların yokluğu en önemli eksikliklerin başında yer almaktadır.

Alan bütününde özellikle ana akslar üzerinde kanopi oluşturan büyük ağaçlar mevcuttur.

Bu aksların mekansal kalitesini artırmaya yönelik bir potansiyel bir fırsat olarak değerlendirilebilir.

Ada ortaları ve geniş çekme mesafeleri içinde özel mülkiyette önemli miktarda yeşil doku bulunmaktadır. Dönüşüm süreçlerinin planlanmasında bu mevcut dokunun korunması dikkate alınması gereken bir unsur olarak değerlendirilmiştir. Özel mülkiyet içinde kalan bu alanların kamusal niteliği zayıftır.

Alan içinde, yeşil doku da barındıran, yapılaşmamış geniş boşluklar bulunmaktadır. Bu boşlukların yapılaşma koşulları belirlenirken kamuya açık yeşil alanlar bırakılması şartları ele alınabilir. Söz konusu boşluklar geleceğe yönelik yeşil alan planlamasının içinde ele alınmalıdır.

Maltepe Merkez Bölgesi güneyde, Marmara Denizi kıyısındaki kentsel ölçekteki yeşil alanlara ve rekreasyon alanlarına kolay erişilebilecek konumdadır. Öte yandan bu alanlara yaya erişiminin güçlendirilmesi gerekmektedir.

Temel Yaklaşım:

Maltepe Merkez Alanları içinde mevcut kamusal yeşil alanları birbirleriyle bağlamak ve Merkez'in Maltepe Sahili ile bağlantılarını güçlendirerek rekreasyona yönelik kullanım ihtiyaçlarını sahil dolgu alanında karşılamak yaklaşımı benimsenmiştir.

Kent dokusu içinde yeşil alanların, yaya ulaşım kurgusu içinde önerilen "yaya dolaşım ağı" ile birlikte çalışması önerilir. Yaya dolaşım ağı mevcut ve potansiyel yeşil alanları birbirine bağlayan bir yeşil alan gridi oluşturur. Bu

ağın üzerinde kesitler ve kamuya kazandırılan alanların tasarımı yeşil bir örüntü oluşturacak biçimde ele alınmaktadır.

Mekansal Gelişim Hedefleri:

- Alan bütünü için önerilen yaya dolaşım ağı üzerindeki kesitler ağaç kanopisi, açık oturma alanları ve yumuşak zeminler barındıran yeşil koridorlar olarak tasarlanır.
 - Gülyolu Parkı, Bağlarbaşı Mahalle Muhtarlığı çevresi ve Bağdat Caddesi ile Mimar Sinan Caddesi kesişimindeki mevcut yeşil alanlar, önerilen yaya dolaşım ağı ile entegre edilir.
 - Dönüşüm yaklaşımında öngörülen, gönüllülük esasına dayalı olarak ada içindeki mekanlar yeşil grid ile entegre edilerek/ yeşil gridin bir parçası olarak tasarlanır.
 - Yaya dolaşım ağı üzerinde “paylaşımlı sokak” olarak tanımlanmış sokaklar yeşil gridin bir parçası; aktif açık yeşil alanlar olarak tasarlanır. Bu doğrultuda paylaşımlı sokaklar içinde çocuk parkı, oturma alanı, bitki yatağı gibi öğeler kullanılabilir. Bu sokaklar mevcut yeşil alanların bir uzantısı olarak gride eklenir.
 - Önerilen yeşil grid mahalle ölçeğinde kentsel dayanıklılığın artırılması için olanaklar sunmalıdır. Grid üzerinde su geçirimsiz yüzeylerin azaltılması ve yeşil alanların artırılması, yağmur suyunun toprak tarafından emilmesini sağlayarak kentsel riskine karşı sürdürülebilir bir önlemdir. Güneş enerjisi gibi yenilenebilir enerji kaynaklarının yeşil grid ile entegre edilmesi, enerji verimliliğini artırırken çevreye
- duyarlı bir şehirleşme modelini destekler.
- Konut alanları içerisinde ada ortalarının yumuşak zeminli yeşil alan olarak korunmasına yönelik ilke kararları geliştirilmelidir. Ada ortaları aktif olarak kullanılmasalar veya kamusal nitelik kazanmasalar bile ısı adası etkisinin azaltılması için ihtiyaç duyulan yeşil dokuyu oluşturmaktadır.
 - Maltepe Merkezi içinde, alandaki konut kullanımının ihtiyacına cevap verebilecek nitelikte rekreasyon alanı bulunmamaktadır. Bu bakımdan Maltepe Merkezi için ihtiyaç duyulan aktif yeşil alan ihtiyacı Sahil aksı üzerinde giderilecektir.
 - Tren yolunun oluşturduğu sınır bölgeler rekreasyonel kullanım için tercih edilmelidir. Bu bölgelerin yeşil alan olarak düzenlenmesi kullanıcı çeşitliliğini artırmanın yanı sıra, Marmaray istasyonlarını yaya ve bisiklet ölçeğinde birbirine bağlar ve tren yolu geçitlerinin görünürlüğünü artırarak kullanımını teşvik eder. Bu durum hem sürekli bir yeşil alan aksı oluşturmaya hem de çarşı Balıkçıköy bağlantısını kuvvetlendirmeye imkan sunacaktır.
 - Kuzey güney aksında ana caddeler yeşil akslar olarak değerlendirilecektir. Su geçirimli yüzey ve mevcut ağaçların korunması, çoğaltılması, yaya ve bisiklet yollarının beraber kurgulanmasıyla oluşturulacak bu akslar yeşil gridin ve ulaşımın iskeletini oluşturmaktadır.



Maltepe Merkezi içinde önerilen yeşil alanlar

1.4.5. Çarşı Kullanımı:

Transit odaklı gelişim yaklaşımı içinde stratejik bir değere sahip olan çarşının güçlendirilmesi için kent meydanının kuzeyindeki mevcut çarşının en yoğun bölümünü oluşturan adalar özel tasarım alanı olarak tanımlanmıştır.

Özel tasarım alanı içinde kalan adalar zemin katlarında birbirleri ile bütünleştirilerek bu alanın tamamı kent meydanı ile entegre edilmiş bir ticaret kullanımını önceliklendiren bir alan olarak tasarlanacaktır.

Durum:

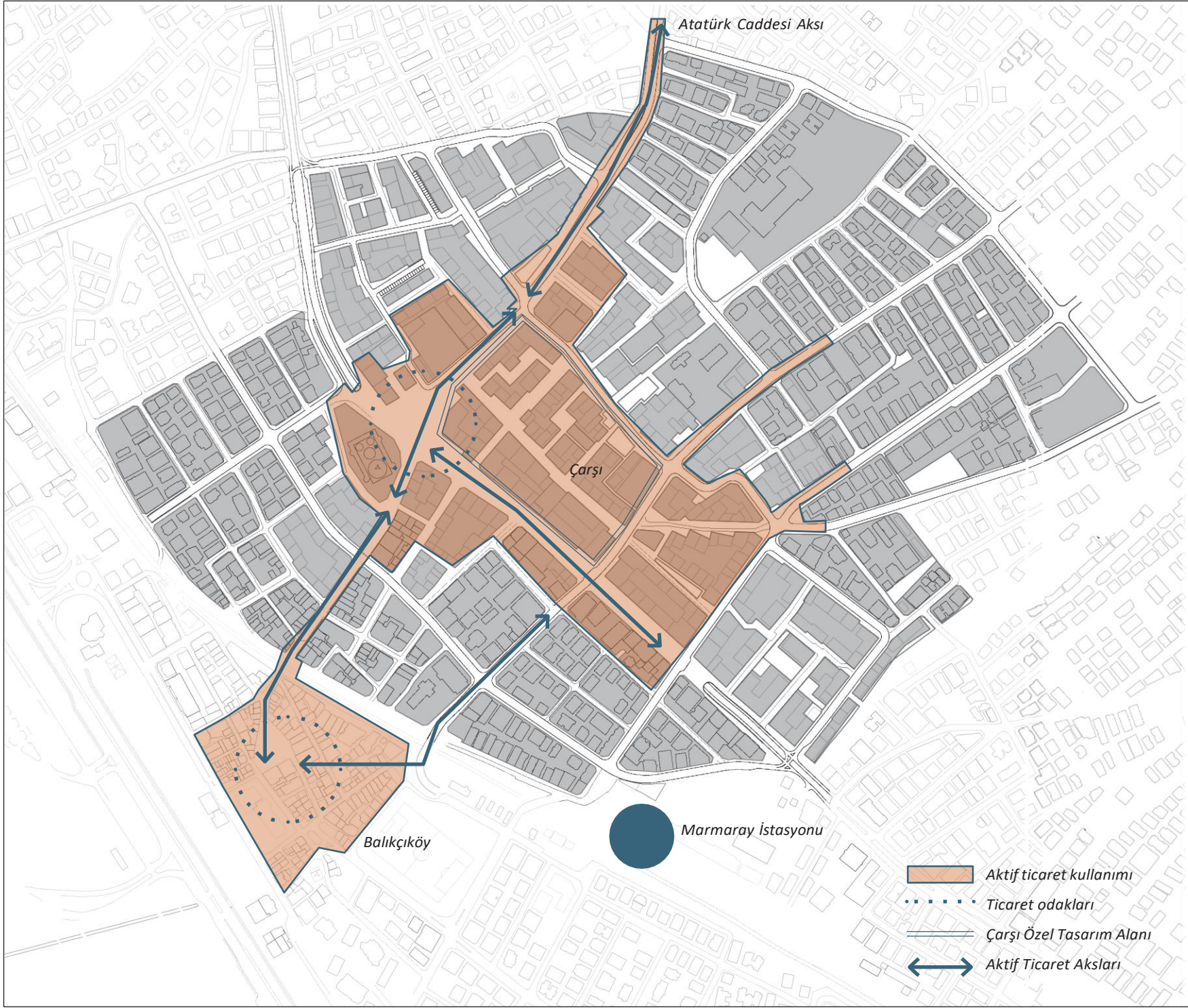
Maltepe Merkez Çarşı alanı, ilçe ölçeğinde önemli bir karma kullanım odağıdır. Atatürk Caddesi üzerinde yeme-içme kullanımı ve servisler ile Bağdat Caddesi'nden Sahile ilerleyen canlı bir akstır. Bu aks ayrıca Balıkçıköy'e bu alanda bulunan servislere bağlanan bir koridor konumundadır. Çarşı bölgesi bir bütün olarak ticaretle beslenen kamusal bir merkez olma potansiyeli taşımaktadır; ancak mekansal kısıtlamalar yüzünden arzulanan ölçekte canlılığa sahip değildir.

Çarşı bölgesi geçmişten bu yana bölgenin ticari merkezi olarak işlev görmüş olsa da mekansal sorunlar ve yapısal köhneleşme alanın gelişimine engel olmaktadır. Maltepe Çarşısı özellikle Maltepe'nin kuzeyinde bulunan mahalleler açısından bir odak noktası olmuştur. Minibüslerin ilk/son durağı ve Bağdat Caddesi/Banlıyö Hattı ile bağlantısının kurulduğu bu bölge, geçmişten günümüze E5 çevresindeki mahallelerden yeme-içme,

eğlence, alışveriş için gelinen alan konumunda olmuş, bu bağlantı çarşı içindeki kullanımları beslenmiştir. E5 çevresindeki mahallelerin sosyo-ekonomik karakterindeki değişimler ve bu alanlarla mekansal bağların zayıflaması çarşının sosyal, kültürel, ekonomik ve mekansal açıdan merkez niteliğini değiştirmektedir.

Maltepe Meydan ve Yayalaştırma Projesinin gerçekleşmesi süreci çarşıda ticaret kullanımına olumsuz etkide bulunmuştur. Tamamlanmış projenin gelecekte ticaretin canlanmasına katkı sağlaması için mekanla bütünleşmesi gerekmektedir. Yayalaştırma sonrası Meydan ve Bağdat Caddesi'nin gece kullanımında azalma gözlenmiştir. Yayalaştırılan aksa açılan sokaklar çıkmaz sokak haline geldikten sonra otopark olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bağdat Caddesi'nin yer altına alınması dükkanların mal lojistiği süreçlerini zorlaştırmıştır. Çarşı bütününde önemli ölçüde otopark sorunu bulunmaktadır. Kontrolsüz araç parklanması ve mal indirme-bindirme süreci alanda kullanımı kısıtlamaktadır.

Çarşı içinde ve çevresinde kültürel ve sosyal donatılar bulunmamaktadır. Çarşı bu bakımdan bir ticaret alanı olarak yaşasa da sosyal ve kültürel bir merkez olarak işlev görmemektedir. Atatürk Caddesi dışında alanda vakit geçirecek sosyal alanlar sınırlıdır. Bu eksiklik alanın gece kullanımını da azaltmaktadır. Alanda yapılan anket sonuçları da çarşı ziyaretçilerinin kültür-sanat, restoran, kafe ve kişisel bakım gibi hizmetlere olan ihtiyaçlarını açıkça ortaya koymuş ve bu taleplerin, bölgenin canlılığını



Maltepe Merkez Alanları içinde ticaret kullanımı

sürdürmesi için önemli olduğunu göstermiştir.

Çarşı içinde pasajların kent kimliğinde yeri vardır. Geçmişte çarşının karakteristik unsurlarından olan pasajlar günümüzde köhneleşmiş ve bir kısmı atıl kalmış durumdadır.

Temel Yaklaşım:

Maltepe Merkezi içinde “Meydan” olarak tasarlanmış alanın sınırları yeniden tanımlanarak, çarşı özel tasarım alanı oluşturulmuştur.

Bu kapsamda 16430, 16431, 16447, 16429, 16428 numaralı adaların bulunduğu alan zemin katta süreklilik gösteren bir boşluk olarak değerlendirilir. Bir bakıma bu adaların bulunduğu alanın tamamının meydan/meydanın devamı olarak işlenmesi önerilir.

İçinde ticari birimlerin avlular ve pasajlarla bağlandığı bu alan, zemin kotunda yekpare bir kamusal mekan olarak çalışmaktadır.

Tanımlanan çarşı güneye doğru yaya dolaşım ağı ile entegre edilerek güneye bağlantısı kurulur.

Mekansal Gelişim Hedefleri:

- Zemin kotunda birbirine pasaj içi dükkanlarla bağlı ticaret, zeminin üzerinde ilk katta ise bu dükkanların üzerinde ortak kullanılan bir terasın olması, Maltepe Merkezinde çarşı içinde mevcut mimari tipolojilerden biridir. Bu plan şemasının zemin kotunda kamusal mekan açmak için kullanılması önerilir.

- Çarşı zemin kotunda mekansal olarak bir alışveriş merkezi gibi planlanmalıdır. Bu kapsamda servisler, yönlendirme/bilgilendirme sistemi ve tasarım dili ile bütüncül bir mekan kurgusu oluşturulması arzulanmaktadır.
- Zemin kotunda birbirine pasajlarla bağlanan avlular ile ticaret ve sosyal mekanlara imkan veren, tanımlı ve insan ölçeğinde bir çarşı tasarlanmalıdır.
- Çarşı yaya dolaşım ağı ile entegre edilerek güneye bağlantısı sağlanır.
- Pasajlar ve pasaj geçişleri çarşının kimlik öğeleri olarak değerlendirilmelidir. Mevcut pasajların bağlantı kurdukları sokaklar arasında yaya koridoru oluşturduğu görülmektedir. Bu bağlantılar yeni kurgu içinde de korunmalıdır.
- Yeni projelendirilmekte olan Üsküdar-Maltepe Tramvay Hattı'nın Maltepe İstasyonu'nun nerede olacağı, çarşının içindeki hareketliliği de etkilemektedir. Tramvay durağı ile meydan ilişkisi, meydan içindeki hareketliliği sürdürmeyi amaçlamalıdır.

1.4.6. Yeni Donatılar:

Maltepe Merkezi için çizilen stratejik hedefler doğrultusunda alanda sosyal ve kültürel donatı alanlarının geliştirilmesi öncelikli bir başlıktır.

Bu kapsamda alan bütünde 3 ölçekte farklı donatı alanları önerilmektedir.

Durum:

Maltepe Merkez Alanı içerisinde sağlık hizmetleri ve eğitim donatıları bulunmakla birlikte aktif kültürel ve sosyal donatılar bulunmamaktadır.

Maltepe Meydan düzenlemesi kapsamında oluşturulan "Maltepe Sanat Merkezi" bu kapsamda gösterilebilecek yegane donatıdır. Maltepe'den kent merkezine erişimin rahatlığı ilçe merkezinde büyük kültür donatılarına olan ihtiyacı azaltmakla birlikte, mahalle ölçeğinde küçük sosyal ve kültürel donatıların eksikliği genel yaşam kalitesini düşürmektedir.

Bu kapsamda alan içinde iki farklı donatı gereksinimi tespit edilmiştir:

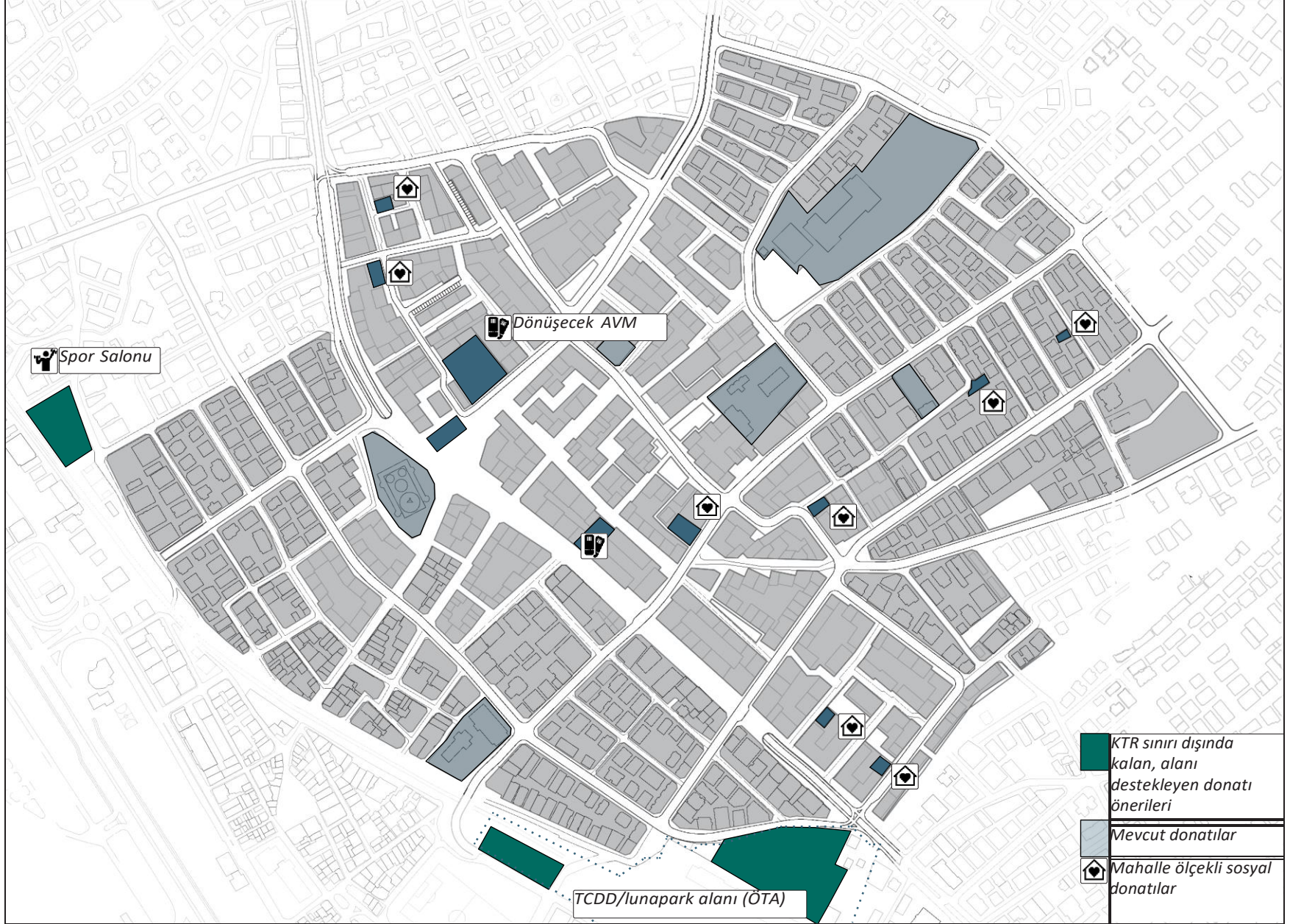
a) Transit odaklı bir gelişim yaklaşımı içinde Maltepe Çarşısı ve Merkez Alanı ilçe ölçeğinde sosyal ve kültürel bir odak olarak değerlendirilmektedir. Bu yaklaşımın kültürel etkinlik ve faaliyetlere imkan veren mekansal arayüzlerle destekleniyor olması stratejik hedefler arasındadır. Ayrıca çağdaş kentlerde ticaret tek başına ekonomik bir aktiviteyi değil, kültürel faaliyetleri içermektedir. Bu yüzden merkezde ticaret alanları içinde ilçe ölçeğinde sosyal ve kültürel donatı alanlarının oluşturulması gerekmektedir.

b) Konut alanları içinde yaşam standartlarını yükseltmek hedefi doğrultusunda mahalle ölçeğinde günlük ihtiyaçlara yönelik sosyal donatı alanlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu donatıların tesisi mahalle dokusunun yaşam kalitesini artıracaktır.

Temel Yaklaşım:

Büyük ölçekli donatılar, çarşının ticari ve sosyal çekim merkezi olmasını destekleyecek şekilde panayır alanı ve lunapark gibi geniş rekreasyon alanları ile açık spor alanlarını kapsamaktadır. Bu tür donatılar, bölgeye hem yerel halk hem de dışarıdan gelen ziyaretçiler için geniş çapta hizmet sunarak kentsel hareketliliği artıracaktır. Orta ölçekli donatılar ise, yerel nüfusun günlük ihtiyaçlarını karşılayacak spor salonları, kültür merkezleri, poliklinikler, sosyal konut birimleri ve belediye hizmet birimleri gibi mekânlar olarak planlanmalıdır. Bu alanlar, çarşı ve çevresindeki sosyal yaşamı güçlendirecek ve ziyaretçi taleplerine daha iyi yanıt verecektir. Özellikle, kamusal ortak çalışma alanları, kent lokantaları ve aktif mobilite merkezleri, çarşıya yeni bir dinamizm katarak ticari ve sosyal kullanım potansiyelini artıracaktır.

Küçük ölçekli donatılar, mahalle ölçeğinde daha yaygın hizmet sunacak unsurlar olarak düşünülmelidir. Belediye mahalle evleri, semt pazarları, dönüşüm ofisleri ve kütüphaneler, özellikle yaşlı nüfusun ve yerel halkın kolayca erişebileceği, günlük ihtiyaçlarını karşılayabileceği önemli donatılardır.



Maltepe Merkez Alanları içinde kültür ve sosyal donatı alanları

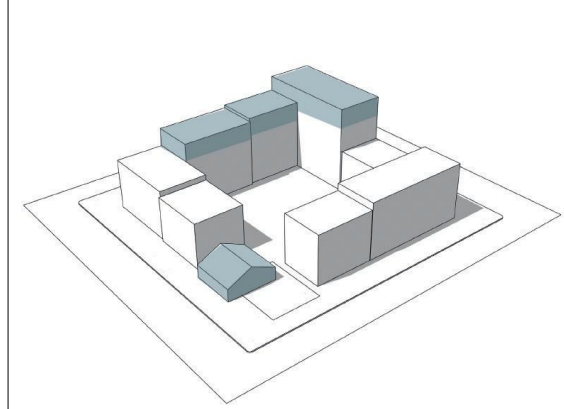


Kültür donatısı da içerecek biçimde dönüşümü önerilen AVM

Mekansal Gelişim Hedefleri:

- Atatürk Caddesi üzerinde Anadolu Çarşı Pazar Alışveriş Merkezi ve Bağdat Caddesi üzerinde alışveriş merkezi yapılmak üzere boş olarak atıl vaziyette bulunan iki alan, orta ölçekli kültürel ve sosyal faaliyetlere imkan sunacak alanlardır. Bu alanların her ikisi de Çarşı Kentsel Tasarım Alanı içinde kalan özel mülkiyette gelişmeye açık parsellerdir. Bu alanların yapılaşmasında, dönüşüm yaklaşımında belirtilen kamuya terklerle dayalı süreç yönetilmelidir. Önerilen iki donatı alanının çarşı ile bütüncül olarak kültürel donatı alanları olarak kamuya kazandırılması önerilir.

- Küçük/mahalle ölçekli donatılar parsel birleşmeleri ile ortaya çıkmış, mahalle dokusuna yayılı küçük parsellerdir. Bu kapsamda Maltepe Merkez Alanı içerisinde 8 adet küçük donatı alanı tanımlanmıştır.
- Bu küçük donatı alanları başta yaşlı nüfus ve ailelerin ihtiyaçlarına yönelik; mahalle evi, kreş, etüt salonu, lokal, bisiklet istasyonu, spor salonu gibi işlevlendirilebilir. Bu donatıların uygulamaya yönelik tesisi ve projelendirilmesi katılımcı bir süreçle ilerletilmeli, donatılar mahalle halkının ihtiyaçlarına karşılık gelebilmelidir.
- Küçük donatı alanlarının tamamı yaya dolaşım ağı üzerinde, bu ağın niteliğini destekleyerek konumlandırılmıştır. Bu bakımdan sosyal donatıların yaya dolaşım ağını/yeşil gridi desteklemesi amaçlanır. Ayrıca yaya erişiminin kolaylaştırıldığı bu alanlar, yaya ağının bütüncül sisteminin işlevsel parçalarıdır.
- Önerilen dönüşüm yaklaşımı ışığında, gelecekte yaya ağı/yeşil grid üzerinde parsellerde yapılacak gönüllü terklerle bu donatıların sayısının artırılması, her donatı için fiilen alanda yaşayanların ihtiyaçlarına yönelik programlar oluşturulması önerilir.



Küçük/Mahalle ölçekli donatılar için önerilebilecek işlevler:

- *Belediye hizmet birimi*
- *Kamusal ortak çalışma alanı*
- *Yaşlılar lokali*
- *Kent lokantası*
- *Aktif mobility hub&paylaşım istasyonu*
- *Belediye Mahalle Evi*
- *Kütüphane & okuma odaları sessiz çalışma alanı*
- *Kreş*
- *Etüt merkezi*
- *Döngüsel şehirciliği destekleyecek donatılar*
- *Bisiklet tamir atölyesi*
- *Araç gereç paylaşım birimleri*
- *Afet müdahale noktası*

2. Sokak Kurgusu:

Bu bölümde sokakların mekansal kurgusu, tipleri ve sokak tiplerinin mahalle bütününde bir sistem oluşturacak biçimde örgütlenme esasları ele alınmıştır.

Sokaklar öncelikle kamusal mekanlardır ve alandaki kamusal kullanımının temel arayüzüdür. Alan içerisinde, sokakların aktif kullanımından kaynaklanan kentsel etkinlikler alanın mekansal, sosyal, kültürel ve ekonomik karakterinin belirleyici unsurudur. Bu bakımdan sokaklar Maltepe içerisinde kentsel etkinliğin gerçekleştiği arayüzler olarak ele alınmalı ve tasarlanmalıdır.

Maltepe Merkez Alanı için öngörülen mekansal gelişim hedefleri doğrultusunda, alan bütününde transit odaklara yaya/bisiklet/hafif mobilite çözümleri ile erişimin kolaylaştırılması; transit odaklara 15dk'da ulaşılacak sokak kurgusunun oluşturulması önceliklendirilmiştir.

Maltepe Merkezi içinde bu bakımdan yaya etkinliğinin sürekliliği öncelik olarak değerlendirilerek kent yaşamı yaya öncelikli olarak kurgulanmıştır.

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

Bu kapsamda bu bölümde yaya dolaşım ağını/yeşil gridi oluşturan sokak aksları temel tiplere ayrılmış bu tiplerin farklı kullanımlara yönelik mekansal standartları sunulmuş, bu karakter sokakların doku bütününe ne şekilde yayılacağı ve her sokağın mekansal olarak nasıl örgütleneceği incelenmiştir. Ayrıca sokağın mekansal sınırlarını oluşturan cepheler ile sokağın ilişkisi, kaldırım, yol, park yeri gibi öğelerin birbiri ile ilişkisi sokak karakterinin ihtiyacına yönelik ele alınmaktadır.



Sokak kurgusunun temel prensibi:

Maltepe Merkez Alanı için sokak kurgusu, mekansal gelişim çerçevesi içinde ulaşım yaklaşımına kaynaklık eden yaya ağı/ yeşil grid temel alınarak oluşturulmaktadır.

Yaya ağı alan bütününde yaya, bisiklet ve hafif mobilite araçlarının rahat hareket edeceği, çarşıya ve ana transit odaklara erişimi kolaylaştıran ve mahalle bütününe yayılan yaşam alanlarını barındıran bir ağıdır.

Mekansal gelişim hedefleri içinde önerildiği üzere yaya ağı farklı mekansal bileşenlerin birlikteliği ile oluşturulmaktadır. Bu bileşenlerin başında sokaklar gelmektedir.

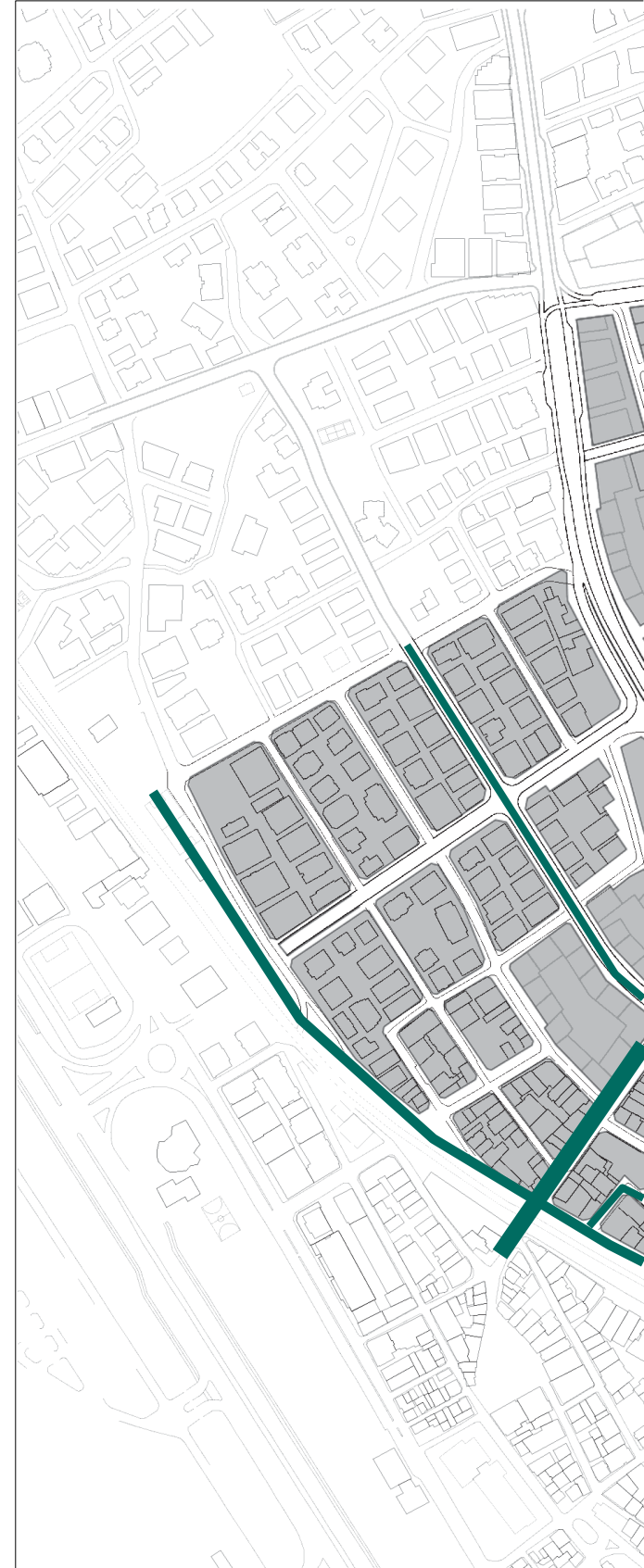
Maltepe Merkez Alanları içinde sokak kurgusu söz konusu yaya ağı/yeşil gridi oluşturmaya yönelik şekillenmektedir.

Bu kapsamda sokak tipleri 2 kritere göre ayrılmıştır:

- 1- Yeşil ağın parçası olan sokaklar ve yeşil ağın parçası olmayan sokaklar
- 2- Sokak kesitleri (12 m. ve üzeri kesite sahip sokaklar-12 m.'den dar sokaklar)

Bu kapsamda, yeşil ağın bileşeni olan sokaklar öncelikle kendi içinde yeşil koridorlar oluşturacak, yaya odaklı yaşam alanları olarak kurgulanmıştır. Bu kapsamda ağırlıklarına sokaklar şu şekilde tiplerine ayrılmıştır:

- a- Yeşil koridoru oluşturan ana caddeler
- b- Ana caddeler
- c- Konut sokakları
- d- Paylaşımlı sokaklar
- e- Yaya sokakları





2.1. A Tipi Ana Caddeler (Yeşil Koridorlar):

A Tipi Ana Caddeler (Yeşil Koridorlar), Maltepe Merkez Alanı yeşil alan yaklaşımı ve kentsel gelişim yaklaşımını oluşturan yeşil ağı ana bağlantıdır. İmar plan kararları içinde 15 m. bırakılan ana akslar arasında yeşil ağı oluşturanlar "A tipi Ana Cadde olarak tanımlanmışlardır.

A Tipi Ana Caddeler, Yeşil koridor/yeşil bağlantı (green corridor street) ilkelerine göre kurgulanmıştır. Bu anlamda cadde boyunca devam eden bir yeşil alanı barındırır. Mahalle ölçeğinde birbirine bağlanan bu yeşil alanlar bütün olarak yeşil ağı oluşturmaktadır.

A Tipi ana caddeler, mekansal gelişim çerçevesi içinde benimsenen yaklaşımlar doğrultusunda transit odaklara kuzey-güney yönünde yaya ve hafif ulaşım bağlantısını sağlarken yüksek yaşam standartları oluşturmayı hedeflemektedir. Bu bakımdan birbirine bağlanan yeşil alanlar oluşturmanın yanı sıra mahalle ölçeğinde bisiklet ve hafif mobilite araçları ile güvenli ve kolay hareket etmeyi sağlayan mekansal arayüzü yaratmayı amaçlar.

A Tipi ana caddeler ayrıca Maltepe Merkez Alanı içinde ana trafik bağlantıdır. Bu bakımdan ana araç trafiğinin de üzerinde devam etmesine imkan sağlamalıdır.

- A Tipi ana caddeler, yeşil koridor oluşturmak üzere min. 300 cm, max. 400 cm genişliğinde yumuşak zemin ağırlıklı bir yeşil promenad barındırır. Yeşil koridor yol kavşakları dışında kesintisiz devam eder. Yol kavşaklarında yaya alanına dönüşür.

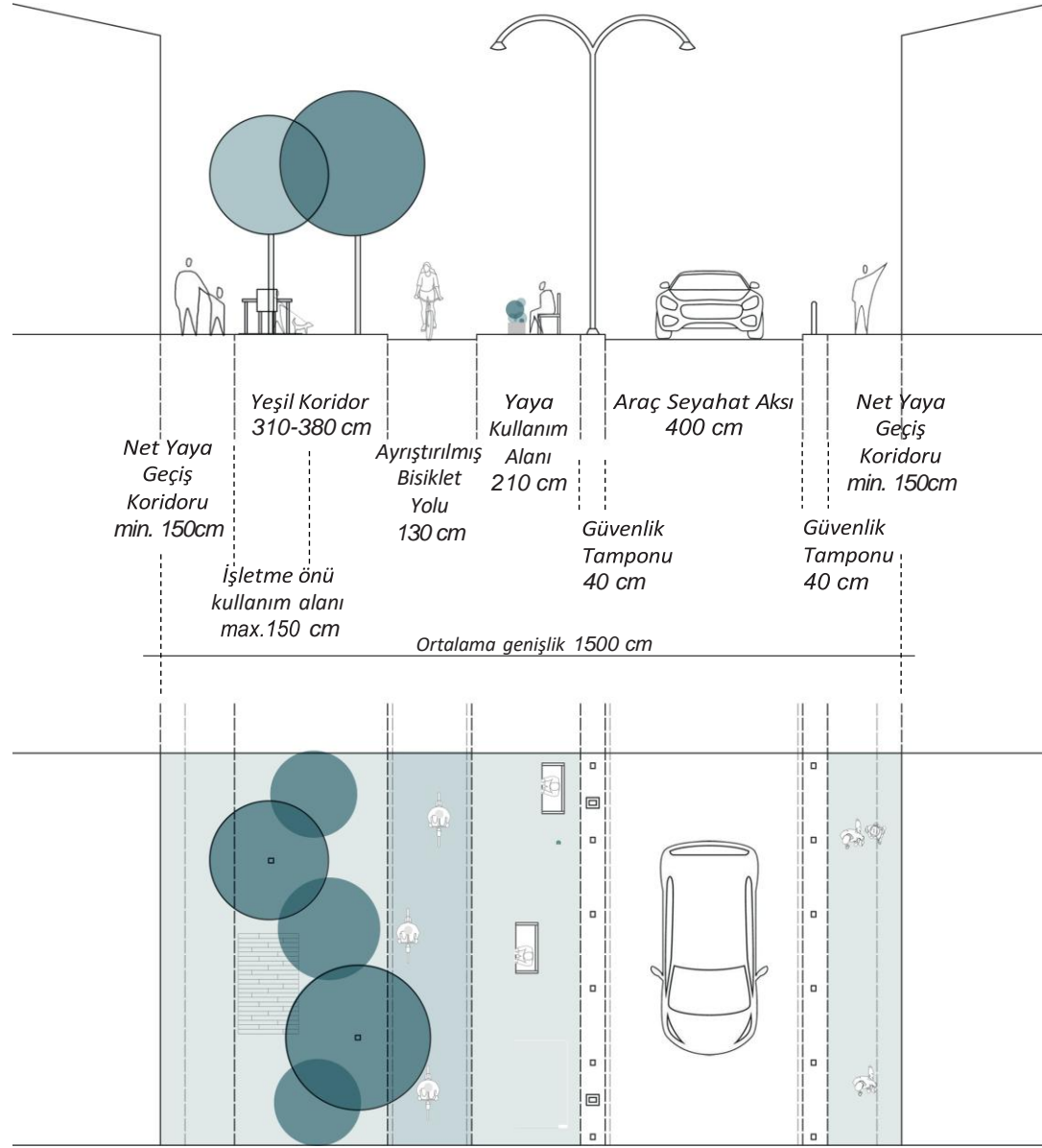
- Yeşil koridor mevcut ağaçlar korunarak ağaçlandırılmış ve gölgenin kesintisiz devam etmesi sağlanmış bir alandır. Yeşil koridor içinde oturma alanlarının yanı sıra birbirini takip eden spor alanı, çocuk oyun alanı, oturma alanı gibi bileşenleri barındırır.
- A Tipi ana caddeler üzerinde ticaret teşvik edilmektedir. Ticari faaliyetlerin sokağa taşması durumunda, işgal şartlarına uymak koşulu ile ticari faaliyete yeşil koridor içinde olanak tanınır.
- A Tipi ana caddeler üzerinde tali aklar içinde, yeşil koridorla birlikte çalışacak geniş yaya alanları bırakılır. Bu yaya alanları içinde küçük büfe, seyyar satıcılar için alan, süreli stand ve tezgah kurmaya uygun mekanlar oluşturulmuştur.
- A Tipi ana caddeler üzerinde ticaret teşvik edilmekle birlikte sokağın mekansal koşullarının farklı kullanımları aynı anda barındıramayacağı durumlarda, yaya kullanımı önceliklendirilecektir.
- A Tipi ana caddeler tek yönlü ayrıştırılmış bisiklet yoluna sahiptir. A Tipi ana caddeler üzerinde gerekli bisiklet yönlendirme ve uyarı tabelaları, bisiklet ve hafif mobilite aracı park yerleri sağlanarak bisikletli ulaşım desteklenir.

- A Tipi ana caddeler toplu taşıma yolları üzerindedir. Caddeler üzerinde toplu taşıma durakları ve bekleme yerleri sağlanır.
- A Tipi ana caddeler üzerinde uzun süreli parklanma imkanı bulunmaz. Uygun aralıklarla indirme-bindirme cepleri, trafik akışının devamlılığını bozmamak için bekleme cepleri uygun aralıklarla bırakılmalıdır.
- A Tipi ana caddeler mahalle ölçeğinde ana araç trafiğinin sağlandığı akslardır. Yaya sirkülasyonunun araç trafiğinden olumsuz etkilenmemesi ve yaya güvenliğinin sağlanması için bu tip akslarda yükseltilmiş yaya geçitleri önerilir.
- Maltepe Merkez Alanları içinde Feyzullah Caddesi, İnönü Caddesi, Krizantem Sokak, İkinci İlkokul Sokak aksı A Tipi ana cadde olarak tanımlanmış koridorlardır. Bu akslarda araç trafiği tek yön olarak çözülecektir.
- Bunların yanı sıra Atatürk Caddesi'nin Maltepe Cami'ne kadar olan bölümü, Lise Altı Sokak-Mert Sokak aksı, Yücelen Sokak-Tan Sokak aksı, A Tipi ana cadde olarak tanımlanmıştır. Ancak bu akslar üzerinde araç trafiği çift yönlü olduğu için özel çözümler uygulanmıştır. Atatürk Caddesi özel bir tasarım alanı olarak ele alınarak bu aks için özel tasarım ilkeleri sunulmaktadır. Yücelen Sokak- Tan Sokak aksı, Lise Altı Sokak- Mert Sokak aksı üzerinde ise ayrıştırılmış bisiklet yolu kaldırılmıştır.

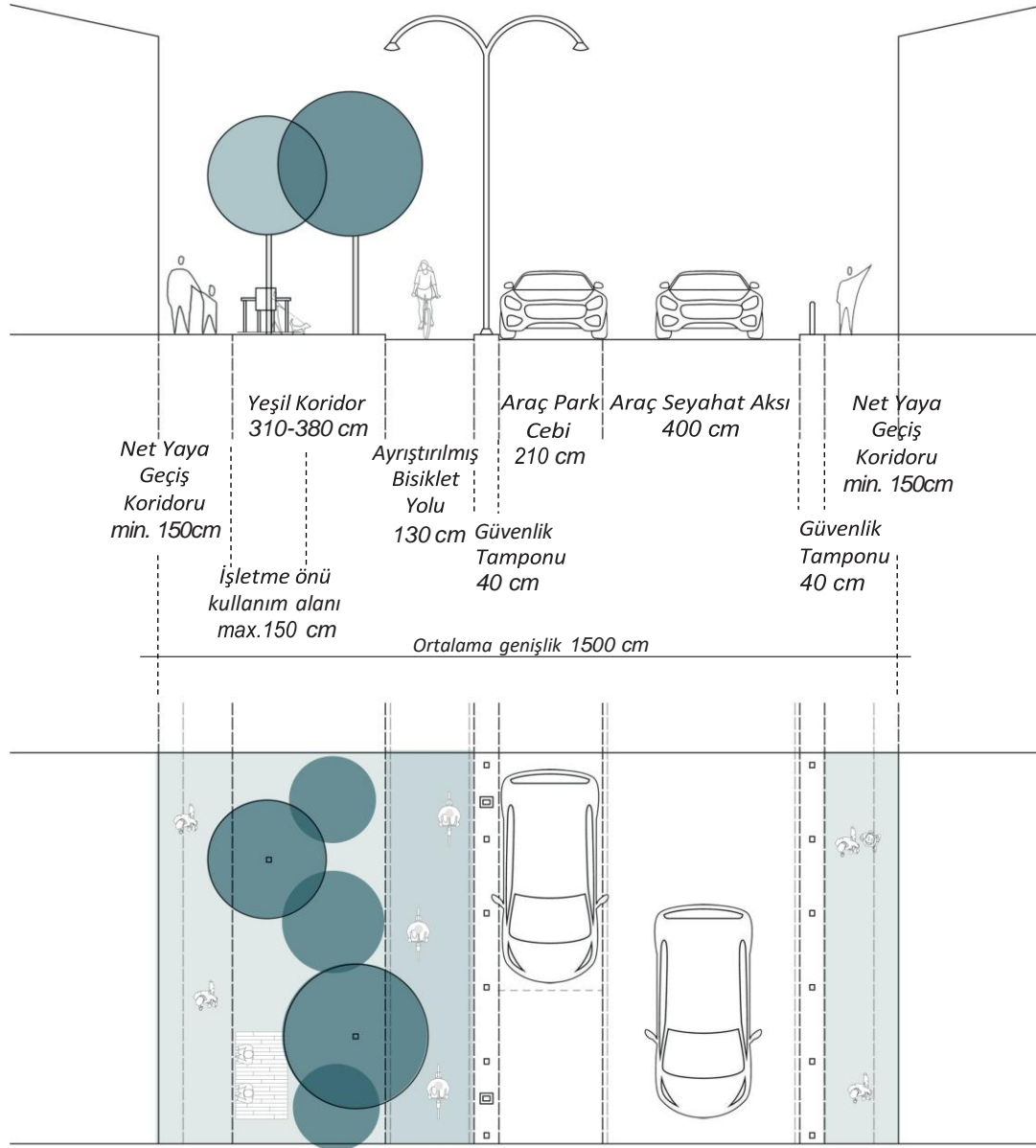


A tipi ana caddelere yönelik dünyadan örnekler

A Tipi Ana Caddeler için standart kesit



A Tipi Ana Caddeler indirme-bindirme cepleri kesiti



Sokak üzerinde kamusal kullanımlara, oturma, bekleme gibi faaliyetlere imkan verecek 210 cm yaya yaşam alanı uzun kurbler içinde oluşturulur.

