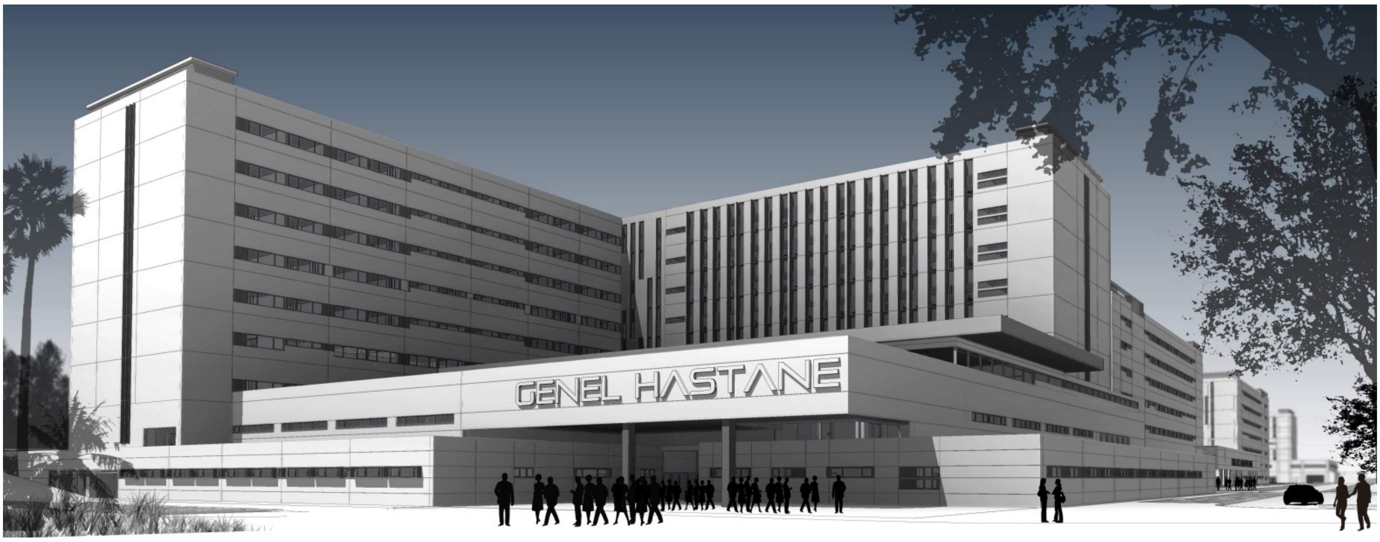
SAĞLIK BAKANLIĞI
SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI BÖLÜMÜ
MINISTRY OF HEALTH
GENERAL DIRECTORATE OF HEALTH INVESTMENTS
DEPARTMENT OF PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP



KOCAELİ ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜ

KOCAELI INTEGRATED HEALTH CAMPUS

FAZ 1 - KAVRAMSAL TASARIM

PHASE 1 - CONCEPTUAL DESIGN

VERİ TOPLAMA: Trafik çalışmaları

DATA COLLECTION: Traffic Studies

30 Nisan 2015 – Y01

April 30, 2015 -V01

QA/QC – DOCUMENT CONTROL	4A7.5

PROJECT NAME: **ARCHITECTURAL AND ENGINEERING DESIGN FOR KOCAELI INTEGRATED HEALTH CAMPUS**

DOCUMENT: **DATA COLLECTION: Traffic Studies**

	Project ID	Phase	Discipline/ Engineering	Doc Type	Building/ Location	Project Package	Doc. No	Revision
TRACKING CODE:	**KC**	**CD**	**GN**	**REP**	**GEN**	**TFS**	**0001**	**IN01**

File name: **KC-CD-GN-REP-GEN-TFS-0001-IN01**

Date: **April 30, 2015**

Revision No.	Design by	Checked by	Approved by	Date
00	AAG	JDN	JAM	4rd December 2014
01	AAG	JDN	JAM	8th April 2015
01	AAG	JDN	JAM	30th April 2015

IÇINDEKILER TABLOSU

TABLE OF CONTENT

1.ULAŞIM VE TRAFİK TETKİKİ ÖN RAPORU

1.1. GİRİŞ

Bu rapor Kocaeli ilinin İzmit ilçesine yapılması planlanan ve temel olarak hastane, çalışanlar için konut ve spor kompleksi gibi sağlık Hizmetleri ünitelerinden oluşan Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü'nün civardaki ulaşım altyapısı üzerindeki trafik etkisini hesaplamak için oluşturulmuştur

Trafik etkisi değerlendirme çalışmaları aşağıdaki detayları kapsar:

- Mevcut ulaşım altyapısının ve trafik özelliklerinin sahada araştırma ve gözlemi
- Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü'nde veri toplanması
- Kampüsün trafik oluşturma miktarının belirlenmesi
- Mevcut ulaşım sisteminde yaratılacak trafik rölesi
- Gelecekteki trafik hacmi öngörüsü
- Kampüsün içindeki ve dışındaki trafiğin analizi
- Otoparkların geometrik analizi
- Ulaşım altyapısını geliştirmek üzerine öneriler

1. TRANSPORTATION AND TRAFFIC SURVEY PRELIMINARY REPORT

1.1. INTRODUCTION

This report has been made in order to evaluate the traffic influence that Kocaeli Integrated Health Campus which is being planned to be built in the province of Izmit of the city of Kocaeli and which contains units in which mainly Medical Services will be rendered and Hospitals, dwelling-houses for the workers and Sports Complexes would create on the transport infrastructure nearby.

Traffic influence assessment studies will cover the below particulars:

- Research and observation of existing transport infrastructure and traffic characteristics on site
- Data collection on the Kocaeli Integrated Health Campus
- Determination of the traffic-creation amount of the Campus
- Relay of the traffic to be created on the existing transport system
- Projection of traffic volume in the future
- Analysis of the traffic inside and outside of the Campus
- Geometrical analysis of the car parks
- Recommendations on the improvements on the transport infrastructure

Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü'nün kullanım planlanan programı

The scheduled Program of Use of Kocaeli Integrated Health Campus

Tam Teşekküllü Hastane (494-yatak) Scheduled Additional Areas of Use	Toplam Brüt Alan (m2) Total Gross Area (m^2)
Tam Teşekküllü Hastane (494-yatak) General Hospital (494bed)	50.561,9
KVS Kardiyovasküler Hastalıklar Hastanesi (124-yatak) CVS Cardiovascular Diseases Hospital (124-bed)	13.637,0
Onkoloji Hastanesi (116-yatak) Oncology Hospital (116-bed)	13.599,5
Kadın ve Çocuk Hastanesi (246-yatak) Women´s and Children´s Hospital (246-bed)	27.778,5
Tanı & Tedavi / Destek (Temel) Diagnostics & Treatment/ Support (Core)	58.432,9
Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi (100-yatak) High-Security Forensic Psychiatric Hospital (00-bed)	33.902,3
Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi (100-yatak) Physical Therapy and Rehabilitation Hospital (100-bed)	38.586,3
Teknik Servis Technical Service	10.950,0
TOPLAM TOTAL	

Tablo : Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü için Planlanan Kullanım Alanları

Table : Scheduled Areas of Use of Kocaeli Integrated Health Campus

Kampüs alanı: Kocaeli ilinin İzmit ilçesinde Gündoğdu köyünde Lot 794 Parsel 1, Lot 795 Parsel 1 ve Lot 796 Parsel 1. Kadastro durumu ve parsel tapu bilgileri sayfa 18, Şekil 1.2'de gösterilmiştir.

The campus area is: Lot 794 Parcel 1, Lot 795 Parcel 1 and Lot 796 Parcel 1, in Gündoğdu village of Province of Izmit of the City of Kocaeli. The cadastral condition and the title deed information of the parcels are shown in Figure 1.2., page 18.

1.2. ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜNÜN HİZMET KAPSAMI VE KAPASİTESİ

Üç parselin toplamı (Lot 794 Parsel 1, Lot 795 Parsel 1 ve Lot 796 Parsel 1) 353.381,79 m².

Bu alan 3 lot arasındaki karayolu ağının toplam alanıyla arttırılacaktır.

Tüm binalarda Sağlık Bakanlığı İhtiyaç programına göre brüt alan dağılımı 335.647,90 m² olacaktır.

Kampüs 1.522.408 nüfusuyla Kocaeli başta olmak üzere bölgedeki kentlerin tıbbi hizmet ihtiyaçlarına yanıt verecektir. Kampüs tam kapasite hizmete girdiğinde, 228 uzman, asistan ve pratisyen hekim, 383 hemşire ebe ve ortalama 500 asistan personeliyle yaklaşık 2,5 milyon vatandaşa sağlık hizmeti verecek.

Planlanan Entegre Sağlık Kampüsünde 750 araçlık açık otopark alanı ve servis otobüsleri için 65 araçlık otopark hastane kullanıcılarının ve personelin hizmetine sunulacaktır ayrıca 3000 araçlık otopark zemin katlarda konumlandırılmıştır.

Konutlar için alanlar personelin konut ihtiyacı için tahsis edilip bu konutlar için hizmet alanları oluşturulmuştur.

Yollar 2x2 ve 2x1 yol geometrisinde ve %10'nun altında eğimde tasarlanmıştır. Ortasında trafik adaları olan bulvarların yanında her hangi bir fiziki ayraç olmadan iki yönlü tasarlanan yollar dagörülebilir.

1.2. THE SERVICE SCOPE AND THE CAPACITY OF THE INTEGRATED HEALTH CAMPUS

The area sum of the three parcels (Lot 794 Parcel 1, Lot 795 Parcel 1 and Lot 796 Parcel 1) is 353.381,79 m².

This area will be increased by the total area of the of the road network in between the three lots.

The gross area that will be projected in all the buildings, according to MoH Functional Program, will be 335.647,90 m²

The campus will cater for the medical services needs of the cities in the region, Kocaeli being in the first place with a population of 1.522.408. When the campus is fully operational, it will render medical services to approximately 2.5 million citizens with 228 specialists, assistant and practising physicians in medical fields, 383 nurse midwives and approximately 500 assistant personnel.

In the scheduled Integrated Health Campus, a 750 vehicle open car parking area and 65 vehicle parking space for the Shuttle Buses have been allocated for the use of the users and the workers and also 3.000 vehicle car parking spaces have been allocated on the basement floors.

Spaces for dwelling-houses have been allocated for the resident needs of the personnel and service areas for these dwelling-houses have been formed.

It is seen that the roads have been designed in the 2x2 and 2x1 road geometry and under 10% inclination. Also, roads that have been designed two-way without any physical separators can also be seen, beside the roads that have been designed with a middle traffic island as a boulevard.

1.3. MEVCUT ULAŞIM ALTYAPISI VE TRAFİK

Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü'nün ve çevresinin mevcut trafik altyapısını analiz etmek için saha teftiş, gözlem ve kampüse bağlanan ana yollarda trafik sayımları gerçekleştirilecektir. Trafik sayımlarının gerçekleştirileceği noktalar, Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsüne olan önemine göre seçilmiştir.

1.3. EXISTING TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND TRAFFIC

In order to analyse the existing traffic infrastructure of and around Kocaeli Integrated Health Campus, site inspections, observations and traffic counts on the main roads connecting to the Kocaeli Integrated Health Campus will be conducted. The points that the traffic counts will be conducted on have been selected according to the significance they have on Kocaeli Integrated Health Campus.

1.3.1. Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü Çevresindeki Yollar

Çalışma alanının genel görünümü Şekil 2.1'de uydu fotoğrafıyla gösterilmiştir ve Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü'nün yer alacağı arazinin genel görünümü Şekil 2.2'de 1/5000 ölçekli haritada gösterilmiştir.

1.3.1. Roads around Kocaeli Integrated Health Campus

A general view of the work field is shown in Figure 2.1 in a satellite photo and the general view of the land on which Kocaeli Integrated Health Campus is located in Figure 2.2 on a base map scaled 1/5000.

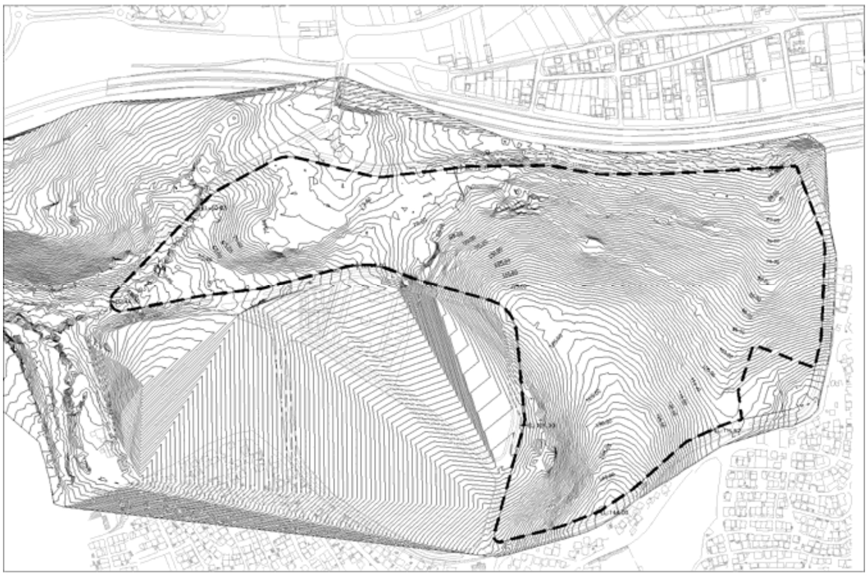
Resim 2.1. Çalışma Alanının Genel Görünümü

Figure 2.1. A General View of the Work Field

Mevcut durumda kampüs alanında bir yerleşme bulunmamaktadır, TEM otobanı arazinin kuzeyinden geçmektedir ve kampüs kuzeye bir köprü aracılığıyla, Zübeyde Hanım ve Başbuğ Sokaklarıyla

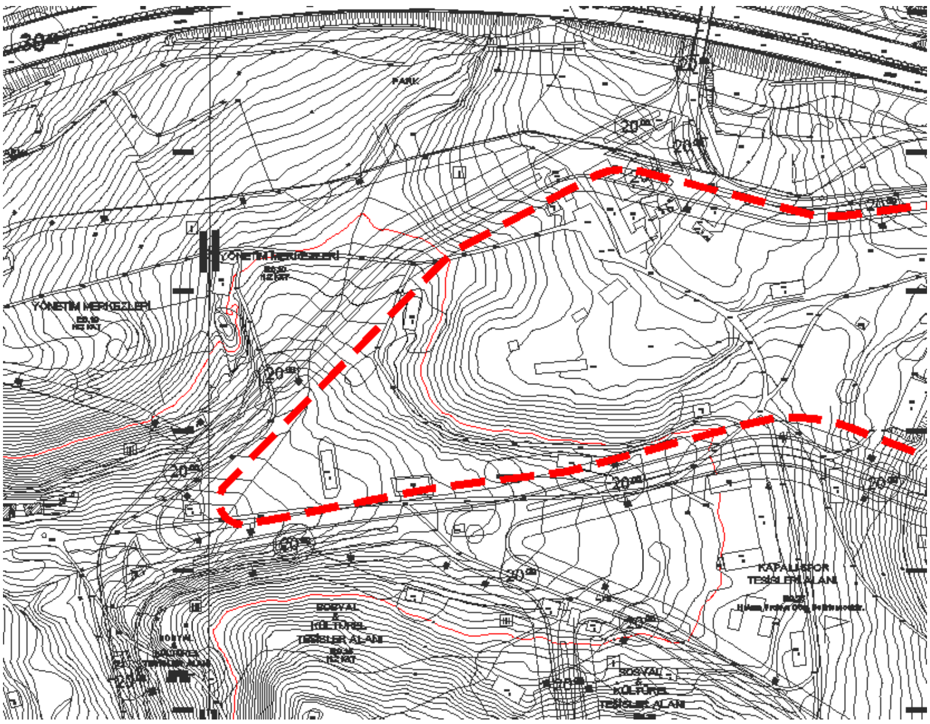
In current situation, there is no housing on the Campus Land, TEM highway passes through the North of the land and the Campus is connected to bağlanmaktadır. (Şekil 2.3)

the North through the bridge using the Zübeyde Hanım Road and Başbuğ Street. (Figure 2.3)



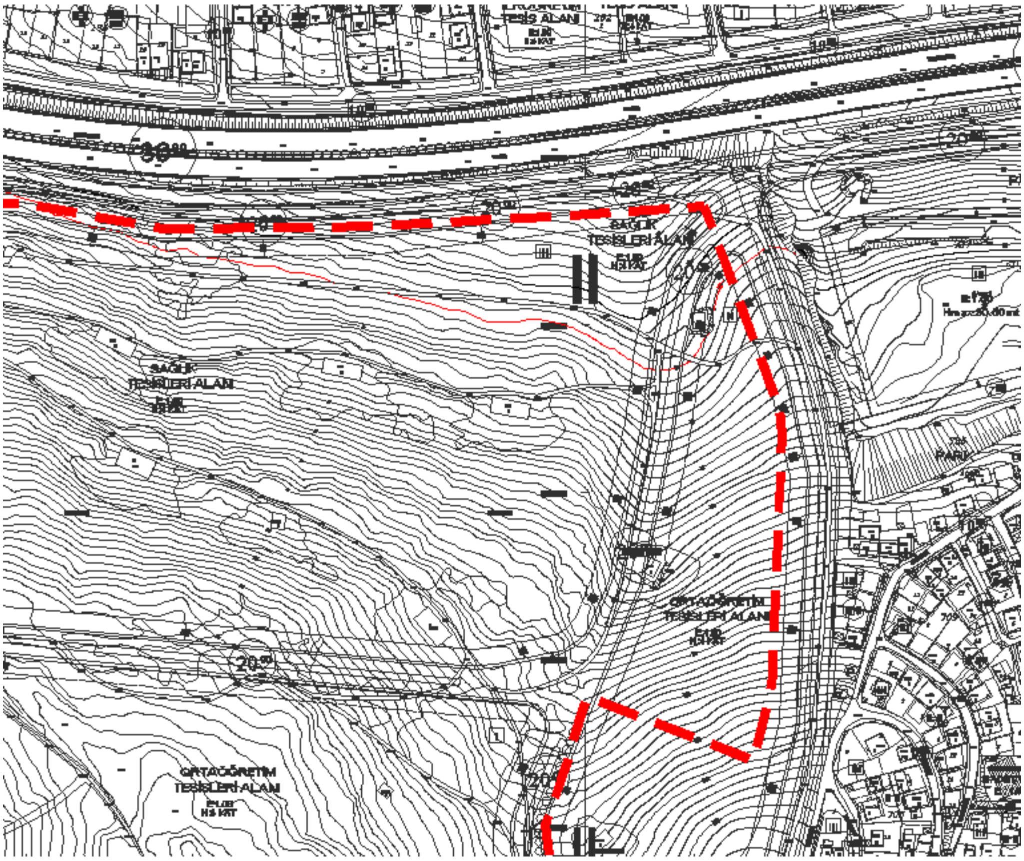
Resim 2.2. Kampüsün inşa edileceği alanın 1/5000 ölçekli temel haritada gösterilmesi

Figure 2.2. Display of the field on which the Campus will be constructed on a base map scaled 1/5000



Resim 2.4. Kampüsün Batı Bölümü

Figure 2.4. West Section of Campus



Resim 2.5. Kampüsün Doğu ve Güney Bölümleri

Figure 2.5. East and South Sections of the Campus

1.3.2. Trafik Sayımları

Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü'ndeki ve çevresindeki trafik koşullarını belirlemek için planlanan alanın çevresinde çeşitli kavşaklarda trafik sayımı gerçekleştirilecektir. Bu sayımlar farklı trafik seviyeleri olan sayım istasyonlarında gerçekleştirilecektir. Sayımların Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü çevresinde haftanın yoğun günlerinde, Pazartesi ve Cuma olmak üzere toplam iki günde yapılması planlanmaktadır. Sayımların sabah 07:30-10:30 ve akşam 15:30-18:30 olmak üzere yoğun saatlerde yapılması planlanmaktadır. Bu sayımlarda farklı araç türleri sayılacaktır. Kocaeli Entegre Sağlık Kampüsü çevresinde sayımların gerçekleştirileceği sayım istasyonları şekil 2.6'da

1.3.2. Traffic Counts

In order to determine the condition of the traffic in and around the Kocaeli Integrated Health Campus, traffic counts will be carried on various intersections around the scheduled land. These counts will be carried on the count stations having different traffic flows. Counts are being planned to be carried on the roads around Kocaeli Integrated Health Campus in busy weekdays, Mondays and Fridays, 2 days in total. The counts are planned to be conducted at morning peak hours between 07:30-10:30 and evening peak hours between 15:30-18:30. In these counts different vehicle types will be counted. The count stations on which traffic counts will be conducted around the Kocaeli gösterilmiştir.

Integrated Health Campus is shown in figure 2.6.

Kocaeli şehrine ait ulaşım bilgileri

Transport data on the city of Kocaeli

	202
Otoyol Ağı Uzunluğu (km) **Length of Highway Network (km)**	484
Demiryolu Ağı Uzunluğu (km) **Length of Railway Network (km)**	80

Kaynak: 1-Karayolları Genel Müdürlüğü, 2012 2-TCDD, 2012

Source: 1-General Directorate of Highways, 2012 2-TCDD, 2012

Araç Sayısı Number of Vehicles					Egzoz Testi Yapılan Araç Sayısı Number of Vehicles Exhaust Test Done
Özel Arabalar Private Cars	**Hafif Ticari** Light Commercial	**Ağır Ticari** Hevy Commercial	**DiğerX** Others	**TOPLAM** TTAL	TOPLAM TOTAL
152.149	61.303	40.141	29.86	283.579	139.782

Kaynak: 1-Kocaeli İl Emniyet Müdürlüğü – Trafik Departmanı 2012

2- Kocaeli Çevre ve Kentsel Planlama Bölge Müdürlüğü, 2012

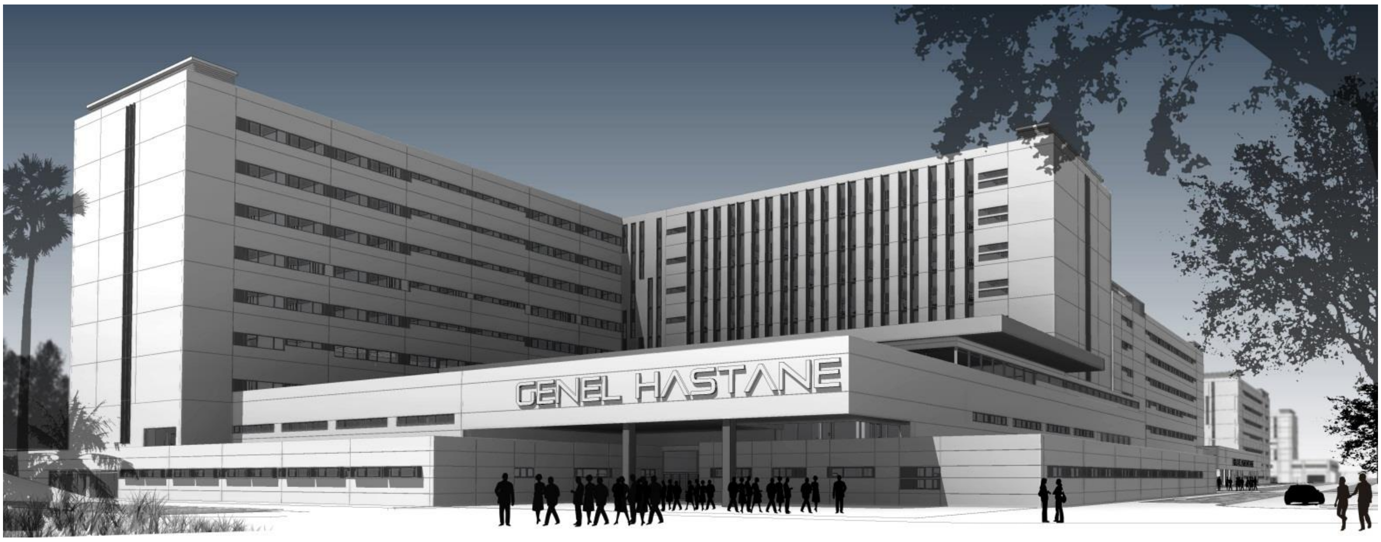
Source: 1-Kocaeli Provincial Directorate of Security – Traffic Department 2012

2- Kocaeli Regional Directorate of Environment and Urban Planning, 2012

Resim 2.6: Trafik Sayımı İstasyonları

Figure 2.6: Traffic Count Stations

SAĞLIK BAKANLIĞI
SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI BÖLÜMÜ
MINISTRY OF HEALTH
GENERAL DIRECTORATE OF HEALTH INVESTMENTS
DEPARTMENT OF PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP



KOCAELİ ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜ

KOCAELI INTEGRATED HEALTH CAMPUS

FAZ 1 - KAVRAMSAL TASARIM

PHASE 1 - CONCEPTUAL DESIGN

MİMARİ tasarım: Site Plan Raporu

ARCHITECTURAL DESIGN: Site Plan Report

30 Nisan 2015 – Y02
April 30, 2015 -V02

QA/QC – DOCUMENT CONTROL	4A7.5

PROJECT NAME: **ARCHITECTURAL AND ENGINEERING DESIGN FOR KOCAELI INTEGRATED HEALTH CAMPUS**

DOCUMENT: **ARCHITECTURAL DESIGN : Site Plan Report**

	Proyect ID	Phase	Discipline / Engineerin	Document Type	Bulding / Location	Proyect Package	Document Number	Revision
TRACKING CODE	KC	CD	AR	REP	GEN	SPR	0001	IN02

File name: **KC-CD-AR-REP-GEN-SPR-0001-IN02**

Date: **April 30, 2015**

Revision No.	Design by	Checked by	Approved by	Date
00	FBB	ILM	JAM	4rd December 2014
01	FBB	ILM	JAM	8th April 2015
02	FBB	ILM	JAM	30th April 2015

KOCAELI ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜ

KOCAELI INTREGATED HEALTH CAMPUS

IÇINDEKILER TABLOSU

TABLE OF CONTENT

1.BAŞLANGIÇ KOŞULLARI

1.1. ULAŞIM

İLDEN ULAŞIM

İzmit'i İstanbul ve Ankarayla bağlayan karayolu ağı vey akın çevresi aşağıdaki ana yollardan oluşur.

