

Lefkoşa Türk Belediyesi Terminal Bölgesi

Yenileme ve İyileştirme Amaçlı

Kentsel Tasarım Projesi Raporu

(Son Taslak – 22.02.2022 – BM tarafından da onaylandı)

*Doğu Akdeniz Üniversitesi
Kentsel Araştırma ve Geliştirme Merkezi
Şubat 2022*

Lefkoşa Türk Belediyesi Terminal Bölgesi

Yenileme ve İyileştirme Amaçlı

Kentsel Tasarım Projesi Raporu

(Son Taslak – 22.02.2022)

Proje Tasarım Ekibi

Prof.Dr. Şebnem Hoşkara, Mimar, Kentsel Tasarım Uzmanı

Doç.Dr. Nevter Zafer Cömert, Peyzaj Mimarı ve Kentsel Tasarımcı

Doç.Dr. Ercan Hoşkara, Mimar (*Proje Koordinatörü*)

Danışman Ekip

Dr. Can Kara, *Şehir Plancısı*

Cenk Atun, *Mimar (Tiyatro Binası Müellifi)*

Grafik Destek Ekibi

Amirhossain Karimizadeh

Ufuk Şahutoğlu

İÇİNDEKİLER

Sunum

- I. Giriş: Çalışmanın gerekçesi ve kapsamı
- II. Kuramsal Çerçeve
- III. Mevcut Durum Analizi
 - A. Konum ve Bağlam
 - B. Kentsel Peyzaj
 - C. Ulaşım, Erişim, Trafik, Dolaşım ve Otoparklar
 - D. Sosyal Yapı
 - E. Yasal Çerçeve
 - F. Ekonomik Durum
- IV. GZFT (SWOT)
- V. Vizyon, Hedefler ve Stratejiler
- VI. LTB Terminal Bölgesi Kentsel Tasarım Hedefleri
- VII. LTB Terminal Bölgesi Kentsel Tasarım Projesi
 - A. Önerilen Kullanımlar / Kullanım Alanları / Mekanlar ve Özellikleri
 - B. Proje Kavramsal Yaklaşımı
 - C. Ulaşım Kararları ve Şeması
- VIII. Sonuç
- IX. Ekler
- X. Kaynaklar

SUNUM

Bu rapor, Lefkoşa Türk Belediyesi için Doğu Akdeniz Üniversitesi (DAÜ) Kentsel Araştırma ve Geliştirme Merkezi (KENT-AG) tarafından hazırlanan, *Lefkoşa Terminal Bölgesi Yenileme ve İyileştirme Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi*'nin ayrıntılı olarak açıklanması amacıyla hazırlanmıştır.

Söz konusu projenin hazırlık sürecinde bizlerle birlikte çalışan tüm Lefkoşa Türk Belediyesi çalışanlarına, proje danışmanlarımıza, teknik ekibimize ve projenin gerçekleşmesine inanarak bu vizyonu ortaya koyan Belediye Başkanı Sayın Mehmet Harmancı'ya teşekkür ederiz.

Prof.Dr. Şebnem Hoşkara
Doç.Dr. Nevter Zafer Cömert
Doç.Dr. Ercan Hoşkara
Doğu Akdeniz Üniversitesi
KENT-AG Merkezi

I. Giriş: Çalışmanın Gerekçesi ve Kapsamı

Bu çalışma, en genel anlamda, Lefkoşa İmar Planı Raporu'nda ortaya konan vizyon ve ana hedeflere bağlı kalınarak ve Rapor'un altıncı bölümünde özellikle *Ulaşım (6.4)* ve *mevcut otobüs terminali (6.4.3.13)* ile *Merkezi İş Alanı, Faaliyet Koridorları ve Alt Merkezler (6.11)* ve *Açık Alanlar ve Eğlence-Dinlence (6.10)* konularında belirlenmiş *Politika ve Öneriler'in (6)* ve ortaya konan ana hedeflerin gerçekleştirilmesini amaçlamaktadır. Lefkoşa İmar Planı Sınırı içerisinde belirlenmiş bir öncelikli alan olan Lefkoşa Yerleşim Alanı içinde, bir alt alan olarak tanımlanmış olan Merkezi İş Alanı (MİA) için, imar planında (diğer alt alanlar için olduğu gibi), *'imar yasasında belirlenen amaç ve kapsama uygun olarak... sorunlara çözüm üretecek planlar geliştirilmesi'* öngörülmüştür. Bu bağlamda, yine imar planında belirtildiği üzere, geliştirilecek bu planların *'mevcut ana planın ilkelerine ve amaçlarına bağlı olarak daha detaylı çalışmalarla gerçekleştirilmesi'* gerekmektedir. Bu noktadan hareketle ele alınan çalışma Lefkoşa Merkezi İş Alanı (MİA) içinde yer alan Terminal Binasının ve içinde bulunduğu alanın başta ofis, ticaret, eğlence-dinlence ve kültürel faaliyetler olmak üzere *karma kullanımlı olarak* yeniden tasarlanmasını ve bununla birlikte alanın bütünsel olarak ele alınarak, bölge içinde *yeni bir kamusal alan ve kentsel merkez yaratılmasını*; bu yolla da, bölgenin ulaşılabilir, sürdürülebilir ve yaşanabilir bir alana dönüşüm potansiyelinin değerlendirilmesini hedeflemektedir.

Çalışma kapsamında, Lefkoşa Türk Belediyesi'nin talebiyle, Doğu Akdeniz Üniversitesi (DAÜ) Kentsel Araştırma ve Geliştirme Merkezi (KENT-AG) tarafından:

- Lefkoşa'nın merkezinde yer alan Terminal Alanının yeniden tasarlanması ve bununla birlikte alanın bütünsel olarak ele alınıp, bölge içinde bir kamusal kent merkezi yaratılması;
- Terminalin çağdaş normlarda yenilenmesini ve tiyatro binasının tamamlanmasını da sağlayacak bir kentsel gelişim, yenileme ve iyileştirme projesinin gerçekleştirilmesine ve bu yolla bölgenin sürdürülebilir ve yaşanabilir bir alana dönüştürülmesine yönelik gerekli araştırma raporlarının hazırlanması;

- Alan için kentsel tasarım stratejilerinin belirlenmesi, kentsel tasarım projesinin hazırlanması;
- Alanda yer alacak yeni binalar için mimari tasarım teknik şartnamelerinin hazırlanması; ve,
- Tüm süreç için kontrollük ve danışmanlık hizmetleri verilmiştir.

Lefkoşa Türk Belediyesi; Lefkoşa İmar Planı Yenileme (Revizyon) Çalışma ve Danışmanlık Protokolünün 7. Maddesi kapsamında DAÜ ile ek protokol gerçekleştirerek, Lefkoşa Terminal Bölgesi Yenileme ve İyileştirme Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi'nin hazırlanmasına yönelik çalışmaları koordine etmek ve süreçleri Lefkoşa Türk Belediyesi ile birlikte yönetmek üzere, Ocak-Temmuz 2021 tarihleri arasında katılımcı bir süreç izlenerek sürdürülmekte olan çalışmaları takiben, yeni bir hizmet talep etmiştir. Bu kapsamda, DAÜ KENT-AG bünyesinde kurulan uzman ekipten talep edilen hizmet doğrultusunda söz konusu projede aşağıdaki çalışmalar yürütülmüştür:

- A. Terminal Bölgesi proje alanı için araştırma raporunun hazırlanması;
- B. Lefkoşa Terminal Bölgesi Yenileme ve İyileştirme Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi kapsamında, üst ölçekli kentsel tasarım stratejilerinin belirlenmesi; kavramsal kentsel tasarım önerilerinin 2 ve 3 boyutlu sunumu ve animasyonlarının hazırlanması;
- C. Proje alanı içinde yer alan Lefkoşa Türk Belediyesi Tiyatro binasının çevre düzenlemesi: kültür-sanat meydanı, kültür-sanat yolu ve paylaşımlı yol tasarımı ve sunumu;
- D. Lefkoşa Türk Belediyesi Tiyatro binasının çevresi için kentsel tasarım uygulama projesi ve ihale dosyasının hazırlanması;
- E. Yeni Terminal Binası ve alanı için ihtiyaç programı ve Mimari Teknik Şartnamesinin hazırlanması;
- F. Katılım sürecinde sunumların hazırlanması ve sunulması.

Bu rapor, çalışma kapsamında yürütülen hizmetlerle ilgili olarak,

- kuramsal çerçeveyi,
- bölge / alan ile ilgili mevcut durum analizlerini,
- GZFT (SWOT) çalışmasını,
- çalışma alanı için geliştirilen vizyon ve hedefleri,
- üst ölçekli kentsel tasarım stratejilerini, hedeflerini ve ilkelerini, ve
- kentsel tasarım kavramsal ve uygulama projesini

sunmak üzere hazırlanmıştır.

II. Kuramsal Çerçeve

Söz konusu çalışma, kamunun / Belediyenin başı çektiği ve yapılandırdığı, proje temelli, görece mikro ölçekli, 'planlı bir kentsel yenileme süreci' olarak; çevresel ve mekansal olduğu kadar sosyal ve ekonomik tabanlı bir kentsel iyileştirmeyi ve gelişimi hedeflemektedir.

Çalışılan proje alanı, içinde barındırdığı mevcut şehirlerarası otobüs terminal binası, inşaatı yarım kalmış Belediye Tiyatro binası, Belediye Binası ve önündeki otopark alanı ile, *kentsel yenileme* kapsamında değerlendirilmesi gereken ve *kentsel tasarım* aracılığıyla iyileştirilmesi ve geliştirilmesi gereken *kamusal* bir alandır.

Kentsel Yenileme ve Kentsel Tasarım

Günümüzde kentsel dinamikler, kentlerde bulunan yapı stoğunun önemli bir bölümünün yenilenmesini ve atıl alanların kamusal amaçlı değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda, sağlıklı kent dokularının iyileştirilmesinde ve kentsel sorunların çözümünde *ekonomik, çevresel, mekansal ve toplumsal* koşulları dikkate alan kapsamlı bir projelendirme süreci olarak tanımlayabileceğimiz *kentsel yenileme*, geleceğe yönelik toplumsal bir öngörünün oluşturulması ve yönetilmesi süreci olarak da düşünülebilmektedir. Bu doğrultuda ele alınması beklenen kentsel yenileme projelerinin temel amacı, proje alanlarının gelecekte üstleneceği kentsel roller doğrultusunda, sağlıklı, güvenli ve modern yapılarla, kentsel mekan standartlarında, kaliteli ve sağlıklı yaşam ve kullanım alanları oluşturulmasıdır.

Kentlerimizin genelinde sağlıklı yapılaşma, kent dokuları içinde bulunan atıl / kayıp alanlar, yanlış ve/veya çağdaş gereksinimleri karşılamayan kullanımlar vb. ile sayıları artmakta olan kimliksiz, niteliksiz fiziksel çevreler, ekonomik cansızlığa ve cazibesini yitirmeye başlayan kentsel alanların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Özellikle kent merkezlerinde ortaya çıkan bu olumsuz süreçlerin, 'kentsel yenileme' uygulamaları ile yönetilmesi ve sorunların doğru tespit edilerek doğru teşhisle bu tür kentsel alanlara müdahale edilmesi gerekmektedir. Bu müdahale sürecinde *yenileme* kavramının yanında *kentsel tasarım* kavramının da planlama ile birlikte ele

alınması; bir başka deyişle, kentsel yenileme, planlama ve kentsel tasarım süreçlerinin birlikte yürütülmesi, bütüncül bir çerçevede sürdürülebilirliğin sağlanması, yaşam kalitesinin artırılması, nitelikli ve yaşanılabilir kentsel alanların oluşturulması yönünde ilkesel kararların alınması son derece önem arz etmektedir. (Adilhan ve Ünverdi, 2018)

Kentsel yenileme, farklı kaynaklarda farklı ifadelerle tanımlanmıştır. Ruşen Keleş (1980) kentsel yenilemeyi; “Kamu girişimi ya da yardımıyla, yoksul komşuluklarının temizlenmesi, yapıların iyileştirilmesi, korunması, daha iyi barınma koşulları, tecim ve işleyim olanakları, kamu yapıları sağlanması amacıyla, yerel tasar ve izlenceler uyarınca, kentleri ve kent özeklerinin tümünü ya da bir bölümünü, günün değişen koşullarına daha iyi yanıt verebilecek duruma getirmek” olarak tanımlamaktadır (Keleş, 1980). Başka bir tanımlamada kentsel yenileme, “zaman içinde eskimiş ve yıpranmış kent dokularının, günün sosyal ve ekonomik şartlarına uygun olarak değiştirilmesi veya yenilenmesini sağlayan süreç” olarak ifade edilmektedir (Atalık ve diğ., 1985). Doğan Hasol’un (1998) tanımına göre ise kentsel yenileme “mevcut kentleri ve merkezleri düzeltmek ve günün gereklerine uydurmak amacıyla yeniden planlama ve bunu uygulamaktır”.

Kentsel yenileme, yerel yönetimler tarafından kullanılan bir fiziksel, sosyal ve ekonomik kalkınma aracıdır. Daha spesifik olarak kentsel yenileme, özel kalkınmayı teşvik eden kamu yatırımları yoluyla “kentiçi karmaşa” alanlarını (örneğin, işlevini yitirmiş veya çağdaş işlevsel gereksinimleri karşılayamayan yapılar; yetersiz sokaklar veya çevresel olarak kirlenmiş, atıl, kullanılmayan alanlar; güvenli veya oturulmaya uygun olmayan binalar, vb.) fiziksel, sosyal ve ekonomik olarak canlandırma yöntemidir. Kentsel alanlarda ortaya çıkmış “kentiçi karmaşa” koşulları nedeniyle, özel yatırımcılar, mülk sahipleri veya işletme sahipleri, bölgedeki potansiyel gelişimden yeterli kar elde edememektedir. Bu durumda, kamu yatırımı bazen özel yatırımı desteklemek ve etkinleştirmek için gereklidir. Kamu yatırımları, yolların ve altyapının iyileştirilmesini, müteahhitlere teknik ve mali yardım yapılmasını veya topluluk olanaklarının geliştirilmesini içerebilir. Özel kalkınma ekonomik olarak pratik hale geldiğinde, yatırım bölgeye geri döner. Fiziksel ve ekonomik koşullar zamanla iyileştikçe, daha fazla özel yatırım teşvik edilir ve yerel ekonomi güçlenir. Kentin ekonomik canlılığı, yaşanabilirliği ve çevresel sürdürülebilirliği genellikle

kentsel yenileme yatırımları ile geliştirilmektedir. Kentsel yenileme, her ülke için, yerel ve ülkesel koşullara göre farklı biçimlerde ele alınarak gerçekleştirilebilir.

Bütün bu tanımlamalardan da anlaşılacağı üzere, kentsel yenileme, bozulan ve işlevsizleşen fiziksel çevreyi, tekrar eski kimliğine veya günümüz sosyal, ekonomik şartlarına uyum sağlayacak seviyeye getirmek için yapılan iyileştirme çabası; ve, *kente fiziksel, sosyo-kültürel ve ekonomik anlamda yapılan müdahalelerin bütünüdür*. Kent içinde ve/veya herhangi bir kentsel alanda gerçekleştirilecek kentsel yenileme çalışmalarının başarısı ise, söz konusu alanların kendi özgün karakterine bağlı olarak ortaya konacak kentsel tasarım ilkeleri ve yaklaşımları ile mümkün olacaktır. Adilhan ve Ünverdi (2018)'nin de belirttiği üzere, "yıpranan ve köhneme riski ile karşı karşıya kalan kentsel alanların tekrar canlandırılması ve bu alanlarda yaşam kalitesinin artırılması, fiziksel mekânın değişen koşullar ve kullanıcı tercihleri doğrultusunda iyileştirilmesi, kentsel tasarım ilkelerinin ve standartlarının belirlenmesi ile mümkün kılınabilir".

Kentsel mekândaki değişim, tasarım ilkeleri ile birlikte denetlenerek yönlendirilmelidir. Kentsel yenileme, iyileştirme ve kentsel tasarım kavramları birbirlerini tamamlayan ve birlikte yürütülmesi gereken eylemlerdir. Kent çalışmaları ölçeğinde pek çok noktada ifade edildiği üzere, işlevini yitirmiş ve eskimeye uğramış kentsel alanların yeniden canlanması ve kullanılmaya başlanmasında kentsel tasarım ve uygulamaları en önemli araçtır. Kentsel mekanların iyileştirilerek yaşam kalitesinin yükseltilmesi ve kullanıcıların gereksinimlerini kolaylaştıracak ve estetik kentsel mekanların oluşturulması kentsel tasarımın ana hedefleri arasında yer almaktadır. Kentsel yenileme yapılacak alanlar için, yere özgü tasarım ilkelerinin geliştirilmesi ve bunun kentsel tasarım rehberleri ile desteklenmesi yenileme ve iyileştirmenin başarıya ulaşmasını sağlayacaktır. Adilhan ve Ünverdi (2018) tarafından ifade edildiği gibi, "Katılımcı, bütüncül ve uygulanabilir bir kentsel tasarım projesi, yenileme alanında bulunan taşınmazlara da değer artışı sağlayacaktır. Ancak bu sonucun mevcut çalışma alanı içerisindeki mülkiyet sahiplerince de kabul görmesi, proje sonrasında oluşacak olan değer artış kazancının eşitlik ilkesi çerçevesinde paylaşım esasına dayanmaktadır. Bu eşitlikçi paylaşım ilkesi, katılımcı bir sürecin önünü açacaktır.

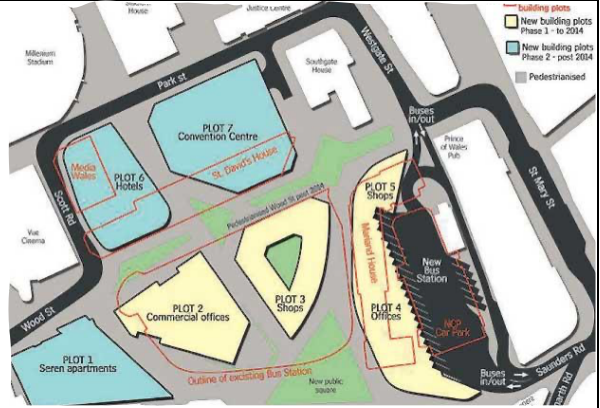
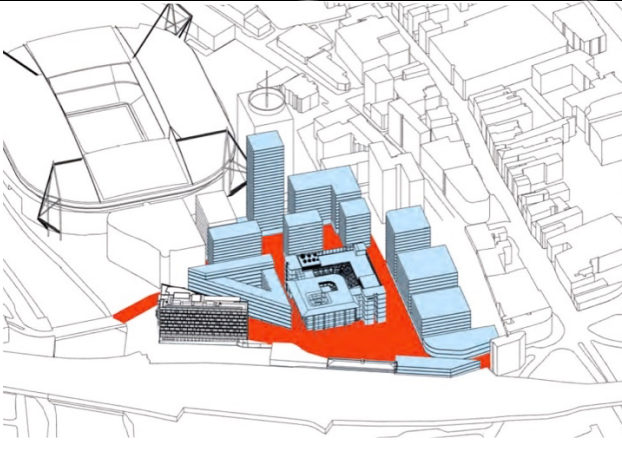
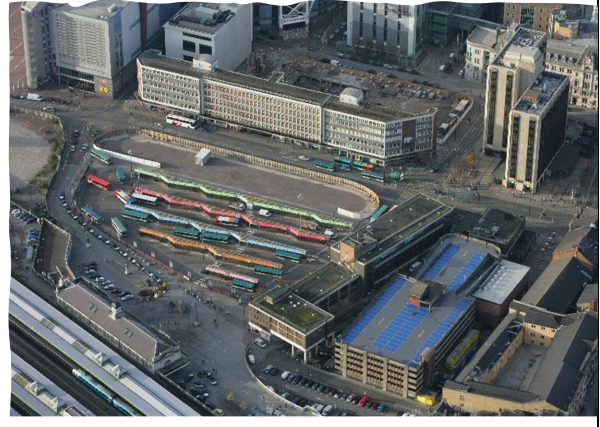
Uygulama sürecindeki en temel sorun olarak görülen katılımcı seviyesi ve finansal boyut, kentsel tasarımın yenileme alanına katacağı değer artışıyla aşılabacaktır.”