Yeşil koridor 300-400cm genişliğinde kesintisiz devam eden bir yeşil alandır. Yeşil koridor içinde küçük oturma birimleri, bitki yatakları, yumuşak zemin yaya yolu ve sürekli ağaç promenade bulunur.

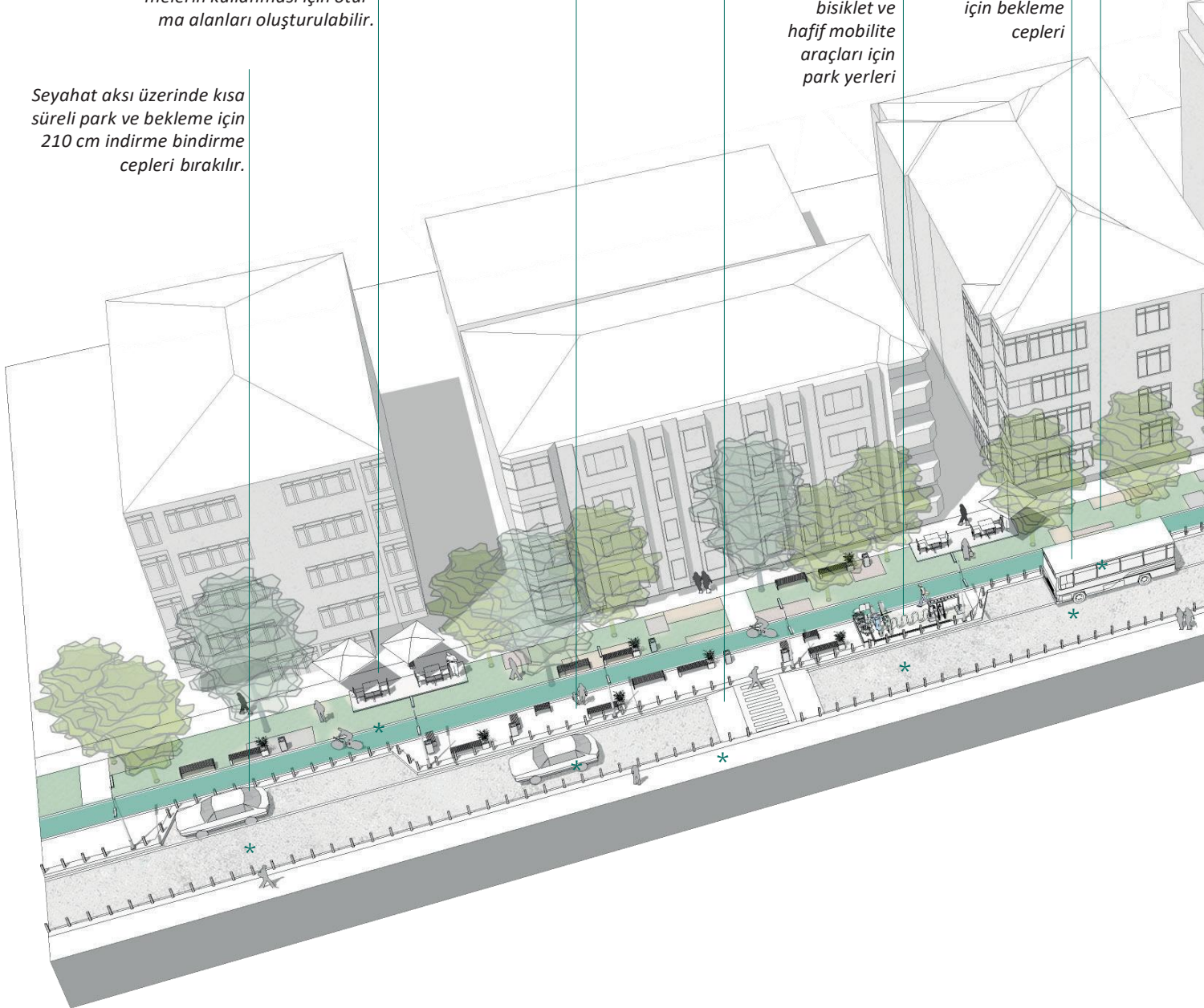
Yeşil Aksın içinde 150cm'i geçmemek koşuluyla işletmelerin kullanması için oturma alanları oluşturulabilir.

Seyahat aksı üzerinde kısa süreli park ve bekleme için 210 cm indirme bindirme cepleri bırakılır.

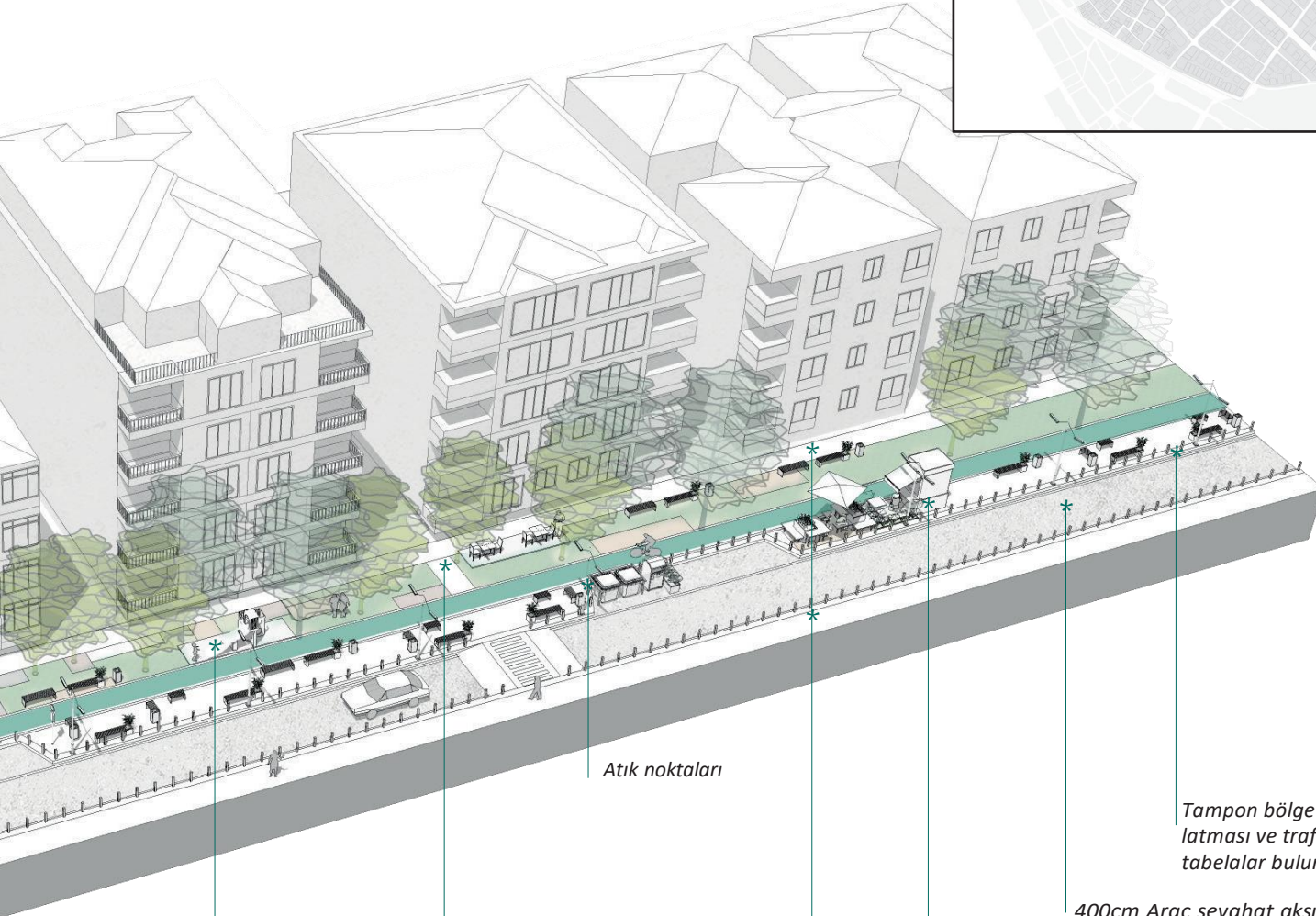
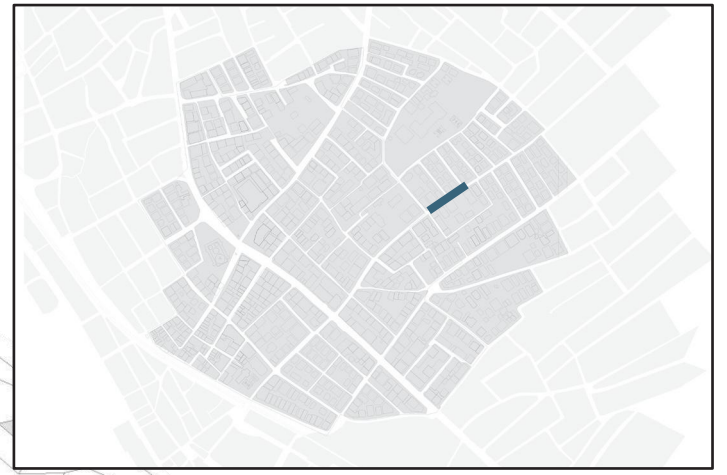
Yükseltilmiş yaya geçitleri

Yaya yaşam alanları içinde bisiklet ve hafif mobilite araçları için park yerleri

Toplu taşıma durakları için bekleme cepleri



A Tipi Ana Cadde Kısmi Aksonometrik Görünüşü (Feyzullah Caddesi)



Atık noktaları

Tampon bölge içinde sokak aydınlatması ve trafik güvenliği için işaret/tabelalar bulunur.

400cm Araç seyahat aksı

Yaya yaşam alanları içinde küçük ticari faaliyetler, tezgah, büfe, tanıtım standı gibi aktiviteler için koşullu olarak alan ayrılır.

Cephe önünde min. 150cm olmak koşulu ile yaya hareketinin kesintisiz devam edeceği net yaya geçiş aksı oluşturulur.

Yaya geçitleri ile net yaya geçiş aksı arasında sert zemin yaya bağlantıları oluşturulur.

Yeşil koridor içinde 200cm genişliğinde alanlar içinde küçük oyun ve spor birimleri bulunur.

Atatürk Caddesi:

Atatürk Caddesi A tipi ana cadde olarak kurgulanmış olmakla birlikte, Galip Arcan Sokak kavşağı ile E5 arasındaki bölüm çift yönlü trafik içerdiği için özel bir tasarım alanı olarak ele alınmıştır.

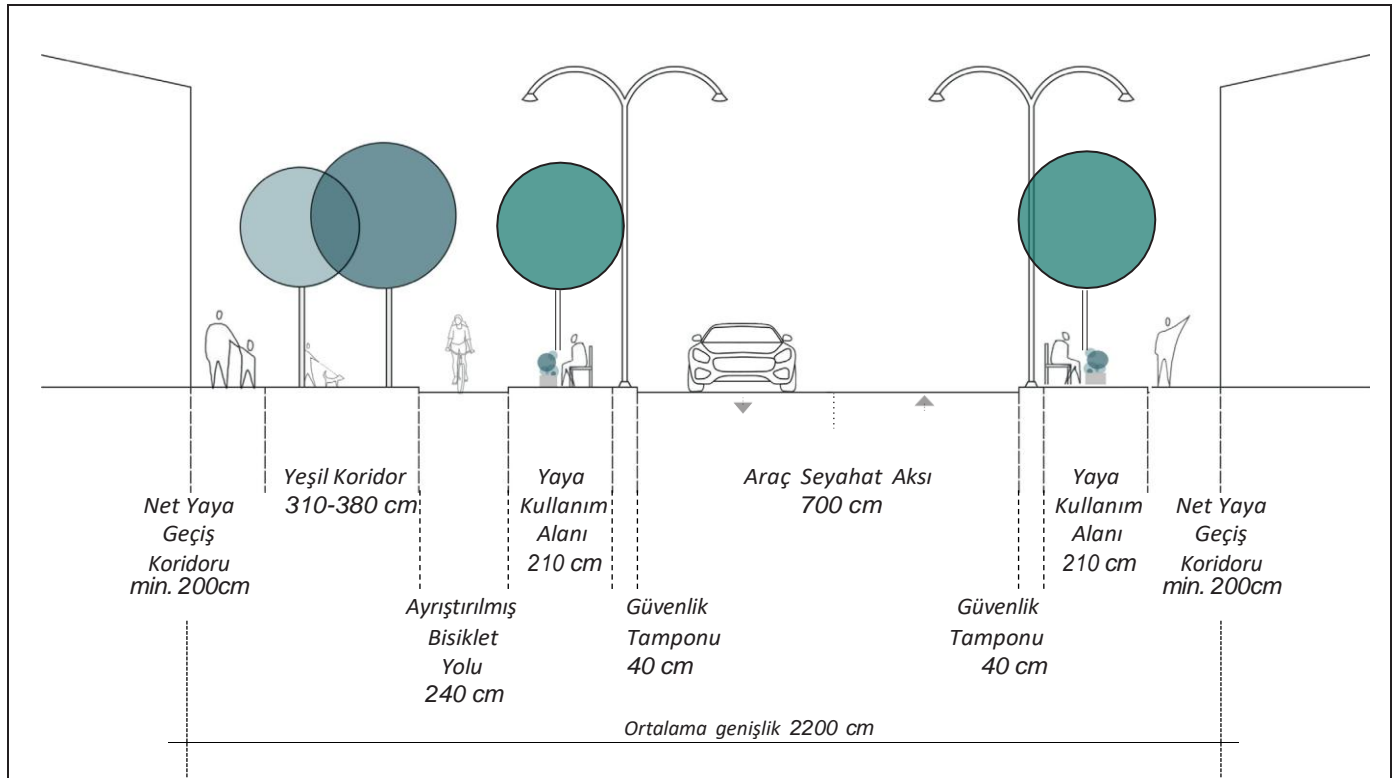
Atatürk Caddesi mekansal gelişim çerçevesi içinde ilçe ölçeğinde stratejik bir bağlantı koridoru olarak işaret edilmiştir. Bu aks E5 ve kuzeyindeki mahalleler ile Maltepe Çarşısı ve Marmaray bağlantısının kurulduğu koridoru oluşturmaktadır.

Bu bakımdan Atatürk Caddesi'nin yeşil bir ko-

ridor olarak çarşı ile bağlantı kurması, bisiklet ve hafif mobilite araçlarının rahat hareket edebilmesi mekansal gelişim yaklaşımını destekleyecek hedeflerdir.

Atatürk Caddesi üzerinde yeşil koridorun kesitinin genişletilmesi, yaya kullanım alanlarının yolun iki yönünde de oluşturulması, bu alanlar içinde yeşil koridoru destekleyecek bitkilendirme uygulamalarına ve ağaç promenadına yer verilmesi önerilir.

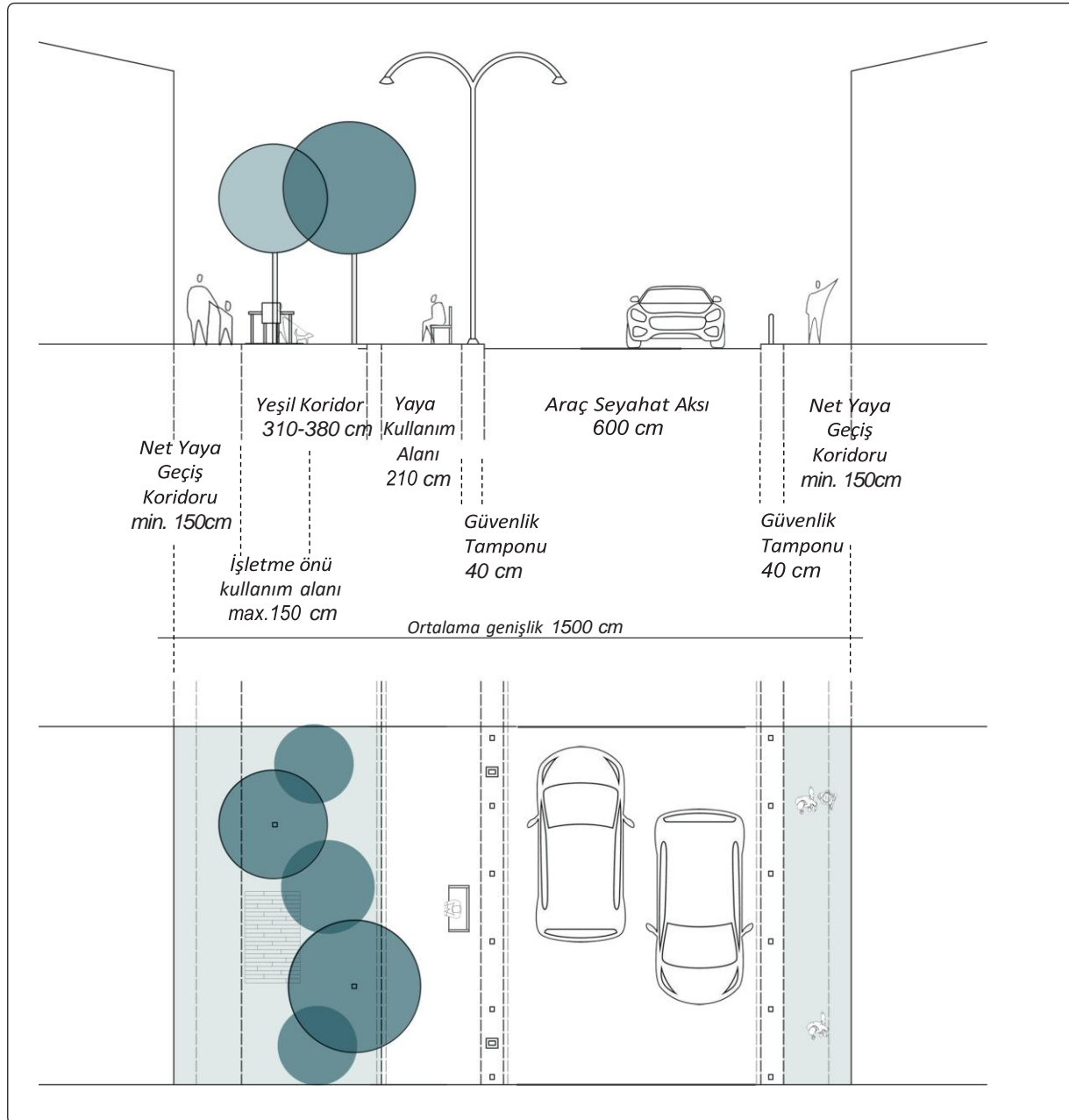
Atatürk Caddesi üzerinde bisiklet yolu da çift taraflı çalışmaktadır.



A Tipi Ana Caddelerde çift yön çözümü:

Mert Sokak, Lise Altı Sokak, Tan Sokak, Yücelen Sokak, çift yön trafik olan A Tipi Caddelerdir. Bu caddeler üzerinde yeşil koridor

minimum genişlikte (310cm) korunarak, ayrıştırmış bisiklet yollarının kaldırıldığı çözümler kullanılır.



2.2. B Tipi Ana Caddeler:

B Tipi Ana Caddeler, Yeşil ağın dışında kalan ana caddelerdir. İmar planında 15 m. kesitli tanımlanmış ana yollar arasında, yeşil ağın parçası olmayan caddeler bu kapsamda ele alınmıştır.

B Tipi Ana Caddeler, mahalle içinde araç ve yaya sirkülasyonunu sağlamanın yanı sıra, ticaretin gelişmesine katkı sunacak ve esnek kamusal kullanımlara imkan verecek alan açmayı amaçlamaktadır.

B Tipi ana caddeler, prensip olarak A Tipi ana caddelerle benzer bir kurguya sahip olmakla birlikte, içinde yeşil koridor ve ayrıştırmış bisiklet yolu içermez. Bunlar yerine sürekli araç parklanması ve daha geniş cephe önü kullanımlarına yer ayrılmıştır.

B Tipi ana caddeler ayrıca Maltepe Merkez Alanı içinde ana trafik bağlantılarıdır. Bu bakımdan ana araç trafiğinin de üzerinde devam etmesine imkan sağlamalıdır.

- B Tipi ana caddeler üzerinde yol boyunca seyahat aksına paralel otopark alanı bırakılmıştır. Paralel araç parklanması için kullanılan tali aks, yaya geçişleri için bırakılmış kurbler, kavşaklar, parkletler, atık noktaları ile kesintiye uğrayabilmekle birlikte; yol boyunca tali aks %70-%80 arası oranda otopark için kullanılır.
- B Tipi ana caddelerde seyahat aksına paralel, yaya (net geçiş) koridorunu destekleyen min. 100 cm genişliğinde bir yaya kullanım aksı bırakılmıştır. Bu aks içinde yeşil peyzaj uygulamaları, dayanıklı kent-

sel alt yapıyı destekleyecek su tutucu yağmur bahçeleri ve yumuşak zemin uygulamaları, ağaç promenadları sağlanarak, yeşil ağ dışında da ana caddeler üzerinde yeşil doku yaklaşımının devamlılığı sağlanır.

- B Tipi ana caddeler üzerinde ticaret teşvik edilmektedir. Ticari faaliyetlerin sokağa taşması durumunda, işgal şartlarına uyum koşulu ile ticari faaliyetler için cephe önünde max.150 cm alan ayrılmıştır.
- B Tipi ana caddeler üzerinde seyahat ve net geçiş aksına paralel olarak bırakılan yaya alanı içerisinde oturma alanları tesis edilir.
- B Tipi ana caddelerde bisikletler için ayrılmış yol bulunmamaktadır. Bisikletler ve hafif mobilite araçları seyahat aksını motorlu araçlarla paylaşmaktadır. Bu bakımdan yol üzerinde gerekli uyarı tabelaları ve işaretlemeleri (sharrow) yapılmalıdır. Ayrıca tali aks üzerinde uygun noktalarda bisiklet ve hafif mobilite aracı park yerleri sağlanarak bisikletli ulaşım desteklenir.
- B Tipi ana caddeler mahalle ölçeğinde ana araç trafiğinin sağlandığı akslardır. Yaya sirkülasyonunun araç trafiğinden olumsuz etkilenmemesi ve yaya güvenliğinin sağlanması için bu tip akslarda yükseltilmiş yaya geçitleri önerilir.
- Yükseltilmiş yaya geçitleri ve kavşak noktalarında, yaya alanına eklenecek kurbler

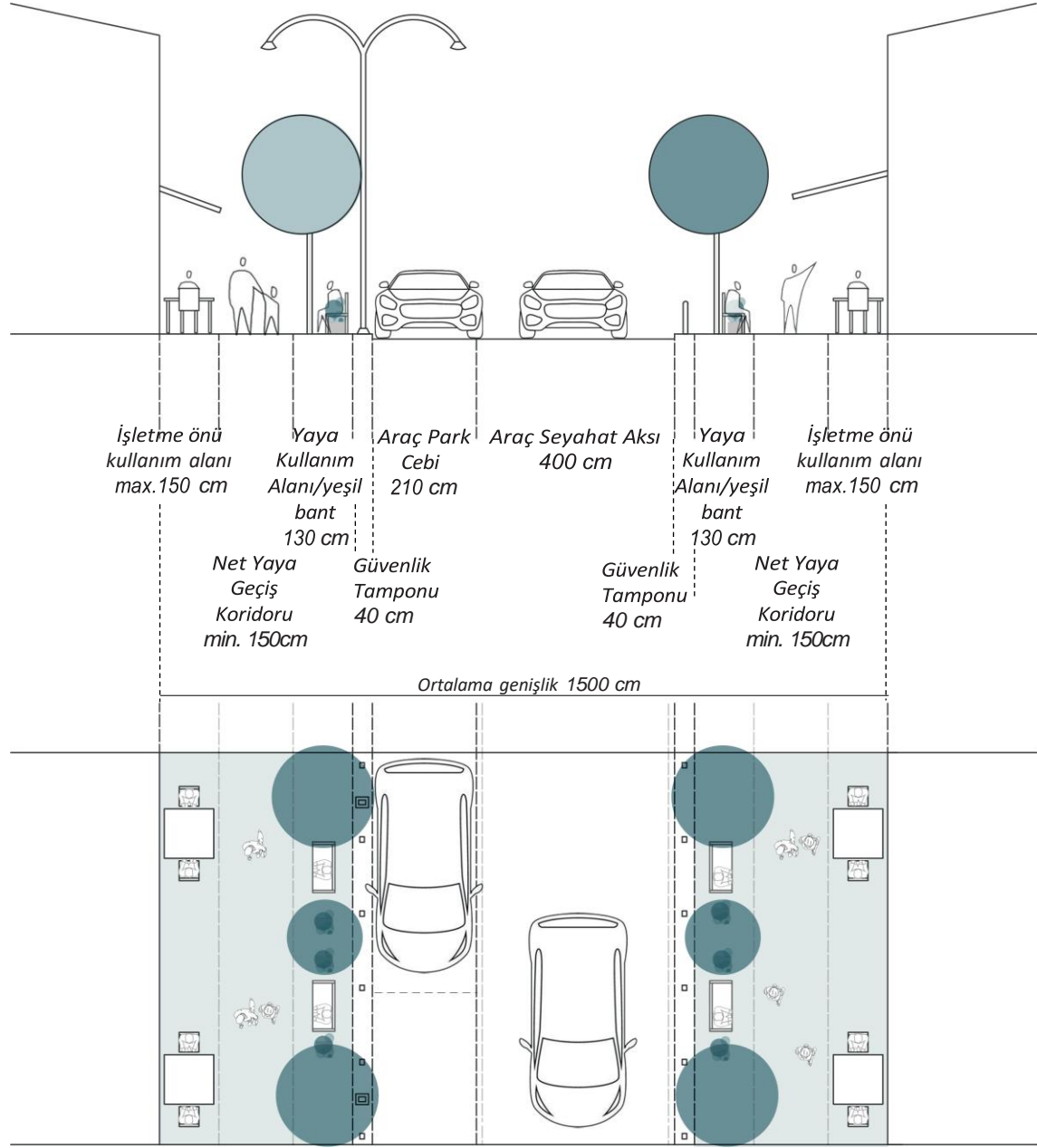
oluşturulur. Bu kurblerin içinde oturma, bekleme gibi yaya faaliyetlerine yer ayrılır.

- Maltepe Merkez Alanları içinde B Tipi ana cadde olarak tanımlanan sokaklarda kullanım öncelikleri birbirinden farklılaşabilmektedir. Çam Sokak, Çarşı içinde ve yoğun ticaret kullanımının bulunduğu merkezin çeperini oluşturmaktadır. Bu aks üzerinde ticaretin desteklenmesi öncelikli bir kullanım olarak değerlendirilerek, ön cephe hattında işgal mesafeleri maksimum tutulabilir. Tali aks üzerinde otopark yoğunluğu %70'e kadar düşürülerek kurb ve parkletlerin sayısı artırılabilir.
- Kore Sokağı, Gül Yolu Sokak, Mimar Sinan Caddesi konut kullanımının ticaretten daha yoğun olduğu diğer B Tipi ana caddelerdir. Bu sokaklar üzerinde ön cephelerde işgal imkanı azaltılır, tali aks üzerinde otopark yoğunluğu %80 (ve üzeri) artırılır. Parklet alanı azaltılır (ya da ayrılmaz), tali akslar içinde atık noktası sayısı artırılır.
- Bunların yanı sıra Adalı Sokağı'nın Atatürk Caddesine kadar olan bölümü B Tipi ana cadde olarak tanımlanmıştır. Ancak bu aks üzerinde araç trafiği çift yönlü olduğu için Adalı Sokak üzerinde seyahat aksı 700 cm olacak şekilde kurgulanacaktır.

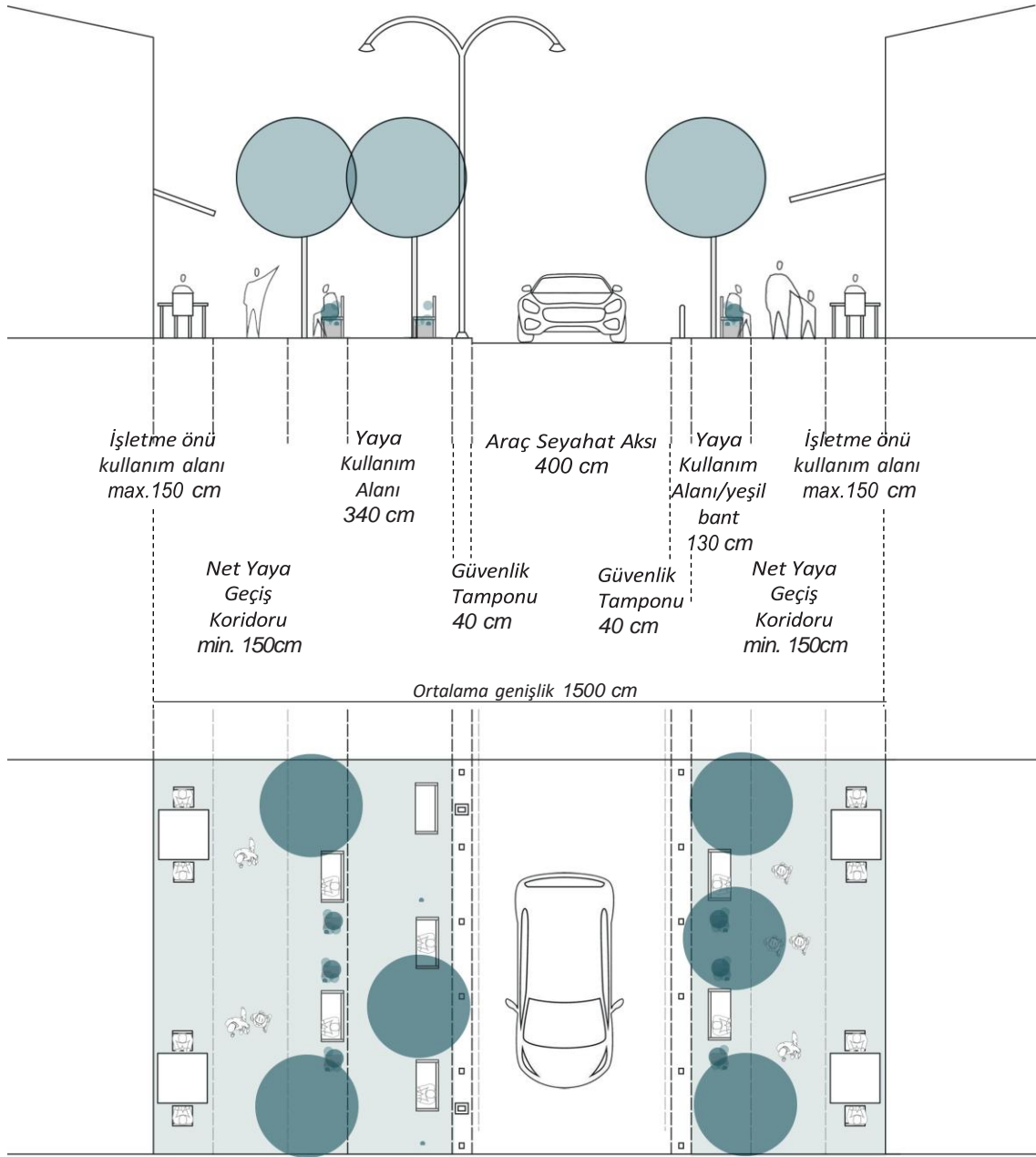


B tipi ana caddelere yönelik dünyadan örnekler

B Tipi Ana Caddeler için standart kesit



B Tipi Ana Caddeler için kurb noktasından kesit



Net yaya geçiş aksına paralel içinde yeşil bant oluşturulur. Yeşil bandın içinde küçük oturma birimleri, bitki yatakları ve sürekli ağaç promenadı bulunur.

Yaya geçitleri ve kavşaklara denk gelen noktalarda yaya kullanımı ve bekleme için kurbler oluşturulur.

Yükseltilmiş yaya geçitleri

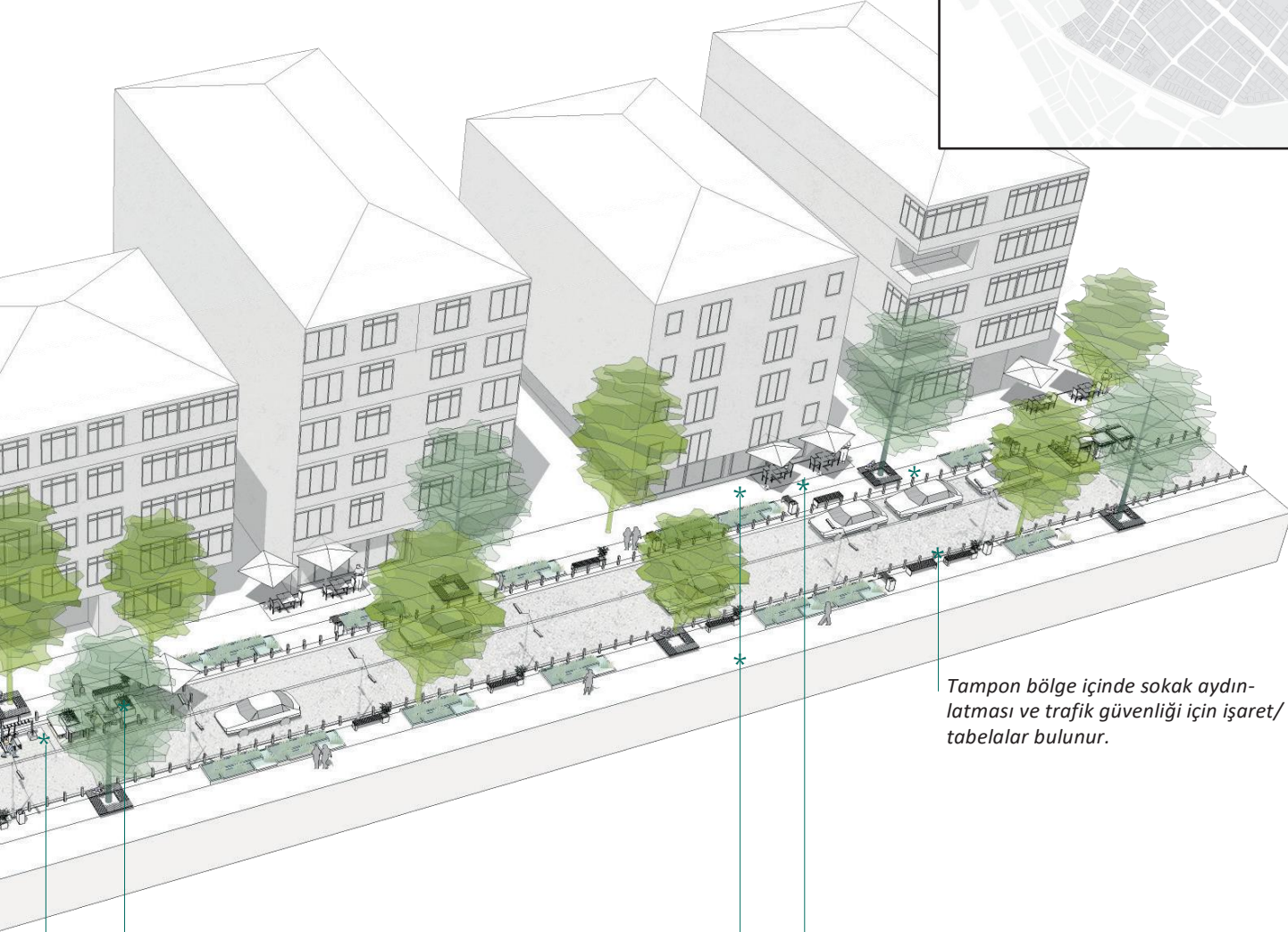
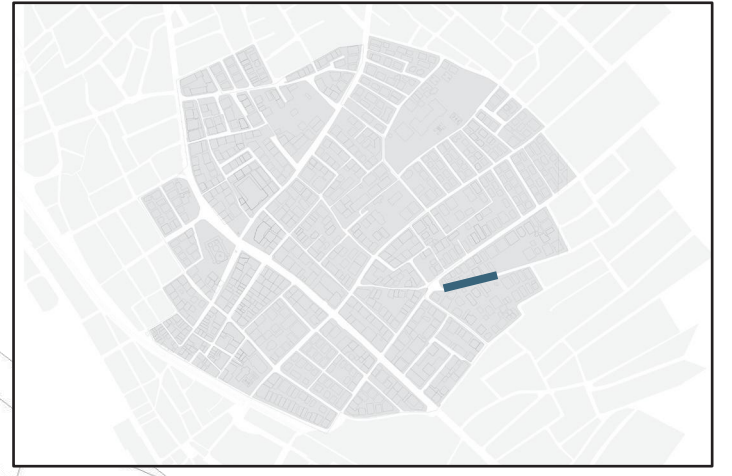
400cm Araç seyahat aksı

Seyahat aksına paralel 210 cm park alanı bulunur.

Atık noktaları



B Tipi Ana Cade Kısmi Aksonometrik Görünüşü
(Gülyolu Sokak)



Paralel parklanma için ayrılan alan içinde uygun yerlerde parklet uygulamaları yapılabilir.

Paralel parklanma alanı içinde bisiklet ve hafif mobilite araçları için park yerleri

Tampon bölge içinde sokak aydınlatması ve trafik güvenliği için işaret/tabelalar bulunur.

İşletmelerin önünde 150cm'i geçmemek ve net geçişi engellemek koşuluyla işletmelerin kullanması için oturma alanları oluşturulabilir.

Cephe önünde min. 150cm olmak koşulu ile yaya hareketinin kesintisiz devam edeceği net yaya geçiş aksı oluşturulur.

2.3. Konut Sokakları:

Konut sokakları yeşil ağın dışında kalan, ara sokaklardır. Bu sokaklar mahalle 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 alanlarını tanımlarlar. İmar plan kararları doğrultusunda 7-9 m genişlik içinde farklılık gösteren sokaklardır. Mekansal gelişim yaklaşımı doğrultusunda Maltepe Merkez Alanı içinde konut yaşamını güçlendirmeye ve 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 yavaşlatılmış bir araç trafiğini düzenlemeye yönelik 350 cm. genişliğinde, tek yönlü, ayrıştırılmış araç yolu bulunur.
- Konutlar arası komşu etkileşimini artırmak, konutun kullanımını güçlendirmek ve kesintisiz yaya akışını sağlamak amacıyla tanımlı kaldırımlar oluşturulur. Konut sokakları çift taraflı olarak idealde min. 170cm

kaldırım kesiti barındırmalıdır.

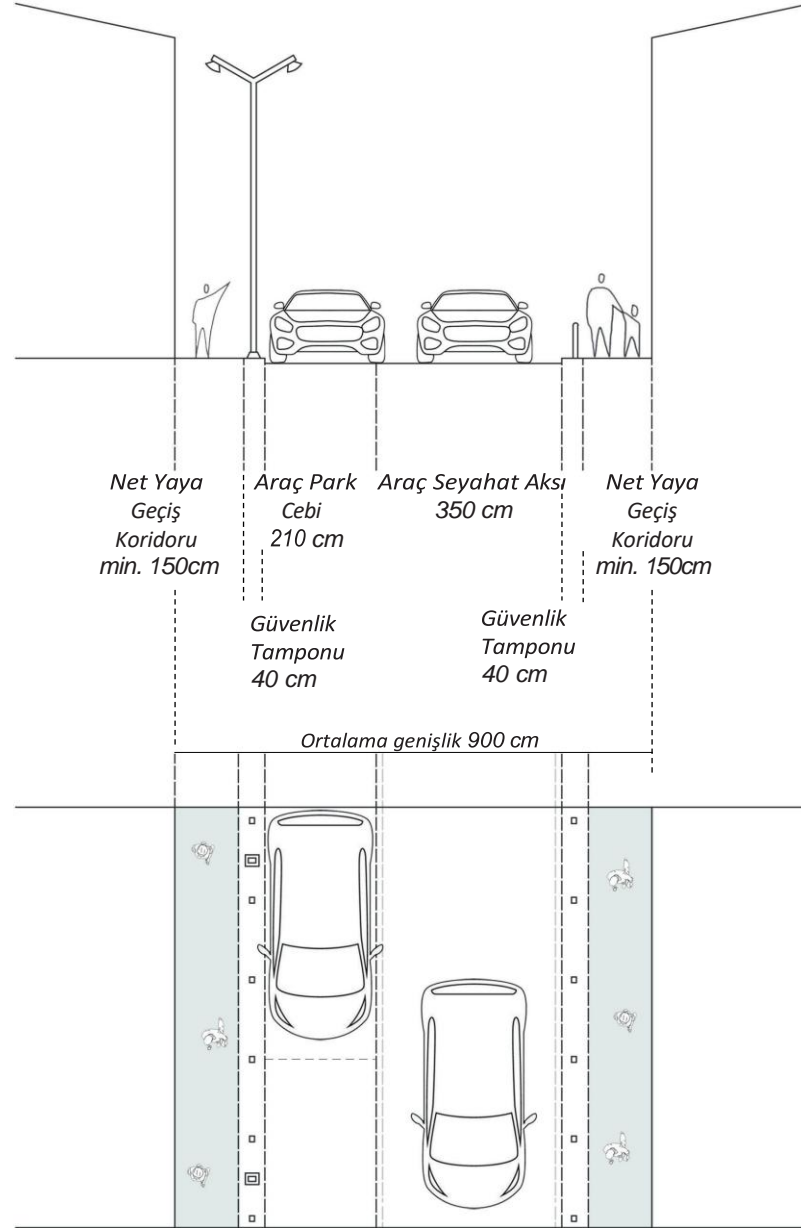
- Yol kesitinin daraldığı noktalarda kaldırımlarda ideal kesitlerin yaratılamadığı durumlarda net geçiş koridoru tek kaldırımda min. 150 cm bırakılarak ikinci kaldırımda min. 100 cm genişlik bırakılabilir.
- Konut kullanımının desteklenmesi amaçlandığı için, konut sokakları üzerinde yol boyunca paralel parklanma için yer ayrılmıştır. Paralel parklanma tali aks içinde 210 cm kesitte yer alır.
- Sokak kesitinin daraldığı noktalarda, kesit otopark ve minimum kaldırım mesafesini karşılayamıyorsa, otopark alanı bırakılmaz.
- Konut sokakları günlük kamusal mekanda hayat pratiğinin gerçekleşebileceği arayüzleri tesis etmeyi amaçlar. Bu bakımdan sosyal etkileşimin sağlandığı mekansal boşlukların yaratılması hedeflenir. Sokak üzerinde her sokakta min. 1 adet ve birbirinden 50 m uzaklıkta yaya kurbleri oluşturulur.
- Kurblar yaya etkileşimini artırmak ve kamusal niteliği güçlendirmek amaçlı bitki peyzajı ile birlikte kurgulanmalıdır. Kurblar üzerinde ayrıca oturma alanları sağlanır.
- Çağdaş yaşam pratiğine dair atık noktası, bisiklet parkı, elektrikli araç şarj noktası gibi donanımları barındırır. Bu bileşenler için tali aks üzerinde, otopark alanlarından bir kısmı ayrılacaktır. Konut sokaklarında atık noktaları, A ve B tipi ana caddelere göre daha sık yerleştirilir. Bisiklet park yeri

ve şarj ünitesi sayısı azaltılır.