- **D.100 Karayolu**

Bu yol İzmit'I İstanbul ve ankarayla bağlayan önceden beri var olan bir yoldur. Şehrin güney sınırı boyunca doğu-batı doğrultusunda işler, kıyı şehrini ve yolun güneyinde yer alan sanayi bölgelesini birbirinden ayırır. Kent karayolu ağı ile pek çok bağlantısı bulunmaktadır.

- **O-4 (E80) Otoyolu**

Bu yol D-100'ün kuzey kısmına parallel işler. Ücretli bir otoyol olup İzmit'e yalnızca iki bağlantısı bulunmaktadır:

- Güneydoğu bağlantısı – D-100ile.
- Kuzey bağlantısı – D-605 ile.

- **D-605 Karayolu**

Güney-kuzey doğrultusunda işleyen bu karayolu, kıyı boyunca uzanan D-100 ve D-130 yollarıyla bağlantılanıp D-605 olarak devam eder.

ŞEHİRDEN ULAŞIM

Kocaeli ESK projesi için planlanan alan şehrin kuzey

1. INITIAL CONDITIONS

1.1. ACCESSES

ACCESS FROM THE PROVINCE

The road network connecting Izmit with Istanbul, Ankara and its immediate surroundings consists on the following main roads.

- **D.100 Highway**

This road is a pre-existing road which connects Izmit with Istanbul and Ankara. It runs along the south edge of the city in east-west direction, dividing the maritime shoreline city and the industrial areas located to the south of the road. It has many connections with the city road network.

- **O-4 (E80) Highway**

This road runs parallel along the northern side of the D-100. It is a payment motorway which has only two links to Izmit:

- Southeast link – with the D-100.
- North link – with the D-605.

- **D-605 highway**

This highway which runs in south-north direction, is already linked with the D-100 and the D-130 highway which runs along the coast and which is continued by the D-605.

ACCESS FROM THE CITY

The territories provided for the IHC Kocaeli project tarafında,kampüs atrazine girişi olmayan, ücretli O-4 otobanı ile çevrelenmiştir. Otoban kampüsü kuzey mahallelerden ayırır, yalnızca belirli bir noktada O-4 otobanı üzerinde olan köprüyle onlara bağlanır.

are located in the north side of the city, surrounded to the north by the O-4 paying motorway with no access from the campus. The motorway separates the campus from the northern neighborhoods, only connected at a certain point through a highway bridge over the O-4 highway.

Arazi güney yamaçlarında köy bulunan bir tepede yer almaktadır. Bu eğimden dolayı karayolu ağı ve yerleşim alanı olan köy aşağı seviyede teraslı basamaklara kurulmuştur.

The plot is situated on a hill whose south-oriented slopes are occupied by a residential village. Due to those steep slopes the road network and the residential village is allocated following the level curves in terraced steps.

Kuzey-güney yönünde işleyen yol, topografi eğrilerine diktir, ya istikrarsız ya da belirsizdir ve her zaman uygunsuz ve aşırı derecede dik eğime sahiptir.

The road that runs in north-south direction, perpendicular to the topography curves, is either precarious or not existing, and always has an inappropriate and extremely steep slope.

Bu yüzden gelecekteki ESK ile tepenin altındaki kent alanları arasındaki bağlantı tehlikeli olup umduğumuz gibi açık, düz güzergahlar bulunmamaktadır.

Due to this reason, the connection between the future IHC and the central urban areas placed at the bottom of the hill, at the bottom of the city, is much compromised and there are not clear or straight itineraries towards the IHC as we would be expecting.

Şehrin alt kısmından tepenin eteğinden batı-doğu doğrultusunda geçen Turan Güneş Caddesi kuzeye doğru (O-4 otobanının altından geçerek) devam eder ve otobanın kuzeyinde yer alan mahallelere bağlanır.

The Turan Günes Caddesi articulates the lower city with the hillside areas, running along the bottom of the hills from west to east, continuing towards the north to connect (passing underneath the O-4 highway) with the neighborhoods placed at the north of the highway.

ESK'ye ulaşım sağlayan güzergahlar ve ana yol birleşimleri tepeler arasında doğal fırtına boyunca işleyenlerdir. Bu girişlerden ilki Kanal Sok ve Başaran Caddesi, ikincisi Eski İstanbul Caddesi ve Dere Sok. tarafındandır.

The itineraries and the gathering main roads which create access to the IHC from the south are the ones that run along the natural storm between hills. These accesses are constituted the first one by the Kanal Sk and Başaran Caddesi and the second one by the Eski Istanbul Caddesi and Dere Sk.

Şehrin Güneyinden (1) ve batısından (2) kuzey-güney aksı Atatürk Bulvarı ve D-100'ü Gazanfer Bilge Bulvarından ve güneyde O-4'ün kuzeyindeki mahallelerden oluşur.

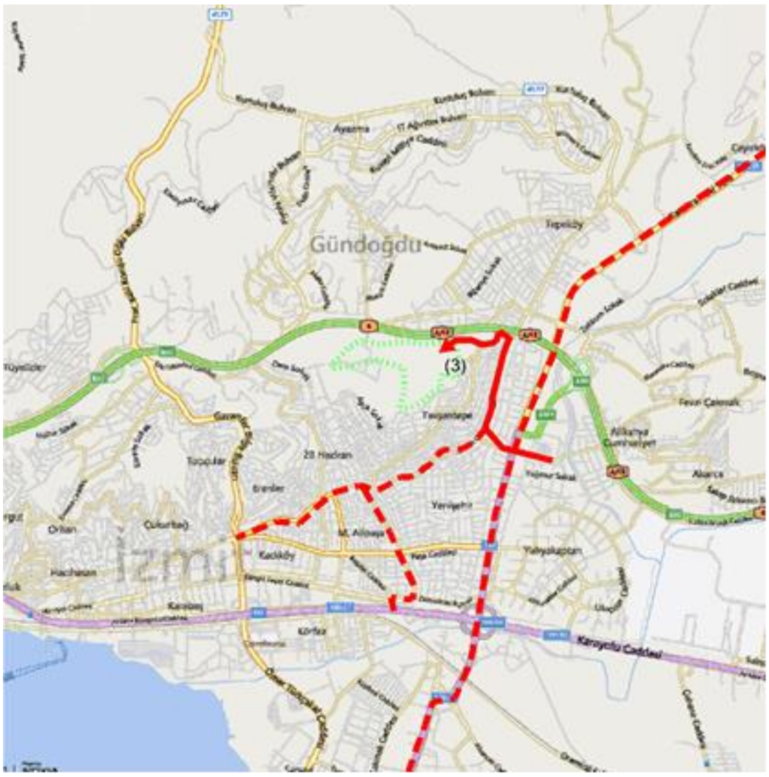
From the south (1) and the west (2) of the city in the north-south axis constituted by the Gazanfer Bilge Boulevard that links the Atatürk Blv. and the D-100 in the south and the northern neighborhoods of the O-4.

Bu akstan O-4'ün güney kısmına parallel işleyen Eski İstanbul Caddesi aracılığıyla gelecekteki ESK girişine sahip olacağız.

From this axis, we will have access to the future IHC through the Eski Istambul Caddesi which runs in parallel along the O-4 south side.

ESK'ye **doğudan (3)** girişler güney – kuzey aksta D-605'te Seymen Caddesi ile olanve aynı zamanda O-4 çıkışıyla olan bağlantıda olur.

The accesses to the IHC **from the east (3)** happen in the south– north axis D-605 in its link with Seymen Caddesi, link that is at the same time linked to the O-4 exit.



Bu bağlantıdan Seymen Caddesi ve Turan Güneş Caddesi aracılığıyla kuzeye doğru, O-4'ün yakınına kadar ve bu noktandan Dilek Sok üzerinden ESK'ye kadar.

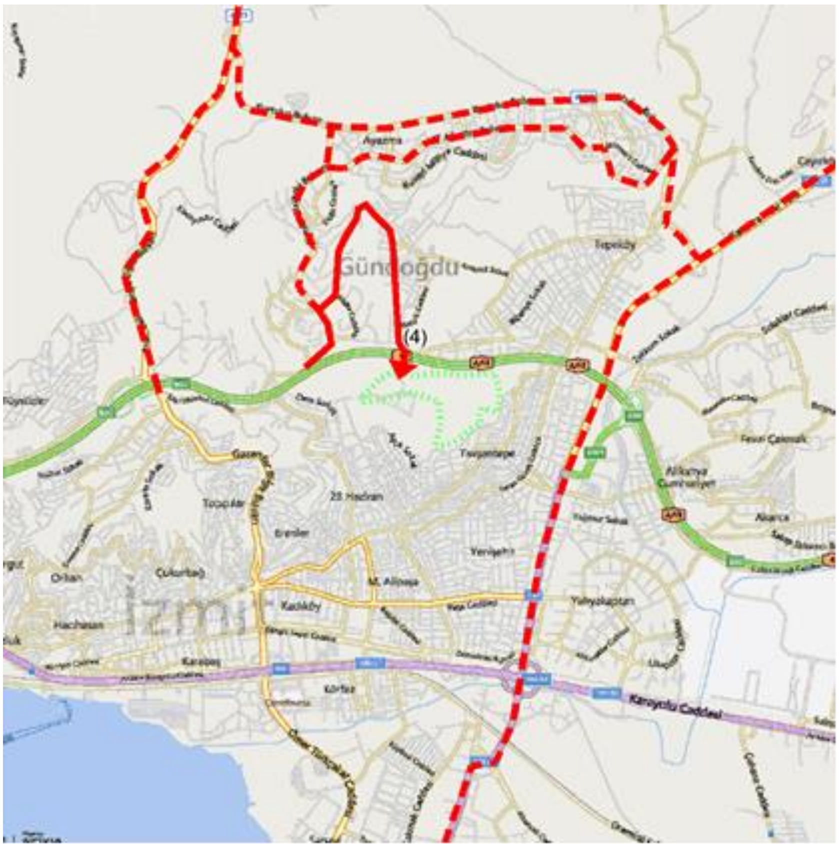
From this link, through the Seymen Caddesi and the Turan Günes Caddesi towards the north, until the proximities of the O-4 and from this point through Dilek Sk until the IHC.

Gelecekteki ESK girişine giriş sağlayacak olan Güzergahlar ve ana yollar **kuzeyden (4)** 17 Ağustos Bulvarı, Kurtuluş Bulvarı, Piotr WİIcynski Bulvarı, Malata Cad. ve Daşburg Sok. boyunca O-4 üzerindeki köprüye kadar ilerler, bu köprü aynı zamanda Çeşme Cad. Akışını da barındırır.

The itineraries and the main collecting roads to access the future IHC **from the north (4)** run along the 17 Agust Blv, KurtulusBlv, Piotr Wilcynski Blv, Malata Caddesi and Daşburg Sk until they reach the bridge over the O-4 highway which also hosts the çesme Caddessi flow.

Bu muhtemel bir tıkanıklık ile sonuçlanabilir.

This could result in a possible bottleneck.



TOPLU TAŞIMA

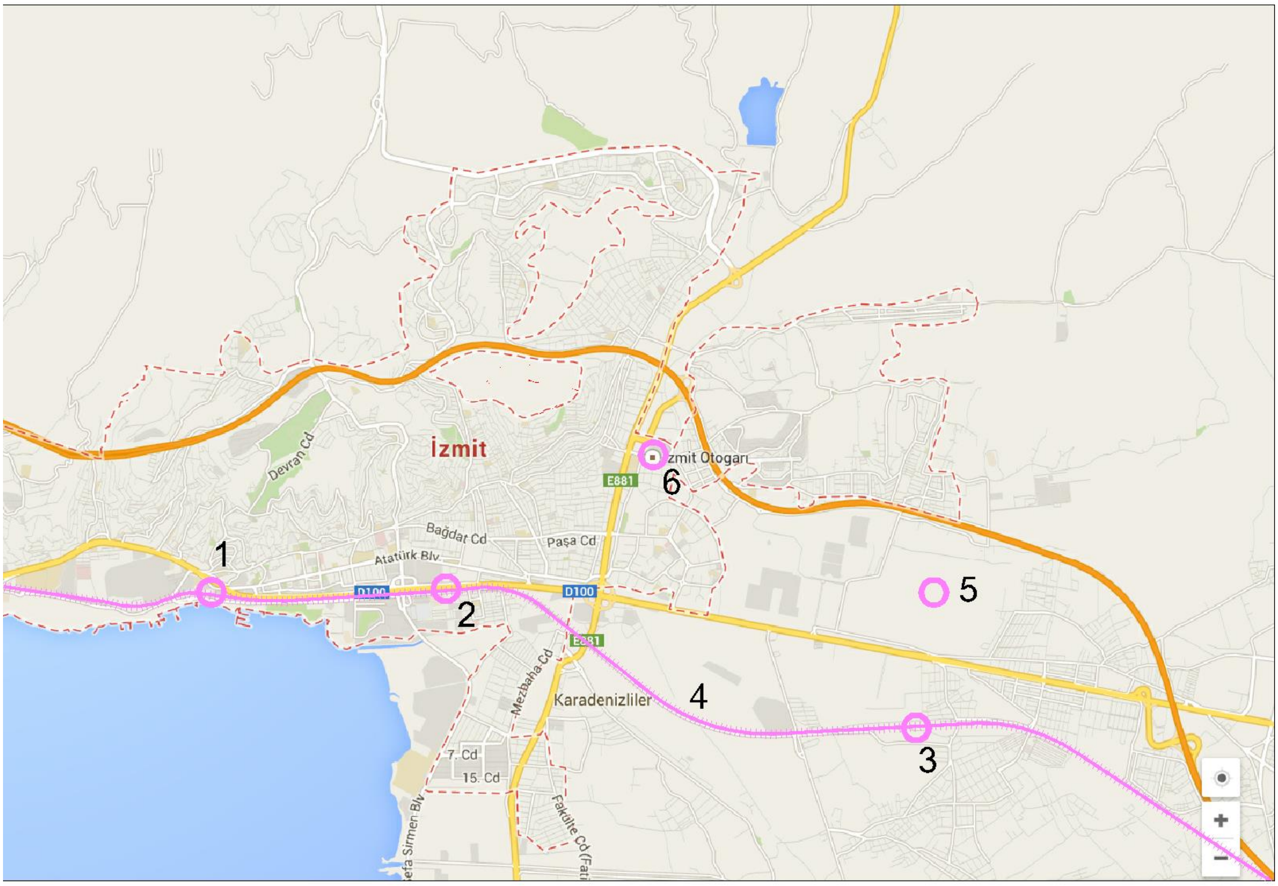
Şu anda Kocaeli'nin mevcut bir tramway ya da metrosu bulunmamaktadır. Kent toplu taşıması otobüs ve İzmit ile İstanbul'u bağlayan demiryolu ile sınırlıdır.

Aşağıdaki grafik şehirler arası merkezi otobüs terminalini, tren istasyonlarını ve havaalanını göstermektedir.

PUBLIC TRANSPORT

Currently, Kocaeli does not have either subway nor urban tramway. The urban public transport is limited to the bus network and railway that connects Izmit with Istanbul.

The graphic below shows the interurban bus central station, the railway stations and the airport.



1.İzmit tren istasyonu
2.Kırkikievler tren istasyonu
3.Köseköy tren istasyonu
4.Demiryolu
5.Havaalanı
6.Otobüs terminali

1. Izmit train station
2. Kırkikievler train station
3. Köseköy train station
4. Railway
5. Aerodrome
6. Bus terminal station

Sonraki harita şehre en yakın olan otobüs istasyonunu göstermektedir.

The next map shows the nearest bus station of the city.

KOCAELI ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜ

KOCAELI INTREGATED HEALTH CAMPUS

Alt yapıyla alakalı olarak

1. Mümkünse O-4'ten ESK'ye he riki yöndenden gelirken giriş sağlamak için iki servis yolu yapılmalıdır. Batı-doğu yönündeki şerit kampüse mevcut köprüden giriş sağlayabilir. Doğu-batı yönündeki şerit kampüse direk giriş sağlayabilir.

2. Mevcut köprüsünün kapasitesinin (genişliğinin) arttırılması ve girişlerinin iyileştirilmesi gerekecektir.

3. Önceden tanımlanan güzergah ve birleşim yollarının ESK kampüsü tarafından yaratılacak trafiğe adapte olması gerekmektedir.

About the infrastructure

2. If it were possible two service roads should be built to allow the access from the O-4 to the IHC when coming from both directions. The west-east direction lane would allow the access to the campus from the pre-existing bridge. The east-west direction lane would allow the access to the campus directly.

2. The existing bridge will demand to increase its capacity (width) and improve its accesses.

3. The itineraries and the gathering roads previously defined will need to get used to the new traffic generated by the IHC.

Toplu taşıma hakkında

Önerilen üç eylem bulunmaktadır:

About the public transportation.

There are three actions to be proposed:

- ESK'ne bağlanacak kentsel bağlantı noktalarının ve/veya mevcut intermodal taşımacılık noktalarının tanımlanması.
- ESK'ye bağlanmak üzere genişletilebilecek şehir otobüsü ağının tanımlanması.
- Yeni servis otobüsü hatlarının oluşturulması

1.2. TOPOGRAFİ

Arazi dört eğim ya da tepe yamacına bölünmüştür:

Yamaç 1: Yamaçların en büyüğü arsanın doğı tarafını kaplamaktadır.

Altimetresi arsanın güneyinde + 144 yükseklikten Kuzey-batı + 55 yüksekliğe neredeyse doksan (90) metre değişir.

Yamaç 2: doğuya doğru bakmaktadır, çok dik eğimleri vardır, bina inşaası için uygun değildir.

Altimetresi Kuzeydoğuda +144 yükseklikten batıda +65 yüksekliğe seksen (80) metre değişir.

Yamaç 3: güneye doğru bakmaktadır, içlerinde en küçüğüdür.

Altimetresi kuzeyde +80 metre yükseklikten güneyde +55 m yüksekliğe kadar değişiklik gösterir.

Yamaç 4: güneye ve batıya bakmaktadır, boyut olarak küçüktür ve dereye doğru alçalmaktadır.

Altimetresi kuzeyde +80 metreden kuzeydoğuda +50 metreye değişemektedir.

- Identification of the urban nodes and/or the pre-existing intermodal transportation hubs to be connected with the IHC.
- Identification of the urban bus networks which could be enlarged and be used to connect those nodes with the IHC.
- Generation of new shuttle bus lines.

1.2. TOPOGRAPHY

The plot is subdivided into four slopes or hillsides:

Hillside 1: The biggest of the hillsides occupies the East side of the plot.

Its altimetry varies almost ninety (90) meters from + 144 elevation to the South to + 55 elevation to the North-west of the plot.

Hillside 2: Oriented to the East, it has very steep slopes, not appropriate for building construction.

Its altimetry varies almost eighty (80) meters from +144 elevation to the North-west to + 65 elevation to the North-east.

Hillside 3: Oriented to South, it is the smallest of all.

Its altimetry varies from +80 meters elevation to the North to +55 m to the South.

Hillside 4: Oriented to South and West, it is small in dimensions and it descends to the stream.

Its altimetry varies from +80 meters elevation to the North-east to +50 m to the South-west.

1.3. MEVCUT KENTSEL GELİŞİM İLE İLŞKİSİ

İnşaat CJV'si arsa arazisinin topografik tetkikini sağlamaktadır.

Ancak arsanın kesin sınırlandırılması ve arsaya giriş sağlayacak karayolu ağı ile olan ilişkisi belirsizdir.

Araziye ilk ziyareti gerçekleştirip fotoğraf çektik ve sınırları ve çevresine dair bir arazi izlenimi edindik.

Orjinal yerleşim planında 3 hastane daha küçük olarak yer almaktaydı.

Birkaç ay sonra arazinin yeni sınırlarını aldık, önemli ölçüde daha küçüktü fakat doğu ve güney sınırlarda iki parsel ekleyerek yüzeyin büyütülmesi düşünüldü

Nihayet eylülde, eklenen yüzey ve planlanan yol yerleşimiyle arsa sınırları belirlenmesine rağmen bazı sorular belirsiz kaldı.

Fiziksel olarak sınırları ve gereksinimleri ve koşulları tanıdığımız ikinci ziyareti gerçekleştirdik.

Google hava fotoğrafı dikkate alınması gereken diğer unsurları göstermektedir:

- Arsanın dışında, kuzey kenarı boyunca giden karayolu. Bu yol arazinin sert topografik yapısından dolayı ciddi mühendislik çalışması gerektirmektedir. Bu yol hastaneye giriş sağlayacak mı yoksa bu uçta farklı alternatifler

1.3. RELATION WITH THE EXISTING URBAN DEVELOPMENT

The construction CJV provided a topographical survey of the area of the site.

However, the exact delimitation of the lot and its relation with the road network that provide its access remained unclear.

We did a first visit to the site to take pictures and have a sight impression of its limits and surroundings.

We had the original layout with the 3 hospitals introduced in a much smaller

After a few months we got a new delimitation of the site, that was considerably smaller, but that considered a possibility of increasing its surface by adding two lots on the east and south limits.

Finally in September the site limits were determined with the added surface and the planed road layout was clear, although a number of questions still remained unclear.

And a second visit was made in which we recognized physically the limits and its requirements and conditions.

The aerial photograph from Google shows other elements that should be taken into consideration:

- A motorway, that goes along the northern side of the site, external to it. This road needed important engineering works due to the rough topography of the area. It is essential to know if this motorway is planned to be the access to the hospital or if there are other alternatives mi değerlendirilecek, bunun bilinmesi önemlidir.

