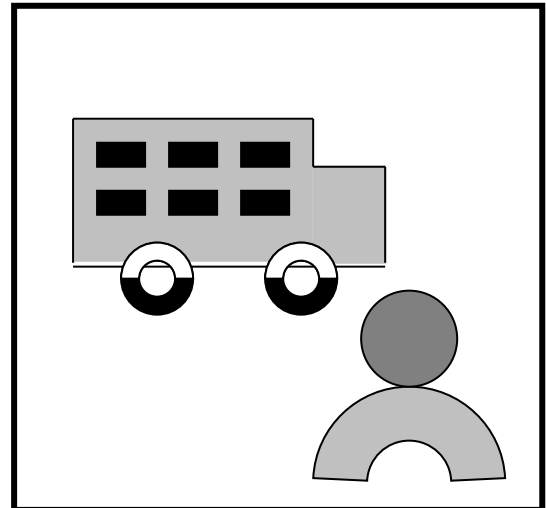


6.4 ULAŞIM DOLAŞIM



6.4 ULAŞIM DOLAŞIM

Kentsel ulaşım, kentin mekansal olarak ayrı olan farklı insan işlevlerini birbirine bağlayan, hayati bir sistemdir. Ulaşım ile arazi gelişmeleri arasında yakın ve karşılıklı bir ilişki vardır. Bu nedenle herhangi bir kentsel alanın planlaması kapsamlı ve koordine edilmiş dengeli bir arazi kullanımı ulaşım sistemiyle uyum içerisinde olmalıdır.

Geçmişte ulaşım ile arazi kullanımının gelişmesi arasındaki koordinasyon yetersizdi. Bunun da ana nedeni entegre ulaşım planlamasından sorumlu uzmanlaşmış bir ulaşım biriminin olmayışıdır. Böyle bir koordinasyonun olmaması bu gün Başkent Lefkoşa'da var olan ulaşım problemlerinin önünü kesmedeki başarısızlığın nedeni olmuştur. Önerilen ulaşım politikaları ve arazi kullanımı böyle bir koordinasyonu teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Böylece ulaşım planlaması ve arazi kullanımı arasında tutarlı ve anlamlı kentsel işlevler korunacaktır.

6.4.1 Ana Konular

- a- Şehir merkezine doğru yönelen mevcut yol sisteminin çevreyi dıştan besleyecek yeterli çevre dolaşım yollarının olmamasından dolayı artan trafik talebine özellikle merkezi alanlarda yanıt verememektedir.
- b- İşinsal yollar üzerinde ~~uygun olmayan arazi kullanımlarından dolayı~~ (park etme, yükleme vb.) etmenler trafik akışını engellemektedir.
- c- ~~Yeni gelişmeler alanlarında artış ve bu yöndeki baskılar, zaten yetersiz olan ulaşım sistemine ek bir trafik yükü daha yüklemektedir.~~ Çöp kamyonları, Güngör katı atık düzenli depolama alanına ulaşmak için alternatif bir güzergah olmaması nedeni ile Haspolat kavşağı üzerinden Güngör yolunu kullandıklarından bu alanda yer alan öğrenci nüfusu açısından güvenlik ve çevresel sorun oluşturmaktadır.
- d- Araba sahiplerinin yıllık artış oranı, planlama alanında birçok trafik problemine neden olan yıllık nüfus artışından daha yüksek olması trafik sorunlarını daha da artırmaktadır.
- e- Kent içi yollarda belirgin bir yol hiyerarşisi yoktur ve ana yol olarak sınıflandırılacak yolların çoğunda yüksek trafik talebi baskısı vardır. Böylece bu yollar, çok işlevli olarak hem trafik akışını sağlama, hem dükkan, ofis, endüstri ve konut gibi kullanımlara direkt erişim için kullanılmaktadır. Bu yolların kapasiteleri yasal olmayacak şekilde araba park etmeyle daha da sınırlandırılmıştır. Bu sınırlamaya yoğun saatlerde bile kısıtlanmayan ağır araç kullanımında katkıda bulunur (Bazı yollarda ağır araç trafiği kısıtlanması uygulanmaktadır).

- f- Özellikle merkezi yerlerdeki kavşaklar, birbirine yakın olarak yer almaktadır. Bu nedenle bir kavşakta oluşan trafik kuyruğu genellikle diğer kavşaklara da sıçramakta; böylece tüm trafik akımını engellemektedir. Ayrıca mevcut kavşakların büyük bir kısmı olması gereken standartta değildir.
- g- Yayalara yönelik ulaşım olanakları çok yetersizdir. Yeterli genişlikte uygun kaldırımlar ve yaya yolu çok az yerde vardır. Bu tür yaya yolları sadece surlar içinde bulunmaktadır. Uygun genişlikte kaldırımlar çok azdır. Kaldırımların olduğu yerlerde bile, bu kaldırımlar sık sık kesintiye uğrar. Kaldırımların devamlılığı birçok seviye farklılıkları ve engellerle bozulmuştur.
- h- Son yıllarda bisiklet ulaşımına yönelik bazı adımlar atılsa da bütüncül bir ağ henüz sağlanamamıştır.
- h-i- Başkent Lefkoşa İmar Planı alanında özellikle ticari ve idari fonksiyonların yoğunlaştığı alanlarda Gönyeli Belediye hudutları ve Suriçi dışında kalan yerleşimlerde yeterli toplu otopark alanları bulunmamaktadır. belirli, bir otopark politikası yoktur. Belirsiz bir uygulama olarak MİA alanındaki yalnız yasaklama ve kısıtlamaya dayanan ve kontrolde sağlanamayan bir model uygulanmaktadır. Kısa süre park edecekler için kısıtlı yerler vardır. Özel mülke ait bazı boş araziler uzun süreli park için kullanılmaktadır. Yasalara aykırı, yetki dışı park etme, özellikle de şehir merkezindeki yollarda kapasitenin ciddi bir şekilde düşmesi sonucuna varacak oranda yüksektir. Halihazırda otopark olarak kullanılan özel mülk parsellerin yapılaşması ile birlikte var olan sorun daha da büyüyecektir.
- h-j- Kentteki otobüs sistemi şehir merkezinde biten, ışınal yollar üzerinde çalışan bir sistemdir. Böylece bu yollar üzerinde oluşan trafik sıkışıklığı, otobüslere yönelik ayrı şeritler gibi özel hükümlerin olmaması veya eksikliği otobüslerin hareket saatlerinde gecikmelere neden olmaktadır. Yollardaki akışı etkileyen otobüs servisleri belli bir program ve saate uyamadıklarından dolayı güvenilirliğini ve cazibesini yitirmektedir.
- h-k- Kırsal bölgelerdeki otobüs ağı düzenli bir şekilde planlanmamış ve böylece kentsel toplu ulaşım ağıyla verimli bir şekilde bağlantı kuramamıştır.
- h-l- Yoldaki kazalar düzgün bir şekilde analiz edilmemektedir. Yol güvenlik önlemleri kapsamlı ve belirleyici bir temel üzerine kurulup geliştirilmemiştir.

6.4.2.1 Ana Hedefler

- a- İnsanların ve malların ulaşımını iyileştirecek verimli bir ulaşım sistemi kurmak. Gelişim süreci içerisinde farklı evrelerde arzu edilen arazi kullanımını desteklemek için yeterince esnek olmak.
- b- Düzenli Kentsel işlevleri korumak için Planlama Alanının çeşitli kısımlarına makul bir erişebilirliği sağlarken, kent içinde ihtiyaç olmayan gereksiz araç dolaşımını ve trafiği en aza indirmek.
- c- Kent ve bölge arasında etkili bir bağlantı kurmak,
- d- Kent içi belirgin bir yol hiyerarşisi sistemi kurmak,
- e- MİA ve koruma alanlarında yayalaştırma planlarını ve trafik yönetimini teşvik etmek ve planlamak.
- f- Konut bölgeleri içerisinde ve konut bölgeleri arasında bulunan okullara, dükkanlara, açık yeşil alanlara ve toplumun yararlandığı yerlere ulaşımı sağlamak amacıyla yaya yolları ve bisiklet yolları sistemini kurmak.
- g- Gereken yerlerde özellikle de ticari ve idari faaliyetlerin yoğunlaştığı ve nüfusun yoğun olduğu yerlerde araba ve diğer araçlar için yeterli ve uygun şekilde toplu otopark imkanları sağlamak
- h- Toplu taşımacılığı teşvik etmek için otobüs durağı, özel otobüs şeritleri, otobüs cepleri ve stratejik noktalarda otobüs istasyon-ları yapmak.
 - i- Kent merkezinden başlayarak araç kullanımı ve park etmenin kademeli olarak azaltılmasını sağlamak ve buna paralel olarak yaya, bisiklet ve toplu taşıma kullanımını iyileştirmek
 - j- Ülkesel ve kentsel faaliyet koridoru, bölge ve semt merkezleri üzerinde yer alan yolların yayalar için cazip ve kullanışlı olacak şekilde tasarlanmasını sağlamak: güvenli yaya akışı için iki kavşak arası mesafe artırılacak, kaldırımlar rahat ve geniş olacak, mümkün olduğunca ağaçlarla gölgelenecek, sık aralıklarla yaya geçitleri ve nispeten yavaş bir trafik akışına sahip olacak şekilde tasarlanacak
 - k- Çöp kamyonlarının Güngör düzenli katı atık depolama alanına güvenli bir şekilde ulaşımı için Hamitköy'ün kuzeyinden gelen ve Taşkent yoluna bağlanan dış paralel yolun Güngör yoluna bağlantısını sağlamak
 - l- Kavşaklar üzerinde yoğun trafik yükü çeken kullanımlardan kaçınmak.

6.4.3 Politika Ve Öneriler

Şehir büyüdükçe insanlar ve malların taşınmasını iyileştirmeyi ve çoğaltmayı amaçlayan genel ulaşım politikası iki-üç kısma ayrılabilir.

- a) Sürdürülebilir ulaşım modlarının yaygınlaştırılması ve günün belirli saatlerinde yoğunlaşan trafik sorununun çözülmesi için trafik yönetimi ve bütünlüklü bir mobilite ağının kurulacağı bir Sürdürülebilir Kentsel Mobilite Planının hazırlanmasını sağlamak
- a) Mümkün olduğunca mevcut yol ağının genişletilmesinden ve/veya yeni yol güzergahı önerilmesinden kaçınmak genişletilerek ve geliştirilerek, mevcut yol ağının yerine, önerilen paralel ve ışınsal ana yollar ile bunları destekleyen ara yol bağlantılarından oluşan ve mevcut olmayan yol ağının geliştirilerek tamamlanması. (bkz şekil 14)
- cb) Özel taşımacılıktan toplu taşımacılığa doğru gidişi teşvik eden etkili ve bir birini entegre eden toplu ve özel taşımacılık sistem-ini kurmak. Önerilen ışınsal ve paralel yol sistemi, yol geliş-tirme planlaması için halen yapma olanağı olan bölgelerde ana tasarımını çıkarmada grid yol ağı, sisteme ilave edilebilir. Grid yol modeli daha etkili bir model olup, planlamanın ilk safha-larında gelişmekte olan bölgelerde uygulanabilir.

6.4.3.1 Yol hiyerarşisi

Ana Dağıtıcılar, İkincil Dağıtıcılar ve Yerel (lokal) Dağıt-ıcılardan oluşan açıkça tanımlanmış bir yol hiyerarşisi geliştirilmelidir.