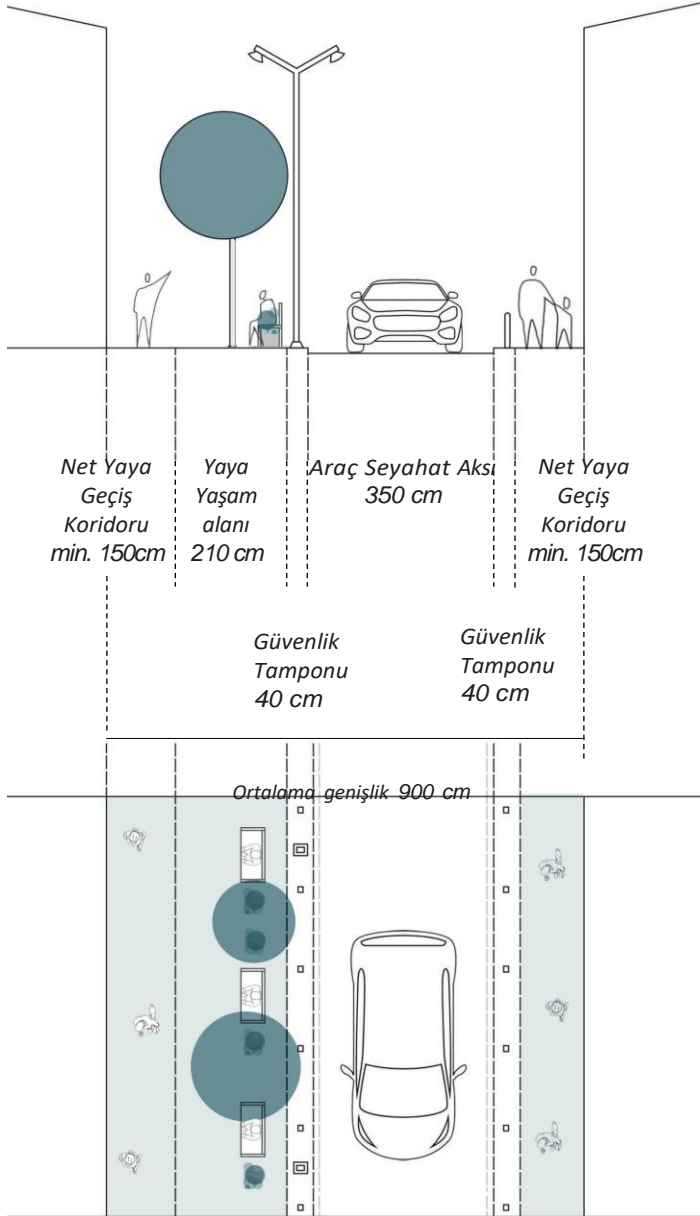
- Konut sokakları üzerinde ticari faaliyetlerin sokağa taşması için sokak kesitinde işgal mesafesi bırakılmaz. Kaldırımlar yaya hareketine ayrılmıştır.
- Konut sokakları üzerinde yukarıda belirtilen, kurb içi ağaçlandırma dışında, net geçiş koridoru/ kaldırım üzerine denk gelen mevcut ağaçların bulunması durumunda, tali aksın ağaç hizasına gelen 1 arabalık otopark bölümü kaldırıma katılarak net geçişin devamlılığı sağlanır.
- Konut sokaklarında yaya güvenliğinin sağlanması için trafik sakinleştirme önlemleri alınmalıdır. Konut sokakları transit araç trafiğine değil, sokak üzerinde ikamet eden kullanıcıların kullanımına uygundur. Sokak üzerinde trafik yavaşlatmaya yönelik malzeme tercih edilir.
- Konut sokaklarında bisikletler için ayrılmış yol bulunmamaktadır. Bisikletler ve hafif mobilite araçları seyahat aksını motorlu araçlarla paylaşmaktadır. Bu bakımdan yol üzerinde gerekli uyarı tabelaları ve işaretlemeleri (sharrow) yapılmalıdır.
- Şair Sokak konut sokağı olarak tanımlanmış olmakla birlikte, bu sokak için dik parklanma çözümü önerilmektedir. Bu bakımdan konut tipi sokaklar arasında Şair Sokak özel bir tasarım alanı oluşturur.



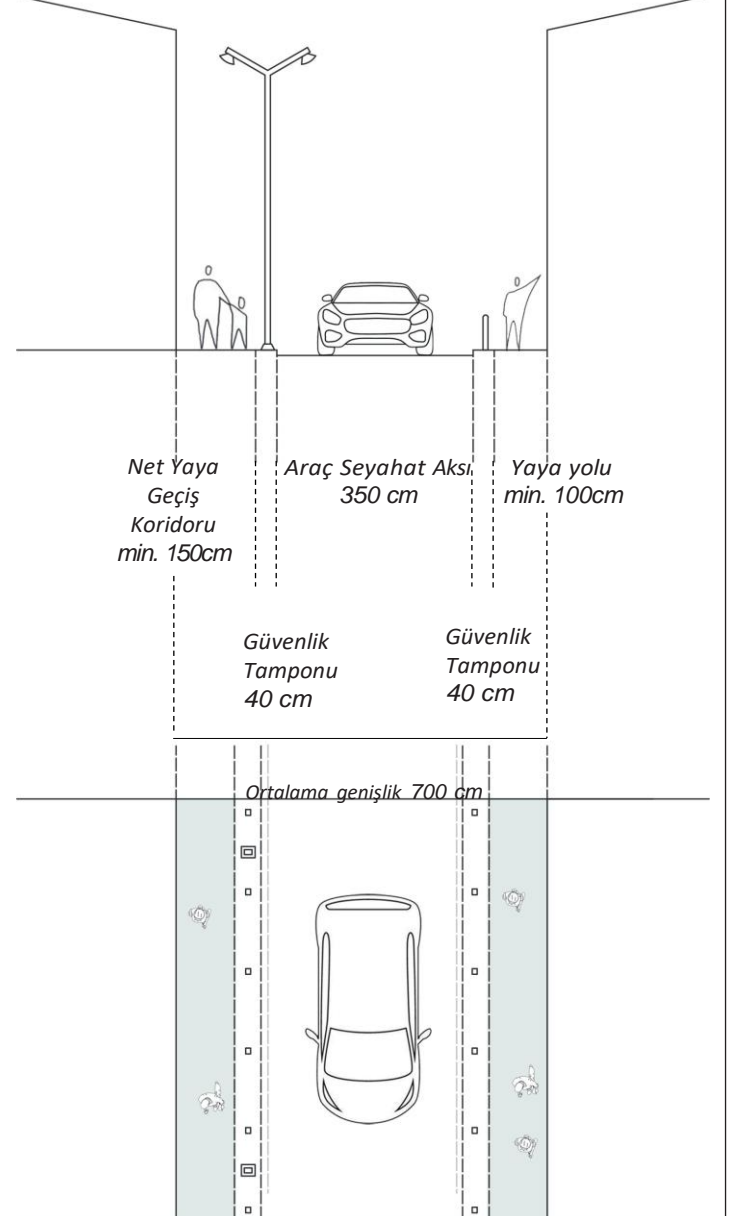
Konut Sokakları için standart kesit



Konut Sokakları için kurb içi kesiti



Konut Sokakları için minimum kesit



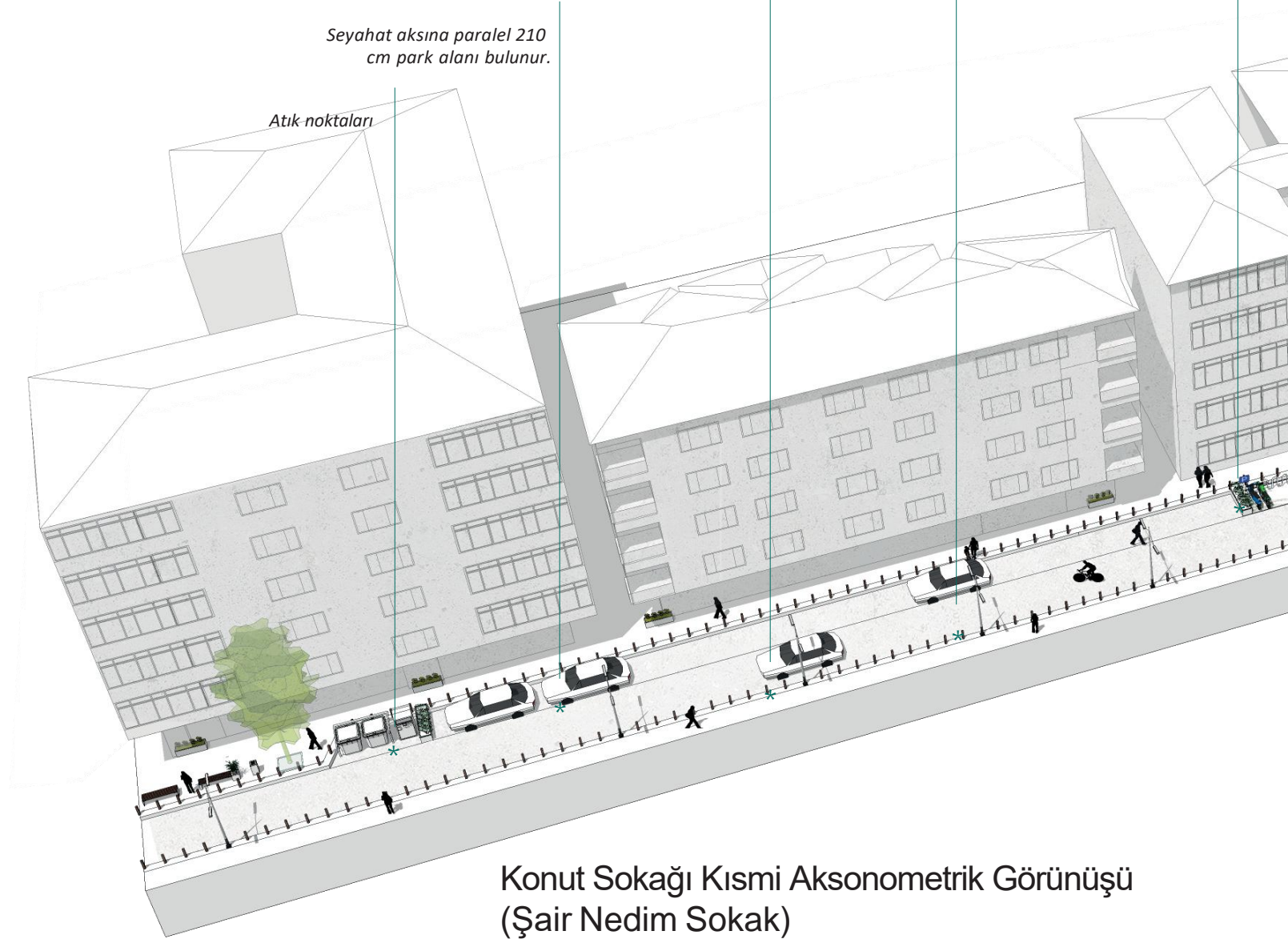
Net yaya geçiş aksına paralel içinde yeşil bant oluşturulur. Yeşil bandın içinde küçük oturma birimleri, bitki yatakları ve sürekli ağaç promenadeı bulunur.

350cm Araç seyahat aksı, seyahat aksı bisiklet paylaşımıdır. Trafik sakinleştirme uygulamaları yapılır.

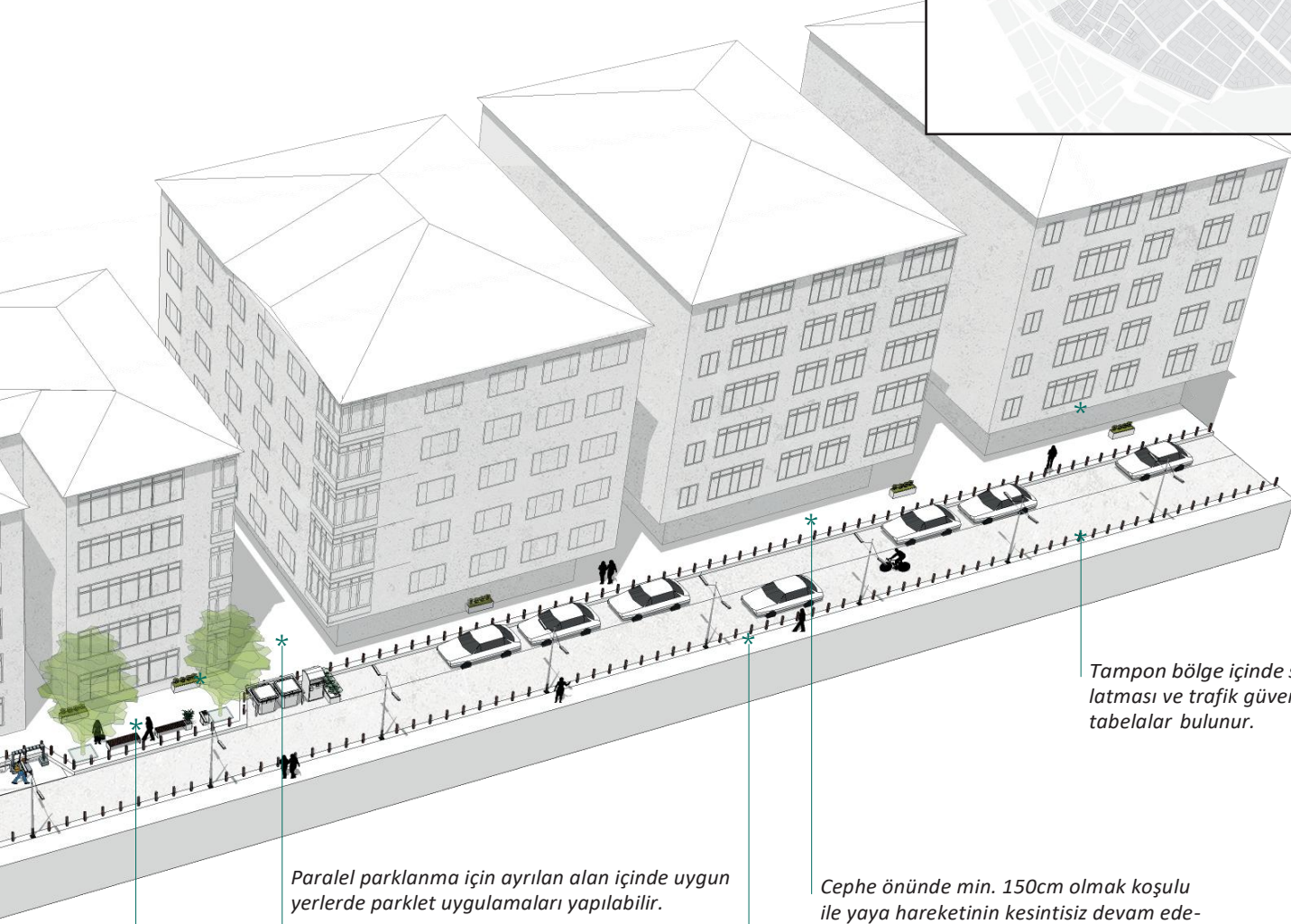
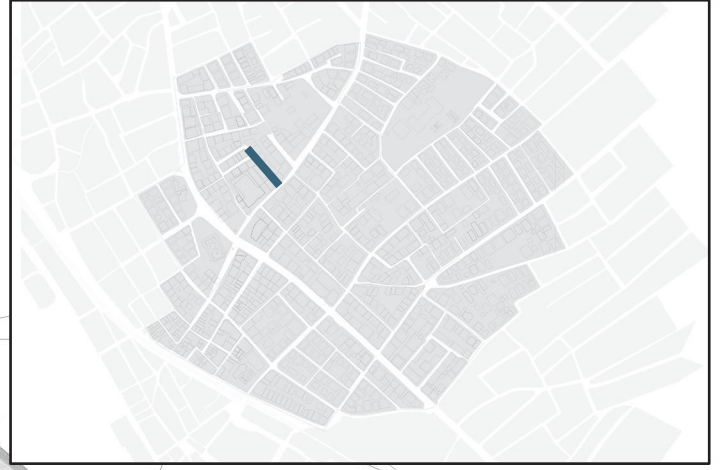
Paralel parklanma alanı içinde bisiklet ve hafif mobilite araçları için park yerleri

Seyahat aksına paralel 210 cm park alanı bulunur.

Atık noktaları



Konut Sokağı Kısmi Aksonometrik Görünüşü
(Şair Nedim Sokak)



Sokak içinde oluşturulan kurblerde net geçişin devamlılığı sağlanır (dar kesitli alanlarda) Kurb içinde bitkilendirme ve oturma /bekleme alanları bulunur.

Paralel parklanma için ayrılan alan içinde uygun yerlerde parklet uygulamaları yapılabilir.

Her iki yönde de min.150 cm net geçişin sağlanamadığı koşullarda trafik akış yönündeki kaldırım 100 cm'e kadar düşürülebilir.

Cephe önünde min. 150cm olmak koşulu ile yaya hareketinin kesintisiz devam edeceği net yaya geçiş aksı oluşturulur.

Tampon bölge içinde sokak aydınlatması ve trafik güvenliği için işaret/ tabelalar bulunur.

2.4. Paylaşımlı Sokaklar:

Yeşil ağ üzerindeki ana koridorların birbirine bağlanması, mekansal gelişim çerçevesi içinde sunulan temel ulaşım ve yeşil alan yaklaşımının sürekliliğinin sağlanması amacıyla ara sokakların bir bölümü paylaşımlı sokak olarak tanımlanmıştır.

Paylaşımlı sokaklar yeşil koridorların bir parçası olarak ana akslar arasında yaya hareketinin önceliklendirildiği, yeşil dokunun ve sokağa düşen gölgenin kesintisiz devam ettiği kamusal niteliği yüksek sakinleştirilmiş sokaklardır.

Paylaşımlı 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.

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

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

- Paylaşımlı sokaklarda motorlu araçların hareketi öncelikle plan düzeyinde şikan uygulaması ile azaltılır. Paylaşımlı sokak

üzerinde kavşak noktalarında araçlar için ayrılmış şerit daraltılır. Sokak içinde seyir eksenini 150 cm. kaydırılır. Tek şeritli ve tek yönlü olarak birbiri ile çakışacak şekilde düzenlenen bu yollar, sokağa erişmeye çalışan araçlar dışında, kullanılması pratik olmayan akslardır.

- Sokak üzerinde otopark veya indirme cebi bulunmaz. Ancak konut alanlarının içinde kalan bu sokaklarda, engelli belgeli araçların parkı ve kısa süreli indirme-bindirme amaçlı kullanım için yere şerit çizgisi çizilerek tanımlanmış park noktaları bırakılır.
- Sokak kesiti hem zemindir. Tüm uygulama çözümleri kaldırım kotunda yapılır. Sokak içinde trafik yavaşlatmaya dair malzeme seçimleri yapılır.
- Paylaşımlı sokaklar yeşil ağın ve mahalle bütününde devam eden açık yeşil alan kurgusunun bir parçasıdır. Bu bakımdan araç seyri için ayrılmış aks ve net yaya geçiş koridoru dışında kalan alanlarda yumuşak zemin, yağmur bahçesi uygulaması, oturma alanları, bitkilendirme yapılır.
- Oturma alanları ve yeşil alan düzenlemeleri şikan uygulamasının yönüne göre farklılık göstererek araç seyri için bırakılan alanın bir tarafında bulunur. Ancak her koşulda araç seyrine ayrılan alanın iki yanında da min 150 cm. mutlak yaya alanı yer almalıdır.
- Paylaşımlı sokaklarda yayanın hareketi önceliklidir ve tasarım kararları yaya odaklı

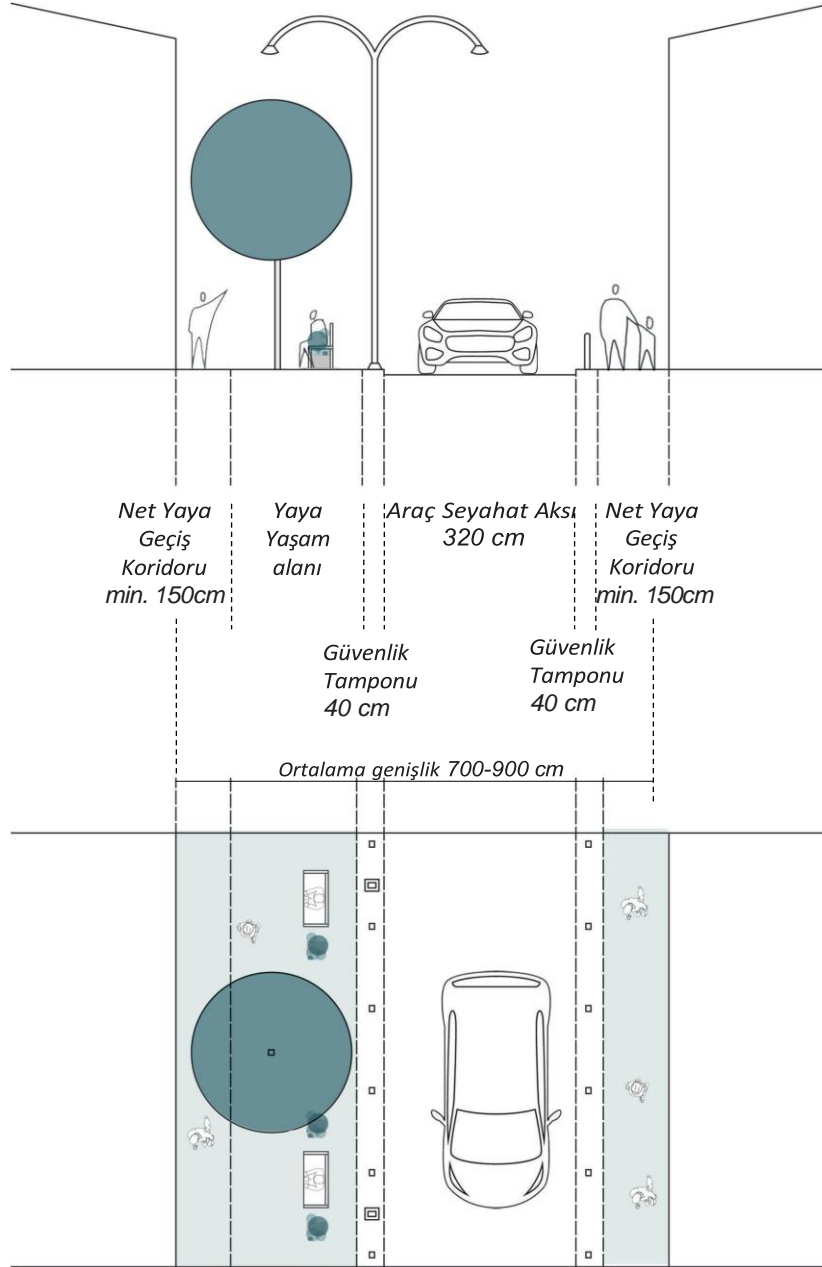
olarak verilecektir. Kesitin daraldığı noktalarda yaya hareketine yönelik düzenlemeler öncelik taşır.

- Paylaşımlı 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.
- Paylaşımlı sokaklarında bisikletler için ayrılmış yol bulunmamaktadır. Bisikletler ve hafif mobilite araçları seyahat aksını motorlu araçlarla paylaşmaktadır. Bu bakımdan yol üzerinde gerekli uyarı tabelaları ve işaretlemeleri (sharrow) yapılmalıdır.
- Paylaşımlı sokaklar üzerinde bina ön bahçeleri duvarlarla ayrılamaz. Bu sokaklarda bahçe duvarı yapılamaz.
- Maltepe Merkez Alanı için tanımlanmış paylaşımlı sokakların büyük bölümü konut kullanımı barındırmakla birlikte; Beşevler, Sakızağacı, Kayabaşı, Selaattin Bey Sokakları çarşı içinde kalmakta ve yoğun ticari kullanım barındırmaktadır. Paylaşımlı sokaklarda yaya net geçişini engellemek koşulu ile 150 cm. işletme önü işgal mesafesi bırakılabilir.



Paylaşımlı sokaklara yönelik dünyadan örnekler

Paylaşımli Sokaklar için standart kesit





Paylaşımli sokaklarda şikan uygulaması yapılır. Şikan (chicane), trafik akışını yavaşlatmak, sürücü davranışlarını yönlendirmek ve özellikle yaya güvenliğini artırmak amacıyla kullanılan bir yol tasarım ögesidir.

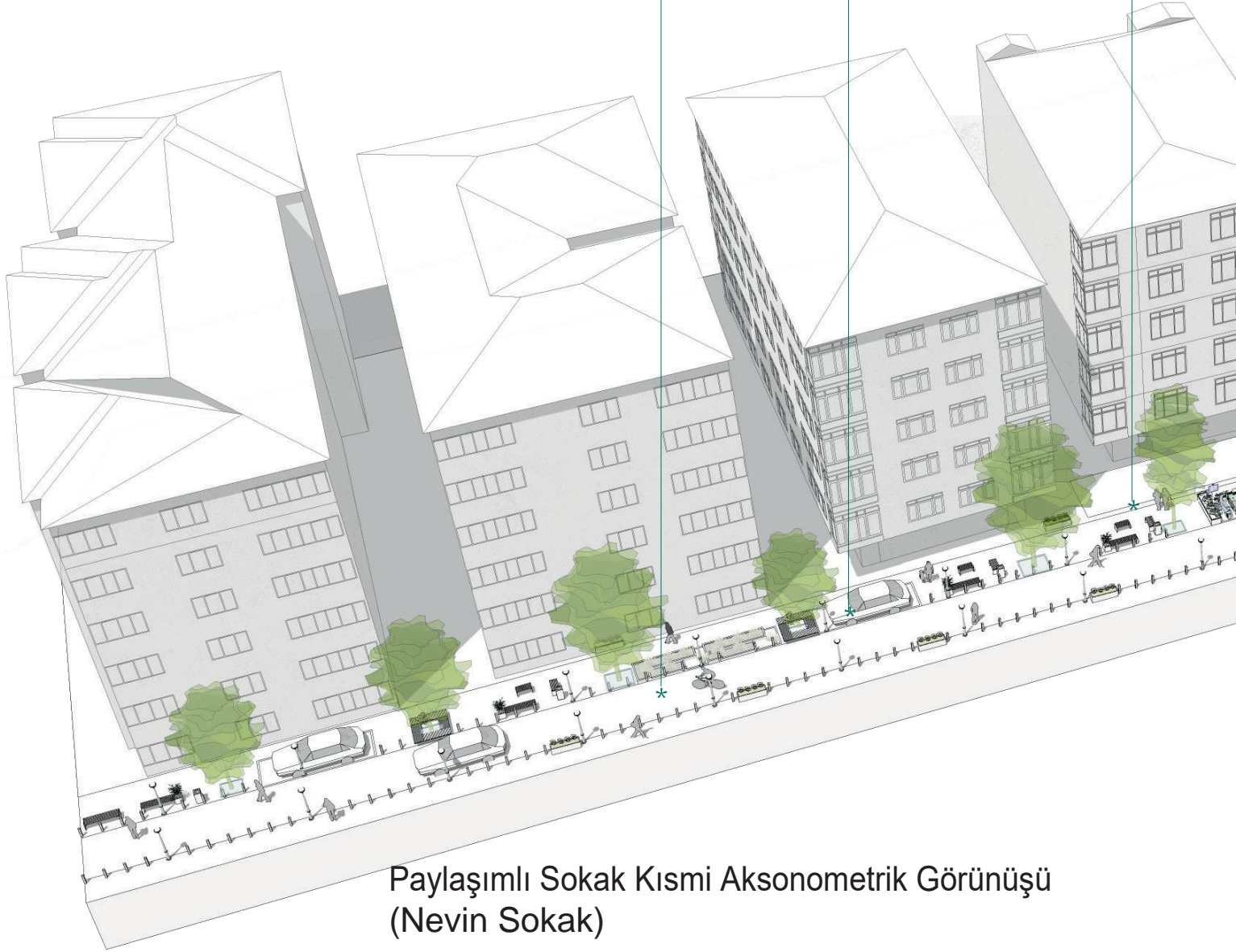
Öte yandan şikan uygulaması paylaşımli sokaklarda mevcut ağaç dokusunu korumak için de bir araç olarak kullanılacaktır.

Araç seyrine ayrılan alan mevcut ağaçları koruyacak şekilde kaydırılır.

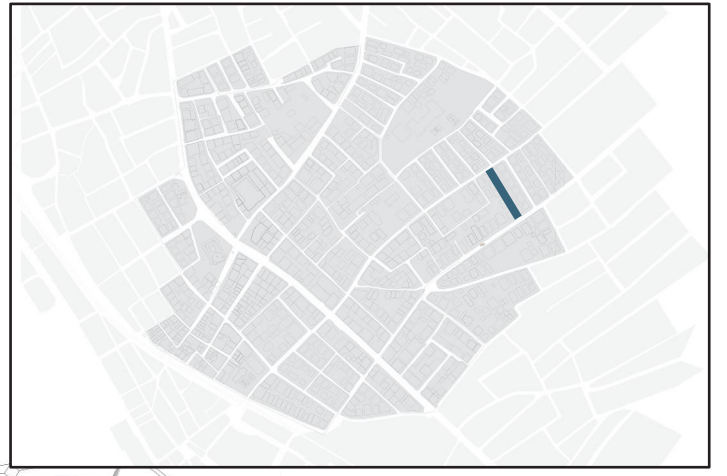
Sokak içinde yer şeritlemesi ile tanımlanan alanlarda engelli araç park yeri ve indirme bindirme alanları oluşturulur

Cephe önünde min. 150cm olmak koşulu ile yaya hareketinin kesintisiz devam edeceği net yaya geçiş aksı oluşturulur.

320cm Araç seyahat aksı, seyahat aksı bisiklet paylaşımıdır. Trafik sakinleştirme uygulamaları yapılır.



**Paylaşımli Sokak Kısmi Aksonometrik Görünüşü
(Nevin Sokak)**



Araç trafiğine ayrılan yolun iki yanında kısa ve sık sokak aydınlatma elemanları bulunur.

Atık noktaları

Araç ve yaya net geçişi dışında kalan alanlarda bitki yatakları içinde bitkilendirme ve ağaçlandırma uygulamaları yapılır.

Araç ve yaya net geçişi dışında kalan alanlarda oturma alanları oluşturulur.

Sokak içinde 150cm yol kaydırması ile şikan uygulamasıyla trafik sakinleştirme yapılır.

Uygun alanlarda bisiklet ve hafif mobilite araçları için park yerleri

2.5. Yaya Sokakları:

Kullanım olarak ticaret ve servislerin yoğunlaştığı alanın ve ana odaklarının çevresindeki bölgede mevcut durumda yaya sokağı olan ya da Maltepe Meydanı yayalaştırması sonrası araçlar açısından çıkmaz sokak durumuna gelmiş sokaklar yaya sokağı olarak tanımlanmıştır.

Tanımlanan sokakların mevcut kullanımı doğrultusunda, yaya sokakları yoğun ticaret ve servislerin bulunduğu, kamusal kullanımın yoğun olduğu akslardır. Bu alanda sokağa taşan kentsel hizmetler ve yoğun ticari kullanım yaya merkezli bir sokak kurgusunu doğurmaktadır.

Yaya sokağı olarak tanımlanan sokaklar ayrıca mahalle bütünü için önerilen yeşil ağın parçalarıdır. Bu bakımdan bu akslar üzerinde yeşil dokunun devamlılığı önceliklendirilir.

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 ola-

nak 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 imkan veren kesit ayrılmalıdır. Bu bağlamda yaya hareketi için bırakılan net geçiş ihtiyaç 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 kullanılmasına imkan sağlanır. Bu bağlamda max. 300 cm kullanım mesafesi bırakılmıştır. 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 düzlemedir.
- 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

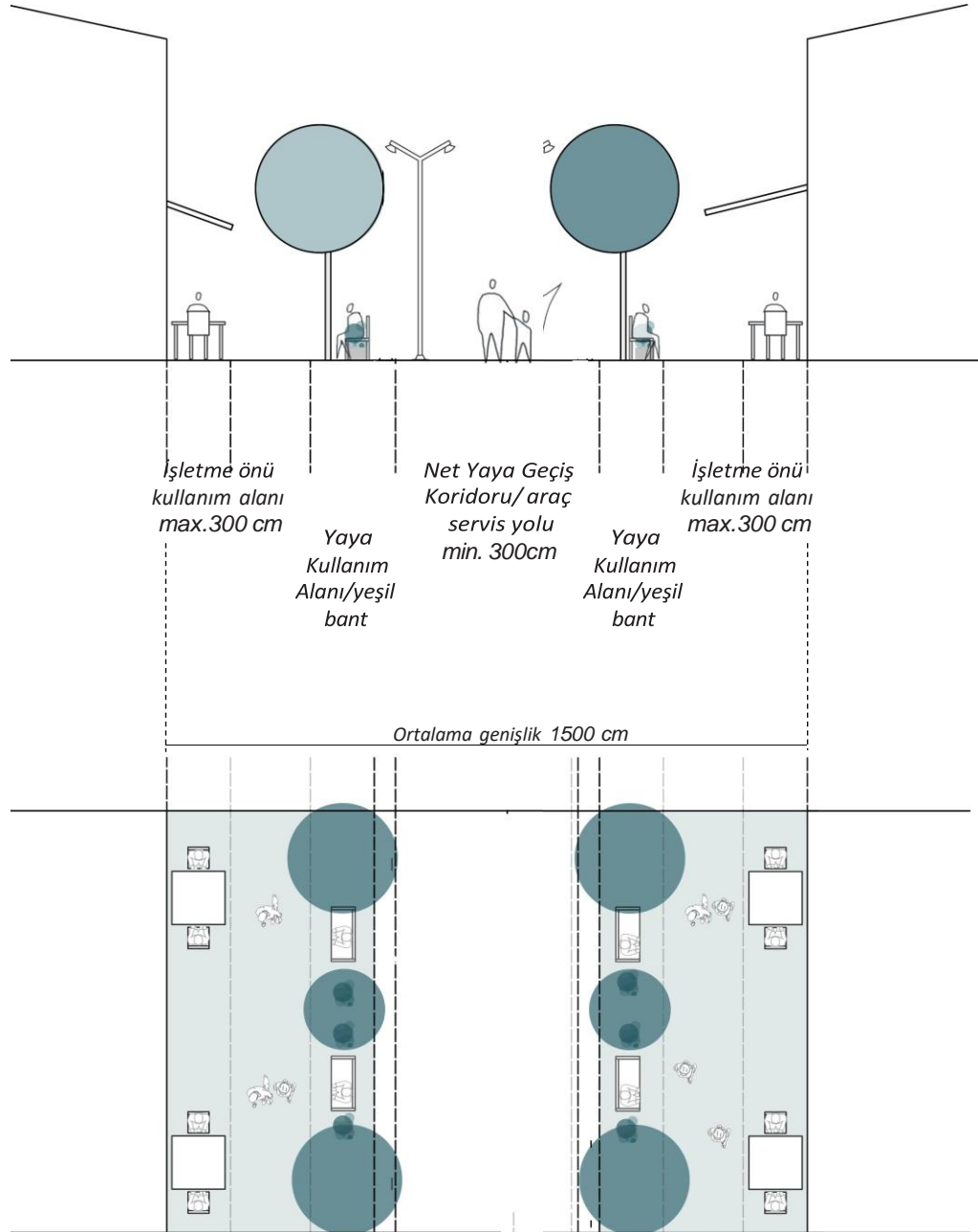
düzenlenmektedir.

- 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.
- Yeşil ağın bir parçasını oluşturan yaya sokaklarında yağmur bahçesi, bitkilendirme, gölgelerin devamlılığı, yeşil ağ bütününde önerilen kurguda devam ettirilir. Maltepe Meydanı aksı beton döşeme üzerinde yer aldığından bu kapsamda bir istisna oluşturmaktadır. Meydanda köklü ağaçlar kullanılmayacaktır.
- Yeşil ağın bir parçası olan yaya sokaklarında bisiklet ve hafif mobilite araçları yaya ile aynı aksı paylaşmaktadır. Bu kapsamda kesitin ortasında (acil durumlar için ve lojistik için araç seyrine imkan sağlayan aksta) zeminde işaretlemesi ile bisiklet yolu oluşturulur. Yol boyunca gerekli uyarı tabelaları yerleştirilir.
- Hali hazırda yayalaştırılmış Bağdat Caddesinin zemin kotunda Maltepe Meydanı olarak ayrılmış yaya koridoru, Atatürk Caddesi'nin Bağdat Caddesi ile demiryolu arasındaki yayalaştırılmış bölümü bu kapsamda değerlendirilmiştir.
- Bunlara ek olarak Sakızağacı Sokağı'nın bir bölümü, fiilen araçlar açısından kullanılmaz hale geldiği için meydana eklenmişti.



Yaya sokaklarına yönelik dünyadan örnekler

Yaya sokakları için standart kesit



Yaya bağlantıları:

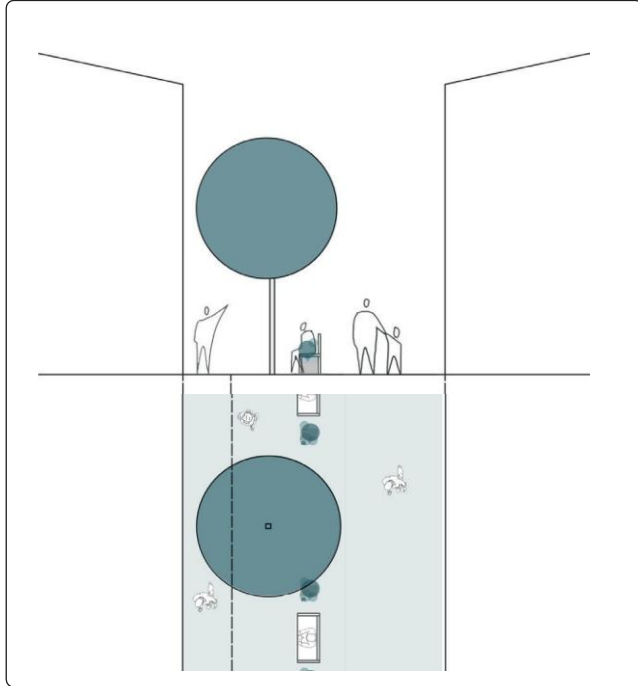
Yeşil ağ üzerinde adalar içinden yaya bağlantısını sağlayan, kısa kamusal geçişler de yaya sokakları kapsamında değerlendirilir.

Yaya bağlantıları adaların içinden geçtiği için (acil durum dahil) araç geçişine imkan vermeyen kesitte bağlantılardır. Bu bağlantılar önerilen yeşil alanlar ve koridorlar arasında yaya/bisiklet bağlantısını sağlamaktadır.

Yaya bağlantıları içinde min. 180 cm net geçişi ayrılmış bir sert zemin uygulaması dışında yumuşak zemin ve peyzaj uygulamaları yer alır.

Konut adaları arasından geçen yaya bağlantıları üzerinde oturma alanı oluşturulmamalıdır.

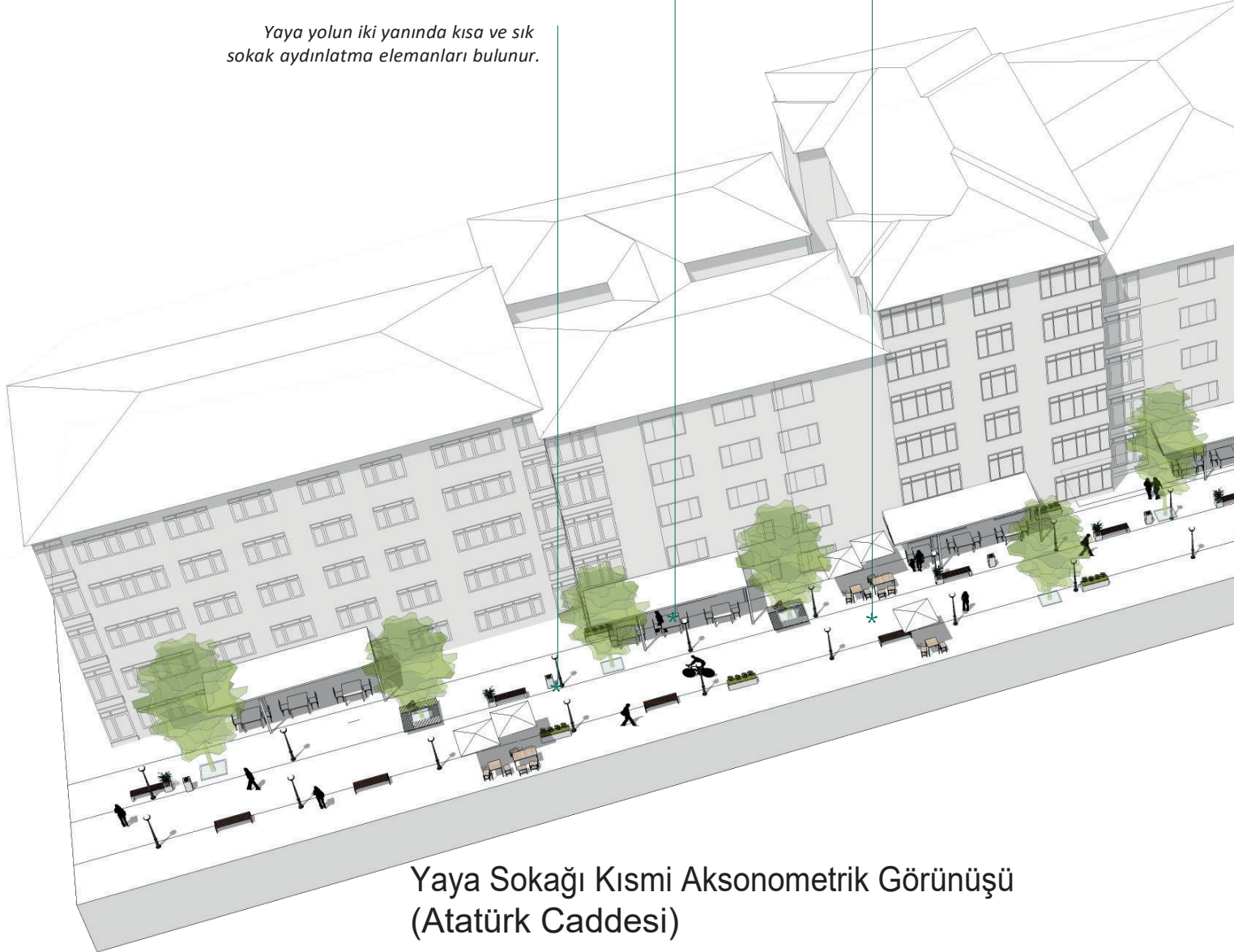
Yaya bağlantıları üzerinde kısa ve sık aralıklı aydınlatma çözümleri uygulanır.