- Arazi, kuzeydeki 10 katlı apartmanlar hariç, müstakil konutların yoğun olduğu bir alanla çevrilidir.

being considered to this end.

- The lot is surrounded by an extensive area of single family houses, with the exception of the western limit in which the apartment buildings are 10 floors high.

Her şekilde alanın incelenmesi arazinin düzensizliğini ortaya koymuştur, doğudan batıya 1200 m uzunluğunda ve 155m ile 300m arasında değişen genişliklerde maşa şeklindeki uzantısı vardır.

Topografi, bazı yerlerde çok yakın kontür hatlarıyla, 50m yükseklğinden ve %45 dereceden büyük eğimlerle ciddi ölçüde engebelidir. Arazi 3 yamaç şekil vermektedir, ikisi arazinin kuzey tarafında ve üçüncüsü güneydoğu tarafındadır.

En düşük ve en yüksek noktalar arasındaki toplam eğimler 100 metreden fazla yükseklikte ve maksimum 600 metrenin altında mesafededir.

Parsel alanı toplamı (Lot 794 Parsel 1, Lot 795

By any means, the examination of the area reveals the irregularity of the plot, the original was a tong shaped extension of land from east to west around 1,200 m long, and with a variable width between 155 and 300 m.

The topography is remarkably rough, with very close contour lines in some places, slopes bigger than 50 m high and 45% gradients. The terrain is shaped by three hills, two on the northern side of the site, and the third one on the southeastern side.

The total slopes between lowest and highest points of the site have a difference, in altitude, of over 100 meters in a maximum distance of under 600 m.

The parcels area sum (Lot 794 Parcel 1, Lot 795

Parsel 1 and Lot 796 Parsel 1) 365.531,54 m² ‘dir (kadastro durumu grafiklerini say 18’de ‘’Mevcut alt ve üst yapılar’’ raporunda görebilirsiniz).

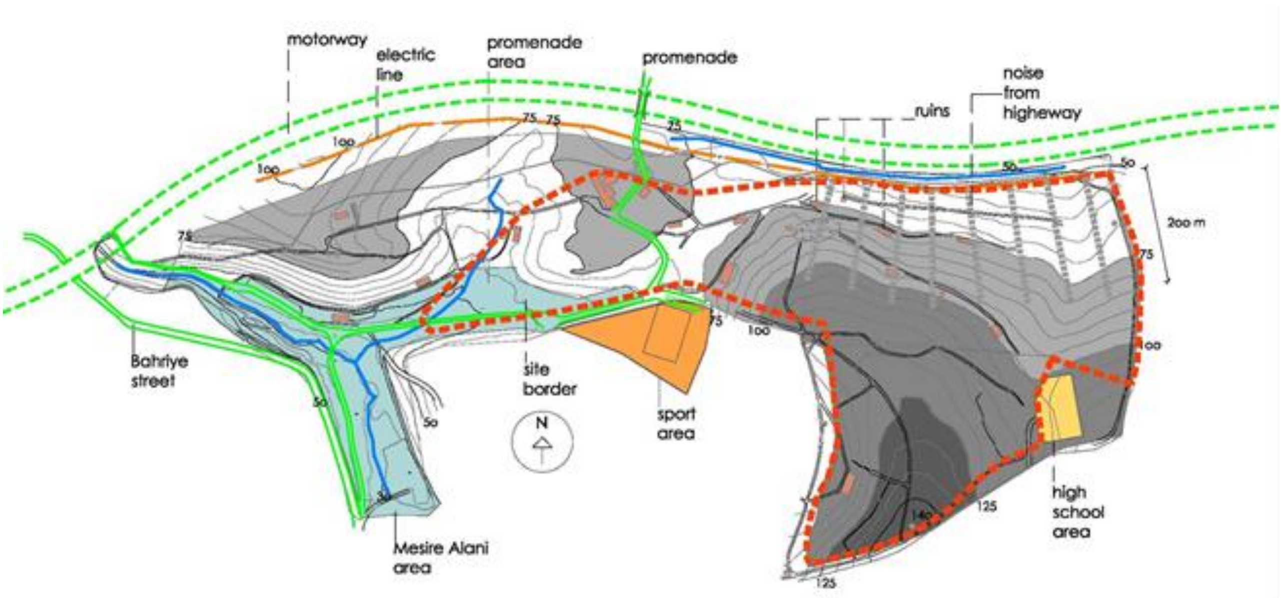
Parcel 1 and Lot 796 Parcel 1) has a total area of 365.531,54 m² (see the cadastral condition graphics on pag.18, “Existing superstructures and infrastructures” report).

Okulun yer aldığı alan hariç toplam alan 353.381,79 m²’ye düşürülmüştür.

Excluding the area occupied by the school, the total area is reduced to 353.381,79 m².

Bu alan üç arsa arasında yer alan karayolu ağı alanıyla arttırılacaktır.

This area will be increased by the total area of the of the road network in between the three lots.



Aşağıdaki unsurlar vurgulanmalıdır:

- Arsanın batı tarafına birleşen doğal su taşkını.
- Arsanın güney tarafı sınırında dışarda yer alan spor alanı.
- Arsanın güney doğu ucunda yer alan basketbol sahası ve lise binası, bu orijinal toplam askeri sitesi sınırları içinde bir azalma sağlamaktadır.
- Çalışma alanı içinde bazı izole ve yayılmış askeri

The following elements should be highlighted:

- A natural torrent that converges at the western side on the lot.
- A sports area, located limiting to the southern side of the site, external to it.
- A basketball court, and a high school building, on the southeastern extreme of the site that produces a deduction in the original total military site limits.
- Some isolated and disseminated military ruins inside the work area. Their

kalıntılar. Bunların arkeolojik değerleri bilinmemektedir.

- Sitenin muhtemelgüneybatı sınırının dışından geçen Cephanelik Mesire Alanı adında bir gezinti alanı.
- Kuzeyde sınır oluşturan otoban arsanın doğu kısmında sınırdan 200 metre mesafeye kadar yüksek seviyede gürültü oluşturmaktadır.

  Bu yol daha sonra kuzey sınırın merkez noktasında arsayı keser, otoban üzerindeki dar bir köprüyle geçerek bazı yerleşim alanlarında sonlanır.
- Arsayı iki alana böldüğü için araziye doğru giden bu gezinti alanının halka açık yol olarak bırakılıp bırakılmayacağına bilmek önemlidir. Bu yol planı yerleşimi ile açıklığa kavuşacaktır.
- Farklı askeri harabelerle kaplı yolları birbirine bağlayan kaplanmamış bir yol ağı bulunmaktadır.
- Arsanın kuzeyinde bulunan elekrik hattının bazı uzantıları arsaya çok yakındır (batı kısımda).
- Arsanın içind eyer alan kanal, kuzey sınıra yakındır.

  Bazı duvar ve çitler işaretlenmiştir, fakat bunların arsanın sınırlarıyla eşleşmesi şart değildir.

FOTOGRAFİK ANALİZ VE RAPOR

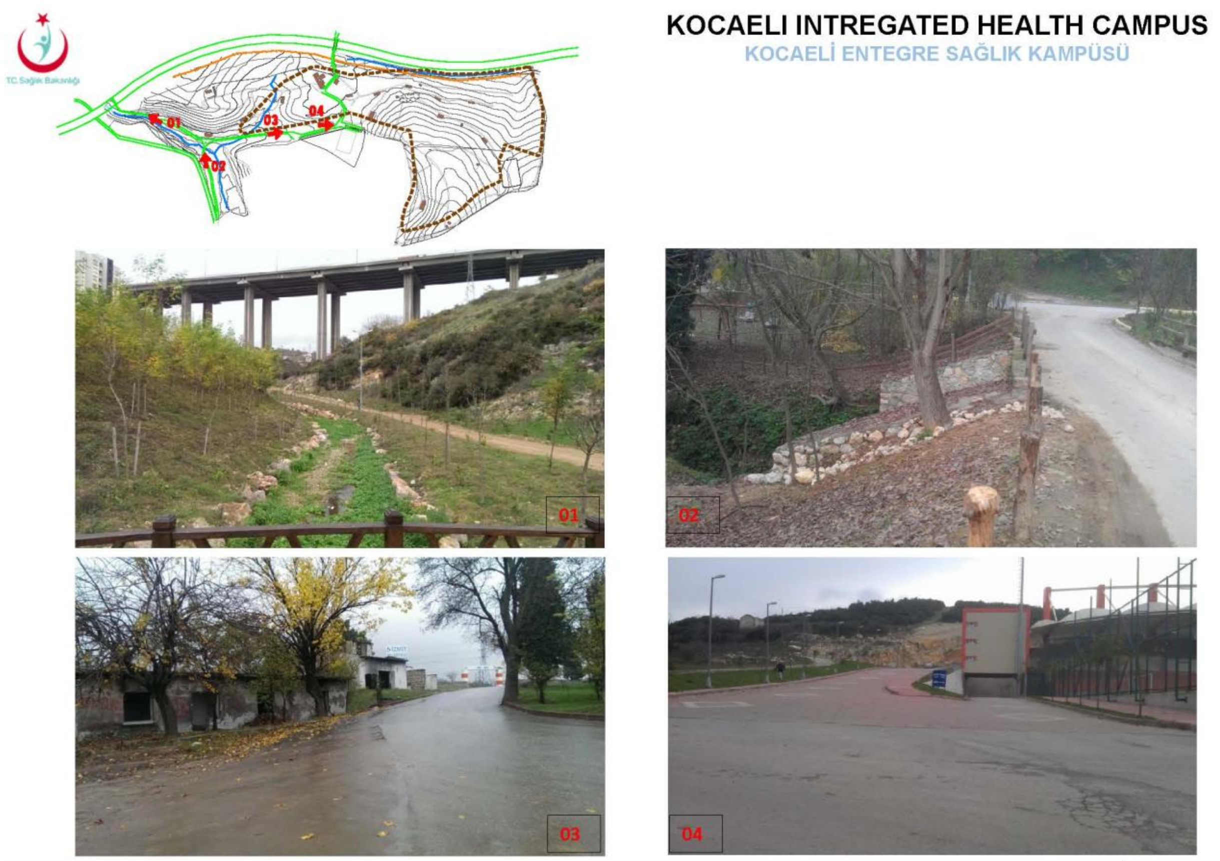
Aşağıdaki fotografik rapor arazi alanının ve çevresinin bütün bir incelemesidir, böylece farklı alanları, en önemli karakteristik özelliklerini ve her bir arazi koşulunu görsel olarak görebiliriz.

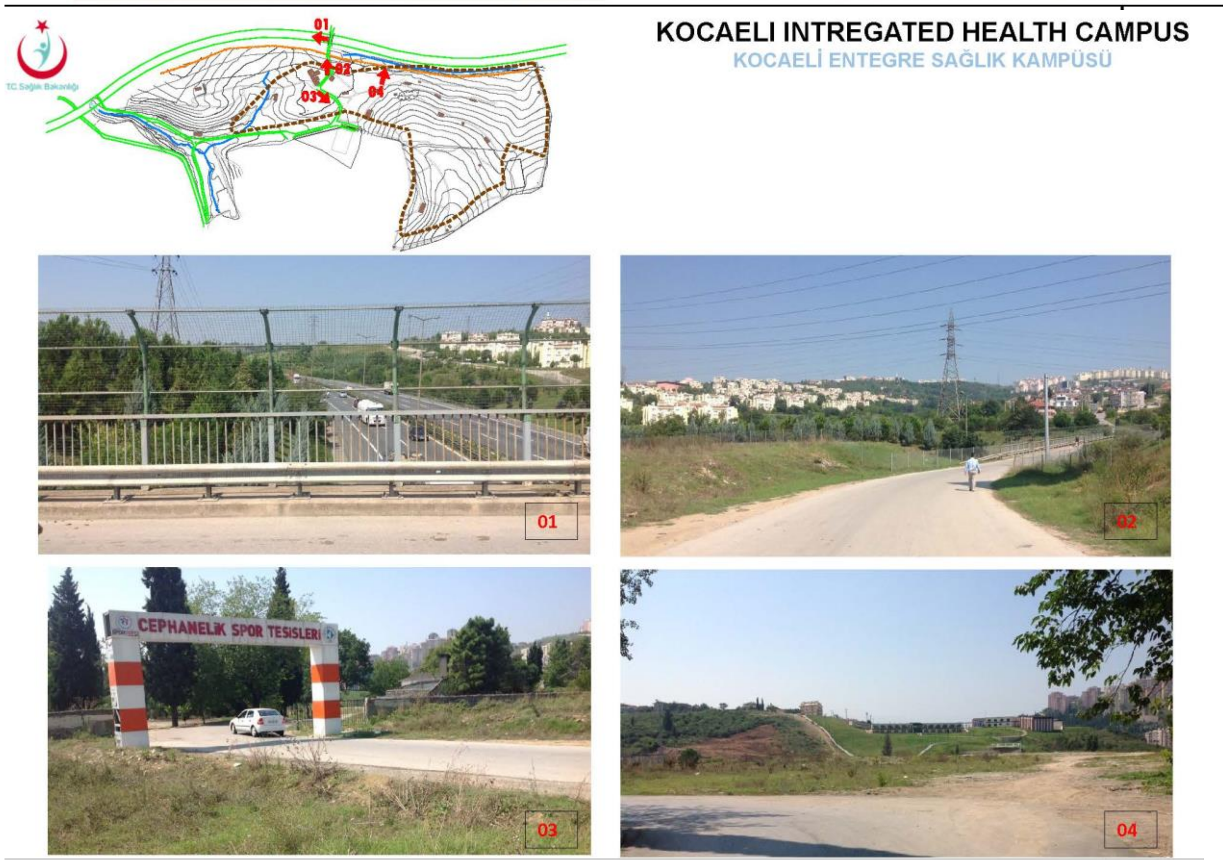
archeological value is unknown.

- A promenade, called Cephanelik Mesire Alani, which goes over the presumably outside the southwestern limit of the site.
- The highway that limits at North causes a high level of noise in the eastern part of the site and up to 200 m from its limit
- This path then crosses the lot in its central part of the North limit, continuing over with a narrow bridge over the highway and ending at some residential areas.
- It was important to find out whether this promenade that goes through the site needs to be kept open as a public road, since it would divide the lot in two areas. This was clarified with the layout of the roads plan.
- There is a net of unpaved paths that connects the different military ruins and the paved path.
- An electrical line located to the North of the site seems to have some of its tour very close to it (the Eastern side).
- A channel located inside the lot, close to its northern limit.
- Some walls and fences are marked, although they do not necessarily coincide with the site's limits.

PHOTOGRAPHIC ANALYSIS AND REPORT

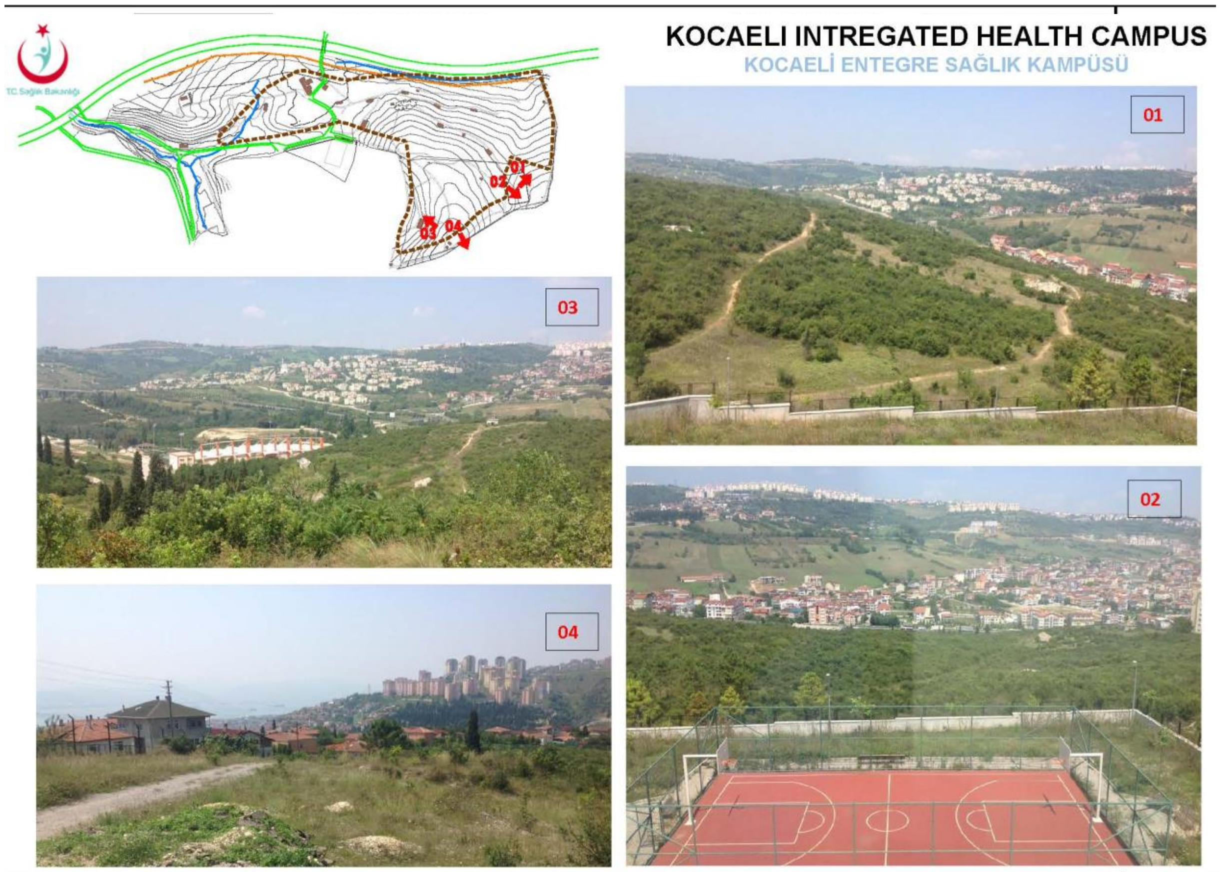
The Photographic report that follows is a total review of the site area and its surroundings so we can visualize the different areas, its most important characteristics and the conditions of the landscape at each one of them.


KOCAELI INTREGATED HEALTH CAMPUS
KOCAELİ ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜ
01
02
03
04


KOCAELI INTREGATED HEALTH CAMPUS
KOCAELİ ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜ
01
02
03
04
CEPHANELİK SPOR TESİSLERİ

KOCAELI ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜ

KOCAELI INTREGATED HEALTH CAMPUS



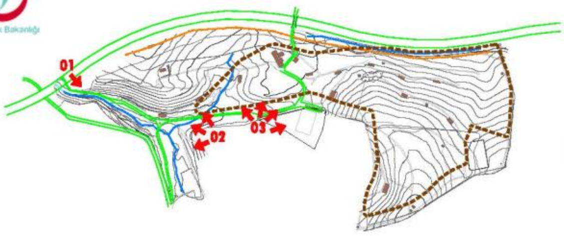
KOCAELI INTREGATED HEALTH CAMPUS

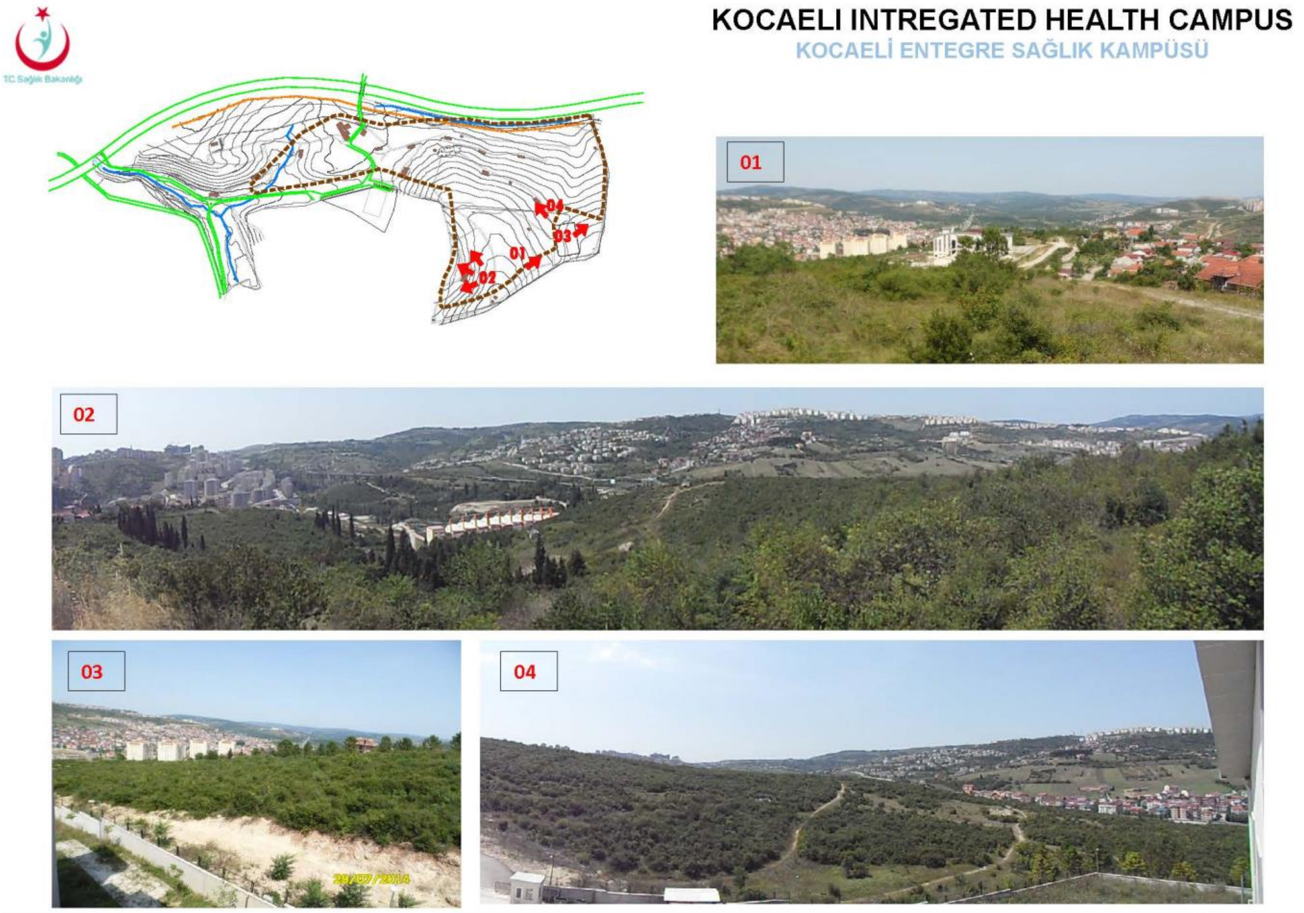
KOCAELİ ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜ

PANORAMIC IMAGES

KOCAELI INTREGATED HEALTH CAMPUS

KOCAELİ ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜ




KOCAELI INTREGATED HEALTH CAMPUS
KOCAELİ ENTEGRE SAĞLIK KAMPÜSÜ
01
02
03
04

2. GENEL TASARIM KRİTERLERİ

2.1. BİNALARIN TOPOGRAFİYLE OLAN İLİŞKİSİ

Hem AH hem de RH, THB ile yatay yapılda olması gereken bir servis galerisi ile bağlanmıştır, bu üç binanın da seviyelerini etkileyecektir.

Binaların üçü de kuzeye bakan bir tepede konumlandırılmıştır.

Batı uca yerleştirilmiş tüm binalar %22 eğimli tepeye kuruldukları için daha çok toprak kazı çalışması gerektirirler.

Adli Hastane arsanın yüksek tarafında, AH'nin güneyinde planlanmıştır.

RH +80,00 seviyesinde girişe sahip olup ve arsanın düz kısmında konumlanmıştır.