İmar Plana alanında günümüzde amaca yönelik olarak planlanmış olan ulaşım sistemi yoktur. Ana yollar, şehir merkezine ve konut alanlarına girmekte birçok bölgede sıkışıklığa gecikmeye ve tehlikeye yol açmaktadır. Önerilen yol hiyerarşisinin kurulması ile yönlendirilen trafiğin şehre girmesi, seçilmiş ve iyi tanımlanmış dağıtıcı yollar üzerin-den sağlanacaktır. önerilen yol sistemi hiyerarşisi şekil 24'de gösterilmiştir.

a- Ülkesel çevre yolu

Başkent Lefkoşa içerisinde geçen Gazi Mağusa – Güzelyurt Anayolu doğu-batı yönünde ana bağlantıyı sağlamaktadır. Bu tür çevre yolları şehir içi ulaşımdan çok şehirler arası ulaşım amaçlı kullanılan yollardır. Bu tür yollar; arsa ve kullanımlara direkt giriş-çıkışı olmayan yol boyunca olan kullanımların anayola bağlantılarını servis yolları ile sağlandığı yollardır. Bu yollar kavşak sayısı az, mümkün olduğu ölçüde bağlantılarının erişim kontrollü olarak yapıldığı ve bu nedenle rahat bir trafik akışının sağlandığı güzergahlardır.

Ülkesel çevre yoluna bağlanan servis yollarında en az 4 metre genişliğinde (kamuya ait yaya yolu dahil), basamak ve engellerden arındırılmış bir yürüyüş yolu sağlanacak ve gölgeleme için ağaçlar kullanılacaktır. Binaların önünde bir girinti ve yeşil alan bulunması gerekli kılınacaktır (çiçeklikler, ağaçlar veya diğer yeşillikler). Yeni gelişmelerde binaların ön cephesinde otoparka izin verilmeyecek ve önceden izinlendirilenlerin kaldırılması için özendirici politikalar geliştirilecektir. Yeni parselasyonlarda kamuya ait yaya yolu en az 3 metre olacaktır.

b. Ana Dağıtıcılar

Ana dağıtıcılar, farklı "çevresel alanları" mümkün olduğunca direkt olarak birbirine bağlayan, kavşak sayısı kısıtlanmış, yol üstü oto parklara ~~ara~~ izin verilmeyen ve mümkün olan yerlerde arsa ve binalara direkt araç giriş ve çıkışları ~~olmayan, nın olmadığı~~ olmayan, nın olmadığı yol boyunca olan kullanımların ana dağıtıcılara bağlantılarının servis yolları ile sağlandığı yollardır. ~~Bu yollar, ve bundan dolayı~~ serbest ve rahat bir trafik akışının sağlandığı güzergahlardır. Ana dağıtıcılar ile ilgili detaylı bilgiler bölüm 5'de verilmiştir. Ana dağıtıcı yollar üzerinde park etme izni verilmeyecektir.

Ana dağıtıcılar ve/veya ana dağıtıcıya bağlanan servis yollarında en az 4 metre genişliğinde (kamuya ait yaya yolu dahil), basamak ve engellerden arındırılmış bir yürüyüş yolu sağlanacak ve gölgeleme için ağaçlar kullanılacaktır. Binaların önünde bir girinti ve yeşil alan bulunması gerekli kılınacaktır (çiçeklikler, ağaçlar veya diğer yeşillikler). Yeni gelişmelerde binaların ön cephesinde otoparka

izin verilmeyecek ve önceden izinlendirilenlerin kaldırılması için özendirici politikalar geliştirilecektir. Yeni parselasyonlarda kamuya ait yaya yolu en az 3 metre olacaktır.

c. İkincil dağıtıcılar

İkincil Dağıtıcılar, trafiği ana dağıtıcılardan “çevresel alanlara” ve “çevresel alanlar”dan ana dağıtıcılara dağıtacak olan yollardır. Ana dağıtıcılar ile ikincil dağıtıcıların birleştiği noktalarda dört yol kavşağı oluşturulmasından kaçınılmalıdır. Bunun yerine T-kavşak oluşturmak stratejik olarak tercih edilmeli ancak bu da ana dağıtıcılar üzerinde çok sıklıkta olmamalıdır.

İkincil dağıtıcılar, “çevresel alanlar” içerisindeki ayrı yollar olup, ana dağıtıcılardan daha az kapasiteye sahiptir. İkincil dağıtıcılar yerel dağıtıcılar üzerindeki trafik akışını, aynı dağıtıcılara bağlayan yollar olarak tasarlanmalıdır. Arsa ve binalara direkt giriş ve çıkışlardan kaçınılmalı mümkün olduğunca az olmalı ve mümkün olan yerlerde yol boyunca olan kullanımların ikincil dağıtıcılara bağlantıları servis yolları ile sağlanmalıdır. güvenilirlik ile ölçek üzerinde önemli bir şekilde durulmalıdır. Bu yollar aynı zamanda şehir içi otobüs güzergahlarını oluşturmalıdır. İkincil dağıtıcı yollar üzerinde park etme izni, bisiklet ve toplu taşıma şeritlerine öncelik verilmesine tabi olarak, belirlenmiş kısıtlı alanlarda verilecektir.

İkincil dağıtıcılar ve/veya ikincil dağıtıcıya bağlanan servis yollarında en az 4 metre genişliğinde (kamuya ait yaya yolu dahil), basamak ve engellerden arındırılmış bir yürüyüş yolu sağlanacak ve gölgeleme için ağaçlar kullanılacaktır. Binaların önünde bir girinti ve yeşil alan bulunması gerekli kılınacaktır (çiçeklikler, ağaçlar veya diğer yeşillikler). Yeni gelişmelerde binaların ön cephesinde otoparka izin verilmeyecek ve önceden izinlendirilenlerin kaldırılması için özendirici politikalar geliştirilecektir. Yeni parselasyonlarda kamuya ait yaya yolu en az 3 metre olacaktır.

d. Yerel dağıtıcılar

Yerel dağıtıcılar, ikincil derece yollar ile bu dağıtıcıların hizmet verdiği imar edilmiş veya edilmemiş araziler arasında güvenli ve verimli bağlantılar kurabilecek şekilde tasarlanmalıdırlar. Yerel dağıtıcıların öncelikli alan planları yapılarak detaylı yerel yol gerek-sinimleri belirlenmelidir.

Yerel dağıtıcılar, mevcut konut alanlarındaki arsa ve binalara direkt giriş ve çıkışı sağlayacaktır. Fakat kapsamlı olarak geliştirilecek bölgelerin olması durumunda şekil 15'da gösterildiği gibi tamamlayıcı nitelikte bir yol sistemi olacak şekilde ön görülmektedir. Bu yollar üzerinde, belli noktalarda amaca yönelik olarak, ayrı bir yaya dolaşım sisteminin tasarlanması ve geçişlerin sağlanması, bu yolların güvenlik ve verimini artırmaktadır.

Konut alanları planlamasında araçların hızı yavaş ve yaya güvenliği esas olmalıdır. Hizmet alanları bakımından yerel dağıtıcıların ve erişim yollarının tasarlanması sırasında, araba ve servis araçlarını konutlara ulaştırma ihtiyacı ve uygun yerlerde ziyaretçiler için otopark yeri yapımına özel bir dikkat edilmelidir. Konut alanlarındaki bölge sakinleri, hareket halindeki araçların vereceği rahatsızlıktan etkilenmeyecek şekilde, güvenlik ve hareket serbestisi içerisinde olmalıdırlar.

[Yol kenarına park etme izni, mümkün olduğu durumlarda belirlenmiş alanlarda ve sadece kısa süreli park etmeler için verilecektir.](#)

[Kaldırımlar yaya konforu sağlanacak şekilde tasarlanacak ve gölgeleme için ağaçlar kullanılacaktır. Binaların önünde bir girinti ve yeşil alan bulunması gerekli kılınacaktır \(çiçeklikler, ağaçlar veya diğer yeşillikler\). Yeni gelişmelerde apartman tipi binalarda, ayrıca bina tipine bakılmaksızın karışık kullanım alanlarında binaların ön cephesinde otoparka izin verilmeyecek ve önceden izinlendirilenlerin kaldırılması için özendirici politikalar geliştirilecektir.](#)

e. Kavşaklar

Kent içerisindeki kavşaklar birbirine yakın olarak yer almaktadır. Kavşakların birbirine yakın olmasının yanı sıra gerekli tasarım standardında olmaması nedeniyle bir kavşakta oluşan trafik çok kısa bir sürede diğer kavşakları etkilemekte ve tüm ulaşım sistemi tıkanmaktadır. Bu nedenle kavşakların buldukları yolların özellikleri dikkate alınarak yeniden çözülmesi, önem arz etmektedir.

Planda ışınal yolları birbirine bağlayan paralel yolların oluşturulmasına öncelik verilmesi belirli yollara ve dolayısı ile kavşaklara olan trafik yükünü azaltacaktır. Bu düzenlemenin yanısıra Plan Alanında, ulaşım ağı-nın rahat ve güvenli bir şekilde çalışabilmesi, anayer-leşim alanları ile çalışma alanlarına ulaşılabilirliğin kolaylaştırılabilmesi için Gelişme Planında gösterilen kavşakların, plan dönemi içerisinde, Ulaştırma Bakanlığı ve Karayolları Dairesi ile işbirliği yapılarak gerekli düzenlemelerin gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.

Kavşakların yeniden ele alınması sırasında gerekli bilgiyi anında sağlayan, kavşak ve yol sistemini sürekli denetleyen ve yollarla ilgili bilgileri günlük elde eden bir bilgi toplama sistemi kurulmalı ve gerekli durumlarda anında müdahale edilebilmesini sağlayacak bir sistem kurulmalıdır. Kurulacak böyle bir sistem kentin tüm dağıtıcı yollarını gözleyen, sürekli bilgi sağlayan ve bir bilgisayar merkezi odasından kontrol ve yönetimi yapılan bir sistem olmalıdır .

6.4.3.2 Kent merkezi ve yapılaşmış alanlarda ana dağıtıcılar

Önerilen ana dağıtıcılar, mevcut yollar olduğundan bu yollar uygun genişlik ve kaliteye yükseltilecek şekilde inşa edilmelidir.

Bu alanlardaki kentsel rantların yüksekliğinden dolayı yeni yol güzergahları önermek maliyet açısından uygulanabilir değildir. Mevcut irtifa haklarının maksimumda kullanılmasından dolayı oluşacak yüksek inşaat maliyetlerinden ve özel mülklerdeki gereksiz tecavüzlerden kaçınmak gerekliliğinden dolayı mevcut yol ağı kullanılmıştır.

Kent merkezinde ve yapılaşmanın yoğun olduğu alanlardaki ana dağıtıcılar genellikle, paragraf 6.4.3.1'de öngörülen standarttan daha düşük bir standartta olacaktır. Kavşaklar ideal düzeydeki ara-lıklarla olamayacak ve alternatif giriş ve çıkışların olmadığı arazi ve binalara direkt giriş ve çıkışlara izin verilecektir. Bununla birlikte ana dağıtıcılarla ilgili temel politikalardan biri, bu yollar üzerinde arsa veya binalara giriş ve çıkışın kısıtlanması olduğundan bu politikanın istisnası mutlaka minimumda olmalıdır.

6.4.3.3 Merkez dışı bölgelerdeki ana dağıtıcılar

Dış bölgelerde veya çok gelişmemiş bölgelerde ana dağıtıcıların yapımı için gerekli olan arazi mümkün olduğunca erken ayrılmalıdır. Bu dağıtıcılar üzerinde direkt cephe erişimi tamamen kısıtlanmalıdır. Ana dağıtıcıların geçeceği güzergahlar, artacak olan arazi fiyatlarını ödemekten kaçınmak ve çıkabilecek diğer karı-şıklıkları da önlemek için planlamanın ilk safhalarında ayrılmalıdır.

Şehir merkezi dışındaki bölgelerde ana dağıtıcıların yapımı, trafiğin artmasına ve kaynakların teminine bağlı olarak safhalar halinde gerçekleştirilmelidir. Ana dağıtıcıların inşa edileceği döneme kadar olan geçici dönemde, ana dağıtıcılar için ayrılmış olan, boş olan bu güzergahlar, peyzaj, iç yaya güzergahları veya başka geçici amaç için kullanılabilir.

Bu ana dağıtıcılardan arsa veya binalara servis yolları veya yeşil kenar şeritleri yapılarak direkt giriş ve çıkışlar kısıtlanmalıdır. Ülkesel Çevre Yolu ve ana işinsal yollar gibi kentsel ve bölgesel öneme sahip olan ana dağıtıcılar boyunca mümkün olan yerlerde yollar ile araziler arasında emniyet şeritleri ayrılmalıdır.

