



**TÜRKİYE TRAFİK
GÜVENLİĞİ VAKFI**

BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE SINIRLARI İÇİNDEKİ İLÇE BELEDİYELERİNİN TRAFİK İLE İLGİLİ GÖREVLERİ

Hazırlayan:
Taceddin Kınay

Grafik Tasarım:
Emre Nezir Kınay



GİRİŞ

Ülkemizde önemli toplumsal sorunlardan birisi olarak karşımıza çıkan trafik kazaları neticesinde her yıl can kayıpları yaşanmakta ve önemli ölçüde maddi kayıp meydana gelmektedir. Trafik kazalarında hayatını kaybeden, yaralanan ya da sakat kalan kişiler ve bu kişilerin hayatlarının geri kalan bölümünde bakıma muhtaç hale gelmeleri; başta yakın çevreleri olmak üzere, beraberinde birçok kişiyi maddi ve manevi yönden derinlemesine etkilemekte, kaza sonrası bireylerin karşılaştıkları uzun ve masraflı tedavi süreçleri de yaşam koşulları bağlamında kaza mağdurlarının zor bir süreç yaşamalarına neden olmaktadır.

Trafik kazalarının bireye verdiği zararlar arasında; bireyin maruz kaldığı organ hasarları, psikolojik hasarlar ve bireyin sosyo-ekonomik kayıpları başta gelmektedir. Travmatik olaylar arasında sayılan trafik kazalarının pek çok fiziksel, psikolojik ve sosyal etkinin oluşmasına neden olduğu söylenebilmektedir.

Özellikle ölüm ve ciddi yaralanma ile sonuçlanan kazalarda, aracı kullanan bireyde suçluluk, seyahat kaygısı, kendine ve dünya görüşüne yönelik felsefede olumsuz değişimler görülmekte ve bunlar bireyin sosyal ilişkilerinden, meslek ve eğitim hayatından kopmasına neden olabilmektedir. (Karayolları Trafik Güvenliği Strateji Belgesi).

Ayrıca trafik kavramı ile doğrudan ilişkisi olmasa da kentlerde yaşayan herkes trafiğin olumsuz etkilerinden dolayıda olsa etkilenmektedir.



Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ/WHO) ve **Dünya Bankası Sağlık Ölçütleri ve Değerlendirme Enstitüsü (DBSÖDE/B IHME)**'nin en son tahminlerine göre trafik kazalarında her yıl **1 milyon 350 bin kişi** hayatını kaybetmekte, **78 milyon kişi** de uzun süreli sakatlıklara maruz kalacak şekilde yaralanmaktadır. Bu bedel, trafik kazalarının doğrudan sebep olduğu bir bedeldir. Aynı zamanda, karbon temelli motorlu ulaşımın sebep olduğu hava kirliliğinden kaynaklanan veya motorlu ulaşım ile doğrudan ilişkilendirilemeyen can kayıpları da yaşanmaktadır. Bu da, yıllık **1 milyon 350 bin** can kaybı rakamına **200 bin** can kaybının daha eklenmesi anlamına gelmektedir. (Karayolları Trafik Güvenliği Strateji Belgesi).

TÜİK verilerine göre ülkemiz karayolu ağında **2023** yılında toplam;

- **1 milyon 314 bin 136** adet trafik kazası meydana gelmiştir.
- **235 bin 071** adedi ise ölümlü ve yaralanmalıdır.
- **6.548** kişi hayatını kaybetmiş ve **350.855** kişi yaralanmıştır.

Meydana gelen can kayıpları ve maddi kayıplar yanında yaralanan ve engelli kalan kişiler nedeniyle oluşan sağlık maliyetleri ve hayatlarının geri kalan bölümünde bakıma muhtaç hale gelmeleri; birçok kişiyi maddi ve manevi yönden derinlemesine etkilemektedir.

Özetle son zamanlarda ülkemizde yaygınlaşan trafik kazaları ve bahsedilen istatistik değerler **kaygı ve endişe** yaratmaktadır.



Karayolu trafik güvenliğini sağlayacak tedbirleri almak eğitim, denetim ve mühendislik hizmetleri üreten kamu kurumlarının öncelikli görevidir. Trafik güvenliğine ilişkin sorumluluğu bulunan tüm kurum ve kuruluşların iş birliği içerisinde sistematik bir biçimde çalışmalarını zorunlu kılmaktadır. Karayolu trafiğinin daha güvenli hale gelebilmesi için trafik güvenliği konusunda yürütölen tüm hizmetlerin güvenli sistem yaklaşımları çerçevesinde, kurumsal sorumlulukların bilincinde, sürekli, düzenli, etkili ve uyum içerisinde sunulması esastır.

Bu hizmet paylaşımında yerel yönetimlerin trafik ile ilgili hizmetleri sorumlu oldukları alanlarda mühendislik hizmetleri vermektir.

Yukarıda belirtildiği üzere trafik güvenliği konusunda büyükşehir belediyelerine önemli görevler düşmektedir. Ancak ilçe belediyelerinin de hizmet performanslarının trafik güvenliği üzerinde etkisi büyüktür.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun “Belediyeler arası hizmet ilişkileri ve koordinasyon” başlıklı **27** maddesinde **“büyükşehir belediyelerinde meydan, bulvar, cadde, yol, sokak, park, spor ve kültürel tesislerin büyükşehir belediyesi ile büyükşehir kapsamındaki diğer belediyeler arasında dağılımları ilişkin esaslar büyükşehir belediye meclisi tarafından belirlenir”**. Bu maddeye göre paylaştırılmış yollardan ilçe belediyeleri sorumluluğu altındaki yollarda asfalt, kaldırım, kavşak yapmak durumundadır. Bu da trafik güvenliğinin bir boyutunun ilçe belediyeleri ile ilgili olduğun göstermektedir.

Karayolu trafiğinin daha güvenli hale gelebilmesi için trafik güvenliği konusunda yürütölen tüm hizmetlerin güvenli sistem yaklaşımları çerçevesinde, kurumsal sorumlulukların bilincinde, sürekli, düzenli, etkili ve uyum içerisinde sunulması esastır. Ülkede yaşayan herkes yaya, sürücü veya yolcu olarak trafik içinde yer almaktadır. Bu nedenle tüm bireylerin yaşama hakkı ve seyahat hürriyeti gibi temel hak ve özgürlüklerinin korunması amacıyla da çok boyutlu ve çok çeşitli tedbirler alınmalıdır.

