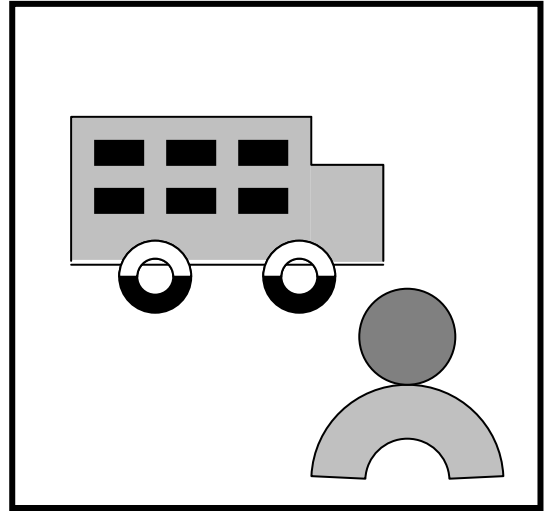


6.4 ULAŞIM DOLAŞIM



6.4 ULAŞIM DOLAŞIM

Kentsel ulaşım, kentin mekansal olarak ayrı olan farklı insan işlevlerini birbirine bağlayan, hayati bir sistemdir. Ulaşım ile arazi gelişmeleri arasında da 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.) trafik akışı engellenmektedir.
- c- Yeni gelişmeler alanlarında artış ve bu yöndeki baskılar, zaten yetersiz olan ulaşım sistemine ek bir trafik yükü daha yüklemektedir.
- d- Araba sahiplerinin yıllık artış oranı, planlama alanında birçok trafik problemlerine 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 kısıtlaması 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- Başkent Lefkoşa İmar Planı alanında belirli, bir otopark politikası yoktur. Belirsiz bir uygulama olarak MİA alanındaki yalnız yasaklama ve kısıtlamaya dayanan ve kontrolüde sağlanamayan bir model uygulanmaktadır. Kısa süre park edecekler için kısıtlı yerler vardır. 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.
- i- Kentteki otobüs sistemi şehir merkezinde biten, işinsal 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 etkilenen otobüs servisleri belli bir program ve saate uyamadıklarından dolayı güvenilirliğini ve cazibesini yitirmektedir.
- j- Kırsal bölgelerdeki otobüs ağı düzenli bir şekilde planlanmamış ve böylece kentsel toplu ulaşım ağıyla verimli bir şekilde bağlantı kuramamıştır.
- k- 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 araba ve diğer araçlar için yeterli ve uygun şekilde otopark imkanları sağlamak
- h- Toplu taşımacılığı teşvik etmek için otobüs durağı, özel otobüs şeritleri, otobüs cepleri ve stratejik noktalarda otobüs istasyonları yapmak.

6.4.3 Politika Ve Öneriler

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

- a) Mümkün olduğunca mevcut yol ağı 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)
- b) Özel taşımacılıktan toplu taşımacılığa doğru gidişi teşvik eden etkili ve bir birini entegre eden toplu ve özel taşımacılık sistemini kurmak. Önerilen ışınsal ve paralel yol sistemi, yol geliştirme 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 safhalarında gelişmekte olan bölgelerde uygulanabilir.

6.4.3.1 Yol hiyerarşisi

Ana Dağıtıcılar, İkincil Dağıtıcılar ve Yerel (lokal) Dağıtıcılardan 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 üzerinden 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.

b. Ana Dağıtıcılar

Ana dağıtıcılar, farklı "çevresel alanları" mümkün olduğunca direkt olarak birbirine bağlayan, kavşak sayısı kısıtlanmış, yol üstü oto parkların ve mümkün olan yerlerde arsa ve binalara direkt araç giriş ve çıkışlarının olmadığı ve bundan dolayı serbest ve rahat bir trafik akışının sağlandığı güzergahlardır. Ana dağıtıcılar ile ilgili detaylı bilgiler bölüm 5'de verilmiştir.

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 giriş ve çıkışlar mümkün olduğunca az olmalı ve güvenlik ile ölçek üzerinde önemli bir şekilde durulmalıdır. Bu yollar aynı zamanda şehir içi otobüs güzergahlarını oluşturmalıdır.

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 gereksinimleri 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.