6.4.3.4 Ana dağıtıcılar üzerindeki arazi ve arsalara, araç giriş ve çıkışları

Araçların arazi, arsa veya binalara giriş ve çıkışları, trafiğe vereceği zararın en aza indirilmesinin sağlanması için uygun şekilde olmalıdır.

Genel olarak, ana dağıtıcı yollar üzerinden arazilere direkt giriş çıkış olmamalıdır. Bu giriş ve çıkışların zorunlu olarak olması gereken durumlarda, araçların ana

dağıtıcılara geri çıkış yapmasına izin verilmemelidir. Bu tür araziler içeri-sinde uygun dönüş yerleri sağlanmalı veya bu arazilere giriş ve çıkış yerleri ayrı yerlerden en fazla iki yerden olmalıdır. Her durumda araçların arazilere giriş ve çıkışları, trafik güvenlik kriter-lerini örneğin kavşaklardan, otobüs duraklarından, yaya geçitlerinden ve trafik akış düzenini bozmayacak şekilde olmalıdır. Konutların birden fazla caddeye cephesi olduğu yerlerde araç ulaşımı trafik açısından daha az önemi olan yollardan verilmelidir.

6.4.3.5 Trafik yönetimi

Özellikle dar yolların bulunduğu Merkezi İş Alanı ve Sürüçü bölgelerindeki trafik sıkışıklığı olan alanlarda çok iddialı yol genişletme planlaması yapmaktan kaçınılmalı, bunun yerine trafik yönetimi planlamasına gidilmelidir.

Merkezi İş Alanı, surlar içi ve diğer sıkışık bölgelerde, iyi bir ulaşılabilirliğin sürdürülebilmesi ve trafiğin düzenli bir şekilde çalışması için uygun işlevlerin yer alması ön koşuldur. Bu alanlarda işleyen trafik koşullarına ulaşmak ve yoğun saatlerdeki trafik sıkışıklığını azaltmak için uygun trafik yönetimi tedbirleri getirilmelidir. Trafik Yönetim planlaması trafiğin serbest akışına daha çok yardımcı olan koşulları sağlayarak, toplu taşımacılığı daha çok cazip hale getirerek, çevreyi ve yol emniyetini koruyup iyileştirerek genellikle kısa vadede problemlerin hafiflemesine katkıda bulunmaktadır.

Koruma alanlarında trafik yönetimiyle ilgili detaylar 6.12.3.6B(1)(b)(i) ve 6.12.4.3B(1)(b)(iv)'de verilmektedir.

Merkezi İş Alanı ve Surlar içinde trafik yönetimi ile ilgili detaylı bilgi "Lefkoşa Kent Merkezi Öncelikli Alan Planı"nda yer almaktadır. nda, günümüzde bir kısmının uygulandığı bazı trafik yönetim önlemleri şunlardır. Koordineli sinyalizasyon, yol ve işaret iyileştirmeleri, tek yönlü sistemler, ayrı otobüs şeritleri, ağır tonajlı araçların trafiğe çıkışının kısıtlanması, otopark denetimi, yoğun saatlerde özel araçlara sınırlama getirilmesi vb.

RG Ek:III
Sayı:120
AE:40
Tarih:11.04.2001

RG Ek:III
Sayı:103
AE:323
Tarih:
04.06.2012

6.4.3.6 Toplu taşımacılık hizmeti

Mevcut otobüs servisleri, servis kalitesini artıracak şekilde özel dikkatle ele alınmalı ve özel araba taşıma-cılığı ile rekabet edecek düzeye getirilmelidir.

Şehrin dağınık bir şekilde gelişmesi etkili bir toplu taşımacılık sistemine geçmek için engel oluşturmaktadır. Böylece özel araçlar baskın ulaşım aracı durumuna gelmişlerdir. Şehrin Kademeli olarak toparlanması ve bütünleşmesi; rasyonel kentsel bir yapının geliştirilmesi ve verimli bir toplu taşımacılık hizmeti için gerekli hareket etme imkanlarının çoğunun karşılanması ile mümkün olacaktır. Bunun de-vamında, otobüs taşımacılığının kentin ulaşım sisteminde önemli bir rol oynaması ile özellikle şehir merkezinde özel araçlara olan ihtiyacın azalması beklenmektedir. Buna pa-ralel olarak trafik yönetimi projelerinin hayata geçirilmesi, otobüs akışını daha güvenli ve hızlı hale getirecektir.

Buna ek olarak dağıtım ve yolculuk zamanından ayrı olarak otobüs servislerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Burada unutulmaması gereken nokta toplu taşımacılık sistemlerinin kullanımı;

- a- Seyahat maliyeti.
- b- Yoğun trafik saatlerinde ulaşım talebini karşılayabilme, servis sıklığı, güvenilirliği ve güvenlik.
- c- Otobüs ve otobüs duraklarındaki temizlik (konfor, kalite ve estetik) standardı.
- d- Özel imkanların sağlanması.
- e- Kentiçi dağılımı sağlayabilecek otobüs değiştirme imkanları.

6.4.3.7 Toplu taşımacılık ve kamu bilgilendirilmesi

Toplu taşımacılıktan sorumlu kamu otoriteleri, toplu taşımacılık hizmetlerini, bir pazarlama planı çerçevesinde halka satmakla sorumludurlar.

Böyle bir planını promosyonu, otobüsle seyahatin avantajları konusunda halkı bilinçlendirmek ve otobüs müşterisi olma olayını teşvik etmek için kitlesel medya ve diğer kam-panya araçları ile desteklenmelidir. Otobüs zaman çizelge-leri ile güzergahlarını gösteren haritalar, durak yerleri, oto-büs saatleri ve güzergah değişme imkanlarını gösteren broşürler yapılmalı ve geniş çapta dağıtılmalıdır. Bu çizel-geler Başkent Lefkoşa İmar Planı bölgesinde

otobüs deęiş-tirme yerlerinde ve terminallerde sergilenmelidir.

6.4.3.8 Toplu taşıma ağı

Başkent Lefkoşa İmar Planı alanındaki otobüs güzergahlarının ağı, daha fazla verimliliğe ulaşmak ve daha iyi bir hizmet için yeniden tasarlanmalıdır

Genellikle otobüs servisleri, konut alanlarından, ticaret ve iş merkezlerine bağlantı kuracak şekilde geliştirilmelidir. Buna ek olarak toplu taşıma ağının yeniden tasarlanması mümkün olduğu ölçüde aşağıdaki prensiplere göre olmalıdır.

- a- Otobüs güzergahları, sosyal işlevlerin sağlandığı, yaya dolaşımının odak noktası olan faaliyet koridorları ve diğer ticaret alanlarından geçmelidir.
- b- Toplu taşımacılığın yapıldığı güzergahlar, yüksek yoğunluğa sahip bölgelere daha yakın olmalıdır.
- c- İmar Planı alanındaki banliyöleri birleştiren ve şehir merkezinden geçmeyen yeni güzergahlar oluşturulmalıdır.
- d- Nüfusun çoğunluğu otobüs duraklarına, 5 dakikalık yürüyüş mesafesi (350 metre) uzaklığında, nüfusun tümü ise 10 dakikalık yürüyüş mesafesi (600 metre) içerisinde olmalıdır.

6.4.3.9 Merkezi iş alanında toplu taşımacılık

Merkezi İş Alanında kamu taşımacılığının gelişmesi teşvik edilmeli ve özel araba kullanımlarına ise sınırlamalar getirilmelidir.

İmar Planı alanında şehir merkezinin önemi ve büyümesi açısından bir düşüş olmayacağı açıktır. Merkezi İş Alanında trafik hacimleri ilerde çok yüksek olacaktır. Şehir merkezine olacak olan bu yüksek ulaşım talebini özel araçlarla karşılayacak fiziksel imkanlar mevcut değildir. Bundan dolayı insanların verimli ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlayacak ucuz ve merkezi bölgelerde en az yer gereksinimi duyan bir ulaşım sistemine ihtiyaç vardır. Bu politikanın uygulanabilmesi için 6.4.3.5’de bahsedilen “trafik Yönetim Ölçütleri” katkıda bulunmalıdır.

6.4.3.10 Merkez dışı bölgelerde toplu taşımacılık

Dış bölgelerdeki iş alanlarına, hastanelere, sosyal hizmetlere ve spor merkezlerine ulaşımı sağlayacak özel ve mali açıdan desteklenmiş, alternatif otobüs servisleri düşünülmelidir.

Yüksek düzeyde toplu taşımacılık ulaşımı, şehir merkezi dışına dağılmış iş alanlarının kalıcılığına katkıda bulunan faktörlerden biridir. Bu alanlarda verimli işleyen bir toplu taşımacılık hizmeti sağlanması otobüs işletmeciliği açısından her zaman karlı değildir. Bundan dolayı merkez dışındaki bu bölgelere yapılacak servisler işverenler veya ilgili yerel otoriteler tarafından mali açıdan desteklenmelidir.

6.4.3.11 Okul otobüs servisleri

Okullar için özel otobüs servisleri konmalıdır. Halen var olan servisler geliştirilmeli ve daha etkili bir şekilde düzenlenmelidir.

Bu politika, okula giden öğrenciler için verimli ve güvenli bir ulaşım servisi sunmasının yanısıra, okullara özel araba ile öğrenci götürme ve alma ihtiyacından kaynaklanan yoğun trafik saatlerindeki özel araba kullanımını azaltacağından trafik sıkışıklığını rahatlatmaya yardımcı olacaktır.

6.4.3.12 Kent tasarımında toplu taşımacılık

Her durumda, kentsel alanlarda yeni planlanacak veya yeniden tasarımı yapılan alanların planlamasında, arazi kullanımları ile toplu taşımacılığın birbirini bütünlemesi için gereken önem verilmelidir.

Bu politikanın amacı, kapsamlı gelişme, arazi parselleme yolların iyileştirmesi ve benzeri planlama çalışmalarını toplu taşımacılık ile uyumlu hale getirmektir. Bu da toplu taşımacılık planlamasından sorumlu yetkililer ile işletmecileri arasında yakın bir işbirliğini gerektirir. Bu politika özellikle düşük gelirli kesim için yapılacak toplu konut planlaması ve sanayi bölgelerinde önemli olacaktır.

6.4.3.13 Otobüs terminali ve değişim istasyonu

Mevcut otobüs terminali aynı zamanda değişim istasyonu olarak da geliştirilmelidir.

Köy otobüsleri ile gelen yolcuların kent kamu ulaşım sistemi ile bütünleşebileceği şekilde düzenleme yapılmalıdır. Otobüs terminali bir ulaşım merkezi düşüncesi ile ele alınmalı ve tekrardan planlanmalıdır. Bu planlama içerisinde, köy otobüslerinin kent içi ulaşım sistemi ile bütünleşmesinin yanısıra, İmar Planı Alanında yer alan yerleşim birimleri ile Merkezi İş Alanı arasında ulaşımın sağlandığı, planlama alanı ile hava alanı ve deniz limanları arasında bağlantıların kurulduğu ~~içerisinde otobüs, minibüs ve taksi servislerinin yanısıra, seyahat ve turizm acentelerinin de yer aldığı bir kompleks~~ şeklinde yeniden tasarlanmalıdır. İleriki aşamalarda da köy otobüs biletlerinin kamu ulaşım sisteminde kullanılması veya ters yönde yolcu aktarımını sağlayacak şekilde tek bir bilet sistemi getirilmelidir. [Otobüs terminal alanı ile ilgili uygulama politikaları için bakınız Lefkoşa Kent Merkezi Öncelikli Alan Planı.](#)

6.4.3.14 Otobüs depolama alanı

~~Uygun otobüs depolama alanı sanayi bölgelerinde yapılması tercih edilmelidir.~~

Otobüslerin bakımlarının yapıldığı ve geceleri muhafaza edildiği otobüs depolama alanı, toplu taşımacılığın verimli bir şekilde çalışması için gerekli bir unsurdur. Otobüs depolama alanı olarak ayrılacak alanın, hem kolayca

ulaşılabilirlik ve hem çevresel açıdan kabul edilebilir olmalıdır. [Bu bağlamda otobüs depolama alanı için Hamitköy'ün güney batısında bir alan ayrılmıştır. Bunun gibi otobüs depolama alanının kentin kuzeyindeki sanayi bölgesinde yer alması uygun görülmektedir.](#)

6.4.3.15 Yaya dolaşım ağı

Ana merkez faaliyetlerinin bulunduğu merkezlere bağlantıyı sağlayacak olan ayrı bir yaya dolaşım ağı geliştirilmelidir. Bu yaya dolaşım ağı, yeşil alan sistemi ve diğer ulaşım sistemleri ile de bağlantılı olmalıdır.

