




İZMİR TARİH SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM PROJESİ

 EMBARQ®

WRİSEHIRLER.ORG

Raporu Hazırlayanlar

ÇİĞDEM ÇÖREK ÖZTAŞ, Kentsel Gelişim ve Erişilebilirlik Projeleri Yöneticisi

CELAL TOLGA İMAMOĞLU, Yol Güvenliği Projeleri Yöneticisi

MERVE AKI, Erişilebilirlik Uzmanı Şehir Plancısı

GÜLCAN ORAK ORUÇ, Şehir Plancısı

İÇİNDEKİLER

- 5 GİRİŞ**
- 13 MEVCUT DURUM ANALİZİ VE KULLANICI DAVRANIŞLARINI DEĞERLENDİRME ÇALIŞMALARI**
- 14 Kullanıcı Davranışları Değerlendirmesi**
14 Odak grup görüşmeleri
17 GZFT analizi
20 Yaya, esnaf, bisikletli, konut anketleri
34 Taşıt ve yaya trafiği sayımları
- 38 Ulaşım Sistemleri**
38 Mevcut toplu taşıma sistemleri ve aktarma sistemleri
46 Parklanma: Kemeraltı Otopark Etüdü
49 Yürünebilirlik
- 59 Mekânsal Kullanımlar**
59 İşlevlere göre dağılım
61 Kentsel açık alan kullanımları
66 19 Alt bölgenin karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesi
- 107 SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM ÖNERİLERİ**
- 108 Yaya Ulaşımı Planlaması**
108 Erişilebilirlik çalışmaları: yürümenin teşvik edilmesi, yaya erişiminin artırılması
120 Kamusal alanların canlı ortak yaşam alanlarına dönüştürülmesi
126 Yaya rotaları
- 131 Bisikletli Ulaşım Planlaması**
131 Mevcut bisiklet yolları inceleme çalışması
132 Bisiklet yolları denetim çalışması
- 142 Güvenli, Erişilebilir Toplu Taşıma Sistemlerinin Planlanması**
142 Ana taşıt akımını sağlayan bulvar ve caddelerde yol güvenliği
152 Aktarma merkezleri ile istasyon ve durakların planlanması
158 Ödeme sistemleri ve veri analizi
159 Toplu taşıma sistemi ile entegre araç paylaşım sistemleri
- 160 Parklanma Alanlarının Planlanması**
161 Otopark yeri etkinliğini artıran stratejiler
164 Otopark talebini azaltan stratejiler
168 Destek stratejileri
- 171 SONUÇ**
- 174 KAYNAKLAR**
- 179 EKLER**
- 193 TEŞEKKÜR**

ŞEKİL, TABLO VE HARİTALAR

ŞEKİLLER

- 8 Şekil 1:** Anket Katılımcılarının Örneklem içindeki Payları
- 20 Şekil 2:** Yaya Anketi Katılımcılarının Yaş Gruplarına göre Dağılımı
- 20 Şekil 3:** Bisikletli Anketi Katılımcıların Yaş Gruplarına göre Dağılımı
- 20 Şekil 4:** İşyeri Anketi Katılımcılarının Yaş Gruplarına göre Dağılımı
- 20 Şekil 5:** Konut Anketi Katılımcılarının Yaş Gruplarına göre Dağılımı
- 21 Şekil 6:** Yaya Anketi Katılımcılarının Çalışma Durumu
- 21 Şekil 7:** Konut Anketi Katılımcılarının Çalışma Durumu
- 25 Şekil 8:** Ulaşım Aracından İndikten Sonra Ortalama Yürüme Süresi-Yaya
- 25 Şekil 9:** Ulaşım Aracından İndikten Sonra Ortalama Yürüme Süresi-Bisiklet
- 25 Şekil 10:** Ulaşım Aracından İndikten Sonra Ortalama Yürüme Süresi-İşyeri Çalışanları
- 25 Şekil 11:** Ulaşım Aracından İndikten Sonra Ortalama Yürüme Süresi-Konut Sakinleri
- 26 Şekil 12:** İyileştirilmesi Beklenen Ulaşım Türü
- 26 Şekil 13:** Ulaşım Türlerinde İyileştirme Beklenen Alanlar
- 27 Şekil 14:** Uygunsuz Araç Parklarından Rahatsız Olanların Oranı
- 27 Şekil 15:** Bölgedeki Tarihi ve Turistik Alanlara Ulaşımında Tercih Edilen Ulaşım Türü-Yaya
- 27 Şekil 16:** Bölgedeki Tarihi ve Turistik Alanlara Ulaşımında Tercih Edilen Ulaşım Türü-Bisikletli
- 28 Şekil 17:** Bölgedeki Tarihi ve Turistik Alanlara Ulaşımında Tercih Edilen Ulaşım Türü-İşyeri Çalışanları
- 28 Şekil 18:** Bölgedeki Tarihi ve Turistik Alanlara Ulaşımında Tercih Edilen Ulaşım Türü-Konut Sakinleri
- 28 Şekil 19:** Yayaların Bölgede Bulunma Nedenleri
- 29 Şekil 20:** Yaya Yollarından Memnuniyet
- 29 Şekil 21:** Yaya Geçitlerinden Memnuniyet
- 29 Şekil 22:** Ankete Katılan Bisikletlilerin Yolculuklarını Bisikletle Tamamlama Durumu
- 30 Şekil 23:** Bisikletle Ulaşım Öncesinde ve Sonrasında Toplu Taşıma Kullanma ve Yürüme Oranları
- 30 Şekil 24:** Katılımcıların Bisiklet Sahibi Olma Durumu
- 31 Şekil 25:** Bisiklet Kullanıcılarının Tercih Ettikleri Park Alanları
- 31 Şekil 26:** Bisiklet Park Alanlarından Memnuniyet
- 31 Şekil 27:** Bisiklet Yollarından Memnuniyet
- 31 Şekil 28:** Güvenli Bisiklet Sürüşü için Öneriler
- 32 Şekil 29:** İşyerlerinin Ürün Temin Sıklığı
- 32 Şekil 30:** Mal Yükleme-Boşaltma Süresi
- 32 Şekil 31:** İşyerlerinin Mal Teslim Saatleri
- 33 Şekil 32:** Anket Katılımcılarının Bölgede İkamet Süresi
- 33 Şekil 33:** Konut Sakinlerinin Otopark Tercihleri
- 38 Şekil 34:** Bölgedeki Lastik Tekerlekli Toplu Taşıma Hatlarına Ait Biniş Verileri
- 39 Şekil 35:** Proje Alanında ve Proje Alanı Haricindeki Bölgelerde Lastik Tekerlekli Toplu Taşıma Sistemlerinde Yolcu Biniş Sayısında Değişim
- 40 Şekil 36:** Günlere göre Hafif Raylı Sistemde Yolcu Binişleri
- 40 Şekil 37:** Proje Alanında ve Proje Alanı Haricindeki Bölgelerde Hafif Raylı Sistemde Yolcu Biniş Sayısında Değişim
- 41 Şekil 38:** Hafif Raylı Sistemde İstasyon Bazında Hafta İçi Saatlik Yolcu Dağılımı
- 42 Şekil 39:** Vapur Seferlerinin Dağılımı
- 42 Şekil 40:** Proje Alanında ve Proje Alanı Haricindeki Bölgelerde Deniz Yolu Sisteminde Yolcu Biniş Sayısında Değişim
- 43 Şekil 41:** Deniz Ulaşım Sisteminde İskele Bazlı Saatlik Yolcu Biniş Değerleri
- 44 Şekil 42:** Proje Alanında ve Proje Alanının Haricindeki Bölgelerde Ulaşım Sistemlerinde Yolcu Dağılımının Logaritmik Değişimi
- 47 Şekil 43:** Otoparkların Türlerine Göre Dağılımı
- 48 Şekil 44:** Arazi Kullanımının İşlevlere göre Dağılımı
- 50 Şekil 45:** Çalışma Alanındaki Kaldırım Yapılarından Örnekler
- 56 Şekil 46:** Konak ve Bahribaba Aktarma Noktalarında Yürünebilirlikle ilgili Zorluklar
- 68 Şekil 47:** 1. Alt Bölge: Agora
- 69 Şekil 48:** Seçili Kriterlere göre 1. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 70 Şekil 49:** 2. Alt Bölge: Havralar
- 71 Şekil 50:** 2. Seçili Kriterlere göre 2. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 72 Şekil 51:** 3. Alt Bölge: Kemeraltı Çarşısı ve Hanlar
- 73 Şekil 52:** Seçili Kriterlere göre 3. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 74 Şekil 53:** 4. Alt Bölge: Fevzi Paşa Bulvarı
- 75 Şekil 54:** Seçili Kriterlere göre 4. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 76 Şekil 55:** 5. Alt Bölge: Oteller Bölgesi
- 77 Şekil 56:** Seçili Kriterlere göre 5. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 78 Şekil 57:** 6. Alt Bölge: Kestelli
- 79 Şekil 58:** Seçili Kriterlere göre 6. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 80 Şekil 59:** 7. Alt Bölge: Konak
- 81 Şekil 60:** Seçili Kriterlere göre 7. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 83 Şekil 61:** 8. Alt Bölge: Bahribaba
- 85 Şekil 62:** Seçili Kriterlere göre 8. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 86 Şekil 63:** 9. Alt Bölge: Değirmendağı
- 87 Şekil 64:** Seçili Kriterlere göre 9. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 88 Şekil 65:** 10. Alt Bölge: Altınyol-Damlacık
- 89 Şekil 66:** Seçili Kriterlere göre 10. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 90 Şekil 67:** 11. Alt Bölge: Anafartalar Caddesi 2. Etap
- 91 Şekil 68:** Seçili Kriterlere göre 11. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 92 Şekil 69:** 12. Alt Bölge: Aya Vukla Kilisesi ve Çevresi
- 93 Şekil 70:** Seçili Kriterlere göre 12. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 94 Şekil 71:** 13. Alt Bölge: 1. Halka Konut Dokusu
- 95 Şekil 72:** Seçili Kriterlere göre 13. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 96 Şekil 73:** 14. Alt Bölge: 2. Halka Konut Dokusu
- 97 Şekil 74:** Seçili Kriterlere göre 14. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 98 Şekil 75:** 15. Alt Bölge: Kuzey Yamaç Gecekondu Alanı
- 99 Şekil 76:** Seçili Kriterlere göre 15. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 100 Şekil 77:** 16. Alt Bölge: Kadifekale-Antik Tiyatro Alanı
- 101 Şekil 78:** Seçili Kriterlere göre 16. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 102 Şekil 79:** 17. Alt Bölge: Güney Yamaç Heyelan Alanı
- 102 Şekil 80:** 18. Alt Bölge: İkiçeşmelik-Eşrefpaşa Caddesi
- 103 Şekil 81:** Seçili Kriterlere göre 18. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 104 Şekil 82:** 19. Alt Bölge: Anafartalar Caddesi 1. Etap
- 105 Şekil 83:** Seçili Kriterlere göre 19. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri
- 123 Şekil 84:** Yaya Cebi Tasarımı
- 126 Şekil 85:** Alışveriş ve Yeşil Rota Akış Şeması
- 129 Şekil 86:** Kültür-Sanat ve Mistik Rota Akış Şeması
- 132 Şekil 87:** TT-38a ve TT-38b İşaret Levhaları
- 134 Şekil 88:** Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Uygulaması Örneği
- 137 Şekil 89:** U Şeklinde Beton Bisiklet Merdiven Kanalı
- 137 Şekil 90:** Metal Bisiklet Merdiven Kanalı
- 146 Şekil 91:** Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Örneği
- 146 Şekil 92:** Fevzi Paşa Bulvarı'nın Cumhuriyet Bulvarı ile Bağlantılı Yol Platformu için Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım
- 147 Şekil 93:** Fevzi Paşa Bulvarı'nın Çankaya Kavşağı Yaklaşımındaki Yol Platformu için Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım
- 148 Şekil 94:** Fevzi Paşa Bulvarı Üzerindeki Çankaya Kavşağı için Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım
- 149 Şekil 95:** Fevzi Paşa Bulvarı'nın Basmane Garı Yöntündeki Yol Platformu için Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım
- 151 Şekil 96:** Eşrefpaşa Caddesi'nin Çankaya Kavşağı ile Bağlantılı Yol Platformu için Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım
- 152 Şekil 97:** Sarıkamış İÖO Durağı
- 153 Şekil 98:** Birleşmiş Milletler Caddesi Kız Yurdu Durağı
- 153 Şekil 99:** Rakım Erkutlu Caddesi Otobüs Durağı
- 153 Şekil 100:** 2015 UXUK Tasarım Yarışması Birincisi Bayrak Durak Tasarımı
- 153 Şekil 101:** Örtülü Otobüs Durağı Örneği
- 154 Şekil 102:** Bahribaba Otobüs Durakları İçin Sorun ve Öneri Şeması
- 154 Şekil 103:** Peron Örnekleri
- 154 Şekil 104:** Ağaç Gövdesi Tasarımı
- 157 Şekil 105:** Konak İskelesi için Kavramsal Zemin Boyaması ile Yönlendirme Çalışması
- 158 Şekil 106:** Örnek Entegre Sistem Uygulama Görseli
- 159 Şekil 107:** Raylı Sistemle Etkileşimli, Elektrikli Motorlara Sahip Çevreci Araç Paylaşım Sistemi, Grenoble, Fransa
- 162 Şekil 108:** Paylaşımlı Otoparkların Hizmet Vermesi Önerilen Kullanıcılar
- 162 Şekil 109:** İzelman A.Ş. Park Et Ring ile Devam Et Durağı Logosu
- 164 Şekil 110:** Katlı Otoparklarda Parklanma Süresine Bazlı Saatlik Ücret Değişimi
- 165 Şekil 111:** Kapalı Otoparklar için Önerilen Ücret Tarifesine Bağlı Parklanma Süresi Bazlı Saatlik Ücret Değişimi
- 166 Şekil 112:** Yol Dışı Otoparklarda Parklanma Süresi Bazlı Saatlik Ücret Değişimi
- 167 Şekil 113:** Yol Dışı Otoparklar için Önerilen Ücret Tarifesine Bağlı Parklanma Süresi Bazlı Saatlik Ücret Değişimi
- 169 Şekil 114:** İBB Tarafından Projelendirilen Katlı Otopark

FOTOĞRAFLAR

- 8 Fotoğraf 1:** Yaya Köprüsü
- 8 Fotoğraf 2:** Mithatpaşa Caddesi'nde Dokunsal Yüzeyler
- 112 Fotoğraf 3:** Merdivenli Sokak Örneği, İzmir; Merdivenli Yol Tasarımı Örneği, Medellin Colombia; Mozaikli Merdiven Örneği, Rio de Janeiro, Brezilya
- 112 Fotoğraf 4:** Geçiş Alanı Oluşturmak Amacıyla Beton Sakı Kullanımı, New York, NYC DOT
- 114 Fotoğraf 5:** 940. Sokak ve Anafartalar Caddesi 2. Etap için Üst Örtü Uygulamaları
- 115 Fotoğraf 6:** Nuruosmaniye Caddesi, İstanbul
- 116 Fotoğraf 7:** Kamusal Alanda Piknik Alanı, Vancouver, Kanada
- 116 Fotoğraf 8:** Duvar/Kepen Tasarım Uygulamaları, Karaköy, İstanbul
- 116 Fotoğraf 9:** Yönlendirme/Bilgilendirme Sistemi, Bath, İngiltere
- 118 Fotoğraf 10:** Bellinzona Kentinde Uygulanan Aydınlatma Tasarımı, İsviçre
- 118 Fotoğraf 11:** Kopenhag'da Ishøj İstasyonu'nda Uygulanan Aydınlatma Tasarımı, Danimarka
- 119 Fotoğraf 12:** İzmir Kız Lisesi, Mithatpaşa Caddesi
- 119 Fotoğraf 13:** Hürriyet Anadolu Lisesi, Tarık Sarı Sokak
- 119 Fotoğraf 14:** İnkılap İlköğretim Okulu, Rakım Erkutlu Caddesi
- 122 Fotoğraf 15:** Örnek Betonarme Yapı Aydınlatması
- 122 Fotoğraf 16:** Cumberland Park, ABD
- 131 Fotoğraf 17:** Sahil Bandı Boyunca İmal Edilmiş Bisiklet Yolu, Konak İskelesi ve Yakın Çevresi
- 131 Fotoğraf 18:** Yetersiz Genişlikte Bisiklet Yolu Enkesiti, Konak İskelesi ve Yakın Çevresi
- 132 Fotoğraf 19:** Bisiklet Yolu Üzerindeki Standart Dışı Bisiklet Logosu, Konak İskele ve Yakın Çevresi
- 132 Fotoğraf 20:** Bisiklet Altyapısı Boyunca Düşey İşaretleme Eksikliği, Konak İskele ve Yakın Çevresi
- 134 Fotoğraf 21:** Otobüs ve Bisiklet Paylaşım Şerit Uygulaması, Londra, İngiltere
- 135 Fotoğraf 22:** Bisiklet Tamir Alanı Örneği, Los Angeles, ABD
- 137 Fotoğraf 23:** Bisikletliler için "Parklet" Tasarımı Örneği, Londra, İngiltere
- 138 Fotoğraf 24:** BİSİM Akıllı Bisiklet Paylaşım Sistemi
- 140 Fotoğraf 25:** Elektrikli Taşıtlar ve Şarj Üniteleri, Helsinki, Finlandiya
- 144 Fotoğraf 26:** Fevzi Paşa Bulvarı Boyunca Yasa Dışı Parklanma
- 144 Fotoğraf 27:** Yasa Dışı Parklanmalar Nedeniyle Otobüs Ceplerine Güvenli Giriş Manevraları Yapamayan Otobüsler
- 144 Fotoğraf 28:** Ticari İşletmeler Tarafından Oluşturulan Yasa Dışı Parklanma Alanları
- 145 Fotoğraf 29:** Çankaya Kavşağı Güney Kolunda Orta Refüjü Kullanarak Geçiş Yapan Yayalar
- 145 Fotoğraf 30:** Çankaya Kavşağı'na Yakın Noktalardan Geçiş Yapan Yayalar
- 145 Fotoğraf 31:** Taralı Alan İhlal Sistemi (İBB)
- 150 Fotoğraf 32:** Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi Üzerinde Yasa Dışı Parklanma
- 150 Fotoğraf 33:** Yasa Dışı Parklanma Nedeniyle Otobüs Ceplerine Güvenli Giriş Manevraları Yapamayan Otobüsler

KUTULAR

- 110 Kutu 1:** Yaya Öncelikli Sokaklar
- 111 Kutu 2:** Konut Alanı için Paylaşımlı Sokaklar
- 111 Kutu 3:** Mahalle İçi Sokaklar
- 120 Kutu 4:** Montreal'de Kamusal Alanı Daha İlgili Çekici Kılan bir Aydınlatma Uygulaması, Kanada
- 123 Kutu 5:** Seattle Kent Meydanı, ABD
- 123 Kutu 6:** Park Erratica'da Kent Mobilyası Tasarımı, New York, ABD
- 124 Kutu 7:** Bostanlı Deresi ve Yakın Çevresi için Uygulanan Tasarım
- 125 Kutu 8:** İBB Tarafından Salepçioğlu Camii, Milli Kütüphane Caddesi ve Alipaşa Meydanı için Geliştirilen Projeler
- 125 Kutu 9:** Hava Durumuna Bağlı Olarak Değişen, Yönlendirme Amaçlı Harita Örneği
- 136 Kutu 10:** Van Gogh-Roosegaarde Bisiklet Yolu
- 139 Kutu 11:** Taşınabilir Akıllı Bisiklet Paylaşım İstasyonları
- 141 Kutu 12:** Esnaf için Kargo Bisiklet Alternatifleri
- 152 Kutu 13:** Yaya Geçidi Örnekleri
- 155 Kutu 14:** Durak Tasarımı, Paris, Fransa
- 155 Kutu 15:** Durak Tasarımı, Manchester, İngiltere
- 156 Kutu 16:** Norreport İstasyonu, Danimarka
- 157 Kutu 17:** Konak Meydanı için Yönlendirme Amaçlı Uygulama Örneği
- 163 Kutu 18:** Akıllı Otoparklar

TABLolar

- 14 Tablo 1:** Odak Grup Görüşmeleri Konu Başlıkları ve Katılımcıları
- 24 Tablo 2:** Anket Katılımcılarının Kamusal Alanların Kullanımı ve Hizmetler ile Ulaşım Olanakları Konularında Görüşleri
- 31 Tablo 3:** Bisiklet Kullanıcılarının Karşılaştıkları Sorunlara Verdikleri Önem
- 61 Tablo 4:** Kentsel Açık Alanlarda ve Meydanlardaki Hizmetler ve Aktiviteler ile İlgili Gözlem Notları
- 160 Tablo 5:** Otopark Yönetimi Stratejileri
- 164 Tablo 6:** Çankaya Otoparkına Ait Bilgiler
- 165 Tablo 7:** Kapalı Otoparklar İçin Önerilen Fiyat Tarifesi
- 166 Tablo 8:** Viyadük Altı Konak Grant Otoparkına Ait Bilgiler
- 167 Tablo 9:** Yol Dışı Otoparklar İçin Önerilen Fiyat Tarifesi
- 190 Tablo 10:** Yaya Anketi, Anket Yapılan Alanlar
- 190 Tablo 11:** Bisiklet Anketi, Anket Yapılan Alanlar
- 191 Tablo 12:** Konut Anketi, Anket Yapılan Alanlar
- 191 Tablo 13:** İşyeri Anketi Anket Yapılan Alanlar
- 192 Tablo 14:** Ulaşım Taşıt Türleri
- 192 Tablo 15:** Binek Otomobil Eşdeğeri
- 192 Tablo 16:** Yaya Trafik Sayımları

HARİTALAR

- 34 Harita 1:** Hafta İçi Sabah (08.00-10.00) Sayımları
- 35 Harita 2:** Hafta İçi Akşam (16.00-18.00) Sayımları
- 36 Harita 3:** Hafta Sonu Sabah (08.00-10.00) Sayımları
- 37 Harita 4:** Hafta Sonu Akşam (16.00-18.00) Sayımları
- 45 Harita 5:** Mevcut Ulaşım Durumu
- 46 Harita 6:** İzelman A.Ş. Tarafından İşletilen Otoparklar
- 47 Harita 7:** Özel ve Ruhsatsız Otoparklar
- 53 Harita 8:** Çalışma Alanı 3D Google Earth
- 53 Harita 9:** Çalışma Alanı Yükseklik Haritası
- 54 Harita 10:** Makul Yürüme Mesafeleri
- 58 Harita 11:** Cadde Aydınlatma Sistemi
- 60 Harita 12:** Bölgede İşlevlerin Dağılımı
- 62 Harita 13:** Kentsel Açık Alan Kullanımları
- 64 Harita 14:** Kentsel Açık Kullanım Alanlarında Gözlemlenen Aktiviteler
- 67 Harita 15:** Alt Bölgeler
- 109 Harita 16:** Alt Bölgelerde Sokak Yapısına Dair Bütünleşik Öneriler
- 113 Harita 17:** Mevcut ve Önerilen Hidrolik Bariyer Haritası
- 121 Harita 18:** Kamusal Alanların Aydınlatma Sistemiyle Etkileşimi
- 127 Harita 19:** Alışveriş ve Yeşil Rota
- 130 Harita 20:** Kültür-Sanat ve Mistik Rota
- 134 Harita 21:** Önerilen Bisiklet Güzergâhi ve Akıllı Paylaşım Sistemi İstasyonları
- 172 Harita 22:** Yaya, Bisiklet ve Taşıt Dolaşım Haritası



GEVREKÇİ

GİRİŞ

Kemeraltı, özellikle son dönemde İzmir kamuoyunda korunması, sahip çıkılması gereken bir değer olarak yerini almıştır. Başta İzmir Büyükşehir Belediyesi (İBB) olmak üzere çeşitli kurum ve kuruluşlar, Kemeraltı bölgesinin kimliğini günyüzüne çıkarmak üzere birçok canlandırma projeleri hazırlamaktadır. Kamuoyunda ve akademik ortamlarda oldukça ilgi gören Kemeraltı'na çeşitli projeler ile sahip çıkma bilinci yayılmakta, bazı binalar yapı ölçeğinde korunmaktadır. Ancak bölge halen, kullanıcıların daha uzun zaman geçirebileceği canlı bir bölgeden ziyade bir geçiş bölgesidir. Bu nedenle, bölgenin koruma ve gelişme bütünlüğünü sağlayacak biçimde yeniden

tasarlanmasına gereksinim vardır. Bu gereksinime cevap vermek üzere İBB, Fevzi Paşa Bulvarı'nın güneyindeki 1. derece, 2. derece ve 3. derece arkeolojik ve kentsel sit alanlarından ve Kadifekale kentsel dönüşüm projesinden oluşan 248 hektarlık bir alanda, İzmirliilerin tarihle ilişkisini güçlendirecek İzmir-Tarih Projesi'ni başlatmıştır. Projede, karakteristik özellikler, mahalle sınırları gibi kriterler doğrultusunda çalışma alanı 19 alt bölgeye ayrılmıştır (Tekeli, 2015). Her bir alt bölgeyi kendi içerisinde değerlendirmenin yanı sıra bütün içerisinde de görünür kılmak, İzmir-Tarih Projesi'nin temel amaçlarından biridir.

“İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi”nin konusu ise, İzmir-Tarih Projesi'ni destekleyecek ve bütünleyecek biçimde, İzmir Konak Kemeraltı ve Çevresi Yenileme Alanı kapsamında ulaşım seçeneklerinin sunulması, bölgenin çevre kentsel ulaşım ağlarına entegrasyonunun sağlanarak erişilebilirliğinin artırılması, bölgenin yaya ve bisiklet öncelikli sürdürülebilir ulaşım odaklı bir yaklaşımla yeniden ele alınmasıdır.

Bir kenti kavramak ve tanımlamak için öncelikle o kenti “okuyabilmek” gerekir. “Okunaklı bir kent”; bölgeleri, sınırları, yolları kolayca ayırt edilebilen ve bütünlüklü bir doku içinde gruplandırılabilen bir alan olarak ifade edilmektedir. Lynch (2010) de kenti; yerleşmenin farklı özellikler sergileyen bölgeleri, bu bölgelerin sınırlarını tarif eden sınır/kenar öğeleri, kanal mekânları olan yolları, toplanma, dağılma ve aktarma mekânları olan odak noktaları, dikkat çeken ve özellikli yapısal öğeleri olan simgeleri/işaret öğeleri ile tanımlamıştır.

Lynch’in tanımlamaları bu çalışmanın da temelini oluşturan fiziksel unsurlarla ilgilidir. Çalışmada, Lynch’in yaklaşımına benzer biçimde daha soyut kavramlar halinde çalışılmış öğeler olan bölgelerin, odakların, yolların ve kenarların yapısı algılanmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda, çalışma alanı olan 19 alt bölge; bu bölgeler arasında sınır oluşturan ya da ayırıcı özellik gösteren yollar ile kullanımların entegrasyonu sonucunda oluşan odak noktaları (kamusal alanlar ve transfer

noktaları) çerçevesinde ele alınmıştır. Bir anlamda Lynch’in kenti okuyabilmek için geliştirdiği kriterlerden yararlanılmıştır. Bu doğrultuda, “İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi” kullanıcının mekânla ilişkisini kuvvetlendirerek entegre ulaşım sistemleri aracılığıyla kentsel imgelerin okunmasına katkı sağlayacaktır.

Çalışmada, sıralanan kullanımların altyapısal özellikleri değerlendirilmeye birlikte bu kullanımların hangi gereksinimle ve nasıl oluştuğu da irdelenmekte, kullanıcı beklentileri de mekânın iyileştirilmesi ve potansiyelinin geliştirilmesi amacıyla ele alınmaktadır.

Bu çalışma bir ulaşım master planı değildir; ancak, ulaşım master planlarına, kamusal kullanımları ve fonksiyonları geliştirecek plan ve uygulamalara, kullanıcıların erişimlerini destekleyecek uygulamalara temel oluşturacak önemli bir rehberdir.

Çalışma, “Mevcut Durum Analizi ve Kullanıcı Davranışları Değerlendirme Çalışmaları” ile “Sürdürülebilir Ulaşım Önerileri” olmak üzere iki ana bölüme ayrılmıştır. İlk bölüm, kullanıcı davranışları, ulaşım sistemleri, mekânsal kullanımlar konularını ele almaktadır. İkinci bölümde ise, ilk bölümde elde edilen veriler ile yürütülen inceleme ve analiz çalışmaları çerçevesinde, çalışma alanı sınırları içerisinde sürdürülebilir ulaşım yaklaşımının uygulanabilmesi amacıyla yaya ulaşımının, kamusal alanların, bisikletli ulaşımın ve ulaşımın tamamlayıcı unsurlarının planlanmasına yönelik öneriler sunulmaktadır.



YÖNTEM

Proje kapsamında, özellikle analiz çalışmalarında, temel olarak literatür taraması, saha çalışması, odak grup görüşmesi, anket ve sayım yöntemleri kullanılmıştır. “Kullanıcı Davranışlarının Değerlendirilmesi” başlığı altında odak grup görüşmeleri, GZFT (Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler) analizi, anket ve sayım çalışmaları aktarılmıştır.

Odak grup görüşmeleri TARKEM, Konak Belediyesi, İBB, Çağdaş Görmeyenler Derneği, İBB Engelli Hizmetleri Şube Müdürlüğü, Kemeraltı Esnaf Derneği, İzmir Bisiklet Derneği, İzmir Tarih Tasarım Atölyesi ile yapılandırılmış form üzerinden yüz yüze gerçekleştirilmiştir.

GZFT analizi, 12-13 Mayıs 2016 tarihinde İzmir Hava Gazı Fabrikası'nda gerçekleştirilen Tasarımla Daha Güvenli Kentler Çalıştay'ında katılımcılara dağıtılan formların doldurulması ile gerçekleştirilmiştir.

Anket çalışması, Konak İlçesi Kemeraltı Bölgesi'nde yer alan 19 alt bölge bünyesinde gerçekleştirilmiştir. 19 alt bölgenin sınırları içerisinde yer alan mahallelerde önce harita üzerinde çalışılmış ve yerinde tespitler gerçekleştirilmiş, sonrasında İzmir Ticaret Odası, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve arşiv verileri kullanılarak ana kitle/ popülasyon haritası oluşturulmuştur. Ayrıca, Kemeraltı bölgesine giren çıkan ziyaretçi sayılarının tahmini için bir alan çalışması gerçekleştirilmiş ve bilgiler ana kitle haritasına eklenmiştir.

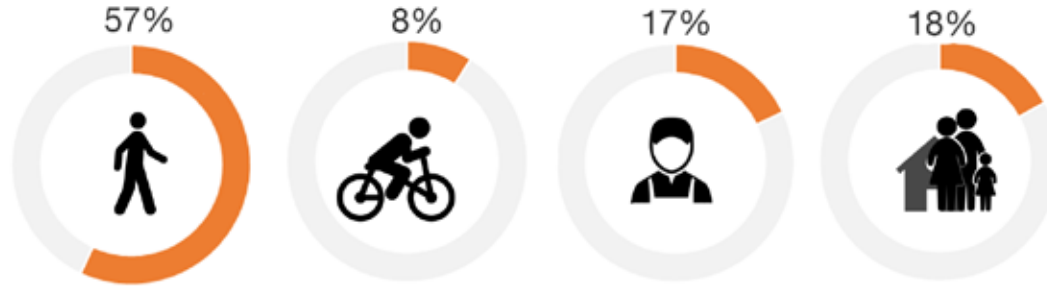
Anket planlamasında kullanılan değişkenler dört ana grup oluşturacak şekilde belirlenmiştir; yayalar, bisikletliler, esnaf (işyeri çalışanları) ve konutlarda ikamet eden kişiler. Ana kitlenin demografik bilgileri ile bunların alt kırılımlarına göre gruplandırılacak özel ve ortak davranışları hakkında, bölge içi hareketlilik, bölge içinden dışarıya doğru hareketlilik ve bölge dışından

içeriye doğru hareketlilik incelemeye esas oluşturmuştur. Örneklem planlanırken, ana kitle değişkenliğini etkileyebilecek olan başka bir bakış açısı kullanılmış ve ana kitle üç gruba ayrılmıştır; hanehalkı, işyeri çalışanları ve bölge ziyaretçileri.

Ana kitlede sadece yaya, bisikletli ve ziyaretçi alt grubunu oluşturan kısmın mevsimsel olarak değişebileceği varsayılmış ve okulların açık ve kapalı olduğu dönemler için iki ayrı çalışma yapılmasına karar verilmiştir. Birinci anket çalışması her üç grubu kapsamı nedeniyle daha büyük bir örnek hacmine sahipken, ikinci anket çalışması sadece bölge ziyaretçisi olan yaya ve bisikletli grubuna yönelik yapılmış olmasından dolayı daha küçük bir örnek hacmine sahiptir. İşyeri çalışanları ile konutlarda yaşayanlar ana kitlenin değişmeyen kısımları olarak ele alınmıştır. Toplamda, yaklaşık 3.000 kişiyle anket çalışması yapılmıştır.¹



Şekil 1 | Anket Katılımcılarının Örneklem içindeki Payları



Alt dağılımlar yapılırken çeşitli resmi verilerden yararlanılmış;² hanehalkı üyeleri, işyeri çalışanları ve bölge ziyaretçileri 19 alt bölgeden elde edilen nüfus sayılarıyla orantılı biçimde dağıtılmıştır. Son olarak, 30 engelli birey ve bölge dışından 931 ziyaretçiyle anket çalışması yapılmıştır. (Anketlere ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. EK 2 ve EK 3)

Sayım çalışması kapsamında taşıt ve yaya trafiği sayımları Ekim ayında gerçekleştirilmiştir. Taşıt trafiği sayımları beş gün (pazartesi, çarşamba, perşembe, cuma, cumartesi) sabah ve akşam zirve saatlerinde (08.00-10.00 ve 16.00-18.00) olmak üzere günde iki defa gerçekleştirilmiştir. Bisikletli sayımları, taşıt trafiği sayımları ile eşzamanlı olarak aynı noktalarda yürütülmüştür.

Mevcut durum analizinin ikinci bölümü olan “**Ulaşım Sistemleri**” başlığı altındaysa, mevcut toplu taşıma sistemleri ve aktarma noktalarının analizine, parklanma alanlarına ve yürünebilirlik çalışmalarına yer verilmiş, yapılan saha çalışmaları ve araştırmalar neticesinde elde edilen veriler aktarılmıştır.

Mevcut durum analizinin son bölümü olan, “**Mekânsal Kullanımlar**” başlığında, bölgenin fonksiyonlarına göre sınıflandırılmasına, 19 alt bölgenin kriterler çerçevesinde karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesine ve kentsel açık alan kullanımlarının tespitine odaklanılmıştır. 19 alt bölgenin karşılaştırmalı analizinde, Tasarımla Daha Güvenli Kentler Çalıştay’ında yerel yönetimlerden, üniversitelerden ve özel sektörden temsilciler 3 ve 19. bölgeler için pilot uygulaması yapılan ve daha sonra proje kapsamındaki tüm bölgeler için uygulanan kriter tablosundan yararlanılmıştır (EK 1).

Kentsel açık alan kullanımlarının tespiti aşamasında tüm alt bölgeler yaya olarak gezilmiş, tespit edilen alanların kullanım düzeylerini anlamak amacıyla sunulan hizmetler ve kullanıcılar tarafından gerçekleştirilen aktiviteler listelenmiştir. Böylece kentsel açık alan kullanımlarının kendi içindeki sistemi ve yaya yolları/ yaya alanları ile ilişkileri çözümlenmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın öneri geliştirme aşaması olan ikinci etabı; yaya ulaşımı, bisikletli ulaşım, toplu taşıma sistemleri ve parklanma alanları ana başlıklarına odaklanmaktadır. Bisikletli ulaşım planlamasıyla ilgili bölümde, 2008 EC 96 kodlu Avrupa Birliği Direktifi kapsamındaki yol güvenliği çalışmalarında yer alan denetim ve inceleme yöntemlerinden faydalanılmıştır.³



ARAŞTIRMA BÖLGESİ: KEMERALTI VE YAKIN ÇEVRESİ

İzmir merkezi iş alanının (MİA) oluşumunda, İzmir Limanı ve İzmir'i ticari hinterlandıyla bağlayan ana ticaret yollarının ilişkisi belirleyici olmuştur. Zamanla denizin doldurulması ve İzmir'in hinterlandıyla yeni modellerde ilişkiler kurulması, MİA'nın oluşum sürecini sürekli yeniden biçimlendirmiştir. Yeni ticaret biçimi, limanın ve gümrüğün inşa edilmiş olması, MİA'nın liman gerisindeki alanının yeniden yapılanmasını gerektirmiştir. Bunun sonucunda ise yeni depolama alanları oluşturulmuş, hanların yapıları değişmiş, iç avlulu hanlar yerine pasaj tipi hanlar ortaya çıkmıştır. 1850 yılından itibaren ilk otellerin ortaya çıkmasıyla hanlar artık konaklama hizmeti sunamamaya başlamıştır. Anafartalar Caddesi'nde Basmane İstasyonu yakınına geldiğinde, yeni bir oteller bölgesi ortaya çıktığı görülmektedir (Tekeli, 2015).

Henri Prost danışmanlığında, İzmir'de kent ekonomisinin yeniden canlandırılmasına yönelik işlevsel ve mekânsal kararların alınmasını hedefleyen bir şehir planı hazırlanması için 1924 yılında Rene Danger ve Raymond Danger görevlendirilmiştir (Bilsel, 2009). Planın temel amacı yangın alanlarını düzenlemek olduğundan Alsancak bölgesi planlanmış, kentin diğer noktaları ile yeterince sağlıklı ilişki kurulamamıştır (Altınçekiç, 1987). 1930'ların sonlarına doğru, ünlü Fransız mimar Le Corbusier'nin İzmir için yeni bir plan hazırlaması istenmiştir (Eyüce, 2000). Le Corbusier İzmir Nazım Planı projesini "400.000 nüfuslu bir yeşil kent" teması çerçevesinde gerçekleştirmiştir. Planda, hızlı araç trafiği ile yaya dolaşımının ayrıldığı bir ulaşım şeması öngörülmüştür (Bilsel, 1999).

5.000 yıllık bir geçmişe sahip olan ve İzmir'in en renkli mekânlarından biri olan Kemeraltı, şehrin geleneksel alışveriş merkezi olma özelliğini taşımaktadır. Kemeraltı kentsel sit alanı, 3. derece arkeolojik sit alanı olmakla birlikte içinde 1. derece arkeolojik sit alanları ile doğal sit alanını da barındırmaktadır. Bu denli önemli öğeyi içinde barındıran tarihi kent merkezinin zaman içinde çeşitli dinamikler eşliğinde değişime uğraması kaçınılmaz olmuştur.





Plan, Kemeraltı ile ilgili “birkaç anıt yapı dışında korumaya değer bir şeyin bulunmadığı, çöküntü halinde bir bölge” olduğu yargısını içermekte, var olan doku yerine yüksek bloklardan oluşan bir idari merkez oluşturulmasını öngörmektedir (Temiz, 2001, s. 86). Le Corbusier'nin hazırladığı planlar kent bütününde uygulanamamış, fakat Konak bölgesi için çok daha ileri tarihlerde yapılan projelerde etkisini göstermiştir (Eyüce, 2000).

1950'lerdeki toplumsal gelişmeler de göz önünde tutularak İzmir için yeni bir planın gerekli olduğuna karar verilmiştir (Bilsel, 1999). İzmir'de gecekondulaşma ilk olarak Kadifekale'nin körfeze bakan yamaçlarında başlamış, daha sonra Meleş Çayı vadisinin batı yamaçlarından Kadifekale sırtlarına kadar tırmanmıştır. 1951 yılında belediye tarafından uluslararası bir plan yarışması açılmıştır (Eyüce, 2000). Yarışma şartnamesinde yeni kent imajının ana hatları; şehirler arası yolların şehir içi bağlantılarında trafik akışının rahat olması, çeperde yeni arterlerin açılması ve Sarıkışla'nın yıkılmasıyla boşalacak alanda mevcut ticaret merkezinin geliştirilmesi olarak belirlenmiştir. Kemeraltı ve Konak bölgesi ise “özel proje alanı” olarak tanımlanmıştır (Temiz, 2001). İzmir şehri imar planı 1953 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Kent nüfusunun 2003 yılında 400.000'e ulaşacağı öngörülerek hazırlanan bu plan, kenti konut, ticaret, iş merkezi, endüstri ve liman bölgeleri gibi işlevsel bölgelere ayırmaktadır. Planda Kemeraltı'ndaki tarihi ticaret merkezinin korunması öngörülmüştür (Bilsel, 2009). Planda Anafartalar Caddesi'ne ilişkin yer alan öneriler tarihi dokuda köklü değişimler, caddenin genişletilmesi için han ve otel yapıları da dahil birçok tarihi binanın yıkılması anlamına gelmektedir (Temiz, 2001). Aru, Canpolat ve Özdeş'in hazırlamış olduğu 1951 yılı planı kentleşme ve buna bağlı hızlı nüfus artışı

nedeniyle, kısa zamanda ihtiyaçlara cevap veremez hale gelmiştir. Aynı dönemde İmar Kanunu yürürlüğe girmiş; İmar ve İskân Bakanlığı İzmir'in planlanması için iki uzman plancı davet etmiştir. Bu plancılardan Piccinato kentin ulaşım şemasına ilişkin bir rapor hazırlamış, Bodmer ise İzmir'in plan revizyonunu yapmak üzere görevlendirilmiştir. Bodmer 2000 yılında kent nüfusunun 900.000 olacağı öngörüsünden hareketle hazırladığı planda, kent merkezindeki nüfus yığılmalarını önlemek için bölge planlamasının gerekliliğini belirtmiştir (Bilsel, 2009).

1960'larda kentin MİA'sı da değişmeye başlamıştır. Öncelikle, gecekondu nüfusunun artmasıyla birlikte Kemeraltı işportaların mekânı haline gelmiştir. Bunun yanında İzmir'deki Yahudi cemaatinin düşük gelirli grubunun kenti terk etmesi üzerine MİA'nın çeperinde yer alan Yahudi konut mahalleleri küçük üretimlerin yapıldığı alanlar haline gelmiştir. 1965 yılında İzmir Metropolitan Planlama Bürosu'nun (İMPB) kurulmasıyla birlikte Bodmer planında

sunulan önerilerin organizasyon süreci başlamıştır (Arkon ve Gülerman, 1995). İMPB ayrıca, kent merkezinin ikili bir yapı gösterdiğini tespit etmiştir; tarihi merkez (Kemeraltı) ve yeni iş merkezi (Gümrük, Basmane, Atatürk Anıtı). Bu ikili yapıda bürolar, bankacılık, sigortacılık, ithalat ve ihracat fonksiyonları yeni merkezde, perakende ve toptan satış birimleri ise eski merkezde yoğunlaşmaktadır (Altınçekiç, 1987). İMPB'nin hazırladığı plan 1973 yılında onaylanmıştır. Planda Kadifekale, Alsancak, Kemeraltı, Bayraklı ve Güzelyalı semtleri gibi tarihi ve kültürel değerlerin bulunduğu alanların korunması ve restore edilmesi öngörülmüştür.

1984 yılında İMPB'nin kapatılmasının ardından 1989 yılında onaylanan Revizyon Nazım İmar Planı oluşturulmuştur. Kent merkezi bugünkü halini bu planla almıştır (Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu Raporu, 2003). 1989 Nazım İmar Planı, büyüyen kent merkezinin ve çevresinin artan taleplerine yanıt verememiş ve 2002 yılında iptal edilmiştir. 2004 yılında çıkartılan 5216 sayılı

Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7. maddesine göre nazım imar planını çevre düzeni planlarına uygun olarak yapmak, yaptırmak ve uygulamak görevi büyükşehir belediyelerine aittir. Bu doğrultuda hazırlanan İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı (İKBNİP), yasal ve örgütsel çerçevenin düzenlediği aşamalardan geçerek ve gerekli onayları alarak 2007 yılında yürürlüğe girmiştir (Aysel ve Göksu, 2008).





MEVCUT DURUM ANALİZİ VE KULLANICI DAVRANIŞLARINI DEĞERLENDİRME ÇALIŞMALARI

Bu bölüm, Kullanıcı Davranışlarının Değerlendirilmesi, Ulaşım Sistemleri ve Mekânsal Kullanımlar alt başlıklarından oluşmaktadır.

KULLANICI DAVRANIŞLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Çalışmanın bu bölümünde, kullanıcı davranışlarını tespit etmek ve kullanıcıların bölge hakkında fikir ve önerilerini saptamak üzere yapılan odak grup görüşmelerine, GZFT analizine, anket ve sayım çalışmalarına yer verilmiştir.

Odak Grup Görüşmeleri

Odak grup görüşmeleri, Kemeraltı bölgesi üzerine çalışmalar yürüten karar vericilerin ve bu bölgeyi kullanan paydaşların bölge hakkındaki fikir, görüş ve önerilerini almak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Tablo 1'de görüşme yapılan konu başlıkları ve paydaşlar detaylarıyla sunulmaktadır.

Yapı-Sokak İlişkiseliliği

Yapı yoğunluğu hakkında yapılan değerlendirmelerde, yapı yoğunluğunun uygun ya da yüksek bulunduğu görülmüştür. İBB Engelli Hizmetleri Şube Müdürlüğü, yüksek yapı yoğunluğunun kullanım ve geçiş sıkıntlarına neden olduğuna işaret ederken, Çağdaş Görmeyenler Derneği de tarihi doku bütünlüğünü bozan yapılaşmaların ayıklanması gerektiğine vurgu yapmıştır.

Tablo 1 | Odak Grup Görüşmeleri Konu Başlıkları ve Katılımcıları

YAPI - SOKAK İLİŞKİSELLİĞİ	ORTAK YAŞAM ALANLARI	ULAŞIM YAPISI
<ul style="list-style-type: none">• Yapı yoğunluğu• Yapı adası büyüklüğü• Tarihsel yapıların görünürlüğü• Sokakların devamlılığı• Sokak genişliği• Sokağın iki yanında da kaldırım bulunması• Üst örtü• Yönlendirme- bilgilendirme	<ul style="list-style-type: none">• Kamusal alanların varlığı ve ilişkiseliliği• Gece nüfus yoğunluğu• Gündüz nüfus yoğunluğu• Kemeraltı- deniz ilişkisi	<ul style="list-style-type: none">• Yaya geçitlerinin herkes için erişilebilir olması• Toplu taşıma imkânları• Trafik yoğunluğu• Varış noktasına erişim kolaylığı• Otopark yetersizliği• Bisiklet kullanımı
<p>İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ TARİHSEL ÇEVRE VE KÜLTÜR VARLIKLARI ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ</p> <p>İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ULAŞIM PLANLAMA ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ</p> <p>İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ENGELLİ HİZMETLERİ ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ</p> <p>KONAK BELEDİYESİ</p>	<p>KEMERALTI ESNAFLAR DERNEĞİ</p> <p>ÇAĞDAŞ GÖRMEYENLER DERNEĞİ</p> <p>TARKEM</p> <p>İZMİR BİSİKLET DERNEĞİ</p>	

Yapı adası büyüklüğü ile ilgili olarak, çalışma alanındaki ada büyüklüklerinin benzer olduğu, parsel büyüklüklerinin ise farklılaştığı ifade edilmiştir.