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 işinsal yolları birbirine bağlayan paralel yolların oluşturulmasına öncelik verilmesi belirli yollara ve dolayısı ile kavşaklara olan trafik yükünü azaltacaktır. Bu düzenlemenin yanısıra Plan Alanında, ulaşım ağının rahat ve güvenli bir şekilde çalışabilmesi, anayarleşim 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 aralıklarla 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 karışıklıkları 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 dağıtıcı-

lar 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 ışınal 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 arsalar, 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 içerisinde uygun dönüş yerleri sağlanmalı veya bu arazilere giriş ve çıkış yerleri ayrı yerlerden olmalıdır. Her durumda araçların arazilere giriş ve çıkışları, trafik güvenlik kriterlerini 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 Suriçi 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

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

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

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 Alanında, 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.

6.4.3.6 Toplu taşımacılık hizmeti

Mevcut otobüs servisleri, servis kalitesini artıracak şekilde özel dikkatle ele alınmalı ve özel araba taşımacılığı 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 devamında, otobüs taşımacılığının kentin ulaşım sisteminde önemli bir rol oynaması ile özellikle şehir merkezinde özel araçlara olan ihtiyacın azalması beklenmektedir. Buna paralel 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 kampanya araçları ile desteklenmelidir. Otobüs zaman çizelgeleri ile güzergahlarını gösteren haritalar, durak yerleri, otobüs saatleri ve güzergah değişme imkanlarını gösteren broşürler yapılmalı ve geniş çapta dağıtılmalıdır. Bu çizelgeler Başkent Lefkoşa İmar Planı bölgesinde otobüs değiştirme 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 yoğunluğu 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.

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 olma-

lıdır. 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)

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 dinlenme 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 vurgulanmasına gerek yoktur.

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

6.4.3.19 Otopark yerleri politikası

Otopark istemleri, dengeli bir otopark olanağı sağlayacak şekilde ve özel araba parkı kısıtlamaları ile ilgili kısıtlar 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 oto parklar

- 1- Yeni gelişmelerle ilgili olarak;
 - a- Planlama onayında konacak koşullar çerçevesinde, özel girişimciler tarafından, yapılacak 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, dükkanlara 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 otoparklarda 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 kullanımları 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 çözümlenmelidir.

b- Konut alanlarında otoparklar

Bütün konut gelişmelerinde otopark planlama onayında 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 uygulanacak otopark standardı yeterli otopark, planlama onayı sırasında uygulanan standartlara göre sağlanacaktır. Planlama onayı veren makam, gelişmenin büyüklüğüne bağlı olarak girişimcilerden yerel ihtiyaçlara cevap verebilecek toplu otopark yapma isteminde bulunabilir.

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.

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

RG Ek:III
Sayı:207
AE:704
Tarih:29.11.2005

RG Ek:III
Sayı:152
AE:154
Tarih:
18.02.2009

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

Bundan başka, planlama onayı veren makam, planlama onayı başvurularında gelişmelerden ne türde 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

KONUT (Tamamı kendi parselinde karşılanacak)

Apartmanlarda her daire için		1 Otopark
Apartman dışı diğer konut türlerinde		
140 m ² 'ye kadar olan her konut için		1 Otopark
280 m ² 'ye kadar olan her konut için		2 Otopark
280 m ² '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 m ² ye ilave 1 otopark)	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
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 1dersliğe	1 Otopark
Orta dereceli okullar (her 1 dersliğe ayrıca 1 adet otobüs/minibüs durağı)	her 1dersliğe	2 Otopark
Yüksek okullar (her 1 dersliğe ayrıca 1 adet otobüs/minibüs durağı)	her 1dersliğe	4 Otopark
Özel Eğitim	her 1dersliğe	1 Otopark
Dersaneler, dil okulları v.b	her 1dersliğe	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.

Arazi kullanım türlerine göre belirlenen otoparkların belli oranlarda kendi parselinde karşılanma zorunluluğu Surlariçi ve köyüçleri dışındaki alanlarda geçerlidir. Taksi, otobüs yazıhanesi, v.b. kulanımlarda 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 olarak gösterilen alanlar ile tüm **ana dağıtıcı** yollar üzerindeki gelişmelerle ilgili gerekli otoparkların, tüm giriş çıkışları ile birlikte trafik akışını kesmeyecek, engellemeyecek şekilde çözümlenmesi esastır.