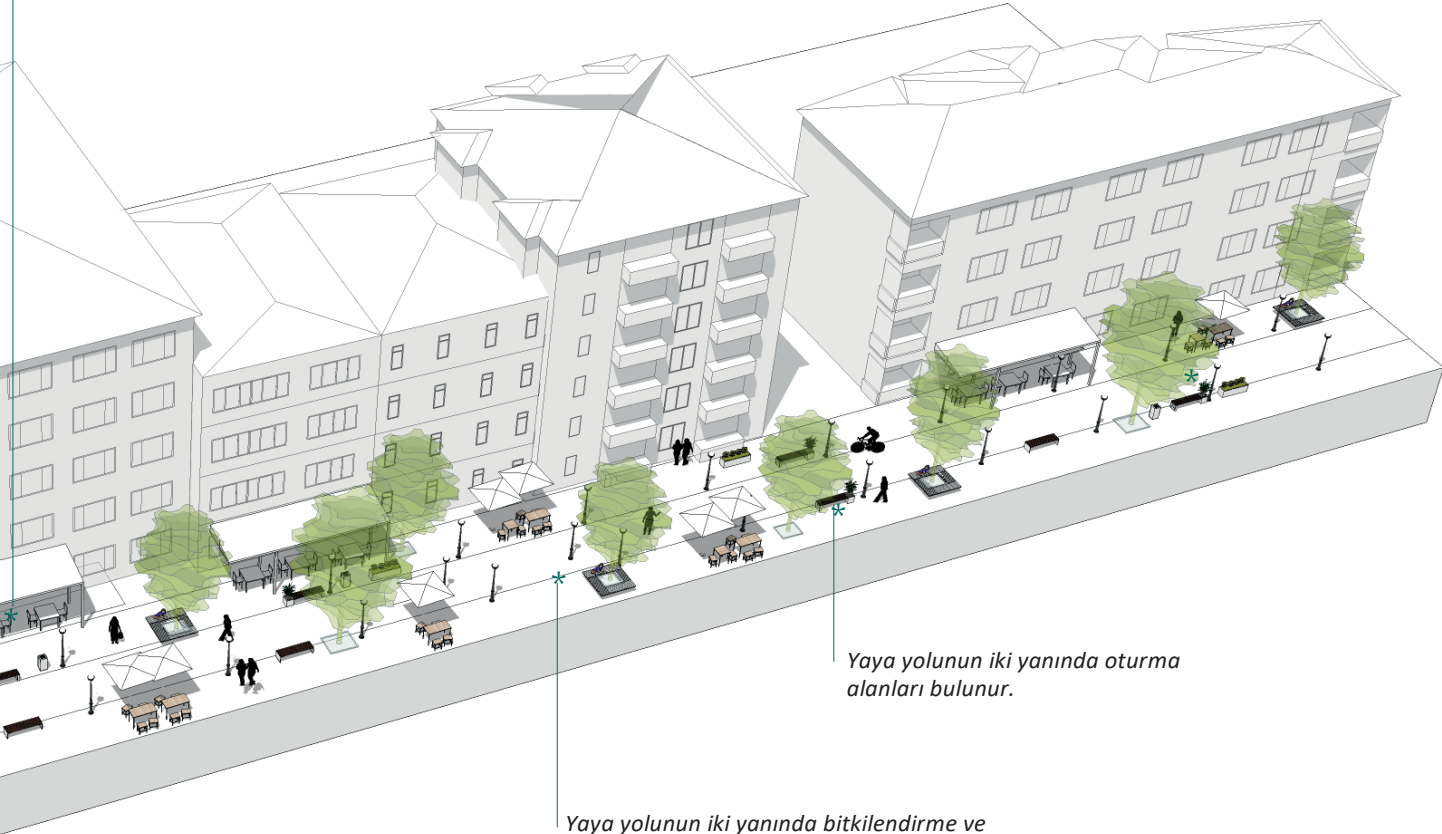
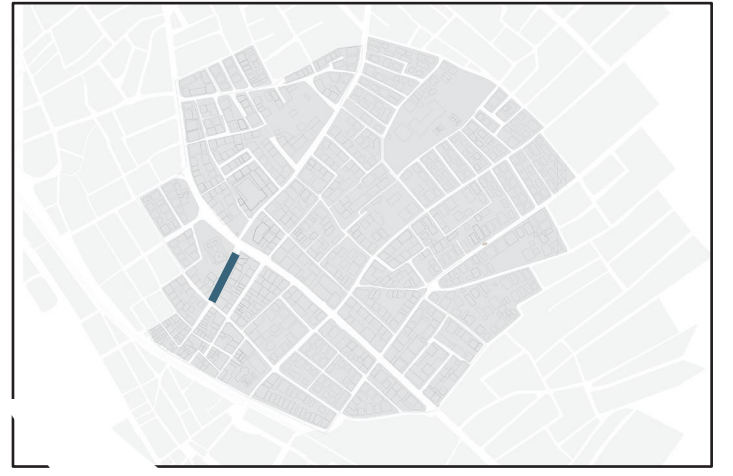
Sokak kesitinin orta ekseninde min. 300 cm yaya hareketi için aks oluşturulur. Bu alan acil durumlar ve lojistik hizmetleri için kısıtlı olarak araçlar tarafından da kullanılır.

İşletmelerin önünde 300cm'i geçmemek koşuluyla işletmelerin kullanması için oturma alanları oluşturulabilir.

Yaya yolun iki yanında kısa ve sık sokak aydınlatma elemanları bulunur.



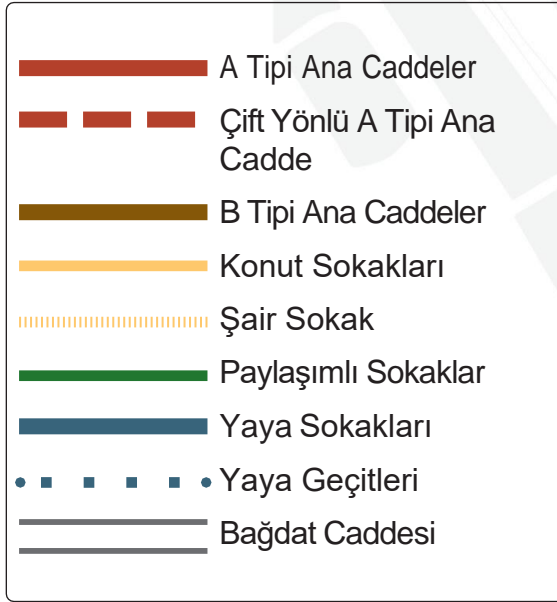
**Yaya Sokağı Kısmi Aksonometrik Görünüşü
(Atatürk Caddesi)**



Yaya yolunun iki yanında oturma alanları bulunur.

Yaya yolunun iki yanında bitkilendirme ve ağaç promenadeı bulunur.

2.6. Sokak Tiplerinin Dağılımı:





Yeşil ağın içindeki sokak tipleri:

Maltepe Merkez Alanının mekansal gelişim stratejisi doğrultusunda önerilen yeşil ağ sokak kurgusunu biçimlendiren temel unsurdur. Sokak tipleri bu yeşil örüntü ve birleşik yaya/bisiklet ulaşım ağını oluşturmak üzere belirlenmiştir.

Bu kapsamda yeşil ağ:

A tipi ana caddeler, paylaşımlı sokaklar ve yaya sokaklarının birleşimi ile oluşturulmuştur.

Bu sokaklar bir bütün olarak mahalle dokusunu saran bisiklet yolları, sürekli yeşil örtü, rahat yaya erişimi ve nitelikli bir mahalle yaşamı sunmayı amaçlamaktadır.

B tipi ana caddeler ve konut sokakları ise yeşil ağın arasındaki bağlantıları sağlamaktadır.





3. Sokak Kullanımı ve Sokak Peyzajı:

Sokak kullanımı ve sokak peyzajı bölümünde sokakta gerçekleşen kullanımların mekansal ihtiyaçları ve bu ihtiyaçları karşılamaya yönelik mekan bileşenleri ele alınmıştır.

Sokaklar yürümek, vakit geçirmek, alışveriş yapmak, araba/bisiklet/scooter gibi araçları kullanmak ya da park etmek gibi farklı faaliyetlerin gerçekleştirildiği kent mekanlarıdır. Bu bölümde söz konusu farklı kullanımların önerilen sokak kurgusunda nasıl gerçekleştirilebileceğine yönelik bir mekan çözümlemesi yapılmaktadır. Sokak ayrıca farklı kullanıcı tiplerinin eşit ağırlıkta yer aldığı ve kullanımların birbirini engellememesi gereken bir kamusal mekandır. Bu bölüm içinde farklı kullanıcıların tasarım ihtiyaçlarına yönelik ilkeler sunulmaktadır.

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

Bu kapsamda:

- Sokaklarda yürüme ve yaya hareketinin sağlanmasına yönelik bileşenler
- Sokağın bir yaşam alanı olarak kullanımı; oturma, vakit geçirme, sohbet etme, bekleme gibi günlük hayatın kamusal mekandaki gereksinimlerine yönelik düzenlemeler
- Sokakların ticari bir alan olarak kullanımı; alışveriş yapma ve özel işletmeler ile birlikte kullanımına yönelik ilkeler
- Sokakların insanlar, bitkiler ve hayvanlar için bir yeşil alan olarak kullanımı; sokak üzerinde bitki peyzajının kurgusuna yönelik ilkeler
- Sokakların araç trafiğinin sağlandığı, araç kullanımının gerçekleştirildiği bir aks olarak düzenlenmesi
- Sokak üzerinde araçların park etmesine yönelik düzenleme ve ilkeler
- Sokaklarda bisiklet kullanımı ve bisiklet trafiğinin düzenlenmesine yönelik ilkeler sunulmuştur.



3.1. Yaya hareketi:

Sokaklar aksları üzerinde yaya hareketi kesintisiz olarak sağlanması ve sokaklar, herkes için ulaşılabilir olmalıdır. Maltepe Merkez Bölgesi için önerilen sokak kurgusunda yayalar için ayrılan alanların tamamında kesintisiz yaya hareketine imkan veren hareket koridorları ayrılmalıdır. Bu koridorlar; “net geçiş koridoru” olarak tanımlanmıştır.

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

Ulaşılabilirlik açısından yasal çerçeveyi oluşturulan 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 “Özrümlü ve Hareket Kısıtlılığı Bulunan Bireyler için Binalarda Ulaşılabilirlik Gereklere”. örnek olarak gösterilir.

Maltepe Merkez Alanında bütün sokaklarda yayaların hiçbir engele takılmadan hareket edebileceği min. 150 cm genişliğinde bir aks bırakılmak zorundadır.

Net geçiş koridoru üzerinde araçsız hareket eden bir bireyin hiçbir engelle karşılaşmaması

hedeflenir.

Net geçiş koridoru üzerinde hiçbir sokak mobilyası, yeşil peyzaj elemanı, alt yapı bileşeni, binalara yapışık yapısal unsur bulunmamalıdır.

Net geçiş koridorlarında yayaların yürümesinin yanı sıra tekerlekli sandalye gibi erişim dezavantajları olan bireylerin ve çocuk arabası gibi kısmi erişim dezavantajı olan bireylerin kolay hareket edebilmesi amaçlanmalıdır.

Net geçiş koridoru üzerinde yaya hareketinin devamlılığını sağlayacak sert, pürüzsüz ve kaygan olmayan malzemeler kullanılmalıdır.

Net geçiş koridorunun araç ya da bisiklet yollarını geçmesi gereken kavşaklarda, standartlara uygun güvenli yaya geçiş alanları sağlanmalıdır.

Net geçiş koridorları yaya güvenliğini sağlayacak şekilde aydınlatılmalıdır.

Net geçiş koridoruna komşu bir araç seyahat şeridi olması durumunda, net geçiş koridoru ile seyahat şeridi arasında 40 cm genişliğinde bir tampon bölge oluşturulmalıdır. Tampon bölge içinde trafik ayırıcı elemanlarla hareket zonları birbirlerinden ayrıştırılır.

Net geçiş koridorunun kesitlerin imkan verdiği oranda ağaçlar ile gölgelendirilmesi önerilir.

Kot düzenlemeleri, mülkiyet alanı içinde gerçekleştirilecektir. Yürünür alan üzerindeki seviye farkları giderilecektir. Net geçiş aksı üzerinde tüm zeminler uygun olmalıdır.

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

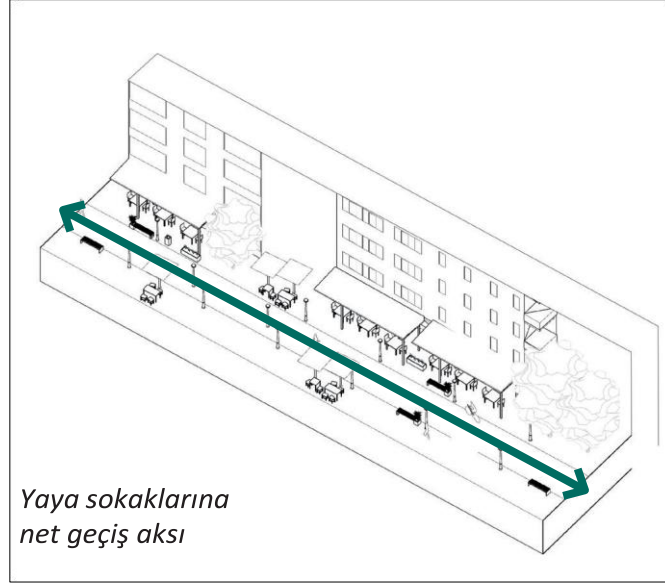
Maltepe Merkez Alanı içinde net geçiş koridorlarının tasarımı ve sokak içindeki kurgusu sokak tiplerine ve sokak içindeki doğal engellere göre farklılık gösterebilir:

Araç trafiğinin olmadığı tamamen yayalara ayrılmış yaya sokaklarında ve yaya bağlantı geçitlerinde sokak üzerinde yayaların bitki, masa, sokak mobilyası gibi engellerle karşılaşmadığı min. 150 cm genişliğinde bir açıklık korunmalıdır.

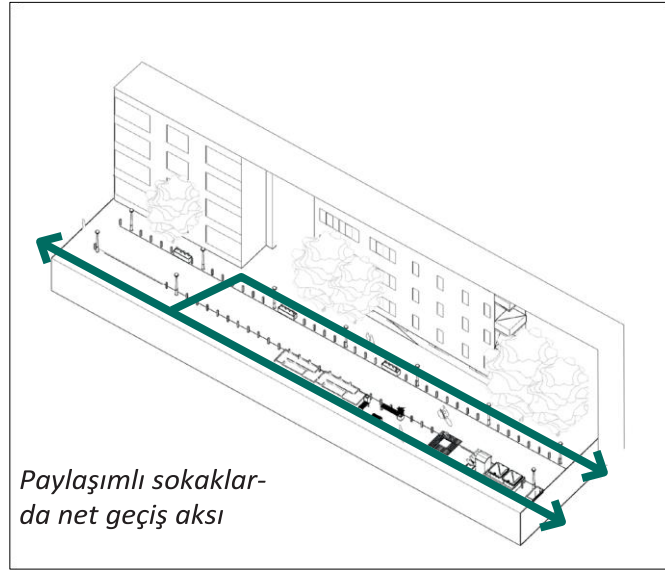
Halihazırda yaya sokakları minimum gereksinimi sağlayan kesitlere sahiptir. Yaya sokaklarında sokak mobilyaları, ticaret kullanımları ve yeşil peyzaj öğeleri sokağın simetri aksında net geçiş koridoru oluşturacak şekilde düzenlenmelidir.

Paylaşımli yollarda yayalar için net geçiş koridoru araçlar için bırakılan seyahat aksından ayrıştırılmalıdır. Paylaşımli sokaklarda ideal olarak sokak kesitinin her iki kenarı boyunca cephelere paralel olarak uzanan min. 150 cm genişliğinde 2 net geçiş koridoru bırakılmalıdır.

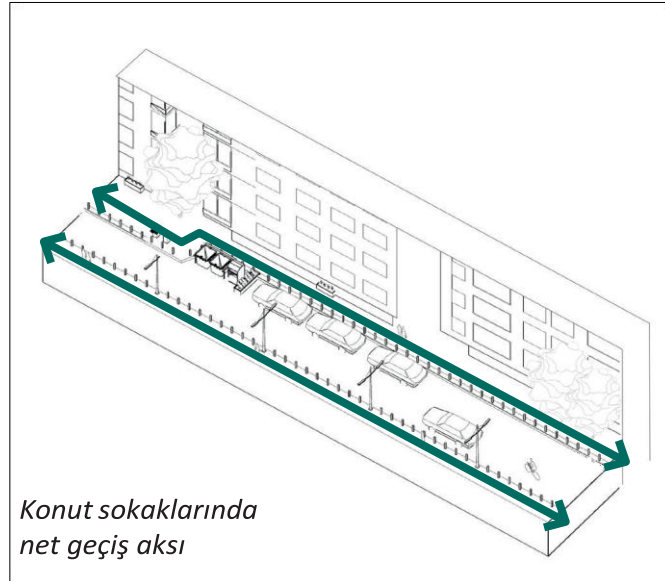
Paylaşımli yollarda sokak toplam kesitinin 750 cm'in altında olması durumunda, sokağın sadece tek bir kenarı boyunca kesintisiz 150 cm net geçiş koridoru oluşturulabilir. Net geçiş koridoru olarak tanımlanmayan diğer kenarda sadece yaya hareketine ayrılan alan 100 cm'den az olmamalıdır.



Yaya sokaklarına net geçiş aksı



Paylaşımli sokaklarda net geçiş aksı



Konut sokaklarında net geçiş aksı

Araç trafiğinin yaya hareketinden ayrıldığı konut sokaklarında kaldırım üzerinde, her iki kenarda da min. 150 cm genişliğinde iki adet net geçiş koridoru bırakılmalıdır.

Yol kesitlerinin imkan verdiği sokaklarda tercihlen sokağın her iki cephesinde de düzenlenecek kaldırımlar içinde min. 150 cm genişliğinde geçiş aksları bırakılmalıdır.

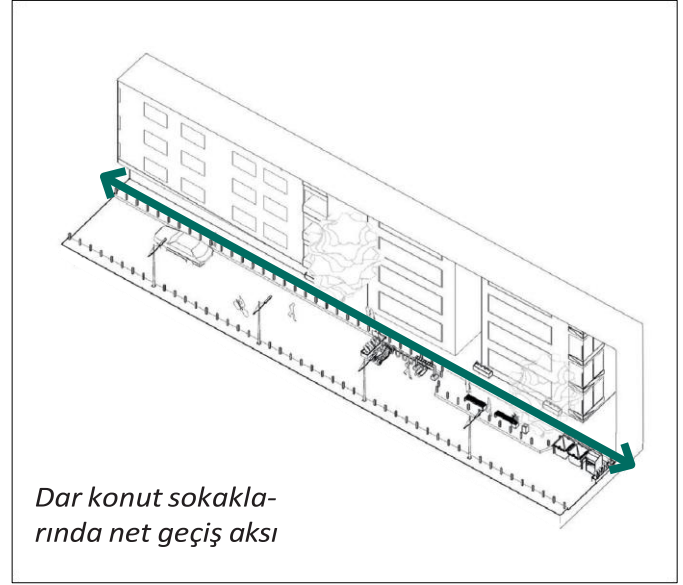
Konut sokakları üzerinde yol kesitinin 900 cm'in altında olduğu noktalarda sokak kurgusunda net geçişin sağlanması önceliktir. Örneğin araç park yeri bırakılması durumunda net geçişin 150 cm'in altına düştüğü kesitlerde araç park yeri bırakılmaz. Benzer şekilde atık noktası, alt yapı tesisatı, aydınlatma donatıları yerleştirilirken min.150 cm mutlak bir değer olarak kabul edilmelidir.

Konut sokakları üzerinde yukarıda belirtilen, kurb içi ağaçlandırma dışında, net geçiş koridoru/ kaldırım üzerine denk gelen mevcut ağaçların bulunması durumunda, tali aksın ağaç hizasına gelen 1 arabalık otopark bölümü kaldırıma katılarak net geçişin devamlılığı sağlanır.

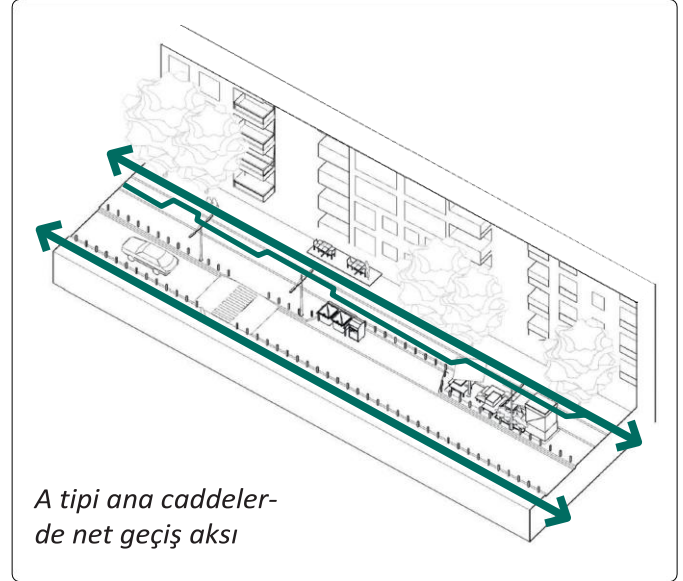
Araç trafiğinin yaya hareketinden ayrıldığı A ve B tipi ana caddelerde kaldırım üzerinde, her iki kenarda da min. 150cm genişliğinde iki adet net geçiş koridoru bırakılmalıdır.

A tipi ana caddelerde yeşil koridor içinde de 100cm genişliğinde bir net geçiş aksı bulunabilir.

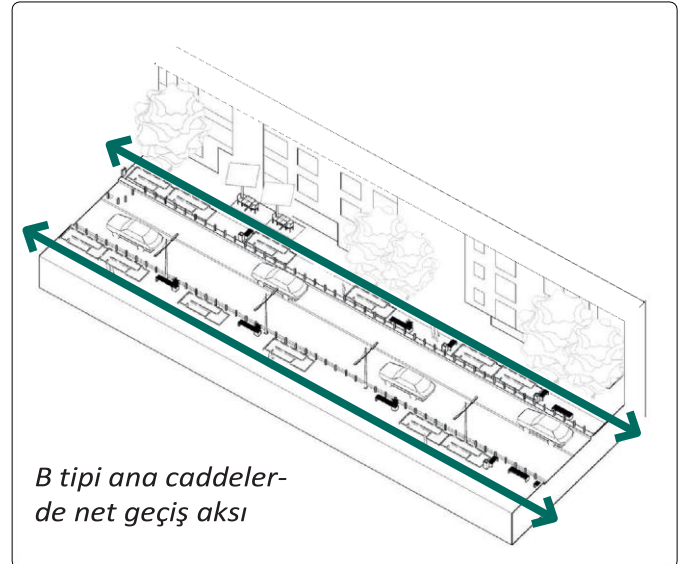
Yaya konforunun ve ergonomisinin sağlanması için net geçiş aks güzergahının devamlılığının sağlanması önemlidir. Yanda alan bütününde kesintisiz biçimde devam eden bir güzergah önerisi sunulmaktadır. Bu güzergah içinde bir



Dar konut sokaklarında net geçiş aksı



A tipi ana caddelerde net geçiş aksı



B tipi ana caddelerde net geçiş aksı



Maltepe Merkezinde yaya net geçiş güzergahı





yayanın net geçiş imkanı tanınmış koridordan hiç çıkmadan alan içindeki her noktaya ulaşması önceliklendirilmektedir.

Net geçiş koridorunda engelli kullanımı:

Yaya net geçiş aksı, engelli erişimine uygun, hemzemin malzemenen 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 yükseltiler, 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 90 cm genişliğinde, eğimi en fazla %8 (1/12) olacaktır.

Mevcut olan kaldırımlarda rampa düzenlemesi yapılacağıında, 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 ± 0.00 veya +1,30 cm, Bordür taşları düzgün, aynı eğimle ve iyi pahlanmış olmalıdır.*
- *Yaya kaldırımında bordür taşı üst seviyesi taşıt yolu kaplamasından en fazla 15 cm yükseklikte, en az 3 cm yükseklikte olmalıdır.*
- *0.6 cm'ye kadar olan seviye farklılıkları için yüzey pahlanmalı, 0.6 cm-1.3 cm arasındaki seviye farklılıkları 1/2'den daha fazla olmayan bir eğimle düzenlenmeli, döşeme seviyeleri arasında 1.3 cm den daha fazla bir kot farkı varsa rampa düşülmelidir.*

Yaya geçitleri:

Yaya hareketini desteklemek üzere yaya net geçiş koridorları güvenli yaya geçitleri ile desteklenmelidir. Yaya geçitleri net geçiş koridoru aksı üzerinde, seyahat aksını geçen noktalarda bulunur.

Maltepe Merkez Alanı içerisinde yaya öncelikli trafik düzenlemeleri esas alınarak A ve B tipi ana caddelerde yükseltilmiş yaya geçitleri önerilmiştir. Ayrıca tüm sokak birleşimlerinde genişletilmiş kurb uzantıları ve kavşaklarda malzeme değişikliği ile trafiğin yavaşlatılması önerilir (bkz. 3.5. Sokaklarda araç trafiği).

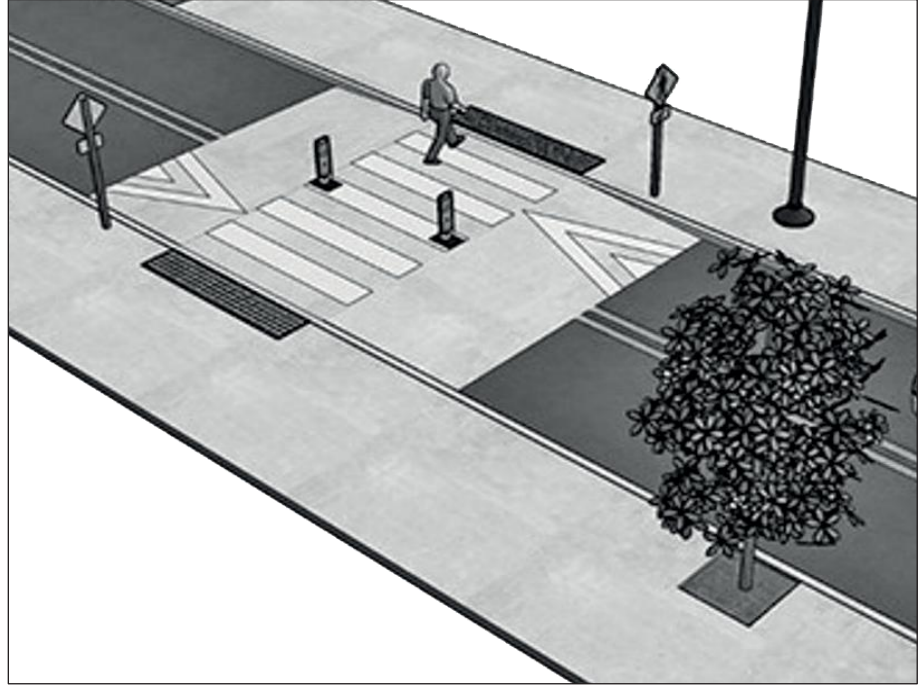
Yükseltilmiş yaya geçitler kaldırımıla hem zemin olacak şekilde seyahat aksından 15 cm yükseltilecektir.

Yükseltilmiş yaya geçitleri min. 270 cm genişliğindedir. Rampa eğimi 1:15 oranında olmalıdır.

Rampalar ve platform yansıtıcı boyalarla işaretlelenmelidir. Platform üzerinde tekerlekli sandalye geçişine olanak sağlayacak doku ve malzeme kullanılır.

Merkez alanı içerisinde A ve B tipi ana caddelerin tamamındaki kavşak noktalarında ve paylaşımlı sokakların tümünde araç trafiğini yavaşlatıcı parçalı malzemeler kullanılacaktır.

Konut sokakları içinde yaya geçitleri genişletilmiş kurb uzantılarına denk gelen noktalarda 250 cm genişliğindedir. Kurb uzantıları yol daraltılmasını sağlarken, bekleme alanı oluştura-bilmektedir.



3.2. Yayalara Ayrılmış Yaşam Alanları:

Sokaklarda yaya kullanımı, sirkülasyonla sınırlı değildir. Sokak aksları kamusal niteliği olan, yayaların sosyalleşme, oturma, bekleme gibi yaşam pratiğinin devamlılığına imkan verecek mekansal arayüzler oluşturmalıdır.

Maltepe Merkez Alanı içinde sokak kurgusunda, yayaların sokakta vakit geçirmesine imkan verecek, kent yaşantısının ve kamusal etkileşimin sürdürüldüğü yaya alanları sokak kurgusunun bir parçasıdır;

Yaya alanları; Yayaların oturma/dinlenmesi, ayakta beklemesi, sokak hayvanları için alan açma (ör: mama noktası, kedi evi), toplu taşıma hizmetini destekleme, kamusal sanat faaliyetleri için alan açma, güvenli yaya sirkülasyonunu destekleme, yeşil peyzajı destekleme, kentsel dayanıklılığı artırma, sokak üzerinde kamusal etkileşimi artırma, sokak üzerinde ticareti destekleme amacını taşır.

Maltepe Merkez Alanı içerisinde sokak kesitlerinin imkan verdiği alanlarda, net geçiş koridoru ve araç seyahat aksı arasında yayalara ayrılmış mekanlar bırakılmalıdır.

Tüm sokaklar üzerinde net geçiş koridoru çevresinde, sokak kesitinin imkan verdiği oranda, oturma imkanı yaratılmalı, kaldırımda oturmak için sokak mobilyaları kullanılmalıdır.

Yayalara ayrılmış alanlarda (net geçiş aksı dışında), güvenli yaya geçişini sağlamak koşulu ile yarı geçirimli ve geçirimli yüzeyler oluşturulmalıdır.

Yayalara ayrılmış alanlar içinde kentsel dayanıklılığı ve kent estetiğini geliştirmek için yeşil

peyzaj düzenlemeleri yapılmalıdır.

Sokaklar üzerinde temel sirkülasyon kullanımı dışında farklı kamusal faaliyetlere imkan sağlayacak mekanlar oluşturulmalıdır.

Bu kapsamda Maltepe Merkez Alanları içinde sokaklarda yayalara ayrılmış 3 tip tasarım önerisi önerilmektedir:

- 1- Kurb uzantıları
- 2- Net geçişe paralel yaya aksları
- 3- Parkletler

Kurb uzantıları:

Kurblar kaldırıma eklenmiş yaya alanlarıdır. Kurb uzantıları; a) B tipi ana caddelerde ve konut sokaklarında, b) yayanın karşıdan karşıya geçeceği noktalarda, c) sokak başlarında, önerilir.

B tipi ana caddelerde kurblar yükseltilmiş yaya geçitleri ile birlikte değerlendirilmelidir. Konut sokakları üzerinde her sokakta en az 1 adet olmak üzere, birbirinden 50 m aralıkla dağıtılır.

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

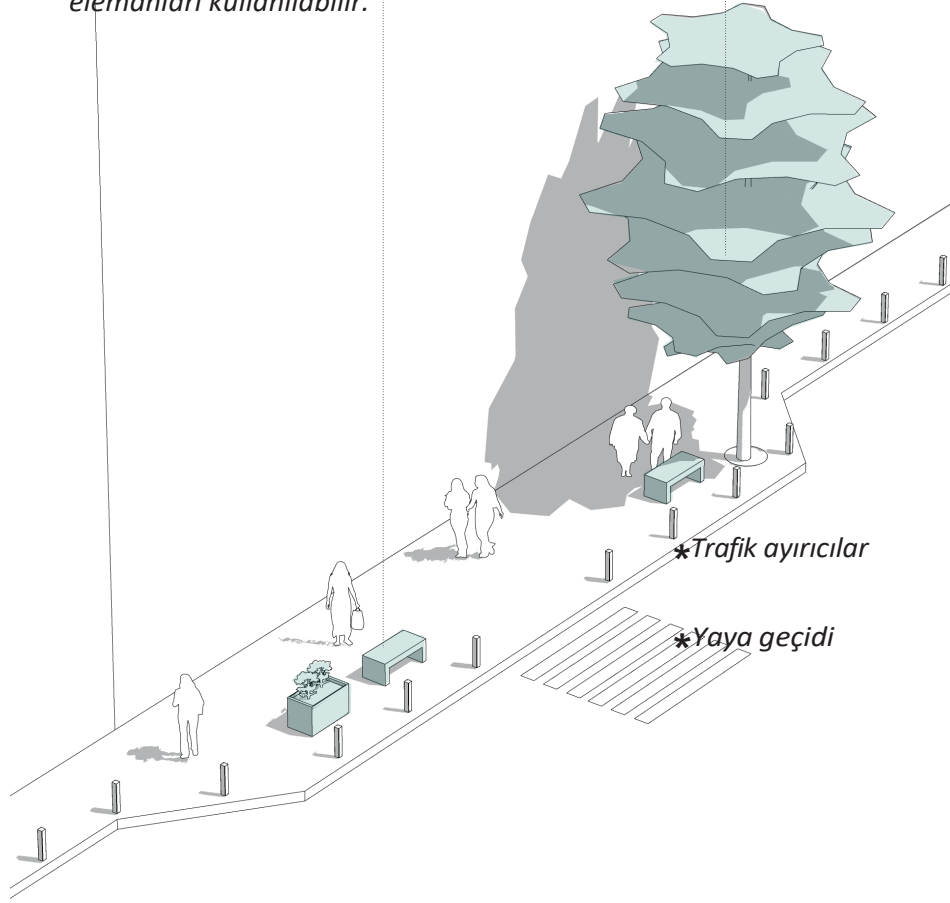
Kurblar yaya kullanımı öncelikli değerlendirilecektir. Amacı dışında kullanılamaz. İşletme öne kullanımına dahil edilemez. Özel kullanım için değerlendirilemez.

Kurb uzantılarının kullanımı için bitkilendirilmiş alanlar oturma ve dinlenme yerleri, sanat objeleri, karşıya geçişi kolaylaştırıcı uzantılar, özel işlevlendirilmemiş yaya geçişini destekleyen

Kurbler kesitin imkan verdiği noktalarda küçük oturma birimleri barındırarak bekleme imkanı sağlamalı (bkz. 4.3. Sokak mobilyaları)

Aynı kapsamda kurb içlerinde saksı içinde peyzaj elemanları kullanılabilir.

Kurb uzantıları mümkünse mevcut ağaçların çevresinde oluşturularak net geçiş koridorunun devamlılığı sağlanmalı ve keyifli bekleme alanları oluşturulmalı



sert zeminler ile bu kullanım alternatiflerinin karma biçimde uygulandığı tasarımlar uygulanacaktır.

Kurbler ve araç seyahat aksı arasında 40 cm tampon güvenlik alanı oluşturulmalı, bu alan içinde trafik ayırıştırıcı elemanlar yerleştirilmelidir.

Net Geçiş Paralel Yaya Alanları:

Sokak kesitinin imkan verdiği akslarda, net geçiş aksına paralel olarak, sokak boyunca devam eden yaya alanları oluşturulur. Net geçiş paralel yaya alanları; A & B tipi ana caddelerde, paylaşımlı sokaklarda ve geniş yaya sokaklarında kullanılmaya uygundur.

Net geçiş koridoruna paralel uzanan yaya alanları min. 100 cm derinliğinde olmalıdır.

Bu yaya alanları yaya kullanımı öncelikli değerlendirilecektir. Amacı dışında kullanılamaz. İşletme önü kullanımına dahil edilemez. İlçe belediyesinin izni dahilinde sınırlı olarak özel kullanım için değerlendirilebilir.

Net geçiş koridoruna paralel yaya alanlarında uzun oturmaya imkan veren sokak mobilyaları kullanılır.

Paralel yaya alanlarında; A&B tipi ana caddelerde ve kesiti 800 cm'i geçen yaya sokaklarında, yaya alanının 210 cm'den geniş olduğu noktalarda, birbirine 750 m'den yakın olmamak koşuluyla, ilçe belediyesinin izniyle büfe, basit tezgah, satış/tanıtım standı yerleştirilebilir.

Paralel yaya alanları içinde sokağın gölgelenmesine imkan sağlayacak ağaçlandırma yapılmalı, kentsel dayanıklılığı artırmak için yumuşak zemin üzerinde su emini bitkilerle yağmur

bahçeleri oluşturulmalıdır.

Paralel yaya alanları ile seyahat aksı arasında kesitin imkan verdiği durumlarda bitki yatakları veya sabit saksılardan tampon bölge oluşturulmalıdır. Kesitin sınırlı olduğu durumlarda 40 cm güvenlik tamponu içinde trafik ayırıştırıcı elemanlar yerleştirilmelidir.

Paralel yaya alanları içinde farklı sosyal etkileşim olanakları sağlayacak kentsel faaliyetlere alan açacak esnek tasarım senaryoları düşünülmelidir.

Paralel yaya alanları Maltepe Merkez Alanı için öngörülen taktiksel şehircilik uygulamalarına imkan verebiliyor olmalıdır.

Parkletler:

Parklet, genellikle bir veya daha fazla otopark alanının dönüştürülmesiyle oluşturulan, kamusal kullanıma açık küçük ölçekli yaya nişleridir. Çoğunlukla geçici veya modüler yapıda olan parkletler, yayalaştırılmış alanlar, oturma grupları, yeşil bitkiler ve diğer kentsel donatılarla donatılarak sosyal etkileşim, dinlenme ve kent ekosistemine katkı sağlamak amacıyla tasarlanır.

Parkletler, sokakta paralel parklanmaya ayrılmış alanlarda, otoparkın içine yerleştirilecektir.

Parkletler, trafik ve yaya hareketi düzenlemeleri dikkate alınarak, çevresel sürdürülebilirlik, güvenlik ve erişilebilirlik standartlarına uygun olarak inşa edilir.

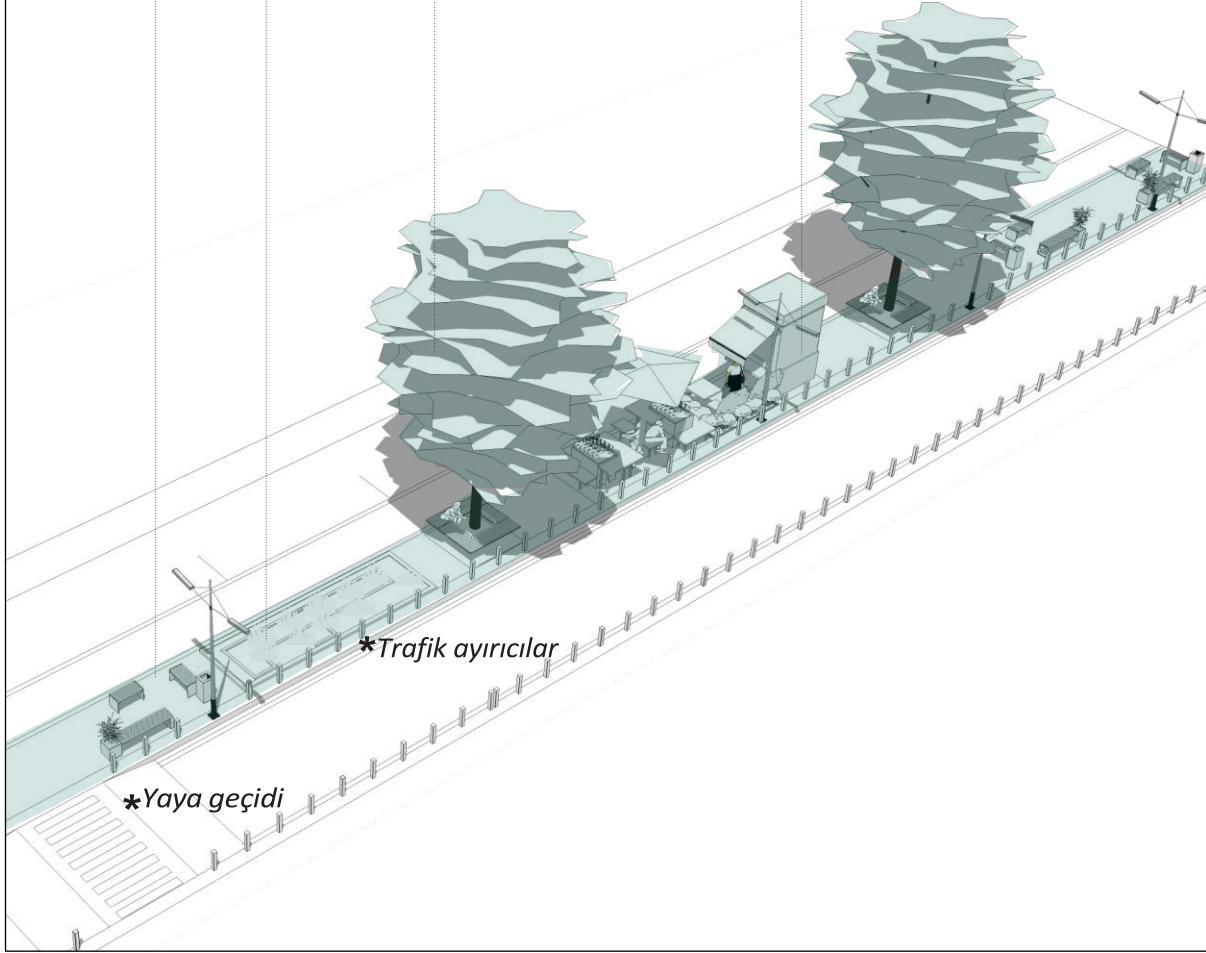
Parkletler gerek yayalar gerekse araçlar açısından görünür olacak biçimde tasarlanmalıdır.

Oturma alanları

Bitki yatakları/yağmur bahçeleri (bkz. Sokaklarda bitki peyzajı)

Ağaç kanopisi ve ağaç altı oturma birimleri

A&B tipi ana caddelerde 750 m'den yakın olmamak koşuluyla, ilçe belediyesinin izniyle büfe, basit tezgah, satış/tanıtım standı yerleştirilebilir.





Parkletler yol kesişimleri, kavşaklar ve yaya geçitlerine min. 300 cm'den yakın olamaz. Parkletler paralel araç otoparkından daha geniş olmamalı, 210 cm'i geçmemelidir. Bir parklet en fazla 2 araçlık otopark alanını kaplayabilir.

Parkletler tekerlekli sandalye erişimine imkan verebilmelidir. Kaldırım zemini ile hem zemin olmalıdır.








Parkletler çevresine seyahat aksı ile tampon oluşturacak saksı ve bariyerler yerleştirilmeli, parklet üzerinde araçlarca farkedilecek reflektif uyarı işaretlemesi yapılmalıdır.

Parkletler ana akslar üzerinde trafik işaret ve tabelalarının görülmesine engel olmayacak şekilde yerleştirilmelidir.

Parkletler mevcut sokak altyapısını bozmamalı; su giderlerine, kanalizasyon girişlerine ve doğalgaz hattına denk gelmemelidir.

Parkletler gerektiğinde taşınabilecek, değiştirilebilecek, kaldırılabilir esnek tasarım özelliklerine sahip olmalıdır.



<p>A Tipi Ana Caddeler</p> 	<p>Tek yönde devamlılığı olan 210 cm yaya alanı (indirme bindirme ve toplu taşıma cepleri dışında)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Oturma Alanı • Saksı/yatak içinde bitkilendirme • Büfe, tezgah, hafif ticaret • Otobüs durağı
<p>B Tipi Ana Caddeler</p> 	<p>Çift yönde devamlılığı olan 130 cm yaya alanı</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Oturma Alanı • Yumuşak zemin bitki düzenlemesi • Ağaç promenadı
	<p>Tek yönde, her 50m'de bir 5m uzunluğunda</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Yaya geçici • Bekleme alanı • Saksı/yatak içinde bitkilendirme
	<p>Tek yönde, 50m içinde max 2 adet, talep ve ihtiyaca karşı</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Talep ve ihtiyaca bağlı esnek kamusal kullanım
<p>Konut Sokakları</p> 	<p>Kesitin 9m'in altına düştüğü noktalarda, mevcut ağaçların net geçiş aksını kestiği noktalarda. Tek yönde, her sokakta min. 1 adet, min. 3m uzunluğunda.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Oturma Alanı • Saksı/yatak içinde bitkilendirme • Ağaç
<p>Paylaşımlı Sokaklar</p> 	<p>Araçlara ayrılan seyahat aksına paralel, şikan uygulamasının geniş kenarında tek yönlü, min.150 cm.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Oturma Alanı • Yumuşak zemin bitki düzenlemesi • Ağaç promenadı • Engelli park yeri
<p>Yaya Sokakları</p> 	<p>Net geçiş aksının iki yanında çift yönlü, min. 100cm.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Oturma Alanı • Saksı/yatak içinde bitkilendirme • Ağaç

3.3. Sokaklarda ticari kullanım:

Maltepe Merkez Alanları içinde sokaklarda ticari işletmelerin kullanımına yönelik ön cephede koşullu olarak alan ayrılmıştır. 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 kaldırımı 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.

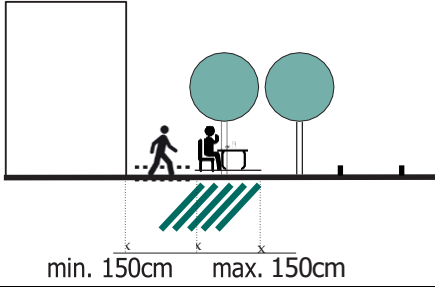
Bu bakımdan aşağıdaki ilkelerin tamamı 150 cm min yaya geçiş mesafesini sağlayan geçişler için geçerlidir.

İşletme önü kullanım sınırları sokak tiplerine göre farklılık gösterir. A Tipi Ana Caddelerde, yeşil koridorun içinde max. 150 cm, B Tipi ana Caddelerde cephe önünde max. 150 cm, Konut ve Paylaşımlı sokaklarda cephe önünde max. 150 cm, Yaya sokaklarında max. 300 cm, işletme önü kullanımına izin verilir.

Binanın 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.

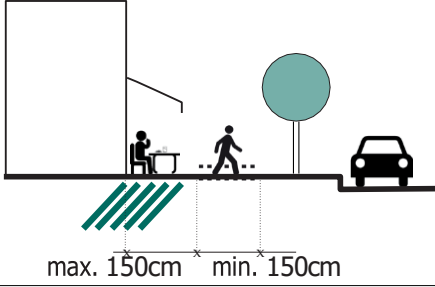
Cephe önünde, bina mülkiyetinde ön bahçe bulunması durumunda, özel mülkiyet işletme önü kullanımı şartlarından bağımsızdır. Bina maliklerinin mutabık kalması durumunda ön bahçe işletme önü kullanımına eklenebilir. Bina ön bahçesi ile sokak sınırı arasında duvar kurulamaz.