Gimnastik Salonu girişi +75,00 seviyesinden gerçekleştirilir.
AH'nin kuzey cephesinde +80,00 seviyesinde genel girişleri – poliklinikler ve akut ziyaretçileri için – ve ana girişi bulunmaktadır.

AH güney cephesinde Acil ve ambulans girişleri olduğu gibi Morg ve tutuklu girişleri bulunmaktadır. Bu girişler +88,84 seviyesinde yer almaktadır.

Hizmet binası +74,56 seviyesinde bulunmaktadır ve galeti seviyesi tarafından belirlenir. Yükleme ve boşaltma platformu binanın güneyinde +73,56 seviyesine yerleştirilmiştir.

Yükleme ve boşaltma alanlarına giriş sağlayan Ana ringin kuzey kolunda gerçekleşen araç ve kamyon girişi kuzey tarafta iki seviyede düzenlenmiştir:

2. GENERAL DESIGN CRITERIAS

2.1. RELATION OF THE BUILDINGS WITH THE TOPOGRAPHY

Both MH and RH buildings are connected with the TSB through a service gallery which should have a horizontal development, and this will affect all three buildings levels.

All three buildings are projected on a hill oriented to the north.

All the buildings placed towards the east end, require more earth-moving as they are placed completely on the 22% slope hill.

The F & PH building is projected on the higher side of the plot, at the south of the MH.

The RH has its entrance at the level +80,00 and it is placed on the plain side of the site.

Access to the gym is made at elevation + 75.00.

The MH has its public accesses – polyclinics and Acut visitors- and its main entrance on its north facade, at the level +80,00.

On its south facade the MH has its Emergency and ambulance entrances, as well as the Morgue and prisoners entrances. These accesses are placed at the +88,84 levels.

The service building is placed at the level +74,56, and it is defined by the gallery level. The loading and unloading platform is placed at the south of the building at the level +73,56.

Access for cars and trucks are generated from the northern branch of the main ring that gives access to the loading and unloading, arranged in two levels on the north side:

Galeri Seviyesi:
- Hizmet tedarikçilerinin yükleme ve boşaltması
- Çöp yükleme boşaltma
- Akaryakıt tanklarının doldurulması

Üst Seviye
- Personel Otoparkı
- Elektirik ve mekanik bakım alanı için yükleme ve boşaltma girişi

Adli hastanenin giriş seviyesi gelecekteki tasarımına bağlıdır ve seviyeleri +110,00 ile +135,00 arasında değişecektir.

2.2. BİNALARIN KARAYOLUYLA İLİŞKİSİ

Binalar insanlar, araçlar, personel ve ziyaretçi araçaları ve yük-hizmet kamyonları için çoklu girişlere sahip olacaklardır.

Proje her hastane çevresinde insan indirme bindirme rampalarına ve bina girişlerine yakın küçük yüzey otopark alanlarına bağlanan ikincil yolları olan ring yollardan oluşan iç ana yolla bu girişlerin bağlantısını çözer.

İç ana yol aşağıdaki elemanlardan oluşur:

- Ana Hastane çevre ringi
- Rehabilitasyon Hastanesi çevre ringi
- Adli Hastane çevre ringi
- İlk ringe bağlanan merkezi dönerkavşak ve çift yönlü yol
- Doğu dış çevre yoldan ambulanslara özel giriş
- Güney dış çevre yoldan hizmet ve yük kamyonlarına özel giriş

Gallery Level:
- Loading and unloading of supplies for Services.
- Loading and unloading of waste.
- Refill of the fuel oil tanks.

Upper Level:
- Staff Parking
- Loading and unloading access for electrical and mechanical maintenance area.

The accesses level of the F & PH will depend on its future design and their levels will range from +110,00 and +135,00.

2.2. RELATIÓN OF THE BUILDINGS WITH ROADWAY

The buildings have multiple access for people and other for vehicles, ambulances, staff and visitors' vehicles, and supply and service trucks.

The project solves the connection of these access through an internal main road, consists of rings surrounding each of the hospitals by secondary roads which are linked to the drop-off docks for people and small surface parking areas close to the entrances of the buildings.

The internal main road consists of the following elements:

- Perimetral Ring of MH
- Perimetral Ring of RH.
- Perimetral Ring of F & PH.
- Central Roundabout and double direction road connecting both first rings.
- Exclusive access for ambulances from the east external perimetral road.
- Exclusive access for service and supply trucks from the south external perimetral road.

Halk tarafından yoğun kullanılan girişler (poliklinikler, hastane ana girişleri) kuzeye doğru açılan ringlerde konumlandırılırken ringlerin güney kısmı ambulans, acil, morg, tutuklular, hemodiyaliz ve ağır yük ve servis araçları gibi daha spesifik kullanıma açılır.

The more intensive use accesses by public (polyclinics, main entrances to the hospitals) are located opening northward while the south side of the rings open access to more specific use, such as ambulances, emergency morgue, prisoners, hemodialysis, and heavy delivery vehicles and service.

Ana Hastane (AH) ve Rehabilitasyon Hastanesi (RH), Teknik Hizmetler Binasına(THB) servis galerisi ve yatay ve dikey yapılar ile bağlanır ki bunlar da alanda planimetrik ve altimetrik yerleşimi belirler.

The Main Hospital (MH) and Rehabilitation Hospital (RH) are linked to Technical and Services Building (TSB) with Service gallery and installations that have lineal and horizontal development that determines their planimetric and altimetric layout in the field.

Ayrıca temel tesislerdeki gereksiz ekstra maliyetleri önlemek için THB her ikisine de (özellikle en büyük elektrik yüküne ve diğer tüketimleri oluşturan AH'ye) çok yakın konumlandırılmalıdır.

Also TSB must be placed very close to both (especially to MH that generates the greatest electric charges and other consumption) to avoid unnecessary extra costs in basic facilities.

ESK içinde kendi bağımsız çalışma sistemiyle Adli hastanenin konumu daha esnektir.

The location of F & PH is more flexible, so it is a system with autonomous operation within IHC.

Bknz. Şema ST01 KENTSEL MESKEN ŞEMASI

See Scheme *ST01* URBAN OCCUPATION SCHEME

2.3. BİNALARIN BİRBİRLERİYLE OLAN İLİŞKİSİ

2.3. RELATIÓN OF THE BUILDINGS WITH EACH OTHER

Ana Hastane (AH) ve Rehabilitasyon Hastanesi (RH), Teknik Hizmetler Binasına(THB) servis galerisi ve yatay ve dikey yapılar ile bağlanır ki bunlar da alanda planimetrik ve altimetrik yerleşimi belirler.

The Main Hospital (MH) and Rehabilitation Hospital (RH) are linked to Technical and Services Building (TSB) with Service gallery and installations that have lineal and horizontal development that determines their planimetric and altimetric layout in the field.

Ayrıca temel tesislerdeki gereksiz ekstra maliyetleri önlemek için THB her ikisine de (özellikle en büyük elektrik yüküne ve diğer tüketimleri oluşturan AH'ye) çok yakın konumlandırılmalıdır.

Also TSB must be placed very close to both (especially to MH that generates the greatest electric charges and other consumption) to avoid unnecessary extra costs in basic facilities.

ESK içinde kendi bağımsız çalışma sistemiyle Adli hastanenin konumu daha esnektir,

The location of F & PH is more flexible, so it is a system with autonomous operation within IHC.

Bknz. Şema ST01 KENTSEL MESKEN ŞEMASI

See Scheme *ST01* URBAN OCCUPATION SCHEME

3. KARAYOLU TASARIM KRİTERLERİ VE YÜZEY OTOPARKLARI

3.1. GEOMETRİK ÖZELLİKLER ve ANA YOL KESİTİ PROTOTİPİ

- **Dönerkavşaklar:**

  Arazinin kuzeyinde yer alan servis yolu üzerinde üç döner kavşak planlanmıştır.

Arsanın kuzeyindeki servis yolu üzerine üç döner kavşak planlanmıştır.

- **İç Yol:**

Kuzey kısımda bir yolla bağlanan üç ringten oluşur.

Birinci ring MH binasını çevreler ve her yöne doğru bir şerit olmak üzere iki şeritli olarak saat yönünün tersinde tasarlanmıştır.

İkinci ring RH binasını çevreler, o da iki yönlü ve iki şeritlidir fakat saat yönündedir.

Üçüncü ring Adli hastanenin etrafında arazinin en yüksek noktasında ve Ana hastanenin güneyindedir.

Bu ringlerin toplam genişliği 12,5 metre olup bir buçuk metre (1,50m) genişliğinde kaldırımı da içermektedir.

Bknz. Şema ST05 KARAYOLU ALANI ŞEMASI

Birinci ringlerin ikisi de her iki yöne doğru ikişer şeritli olan 4 şeritli yola kuzey tarafında bağlanır. Bu yolun toplam genişliği 20,40 metre olup bir buçuk metre (1,50m) genişliğinde kaldırımı da içermektedir.

3. ROADWORK DESIGN CRITERIAS AND SURFACE PARKINGS

3.1. GEOMETRIC FEATURES AND MAIN ROADWAY SECTION PROTOTYPE

- **Roundabouts:**

Three roundabouts are projected, over the service road placed at the north of the plot.

- **Interior Road:**

It consists of three rings connected by a road on the north side.

The first ring surrounds the MH building and is designed with two lanes in one direction, clockwise.

The second ring surrounds the RH building, also with two lanes, and one direction, in this case contrary to clockwise.

The third ring is around the Forensic and Physiatrich Hospital on the highest side of the plot, at the south of Main Hospital.

The total width of these rings is twelve meters and half (12.50 m) including a meter and half (1.50 m) wide sidewalks minimum width.

See Scheme *ST05* ROAD NETWORK AREAS SCHEME

Both first rings are connected through a 4 lane road, 2 lanes in each direction, on its north side. This road will have a total width of 20,40 m (including sidewalks of a minimum width of 1,50 m.)

This same section is projected for another road

Aynı kesit arazinin batı kısmında yer alan başka bir yol için planlamıştır. Sitenin güneyinde mevcut spor tesislerinin bulunduğu noktada otoyol üst geçitine katılarak kuzeyden güneye gider. Bu yol İHK alanı içinde belirlenen konut alanına doğru ayrılacaktır.

placed at the west side of the site. It goes from the north to the south joining the highway overpass with the roads at the south of the site, at the point where the existing sport installations are placed. This road will unjoin the area designated to housing from the IHC area itself.

3.2. İKİNCİL YOL VE YÜZEY OTOPARKI

İkincil yol binaların farklı girişlerine hizmet eder, asgari altı (6) metre genişliğinde ve akışı daima tek yöndedir.

Girişlere yakın ücretsiz otoparklar birkaç şeritli, altı (6) metre genişliğinde ve iki buçuk metrelik beş otopark yerine (5.00 x 2.50 m) sahiptir.

Alanların yüzde beşi engelli kişilere ayrılmıştır.

3.2. SECONDARY ROAD AND SURFACE PARKING

The secondary road serves for different acesses to the buildings that have a driveway of minimum six (6) meters width, and its circulation is always in one direction.

The complimentary car parks near the accesses have few lanes six (6) meters wide and five parking spaces of two and a half meters (5.00 x 2.50 m).

Five percent of the places is reserved for disabled people.

3.3. EĞiMLER

Segmentlerin en büyük eğimi kuzey-güney yönünde (eğime dik olarak) düzenlenmiş ve yüzde 10 ile sınırlandırılmıştır.

Doğu – batı kademeler genellikle yatay ya da hafif eğimli segmentlerdir (P<6%).

3.3. SLOPES

The maximum slope of the segments arranged in north-south direction (perpendicular to the slope) has limited to the 10 percent.

The east - west segments are generally horizontal or gently sloping segments (P<6%).

3.4. GEÇİTLER

Planlanan geçitlerde güvenli tipte kavşak olmaksı için genelde ortogonalite gözetilir

Bunlar en azından çift yönlü dört şeritli döner kavşakla çözülen yollara konulur.

3.4. CROSSINGS

The projected crossings are generally seeking orthogonality to be the safest typological junction.

Those are located at least a bidirectional four-lane resolved through roundabout.

4. TEKLİF AÇIKLAMASI

4.1. TRAFİK AKIŞI

O-4 otobanı ve site arasındaki yolda döner kavşaklar aracılığıyla üç giriş planlanmıştır. Daha büyük çevresi olan ilk döner kavşak, otoban üstündeki üst geçitin çıkışında konumlandılmıştır. İkincisi kuzey arsa sınırının merkezindedir ve üçüncüsü arsanın kuzeybatı ucundadır.

Bu girişler her üç hastane çevresinde yer alan ring yollarından oluşan site karayolu ağına bağlanır.

Ziyaretçi akışı AH ve RH için bu ring yollarının kuzeyinde, poliklinik girişlerinin bulunduğu ve ziyaretçilerin ana hastane alanına ve diğer hastane alanlarına giriş yaptığı ana girişte yoğunlaşır. Buna ek olarak tüm ziyaretöi otopark ları, ticari alanlar ve diğer ESK hizmet alanları bu noktada yoğunlaşır.

Ringlerin güney tarafı Acil Servis (ambulans ve genel araç), Tedarik ve Hizmet dolaşımına özeldir.

Ambulanslar ve ağır yük araçları için olan yollar özel kullanım içindir

Bknz. Şema ST03.3 EK KULLANIM DOLAŞIM AKIŞI ve ST03.4 SERVİS DOLAŞIM AKIŞI

Personel ve ziyaretçi otoparkı girişleri Vaziyet Planında vurgulanmıştır (KC-CD-ST-DRW-STP-0001-

4. PROPOSAL DESCRIPTION

4.1. TRAFFIC FLOWS

Three accesses have been planned through roundabouts, from the road that goes between the 0-4 highway and the site. The first one, the one with a bigger diameter, is placed at the exit of the overpass over the highway. The second one is placed on the center of the northern site border, and the third one at the north-east end of the site.

These accesses connect with the site road network, consisting on the ringroads around each of the three hospitals.

The visitors flow is focused on the north side of these ringroads in the case of the MH and the RH, from where the Polyclinics have access, and the visitors can access the main hospitalization area, as well as the main accesses to all the buildings. In addition to that, at this point are also concentrated the accesses to all visitors' parkings, the areas designated to commercial use, and to other additional IHC services.

The south side of the rings is specialized for Emergency circulations (ambulances and public user), Supplies and Services.

The roads for ambulances and for heavy delivery and service vehicles are for exclusive use.

See Scheme *ST03.3* COMPLEMENTARY USES CIRCULATION FLOW and ST03.4 SERVICES CIRCULATION FLOW

The accesses to the parking for staff and visitors are highlighted on the Site Plans (KC-CD-ST-DRW-STP-

IN02 ve KC-CD-ST-DRW-STP-0002-IN02)

RH'de zemin katta iki otopark girişi planlanmıştır, biri genel giriş olarak batı cephede ve diğeri personel girişiolarak doğu cephededir.

Adli hastanenin kendine ait özelleşmemiş ringi bulunmaktadır.

Bknz. Şema ST03.3 EK KULLANIM DOLAŞIM AKIŞI

AH ve RH arasında ana yaya ve bisikletdolaşımı sağlanmıştır. Sıra ağaç dizili geniş gezi yolu ile neredeyse yatay olarak yer alacaktır.

Bknz. Şema ST06 YAYA ALANLARI ŞEMASI

Toplu taşıma, otobüs ve taksi dolaşımı bir dizi durağın planlandığı ana yolda gerçekleşir.

Bknz. Şema ST03.1 SINIRLANDIRILMAMIZ DOLAŞIM AKIŞI

4.2. BİNALARA GİDEN YOL VE GİRİŞLER

MH, RH ve THB binaları birbiriyle aynı hizada konumlandırılmıştır ve yer altından bir servis ve tesis galerisi bunları birbirine bağlar ve kendi çevresel ringi içerisinde kalır. Binalar arasındaki ayrım minimum 25.30 metredir olup MH ve THB arasında en büyüktür.

Adli hastane arazinin güneyinde daha yüksek bir noktada konumlandırılacaktır. Her şekilde kendine

0001-IN02 and KC-CD-ST-DRW-STP-0002-IN02)

In RH is planned two entrances to parking in basement, one for the public on the west facade and one for the staff on the east facade.

The FH has its own ring of non-specialized use.

See Scheme *ST03.3* COMPLEMENTARY USES CIRCULATION FLOW

The main pedestrian and bicycle circulation are provided between the MH and RH. It will take place with an almost horizontal development by a wide tree-lined promenade.

See Scheme *ST06* PEDESTRIAN AREAS SCHEME

Public transport, bus and taxi, circulating in the main road where a series of stops have been planned.

See Scheme *ST03.1* NON RESTRICTED CIRCULATION FLOW

4.2. THE ROAD AND ACCESSES TO BUILDINGS

The buildings of MH, RH and TSB are located aligned with each other through the gallery of services and facilities that connects them underground and remain within their respective perimetral rings .The separation between buildings is 25.30 meters mínimum, being greater among the MH and the TSB.

The FH meanwhile will be located in the south of the Site, in a higher position and it will have exclusive ait girişi olacaktır.

access.

4.2.1. Ana Hastane

Bu bina en büyük boyuta sahiptir.

Lekesi dikdörtgendir, yaklaşık 425 metre boyunda (doğu-batı) ve 160 metre genişliğindedir.

Genel girişler kuzey cephededir (Poliklinikler ve hastanenin ana girişleri).

Batı ve doğu cephelerde diğer girişler yer alır, personel araç otoparkı (her tarafta birer tane), morg, tutuklular, diyaliz ve hemodiyaliz.

Güney cephede ambulanslar için girişler ve otopark konumlandırılmıştır, büyük bir markiz (tünel) ile birlikte: 4 ambulans otoparkı, 11 beklemede olan ambulans ve diğer 26 tane otopark alanı kapasitesiyle.

Ambulanslar için olan bu platform yanık hastalarına ve/veya travma hastalarına hizmet verir.

Bu platformla Erişkin Aci Servisine ve Doğum-Çocuk girişleri çözülmüştür, bir otopark platformunu paylaşırlar.

4.2.1. Main Hospital

This building is the largest in size.

Its footprint is rectangular, about 430 meters long (in an east - west) and 160 meters wide.

Public entrances are in the north facade (Polyclinics and main entrance of the Hospital).

In the west and east facades other accesses take place, such as a personnel car park (one on each side), Morgue, Prisoners, Dialysis and Hemodialysis.

In the south façade the accesses and parking for ambulances are located, with a marquee (tunnel) capable of: 4 ambulances parking, a parking for 11 standby ambulances and another for the 26 units of parking lot more

This platform for ambulances provides service to the accesses of burn patients and / or traumatized.

Together with this platform, accesses to Adult Emergency and Maternal and Child are resolved, they share a parking platform.

4.2.2. Rehabilitasyon Hastanesi (RH)

RH lekesi de dikdörtgen şekilde olup 200 x 115 metre boyutundadır.

Ana giriş binanın simetrik aksında kuzey cephede konumlanmıştır.

Personel otoparkının paylaşımlı tek bir girişi vardır, binanın batı cephesinde yer alır.

Ziyaretçiler için olanının doğu cephede (giriş-çıkış) bir girişi vardır.

4.2.2. Rehabilitation Hospital (RH)

The footprint of the RH also has a rectangular shape, with dimensions of 200 x 106 meters.

The main entrance is located on the symmetrical axis of the building on the north facade.

The staff parking have a single shared access that is located on the west facade of the building.

The one destined for visitors has an access (in and out) on the east facade.

4.2.3. Adli Hastane (AH)

Binanın lekesi yeniden tasarlanmayı beklemektedir, tahminen 210x140 metre boyutundadır.

Kuzey cepheden tek bir güvenlik girişine sahip olacaktır, bu giriş iç çevre güvenlik duvarı boyunca işleyen bir iç ringe bağlanır. Ring, akışı farklı bina girişlerine dağıtır (poliklinik, düşük, orta ve yüksek güvenlik).

4.2.3. Forensic & Phsychiatric Hospital (F & PH)

The footprint of the building, pending for redesign, it has an estimated size of 210 x 140 meters.

It will have a single security access on the north facade, from which it is connected with an inner ring which running along the interior side of perimeter security wall, distributes flows to the various entrances of the building (Polyclinics, low, medium and high security).

4.2.4. Teknik Hizmet Binası (THB)

Yükleme ve boşaltma alanlarına giriş sağlayan Ana ringin kuzey kolunda gerçekleşen araç ve kamyon girişi kuzey tarafta iki seviyede düzenlenmiştir:

Galeri Seviyesi:
- Hizmet tedarikçilerinin yükleme ve boşaltması
- Çöp yükleme boşaltma
- Akaryakıt tanklarının doldurulması

Üst Seviye
- Personel Otoparkı
- Elektirik ve mekanik bakım alanı için yükleme ve boşaltma girişi

4.2.4. Technical and Services Building (TSB)

Access for cars and trucks are generated from the northern branch of the main ring that gives access to the loading and unloading, arranged in two levels on the north side:

Gallery Level:
- Loading and unloading of supplies for Services.
- Loading and unloading of waste.
- Refill of the fuel oil tanks.

Upper Level:
- Staff Parking
- Loading and unloading access for electrical and mechanical maintenance area.

4.3. ESK EK KULLANIMI İÇİN AYRILAN ALANLAR

Altı parsel toplamda 101.088 m2 zemin alanıyla ek kullanım için planlanmıştır.

- Parsel A: Arazinin doğu tarafında. Toplam Zemin alanı 48.300 m^2
- Parsel B: THB'nın kuzey tarafında, arsa genel girişinin karşısında yer alır. Zemin alanı: 3.519

4.3. RESERVED AREAS FOR COMPLEMENTARY USE OF IHC

Six parcels are planned for complementary uses for a total of 101.088m2 of floor:

- Parcela A: East side of Site. Floor area: 48.300 m^2
- Parcel B: located in the north side of TSB, against the central Access to the Site. Floor area: 3.519

m^2.

- Parsel C: AH'nin kuzeydoğusunda, Kule 1'in karşısında yer alır. Zemin alanı: 3.241 m^2.

- Parsel D: AH'nin doğu tarafında yer alır. Toplam Zemin alanı: 4.011 m^2.

- Parsel E: arazinin güneyinde en yüksek bölgede yer alır, Adli Hastane ve mevcut okul arasındadır. Yüzey alanı: 32.220 m^2.

- Parsel F: Adli Hastane'nin güneyinde, arazinin en yüksek noktasında yer alır. Zemin alanı: 9.797 m^2.

5. ARAZİ KESİTLERİ. TOPRAK ÇALIŞMALARI VE FABRİKA İŞLERİ

5.1. KESİTLER

On yedi (17) genel arazi kesiti oluşturulmuştur, bunlar toprak çıkarma platformlarıyla olduğu gibi birçok bina kat seviyeleriyle birleştirilmiştir.

Bu kesitlerde yapılacak dolgu ve kesme çalışmaları KC-CD-LS-DRW-STP-SEC-0001-IN02 ve KC-CD-LS-DRW-STP-SEC-0002-IN02, planlarında farklı renklerle belirtilmiştir.

Saptanan dolgu ve kesme değerleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

m^2.

- Parcela C: located in northeast of the MH, against Tower 1. Floor area: 3.241 m^2.

- Parcela D: located in the east side of the MH. Floor area: 4.011 m^2.

- Parcela E: located in the south of the site, in the highest part, between F & PH and existing school. Floor area: 32.220 m^2.

- Parcela F: located in the south of the F & PH ın the hıghest poınt of the site. Floor area: 9.797 m^2.

5. LAND SECTIONS. EARTHWORKS AND FACTORY WORKS

5.1. SECTIONS

Seventeen (17) general land sections have been carried out, incorporating them earthmoving platforms of the buildings, as well as the various floor levels of the building.

In these sections, in plans KC-CD-LS-DRW-STP-SEC-0001-IN02and KC-CD-LS-DRW-STP-SEC-0002-IN02, are reflected in different colors the cuts and fills to carry out.