Bu bağlamda, Lefkoşa Merkezi İş Alanı (MİA) içinde yer alan çalışma alanı içindeki terminal binasının, Lefkoşa İmar Planı ana hedefleri doğrultusunda yeniden yapılandırılarak, çağdaş ve içinde farklı karma kullanımları da barındıran yeni bir tasarım olarak ele alınması; inşaatı yarım kalmış tiyatro binasının, Belediye binası ile arasında kalan alanda tasarlanacak meydan ile birlikte tamamlanması; ve tüm bu yenilenen alanların diğer karma kullanımlarla desteklenerek **bütünsel bir yaklaşım ve temel kentsel tasarım ilkeleri doğrultusunda, stratejik planlama anlayışı ile yeniden tasarlanarak yenilenmesi** projenin temel amacını oluşturmaktadır.

Bu amaç doğrultusunda ele alınması gereken yeni terminal binasının, kentsel yenileme ve gelişim bağlamında, literatürde benzer örnekleri mevcuttur (Şekil 1 ve 2).

Söz konusu örnekler de incelendiğinde, mevcut terminal binası ve içinde bulunduğu alanın da, benzer bir yaklaşımla ve çağdaş tasarım değerleri doğrultusunda ele alınarak; kültürel, sosyal, ticari, çalışma, eğlence-dinlenme ve barınma/konaklama kullanımlarına olanak sağlayacak, kamusal açık alanlarla (meydan, sokak, yeşil alan) desteklenecek, kent içi dolaşım ve toplu taşıma sistemlerini destekleyecek, 7/24 yaşayan bir kent parçasına dönüştürülmesinin mümkün olduğu söylenebilir.

Bu görüşler görüşler ışığında yürütülen bu çalışma, stratejik planlama yaklaşımı ile ele alınarak hazırlanmıştır.



Şekil 1 Cardiff Otobüs Terminali ve Karma Kullanımlı Merkez, İngiltere
 (Kaynak: <https://www.facebook.com/Cardiff-Bus-Station-101340731942733>;
<https://www.walesonline.co.uk/business/business-news/latest-images-new-cardiff-bus-12164780>;
<https://www.bbc.com/news/uk-wales-south-east-wales-38391608>)



Kamusalık ve Kentsel Kamusal Alan

Söz konusu projenin asıl hedeflerinden birisi, Lefkoşa'nın merkezinde yer alan bu özel bölgenin, çağdaş kullanımlara ve gereksinimlere karşılık verecek, kentiçi ve şehirlerası ulaşım ağını destekleyecek, karma kullanımlı bir kamusal alan olarak kente ve kentliye kazandırılmasıdır. Bu hedeften yola çıkarak, kamusalık ve kamusal (açık) alan kavramlarına da kısaca değinmekte fayda vardır.

“Kentsel kamusal alanlar, toplumun her kesiminin eşit ölçüde kullanım hakkının olduğu, hareketlilik ve erişime açık, çeşitli kültürel, sosyal ve ekonomik faaliyetler ile toplanma, bekleme,

dağılma gibi eylemlerin gerçekleştiği, kamusal kullanımlara açık ve bu bağlamda planlanması ve tasarlanması gerektiğini savunduğumuz ortamlardır. Kentsel kamusal alanlar, işlevsel ve yapısal olarak tanımlanmış kişi, grup veya grupların ortak toplumsal özelliklerini takiben ortaya çıkabilmelerinin yanında, çeşitli fiziksel, toplumsal, kültürel ve simgesel özellikleriyle sınırları belirlenmiş oluşumlar olarak da karşımıza çıkabilirler.” (Hoşkara ve Akpınar, 2021)

Kentlerde yapılı çevre dışındaki tanımlı boşlukları oluşturan bu alanlar, günümüz kentlerindeki kalabalıklaşmanın ve düzensizliğin yarattığı karmaşaya bir çözüm olarak, “insan odaklı ve yaya dostu mekânlar” olarak daha yaşanılır alanlar haline getirilmeye çalışılmaktadır. Bu kapsamda, kamusal alanların “kamusallık” işlevini sürdürebilmesi için kamuyu oluşturan tüm vatandaşların erişimine ve kullanımına açık olması; aynı zamanda teşvik edici olması gerekir.

Kentsel kamusal alanlar, özellikle de meydanlar, bireylerin ve toplumun bir araya geldiği önemli mekânlardır (Suher, 1995). Meydanlar tarihten günümüze, şehir halkının veya ziyaretçilerinin buluşma yeri, şehrin karmaşasından kopup soluklandıkları, rahatlama ve dinlenme imkânı buldukları, insanların birbirini izledikleri ve kentteki olup biten olayları paylaştıkları, kısaca çok amaçlı kullanım mekânları olmuşlardır (Erdönmezler, 2014). Meydanlar ve sokaklar, kent dokusu içinde bir sosyal ve kamusal doku örüntüsü oluşturarak, kentlilere bir araya gelme, toplanma, etkileşme, kültürel ve ticari faaliyette bulunma, eğlenme, dinlenme gibi olanaklar sağlamaktadırlar.

Lefkoşa Terminal alanı da, bu bağlamda tüm kent ve kentlinin kullanımına açık bir kentsel kamusal alan olarak değerlendirilecektir. Söz konusu alan içinde yapılacak her türlü gelişim, kamusallığı ve kamusal mekanları destekleyecek şekilde ele alınmıştır. Bu bağlamda, Lefkoşa İmar Planı Raprounda da belirtildiği üzere, kentiçi transfer merkezi olarak yeniden tasarlanacak olan alan içinde, sosyal, kültürel ve ticari aktiviteleri barındıracak kent meydanları, yaya ve bisikletliye öncelik verecek paylaşımlı yollar, yayalaştırılmış sokaklar, ve kentliye sakin, nefes alma olanağı sağlayacak yeşil alanlar yer alacaktır. Bu tür kentsel kamusal alanlar ile ilgili yapılan literatür

araştırmasında rastlanan ve projemiz için ilham kaynağı olabilecek bazı örnekler Şekil 3'te paylaşılmaktadır.

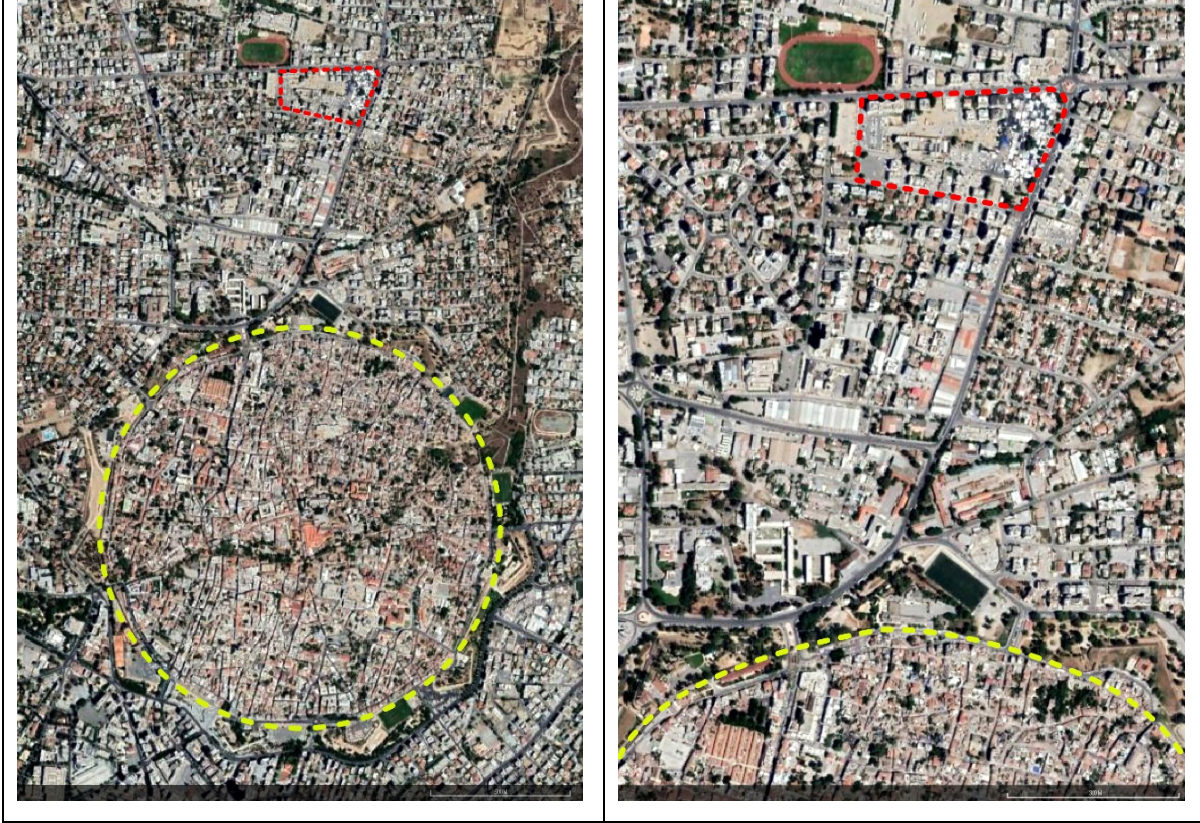


Şekil 3 Kentsel kamusal alan örnekleri: Marshall Deodoro Square, Comercio, Brezilya (Kaynak: <https://www.archdaily.com/968654/urban-redevelopment-of-marechal-deodoro-square-sotero-arquitetos>)

III. Mevcut Durum Analizi

Çalışma alanı için geliştirilecek her türlü görüş ve öneri, kentin ve içinde yer aldığı bölgenin mevcut durumunun doğru kavranmasıyla mümkün olacaktır. Bu noktadan hareketle mevcut durum analizleri, konum ve bağlam; kentsel peyzaj; ulaşım, erişim, trafik, dolaşım ve otoparklar; sosyal yapı; yasal çerçeve; ve ekonomik yapı olmak üzere beş temel başlık altında sunulmaktadır.

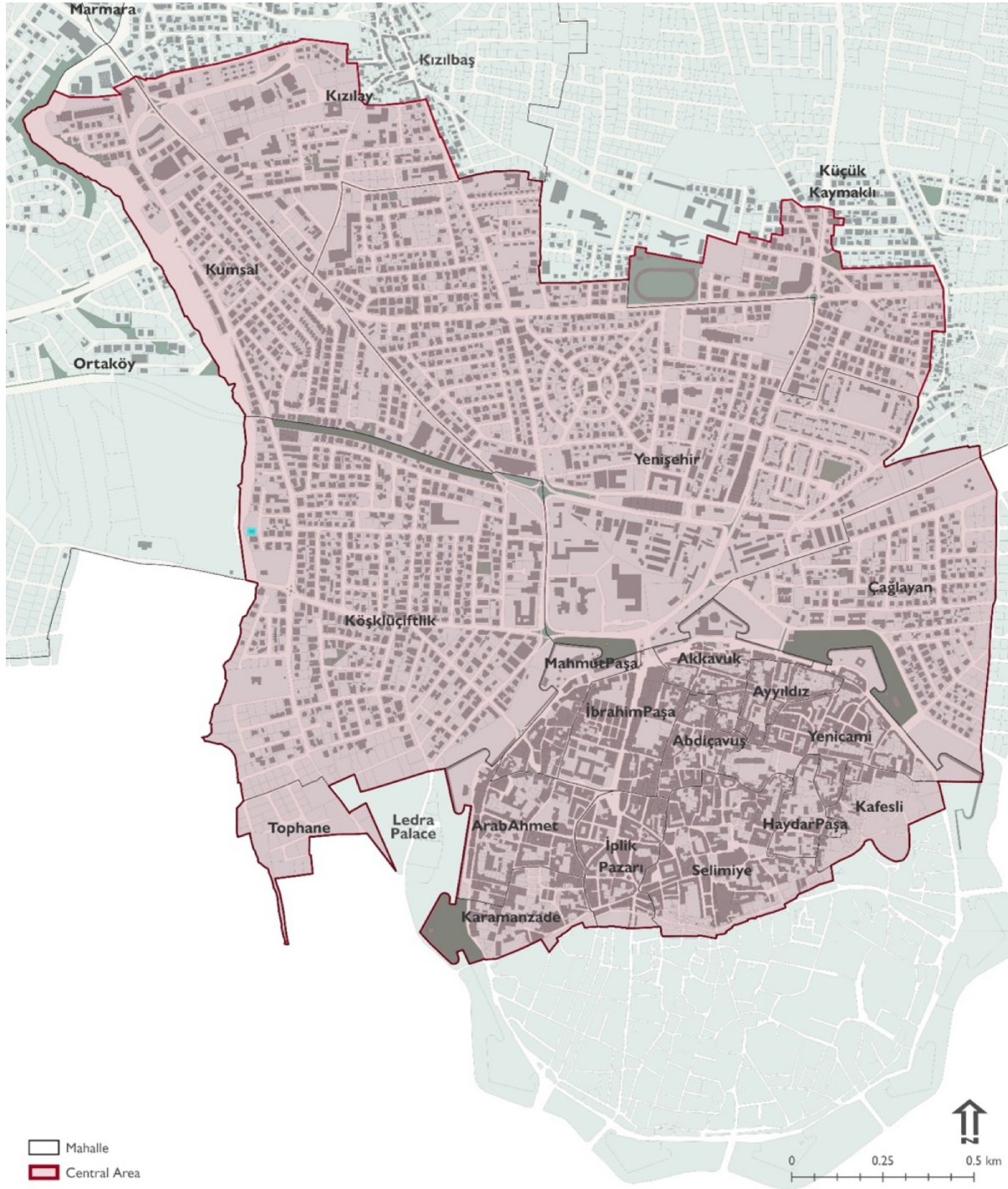
A. Konum ve Bağlam



Şekil 4 Proje alanının tarihi surlar içi ile olan ilişkisi ve kentiçi konumu

Çalışma alanı Lefkoşa Yenişehir Mahallesi'nin doğu kısmında yer almaktadır. Buna ek olarak Merkezi İş Alanı (MİA) olarak tanımlanan bölgeye ve tarihi surlar içi bölgesine yakın bir konumdadır. Ayrıca Gazeteci Kemal Aşık Caddesi ve Atatürk Caddelerinin kesişme noktasında

olması nedeniyle kolay erişilebilir durumdadır. Tarihi ve kültürel alanlara ve iş merkezlerine, merkezi fonksiyonlara, ticari akslara, devlet dairelerine vb. bölgelere yakın olması nedeniyle toplu taşıma ve ulaşım hizmetlerinin kente sağlanabilmesi kapsamında avantajlı durumdadır. Zaman içerisinde kentsel büyüme ve nüfus artışı ile birlikte şehir içi toplu taşıma hizmetleri ve şehirlerarası toplu taşıma güzergahlarının artmasına neden olmuştur. Lefkoşa İmar Planında şehir merkezinin büyümesi açısından bir düşüş olmayacağı belirtilmektedir. Merkezi İş Alanında trafik hacimleri ilerde çok yüksek olacağı da vurgulanmaktadır (Bakınız: Lefkoşa İmar Planı Raporu). Bu nedenle şehir içi etkin ve verimli bir ulaşım sisteminin kurulması zorunluluk teşkil etmektedir. Bu amaçla gelecekte etkin ve verimli bir ulaşım sistemi için şehirler arası ve kırsal bölgelerle kent içi ulaşımın bütünleşmesi konusunda Lefkoşa İmar Planında önemli bir hedef ve politika yer almaktadır. Depolama alanı olarak da kullanılan terminal alanının daha verimli ve etkin bir transfer istasyonuna dönüşmesini sağlamak gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bilindiği üzere, terminal alanının kent merkezinde giderek artan arazi fiyatlarına rağmen depolama alanı olarak kullanılması ciddi bir sorun teşkil etmektedir. Bununla birlikte idari ticari ve/veya merkezi fonksiyonların yer aldığı bir kent merkezinde kamusal alanların verimli kullanılması kentsel yaşam kalitesi açısından da önem taşımaktadır. Bu açıdan yıllarca şehirler arası veya diğer kırsal bölgeler kent merkezi arasında ulaşımı sağlayan toplu taşıma araçlarına depolama hizmeti sağlayan Lefkoşa Terminal alanının dönüşümü ivedilik göstermektedir. “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 yanı sıra, seyahat ve turizm acentelerinin de yer aldığı bir kompleks şeklinde yeniden tasarlanmalıdır.” ilkesi ile bu dönüşümü sağlanması önem teşkil etmektedir.



Şekil 5 Lefkoşa Merkezi Alanı

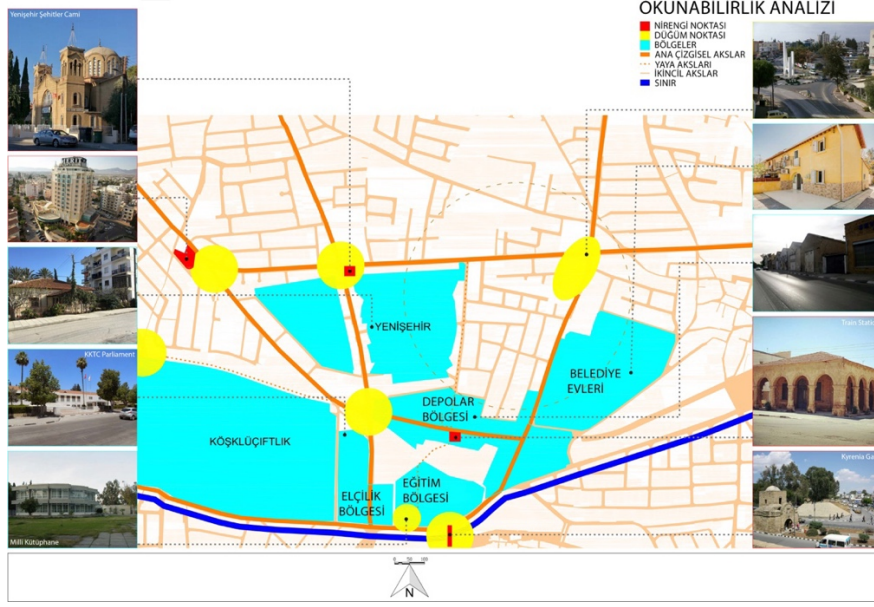
B. Kentsel Peyzaj

Yapılaşmış çevre

Lefkoşa Yenişehir Mahallesi'nin doğu kısmında yer alan çalışma alanı, mevcut şekliyle 4-5 katlı apartman blokları ile, LTB binası, inşaatı yarım kalmış Belediye Tiyatro binası ve şehir içi ve şehirlerarası otobüslerin kullanımında olan mevcut terminal binasını ve bu binalar arasında kalmış olan ve 'kayıp alanlar' olarak nitelendirebileceğimiz otoparkları kapsamaktadır. Alan içinde tanımlı bir kamusal açık alan mevcut değildir.



Şekil 5 Proje çalışma alanı: A. Yarım kalmış tiyatro binası ve LTB güneyinde kalan otopark alanı
B. Yeni terminal binası proje alanı C. Mevcut Terminal Binası alanı ve çevresi A'. Mevcut otopark alanı



Şekil 6 Bölgede okunabilirlik

Kent Morfolojisi

Bölgedeki doluluk boşluk oranlarına bakıldığı zaman kamusal binalar ve yarı kamusal binalarının dokuda oluşturulduğu izler kamusal yapıların şekillenişini net olarak vurgulamakta, konutlardaki doluluk boşluk oranı ise Fasil 96'dan sonraki yapılaşmayı göstererek konuttaki biçimlenişin homojen dağılımını yansıtmaktadır. Bu bölgedeki doluluk boşluk oranları tanımlı olup sokak dokuları da bu bağlamda belirginleşerek dokudaki bütünlüğü oluşturmuştur. Çalışma alanının batısında yer alan Yenişehir bölgesi radyal ve grid birleşimi yerleşim dokusu özelliği gösterirken, proje alanının kendisi ve güneyinde devam eden bölge ile doğusundaki caddeden sonraki bölge daha gridal özellikler taşımaktadır.