Yeni gelişmelerde ve mevcut gelişmelerin iyileştirilme tasarımlarında yaya dolaşım sistemleri belli bir önemde kabul edilmelidir. Bu kavram özellikle ticaret ve konut alanları ile ilişkilendirilmesinin yanısıra; eğitim, sanayi, rekreasyon alanları ve diğer önemli gelişmeler için yaya dolaşım sistemlerinin kurulması teşvik edilmelidir. Öncelikli Alan Planları; yayaların ihtiyacı olan ana işlevlerin bulunduğu, merkezleri kısa ve çekici yol bağlantılarını sağlayan, ana ve yardımcı yaya yollar için en iyi güzergahı açıklayan önerileri de içermelidir. Bu ana işlevler; okullar, alışveriş merkezleri, parklar, oyun alanları, rekreasyon alanları, iş merkezleri, sağlık merkezleri, toplumsal buluşma yerleri ve otobüs durakları gibi diğer ulaşım olanaklarını da kapsamalıdır.

Başkent Lefkoşa için yaya yolu ağı geliştirilmesi sırasında mümkün ölçüde planlama alanı için önerilen açık ve yeşil alan sistemi ile konut alanlarının bağlanması olanakları dikkate alınmalıdır.

Bütün yaya kaldırımları, özellikle şehir merkezinde iyileştirilmeli, seviye ve genişlik bakımından sürekliliği sağlanmalıdır. Bu yaya yolları ve kaldırımları üzerinde yasal olmayan otoparklar ve yaya hareketini engelleyen bütün engeller kaldırılmalıdır.

6.4.3.16 Yaya bölgeleri

Ana alışveriş merkezlerinde ve tarihi bölgelerde yayalandırma projeleri teşvik edilmelidir.

Yeni yapılacak bütün yeni ana ticaret gelişme bölgelerinde, özellikle Merkezi İş Alanında, araç trafiğine kapalı, yaya yollarının yapımının benimsenmesi önemle tavsiye edilmektedir. Ayrıca bu politikayı kentin tarihi alanlarına, özellikle surlar içine yaymak önem arz etmektedir. Bu gün yapılacak yenileme, yeniden geliştirme ve yeni gelişmelerde, yaya yolu projelerinin düzenlenmesi için özel yaya-landırma kistaslarını dikkate almak çok önemlidir. [\(Bkz. 6.12.4.4 ve 6.12.4.6\) Daha detaylı bilgi için bakınız Lefkoşa Kent Merkezi Öncelikli Alan Planı.](#)

~~Bu öneriler alan planlarında daha detaylı olarak belirlenmeli ve bu planlar bundan etkilenecek ilgili özel kuruluşlar, kamu kurumları, dükkan sahipleri, bölgede oturan konut sahipleri ve genel olarak da halkın katılımı ile işbirliği içerisinde yapılmalıdır. Bu öneriler ayrıca pilot bölge olarak test edilmeli ve ona göre uygulanmalıdır. Bu planlamadan etkilenecek yerlerde de trafik yönetimi ile servis imkanları düzenlenmelidir.~~

6.4.3.17 Kanlı dere boyunca yaya güzergahı ve bisiklet yolu

Ana yaya yolu ve bisiklet yolu Kanlıdere planlaması projesine dahil edilmelidir.

Lefkoşa insanların trafiğin tehlikelerinden uzakta yürüyebileceği veya bisiklet sürebileceği eğlence dinlence alanlarına sahip değildir. Kanlıdere ve çevresinin lineer bir parka dönüştürüleceği önerildiğinden, çevredeki konut alanları ile uygun bağlantıları içeren ana yaya güzergahı ile bisiklet yolu bu projeye dahil edilmelidir. Bu bisiklet yolu ayrıca kentsel bölgeler arası seyahatler için de kullanılabilir.

6.4.3.18 Bisiklet ulaşımı

Mümkün olan yerlerde ayrı bisiklet yolları sağlanmalıdır.

Konut alanları ile okulları, alt merkezleri, parkları ve rekreasyonel alanları birbirine bağlayan, bisiklet ulaşım sistemini geliştirmek için detaylı bir çalışma yapmak gerekmektedir. Böyle bir çalışmadaki detaylı öneriler; yeni yollarda bisiklet yollarının yapılması, mevcut yollarda ise bisiklet yolları düzenlenmesinin sağlanması yönünde olmalıdır. Geliştirilen yaya ulaşım sistemi öncelikle kolay

uygulanabilir kısımlardan başlayarak kademeli olarak inşa edilmelidir. Bisiklet ulaşımının artmasındaki ekonomik, çevresel ve diğer faydaların yanında motorlu araç hareketinin azalmasının vurulanmasına gerek yoktur.

Uygun olan yerlerde özellikle de kent merkezinde bisikletlerin park edebileceği yeterli miktarda, ~~ayrı bir~~ park yerleri sağlanmalıdır.

6.4.3.19 Otopark yerleri politikası

Otopark istemleri, dengeli bir otopark olanağı sağlayacak şekilde ve özel araba parkı kısıtlamaları ile ilgili kıstaslar da göz önüne alınarak uygun şekilde aksatmadan kontrol edilmelidir.

~~Merkez ve merkez dışı bölgelerdeki otoparkların farklı şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Merkez dışı bölgelerdeki otopark politikası tüm otopark isteminin karşılanması yönünde olmalıdır. Yeni gelişmelerdeki tüm otopark ihtiyacı gelişmeyi yapan kişiler tarafından yollar dışında sağlanmalıdır.~~

a- Merkez bölgesindeki Gelişme Planında Karışık Kullanım Alanı olarak belirlenen Alanlarda otoparklar

- 1- Yeni gelişmelerle ilgili olarak;
 - a- Planlama onayında konacak koşullar çerçevesinde, özel girişimciler tarafından, yapıl-acak gelişmelerde, otopark ihtiyacı belirlenen standartlarda karşılanacaktır.
 - b- Kamu kuruluşları tarafından mevcut ve gelecekle ilgili istem açısından otopark ihtiyacı sağlanmalıdır.
- 2- Otoparklar için gerekli trafik ihtiyaçlarının sağlanmasında, örneğin yükleme-boşaltma amaçları için gerekli tüm trafik ihtiyaçları süreli ve ücretli otoparklar içerisinde karşılanmalıdır (Yol kenarlarında veya yollar dışında).
- 3- Yol kenarlarındaki otoparklar kontrol altında olmalı ve bu otoparklar gerçekten gerekli olan yerlerde yapılmalıdır.

- 4- Alışveriş için gelenlerin otopark ihtiyacı, dükkan-lara yürüme mesafesinde ve toplu otoparklarda olmalıdır. Özellikle yollardaki otoparkların kısa süreli kullanımının sağlanması için bu otoparklar süreli ve ücretli olmalıdır.
- 5- Kent merkezinde çalışanlar açısından otoparklar sınırlandırılmalıdır. Bu kullanıcılar için otopark ihtiyacı, yol kenarı dışındaki otoparklarda; toplu otoparklar veya uzun süreli parkmetreli otopark-larda sağlanmalıdır. Toplu taşımacılık, çalışanlar açısından cazip hale getirilmeli ve iş seyahatleri için özel araç ve toplu taşımacılık arasında denge sağlanmalıdır. İş seyahatleri çoğunlukla kamu taşımacılığı (toplu taşıma) ile sağlanmalıdır.

İlk olarak toplu otopark alanları için gerekli araziler boş parseller ve yeniden geliştirilecek alanlar üzerinde bulunmalıdır. Diğer arazi kullan-ımları ile bütünleştirilmiş çok katlı otoparklara ihtiyaç vardır. Bundan dolayı, toplu otopark için uygun olan yerler tesbit edilerek bir an önce kamulaştırılması sağlanmalıdır. (Bu konuda ek bilgi için bkz. 8.5'e)

~~Kent merkezi ve merkezi iş alanında otopark sağlanması, öncelikli alan planları tasarım aşamasında daha detaylı olarak çalışılmalıdır.~~

b- Konut alanlarında otoparklar

Bütün konut gelişmelerinde otopark planlama onay-ında koşuldur. Otoparklar, her konuta en az bir adet, ve ziyaretçiler için de uygun miktarda otopark ihtiyacı karşılanacak şekilde, gelişmeyi yapan girişimciler tarafından sağlanacaktır. Konut, ticaret, ofis ve diğer kullanımları birlikte içeren kapsamlı gelişmelerle ilgili olarak gelişmenin yapılacağı arazi içerisinde uygulan-acak otopark standardı yeterli otopark, planlama o-nayı sırasında uygulanan standartlara göre sağla-nacaktır. Planlama onayı veren makam, gelişmenin büyüklüğüne bağlı olarak girişimcilerden yerel ihtiyaç-lara cevap verebilecek toplu otopark yapma isteminde bulunabilir.

RG Ek:III
Sayı:120
AE:40
Tarih:11.04.2001

6.4.3.20 Otopark standartları

Planlama Makamı, yeni gelişmelerde otopark ihtiyacını sağlamak için otopark standartlarını uygulamaya koymalıdır.

Kamu tarafından geliştirilecek toplu otopark programı dışında, planlama onayı veren makam, planlama onayı mekanizması ile yeni gelişmelerde, belirlenmiş olan standartta otopark sağlanması yönüne gitmelidir.

Bundan başka, planlama onayı veren makam, planlama onayı başvurularında gelişmelerden ne türde (açık, kapalı, yer altı vb) otopark isteneceğine dair koşullar koyabilecektir. ~~Örneğin, merkezi iş bölgesinde yapılacak ticari bir gelişme veya merkez dışı bölgelere yapılacak kapsamlı bir gelişmede otopark ihtiyacının yeraltı otoparkı şeklinde sağlanması uygun olabilir. Çok katlı apartmanlarda planlama onayı veren makam, hem zeminde kapalı otopark veya yeraltı otoparkı isteyebilir. Düşük gelirli kesimle ilgili konut gelişmelerinde ise açık otoparklar, uygun peyzaj düzenlemeleri ile uygun görülebilir.~~

~~Özel konutlar için planlama onayı sırasında, özellikle müstakil konutlar için kapalı otopark veya garaj istemelidir. Bölgede istenecek otopark türüne karar verilirken, yerleşim yoğunluğu, yapı-arsa oranı, arazinin uygunluğu, gelişmenin türü, kullanıcılar ve çevresel kalite göz önünde bulundurulmalıdır.~~

Ancak yukarıda belirtilen otopark ihtiyacı, hiçbir koşulda mülkiyetin bir başkasına ait olduğu komşu parseller üzerinde karşılanamaz.