“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. 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 20 metre karesi inşaat toplam alanından 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.

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 özürülere yönelik olarak ayrılacaktır. Konut gelişmelerinde bu oran 20 otopark alanında bir otopark alanı olarak uygulanacaktır. Özürülere yönelik olarak ayrılacak olan otoparklar, otoparkın hizmet verdiği binaya yakın olarak çözümlenmeli, bodrum katta bu türden otopark çözümlerinden kaçınılmalı ancak zorunlu kalınması durumunda özürülülerin hareketi açısından rampa ve benzeri kolaylıklara ilaveten asansör muhakkak sağlanmalıdır.

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 standartta 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 lartavsiye 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 genişliği	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, öncelikli 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	2x3.5 m = 7.0 m
Kaldırım genişliği	2x2.0 m = 4.0 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.

d- Çıkmaz sokaklar ve erişim yolları

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

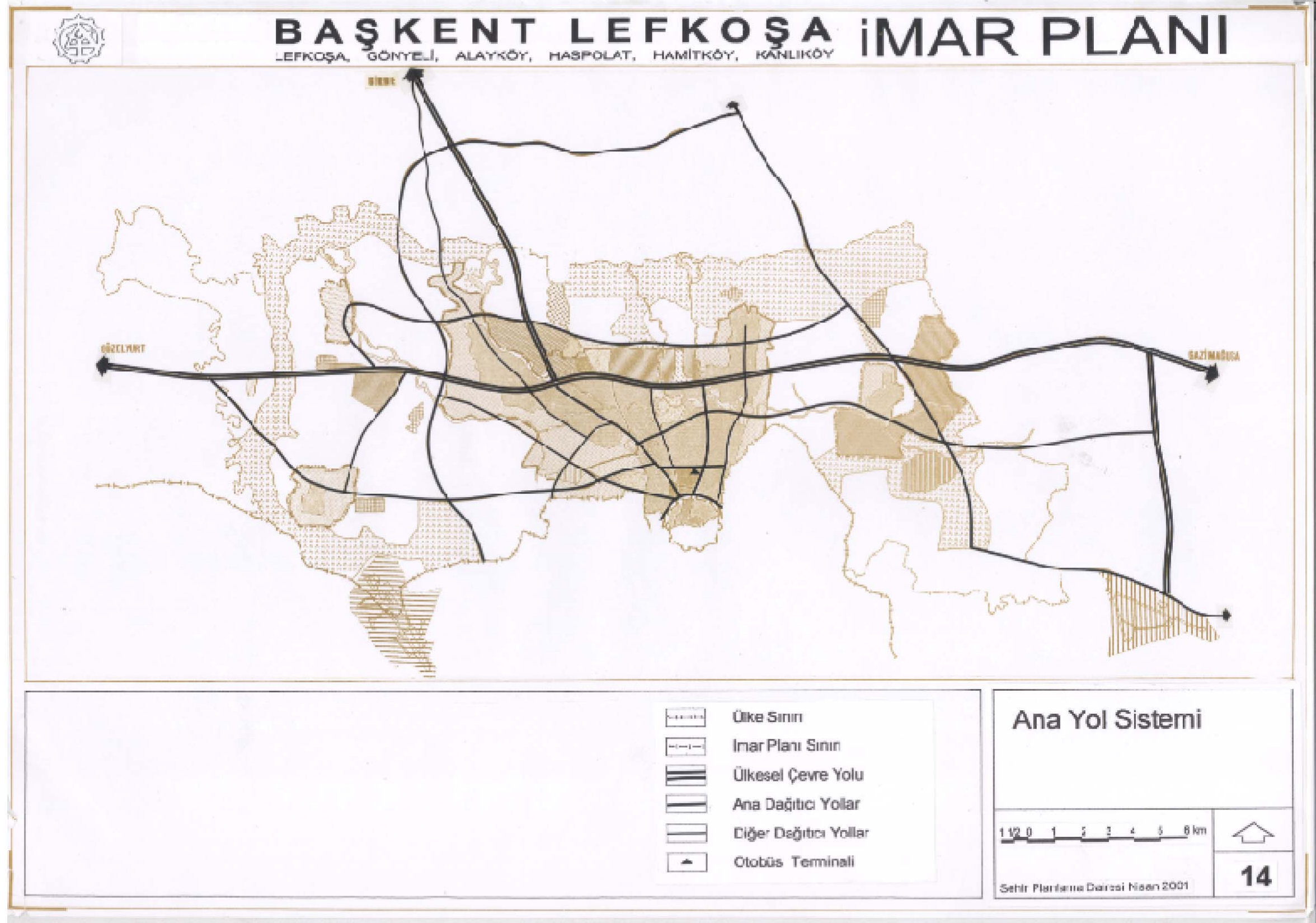
Şerit genişliği	2x3.0 m = 6.0 m
Kaldırım genişliği	2x2.0 m = 4.0 m
Toplam yol genişliği	=10.0 m