The values of cuttings and embankments obtained are shown in the following table:

GRADING INFORMATION

	CUT (m^3)	FILL (m^3)	NET (m^3)
GENERAL SITE	**2.073.604**	**425.112**	**1.648.492**
MAIN HOSPITAL	1.544.127	370.287	1.173.840
REHABILITATION HOSPITAL	69.044	52.847	16.197
TECHNICAL/SERVICES BUILDING	460.433	1.978	458.455
FORENSIC HOSPITAL			

Ancak doğal zeminin eğimi yüzde yirmi iki (22)den büyük olduğu ve dört binanın büyük boyutlarının lekesi büyük ölçekte kazı çalışması gerektirmektedir.

Given that the slope of the natural ground is greater than twenty (22) percent, and the imprint of the four buildings of great dimension needs to carry out a very large volume of excavation.

Ayrıca AH ve RH'nin THB ile servis ve tesis galerisi ile zorunlu bağlantısı yüzünden yerleşimi boyunca yatay seviyesini korumak zorunda olması binanın zemine uygulanmasında başka bir kısıtlayıcı faktördür.

Also, the required linkage of MH and RH with TSB by a service gallery and installations that must maintain its horizontal gradient across its layout is another important rigidity factor that determines the implementation of the building on the ground.

5.2. TOPRAK ÇIKARMA

5.2. REMOVING

Toprak çıkarımları özellikle arazinin tepesi için önemlidir çünkü doğal arazinin eğimi (≈22%) ile yol için değerlendirilen maksimum eğim (10%) arasındaki boşluğu doldurur.

The removing is particularly important on the higher side of the plot, as the uneven between the natural slopes (≈22%) and the maximum slope considered for the railway (10%) is accumulated.

Adli hastanenin eğimin yukarı kısmında önerilen konumu gerekli toprak çıkarımının bir kısmını azaltır. Bu ancak doğal yamaca olabildiğince adapte olan bağımsız bir giriş tasarlanırsa mümkün olur.

The proposal of allocating the FRH on the higher side of the plot will reduce considerably the need of removing. This is only possible if it is designed a new independent access adapted as much as possible to the natural hill.

ESK iç karayolunun eğimi maksimum %10 ile sınırlandırılmıştır.

Eğer bu kısıt Adli hastanenin kuzey ringinde belirgin olursa, önemli ölçüde kaldırma hacmini azaltabiliriz ancakbüyük bir istinat duvarı yapmamız gerekir ve bunun maliyeti daha yüksek olacaktır.

The interior site IHC road network slope has been restricted to a maximum slope of 10%.

If this restriction was obvious in the north ring around the FH we would be able to reduce considerably the removing volume, although we would need to make a massive retaining Wall and its cost would be higher.

5.3. DOLGULAR

5.3. EMBANKMENTS

Her koşulda arazinin alçak alanında konumlanan yolda ve ona bağlı otoparkta ortaya çıkan toprak dolgu ihtiyacı minimuma indirgenmeye çalışılmıştır.

It has been attempted to minimize the need for landfills, which in any case appear in the road and associated parking to them, located in the lower area of the Site.

Binalar engebeli doğal arazi üzerinde her zaman

The buildings always have their grading surface on kademeli yüzeye sahip olacaklardır.

Yukarıdaki tabloda ve daha öncedeki planlarda görüldüğü gibi, batıdan doğuya doğru dolgu ihtiyacı dereceli olarak artmaktadır.

Bu dolgu miktarın ortadan kaldırılması ya da azaltılması, ortadan kaldırılması gereken miktarda artışa sebep olan projenin aşağı doğru olan gradyanlarını ayarlayarak mümkün olur.

Bu seçenek iki sebepten dolayı ilginç olabilir:

- Metreküp başına dolgu maliyeti toprak kaldırılmasından tüm dolaylı maliyetler ve taşıma dahil olmak üzere iki ile üç kat arasında daha pahallıdır.
- Dolgunun yüksekliğinin çok olduğu özel durumlarda, düzgün uygulaması sonradan ortaya çıkabilecek olan teknik olarak komplike ve yavaş yol çalışmalarını önler.

5.4. İSTİNAT DUVARLARI

Betonarme istinat duvarları dereceli olan bodrum katlarda binaya bağlanmıştır.

Kentleşmenin aksine, ön kriterler olarak mümkün olduğu ölçüde beton duvarların eğimlerle değiştirilmesi planlanmıştır.

5.5. EĞİM ÇALIŞMASI

- Eğimlerin maksimum derececi 1:1 olacaktır
- Yatay hendekler mínimum üç (3) metre genişliğinde, her biri on (10) metre yüksekliğinde temin edilmelidir.

unmounted natural terrain.

As it can be seen in the table above and in the aforementioned plans, it increases the need to embankment gradually from west to east.

The elimination or reduction of this volume of embankment is possible to readjust downward all of the gradients of the project which would cause an increase in the necessary volume to remove.

This alternative might be interesting for two reasons:

- The cost per cubic meter of embankment is two to three times higher than land clearing including all indirect costs and transport.
- In the specific cases where the embankment has much height, its proper implementation that prevents subsequent procedures in road technically complex and slow.

5.4. RETAINING WALLS

The reinforced concrete retaining walls are linked to the building at the basement levels and where the staggerings are.

On the contrary in urbanization, it has been scheduled to perform preliminary criteria with concrete walls to the extent as possible, replacing them by the carrying out slopes.

5.5. TREATMENT OF SLOPES

- The maximum gradient of the slopes will be 1: 1
- Horizontal berms minimum three (3) meters width, each ten (10) meters height shall be provided.
- In the case of a vertical retaining is required, it

- Dikey istinat duvarına gereksinim duyulduğunda, yerel kireç taşlarından oluşan maksimum 3 metre yüksekliğinde gabion duvarlardan yapılacaktır.

will be made of gabion walls formed by local crushed stone with a maximum height of three meters.

6. YAĞMUR SUYUNUN HAFİFLETME ÇALIŞMALARI

6.1. TOPRAK ANALİZİ

Arsa yamacın güneye bakan yüzünde konumlanmıştır. Arazi %22'nin üzerindeki oranlarla ciddi anlamda eğimlidir. Birinci olanı güneybatıya ve diğeri kuzeybatıya bakan arazinin kuzeybatısında iki farklı eğimden akar.

6. RAINWATER MITIGATION STUDIES

6.1. SOIL ANALYSIS

The plot is located on a south-facing hillside. The land area is strongly inclined, with slopes over 22%. It flows to two different slopes, the main facing southwest, and the other facing northeast, on the northwest corner of the site.

Arazinin güçlü eğimi teklifin tasarım boyutunu tanımlar. Oluk ve yeraltı drenaj kanallarıyla yer altı haznelerine yönlendirilen yağmur suyu, burda filtrelenir ve yeniden kullanılır ve fazla su arazinin dış hendeklerine gömülü borular aracılığıyla boşaltılır.

The strong slope of the land area defines the design aspects of the proposal. Rainwater is conducted through gutters and underground drainage channels to underground reservoirs, to be filtered and reused, and the excess water is evacuated to the external ditches of the site through buried pipes.

Fırtına ve yağmur suyu yolun her iki yanındaki olukların ve bahçelerin altındaki, ya da yaya

Storm and rain water is captured through modular infiltration tanks located either alongside the roads, alanlarının yakınındaki, modüler arıtma tanklarıyla toplanır. Her seçenek dağın eğime, yaya alanlarına ya da binalara ne kadar yakın olduğuna göre tercih edilecektir.

Bu sistem su akışını sınırlar ve yağmur suyunun doğal işlemler sayesinde yeniden kullanılmasına olanak sağlar.

Aşağıdaki planlar geliştirilmiştir:

- Topografik: Seviye eğrilerini yansıtacak şekilde, her 5m'de ana eğriye odaklanmak.

- Hipsometrik.

-Clinometrik: eğimi en yüksek alanlar belirlenerek toprak eğimi ve farklı tepe yönleri yansıtılır.

- Hidrolojik: Mevcut topografide, farklı boşaltım havzalarının yüzeyleri, sel yolları, akarsular ve su kaybını hızlandıran mevcut altyapılar üzerinde durulur.

-Değiştirilmiş Topografi

-Yağmursuyu azaltma çalışmaları

6.2. DÜZELTME ÇALIŞMALARI

6.2.1. Su toplama ağı sistemi

Yağmur suyu toplanması ve boşaltma ağı sistemi, yağmur suyunu yollara ve bahçelere boşaltmak için tasarlanmıştır. Bu, toplanan suyun farklı boşaltma noktalarına yönlendiren hendek süzme sistemini oluşturur; biri güney-doğu deresine ve diğeri hidrolik altyapının kuzey-doğusuna.

Yeraltı modüler elemanları yüzey ve yeraltı süzme tekniklerini kullanarak temiz suyun yeniden

under the gutters and gardens or close to pedestrian areas. Each solution will be selected depending on how close to pedestrian areas, slope of mountain or buildings it is.

This system limits the runoff and allows the reuse of rainwater through natural processes.

Following plans were developed:

- Topographic: Reflecting the level curves, emphasizing the masters curves every 5 m.
- Hipsometric.
- Clinometric: In which are reflected the soil slopes and the different hillsides orientations, identifying the highest slopes areas.
- Hydrologic: On the existing topography, the different pouring basins are emphasizing their surface, the torrents path, the streams and the existing infrastructures wich ease the water waste.
- Modified Topographic.
- Rainwater mitigation studies

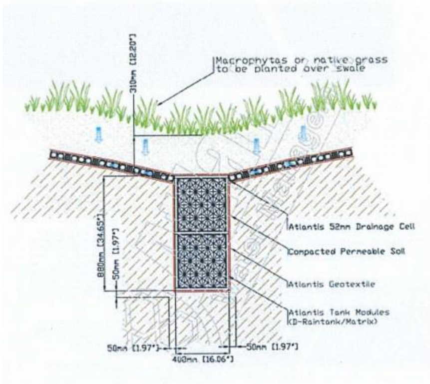
6.2. CORRECTIVE ACTIONS

6.2.1. Water collection network system

The rainwater collection and evacuation network system is designed to evacuate rainwater poured on the roads and gardens. This constitutes a system of straining ditches which leads the collected water to both different pouring points, one at the stream south-east and the other one to the north-east of the hydraulic infrastructure.

Underground modular elements use surface and underground infiltration techniques, resulting in kullanılabilmesi ya da doğal su sistemine geri dönmesini sağlarlar.

clean water that can be re-used or allowed to re-enter the natural water system.



YAĞMUR SUYUNUN YOL DRENAJLARI VEYA TAHLİYE OLUKLARIYLA TOPLANMASI

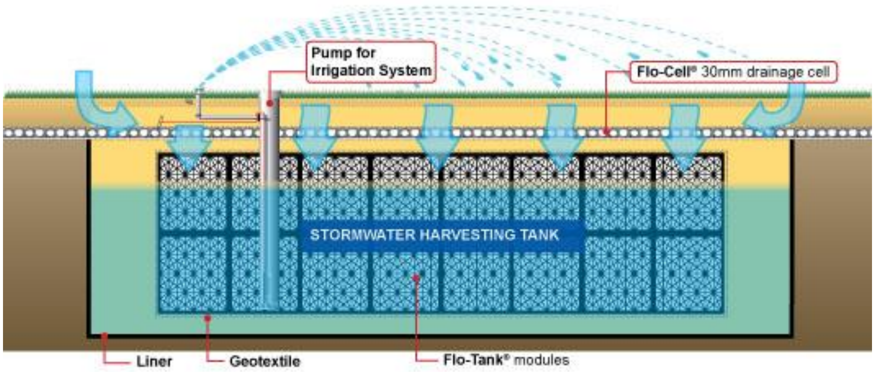
RAINWATER HARVESTING THROUGH ROAD DRAINAGE OR DRAINING GUTTERS

6.2.2. Depolama, geri dönüşüm ve işleme

Yeşil alanlarda, binalarda ve otopark alanlarında toplanan su depolama, filtre etme ve bahçe alanlarını sulama adına yeniden kullanılmak için haznelerde toplanır.

6.2.2. Storage, recycling and water tratment

The water collected in green areas, buildings and parking areas will be collected to reservoirs where there will be kept, filtered and reused to irrigate gardens areas.



TOPRAK ALTI FİLTRELEME TANKLARI

INFILTRATION UNDERGROUND TANKS

Filtreleme tank sistemi fırtına suyu akışının yüzey suyunu yakalar ve çevre bitki örtüsüne su sağlayan

An infiltration tank system manages stormwater run off to capture surface water through su tablasını doldurmadan önce filtreler ve sonra temizler.

Sistem yüzey suyunu süzme yoluyla yakalayıp daha sonra bitki alanlarına sulama sağlamak üzere su tablalarını doldurmadan önce temizleyip filtelemek için tasarlanmıştır.

Ayrıca çatı suyunu depolama alanlarına girmeden önce yakalar ve temizler (Flo Tank Modülleri).

infiltration, and then clean and filter the water before it is allowed to recharge the water table providing moisture for surrounding vegetation.

The system is designed to capture surface water through infiltration, and then clean and filter the water before it is allowed to recharge the water table providing moisture for surrounding vegetation. It also captures and cleans roof water before entry into the storage area (Flo Tank Modules).

6.2.3. Teraslı eğim kazısı

Kazı çalışmaları toprağı su erozyonundan korumak için basamaklandırılmıştır. Yağmur suyu eğimde konumlandırılmış kanallarda toplanır.

Buna ek olarak teraslı eğim tasarımı eğime yakın mesafeden olan görsel etkiyi azaltır.

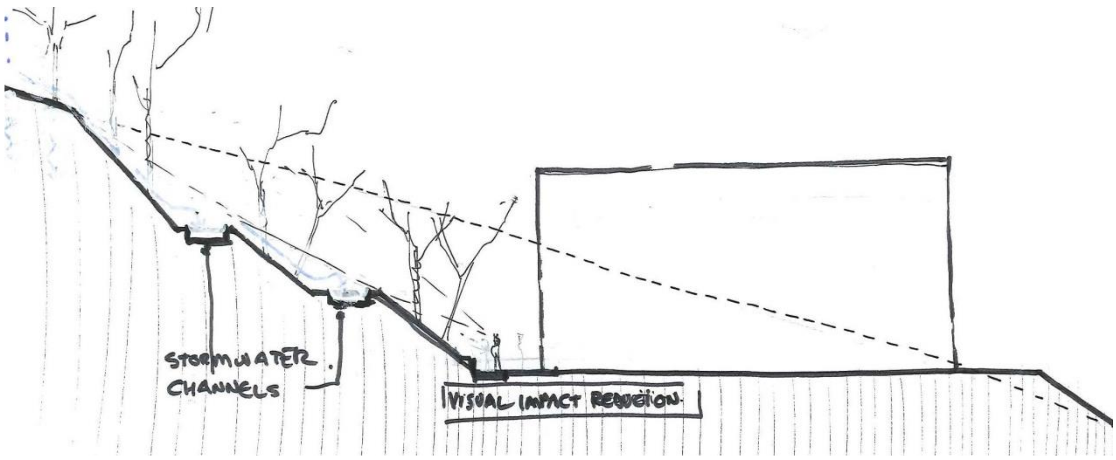
Amacı olağandışı yükselişten dolayı otopark ve Ana Hastaneyi garantiye almaktır.

6.2.3. Terraced slope excavation.

Digging works have been stepped protecting soil from water erosion. Rain water is collected in channels located in the slope.

In addition, to that terraced slope design reduces the visual impact from a close distance to the slope.

Its task aim to guarantee the parking and the Main hospital because of an unusual rise.



Her basamakta, üst yamaç düzeyinin su toplama oluğu uygulanacaktır.

Bu oluklar, her elli (50) metrede bir olan beton renginde açık kanallar aracılığıyla tabandan hemen tahliye edecek.

6.2.4. Su akış katsayısı azaltma yüzey çalışması

İnşaat ve üzerinde kaplama olmayan alanlarda (aşağıdaki plana bakınız) toprak yüzeyinde tohumlama yapılacak ve büyük eğimli alanlarda teras uygulaması yapılarak su erozyonu etkisi önlenecektir.

Pratik önlemler alarak toprak emilimini ve toplama noktalarında su tutma süresini arttırarak ideal su akışı katsayısına ulaşacağız.

Bknz Şema ST04 YAĞMUR SUYUNU AZALTMA ÖNLEMLERİ ŞEMASI

7. PEYZAJ ÇALIŞMASI

7.1. YÜZEY OTOPARK ALANLARI

Her otoparkın fonksiyonel tasarımına bağlı olarak gölge çit ağaçları planlanacaktır.

Seçilecek ağaçlar yaprak dökmeyen veya en azından dayanıklı yapraklı olacaktır.

Hastane alanlarında otoparkın görsel ve akustik etkisini azaltmak için bitki panelleri çalı ve yaprak dökmeyen ağaçların örneklerinden oluşturulacaktır.

In each berm, water collection gutter of the upper slope’s level will be implemented.

These gutters will drain at the bottom immediately through open ducts colored concrete located in each fifty (50) meters.

6.2.4. Water rush coefficient reduction superficial treatment

In the areas without construction and paving (see plan below) ground cover plants will be seeded, and the areas with biggest slopes will be treated with terraces, preventing the water erosive effect.

By taking such practical actions we will reach the right water rush coefficient, increasing the soil water absorption and the water concentration time in the collection points.

See Scheme ST04 RAINWATER MITIGATION MEASURES SCHEME

7. LANDSCAPE TREATMENT

7.1. SURFACE PARKING AREAS

Grid shade trees associated with each parking’s functional design will be projected.

The trees to be choosen will be evergreen or at least persistent leaves.

Plant screens will be created with examples of shrubs and evergreen tres to mitigate the visual and acoustic impact of parking on hospital areas.

7.2. DIŞ YAYA ALANLARI

Doğal taşla ve beton rengi ızgaralarla kaplanacaklardır. Bu alanlar uyum içinde hizalanmış gölge ağaçları ve çiçek yatakları, göbekler ve bahçelerle olduğu gibi işlevsel aydınlatmayla da donatılacaktır.

Bekleme alanları her zaman gölgeli olup sokak mobilyaları, banklar, masalar ve satış alanlarıyla donatılacaktır.

7.2. OUTDOOR PEDESTRIAN SPACES

They will be paved with natural stone and colored concrete grating. These spaces will be equipped with shade trees in alignment and landscaping in flower beds, centers and gardens as well as functional lighting.

Waiting areas will always be shady and equipped by street furniture, benches, tables and vending areas.

7.3. KAPLANMAMIŞ AÇIL ALANLAR

Dört tipe ayırabiliriz:

- Doğal eğimler
- Yapay eğimler
- Yollara bağlı bahçeler

Mimariye entegre edilmiş avlular ve teraslar

7.3.1. Doğal eğimler

Çalışma üç temel amacı yerine getirmeli, doğal çevrenin iyileştirilmesi, peyzaj entegrasyonu ve erozyonun azaltılması. Bu amaçlara ulaşmak için bitki dizisine karşılık gelen yerel ağaç ve çalı türleri öncelikle kullanılacak, böylece iklime ve çevreye uygun bir bitki örtüsü yaratılarak, bunların çevreye kolay uyumu sağlanacaktır. Otsu ve çalı implantasyonu için Hidro-tohumlama önerilir ki bu da özel koruma ağları ile korunan iki yıllık bitkileri kullanarak ağaçlandırma yapılmasını gerektirecektir.

Yüksek seviyede bitkisel kaplaması olan yüzey

7.3. NOT PAVED OPEN SPACES

We can distinguish four types:

- Natural Slopes.
- Artificial Slopes.
- Gardens linked to road.
- Patios and terraces integrated into the architecture

7.3.1. Natural slopes

Treatment should fulfill three main objectives, recovery of the natural environment, landscape integration and reducing erosion. In order to accomplish these objectives native species of trees and shrubs, of the corresponding vegetable series, will be mainly used for allowing easy adaptation to the environment and to achieve an adequate vegetable regeneration, adapted to the climate and environment. The proposal for herbaceous and shrubs implantation is Hydro-seeding while trees will require reforestation using two year plants protected by special protection nets.

Special emphasis will be placed on runoff basins, which will have higher levels of vegetable akışı havzalarına özel önem verilecektir.

Projenin bu aşamasında mevcut bitki örtüsünün iyileştirilmesi ve özel koruması arazinin esas değeri olarak temel teşkil etmektedir ve çalışmalar bu konuya odaklanmalıdır.

7.3.2. Yapay eğimler

Toprak işleriyle (temizleme ya da dolgu) yaratılan eğimlerin oranı % 100 dikliği geçmemelidir. Bu alanlara yapılacak uygulamalar eğimin dikliğine ve toplam uzunluğuna göre değişiklik gösterebilir. Çalışmalar öncelikle toprak tutmayı hedefler böylece su akışından kaynaklanan erozyon önlenir ve ikinci olarak bu toprak çalışmasının çevreye entegre edilmesidir. Teknik öneriler: hacimsel kafesler, geogrid, geocell,organic kafesler, organic ve esnek sepetler ya da sert örtüler (dolgu için yerel taşlar kullanarak) bu alanların yüzeyinin son işlemi olarak hidro-tohumlama. Son görünüm kesintisiz, bütün ve etraftaki çevreyle estetik ve ekolojik olarak uyumlu olacaktır.

coverage.

Within this phase of the project special protection and enhancement of the existing vegetation, as a intrinsic value of the place, is essential and works must focus on this issue.

7.3.2. Artificial slopes

The slopes generated by earth works (clearance or embankment) may not exceed 100% of steepness. The treatment to be given to these areas may vary depending on the steepness of the slope and the total length of it. Treatments are aimed first to soil retention and thus preventing erosion by water runoff and secondly to landscape integration of these earthworks on the environment. Technical proposals: volumetric meshes, geogrid, geocell, organic meshes, organic and gabions flexible or rigid blankets (using local stone for filling) hydro-seeding as the final rendering of the surface of these areas . The final look will be continuous, uniform and matching the surrounding environment both aesthetically and ecologically.

7.3.3. Yola bağlı bahçeler

Araba yolunun çevresindeki yeşil alanların, estetik ve fonksiyon olarak çift işlevli olmaları önerilmektedir, yağmur suyu olukları suyu toplayıp depolar ya da sadece sızıntı kuyuları olarak işlev göstererek kaldırım alanlarına suyun akmasını engellerler. Bunun için, dört park alanından birinin bahçe alanı olması sonra yüzey eğim yapılandırmasının süzme ve toplama için suyu bu noktaya yönlendirmelidir (sonraki sayfadaki şekle bakınız). Benzer olarak yaya alanlarındaki yüzey yapılandırmasının süzme ve toplama için suyu yeşil alanlara doğru yönlendirmesi önerilir. Bu yolla sulama için su kullanımı azaltılacağı gibi yüzey su akışı azaltılıp akiferler beslenir. Bitkilendirme önerisi çim, çiçek ve dokulu yerel çalılar ve yaprak dökmeyen yüksek güneş ışığına, denizin etkisine ve kaldırımdan güneş yansımasına en uygun dekoratif ağaçları içerir.

Damla sulama sistemi her ağaca ve çalıya doğru uygulamayı sağlamak üzere kurulacaktır.

7.3.4. Doğal mimariye entegre edilmiş avlu ve teraslar

Avlularda ve yoğun kullanılan alanlarda ve teras, meydan ve geçiş bölgeleri gibi dinlenme alanlarında daha geometrik ve fonksiyonel tasarım kriterli kullanılıp bu alanlardaki yoğun kullanım hedefleri kolaylaştırılacaktır.

Bununla birlikte tüm bu alanların yüzeylerin büyük bir yüzdesi gölge, uygun sıcaklık, renk, hoş koku, doku ve kaliteli bir peyzaj alanı yaratmak için bitkiyle kaplı olacaktır.