Şekil 7 Kentsel doku (doluluk-boşluk)



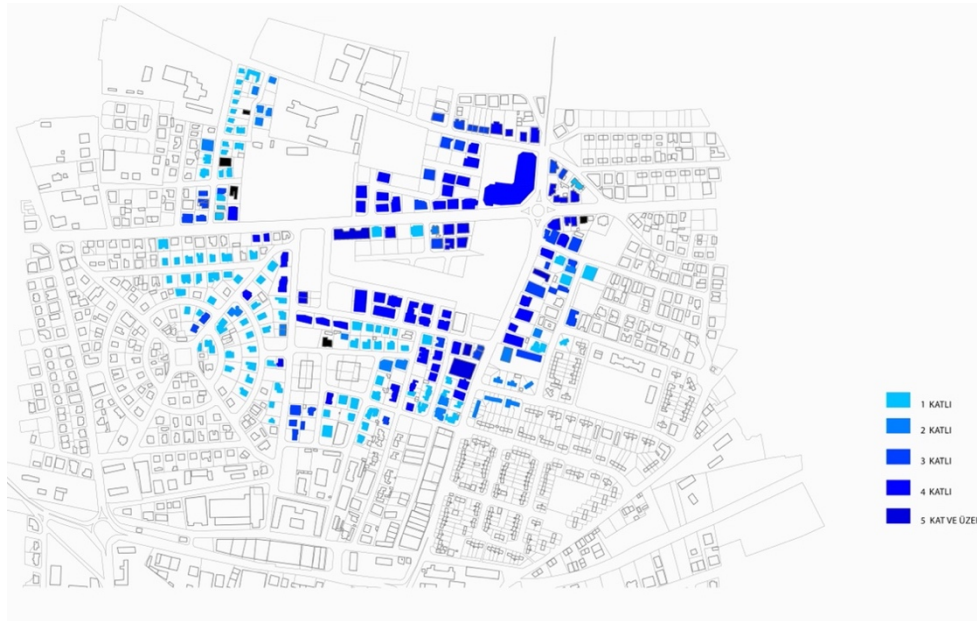
Şekil 8 Terminal bölgesi panoramik görünüm

Kat Yükseklikleri

Şht Ecvet Yusuf, Gazeteci Kemal Aşık, Abdi İpekçi ve Atatürk Caddesi dışındaki alanlarda çoğunlukla bir ve iki katlı binalar vardır. 2-4 kat arası olan binalar çoğunlukla konut amaçlıdır ve ana arterlerin çevrelediği iç bölümde konumlanmıştır. Gazeteci Kemal Aşık ve Atatürk Caddesinin kesişim noktasında yer alan Yusuf Muhtar Galeria alışveriş merkezi üç katlı olup bölgedeki tek AVM kullanımına örnektir. Üçüncü en büyük bina grubu, yaygın olarak her zaman zemin katta bulunan ticari işlevlerle karma kullanılan ve tipik olarak üst katlarda ofisler veya konut birimleri içeren dört katlı binalardır. Şht Ecvet Yusuf, Gazeteci Kemal Aşık, Abdi İpekçi ve Atatürk Caddesi

üzerinde dört kattan yüksek binalar bulunmakta, olup civardaki en yüksek binalara iki örnek ise Atatürk Caddesi zerinde arazinin kuzeybatı köşesinde bulunan altı katlı belediye binası ve arazinin hemen doğusunda bulunan 11 katlı Limasol Bankası'dır. Bu arter üzerindeki kat yüksekliği belli aralıklarda konsolide yapılan imar planı ile değişiklikler göstererek bugünkü halini almıştır.

Bu üç aksta konumlanan binalar, MİA kapsamında olduklarından 6 kata kadar yükselmeye başlamıştır, ancak tüm dokunun tamamlanarak sürekliliğinin sağlanması kat yüksekliklerinin 6 kattan fazla yükselmesi ile dönüşebilecektir.



Şekil 9 Kat yükseklikleri



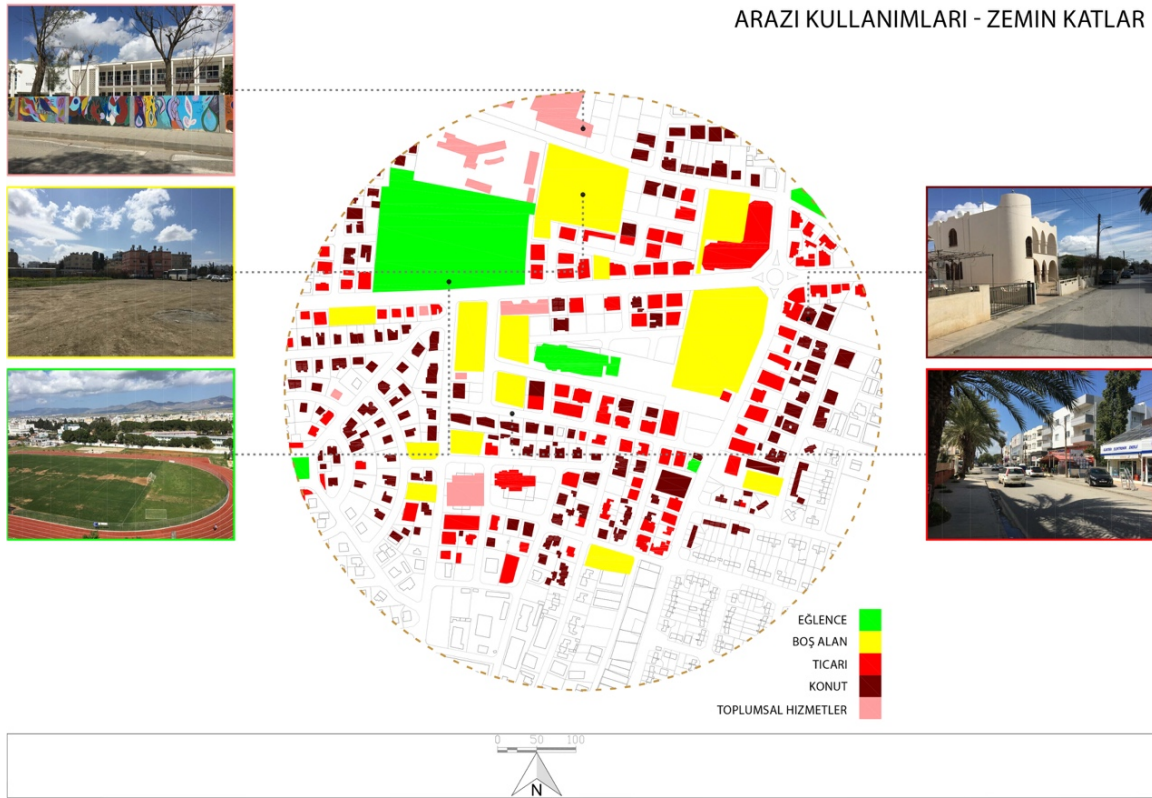
Şekil 10 Mevcut Terminal araç park alanı



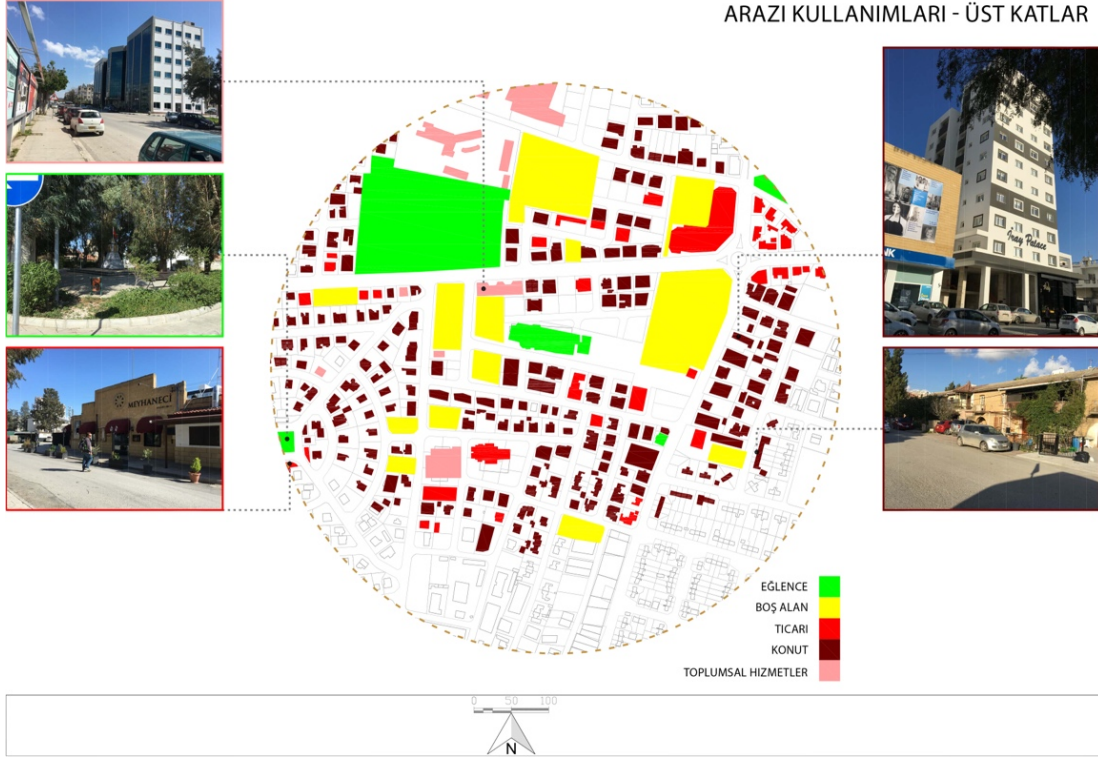
Şekil 11 Mevcut Terminal araç park alanı

Arazi kullanımları

Bölge içinde zemin kattaki karma kullanımlar, ana arterler ve bağlantı yolları boyunca tipik kullanım dokusunu oluştururken, ikincil yollar boyunca yoğunluklu olarak konut kullanımı gözlenmiştir. Özellikle Gazeteci Kemal Aşık Caddesi, Belediye Binası ve proje alanının da konumlandığı Atatürk Caddesi'ndeki zemin katlar, genellikle ticari fonksiyonların yer aldığı kullanımları barındırırken, ticari işletmelerin üzerinde ofislerin ve konutların bulunduğunu göstermiştir. Bölge içinde yer alan yarım kalmış tiyatro binası, bölgeyi bir kültür-sanat alanına dönüştürme potansiyeli taşımaktadır. Mevcut Terminal binası, güncel kullanımlara hizmet vermekte yetersiz kalmaktadır. Terminalin önünde yer alan otopark alanı, günün çoğu saatinde toplu taşıma araçlarının bekleme alanı olarak, atıl denilebilecek açık alan özelliği taşımaktadır.



Şekil 12 Arazi kullanımları – Zemin kat



Şekil 13 Arazi kullanımları – Üst katlar



Şekil 14 Yarım kalmış Tiyatro binası



Şekil 15 Yarım kalmış Tiyatro binası ve Terminal bağlantısı



Şekil 16 Terminal bekleme alanı

Kamusal açık alanlar – sokaklar, meydanlar, yeşil alanlar

Lefkoşa kent dokusu, kamusal açık alanlar açısından zengin gibi görünmekle ve bir potansiyel sunmakla birlikte, mevcut şekliyle, çağdaş kamusal kullanıma açık kentsel mekanlardan mahrumdur. Parselasyona bağlı olarak yerleştirilen konut bloklarının sınırladığı sokaklar, kamusal kullanımlardan çok araçlara hizmet etmektedir.



Şekil 17 Lefkoşa sokak dokusu



Şekil 18 Terminal alanından Belediye binasına yönelen sokak aksı

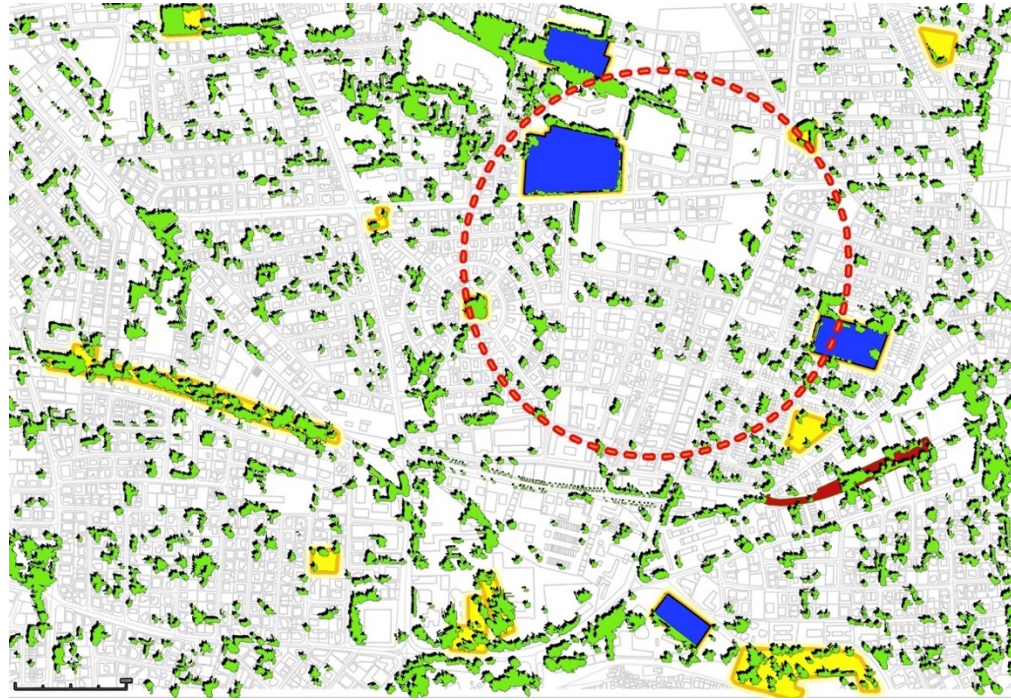
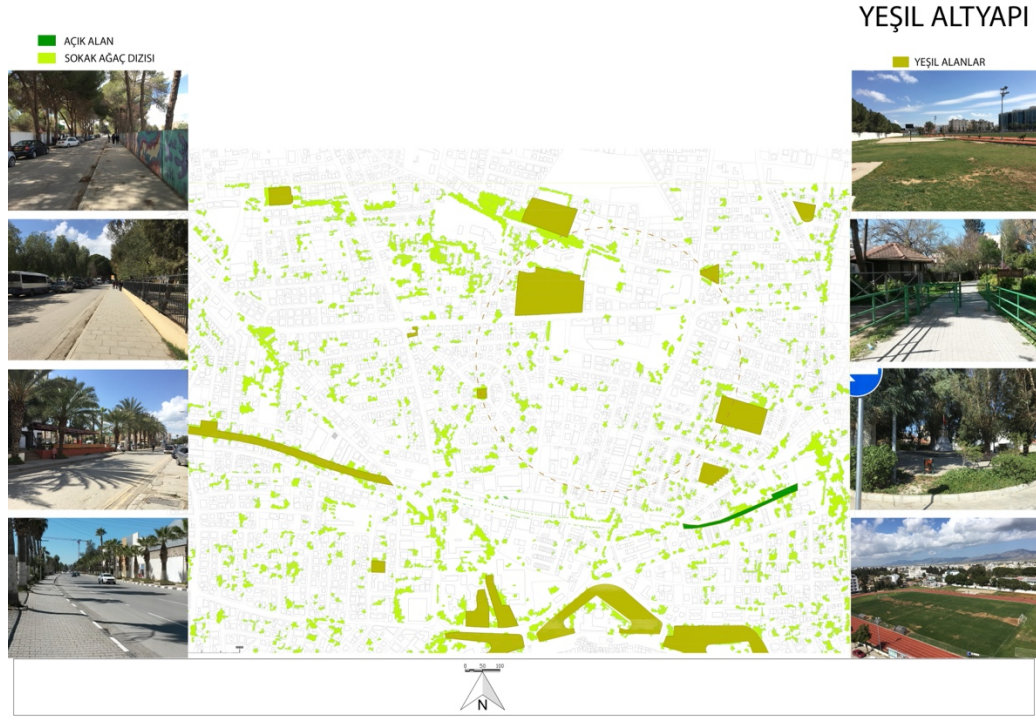


Şekil 18 Bölge içinde yer alan, konut ve giriş kat ticaret ile çevrelenmiş ancak yayalara değil araçlara hizmet eden sokaklar

Bölgede meydan olarak nitelendirilebilecek tek mekan, ışınal plana sahip Yenişehir Bölgesinde yer alan merkezi alandır. Ancak bu merkezin de fiziksel ve fonksiyonel olarak meydan olma özelliğini yitirdiği, bölge ölçeğinde sadece Okalıptüs ağaçlarının konumlandığı araç çemberi olduğu gözlemlenmiştir. Tarihi kent dokusu haricinde Lefkoşa kentinin hiçbir bölgesinde bir meydan bulunmamaktadır. Bu kapsamda kentsel yenileme ve iyileştirme hedefli çalışılan Terminal Bölgesi, içinde oluşturulacak meydanlarıyla – kentsel kamusal açık alanlarıyla, tüm kente ve kentlilere farklı sosyal ve kültürel aktivite olanakları sağlayabilecek potansiyele sahiptir.

Yeşil alanlar

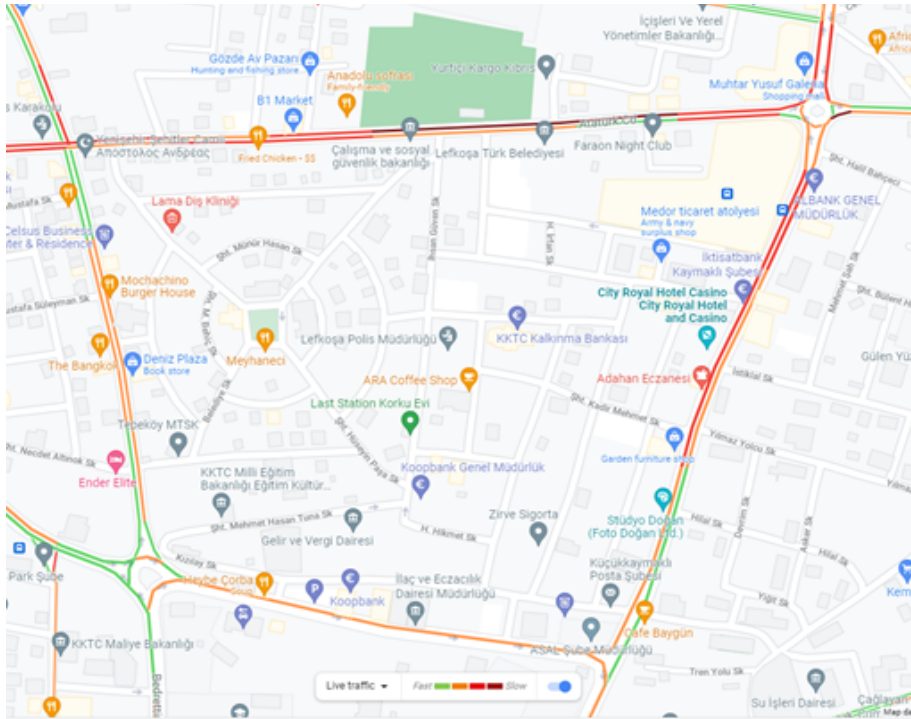
Merkezi Ticaret Bölgesi'nin inşa yoğunluğuna sahip olan çalışma alanında kentsel kamusal yeşil alanlar düşük yoğunluktadır ve yeşil – sert zemin dengesi mevcut değildir. Tüm bölgede dağınık olarak yer alan yeşil parçacıklar özel kullanımlı konut bahçeleridir. Bu da dış mekanların daha aktif kullanılmasını teşvik edecek mikro iklim koşullarını iyileştirmek için ağaç ve yeşil alan kapsamının iyileştirilmesi zorunluluğu olduğu anlamına gelmektedir. Bölgeye yakın kamusal yeşil alanlar, Kumsal Park ve hendeğin çevresinde yer alan Çağlayan Parkı ve Kuğulu Parktır.