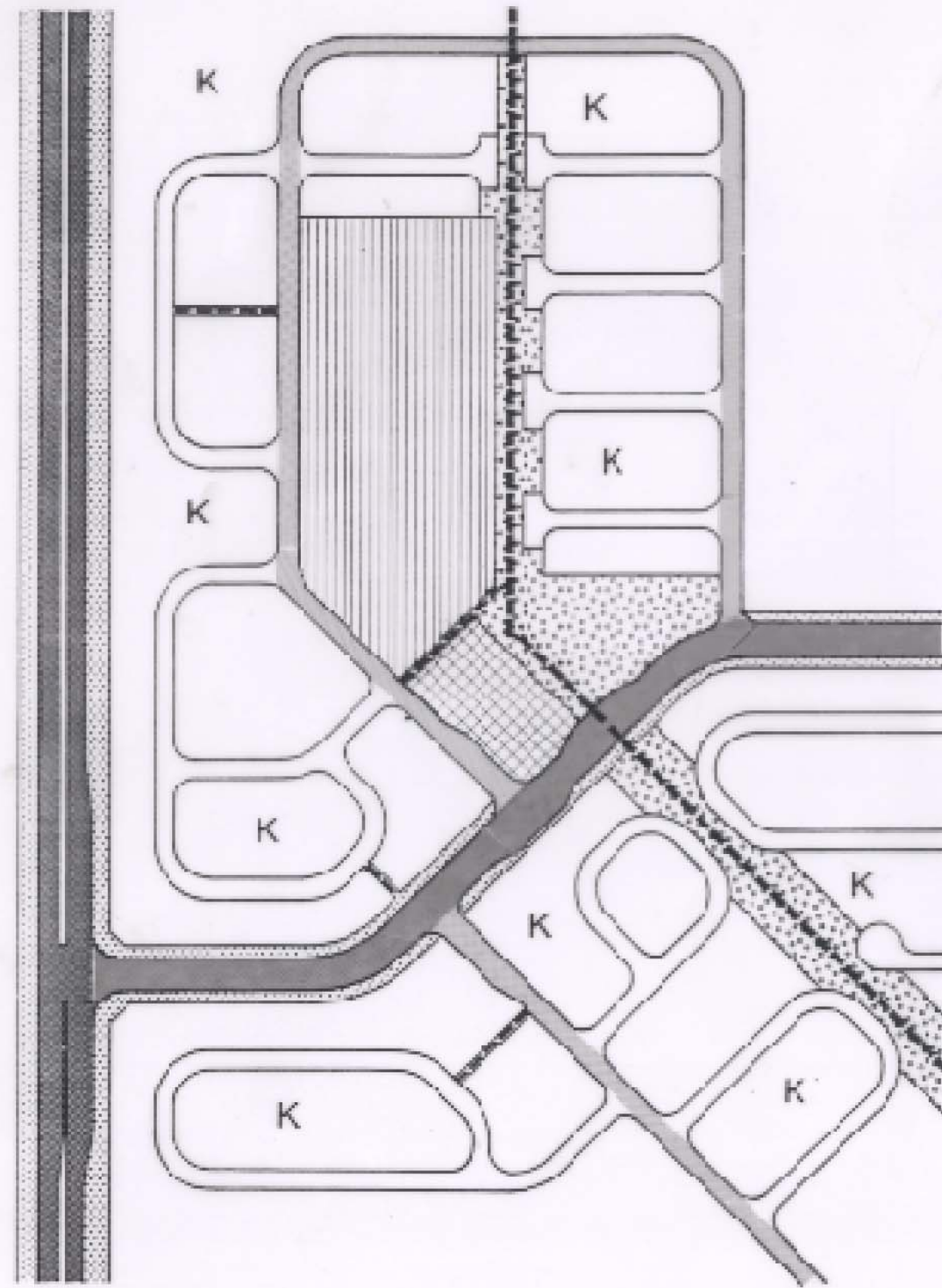
6.4.4 Uygulama

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
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 Ebat |
|  | Bögesel Yaya Yolu |
|  | Yaya Yolu |