TÜRKİYE TRAFİK GÜVENLİğİ VAKFI
YÖNETİM KURULU BAŞKANI
TACEDDİN KINAY



TEMEL STRATEJİLER



TEMEL STRATEJİLER

- Trafik güvenliği alanında çalışan uzman personelin sayısı artırılması,
- Trafik güvenliğine ayrılan kaynaklar artırılması,
- Tüm karar alma süreçlerinde trafik güvenliği birinci öncelik olması,
- Yerel yönetimler trafik stratejisinde toplumsal farkındalığın artırılarak, mevcut sürücü ve yaya davranışlarının değiştirilmesi için kamuoyunda trafik kültürünün yaygınlaştırılmasına yönelik kampanyalar hayata geçirilmesi,
- Belediyelerin kendi sorumluluk alanları için trafik güvenliği stratejisi oluşturması, bu hedeflere ulaşılması amacıyla düzenli olarak ölçme ve değerlendirmelerin yapılması, yıllık performans izleme toplantılarının yapılarak izlenme ve değerlendirilme yapılması,



KALDIRIM



KALDIRIM



- Yaya hareket alanları için bir tasarım birimi oluşturulmalıdır,

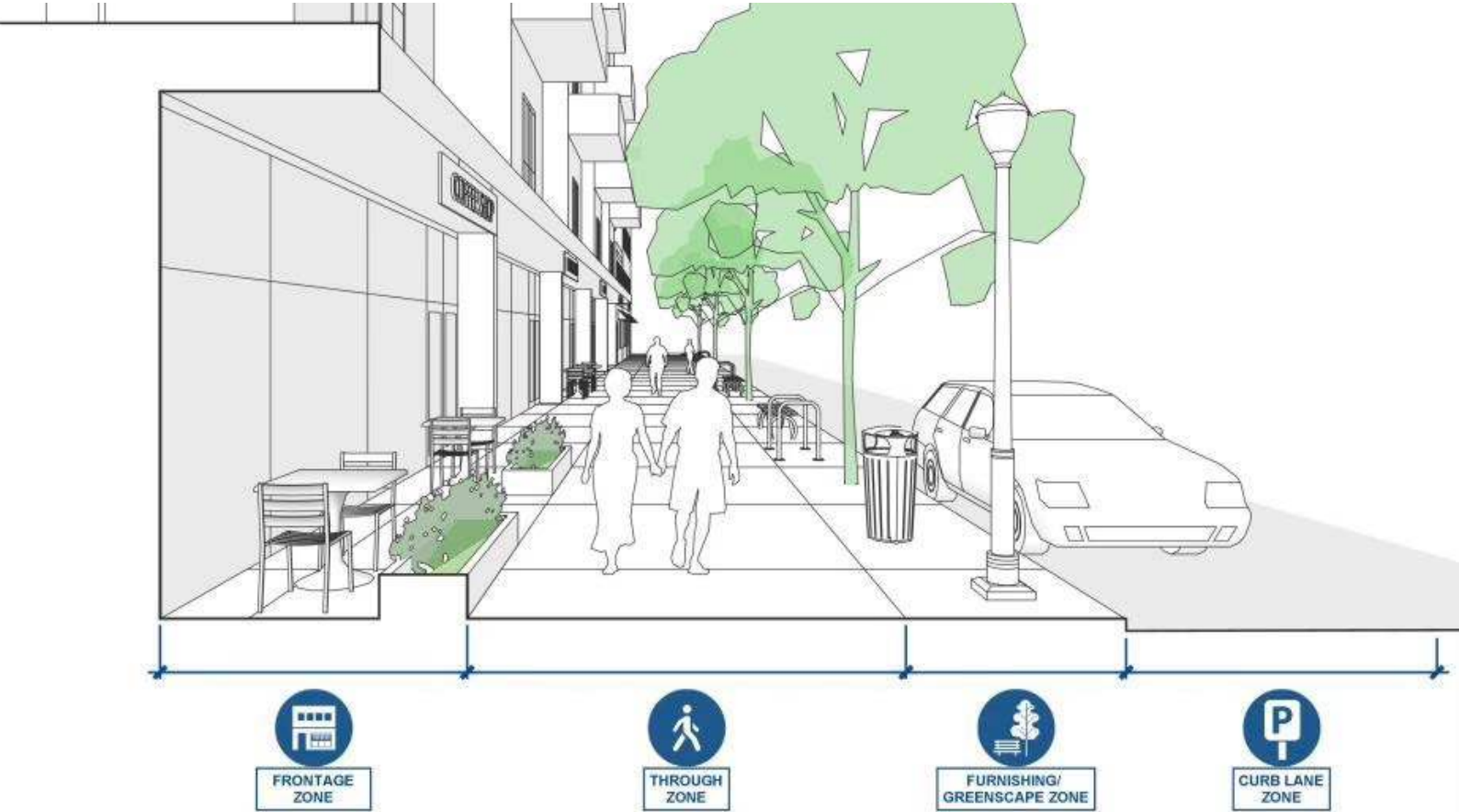
- Bu birimin hazırlayacağı projelerde yaya yolları ve kaldırımların yakın çevresi, bitki ve kentsel donatı elemanları, yaya geçidi bağlantıları, taşıt yolları, kaldırım rampaları hissedilir yüzey ve sesli sinyallerden oluşan yardımcı donanımın gösterilmelidir,



Yaya güvenliğini sağlamak amacıyla, Türkiye’de çeşitli mevzuatlar yürürlükte. Bunların başında, **"Yaya Yolları ve Kaldırımların Tasarım Kuralları Hakkında Yönetmelik"** gelmektedir. Bu Yönetmeliğin amacı, yayaların; yaya yollarında, kaldırımlarda ve yeşil alanlardaki yürüme yollarında hareketlerini erişilebilirlik gereklerine uygun olarak kesintisiz sürdürebilmeleri ve bağımsız, rahat, güvenli ulaşımının sağlanması için gerekli düzenlemelerin planlanması, projelendirilmesi ve yapımına ilişkin usul ve esasları belirlemektir. Kaldırım inşa ve bakımlarında anılan yönetmelik kurallarına uyulmalıdır,

KALDIRIM

- Kaldırımlar, yaya yoğunluğu, kaldırımların genişliği, eğim, rampalar ve koruyucu engeller gibi unsurların standartlara uygunluğunu içeren **TS 12174, TS 12716** gibi ulusal standartlar ve ilgili yönetmeliklere uygun şekilde tasarlanıp uygulanması sağlanmalıdır,
- **"Yaya Yolları ve Kaldırımların Tasarım Kuralları Hakkında Yönetmelik"** te yaya emniyet şeridi, **"Kaldırım net yürüme alanı ile taşıt yolu arasında kalan, bitki ve kentsel donatı elemanlarının bulunabileceği alanı,"** olarak tanımlanmaktadır. Yaya emniyet şeridi yaya ile araç trafiği arasında bir tampon oluşturarak yaya güvenliği ve konforunu sağlamakta önemli rol oynar. Bu nedenle kaldırım tasarımında yaya emniyet şeridi konmasına dikkat edilmelidir.



KALDIRIM

- Kaldırımı daraltan unsurların (çöp konteynırları, aydınlatma direği, taksi kulübeleri, Kızılay giyim kutuları, pet şişe kumbaraları, ıtalı reklam, levha, tabela ve ilan panoları vb.) yaya geçişini daraltmayacak, etkilemeyecek ve kent estetiğini bozmayacak şekilde konumlandırılması için denetim yapılmalıdır, bu unsurlar yaya emniyet şeridinde konumlanmalıdır.