İmar Planı alanında uygulanacak olan otopark standartları aşağıdaki tabloda verildiği şekilde olacaktır. (bkz. Tablo 18)

TABLO 18: OTOPARK STANDARTLARI

KULLANIM TÜRÜ	OTOPARK İHTİYACI
KONUT (Tamamı kendi parselinde karşılanacak)	
<u>140 m2 ye kadar</u>	<u>1</u>
<u>141 – 280 m2 ye kadar</u>	<u>2</u>
<u>281 m2 üzeri</u>	<u>3</u>
<u>Yaşam-Çalışma Birimleri Her 50 m2</u>	<u>1</u>
<u>Yaşam-Üretim Birimleri Her 50 m2</u>	<u>1</u>

KULLANIM TÜRÜ		OTOPARK İHTİYACI
Her 35 konut için ziyaretçi otoparkı		1
PERAKENDE TİCARET (en az %50 kendi parselinde karşılanacak)		
Gıda, Sigara, gazete bayi,	Her 50 m ²	1
Gıda Dışı Ürünler	Her 50 m ²	1
Ev Eşyası	Her 50 m ²	1
Kuaför, güzellik salonu vb. hizmet ticaret	Her 25 m ²	1
Terzi, tamirci dükkanı kuru temizleyici ve benzeri hizmet ticaret	Her 50 m ²	1
Sevis ticaret	Her 25 m ²	1
İnternet kafe, Bilardo, Atari salonu, plates, fitness, dans, aerobik salonu v.b	Her 25 m ²	1
Araç yıkama yerleri	Her yıkama ünitesi için	1
Taksi, otobüs yazahanesi, v.b hizmet ticaret		Kayıtlı araç sayısından az olmamak koşulu ile Planlama Onayı aşamasında belirlenir.
100 m2 altı Süpermarket	Her 25 m ²	1
100-500 m2 arası Süpermarket	Her 20 m ²	1
500 m2 üzeri Süpermarket	Her 15 m ²	1
Pazar Yeri	Her 25 m ²	1
Otogaleri	Her 100 m ²	1
Yardımcı depo	Her 100 m ² 'ye kadar	1
Perakende Ticaret türlerinin tamamında belirlenen otopark ihtiyacına ek olarak	Her 3 çalışan için	1
OFİS (en az %50 kendi parselinde karşılanacak)		
Banka, Finans kuruluşları	Her 25 m ²	1
Mesleki Ofisler, Sivil Toplum Örgütleri ve Siyasi Partiler	Her 35 m ²	1
Yönetim Binaları	Her çalışan+ her 35 m ²	1
Yardımcı depo	Her 100 m ² 'ye kadar	1
Yönetim binaları dışında kalan Ofis türlerinin tamamında belirlenen otopark ihtiyacına ek olarak	Her 2 çalışan için	1
KÜLTÜREL FAALİYETLER VE EĞLENCE (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)		
Sinema, tiyatro v.b	Her 3 koltuğa	1
Müze, sergi salonu v.b	Her 100 m ²	3
Kütüphane	Her 100 m ²	2
Kongre Salonu, Kültür merkezi	Her 3 koltuğa	1
Restaurant, café, bar v.b (mutfak, tuvalet ve benzeri yardımcı işlevler dışındaki iç mekan ve teras alanların %50'si m ² 'ye dahil)	Her 15 m ²	1

KULLANIM TÜRÜ		OTOPARK İHTİYACI
<u>Düğün salonu (terasa alanlar m²'ye dahil)</u>	<u>Her 15 m²</u>	<u>1</u>
<u>Lunapark ve benzeri eğlence yerleri</u>	<u>Her 25 m²</u>	<u>1</u>
<u>Kültürel ve Eğlence Türlerinin tamamında belirlenen otopark ihtiyacına ek olarak</u>	<u>Her 3 çalışan için</u>	<u>1</u>
SPOR VE DİNLENCE (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)		
<u>Park, Rekreasyon Alanı</u>	<u>600 m²</u>	<u>1</u>
<u>Tenis ve benzeri küçük saha oyunları (2-4 kişilik)</u>	<u>Saha başına+ her 5 seyirci koltuğuna</u>	<u>3 + 1</u>
<u>Basketbol, voleybol sahası, halı saha</u>	<u>Saha başına + her 5 seyirci koltuğuna</u>	<u>5 + 1</u>
<u>Futbol sahası</u>	<u>Saha başına + her 5 seyirci koltuğuna</u>	<u>10 + 1</u>
<u>Yüzme havuzları</u>	<u>Tam olimpik her bir yüzme havuzu + her 5 seyirci koltuğuna</u>	<u>10 + 1</u>
	<u>Yarı olimpik her bir yüzme havuzu + her 5 seyirci koltuğuna</u>	<u>5 + 1</u>
<u>Hipodrom alanı</u>	<u>Hipodrom başına + her 5 seyirci koltuğuna</u>	<u>5 + 1</u>
<u>Spor ve Dinlenme Türlerinin tamamında belirlenen otopark ihtiyacına ek olarak</u>	<u>Her 3 çalışan için</u>	<u>1</u>
TURİSTİK TESİS (Tamamı kendi parselinde karşılanacak)		
<u>Büyük ölçekli konaklama tesisi</u>		<u>Oda sayısının en az %75'i kadar</u>
<u>Orta ölçekli konaklama tesisi</u>		<u>Oda sayısının en az %50'si kadar</u>
<u>Apart otel, yöresel ev, turistik konutlar dışında küçük ölçekli konaklama tesisi</u>		<u>Oda sayısının en az %50'si kadar</u>
<u>Apart otel, yöresel ev, turistik konutlar</u>		<u>Konutlarda uygulanan standartlar uygulanır</u>
<u>Yan Hizmet alanları (kumarhane v.b)</u>	<u>Her 15 m²</u>	<u>1</u>
<u>Küçük ölçekli konaklama tesisinde belirlenen otopark ihtiyacına ek olarak</u>	<u>Her 3 çalışan için</u>	<u>1</u>
SANAYİ (Tamamı kendi parselinde karşılanacak)		
<u>Küçük Ölçekli sanayi</u>	<u>Her 100 m² üretim alanı için + her 50 m² ofis veya ticari alan için</u>	<u>1+1</u>
<u>İmalat Sanayi</u>	<u>Her 100 m²</u>	<u>1 her 3 otoparkın 1 tanesi büyük araç olacak</u>
<u>Oto Sanayi</u>	<u>Her 100 m²</u>	<u>1</u>

KULLANIM TÜRÜ		OTOPARK İHTİYACI
<u>Kirli Sanayi</u>	<u>Her 100 m²</u>	<u>1 her 3 otoparkın 1 tanesi büyük araç olacak</u>
<u>Depolama</u>	<u>Her 100 m²</u>	<u>1</u>
EĞİTİM (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)		
<u>Okul öncesi Eğitim Kurumu</u>	<u>Sınıf başına</u>	<u>1.5</u>
<u>İlkokul</u>	<u>Sınıf başına</u>	<u>2</u>
<u>Ortaokul, lise</u>	<u>Sınıf başına</u>	<u>3</u>
<u>Üniversite</u>	<u>Her 10 öğrenci için + her 2 çalışan için</u>	<u>1+1</u>
<u>Dersane (azami 20 kişilik sınıflar)</u>	<u>Sınıf başına</u>	<u>3</u>
<u>Yetişkinler için dil okulu vb kurslar (azami 10 kişilik sınıflar)</u>	<u>Sınıf başına + her 2 çalışana</u>	<u>7 + 1</u>
YURT (Tamamı kendi parselinde karşılanacak)		
<u>Yurt</u>	<u>Her 4 yatağa + her 3 çalışan için</u>	<u>1 + 1</u>
SAĞLIK (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)		
<u>Hastane</u>	<u>Yatak başına</u>	<u>1</u>
<u>Poliklinik</u>	<u>Her 35 m²</u>	<u>1</u>
<u>Bakımevi, sığınma evi ve benzeri yataklı sosyal hizmet kurumu</u>	<u>Her 3 yatak</u>	<u>1</u>
<u>Gençlik merkezi, sosyal tesis gibi yataksız sosyal hizmet kurumu</u>	<u>Her 35 m²</u>	<u>1</u>
<u>Sağlık türlerinin tamamında belirlenen otopark ihtiyacına ek olarak</u>	<u>Her 3 çalışan için</u>	<u>1</u>
İBADET(en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)		
<u>Cami, kilise, vb</u>	<u>Her 50 m²'ye</u>	<u>1</u>
PARSELASYON		
<u>Her arsa için</u>		<u>1</u>

KONUT (Tamamı kendi parselinde karşılanacak)

Apartmanlarda her daire için

1 Otopark

Apartman dışı diğer konut türlerinde

140 m²'ye kadar olan her konut için

1 Otopark

280 m²'ye kadar olan her konut için

2 Otopark

280 m²'nin üzerinde olan her konut için

3 Otopark

Her 5 konut için ziyaretçi otoparkı

1 Otopark

TİCARET (en az %50 kendi parselinde karşılanacak)(Her 200 m² ye ilave 1 otopark)her 0-50 m² arası

1 Otopark

her 51-100 m² arası

2 Otopark

her 101-150 m² arası

3 Otopark

her 151-200 m² arası

4 Otopark

Yardımcı her depo için	100 m ² 'ye kadar olan	1 Otopark
500 m ² üzerindeki Süpermarketler/Çok maksatlı mağazalar/Hipermarketler	her 25 m ² 'ye	1 Otopark
(tamamı kendi parselinde karşılanacak)		

OFİS (Ofislerde otopark ihtiyacının en az %50'si kendi parselinde karşılanacak)

Mimarlık, mühendislik, sigorta acantesi, muayenehane v.b.	her 0-50 m ² arası	1 Otopark
	her 51-100 m ² arası	2 Otopark
	her 101-150 m ² arası	3 Otopark
	her 151-200 m ² arası	4 Otopark

EĞLENCE

Lokanta, bar, diskotek, v.b. (en az %50'si kendi parselinde karşılanacak)	Her 25 m ² (teras alanların %50'si m ² 'ye dahildir.) ve/veya her 5 oturma yerine	1 Otopark
	Yardımcı işlevlerin gerçekleştirildiği her 65 m ²	1 Otopark
Sinema, tiyatro, v.b. (otopark ihtiyacının en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)	her 5 oturma yeri	1 Otopark
Kütüphane (otopark ihtiyacının en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)	her 50 m ²	1 Otopark
Düğün Salonu (otopark ihtiyacının en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)	her 25 m ² (teras alanlar da m ² 'ye dahildir.)	1 Otopark
Müze, Sanat Galerileri ve Konferans Salonu (otopark ihtiyacının en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)	her 50 m ²	1 Otopark

SPOR

Spor Alanları (futbol sahası, tenis sahası, basketbol v.b.)		
Tribünü olan (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)	her 20 oturma yerine	1 Otopark
Tribünü olmayan (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)	her 250 m ²	1 Otopark
Kapalı spor tesisleri (fitnes, aerobik, dans okulu ve benzer salonlar) (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)	her 50 m ²	1 Otopark
Yüzme Havuzları (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)	Kapalı alanlarda her 50 m ² Her 30 oturma yerine	1 Otopark

TURİZM (Tamamı kendi parselinde karşılanacak)

5 yıldızlı oteller	oda sayısının %75'i ve/veya 4 oda için	3 Otopark
--------------------	--	-----------

1-4 yıldızlı oteller	oda sayısının %50'si ve/veya 2 oda için	1 Otopark
Yan Hizmet alanları (casino v.b)	her 15 m ²	1 Otopark
ÖĞRENCİ YURTLARI (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)	her 4 yatağa veya her iki yatak odasına	1 Otopark
EĞİTİM		
İlkokullar/kreş (her 1 dersliğe ayrıca 1 adet otobüs/minibüs durağı)	her 1 dersliğe	1 Otopark
Orta dereceli okullar (her 1 dersliğe ayrıca 1 adet otobüs/minibüs durağı)	her 1 dersliğe	2 Otopark
Yüksek okullar (her 1 dersliğe ayrıca 1 adet otobüs/minibüs durağı)	her 1 dersliğe	4 Otopark
Özel Eğitim	her 1 dersliğe	1 Otopark
Dersaneler, dil okulları v.b	her 1 dersliğe	2 Otopark
SAĞLIK (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)		
Hastahane	her 35 m ²	1 Otopark
Muayenehane	her 50 m ²	1 Otopark
Sosyal hizmet kurumları	her 35 m ²	1 Otopark
İBADET (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)		
	her 25 m ²	1 Otopark
OTOGALERİ (en az %80'i kendi parselinde karşılanacak)		
	her 4 araç için	1 Otopark
SANAYİ (Tamamı kendi parselinde karşılanacak)		
Kirli olmayan küçük ölçekli Atelyeler	her 50 m ²	2 Otopark
Kirli Sanayi (her 3 otoparkın 1 tanesi büyük araç)	her 200 m ²	1 Otopark
İmalat Sanayi (her 3 otoparkın 1 tanesi büyük araç)	her 125 m ²	1 Otopark
Depolama Alanları	her 200 m ²	1 Otopark
KAMU KULLANIMI (Tamamı kendi parselinde karşılanacak)		
	her 50 m ²	1 Otopark

Tüm Parsellemelerde Her 10—14 arsaya 2 otopark yeri ayrılır.