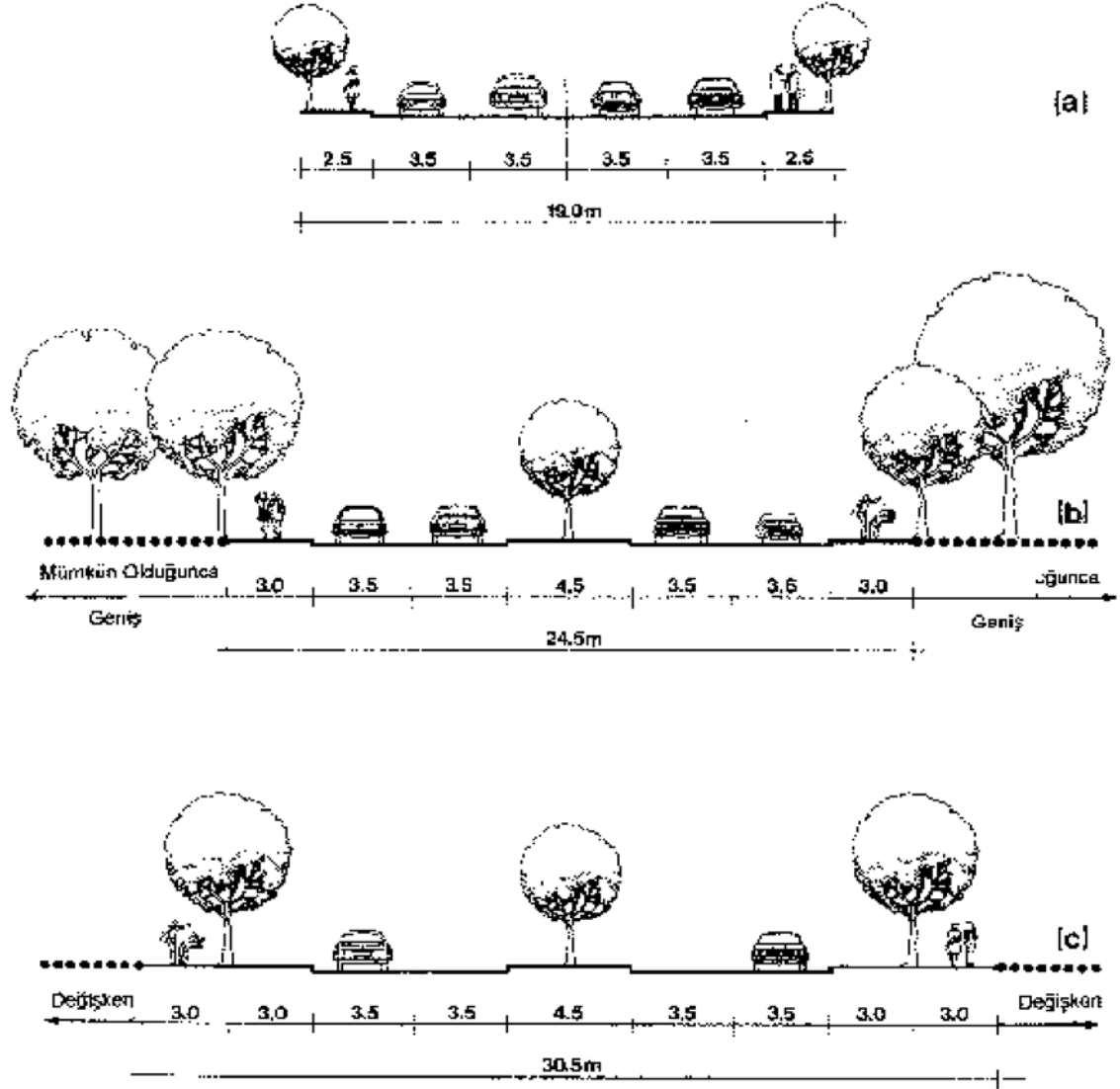
Yol Hiyerarşisi

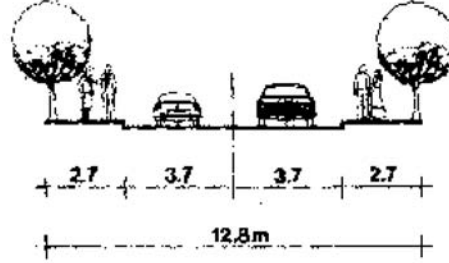
50 25 0 50 100m

Sehî Planlama Dairesi Nisan 2001

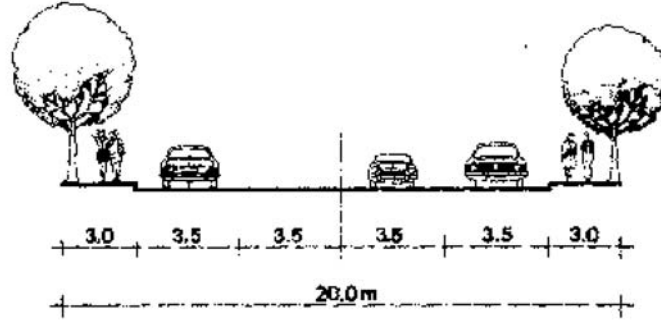


15

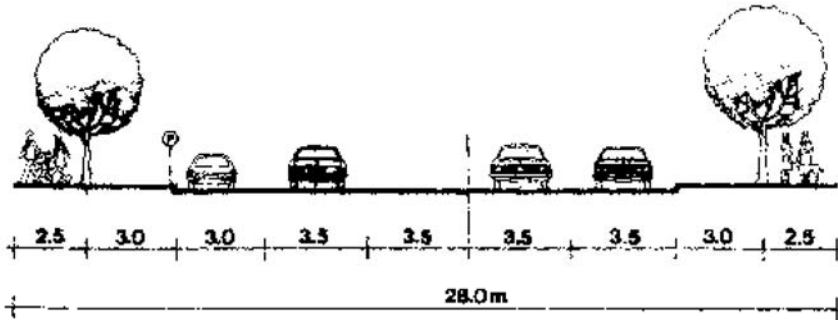