Şekil 19a ve b: Lefkoşa MIA bölgesi yeşil altyapısı

C. Ulaşım, Erişim, Trafik, Dolaşım ve Otoparklar

Yukarıda belirtildiği üzere, Lefkoşa Terminal alanı kentin ana merkezinin kuzeyinde yer almaktadır. Ayrıca kuzey ve doğusunda Lefkoşa Kenti'nin iki önemli ana arterine erişim sağlamaktadır. Bu nedenle Lefkoşa kent merkezi ve bölge merkezlerine ulaşımı sağlayan birincil derecedeki arterler (faaliyet koridorları) üzerinde yer almaktadır. Bunlara ek olarak proje alanın batısında Belediye hizmet binası nedeniyle trafik yoğunluğu gün geçtikçe artmaktadır. Belediye Hizmet binası ve ana arterlerde yer alan ticaret, ofis ve diğer kullanımları nedeniyle, ana arterler üzerinde özel araç otoparkları giderek yoğunluk kazanmaktadır. Normal koşullarda dört şerit olarak tasarlanan ana arterler iki şerit olarak kullanılabilir. Bu nedenle trafik yoğunluğu açısından ciddi bir sorun ortaya çıkmaktadır (Şekil 20). Özel araçlar düzensiz bir şekilde kamusal alanlarda (yol içerisinde veya kaldırımlarda) park ihtiyacını karşılayabilmektedir. Bölgede özel araç otoparkını karşılayacak herhangi düzenli otopark veya depolama alanları bulunmamaktadır. Ayrıca Belediye hizmet binasının bu bölgede yer alması ana arterler üzerinde düzensiz araç parklarını her geçen gün artırmaktadır.



Şekil 20 Terminal alanı ve bölgesindeki canlı trafik akışı (Google Traffic)

Şekil 20’de de görüleceği üzere proje alanının kuzey doğusunda yer alan dönel kavşakta, Atatürk Caddesi’nin kuzey doğusunda ve Şht. Mustafa Ahmet Ruso caddesinde trafik akışının çok yavaş hareket ettiği açık bir şekilde belirtilmektedir. Bu kapsamda şehir içi ve/veya şehirlerarası ulaşım ve dolaşımın iyileştirilmesi için bölgedeki düzensiz otopark sorunlarının acilen giderilmesi gerekmektedir.

Toplu Taşıma açısından bakıldığında terminal alanı tüm ülkeye hizmet veren şehirlerarası toplu taşıma araçlarının durak noktası olarak belirmektedir. Buna ek olarak şehirlerarası otobüslere ve havalimanı servislerine hizmet veren bir alandır. Bu kapsamda çok fazla toplu taşıma güzergâhına hizmet vermesi gerekmektedir. Kentsel büyüme ile birlikte artan güzergâh ve otobüs sayıları nedeniyle depolama alanı gün geçtikçe yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle gelecekte alternatif depolama yerlerinin belirlenmesi önem teşkil etmektedir.

Bölgede yayaların dolaşımının sürekliliğini sağlayacak herhangi bir planlama, düzenleme veya projelendirme bulunmamaktadır. Yayaların rahat dolaşımını sağlayacak kaldırım genişlikleri veya kesintisiz dolaşım alanları mevcut değildir. Kaldırımların olduğu yerlerde bile, bu kaldırımlar sık sık kesintiye uğrar. Kaldırımların devamlılığı birçok seviye farklılıkları ve engellerle bozulmuştur. Özetle yaya dostu bir fiziki çevre bulunmamaktadır.

Lefkoşa İmar Planında belirtildiği ana hedefe yönelik olarak “MİA ve koruma alanlarında yayalaştırma planlarını ve trafik yönetimini teşvik etmek ve planlamak” (Lefkoşa İmar Planı) hedefine uygun bir tasarım oluşturulması ve bütün alanda kesintisiz yaya dolaşımının sağlanması önem teşkil etmektedir.



Şekil 21 Lefkoşa MİA bölgesi ulaşılabilirlik ve trafik analizi

D. Sosyal Yapı

'1996 nüfus sayımı verilerine göre "İmar Planı Sınırı" alanında yaklaşık olarak 52,000 kişi yaşamaktadır. 20 yıllık plan dönemi sonunda ise nüfusun yaklaşık olarak 80,000 kişi olacağı hesaplanmıştır. Bu nüfus artışı, 5'er yıllık aralıklarla hesaplandığında, 2005 yılı için 60,000, 2010 yılı için 66,000, 2015 yılı için 72,700 ve 2020 yılı için de 80,000 kişi olacağı tahmin edilmektedir.' Yine 1996 nüfus sayımı verilerine göre "İmar Planı Sınırı" alanı içerisindeki nüfusun %76.5'i Lefkoşa'da yaşamaktadır. Devlet Planlama Örgütü tarafından yapılan nüfus projeksiyonuna göre 2020 yılında Lefkoşa'nın nüfusu 53,400'e ulaşacak ve plan alanı toplam nüfusunun %66.6'sını oluşturacak. (Lefkoşa İmar Planı Raporu)

Bölge ile ilgili sosyal yapıyı ilgilendiren bir dizi analiz, Lefkoşa İmar Planı Raporu, 6.11 Merkezi İş Alanı Alt Merkezler ve Faaliyet Koridorları bölümünde yer alan bilgilere dayandırılmıştır. Söz konusu Raporda kullanıldığı şekliyle MİA terimi birçok ticari faaliyetin yoğunlaşacağı kent merkezindeki bütünleşmiş alanı belirtir. Rapor içindeki 6.11.1 Merkezi İş Alanı başlıklı alt bölümden alınan bilgiye göre:

‘Ülkenin başkenti olan ve yaklaşık merkezinde bulunan Lefkoşa bütün ülkeden müşteri, ziyaretçi ve iş yapanları çekerek geniş bir coğrafi alan üzerinde etkisini göstermektedir. Kent merkezinde yapılan arazi kullanım araştırması sonuçlarına göre Planı alanında tüm çalışanların %42.8’i, ticaret alanlarının %26’sı ve tüm ofis kullanımlarının da %43’ü kent merkezinde yer almaktadır. Avrupa’nın aynı büyüklükteki kentleri ile kıyaslandığında bu değerlerin düşük olduğu görülmektedir. Bunun nedeni kentin bu bölgesinde başlıca ticari ve diğer uygun geliştirmeyi yönlendirecek ve bölgeye çekecek etkili planlama politikalarının olmayışına bağlanabilir.’

İmar Planı Raporu 6.11.1.1 Ana konular başlığı altında ise aşağıdaki bilgilere yer verilmektedir:

- a. *Merkezi İş Alanının 1963 ve özellikle de 1974 sonrasında kentin kenarında kalmasından dolayı MİA’ya ulaşılabilirlik azalmıştır. Surlar içerisindeki geleneksel MİA işlevlerinin büyük bir kısmı tamamen çürümüş ve bozulmuştur. Etkili bir planlama denetiminin olmayışı, mevcut durum ve eğilimler, MİA dan uzakta, ışınsal yollar üzerinde dağınık ticaret ve ofis gelişmelerini özendirilmektedir.*
- b. *MİA’daki ofisler, dükkanlar ve konutlarla ilgili bina gelişmelerinin konumu, yer seçimlerine ilişkin belirgin bir politikanın olmamasına bağlı olarak, gelişti güzeldir.*
- c. *MİA ile kentin diğer bölgeleri arasında arsa-yapı oranı ve bina yüksekliği açısından bir farklılaşma yoktur. Bu nedenle de mekansal yapısı ayırt edilir özelliğe sahip değildir*
- d. *Binaların hacmi ve yüksekliği, yapı malzemelerinin seçimi dış cephenin ele alınış tarzı ve benzeri unsurlar üzerinde etkili estetik denetimin olmadığından, MİA bölgesi belli bir karakter ve süreklilik olmadan gelişmiştir.*

- e. *MİA'daki fiziki çevre genellikle fakirdir. Ağaçlandırma, yaya bölgeleri oluşturma, alışveriş merkezleri gibi çevrenin değerini artırıcı düzenlemeler yeterli düzeyde yapılmamaktadır. Suraltlarının potansiyeli bu yönde kullanılmamaktadır.*
- f. *MİA'da birleşen ana trafik güzergahları, trafik sıkışıklığı, çevre kirliliği ve enerji kaybına neden olmaktadır.*
- g. *Dükkanlara düzenli servis verecek uygun yükleme ve boşaltma olanakları eksiktir.*

E. Yasal Çerçeve

Çalışma alanı ile ilgili yasal çerçeve, Lefkoşa Merkezi İş Alanı kapsamında, Lefkoşa İmar Planı'nda ayrıntılı olarak, farklı konu başlıklarında ele alınmaktadır. Raporun bütünlüğü açısından, Lefkoşa Terminal Bölgesi Yenileme ve İyileştirme Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi'ni destekleyen ya da Projenin strateji, yaklaşım ve hedefleriyle bağlantılı yasal konular aşağıda, doğrudan İmar Planı Raporu'na referanslarla sunulmaktadır.

Lefkoşa İmar Planı Alanında yoğunluk denetimi, yapı-arsa oranlarının denetimi aracılığı ile yapılmaktadır. 2.20/1 yapı-arsa oranı ile yol genişliğine bağlı olarak 55 derecelik açı ile belirlenen, en fazla 12 olan bina katsayısı ve en fazla % 50 bina taban alanı uygulaması, son 30 – 40 yıldır Plan Alanında geçerli olan genel kurallardır. Bu çok yüksek yapı-arsa oranı uygulamasının sonucu olarak, ortak alanların, estetiğin, ve özel alanların mahremiyetinin kaybolduğu, yüksek binalarla alçak binaların karmaşık olarak bir arada bulunduğu, sıradan, kimliksiz, ait olma duygusu vermekten uzak konut alanları oluşmuştur. Genel olarak, konut gelişmesi, yaşanabilir koşullar ve uygun konut çevresi pahasına, çok çeşitli bina tipleri ve farklı konut ebatları ile, kontrolsüz ve gelişigüzel bir biçimde gerçekleşmektedir.

6.13.2 Yapı Arsa Oranı ve Konut Yoğunluğu

Yapı-arsa oranı özellikle Merkezi İş Alanı – MİA'da, faaliyet koridorlarında, ticaret ve ofis amaçlı gelişmelerde uygulanabilir.

6.11.1.3.d. MÍA'ndaki diğer kullanım ve işlevler

MÍA özellikle kültürel etkinliklerle, kamu yönetimi ve turizm gibi eksik olan çeşitli işlevlerle zenginleştirilmelidir.

6.11.1.3.e. MÍA'nın form ve karakteri

MÍA'nın göze çarpan form ve karaktere ulaşabilmesi için yüksek standartta kentsel tasarım teşvik edilmelidir.

6.7.3.1 Ticaretin yapısı ve konumu

Merkezi iş alanı (MÍA), Surlariçinin bir kısmını içeren MÍA bölgesi ana ticaret merkezi olarak geliştirilecektir. MÍA, plan alanı ve bölgesinin etki alanında da çok çeşitli ticaret kullanımları ile hizmet verecektir.

6.7.3.2 Merkezi İş Alanı

Kente ve bölgeye hizmet eden büyük mağazalar, çeşitli servis dükkanları ve uzmanlaşmış dükkanlar, eğlence ve ticari gelişme olanaklarıyla beraber MÍA alanında yer almaları teşvik edilecektir. Yerel nüfusun, MÍA'da yer almasına izin verilecektir.

MÍA plan alanının yerel ve bölgesel öneme sahip en büyük ticaret alanıdır. Mal ve servisler açısından uzmanlaşmış ticaretin dış bölgelere bir eğilimi olmasına rağmen bu hala MÍA'da yüksek bir orandadır. Birçok önlemlerle, bölgenin çekiciliğini artırmayı hedefleyen politikalar MÍA bölgesinin rolünün korunması ve güçlendirilmesi açısından çok önemlidir. MÍA diğer ticaret alanlarına göre yüksek yoğunluk ve yapı-arsa oranı, ticaret, eğlence, sosyal ve idari işlevlerin olduğu özel gelişme ve çevresel düzenlemelere değişiklik getirmek gibi ölçüt ve politikalar ile desteklenmeli ve güçlendirilmelidir. (bkz. bölüm 6.13) MÍA'daki ticaret gelişmelerinde bütünleme ve sürekliliğin sağlanması için zemin katlardaki gelişmelerde diğer kullanımların önlenmesi için özel dikkat gösterilmelidir.

6.13 YAPI ARSA ORANLARI, BİNA YÜKSEKLİKLERİ VE ARSA BÜYÜKLÜKLERİ

6.13.4.2.2.2.1 Merkezi İş Alanı (MİA)

Merkezi İş Alanı'nda arsa alanı 1000 metre karenin altında olması durumunda taban alanı oranı en fazla 0.40/1, toplam yapı arsa oranı 2.00/1 ve katsayı en fazla 12 kat olacak şekilde uygulanacaktır.

Merkezi İş Alanı'nda arsa alanı 2501-3000 metre kare olması durumunda taban alanı oranı en fazla 0.40/1, toplam yapı arsa oranı 2.80/1 ve katsayı en fazla 12 kat olacak şekilde uygulanacaktır.

Merkezi İş Alanı'nda arsa alanı 3001 metre kare ve üzeri olması durumunda

- Kamuya açık mülkiyeti mal sahiplerinde kalması koşulu ile %20 meydan düzenlemesi yapılması,
- Otopark gereksiniminin en fazla %20'sini zeminde düzenlemesi,
- Taban Alanı Oranı en fazla 0.35/1 olması
- Tasarlanan binada zemin ve 1. Katta, yoldan ve yan hudutlardan 3 metre, arka huduttan en az 5 metre, üst katlarda ise yan hudutlardan en az 5 metre çekmesi koşulu ile,

toplam Yapı Arsa Oranı 3.00/1 ve katsayı en fazla 12 kat olacak şekilde uygulanacaktır.

Bu yasal çerçeve bağlamda, proje bilgileri aşağıda sunulmaktadır:

- **Toplam Parsel Alanı:** Tiyatro ve belediye binası alanı ile beraber 33,000m²
- **Belediye Binası:** Taban alanı: 1,000m²; Toplam Alan: 4,500m²
- **Tiyatro Binası:** Taban Alanı: 2,400m²; Toplam Alan: 5,300m²
- **İmarı yapılabilecek toplam taban alan (0.4/1):** 13,200 – 3,400 (mevcut) – 1800 (sonraki gelişme alanı) = 8,000m²
- **İmarı yapılabilecek toplam alan (2.8/1):** 92,400 – 9,800 (mevcut) – 23,000 (sonraki gelişme alanı 16 kat olarak) = 59,600m²

- **Kamusal açık alan:** 15,000 m2 Meydan: 2,500 + 2,500 = 5,000 m2
- **Yaya yolu:** 3,000 m2 Yeşil Alan: 4,000
- **Diğer Kamusal Alanlar:** 3,000m2

F. Ekonomik Durum

- Lefkoşa ve Gönyeli’de yılda yaklaşık 40 milyon GBP Konut Yatırımı
- Toplam inşaat yatırımı yılda yaklaşık 55 Milyon GBP
- Bölgede bir arsa değeri yaklaşık 300 – 500 Bin GBP
- Arazi değeri yaklaşık 15 Milyon GBP
- «Kent merkezinde yapılan arazi kullanım araştırması sonuçlarına göre Plan alanında
 - tüm çalışanların %42.8’i,
 - ticaret alanlarının %26’sı ve
 - tüm ofis kullanımlarının da %43’ü kent merkezinde yer almaktadır.»
- 63,400 x 450 = 28,530,000 GBP üst yapı
- 36,000 x 250= 9,000,000 GBP (2 Kat Bodrum, 1000 Araçlık park yeri ve terminal alanı, platformlar)
- 15,000 x 100= 1,500,000 GBP peyzaj ve kamusal alan düzenleme
- Tiyatro binasının tamamlanması: 3,000,000 GBP
- Toplam. 42,030,000 GBP Yatırım
- 16,000 +6,000 = 22,000 m2 Ticari alan (cafe, restaurant, marka mağazalar, süper market, depolar)
- 6000 m2 destekleyici etkinlik alanları Yılda 2,000,000 GBP Kira geliri
- 14,200 m2 studio, 1+1 ve 2+1 rezidans (250 Adet) 500,000 GBP Kira geliri
- 27,200 m2 Hotel (3 x 200 yataklı otel) = 2,000,000 GBP Kira geliri
- Ofis (Banka, vodafone, turkcell);
- Eğitim Alanları
- 500,000 GBP otopark kira geliri
- Toplam Kira geliri: 5,000,000 GBP

Son olarak, küresel ölçekte artan bir ilgi ve kabul gören yeni “kamu - özel sektör ortaklığı” konsepti ile **Avrupa’nın önde gelen uluslararası faaliyet gösteren müteahhitleri, ana yapım faaliyetlerinin “üretime” (upstream) ve “satışa” (downstream) dönük yanlarını geliştirmiş ve tedarik zincirlerine yeni finansman, geliştirme, tasarım ve işletme unsurlarını dahil etmiştir.** Ne yazık ki çok kısa bir süre öncesine kadar, finansman ve ihalelere konu altyapı hizmetlerinde ortaya çıkan bu yenilikçi seçenekler, MDB’ler tarafından neredeyse tamamen göz ardı edilmiştir. MDB’ler - her zaman tatmin edici düzeyde gerçekleşmese de - altyapı projeleri finansmanı alanında edindikleri elli yıllık deneyimin ardından, çok yakın bir zamana kadar tedarik politikalarını gözden geçirme ve geleneksel tasarla-ihale et-yap yönteminin katma değerini eleştirel bir gözle inceleme konusunda isteksiz davranmışlardır. Tercihin halen “en düşük teklifi veren” yönünde yapıldığı söylenebilir. Ancak beklenti, yüksek kalitede, çevreyle dost, sosyal sorumluluk taşıyan, saydam ve “sürdürülebilir” bir nihai ürün yönündedir. (Mavi kitap)

Özel sektörde son yıllarda, müteahhidin projenin yalnızca tasarım ve yönetiminden değil ancak bazı durumlarda aynı zamanda tesislerin işleyişinden de sorumlu oldukları tasarla-yap ve anahtar teslim esaslı sözleşmeler yaygın hale gelmiştir. Bu sözleşme türünün kendine özgü özel sistem ve süreçleri vardır. Ancak, müteahhidin seçilmesinden ihalenin sonuçlandırılması aşamasına kadar geleneksel ihale süreci, anahtar teslim temelli işler için yeterli değildir ve sözleşmeler buna uygun olarak geliştirilmemiştir. (Mavi kitap)

Uluslararası bağışçı kuruluşlar BM’nin Binyılın Kalkınma Hedeflerine 2015 yılı itibariyle ulaşılmasını istiyorlarsa, ihale politikalarında da bir paradigma değişikliği yapmalıdırlar.

Kısacası, sürdürülebilir kalkınma hedefine ulaşmak için, gerek teoride gerekse uygulamada “sürdürülebilir bir ihale sistemi” kaçınılmazdır. (Mavi kitap)

1. Tasarla ihale et ve yap
2. Tasarla yap
3. Üçüncü seçenek, ihalenin girdilerden ziyade “sonuçlara” odaklanarak belirli bir performans düzeyine ulaşan müteahhide verilmesini sağlayacak bir sözleşme şeklinin İşveren İdare

tarafından kullanılmasıdır. Bu düzenleme “tasarla-yap” ya da “anahtar teslim” projelere benzemekle birlikte işveren idare, bu ilkeyi genişletip planlama, yapım, yenileme, bakım ve işletme unsurlarını da içeren uzun süreli sözleşmelerle hizmetin tamamını özel sektördeki üçüncü taraf hizmet sağlayıcılarına devredebilir. Genel kural olarak, söz konusu **performansa dayalı ihale** yöntemi ile gerçekleştirilen işlerin tasarım, yapım ya da işletme aşamasında meydana gelen her türlü kusur, müteahhidin sorumluluğunda olacaktır. *(mavi kitaptan)*

4. İdarenin dördüncü seçeneği ise, **Kamu-Özel Sektör Ortaklığı (PPP – Public-Private Partnership) modelini** kullanmak ve kamu hizmetlerinin temini işini “dış kaynak kullanımı” ile özel sektöre devretmek olacaktır... özel sektörün mali, ticari ya da teknik kaynaklarının kullanılabilmesi amacıyla, kamu ve özel sektör arasında yapılan bir dizi resmi anlaşma ve düzenlemeleri kapsamaktadır.