14 arsadan fazla olan her 3 arsaya ek 1 otopark yeri ayrılır.

Tüm otopark gereksinimleri, parsel içerisinde bulunan bina ve/veya binalarda yer alan kullanım türlerine göre brüt inşaat alanı üzerinden hesaplanır.

Yukarıdaki otopark standartları tablosunda belirtilen değerlerin altında kalınması durumlarında her bir kullanım için en az 1 otopark yeri ayrılması şartı aranır. Hesaplama sonrası bulunan sayının kesirli olması durumunda bir üst tam değer otopark sayısı olarak ayrılır.

Yeni inşaat ve ilaveye yönelik gelişmelerde otopark ihtiyacının hangi oranda kendi parselinde karşılanacağı otopark standartları tablosunda belirtilmektedir. Ayrıca Kullanım değişikliği yapılan gelişmelerde, kullanım değişikliğinden dolayı otopark miktarının artması durumunda aradaki otopark miktarının karşılanması koşuldur. Kullanım değişikliklerinde otopark ihtiyacının artması durumunda kendi parselinde karşılanma zorunluluğu %50 olarak uygulanmaktadır.

Ancak MİA, Faaliyet Koridorları, Bölge ve Semt merkezleri içerisinde kalan parsellerde yeni inşaat, ilave ve kullanım değişikliğine yönelik gelişmelerde yaya ve/veya bisiklet yolunun sürekliliği açısından konut kullanımları dışında kalan kullanımlar için bahse konu bölgede toplu otopark alanlarının ve/veya bu amaçla kullanılacak boş parsellerin olması ve ilgili Belediyenin uygun görmesi durumunda yukarıdaki paragrafta belirtilen kurallar aranmaz. Kendi parselinde karşılanamayan otopark miktarı için aşağıdaki paragrafta belirtilen kurallar uygulanır. İlgili Belediye toplu otopark yeri yetersizliği ve/veya mevcut yapılaşma nedeni ile toplu otopark yeri gösteremeyeceğini gerekçe göstererek ihtiyacın yukarıdaki tabloda belirtilen oranlarda kendi parselinde karşılamasını da zorunlu kılabilir.

Tablo 18 Otopark standartlarına göre parselinde karşılanamayan otopark miktarından kamu kullanımına açık araç ve bisiklet park alanlarına katkıda bulunmak üzere Yollar ve Binaları Düzenleme yasası uyarınca otopark harcı alınacaktır. Otopark harcı sadece araç ve bisiklet alanı yaratmak için kullanılacak ve plan döneminin ilk beş yılında harç alınan gelişmelerin yürüme mesafesinde toplu otopark yaratmak için gerekli çalışma yapılacaktır.

Toplu otoparklarda asgari her 10 otopark alanından biri bisiklet ve motosikletlere yönelik olarak ayrılacaktır.

Listeli binalarda ve/veya bu plan kapsamında korunacak bina olarak belirlenen binalarda Anıtlar Yüksek Kurulu onayına uygun olarak yapılacak restorasyon türü gelişmeler için otopark yeri istenmez.

Arazi kullanım türlerine göre belirlenen otoparkların belli oranlarda kendi parselinde karşılanma zorunluluğu Surlariçi-ve, köyleri, ve doku bütünlüğüne sahip mahalleler (Çağlayan, Köşklüçiftlik, Belediye evleri) dışındaki alanlarda geçerlidir.

Yukarıdaki paragrafta belirtilen bölgeler dışında Konut alanları içerisinde yapılabilecek tüm kullanımlarda otopark ihtiyacının tamamının kendi parselinde karşılanması esastır.

Otopark ihtiyacının yeterli alan olmadığı gerekçesi ile gelişmenin yapılacağı parsel üzerinde karşılanamaması durumunda bahse konu ihtiyaç Planlama Makamı ve İlgili Belediye tarafından uygun görülecek, kabul edilebilir ve güvenli bir yürüme mesafesi içerisinde olması koşulu ile hudut olduğu parselde veya bu parselin hemen bitişiğindeki parsel üzerinde karşılanabilir. (bir veya birden fazla cephesinde yol varsa yolun karşısındaki ilk parsel hudut olduğu parsel olarak kabul edildir.) Ancak ihtiyacın karşılanabileceği komşu parselin mülkiyeti hiçbir koşulda bir başkasına ait olamaz.

Taksi, otobüs yazıhanesi, v.b. kullanımlarda en az araç sayısı kadar olmak üzere otopark istenir.

Ticaret alanlarında yapılacak ticaretin yardımcı deposu için ayrılacak otopark miktarının ve otoparkın boyutu servis için gelecek olan aracın boyutu dikkate alınarak belirlenir.

Birden fazla stadyum, spor salonu, iki veya daha fazla spor dalının aynı alanda olması durumunda ise gerekli otopark miktarı, daha çok sayıda seyirci yeri olan saha esas alınmak üzere hesaplanır.

Otellerde, lokanta, bar, kafeterya v.b. otelin ortak kullanımı için gerekli olan yerlerin, turizm konaklama tesisleri ile ilgili yürürlükteki mevzuatta, otellerin sınıfına göre belirlenen gereksinimden fazla olduğu durumlarda, fazla olan bu tür kullanım alanları bağımsız gibi kabul edilerek, yatak odası sayısına göre ayrılacak otopark alanına ek olarak yukarıda belirlenen standart esaslarına göre otopark istenir.

Yukarıda otopark standardı belirlenmemiş arazi kullanımları için sözkonusu kullanımların gereksinimini karşılayacak miktarda otopark miktarı planlama onayı aşamasında istenir.

Kullanım değişikliği yapılan gelişmelerde, kullanım değişikliğinden dolayı otopark miktarının artması durumunda aradaki otopark miktarının karşılanması koşuldur.

Planlama onayı veren makam, konut kullanımı dışındaki kullanım çeşitlerinin ve/veya alt türlerin kendine has özelliğine ve ihtiyacına göre; yukarıda belirlenen otopark standartlarında azaltma veya çoğaltma yapabilir. Bu konu ile ilgili karar verilirken, gelişmenin yapılacağı parselin konumu, çekeceği trafik yükü, ulaşım ağı ve kavşaklar ile ilişkisi, çevre gelişmeler ile olan ilişkisi ve benzeri konular dikkate alınır.

Gelişme Planında, Merkezi İş Alanı ve Faaliyet Koridoru, semt ve bölge merkezi olarak gösterilen alanlar ile tüm **ana ve ikincil dağıtıcı** yollar üzerindeki gelişmelerle ilgili gerekli otoparkların, tüm giriş çıkışları ile birlikte trafik akışını kesmeyecek, engellemeyecek şekilde çözümlenmesi esastır. Bu türden yollarda ve bu alanlarda binaların ön cephesine otopark yeri ayrılmasına izin verilmez.

Ayrıca ana ve ikincil dağıtıcı yollardaki kavşak üzerinde yer alan ve parsel cephesinin yeterli büyüklükte olması ve/veya alternatif yol bağlantısı olmaması nedeniyle giriş ve çıkışların trafik açısından tehlike yaratacağı parsellerde market ve benzeri yoğun trafik yükü çeken kullanımlara izin verilmeyecek ve bu gibi parsellerde yapılacak konut dışı kullanımlar için gerek duyulacak otoparkın tamamı için otopark harcı istenecektir.

“Apartman türü konutlarda yüksekliği 2.5 metreyi aşmamak ve bölüm 7.0’de belirtilen afet risklerini hafifletici önlemleri almak koşulu ile bina altına bina izdüşümüne kadar olan otoparklar inşaat toplam alanından sayılmaz. Binanın zemin katında etrafı açık kolanlar arası boşluklu sıfır kodundan 2,5 metre yüksekliğe kadar otopark yapılan gelişmelerde, otopark alanının ön cepheden görülmesini engelleyecek şekilde ağaçlar ve bitkiler ile yeşillendirilecek ve bahçe duvarı, demir parmaklık veya çitler ile çevrilecektir. Ancak—GGA1 ve GGA2’lerde yapılacak apartman türü ~~ve konut amaçlı~~ gelişmelerde binanın ~~tümünün~~ altına sıfır kodundan yüksekliği 2.5 metreyi geçmeyen apartman altı kapalı otopark yapılamaz. Ancak eyimli arazilerde, arazinin eğiminden dolayı çıkacak kot farkından nedeniyle bina altında oluşan ve 2.5m’yi geçmeyen hacim otopark olarak düzenlene—bilecektir. Konut amaçlı gelişmelerde binayla birlikte veya binadan bağımsız tasarlanan kapalı otoparkların; müstakil konutlarda, iki han-eli konutlarda ve sıra evlerde her hane için toplam inşaat alanının %10’u ve/veya toplam inşaat alanının 500 m2’den büyük olması durumunda her halükârda en fazla 50 m2’si, 200 m2’den küçük olduğu durumlarda ise 20 metre karesi inşaat toplam alanından

[ve taban alanı oranı hesaplamalarından](#) sayılmaz. Ancak bu kural apartman türü konutlarda uygulanmaz.

Trafik ve yol güvenliği nedeni ile gelişmenin yapıldığı parsellerden kamu yoluna çıkış ileriye doğru olacaktır. Otopark alanına giriş ve çıkış sırasında manevra alanları uygun ve yeterli olacaktır. [Yerel yollardaki apartman tipi binalar dışında kalan binalarda bu kural aranmayabilir.](#)

Bodrum katlarda yapılan otoparklarda 15 araçtan fazla kapasitesi olan otoparklarda rampa genişliği en az 5.50 metre olacaktır.

Otopark çözümlerinde, otopark alanlarında her 10 otopark yerinden bir tanesi [özürlülere—engellilere](#) yönelik olarak ayrılacaktır. Konut gelişmelerinde bu oran 20 otopark alanında bir otopark alanı olarak uygulanacaktır. [Özürlülere—Engellilere](#) yönelik olarak ayrılacak olan otoparklar, otoparkın hizmet verdiği binaya yakın olarak çözümlenmeli, bodrum katta bu türden otopark çözümlerinden kaçınılmalı ancak zorunlu kalınması durumunda [özürlülerin—engellilerin](#) hareketi açısından rampa ve benzeri kolaylıklara ilaveten asansör muhakkak sağlanmalıdır. [Engelliler için ayrılacak park yerlerinde 2016 Yollar ve Binalar \(Değişiklik1\) Tüzüğü'nde yer alan engelli standartlarına uyulacaktır.](#)

~~Yukarıda belirlenen otopark standartları Suriçi, eski köyleri ile Merkezi İş Alanında aşağıdaki şekilde uygulanır.~~

~~a- Suriçi ve köy içlerinde yeni yapılaşma durumlarında otopark ihtiyacının ve sayısının belirlenmesi; binanın ve parselin konumuna, büyüklüğüne, kullanımına ve gelişmenin çekeceği trafik yüküne göre müracaat aşamasında değerlendirilecektir.~~

~~b- Merkezi İş Alanında: Konutlarda yukarıda belirtilen standart uygulanır. Diğer kullanımlarda ise yukarıda belirlenen otopark standartlarının %75'i istenir~~

6.4.3.21 Trafik kazaları

Trafik kazalarını azaltmak için özel önlemler alınmalıdır. Bu tedbirlere örnek olarak; zorunlu emniyet kemeri takılması, çocuklar için güvenlik eğitimi, alkol testleri çarpışma diyagramları ve kaza noktalarını gösteren haritaların hazırlanması ve motorlu araçların düzenli olarak denetlenmesi verilebilir.