- Kaldırımların boyuna eğimi azami **%5** olmalı kaçınılmaz olarak eğimi **%5**'in üzerinde olan kaldırımlarda, kesintisiz yüzey uzunluğunun **10 m**'den fazla olması durumunda kaldırım sahanlıklarla bölünmelidir,
- Yaya hareket alanlarında; aydınlatma ve elektrik direkleri gibi kentsel donatı elemanlarına ait elektrik kabloları açıkta bırakılmamalıdır,
- Kaldırımın kenarında **50 cm** ve üzeri kot farkı bulunması durumunda bu kenarlara asgari **90 cm** yükseklikte korkuluk yapılmalıdır,

KALDIRIM

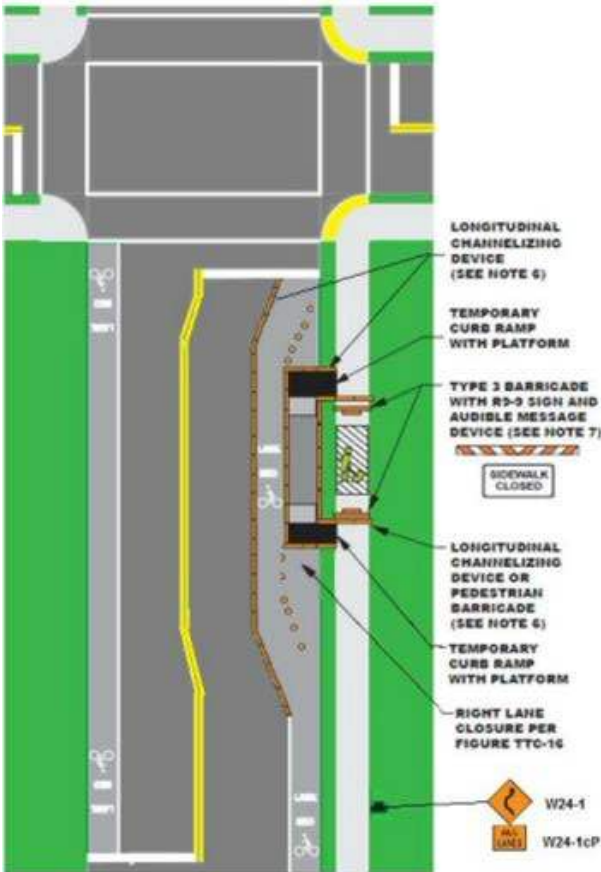
- Kaldırımların araç trafiğinden korunması amacıyla ihtiyaç olan yerlerde yaya geçitleri hariç olmak üzere kaldırıma cephesi olan parsel sınırları boyunca, bordür taşı tarafında, yaya hareketlerine engel olmayacak şekilde asgari **70 cm**, azami **90 cm** yüksekliğinde koruyucu engeller konmalı, kaldırımlarda kullanılacak koruyucu engeller; yaya emniyet şeridi içine, bebek arabalarının veya tekerlekli sandalyelilerin geçebileceği şekilde ve yaya kaldırımı üzerindeki bitki ve kentsel donatı elemanlarının yerleşimi dikkate alınacak şekilde yerleştirilmelidir,



- Bugün kentlerde görülen en önemli yaya güvenliği sorunlarından biri yol kenarında yapılan inşaatlarda inşaat perdesinin veya inşaat malzemelerinin kaldırım üzerine konması ve yayalara geçiş yeri bırakılmamasıdır.

KALDIRIM

- Bu durumda yayalar taşıt yolunu kullanma zorunda kalmakta ve yaya güvenliği ortadan kalkmaktadır. **3194 Sayılı İmar Kanunu**'nun İnşaat, tamirat ve bahçe tanzimi ile ilgili tedbirler ve mükellefiyetler başlıklı **34** maddesinde **“Yapı, yol kenarına yapıldığı takdirde ilgili idarece takdir edilecek zaruri hallerde yaya kaldırımlarının bir kısmının işgaline yayalar için uygun geçiş sağlamak ve yukardaki tedbirler alınmak şartıyla müsaade olunabilir. Bu gibi hallerde mülk sahibi veya inşaatı deruhte eden kişi veya kuruluşun sahipleri gelip geçenlere zarar vermeyecek ve tehlikeyi önleyecek tedbirleri alırlar.”** ifadesi bulunmaktadır.



KALDIRIM

- İlçe Belediyesinin sorumlu olduğu bulvar, cadde, sokak, meydan ve kaldırımların önemli ve yaya yoğunluğu olan kaldırımlarında kaldırım hizmet düzeyi ölçülmeli ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi ile ilgili tedbirler alınmalıdır, kaldırımlar aşağıda gösterilen yaya yoğunluğuna göre belirlenen genişlikten az olamaz.

Yaya yoğunluğu (yaya/m2)	Asgari kaldırım net yürüme alanı genişliği (cm)
0,0-0,29	150
0,30-0,59	200
0,60-0,99	250
>1.00	300