A Tipi Ana Caddeler

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

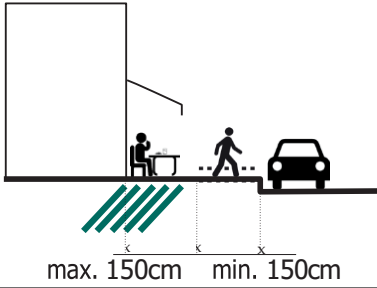
450cm'den dar kaldırımlarda, işletme önü kullanım alanı, 150cm yaya geçişi ve min. 100cm yaya kullanım alanı bırakılarak hesaplanır.



B Tipi Ana Caddeler

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

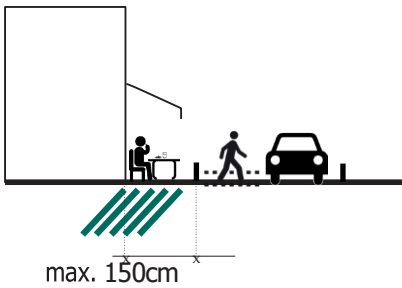
450cm'den dar kaldırımlarda, işletme önü kullanım alanı, 150cm yaya geçişi ve min. 100cm yaya kullanım alanı bırakılarak hesaplanır.



Konut Sokakları

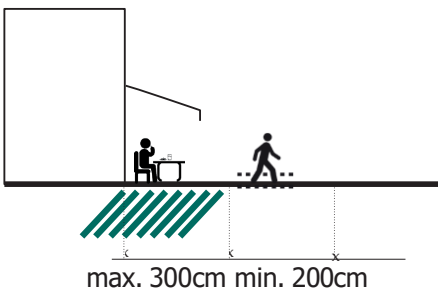
Konut sokaklarında 150cm net geçiş koridoru bırakmak koşulu ile 150cm'e kadar işletme önü kullanım alanı bırakılabilir. (Donatı ve sokak mobilyaları dışında)

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



Paylaşımlı Sokaklar

Paylaşımlı sokaklarda işletme önü kullanımı 150cm'i geçemez. İşletme önü kullanımının net geçişi engellemesi durumunda bu mesafe azaltılabilir. Şıkan uygulaması yapılan 7 m sokaklarda işletme önü kullanımı sadece tek tarafta mümkün olacaktır. Bu bakımdan tasarım sürecinde işletmelerin durumu göz önünde tutulur.



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)

(Yaya bağlantısı olarak tanımlanmış 300cm yollarda içinde işletme önü kullanımına izin verilmez.)

İşletme önü kaldırım mesafeleri uygun olsa bile, tanımlanan ölçülerin dışına çıkılamaz. İşletme önü kullanımı tanımlanan alan içinde çözülmek zorundadır. Net geçiş aksının her iki yanına da masa konulmasına izin verilmez.

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

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

yer alamaz.

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

İşletme önü kullanım alanlarında kaldırılabilir

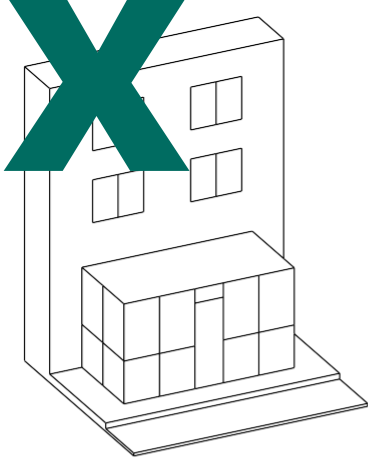
hafif mobilyalar, kapatılabilir tenteler, taşınabilir peyzaj öğeleri kullanılır.

İşletme önü kullanım alanlarına kaldırım bütünlüğünü bozacak şekilde döşeme kaplaması uygulanamaz. Yerden yükseltilmiş satırlar oluşturulamaz. A tipi ana caddelerde yeşil koridor içinde işletmelerin kullanımı için ayrılan alanlarda sert zemin oluşturmak için, gerektiğinde sökülebilecek, yerden max. 15 cm yükseklikte deck uygulamaları yapılabilir (bkz. 3.4. Sokaklarda bitki peyzajı).

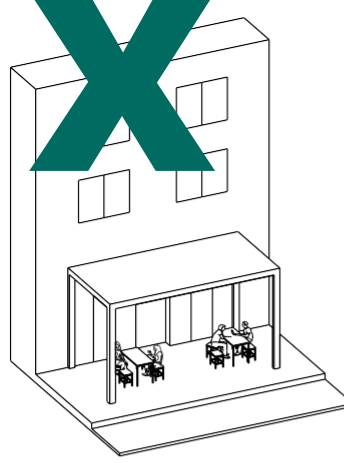
İşletme önünde kullanılan taşınabilir mobilyalar yaya geçişini tamamen kapatacak şekilde yerleştirilemez. Kaldırıma dik şekilde bariyerler kullanılamaz. Net geçiş aksının dışında kalan alanlarda bile, gerektiği zaman arasından yayanın geçebileceği boşluklar bırakılmalıdır.

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.

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.

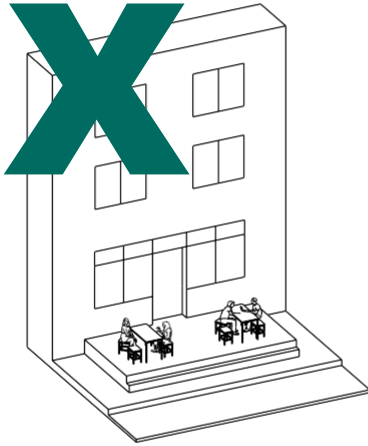


İşletme kullanım alanı, kiş bahçesi ile işletmeye eklenemez. Özel mülkiyet alanının dışına taşın kapatmalar işletme önü kullanımı olarak değerlendirilmez.

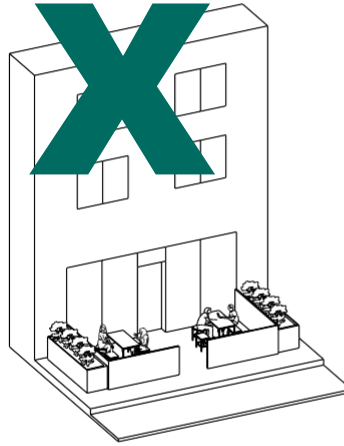


İşletme kullanım alanında kalıcı strüktür ile sundurma yapılamaz.

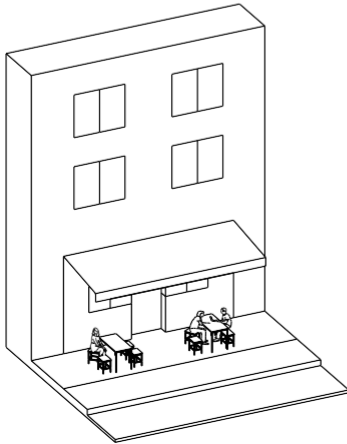
Kamusal mekanın üzerine denk gelen tente/ gölgeliklerin taşıyıcıları kaldırıma oturamaz.



İşletme kullanım alanı, kaldırım ile aynı kottadır. İşletme kullanım alanı kot farkı ile kaldırımdan ayrıştırılamaz. İşletme önünde zemine müdahale edilemez.



İşletme kullanım alanını kamusal mekandan ayıramaz. Kullanım alanı (taşınabilir bile olsa) yatay barikatlarla kaldırımdan ayrılmaz. Çit, saksı, bariyer görevi görece uzun mobilyalar ile kaldırım üzerinde ayrıştırılmış mekanlar oluşturulamaz.



İşletme kullanım alanı kısaca; kamusal mekandan ödünç alınan mekandır.

Kamusal mekanın müşterek kullanımına kalıcı biçimde engel olabilecek her türlü müdahaleden kaçınılmalıdır. İşletme kullanım alanında, net geçiş koridorunu engellemek ve kamusal mekanın tasarım bütünlüğünü bozmamak koşuluyla:

- Taşınabilir masa ve sandalyeler.
- Katlanabilir tente ile sağlanan iklimlendirme.
- Katlanabilir şemsiye
- Taşınabilir tesisat ve peyzaj elemanları
- Hafif sergileme ve teşhir elemanları
- Taşınabilir tabela ve işaretler bulunabilir.

3.4. Sokaklarda Bitki Peyzajı

Maltepe Merkez Alanı içerisinde mekansal gelişim hedefleri doğrultusunda yaya hareketi desteklemek, yaşam kalitesini artırmak ve kentsel dayanıklılığı desteklemek için ağaç kanopileri oluşturulması ve sokaklarda su geçirimli yüzey miktarını artırmak amaçlanır.

Sokaklardaki ağaçlar ve bitki peyzajı, çevresel, sosyal ve ekonomik faydaları gözetilerek önceliklendirilmiştir. Hava kirliliğini emerek ve oksijen üreterek hava kalitesini iyileştirir, sokakları gölgelendirip havayı serinleterek kentsel ısı adalarını azaltır ve yağmur suyunu tutarak su taşkınlarını engeller. Ağaçlar, mahallelerin estetik görünümünü güzelleştirir, zihinsel sağlık üzerinde olumlu etkiler yapar ve açık havada zaman geçirmeyi teşvik eder. Ayrıca doğal yalıtım sağlayarak enerji maliyetlerini düşürebilir. Doku içindeki ağaçlar ayrıca, kuşlar ve böcekler için yaşam alanı sunarak biyolojik çeşitliliği destekler ve sürdürülebilir, yaşanabilir şehirler için vazgeçilmezdir.

Maltepe Merkez Alanları içinde bitki peyzajı 3 kategoride ele alınmıştır. Alan içinde hali hazırda zengin bir ağaç mevcudiyeti bulunmaktadır. Genel bir prensip olarak mevcut ağaç ve bitki dokusunun korunması ve mevcut ağaç kanopilerinin geliştirilmesi esas alınır. Buna ek olarak A tipi ana Caddeler için önerilen yeşil koridorlar ve yaya yaşam alanları için önerilen bitki yatakları/yağmur bahçeleri iki ayrı özel tasarım kategorisi olarak değerlendirilmiştir.

A- Mevcut ağaç kanopisinin korunması:

Öncelikli bir prensip olarak Maltepe Merkez Alanları bütününde mevcut

sokak ağaçları korunmalıdır. Ağaç kanopisinin kesintiye uğradığı noktalarda yeni ağaçlandırma ile desteklenmelidir.

Tüm sokak tiplerinde sokak kurgusu, sokak ilkeleri gözetilmek kaydıyla, mevcut ağaç varlığını koruyacak şekilde düzenlenmelidir. Örneğin net geçiş güzergahı üzerinde ağaç bulunması durumunda, kaldırım net geçiş aksınının ağacın etrafından geçebileceği şekilde genişletilir. Kurbler ve otopark alanları mevcut ağaç konumları gözetilerek kurgulanmalıdır. Paylaşımlı sokaklarda seyahat aksında şikan uygulamasının yönü mevcut ağaç varlığı gözetilerek planlanır.

Yeşil koridor, yaya yaşam alanları, kurbler oluşturulurken mevcut ağaç kanopisi kullanılarak kentsel tasarım çözümleri getirilmelidir. Örneğin A Tipi ana caddelerde yeşil koridorun konumu ve kesitleri mevcut ağaç kanopi sıralarının çevresinde tasarlanır. Ağaç sırasının düzensizleştiği noktalarda net geçişi korumak ön koşulu ile noktaya özel tasarım çözümleri geliştirilebilir.

Mevcut ağaç kanopisi içinde kesintilerin olduğu noktalarda, Yaya yaşam alanlarında, kurblerde ve sokak nişleri içinde yeni ağaçlar dikilecektir. Ayrıca halk güvenliğini tehdit edecek derecede yaşlanan/kuruyan ağaçlar ilçe belediyesi onayı ile kesilebilir. Kesilen ağacın yerine aynı ağaçtan dikilmesi zorunludur.

Yeni ağaçlar dar kesitli sokaklarda kurb içinde, geniş kesitli sokaklarda ve paylaşımlı sokaklarında, net geçiş aksını engellemek koşuluyla kaldırım üzerinde 8-10 m aralığında dikilecektir. Paylaşımlı sokaklarda şikan uygulamasının yönüne göre yaya alanının geniş olduğu kenarda dikim yapılır.

Aksların tümünde net geçiş aksının kesintisiz devam etmesi esastır. Dikilecek köklü bitkiler net geçiş aksına taşamaz.

Alanda mevcut anıt ağaçların Anadolu Çınarı (Platanus orientalis) ve Ihlamur (Tilia 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.

Yetişkin ağaç tijleri min. 210 cm olacak şekilde budanmalıdır. Yeni dikilen genç ağaçlar yeterli yükseklikte değilse, ağaç etrafında insan yükseklüğünde koruma bariyeri yerleştirilir.

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

Ağaçların köklerinin çevresinde sert zemin uygulaması yapılmamalıdır. Ağaç çevresinde zemine uygun koruyucu peyzaj elemanları kullanılmalıdır.

Akslara yeni dikilecek sokak ağaçları zemin kat tan yüksek olmalıdır.

Ağaçlar tabela, reklam, aydınlatma armatürü gibi elemanların asılması için kullanılamaz. Ağaçların etrafına kalıcı/geçici strüktürde gölge/ tente gibi elemanlar inşa edilemez.



Ağaç köklerinin çevresinde sert zemin uygulaması yapılmamalı, ağaçların çevresinde min. 90 cm yumuşak zemin boşluk bırakılmalıdır. Ağaçların kaldırım kenarında olması durumunda dikilik ile kaldırım bordürü arasında 20 cm mesafe olmalıdır.



Ağaç köklerinin çevresinde su geçirimli koruyucu ızgara ve peyzaj elemanları kullanılmalıdır.

B- Bitki yatakları:

Maltepe Merkez alanında A ve B tipi ana caddelerde, yaya yaşam alanları içinde açık kamusal mekan düzenlemelerinde ve yaya sokaklarında, kendi içinde akslar oluşturacak bitki yatakları önerilmiştir.

Bitki yatakları, yerden 20cm yükseltilmiş yataklar içinde yumuşak zemin su geçirgen tampon akslardır.

Bitki yatakları; yaya alanlarını tamamlayan tamponlar oluşturmak, sokak estetiğini desteklemek ve sokaklarda yağmur suyu emilimini sağlamayı amaçlarlar.

Sokaklarda yağmur bahçeleri oluşturacak bitki dikim alanlarının oluşturulması için tanımlı aks ve yataklar kurgulanacaktır.

- Yağmur bahçeleri 100-150cm genişliğinde ve max. 400 cm'de bir yaya geçişi bırakacak, yerden 20 cm yükseltilmiş yataklarda oluşturulur. Kaldırımlardan gelen yağmur suyu akışını yakalayacak ve sızdıracak şekilde boyutlandırılmalıdır.
- Yağmur suyunun drenaj sistemine veya yeraltı suyuna yeniden karışmadan önce yağ, tortu ve ağır metaller gibi kirleticileri filtrelemek için bitki örtüsü, toprak ve mühendislik tasarımı filtre malzemeleri kullanılmalıdır.
- Değişken su seviyelerine dayanabilen, kuraklığa dayanıklı, İstanbul iklimine uyum sağlamış bitkiler tercih edilerek ekolojik faydalar sağlanmalıdır (örneğin, tozlaşmayı desteklemek).
- Yaya ve araç hareketlerinden kaynaklanabilecek etkilere dayanıklı olacak şekilde

bordür uzantıları güçlendirilmiş kenarlar veya bariyerlerle sağlamlaştırılmalıdır.

- Yaya yaşam alanları içinde bitki yataklarına entegre edilmiş oturma yerleri kenarlık/bordür işlevi de görecektir.
- Aşırı yağış durumlarında suyun taşmasını ve yerel sel oluşumunu önlemek için taşma çıkışları eklenmelidir.

C- Yeşil Koridor:

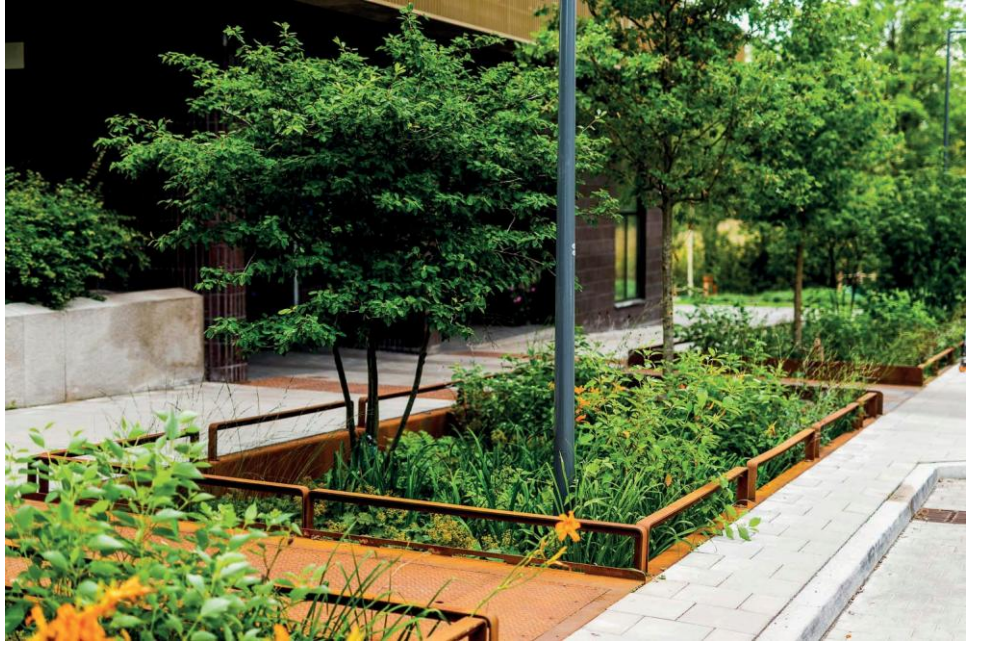
Maltepe Merkez alanında A tipi ana caddelerde, yaya dolaşım ağı/yeşil gridi oluşturmak için önerilen yeşil koridor parçaları kesiti 310-420 cm arasında değişiklik gösteren kaldırım aksı üzerinde yumuşak zemin promenadlardır.

Yeşil koridorların tasarımında sokak boyunca devam eden bir yeşil alan oluşturulması amaçlandığından, yeşil koridorlar ağaç kanopisi oluşturmanın ötesinde içinde hafif donatılar, oturma alanları, spor yapma, köpek gezdirme gibi rekreatif etkinliklere imkan veren hareket aksı ve sınırlı oranda ticaret içeren mekanlar olarak tasarlanır.

Yeşil koridorlar ayrıca yağmur suyu kontrolü, mahalle ölçeğinde devam eden gölge alan ve kütleler arasında ağaç tamponu oluşturarak ısı adası etkisinin önemli ölçüde azaltılmasına ve kentsel dayanıklılığın geliştirilmesine katkı sağlayacaktır.

Yeşil koridorlar A tipi ana caddelerde eğer varsa mevcut ağaç kanopisinin altında oluşturulacaktır. Kanopiler şaşırtmalı olarak çift sıra oluşturacak yeni ağaçlarla desteklenecektir.

Yeşil koridor ayrıca yaya net geçiş koridoruna paralel, su geçirimli yüzeye sahip ikinci bir yaya koridoru oluşturacaktır.



Dünyadan kaldırım üstü bitki yatağı / yağmur bahçesi örnekleri

1- Yürüyüş yolu: Yeşil koridor boyunca ağaç promenade'nin ortasında sürekli devam eden geçirimli yüzeye sahip yürüyüş aksı bırakılır. Yaya net geçiş koridorundan farklı olarak yürüyüş alanı tek bir aks üzerinde devam etmek zorunda değildir (zikzak çizerek ve cepler oluşturacak şekilde tasarlanabilir). Yürüyüş yolu su geçirimli ince mıcır, bademli toprağı türü sıkıştırılmış yumuşak malzeme ile yürümeye imkan sağlar.

Koridor boyunca ilerleyen bu aksın spor yapmak, gezinti, köpek dolaştırmak gibi kullanımlara imkan sağlaması istenmektedir.

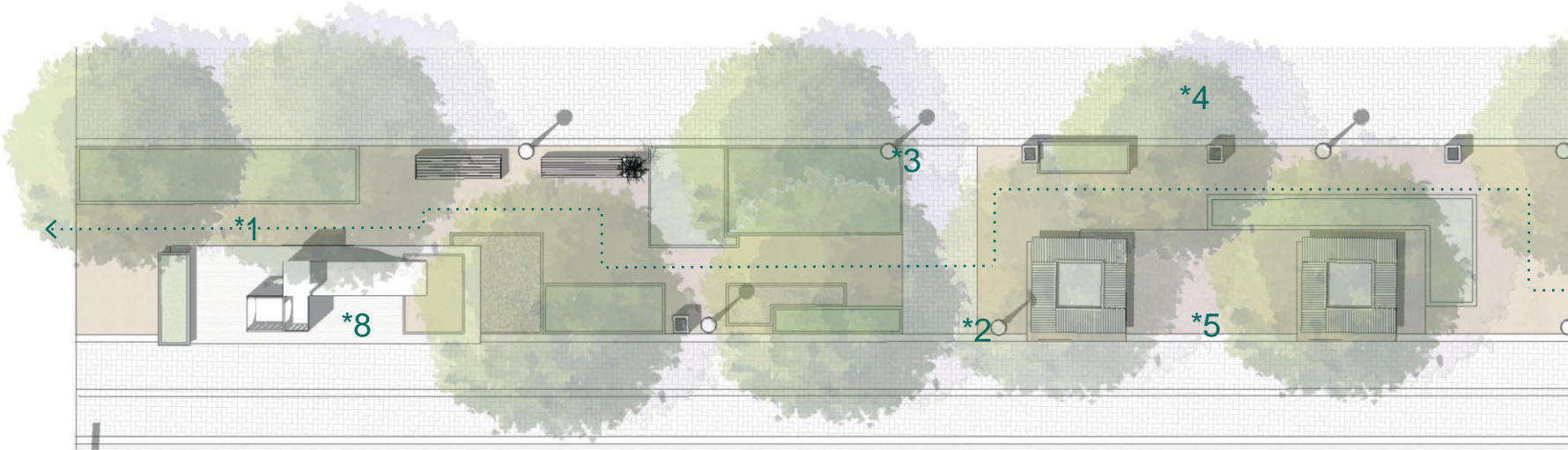
Yürüyüş koridorunun genişliği 100 cm'den dar olmamalıdır.

2- Yaya bağlantıları: Net geçiş sağlanan sert zemin aks ile yaya geçitleri arasında yeşil koridor boyunca sert zemin bağlantılar kurulmalıdır.

3- Aydınlatma: Genel sokak aydınlatmasına ek olarak yeşil koridor içinde kısa direkli aydınlatma elemanları ile ışık promenade oluşturulur. (bkz. 4.3. Sokak mobilyaları)

4- Ağaç promenade: Yeşil kuşak boyunca mevcut ağaçlar çift sıra oluşturacak biçimde yeni ağaçlarla desteklenecektir. Ağaçlar birbirinden max. 8m uzaklıkta şaşırtmalı olarak dikilir.

5- Dinlenme cepleri: Mevcut ağaç küme-



lerinin altında küçük oturma elemanları ve ağaç çevresi oturma elemanları kullanılarak dinlenme cepleri oluşturulur (bkz. 4.3. Sokak mobilyaları).

6- Paralel oturma: Aks boyunca koridorun iki kenarında arkalıklı banklar ile paralel oturma sırası oluşturulur.

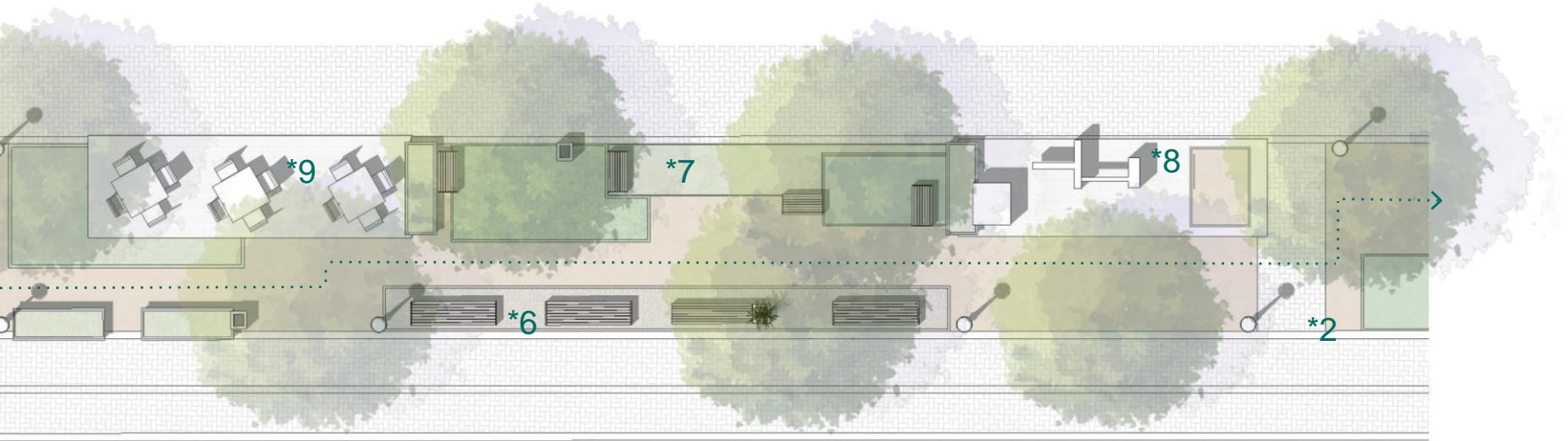
7- Bitki yatakları: Bitki yatakları başlığı altında belirtilen ilkeler doğrultusunda koridor içinde yumuşak zemin yağmur bahçeleri/yatakları oluşturulur.

8- Çocuk oyun alanları/ spor alanları: Yeşil koridor içinde karşılıklı olmamak koşulu ile 210cm genişliğinde oyun/spor cepleri yerleş-

tirilir. Bu ceplerin her birinde tek bir oyuncak/spor aleti olacak şekilde koridor boyunca konumlandırılırlar.

9- İşletme kullanımı: Kesiti max 150cm olmak koşulu ile yerden 15 yükseltilmiş deckler üzerinde işletme önü kullanımına imkan sağlanır. İki işletme önü kullanım cebi hiç bir koşulda yanyana yer almamalıdır. İki işletme önü kullanım alanının yanyana gelmesi durumunda iki cep arasında 100cm geçiş bırakılır.

İşletme önü kullanımları saksı içi bitkilendirme sınırlandırılabilir. Taşınabilir şemsiyelerle gölgelendirilebilir. Sabit gölgelik, tente, pergola, kış bahçesi gibi kalıcı strüktürler inşa edilemez.



3.5. Sokaklarda Araç Trafiği:

Yaya sokakları dışında kalan sokak tiplerinde kontrollü araç hareketi bulunmaktadır. Bu araç hareketi, sınırlandırılmış araç yolu/seyahat aksı üzerinde gerçekleştirilecektir.

Maltepe Merkez Alanı için stratejik hedefler doğrultusunda sokaklarda yaya öncelikli bir yaklaşım ön planda tutulmuştur. Bu bakımdan sokak tiplerinin karakterlerine göre farklılık göstermekle birlikte alan bütününde trafik sakinleştirmeye yönelik düzenlemeler yapılmalıdır.

Bu kapsamda öncelikle bütün araç yolları tek şerit ve tek yönlü olarak yeniden düzenlenmiştir (Atatürk Caddesi bu kapsamda istisna oluşturmaktadır).

Tek şeritli araç yolları/seyahat aksı ana caddelerde (A&B Tipi), İBB ulaşım asgari standartlarını sağlayacak biçimde, 400 cm olmalıdır.

Tek şeritli araç yolları/seyahat aksı, trafiğin konut kullanımını destekleyecek şekilde yavaşlatıldığı konut sokaklarında 350 cm, paylaşımlı sokaklarda 320 cm olmalıdır.

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 arttırmayı amaçlamaktadır.

A&B Tipi ana caddeler ve konut sokaklarında seyahat aksı kaldırım kotundan 15 cm alçaltılarak ayrıştırılır.

Seyahat aksı yaya alanlarından 40 cm genişliğinde tampon bölge ile ayrıştırılır. Tampon bölge içinde ayırıcı sokak elemanları aşağıda detaylandırılmış ilkeler ışığında yerleştirilir.

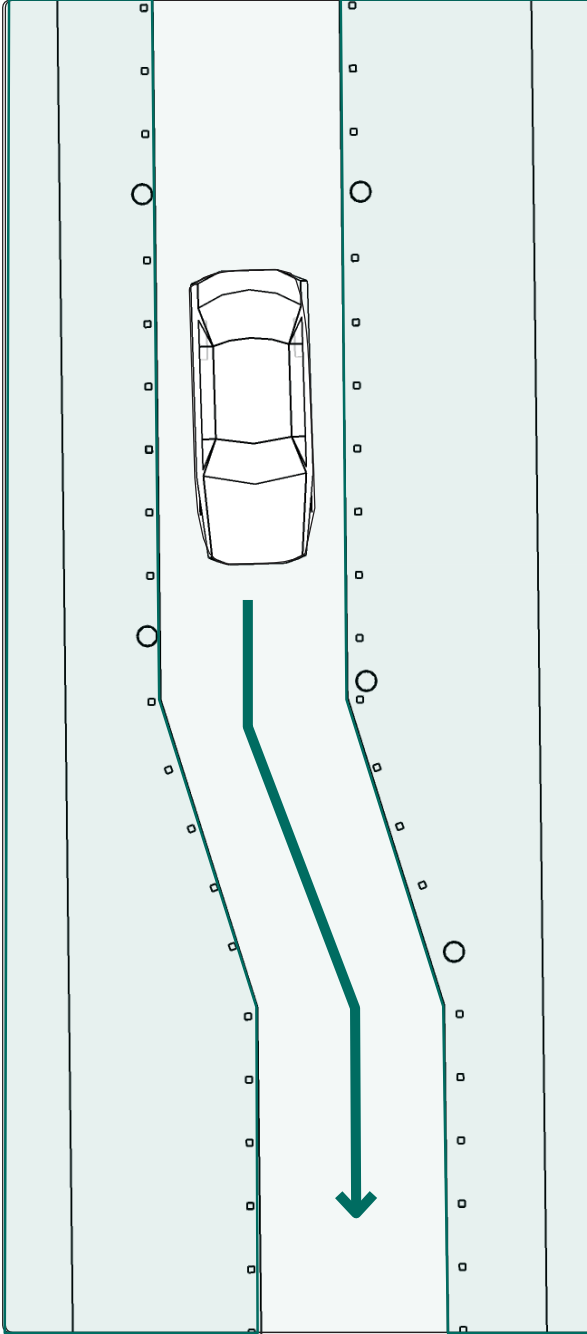
Araç hız limiti en fazla 20 veya 30 km olarak belirlenecektir.

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

Konut sokaklarında araç trafiğinin sakinleştirilmesi için ek önlemler uygulanacaktır. Bu kapsamda:

- Konut sokaklarının giriş ve çıkışında kavşak noktalarında yol daraltılacaktır. Bu kapsamda kavşaklarda bulunan kurbler geniş tutularak sokak başlarında seyahat aksının kesiti 300 cm'e düşürülür.
- Kavşaklarda yol daraltılması yapılan noktalarda acil durumlarda geniş itfaiye araçlarının ve çöp kamyonlarının manevrasını engellemek için elastik ayırıcılar kullanılmalıdır.
- Konut sokağının bir başka konut sokağı ile çakıştığı kavşak noktalarında 90° dönüşler oluşturulmalıdır.
- Konut sokakları boyunca her kavşak noktasına 15 m uzaklıkta standart trafik kasisi yerleştirilmelidir.

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.

Paylaşımlı sokaklarında araç trafiğinin sakinleştirilmesi için konut sokakları için belirtilmiş ilkelere ek önlemler uygulanacaktır. Bu kapsamda:

Paylaşımlı sokaklarda araçlar için ayrılan alan kavşaktan itibaren kaldırım kotuna yükseltilir (yaya alanları ile aynı kottadır). Aks boyunca trafik sakinleştirmeye yönelik malzemeler kullanılır (bkz. malzemeler).

Paylaşımlı sokaklarda şikan uygulaması yapılır. Şikan (chicane), trafik akışını yavaşlatmak, sürücü davranışlarını yönlendirmek ve özellikle yaya güvenliğini artırmak amacıyla kullanılan bir yol tasarım öğesidir. Şikan, yolun bir bölgesinde S şeklinde veya zikzak bir yol düzenlemesi yapılarak araçların hızını düşürmeye yarar. Sokak tasarımında şikan uygulaması, hem güvenlik hem de estetik açısından önemlidir.

Maltepe Merkez Alanı bütününde paylaşımlı sokak olarak tanımlanan sokaklar içinde sokağın orta noktasına denk gelecek noktalarda şekilde seyahat aksının ekseni 150 cm kaydırılmalıdır.

Yaya sokaklarında lojistik ve acil durum müdahalesi dışında araç girişi yasaktır. 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.

Ayırıcılar:

Trafik ayırıcı elemanlar, 150 cm aralıklarla, kaldırımlarda ayrılan 40 cm genişliğinde tampon bölgenin içine yerleştirilecektir.

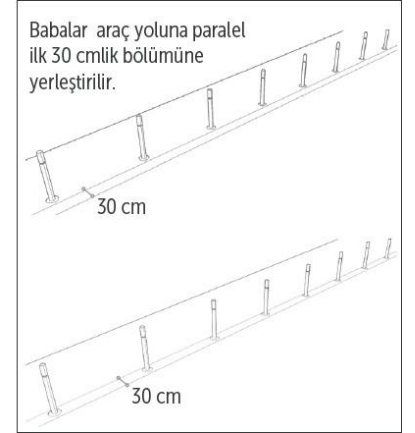
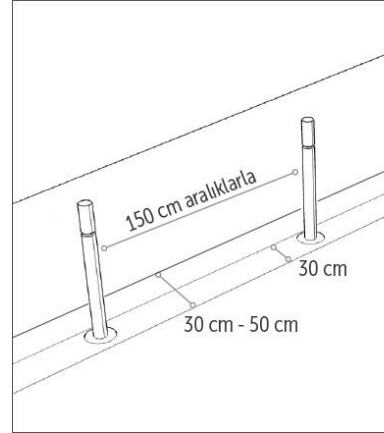
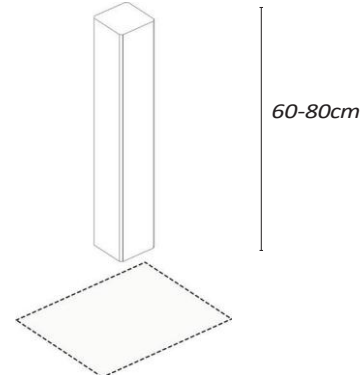
Sabit trafik ayırıcı elemanlar; aralarından araba geçemeyecek, ancak tekerlekli sandalye ya da çocuk arabalarının geçişine engel olmayacak şekilde 150 cm aralıklarla yerleştirilecektir.

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.

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, ankraji kolay, sağlam malzeme özellikleri tercih edilmelidir. Metal, kaldırım malzemesi ile uyumlu gri ve koyu tonlar önerilmektedir. Bütün ayırıcı elemanların en üst kısmında reflektör şeridi bulunmalıdır.



3.6. Sokaklarda Araç Park Yerleri:

Yaya sokakları dışında tüm sokak tipleri üzerinde araçların park edebilmesi, beklemesi ve mal indirilip bindirilmesi için yola paralel tali duraklama aksları ya da cepleri tanımlanmıştır.

Bu akslar içinde: araç otoparkları, indirme bindirme noktaları, engelli otoparkları, atık toplama noktaları ve motorsiklet park yerleri bulunur.

Paralel otoparkların min genişliği 210 cm olarak ayrılır. Otoparklar kaldırımdan ayırıcı bariyerlerle ayrılır.

Konut sokakları ve B Tipi ana caddeler üzerinde paralel araç parkları oluşturulacaktır. Araç parklarının oluşturulması için yaya net geçiş hakkının sağlanması gereklidir. Yaya net geçişinin sağlanmadığı sokaklarda veya sokak kesimlerinde park yapılamaz.

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

Konut sokaklarında paralel parklanma için ayrılan aks net geçiş aksının devamlılığını sağlayacak şekilde yolun sağı ya da solunda olabilir.

Yol kesitinin daralarak otopark ve net geçiş aynı anda olanak vermeyen noktalarda otopark yeri bırakılmaz. Bu tip noktalarda kurb uzantıları tesis edilerek net geçişin devamlı-

lığı sağlanır.

A Tipi Ana Caddelerde sürekli araç parklanması için tali aks ayrılmaz. Ancak toplu taşıma durakları, süreli duraklama, mal indirme bindirme için max. 10 m uzunluğunda cepler yaya geçitlerine denk gelmeyecek şekilde konumlandırılabilir.

Paylaşımlı sokakla özel ihtiyaçları olan engelliler ve sokak üzerinde yaşayan yaşlı bireyler için sınırlı sayıda otopark yeri bırakılmıştır. Ayrıca indirme bindirme ve kısa duraklama için araç park alanları ayrılır.

Paylaşımlı sokaklar üzerinde araç park yerleri yere şerit olarak çizilen 500cmx240cm boyunda izlerle tanımlanır.

Paylaşımlı sokaklar üzerinde ayrılan araç otopark yerleri şikan uygulamasının geniş yönünde net geçişi engellemeyecek şekilde konumlandırılacaktır.

Yaya sokaklarında araç parklanması yapılamaz. Mal indirme bindirme için belirli saatler içinde belediye denetiminde izin sağlanır.

Tüm sokakların üzerinde en az bir adet park yeri motorsiklet ve elektrikli scooter'lara ayrılacaktır.

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

Bu alanlarda motorsikletlerin kilitlenebilmesi için standart kent donatıları tesis edilecektir.

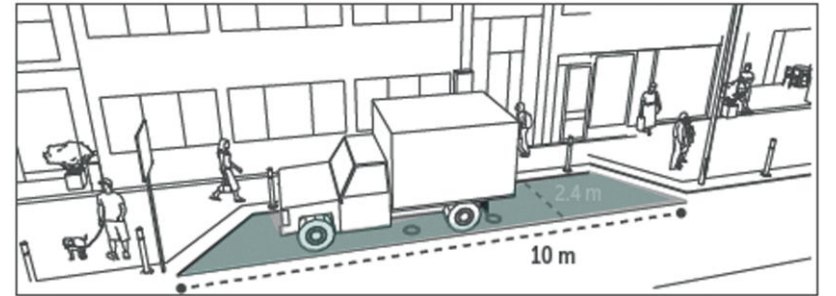
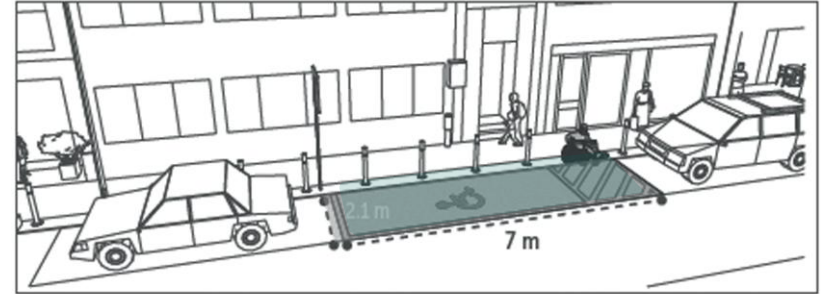
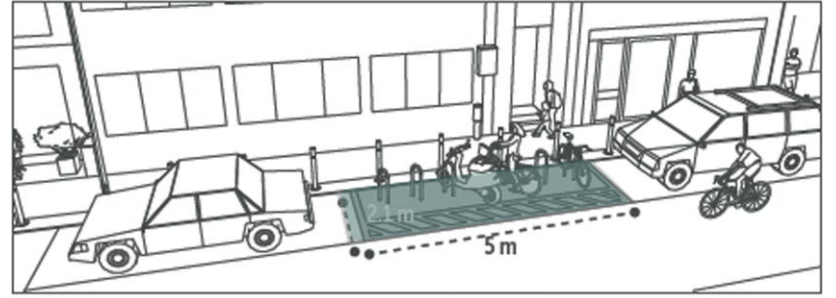
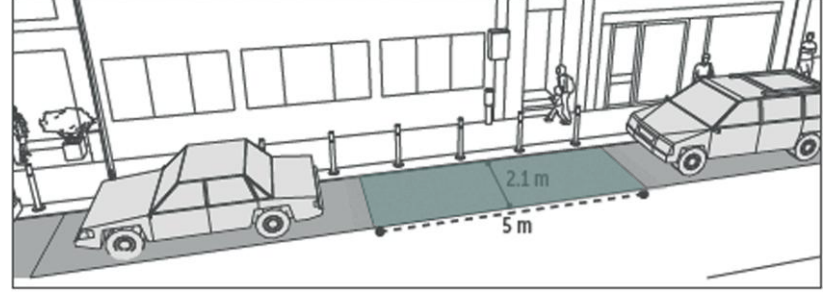
Bu alanlar gelecekte potansiyel olarak elektrikli araç şarj üniteleri yerleştirilebilecek boşlukları barındırmalıdır. Motorsiklet ve bisiklet otoparklarına araba park etmesinin engellenmesi için trafik düzenleme ayırıcıları konulmalıdır.

Maltepe Merkez Alanı içinde sınırlı noktalarda (Şair Sokak, Kınalı Sokak) sokak üzerinde dik parklanma önerilmiştir. Ayrıca trafik yaklaşımı içinde açık otopark olarak tanımlanmış alanlarda dik parklanma önerilmiştir.

Dik otoparklar genişliği 500 cm, 240 cm ayırıcı çizgilerle ayrılır.

Sokak başlarında gerekli noktalarda atık noktaları otopark için tanımlanmış tali aks içinde yerleştirilir. Her atık noktası bir araçlık yer kaplayacak biçimde planlanmalıdır. Atık noktaları araç parklarından ve kaldırımdan sabit bariyerler ile ayrılır.

Aks üzerinde otopark ayrılmayan paylaşımlı sokaklar ve yaya sokaklarında atık noktaları 400cm x 210 cm genişliğinde bariyerlerle ayrılmış noktalar olarak planlanacaktır.



3.7. Sokaklarda Bisiklet Kullanımı

Maltepe Merkez Alanı içerisinde, mekansal gelişim stratejileri doğrultusunda bisiklet ve hafif mobilite çözümleri ile ulaşım kolaylaştırılmakta ve özendirilmektedir. Bu bakımdan alan bütününde güvenli bisiklet ulaşımına yönelik mekansal düzenlemeler yapılmalıdır.

Bu kapsamda alan içinde ayrıştırılmış ve paylaşımlı bisiklet yolları ve hafif mobilitiyi destekleyecek altyapı önerilmektedir.

A tipi ana caddeler üzerinde tek yönlü ayrıştırılmış bisiklet yolu, seyahat aksına paralel olarak önerilmektedir.

A tipi ana caddelerde ayrıştırılmış bisiklet yolu üzerinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı "Şehir içi Bisiklet Yolları" standartları temel alınır. Bu kapsamda 130 cm genişliğinde, kaldırıma yapılan tek yönlü bisiklet yolu standardı kullanılmıştır.

Atatürk Caddesi üzerinde standart 240 cm genişliğinde çift yönlü kaldırıma yapılan ayrıştırılmış bisiklet yolu uygulaması yapılacaktır.

Ayrıştırılmış bisiklet yolu üzerinde ilgili standartta belirtilen işaretleme malzeme seçimi ve renk kodları kullanılacaktır.

Ayrıştırılmış bisiklet yolunun kavşaklarda araç yolunu geçtiği noktalarda standart yer işaretlemesi ve uyarı levhaları kullanılacaktır.

Konut sokakları ve paylaşımlı sokakların tümü bisiklet paylaşımlı yol olarak düzenlenecektir. Motorlu taşıtlar açısından sakin 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.

Bisiklet paylaşımlı yol olan konut ve paylaşımlı sokaklarda, zemin işareti (sharrow) uygulaması yapılacaktır. Paylaşımlı yollara ilişkin bilgilendirici ve uyarıcı tabelalar yerleştirilecektir.