6.4.3.22 Ulaşım birimi

Hükümetteki idari yapı içerisinde, uygun bir şekilde, kamu kurumlarından kurumsal yönetici yapıya sahip tek bir ulaştırma birimi oluşturulmalı, bu birim arazi kullanımı planlaması ve ulaşımın entegrasyonu için planlama dairesi ile yakın işbirliği içerisinde çalışmalıdır.

Bu birim genel ulaşım politikalarını belirlemeli mali bedellere, arazi kullanım tahsisine yani niteliksel ve niceliksel ulaşım ölçütlerine dayanan kısa ve uzun vadeli ulaşım planlarından sorumlu olmalıdır.

6.4.3.23 Tavsiye edilen yol genişlikleri

Bütün İmar Planı alanı içerisinde ana dağıtıcılar, ikincil dağıtıcılar ve yerel dağıtıcıların genişlikleri uygun stan-dartta olmalıdır.

a- Ana dağıtıcılar (Şekil 16)

Dış bölgelerde ve çok yoğun gelişmenin olmadığı bölgelerde aşağıdaki standartlar uygulanmalıdır (16b).

Şerit genişliği	4x3.5 m =14.0 m
Kaldırım genişliğinde	2x3.0 m = 6.0 m
Refüj genişliği	4.5 m
Toplam yol genişliği	24.5 m

Detaylı kent tasarımına bağlı olarak cepli otobüs durağı, bisiklet yolu, ağaçlandırma ve yeşil şerit ihtiyacı için ek yer ayrılmalıdır. Trafik mühendisliğinin talep etmesi durumunda, özel durumlarda şeritlerin genişlikleri 3.5 metrenin üzerine çıkabilmelidir.

Arazi kısıtlamalarından dolayı yukarıdaki standartların sağlanamayacağı yoğun yapılaşmış alanlar ile merkez bölgelerde aşağıdaki standart tavsiye edilir (16a).

Şerit genişliği	4x3.5 m =14.0 m
Kaldırım genişliği	2x2.5 m = 5.0 m
Toplam yol genişliği	=19.0 m

Arazi darlığı çekildiği özel durumlarda şeritlerin genişliği 3.0 metreye kadar indirilebilir.

b- İkincil dağıtıcılar (Şekil 17)

Merkezin dışında ve çok yoğun yapılaşmanın olmadığı bölgelerde ikincil dağıtıcılar için aşağıdaki standartlar uygulanmalıdır.(Şekil 17b)

Şerit genişliği	4x3.5 m =14.0 m
Kaldırım genişliği	2x3.0 m = 6.0 m
Toplam yol genişliği	=20.0 m

Arazi kısıtlaması olan özel durumlarda, şerit genişliğinde minimum 3.0 metreye kadar düşebilir. Buna ek olarak trafik şartları ve yol tasarı faktörleri gerektirirse şerit genişliği 3.5 metre üzerine çıkarılabilir.

Merkezi bölgeler ile yoğun yapılaşmanın olduğu alanlarda aşağıdaki standartlar uygulanmalıdır.(17a)

Şerit genişliği	2x3.7 m = 7.4 m
Kaldırım genişli	2x2.7 m = 5.4 m
Toplam yol genişliği	=12.8 m

Yukarıdaki her iki durumda yaya trafiğine yüksek talep gelmesi durumunda yaya yollarının genişlikleri artırılmalıdır. Ayrıca yol kenarlarında, yeşil şerit, dönüş yolları, araba park etme yeri, Cepli otobüs durağı, ön-celikli otobüs şeritleri ve bisiklet yolu için ek alan ayrılmalıdır. (Şekil 17c).

c- Yerel dağıtıcılar (Şekil18)

Yerel dağıtıcılar için aşağıdaki standartlar uygulanmalıdır. (Şekil 18b)

Şerit genişliği	2x3.05 m = 6.10 m
Kaldırım genişliği	2x2.450 m = 4.90 m
Toplam yol genişliği	=11.0 m

İhtiyaç duyulan yerlerde otopark, yol kenarında yeşil şerit ve otobüs durakları sağlanması için ek alan ayrılmalıdır. Yaya akışının yüksek olduğu ve arazinin sınırlı olduğu durumlarda yukardaki standartlar şekil 18c'de görüldüğü gibi değiştirilmelidir. Bu düzenleme yolun bir kenarında daha geniş bir kaldırımın yapılmasını sağlayacaktır.

[Yukarıda şekil 18b'de belirtilen kaldırım genişliğine bakılmaksızın Bu değişiklikle yeni imara açılan alanlarda ve halihazırda yerleşim bölgesi içerisinde olup ulaşım altyapısının büyük oranda tamamlanmadığı yerlerde kaldırım genişliği 3 metre olarak planlanacaktır.](#)

d- Çıkmaz sokaklar ve erişim yolları

Çıkmaz sokaklar ve erişim yollarında aşağıdaki standartlar uygulanmalıdır.(18a)

Şerit genişliği $2 \times 3.0 \text{ m} = 6.0 \text{ m}$

Kaldırım genişliği $2 \times 2.0 \text{ m} = 4.0 \text{ m}$

Toplam yol genişliği $= 10.0 \text{ m}$

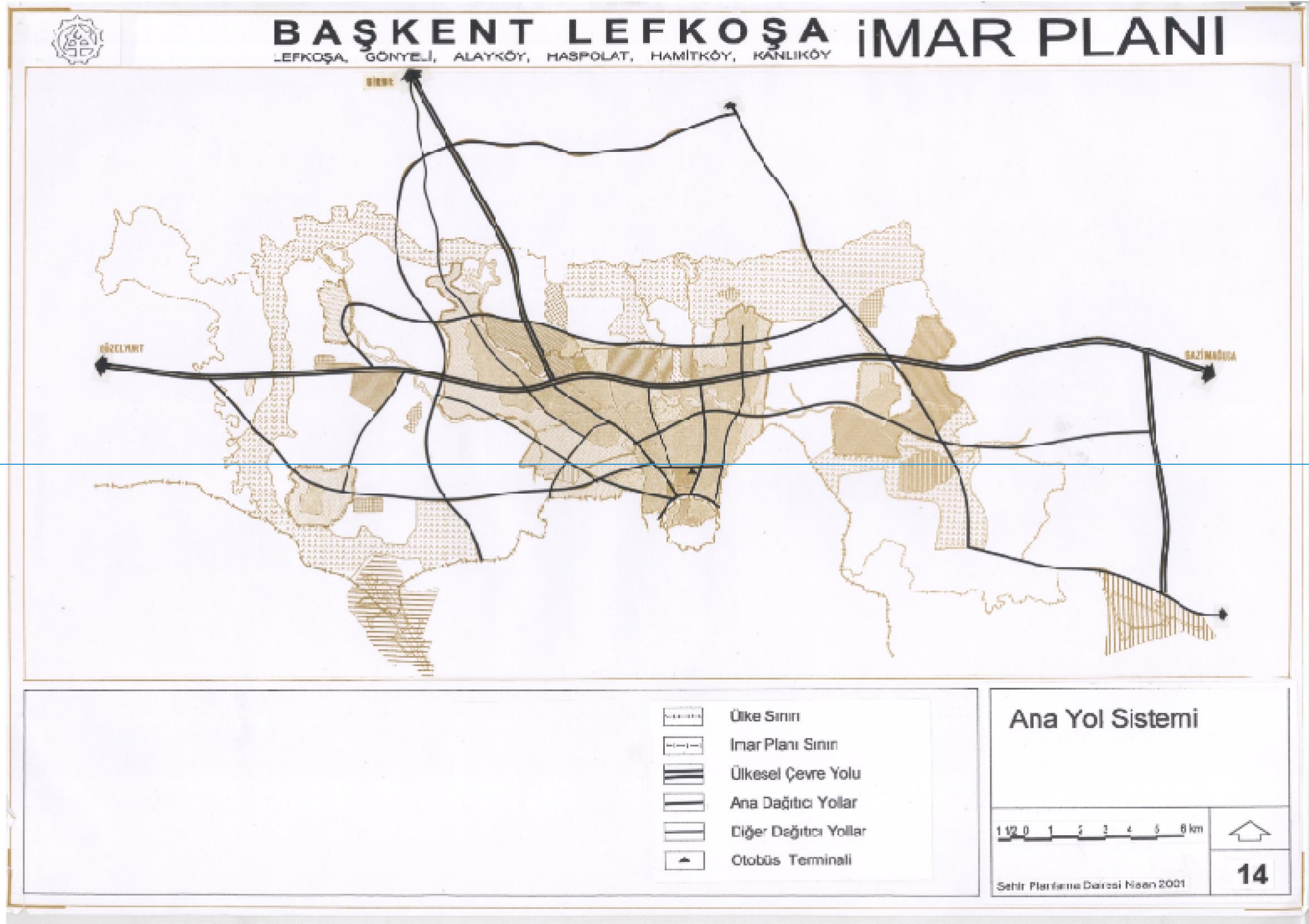
Yukarıda şekil 18a'da belirtilen kaldırım genişliğine bakılmaksızın Bu değişiklikle yeni imara açılan alanlarda ve halihazırda yerleşim bölgesi içerisinde olup ulaşım altyapısının büyük oranda tamamlanmadığı yerlerde kaldırım genişliği 2,45 metre olarak planlanacaktır.

6.4.4 Uygulama

Bu bölümde, trafik ve ulaşım konusunda belirlenen politika ve önerilerin uygulanması için kısa vadeli, orta vadeli ve uzun vadeli bir program hazırlanmalıdır. Kısa vadede trafik yönetim ölçütlerine öncelik verilmelidir. Aynı zamanda ulaşım sisteminin bazı kısımlarında var olan baskıyı azaltmak için hemen uygulanabilir projeler uygulamaya konmalıdır. Daha sonra öncelik, arazi elde etmenin genel olarak en alt düzeyde olduğu ve her hangi ciddi bir problem yaratmadığı yerlerdeki yolların yeniden şekillendirilmesi gelmektedir. Yenyolların yapımı, geliştirmenin bir sonraki basamağı olarak düşünülmelidir. Özellikle kent içerisindeki ana dağıtıcı ve ikincil dağıtıcı yolların hizmet düzeyinin artırılması veya yeni alternatif güzergahların en kısa zamanda oluşturulması doğal afet planlaması açısından da büyük önem arz etmektedir.

Sonuç olarak, bu bölümde öne sürülen bir çok politikanın başarılı bir şekilde çalışması için, halkın etkin olması, daha duyarlı sürücülerin olması ve daha etkin polis denetimine ihtiyaç duyulduğu vurgulanmalıdır. Bu bağlamda iyi planlanmış bir halkı bilgilendirme ve eğitim kampanyası en kısa zamanda başlatılmalı ve özellikle bu trafik yönetim planları getirilirken yapılmalıdır.

Ayrıca tüm yukarıdakiler için İmar Planı alanında trafik çalışması da en kısa sürede yapılmalıdır.