Tarihi yapıların görünürlüğü konusunda İBB Tarihsel Çevre ve Kültür Varlıkları Şube Müdürlüğü'nün halihazırda yürüttüğü sokak iyileştirme ve düzenleme çalışmalarına değinilmiş, kullanıcıların bilinçlenmesinin önemi üzerinde durulmuştur. Diğer paydaşların işaret ettiği sorunlar arasında; tarihi binaların bakımsızlığı, yapılara sonradan eklenen gölgeliklerin uygun olmaması, binaların üzerine asılan eşyaların ve ürünlerin tabelaları kapatması, sokak genişliklerine uygun büyüklükte olmayan araçların yapılara zarar vermesi yer almıştır.

Bölgenin tarihsel dokusunun özgün bir niteliği olarak değerlendirilen **sokak genişliği** konusunda, yapısal olarak dar olan sokaklara ilişkin sorunların uygun olmayan uygulamalardan, örneğin sokağın ölçeğini aşan taşıt kullanımı ve parklanmasından ve işgallerden kaynaklandığı belirtilmiştir. Ek olarak, İzmir Bisiklet Derneği temsilcisi ve Pınar Pinzuti ile yapılan görüşmede, kaldırım genişliklerinin değişkenlik gösterdiğine, bu nedenle yayaların daha çok taşıt yollarından yürümek durumunda kaldığına dikkat çekilmiştir. Bölgenin özgün dokusundan kaynaklandığı ifade edilen **sokak devamlılığına** ilişkin sorunların ise, çıkmaz sokaklarda güvenliği artırıcı önlemler alınması; belirli alanlarda yatay ve dikey düzlemde sokakların belirgin hale getirilmesi; işgallerin önlenmesi ve zemin kaplamasının değiştirilmesi gibi uygulamalarla giderilebileceği ifade edilmiştir.

Yönlendirme ve bilgilendirme konusundaki görüşlerin çoğu, önemli

eksiklikler bulunduğu yönündedir. Hem tarihi yapılar ve önemli ulaşım merkezleri özelinde hem de genel olarak yönlendirme eksikliğinden bahsedilmektedir. Ayrıca, esnaf tarafından asılan ürünler nedeniyle mevcut tabela ve yönlendirmelerin görünmediğine de dikkat çekilmiştir. Ek olarak, hem yayalar hem bisikletliler için mesafelere ilişkin bilgilendirmeye ihtiyaç olduğu vurgulanmış ve bisiklet paylaşım sistemi hakkında bilgilendirme yapılması önerilmiştir.

Odak grup görüşmelerinde üst örtü konusunda yapılacak çalışmalarda, bölgenin özgünlüğünü ve sokak kimliklerini dikkate alan dinamik ve farklılaştırılmış uygulamalar içeren bir sistemin benimsenmesi önerilmiştir. Bu konuda atılacak adımların altyapı, aydınlatma ve serinletme sistemleriyle eşzamanlı ve eşgüdümlü bir biçimde yapılmasının önemi de vurgulanmıştır.

Ortak Yaşam Alanları

Kemeraltı'nın denizle ilişkisi konusunda farklı görüşler mevcuttur. İBB Tarihsel Çevre ve Kültür Varlıkları Şube Müdürlüğü, Anafartalar Caddesi'nin kullanıcıları doğrudan Konak Meydanı'na ve denize bağladığını belirtmiş; İzmir-Deniz Projesi kapsamında çalışmalardan bahsetmiştir. Bu konuda görüş bildiren diğer paydaşlar ise, deniz ile ilişkinin tam sağlanamadığı ve ilişkinin genelde ulaşım amaçlı olduğu görüşündedir.

Kamusal alanlar hakkında altı çizilen sorunlar, ticaret amaçlı alan işgalleri; konut bölgesinde kamusal alan eksikliği nedeniyle sokakların ve evlerin önündeki merdivenlerin kullanılması; tarihi kent mobilyalarının tahrip edilmesi ve kamusal alan niteliğindeki bazı bölgelerde düzenleme ve yönlendirme eksikliğidir. Kamusal alanlara ilişkin dile getirilen öneriler arasında, konut

bölgesinde kamusal alan işlevi gören sokaklarda yeşil üst örtü vb. düzenlemeler yapılması; kamusal alanların yaya yolları ile ilişkilendirilmesi ve bu alanların daha görünür kılınması; Abacıoğlu Han, Salepçioğlu Han, Havra Sokak gibi alanlarda düzenleme ve yönlendirme yapılmasıdır. Bununla birlikte, İBB belirli meydanlar ve bazı park alanları için yapılan planların 2017'de uygulamaya geçeceğini belirtmiştir.

Bölgede **gündüz ve gece nüfusu** arasında ciddi ölçüde farklılaşma olduğu konusunda herkes hemfikirdir. Bölgenin geceleri ıssızlaşmasının önüne geçmek için özellikle aydınlatma ve güvenlik önlemleri üzerinde durulmuştur. Bu kapsamda, İBB Aydınlatma Master Planı'nın hazırlatıldığını ve bölgeye farklı kullanımlar kazandıracak çalışmaların hedeflendiğini ifade etmiştir.



Ulaşım Yapısı

Toplu taşıma imkânları genel olarak olumlu değerlendirilmektedir. Ancak, görüşülen temsilcilerin dikkat çektiği bazı sınırlılıklar da mevcuttur. Örneğin, konut bölgelerinin iç kısımlarına toplu taşıma ile erişimin zor olması ve durakların yerlerinin sıklıkla değişmesi bunlar arasında öne çıkmaktadır. İç kısımlarda yük taşıma için üç tekerlekli küçük araçların kullanılması ve bölgeye alışveriş amaçlı gelen insanları göz önüne alarak otobüslere pazar arabalarıyla binmenin de belli saatler dahilinde serbest olması önerilmiştir.

Varış noktasına erişim ile ilgili dile getirilen başlıca sorunlar, yol üzerinde bulunan işgaller, standartlara uygun olmayan yaya yolları, ağaç gövdelerinin açık bırakılması ve rampalar ile dokunsal yüzeylerin TSE standartlarına uygun yapılmamasıdır. Ayrıca, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nde yayalaştırılmış bölümlerin artırılması önerilmiştir.

Bölgede **trafik yoğunluğundan** kaynaklı sorunlar yaşanmakta olduğu belirtilmiştir. Özellikle, konut bölgesinde tarihi ve kültürel değeri olan yapıların büyük araç geçişleri nedeniyle zarar gördüğüne ve parklanma alanlarının yetersizliğine değinilmiştir.

Yaya geçitlerinin erişilebilirliğiyle ilgili dile getirilen sorunlardan bir bölümü, ihtiyaç olan bazı bölgelerde geçit bulunmamasıyla veya hemzemin geçiş olanakları yerine sadece alt geçit ya da üst geçit bulunmasıyla ilişkilidir. Geçitlerle ilgili ifade edilen diğer sorunlar ise geçitlerin esnaf tarafından işgal edilmesi ile yol güvenliği, sinyalizasyon ve engelli erişimine uygunluk için gerekli unsurların sağlanmamasıdır.

Görüşmelerde, özellikle konut dokusunda **otopark** sıkıntısının yaşandığı, parklanma nedeniyle sokakların daraldığı, otopark eksikliğinin tarihi binaların zarar görmesine yol açtığı vurgulanmıştır. Çankaya Katlı Otoparkı'nın ihtiyaçlara ne ölçüde yanıt verdiği konusundaysa farklı görüşler mevcuttur. Görüşme yapılan temsilcilerin önemli bölümü, mevcut otopark sisteminin yetersiz olduğunu ve farklı açılardan geliştirilmesi gerektiğini düşünmektedir. Ek olarak, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ve bu çerçevede katlı otoparklarda bisiklet park alanlarının düzenlenmesi de önerilmiştir.

Bölgede **bisiklet kullanımına** uygun birçok alan bulunduğu ifade edilmiş ve BİSİM Akıllı Bisiklet Kiralama Sistemi'nin yaygınlaştırılması önerilmiştir. Bisikletli ulaşım uygulamalarıyla ilgili daha çok tanıtıcı faaliyete, yaya-bisikletli çatışmalarını giderecek önlemlere ve güvenli bisiklet park alanlarına ihtiyaç olduğu belirtilmiştir.



GZFT Analizi

Mayıs 2016'da İzmir'de farklı paydaşların katılımıyla gerçekleşen Tasarımla Daha Güvenli Kentler Çalıştayı'nda yapılan analizle bölgenin mevcut durumu ve kapasitesi ortaya konmaya çalışılmıştır.



GÜÇLÜ YÖNLER

- Kemeraltı bölgesinin tarihi ticaret bölgesi olması
- Bölgenin tarihi dokuya sahip olması
- Bölgede bulunan sivil mimari örnekleri
- Topografyanın bölgeye kimlik katan bir yol ağı ve manzara noktaları oluşturması
- Bölgede geleneksel gastronomi faaliyetlerinin yer alması
- Geçmiş yıllar öncesine dayanan zanaat faaliyetlerinin hala sürdürülüyor olması
- Gün içerisinde farklı kesimlerin ve çeşitli yaş gruplarından bireylerin bir arada bulunması dolayısıyla bölgede sosyal yaşamın hareketli olması
- Bölgenin bağlayıcı akslarının yayalaştırılmış olması
- Bölgede kullanıcılarının her türlü ihtiyacına cevap verecek ürün çeşitliliğinin bulunması
- Bölgede insanların birbiriyle iletişimlerini güçlendirecek samimi bir ortamın bulunması
- Bölgenin farklı kullanıcı türleri için erişilebilir bir alan olması
- Bölgenin kullanıcılarına farklı deneyimler edinme imkânı sunması
- Bölgenin güçlü bir toplu taşıma ağı ile çevrelenmiş olması
- Bölgede İzmir ölçeğinde marka değeri taşıyan meydanların ve odak noktalarının bulunması

ZAYIF YÖNLER

- Servis araçlarının yaya trafiğinin yoğun olduğu bölgelere giriş çıkışlarının düzenlenmemiş olması
- Yaya trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde kontrolsüz motosiklet geçişlerinin olması
- Bölgenin engelli erişimine uygun bir altyapıya sahip olmaması
- Yol kaplamalarının yürünebilirliği sınırlaması
- Yol kullanıcılarına (yaya, bisikletli vb.) yeterli güvenlik ve konfor düzeyinin sağlanmaması
- Yatay ve düşey yönlendirme/bilgilendirme tabelalarının eksikliği/karmaşıklığı
- Yol işgaline sebep olan esnaf masa ve eşyalarının yaya geçişlerini kısıtlaması
- Araç ve yaya yolu ayırımının/entegrasyonunun sağlanmamış olması
- Kamusal alanların ve yeşil alanların yeterli olmaması
- Işıklılandırmanın yetersiz olması nedeniyle geceleri güvensiz bir bölge haline gelmesi
- Çeşitli nedenlerle 100'ün üzerinde tescilli tarihi yapının yıkımı
- Yapıların üzerinde yer alan ve aşırı görsel kirlilik yaratan reklam levhaları
- Dokunun içinde yer alan, taşıt trafiği yaratan ve doku bütünlüğünü bozan katlı otoparklar





FIRSATLAR

- Smyrna kazısında elde edilen buluntular nedeniyle bölgenin değerinin önümüzdeki yıllarda daha da artacak olması
- İzmir Ulaşım Master Planı'nın revizyon sürecinde olması
- Farklı uzmanlık alanlarından kişi ve kurumların Kemeraltı bölgesi üzerine tasarım ve planlama odaklı çalışmalar gerçekleştirilmesi
- Yerel yönetimin ve sivil inisiyatifin bölgeye özel önem vermesi



TEHDİTLER

- Bölgenin rant tehdidi altında olması
- Mülteci sorunu
- Otopark ihtiyacının tarihi doku üzerinde tehdit oluşturması
- Kullanıcıların Kemeraltı bölgesine özel araçlarıyla gelme istekleri
- Taşıt kullanımı için çeşitli yolların genişletilmesi ve kat sayılarının artırılması



Yaya, Esnaf, Bisikletli, Konut Anketleri

Demografik Bilgiler

Cinsiyet

Yaya anketlerinin %42'ü kadınlar, %58'i ise erkekler ile gerçekleştirilmiştir. Bisikletli anketlerinin ise %38'i kadın, %62'si erkeklerle gerçekleştirilmiştir. İşyeri çalışanları anketlerinin %27'si kadınlar, %73'ü ise erkekler tarafından yanıtlanmıştır. Konut anketlerinin %46'sı kadınlar ile %54'ü ise erkekler ile yapılmıştır. Bu oranlar tüm gruplar (yaya, bisikletli, konut, işyeri ve ziyaretçi grupları) için benzer dağılım göstermektedir. Bu yüzde dağılımının gerçek kitleyi de temsil ettiği ve yansıttığı söylenebilir.

Engel Durumu

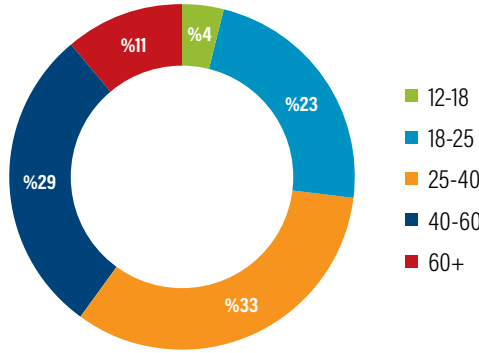
Yaya anketi katılımcılarının yaklaşık %1,5'ini engelli bireyler oluşturmaktadır. Bu grubun çoğunluğu fiziksel engelli, küçük bir kısmı ise görme engellili bireylerdir. Benzer biçimde, bisikletli anketlerinde de katılımcıların %1,5'i engelli bireylerdir ve bu kişilerin engelli bisikleti kullandıkları görülmüştür.

Engelli bireyler, bölgedeki işyeri çalışanları ile yapılan anketlerde yaklaşık %0,5'lik, konutlarda yapılan anketlerdeyse yaklaşık %1,3'lük bir orana sahiptir. Bu bireylerin çoğunluğu fiziksel engellidir. Ayrıca, bir de görme engelli birey ile anket yapılmıştır.

Yaş Aralığı

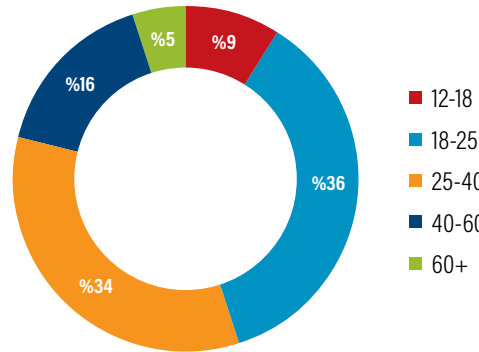
Yaya anketlerinin %4'ü 18 yaş altı, %23'ü 18-25 yaş arası, %33'ü 25-40 yaş arası, %29'u 40-60 yaş arası, %11'i ise 60 yaş üstü kişilerle yapılmıştır. Bu dağılım tüm alt gruplar için benzer özellikler göstermektedir. Diğer bir deyişle, yaş dağılımı açısından toplumun sapsız bir örneği alınmıştır.

Şekil 2 | Yaya Anketi Katılımcılarının Yaş Gruplarına göre Dağılımı



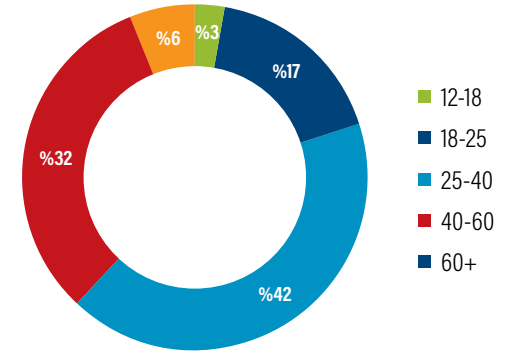
Bölgede karşılaşılan ve anket yapılan bisikletlilerin %9'u 12-18 yaşları arası, %36'sı 18-25 yaşları arasında, %34'ü 25-40 yaşları arası, %20'si ise 40 yaşın üzerindedir.

Şekil 3 | Bisikletli Anketi Katılımcıların Yaş Gruplarına göre Dağılımı



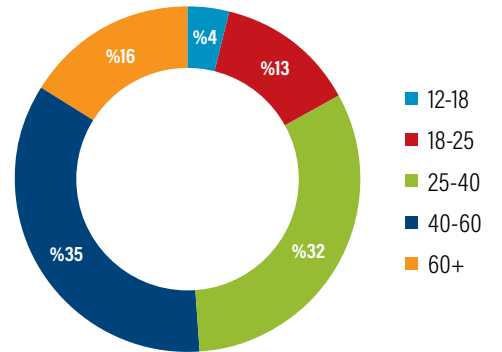
Bölgedeki işyeri çalışanları ile yapılan anketlerin %3'ü 18 yaş altı, %17'si 18-25 yaş arası, %42'si 25-40 yaş arası, %32'si 40-60 yaş arası, %6'sı ise 60 yaş üstü kişilerle yapılmıştır.

Şekil 4 | İşyeri Anketi Katılımcılarının Yaş Gruplarına göre Dağılımı



Konut anketlerinin %4'ü 18 yaş altı, %13'ü 18-25 yaş arası, %32'si 25-40 yaş arası, %35'i 40-60 yaş arası, %16'sı ise 60 yaş üstü katılımcılar ile yapılmıştır. Bu dağılım tüm alt gruplar için de benzer özellikler göstermektedir.

Şekil 5 | Konut Anketi Katılımcılarının Yaş Gruplarına göre Dağılımı



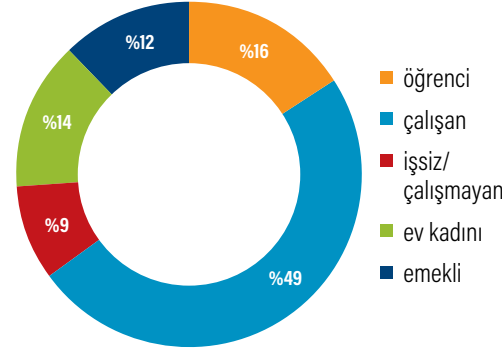
Eğitim Durumu

Yaya anketi katılımcılarının %22'si ilköğretim mezunu, %40'ı lise mezunu, %18'i ise üniversite mezunudur. Bisikletli anket katılımcılarının %76'sı lise ve ileri eğitim kurumlarından mezun kişilerden oluşmakta; katılımcılar içinde en büyük grubu (%47) lise mezunları oluşturmaktadır.

Bölgedeki işyeri çalışanlarının %36'sı ortaokul mezunu ya da daha az eğitilmiş, %15'i lise, %20'si ise üniversite veya lisansüstü eğitim mezunudur. Konut anketi yapılan katılımcıların %43'ünü ortaokul mezunu ya da daha az eğitilmiş kişiler, %40'ını lise mezunları, %18'ini ise üniversite veya lisansüstü eğitim mezunları oluşturmaktadır.

Bölgedeki konut dokusu içerisinde, yıpranmış konut dokusunda yaşayan ve düşük gelir seviyesine sahip kişilerin yaşadığı bölgeler de bulunmakta, buna bağlı olarak da eğitim seviyesi düşmektedir. Bunun yanında Suriyeli göçmenlerin ve farklı gruplardan oluşan Türkçe bilmeyen konut sakinlerinin bulunduğu da gözlemlenmiştir.

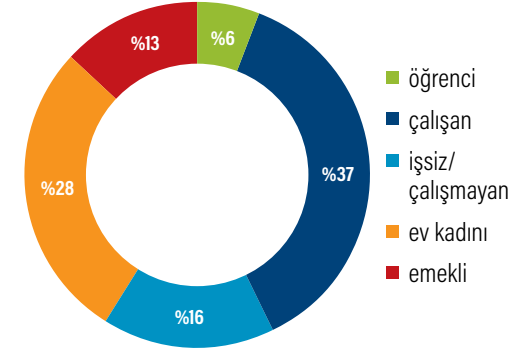
Şekil 6 | Yaya Anketi Katılımcılarının Çalışma Durumu



Çalışma Durumu

Yaya anketine katılan kişilerin %16'sının öğrenci, %49'unun çalışan, %9'unun işsiz ve çalışmayan, %14'ünün ev kadını ve %12'sinin emekli olduğu görülmektedir. Diğer bir deyişle, katılımcıların %65'inin sürekli ve düzenli olarak sokakları ve ulaşım araçlarını kullandığı, %35'inin ise daha düzensiz bir şekilde sokakları ve ulaşım araçlarını kullandığı söylenebilir. Bu orandan yola çıkarak, söz konusu %65'lik kesimin takip eden bölümlerde yer alan ulaşım, sokak ve yürüme alanları ile ilgili sorulara daha nitelikli yanıtlar verdikleri düşünülebilir.

Şekil 7 | Konut Anketi Katılımcılarının Çalışma Durumu



Ankete katılan bisikletlilerin %31'ini öğrenciler, %51'ini çalışanlar, %18'ini işsizler, çalışmayanlar ve emekliler, çok küçük bir bölümünü de ev kadınları oluşturmaktadır. Bisikletin en çok çalışanlar tarafından kullanıldığı görülmektedir.

Konutlarda yapılan anketlerin %6'sı öğrenciler, %37'si çalışanlar, %16'sı işsizler ve çalışmayanlar, %28'i ev kadınları ve %13'ü emeklilerle yapılmıştır.



Aylık Gelir

Yaya anketi katılımcılarının %51'inin aylık gelirinin 2.000 TL veya altında, %37'sinin 2.000-4.000 TL arasında, %9'unun 4.000 TL veya üstünde olduğu görülmektedir. %3'lük bir grup ise gelirini belirtmek istememiştir. Katılımcıların %87'sinin dar ve orta gelirli gruba dahil olduğu sonucuna varılmaktadır.

Bisikletli anketine katılanların %40'ının aylık geliri 2.000 TL veya altında, %44'ünün 2.000-4.000 TL arasında, geri kalan kesimin ise 4.000 TL veya üstündedir.

Bölgedeki işyerlerinde çalışanlarla yapılan anketlerden elde edilen sonuçlara göre, %38'lik bir kesimin aylık geliri 2.000 TL veya altındadır. Aylık geliri 2.000-4.000 TL arasında olanlar anket katılımcılarının %42'sini, 4.000-8.000 TL arasında olanlar ise %12'sini oluşturmaktadır. Çalışanların %4'ünün aylık geliri 8.000 TL veya üstündedir. Katılımcıların %4'ü ilgili soruyu yanıtlamamıştır.

Konut anketleri katılımcıları için ise bu oranlar şöyledir. Aylık geliri 2.000 TL veya altında olanlar katılımcıların %74'ünü ve geliri 2.000-4.000 TL arasında olanlar katılımcıların %20'sini oluşturmaktadır. Katılımcıların %6'sı 4.000 TL veya üstünde aylık gelire sahiptir. Dolayısıyla, katılımcıların %94'ü dar ve orta gelirli gruplardır.

İkamet Durumu

Yaya anketi katılımcılarının %95'i İzmir ili sakinlerinden oluşmaktadır. Anketlere cevap verenlerin %37'lik bir oran ile en büyük kısmı, araştırma alanı olan Konak ilçesi sakini olduğunu belirtmiştir. Bunun dışında katılımcıların %36'sı Konak ilçesine komşu olan Buca, Bornova ve Karabağlar ilçelerinde, %15'i ise Konak ilçesine ikinci derecede komşu olan, Karşıyaka, Bayraklı, Gazemir ve Narlıdere'de ikamet etmektedir. %12'lik dilimi ise İzmir'in diğer ilçelerinden gelenlerin oluşturduğu görülmektedir. Konak ilçesinde ve yakın ilçelerde yaşayanlar bölgede bulunanların büyük çoğunluğunu oluşturmaktadır. Bölgenin yurtiçi turizm ve ticaret amaçlı kullanımının sınırlı olduğu görülmektedir.

Bölgede bisikletli anketine katılanların %28'i Konak ilçesinde; %42'si Konak'a komşu ilçelerden Bornova, Buca ve Karabağlar ilçelerinde ikamet etmektedir. Katılımcıların %10'luk bir bölümü Karşıyaka, %20'lik bölümü ise Konak'a 10 ile 20 kilometre mesafede olan ilçelerin sakinlerinden oluşmaktadır.