İzleme görevini üstlenmek için işveren idare bünyesinde gerekli yönetim becerilerinin olmaması halinde, yapım projesinin tasarım, mühendislik ve denetim işlerini yürütmek üzere profesyonel danışmanların görevlendirilmesi gerekecektir. (Mavi kitap)

İşveren idareler, yapım sözleşmelerine ilişkin ihale belgelerine en azından aşağıda yer alan bilgileri dahil etmekle yükümlü olmalıdır:

- Jeo-teknik koşullar dahil, ilgili tüm teknik bilgi,
- Tasarım ve yapım aşamasının süresi,
- Gerçekleştirilecek yapım işinin özellikleri ve miktarı,
- Kalite kontrolü için gerekli bilgiler,
- Yapım şartnamesi, standartları ve normları,
- Çevresel etki değerlendirmesi,
- Güvenlik ve çevre standart ve normları.

Projenin tasarım ve yapımından değil bazı durumlarda aynı zamanda projenin yürütülmesi ve finansmanından da sorumlu olduğu, performansa dayalı ihale yöntemi ve kamu-özel sektör ortaklıkları gibi yöntemler çok daha yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Endüstrinin bazı

sektörlerinde ya da dünyanın bazı ülkelerinde, ortaklıklar kurma ve ittifaklar oluşturma gibi uygulamalar da alternatif yaklaşımlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu düzenleme “tasarla-yap” ya da “anahtar teslim” projelere benzemekle birlikte işveren idare, bu ilkeyi genişletip planlama, yapım, yenileme, bakım ve işletme unsurlarını da içeren uzun süreli sözleşmelerle hizmetin tamamını özel sektördeki üçüncü taraf hizmet sağlayıcılarına devredebilir. Genel kural olarak, söz konusu **performansa dayalı ihale** yöntemi ile gerçekleştirilen işlerin tasarım, yapım ya da işletme aşamasında meydana gelen her türlü kusur, müteahhidin sorumluluğunda olacaktır. Bu durumda geleneksel yapım işleri risklerinin çoğu iş sahibinden müteahhide geçmektedir.

Ön Yeterlilik (Mavi kitap)

- Teminat
- *Projeye özel kredi imkanının* bulunduğunu teyit eden banka beyanı; bu durum maliyet getiren ve kredi imkanının tamamını bloke eden ve aynı zamanda proje tekliflerinin altı aydan daha uzun bir süre sonra verileceği ön yeterlilik süreçlerinde anlamlı olmayan bir uygulamadır.
- Projede kullanılacak olan *ekipmanların* tamamı ya da yarısının müteahhidin *mülkiyetinde bulunma* gerekliliği.

Daha önce başka kaynaklarda* belirtildiği üzere, ön yeterlilik şartları belirlenirken, teklif vereceklerin şu hususları yerine getirme kabiliyeti dikkate alınmalıdır: (1) gerekli mesleki ve teknik niteliklere sahip olması; (2) yeterli mali kaynak, insan ve ekipman kaynağına sahip olması; (3) belirlenen süre içerisinde projeyi tamamlama kabiliyetine ve yeterli güvenilirliğe ve aynı zamanda işi, iş sahibinin istediği kalitede teslim etme becerisine sahip olmak. Artan öneme sahip bir diğer konu ise, yeni işlere temel oluşturan ve gittikçe daha yaygın olarak kullanılmaya başlanan kamu - özel sektör ortaklıkları gibi yöntemlerin gerektirdiği oldukça karmaşık mali unsurları yönetebilme becerisidir.

İdare sıkı kurallarla istedikleri çevresel ve sosyal unsurların gelişmesini istiyorlarsa, ön yeterlilik belgeleri ve ihale değerlendirmesinde teklif sahibinin sağlık ve güvenlik ile ilgili geçmiş uygulamaları ve aynı zamanda çevresel hesap verebilirliğe ilişkin konular dikkate alınmalıdır.

İşveren idareler, teklif sahibinin teknik kabiliyeti, mali durumu, kapasitesi ve deneyimi açısından karşılanması gereken asgari gereklilikleri belirleyerek, ön yeterlilik sürecini rekabet standardını artırmada bir fırsat olarak kullanmalıdır. Çevresel ve sosyal sürdürülebilirlik politika hedeflerini karşılama becerisi gösteren isteklilerin ihale sürecine devam etmesini sağlamalıdır.

Beklentiler

Tiyatro binasının tamamlanması ve işletmesinin belediyeye devri

Terminal alanının ve otoparkların tamamlanması ve işletmesinin belediyeye devri

Kamusal açık alanların tamamlanması ve işletmesinin belediyeye devri

Diğer alanların bir süre işletilip belediyeye devri

Konut satışı veya uzun süreli kiralama durumu

6,795 m2 Tiyatro binası – 1477 m2 bodrum

4,500 m2 belediye binası

Caner Dener - yan parseller

K-410

Toplam Parsel Alanı:

Tiyatro ve belediye binası alanı ile beraber 33,000m2

Belediye Binası:

Taban alanı: 1,000m2 ; Toplan Alan: 4,500m2

Tiyatro Binası:

Taban Alanı: 2,400m2 ; Toplam Alan: 5,300m2

İmarı yapılabilecek toplam Taban Alan: 11,550 – 3,400 = 8,150m2

İmarı Yapılabilecek toplam Alan: 99,000 – 9,800= 89,200m2

Kamusal açık alan: 15,000 m²

Meydan: 2,500 + 2,500 = 5,000 m²

Yaya yolu: 3,000 m²

Yeşil Alan: 4,000

Diğer Kamusal Alanlar: 3,000m²

89,200 x 450 = 40,140,000 GBP üst yapı

36,000 x 250= 9,000,000 GBP 2 Kat Bodrum, 1000 Araçlık park yeri ve terminal alanı, platformlar

15,000 x 100= 1,500,000 GBP peyzaj ve kamusal alan düzenleme

Tiyatro binasının tamamlanması: 5,000,000 GBP

Toplam. 55,640,000 GBP Yatırım

16,000 +6,000 = 22,000 m² Ticari alan

6000 m² destekleyici etkinlik alanları 3,000,000 GBP Kira geliri Yılda

40,000 m² konut alanı (500 Konut) 1,500,000 GBP Kira geliri

27,200 m² Hotel (3 x 200 yataklı otel) = 2,000,000 GBP Kira geliri

1,000,000 GBP otopark kira geliri

IV. GZFT (SWOT)

	İçsel Durum / Dinamikler	
	Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
Çevresel (Doğal&Yapılaşmış)	<p>Alanın kent içindeki merkezi konumu Terminal Binası ve alanı Nüfus çeşitliliği Mevcut kullanımlar Mevcut açık alanlar Tiyatro binası Farklı konut tipleri Kent'in her noktasından ulaşım kolaylığı</p>	<p>Yaya entegrasyonu eksikliği (yaya yollarının kalitesi) Yeşil ağ eksikliği Düzensiz trafik Kent silüetindeki süreksizlik Suriçine olan bağlantısızlık Yaya güvenliği eksikliği Kimliksizlik Yarım kalmış tiyatro binası Altyapı yetersizliği Bölgenin kimlik ve imaj eksikliği Bina kalitesi Yetersiz yeşil alan</p>
Sosyal	<p>Karma nüfus Karma kullanımlar</p>	<p>Kamusal alan eksikliği</p>
Ekonomik		

	Dışsal Durum / Dinamikler	
	Fırsatlar	Tehditler
Çevresel (Doğal&Yapılaşmış)	<p>Belediye spor sahası ile Belediye binası arasındaki sosyal yol aksı MİA içinde konumlanmış olmak Mahalle tanımlanması Kısmen açık avm Strüktürlerin yenilenmesi</p>	<p>Air quality Bad smell Low quality construction Unresiliency Lack of bicycle infrastructure Lack of transportation infrastructure</p>
Sosyal	<p>Bölgenin dönüşümü Kıbrıs'ın birleşme olasılığı/ara bölgeye yakınlık Eski tren yolunun sürekliliği ve oraya yakınlık</p>	<p>Bireysel araç kullanım yoğunluğu Değişen arazi kullanımları Değişken öğrenci nüfusu Kamu sağlığı eksikliği</p>
Ekonomik	<p>Mevcut boş binalar</p>	<p>Gelir dengesizliği Ekonomik dengesizlik (kuzey-güney)</p>

V. Vizyon, Hedefler ve Stratejiler

Vizyon

Lefkoşa kentinin yeni odak noktası olarak belirlenen merkez çok kullanımlı kamusal mekan, kent sakinlerinin ve kullanıcılarının şehir yaşamına katkıda bulunarak sosyal yaşamı, çalışma hayatını, kültür ve sanat aktivitelerini ve eğlenceyi destekleyen çoklu kullanıma olanak vererek Lefkoşa'nın yeni kalbini oluşturacaktır.

Genel Tasarım Hedefleri ve Stratejileri

1. Lefkoşa kent kimliği ile bağ kuran bir tasarım
2. Yeni kamusal mekan ağı kuran bir tasarım
3. Her yaş ve ilgi alanına yönelik 7/24 etkinliklere ev sahipliği yapacak bir tasarım
4. Kentsel bağlamda kültürel ve sanatsal deneyimlere olanak sağlayacak bir tasarım
5. Bölge sakinleri için yüksek kaliteli yaşam, çalışma, rekreasyon, eğlence-dinlenme ortamları sağlayacak bir tasarım
6. Mevcut ve gelecekteki bölge toplu taşımacılık ihtiyaçlarını karşılamak için aşamalı olarak çoklu ulaşım ağını geliştirecek bir tasarım
7. Ulaşım ve erişim kolaylığı olan bir tasarım
8. Sürdürülebilirlik ilkelerini benimseyen bir tasarım
9. Sosyal, kültürel ağ ve kentsel adaleti sağlayan bir tasarım
10. Esnek bir tasarım
11. Herkes için tasarım

VI. LTB Terminal Bölgesi Kentsel Tasarım Hedefleri

Kentsel kamusal açık mekanlardaki kentsel tasarım çalışmalarında en fazla öne çıkan konu, kent kimliğinin ayrılmaz bir parçası olan bu alanların özgün niteliklerinin kentsel tasarımın temel ilkeleri ile o yere özel hedefler ve toplumsal gereksinimler doğrultusunda korunması ve geliştirilmesi olmaktadır. Bu bağlamda Lefkoşa Terminal alanı için hazırlanmış olan kentsel tasarım projesinin, güncel kentsel tasarım literatüründe kabul görmüş kentsel tasarım ilkelerini nasıl karşıladığının anlaşılabilmesi adına, aşağıdaki sorular cevaplanmıştır.

Bağlam ve Mekan Karakteri

- Proje Lefkoşa'nın vizyonuna nasıl katkı sağlayacak?
- Proje kentsel / ekolojik bağlamla ve Lefkoşa kent bütünü ile nasıl ilişki kurabilir?
- Projenin sadece Lefkoşa MİA'na özgü olup, başka yerlere uygun olmamasını sağlayan özellikleri nelerdir?
- Proje Lefkoşa kent kimliğini korumaya ve geliştirmeye yönelik ne tür öneriler ve önlemler sunabilir?

Önerilen kentsel tasarım projesi, Lefkoşa Türk Belediyesi Merkezi Alan Stratejik Planı (26 Kasım 2020)'nda Lefkoşa için belirlenmiş olan,

'Otantik Lefkoşa – Benim yerim, çeşitli ve uyumlu, farklı renkleri kucaklayan bir kent: Güçlü bir tarihsel kimliğe ve canlı bir yaşam tarzına sahip, gençler ve ticari girişimler için harika fırsatlar sunan, yerel kimlik ve kültürü ile bağ kurmuş, sürdürülebilir gelişim ve Akdenizli karakterine doğru açıkça yönelmiş bir Merkez. Mimarlık, mobilite ve iş dünyasında yeniliğe açık bir alan.'

ortak vizyonu desteklemektedir. Kentsel tasarım projesinin omurgasını oluşturan 'kentsel kamusal açık alan ağı' bölgeye kentsel bağlamda yeni bir kimlik kazandırmaktadır.

Lefkoşa Türk Belediyesi Merkezi Alan Stratejik Planı'nda Lefkoşa kentinin 2035 yılı senaryosunda Lefkoşa'nın merkezi, yaşamak için harika bir yer olarak tanımlanmıştır. Bu bağlamda Lefkoşa; *'kültür, eğlence ve eğitimin dinamizmiyle yüklü, insanların iş kurmak, ev sahibi olmak ve yeni*

arkadaşlıklar kurmak için fırsatların değerlendirebildiği bir kent. Yeni mağazalar, ofisler, ve genç girişimcilerin daha deneyimli profesyonellerden destek alabileceği iş kuluçka merkezleri mevcut. Hangi profile sahip olurlarsa olsunlar, aileler ve yaşlılar için güvenli ve kucaklayıcı bir yer: iyi okullar, çekici sokaklar ve nezih evlerle bezenmiş bir Lefkoşa. Yeşil alanlar eskiye göre çok daha iyi: kentte sadece parklar ve bahçeler değil, sokaklar boyunca ağaçlar, sarmaşıklar ve meyve ağaçları da var.'

Önerilen proje, bu ortak vizyon ile uyumlu olarak, ağaçlarla tanımlanmış bir yaya aksını, araçların azaltılarak yayalara öncelik veren bir paylaşımlı yolu, yeni mağazalar, ofisler, konaklama mekanları barındıran karma kullanımlı yapıları, kültür ve sanat etkinliklerini destekleyen açık ve kapalı alanları içinde barındıracaktır.

Süreklilik ve Kapalılık

- Proje, kamusal mekanların/yoğun yaya akslarının ve sokak silüetlerinin devamlılığını nasıl destekleyebilir?
- Proje insan ölçeğinde nasıl bir kapalılık etkisi oluşturabilir ve bu etki yerel mimari dokuyla nasıl ilişkilendirilebilir?

Proje kapsamında, zemin kat kullanımları ile aktif sınırların sürekliliği sağlanarak tanımlanmış kamusal alanlar, yeni bir kentsel mekan ağı oluşturacaktır. Projenin belirli noktalarında, iklimsel özelliklere de uygun ağaçlar, insan ölçeğinde kapalılık etkisini artıracaktır.

Erişilebilirlik / Erişim ve Hareket Kolaylığı

- Proje kent merkezindeki yaya sirkülasyonu ile nasıl ilişki kurabilir? Yayalar, bisikletliler, elektrikli skuterler için ne tür kolaylıklar sağlayabilir?
- Proje toplu taşımayı nasıl destekleyebilir?
- Proje içerisinde özel araçlar nasıl konumlandırılabilir?

Proje, bulunduğu bölge içinde, yayalar, bisikletliler ve özel motorlu taşıtlar ile kolay ulaşılabilir özellikler taşımaktadır. Merkezi İş Alanı içinde yayalar için çevre yol ve sokak bağlantısı güçlendirilmiştir. Farklı yönlerden erişilebilir, yaya dostu özellikler sunmaktadır. Bulduğu

konum itibariyle ve barındırdığı terminal binası fonksiyonu ile, toplu taşıma ağı merkezinde yer alan proje alanı, yeni tasarımı ve ulaşım ağı kararları ile, toplu taşımayı doğrudan desteklemekte ve geliştirmektedir. Proje alanında mevcut yer alan açık otopark alanlarının, kentsel kamusal alan (meydan) ve karma kullanımlı yeni terminal binası kullanımına dönüştürülmesiyle ortaya çıkacak otopark açığı sorunu, ve yeni tiyatro binasının getireceği yeni otopark ihtiyacı, alanın güneybatısında yer alan arazi içinde çağdaş bir mimari anlayışla tasarlanacak katlı otopark ve terminal binasının bodrum katına yapılacak yeni otopark alanı ile çözülecektir.

Kamusal Mekân Sistemi ve Yeşil Alan Kalitesi

- Proje, kamusal mekânlarda güvenlik (trafik, suç, hoş olmayan duyuşal deneyimler), konfor (yürüme, bekleme, oturma, görme, konuşma, oyun) ve hoşnutluk (insan ölçeği, iklimden faydalanma, nitelikli mimariden ve peyzajdan faydalanma) kriterlerini nasıl sağlayabilir?
- Proje, kentlinin bu bölgede nasıl daha fazla vakit geçirmesini sağlayabilir?

Yeni bir kentsel çekim merkezi ve kamusal odak olarak tasarlanan proje, insan ölçeğine uygun, konforlu yürüme, bekleme, oturma, görme, konuşma, oyun oynama gibi temel kullanıcı ihtiyaçlarına karşılık verecek olanaklar sunmanın yanında, içinde barındıracağı karma kullanımlı aktiviteler ile, tüm Lefkoşa kenti için yeni bir sosyalleşme ve etkileşim mekanı olacaktır. Tüm proje alanında yerel ve iklime uygun bitkisel peyzaj elemanları kullanılarak, gerekli düzeyde yeşil alanlar oluşturulacaktır. Mevcut ağaçlar korunacak, tasarımdan kaynaklı zorunlulukla gerektiği durumda az sayıda olmak üzere ağaç, farklı yerlere taşınabilecektir.

Farklılıklar ve Çeşitlilikler

- Proje farklı tip kullanıcı gruplarının beklentilerine yönelik ne tür olanaklar/kullanımlar sunabilir?
- Proje, sokak / kentsel kamusal mekan seviyesinde 7/24 canlılığı nasıl sağlayabilir?

Proje, tasarlandığı şekliyle tüm Lefkoşalıların kullanımına açıktır. Belediye binası ile yeni tiyatro binası arasında tasarlanan kültür-sanat meydanı, Kamusal alanlar için kuramsal ve uygulamaya yönelik disiplinlerarası çalışmalar yürüten, kâr amacı gütmeyen bir kuruluş olan Kamusal Mekanlar için Proje (PPS)'nin ortaya koyduğu 'On'un Gücü' yaklaşımı ile ele alınarak, çok amaçlı kullanımlara ve deneyimlere olanak verecek esneklikte tasarlanmıştır. Meydan ve meydan ile

tiyatro binası kesişiminde yer alan yeni amfi, sokak konserleri, dans performansları, sokak tiyatrosu, açık hava sineması gibi kullanımlara uygun olarak tasarlanmıştır. Meydan içinde yer alan ve korunan ağaçlar, farklı iklimsel durumlarda meydana oturma, dinlenme olanağı sağlayacaktır. Terminal alanını yeni kültür-sanat meydanına bağlayan iki yanı ağaçlarla sınırlandırılmış kültür promenade, sokak satışlarına, sokak sergilemelerine olanak sağlayacaktır. Tüm proje alanı, eğlence, dinlenme ve kültürel faaliyetler için gerekli olan yeterli ve uygun açık alanlara sahiptir. Tüm kamusal açık alanlar, bisikletle erişime uygundur.

Okunabilirlik

- Proje hangi yönleri kentin imajına ve algılanmasına olumlu katkıda bulunabilir?
- Proje, kent merkezindeki simgesel yapıların, stratejik giriş noktalarının güçlendirilmesine ve bölge içinde kentlileri yönlendirmeye nasıl katkı sağlayabilir?