BAŞKENT LEFKOŞA İMAR PLANI

LEFKOŞA, GÖNYELİ, ALAYKÖY, HASPOLAT, HAMİTKÖY VE KANLIKÖY



SINIRLAR

- Ülke Sınırı
- İmar Planlama Sınırı

ULAŞIM

- Ülkesel Çevre Yolu
- Ana Dağıtıcılar
- Öneri Ana Dağıtıcılar
- İkincil Dağıtıcılar
- Öneri İkincil Dağıtıcılar
- Terminal

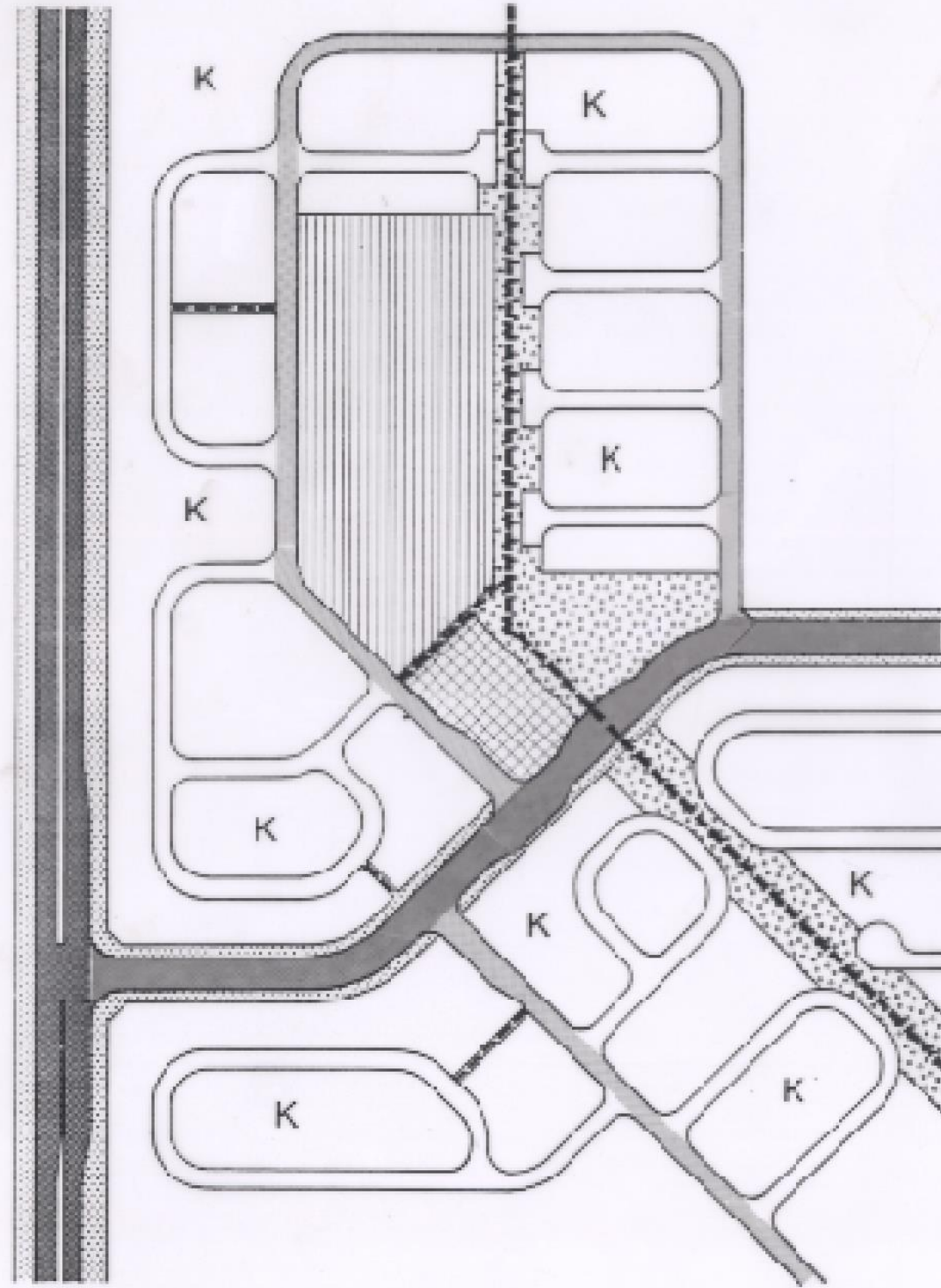
ANAYOL SİSTEMİ

14

ÖLÇEK: 1:25.000

0 250 500 1.000 1.500 2.000

ŞEHİR PLANLAMA DAİRESİ - LEFKOŞA ŞUBAT 2022
Kullanılan Arlık Harita "TAPU DAİRESİ"nden elde edilmiştir.



BAŞKENT LEFKOŞA
LEFKOŞA, GÖNYELİ, ALAYKÖY,
HASPOLAT, HAMİTKÖY ve KANLIKÖY
İMAR PLANI

- | | |
|--|-------------------------|
| | Ana Dağıtıcı Yollar |
| | İkincil Dağıtıcı Yollar |
| | Bögesel Yollar |
| | Yerel Dağıtıcı Yollar |
| | Konut |
| | İlkokullar |
| | Yerel Merkez |
| | Yeşil Alan |
| | Yeşil Eant |
| | Bögesel Yaya Yolu |
| | Yaya Yolu |

Yol Hiyerarşisi

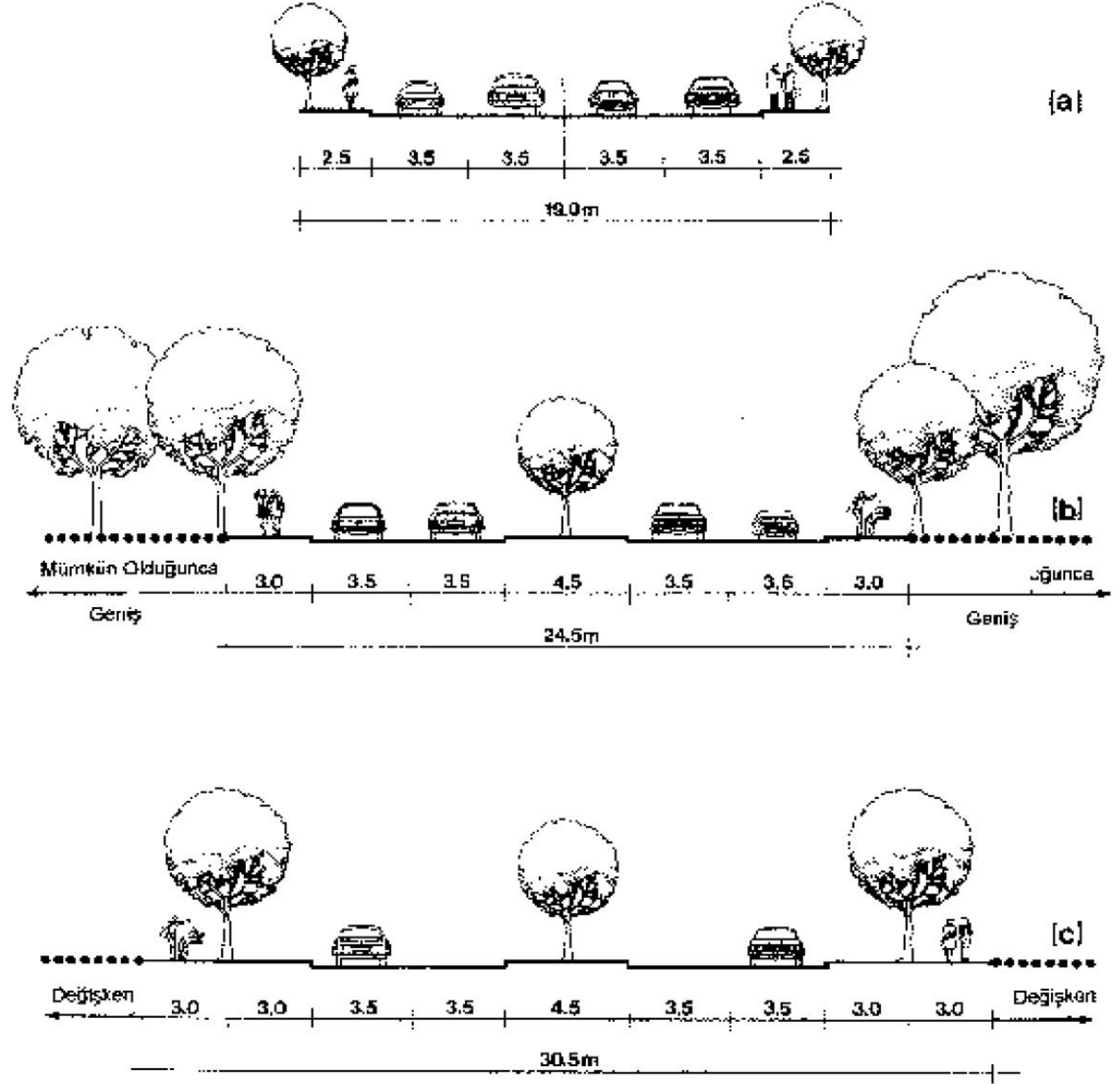
50 25 0 50 100m

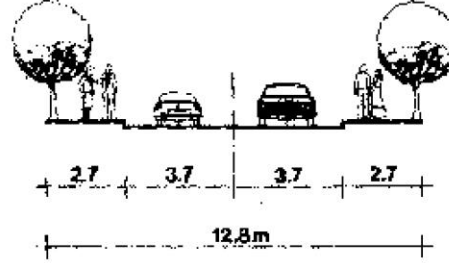
50 25 0 50 100m

Sehi Planlama Dairesi Nisan 2001

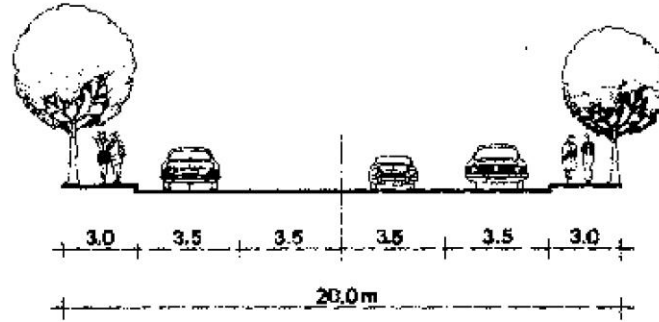


15

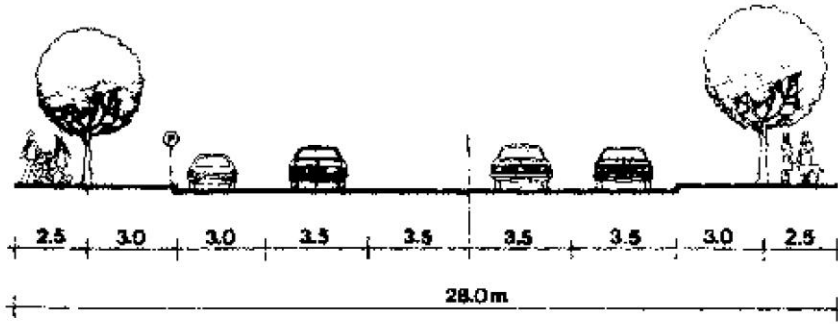




(a)



(b)

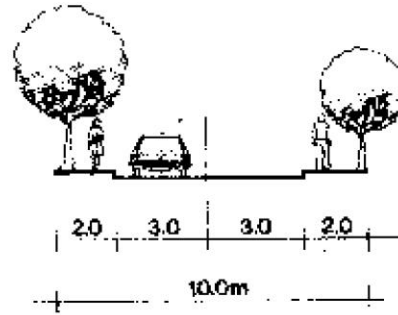


(c)

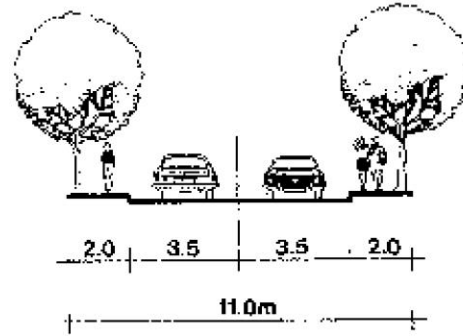
ULAŞIM

İkincil Dağıtıcı Yollar

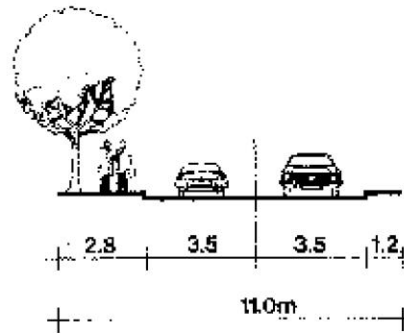
17



[a]



[b]



[c]