Yaya sokaklarında bisiklet ve yayaların ayrışmasız olarak aynı aksı paylaşır. Bu kapsamda yerde bisiklet yolunu belirleyecek zemin işaretleme ve şerit çizgileri çizilir. Yaya ile paylaşımlı yolda bisiklet yolu üzerinde renk uygulaması yapılmaz.

Yaya sokaklarında net geçiş için ayrılan aksa paralel olarak yerde 240 cm standart çift yönlü bisiklet yolu işaretlenecektir.

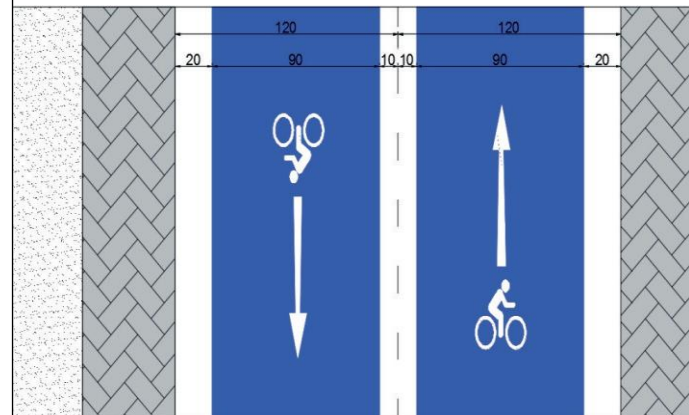
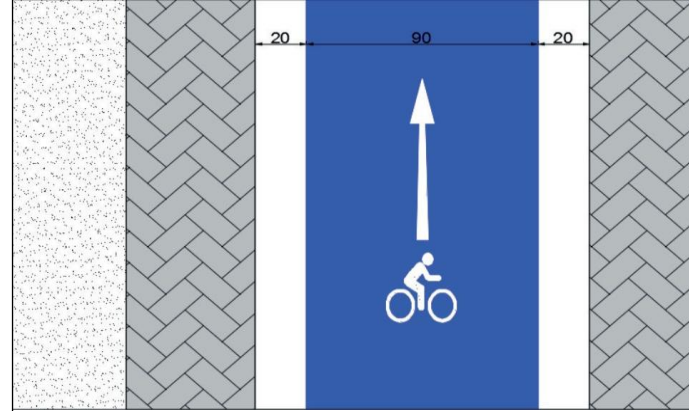
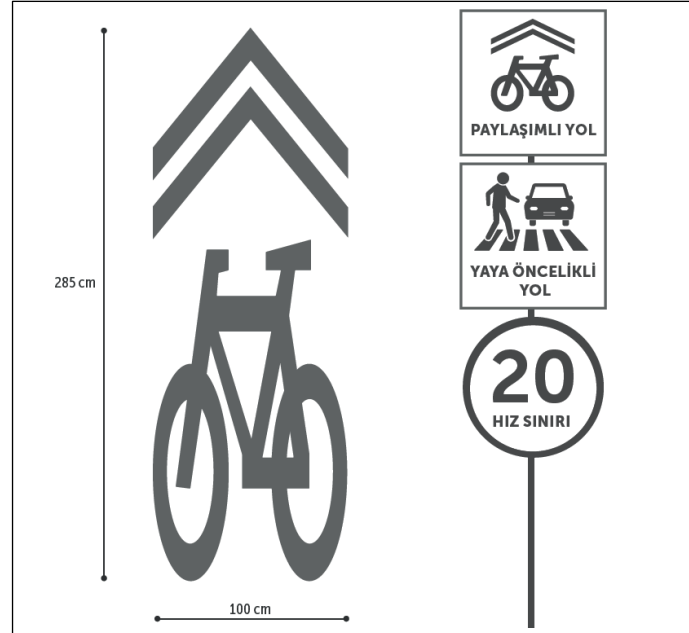
Maltepe Merkez Alanı için önerilen stratejik yaklaşım, ana transit odaklara ve çarşıya bisikletli ulaşım ve bu ana odaklar içinde bisikletin bırakılması senaryosunu içermektedir. Bu stratejik yaklaşımı destekleyecek alt yapı alan içinde sağlanmalıdır.

Bu kapsamda Marmaray İstasyonu ve çarşı (Maltepe Meydanı içinde) büyük bisiklet park alanları ve bisiklet istasyonları tesis edilmelidir. Büyük boy bisiklet parkı 30 adet bisikletin parkına imkan veren park alanlarıdır. Büyük boy bisiklet parkları aynı zamanda bisiklet istasyonu olarak kullanılmak üzere, basit tamir aletlerini içerir.

Büyük boy bisiklet parkları hafif mobilite araçlarının parklanması için de kullanılır. Bu alanlarda elektrik şarj üniteleri bulunmalıdır.



Bisiklet işaretleme ve istasyonları



Standart bisiklet yolu ölçüleri ve işaretleme



Elektrikli bisiklet şarj noktası, büyük bisiklet parkı ve küçük bisiklet parkı

Bunların yanı sıra A ve B tipi ana caddelerde ve uzunluğu 300 m'yi geçen konut sokaklarında seyahat aksına paralel cepler içinde bisiklet ve elektrikli hafif mobilitte araçları için park cepleri ayrılmalıdır.

Bisiklet park cepleri prensip olarak bir arabanın kapladığı otopark alanının bisikletlere ayrılması ile oluşturulur. Konut sokakları ve B tipi ana caddelerde 500 cm uzunluğunda ve 210 cm genişliğinde bisiklet park alanı kullanılır. Bisiklet parkları araç paralel parklanması için ayrılan tali aks içinde yer alır. A tipi ana caddeler üzerinde bisiklet parkları aynı standartlarda, bisiklet yoluna paralel olarak yaya kullanımına ayrılmış aks içinde çözülür.

Bisiklet parkları kullanıcıların güvenliğinin sağlanması için otopark alanı ve seyahat aksından sabit bariyerler ile ayrılmalıdır. Bu kapsamda sabit bitki saksıları bariyer olarak kullanılır. Bisiklet parkları yaya aksından ayırıştırıcılar ile ayrılır.

Bisiklet park yerleri kavşak, yaya geçitleri ve toplu taşıma duraklarının yanında, birbirine 300 m'den yakın olmamak koşulu ile ihtiyaca uygun olarak yerleştirilmelidir.

Bisiklet park yerlerinde "şehiriçi bisiklet yolları" standartlarına uygun uyarı tabelaları yerleştirilmeli, zemini farklılaştırılmalı ve standart zemin işaretleme yapılmalıdır.

4. Kamusal Açık Alanlar:

Kamusal açık alanların tasarımına yönelik temel prensipler ve ilkeler bu bölümde sunulmaktadır.

Kent dokusu içinde sokak, meydan, yapı ön bahçesi gibi kamusal erişime açık bütün arayüzler bir bütün olarak değerlendirilebilir. Bu açıdan sokak ve meydanı ya da sokağa eklenen kamusal açık mekanları sokaktan bağımsız düşünemeyiz. Bu bakımdan bu bölümde kamusal mekanların kent peyzajına yönelik kapsayıcı temel ilkeler sunulmaktadır.

Bu bölümde sokağa eklenen ancak her biri kendi içinde tasarlanacak meydan/parkların temel tasarım yaklaşımı ve tüm açık alanlarda kullanılacak sokak mobilyası bileşenlerine dair ilkeler sunulmaktadır. Öte yandan bölüm içinde sunulan yaklaşımın sokak akslarını da kapsadığı göz önünde bulundurulmalıdır.

Açık kamusal mekânlar kullanışlı, esnek, çevresiyle iyi bütünleşen, özellikle mahalle yaşamını kuvvetlendiren, bölge sakinlerinin ihtiyaçları doğrultusunda insan ölçeğinde tanımlanabilecek kentsel mekânlara her anlamda fırsat tanır.

- Açık kamusal mekânlar, alan içindeki kilit odak noktalarını oluşturmalı ve düzenleyici işleve sahip olmalıdır.
- Açık kamusal mekanların tümü erişilebilirlik standartlarına uygun ve evrensel tasarım ilkeleri gözetilerek projelendirilmelidir.
- Kamusal mekânlar, ölçek ve kullanıcı çeşitliliği gözetilerek, uygun nitelikte kentsel aktivitelerle günün farklı saatlerinde çekici kılınmalıdır.
- Yapı arayüzlerinin mekânla etkileşiminde güvenli ve konforlu kamusal kullanım sağlanmalıdır.
- Sokaklar, yürünebilir yapı adalarını; motorlu araçlar ise yayalar ve bisikletliler için çoklu erişim yol ağını yaratmayı sağlamalıdır.
- Sokak peyzajı yayanın etkileşime girdiği birincil alandır. Bu nedenle, yaya deneyimini güçlendirmeli ve keyifli bir hâle getirmek için önemli bir güce sahip olmalıdır.
- Kamusal mekânda sağladıkları mikroklima etkisiyle birlikte önemli karbon yutak yüzeyleri oluşturarak hava kalitesini artıran ağaç ve bitkiler ayrıca yeşil-mavi altyapı stratejisi anlamında da su yönetimini sağlamalıdır.
- Kamusal mekânın kalitesinin korunmasına/artırılmasına yönelik bakım ve onarım hizmetleri programlanmalıdır.



4.1. Sert Zemin Açık Alanlar (meydanlar ve sokak nişleri):

Maltepe Merkez Alanı içerisinde kamuya açık, açık alanlar farklı ölçeklerde değerlendirilmiştir. Bu kapsamda Maltepe Meydanı, küçük meydanlar, sokak nişleri ve yol kesişimlerinde oluşan geniş kurb alanları farklı karakteristiklere sahip açık alanlar olmakla birlikte, temel bir tasarım yaklaşımı olarak aynı ilkeler ışığında değerlendirilmelidirler.

Maltepe Meydanı ve çarşıya bağlı küçük odaklar/meydancıklar: Maltepe Meydanı olarak projelendirilmiş Bağdat Caddesi'nin üzerinde yayalaştırılmış alan, Bağdat Caddesi-Atatürk Caddesi'nin kesişiminin oluşturduğu meydan ve çarşıya bağlı küçük açıklıklar bir bütün olarak özel tasarım alanı olarak değerlendirilecektir. Bu alan için mevcutta kentsel tasarım projesi bulunmaktadır ve uygulamalar tamamlanmıştır. Gelecekte yapılacak tüm müdahaleler genel ilkeler doğrultusunda özel olarak projelendirilerek yapılmalıdır.

Bu alan aynı zamanda Maltepe kent kimliğini de şekillendirdiği için meydan içinde ve çevresinde yapılacak müdahalelerde mahalle karakteri dikkate alınmalıdır.

Sokak nişleri: Alan içinde sokaklarda farklı çekme mesafeleri, imar planında parseller arasındaki açılar ya da açıklıklarla doğan, sokak aksı üzerinde kamu kullanımına kalmış nişler bulunmaktadır. Bu nişler sokak tasarımı ile bütünleştirilerek tasarım ilkeleri doğrultusunda kurgulanacaktır.

Sokaklarda yol kavşaklarında trafik sakinleştirme için oluşturulan geniş kurbler nişlerle aynı kapsamda değerlendirilecektir.

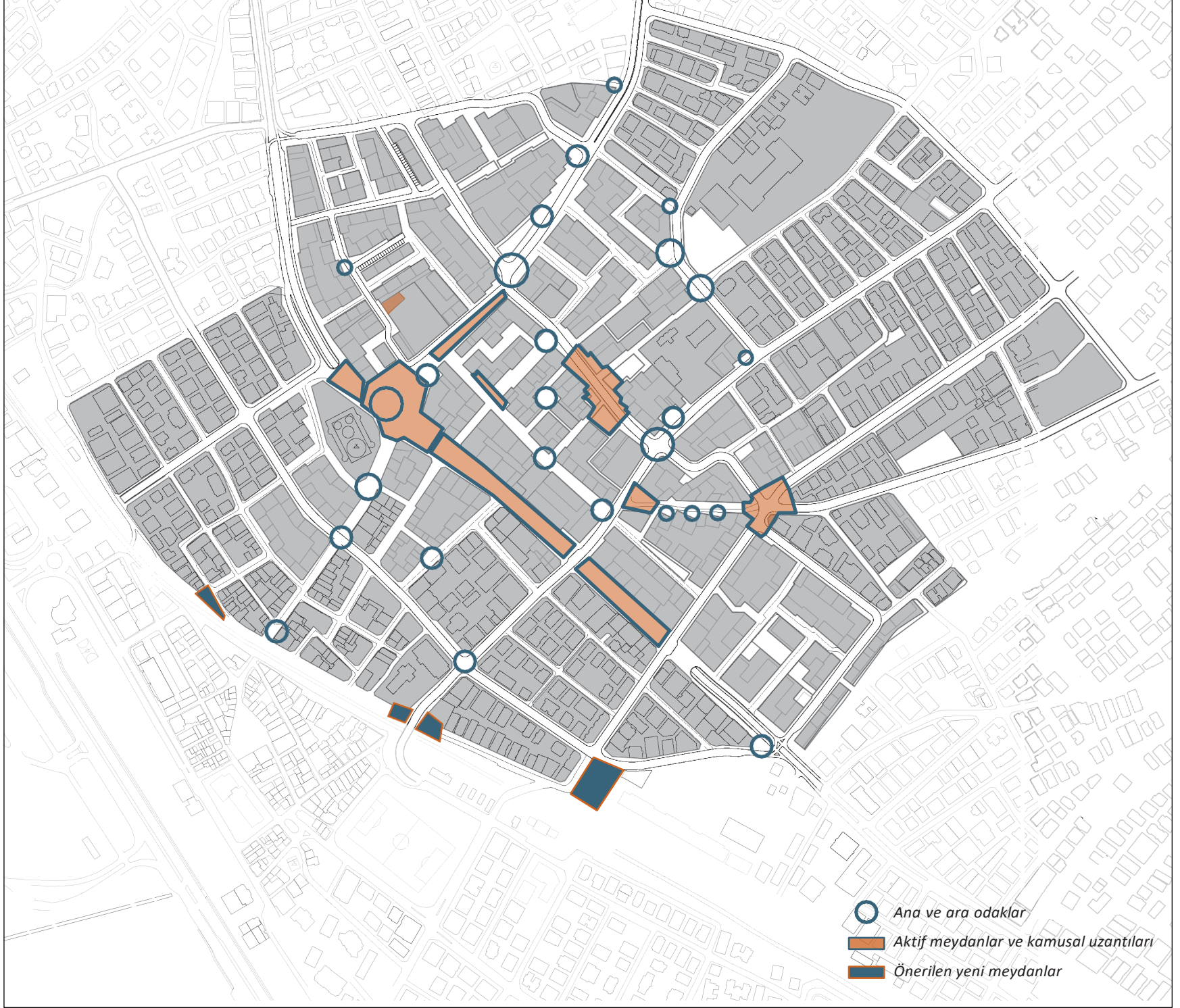
Kentsel tasarım rehberi mekansal gelişim yaklaşımı doğrultusunda ayrıca:

- Marmaray İstasyonu'nu karşılayan alanda
- Demiryolu geçitlerinin çevresinde (Drama Köprüsü ve Atatürk Caddesi alt geçidi)
- Çağlayan Sokak'ta

yeni açık alan uygulamaları yapılması, bu alanların küçük odak noktaları olarak çalışmak üzere tasarlanması önerilir.

Meydan ve diğer sert zemin açık alanların tasarımında aşağıdaki tasarım hedefleri göz önünde bulundurulur:

- Tanımlanmış boyutlarıyla kamusal mekânın kullanımını organize ederek, ölçeğe uygun, mahallede komşulukları destekleyecek küçük yeni mekânsal nişler oluşturulmalıdır.
- Sokak nişleri ve geniş kavşak noktaları içinde araç parklanması yapılmayacak, sokak ilkelerinde belirtilen alanlar dışında araç parklanması yapılmasına engel olacak trafik düzenlemeleri yapılacaktır.
- Başta bölgede yaşayan yaşlılar ve sonrasında çocuklu aileler göz önünde bulundurularak meydanlara konforlu ve güvenli erişimi destekleyecek çözümler üretilmelidir. Aynı kapsamda sokak üzerindeki kamusal açıklıkların tamamında oturma alanı tesis edilecektir.
- Gün içinde farklı saatlerdeki ve hafta içi ile hafta sonu yoğun kullanımlar için ölçek



Maltepe Merkezi içinde aktif açık alanlar

çeşitliliğine imkân veren esnek yaklaşımlar gözetilmelidir.

- Dinlenmeye ve topluluk etkileşimine hizmet eden ve mimari tasarımda çeşitlilik ve ilgi yaratan mekansal düzenlemeler yapılmalıdır.
- Açık alanları ve meydanları çevreleyen duvarlar, alan/meydan tasarımının entegre bir parçası olarak düşünülmelidir. Bu duvarlar, alan için önerilen kent peyzajı ilkelere uygun olarak tasarımın parçası olarak ele alınmalıdır. Meydanlara bitişik veya meydanları çerçeveleyen bina duvarları çekici olmayan bir cepheyi önlemek ve davetsiz bir yaya deneyiminden kaçınmak için özel tasarım düşüncesine sahip olmalıdır.
- Kamusal açık mekânların ve meydanların bitişikindeki binalarda, özellikle zemin katlarında, açık mekânı/meydanı harekete geçirmeye ve gün boyunca ek güvenlik sağlamaya yönelik kullanımlar tanımlanmalıdır. Depolama veya yükleme/teslimat gibi işlevlere izin verilmemelidir.
- Meydanların üstü örtü unsuruyla kapatılmamalı ve gökyüzüne açık olmalıdır. Süreli etkinlikler kapsamında geçici olarak yapılacak kapatmalar ve kısmi gölgelikler bu kapsamın dışındadır.
- Tercihe bağlı olarak meydanlar, takılıp sökülebilen asılabilir dekoratif ışıklarla, mevsimlik süslemelerle ve gölgeleme elemanlarıyla dekore edilebilir.
- Yaya aydınlatması, meydanların çevresindeki konutları rahatsız etmeyecek şekilde tasarlanmalı ve yerleştirilmelidir.
- Meydanlar, yıl boyunca kullanıcılar için konforlu olacak şekilde tasarlanmalıdır. Yaz güneşinden korunma sağlamak için kalıcı gölge yapıları teşvik edilebilir.
- Kamusal açık alanlar ve kaldırım düzeyleri bir bütündür. Bu açıdan temel bir yaklaşım olarak aynı malzeme/renk/dokunun tüm kamusal arayüz içinde devamı esas alınır. Ancak tasarımcı tercihi ile sokak üzerindeki nişlerin kaldırım yüzeyinden ayrılması tercih edilirse, bu aynı malzeme/renk /dokunun varyasyonlarının farklılaştırılması ile sağlanmalı, tasarım dili değiştirilmemelidir.
- Sokak nişleri bina girişleri veya sirkülasyon alanları gibi yapının ihtiyaç duyduğu bileşenler olmamalı; binanın bir yan ürünü olarak değerlendirilmemeli, bina kullanımı için ayrılmamalıdır.
- Meydan ve sokak nişleri üzerinde günlük kullanım için küçük atık kutuları bulunmalıdır. Çöp ve geri dönüşüm dahil olmak üzere iki işleve sahip çöp kutuları teşvik edilmelidir.
- Özellikle sert peyzaja sahip alanlarda elektrik kutuları, gaz sayaçları veya ticari çöp bidonları dâhil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, yer üstü tesisler veya hizmetler meydanlara yerleştirilmemelidir. Bu mümkün değilse, bu tür yer üstü tesisler ya bir yapıya entegre edilmeli ya da başka bir şekilde emniyete alınmalı ve halktan uzak tutulmalıdır.
- Meydanlar ve çevresi, gece kullanımına yönelik kör noktalar bırakmayacak şekilde aydınlatılmalıdır.



Sokak üzerinde kamusal cepler



Maltepe Meydanı

4.2. Parklar:

Maltepe Merkez Alanı, Kentsel tasarım rehberi sınırları içinde mevcut durumda 5 adet küçük yeşil alan bulunmaktadır. Bu parklara ek olarak imar planı içerisinde 9 adet yeni yeşil alan tanımlanmıştır.

Söz konusu yeşil alanların tamamı yeşil alan ağının birer parçasını oluşturduğundan, alan içinde yeşil alanlar bir bütün olarak değerlendirilecektir.

Kentsel tasarım rehberi sınırları içinde tanımlı yeşil alanlar ve parklar asgari standartların altında büyüklüklere sahip, mikro parklar olarak değerlendirilmektedir. Alan bütününde iklimlendirme için yeşil ağın oluşturulmasına yönelik bir yaklaşım benimsendiğinden, söz konusu 14 alan çocuk parkı, spor aletleri başta olmak üzere rekreatif işlevleri yerine getirmeyi önceliklendirmektedir.

Parkları ve yeşil alanlar ayrıca genel ağaçlık ve gölgelik alanını artırarak kent genelinde ısı adası oluşumları önlenmesine katkı sağlamaktadır.

Maltepe Merkez Alanı içerisinde mevcut parklar ve yeni önerilen park alanları aşağıdaki ilkeler ışığında tasarlanmalıdır:

- Her yaş grubu için farklı aktif ve pasif rekreasyon seçenekleri yaratılmalıdır. Bu alanlar, kullanıcı gruplarının zaman içinde değişebileceğini göz önünde bulundurarak esnek bir yaklaşımla tasarlanmalıdır.
- Açık havada aktif rekreasyon oyun alanları, kaykay parkları, bisiklet ve koşu/yürüyüş yolları ile çim alanlar gibi diğer alanlarda da gerçekleştirilebilir. Fiziksel aktivite alanları

geliştirilmelidir. Tasarımın bu aşamasında park alanının çevre sakinleri ile katılımcı ihtiyaç analizleri gerçekleştirilmelidir.

- Buluşma/toplanma noktaları veya yalnız kalınacak yerler, dinlenmek için kullanılacak banklar veya çimenler, yürüyüş yolları ile su ve çevre eğitimi vb. pasif rekreasyon örnekleridir. Tüm kullanıcıları kapsayabilmek ve dâhil edebilmek için mahalle parklarının çeşitli alanları ve kullanımları içermesi önemlidir.
- Yüksek-düşük, karanlık-aydınlık, açık-kapalı, kuru-ıslak farklılıkları, bir oyun alanını daha ilginç, daha az tahmin edilebilir ve daha doğal hâle getirebilir.
- Oyun alanlarında tırmanma ve koşma gibi aktif hareketler ve çocukların birlikte oynaması teşvik edilmelidir.
- Okul binaları oyun ve eğitim için en uygun dış mekân alanları sağlayacak şekilde geliştirilmelidir. Bu kapsamda Lisealtı Sokak üzerinde önerilen yeşil alan yanındaki okul ile birlikte değerlendirilecektir.
- Parklar yaya, bisiklet ve diğer mikromobilité araç yollarına bağlanacaktır. Bu kapsamda parkların tamamında bisiklet park yerleri oluşturulmalıdır.
- Şehirdeki kentsel ısı adası etkisini azaltmak için parkların içinde geçirimsiz yüzeyler mümkün olan en düşük miktarda olmalıdır.
- Sert ve yumuşak zemin kullanımı yağmur suyu akışına imkân verecek şekilde düzenlenmelidir.
- Alan bütünündeki parklar arasında Lisealtı Sokak üzerinde yer altı otoparkının üze-

rinde yeşil alan önerilmiştir. Bu alan içinde beton zeminin üzerinde yeşil peyzaj düzenlemeleri önerildiğinden istisna oluşturmaktadır. Bu alanda geniş köklü ağaçlar ve yumuşak zemin uygulamaları yerine bitki yatakları içinde bodur ağaçlar, çalı tipi bitkilendirme ve zemin sarıcı bitkiler önerilmektedir.

- Sosyal etkileşimlerin teşvik edilmesi için karşılaşma mekânları ve oturma/dinlenme alanları tasarlanmalıdır. Gölge ve korunaklı mekânlar bu imkânı sağlayabilir.
- Parklarda ve diğer rekreatif alanlarda hayvanlar için ayrı alanlar yaratılmalıdır.
- Spor veya oyun odaklı alanlar, kullanıcılara eşlik edenler ve seyirciler için pasif rekreasyon imkânları sağlamalıdır. Böylece alan, ailedeki tüm yaş gruplarına hitap ederek katılımı teşvik edecektir. Gölge alanlar oluşturularak oturma elemanlarının yerleşimi, oyun alanı ve yürüyüş yolları vb. fonksiyonlar bir arada düşünülebilir.
- Aktivitelere açık yeşil alanlarda, çeşitli yaş gruplarının ve kültürel geçmişlere sahip bireylerin ihtiyaçlarını karşılayan olanaklar sağlanmalıdır (Çeşitli yaş gruplarına hitap eden oyun alanları, sosyal etkinliklerin yapılacağı alanlar, yaşlılar için oturma ve vakit geçirme donatıları, tekerlekli sandalye erişimine uygun yollar vb. bu olanaklara örnek olarak gösterilebilir.). Alanın erişilebilir ve güvenli olması, aktivitelerde çeşitlilik ve sosyalleşme imkânı sunması, mahalle sakinleri tarafından benimsenmesini ve aidiyet duygusu hissetmelerini sağlayacaktır.
- Farklı fonksiyonları barındıran kullanım alanlarında, bu fonksiyonların ayrılması gerektiğinde sınır ögesi olarak bitki tercih edilmelidir.
- Bitki türü seçiminde az bakım isteyen, yöre iklimine uygun, kanaatkâr bitkiler tercih edilmelidir.
- Kamusal yeşil alanların bitkilendirilmesinde güvenliği tehlikeye atacak gizli noktalar oluşturulmamalıdır.
- Evrensel tasarım ilkeleri uygulanmalı (örn. tasarımın erişilebilirliği, işlevselliği ve farklı bir kullanıcı grubu için kullanılabilirliği) ve fazla sayıda kullanıcıya hitap etmesi için temel gereksinimleri çekicilikle sunmalıdır (örn. güneş, gölge, ağaçlar, çimenler, yollar, koltuklar, piknik tesisleri vb.).
- Merdiven kullanımını mecburi kılan kot farkları, uygun rampa çözümleriyle herkes tarafından kullanılabilir yüzeyler hâline dönüştürülmelidir.
- Kaygan olmayan, yüzeyi mat, pürüzlü döşeme kaplama malzemeleri kullanılmalıdır.
- Yeşil alan olarak bırakılacak kısımlarda özellikle az bakım gerektiren yer örtücü bitki kullanımı tercih edilmelidir.
- Oturma elemanlarının zemini her mevsim kullanıma imkân vermesi için sert zemin olarak uygulanmalıdır.

4.3. Sokak Mobilyaları:

Maltepe Merkez Alanı içerisinde kamuya açık alanların tamamında; meydanlar, sokak nişleri, kurbler, yeşil koridorlar, yaya kullanım alanları, parklar ve yarı kamusal alanlarda, tasarım rehberi içinde belirtilmiş mekan kurgularının sağlanması için sokak mobilyaları kullanılacaktır.

Sokak mobilyaları, oturma, vakit geçirme, bitki peyzajını destekleme, aydınlatma ve atık toplamaya yönelik işlevleri barındırmaktadır.

Sokak mobilyaları kapsamında ele alınabilecek bisiklet park yerleri ilgili bölümde ele alınmıştır.

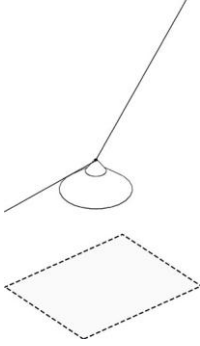
Merkez Alanında sokak mobilyalarının seçiminde aşağıdaki temel tasarım kriterleri dikkate alınmalıdır. Bu temel kriterler ışığında Kentsel Tasarım Rehberi içinde ele alınmış mekanlar için sokak mobilyası seçim kriter ve önerileri sunulmuştur.

- Mobilyalar, oturma, aydınlatma, atık yönetimi veya bilgi sağlama gibi amaçlarını konforlu ve etkili bir şekilde yerine getirmelidir.
- Engelli bireyler de dahil olmak üzere herkesin kullanımına uygun olmalıdır. Evrensel tasarım ilke ve standartları sağlanmalıdır.
- Kullanılan malzemeler iklim koşullarına (yağmur, güneş, kar vb.) dayanıklı olmalıdır.
- Temel bir prensip olarak sokak mobilyaları Net geçiş koridorunu engellemeyecek şekilde konumlandırılmalı ve minimum geçiş genişliği sağlanmalıdır.
- Sokak mobilyaları buldukları alanın içinde yaya hareketini engelleyecek yoğunluk

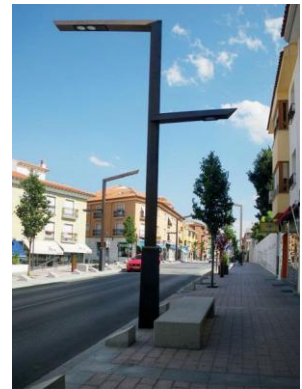
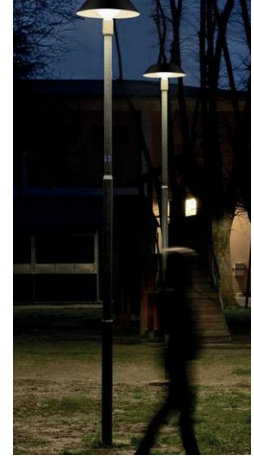
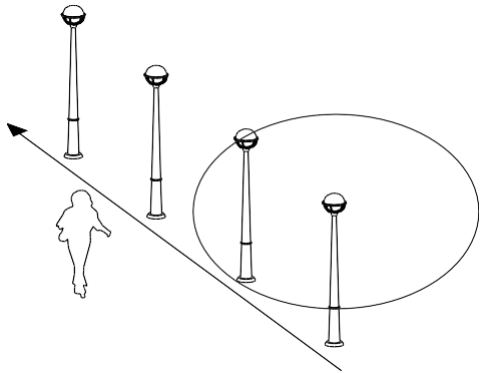
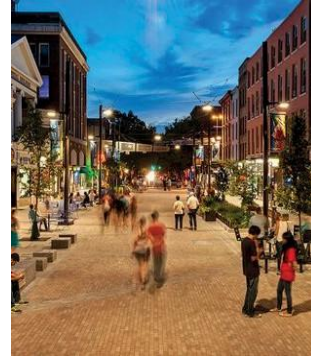
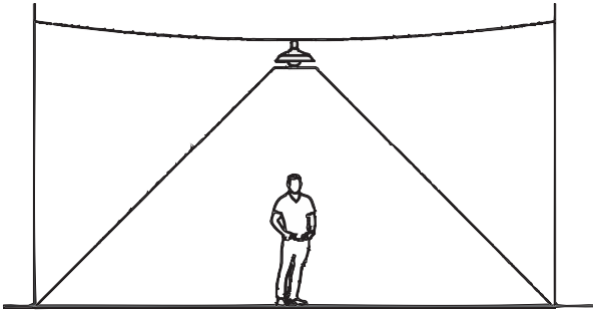
yaratmamalıdır.

- Sosyal etkileşimi teşvik edecek şekilde mobilyalar mantıklı bir düzende gruplandırılmalıdır (örneğin, bankların çöp kutularına ve aydınlatmalara yakın olması).
- Sokak mobilyaları yayaların, bisikletlilerin ve araçların güvenliği için görüş alanlarını engellemeyecek şekilde yerleştirilmelidir.
- Vandalizme karşı dayanıklı, ahşap, metal veya güçlendirilmiş beton gibi sağlam malzemeler kullanılmalıdır.
- Temizlik, onarım ve değiştirme işlemleri kolay olacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Maltepe içinde alanın genel mimari yapısını yansıtmaması açısından sade kagir ve ahşap ağırlıklı malzemeler tercih edilmeli, Maltepe Merkez Alanları içinde tarihi referans veren, eklektik tasarımlardan kaçınılmalıdır. Genel bir tasarım yaklaşımı olarak Maltepe Merkezinde modern sadeliği olan mobilyalar önerilmektedir.
- Geri dönüştürülebilir veya yenilenebilir malzemeler öncelikli olarak kullanılmalıdır.
- Kullanılan tüm malzemelerde toksik olmayan ve halk güvenliğini gözetilen tercihler yapılmalıdır.
- Yaralanmalara neden olabilecek keskin kenarlar veya çıkıntılar önlenmelidir.
- Gece görünürlüğü için yansıtıcı veya iyi aydınlatılmış yüzeyler kullanılmalıdır.

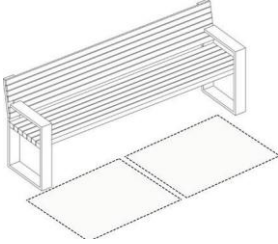
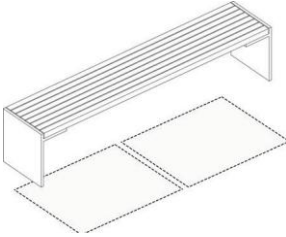
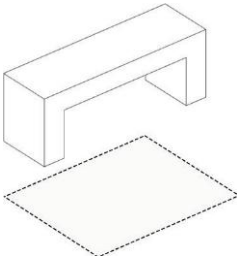
Aydınlatma elemanları

Tip	Yerleştirme alanı	Tasarım nitelikleri
<p><i>Kataner aydınlatma</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> Sokak kesiti 9 m'den az ara sokakların, aydınlatılmasında kullanılması önerilir. Kaldırım üzerinde aydınlatma direği konulmamasıyla yaya kullanımına ayrılmış alanını arttırmak ve net geçiş güzergahını kesintiye uğratmamak hedeflenir. Sokak perspektifinin, düzenli bir sıra oluşturarak güçlendirilmesi amaçlanır. 	<ul style="list-style-type: none"> Sokak kesitinin en fazla 9m olması gerekmektedir. 35-40m aralıklarla iki bina arasına asma germe strüktürle monte edilir. Mümkün olduğunca ince, açık renkli ve sade bir tasarımla çözümleri gerekmektedir.
<p><i>Kısa direkli</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Yaya sokaklarında net geçiş koridoru çevresinde, paylaşımlı sokaklarda tek sıra halinde ve yeşil koridorların içinde tek sıra halinde kullanılacaktır. Sık aralıklarla insan ölçeğine yakın bir algı ile kent peyzajını zenginleştirmek amaçlanır. Göz hizasında devamlı bir ışık izi oluşturulması hedeflenir. 	<ul style="list-style-type: none"> Kısa ve direkli tip aydınlatma elemanlarıdır. Aydınlatma direk ve armatürleri, Maltepe Merkez dokusuna uygun olarak modern ve sade tasarımlara sahip olmalıdır. Ağaçların altına denk gelmemesi gereklidir.
<p><i>Uzun direkli</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Ana caddeler, odak noktalarında ve konut sokaklarında kullanılacaktır. Ana caddelerde yaya aksı ve seyahat aksını birden aydınlatan çift yönlü, konut sokaklarında tek yönlü modeller tercih edilmelidir. 	<ul style="list-style-type: none"> Geniş alanı homojen biçimde aydınlatmalıdır. Kavşak noktasında yerleştirilecekse net geçişi engellememelidir. Birden fazla yerleştirilmesi gerekli durumlarda aydınlatma konileri çakışmayacak mesafede bulunmalıdır.

Örnek tasarımlar

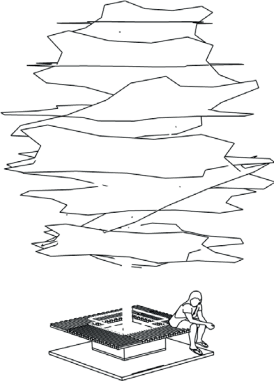
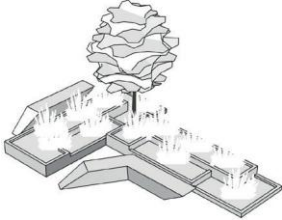


Kent Mobilyaları:

Tip	Yerleştirme alanı	Tasarım nitelikleri
<p><i>Arkalıklı uzun bank</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Park, meydan, geniş sokak nişleri, yeşil koridor içinde ve ana odak noktalarında ya da yaya sokaklarında net geçiş koridoruna paralel uzun süreli oturma ve vakit geçirmeye olanak sağlamayı amaçlar. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uzun süreli oturmalar için tasarlanacak mobilyalardır. Bunun için sırtlığa sahip olan bank modelleri tercih edilmelidir. • Her türlü iklim koşullarına uyum sağlayabilecek, konforlu (ergonomik) tasarımlar geliştirilmelidir. • Oturulacak yüzey için; çabuk kuruyabilecek, yazın yakmayan ve kışın üşütmeyen özelliklere sahip malzemeler seçilmelidir. Bunun için ince, paslanmaz metal armatürler, oturlan yüzeylerde ise emprenye edilmiş ahşap malzeme kullanılması tavsiye edilmektedir.
<p><i>Arkalıksız uzun bank</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Sokaklarda yaya kullanım alanı içinde, kurblerde, toplu taşıma duraklarında, paylaşımlı sokaklarda uzun oturma ve vakit geçirmeye olanak sağlamayı amaçlar. • Akış yönüne paralel olarak yerleştirilir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaldırım üzerinde bulunan oturma elemanları kaldırım malzemesi ile uyum içinde olmalıdır. • Arkalıksız banklar sokak yönüne paralel olarak yerleştirilmelidir.
<p><i>Arkalıksız kısa bank</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Tekli oturma birimleridir. • Kurb içlerinde ve sokak nişlerinde mikro etkileşim alanları oluşturmak için kullanılır. • Birden çok eleman bir arada öbek oluşturacak şekilde düzenlenir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ara odalarda mikro etkileşim alanları yaratır ve kısa oturmaya amaçlamaktadır. Yaya kullanım alanlarında, kurblerde ve kavşak noktalarında öbekler oluşturacak şekilde kullanılacaktır. • Alan bütününde tek bir tasarım yerine farklı tasarımların bir arada kullanımı tercih edilmelidir.

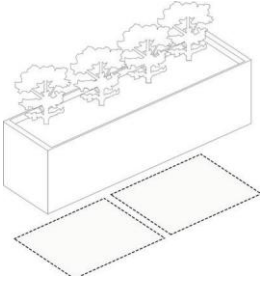
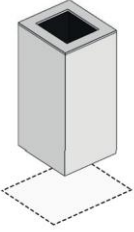
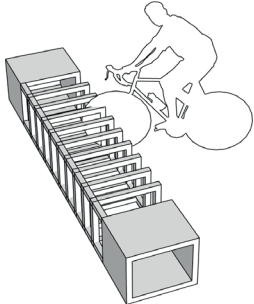
Örnek tasarımlar



Tip	Yerleştirme alanı	Tasarım nitelikleri
<p data-bbox="316 384 556 458"><i>Ağaç etrafında oturma elemanı</i></p> 	<ul data-bbox="669 462 1002 909" style="list-style-type: none"> • Yaya sokakları ve B tipi ana caddelerde net geçiş aksına paralel yaya alanında bulunan ağaçların etrafında. • Paylaşımlı sokaklarda kesitin imkan verdiği noktalarda, mevcut ağaçların etrafında. • Parklarda ve sert zeminli açık alanlarda meydanlarda 	<ul data-bbox="1044 462 1608 717" style="list-style-type: none"> • İçinde bulunduğu aksta bulunan “arkalıksız uzun bank” tipi ile aynı tasarıma sahip olmalıdır. • Etrafında bulunduğu ağacın ölçüleri dikkate alınarak tasarlanmalı, ağaç gövdesi ile oturma alanı etrafında min. 65cm boşluk bırakılmalıdır.
<p data-bbox="316 1105 611 1179"><i>Bitki yatağı çevresi oturma elemanı</i></p> 	<ul data-bbox="669 1183 1002 1662" style="list-style-type: none"> • A ve B tipi ana caddelerin üzerindeki yaya yaşam alanlarının içinde, bitki yataklarının çevresinde. • Başta yayalaştırılmış Bağdat Caddesi aksı olmak üzere, meydan ve sert zemin açık alanlarda boşlukları tanımlamak için • Çarşı içinde bitki tampon alanları çevresinde. 	<ul data-bbox="1044 1183 1590 1544" style="list-style-type: none"> • Bitki yatakları ve yağmur bahçeleri ile entegre olarak tasarlanmalıdır. Yere özgün varyasyonlarla farklılaştırılacaktır. Birbirini tekrar eden prefabrike mobilyalar değil yere özgü kentsel tasarım çözümleri olarak kurgulanmalıdır. • Sokak kurgusu içinde bariyer oluşturma, mekan tanımlama, güvenlik tamponu oluşturmak için işlevsel bir kentsel tasarım bileşeni olarak önerilir.

Örnek tasarımlar



Tip	Yerleştirme alanı	Tasarım nitelikleri
<p><i>Sokak saksısı</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> Ağaç dikilmeye uygun olmayan kesitli sokaklarda yeşil peyzaj oluşturmayı amaçlar. Paylaşımlı sokaklarda ayırıcı görevi görmek üzere kullanılabilir. Yeşil koridor içinde işlevsel ceplerde bariyer olarak kullanılır. 	<ul style="list-style-type: none"> Kaldırımı kapatmayacak şekilde yerleştirilmelidir. Kaldırıma paralel olarak yerleştirilir. Ağır ve yerinden kolay hareket ettirilemeyen tasarımlar tercih edilir. Saksı yüksekliği 70-90cm arasındadır. Tek saksı modülü 50x60 cm boyutundadır. Bir araya gelerek sıra oluşturabilecek modülerliğe sahip olmalıdır.
<p><i>Küçük çöp kovası</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> Günlük el çöpünü toplayan küçük kutulardır. Direk üzerinde veya ayaklı olan küçük kutular, yere çöp ve izmarit atılmasını engellemek amacıyla kullanılır. Evlerin ve iş yerlerinin atıklarının atılması yasaktır. Ana odalarda, kurlarda ve ana caddelerde yaya yaşam alanlarına yerleştirilir. 	<ul style="list-style-type: none"> 30-50 litre olan kutular, kaldırım üzerinde az yer kaplamalıdır. Kolay temizlenebilen, geçirgen ve hafif malzemeler tercih edilmelidir. 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.
<p><i>Küçük bisiklet parkı</i></p> 	<ul style="list-style-type: none"> Büyük bisikletler istasyonları dışında, sokak üzerinde, çarşı içinde, kurlarda, ara odalarda ve sokak kurgusunda belirtilen bisiklet park yerlerinde kullanılacak, küçük bisiklet park yerleridir. 	<ul style="list-style-type: none"> Ortalama 10 bisikletlik gölgeği olmayan yere ankre sabit bisiklet bağlama birimidir. Hava şartlarına uygun ve dayanıklı metal malzemeden üretilmelidir. Bisikletlerin yanı sıra elektrikli skoter bağlanabilmesine imkan sağlayabilmelidir.

Örnek tasarımlar



4.4. Sokaklarda malzeme kullanımı:

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

Maltepe Merkez Alanları içinde kamusal mekanlarda kullanılacak malzemeler kentsel tasarım projeleri doğrultusunda seçilecektir. Kentsel tasarım projelerinin sokak kurgusunda önerilen tasarım yaklaşımına uyum sağlaması için malzeme seçimlerinde temel bazı kriterlere dikkat edilmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda iki kriter gözetilmektedir.

a) Maltepe Merkezi için önerilen mekansal gelişim yaklaşımı kentsel dayanıklılık ve yeşil dokunun korunmasını önceliklemektedir. Bu kapsamda mekansal arayüzlerde su geçiriminin mümkün olan oranda artırılması isten-

mektedir. Malzeme tercihleri yapılırken yağmur sularının toprak tarafından emilmesine imkan verecek seçimler tercih edilmelidir.

b) Temel bir prensip olarak beton esaslı ya da asfalt esaslı zemin kaplamaları yerine parçalar halinde döşenen kaplamalar tercih edilmelidir. Maltepe Merkez Alanında sürekli bir inşaat faaliyeti, dış mekan zemin kaplamalarının sıklıkla yenilenmesi/değiştirilmesi/onarılması gerekliliğini doğurmaktadır. Malzeme seçimlerinde alanın mekansal değişim dinamiği dikkate alınmalı, kolay tamir edilebilen yapım teknikleri kullanılmalıdır.

Yaya yürüme alanlarında; net geçiş koridoru üzerinde, 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.

Bisiklet yollarında da net geçiş koridorlarında kullanılan zemin malzemesi tercih edilecek, bisiklet yolları kaldırım mekanının bir uzantısı olarak tasarlanacaktır. Bisiklet yolları üzerinde şerit boyası ile işaretleme uygulaması yapılır.



Yaya yürüme alanlarında; net geçiş koridoru üzerinde, kaldırım ve yaya yolu olarak düzenlenen alanlarda yürümei kolaylaştıracak geniş malzemeler seçilmeli-dir.