Farklı özelliklere sahip kamusal açık mekanların, birbirleriyle bağlantılı olarak tasarlandığı projenin odak noktasını yeni tiyatro binası ile yeni tasarlanacak terminal binası oluşturacaktır. Bir noktada maksimum 12 kat yüksekliğine ulaşabilecek olan yeni bina, bölge ve kent için yeni bir 'sınır taşı (*landmark*)' oluşturacaktır. Geçirgen, akışkan, kolayca anlaşılabilir yaya dolaşım olanakları sunacak olan proje; yine tüm kent için oluşturulacak yeni 'düğüm noktaları (*nodes*)' - tanımlı kamusal açık alanları (meydanları) içinde ve arasında, engelliler dahil her türlü bireyin kolay hareket edebilmesine olanak tanıyacaktır. Proje kapsamında tasarlanacak meydanlar ve simgesel bir özellik taşıyacak olan tiyatro binası, çağdaş tasarım çözümleri ile kente yeni bir imaj kazandıracaktır.

Esneklik

- Proje günün farklı zamanlarında ve farklı mevsimlerde değişebilen/dönüşebilen çok amaçlı kullanımları nasıl destekleyebilir?
- Proje gelecekteki sosyal, ekonomik, teknolojik değişimlere nasıl uyum sağlayabilir? Kaç farklı etaba bölünerek uygulanabilir?

Proje, günün farklı zamanlarında ve farklı mevsimlerde değişebilen/dönüşebilen çok amaçlı kullanımlara olanak sağlayacak şekilde, karma kullanımları ve bu kullanımları destekleyen aydınlatma ve oturma elemanlarını içinde barındıracaktır. Projenin genel alan kullanımı ve tasarımı yaklaşımında, esnek ve uyarlanabilir kamu ve özel sektör ortamları yer alacaktır.

Sürdürülebilirlik

- Projenin kent merkezinin geleceğine yönelik sosyal, ekonomik, ekolojik ve çevresel etkileri neler olabilir?
- Projenin tasarımına, uygulanmasına ve yaşamasına yönelik ne tür sürdürülebilir önlemler alınabilir?
- Projenin Uluslararası Kuruluşlardan (LEED veya BREEAM) Yeşil ve/veya Sürdürülebilir Gelişim Sertifikası alması sağlanmalıdır.

Proje, Lefkoşa MİA'nın sosyal, kültürel, ekonomik ve ticari aktivite alanı ve toplu taşıma transfer istasyonu olarak hizmet verecektir. Proje içinde yer alan kentsel açık alanlar, yeşil alanları ile bir yandan görsel etki yaratırken diğer yandan hava kirliliğinin azalmasına olumlu etki sağlayacaktır.

Herkes için Tasarım

- Proje toplumun tüm kesimi tarafından nasıl kullanılabilir? Hangi evrensel tasarım ilkelerini gerçekleştiriyor?

Proje, evrensel tasarım ilkeleri doğrultusundan tasarlanmıştır. Proje alanı içinde yer alan farklı kotlara merdivenler yanında rampalar ile de ulaşılabilir. Yaya akslarında ve meydanda (tüm kamusal açık alanlarda) görme engellilere yönelik zemin dokusu tasarımı yapılmıştır. Kamusal binaların girişlerinde yönlendirme ve bilgilendirme tabelaları yerleştirilecektir.

VII. LTB Terminal Bölgesi Kentsel Tasarım Projesi

A. Önerilen Kullanımlar / Kullanım Alanları / Mekanlar ve Özellikleri

- Kamusal Açık Alanlar (Alanın %50-60'ı 13,000m²)
 - a. Kent - Kültür-Sanat - Meydanı (%10- 15)
 - b. Tanımlanmış çok fonksiyonlu sokaklar
 - c. Ağaçlarla gölgelendirilmiş sokaklar, yaya aksları – Kültür Promenadı
 - d. Diğer kamusal açık alanlar (%10-15)
 - e. Spor Alanları (%5-10)
 - f. Pasif Yeşil Alanlar (%5-10)
- Çok Amaçlı Aktivite Alanları
 - a. Sanat Galerileri
 - b. Kültür Merkezi / Tiyatro (mevcut binanın yeni kamusal tasarımı ile bütünleştirilmesi)
 - c. Kütüphane-kafe
- Eğlence-Dinlenme Yerleri
- Ticaret mekanları – dükkan, süpermarket, cafe, bar, restaurant (yeni tasarlanan alanın %20 - 30'u)
- Ofisler (%10)
- Konutlar – rezidans (yeni tasarlanan alanın %50-60'ı – 400-500 hane)
- 5 yıldızlı kent oteli (%10-20)
- Terminal Binası veya Bölümü (mevcut kullanım ve öngörülen kullanım) 6 ofis ve ortak alanlar WC
- Otobüs Park Alanı
- Araç Park Alanı

İnşa edilebilir alanları m²

Toplam Parsel Alanı: Tiyatro ve Belediye Binası alanı ile beraber 33,000m²

Belediye Binası: Taban Alanı: 1,000m²; Toplam Alan: 4,500m²

Tiyatro Binası: Taban Alanı: 2,400m²; Toplam Alan: 5,300m²

İmarı yapılabilecek toplam taban alan (0.4/1): 13,200 – 3,400 (mevcut) – 1800 (sonraki gelişme alanı) = 8,000m²

İmarı yapılabilecek toplam alan (2.8/1): 92,400 – 9,800 (mevcut) – 23,000 (sonraki gelişme alanı 16 kat olarak) = 59,600m²

Kamusal açık alan: 15,000 m² Meydan: 2,500 + 2,500 = 5,000 m²

Yaya yolu: 3,000 m²

Yeşil Alan: 4,000 m²

Diğer Kamusal Alanlar: 3,000m²

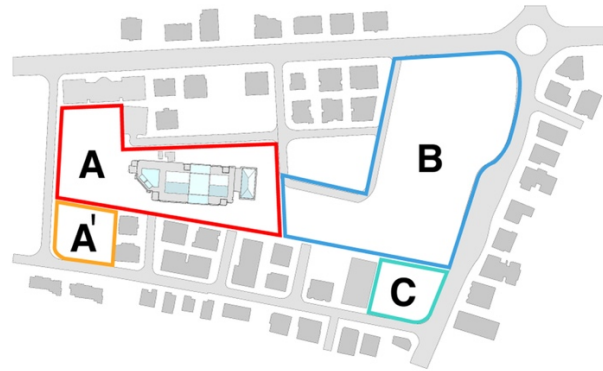
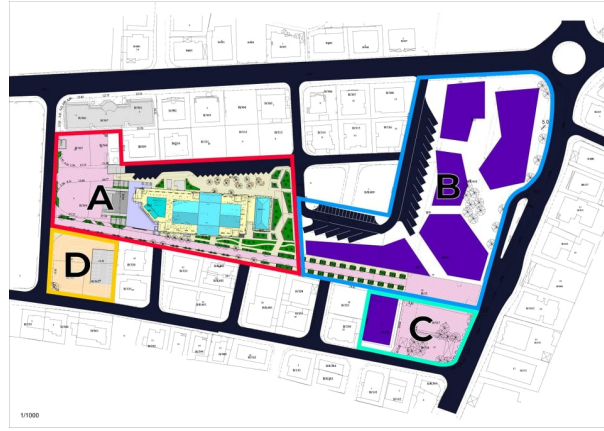
B. Proje Kavramsal Yaklaşımı

Genel Yaklaşım

Lefkoşa Terminal Bölgesi Kentsel Yenileme ve İyileştirme Alanı olarak tanımladığımız bölge için hazırlanan kentsel tasarım projesinden beklenenler ve ihtiyaç programı göz önünde bulundurularak **4 alt alan** tanımlanmıştır (Bknz. Şekil 22). Bu alanlar:

- A. Tiyatro binası ve yakın çevresi (A: Kırmızı alan)
- A' Belediye binası otoparkının en güney noktasındaki alan (A': Turuncu alan)
- B. Yeni terminal binasının inşa edileceği alan (B: Mavi alan)
- C. Mevcut terminal binası ve yakın çevresi (C: Yeşil alan)

olarak belirlenmiştir.



Şekil 22. Lefkoşa Terminal Bölgesi kentsel tasarım projesi alt çalışma alanları

Bu alanların bütünsel çerçevede, ekonomik, sosyal ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda, çağdaş normlarda ve kentsel kamusal yaşamı destekleyecek şekilde tasarlanarak hayata geçirilebilmesi, projenin temel hedefidir. Bu temel hedef doğrultusunda projenin omurgasını **'bütünleşik kentsel kamusal mekan ağı'** oluşturmuştur.

Kentsel Bağlam ve Planlama Yaklaşımı - Üst Ölçekli Stratejiler

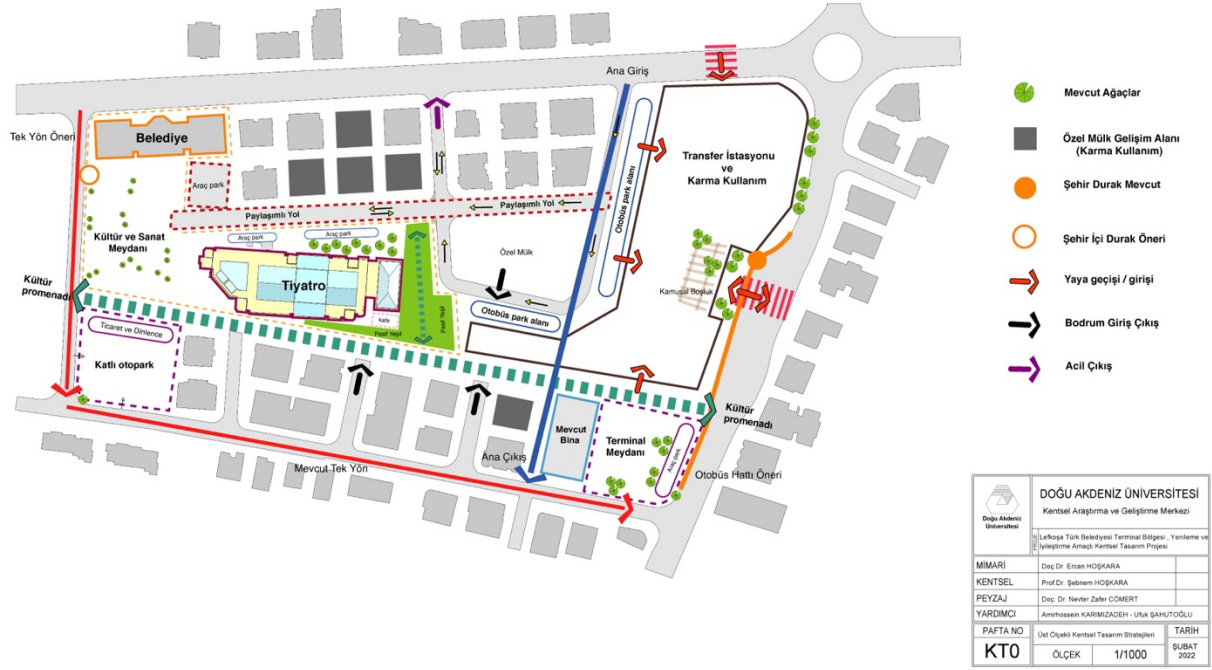
Lefkoşa Terminal Bölgesi Kentsel Yenileme ve İyileştirme Alanı için hazırlanan kentsel tasarım projesinde, alanın kuzeybatısında yer alan Lefkoşa Türk Belediyesi binasının güneyi ile ortada yer alan ve kente yeni bir imgesel değer katacağı öngörülen LTB Tiyatro Binasının batı cephesi arasında kalan alan (*A bölgesi*), yeni bir **'kent meydanı – kültür-sanat meydanı'** olarak tasarlanacaktır.

Mevcut terminal binasının kuzeyinde yer alan otopark alanı (*B bölgesi*), **'yeni tasarlanıp inşaa edilecek ve içinde karma kullanımları barındıracak yeni terminal binası'** için ayrılmıştır. Bu alanda çağdaş kullanıcı gereksinimleri doğrultusunda tasarlanacak yapı grubu, her yönden geçirgen olacak, ve alanın doğusunda ana arterde yer alan otobüs duraklarının hemen batısında bir giriş görevi üstlenecek bir kamusal açık mekan barındıracaktır. Burada yer alan mevcut ağaçlar korunacaktır. Bu yapı grubunun batısı, otobüs ve minibüslerin yolcu alma ve indirme yeri olarak düzenlenecektir. Buradaki temel hedef, Lefkoşa İmar Planı Raporu'nda ifade edildiği şekliyle, mevcut otobüs terminalinin *'bir ulaşım merkezi düşüncesi ile yeniden ele alınıp ve planlanması'*dır. Aynı raporda tanımlandığı şekilde, yeni otobüs terminal binası tasarlanırken, *köy otobüslerinin kent içi ulaşım sistemi ile bütünleşmesinin sağlandığı; içerisinde otobüs, minibüs ve taksi servislerinin yanısıra, seyahat ve turizm acentelerinin, ticari alanların, ofislerin, eğlence-dinlenme mekanlarının ve konaklama birimlerinin de yer aldığı çağdaş bir kompleks* oluşturulması öngörülmüştür. Ortay konan yaklaşımda, yeni otobüs terminali, aynı zamanda bir değişim (transfer) istasyonuna dönüştürülecek; otobüs depolama alanı, şehrin uygun başka bir bölgesine taşınacaktır. Bu bağlamda B Bölgesi, bu raporda sunulan kentsel tasarım projesi stratejileri ve kararları doğrultusunda, **'tasarla-yap-işlet-devret'** yaklaşımı ile geliştirilecektir.

Eski terminal binası, önünde yer alan ağaçlarla birlikte (*C bölgesi*) ilk etapta korunacak ve önünde yine bir kamusal açık alan düzenlemesi yapılacaktır. Bu alan, yeni terminal binası tamamlandıktan sonra, yeni bir projelendirilmeyle, doğusunda bir **'terminal meydanı'** oluşacak şekilde yeniden tasarlanacaktır.

Yeni kent meydanı ile terminal meydanını birbirine bağlayan aks ise, iki yanı ağaç dizisiyle tanımlanmış bir **'kültür promenadı'** olarak yayalar için yeniden düzenlenecektir. Alanın ihtiyaç duyduğu tüm otoparklar bodrum katta çözülecek ve kamusal yolların alt kısmı kullanarak otoparklar birbirine bodrum kat seviyesinde bağlanacaktır. Zemin katta kalan alanların tamamı kamusal mekan veya yeşil alan olarak kullanılacaktır.

Alanın güneybatısında yer alan otopark alanı ise (*D bölgesi*), giriş katları ticari, eğlence-dinlenme ve rekreasyon kullanımlarına ayrılmak üzere çok katlı bir otopark olarak tasarlanacaktır. Tiyatro binasının doğusunda, yeni terminal alanı batısında yer alan bölüm **'pasif yeşil alan'** olarak ayrılmıştır. Tiyatro binasının kuzeyindeki sokak ise tek yönlü **'paylaşımlı yol'** olarak düzenlenecektir. Tüm çalışma alanındaki mevcut ağaçlar korunacaktır. Tüm kamusal açık alanlarda engelli hareketliliğine yönelik tasarımlar yer alacaktır.



Şekil 23 Lefkoşa Terminal Bölgesi Yenileme ve İyileştirme Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi - Üst Ölçekli Kentsel Tasarım stratejileri



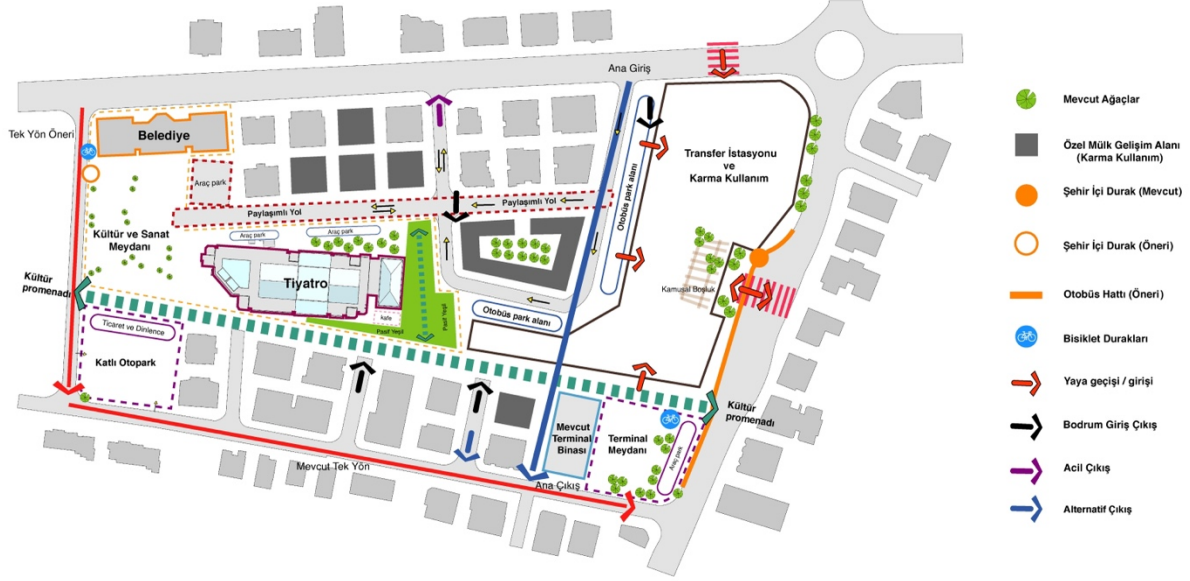
Şekil 24 Önerilen kavramsal yaklaşımın detaylandırılması sürecinde ilham veren örnekler

Ana Yaklaşım Konsepti

Farklı kullanıcı gruplarına dinlenme, eğlenme, ticaret, kültürel ve sanatsal faaliyetlerde bulunma olanakları sağlayacak olan bu kentsel tasarım projesinin omurgasını, farklı fiziksel ve işlevsel özellikler taşıyan kamusal açık alanların bir araya gelmesiyle oluşan bir '**kamusal ağ**' oluşturmaktadır. Aktif bir **etkileşim mekanı** özelliğini içinde barındıran tasarım, Lefkoşa kenti için yeni bir **kentsel çekim merkezi** ve **kamusal odak** oluşturmaktadır. **Erişilebilirlik, sürdürülebilirlik, çevresel koşullarla ve iklimle uyum, uygulanabilirlik, kent ekonomisine katkı ve kentsel estetik** ilkeleri, tasarımın şekillenmesinde önemli birer yol gösterici olmuştur. Proje alanı, kentlinin 7/24 kullanım alışkanlıklarına cevap veren, aydınlatma, kent mobilyası vb. ihtiyaçlarını gözetken, rüzgar, güneş vb. iklim koşullarına yönelik çözümlerin üretildiği, kentin yeni **simgesel kamusal mekanı** olacaktır.

Yeni oluşacak olan bu kentsel merkez ve kamusal odak içinde, belirlenen tüm fonksiyon alanlarını ve faaliyetleri birbirine bağlayacak yeşil alan sistemi ve ulaşım sistemleri ile bağlantılı bir yaya dolaşım ağı geliştirilmiştir. Bu özelliğiyle proje, Lefkoşa İmar Planının Yaya Bölgeleri ile ilgili '*Yeni yapılacak bütün yeni ana ticaret gelişme bölgelerinde, özellikle Merkezi İş Alanında, araç trafiğine kapalı, yaya yollarının yapımının benimsenmesi önemle tavsiye edilmektedir.*' önerisini (6.4.3.16) doğrudan destekleyici niteliktedir. Temel kararlarda, Lefkoşa İmar Planı'nı destekleyen bir diğer konuda, alan içindeki otopark düzenlemesidir. Planın 6.4.3.19 maddesindeki *Otopark yerleri politikasında belirtildiği üzere, 'kent merkezi ve merkezi iş alanında otopark sağlanması, öncelikli alan planları tasarım aşamasında daha detaylı olarak çalışılmalıdır.'* Buradan hareketle, proje kapsamında, terminal binası bodrumunda, katlı otoparkta ve az sayıda paylaşımlı yol kenarında olmak üzere yaklaşık 1000 araçlık otopark alanı, kamusal açık alanları taşıtlara değil yayalara bırakacak şekilde tasarlanmıştır.