Bölgedeki işyerlerinde çalışanların %30'u Konak, %23'ü Karabağlar, %16'sı Buca, %7'si Bornova, %7'si Karşıyaka'da ikamet etmektedir. Diğer %17'lik diliminin İzmir'in diğer ilçelerinden çalışmaya geldikleri belirlenmiştir.

Anket Katılımcılarının Kamusal Alan Kullanımı, Hizmetler Ve Ulaşım Olanakları Konularında Görüşleri

Dinlenme alanları

Yaya anketine katılanların %75'i dinlenme alanlarının yetersiz olduğunu düşünmektedir. Katılımcıların %25'i ise bu alanların yeterli olduğu görüşündedir. Bu dağılım oranı yaya ve bisikletli gruplar için benzer olmakla birlikte, bölgede çalışan ve yaşayanlar için dinlenme alanları ile ilgili memnuniyetsizlik %5 ila %7 oranında artmaktadır. Bölgedeki işyerlerinde çalışanların %74'ü dinlenme alanlarının yetersiz olduğunu belirtmektedir; %21'i ise bu alanların yeterli olduğu görüşündedir. Bölgedeki konut sakinlerinin %84'ü dinlenme alanlarını yetersiz bulmaktadır. %14'lük dilim ise bu alanların yeterli olduğu görüşündedir. Özetle, yaya, işyeri ve konut anketi katılımcılarının genel görüşü dinlenme alanlarının bölgede yetersiz olduğu yönündedir.

Çocuk parkı ve oyun alanları

Yaya anket katılımcılarının %77'si bölgede çocuk parkı ve oyun alanlarının yetersiz olduğu konusunda görüş bildirmiştir. Bu oran bisikletlilerde %64'e düşerken, konut ve işyeri anketlerinde %88'lere çıkmaktadır. Bölgeyi daha yoğun kullananlarda bu konudaki memnuniyetsizlik de daha fazladır.



Bölgedeki ağaçlandırma durumu

Yaya anketi katılımcılarının %70'i ağaçlandırmanın yetersiz olduğunu belirtmiştir. Bu oran konut sakinlerinde %74'e yükselirken, işyeri çalışanlarında %88'e ulaşmaktadır. Anket katılımcıları arasında bölgedeki ağaçlandırma durumu ile ilgili çok ciddi bir memnuniyetsizlik söz konusudur. Ankete katılan bisikletlilerin %69'u ağaçlandırmayı yetersiz bulduğunu ifade etmiş, %30'luk bir grup ise ağaçlandırmanın yeterli olduğunu belirtmiştir.

Sokak aydınlatmaları

Yaya anketine katılanların %53'üne, işyeri çalışanlarının %66'sına ve bisiklet kullanıcılarının %62'sine göre sokak aydınlatmaları yetersizdir. Ankete katılan bisiklet kullanıcılarının %44'ü sokak aydınlatmalarının yeterli olduğunu belirtmiştir. Konut anketi katılımcıları arasında olumsuz görüş bildirenlerin oranı %55, olumlu görüş bildirenlerin oranıysa %41 olarak belirlenmiştir.

Yönlendirme

Yaya anketi katılımcılarının %58'i, bisikletli anket katılımcılarının %52'si, işyeri anketi katılımcılarının %58'i ve konut anketi katılımcılarının %73'ü bölgede yönlendirmenin eksik olduğu görüşündedir. Bu oranlardan da görüldüğü gibi organik dokunun hâkim olduğu konut bölgesi bu konuda daha fazla sıkıntı yaşamaktadır.

Sokak temizliği

Yaya anketi katılımcılarının %74'ü sokakların temizliğini yetersiz bulmaktadır. Bu memnuniyetsizlik oranı konut sakinlerinde %82'ye yükselirken, işyeri çalışanlarında %77'dir.

Yürüme alanları

Yaya anketi katılımcılarının %69'u yayalara ait yürüme alanlarının yetersiz olduğunu belirtmiştir. Bölgedeki işyeri çalışanlarının %74'ü yayalara ait yürüme alanlarının yetersiz, %23'ü ise yürüme alanlarının yeterli olduğu görüşündedir. Konut anketi katılımcılarının %82'si bölgedeki yürüme alanlarının yetersiz olduğu konusunda görüş bildirirken, %15'lik bir kesim bu alanların yeterli olduğu görüşünü paylaşmıştır.

Engelli rampaları

Yaya anketi katılımcılarının %84'ü yaya rampalarını yetersiz bulduğunu belirtmiştir. Bu oran konutlarda yaşayanlarda %92'ye, engelli anket katılımcılarında ise %90'a çıkmaktadır.

Dokunsal yüzeyler

Yaya anketi katılımcılarının %81'i engelliler için oluşturulan dokunsal zeminlerin yetersiz olduğunu belirtmektedir. Bu oran işyerlerinde değişmemekte (%81), konut anketi katılımcılarında %90'a ve engelli bireylerde ise %93 oranına çıkmaktadır. Bu konudaki genel memnuniyetsizlik oranı çok yüksek seviyededir.

Trafiğe kapalı yollar

Yaya anketi katılımcılarının %40'ı, bisikletli anketi katılımcılarının %53'ü trafiğe kapalı yolların yetersiz olduğunu belirtmiştir. Bisikletli katılımcıların %32'si trafiğe kapalı yolların yeterli olduğu yönünde görüş belirtmiş, %15'i ise görüş belirtmemiştir. İşyeri çalışanlarının %66'sı trafiğe kapalı yolları yetersiz bulduklarını, %25'i ise yeterli bulduğunu ifade etmiştir. Konut anketi katılımcıları arasında bölgelerinde trafiğe kapalı yolları yetersiz bulanların oranı %78 iken, yeterli bulanların oranı %13'tür.

Bisiklet yolları

Yaya anketi katılımcılarının %63'üne göre bisiklet yolları yetersizdir. Bu oran bisikletli ve işyeri çalışanlarında çok değişmemekte, ancak konut sakinlerinde %88'e çıkmaktadır. Bu oranlar ışığında, bölgede yaşayanların bisiklet yollarının artması konusunda daha belirgin bir beklentisi olduğu söylenebilir.

Toplu taşıma olanakları

Toplu taşıma olanaklarına ilişkin memnuniyetsiz olduğunu bildirenler, yayaların %42'sini, işyeri çalışanlarında %48'ini, konut sakinlerinin %59'unu ve engelli bireylerin %47'sini oluşturmaktadır.

Toplu taşımada konfor

Yaya anketi katılımcılarının %45'i toplu taşımayı yeterince konforlu bulmamaktadır. Bu oran diğer gruplar için de benzerdir ve engelli bireyler arasında %47 seviyesindedir.

Toplu taşımanın sıklığı

Yaya anketi katılımcılarının %48'i toplu taşıma sefer sıklığını yetersiz bulmaktadır. %45'lik bir kesimse bu konuda olumlu görüş bildirmiştir. Toplu taşıma sıklığını yetersiz bulanların oranı işyeri anketlerinde %52; konut anketlerinde %48'dir.

Otopark olanakları

Yaya katılımcıların %72'si, işyerlerinde çalışan katılımcıların %78'i, konut sakinlerinin %83'ü otopark olanaklarının yetersiz olduğunu belirtmektedir. Dolayısıyla, otopark olanaklarının yetersizliğinde farklı kesimlerin hemfikir olduğu görülmektedir.

Araçların verdiği rahatsızlık

Yaya anketi katılımcılarının %71'i araçların verdiği rahatsızlıktan şikâyetçidir. Bisikletli anket katılımcılarının %74'ü araçların verdiği rahatsızlıktan şikâyetçiyken, bu oran işyeri çalışanları için %71'dir. Bölgede bulunan konut sakinlerinin %80'i araçların verdiği rahatsızlıktan şikâyetçi olduğunu, %17'si ise rahatsız olmadığını belirtmektedir.










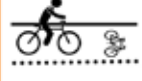


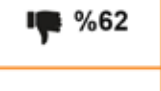












































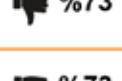












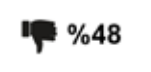

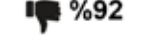



Taşıt kaynaklı gürültü

Yayaların %77'si taşıt kaynaklı gürültüden rahatsızdır. Bölgede bisiklet kullananların %73'ü araç gürültüsünden rahatsızlık duyduğunu, %23'ü de rahatsızlık duymadığını belirtmiştir. Bölgedeki işyeri çalışanlarının %73'ü araç gürültüsünden rahatsızlık duyduğunu, %23'ü de rahatsızlık duymadığını ifade etmiştir. Araç gürültüsünden rahatsız olduğunu ifade eden konut sakinlerinin oranı %83,

rahatsızlık duymadığını belirten konut sakinlerinin oranı %15'tir.

Tablo 2'de bu bölümde sıralanan konu başlıklarının tümü özetlenmektedir. Tabloda, katılımcıların çoğunluğunun kümelenildiği oranlar sunulmuştur. Örneğin yayaların çoğunluğu (%58) toplu taşıma olanaklarından memnunken, konut sakinlerinin çoğunluğu (%59) bu olanaklardan memnun değildir.

Tablo 2 | Anket Katılımcılarının Kamusal Alanların Kullanımı ve Hizmetler ile Ulaşım Olanakları Konularında Görüşleri

	Dinlenme Alanları	Yürüme Alanları	Çocuk Parkı ve Oyun Alanları	Sokak Aydınlatmaları	Sokak Temizliği	Ağaçlandırma Durumu	Yönlendirme	Trafiğe Kapalı Yollar	Bisiklet Yolları
	 %75	 %69	 %77	 %53	 %74	 %70	 %58	 %58	 %63
	 %76	 %62	 %64	 %62	 %73	 %69	 %52	 %53	 %65
	 %74	 %74	 %88	 %66	 %77	 %88	 %58	 %66	 %62
	 %84	 %82	 %88	 %55	 %82	 %74	 %73	 %78	 %88
	Toplu Taşıma Olanakları	Toplu Taşıma Konforu	Toplu Taşıma Sıklığı	Otopark	Engelli Rampaları	Dokunsal Yüzey	Araçların Verdiği Rahatsızlık	Taşıt Kaynaklı Gürültü	
	 %58	 %48	 %48	 %72	 %84	 %81	 %71	 %77	
	 %56	 %47	 %50	 %57	 %80	 %81	 %74	 %73	
	 %52	 %48	 %52	 %78	 %82	 %81	 %71	 %73	
	 %59	 %46	 %48	 %83	 %92	 %90	 %80	 %83	

Çevre Ve Ulaşım Bilgileri

Ulaşım aracından indikten sonra ulaşılabilecek yere ortalama yürüme süresi

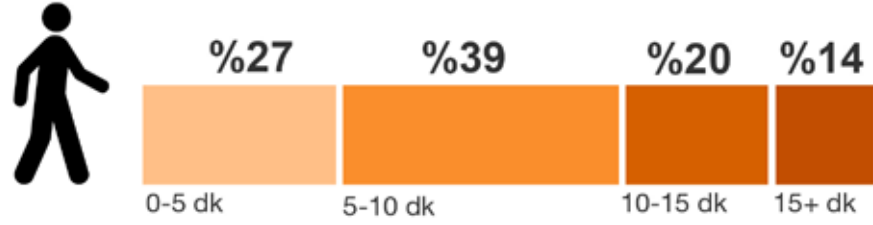
Konak bölgesine farklı ulaşım araçları ile gelen yaya anketi katılımcılarının %27'si araçtan indikten sonra en fazla 5 dakika yürüyüş ile varacağı yere ulaşmaktadır. Katılımcıların %39'u 5 ile 10 dakika arasında; %20'si 10 ile 15 dakika arasında; geri kalan kesim ise 15 dakikadan fazla yürüyerek ulaşmak istediği yere ulaşmaktadır.

Bisikletli anket katılımcılarının %23'ü ulaşım aracından indikten sonra 5 dakikadan az, %40'ı 5 ile 10 dakika arasında yürümektedir.

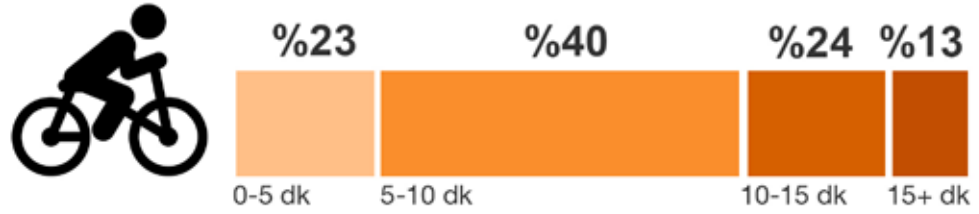
İşyeri anketi katılımcılarının %37'si taşıttan indikten sonra en fazla 5 dakika yürüyüş ile varacağı yere ulaşmaktadır. Katılımcıların %43'ü 5 ile 10 dakika arasında, %14'ü 10 ile 15 dakika arasında, geri kalan %6'lık dilimse 15 dakikadan fazla yürümektedir.

Konak Bölgesi'nde yaşayan konut anketi katılımcılarının %30'u taşıttan indikten sonra en fazla 5 dakika yürüyüş ile varacağı yere ulaşmakta, %34'ü 5 ile 10 dakika arasında yürümekte, %19'u 10 ile 15 dakika arasında yürümektedir. Geri kalan grup ise 15 dakikadan fazla yürüdüğünü belirtmektedir. Genel olarak anket yapılan kişilerin %85'i en fazla 15 dakikalık yürüyüş süresi ile istediği yere ulaşmaktadır.

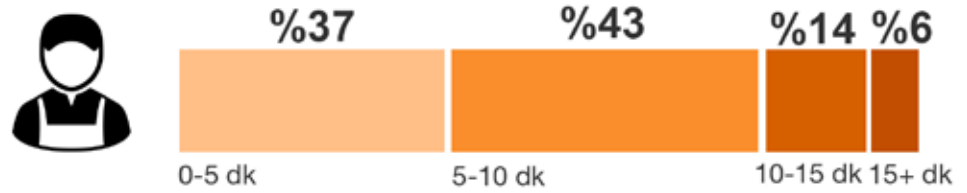
Şekil 8 | Ulaşım Aracından İndikten Sonra Ortalama Yürüme Süresi-Yaya



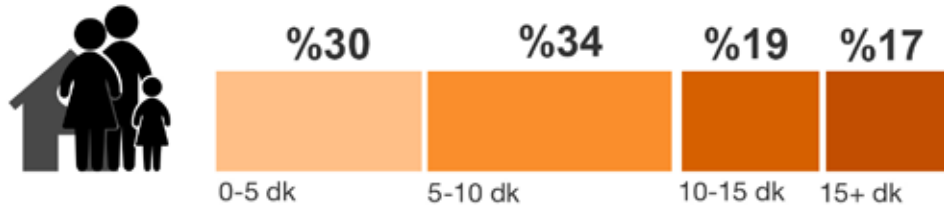
Şekil 9 | Ulaşım Aracından İndikten Sonra Ortalama Yürüme Süresi-Bisiklet



Şekil 10 | Ulaşım Aracından İndikten Sonra Ortalama Yürüme Süresi-İşyeri Çalışanları



Şekil 11 | Ulaşım Aracından İndikten Sonra Ortalama Yürüme Süresi-Konut Sakinleri



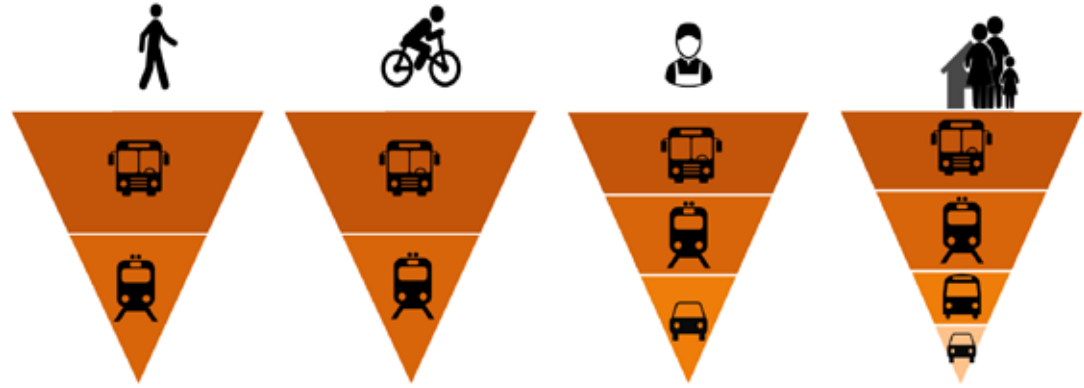
Özetle, konut ve işyeri anketi katılımcılarının yanıtlarında trafik yol güvenliği ön plana çıkmakta, bunu yolculuk süresi ve aktarma sayısı takip etmektedir.

İyileştirilmesi Beklenen Ulaşım Türleri ve İyileştirme Beklenen Alanlar

Yaya anketi katılımcılarının %39'u otobüslerin, % 26'sı da metronun iyileştirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Metro ve otobüs hizmetlerinde en çok "yolculuk süresinin azaltılması" istenmektedir. Sırasıyla, araç aktarma sayısının azaltılması, trafik yol güvenliğinin sağlanması ve asayişin sağlanması ön plana çıkan diğer isteklerdir.

Bölgede karşılaşılan bisikletlilerin, bölgeye gelirken kullandıkları ulaşım araçlarından iyileştirilmesini istedikleri açık ara farkla, sırasıyla otobüs ve metro hizmetleridir. Bisiklet ile ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi 3. sıradadır; ancak bu talep otobüs ve metro hizmetlerinin iyileştirilmesine olan talepten çok daha düşük seviyededir. Bisikletlilerin iyileştirme taleplerinin başında trafik yol güvenliğinin sağlanması (%20) ve yolculuk süresinin azaltılması (%19) gelmektedir. Bunları, araç aktarma sayısının azaltılması (%13) ve asayişin sağlanması ile park alanlarının iyileştirilmesi (%10) izlemektedir.

Şekil 12 | İyileştirilmesi Beklenen Ulaşım Türü



İşyeri çalışanlarının %32'si bölgeye otobüsle, %27'si metroyla, %16'sı ise özel araçla ulaşımın iyileştirilmesini beklemektedir. İşyeri çalışanlarının tercih ettikleri ulaşım araçlarında iyileştirme beklediği başlıca alanlar, trafik yol güvenliği (%19), yolculuk süresi (%16), araç aktarma sayısı (%14) ve asayiş (%11).

Konut sakinlerinin önemli bölümü, bölgeye ulaşımında otobüs hizmetlerinin iyileştirilmesini istemektedir. Otobüsü metroyla, yaya, dolmuşla ve özel araçla ulaşım izlemektedir.

Konut anketi katılımcıları için trafik yol güvenliği (%23), yolculuk süresi (%17) ve asayiş (%15) iyileştirme beklenen alanların başında gelmektedir. Bunları araç aktarma sayısı (%11) ile aydınlatma ve güvenlik (%9) izlemektedir.

Engelli katılımcılar özelinde duruma bakıldığında, öncelik üst geçitlerde engelli erişimi için gerekli düzenlemelerin yapılmasıdır. Bunu, yolculuk süresinin azaltılması ve yol güvenliğinin iyileştirilmesi izlemektedir.

Şekil 13 | Ulaşım Türlerinde İyileştirme Beklenen Alanlar



Uygun Araç Parklanması Hakkındaki Görüşler

Araçların uygun biçimde park etmemesinden kaynaklı rahatsızlık, tüm anket gruplarında oldukça yüksektir.

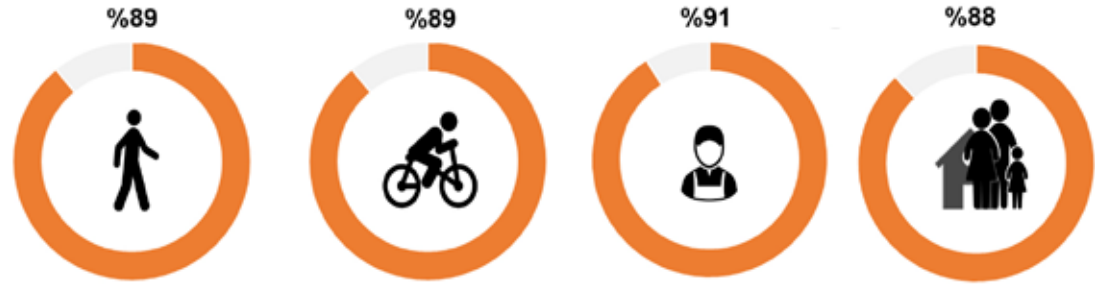
Elektrikli Bisiklet/Otomobil Hakkındaki Görüşler

Yaya anketi katılımcılarının %16'sı ileride elektrikli bir araç alabileceğini belirtmiştir. Anket yapılan bisikletlilerin %33'ü halihazırda elektrikli bisiklet veya elektrikli otomobil kullandıklarını belirtmişlerdir. "Elektrikli bisiklet veya otomobil kullanmadıklarını" beyan eden bisikletliler arasında elektrikli bisiklet veya otomobil almayı düşünenlerin oranı %28 iken elektrikli araç almayı düşünmeyenler %70'lik bir grubu oluşturmaktadır.

Bölgedeki işyeri çalışanlarının %14'ü elektrikli bisiklet veya elektrikli otomobil kullandıklarını belirtmişlerdir. Bölgedeki işyeri çalışanlarından "elektrikli bisiklet veya otomobil kullanmadıklarını" beyan edenler arasında elektrikli bisiklet veya otomobil almayı düşünenler %20, almayı düşünmeyenler ise %70'lik bir grubu oluşturmaktadır. Geri kalan %10'lik kesim bu soruyu cevapsız bırakmıştır.

Bölgedeki konut sakinleri içerisinde "elektrikli bisiklet ve otomobil kullanmadıklarını" belirtenlerin içerisinde elektrikli bisiklet ve otomobil almayı düşünenlerin oranı %15, almayı düşünmeyenler ise %77'lik bir grubu oluşturmaktadır. %9'luk bir grup bu soruyu cevapsız bırakmıştır.

Şekil 14 | Uygun Araç Parklarından Rahatsız Olanların Oranı



Bölgede Tarihi Ve Turistik Alanlara Ulaşım

Bölgede Tarihi ve Turistik Yerlere Ulaşımında Tercih Edilen Ulaşım Türü

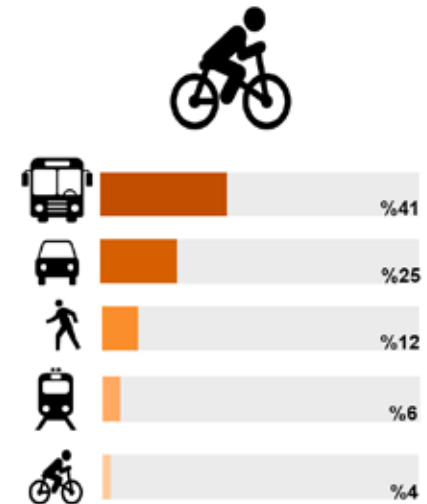
Yaya anketi katılımcıları bölgede bulunan Kadifekale, Aya Vukla Kilisesi, Agora gibi tarihi alanlara ulaşırken %42 oranında otobüs kullanmaktadır. Katılımcıların %24'ü özel araçla, %22'si ise yürüyerek bu bölgelere gittiğini belirtmiştir. Diğer ulaşım araçlarının kullanım oranı %0-%4 arasında değişmektedir. Bu oranlar tüm gruplar için benzer dağılım göstermektedir.

Bisikletli anket katılımcılarının %41'i otobüsle, %25'i özel araçla, %12'si yürüyerek, %6'sı metroyla, %4 ise bisikletle tarihi ve turistik alanlara ulaştıklarını belirtmişlerdir. Diğer ulaşım araçlarının kullanım oranı daha düşük seviyelerdedir.