7.3.3. Gardens linked to the road.

Green areas around the driveway, it is proposed to have a dual function, aesthetic and functional, as rainwater sinks, collecting and storing the water or simply act as infiltration wells to avoid large runoff on paved areas. For this, it is proposed that one out of four parking places is a garden area then surface slope configuration of must lead water to this point (see figure next page) for infiltration and collection. Similarly it is proposed that the configuration of surface slope in pedestrian areas is directed to green areas for collection or infiltration of water. In this way water consumption for irrigation is reduced as well as water runoff and aquifers are feed. Plantation proposal includes the use of grasses, native shrubs with textural and flowering interest, and evergreen ornamental trees that are most suited to strong sunlight exposure, the impact of the sea environment and pavement sun reverberation.

Drip watering systems will be installed in order to ensure right implantation of every tree and shrub.

7.3.4. Patios and terraces integrated into the natural architectures

In the patios and in the areas of intensive use and recreation such as terraces, plazas and transit zones more geometric and functional design criteria will be used to facilitate the objectives of intensive use in those areas.

However all these areas present a large percentage of its surface covered with vegetation to provide shade suitable temperature, color, smell, texture as well as to improve the landscape quality of the public spaces.

Avlularda ve teras, meydan ve trafik bölgeleri gibi dinlenme yoğun kullanılan alanlarda daha geometrik ve fonksiyonel tasarım kriterli kullanılıp bu alanlardaki yoğun kullanım hedefleri kolaylaştırılacaktır. Bununla birlikte tüm bu alanların yüzeylerin büyük bir yüzdesi gölge, uygun sıcaklık, renk, hoş koku, doku ve kaliteli bir peyzaj alanı yaratmak için bitkiyle kaplı olacaktır.

Bknz. Şema ST.07 YEŞİL ALANLAR ŞEMASI

In the courtyards and in intensive use areas, amenities such as terraces, plazas and traffic areas where more geometric and functional design criteria will be used to easily achieve the objectives of intensive use in such areas. However all these areas will present a large percentage of its surface covered with vegetation to provide shade, suitable temperature, color, smell, texture and improve the landscape quality of the public realm.

See Scheme ST.07 GREEN AREAS SCHEME

8. DİKEY VE YATAY İŞARETLER

8. VERTICAL AND HORIZONTAL SIGNALIZATION

8.1. GENEL BİLGİLENDİRME

Panellerden ve ESK bilgilendirici işaretlerinden oluşan bir bilgilendirme sistemi tahsis edilecektir.

Dikey işaretler genel kullanıcıları her bir genel yararlanma güzergah ve konumuna yönlendirmelidir:

- Her Polikliniğin yaya girişi, Acil Servis, Hemodiyaliz, Morg, tutuklu, gym, havuz vb
- Farklı hizmet ve otoparkla için araç girişi
- Taksi ve otobüs duraklarının yeri

İnsanların geçişindeki stratejik noktalarda yer alan açıklayıcı paneller aracılığıyla, ve ESK rehber haritaları da dahil edilerek bilgilendirme levhaları genişletilecektir.

8.1. PUBLIC INFORMATION

It will be provided an information system consisting of panels and informative signs to IHC.

The vertical signs shall indicate to the public user routes and the location of each of the public interest points:

- Pedestrian access to each Polyclinic, Emergencies, Hemodialysis, Morgue, main Prisoners of each hospital, gym, pool, etc.
- Access for vehicles to different services and parking.
- Location of taxi ranks and bus stops.

Through the explanatory panels located in the strategic points of people’s passage, they will expand information signs and will include IHC maps of guidance.

8.2. TRAFİK İŞARETLERİ

Yollar araç ve yaya trafiği düzenleyen ve sürücüleri bilgilendiren işaretlerle donatılacaktır.

İşaretler:

- Yatay: park çizgileri, trafiğin farklı şeritlerini ayıran çizgiler, sürüş yönünü gösteren oklar, yaya geçitleri, dur ve yol ver işaretleri yol üzerine uygulanacaktır.
- Dikey: Çelik saç levha işaretler hız limitlerini, yaya geçitlerini, otoparkları, kavşakları (dur ve yol ver) gösterecektir.

ESK iç yolundaki trafik ışıklarına gerek görülmemiştir.

9. AYDINLATMA

9.1 YOL AYDINLATMASI

Araç yolu ve yaya alanlarında farklı yüksekliklerde direkler ve LED armatürler ve düşük tüketimli ve düşük ışık kirliliği yaratan lambalarla fonksiyonel aydınlatma planlanmıştır.

9.2. DEKORATİF AYDINLATMA

- Binalar: Ana giriş gibi binaların öne çıkan öğeleri dekoratif aydınlatmanın amacı olacaktır.
- Bahçeler: bekleme alanlarındaki peyzaj alanları dekoratif aydınlatma ile donatılacaktır.

10. SULAMA

Tüm bahçe alanları, gezşnti yolları, teraslar, avlular

8.2. TRAFFIC SIGNALS

The road will be equipped with signaling designed to regulating the traffic of vehicles and people and to inform drivers.

Signaling will be:

- Horizontal: parking lines, those that separate the different lanes of traffic, arrows in direction of travel, crosswalks, stop signs and yield will be marked on the road
- Vertical: signs in steel sheet lacquered will point to speed limits, crosswalks , parkings, The crosses (yield and stop).

Traffic lights in the interior road of IHC is not considered necessary.

9. LIGHTING

9.1. LIGHTING ON THE ROAD

Functional lighting is planned in the road traffic and pedestrian areas through columns and masts of different heights and LED luminaires and lamps of low consumption and low light pollution.

9.2. ORNAMENTAL LIGHTING

- Buildings : the most outstanding elements of buildings such as main entrances will be objects of decorative lighting.
- Gardens: landscaped areas in the waiting zones will be equipped with ornamental lighting.

10. IRRIGATION

All garden areas, decks, terraces, patios and planted veyeşillendirilmiş düzenekler ve yollardaki çiçek yatakları programlı, sektörize damla sulamaya sahip olacaktır.

Yapay eğimlerde ve sed duvarlarında da damla sulama ya da dağıtıcı kurulacaktır.

Doğal eğimlerin ağaçlandırılmasında arazinin en yüksek noktasında yerleştirilen bir depodan yerçekimi bazlı sulama ele alınacaktır.

11. SOKAK MOBİLYALARI

Bekleme alanlarının açık sundurmalarla korunması ve AH Acil Servis Alanı dışarısında masa ve banklarla donatılması planlanmaktadır.

Güney ring boyunca işleyen ve AH ve RH poliklinklerine giriş veren yaya aksında ortalama 25 metre aralıklarla koltuklar konacaktır.

Bu banklar endüstriyel tasarıma sahip olup dayanıklı, bakımı ve değiştirmesinin kolay olmasına göre seçilecektir.

alignment and flowerbeds in the road and will have drip irrigation, programmed and sectorized.

In artificial slopes and gabion walls will also be installed irrigation drip or by diffusers.

In the reforestation of natural slopes gravity irrigation will be studied from a reservoir placed at the highest point of the site.

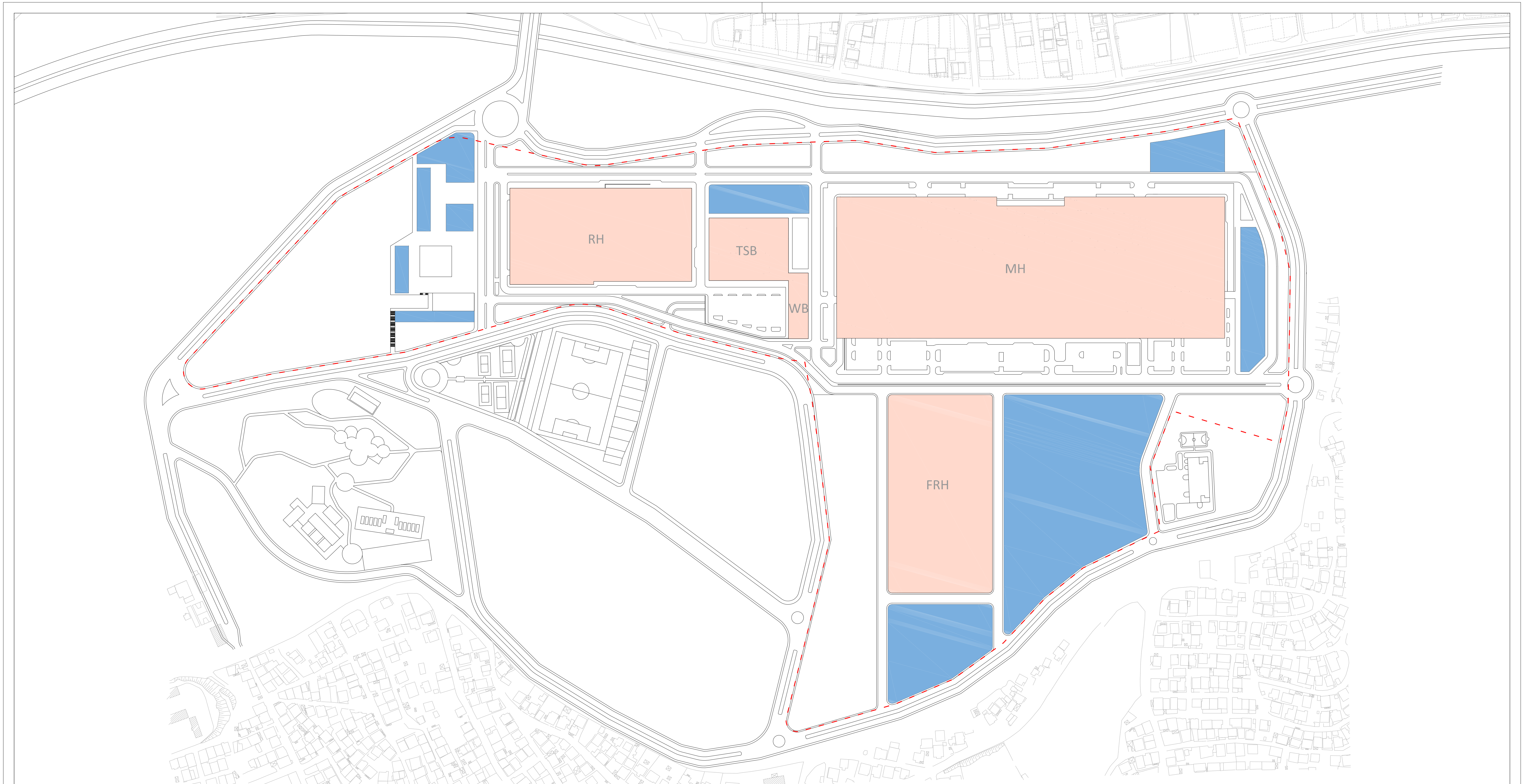
11. STREET FURNITURE

Waiting areas protected by open sheds, equipped with tables and benches will be planned on the outside of MH Emergency Area.

In the pedestrian axis running through the south ring and gives access to MH and RH Polyclinics, seats will be installed with an approximate intervals of 25 meters.

These banks will be industrial design and chosen for their durability and easy maintenance and replacement.

ANNEX: SCHEMES

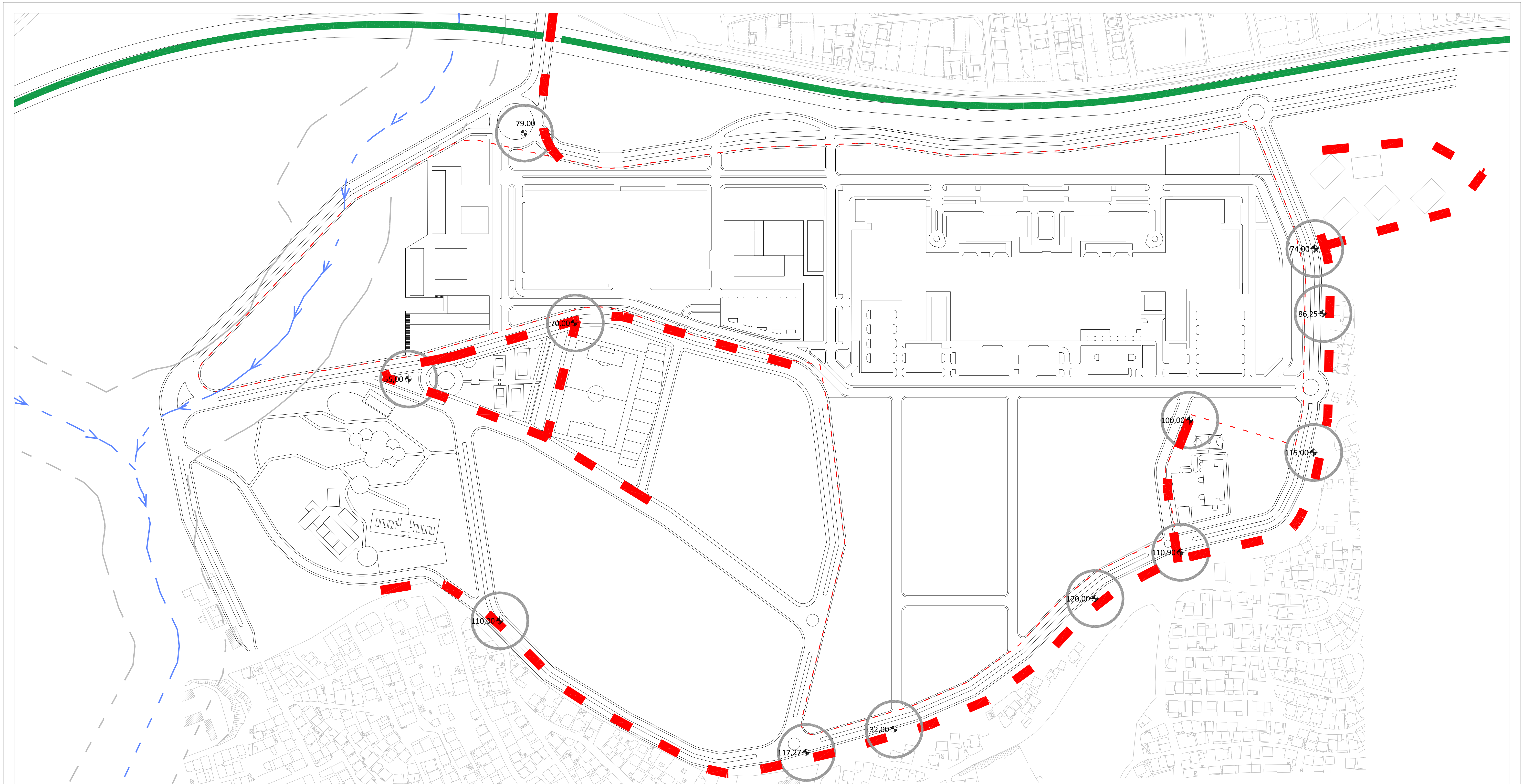


KENTSEL YERLEŞIM ALANLAR
URBAN OCCUPATION

- ESK BİNALARI
  IHC BUILDINGS: 120.653´66 m²
- EK BİNA İÇİN ARSA
  PLOT FOR COMPLEMENTARY BUILDINGS: 58.868´67 m²
- TOPLAM BİNA İNŞAATI
  TOTAL CONSTRUCTED BUILDINGS : 179.522´33 m²

PROJE ADI: / PROJECT TITLE: PROJECT NAME TURKISH / PROJECT NAME	İDARE: / CLIENT: T.C.SAĞLIK BAKANLIĞI SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI DAİRE BAŞKANLIĞI	YÜKLENİCİ: / CONTRACTOR: GAMA TÜRKERLER	MİMARİ TASARIM: / ARCHITECTURAL DESIGN:	MÜHENDİSLİK: / ENGINEERING:	BİNA ADI: / BUILDING TITLE: CONCEPTUAL DESIGN KENTSEL YERLEŞİM ŞEMASI	TARİH: / DATE: 30.04.2015
					ÇİZİM ADI: / DRAWING TITLE: KENSEL YERLEŞİM ŞEMASI / URBAN OCCUPATION SCHEME	ÖLÇEK: / SCALE: 1/4.000

ÇİZİM ADI: / DRAWING TITLE: ST01

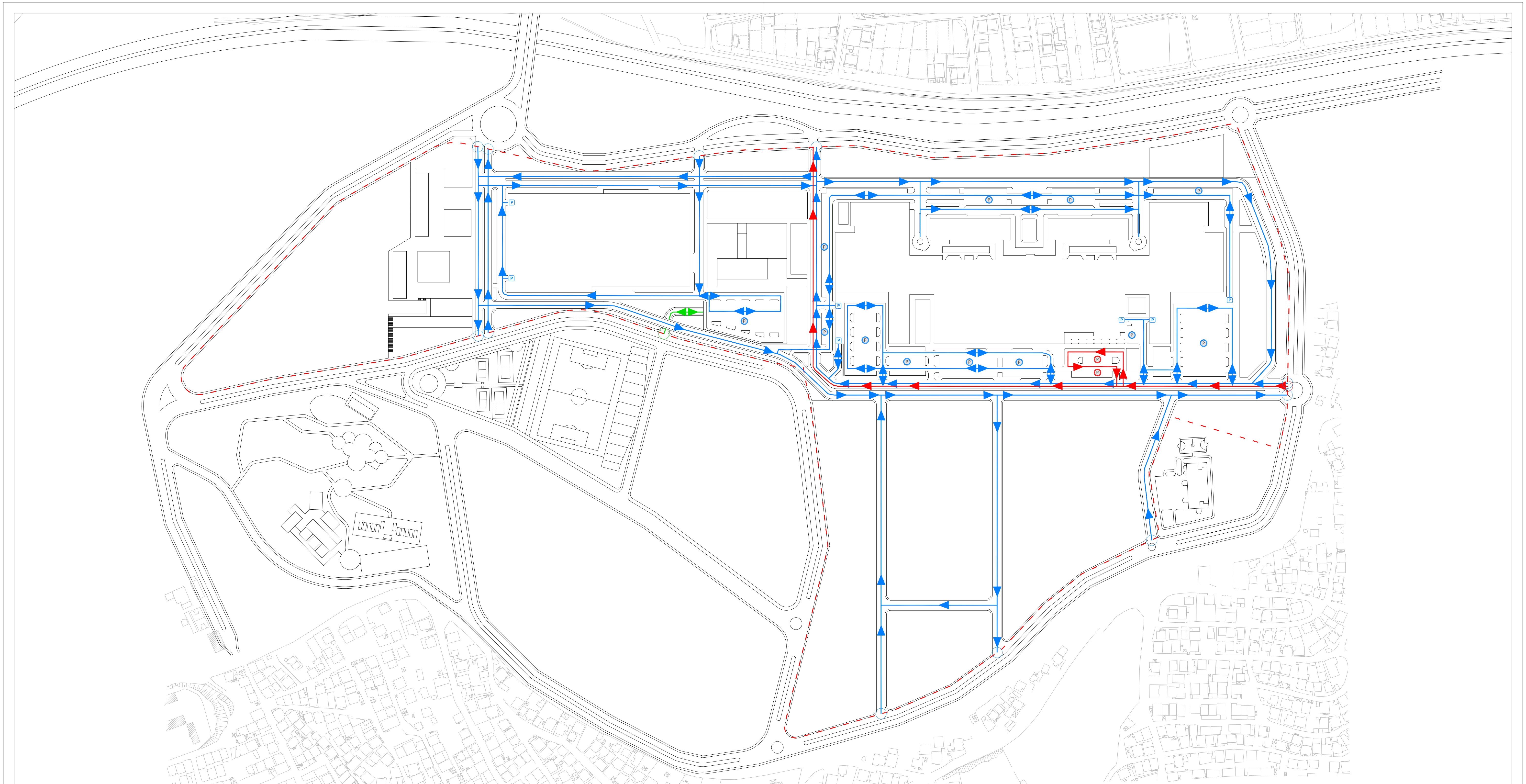


MEVICUT VARLIKLAR
PREEXISTENCES

	DERE VE DERE KORUMA ALANI CREEK AND CREEK PROTECTED AREA
	YOL SEVİYESİNİ MEVCUT KISITLAYICI UNSURLARI EXISTING ELEMENTS THAT DETERMINE THE ROAD NETWORK LEVEL
	DEMIR YOLU HIGHWAY
110,00	ESK YAĞMUR SUYU BİRİKTİRİLMESİ DETERMINANT SPOT ELEVATION

PROJE ADI: PROJECT TITLE: PROJECT NAME TURKISH PROJECT NAME	İDARE: CLIENT: T.C.SAĞLIK BAKANLIĞI SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI DAİRE BAŞKANLIĞI	YÜKLENİCİ: CONTRACTOR: GAMA TÜRKERLER	MİMARİ TASARIM: ARCHITECTURAL DESIGN: AMBITO arquitectura	MÜHENDİSLİK: ENGINEERING: euroestudios	BİNA ADI: BUILDING TITLE: CONCEPTUAL DESIGN KENTSEL YERLEŞİM ŞEMASI ÇİZİM ADI: DRAWING TITLE: MEVCUT VARLIKLA ŞEMASI PREEXISTENCES SCHEME	TARİH: DATE: 30.04.2015 ÖLÇEK: SCALE: 1/4.000

ÇİZİM ADI:
DRAWING TITLE:
ST02



SINIRLANDIRILMAMIŞ DOLAŞIM AKIŞI
NON RESTRICTED CIRCULATION FLOW

- TEKYÖN YOL
  ONE WAY ROAD
- GIFT YÖN YOL
  TWO WAY ROAD
- GENEL KARAYOLUNA BAĞLANTI
  CONNECTION TO PUBLIC ROAD NETWORK
- P YERALTI OTOPARKINA BAĞLANTI
  CONNECTION TO UNDERGROUND PARKING
- B TOPLU TAŞIMA DURAKLARI
  URBAN TRANSPORT STOPS
- T TAKSi DURAKLARI
  TAXI STOPS
- P DIŞ OTOPARK ALANI
  OUTSIDE PARKING SPACE