Yeşil koridor ve parklardaki yürüme yollarında içinde, su geçirimli ince çakıl uygulaması yapılır

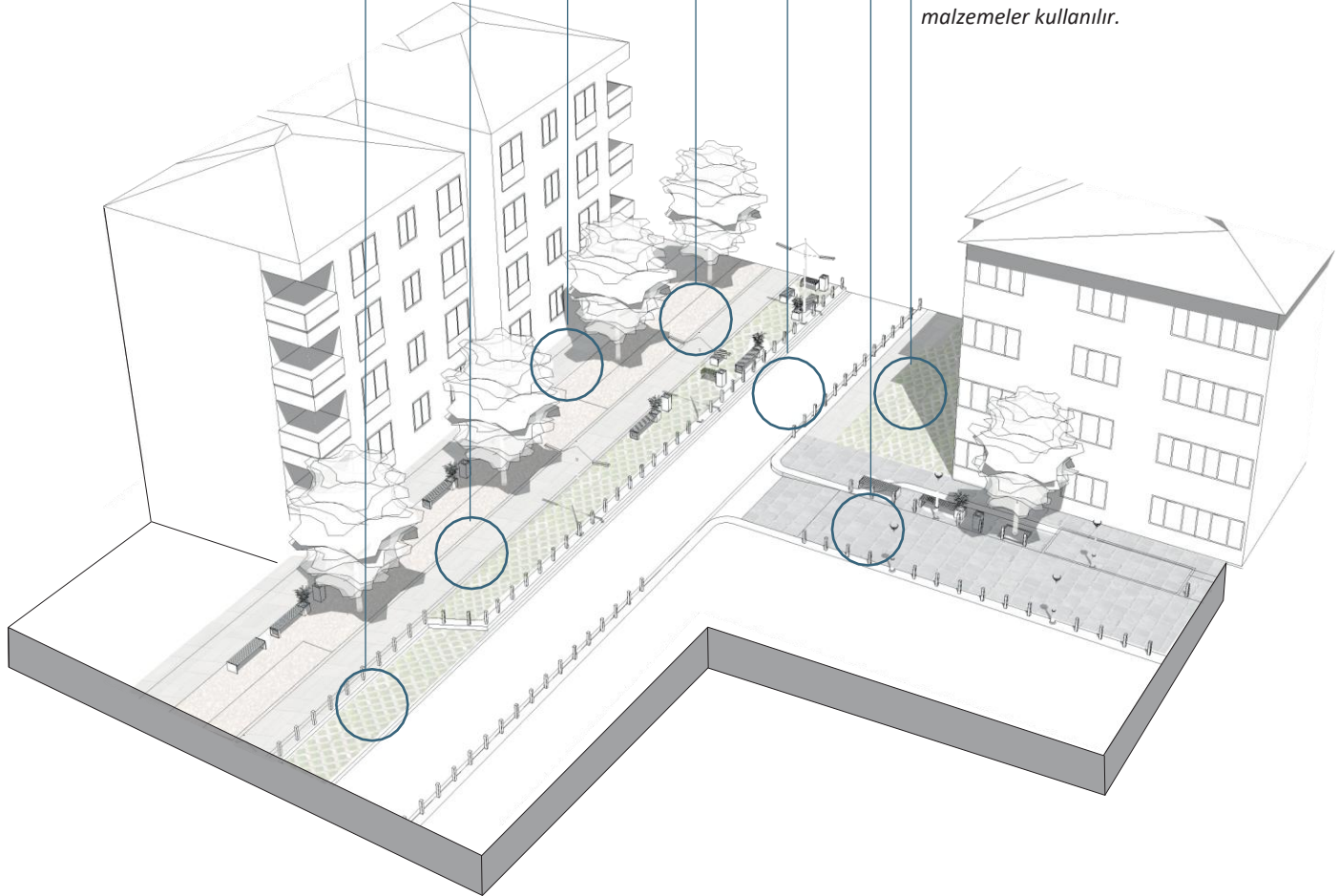
Bisiklet yollarında, net geçiş koridorlarında kullanılan zemin malzemesi tercih edilir

Yola paralel park yerleri ve indirme bindirme cepleri içinde kısmi olarak su geçirimine imkan veren yarı geçirgen malzemeler kullanılır

Seyahat akslarının içinde, beton ya da asfalt uygulaması yapılır.

Kavşak noktalarında, yükseltilmiş yaya geçitlerinde ve paylaşımlı sokaklarda, arnavut kaldırımı tipi orta genişlikte parçalı, doğal taştan oluşan, tırtıklı/pütürlü doku kullanılır.

Kaldırımlarda yaya yaşam alanı olarak ayrılan kurb içlerinde ve sokağa eklenilen küçük kamusal nişler/ meydancıklarda, yeşil alanlardaki yürüme ve oturma alanlarında kısmi olarak su geçirimine imkan veren yarı geçirgen malzemeler kullanılır.



Kaldırımlarda yaya yaşam alanı olarak ayrılan kurb içlerinde ve sokağa eklenilen küçük kamusal nişler/ meydancıklarda kısmi olarak su geçirimine imkan veren parçalı malzemeler tercih edilmelidir. Bu alanlarda kaldırım bütünü ile aynı doku/reng kaplama, içinde su geçirimli derzler bırakılarak kullanılacaktır.

Araç trafiğinde sakinleşme uygulaması yapılacak kavşak noktalarında, yükseltilmiş yaya geçitlerinde ve paylaşımlı sokaklarda, arnavut kaldırımını tipi orta genişlikte parçalı, doğal taştan oluşan, tırtıklı/pütürlü doku kullanılır.

Araç otopark ceplerinin içinde, yeşil koridor üzerinde oturma ceplerinde, park ve yumuşak zemin düzenlemelerinin yapıldığı alanlardaki yürüme akslarında yarı geçirgen zemin uygulamaları yapılacaktır.

Sokak kurgusunda paralel parklanma ceplerinde oluşturulacak yarı geçirgen yüzeyler park ceplerini mekansal olarak farklılaştırmayı ve sokak aksında yağmur suyu kontrolünü kolaylaştırmayı hedeflemektedir.

Yeşil koridor, yaya bağlantıları ve diğer park alanlarında sert zemine ihtiyaç duyulan alanlarda da yarı geçirgen dokular tercih edilecektir.

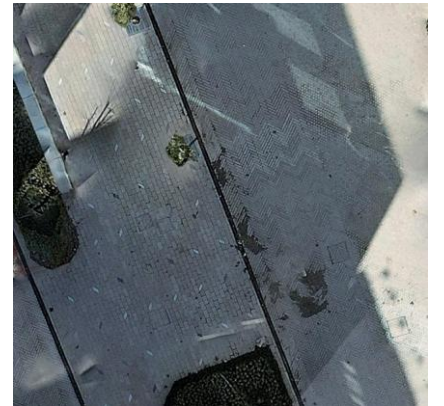
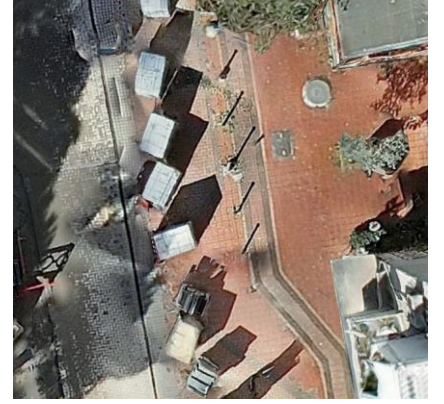
Yeşil koridor içinde yürüme için ayrılan aks içinde yağmur suyu geçişine imkan verecek ve üzerinde spor yapılabilen ince kırılmış çakıl malzemeler kullanılacaktır. Yapı adalarının içinde otopark olarak kullanılan bahçelerde de zemin bu tip malzemelerle kaplanır.



Maltepe Merkez Alanı içinde birbirlerinden farklı çok sayıda kentsel tasarım uygulaması yapıldığı bu uygulamalar arasında dil birliği olmadığı görülmektedir.

Aynı alan içinde farklı uygulamaların olması uzun vadede bakım ve onarım zorluğu yaratmasının ötesinde, kent kimliğinin kentsel tasarım aracılığıyla oluşturulmasını da engellemektedir.

Basit onarımlarda yapılmış uygulamalardan en sonuncusunun kaynak alınarak dokuda yapılacak gelecek iyileştirmelerde bu uygulamanın temel alınması önerilir.



Maltepe Merkez alanlarında yeşil ağın içindeki sert zemin açık alanlarda yarı geçirgen malzemeler tercih edilmeli.



5. Yapı Adaları:

Bu bölümde yapı adalarının dönüşümü, sokak ile olan ilişkisi ve doku bütününde oranların korunmasına yönelik temel tasarım ilke ve yaklaşımları sunulmaktadır.

Maltepe Merkez Revize Uygulama İmar Planı adaların gelişim senaryoları için kaynak alınmıştır. Kentsel tasarım rehberi içinde adaların imar planı ile tanımlanan oran ve sınırları değil, bu koşullar içinde kamusal mekan ile olan ilişkileri önceliklendirilmektedir.

Yapı adalarına yönelik bölüm içinde aşağıdaki temel başlıklar yer almaktadır:

Mekansal gelişim çerçevesi doğrultusunda önerilen dönüşüm senaryosunun imar planı koşulları altında denenerek örnek adalar için dönüşüm modellerinin tartışılması.

Ada ön ve arka bahçelerinin sokak ile olan ilişkisinin düzenlenmesine yönelik temel ilkelerin konulması.

Ada kütle ve cephelerine yönelik düzenleyici standartlar getirilmesi.



5.1. Yapı Adalarının Dönüşüm Senaryoları:

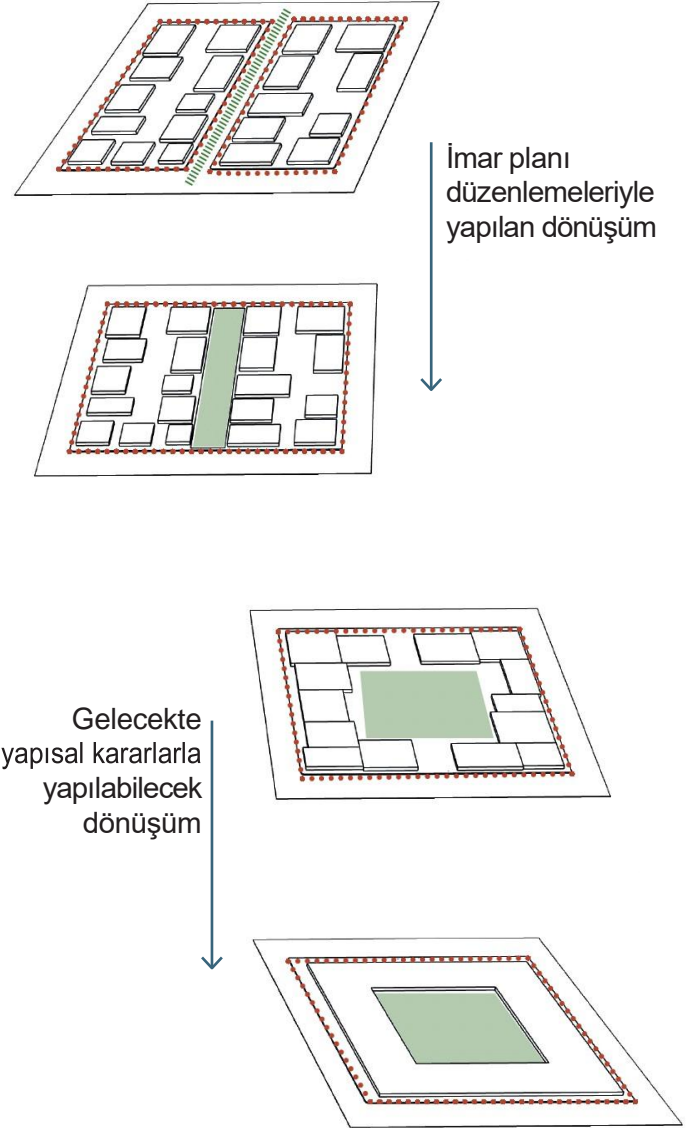
Maltepe Merkez Alanı için önerilen dönüşüm yaklaşımı prensip olarak yapı adalarında kamusal mekan kazanımına dayanmaktadır.

Söz konusu kamusal mekan kazanımı gelecek senaryoları içinde farklı kapsamlarda ele alınabilir. Kısa vadede kamuya terkler ile oluşturulan kamusal mekan kazanımı, uzun vadede parsel ve ada bazında birleşmelerle daha fazla miktarda kamusal mekan kazanımına imkan verebilecektir.

Bu bakımdan Maltepe Merkezi için adaların dönüşümü aşamalı bir süreç olarak planlanarak, gelecekte daha bütüncül gönüllülük esasına dayalı ve kamuya terkler içeren dönüşüm modellerinin zemini hazırlanmalıdır.

Maltepe'de sağlıklı ve mekan kalitesini artırarak bir yoğunlaşma stratejik bir hedef olarak işaret edilmişti. Bu tip bir yoğunlaşma ada bazında birleşmeler ve dönüşümlerle; bloklaşan adalar ile mümkün olabilecektir.

Kısa vadede imar planı koşulları parseller bazlı düzenlemelerle adaların bloklaşması için alt yapıyı kurmakla birlikte, Maltepe'de dönüşüm kapasitesinin yaratılması için daha radikal değişimler, yapısal kararlar ve mülk sahiplerinin katkısına ihtiyaç duyulmaktadır.



5.2. Ön bahçeler ve zemin ilişkisi:

Maltepe Merkez Alanı içerisinde imar planından kaynaklanan yerleşim koşulları geniş geri çekme mesafeleri ve ön bahçelerin oluşmasına imkan vermiştir.

Ön bahçeler özel mülk olmakla birlikte, sokak peyzajının ve dolayısıyla kamusal kullanımın bir parçası olarak değerlendirilecektir.

Ön bahçelerin kullanımı sokak kullanım kararları ile çakışmamalı, sokak ilkelerinin uygulanmasını etkilememelidir.

- Yapı adalarında yeni binalarda ön bahçe zemin kotu, sokak kotu ile hem zemin olmalıdır. Sokaktan yapı adasına basamaksız geçiş sağlanabilmelidir.
- Hali hazırda ön bahçe kotu sokak kotundan farklı olan mevcut binalarda yaya güvenliğinin sağlanması için düzenlemeler yapılmalıdır:
- Zemin kotu sokak kotundan 80 cm'den daha alçak olan ön bahçelerde yaya güvenliğinin sağlanması için ada sınırında 25 cm beton beton bordür üzerine 90 cm yüksekliğinde metal parmaklıklar yapılmalıdır.
- Hali hazırda zemin kotunun sokak kotundan farklı olduğu ön bahçelerde ihtiyaç duyulan merdiven ve basamaklar hiçbir koşulda kaldırıma taşamaz. Merdiven ve basamaklar yapı adası sınırları içinde çözülmelidir.
- 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.

- Bu bakımdan zemin kat pencereleri yol kotundan maksimum 170 cm yukarıda olabilir.
- Sokak peyzajı içinde yaya kotunda sağır duvarların oluşması engellenmelidir. Sokak güvenliğinin artması ve sokağın canlılığı için yapı adaları sokak kotundan sağır duvarlarla ayrılmamalıdır.
- Ön bahçeler sokak peyzajının bir parçası olduğundan, sokaktan bahçe duvarları ile ayrılmamalıdır. Sokak ile yapı adası sınırları arasında duvar, çit, bariyerlerin yüksekliği 55 cm'i aşmamalıdır.
- Yapı adalarının sokağa bakan ön bahçeleri normal koşullarda otopark olarak kullanılmaz. İmar planı kararlarının yapı adalarında imkan verdiği mesafeler, ön cepheye araç parklanması yapılması durumunda, araçların manevra alanı olarak kaldırımını kullanmasını gerektirmektedir. Bu bakımdan temel bir prensip olarak ön cephelerde araç park yeri oluşturulamaz. Otoparklar kaldırıma taşamaz, kaldırımlarda araç manevrası yapılamaz.
- Yapı adalarında ön bahçelerinin parselin özel koşullarından dolayı 7 m'den daha geniş olması durumunda, bina cephesine dik araç parklanması yapılabilir.



- Binada ikamet eden engelli bireylerin bulunması, sokak sürekli araç parklanmasına imkan vermiyorsa (yaya, paylaşımlı, B tipi ana cadde) ya da binanın önünde park yeri ayrılamıyorsa, bina ön bahçesinin 3 m'den geniş olması koşuluyla; ilçe belediyesinden alınacak izinle bina önünde engelli araç park yeri oluşturulabilir.
- Zemin katlar ticari işletme olarak kullanılabilir. Ön bahçeler kat maliklerinin mutabakatıyla ticari faaliyetler için kullanılabilir.
- Zemin katın işletmelerce kullanıldığı yapı adalarında dükkan girişlerinde kaldırım kotu altı giriş yapılamaz.
- Ticaret birimlerinde sokak zemin ilişkisi hemzemin olarak çözümlenmelidir. Buna imkan olmayan yapılarda ticari birim zemini maksimum +/- 40cm farklı olabilir.
- Yapı ada sınırları içinde kalmak koşulu ile ön bahçelerde sabit gölgelik, pergola uygulamaları yapılabilir.
- Kış bahçesi gibi yan cepheleri kapatılmış kalıcı strüktürler konut sokakları üzerinde yapılamaz. Diğer sokak tiplerinde sokağın özgün koşulları gözetilerek ilçe belediyesinin izni ile mimari projesi çizilerek yapılabilir.
- Sokak kurgusu içinde belirtilen işletme önü kullanım mesafeleri yapı ada sınırlarından alınmıştır. Ön cephe içindeki işletme faaliyetleri sokakta işletme önü kullanımından bağımsızdır. Yapı adasında ön bahçe kullanımına, işletme önü kullanımı mesafesi eklenebilir.
- Zemin katın ticari işletme olarak kullanıldığı durumlarda ön bahçeler sürekli araç park yeri veya araç teşhiri için kullanılamaz.
- Ön bahçenin 3m'den geniş olduğu durumlarda, ilçe belediyesinden alınacak izinle, işletmeler kendi ön bahçeleri içinde indirme/bindirme alanı oluşturabilir. Bu alanlar kalıcı park yeri olarak kullanılamaz.
- Ön bahçeler içinde tercihen yumuşak su geçirimli zemin olarak bırakılmalıdır. Zeminin ticari kullanım ya da zorunlu sebeplerde sert zemin olması gereken alanlarda yağmur suyu drenajı kaldırırma verilmemeli kendi içinde çözümlenmelidir.
- Ön bahçelerde sokak peyzajını tamamlayan peyzaj uygulamaları teşvik edilir.

5.3. Arka bahçeler ve iç avlular:

Maltepe Merkez Alanı içerisinde yapı adalarının içinde geniş arka bahçeler ve bu iç bahçelerin birlikteliği ile oluşmuş iç avlular bulunmaktadır.

Mekansal gelişim yaklaşımı açısından bu geniş iç avlu alanları işlevsel niteliği ile değil kent ekosistemi ve mikro iklimasına etkisi ile ele alınmaktadır.

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. Kamusal kullanıma imkan vermemekle birlikte ada ortalarında kalan yeşil alanlar Maltepe için önerilen yeşil ağın bir parçası olarak değerlendirilir. Ada ortaları ve arka bahçelerde kazanılan yeşil alanlarla birlikte doku bütününde dünya standartlarında kentsel dayanıklılığı artıracak bütüncül yeşil alan oranlarını yakalamak mümkündür.

Bu alanlar Maltepe içinde ısı adası etkisinin azaltılması, kuşlar ve böcekler başta olmak üzere kent içi doğal çeşitliliğin korunması, yağmur suyunun yer altına sızması ve nemliliğin korunması nitelikleriyle değerlendirilmiştir.

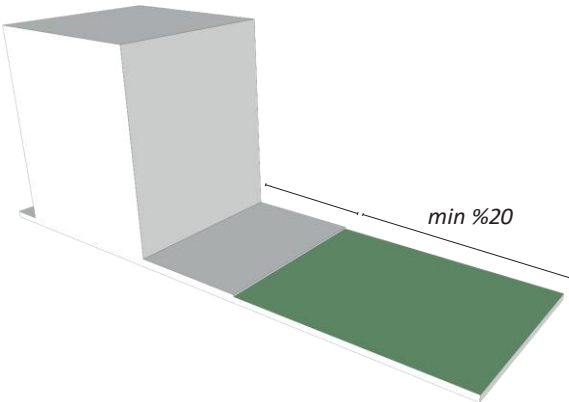
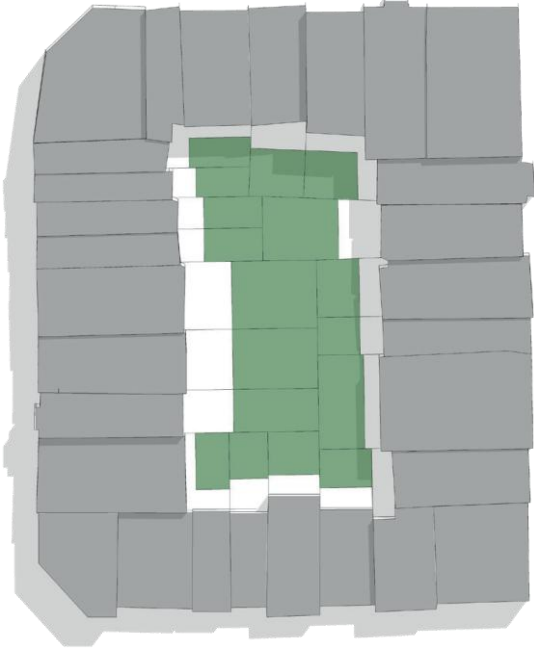
- Yapı adalarının ortasında kalan boşlukların yumuşak zemin olarak muhafaza edilmesi önerilir. Arka bahçe; parselin içinde bina oturma alanı dışında, binanın arka cephesinde kalan tanımlı alan olarak kabul edilmiştir.
- Yumuşak zemin olarak bırakılan kısımda müstemilat, kömürlük, kış bahçesi gibi eklentiler 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.
- 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 dö-küntülerin kaldırılması gereklidir. Bunun sorumluluğu mal sahiplerine aittir.
- Arka bahçeler arasına yüksek bahçe duvarı yapılamaz. Bahçeleri birbirlerinden

ayırarak 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.
- Arka bahçeler bina maliklerinin mutabakatı ile otopark olarak kullanılabilir. Otopark olarak kullanılan arka bahçelerde sert zemin uygulaması yapılamaz. Bahçe zemini yukarıda belirtilen koşullarla; sadece su geçirimli malzeme ile kaplanabilir.
- Arka bahçeler içinde her 30 m² içinde bir ağaç dikilmelidir. Arka bahçelerin ağaçlandırılması bina sahiplerinin sorumluluğundadır. Arka bahçelerde mevcut ağaçlar halk sağlık ve güvenliğini tehdit etmedikçe kesilemez. Kesildiği durumlarda aynı alanda yeni bir ağaç dikilmesi gerekir. Temel bir ilke olarak mahalle dokusu içinde bütüncül ağaç varlığının artırılarak korunması amaçlanır.
- Yapı adalarının dönüşümünde, parsel bazlı inşaat projelerinde yapılacak yer altı otoparkları yapı taban alanından geniş olamaz. Yer altı otoparkları arka bahçelerde toprak ilişkisini engellemeyecek biçimde yapı izdüşümünü aşmamalı, bahçelerde köklü ağaç gelişimi ve yağmur

suyu geçirimi engellenmemelidir.

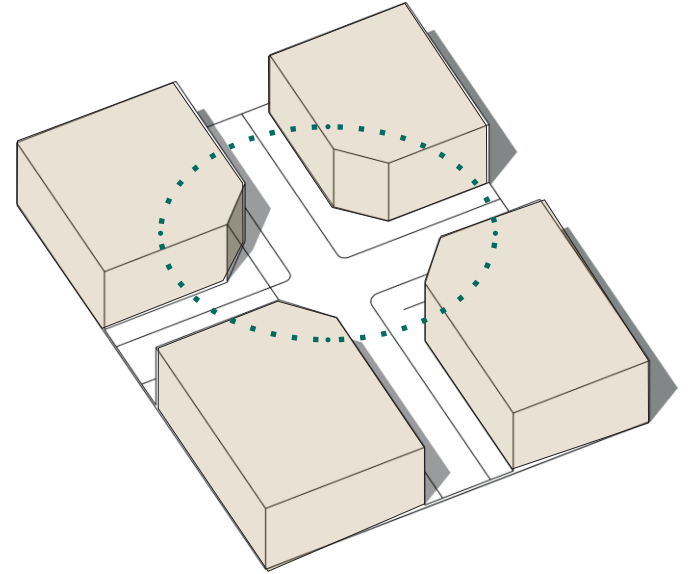
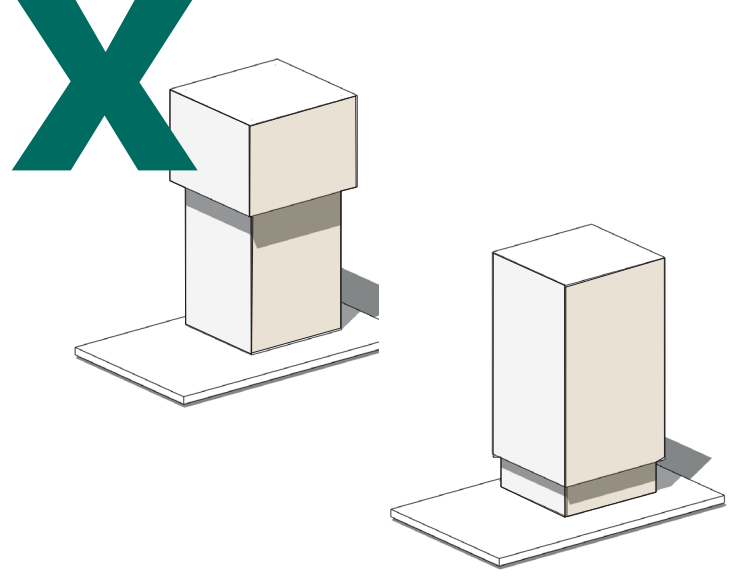
- Ada bazlı dönüşüm projelerinde yağmur suyunun toplanmasına yönelik uygulamalar yapılmalıdır.
- Ada iç bahçelerinde yeni dikilecek ağaçlarda yaprak döken geniş yapraklı ağaçlar ve meyve ağaçlarının dikilmesi önerilir. İğne yapraklı ağaçların dikimi önerilmez.
- Aynı ada içinde farklı parsellerin aralarındaki bahçe duvarlarını kaldırarak, ada ortasında ortak kullanıma yönelik bütüncül uygulamalar yapması desteklenecek bir yaklaşımdır. Tüm maliklerin mutabakatı ile ada iç bahçelerinin özel mülkiyet hakları korunarak kullanımlarının birleştirilmesi durumunda yerel yönetim kaynakları ile uygulamalar desteklenmelidir.



5.4. Yapı kütleleri ve cepheleri:

Maltepe Merkez Alanı içerisinde yapı adalarının içinde imar plan ve plan notlarında belirtilen kütle oran ve sınırları korunacaktır. Tüm yapı kütle gabari ve hacim sınırları imar planına göre belirlenir.

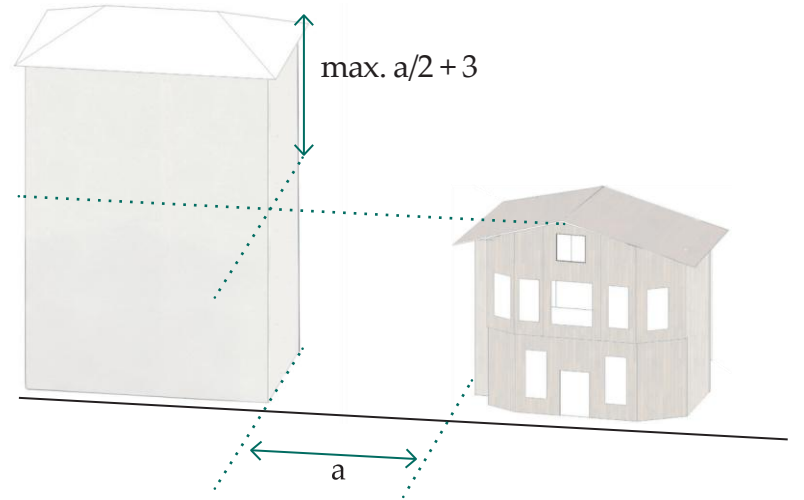
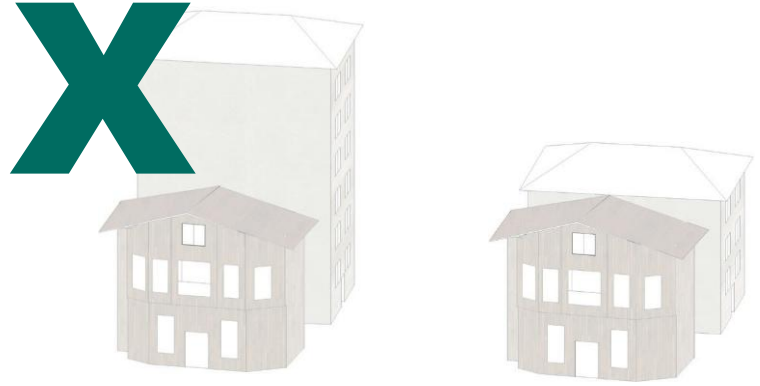
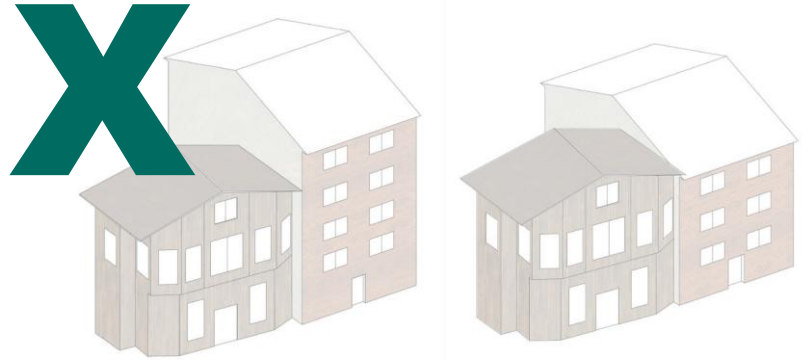
- Doku bütününde yani yapılacak yapılarda zemin kattan sonra 100 cm çıkma yapılabilir. Kütle bütününde zemin kat dışında çıkma yapılmayacaktır. Yeni yapılarda üst katlarda çıkmalar bulunan mantar kütleler yapılamaz.
- Doku bütününde yapı adalarında 4. kattan sonra teras oluşturmak amacıyla geri çekilmeler yapılabilir. Zemin kotundan 15 m alçakta teras oluşturulamaz, geri çekme yapılamaz.
- Maltepe Merkez Alanı içinde yapı adalarında köşe parsellerde kütlelerin açılı olarak kırılması sağlanmıştır. Köşe parsellerde yapılacak kırılmalarla adalar arasındaki kavşaklarda daha geniş mikro kamusal odaklar elde edilmesi amaçlanır.
- Yapı adalarında çatı terasları ve çatı bahçeleri yapılabilir. Kentsel ısı adası etkisinin azaltılması ve zeminde kaybedilen yeşil alanın bina üstünde kazanılmasıyla kentin yeşil oranı artırılmalıdır. Ayrıca bu yüzeyler ortamda biyolojik çeşitlilik ve habitat oluşmasına katkı sağlayacaktır.
- Binaların ve sert yüzeylerin yeşil çatı olarak kullanılmasıyla yağmur suyu yönetimi ve su tasarruflu tasarım hedeflenmelidir.



- Çatılarda seyrek bitkilendirme düşünülmelidir. Yetiştirilmesi kolay, yerel bitki türleri yetiştirilebilir.

Yapı adalarının içinde tescilli bina ya da parsel bulunması durumunda ada içinde kütlelerde ek ilkeler uygulanacaktır.

- İmar koşullarından bağımsız olarak tescilli yapıya komşuluğu olan yapıların gabarisi, komşusu olduğu tescilli yapı referans alınarak belirlenir.
- Bitişik nizam adalarda tescilli binaya komşuluğu bulunan parsellede kademeli bir kat artışı yapılır.
- Bitişik nizam adalarda tescilli bir yapıya komşuluğu bulunan binaların cephe renkleri, komşusu oldukları tescilli yapıdan daha açık tonda boyanmak zorundadır. Bitişik nizam tescilli binaların iki yanındaki parsellerde yer alan binalar sağır duvarları dahil olmak üzere aynı renge boyanacaktır.
- Tescilli yapı komşuluk ilişkilerinde parsel sınırları değil tescilli yapının sınırları referans alınır. Üzerinde yıkılmış yapı bulunan tescilli parsellerde, yıkılmış yapının anıtlar kurulunda bulunan rölöve projesi referans alınır.



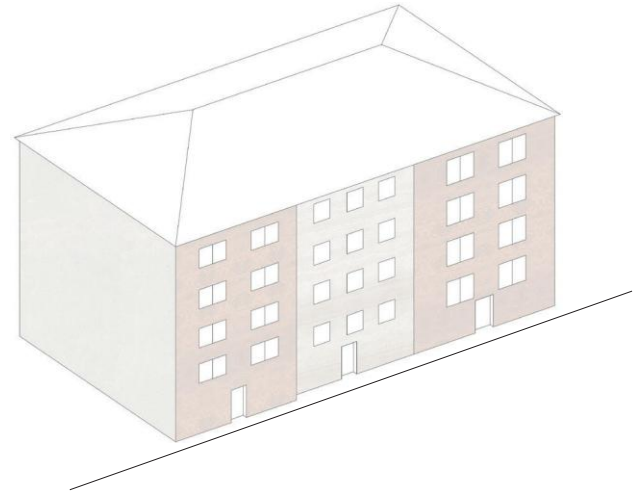
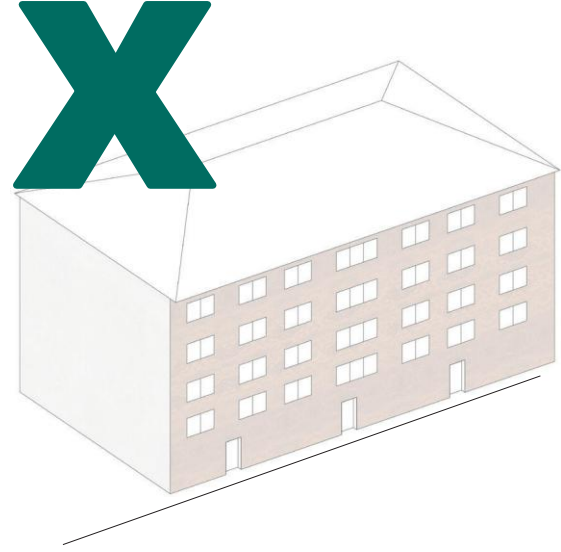
Maltepe Merkez Alanında sokak oranlarının ve sokak algısının korunması için cephelerde uyulması gereken temel ilkeler sunulmuştur.

Maltepe Merkez Alanı içerisinde parsel büyüklüğü ya da imar koşullarından bağımsız olarak 40 m'yi geçen kesintisiz yekpare cepheler yapılamaz.

Parsel koşullarından dolayı ya da parsel birleştirilmesi ile yapı adalarında 40 m'yi geçen cephe yüzeylerinin oluşması durumunda cephede aşağıdaki prensiplerden en az biri benimsenerek cephe üzerinde farklılaşma yaratılmalıdır:

- Cephe kompozisyonlarının cephe içinde farklılaşması. (Pencere tip ve büyüklükleri, balkonlar ve/ veya çıkımların kurgusunun refans değeri koruyacak şekilde düzenlenmesi).
- Cephe üzerinde malzeme, doku ve renk farklılaşmalarının yapılması.
- Bina kütlelerinde geri çekilmeler ile kütle hareketinin sağlanması.
- Düşey silmeler, boşluklar, dekoratif düşey elemanlar kullanılması.

Maltepe Merkez Alanı bütününde yapı cephelerinde her binada kendi içinde tek renk, doku ve malzeme kullanılarak sokaklarda göz yormayan sade cephelerin oluşturulması önerilir. Konut alanları içinde malzeme ve renk kullanımı ile ilgili sınırlamalar getirilmemekle birlikte, zemin kat dışında cephe dokusunda mümkün ölçüde tek bir doku/renk kullanımı önerilir (ticaret alanları ve aktif cepheler için ek ilkeler ilgili bölümde sunulmuştur bkz. Çarşı Özel Tasarım Alanı 6.4. Aktif cepheler)



- Maltepe Merkez alanı içinde (Çarşı özel tasarım alanı dışında) üst katlarda cephelerde tabela, reklam, ışıklı pano bulunmalıdır.
- Bina cephelerinde eklentiler kaldırılacaktır. Binalarda binaların ön cephelerinde montajlı klima, çanak anten ve diğer tüm eklentiler sökülecektir.
- Klimaların kaldırılamayacağını ispat edildiği durumlarda önerilen yerlere çekilip, bina rengine boyalı balkon şeklinde kapama ile gizlenmesine izin verilebilir. Yeni binalarda, eklentiler için bina cepesinde istikamet sınırı içinde girintiler veya tesisat bacası açılacaktır. Isınma ve iklimlendirme için merkezi sistemler yapılabilir.
- Klima ve diğer eklentilerin montajı sırasında açığa çıkan kablolar cephede görünmeyecek şekilde düzenlenecektir. Cephe de yer alan yağmur iniş boruları, cephe ile aynı renk olacak şekilde boyanacaktır.
- Pencerelere yapılacak ferforje panjur vb. eklentiler pencere iç bölümünde olacaktır bu eklentiler istikamet sınırını aşamaz. Aktif cephe hattının üzerinde, yukarıdaki başlıklar dışında kalan bina eklentileri, bina cephesiyle aynı renge boyanmalıdır.



6. arşı Bölgesi/ Ticaret Kullanımı:

Mekansal Gelişim Çerçevesi içinde transit odaklı gelişim yaklaşımını desteklemek üzere Maltepe Çarşısı özel tasarım alanı olarak işaret edilmektedir. Bu bölümde Maltepe Çarşısı ve çarşı içindeki ticari kullanımlara yönelik özelleştirilmiş kentsel tasarım ilke ve yaklaşımları sunulmaktadır.

Çarşı alanının tasarım yaklaşımının dayanağı, mekansal gelişim çerçevesi içinde sunulmuş ticaret yaklaşımıdır (bkz. Mekansal Gelişim Hedefleri). Ticaret yaklaşımı kapsamında Maltepe Çarşısı ve Balıkçıköy'ün bağlantılarının geliştirilmesi ve bu tanımlı bölgenin transit odağın çevresinde, tüm ilçe ölçeğinde orta sınıf konut alanlarının sosyal, kültürel, ticari karma kullanım odağı olarak çalışması önerilmiştir.

Bu kapsamda Maltepe Merkez alanı içinde ticaret kullanımının yoğun olduğu bölge mahalle ölçeğinde ticaretin yanı sıra Kuzeydeki mahallelerin de transit odağa erişirken servisleri kullanacağı sosyal bir merkez olarak çalışacaktır.

Söz konusu mekansal gelişim yaklaşımı bu açıdan çarşının sadece ekonomik bir odak değil, sosyal etkileşime imkan veren bir kamusal merkez niteliği kazanmasını önceliklemektedir.

Çarşı bölgesi Maltepe Meydanını meydana açılan karma kullanım yoğun akslar ve Atatürk Caddesi'nin demiryolu alt geçicide kadar uzanan yayalaştırılmış kısmını kapsar. Söz konusu tanımlı bölge hali hazırda servislerin yoğun olduğu rekreatif bir odaktır. Öte yandan gerek saha analizleri gerek Maltepe'de yürütölen katılımcı araştırma süreci bu alanda uzun inşaat süreci (Bağdat Caddesi araç trafiğinin yer altına alınması), değişen tüketim alışkanlıkları ve alan içindeki güvenlik sorunlarından dolayı, mekansal köhneleşme gerçekleşmekte olduğunu göstermektedir.

Bu bölümde özel bir tasarım alanı başlığı altında ele alınacak çarşının içinde mekansal gelişim hedeflerini gerçekleştirmeye yönelik temel kentsel tasarım çözümleri şu ana başlıklar altında sunulmuştur:

- Çarşının geliştirilmesine yönelik temel mekansal tasarım yaklaşımı
- Çarşıya güvenli erişimin sağlanması
- Ticari aktif cephelerin tasarımı ve sokak algısı
- Çarşı içinde açık alanların kullanımı
- Çarşıda ticaret kullanımını destekleyecek altyapı çözümleri



6.1. Çarşının Mekansal Kurgusu:

Maltepe Merkezi Çarşı Alanı, geniş çerçevede değerlendirildiğinde Bağdat Caddesi aksının her iki yanındaki adalar, bu adalara açılan sokaklar, Maltepe Camii ve Atatürk Caddesi ile bir bütün olarak ele alınır.

Aynı kapsamda günümüzde Demiryolu hattı sert bir bariyer oluşturmakla birlikte, Maltepe Çarşı bölgesi Balıkçıköy ve Beşçeşmeler ile birlikte çalışan kentsel bir bütünün parçasıdır.

Balıkçıköy Meydanı ve Maltepe Meydanı arasında bağlantıyı sağlayan Atatürk Caddesi'nin yayalaştırılmış kısmı hali hazırda servislerin ve rekreatif kullanımın yoğun olarak gerçekleştiği alanlardır. Bu alanlarda kentsel tasarım müdahaleleri gerçekleştirilmiştir. Alan içinde kamusal mekan kalitesi görece yüksektir.

Çarşı özel tasarım alanı olarak tanımlanan bölge; Bağdat Caddesi'nin yayalaştırılmış zeminini, Maltepe Meydanı'nı ve bu alana açılan sokak ve bağlantıları kapsamaktadır.

Kentsel tasarım yaklaşımı olarak bu alanın tamamı zemin katta süreklilik gösteren bir boşluk olarak değerlendirilmiştir. Bir bakıma bu parsellerin bulunduğu alanın tamamının tek bir "meydanın" parçası; bütüncül bir mekan olarak değerlendirilmiştir.

Alanın içinde kalan kütleler, meydanın içindeki öğeler, kütleler arasındaki kentsel boşluklara meydan içindeki arayüzler olarak değerlendirilmiştir.

Söz konusu alan ilçe bütününde, transit odaklı

gelişim strateji bağlamında düşünüldüğünde, Maltepe'nin pazar yeridir. Ticari hareketliliğin ekseninde, sosyal karşılaşma, kültürel aktivite ve kamusal etkileşime olanak veren bir açık alandır.

Bu kapsamda çarşının kendi içinde bütüncül tek bir kentsel irtifak olarak tasarlanması; özel tasarım alanının büyük bir alışveriş merkezi gibi çalışabiliyor olması hedeflenmiştir.

Büyük bir çarşının/alışveriş merkezinin mekansal programı, özel tasarım alanında kentsel ölçeğe uyarlanmıştır. Söz konusu program şu gereksinimlere mekansal çözümler sunabilmelidir:

- Çarşının giriş çıkışlarının tanımlanması, erişimin kolay olması. Çarşının bütüncül bir mekan algısı olması.
- Kullanıcının bir bütünün içinde olduğunu hissetmesi ve kaybolmadan rahat hareket edebilmesi.
- Çarşının bir kimliği; "mimari karakteri" olması
- Çarşı içinde kullanıcıların kendilerini güvende hissetmeleri.
- Mekansal konfor şartlarının sağlanması, keyifli vakit geçirecek, oturacak, dinlenecek, yemek yiyecek, çocuklarla zaman geçirecek "iyi" ve "sağlıklı" mekanların olması.
- Çarşı içinde vakit geçirirken tuvalet, yemek, dinlenme, gibi insani ihtiyaçların, "herkes için" sağlıklı biçimde karşılanabiliyor olması.
- Alışveriş yapmanın dışında kültürel faaliyetler için; vakit geçirmek, eğlenmek, bir etkinliğe katılmak, sosyalleşmek için ziyaret edilen bir yapı olması.

6.2. Çarşıya Erişim:

Maltepe Merkez Alanları içinde mekansal gelişim hedef ve yaklaşımı doğrultusunda, çarşı alanında ticaretin desteklenmesi öncelikle alana erişim sağlanması ile mümkündür.

Çarşı alanı ve ticaret yoğun bölgeler için kentsel tasarım rehberi içinde belirtilen erişim standartlarının tümü geçerli olmakla birlikte, ticari hareketliliği desteklemeye yönelik ek düzenleme ve ilkeler sunulmuştur.