Şekil 15 | Bölgedeki Tarihi ve Turistik Alanlara Ulaşımında Tercih Edilen Ulaşım Türü-Yaya

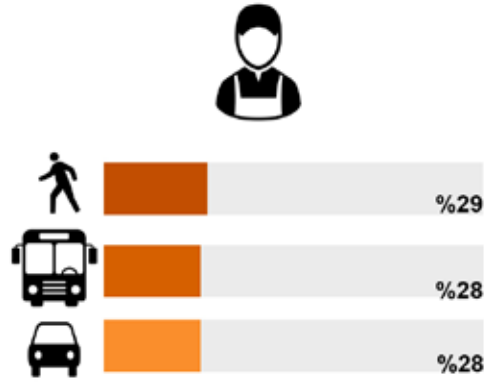


Şekil 16 | Bölgedeki Tarihi ve Turistik Alanlara Ulaşımında Tercih Edilen Ulaşım Türü-Bisikletli



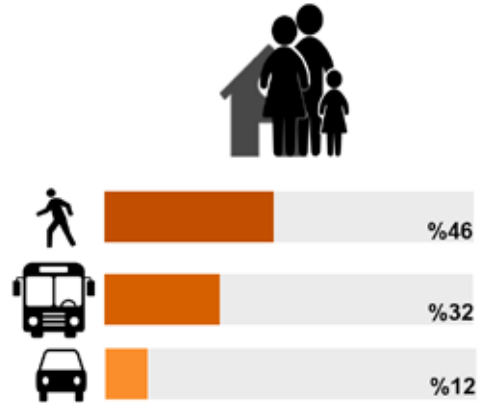
Bölgedeki işyeri çalışanlarının %29'u yürüyerek, %28'i otobüsle, %28'i ise özel araçla tarihi ve turistik alanlara ulaştıklarını belirtmişlerdir. Diğer ulaşım araçlarının çok daha düşük oranlarda tercih edilmektedir.

Şekil 17 | Bölgedeki Tarihi ve Turistik Alanlara Ulaşımında Tercih Edilen Ulaşım Türü-İşyeri Çalışanları



Bölgedeki konut sakinlerinin ise %46'sı yürüyerek, %32'si otobüsle, %12'si ise özel araçla bu alanlara ulaştıklarını belirtmişlerdir.

Şekil 18 | Bölgedeki Tarihi ve Turistik Alanlara Ulaşımında Tercih Edilen Ulaşım Türü-Konut Sakinleri



Genel olarak bakıldığında, tarihi ve turistik yerlere ulaşımında, yayalar ve bisikletliler en çok otobüsü, işyeri çalışanları ve konut sakinleri yürümeyi tercih etmektedirler.

Tarihi ve Turistik Alanlara Ulaşımında Yaşanan Sorunlar

Yayalara göre tarihi ve turistik yerlere ulaşırken yaşanan sorunların başında yol kaplamalarının bozukluğu ve yollardaki araç trafiğinin çok fazla olması gelmektedir. Yollarda güvenlik sorunu, yüksek eğimli yollar ve aydınlatmaların yetersizliği de yine görece yüksek oranda ifade edilen sorunlardır. Konut ve işyeri çalışanları bakımından bu dağılım benzer bir yapıdadır; ek olarak park alanlarının yetersizliği ifade edilmektedir.

Bisiklet park alanlarının yetersizliğini ifade eden bisikletlilerin oranı %14'tür; bu görüşe katılmayan bisikletliler çoğunluktadır. Bu oran bisiklet kullanmayanların verdikleri cevaplar ile de genel olarak uyum içindedir.

Bölgedeki işyeri çalışanlarının tarihi ve turistik alanlara ulaşımında karşılaştığı sorunların başında yol kaplamalarının bozukluğu (%20), araç trafiğinin çok fazla olması (%17), yollardaki güvenlik sorunu (%17) ve uygun olmayan araç park alanları (%15) gelmektedir.

Bölgedeki konut sakinlerinin tarihi ve turistik alanlara ulaşımında karşılaştığı sorunların başında yollardaki güvenlik sorunu (%17) ve yol kaplamalarının bozukluğu (%17) gelmektedir. Araç trafiğinin çok fazla olması (%16) ve uygunsuz araç parkları (%13) da öne çıkan sorunlar arasındadır. Konut sakinlerinin %9'u aydınlatma yetersizliğini, %7'si engellilerin karşılaştığı erişim sorunlarını ve %3'ü bisiklet park alanı eksikliğini tarihi ve turistik alanlara ulaşımındaki sorunlar arasında görmektedir.

Katılımcı Gruplara Özel Sonuçlar

Yayalara Özel Sonuçlar

Yayaların bölgede bulunma nedenleri sorulmuş ve çoklu yanıt verme hakkı tanınmıştır. Bölgede yaşadığını belirten yayaların oranı %29, bölgede çalıştığını belirtenlerin oranıysa %26'dır. Katılımcıların %22'si bölgede alışveriş amaçlı, %6'sı turistik ve kültürel amaçlı, %3'ü spor amaçlı, %2'si yolculuk amaçlı, %2'si eğitim amaçlı, %7'si ziyaret amaçlı, %6'sı iş nedeniyle, %14'ü ise hobi/ eğlence amaçlı veya sosyal bir amaçla bulunmaktadır.

Şekil 19 | Yayaların Bölgede Bulunma Nedenleri





Yaya anketi katılımcılarının %55'i bölgeye her gün geldiğini, %19'u haftada bir geldiğini, %10'unu 15 günde bir geldiğini belirtmiştir. Bölgeye en çok 9.00-11.00 saatleri arasında gelinmektedir.

Bölgeye ulaşımında en çok otobüs kullanılmaktadır. Otobüsü sırasıyla metro ve yaya ulaşımı takip etmektedir. %10'luk bir kesimin bölgeye ulaşımında ilk tercihi yaya olarak gelmektir. Katılımcıların %6'sı yürüyerek gelmeyi ikinci tercihi, %4'ü ise üçüncü tercihi olarak belirtmiştir, ilk sıralarda başka ulaşım türlerinden yana tercih kullanmıştır.

Bölgeye özel araçla ulaşanların %42'si otoparklara, %26'sı yol kenarlarına araçlarını park ettiklerini belirtmişlerdir. Yayaların otopark alanlarının yetersizliğine ilişkin görüşleri ile birlikte düşünüldüğünde, özel aracı olanların büyük bir kısmının bölgeye gelirken özel araç kullanmamayı tercih ettiği düşünülebilir. Bölgeye gelenlerin %72'si otopark alanlarının yetersiz olduğunu belirtmektedir.



Katılımcıların %49'u yaya yollarının yetersiz olduğunu, %28'i ise yeterli olduğunu düşünmektedir. Yaya yollarının kalitesinden ve güvenliğinden memnun olmayanların oranı sırasıyla %75 ve %74'tür. Buna karşılık, %19'luk bir kesim kalite konusunda, %20'lik bir kesim de güvenlik konusunda olumlu görüş bildirmiştir. Yayalara ait alt ve üst geçitler hakkında bölgede bulunanların %70'i geçitlerin yetersiz olduğunu, %60'ı kalitesiz olduğunu, %60'ı ise güvensiz olduğunu düşünmektedir.

Şekil 20 | **Yaya Yollarından Memnuniyet**

		
Yaya Yolu	%49	%28
Yaya Yolu Kalitesi	%75	%19
Yaya Yolu Güvenliği	%74	%20

Bölgedeki yaya yolları ile alt ve üst geçitlerde karşılaşılan sorunlar arasında, kaldırımların kesintiye uğraması (%56), kaldırım üzerine araç park edilmesi (%50), kaldırım üzerindeki işgaller (%80) ve kaldırımların çok yüksek olması (%60) öne çıkmaktadır.

Şekil 21 | **Yaya Geçitlerinden Memnuniyet**

		
Yaya Geçitleri	%70	%30
Yaya Geçitleri Kalitesi	%60	%40
Yaya Geçitleri Güvenliği	%60	%40

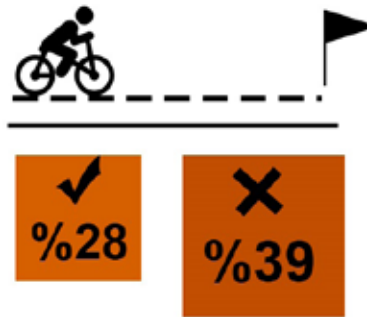
Yaya anketi katılımcılarının %56'sı bölgedeki yaya yolları ile alt ve üst geçitlerdeki dokunsal yüzeylerin yetersiz olduğunu belirtmiştir.

Bölgedeki park ve oyun alanları konusunda ise katılımcıların %77'si bu alanları yetersiz, %68'i kalitesiz, %70'i güvensiz bulmaktadır. Ayrıca, katılımcıların %62'si daha çok tuvalet olsa bölgeye daha çok geleceklerini belirtmiştir.

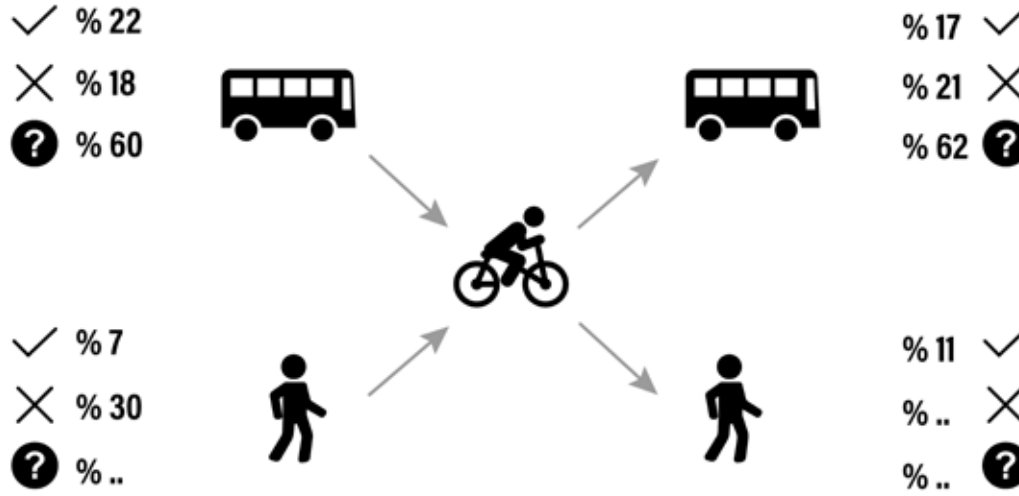
Bisikletlilere Özel Sonuçlar

Anket yapılan bisikletlilerin %28'i yolculuğunun tümünü bisikleti ile tamamladığını, %39'u ise yolculuğunu bisikleti ile tamamlamadığını ifade etmiştir.

Şekil 22 | **Ankete Katılan Bisikletlilerin Yolculuklarını Bisikletle Tamamlama Durumu**



Şekil 23 | Bisikletle Ulaşım Öncesinde ve Sonrasında Toplu Taşıma Kullanma ve Yürüme Oranları



Şekil 23'te, bisiklet kullananlar içerisinde yolculuğun tümünü bisikletle tamamlamayanların bisikletli ulaşım öncesinde ve sonrasında toplu taşıma araçlarını kullanma ve yürüme oranları gösterilmiştir.

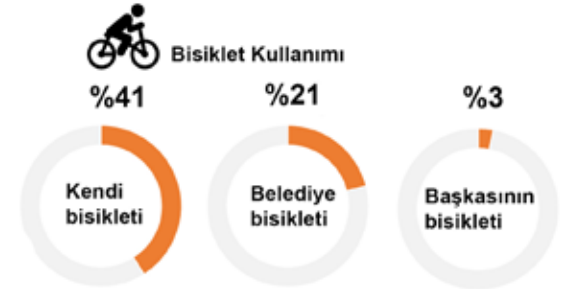
Bölgede bisiklet kullananlar içerisinde, yolculuğun tümünü bisikletle tamamlamayanların %22'si bisikletle ulaşım öncesinde toplu taşıma araçlarını kullandığını, %18'i toplu taşıma

araçlarını kullanmadığı belirtmiş; %60'lık bir kesim ise bu soruyu cevapsız bırakmıştır. Bölgede bisiklet kullananların içinde tüm yolculuk boyunca bisiklet kullanmayanların %7'si bisikletle ulaşım öncesinde yürüdüklerini, %30'u bisiklet öncesinde yürümediklerini belirtmişlerdir. Yolculuğun tamamı boyunca bisiklet kullanmayanların %11'i bisikletten indikten sonra yürüdüklerini belirtmişlerdir. Yolculuğunun tamamını bisikletle gerçekleştirmeyenlerin %17'si

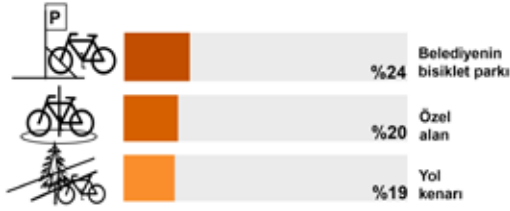
bisiklet sonrasında toplu taşıma araçlarını kullandığını, %21'i toplu taşıma araçlarını kullanmadığını belirtmiştir, %62'lik bir kesim ise bu soruyu cevapsız bırakmıştır. Bölgede bisiklet kullananlardan yolculuklarının tamamını bisiklet ile tamamlamayanların %46'sı Konak'tan, %10'u Karşıyaka'dan, %8'i Alsancak'tan, %7'si Buca'dan bisikletle yola çıktıklarını, %21'i Konak, %9'u Alsancak, %7'si Çankaya, %7'si İnciraltı ilçelerinde bisikletle yolculuklarının sona ereceğini belirtmişlerdir.

Katılımcıların %41'i kendi bisikletlerini, %21'i belediyeye ait bisikletleri, %3'ü ise bir başkasına ait bisikletleri kullandıklarını belirtmişlerdir.

Şekil 24 | Katılımcıların Bisiklet Sahibi Olma Durumu



Şekil 25 | Bisiklet Kullanıcılarının Tercih Ettikleri Park Alanları



Bisikletini belediyenin park yerlerine park edenlerin oranı %24, özel bir alana park edenlerin oranı %20, yol kenarına park edenlerin oranı %19 olarak tespit edilmiştir.

Bölgede bisiklet kullananların %26'sı bisiklet park alanlarının yetersiz olduğunu belirtmiş, %24'ü ise park

Şekil 26 | Bisiklet Park Alanlarından Memnuniyet

Park Alanı	Memnuniyet (%)	Memnuniyetsiz (%)
Park yeri	26	24
Park yeri kalitesi	44	20
Park yeri güvenliği	41	25

alanlarının yeterli olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların %44'üne göre bisiklet park alanları kalitesiz veya çok kalitesizdir, park alanlarını kaliteli bulan katılımcı oranı %20'dir. Bölgede bisiklet kullananların %41'ine göre bisiklet park alanları güvensiz veya çok güvensizdir, park alanlarının güvenli olduğunu belirten katılımcı oranı %25'tir.

Şekil 27 | Bisiklet Yollarından Memnuniyet

Bisiklet Yolu	Memnuniyet (%)	Memnuniyetsiz (%)
Bisiklet yolu	50	14
Bisiklet yolu kalitesi	59	22
Bisiklet yolu güvenliği	69	18

Katılımcıların %50'si bisiklet yollarının yetersiz olduğunu belirtmiş, %14'ü ise bisiklet yollarını yeterli bulduğunu söylemiştir. Bisiklet yollarının kalitesiyle ilgili, katılımcıların %59'u olumsuz, %22'si olumlu görüş bildirmiştir. Bisiklet yollarının güvenliğiyle ilgiliyse, katılımcıların %69'u olumsuz, %18'i olumlu görüş bildirmiştir.

Bölgede bisiklet kullananların bisiklet yollarında karşılaştığı sorunlara bakıldığında; katılımcıların yarıya yakınının tüm sorun alanlarını çok önemli ya da önemli bulduğunu görülmektedir. Sınırlı oranda katılımcı bu sorunların çok önemli olmadığını düşünmektedir. Katılımcıların %76'sı bisiklet kullanımının yaygınlaşması için ana arterlerde daha çok bisiklet yolu bulunması gerektiğine inanmaktadır. Bunun yanında, katılımcıların %74'ü bisiklet kullanımının yaygınlaşması için bisiklet park yerlerinin artması gerektiğini düşünmektedir.

Tablo 3 | Bisiklet Kullanıcılarının Karşılaştıkları Sorunlara Verdikleri Önem

Sorun	Kaplama	Yaya ve araç işgalleri	Yol ayırımı tanımsızlığı	Yaya ve bisiklet yol ayırıcıları	Motorlu araç girişinin engellenmemesi
↑	23	29	25	25	21
↑	26	19	22	21	24
↓	3	1	2	3	3

↑ :çok önemli ↑ :önemli ↓ :az önemli

Bölgede bisiklet kullananların %30'u, bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak amacıyla ulaşım ilişkili tanıtım materyallerinde bisiklet kullanımı ve güvenliği hakkında bilgilendirme yapılmasının bisiklet kullanımını yaygınlaştıracacağı fikrine katılmaktadır.

Şekil 28 | Güvenli Bisiklet Sürüşü için Öneriler



İşyeri Çalışanlarına Özel Sonuçlar

Bölgedeki işyerlerinin %73'ü ticaret/hizmet, %9'u yeme-içme, %5'i ise üretim amaçlıdır. Bu işletmelerin %67'si perakendeci, %17'si ise toptancı olduklarını belirtmişlerdir. İşyerlerinin %68'i kiracı, %20'si ise mülk sahibi konumundadır.

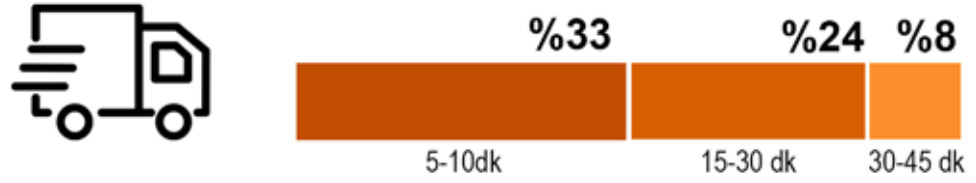
Bölgedeki işyerlerinde görüşülen kişilerin %33'ü işyeri sahibi, %56'sı ise çalışandır. İşyerlerinde çalışanların %15'i 2 yıldan az, %20'si 2-5 yıl arasında, %16'sı 5-10 yıl arasında, %38'i ise 10 yıldan uzun süredir bu bölgede çalıştıklarını belirtmişlerdir.

Mal temini konusunda, bölgedeki işyerlerinin %17'sine her gün ve günde bir kez, %14'üne ayda bir kez, %13'üne her gün ve günde birkaç kez, %13'üne haftada bir kez, %10'una ise 2-3 günde bir kez mal alımı amaçlı araç geldiği belirtilmiştir. Bölgedeki işyerlerinden mal alımında kullanılan araçlar ve oranları şöyledir: %23 el arabası, %22 ticari araç (Doblo vb.), %12 otomobil, %8 kamyon ve %8 kamyonet.

Şekil 29 | İşyerlerinin Ürün Temin Sıklığı



Şekil 30 | Mal Yükleme-Boşaltma Süresi



Şekil 31 | İşyerlerinin Mal Teslim Saatleri



Mal yükleme ve boşaltma süresini, işyerlerinin %33'ü 5-10 dakika arası, %24'ü 15-30 dakika arası, %8'i ise 30-45 dakika olarak belirtmiştir.

Bölgedeki işyerlerine mal tesliminin %23'ünün sabah 08.00, %14'ünün sabah 09.00, %10'unun sabah 10.00 civarında yapıldığı ifade edilmiştir. Diğer mal teslim saatleri günün diğer saatlerine hemen hemen eşit miktarlarda dağılmakta, mal teslim alma amaçlı en yoğun yükleme-boşaltma işinin sabah 10.00 ve öncesinde yapıldığı belirtilmektedir.

Bölgedeki toptancı işyerlerinin %12'sinin depolarının bölgede olduğu, %10'unun depolarının ise bölgede olmadığı belirtilmiştir. Esnafın çok büyük bir kısmı (%77) bu soruya cevap vermemiştir.

Konak'ta işyerleri olanlara bu bölgede mal yükleme-boşaltmayla ilgili belediye tarafından yapılacak olası bir düzenlemeye ilişkin görüşleri sorulmuş; %68'lik bir kesim düzenlemenin iyi olacağına, %11'lik bir kesim ise düzenlemeye gerek olmadığına dair görüş bildirmiştir. Bölgede işyeri olanların %65'i bisikletli kargoların geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması fikrini desteklemektedir, katılımcıların %13'ü ise bu fikre karşıdır.

Konut Sakinlerine Özel Sonuçlar

Görüşme yapılan konut sakinlerinin %85'i "bu evde/mahallede" yaşadığını, %2'si ise misafir olduğunu ifade etmiştir. Kalan %13'lük kesim ilgili soruyu yanıtlamamıştır. Anket katılımcılarının %48'i mülk sahibi, %40'ı ise kiracı olduğunu belirtmiş; kalan %12'lik grup ilgili soruya cevap vermemiştir.

Katılımcıların %8'i 2 yıldan az, %9'u 2-5 yıl arasında, %8'i 5-10 yıl arasında, %64'ü ise 10 yıldan uzun süredir bu bölgede ikamet ettiklerini belirtmişlerdir.

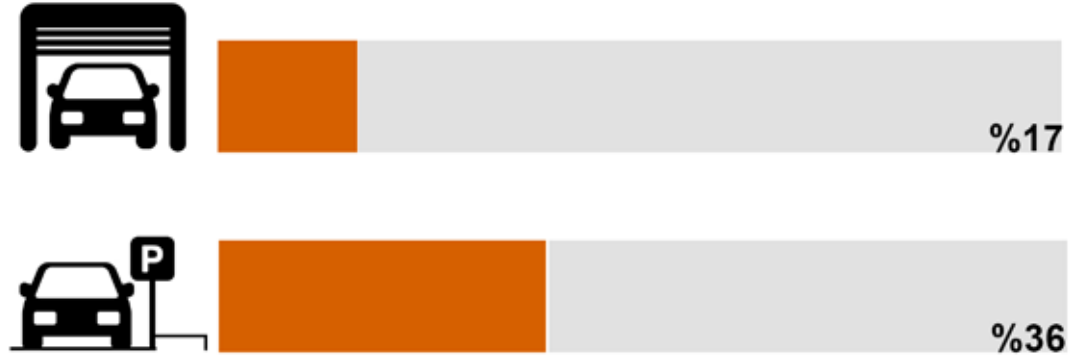
Bölgede yaşayanların %65'i Konak'a, %7'si Karabağlar'a, %6'sı Buca'ya düzenli olarak gittiğini ifade etmektedir. Bu ilçelere gidiş amaçlarının başında ziyaret (%34) ve iş (%24) gelmektedir.

Katılımcılara araçlarını nereye park ettikleri sorulduğunda, %17'si otopark, %36'sı ise yol kenarı yanıtını vermiştir. Bölgedeki konut sakinlerinin %71'ine göre otopark alanları yetersizdir.