Kaynak: Yaya Yolları ve Kaldırımların Tasarım Kuralları Hakkında Yönetmelik

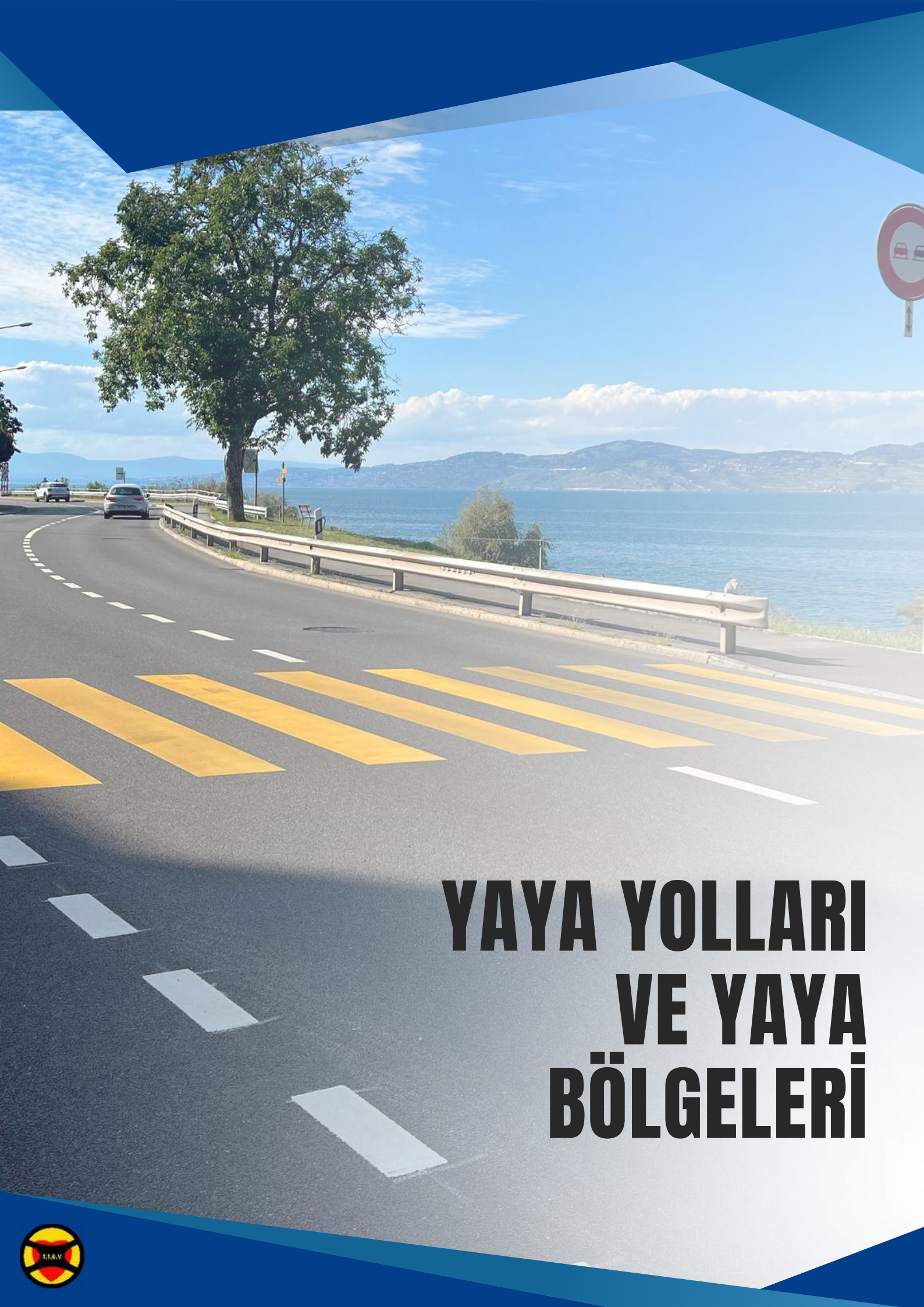


KALDIRIM

- Mevcut kaldırımların yüzeylerinin geçiş güvenliğini etkileyen bölümlerin düzeltilmeli, periyodik olarak kontrol edilmeli, çökme, aşınma veya hasar gibi durumların erken tespit edilip ivedilikle onarılmalı, böylece yaya güvenliğinin sürekli sağlanmalıdır,



- Yaya hareket alanlarında yapılması zaruri olan altyapıya ait kapakların düzenli olarak kontrolü sağlanarak, kırılan, çöken ve/veya kalkan kapaklar ve kapak yerleri ile ilgili gerekli güvenlik önlemleri alınarak uyarı işaretlemeleri yapılmalı, tehlike arz eden kapaklar açıkta bırakılmadan ve ivedilikle bakım yapılmalıdır.



YAYA YOLLARI VE YAYA BÖLGELERİ



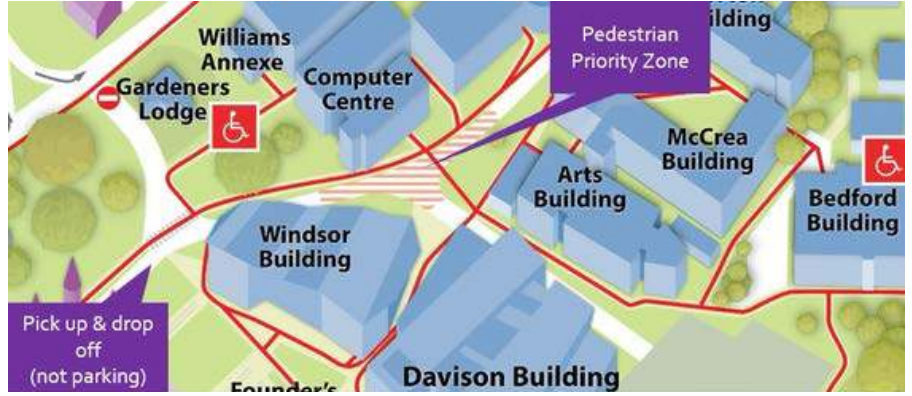
YAYA YOLLARI VE YAYA BÖLGELERİ

- Yaya yolları ve bölgeleri yapmak, modern şehircilikte sürdürülebilir ulaşımın önemli bir parçasıdır ve toplumun genel refahını artırmaya katkı sağladığı gibi trafik güvenliğini de sağlar. Yaya bölgeleri, özellikle çocuklar, yaşlılar ve engelli bireyler için güvenli ve erişilebilir alanlar sunar. Yaya yolları ve bölgeleri, insanların rahatça yürüyebileceği, dinlenebileceği ve sosyalleşebileceği alanlar oluşturarak şehir yaşamını daha keyifli hale getirir.
- Bu nedenle yaya yolları ve bölgeleri arttırılmalıdır,



YAYA YOLLARI VE YAYA BÖLGELERİ

- Yayalaştırılan bölgelere araç girişi yasaklandığından bazı yerlerde tamamen yayalaştırmanın mümkün olmadığı yerlerde **yaya öncelikli bölge** uygulamaları başlatılmalıdır,