ACiL DOLAŞIM AKIŞI
EMERGENCIES CIRCULATION FLOW

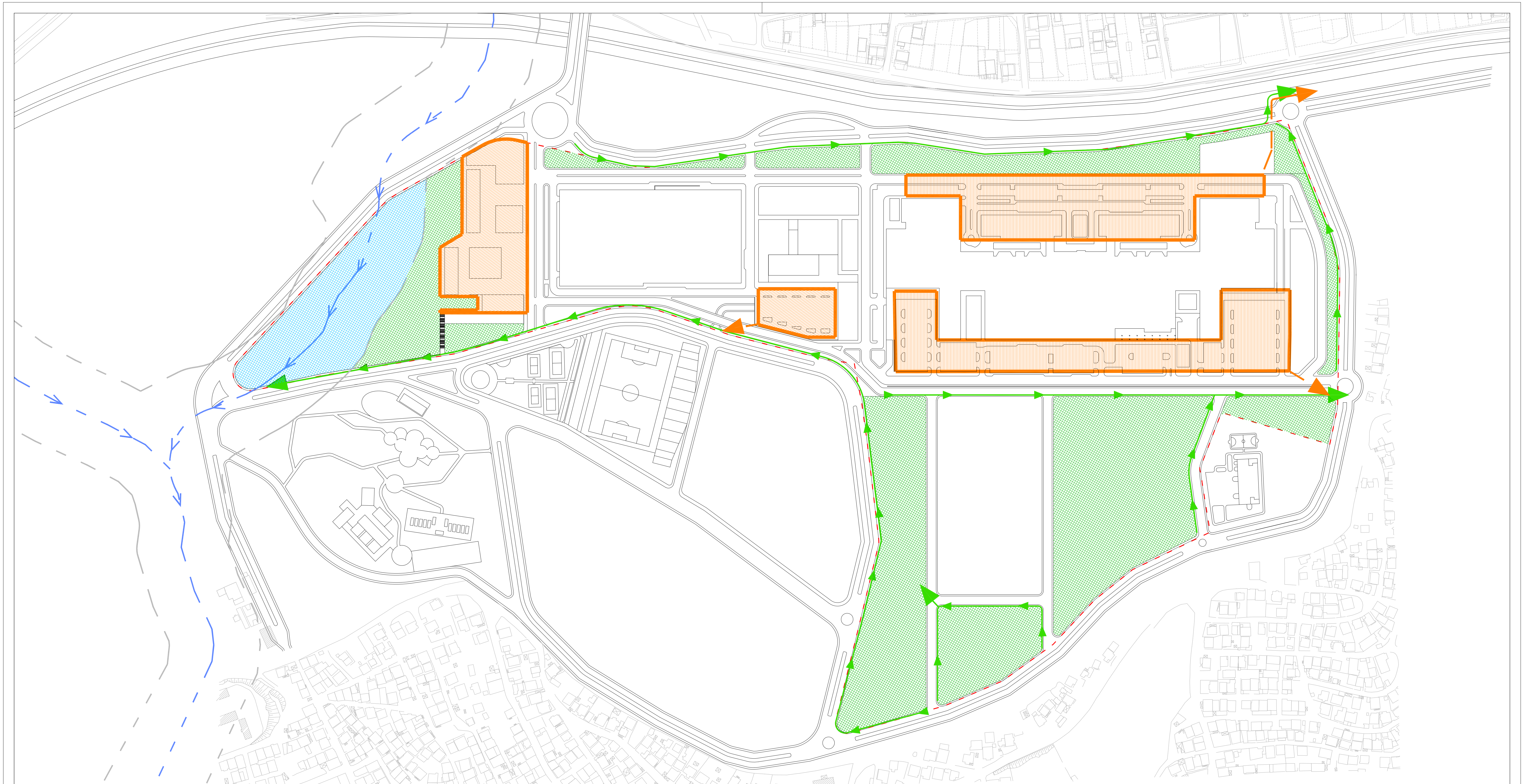
- TEKYÖN YOL
  ONE WAY ROAD
- GENEL KARAYOLUNA BAĞLANTI
  CONNECTION TO PUBLIC ROAD NETWORK
- P DIŞ OTOPARK ALANI
  OUTSIDE PARKING SPACE

HIZMET DOLAŞIM AKIŞI
SERVICES CIRCULATION FLOW

- TEKYÖN YOL
  ONE WAY ROAD
- GIFT YÖN YOL
  TWO WAY ROAD
- GENEL KARAYOLUNA BAĞLANTI
  CONNECTION TO PUBLIC ROAD NETWORK
- P DIŞ OTOPARK ALANI
  OUTSIDE PARKING SPACE

PROJE ADI: PROJECT TITLE: PROJECT NAME TURKISH PROJECT NAME	İDARE: CLIENT: T.C.SAĞLIK BAKANLIĞI SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI DAİRE BAŞKANLIĞI	YÜKLENİCİ: CONTRACTOR:	MİMARİ TASARIM: ARCHITECTURAL DESIGN:	MÜHENDİSLİK: ENGINEERING:	BİNA ADI: BUILDING TITLE: CONCEPTUAL DESIGN KENTSEL YERLEŞİM ŞEMASI ÇİZİM ADI: DRAWING TITLE: DOLAŞIM AKIŞI ŞEMASI CIRCULATION FLOWS SCHEME	TARİH: DATE: 30.04.2015 ÖLÇEK: SCALE: 1/4.000

ÇİZİM ADI:
DRAWING TITLE:
ST03



YAĞMUR SUYU AZALTMA ÖNLEMLERİ
RAINWATER MITIGATION MEASURES

DERE VE DERE KORUMA ALANI CREEK AND CREEK PROTECTED AREA	TAŞAN YAĞMUR SUYU BORUSU OVERFLOWING RAINWATER PIPE
YÜZEY AKIŞINI ÖNLEMEK İGİN PEYZAJ GALIŞMASI LANDSCAPE TREATMENT FOR MITIGATION OF SURFACE RUN OFF	GİDER KANALLARI VE SU TAHLİYEYÖNÜ DRAINAGE CHANNELS AND WATER EVACUATION DIRECTION
DERE YATAĞI KORUMA ALANININ PEYZAJ GALIŞMASI VE HİDROLİK İYİLEŞTİRİLMESİ LANDSCAPE TREATMENT AND HYDRAULIC IMPROVEMENT OF RIVERBED IN PROTECTED AREA	GİDER KANALLARI ARACILIĞIYLA SU GIKIŞ NOKTALARI DRAINAGE WATER EXIT POINTS THROUGHT DRAINAGE CHANNELS
ESK YAĞMUR SUYU BİRİKTİRİLMESİ RAINWATER COLLECTION SURFACE IHC	

PROJE ADI:
PROJECT TITLE:
PROJECT NAME TURKISH
PROJECT NAME

İDARE:
CLIENT:
T.C.SAĞLIK BAKANLIĞI
SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI DAİRE BAŞKANLIĞI

YÜKLENİCİ:
CONTRACTOR:
GAMA
TÜRKERLER

MİMARİ TASARIM:
ARCHITECTURAL DESIGN:

MÜHENDİSLİK:
ENGINEERING:

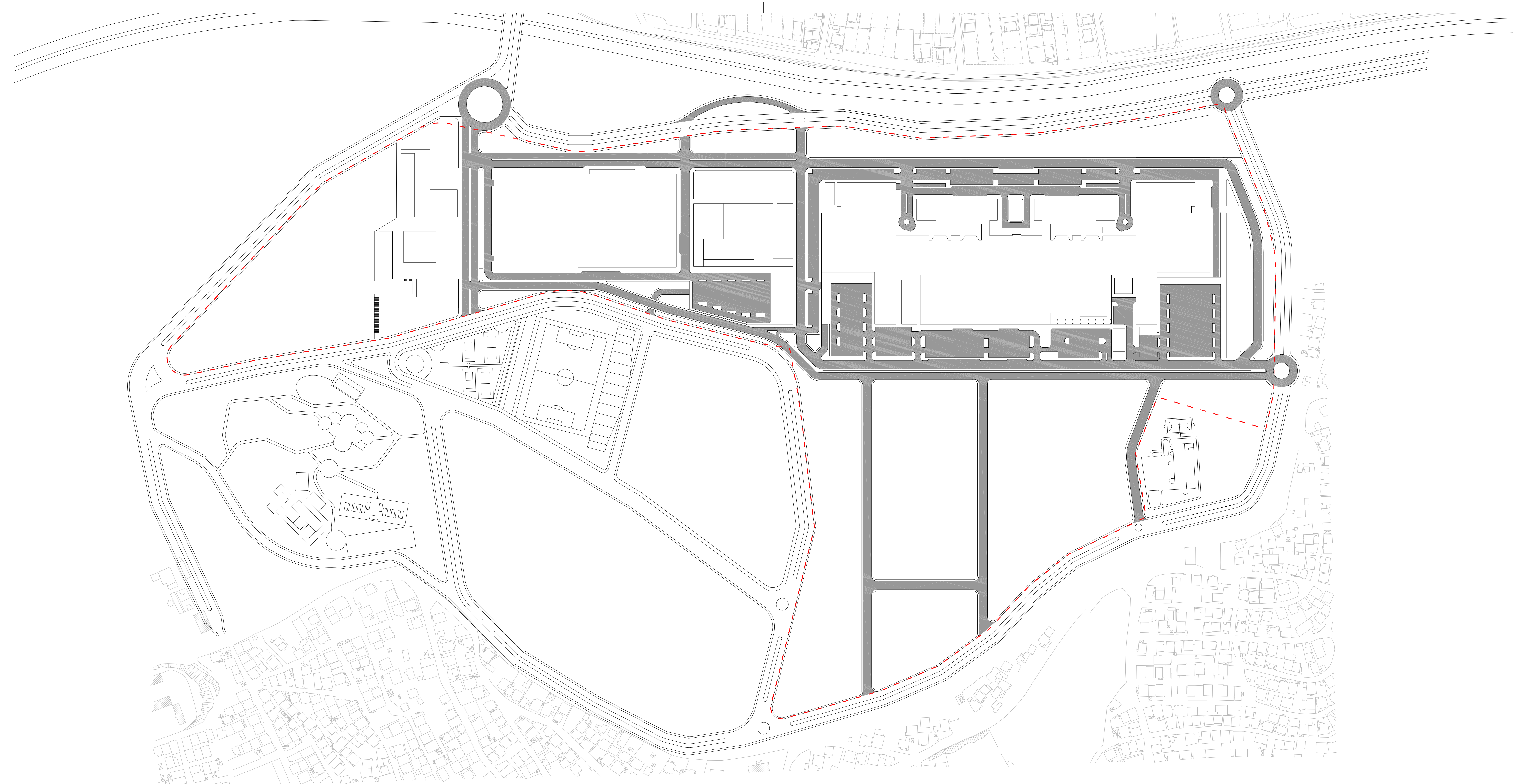
BİNA ADI:
BUILDING TITLE:
CONCEPTUAL DESIGN
KENTSEL YERLEŞİM ŞEMASI

ÇİZİM ADI:
DRAWING TITLE:
YAĞMUR SUYU AZALTMA ÖNLEMLERİ ŞEMASI
RAINWATER MITIGATION MEASURES SCHEME

TARİH:
DATE: 30.04.2015

ÖLÇEK:
SCALE: 1/4.000

ÇİZİM ADI:
DRAWING TITLE:
ST04

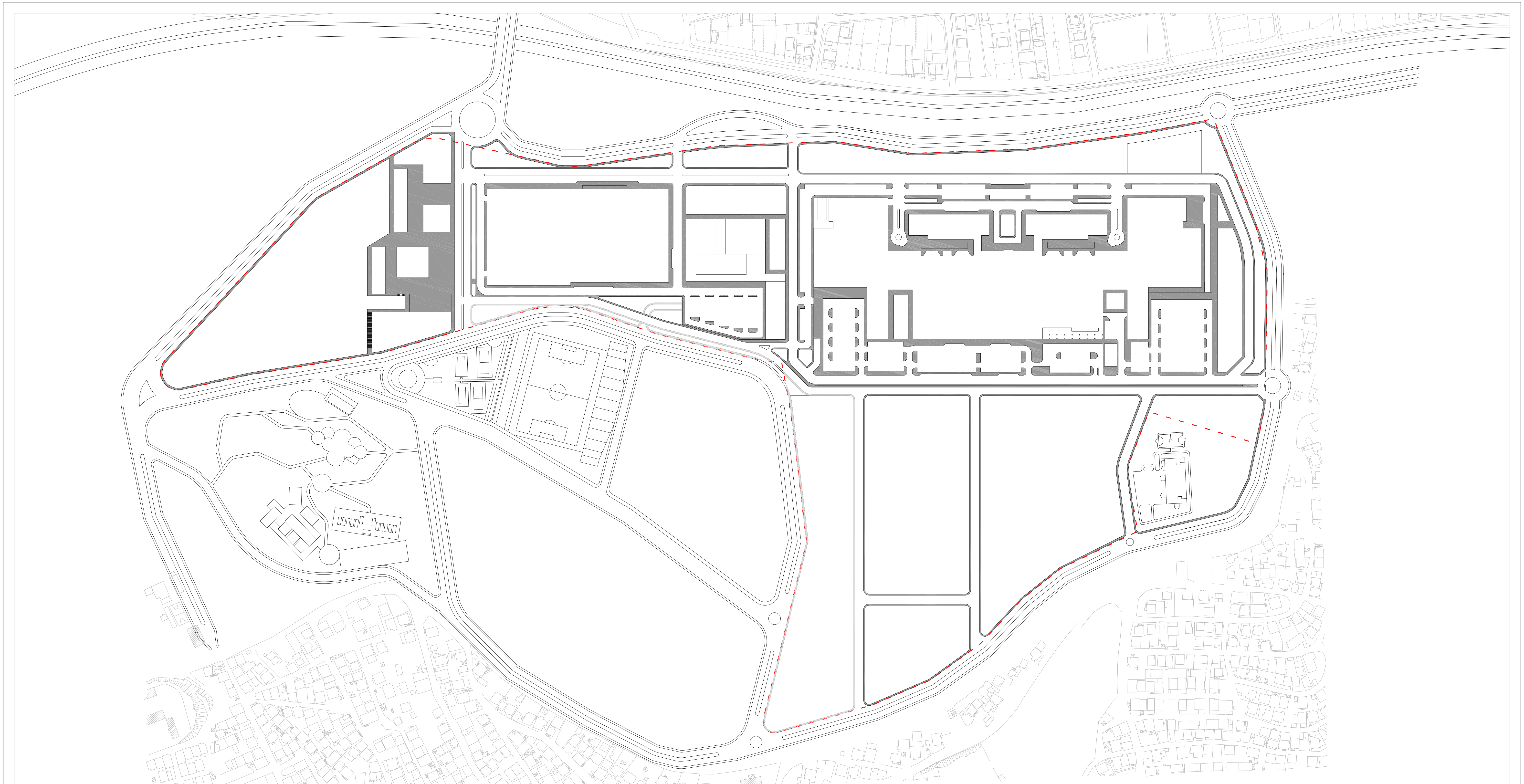


YOLLAR ALANI
ROAD NETWORK AREAS

ESK KARAYOLU AĞI
IHC ROAD NETWORK: 83.689´25 m²

TOPLAM KARAYOLU AĞI
TOTAL ROAD NETWORK: 83.689´25 m²

PROJE ADI: PROJECT TITLE: PROJECT NAME TURKISH PROJECT NAME	İDARE: CLIENT: T.C.SAĞLIK BAKANLIĞI SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI DAİRE BAŞKANLIĞI	YÜKLENİCİ: CONTRACTOR: GAMA TÜRKERLER	MİMARİ TASARIM: ARCHITECTURAL DESIGN:	MÜHENDİSLİK: ENGINEERING:	
BİNA ADI: BUILDING TITLE:	CONCEPTUAL DESIGN KENTSEL YERLEŞİM ŞEMASI	TARİH: DATE:	30.04.2015	ÇİZİM ADI: DRAWING TITLE:	ST05
ÇİZİM ADI: DRAWING TITLE:	YOL ALANLARI ŞEMASI ROAD NETWORK SCHEME	ÖLÇEK: SCALE:	1/4.000		

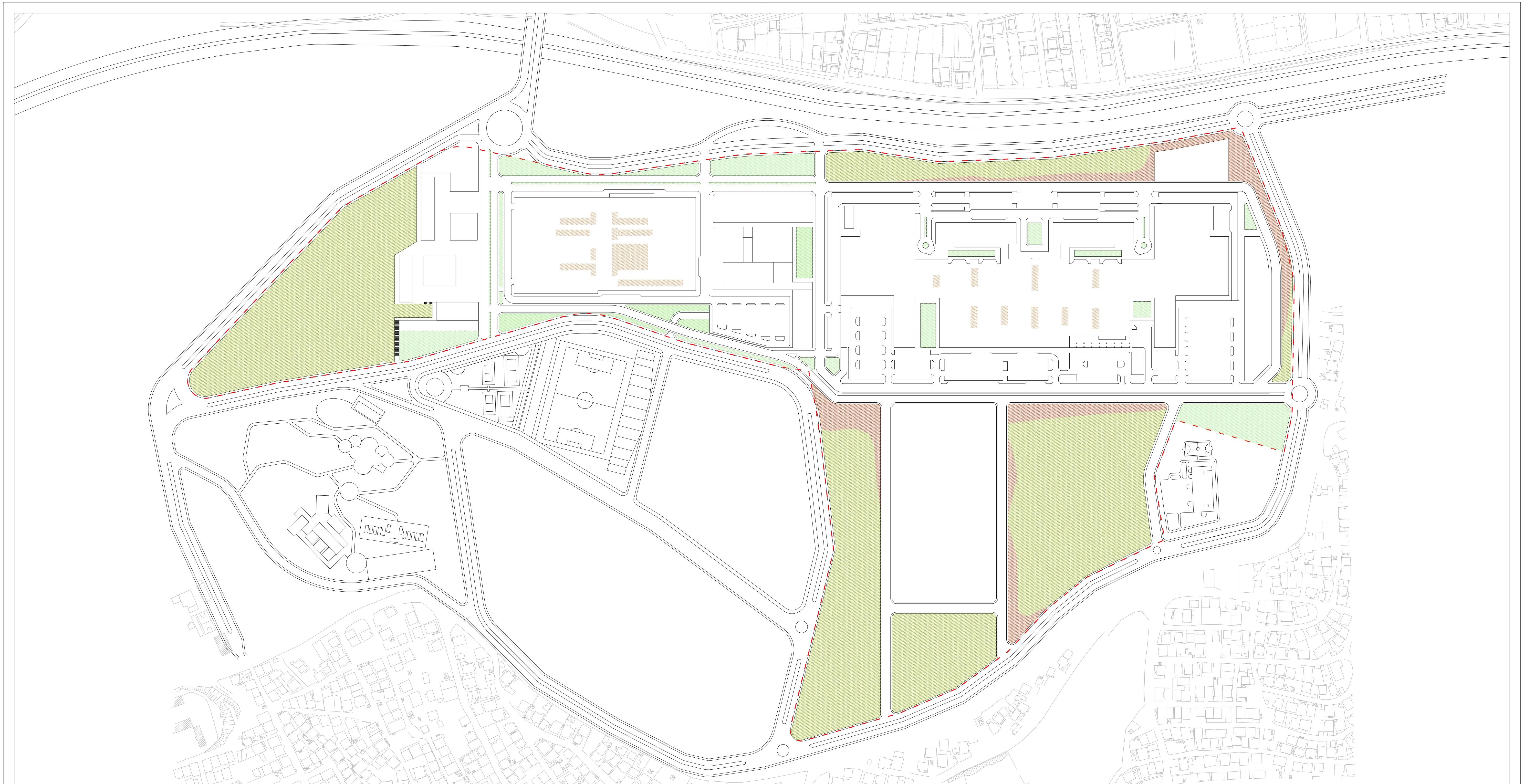


YAYA ALANLARI
PEDESTRIAN AREAS

ESK YAYA KALDIRIM ALANLARI
IHC PAVED PEDESTRIANS AREAS: 46.975´96 m²

TOPLAM YAYA ALANI
TOTAL PEDESTRIAN AREAS: 46.975´96 m²

PROJE ADI: PROJECT TITLE: PROJECT NAME TURKISH PROJECT NAME	İDARE: CLIENT: T.C.SAĞLIK BAKANLIĞI SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI DAİRE BAŞKANLIĞI	YÜKLENİCİ: CONTRACTOR:	MİMARİ TASARIM: ARCHITECTURAL DESIGN:	MÜHENDİSLİK: ENGINEERING:	BİNA ADI: BUILDING TITLE: CONCEPTUAL DESIGN KENTSEL YERLEŞİM ŞEMASI ÇİZİM ADI: DRAWING TITLE: YAYA ALANLARI ŞEMASI PEDESTRIAN AREAS SCHEME	TARİH: DATE: 30.04.2015 ÖLÇEK: SCALE: 1/4.000 ÇİZİM ADI: DRAWING TITLE: ST06



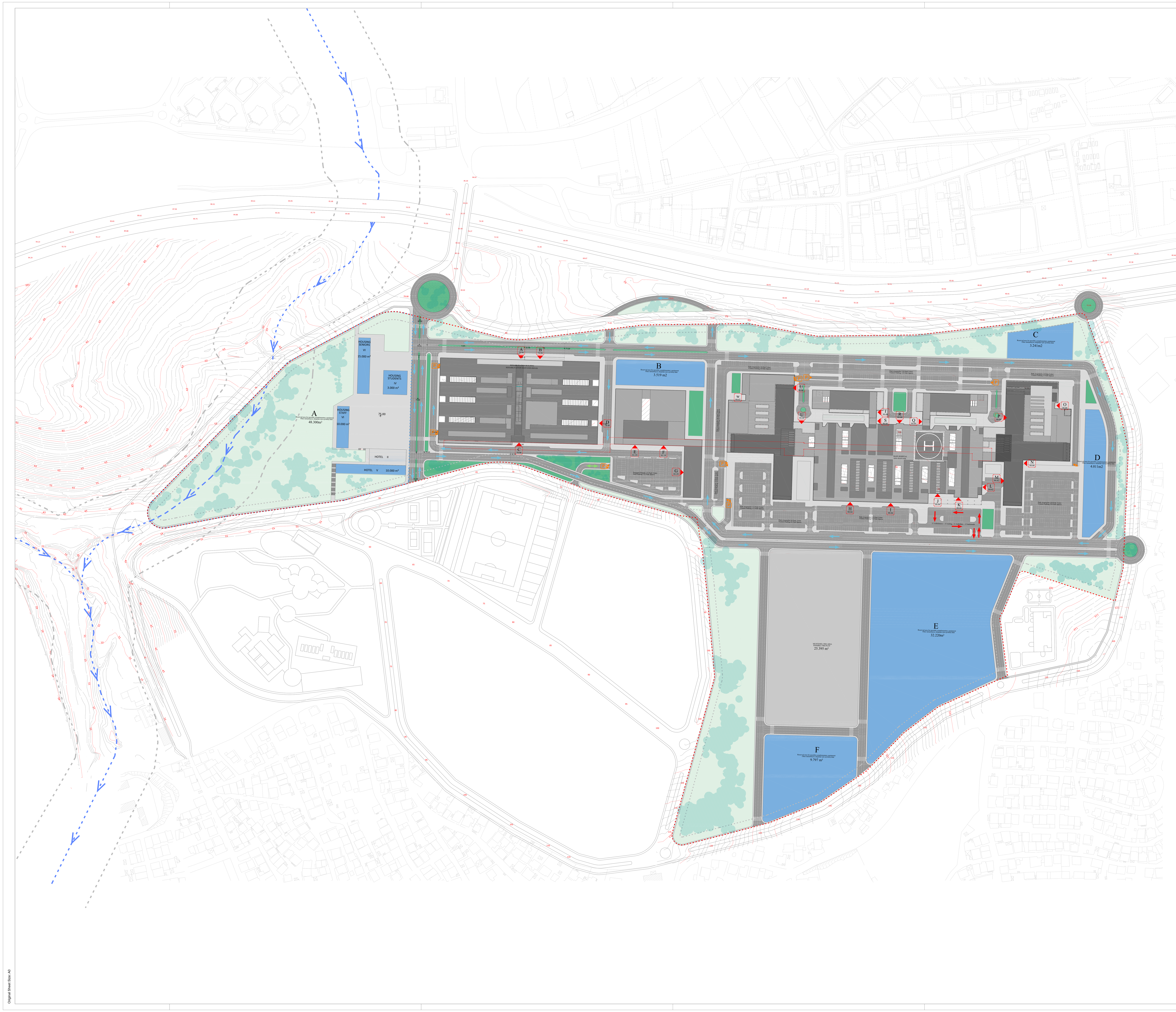
YEŞİL ALANLAR
GREEN AREAS

- AVLU VE GATI BAHGELERİ
  PATIOS AND ROOFGARDENS: 4.663.61 m²
- BAHGE
  GARDEN: 16.613´22 m²
- TOPLAM YAYA ALANI
  RECOVERY OF NATURAL AREAS: 100.926´44 m²
- TOPLAM YAYA ALANI
  RECOVERY OF ARTIFICIAL AREAS: 12.654´60 m²

TOPLAM YEŞİL ALANLAR
TOTAL GREEN AREAS: 134.857´87 m²

PROJE ADI: PROJECT TITLE: PROJECT NAME TURKISH PROJECT NAME	İDARE: CLIENT: T.C.SAĞLIK BAKANLIĞI SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI DAİRE BAŞKANLIĞI	YÜKLENİCİ: CONTRACTOR: GAMA TÜRKERLER	MİMARİ TASARIM: ARCHITECTURAL DESIGN: AMBITO arquitectura, árgola arquitectos	MÜHENDİSLİK: ENGINEERING: euroestudios	BİNA ADI: BUILDING TITLE: CONCEPTUAL DESIGN KENTSEL YERLEŞİM ŞEMASI ÇİZİM ADI: DRAWING TITLE: YEŞİL ALANALARI ŞEMASI GREEN AREAS SCHEME	TARİH: DATE: 30.04.2015 ÖLÇEK: SCALE: 1/4.000

ÇİZİM ADI:
DRAWING TITLE: ST07



Notlar: Bu panel çizimin tamamlayıcı bir parçasıdır, ayırmayınız.
Bu çizim üstünden ölçerek boyut tesbit edilmemelidir.
Çizim üstünde yazılı boyutlar uygulanmadan önce sahada kontrol edilmelidir.
Bütün ölçüler milimetre, kotlar metre cinsindendir.