Şekil 32 | Anket Katılımcılarının Bölgede İkamet Süresi



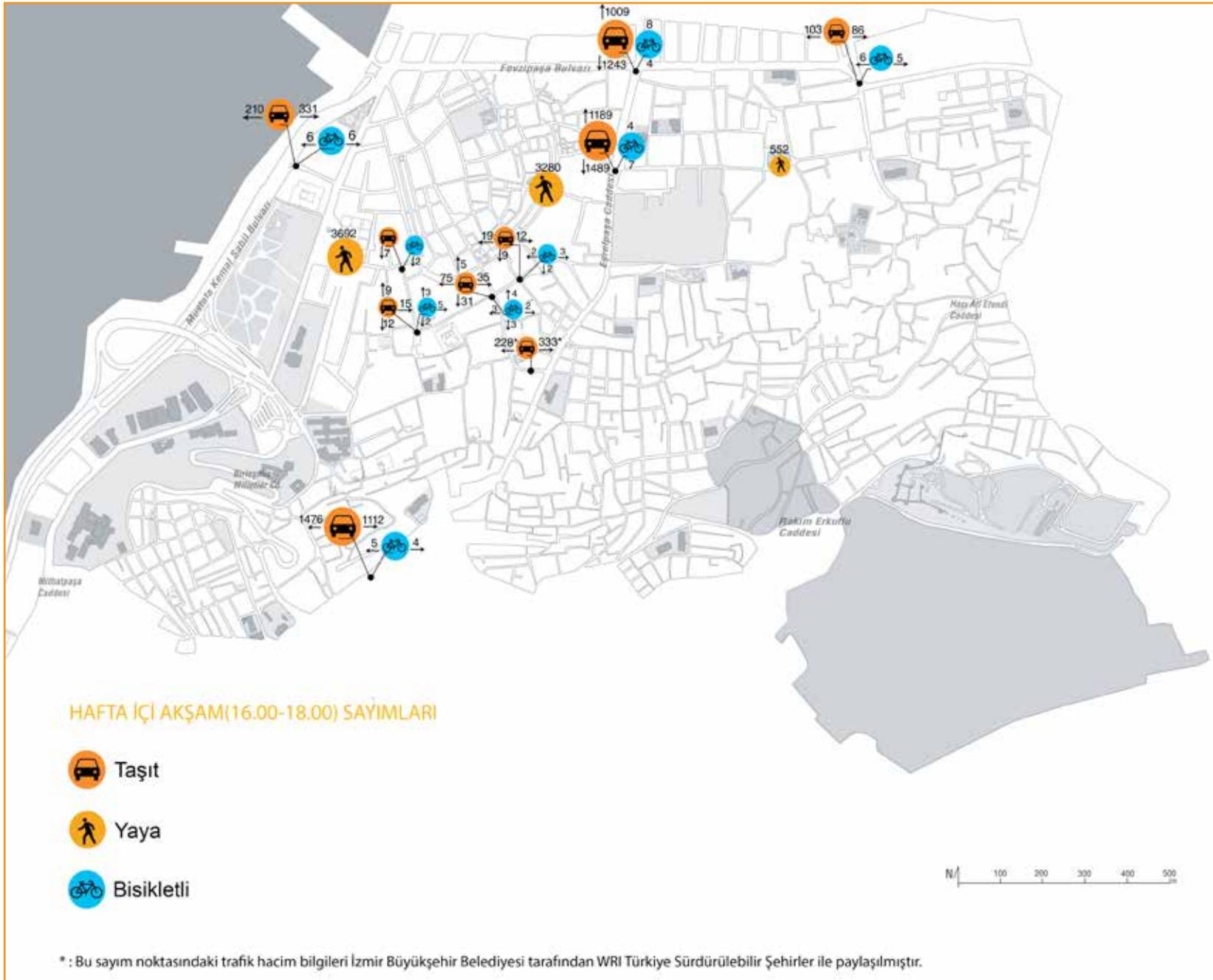
Şekil 33 | Konut Sakinlerinin Otopark Tercihi



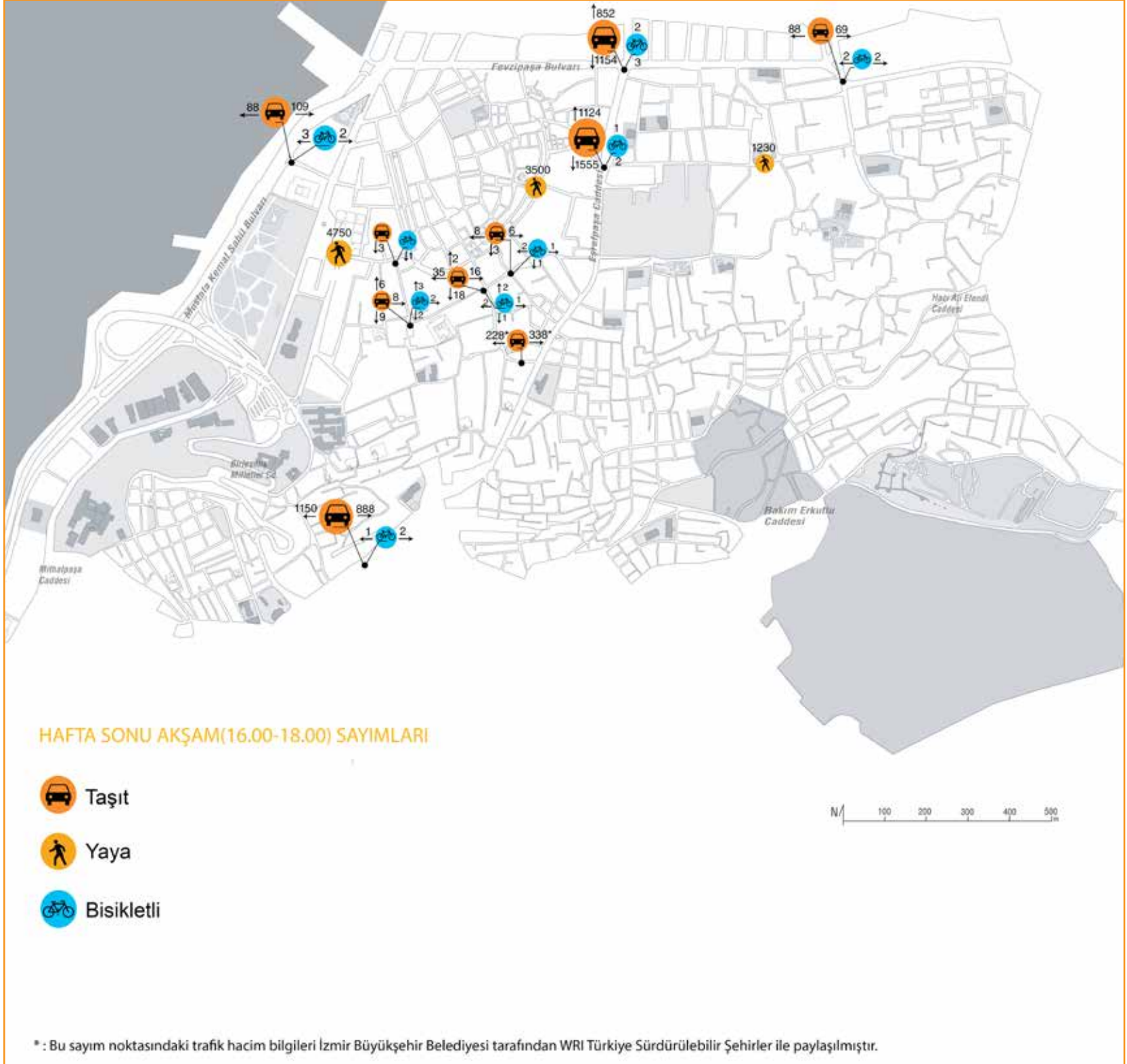
Çalışma alanı sınırları içerisinde gerçekleştirilen taşıt ve yaya trafiği sayımları hafta içi sabah (08.00-10.00) ve akşam saatleri (16.00-18.00) (Harita 1, Harita 2) ile hafta sonu sabah (08.00-10.00) ve akşam saatleri (16.00-18.00) (Harita 3, Harita 4) olarak

değerlendirilmiştir. Sayımlar dahilinde tespit edilen trafik hacimleri çalışmanın ikinci kısmındaki önerilerin geliştirilmesi için kullanılmıştır.

Harita 2 | Hafta İçi Akşam (16.00-18.00) Sayımları



Harita 4 | Hafta Sonu Akşam (16.00-18.00) Sayımları



ULAŞIM SİSTEMLERİ

Mevcut Toplu Taşıma Sistemleri Ve Aktarma Sistemleri

İzmir’de hizmet veren toplu taşıma sistemleri aşağıda sıralanmıştır.

- Lastik Tekerlekli Toplu Taşıma Sistemleri (ESHOT Genel Müdürlüğü ve İZULAŞ A.Ş.)
- Raylı Sistemler: Hafif Raylı Sistem (İzmir Metro), Banliyö Sistemi (İZBAN A.Ş.)
- Deniz Yolu Sistemi (İZDENİZ A.Ş.)
- Kablolu Taşıma Sistemi

Bu sistemlere ek olarak da İzmir’de çeşitli kooperatifler ve yetki belgeli şahıslar tarafından da yolcu taşımacılığı hizmeti verilmektedir (M plaka, GİB ve D4 belgeli taşıtlar).

İzmir’de toplu taşıma ile yapılan yolculuklar elektronik kart kullanarak gerçekleştirilmektedir. Elektronik kart bilgilerinin depolanması, belediyeye bağlı ESHOT Genel Müdürlüğü’nün sorumluluğundadır.

İzmir’de hafta içi ortalama yaklaşık 1,7 milyon toplu taşıma yolcuğu gerçekleşmekte olup, bu yolculukların %63’ü lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri ile yapılmaktadır. Kent geneli için bu oranı sırasıyla İzmir METRO A.Ş. (%19), İZBAN A.Ş. (%16) ve İZDENİZ A.Ş. (%2) ile yapılan yolculuklar takip etmektedir.

İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi dahilinde 19 alt bölgeye ayrılmış çalışma alanı içinde hizmet veren toplu taşıma sistemleri ise aşağıdaki gibidir:

- Lastik Tekerlekli Toplu Taşıma Sistemleri (ESHOT Genel Müdürlüğü ve İZULAŞ A.Ş.)
- Raylı Sistemler: Hafif Raylı Sistem (İzmir Metro)
- Deniz Yolu Sistemi (İZDENİZ A.Ş.)

Lastik Tekerlekli Sistemler

Kentte lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri ESHOT Genel Müdürlüğü ve İZULAŞ A.Ş. tarafından işletilmektedir. Kentte toplam 1.763 araçlık toplu taşıma filosu ile 320 adet lastik tekerlekli toplu taşıma hattı işletilmektedir. Projenin çalışma alanı içinde hizmet veren lastik tekerlekli toplu taşıma hattı sayısı **55** olarak tespit edilmiştir. İzmir genelinde işletilmekte olan toplam lastik tekerlekli toplu taşıma hatlarının yaklaşık **%17**’si çalışma alanı içinde işletilmektedir.

Kent genelinde lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri yolcu biniş değerleri; hafta içi günlük ortalama 1.074.638, hafta sonu günlük ortalama 709.379 ve genel günlük ortalama 970.278’dir.

Şekil 34, projenin çalışma alanı içinde işletilen başlıca tekerlekli toplu taşıma hatlarına ait günlük yolcu binişlerini göstermektedir. Bu verilere göre, hafta içi ortalama **473.141**, hafta sonu ortalama **309.758** yolcu binişi gerçekleşmektedir.

Şekil 34 | Bölgedeki Lastik Tekerlekli Toplu Taşıma Hatlarına Ait Biniş Verileri



Kent genelinde hem hafta içi hem de hafta sonu lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri ile gerçekleştirilen yolculukların **%44**’ünün proje alanında işletilmekte olan 55 hatta ait olduğu tespit edilmiştir. Değerlendirme sonucunda hem hafta içi hem de hafta sonu ortalamaları için tespit edilen oran, durak bazlı yolcu biniş verilerine dayanmadığından, bölgedeki hizmet seviyelerini birebir temsil etmemektedir. Dağılım oranlarında, otobüs hatlarının güzergâhları, sefer uzunlukları, sefer süreleri, sefer sıklıkları ve 2014/192 sayılı UKOME kararı ile halihazırda uygulanmakta olan “İzmir genelinde otobüs hatlarının yeniden yapılandırması çalışmaları”nın birer değişken olduğu göz ardı edilmemelidir.

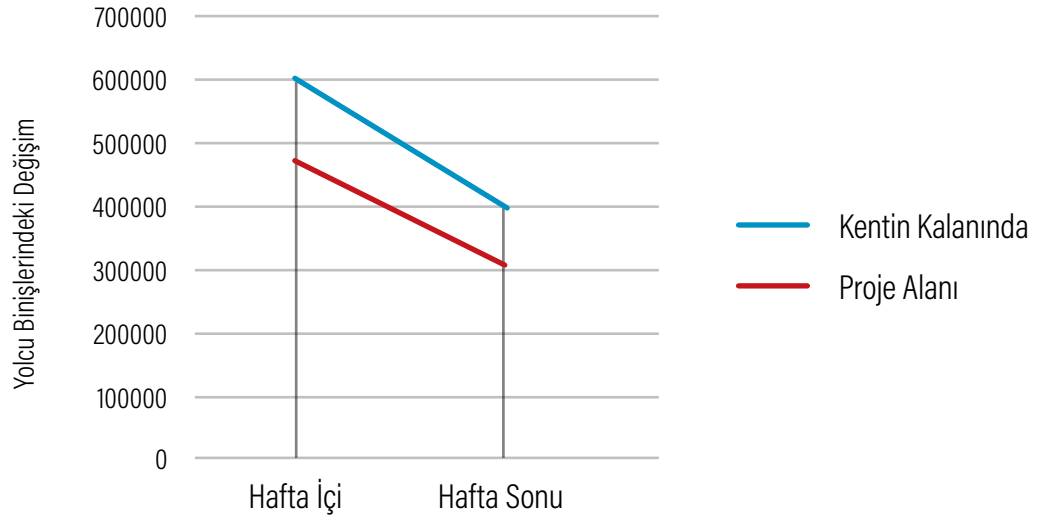
Proje alanında işletilen lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri için tespit edilen yaklaşık ortalama biniş verileri kent geneline ait biniş verileri ile karşılaştırıldığında, hem hafta içi ve hem hafta sonu aynı oranın (%44) gözlemlenmesi önemli bir bulgudur. Bu oranın aynı kalması, kentin kalanında işletilmekte olan lastik tekerlekli toplu taşıma sistemlerindeki hafta içi ve hafta sonu ortalama biniş sayısındaki düşme eğiliminin, proje alanında işletilmekte olan lastik tekerlekli toplu taşıma hatlarındaki hafta içi ve hafta sonu ortalama biniş sayısındaki düşme eğilimine göre daha sert olması ile açıklanabilir. Kentin kalanındaki ortalama hafta içi ve ortalama hafta sonu yolcu binişlerinde %36'lık bir düşme olurken, bu oran proje alanı için %33'tür. İlgili şekilde tanımlanan iki hizmet bölgesi için hafta içi ve hafta sonu yolcu biniş değerlerindeki değişim eğilimi gösterilmektedir.

2014/192 sayılı UKOME kararı doğrultusunda yapılan aktarmalı toplu taşıma odaklı güzergâh planlaması, lastik tekerlekli toplu taşıma hatlarında yolcu binişlerinde belirleyici rol oynamaktadır; öte yandan, projenin yürütüldüğü hizmet bölgesinde lastik tekerlekli toplu taşımaya yönelik talebin en az hafta içi olduğu kadar hafta sonu da yoğun olduğu tespit edilmiştir.

Akıllı Durak Sistemi

İzmir genelinde, taşıtlar ve duraklar arasında kurulan otomasyon sistemi sayesinde, duraklarda bekleyen yolcular gidecekleri güzergâha ait taşıtların ne zaman geleceğini LED panellerden öğrenebilmektedir. Bu özelliklere sahip 100 adet "Akıllı Durak Sistemi" bulunmaktadır. Proje alanında ise, Konak, İskele, Şifa, Atatürk Kültür Merkezi'nde olmak üzere toplam 4 adet akıllı durak bulunmaktadır.

Şekil 35 | Proje Alanında ve Proje Alanı Haricindeki Bölgelerde Lastik Tekerlekli Toplu Taşıma Sistemlerinde Yolcu Biniş Sayısında Değişim



Akıllı durak sistemleri, özellikle yolcuların zaman algısı kapsamında iyileştirmeler için önemli rol oynamaktadır. Beklenen süre ile algılanan süre arasındaki farkın eşitlenmesi, yolcu bazlı hizmet kalitesinin artmasını sağlamaktadır. Proje alanında işletilen lastik tekerlekli toplu taşıma hatlarına ait yolcu biniş verileri göz önünde bulundurulduğunda, akıllı durak sayısının olduğu söylenebilir. Bununla birlikte durak bazlı yolcu biniş verileri olmadığından ötürü sağlıklı bir tespit yapılamamıştır.

Proje alanında işletilen lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri için tespit edilen yaklaşık ortalama biniş verileri kent geneline ait biniş verileri ile karşılaştırıldığında, hem hafta içi ve hem hafta sonu aynı oranın (%44) gözlemlenmesi önemli bir bulgudur.

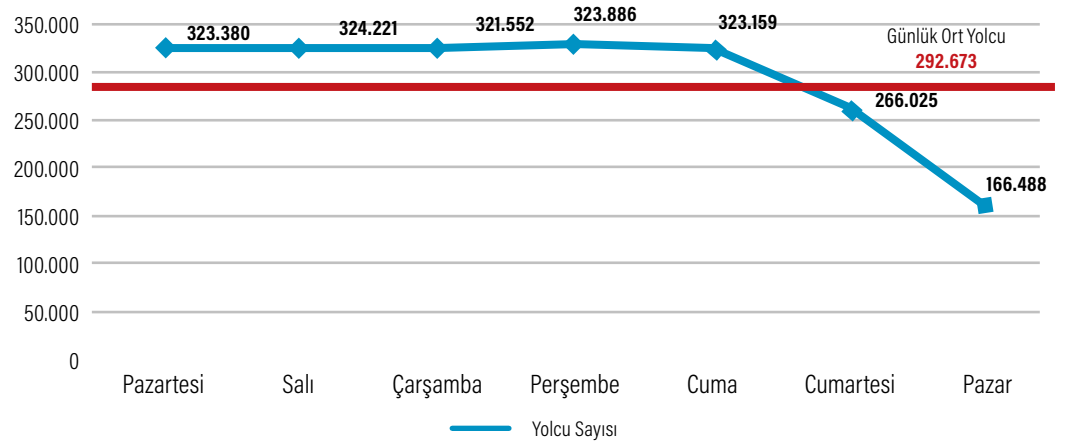
Proje alanındaki üç istasyona ait hafta içi ortalama yolcu biniş değerleri tüm sistemdeki yolcu binişlerinin **%24**'ünü temsil etmektedir. Bu oran hafta sonu için **%27**'dir. Bu oranlar, proje alanında hafif raylı sisteme talebin oldukça yüksek olduğunu göstermektedir.

Raylı Sistemler

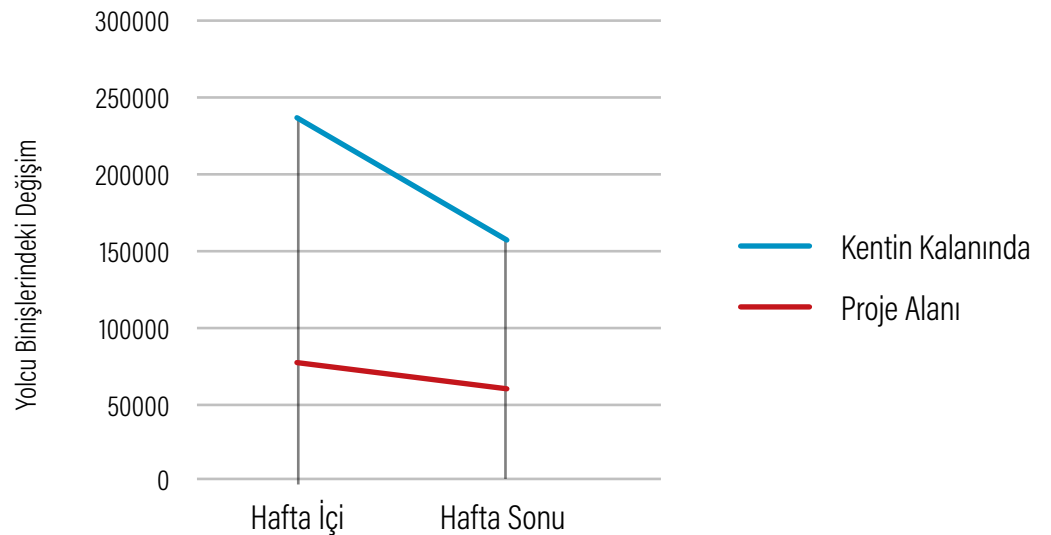
Kent genelinde İzmir Metro A.Ş. tarafından işletilen hafif raylı sistem hattı ve İZBAN A.Ş. tarafından işletilen banliyö hattı olmak üzere iki raylı sistem hattı bulunmaktadır. Proje alanında bu iki raylı sistemden sadece İzmir Metro A.Ş. tarafından işletilen hafif raylı sistem hizmet vermektedir.

Kent genelinde hafif raylı sistem ile gerçekleştirilen yolculukların günlük ortalaması, hafta içi 323.240, hafta sonu 216.257 ve hafta genelinde 292.673'tür. İzmir hafif raylı sistemi haftada toplamda yaklaşık olarak 2.050.000 yolcu taşımaktadır. Şekil 36, hafif raylı sisteme ait yolcu binişlerindeki eğilimi göstermektedir. Hafif raylı sistemin taşıdığı gün bazlı yolcu değişimi hafta içi sınırlıyken, hafta sonu belirgin bir düşüş eğilimi göstermektedir.

Şekil 36 | Günlere göre Hafif Raylı Sistemde Yolcu Binişleri



Şekil 37 | Proje Alanında ve Proje Alanı Haricindeki Bölgelerde Hafif Raylı Sistemde Yolcu Biniş Sayısında Değişim



Fahrettin Altay ile Evka 3 bölgesi arasında çift yönlü işletilmekte olan 20 kilometrelik güzergâh, 17 istasyon ile hizmet vermektedir. Bunlardan üçü (Konak-Çankaya-Basmane) proje alanı sınırları içindedir.

Proje alanındaki üç istasyona ait hafta içi ortalama yolcu biniş değerleri tüm sistemdeki yolcu binişlerinin %24'ünü

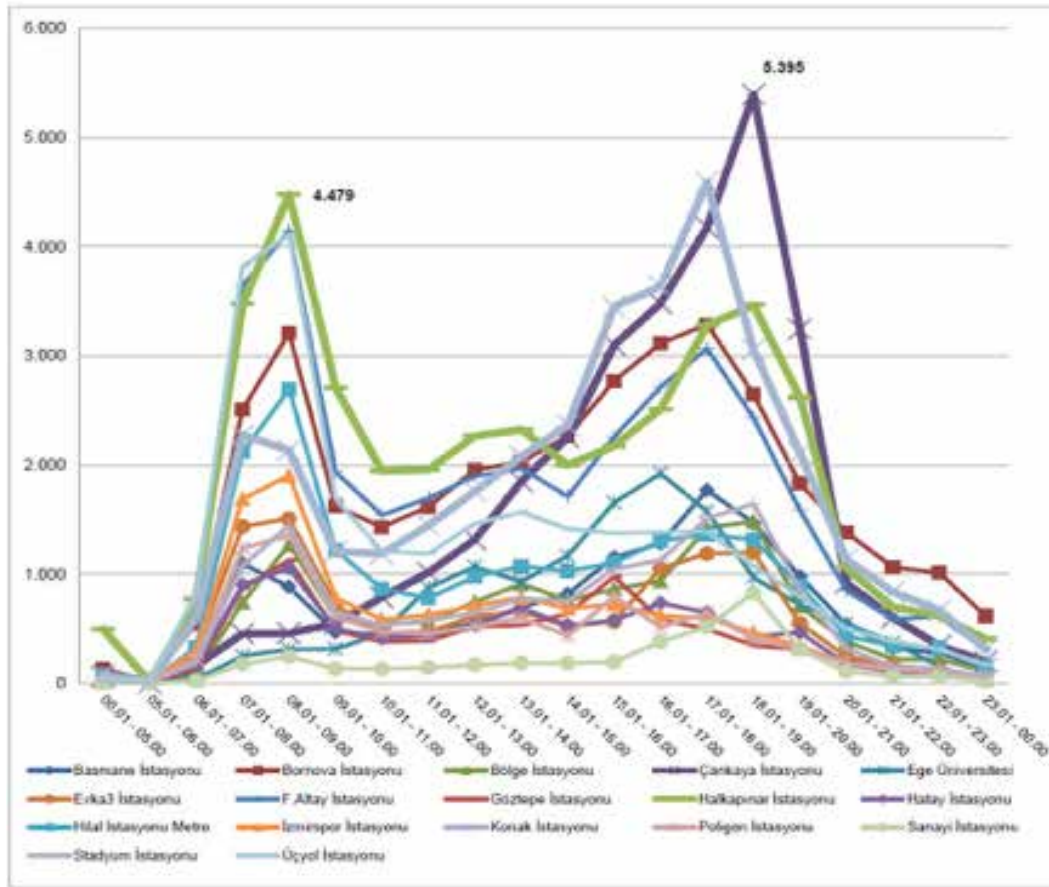
temsil etmektedir. Bu oran hafta sonu için %27'dir. Bu oranlar, proje alanında hafif raylı sisteme talebin oldukça yüksek olduğunu göstermektedir.