Alan Kullanım Kararları



Şekil 25A LTB Tiyatro binası çevresi kentsel tasarım kararları



Şekil 25B LTB Tiyatro binası çevresi kentsel tasarım kararları

I. Tiyatro ve Kùltür-Sanat Meydanı (A alanı) - ‘Sanat Damlası’

Meydanlar, kentin farklı kesimlerinin buluşma noktası, çok katmanlı sosyal yapısının ve kùltürünün ifade aracıdır. Belediye Binası ve yeni Tiyatro Binası gibi iki önemli kamusal bina arasında Lefkoşa kentinin kuzeyi için yeni bir kentsel düğüm noktası olarak tasarlanmış olan Tiyatro ve Kùltür-Sanat Meydanı’nın, açık ve yarı-açık alan ve peyzaj düzenlemesi ile, kentliler tarafından sürekli ve etkin bir biçimde kullanılan, gerektiğinde kalabalık açık hava toplantılarına, kùltürel etkinliklere, konserlere, sanatçı pazarlarına, açık hava sergilerine ve benzeri aktivitelere olanak veren bir düzen ile, çok işlevli bir kent meydanı özelliği taşıması önerilmektedir. Bunun yanında, iklim ve sosyal çevre özellikleri dikkate alınarak, bu mekanın iklimsel konfor, güvenlik ve kullanılabilirlik açısından uygun ve çekici olabilmesi beklenen bir hedefdir.

Bu amaçlar doğrultusunda, giriş kodu meydandan yaklaşık iki metre yüksekte olan Tiyatro binası giriş terasından doğrudan mekana akış – merdiven ve rampalar ile sağlanmıştır. Tiyatro binası girişi ile bağlantı kuracak ve meydana, formuyla ‘sanat damlası’ olarak kavramsal bir anlam yükleyecek olan amfi düzenlemesi – açık hava sineması, açık hava tiyatrosu, mini konserler, sokak çalgıcıları vb. için izlençe ve dinleti mekanı olarak hizmet verecektir. Amfinin en üst meydan kodunda, engelli yaklaşımı için özel bir alan ayrılmıştır.



Şekil 26 Kùltür-Sanat Meydanı ve ‘Sanat damlası’ amfi

Meydanda bitkisel peyzaj mevcut ağaçların büyük kısmı korunarak ele alınmıştır. Taşınması planlanan henüz büyümemiş Benjamin (*Ficus benjamin*) ağaçları proje yerinde önerilen pasif yeşil alanlara taşınacaktır. Kıbrıs iklimi gözetilerek, gölge sağlayan ağaçlar ile desteklenmesi projenin peyzaj hedefleri arasındadır. Ayrıca yeşil alanlarda estetik peyzaj değerlerinin de düşünüldüğü meydan ve tiyatro binası çevresinde, Akdeniz iklimine uygun bitkiler kullanılması önerilmektedir. Meydanda su elemanının kullanımı, ülkemizdeki su sıkıntıları göz önünde bulundurularak su gösterilerine, çocuk oyun aktivitelerine olanak sağlayacak ışıklı ve fiskiyeli kuru su havuzu olarak düşünülmüştür; bu bağlamda önerilen kentsel elemanın meydana estetik ve sosyal bağlamda katkı sağlayacağı öngörülmüştür. Projede önerilen Kültür Promenadı'nın batı yönündeki uzantısının meydan ile kesişmesi ve bu alanda önerilen sanat objeleri ile son bularak Kültür Promenadı'ndan gelen gölge yapan ve mevsimsel etkiye sahip bitkilerin meydanadaki Benjamin ağaçları ile birlikte mevsimsel etki oluşturması da hedeflenmiştir. Bitkisel perdeleme ise, hem Belediye binası cephesindeki ofisler ile meydanın doğu yönündeki paylaşımlı yol arasında perdeleme yapılarak herdem yeşil bitkiler ile bitkisel peyzaj kriterleri ele alınarak ayrılmıştır.

Önceki satırlarda da sözü edildiği üzere, kamusal alanlar için kuramsal ve uygulamaya yönelik disiplinler arası çalışmalar yürüten, kâr amacı gütmeyen bir kuruluş olan Kamusal Mekanlar için Proje (PPS)'nin "kent meydanlarının mekan kalitesinin değerlendirilmesine yönelik" ortaya koyduğu 10 kriter üzerinden bakıldığında yeni Tiyatro ve Kültür-Sanat Meydanı aşağıdaki özellikleri barındıracaktır:

İmaj ve kimlik özelliği

Tarihsel olarak meydanlar kentlerin merkezi ve toplanma alanı olarak kent kimliğinin oluşturulmasını sağlamışlardır. Meydanlara güçlü bir imaj vermek üzere, bazen bir çeşme ya da heykel kullanılmış, bazen de meydanı çevreleyen belediye binası, katedral ya da kütüphane gibi büyük kamusal yapılarla bağlantılar kurulmuştur (Project for Public Spaces, 2005). Bu noktadan hareketle, proje kapsamında kente çağdaş yeni bir kimlik kazandırmak üzere tasarlanan Lefkoşa Tiyatro ve Kültür-Sanat Meydanı, kuzeyinde mevcut belediye binası ve doğusunda yeni tiyatro

binası ile sınırlandırılmıştır. Yeni tiyatro binası ve önünde yer alan amfi tiyatro, meydana ve Lefkoşa kentinin kuzeyine, çağdaş bir imaj kazandırmak üzere tanımlayıcı bir eleman olarak kullanılmıştır. Tiyatro binasının güneyinden meydana ulaşan Kültür Promenadı'nı karşılayan ve kullanıcıları meydana doğru yönlendiren yeşil alanın üzerinde ise, meydanın sanatsal özelliğini simgeleyen bir heykel yer alacaktır.



Şekil 27a Kültür-Sanat Meydanı amfi tiyatro



Şekil 27b Kamusal sanat – simgesel heykel

İlgi çekici yerler ve destinasyonlar

'Herhangi bir büyük meydanın içinde farklı tip kullanıcılara hitap etmek için çeşitli küçük "yerler" bulunmaktadır. Bunlar, açık hava kafeleri, çeşmeler, heykeller veya performanslar için bir bant kabağı içerebilir. Meydanı başarılı kılmak için bu cazibe merkezlerinin büyük olması gerekmez. Aslında, en iyi kent meydanlarından bazıları, bir araya getirildiğinde insanları gün boyunca çeken, bir satıcı arabası veya oyun alanı gibi çok sayıda küçük cazibe merkezine sahiptir. Bir meydandaki hedefleri belirlemek için genellikle "**On'un Gücü**" fikri kullanılır. İçinde '*gerçekleştirilecek on eylem*' olan '*on iyi yer*' yaratmak, başarılı bir meydan için eksiksiz bir program sunar' (Project for Public Spaces, 2005). Bu bakış açısıyla, Lefkoşa Tiyatro ve Kültür-Sanat Meydanı'nda, meydanı güneyden sınırlayan dinlenme ve rekreasyon amaçlı yarı-açık kafeler (1); konserlerin ve açık-hava tiyatro gösterilerinin yer alacağı ve bölgeye yeni 'sanat damlası' kentsel imajını veren amfi tiyatro (2); sakin-dinlenme ve izleme amaçlı yeşil alanlar (3); ağaçlar altında yarı-gölgeli alanda sosyalleşme olanağı sağlayan ışıklandırılmış oturma-dinlenme elemanları (4); çocuklar için oynama olanağı sunan ve su gösterileri de yapmaya olanak sağlayan fiskiyeli kuru havuz (5); sanatsal etkinliklere olanak sağlayan orta boşluklar (6); otobüs durağı (7); kültür promenadı aksını

yakalayan ve meydana görsel bir zenginlik katan, aynı zamanda Lefkoşa kenti için yeni bir *landmark* özelliği taşıyan bir 'kamusal sanat' elemanı (8); tiyatro giriş kotundan meydana ve promenade doğru inen ve ikincil oturma elemanı özelliği taşıyan merdivenler (9); ve, tiyatro giriş kotunda yer alan ve engelliler için de kullanıma olanak sağlayan bir seyir terası (10), farklı kullanıcılara hitap edecek farklı aktiviteler olarak düşünülmüştür.



Şekil 28 Kültür-Sanat Meydanında On'un gücü

Konfor özellikleri

'Bir meydan, insanların kullanımını kolaylaştıran olanaklara sahip olmalıdır. Doğru yerde bulunan bir bank veya çöp kutusu, insanların bir yeri nasıl kullanmayı tercih ettikleri konusunda büyük bir fark yaratabilir. Aydınlatma elemanları, belirli etkinlikleri, girişleri veya yolları vurgularken bir

meydanın kimliğini güçlendirebilir. Kamusal sanat, her yaştan çocuğun bir araya gelmesi için harika bir mükness olabilir. İster geçici ister kalıcı olsun, iyi bir konfor, sosyal etkileşim için keyifli bir ortam oluşturmaya yardımcı olacaktır.’ (Project for Public Spaces, 2005). ‘*Sanat damlası*’ *tiyatro ve kültür-sanat meydanı*, her türlü görsel ve plastik sanat etkinliğine ev sahipliği yapabilecek formda ve büyüklüktedir. Sert ve yumuşak zemin dengesi yanında, ağaçların etrafında dinlenme ve sosyalleşme olanağı sunan oturma elemanları, mekanın gece kullanımına da olanak verecek şekilde alttan ışıklandırılmıştır. Yerden fiskiyeli su elemanları da yerden aydınlatma ile birlikte mekanın farklı zamanlarda ve farklı biçimlerde kullanımına olanak sağlayacaktır. Damlanın yansımasını ifade eden farklı renk malzeme ile oluşturulan (20-40 cm’lik) yaylar şeklinde ele alınmış olan zemin dokusu ve üzerine konumlandırılmış aydınlatma elemanları, meydanın kimliğini güçlendirecektir.

Esnek tasarımı olması

Meydanın barındırdığı kent mobilyaları dönemlik değişimlere cevap verir nitelikte olmalıdır. Bu esnekliği sağlayan mobilyalar sayesinde meydan birden fazla etkinliği karşılar. Böylece bireylerin farklı etkinliklerde ve farklı zamanlarda karşılaşma olanakları artar (Project for Public Spaces,2005). Lefkoşa Belediyesi tiyatro ve kültür-sanat meydanı, tasarım yaklaşımı olarak dönemlik farklı kullanımlara olanak vermek üzere tasarlanmıştır. Farklı saatlerde ve/veya farklı iklimsel koşullarda, farklı türden kullanıcıların farklı eylemleri gerçekleştirebileceği özellikler taşımaktadır.

Mevsimsel stratejiler içermesi

Mevsimsel değişikliklerle birlikte meydandaki etkinliklerin de değişip dönüşmesi gerekmektedir. Meydan, açık hava kafeleri, sergiler, açık havada gerçekleştirilebilecek kültürel etkinlikler, yağmurlu ve soğuk havalar için yarı açık ve kapalı alanlar, güneşli havalar için gölgelikli bölgeler içermektedir. Bu şekilde meydanın tercih edilme oranı artacaktır (Project for Public Spaces,2005; 2020).

Erişilebilir olması

Meydanın içerdiği fiziksel ve sosyal imkanların yanında meydana ulaşmak da son derece önemlidir. Başarılı bir meydana yaya olarak kolayca ulaşılabilir olmalıdır. Toplu taşıma durakları da meydana yakın olmalıdır (Project for Public Spaces, 2005). Tiyatro ve kültür-sanat meydanı konumu itibari ile kent merkezinde yer almakta ve toplu taşıma araçlarının durakları, meydana yakın noktalarda bulunmaktadır.

Bir iç ve dış sınırın olması

Bir meydana ulaşırken kullanılan yollar kişileri meydana hazırlar ve davet eder nitelikte olmalıdır (Project for Public Spaces, 2005). Tiyatro ve kültür-sanat meydanını çevreleyen tek sokak, batı yönünde yer alan Belediye Sarayı Sokaktır. Bu sokak tek yönlü trafik için kullanılacaktır. Meydan, kuzeyde Lefkoşa Türk Belediyesi binası ve doğuda yeni tiyatro binası ile sınırlandırılmıştır. Bununla birlikte dış meydanı güneyde tanımlayan katlı otopark binasının zemin kat kullanımları cafelerden oluşmaktadır. Tüm meydan içinde kent mobilyalarının bulunması meydanın çevresindeki gündelik hayatın hareketliliğini sağlayacaktır.

Birçok noktadan ulaşılabilir olması

PPS'in kriterlerine göre (Project for Public Spaces, 2005) iyi bir meydanın etkisi, en az bir blok uzaklıkta başlar, sokaklar yavaşlar ve yürüyüş keyifli bir hal alır, yaya trafiği yoğunlaşır. Meydandaki elemanlar uzaktan görülebilir ve çevredeki binaların zemin kat etkinlikleri kullanıcıları meydana çeker nitelikte olmalıdır. Bu bağlamda yeni meydan, yaya ve araçla ulaşılabilir olma özelliğine sahiptir. Kültür promenade ile doğrudan keyifli bir yaya yaklaşımına olanak sağlamaktadır.

Yönetimin merkezi rolü

En iyi meydanlar kullanıcıların tekrar gelmek istediği meydanlardır. Bunu sağlamanın tek yöntemi ise iyi ve başarılı bir merkezi yönetim planıdır (Project for Public Spaces, 2005). Kentin yeni tiyatro ve kültür-sanat meydanı konum olarak merkezi bir noktadadır ve kentlinin gündelik yaşantısında aktif olarak kullandığı Lefkoşa Türk Belediyesi ve Terminal binasının hemen yakınındadır. Tiyatro

binası tamamlanmasıyla, meydana doğrudan aktivite üretecektir. Bu noktada yönetimin rolü, Lefkoşa Belediye Tiyatrosu aktivitelerini, meydana da destekleyecek şekilde organize etmektir.

Çeşitli sermaye kaynakları

İyi yönetilen bir meydan genellikle ortalama şehir parkları veya bayındırlık bölümünün kapsamı dışındadır, bu yüzden ABD'deki en iyi meydanların çoğunu işletmek için ortaklıklar kurulmuştur (Project for Public Spaces,2005). Lefkoşa'da yer alan kamusal açık alanlar için bu şekilde bir finansal ortaklık bulunmamaktadır. Söz konusu meydanın, diğer kamusal açık alanlarla birlikte işletilmesi uygun olabilecektir.

II. Tiyatro Binasının doğusunda ve kuzeyinde yer alan Pasif Yeşil Alan

Tiyatro binası, kuzey, güney ve doğu yönleri ile bu alanların etrafında bulunan fonksiyonlar pasif yeşil alanlar geçirgen yeşil doku ile ayrılarak bu alanların çeşitliliğinin sağlanması beklenmektedir. Paylaşımlı yol yönünde bulunan pasif yeşil alanda mevcut ağaçlar korunacak, aynı zamanda meydana taşınacak Benjaminlerin de buraya nakli sağlanacaktır. Binanın güneyinde yer alan pasif yeşil alanda ise, Kültür Promenadı ile Paylaşımlı Yol arasında yaya geçişi sağlanması önerilirken, bu kapsamda önerilen pasif yeşil alan tasarımı bu fonksiyonları desteklemeyi amaçlamaktadır. Aynı zamanda alanın güney kısmında bulunan Kültür Promenadı ile tiyatro binası arasındaki sergi, rekreasyon ve cafe fonksiyonları ayrıştıracak pasif yeşil alanların oluşturulması hedeflenmektedir.



Şekil 29 Pasif Yeşil Alan ve Tiyatro Binası

III. Tiyatro Binasının güneyinde yer alan Kültür Promenadı

Alanın batısındaki Tiyatro ve Kültür-Sanat Meydanı ile doğusundaki yeni Terminal Binası alanı ile Terminal Meydanını bağlayan bir kültür-sanat aksı niteliği taşıyacaktır. İki yanı ağaçlarla çevrili, üç boyutluluk ve kapalılık hissi veren bu aksta, rekreatif ve kültürel kullanımlar yer alacaktır. Sokak sanatçıları için podyum ve stant alanları, sergileme olanakları, dinlenme alanları, önerilmektedir. Tiyatro binasının Küçük Sahnesi yanında yer alan kafeyle ve aksın batı ucunda, güney yönünde yer alacak katlı otopark binasının giriş kat ticaret ve dinlenme alanları ile meydan arası ilişkiyi kuracak bir düzen oluşturulmuştur. Kültür Promenadı'nı batıdan sınırlayan mevcut konut binalarının giriş katlarının giriş kat fonksiyonlarının, zaman içinde promenadı besleyen, eğlence-dinlenme gibi aktivitelere dönüşeceği öngörülmüştür.



Şekil 30a Kültür Promenadı

Kültür Promenadı'nda önerilen ana omurgayı oluşturan Jakaranda, ağaçları mevsimsel etki yaratarak kış aylarında yaprak dökerek güneşli havalarda yürüyüş aksına perspektif oluşturacak, bahar aylarında mor etkisi ile mevsimsel etki oluşturan, yaz aylarında ise yeşil gölge elemanı olarak kurgulanmıştır. Sonbaharda ise yaprakların sarararak dökülmesi ile bu alanda yine mevsimsel deneyimlerin edinimine olanak sağlayacaktır. Buna ek olarak, oluşturulan dinlenme ve aktivite aksı boyunca Kıbrıs iklimine uygun ve yerel bağlamda bellekte iz oluşturan çalı grupları, rekreasyon, sergileme ve diğer aktiviteleri destekleyecektir. Kültür Promenadı'nın kuzey kısmında yer alan tiyatro binası giriş platformu, kod farkından yararlanılarak iklime, kültüre ve mimari dile uygun yerel bitkiler seçilerek estetik ve fonksiyonel ihtiyaçları karşılayacak biçimde düzenlenmiştir.

IV. Paylaşımli Yol

Çalışma alanının doğusunda yer alan Yeni Terminal Binası ve Karma Kullanımlı Alan için ayrılmış olan inşaat alanından başlayan ve batıya yönelenerek, Tiyatro ve Kültür-Sanat Meydanı'na ulaşan yol, yaya ve bisikletli kullanımı ile motorlu taşıt kullanımını eşdeğer kılacak, yaya-dostu bir düzen

içinde, paylaşımlı yol olarak yeniden tasarlanmıştır. Bu yolun Kültür-Sanat Meydanı'na ulaştığı noktada, Belediye Binasının kısa süreli kullanımına yönelik, 4'ü engelliler için olmak üzere toplam 14 araçlık otopark sağlanmıştır. Aynı zamanda, Paylaşımlı Yol ile güneyindeki Tiyatro Binası arasında yer alan mevcut ağaçlar korunarak, yol kenarı kısa süreli otopark alanları (22 adet) tasarlanmıştır. Bu otoparklar, akşamları, promenadın kuzeyinde yer alan özel konutlar için de araç park yeri olarak kullanılacaktır. Araç park yerleri ile yaya aksı herdem yeşil bitkiler ile perdelenerek istenmeyen görüntülerin saklanması hedeflenmiştir. Tiyatro bina cephe kısmında bina ile bütünleşik, görsel anlamda katkı da sağlayacak ve sirkülasyon (paylaşımlı yol ile birlikte) ile bina arasında köprü oluşturan pasif yeşil alanlar önerilmiştir.



Şekil 31 Paylaşımlı Yol

V. Yeni Terminal Binası (Karma Kullanımlı) (B alanı)

Yasal çerçevede belirlenmiş mimari proje yarışması mantığı ile 'tasarla-yap-işlet-devret' yöntemiyle tasarlanıp uygulanması beklenen, içinde karma kullanımları barındıracak olan bina kompleksi, doğudan, otobüs duraklarının bulunduğu noktadan doğrudan bir giriş alacaktır. Aynı

zamanda kuzey ve güney yönlerden de geçirgen olması beklenen bina grubunun doğu girişinde otobüs durakları ile bağlantısı olan ve yayayı içine çeken bir kamusal açık alan oluşturulacaktır.