Notes: Do not remove this panel from the drawing.
No dimensions to be scaled from this drawing.
Dimensions to be checked on site before fabrication.
All dimensions are in milimeters all levels are in meters.

NOTLAR:
NOTES:

We´ve redesigned the site plan in order to improve the road network, excavation, different building accesses. Main building has been rotated. A new welcoming square has been designed in the main access across the bridge.

New TSB footprint.

LEJANT:
LEGEND:

Access/Girişi	Access/Girişi	Elevation / Yükseklik Kotasi	Building / Bina
A	Rehabilitasyion Hastanesi Girişi Rehabilitation Hospital Entrance	78,98	RH
B	Spor salonu ve Hidroterapi Gym and hydrotherapy	74,56	
C	Acil Ayaktan Hasta Girisi Electrotherapy Entrance	78,98	
D	Staff entrace Personel için erişim	78,98	
E	Teknik Girişi Technical Entrance	81,19	TSB
F	Teknik Girişi Technical Entrance	81,19	
G	Technical Entrance Technical Entrance	81,19	
H	Kadin-çocuk Hasta Girisi Women and Children Emergency Department Entrance	88,84	MH
I	Acil Ayaktan Hasta Girisi Emergency Department Entrance	88,84	
J	Trauma/Dirilme Alani Girisi Trauma/Resurrection Entrance	88,84	
K	Yanık Birimi Girisi Burn unit Entrance	88,84	
L	Morg girişi Morgue entrance	84,42	
M	Mahkum servisi girişi Prisoner ward entrance	84,42	
N	Idare Girisi administration entrace	80,00	
O	General Hospital Polyclinic Entrances Genel Hastane Polikliniği Girişler	80,00	
P	Genel Kule Girişi - Ziyaretçileri General Tower Entrance - Visitors	80,00	
Q	KVC kule Girişi - Ziyaretçileri KVC tower Entrance - Visitors	80,00	
R	Teşhis Tedavi Ana Girişi Diagnostic Treatment - Main Entrance	80,00	
S	Kemoterapi Birimi Girişler Chemotherapy Unit Entrance	80,00	
T	Onkolojik Kule Girişi - Ziyaretçileri Oncologic tower Entrance - Visitors	80,00	
U	Kadın ve Çocuk Kule Girişi - Ziyaretçiler Women's and Pediatric Tower Entrance - Visitors	80,00	
V	Hemodiyaliz Merkezi Hemodialisys center entrance	80,00	
W	Kadin-çocuk Hastanesi Poliklinik Girişleri Women and Children Hospital Polyclinic Entrances	84,42	

Staff Parking Entrance/Personel Otopark Girişi

IHC Izmir/ESK izmir

Complementary uses plot/Tamamlayici kullanimlari arsa

Street way/Yönlü Sokaklar

Street way only for ambulances/Sokaklarda sadece ambulans için anlamı

Street way only for lorrys/Sadece kamyon yönlü sokaklar

REVIZYON / REVISION:

REVİZYON / REVISION:	TARİH / DATE:	AÇIKLAMA / DESCRIPTION:	İMZA / ISSUED BY:
IN03	2015.04.30		
IN02	2015.03.26		
IN01	2015.03.10		
IN00	2014.12.04		

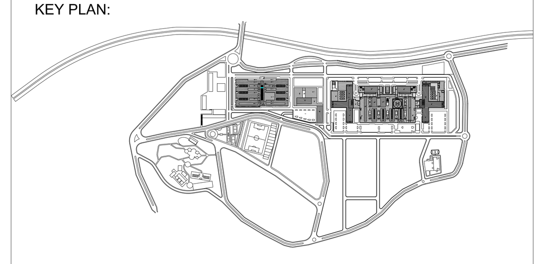
PROJE ADI:
PROJECT TITLE:

KOCAELİ ENTREGE SAĞLIK KAMPÜSÜ

KOCAELI INTEGRATED HEALTH CAMPUS

PROJE KODU:
PROJECT CODE:

ANAHTAR PLAN:
KEY PLAN:



İDARE:
CLIENT: **T.C.SAĞLIK BAKANLIĞI SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI DAİRE BAŞKANLIĞI**

.../.../201..GÜN VE ....SAYI ILE ONAYLANMŞTIR | INCELEYEN: BY: | ONNAY: APPROVAL:

MÜŞAVİR:
CONSULTANT:

.../.../201..GÜN VE ....SAYI ILE ONAYLANMŞTIR | INCELEYEN: BY: | ONNAY: APPROVAL:

SPV:
ŞIRKET: **KOCAELİ HASTANE YATIRIM VE SAĞLIK HİZMETLERİ A.Ş.**

YÜKLENİCİ:
CONTRACTOR: **GAMA-TÜRKERLER KOCAELI ADI ORTAKLIĞI**
Çetin Emeç Bulvarı Gürel
Iş Merkezi No: 62 Kat 3 Balgat / Ankara

ONAY/APPROVED:

MİMARİ TASARIM:
ARCHITECTURAL DESIGN:
ÇIZEN/DRAWN BY:
KONTROL/CONTROL:
ARGOLA - AMBITO - EUROESTUDIOS ADİ ORTAKLIĞI
Vergi No: 3880737860
J.F Kennedy Cad. No:13/5
Kavaklidere Mah.06680 / Ankara

MÜHENDİSLİK:
ENGINEERING:
ÇIZEN/DRAWN BY:
KONTROL/CONTROL:
ARGOLA - AMBITO - EUROESTUDIOS ADİ ORTAKLIĞI
Vergi No: 3880737860
J.F Kennedy Cad. No:13/5
Kavaklidere Mah.06680 / Ankara

FAZ:
PHASE: KAVRAMSAL TASARIM
CONCEPTUAL DESIGN

DURUM:
STATUS: GÖZDEN GEÇIRME İÇİN/FOR REVIEW

ÇİZİM ADI:
DRAWING TITLE: **SITE- KOCAELİ**

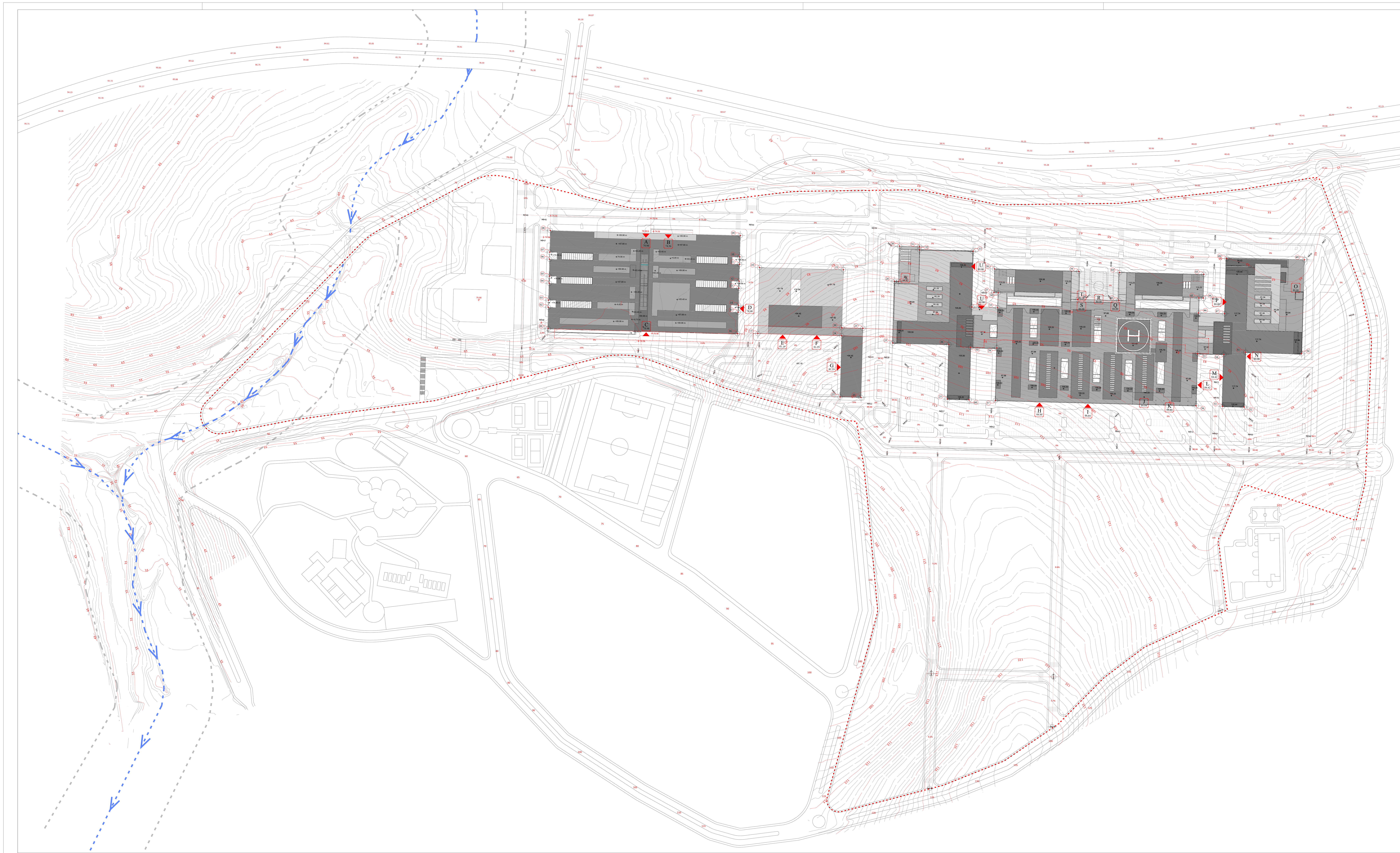
ÖLÇEK:
SCALE: 1/1500

TARİH:
DATE: 30.04.2015

0 5 10 20 30 40 50 m 100 m 150 m

ÇİZİM NO:
DRAWING NUMBER: KC-CD-LS-DRW-STP-IMG-0000-IN03

Original Sheet Size: A0



Access/Girişi	Access/Girişi	Elevation / Yükseklik Kotasi	Building / Bina
A	Rehabilitasyion Hastanesi Girişi Rehabilitation Hospital Entrance	78,98	RH
B	Spor salonu ve Hidroterapi Gym and hydrotherapy	74,56	
C	Acil Ayaktan Hasta Girisi Electrotherapy Entrance	78,98	
D	Staff entrace Personel için erişim	78,98	
E	Teknik Girişi Technical Entrance	81,19	TSB
F	Teknik Girişi Technical Entrance	81,19	
G	Technical Entrance Technical Entrance	81,19	
H	Kadin-çocuk Hasta Girisi Women and Children Emergency Department Entrance	88,84	MH
I	Acil Ayaktan Hasta Girisi Emergency Department Entrance	88,84	
J	Trauma/Dirilme Alani Girisi Trauma/Resurrection Entrance	88,84	
K	Yanık Birimi Girisi Burn unit Entrance	88,84	
L	Morg girişi Morgue entrance	84,42	
M	Mahkum servisi girişi Prisoner ward entrance	84,42	
N	Idare Girisi administration entrace	80,00	
O	General Hospital Polyclinic Entrances Genel Hastane Polikliniği Girişler	80,00	
P	Genel Kule Girişi - Ziyaretçileri General Tower Entrance - Visitors	80,00	
Q	KVC kule Girişi - Ziyaretçileri KVC tower Entrance - Visitors	80,00	
R	Teşhis Tedavi Ana Girişi Diagnostic Treatment - Main Entrance	80,00	
S	Kemoterapi Birimi Girişler Chemotherapy Unit Entrance	80,00	
T	Onkolojik Kule Girişi - Ziyaretçileri Oncologic tower Entrance - Visitors	80,00	
U	Kadın ve Çocuk Kule Girişi - Ziyaretçiler Women's and Pediatric Tower Entrance - Visitors	80,00	
V	Hemodiyaliz Merkezi Hemodialisys center entrance	80,00	
W	Kadin-çocuk Hastanesi Poliklinik Girişleri Women and Children Hospital Polyclinic Entrances	84,42	

ROAD NETWORK NODES

ANNOTATION	COORDINATES (x,y)	SPOT ELEVATIONS (z)
N01	496078.1004, 4516502.6358	67.70
N02	496221.9438, 4516497.1739	78.98
N03	496280.0062, 4516476.9835	86.48
N04	496390.6300, 4516443.1269	90.00
N05	496412.9255, 4516434.5760	92.50
N06	496461.2766, 4516392.0020	99.00
N07	496514.3074, 4516390.6483	104.00
N08	496641.8397, 4516387.1703	115.00
N09	496834.6692, 4516382.1614	100.00
N10	496954.5436, 4516378.9238	95.00
N11	496955.2838, 4516392.0376	95.00
N12	496925.8932, 4516392.8374	92.50
N13	496901.3089, 4516393.5110	90.00
N14	496840.7334, 4516395.0960	90.00
N15	496804.4244, 4516395.9804	90.00
N16	496778.9458, 4516396.7214	88.84
N17	496702.2269, 4516398.7148	88.84
N18	496570.6177, 4516402.2684	88.84
N19	496516.9505, 4516403.7168	88.84
N20	496463.9838, 4516405.1434	87.00
N21	496455.6272, 4516412.1661	87.00
N22	496442.4401, 4516443.8259	85.00
N23	496443.6774, 4516492.8260	84.42
N24	496447.2989, 4516628.1625	75.00
N25	496563.9149, 4516625.0657	80.00
N26	496805.3235, 4516618.6419	80.00
N27	496919.1463, 4516613.8583	80.00
N28	496947.8466, 4516536.7181	80.00
N29	496945.7455, 4516414.9710	80.90
N30	496904.2649, 4516599.4640	80.00
N31	496805.3720, 4516604.0016	80.00
N32	496804.3514, 4516588.4945	80.00
N33	496696.1963, 4516590.7420	80.00
N34	496671.2029, 4516591.1701	80.00
N35	496563.2798, 4516593.8914	80.00
N36	496563.8144, 4516610.3613	80.00
N37	496463.9194, 4516611.2868	83.00
N38	496460.4263, 4516492.5325	84.42
N39	496457.4857, 4516443.8273	85.00
N40	496694.3521, 4516555.9219	80.00
N41	496671.5418, 4516556.1173	80.00
N42	496803.7785, 4516553.8558	80.00
N43	496562.2995, 4516560.2626	80.00
N44	496318.6025, 4516631.6089	75.00
N45	496101.1390, 4516637.1208	75.00
N46	496081.6701, 4516637.8800	74.56
N47	496100.0915, 4516615.1277	74.56
N48	496098.5523, 4516531.8501	74.56
N49	496100.7209, 4516512.7497	75.00
N50	496315.4457, 4516505.6970	80.00

ROAD NETWORK NODES

ANNOTATION	COORDINATES (x,y)	SPOT ELEVATIONS (z)
N51	496327.1295, 4516505.2697	81.00
N52	496407.0918, 4516503.0173	81.19
N53	496405.1124, 4516456.6404	81.19
N54	496327.1179, 4516473.2638	81.19
N55	496701.8910, 4516431.6496	88.84
N56	496570.5604, 4516435.9951	88.84
N57	496518.1091, 4516436.0414	88.84
N58	496517.4009, 4516484.3635	88.84
N59	496481.2820, 4516484.4103	88.84
N60	496479.7269, 4516423.9646	88.84
N61	496517.3530, 4516421.3101	88.84
N62	496570.8258, 4516419.6860	88.84
N63	496702.6097, 4516414.8963	88.84
N64	496804.5674, 4516412.5757	88.84
N65	496841.7635, 4516411.4906	88.50
N66	496902.5337, 4516409.9105	88.50
N67	496902.4657, 4516472.9912	82.60
N68	496845.1719, 4516473.9557	82.60
N69	496842.4034, 4516427.3769	86.80
N70	496805.8237, 4516450.1406	84.42
N71	496806.1616, 4516466.4103	84.42
N72	496779.2357, 4516414.3291	88.84
N73	496507.4987, 4516160.6543	125.00
N74	496635.7575, 4516157.2612	135.00
N75	496634.3641, 4516104.8395	138.00
N76	496505.6360, 4516040.2370	135.00
N77	496810.5657, 4516226.7286	110.00

RBUILDING CORNERS

ANNOTATION	COORDINATES (x,y)	FLUSH SPOT ELEVATIONS	NATURAL SPOT ELEVATIONS
01	[illegible]	[illegible]	[illegible]
02	[illegible]	[illegible]	[illegible]
03	[illegible]	[illegible]	[illegible]
04	[illegible]	[illegible]	[illegible]
05	[illegible]	[illegible]	[illegible]
06	[illegible]	[illegible]	[illegible]
07	[illegible]	[illegible]	[illegible]
08	[illegible]	[illegible]	[illegible]
09	[illegible]	[illegible]	[illegible]
10	[illegible]	[illegible]	[illegible]
11	[illegible]	[illegible]	[illegible]
12	[illegible]	[illegible]	[illegible]
13	[illegible]	[illegible]	[illegible]
14	[illegible]	[illegible]	[illegible]
15	[illegible]	[illegible]	[illegible]
16	[illegible]	[illegible]	[illegible]
17	[illegible]	[illegible]	[illegible]
18	[illegible]	[illegible]	[illegible]
19	[illegible]	[illegible]	[illegible]
20	[illegible]	[illegible]	[illegible]
21	[illegible]	[illegible]	[illegible]
22	[illegible]	[illegible]	[illegible]
23	[illegible]	[illegible]	[illegible]
24	[illegible]	[illegible]	[illegible]
25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
26	[illegible]	[illegible]	[illegible]
27	[illegible]	[illegible]	[illegible]
28	[illegible]	[illegible]	[illegible]
29	[illegible]	[illegible]	[illegible]
30	[illegible]	[illegible]	[illegible]
31	[illegible]	[illegible]	[illegible]
32	[illegible]	[illegible]	[illegible]
33	[illegible]	[illegible]	[illegible]
34	[illegible]	[illegible]	[illegible]
35	[illegible]	[illegible]	[illegible]
36	[illegible]	[illegible]	[illegible]
37	[illegible]	[illegible]	[illegible]
38	[illegible]	[illegible]	[illegible]
39	[illegible]	[illegible]	[illegible]
40	[illegible]	[illegible]	[illegible]
41	[illegible]	[illegible]	[illegible]
42	[illegible]	[illegible]	[illegible]
43	[illegible]	[illegible]	[illegible]
44	[illegible]	[illegible]	[illegible]
45	[illegible]	[illegible]	[illegible]
46	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47	[illegible]	[illegible]	[illegible]
48	[illegible]	[illegible]	[illegible]
49	[illegible]	[illegible]	[illegible]
50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
51	[illegible]	[illegible]	[illegible]
52	[illegible]	[illegible]	[illegible]
53	[illegible]	[illegible]	[illegible]
54	[illegible]	[illegible]	[illegible]
55	[illegible]	[illegible]	[illegible]
56	[illegible]	[illegible]	[illegible]
57	[illegible]	[illegible]	[illegible]
58	[illegible]	[illegible]	[illegible]
59	[illegible]	[illegible]	[illegible]
60	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Original Sheet Size: A0

Notlar: Bu panel çizimin tamamlayıcı bir parçasıdır, ayırmayınız.
Bu çizim üstünden ölçerek boyut tesbit edilmemelidir.
Çizim üstünde yazılı boyutlar uygulanmadan önce sahada kontrol edilmelidir.
Bütün ölçüler milimetre, kotlar metre cinsindendir.

Notes: Do not remove this panel from the drawing.
No dimensions to be scaled from this drawing.
Dimensions to be checked on site before fabrication.
All dimensions are in milimeters all levels are in meters.

NOTLAR:
NOTES:

We´ve redesigned the site plan in order to improve the road network, excavation, different building accesses. Main building has been rotated. A new welcoming square has been designed in the main access across the bridge.

New TSB footprint.

LEJANT:
LEGEND:

REVIZYON / REVISION:

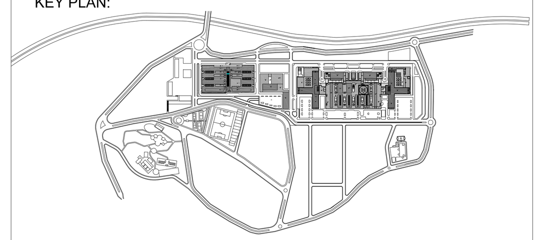
REVİZYON / REVISION:	TARİH / DATE:	AÇIKLAMA / DESCRIPTION:	İMZA / ISSUED BY:
IN03	2015.04.30		
IN02	2015.03.26		
IN01	2015.03.10		
IN00	2014.12.04		

PROJE ADI:
PROJECT TITLE:

KOCAELİ ENTREGE SAĞLIK KAMPÜSÜ

KOCAELI INTEGRATED HEALTH CAMPUS

ANAHTAR PLAN:
KEY PLAN:



PROJE KODU:
PROJECT CODE:

İDARE:
CLIENT: **T.C.SAĞLIK BAKANLIĞI SAĞLIK YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KAMU ÖZEL ORTAKLIĞI DAİRE BAŞKANLIĞI**

T.C. Sağlık Bakanlığı

Kamu Özel Ortaklığı Daire Başkanlığı 3P Department of Public Private Partnership

.../.../201..GÜN VE ....SAYI ILE ONAYLANMŞTIR | INCELEYEN: BY: | ONNAY: APPROVAL:

MÜŞAVİR:
CONSULTANT:

.../.../201..GÜN VE ....SAYI ILE ONAYLANMŞTIR | INCELEYEN: BY: | ONNAY: APPROVAL:

SPV:
ŞIRKET: **KOCAELİ HASTANE YATIRIM VE SAĞLIK HİZMETLERİ A.Ş.**

YÜKLENİCİ:
CONTRACTOR: **GAMA-TÜRKERLER KOCAELI ADI ORTAKLIĞI**
Çetin Emeç Bulvarı Gürel
Iş Merkezi No: 62 Kat 3 Balgat / Ankara
ONAY/APPROVED:

GAMA TÜRKERLER

MİMARİ TASARIM: ARCHITECTURAL DESIGN: | ÇIZEN/DRAWN BY: KONTROL/CONTROL: | ARGOLA - AMBITO - EUROESTUDIOS ADİ ORTAKLIĞI Vergi No: 3880737860 J.F Kennedy Cad. No:13/5 Kavaklidere Mah.06680 / Ankara

AMBITO arquitectura · árgolaarquitectos

MÜHENDİSLİK: ENGINEERING: | ÇIZEN/DRAWN BY: KONTROL/CONTROL: | ARGOLA - AMBITO - EUROESTUDIOS ADİ ORTAKLIĞI Vergi No: 3880737860 J.F Kennedy Cad. No:13/5 Kavaklidere Mah.06680 / Ankara

euroestudios

FAZ: PHASE: KAVRAMSAL TASARIM CONCEPTUAL DESIGN

DURUM: STATUS: GÖZDEN GEÇIRME IÇIN/FOR REVIEW

ÇİZİM ADI:
DRAWING TITLE: **SITE SPOT ELEVATIONS-KOCAELI**

ÖLÇEK:
SCALE: 1/1500

TARİH:
DATE: 30-04.2015

0 5 10 20 30 40 50 m 100 m 150 m

ÇİZİM NO:
DRAWING NUMBER: KC-CD-LS-DRW-STP-PLN-0000-IN03