Şekil 37'de ise tanımlanan iki hizmet bölgesi için hafta içi ve hafta sonu yolcu biniş değerlerindeki değişim eğilimi gösterilmektedir.

Proje alanı içindeki Çankaya ve **Konak** istasyonlarındaki yolculuk talebi, hafif raylı sisteme ait yolculuk verileriyle ortaya konmuştur. Konak istasyonunun hafta içi ve hafta sonu yolcu talebinin yakın oranlarda olması, proje alanının hafta sonu da **yolculuk talebi** yarattığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Proje alanı haricinde hizmet veren hafif raylı sistemde, hafta sonu ortalama yolcu binişlerindeki düşme eğilimi, proje alanındaki düşüşe oranla çok daha serttir. 17 istasyona sahip İzmir Metro A.Ş.'nin istasyon bazlı günlük yolcu biniş değerleri incelendiğinde, cumartesi ve pazar günleri en yüksek yolculuk sayısının **Konak** istasyonuna ait olduğu görülmektedir. Hafta içi günlerde ise en yüksek değer Halkapınar'da kaydedilmiştir

Şekil 38'de ise hafif raylı sistemin istasyon bazlı hafta içi saatlik yolcu dağılımı grafiği verilmektedir. Buna göre, Çankaya istasyonunda hafta içi akşam zirve saatlerinde, 18.00-19.00 arasında 5.395 yolcu binişi gerçekleşmiştir. Bu durum, Çankaya istasyonunun **yolculuk başlangıç noktası** olduğunu göstermektedir.

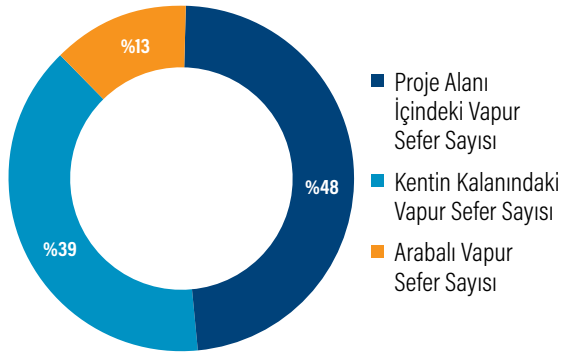
Şekil 38 | Hafif Raylı Sistemde İstasyon Bazında Hafta İçi Saatlik Yolcu Dağılımı⁴



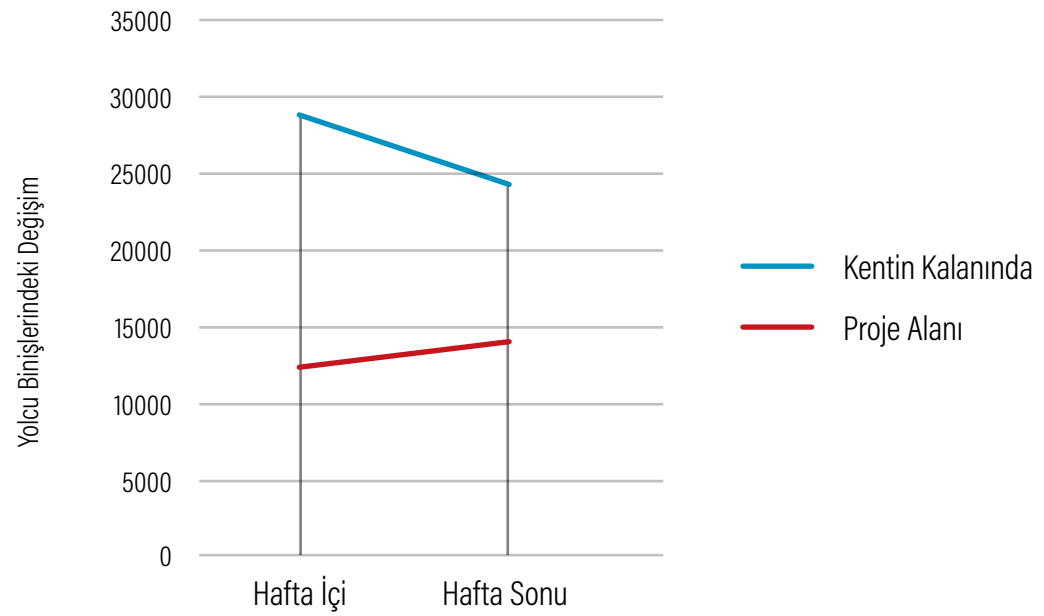
Deniz Yolu Sistemi

Kentte deniz yolu taşımacılığı İZDENİZ A.Ş. tarafından işletilmektedir. İZDENİZ A.Ş. tarafından halihazırda toplam 11 güzergâh (yaz ayları dahil) işletilmektedir. Her güzergâh için farklı sefer sayıları olup, bir gün içinde en fazla sefer ile hizmet veren hat, Karşıyaka-Konak hattıdır. İZDENİZ A.Ş. tarafından işletilen 11 hattın toplam sefer sayısı ise 222'dir. Konak İskelesi, toplam sefer sayısı 107 olan altı hattın parçasıdır. Konak İskelesi'ni kullanan seferlerin tüm vapur seferleri içindeki oranı %48'dir.

Şekil 39 | Vapur Seferlerinin Dağılımı



Şekil 40 | Proje Alanında ve Proje Alanı Haricindeki Bölgelerde Deniz Yolu Sisteminde Yolcu Biniş Sayısında Değişim



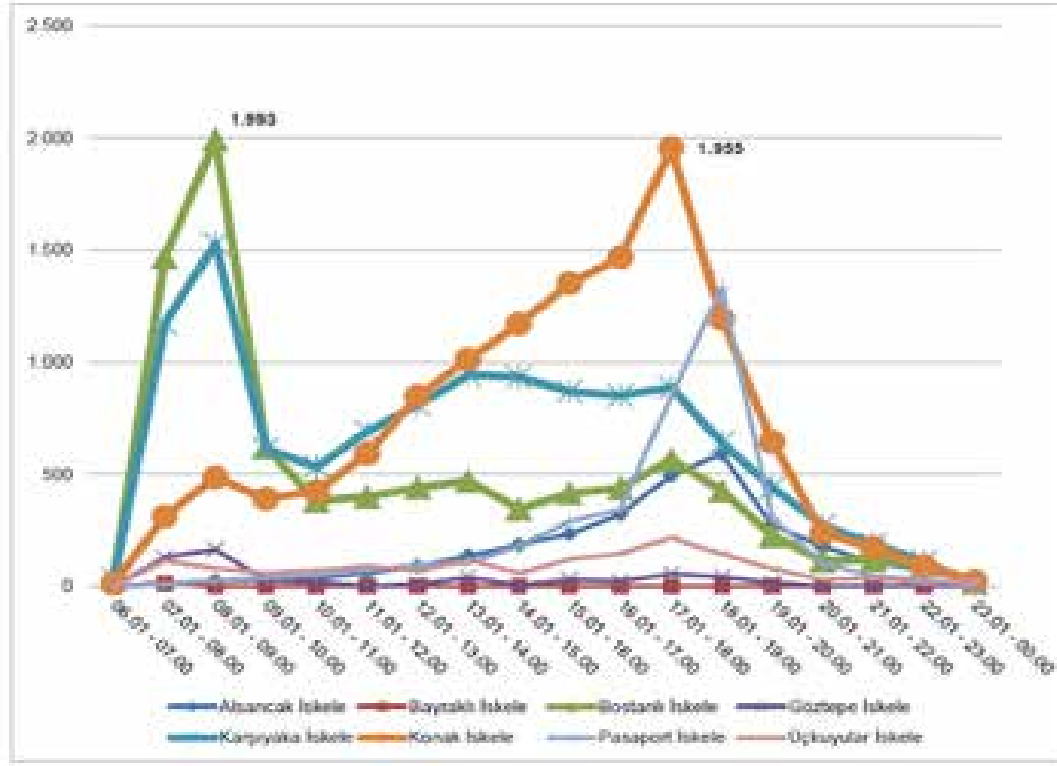
Kent genelinde, hafta içi günlük ortalama 41.196, hafta sonu günlük ortalama 37.271 ve hafta genelinde günlük ortalama 40.074 yolculuk deniz ulaşımı ile gerçekleştirilmektedir. Hafta içi ve hafta sonu ortalama yolculuk sayısı arasındaki fark %9'a denktir.

52 sefer sayısına sahip olan ve proje alanı içinde hizmet veren Konak İskelesi'nde ise hafta içi ortalama 12.370, hafta

sonu ise ortalama 13.475 yolcu binişi gerçekleşmektedir. Diğer bir ifadeyle, proje alanı dışında hizmet veren diğer iskelelerin aksine, hafta sonu yolculuk talebi, Konak İskelesi için (%9 dolayında) artış göstermektedir. Cumartesi günü ortalaması ise hafta içi ortalamasının da üzerindedir. Konak İskelesi'nin, proje alanı için hafta sonu ziyaretçi sayısını artırdığı söylenebilir.



Şekil 41 | Deniz Ulaşım Sisteminde İskele Bazlı Saatlik Yolcu Biniş Değerleri⁵



Deniz yolu ulaşım sistemindeki iskelelerin saat bazlı yolculuk verileri incelendiğinde, proje alanı içinde hizmet vermekte olan **Konak İskelesi**'nde akşam zirve

saatleri olan **17.00-18.00** arasında yaklaşık **2.000** yolcunun biniş yaptığı görülmektedir (Şekil 41).

Ara Toplu Taşıma Sistemleri

İzmir'de ara toplu taşıma işletmeciliği "servis", "taksi", "taksi-dolmuş" ve "minibüs" ile sağlanmaktadır. Proje alanı içinde taksi ve taksi-dolmuş hizmet vermektedir. Taksi-dolmuşun güzergâhı 2004/70 sayılı UKOME Kararı'na göre belirlenmiştir. Taksi-dolmuşlar günde yaklaşık 14.000 yolcu taşımaktadır. 135 adet taksi-dolmuş kentte altı hatta hizmet vermektedir; bu hatlardan dördü proje alanı içinde 88 araçla hizmet vermektedir. Proje alanında her gün ortalama 9.125 kişinin taksi-dolmuş yolculuğu yaptığı tahmin edilmektedir.

Proje alanında hizmet veren taksi-dolmuş hatları şunlardır:

- Konak-İzmir-Otogar
- Konak-Talatpaşa-Alsancak
- Konak-Kahramanlar-Alsancak
- Konak-Yenişehir-MTK



Aktarma Sistemleri

29 Haziran 2014 tarihinde, 11.06.2014 tarih ve 2014/192 sayılı UKOME Genel Kurul Kararı ile başlatılan “İzmir genelinde otobüs hatlarının yeniden yapılandırılması çalışmaları”, Ocak 2010-Ağustos 2010 tarihlerinde yürütülen İzmir Banliyö Sistemi (İZBAN) ile Entegrasyon Projesi kapsamında hayata geçmiştir.

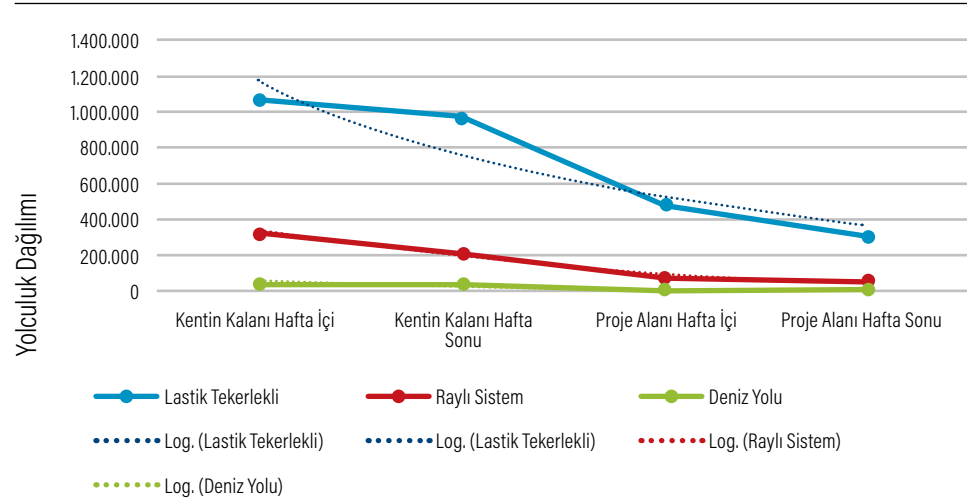
Proje ile aynı ulaşım türünün farklı hatları ya da farklı ulaşım türleri arasında aktarmanın teşvik edilmesi için değişik özelliklerde çeşitli aktarma merkezleri oluşturulmuştur. Kent genelinde toplamda farklı ulaştırma sistemleri arasında etkileşimi sağlayan **25** adet aktarma merkezi vardır. Proje alanındaki aktarma merkezi, **Konak Aktarma Merkezi**'dir. Konak Aktarma Merkezi'nin en önemli özelliği, “**metro ve vapur bağlantılı aktarma merkezi**” kategorisinde yer alan tek aktarma merkezi olmasıdır.

Genel Değerlendirme

Çalışma alanı içinde hizmet veren ulaşım sistemleri, İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi kapsamında yürütülen saha çalışmalarının bulgularını, İBB'den talep edilen veriler ve “İzmir Ulaşım Ana Planı UPI 2030”dan temin edilen veriler doğrultusunda incelenmiştir.

Proje alanında kamu kurumları, eğitim ve sağlık kuruluşları ile iş alanları yoğun olduğundan bölgeye yolculuk talebi yüksektir. Bölgenin ürettiği yolculuk yoğunluğunun daha açık bir şekilde ifade edilmesi amacıyla, farklı kaynaklardan temin edilen verilerin analizinde iki hizmet bölgesi tanımlanmıştır. Bu hizmet bölgeleri, “Proje Alanı” ve “Proje Alanının Haricindeki Bölgeler” olarak adlandırılarak analizler tamamlanmıştır.

Şekil 42 | Proje Alanında ve Proje Alanının Haricindeki Bölgelerde Ulaşım Sistemlerinde Yolcu Dağılımının Logaritmik Değişimi



Ele alınan üç toplu taşıma türü için proje alanının yarattığı hafta içi günlük yolculuk talebi tüm kent geneli ortalamasının %28'sine denktir. Bu oran, hafta sonu için %24'tür.⁶ Şekil 42'de iki hizmet bölgesindeki toplu taşıma sistemlerine ait hafta içi ve hafta sonu yolculuk dağılımının değişim grafiği verilmiştir. Grafikte, farklı zaman dilimleri için üç farklı toplu taşıma sisteminde yolcu binişlerinin logaritmik değişimi gösterilmiştir.

Grafikte verilen logaritmik değişimler incelendiğinde, tanımlı hizmet bölgeleri için aynı tür toplu taşıma sisteminde hafta içi ve hafta sonu arasındaki yolcu biniş değişim değerinin, kentin kalanı için daha yüksek, proje alanı için daha düşük eğilimde olarak tanımlanabilir. Logaritmik değişimler, proje alanının kentin kalanına göre hafta sonları için daha fazla yolculuk talebi yarattığı sonucunu ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, proje alanı içinde hizmet vermekte olan farklı toplu taşıma sistemleriyle ilgili, sadece hafta içi için değil hafta sonu özelinde de iyileştirme önerilerinin yaşama geçirilmesi gerekmektedir.

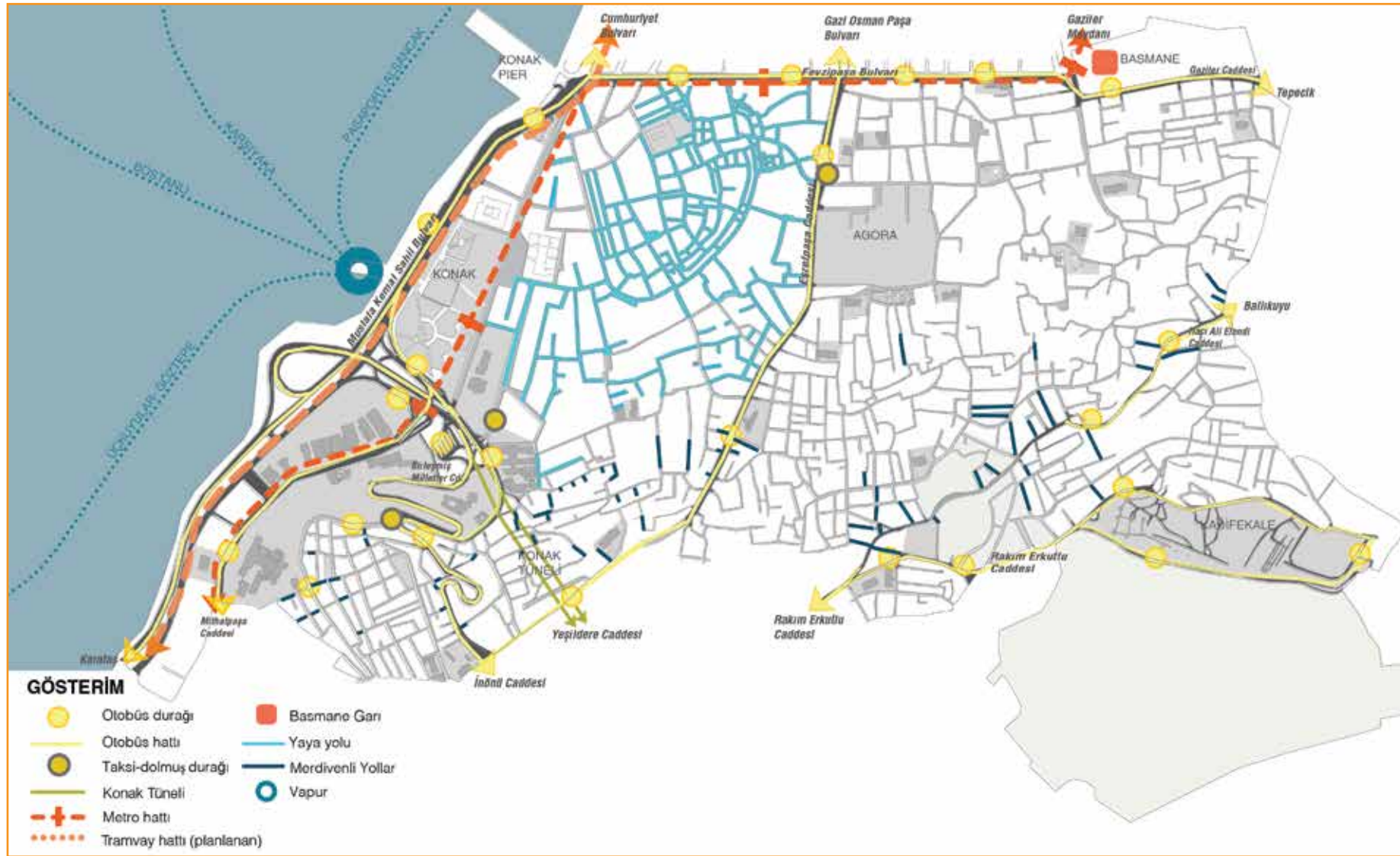
Proje alanı içinde hizmet vermekte olan farklı toplu taşıma sistemleriyle ilgili, sadece hafta içi için değil hafta sonu özelinde de iyileştirme önerilerinin yaşama geçirilmesi gerekmektedir.

İzmir Ulaşım Ana Planı UPI 2030'da Mayıs 2015 için türler arası aktarmalı yolculuk matrisi verilmiştir. Bu matris dahilindeki türler arası aktarmalı yolculuklar incelendiğinde, İZDENİZ'den metroya 67.828, metrodan da İZDENİZ'e 78.548 aktarmalı yolculuk gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu veriler esasen proje alanı içinde yer alan Konak Aktarma Merkezi üzerinden

gerçekleştirilen yolculuk değerlerini göstermektedir. Ortalama aylık **73.188** yolculuk bu aktarma merkezi üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu da proje alanı içinde bulunan bu aktarma merkezindeki türler arası etkileşimin ve yürünebilirliğin iyileştirme önerilerine odaklanması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu veri analizinden çıkan diğer bir sonuç ise İZDENİZ'den metroya ve metrodan

İZDENİZ'e aktarmalı yolculuk sayılarında yaklaşık 10.000 yolculuk farkının bulunmasıdır. Öncelikle bu verinin başlangıç-son yolculuk tercihinde günün hangi zamanı için olduğu tespit edilmeli, bunu takiben de aktarma merkezindeki türler arasında etkileşimden kaynaklı olup olmadığı saptanmalıdır. Bu doğrultuda da aktarma merkezi ile ilgili daha detaylı bir çalışma yürütülebilir.

Harita 5 | **Mevcut Ulaşım Durumu**



Parklanma: Kemeraltı Otopark Etüdü

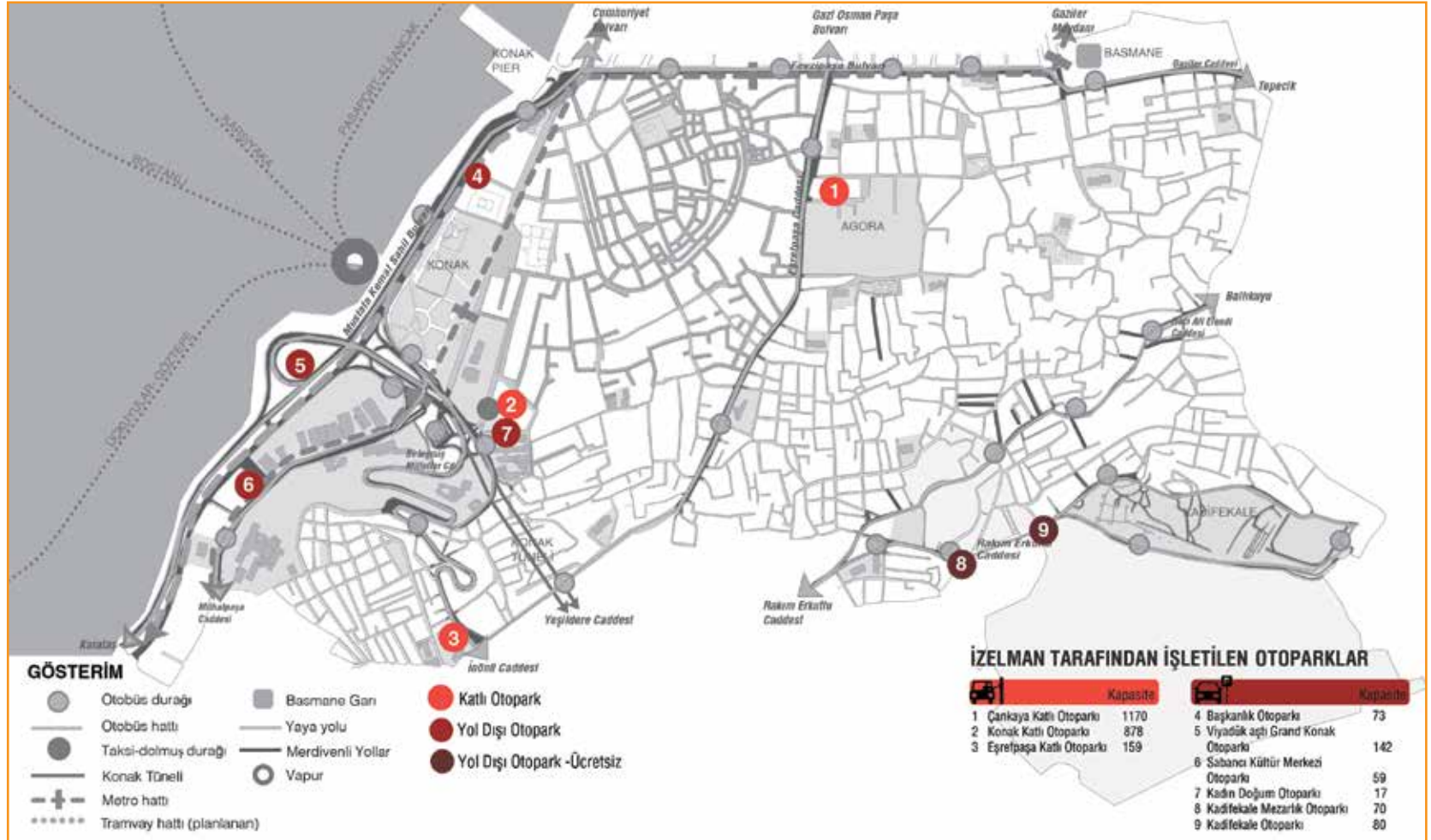
Mevcut Otopark Durumunun İncelenmesi

Kemeraltı bölgesinde toplam 31 otopark bulunmaktadır. Bunların 10 tanesi -dördü katlı, dördü yol dışı ve ikisi ücretsiz yol dışı- İzelman A.Ş. tarafından işletilmektedir. Ayrıca, 6 özel ve 15 ruhsatsız otopark tespit edilmiştir. Bununla birlikte çalışma alanı içindeki ruhsatsız otopark sayısının ve kapasitesinin tespit edilen değerlerin

üstünde olduğu tahmin edilmektedir. Ruhsatsız otoparklara ait kesin sayı ve kapasitenin belirlenmesi hususunda iki önemli kısıt bulunmaktadır. Birinci kısıt; bölgedeki parsellerin denetim mekanizmasından bağımsız olarak otoparka dönüştürülmesi ve buna bağlı olarak bölgede her gün yeni otoparkların açılması ya da kapatılmasıdır. İkinci olarak, İBB dışındaki herhangi bir aracı kurum ya da kuruluşun, bu otoparklarla ilgili bilgi edinmesi sağlıklı ve güvensiz olmayacaktır.