YOL VE KAVŞAK DÜZENLEMESİ



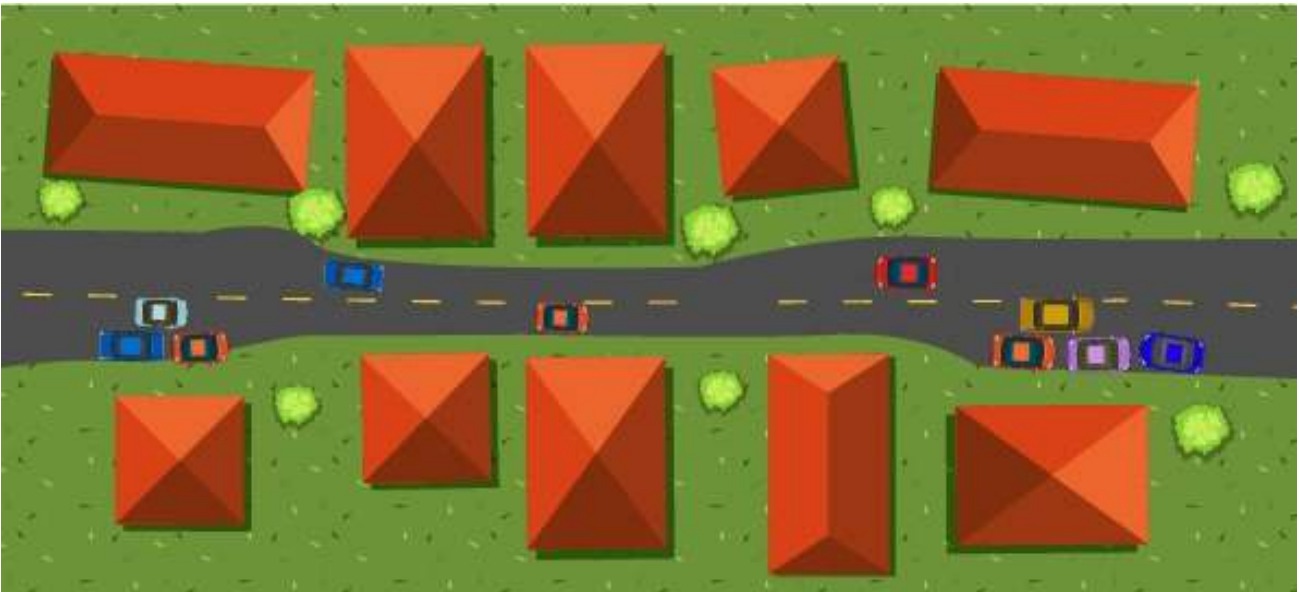
YOL VE KAVŞAK DÜZENLEMESİ

- Yolların hem planlama ve hem de imalatı aşamasında şerit dengesine dikkat edilmelidir. Trafik şerit dengesi, bir yol güzergahında her yönde ve farklı kesimlerde bulunan şerit sayılarının ve genişliklerinin trafik akışı ile uyumlu olacak şekilde düzenlenmesini ifade eder. Bu denge, araç akışının mümkün olduğunca kesintisiz ve güvenli bir şekilde sağlanması için kritik bir tasarım ilkesidir.

Belediyeler yol ve kaldırım yaparken şerit dengesi ve şerit devamlılığına uymuyorlar. Yolların her iki yanına bir ilkeye bağlı olmadan bordür döküyorlar. Bu nedenle taşıt yolu genişliği değişkenlik göstererek bazı kesimlerde geniş, bazı kesimlerde dar oluyor.

Güzergâh boyunca belirli kesimlerde şerit sayısının ve genişliğinin gereğinden fazla veya az olması, trafik akışında düzensizliklere ve kapasite sorunlarına yol açabilir.

Eğer belirli bir kesimde gereğinden fazla şerit varken başka bir kesimde bu şerit sayısı azaltılırsa, araçlar daralan kesimde yoğunlaşarak sıkışıklığa neden olur. Özellikle şerit daralmalarının olduğu yerlerde şerit değişimi zorlaşır ve trafik akışı yavaşlar. Şeritteki dengesizlikler, sürücülerin sürekli olarak hızlarını değiştirmesine neden olur. Ani frenleme ve hızlanmalar kaza riskini artırır.



YOL VE KAVŞAK DÜZENLEMESİ

- Yol proje ve uygulamalarında taşıt yollarının devamlılığına dikkat edilmelidir. Trafik şerit dengesinin sağlanması, yol kapasitesinin etkin kullanımını artırarak trafik akışını düzenler, kazaları azaltır ve sürüş konforunu yükseltir. Özellikle büyük şehirlerde ve yüksek yoğunluklu yolların planlanmasında bu prensiplerin dikkate alınması gerekir.

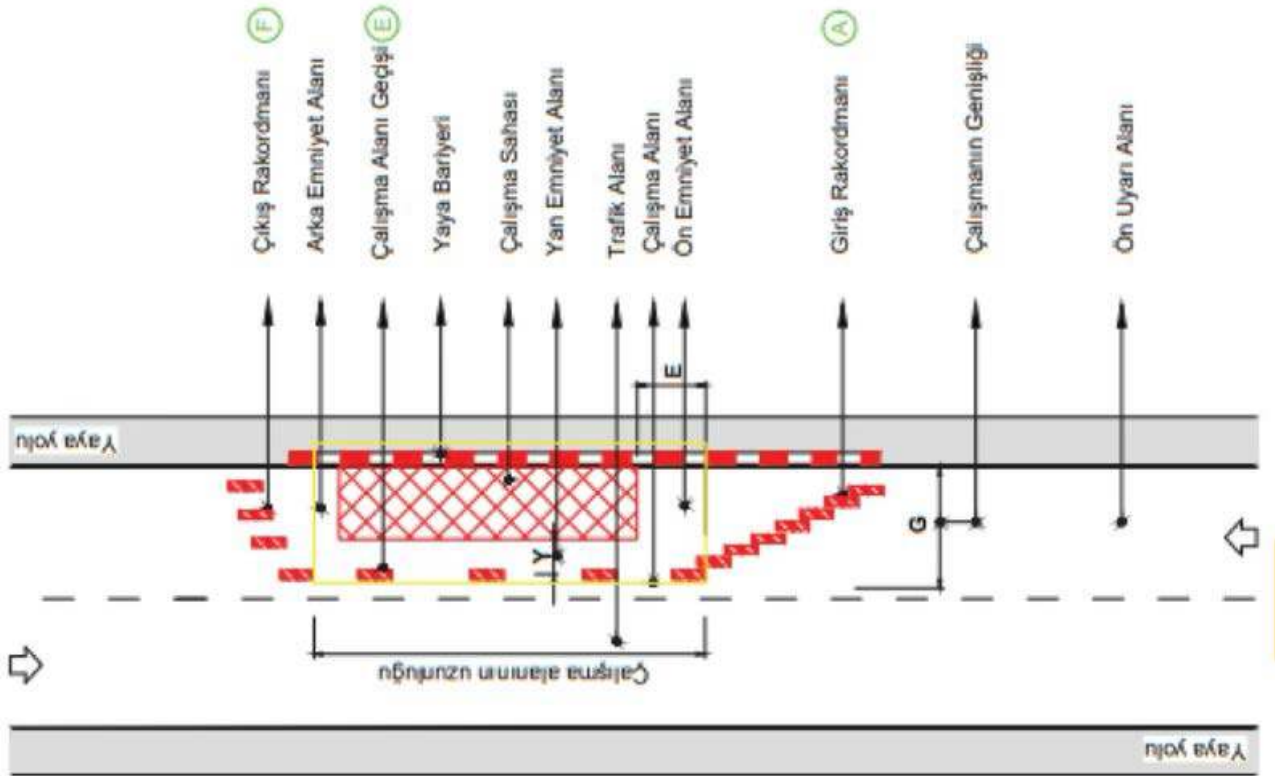


YOL VE KAVŞAK DÜZENLEMESİ

- İlçe Belediyesinin sorumlu olduğu yolların inşası aşamasında keskin virajlarda hız sınırlarının düşürülmesi ve yol kullanıcılarının yeterli mesafeden hız sınırının düşürülmesi konusunda bilgilendirilme yapılmalıdır,

Tehlikeli yol kesimlerinde, kavşaklarda karşı yönden gelen trafiğin, karşılaşma ihtimali olan yol kesimlerinde yeterli aydınlatma sağlanmalıdır,

İlçe Belediyesinin sorumlu olduğu bulvar, cadde, sokak ve meydanlar bulunmaktadır. Trafiğe açık tüm bu alanlarda ve yol kenarlarında yapılacak, yapım, bakım ve onarım çalışmaları sırasında trafiğin düzenli ve güvenli bir şekilde seyrini sağlayacak emniyet tedbirlerini almak üzere **“Yol Yapım, Bakım ve Onarımlarında Trafik İşaretleme Standartları’na”** uyulmalıdır.