VI. Terminal Meydanı (C alanı)

Mevcut terminal binası ilk etapta korunacak; proje alanındaki tüm inşaatların tamamlanmasının ardından yeniden farklı bir kullanım için projelendirilecektir. Mevcut terminal binasının doğusunda yer alan ve içinde ağaçlar barındıran boş alanın, ağaçlar da korunarak Terminal Meydanı olarak tasarlanması öngörülmüştür. Bu alanda, dinlenme ve bekleme olanaklarını barındıracak yeşil ve sert zemin dengeli bir düzenlemeye gidilmesi beklenmektedir. (Bu alanın tasarımı, ihale kapsamında ele alınacaktır.)

VII. Katlı Otopark (A' alanı)

Tiyatro ve kültür-sanat meydanını güneyde, zemin katları ticari ve eğlence aktivitelere ayrılmış olan bir 300 araçlık katlı otopark sınırlayacaktır. Katlı otoparkın tasarımı da, belirlenen çerçevede, 'tasarla-yap-işlet-devret' yöntemiyle elde edilecektir.



Şekil 31 Katlı otopark ve Kültür-Sanat Meydanı bağlantısı

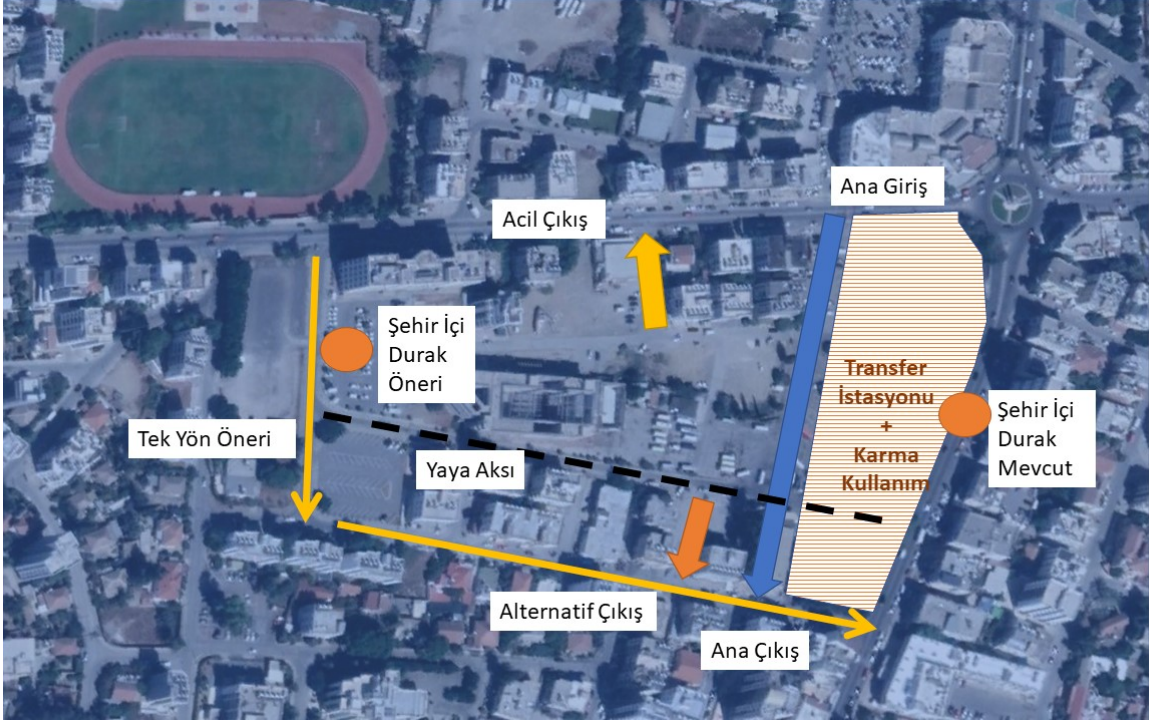
C. Ulaşım Kararları ve Şeması

İmar Planı Ulaşım politikalarına göre “Mevcut otobüs terminali aynı zamanda değişim istasyonu olarak da geliştirilmelidir” (Madde 6.4.3.13)

“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.”

İmar planında belirtilen politikalar doğrultusunda terminal bölgesinin yeniden transfer istasyonu olarak hizmet verebilecek bir yapıya dönüştürülmesi gerekmektedir. Ayrıca proje alanının karma kullanımlara hizmet vermesi ve 24 saat kullanılabilir bir alan olarak tasarlanması sürdürülebilir kentsel gelişimi açısından önem teşkil etmektedir. Bu bağlamda;

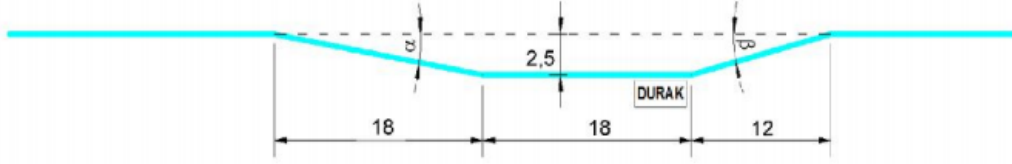
- Proje alanı içerisinde ulaşım sirkülasyonunun sağlanması amacı ile alana kuzey ana arterden giriş verilerek kuzeyden-güneye önce tali yola sonrasında ana artere çıkarılması (Ulaşım hiyerarşisi açısından) önerilmektedir.
- Kuzey-Güney aksında olacak olan toplu taşıma güzergahının inşaat süresince veya çok acil durumlarda alternatif çıkışların yaratılması gerekmektedir. Bu kapsamda öncelikli çıkış noktasının mevcut terminal binasının olduğu noktadan veya batısında yer alan tali yoldan çıkış önerilmektedir (Şekil 32).



Şekil 32 Bölgede ulaşım ve dolaşım

- Belediye binası ve tiyatro binası için oluşturulan meydanla birlikte doğuda oluşturulacak meydanların şehir içi toplu taşıma güzergahına ait durak yerlerinin yeniden düzenlenmesi önerilmektedir.
- Durak yer seçimi kriterleri Durak yeri, otobüs güzergahı ile çakışan yaya arterlerine yakın yerlerde seçilerek yolcunun durağa kolayca erişebileceği şekilde olmalıdır. Diğer trafiğin işletme hızının azalmaması için iki durak arası mesafe en az 400 m olmalıdır. Birinci derecedeki yollarda ise bu mesafe, 600 m olmalıdır. Yolcu yoğunluğunun çok olduğu yol kesimlerinde bu mesafeler 100'er m azaltılabilir. Otobüs durak cebi otobüslerin lastik ve aks süspansiyonlarındaki yıpranmayı azaltmak, durak cebinden çıkışta otobüslerin ikinci şeride taşmalarını önlemek ve işleyişini kolaylaştırmak için şeridi içeri çekme genişliği ve dönüş yarı çapı hesaplanarak otobüslerin ceplere yumuşak giriş ve çıkışları sağlanmalıdır. Aşağıdaki ölçütler tasarım sürecinde dikkate alınmalıdır.

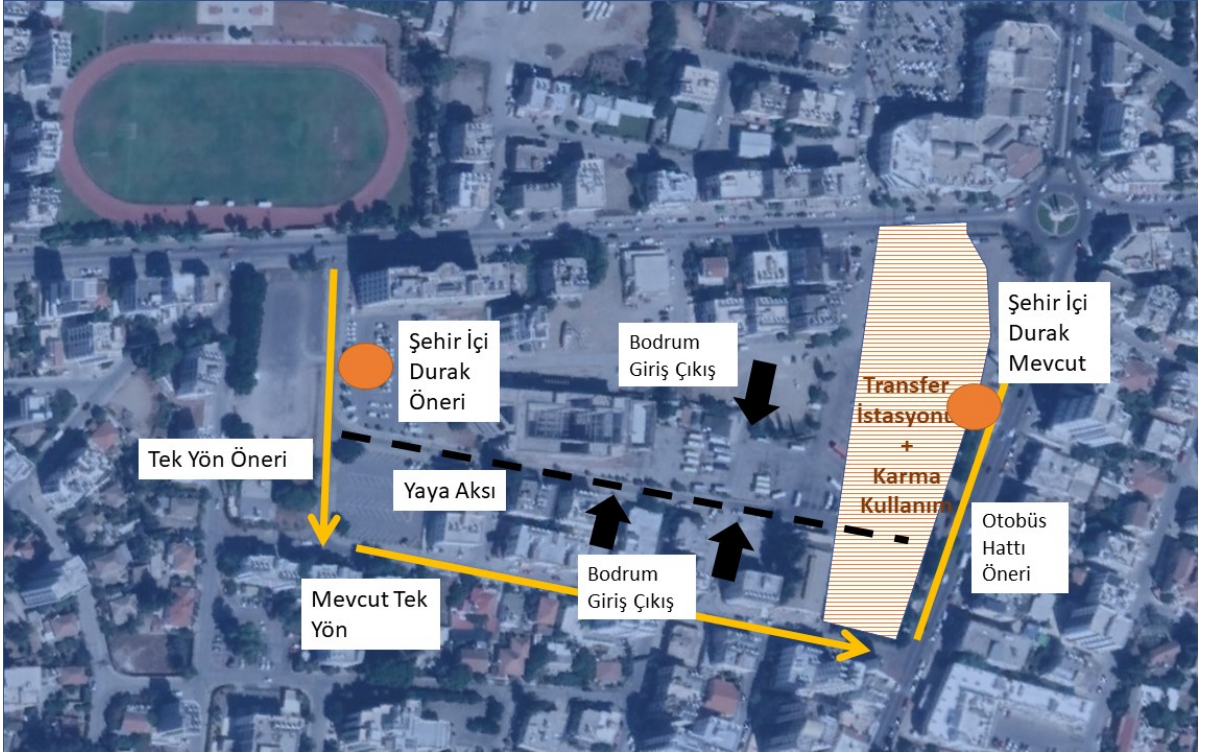
Hız (Km)	Cep Genişliği (m)	Cep Giriş Boyu (m)	Cep ıkış Boyu (m)	Cep Boyu Bir otobüs için
50	2,5	18	12	18
	2,7	19	13	
	3	20	14	
70	3	24	18	18



şekil 33 Otobüs durak ceplerinin tasarım sürecinde ele alınacak ölçütler

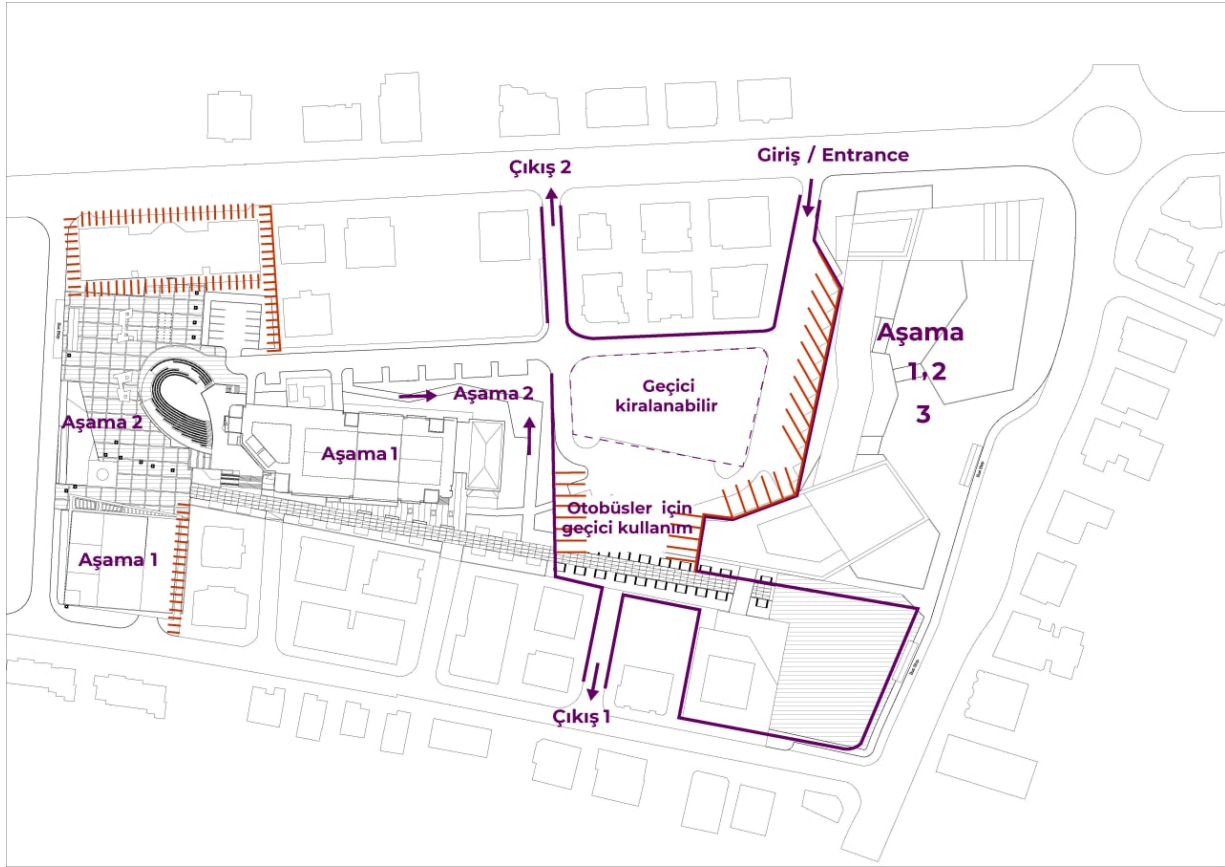
- Kavşaklardan sola dönecek otobüs durakları için en az 30-50 metrelik bir mesafe ayrılması gerekmektedir. Yine Trafik ışığı veya çember gibi yoğun noktalardan sağa dönecek toplu taşım araçları için 80-100 metrelik bir mesafe ayrılarak durak yerleri veya noktalarının belirlenmesi gerekmektedir.
- Proje alanında şehir içi toplu taşıma araçlarının meydanlarda ve/veya yaya geçitlerinin yoğun olduğu yerlerde oluşturulacak durak yerlerinden yolcu almaları ve terminal alanı içerisinde girmemesi önerilmektedir.
- Belediyeden alınan verilere göre terminal alanı içerisinde 20 adet otobüs park yerinin ozlmesi gerekmektedir. 20 adet park alanı dışında kalan otobüslerin park yerleri bekleme alanları için bodrum katında bir park yeri ayrılması önerilmektedir. Yaratılacak bodrum alanın otobüslerin farklı bir yerde depolanmasından sonra araç oto parkı olarak da kullanılabilmesi sağlanacaktır (şekil 33).
- Bodrum katına iniş ve çıkış noktalarının mevcut tiyatro binasının batısında yer alan tali yollardan ve aynı zamanda alanın güneyinde yer alan tali yollardan yapılması önerilmektedir. Ana arterlerden doğrudan bodruma iniş veya çıkışların tasarım aşamasında tercih edilmemesi gerekmektedir (şekil 34).

- Batıda oluşan tali yolun tek yöne çevrilerek alanın çevresinde bir ring sağlanması önerilmektedir (Şekil 34).



Şekil 34 Ulaşım, dolaşım ve araç hareketliliği şematik gösterimi

Proje uygulama sürecinde, şehir içi ve şehirlerarası toplu ulaşımı sağlayan otobüs ve minibüslerin, geçici olarak alanı kullanımlarını, giriş-çıkış ve dolaşım yönlerini gösteren şema, Şekil 35’de sunulmuştur. Aynı şekilde, projenin uygulama aşamaları da gösterilmektedir.



Şekil 35 Toplu taşıma araçları için geçici dolaşım şeması

VIII. Sonuç

Lefkoşa İmar Planı'nın ana hedeflerine uygun olarak hazırlanmış olan Lefkoşa Terminal Bölgesi Yenileme ve İyileştirme Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi'nin, Lefkoşa kenti için özgün bir proje olacağına inanıyoruz. Söz konusu projenin tüm ayrıntılarıyla ve kararlarıyla uygulanması, iyi bir yönetim anlayışıyla mümkün olacaktır. Bu bağlamda, tüm paydaşlara önemli görevler düşmektedir.

IX. Ekler

Lefkoşa Türk Belediyesi Terminal Bölgesi Yenileme ve İyileştirme Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi için Hazırlanan Çizimler

LTB Terminal Bölgesi Kentsel Bağlam ve Planlama Yaklaşımı - Üst Ölçekli Stratejiler, Ulaşım-Dolaşım Kararları, Çevre İlişkileri ve Gelişim Planı (A+B+C alanları): Çalışma alanı içinde önerilen kullanım alanları, kamusal boşluklar, kütle düzeni ile yakın çevre ilişkileri, doku/morfoloji esasları, giriş-çıkışlar, geçişler, yaklaşımlar, yaya-motorlu araç ayrışması, açık ve kapalı otoparklar, rampalar ve bağlantı noktaları, otobüs park alanları, yeşil alanlar, açık ya da yarı örtülü yürüyüş aksları, katı ve bitkisel peyzaj, paylaşımlı yol, otobüs ve bisiklet durakları

- Plan (Ölçek: 1/1000) ve şematik detaylar (KT01)

LTB Tiyatro Binası Çevresi Kentsel Tasarım Uygulama Projesi (A Alanı): Belediye Binası ve Tiyatro Binası önünde kalan alan/mezdan – Tiyatro ve Kültür-Sanat Meydanı; bu meydanı Terminal Meydanı'na bağlayan aks – Kültür Promenadı; ve Tiyatro binasının kuzeyinde yer alan Paylaşımlı Yol'u içine alan katı ve bitkisel peyzaj - otobüs durakları, bisiklet park alanları, kamusal sanat önerileri, kentsel donatı (oturma elemanları, aydınlatma elemanları, çöp elemanları, yönlendirme levhaları, vb.)

- LTB Tiyatro Binası Çevresi - A Alanı – Genel Vaziyet Planı, Kesitleri ve 3 Boyutlu Şematik çizim (Ölçek: 1/1000)
- LTB Tiyatro Binası Çevresi - A Alanı – Genel Vaziyet Planı ve Kesitleri (Ölçek: 1/200) (PY01)
- Kültür-Sanat Meydanı Planı (Ölçek: 1/100) ve detayları (A1) (PY02)
- Kültür Promenadı Planı (Ölçek: 1/100) ve detayları (A2) (PY03)
- Paylaşımlı Yol Planı (Ölçek: 1/100) ve detayları (A3) (PY04)
- Katlı otopark çevresi Planı (Ölçek: 1/100) ve detayları (A') (PY05)
- Bitkisel Peyzaj Projesi (Ölçek: 1/200) (PBO1)
- 3 Boyutlu çizimler

Tiyatro Binası Mimari Tasarım Uygulama Projesi

- Planlar, kesitler, görünüşler (Ölçek: 1/100)

Not: Statik, elektrik ve mekanik uygulama projeleri sonradan yatırımcı ve tasarımcı/lar ile birlikte yapılacaktır.

X. Kaynaklar

Adilhan, Ö., Ünverdi, L. (2018), 'Kentsel Yenileme Sürecinde Kentsel Tasarımın Önemi: Aydın-Söke Örneği', *Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 5, Sayı: 1, s. 226-261.

Erdönmezer, E., (2014), 'Kamusal Alanların Biçimlenmesi,' *İTU Vakfı Dergisi*, Sayı 63, İstanbul.

Hasol, D. (1998), *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*, İstanbul, Yem Yayınları.

Hoskara, Ş., Akpınar, İ. (2021) (editors), "COVID-19 Sonrası Kentsel Kamusal Mekânların Dönüşümü", *İdealKent Özel Sayı*, Cilt 12, Eylül 2021.

Keleş, R., (1980), *Kent Bilim Terimleri Sözlüğü*, Ankara, TDK Yayınları.

Project for Public Spaces, (2005), 'The Power of 10' (<https://www.pps.org/article/the-power-of-10>)

Project for Public Spaces, (2000), *How to turn a place around: a handbook for creating successful public spaces*, New York, PPS.

Suher, H., (1995), 'Kent Kimliğine Etkili Yasa Uygulamaları', *Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu*, 3-12, İstanbul.