Ticari bölgelerde erişilebilirlik ve yürünebilirlik standartları, kapsayıcı, canlı ve sürdürülebilir kentsel alanlar oluşturmak için gereklidir. Bu standartlar, engelli bireyler, yaşlılar ve aileler dahil herkesin bu alanları kullanabilmesini sağlar ve eşitlik, güvenlik ve sosyal etkileşimi teşvik eder. Ayak trafiği, işletmeler ve turizmi çekerek ekonomik canlılığı artırır, aynı zamanda aktif yaşam tarzlarını teşvik ederek ve kirliliği azaltarak halk sağlığını iyileştirir. Yürünebilir alanlar, güvenliği artırır, topluluk duygusunu güçlendirir ve yerel kimliği yansıtarak bu bölgeleri yaşamak, çalışmak ve ziyaret etmek için cazip hale getirir. Bu kapsamda Maltepe Çarşısı ve Meydanının uzun vadede sürdürülebilir ekonomik ve sosyal gelişimi yaya ölçeğinde erişilebilirliği ile doğrudan orantılı olacaktır.

Çarşının Yürünebilirliği:

Maltepe Çarşı alanı içinde sokak standartları içinde bulunan ilkelerin tamamı yaya erişim kesitleri maksimum olacak şekilde kurgulanmalıdır.

Tanımlı alan içinde A ve B Tipi ana caddeler, paylaşımlı sokaklar ve yaya sokakları bulunmaktadır.

Kayabaşı, Beşevler, Yenyol ve Sakızağacı sokakları için "sokak tipleri" bölümünde sunulmuş asgari şartlarda net geçiş koridoru dışında kalan tüm bileşenler sunulmuş minimum standartta uygulanıp, geri kalan kesitin tamamı yaya net geçişine ayrılacaktır.

Beşevler ve Sakızağacı Sokaklarında mevcut ağaç promenadı korunarak şikan uygulaması yapılmayacaktır.

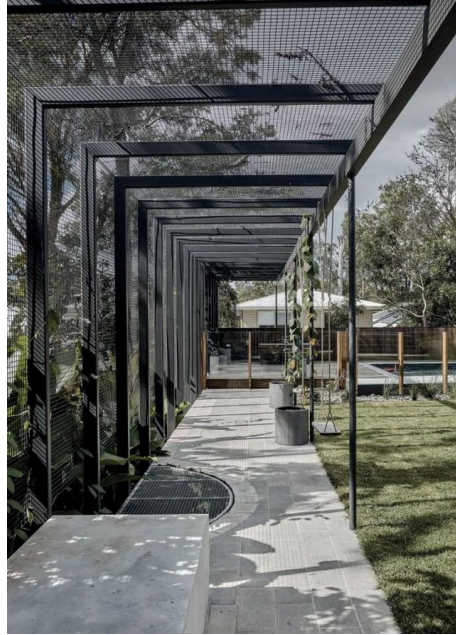
Tanımlı Alan içinde diğer sokaklarda işletme önü kullanımı net geçişi min. 200 cm bırakacak şekilde düzenlenmelidir (Çarşı bölgesinde sokak sınırları dışında kalan bina ön bahçelerinin de ticari amaçla kullanılacağı varsayımından hareket edilmiş, bu alanların da işletme önü kullanımına dahil edileceği öngörülmüştür).

Tanımlı çarşı alanı içinde sokaklar bölümünde sunulan malzeme seçimleri kullanılacaktır. Tüm çarşı alanında sert zeminlerin tamamı aynı tasarım dil ve deseninde uygulanacaktır. Sokaklar arasında yürüme yüzeyinde renk, doku, desen, malzeme farklılığı olmamalıdır.

Bina özel mülkiyetindeki ön bahçeler ve cephe önleri sokak zemini ile aynı kotta ve malzeme dokusuna sahip olmalı, sokak ile özel mülk aynı arakesit içinde çözülmelidir. İşgal alanları bölümünde belirtilmiş tüm ilkeler, bina ön bahçeleri için de geçerlidir.

Tanımlı çarşı alanı içinde sert zemin yürüme yüzeylerinin tamamında kaymayan mat malzemeler tercih edilmelidir.

Çarşı alanının bütününde görme engelli bireyler için hissedilebilir zemin uygulaması ve standart işaretlemeler net geçiş koridorunda



kesintisiz olarak uygulanacaktır. Bu yollar alan bütününde yönlendirme tabelalarında da işaretlenecektir (bkz. yönlendirme tabelaları).

Türk Standartları ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı mevzuatına uygun ölçülerde rampa ve engelli erişim uygulamaları yapılmalıdır.

Çarşı alanı içerisinde yaya bağlantısı olarak belirtilmiş, adalar arasında kamu mülkiyetindeki dar geçitlerde, yaya hareketini kolaylaştırmak ve yönlendirmek amacı ile yaya arkadları önerilmiştir.

Yaya arkadları sokaklardan ada içlerine olan geçitlerde yayaları yönlendirmek ve korunaklı geçitler oluşturmayı hedefler. Bu arkadlar ayrıca Maltepe Çarşısı içindeki pasajların bir yansıması olarak değerlendirilmiştir.

Yaya arkadları hafif malzemeden yarı açık gölgelikler olarak 200 cm genişliğinde projelendirilecektir. Bağlandığı sokaktan ada içindeki kamusal mekanlara yürüme promenade oluşturacak şekilde devam ederek, ada içindeki düzenlemede sonlandırılacaktır.

Arkadların tasarımında hafif ve geçirgen yüzeyler tercih edilmeli, arkad girişleri sokak içinden farkedilir olmalıdır.

Arkadların içinde bina cepheleri ile ilişkinin kesilmek istendiği ya da cephe ile birleştirilmek istenen alanlar arasında kapalı ve açık düzeyler kullanılarak bina ile ilişki sağlanacaktır.

Arkad içlerinde yer yer oturma birimlerine ve bitki düzenlemelerine, yeşil duvarlara yer verilebilir.

Arkadların tamamında aynı tasarım dili kullanılacaktır. Meydan ve açık alan düzenlemelerin-

de kullanılacak arkadlar, çarşı alanındaki yaya geçitlerinde kullanılan tasarım dil ve malzemesi ile aynı olacaktır.

Çarşıda bisiklet kullanımı:

Çarşı içinde bisiklet erişilebilirliği için bisiklet yolu standartları, sokaklar bölümünde belirtilen ilkeler doğrultusunda kurgulanacaktır.

Çarşı alanı içerisinde bisiklet park alanları özellikle önem arz etmektedir. Bu bakımdan kaldırım üzerinde küçük bisiklet parkı ve büyük bisiklet parkı uygulamaları yapılacaktır (bkz.3.6 Sokaklarda Bisiklet Kullanımı).

Bisiklet park yerleri ticari alanın her 1.000 metrekaresi için en az 10–20 park yeri sağlayacak şekilde kurgulanmalıdır.

Bu kapsamda yaya ve paylaşımlı sokakların her birinde 50 m ara ile 10 bisikletlik küçük bisiklet parkları oluşturulmalıdır. Küçük bisiklet parkları yaya yaşam alanı üzerinde net geçiş koridorunu engellemeyecek biçimde yerleştirilir.

Alan içinde Maltepe Meydanının iki köşesinde güvenli, üstü kapalı ve ana varış noktalarına 30 bisikletlik bisiklet parkı, bisiklet istasyonu ve elektrikli araçlar için şarj noktası konumlandırılmıştır. Bu alanlar elektrikli hafif mobilite araçlarıyla çarşıya alışveriş yapmaya gelenlerin erişimini kolaylaştıracak genişlikte alana sahip olmalıdır.

Çarşı bütününde bisiklet yolları, bisiklet parkları ve şarj noktaları yönlendirme tabelaları ve haritalarında işaretlenmelidir (bkz. yönlendirme tabelaları).

Toplu taşımaya erişim:

Çarşıya toplu taşıma erişimi için 3 temel odak

bulunmaktadır. Bunlar Marmaray bağlantısı, minibüs durakları ve yapımı devam eden tramvay hattının bağlantısıdır.

İnönü ve Feyzullah Caddeleri'nin Maltepe Meydan'ı ile kesiştiği noktalarda minibüsler için durak alanları ve üstü kapalı bekleme noktaları oluşturulacaktır. Bu noktalarda araç bekleme cepleri çift taraflı olarak kurgulanmalıdır.

Marmaray istasyonları ve E5 üzerindeki M4 istasyonu çarşı ile bağlantısı kurulması beklenen ana transit odakları oluşturmaktadır.

Çarşı içinden Marmaray istasyonlarına ana yaya bağlantısı Atatürk ve İnönü Caddelerinden sağlanmaktadır. Çarşı bütününde ve bağlantı yolları üzerinde Marmaray istasyonlarına olan güzergah sık aralıklarla yerleştirilmiş yönlendirme tabelaları ile, istasyona kaç metre (ve kaç dakika) yürüme mesafesini de gösterecek şekilde yerleştirilmelidir (bkz. yönlendirme tabelaları).

Çarşının proje aşamasında olan Kadıköy Tramvay Hattı İstasyonu ile olan bağlantısı Kore Sokak üzerinden sağlanmaktadır. Tramvay istasyonuna olan bağlantı Kore Sokak üzerinden yeşil ağa bağlanarak sağlanacaktır. Bu aks üzerinde yukarıda belirtilen yaklaşım doğrultusunda işaretleme ve yönlendirmeler yapılmalıdır.

6.3. Açık Alanların Kullanımı:

Çarşı Alanı içinde ticari faaliyetler, servisler ve kamusal hareketliliğin artırılması için kamu ve özel mülkiyetteki tüm açık alanlar bütüncül olarak ele alınmıştır.

Maltepe Meydan alanı içinde kamunun erişebileceği tüm açıklıklar aynı mekansal düzlemin parçalarıdır.

Ada ortalarının kullanımı:

Maltepe Çarşı alanı içinde yapı adalarının içinde kamusal mekanlar ve parsel sınırları içinde kalan özel mülkler bulunmaktadır.

Alanın ticari kimliği ve mevcut kullanım dengesi göz önünde bulundurularak parsellerin içindeki açık alanların da zemin kat kullanımının bir uzantısı haline gelebileceği ve zaman içinde açık alanlarda başta servis sektörü olmak üzere ticari kullanımların yaygınlaşabileceği öngörülmektedir.

Hali hazırda Maltepe Çarşısı içinde bu arakesitler günlük kent yaşamının önemli bir parçasını oluşturmakta ve sosyal etkileşimin gerçekleştiği odak noktaları olarak işlev görmektedir.

Çarşı bütününde açık alanların bütüncül bir tasarım dili ve erişilebilir arakesitler oluşturulması için, çarşı alanı içinde tanımlanan adalarda ek tasarım ilkeleri sunulmuştur.

- Çarşı içinde arka bahçeler özel mülktür ve bu alanda yapılacak her türlü faaliyet kat

maliklerinin mutabakatı ile mümkündür.

- Tüm kat maliklerinin mutabık olması koşulu ve ilçe belediyesinin izni ile Çarşı Alanı olarak tanımlanan adalar içinde arka bahçelerde ticari faaliyetler ve zemin kattaki ticari faaliyetin uzantısı servisler gerçekleştirilebilir.
- Bu kapsamda çarşı alanı olarak tanımlanan adalar içinde arka bahçelerde lokanta işletmesine ait masalar, sergileme ve teşhir elemanları, taşınabilir ya da sabit mobilyalar, sabit servis tezgahları, gölgelik/şemsiye/tente bulunabilir.
- Projesi ilçe belediyesi tarafından onaylamak koşulu ile, toplam arka bahçe alanının 1/3 oranını aşmamak şartı ile zemin kat uzantısı kış bahçesi ve kapatılabilir sabit sundurmalar inşa edilebilir.
- Adaların içlerinde kamuya terk edilmiş alanlar ile parsel sınırı arasında bölücü duvarlar yer alamaz. Araç geçişine engel olmak için ayırıcı trafik elemanı veya saksı kullanılabilir.
- Adaların içlerinde parsellerin kendi arasındaki sınırlarda bölücü duvarlar 80 cm'den yüksek olamaz. Bu sınır parseller arasında görüşü engellememelidir.
- Arka bahçelerin zemin kotu çevresindeki kamusal mekanların kotundan max. +/- 36 cm farklılaşabilir. Tercihen zemin farklılıkları yaratılmamalıdır.
- Çarşı alanı olarak tanımlanan adalar içinde

arka bahçelerde toplam açık alanın min. 1/3'ü yumuşak zemin olarak korunmalıdır. Yumuşak zemin bırakılan alanlar içinde yağmur suyunun geçişine izin vermek koşulu ile farklı peyzaj uygulamaları yapılabilir.

- Arka bahçeler içinde mevcut ağaç dokusu korunmalıdır. Mevcut ağaçlar ciddi güvenlik riski oluşturmadığı sürece kesilemez. Ciddi güvenlik riskinden dolayı mevcut bir ağacın kesilmesi durumunda aynı arka bahçe içinde yeni bir ağaç dikilmek zorundadır.

Açık alanların geçici kullanımı:

Çarşı sadece bir ticaret alanı değil bir kültür alanıdır. Özellikle çağdaş bir anlayışta çarşı bölgeleri tek başına alışveriş yapmak için gelinen değil, sosyalleşmek, kültürel faaliyetleri izlemek, vakit geçirmek için gelinen alanlar haline gelmektedir.

Bu kapsamda çarşının ticari işlevinin yanı sıra kültürel bir odak olarak gelişmesi büyük önem arz etmektedir. Bu doğrultuda çarşı içinde işaret edilen kültür donatılarından öte, açık alanların tamamı geçici etkinlikler ve kültürel kullanım için mekansal arayüz oluşturabilmelidir.

Çarşı alanı içinde açık mekanların tamamı için alternatif kullanım senaryoları oluşturulmalı ve bu alanların geçici kullanımları için kültür aktörleri ve sivil toplum kuruluşları ile ilişkiler geliştirilmelidir.

Bu kapsamda çarşı içinde geniş ve dar kamusal mekanlar için iki farklı geçici kullanım senaryosu ile alınmalıdır.

Maltepe Meydanı ve ona bağlı yaya aksı geniş ölçekli etkinlikler için değerlendirilebilecek mekansal genişliğe sahiptir. Bu alanda planlanacak kültürel etkinlikler Maltepe Sanat Merkezi ile kesleştirilebilecektir.

Bu kapsamda tematik pazarlar, (eski eşya pazarı, plak pazarı, kadın ürünleri pazarı gibi), konser ve geniş festivaller Maltepe Meydanı aksı üzerinde gerçekleştirilebilir.

Kentsel tasarım rehberi içinde sunulan alt yapı, mekan kurgusu ve donanım geçici etkinlik senaryolarını içermektedir.

Büyük kentsel ölçekte etkinliklerin yanı sıra çarşı alanı içerisinde küçük meydanlar, nişler ve yeşil alanlar süreli etkinliklere imkan verilmelidir.

Bu küçük alanlar içinde çocuk etkinlikleri, kermes, kısa sokak performansı gibi kullanımlara alan açılabilir.

Çarşı bütününde kamusal mekanlar içinde sokak müzisyenleri için tanımlı alanlar oluşturulmalıdır.

Bunun yanı sıra küçük alanlarda kamusal sanat çalışmalarını teşvik edilmeli ve desteklenmelidir. Sokak sanatı, kamusal mekanların gelişimine estetik, kültürel ve sosyal açıdan önemli katkılar sağlar, halkın o mekanları daha sık kullanmasını teşvik eder. Sokak sanatı, yerel kimliği ve topluluk ruhunu yansıtarak bölgeye özgün bir karakter kazandırır ve turistlerin ilgisini çeker. Aynı zamanda, bireyler arasında etkileşimi artırır ve kamusal alanların bir buluşma noktası olarak işlev görmesini destekler. Kamusal sanat projeleri, hem fiziksel hem de sosyal açıdan daha canlı, erişilebilir ve kapsayıcı kamusal mekanlar yaratılmasına yardımcı olacaktır.

Müze Sokağı:

Sakızağacı Sokağı'nın, Maltepe Meydanı ile Beşevler Sokak arasında kalan, meydan olarak tanımlanmış bölümünün; "Müze Sokak" konsepti ile tasarımı önerilir.

Müze sokak Maltepe Çarşısının tarihi ve kimliği ile ilgili kamusal mekanda yer alacak bir kent belleği sergisidir.

Maltepe'nin tarihi fotoğrafları, ilçenin oluşumunda büyük katkısı olan kooperatifler geçmiş, kent yaşamının dünden bugüne değişimi, çarşının dünden bugüne önemli insan karakterleri, yaşanan önemli olaylar konusunda belleği yaşatmak, kent kimliğinin önemli bazı unsurlarını kamusal mekanda hatırlatır kılmak amacını hedefler.

Müze sokağı içinde yaya aksının iki yanında, açık hava panoları ve kaide üzerinde bronz objeler kullanılarak, meydandan çarşının merkezine giden aks üzerinde bir açık hava sergisi oluşturulacaktır.

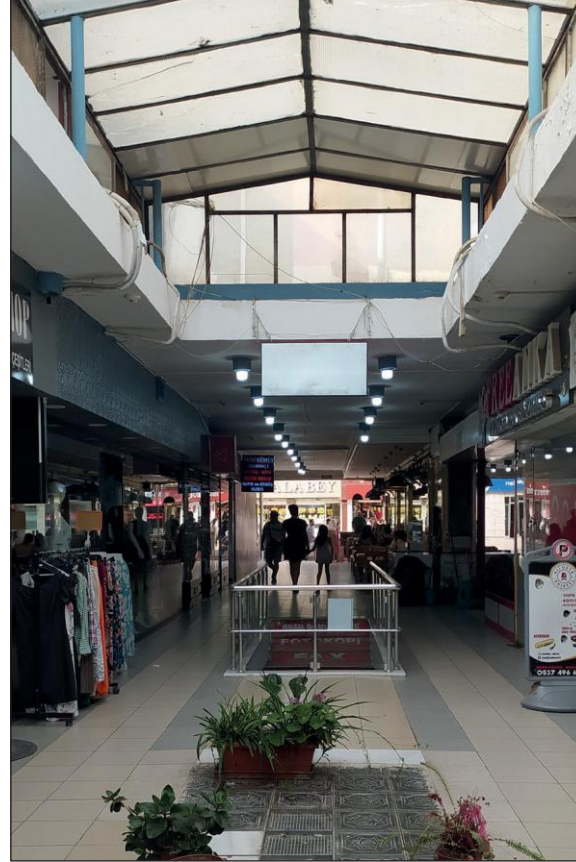
Pasajlar:

Maltepe Çarşısı kent kimliğinde önemli bir yer tutan pasajlar ve pasaj hayatı yeni çarşı kurusu içinde de korunmaya devam edilmelidir.

Ayrıca ada ortasındaki kamusal mekanlarla sokakların bağlantısını kuran yaya geçitlerinde önerilen arkadlar, pasajların bir yansıması olarak değerlendirilmektedir.

Ancak bunların yanı sıra çarşı içinde mevcut pasajların kullanımı için ek düzenlemeler önerilmektedir:

- Mevcut pasajlar ve pasaj içi geçişler yönlendirme ve bilgilendirme tabelalarında işaretlenmelidir (bkz. yönlendirme bilgilendirme tabelaları).
- Mevcut pasaj ve pasaj geçişlerinin aydınlatma tesisatı yeniden tasarlanmalıdır. Özellikle pasaj giriş ve çıkış noktalarında girişi belli edecek, güvenliği artıracak aydınlatma tasarımları yapılmalıdır.
- Pasaj girişlerinde ve içlerinde engelli ve çocuk arabası erişimine imkan verecek kot ve rampa düzenlemeleri bulunmalıdır.



6.4. Binalarda Aktif Cephe Kullanımı:

Özellikle yoğun ticaret hareketliliğinin gerçekleştiği yollara cephe veren binaların zemin katlarında yer alan vitrinler, kafeler, restoranlar ve diğer servisler ile geniş pencereleli ofis alanları gibi kamusal canlılığı sağlayan, davetkâr işlevlerin oluşturduğu cepheler “aktif cepheler” olarak adlandırılır.

Çarşı içinde bulunan aktif cephelerin, mekansal gelişim yaklaşımı doğrultusunda ticari hareketliliğe destek olması amacıyla, çarşı alanı içinde bulunan ticari işletmelerin cepheleri ve çarşı içindeki binalara yönelik ek ilkelere sunulmuştur.

İnsan ölçeğine yakınlığıyla aktif cephe yapıların giriş katları etkileyici ve çekici olarak tasarlanır. Kentsel canlılığın ticaret ile sağlanması hedeflenen bölgelerde, kent kimliğine katkı sağlayacak tasarımlar kadar giriş katlarının yaya odaklı kullanıma yönelik tasarımlar da yapılmalıdır.

Aktif cephe tasarımında şeffaf, açık alanla bütünleşik, gölgelikli, zemin kat cephe düzenlemeleri, kentsel canlılığın artırılmasında etkilidir.

Çarşı dokusunda ticari faaliyetin sokak peyzajında bütünlüklü olarak devamlılığı temel kriterlerin başında gelmektedir.

Çarşı Alanı içerisinde ticari kullanım ağırlıklı zemin katlar bina bütününden kopararak zemin kat üst kotu hizasında bir aktif cephe hattı tanımlanmıştır. Temel bir yaklaşım olarak bu hattın altında kalan cephenin sokak algısında daha ağır olması ve kullanıcının algısını

zemin katta tutması amaçlanmaktadır.

Aktif cephe hattının altında kalan bölümler bina cephe düzeninden daha geniş açıklık ve oranlara sahip olabilir.

Çıkma yapılmayan kütlelerde tercihen işletme önü kullanımına kadar giriş kat cephelerinde gölgelikli düzenlemeleri içermelidir. Yeni yapı tasarımlarında, birinci kat döşeme hizasında yapılacak ve aynı zamanda güneş kontrolünü de sağlayacak yapı elemanları (saçaklar/kanopiler) giriş katlarının yaya odaklı kullanımına katkı sunacak biçimde tasarlanmalıdır.

Aktif cephe hattının altında kalan kısımlarda bina bütününden daha koyu renk, doku ve malzemeler kullanılabilir, cephe giydirmesi ve kaplaması yapılabilir, bina bütünündeki kaplamadan farklılaşmış uygulamalar yapılabilir.

Çarşı bütününde aktif cephe hattının üzerinde, açık tonda renkler kullanılmalıdır. Parlak ve koyu renkler hakim renk olarak kullanılmamalıdır.

Binanın zemin kat dışında kalan bölümleri tek renk kullanılarak 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.

İşletme tabelaları aktif cephe hattı hizasında tutulur. Tabelalar cepheden ileriye taşabilir.

Daha az dikkat çeken, sade ve açık renklerle temizlenmiş cephe



Ticari amaçla düzenlenecek sokak algısı yaratan aktif cephe



Aktif cephe hattı



Aktif cephe hattının altında kalan doğramalar bina bütününden farklı malzeme ve oranlarda olabilir. Bir koşul olmamakla birlikte, tercihen daha koyu renkli, daha kalın kesitli ve daha geniş açıklıklı tasarımlar önerilir.

İşletmelerin tanıtım işlevi gören her türlü görsel tabela ve tanıtımı aktif cephe hattının altında kalmak zorundadır. Bina bütününe kaplayan reklam, tabela ve görseller kullanılamaz. Cepheleer reklam panosu olarak kullanılmaz.

Aktif cephe hattı üzerinde gözü yormayacak ve cephe ritmini bozmayacak pencere açıklıkları kullanılmalıdır. Bina cephesinde yapılacak pencere oran ve yerleri bütünlük oluşturacak şekilde ritmik devam etmelidir.

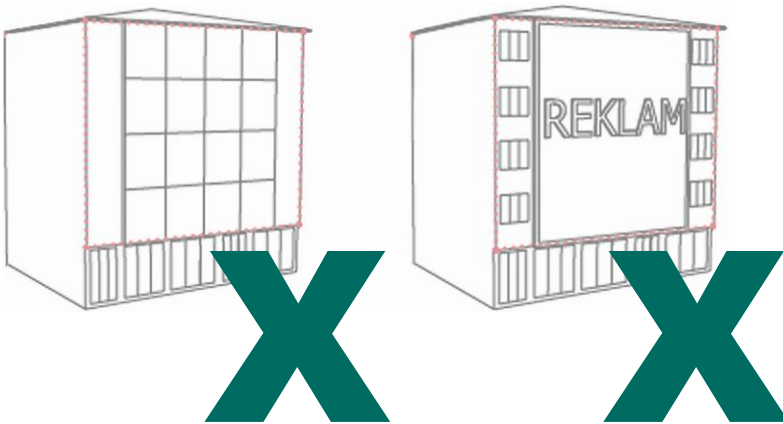
Eklentiler:

Temel bir yaklaşım olarak, aktif cephe hattının üzerinde sade, gözü yormayan ve temiz bir cephe oluşturulmalıdır. Bu bakımdan zemin katın üzerinde eklentiler azaltılmalıdır.

Aktif cephe hattının üzerinde yer alan mevzuata aykırı eklentiler kaldırılacaktır. Binalarda; binaların ön cephelerinde montajlı klima, çanak anten ve diğer tüm eklentiler sökülecektir.

Klimaların kaldırılamayacağıının ispat edildiği durumlarda önerilen yerlere çekilip, bina rengine boyalı balkon şeklinde kapama ile gizlenmesine izin verilebilir. Yeni binalarda, eklentiler için bina cephesinde istikamet sınırı içinde girintiler veya tesisat bacası açılacaktır. Isınma ve iklimlendirme için merkezi sistemler yapılabilir.

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



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.

Pencerelere yapılacak ferforje, panjur vb. eklentiler pencere iç bölümünde olacaktır. Bu eklentiler istikamet sınırını aşamaz. Aktif cephe hattının üzerinde, yukarıdaki başlıklar dışında kalan bina eklentileri, bina cephesiyle aynı renge boyanmalıdır.

Zemin katın üzerinde kalan eklentiler aşağıda belirtilen koşullarla cephede yer alabilir.

Tenteler :

Ticari ve hizmet birimlerine gölgelik alan oluşturarak üstünü örttüğü alanın aktif olarak kullanılmasına fayda sağlamaktadır. Aktif cephe tasarımı; giriş kat cephelerinde şeffaf, açık alanla bütünleşik ve gölgelikli düzenlemeleri içermelidir.

Birinci kat döşeme hizasında yapılacak ve aynı zamanda güneş kontrolünü de sağlayacak yapı elemanları (saçaklar/kanopiler) giriş katlarının yaya odaklı kullanımına katkı sunacak biçimde tasarlanmalıdır.

Çarşı alanı olarak tanımlanan alan içerisinde cepheye bitişik sabit saçaklar ve gölgelikler kullanılabilir. Bu saçakların izdüşümü net geçiş koridoruna sarkmamalı; işletme önü kullanım alanı içinde sınırlı kalmalıdır.

Giriş katlarında gölgelikli düzenlemeler için hâlihazırda yaygın olan tentelerin kullanımı tercih edilebilir. Bununla birlikte tente formunun ve renginin seçimi önemlidir. Tarihi referanslar içeren tasarımlar kullanılmamalıdır.





Tentelerin dükkan önlerinde kaplayacağı genişlik en fazla 250 cm olmalıdır. Tenteler ve sabit gölgelikler net geçiş aksına 50 cm'den fazla sarkamaz.

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

Tenteler zemin kat dışında bina cephesinde hiçbir katta bulunmamalıdır.

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.

Tabelalar:

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

Bütünleyici ve tamamlayıcı tabelalar, sokak peyzajının karakterine ve konumlandıkları binaların mimarisine katkıda bulunmalıdır. Kimlik kazandırma ve kullanım tarifleme gibi temel işlevlerin yanı sıra, iyi bir tabela yerleşimi, binaların karakterini geliştirmeli, sokak ve boşlukların hiyerarşisini güçlendirmelidir.

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

Alan içinde tüm tabelalar, İstanbul Büyükşehir



Belediyesi İstanbul Reklam, İlan ve Tanıtım Yönetmeliği'nde belirtilen standartlara uygun olmalıdır.

Tabelalar ölçek, orantı, renk, malzeme ve aydınlatma seviyeleri açısından alan karakteri ve mimarisiyle uyumlu olmalı ve onları zenginleştirmelidir.

Tabelalar, temsil ettikleri faaliyeti ifade etmelidir.

Tabelalar yüksek kaliteli ve dayanıklı malzemelerden yapılmalıdır.

Tabela aydınlatması, ilişkili olduğu bitişik binaları aydınlatmayacak şekilde yapılmalıdır.

Tabela ve aydınlatma, yapısal tasarım öğeleridir. Bu nedenle tabela sahiplerinin logo, tema ve renk kullanımları mimari tasarımla birlikte düşünülmeli ve yönergeyle ve belirtilen standartlarla uyumlu olmalıdır.

Tabelalar etrafındaki kullanımları rahatsız edici olmamalıdır. Aydınlatmanın gerekli olduğu durumlarda dolaylı ve harici ışık kaynakları tercih edilmelidir. Herhangi bir aydınlatılmış tabelanın veya ışık kaynağının oryantasyonu, ışık geçişini ve parlamayı azaltmak için yönlendirilmeli veya korunmalıdır.

Tabela aydınlatmasının istendiği durumlarda tabela doğrudan arkadan aydınlatılmalı (halo) ve dış aydınlatma kaynakları tercih edilen aydınlatma seçeneği olmalıdır.

İçten aydınlatmalı tabelalar yerine tabelaya yönelik aydınlatmayla tabela yüzeyinin dışından aydınlatma tercih edilmelidir.

Işık seviyeleri, aks üzerindeki veya aynı cephe-
deki diğer tabelaları etkilememelidir.

Görsel etkilerini en aza indirmek için güç kay-

nakları ve kablolar gizlenmelidir.

Tabela yerleşimleri, sokak ağaçlarının ve yol üzerindeki diğer unsurların konumlarını dik-kate almalıdır.

Çarşı bütününde cepheye eklenecek alın tabelaların tamamı aktif cephe hattının altında kalmalıdır. Aktif cephe hattının üzerinde alın tabela kullanılamaz.

Alanda tüm bina cephesinde konsol/fener tabela uygulamaları yapılabilir. Fener tabelalar zemin katlarda net geçişi engellememeli, yaya güvenliğini etkilememelidir. Zeminde kullanılacak fener tabelalar yatay yerleştirilebilir.

Aktif cephe hattının üzerinde, cepheye eklenecek tabelalar sadece dikey fener tabela olabilir. Dikey fener tabelalar bina cephesinden max. 85 cm dışarı taşabilir.

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 tercihinin bırakılmıştır.

Vitrinler :

Zemin kat dükkan cephesi tamamen cam olmalıdır.

Vitrinler dikeyde yatayda bölüntüler oluşturarak bölüntülü cam yüzeyi oluşturulmalıdır. Bu bölüntüler dikeyde tercihen 100-120cm



bir ritmi takip etmelidir.

Vitrin cam yüzeyinde ticari işletmenin tercihi doğrultusunda işletmenin adı istenilen renk ve karakter ile yazılabilir.

Çarşı içindeki sağır duvarlar:

Çarşı alanı içerisinde, imar planında bitişik nizam parsellere açılı gelen ada sınırlarından kaynaklanan sağır duvarlar oluşmaktadır. Bu sağır cepheler ya da cephe parçaları, komşu oldukları kamusal mekanın niteliğini önemli ölçüde etkilemektedir. Çarşı içindeki bu sağır duvarlara yönelik ek ilke ve tasarım önerileri sunulmuştur.

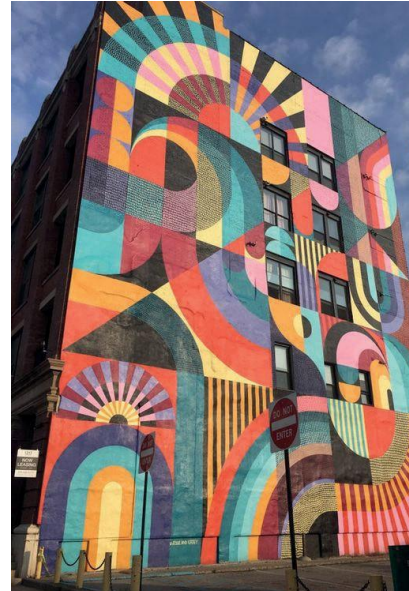
Sağır duvarlar reklam ya da tanıtım panosu olarak kullanılamaz. Sağır duvarlar bulunduğu bina ile aynı renkte olmalıdır. Farklı renk ya da malzeme kullanılarak kaplanmamalıdır.

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.

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

Kamusal mekan içinde algılanabilir sağır cephelerde, cephe üzerinde geometrik, basit desenlerle mural uygulamaları önerilebilir. Sağır cephelerde mural uygulamaları yapılması önerildiği durumlarda; alanın kimlik değerleri göz önünde bulundurulmalı; daha sade geometrik tasarımlar tercih edilmelidir.



6.5. Kamusal Kullanımı Destekleyecek Alt Yapı:

Çarşının temel mekansal gelişim yaklaşımı, tüm çarşının kendi içinde bir alışveriş alanı olarak hizmet verebilmesi doğrultusundadır. Bu kapsamda çarşı alanı için altyapı ve hizmetlerde kullanıcıların konfor ve erişimini artıracak ek bileşenler önerilmiştir. Bu bileşenler çarşının kullanıcı açısından mekansal bir bütün olarak çalışmasını sağlamayı amaçlamaktadır.

Umumi tuvaletler:

Çarşı içinde umumi tuvaletler ve bebek bezi değiştirme noktaları oluşturulmalı, bu noktalar yönlendirme/bilgilendirme sistemi içinde açıkça belirtilmeli, güvenlik ve hijyen standartları korunmalıdır.

Umumi tuvaletler, ticari alışveriş bölgelerinde önemlidir çünkü ziyaretçilere rahatlık ve konfor sağlayarak, onların daha uzun süre kalmalarını ve daha fazla keşif yapmalarını teşvik eder, bu da doğrudan yerel işletmelere fayda sağlar. Bu tesisler, hijyen koşullarını iyileştirerek el yıkama imkanı sunar ve mikropların yayılmasını azaltarak halk sağlığını korur. Erişilebilir ve kapsayıcı tuvaletler, aileler, engelli bireyler ve uluslararası turistler gibi farklı grupların ihtiyaçlarını karşılayarak bölgeyi daha misafirperver ve çekici hale getirir. Ayrıca, çalışanların ihtiyaçlarını da karşılayarak iş memnuniyetini ve verimliliğini artırır. İyi bakımlı tuvaletler, şehirde yaşanabilirliği artırır ve kamuya açık yerlerdeki olumsuz davranışları azaltarak bölgenin olumlu bir itibar kazanmasına katkıda bulunur; bu da yaya trafiğini artırır, müşteri sadakati sağlar ve ekonomik büyümeyi destekler.

Alışveriş alanı içerisinde bebek bezi değiştirme imkanı, ailelerin sadece alışveriş yapıp alandan gitmenin dışında gün içinde vakit geçirmek için alanda daha uzun süre kalmalarına ve kamusal etkinliklere katılabilmelerine imkan verir.

Maltepe Çarşı Alanı içinde umumi tuvaletler ve bebek bezi değiştirme noktaları için kamusal donatılara bağlı 2 nokta önerilmiştir. Bu noktalardan biri hali hazırda mevcut Maltepe Camii'ne bağlı umumi tuvaletlerin standartlarını geliştirerek daha erişilebilir kılmayı, ikincisi mekansal gelişim yaklaşımı kapsamında önerilen yeni kültür donatı alanında umumi tuvalet oluşturmayı önerir.

Gerek Maltepe Caminin umumi tuvaletlerinin geliştirilmesi gerekse yeni yapılacak umumi tuvaletlerde aşağıdaki ilkelere uyulmalıdır:

- Tuvaletler engelli erişimine ve kullanımına uygun olmalıdır. Tüm iç mekan düzenlemelerinde Türk Standartlarına uygun ölçü ve uygulamalar kullanılmalıdır.
- Güvenlik ve görünürlüğü artırmak için giriş noktaları görünür ve iyi aydınlatılmış noktalardan verilmelidir. Girişlerde ve mahremiyet gerekmeyen noktalarda yarı şeffaf malzemeler tercih edilmelidir.
- Paslanmaz çelik, seramik fayans veya anti-grafiti kaplamalar gibi dayanıklı ve temizlemesi kolay yüzeyler kullanılmalıdır.
- Kokular ve nemle başa çıkmak için uygun havalandırma sistemleri kurulmalıdır.
- Verimli temizlik için kolay bakım tasarımı yapılmalıdır (örneğin, erişilebilir gider noktaları ve zemin eğimleri gibi).
- Umumi tuvalet noktaları kamusal etkinlik-

lerde de kullanılacaktır. Bu bakımdan kapasite hesaplamasında mevcut yaya sayım verileri dışında, Maltepe Meydanında düzenlenecek kamusal etkinliklere katılım sağlayacak ziyaretçi sayıları göz önünde bulundurulmalıdır. Uluslararası bir standart olarak her 500-750 kullanıcı için bir tuvalet yeri oluşturulmalıdır.

- Kadınlar tuvaletinde bekleme süresini azaltmak için kabin sayıları fazla tutulmalıdır.
- Hem erkek hem kadın tuvaletinde bebek bezi değiştirmek için katlanır masalar, raflar, çöp kutusu ve askılar eklenmelidir. Puset ve bebek arabasının sirkülasyonu etkilemeden durabileceği boşluklar oluşturulmalıdır.
- Umumi tuvalet kabinlerinde acil durumlar için panik butonları bulunmalıdır. Tuvalet girişlerini gören noktalarda izleme/kayıt cihazları bulunmalıdır.
- Umumi tuvaletlerin genel hijyeni sağlanmalıdır.

Aydınlatma ve güvenlik:

Çarşı içinde kullanıcı konforu ve güvenliğinin artırılması, çarşının kullanıcı sayısını artırarak mekansal gelişim hedeflerine hizmet edecek ve hayat standartını artıracaktır. Çarşı Alanı içerisinde iyi aydınlatma çözümleri uygulanmalı ve kullanıcıların güvenliği sağlanmalıdır.

Çarşı alanı içerisinde ana ve ara sokakların ve yaya bağlantılarının tamamı noktasal ve yaygın aydınlatma elemanları ile aydınlatılmalıdır.

- Meydan ve geniş açıklıklar içinde yüksek alansal aydınlatma elemanları bulunmalı-

dır.

- Tüm sokaklar boyunca sık aralıklı kısa aydınlatma elemanları kullanılacaktır (bkz. sokak mobilyaları).
- Özellikle ada içlerinde kalan kamusal mekanlarda geceleri karanlık nokta kalmayacak ve tüm kamusal mekanın çevre binalardan kolaylıkla görülebileceği aydınlatma ve peyzaj düzenlemeleri yapılmalıdır.
- Ada içlerine bağlantıyı sağlayan yaya geçitleri ve önerilen kanopiler/arkadlar içinde noktasal aydınlatma elemanları aks boyunca yerleştirilmelidir.

Çarşı içinde kullanıcıların güvenliğinin artırılması, kullanımların kapsayıcılığının artmasına imkan verir. Bu kapsamda:

- Çarşı içinde yol, kaldırım ve sokakların bakımı rütin olarak gerçekleştirilmelidir.
- Meydan ve ana sirkülasyon aksları üzerinde kalıcı güvenlik noktaları, kolluk kuvvetleri ile birlikte planlanmalı, bu güvenlik noktaları yönlendirme/bilgilendirme tabelalarında görünür olmalıdır.
- Ada içlerinde işletmelerin kullandığı özel alanların güvenliği işletmeler tarafından sağlanmakla birlikte bu alanların giriş ve çıkışlarını gören noktalarda izleme/kayıt cihazları yerleştirilmelidir.
- Çarşı içinde farklı sebeplerle geçici ya da kalıcı olarak atıl/İNŞAAT haline/boş durumda olan özel parsellerin çevresi duvarlarla çevrelenmemelidir. Atıl alanların içi hem zemin olarak temizlenmeli ve sokaktan rahatlıkla görünecek şekilde bırakılmalıdır. Girişinin engellenmesi zorunlu

durumlarda görüşü kapatmayan tel örgüler kullanılabilir (içinde güvenlik görevlisi olan inşaatlar bu kapsamın dışındadır).

Yönlendirme/bilgilendirme tabelaları:

Çarşı alanının bir bütün olarak tanımlı bir kentsel alışveriş/rekreasyon bölgesi olarak çalışması için özel tasarım alanı içinde çarşının haritasını içeren bilgilendirme tabelaları ve yönlendirme sistemi kurulmalıdır.

Bilgilendirme/yönlendirme tabelaları, alanın rahat kullanımını desteklemenin yanı sıra, çarşının mekansal olarak kullanıcı algısında özelleştirilmesine hizmet etmektedir.

Yol bulma temel işlevine ek olarak doğru yere konumlandırılmış, işlevine göre ölçeklendirilerek çevresine orantılı tasarlanmış bir eleman, sokak ve boşlukların hiyerarşisini güçlendirir; mahallede oluşturulmak istenen atmosfer etkisine katkıda bulunur. Bu sebeple anlaşılır ve takip edilebilir kullanım ortamını oluşturmak için okunabilir yönlendirme sistemleri tanımlanmalıdır.

Çarşı içinde ara ve ana odak noktalarının tamamında Çarşının haritaları bilgilendirme tabelaları üzerinde gösterilecektir. Haritalarda:

- Donatı alanları
- Marmaray ve toplu taşıma noktalarına yaya ulaşım güzergahı
- Tuvalet ve bebek bakım noktaları
- Etkinlik alanları
- Bisiklet yolları ve bisiklet istasyonları
- Müze sokak
- Belediye hizmet alanları
- Otoparklara olan güzergah bilgileri

yer alacaktır.

Yönlendirme ve bilgilendirme elemanları, çevredeki kullanımları rahatsız etmemelidir. Sokak manzarasını görsel olarak karmaşaya sürüklemeyecek şekilde tasarlanmalıdır.

Yönlendirme ve bilgilendirme elemanlarında malzeme, renk, tipografi ve ikonografik form kullanımında grafik tasarım doğru ifade edilmelidir. Alan genelindeki diğer donatılarla ve çevreyle yükseklik, ölçek, oran, renk ve malzeme anlamında uyumlu olmalıdır.

Yönlendirme ve bilgilendirme elemanlarında karekod uygulamalarıyla çarşı kullanım senaryoları içinde ele alınan geçici etkinliklerin bilgilerine, alana ait iletilmek istenen verilere ulaşım sağlanabilir. Ayrıca çarşı içindeki özel işletmelerin tanımları ve ilanları yer alabilir. Bu yerel esnafın desteklenmesine imkan tanıyacaktır.

Bu işlevi yerine getiren elemanların bakımının kolay olması ve güncelliğini koruması sağlanmalıdır.

Yönlendirme ve bilgilendirme elemanları yüksek kaliteli, dayanıklı malzemelerden yapılmalı ve gerektiğinde onarımları kolay olacak detaylarla çözümlenmelidir. Bu yaklaşımla ahşap, paslanmaz çelik, alüminyum tercih edilmelidir.

Kiosklar:

Sosyal hayatı canlandıracak çarşı içi toplanma alanları tanımlanırken küçük hizmet ve satış ihtiyaçları karşılanmalıdır. Gazete, dergi, kitap, çiçek, yiyecek satışıyla tanımlanan birimler vasıtasıyla sosyalleşmeyi destekleyerek alan kullanım süresini uzatmak öncelikli tasarım yaklaşımını oluşturmalıdır. Küçük satış birimleri

geniş tanımsız boşlukları tanımlamak için de kullanılacaktır.

Kiosklar çarşı içinde ayrıca küçük hizmet birimleri olarak yer alırlar. Belediye hizmet birimi, danışma, bilgi/güvenik noktası gibi işlevleri barındırabilir. Bilgisayar, multimedya ve internet sistemlerini içeren bilgilendirme ve hizmet amaçlı kullanım alternatifi sunan kiosklarda, yeterli donanım sağlanmalıdır.

Kiosklar, herkes tarafından ulaşılabilir olmalı; kullanımı anlaşılabilir kılınmalıdır.

Kiosklar, bilgi akışını 7 gün 24 saat açık ve ücretsiz bir şekilde sağlayabilecek teknolojiyle donatılmalı; altyapı sistemi buna göre hazırlanmalıdır.

Fiziksel iklim şartlarına dayanıklı malzeme kullanımıyla kioskların bakım kolaylığı düşünülmalıdır. Bu yaklaşımla ahşap, paslanmaz çelik, alüminyum tercih edilmelidir.

Kiosklar Maltepe Meydanı çevresinde, ara odak noktalarında ve yayayaştırılmış Bağdat Caddesi üzerinde ihtiyaca yönelik ve sokak ilkelere uygun olarak yerleştirilir.



Maltepe Meydanında kiosklar