OKUL ÇEVRELERİ



OKUL ÇEVRELERİ

- Okul çevrelerinde **trafik sakinleştirme** metotları uygulanmalıdır,
- Çocukların ve öğrencilerin okul ve oyun parkı gibi noktalara güvenli olarak yürüyerek veya bisikletle gidebilmeleri için **“Güvenli Okul Yolu”, “Güvenli Park Yolu”** gibi projeler başlatılarak çocukların ve öğrencilerin bu noktalara en güvenli şekilde ulaşımının temin edilmesi için projeleri geliştirilmelidir



OKUL ÇEVRELERİ

- Yol çevresi çocukların güvenliği düşünülerek inşa edilmeli, motorlu araç yolu, yaya yolu ve bisiklet yolları ayrılarak çocukların tehlikesizce oynayıp eğlenmeleri için yeterli park ve oyun sahalarının yapılmalıdır,
- Okul çevrelerinde yaşanan kazalara ilişkin risk analizlerinin yapılmalı, risk görülen yerlere ilave tedbirler planlanmalı, risk düzeyi yüksek çıkan okullar için **alt veya üst geçit veya trafik sakinleştirme, okul kaldırımının düzenlenmesi** hususları gözden geçirilmelidir,
- Okul ve çevresinde; **hız kontrol elemanları, indirme bindirme cepleri, aydınlatma, okul önü bariyerleri vb.** fiziki tedbirlerin kontrol edilerek eksiklik görülmesi halinde eksiklikler giderilmelidir,



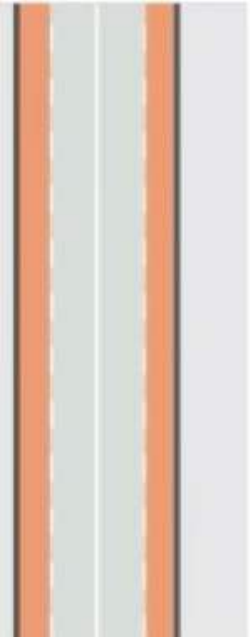
YAYA VE OKUL GEÇİTLERİ



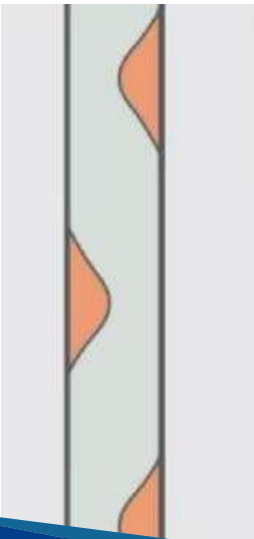
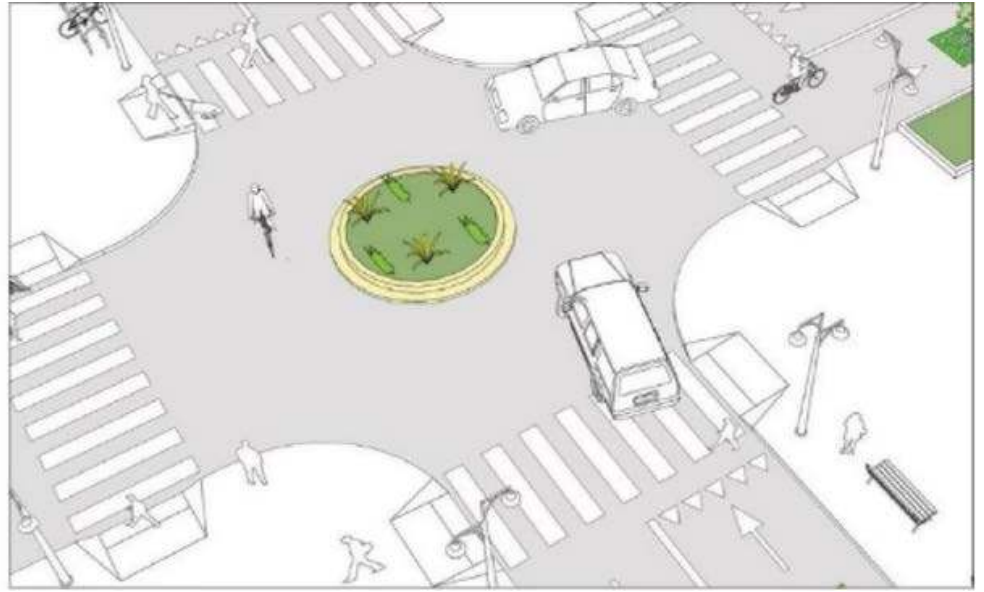
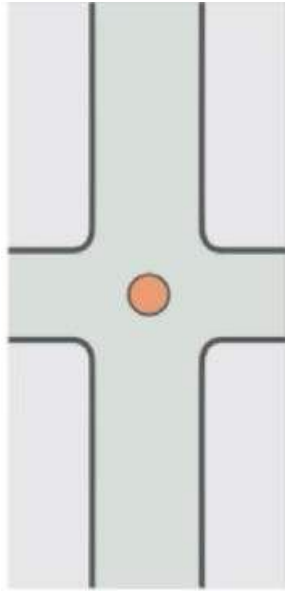
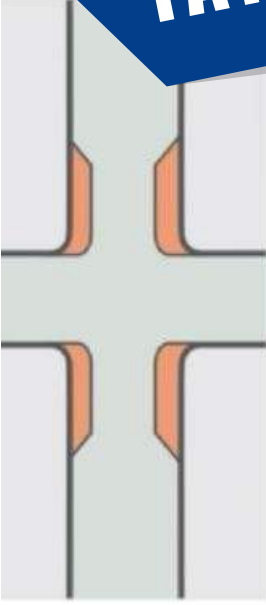
YAYA VE OKUL GEÇİTLERİ

- Yerleşim alanları içerisindeki yollarda özellikle okul önlerinde yüksek hızda hareket eden araçlar en fazla şikâyet edilen sorunlardan biridir. Yapılan aşırı hızlar sonucunda ise ölümlü ya da yaralanmalı birçok trafik kazası meydana gelmektedir. Yaşanan bu kazaları azaltabilmek ve araçların hızlarını düşürmek amacıyla çoğunlukla kasisler yapılmaktadır. Okul önlerine yapılan hız kesici kasisler, yayaların ve özellikle çocukların güvenliğini artırmak için kullanılsa da bazı olumsuz etkileri de olabilmektedir.