(a)



(b)

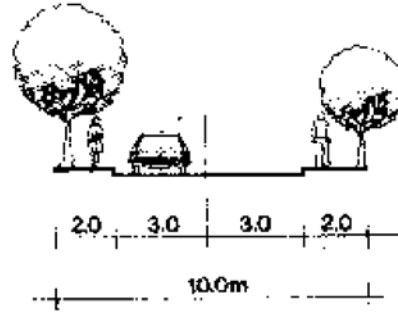


(c)

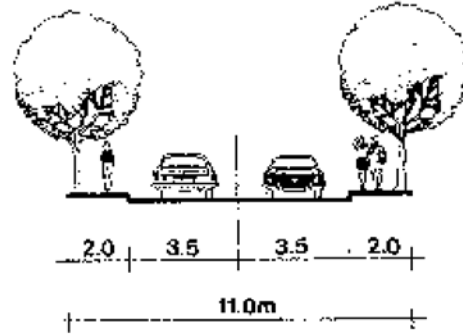
ULAŞIM

İkincil Dağıtıcı Yollar

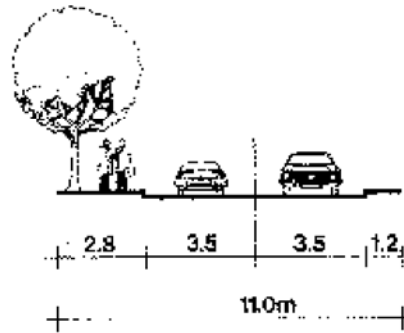
17



[a]



[b]



[c]