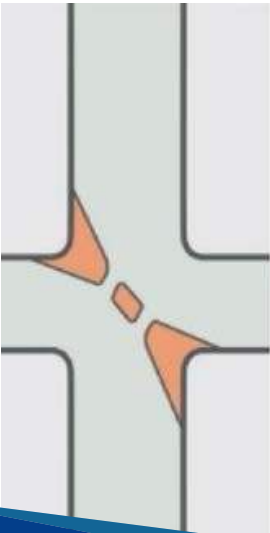
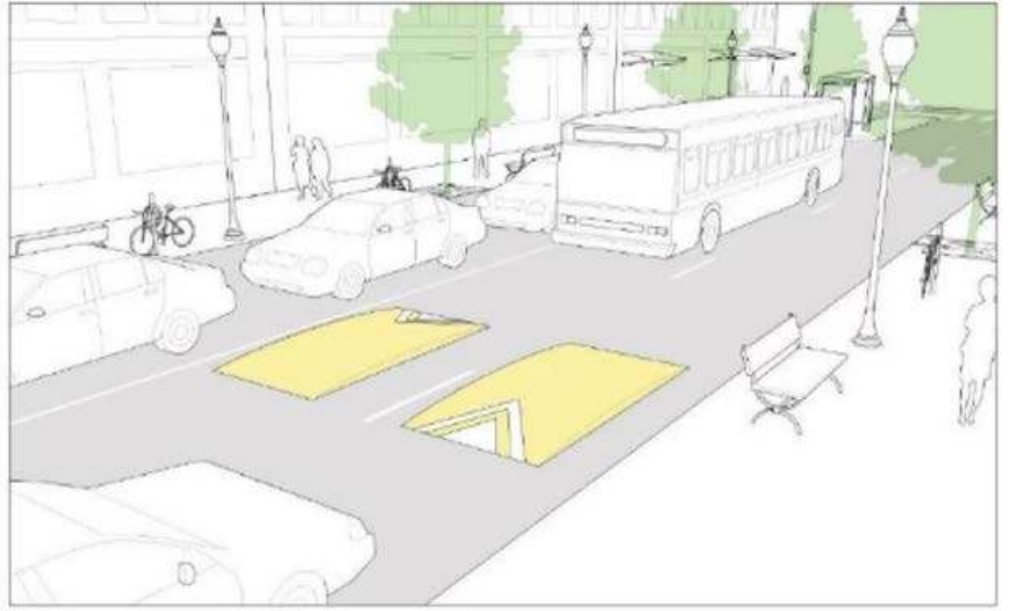
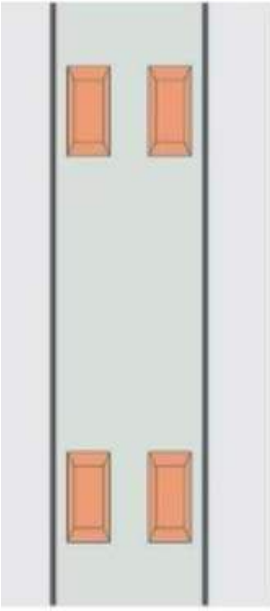
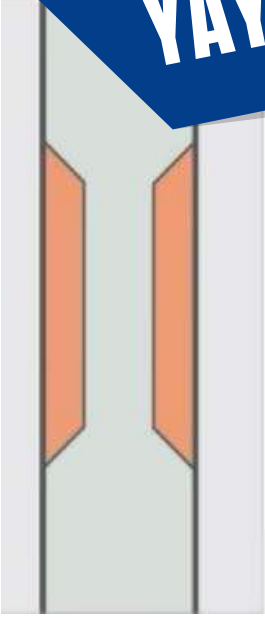
Sürücüler kasisi son anda fark ettiğinde ani fren yapabilir, bu da arkadan çarpma riskini artırır, kasisleri hızlı geçen araçlarda süspansiyon sistemi, amortisörler ve alt takım zarar görebilir, sürekli kasislerden geçen araçların lastikleri daha hızlı aşınabilir, alçak araçlar kasisle çarparak egzoz veya motor parçalarına zarar verebilir, sürücüler kasis öncesi frene basıp geçtikten sonra hızlandığında gürültü oluşur. Bu nedenle okul önlerine ve trafik güvenliği endişesi olan yerlerde **yol kasis uygulamasına son verilmeli yerine trafik sakinleştirme uygulamalarına geçilmelidir**, aşağıda gösterilen fiziksel iyileştirmeler, genellikle trafiği sakinleştirmek için kullanılan tasarım öğeleridir.



YAYA VE OKUL GEÇİTLERİ



YAYA VE OKUL GEÇİTLERİ



YAYA VE OKUL GEÇİTLERİ



● Telefon Bağımlılığı ve Yaya Güvenliği: Yenilikçi Uygulamalara İhtiyaç Var

Günümüzde akıllı telefon kullanımı her yaş grubunda hızla artmakta ve bu durum yalnızca özel yaşamı değil, kamusal alanlardaki güvenliği de doğrudan etkilemektedir. Özellikle yaya geçitlerinde cep telefonuna dalan yayaların, trafik ışıklarını ve çevresel uyarıları fark edememesi sonucu tehlikeli durumlar yaşanmakta, dikkatsizlik kaynaklı kazaların oranı yükselmektedir.

Bu soruna karşı bazı ülkeler yaratıcı ve işlevsel çözümler geliştirmiştir. Güney Kore'nin Seul ve birkaç büyük kentinde uygulamaya konulan yerle entegre yaya geçidi trafik ışıkları bu konuda dikkat çekici bir örnek oluşturmaktadır. Bu uygulamada, yaya geçitlerinin zeminine yerleştirilen LED ışıklar, trafik lambalarıyla senkronize çalışmakta ve kırmızı, yeşil renklerle yayalara bilgilendirme yapmaktadır. Böylece başı eğik bir şekilde yürüyen, telefonuna bakan yayalar dahi, yere yansıyan ışıklar sayesinde güvenli geçiş zamanı hakkında haberdar olabilmektedir.

Belediyeler, kent içi yaya güvenliğini artırmak ve teknolojiyle uyumlu çözümler geliştirmek adına bu tür yaratıcı fikirleri değerlendirmelidir. Yaya geçitlerinde zemin ışıklandırması, sadece telefon bağımlılığıyla değil, gece saatlerinde ve görüş mesafesinin azaldığı hava koşullarında da yayaların güvenliğini artıran etkili bir önlem olarak öne çıkmaktadır.

Ayrıca bu sistem, yaşlılar ve işitme engelliler gibi bazı dezavantajlı grupların da yaya geçidi kullanımını kolaylaştırabilir. Modern kent yönetiminde, teknoloji destekli güvenlik uygulamalarına yatırım yapılması hem trafik güvenliği kültürünün gelişimine hem de yaşam kalitesinin yükselmesine katkı sağlayacaktır.

İNCİNEBİLİR YOL KULLANICILARI



İNCİNEBİLİR YOL KULLANICILARI

- Yaya hareket alanlarında engellilerin kesintisiz hareketliliği sağlanmalıdır. Hissedilir yüzey standartlarına uygun olarak tasarlanmalıdır. Ayrıca açık alanda uygulanan hissedilir yüzeyin tabanı çevre yüzeylerin tabanı ile eşit seviyede olmalı ve sadece yüzey profilleri çıkıntı oluşturmamalıdır,
- Hissedilir yüzey düzenli olarak kontrolü sağlanarak, zarar gören, yıpranan, kalkan ve benzeri kaplamaların gerekli bakımı yapılmalıdır,



İNCİNEBİLİR YOL KULLANICILARI

- Engelli, yaşlı ve diğer hassas grupların ihtiyaçlarını karşılayacak, engelsiz ve güvenli bir yaya ortamı oluşturmak amacıyla kaldırımların erişilebilirlik standartlarına uygun olarak düzenlenmelidir,
- Yayaların güvenliğini artırmak amacıyla trotuar düzenlemelerinde engelli erişimine yönelik çalışmalar yapılmalıdır,
- Hissedilir yüzeyler gözden geçirilerek güvenliği sağlayacak niteliğe getirilmelidir,
- Engelli rampaları her sokak başına ve standartlara uygun yapılmalıdır,
- İlçe Belediyesinin sorumlu olduğu yollarda yol hiyerarşisi kurularak transit ve birinci derece yollar dışındaki sokaklarda hız sınırı düşürülmelidir,
- İncinebilir yol kullanıcılarının korunması amacıyla trafik sakinleştirilme uygulamaları yaygınlaştırılmalıdır,





PEYZAJ



PEYZAJ

- Trafik levhaları ve sinyalizasyon ışıklarını kapatan ağaç dalları görünürlüğü sağlayacak şekilde budanmalı yeni tasarım projelerinde bu unsur dikkate alınmalıdır,
- Orta refüjde bitkilerin araç farlarını perdeleyecek boyda olması sağlanmalıdır,
- Refüj sulamalarında yol kenarına vidanjör getirme uygulamaları sonlandırılmalı ve sulama diğer tekniklerle yapılmalıdır,
- Refüj sulaması esnasında suyun yola akması önlenmelidir,
- Araçların kavşak ve sağa dönüşlerinde, görüş mesafesini etkileyecek yüksek boylu bitkiler kullanılmamalıdır,
- Yayaların trafik gürültüsünden olumsuz etkilenmemesi için, kaldırım ve yol arasında ağaç ve çalılardan oluşan yeşil bant uygulanması yapılmalıdır,
- Yaya kaldırımında yol ile dinlenme alanlarında güvenli bir alan oluşturmak için bitki kabinleri oluşturulmalıdır,
- Yaya kaldırımlarındaki ağaçların yaya geçişlerini engellemeyecek şekilde bakımları yapılmalıdır.



PEYZAJ

- Seçilecek ağaç ve ağaççıklar; yerden asgari **220 cm** yükseklikte, dikey yönde yan dallara sahip, yaprak dökme süresi kısa, bakım isteği (su, gübre) az olan, sık dal ve kabuk dökmeyen özellikte olmalıdır,
- Seçilecek ağaç türleri yöre florasına uygun, ilerde ulaşacakları yükseklik ve taç genişlikleri; yolun ve kaldırımın genişliklerine, trafik yolunun sınıf ve niteliklerine, civardaki yapıların durumuna ve trafiğin yoğunluğuna uygun olmalı, kuvvetli yan ve saçak kökler geliştirerek yol ve kaldırım kaplamalarını tahrip edebilecek veya drenaj kanallarını tıkayabilecek kök sistemlerine sahip olmamalıdır,
- Bitkilendirmelerde, kaldırım veya yaya yolu yüzeyini kaygan veya yapışkan hale getiren salgı bırakmayan ve meyvesi dökülmeyen bitkiler seçilmelidir,
- Ağaçların yayalar tarafından fark edilebilmesi, toprak kaybının ve çamurlanmanın önlenmesi için; ağaçlandırma alanı etrafının kaldırım ile aynı seviyede olacak şekilde ağaç diplerine kaldırım yüzey kaplamasından ayırt edilebilir renklere sahip ızgaralar yerleştirilmeli veya boyanmış çakıl dökülmelidir.



OTOPARK DÜZENLEMELERİ



OTOPARK DÜZENLEMELERİ

- Kentlerimizin trafik ile ilgili temel sorunlarından biri otoparktır. Bu konuda yayınlanmış bir **“Otopark Yönetmeliği”** bulunmaktadır. Bu yönetmeliğin “Genel esaslar” başlıklı 4. Maddesinin (a) bendinde, binayı kullananların otopark ihtiyacının bina içinde veya parselinde karşılanması esasını getirmiş, istisnai durumları da belirlemiştir. Otopark yönetmeliğinin ifade ettiği gibi otopark ihtiyacının parselinde karşılanması hususu titizlikle uygulanmalıdır.



OTOPARK DÜZENLEMELERİ

- İmar planlarında özellikle kentsel dönüşüm adı altında yapılan binalarda yeterli otopark alanı sağlanmalıdır.
- İlçe sınırları içinde sorumluluk alanında otopark yerleri belirlemeli, işletilmeli veya işletilmesini sağlamalıdır.
- Otoparklarda engelliler için park yerleri sağlanmalıdır.





ZABITA DENETİMLERİ

ZABITA DENETİMLERİ

- İlçe belediyesi zabıtasının trafik ile ilgili görevleri, **Belediye Zabıta Yönetmeliği** ve ilgili mevzuat çerçevesinde belirlenmiştir. İlçe zabıtasının doğrudan trafik polisi gibi geniş yetkileri olmasa da, belediye sınırları içinde trafik düzeni ve güvenliğiyle ilgili bazı görevleri bulunmaktadır. Bunlar şunlardır:
- Esnaf tarafından yapılan yol işgali ve kaldırım ihlallerini önlemek amacıyla denetimler yapmalıdır,



- Yol kenarına izinsiz park edilen satış araçlarını, seyyar satıcıları ve diğer işgalleri kaldırmalıdır,
- Belediyenin yetki alanında izinsiz yapılan taşıt yolları, duraklar veya otoparkları tespit edip kaldırmalıdır,

ZABITA DENETİMLERİ

- Belediyeye ait otopark alanlarında düzeni sağlamak üzere denetim yapmalıdır,
- Engelli park yerlerinin usulsüz kullanımını engellemelidir,
- Belediyeye ait ücretli veya ücretsiz otopark alanlarının kullanım kurallarına uyulmasını sağlamalıdır,
- **"Yaya Yolları ve Kaldırımların Tasarım Kuralları Hakkında Yönetmelik"**, yayaların kaldırımlarda ve yaya yollarında güvenli ve kesintisiz hareket etmelerini sağlamak için gerekli düzenlemeleri içermektedir. Özellikle, inşaat ve tamirat çalışmalarında alınması gereken emniyet tedbirleri detaylı bir şekilde belirtilmiştir. Örneğin, çalışma alanlarının yayalar için tehlike oluşturmayacak şekilde kapatılması ve geceleri aydınlatılması zorunluluğu bulunmaktadır. Ayrıca, inşaat faaliyetinin yaya hareket alanına **1,5 metreden** daha yakın ve **2,5 metreden** daha yüksek olması durumunda, kaldırım üzerine korumalı geçit yapılması gerekmektedir. Belediye zabıtası inşaatlarda bu yönetmelik hükmünü uygulamalıdır.