İzelman A.Ş. tarafından çalışma alanı içinde işletilen katlı otoparkların toplam kapasitesi **2.207** olarak tespit edilmiştir. İzelman A.Ş. tarafından işletilmekte olan yol dışı otoparkların toplam kapasitesi **291** ve ücretsiz yol dışı otopark kapasitesi **150** olarak belirlenmiştir.

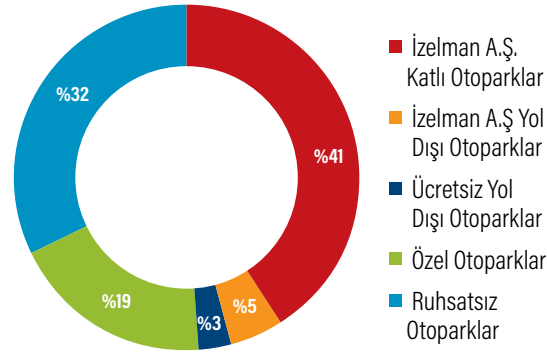
Harita 6 | İzelman A.Ş. Tarafından İşletilen Otoparklar



Şekil 43'te, çalışma alanı içindeki otopark türlerinin toplam kapasite içindeki payları gösterilmektedir. İzelman A.Ş. tarafından işletilen katlı otoparklar ilk sırada yer alırken, ruhsatsız otoparklar ikinci sıradadır. Ruhsatsız otoparklara ait kesin sayı ve kapasite bilinmemekle birlikte, kapasitenin tespit edilen değer üstünde olduğu tahmin edilmektedir.

İzelman A.Ş. tarafından işletilen otoparkların kapasitesinin toplam kapasitenin yarısından az olması dikkat çekicidir.

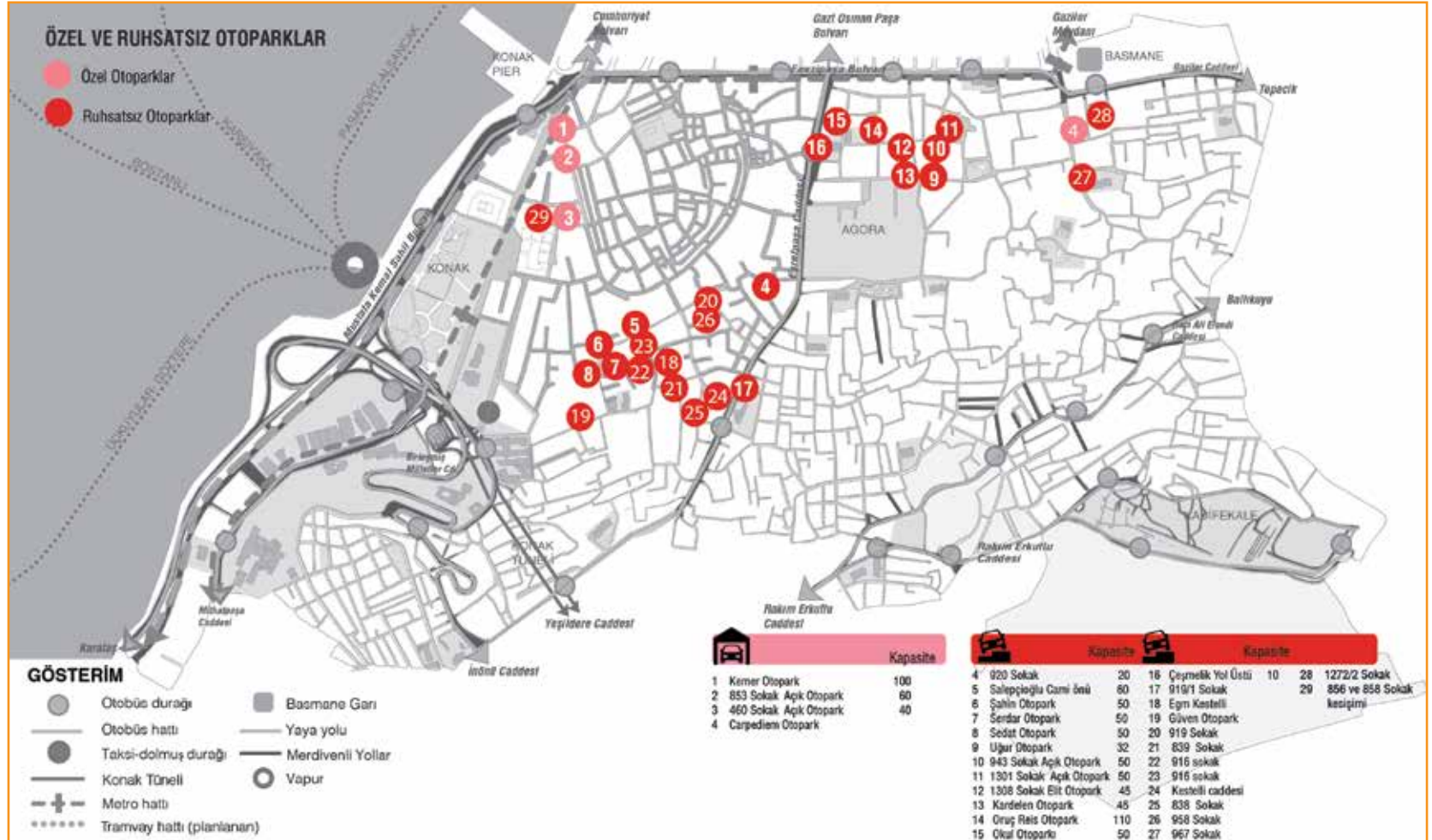
Şekil 43 | Otoparkların Türlerine Göre Dağılımı



İhtiyaç Analizi

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, çalışma alanındaki hareketliliğin ana göstergelerinden birini teşkil eden mevcut otopark ihtiyacının tespiti için alan özelinde bazı ana arter ve sokaklar boyunca yürütülecek bir parklanma eğilimi çalışmasının sağlıklı olmayacağını karar vermiş; arazi kullanım verilerini, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 37 ve 44. maddelerine dayanılarak hazırlanan Otopark Yönetmeliği'nin 5/a maddesiyle birlikte değerlendirerek ihtiyacı tespit etme yöntemine başvurmuştur.

Harita 7 | Özel ve Ruhsatsız Otoparklar

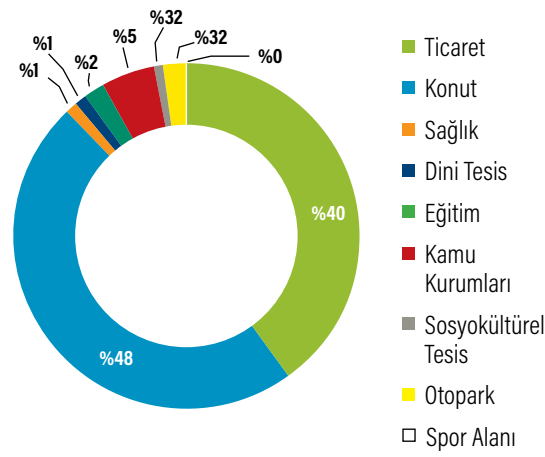


Arazi Kullanımı

19 alt bölgeye ayrılan Kemeraltı ve çevresi yaklaşık 250 hektarlık (ha) yüzölçümüne sahiptir. Bu bölgenin arazi kullanımını incelendiğinde; 38,907 ha ticaret alanının kent merkezinde yoğunlaştığı görülmektedir. 71,795 ha konut alanı ise kent merkezinin güneybatısında yer alan Kadifekale ve çevresinde yoğunlaşmaktadır. 2,487 ha alana sahip olan kamu kurumlarının (belediye, hükümet konağı vb.) ise yine kent merkezinde yer aldığı görülmektedir. Kent merkezinin güneybatısında toplamda 1,056 ha sosyokültürel tesis alanı bulunmaktadır. Ayrıca bölgede eğitim hizmetleri (2,165 ha), dini tesisler (1,555 ha), kapalı otopark (0,861 ha), sağlık hizmetleri (0,705 ha), spor (0,052 ha), Agora Açık Hava Müzesi (3,494 ha), Şehitlik (1,751 ha) ve Tarihi Kadifekale Kalesi (10,487 ha) için kullanılan alanlar bulunmaktadır. Kalan 70 ha alan ise yol vb. altyapı kullanımları için ayrılmıştır.

Çalışma alanında arazi kullanımının nasıl bir dağılım gösterdiğini tespit ettikten sonra, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 37 ve 44. maddelerine dayanılarak hazırlanan Otopark

Şekil 44 | Arazi Kullanımının İşlevlere göre Dağılımı



Yönetmeliği'nin 5/a maddesine göre belirlenmiş olan katsayı değerleri kullanılarak ihtiyaç duyulan toplam otopark sayısı yaklaşık olarak hesaplanmıştır.

İBB ile İzelman A.Ş.'den temin edilen verilere ve WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler tarafından 30 Ağustos-2 Eylül tarihleri arasında yürütülen otopark etüdü çalışmalarından elde edilen verilere göre çalışma alanı içindeki mevcut otopark kapasitesi **5.440** civarındadır.

Otopark Yönetmeliği'ni temel alan yöntem doğrultusunda tespit edilen otopark ihtiyacı ise **45.000**'dir. Otopark ihtiyacı, mevcut kapasitenin yaklaşık **8** katından fazladır. Burada, arazi kullanımında **%40**'lık bir paya sahip olan konutların bir bölümünün kendilerine ait otoparkı olabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. İBB tarafından yürütülmekte olan "İzmir Ulaşım Ana Planı" kapsamında yapılmış olan hanehalkı ulaşım araştırmasının sonuçları, proje alanını kapsayan Konak İlçesi'nin **%39** ile İzmir kenti genelinde en düşük araç sahipliği oranına sahip olduğunu göstermektedir. Muhtemeldir ki mevcut otopark ihtiyacı, bu iki değişkene bağlı olarak tespit edilen otopark ihtiyacından daha düşüktür. Mevcut kapasite ile ihtiyaç arasındaki farkın yüksekliği; bölgedeki sorunun sadece parklanmadan ileri gelmediğinin, temelinde kent içi bir ulaşım problemi olduğunun en güçlü göstergesi niteliindedir. Mevcut ve ihtiyaç arasındaki makasın daraltılması için "**otopark yerlerinin etkinliğini artıran**", "**otopark talebini azaltan**" ve "**destek**" stratejilerinden oluşan bir **otopark** yönetimi sisteminin kısa, orta ve uzun vadeli olarak uygulanması gerekmektedir.



Yürünebilirlik

İzmir Kemeraltı bölgesi, yürünebilirlik bağlamında olumlu ve olumsuz özellikleri bir arada barındırmaktadır. Bu bölümde çalışma alanının yürünebilirlik bağlamında değerlendirilmesi, yürünebilirliğe dair tanımlayıcı unsurlar ya da ölçütler aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.

Sürekli (Connected) Olma

Sistem bütünselliği ile ilişkili olan süreklilik kavramı, yürüme olanaklarının çeşitlendirilmesini, daha doğrudan ve kısa güzergâhlar oluşturulmasını kapsamaktadır (Moura vd., 2016). Süreklilik, en küçük ölçekte güzergâh üzerinde yürümeyi engelleyen unsurları ve zemin kaplamasındaki bozuklukları kapsarken; en üst ölçekte bölgesel olarak yaya yollarının birbirleri ile bağlantılı olma durumunu ifade etmektedir (LSA Associates, 2003). Yaya güzergâhları, bir alanı bir diğer alana; toplu taşıma durakları, okullar, iş ve eğlence alanları gibi temel “odaklara” bağlamalıdır. Yaya güzergâhlarından kapsayıcı bir yürüme ağı oluşabilmesi için hem mahalle hem de ilçe ölçeğinde söz konusu güzergâhların birbirleriyle bağlantılı olmaları gerekmektedir (Transport for London, 2005).

Yaya altyapısının devamlılık göstermesi, yaya güzergâhlarının doğrudan olmasını ve erişilebilir bir yaya ağını kapsamaktadır (Moura vd., 2016). İzmir Kemeraltı, bölgedeki yayalar için çok sayıda güzergâh seçeneği sunabilecek bir yapıya sahiptir ancak bölgede cadde ve sokaklarda yürürken rahatlıkla fark edilebilen ve anlaşılabilir bir yaya ağının bulunmadığı görülmektedir.

Kemeraltı bölgesinin yaya güzergâhı olarak sunduğu temel aks Anafartalar Caddesi'dir. Anafartalar Caddesi, hem yayalaştırılmış ilk etap ile hem de devamlılık gösteren ikinci etap ile önemli bir yaya omurgası sunmaktadır. Bu güzergâh kentin bazı önemli ziyaret noktalarına da erişimi sağlamaktadır. Cadde ayrıca çevresinde bulunan diğer alt bölgelerle ilişkiyi sağlamaktadır. Anafartalar Caddesi'nin kuzeyinde ve güneyinde ilgi çekici akslar ve ara yollar mevcuttur. Kenti gezerken farklı deneyim imkânları ve esneklik sunması bakımından bu doku önemli bir potansiyele sahiptir. Mevcut yaya örüntüsü bağlamında kendi içerisinde bir yol hiyerarşisine sahip, anlaşılabilir ve insanları yönlendirebilecek çok az güzergâh bulunmaktadır.

Konforlu ve kolay erişim için serbestçe yürünebilecek, yayanın fiziksel unsurlar, park edilmiş araçlar, trafik ve diğer insanlar tarafından rahatsız edilmeyeceği bir alan gerekmektedir. Bölgede yayalaştırma kararı alınmış olan ancak henüz yayalaştırılmanın gerçekleştirilmediği sokaklarda trafik baskısı mevcuttur. Özellikle, geleneksel ticaret işlevine sahip bölgenin çevresindeki sokaklarda taşıt parklanmalarının çok fazla yapılması süreklilik bakımından ciddi bir sorundur.

Kaldırımın bazen karmaşık ve yürümeyi zorlaştıran öğeleri barındırması erişimi daha da zorlaştırmaktadır (Şekil 45). Ayrıca yol üstünde dinlenme olanaklarının kısıtlı olması da yürünebilirliği olumsuz biçimde etkilemektedir. Şekil 45, alan içerisindeki kaldırımların yapılarını göstermektedir. Bölgedeki yürüme alanları üç kategoriye ayrılmıştır; “dar ve düzensiz kaldırımlar”, “karmaşık yapıdaki kaldırımlar” ve “yaya yolunu işgal eden unsurlar”.

Konforlu ve kolay erişim için serbestçe yürünebilecek, yayanın fiziksel unsurlar, park edilmiş araçlar, trafik ve diğer insanlar tarafından rahatsız edilmeyeceği bir alan gerekmektedir.

DAR VE DÜZENSİZ KALDIRIMLAR



11. bölge: Anadoluhisari



9. bölge



13. bölge: 806 sokak (Patlıcanlı Yokuşu)

Eski kent merkezlerinde genellikle dar yapılı kaldırımlar vardır. Taşıtların gündelik hayatta artan yeri ve yapılaşma, yaya mekânlarında düzensizlik yaratmaktadır. Her boş alanın araç parklanmasına ayrılması, fazla yer kaplayan, yanlış yerleştirilmiş kent mobilyaları, dükkan tezgâhları ve dar kaldırımlar ile yüksek yaya sayısı bir araya geldiğinde kaldırımdaki yaya trafiğinde sıkışıklığa yol açmaktadır. Yaya mekânları kalitesini yitirmekte ya da kaybolmaktadır.

KARMAŞIK YAPIDAKİ KALDIRIMLAR



13. bölge



4. bölge: Fevziye Bulvarı



14. bölge: 989 sokak

Farklı kaldırım seviyeleri ve zemin seviyesindeki farklılaşma, yayaların dikkatli olmaları gereken bir yürüme ortamı yaratmaktadır. Kaldırımda farklı farklı uygulamalar yapılması yayalar için koşulları kötüleştirir. Ayrıca bakım standartlarının düşüklüğü ve malzemenin kalitesizliği yürümeyi yorucu bir deneyim haline getirmekte ve olumsuz bir görüntü oluşturmaktadır.

YAYA ALANINI İŞGAL EDEN UNSURLAR



13. bölge



13. bölge: Kemeraltı Çarşısı



6. bölge: Hestelli Caddesi

Caddelerde araçların yoğun bir şekilde, düzenli veya düzensiz park etmesi yaya ortamını işgal etmekte, yürümeye çok kısıtlı bir alan bırakmaktadır. Bununla birlikte kentsel öğeler, altyapı elemanları, dükkanların kaldırım alanlarını kullanmaları karmaşık bir yaya ortamı oluşturmakta, yaya hareketliliğini engellemektedir.

9, 11 ve 13. alt bölgelere ait görsellerle örneklenen dar ve düzensiz kaldırımlar kategorisi, kaldırım genişlik standartlarını karşılamayan yaya mekânlarını kapsamaktadır. Zemin kaplamasının değişmesi ve kaldırımın yer yer kaybolması da bu kategori kapsamında değerlendirilmiştir. Karmaşık yapıdaki kaldırımlarda, farklı kaldırım seviyeleri ve iki kullanımın birleştiği noktalarda yaşanan sorunlar mevcuttur. Özellikle 13 ve 14. alt bölgeler olan 1 ve 2. halka konut alanlarında, topografyaya bağlı

özellikler ve bakım standartlarının düşük olması nedeniyle artan karmaşık yapıda kaldırımlar yaya erişimini kısıtlamaktadır. Yaya alanını işgal eden unsurlar kategorisinde ise en çok karşımıza çıkan sorun araç parklanması olmakla birlikte, altyapı öğeleri, esnafların kaldırım üzeri kullanımları da sorun teşkil etmektedir. Özellikle Kemeraltı çarşısı içerisinde esnafların ürünlerini sergilemeleri, yayaların kullanım alanlarının sürekliliğini engellemektedir.

Deniz kenarındaki rekreasyon alanı, sahip olduğu manzara, temiz hava ve diğer vakit geçirme olanakları bakımından önemli bir fırsat sunmaktadır. Bununla birlikte, söz konusu alan ile doğrudan bağlantı temel olarak Konak Meydanı üzerinden sağlanmaktadır. Mustafa Kemal Sahil Bulvarı, mevcut yapısı nedeniyle deniz ve rekreasyon alanı ile Kemeraltı Bölgesi arasında önemli bir ayırıcıdır. Bu anlamda her ne kadar iki yaya köprüsüyle yaya erişimi sağlanmış da olsa genel çerçevede iki alan arasında bir kopukluk bulunmaktadır.

Keyifli (Convivial) Olma

Yaya mekânlarının keyifli olması, yürüme ortamının bireylerde olumlu duygular bırakmasını, bireylerin kendilerini ortam ve çevreyle uyumlu hissetmesini ve mekânın çekiciliğini kapsamaktadır (Üstündağ, 2002). Yapılı çevre bağlamında, uygun konut yoğunluğu, yapılarda sağır cephenin kullanılmaması ve cephelerde kullanılan pencere ve kapılara bağlı olarak geliştirilen “şeffaflık” unsuru, kent mobilyalarının varlığı, meydan, sokak ve alanların insanlara çekici gelecek şekilde tasarlanması; ulaşım planlaması bağlamında ise toplu taşımaya kolay erişim, yaya yollarının kalitesi ve tasarımı, trafik hacmi ve düzenlenme biçimi “keyifli olma” çerçevesinde yürünebilirliği etkileyen unsurlar arasında yer almaktadır (Frank, 2006; Akı, 2012). Ek olarak yaya güzergâhlarının ve kamusal alanların, insanları bir araya getirerek sosyal etkileşime olanak tanınması, güvenli ve cazip olması ve aktivite çeşitliliği sunması beklenmektedir (Transport for London, 2005). Gerçekten yürünebilir bir sokakta özel ya da yarı-kamusal alan ile kamusal alan arasında sağlıklı bir ilişki vardır. Singha'ya göre Whyte, sağır cephelere sahip banka, ofis gibi kullanımların ya da otoparklar ve boş duvarlara sahip depolama alanları gibi “ölü” kullanımların kamusal caddeler boyunca yer almaması gerektiğini savunmaktadır. Öte yandan gazete bayii ya da restoranların yürünebilirliği artırdığı bilinmektedir (Singha, 2015). Keyifli olma ölçütü; hizmet saatlerinin düzenlenmesini, odak noktalarının tasarlanmasını, alışveriş merkezleri, kamu tesisleri ve toplu taşıma transfer noktaları gibi mekânların görünürlüğünün artırılmasını ve keyifli bir hale getirilmesini kapsamaktadır (Moura vd., 2016).

Kemeraltı'nın sokakları ve caddeleri, yürüme deneyimi bakımından çeşitlilik, mekânsal zenginlikler, belli noktalarda renkli ve canlı bir sokak yaşamı sunmaktadır.

Ancak yayaların erişimi ve yürünen mekânların keyifli olması birçok faktörden etkilenmektedir. Keyifli olma ölçütü bağlamında Kemeraltı bölgesinde en iyi hizmet veren noktalar; Konak Meydanı, Milli Kütüphane Caddesi ve Anafartalar Caddesi'nin Konak Meydanı'ndan İkiçeşmelik Caddesi'ne kadar olan ilk bölümüdür. Bu bağlamda, Konak Meydanı'nın toplu taşıma duraklarına güvenli ve konforlu bir biçimde erişim sağlaması; mekânda belli aralıklarla büfelerin bulunması; meydan için sınır oluşturan yapıların zemin kat kullanımlarının ticaret işlevine sahip olması; aktivite çeşitliliği sunması ve yeşil doku ile ilişkili olması bir potansiyel sunmaktadır. Benzer şekilde Milli Kütüphane Caddesi'nde de aktif zemin kat kullanımının mevcut olması; oturma elemanlarının bulunması; yeşil alanların varlığı ve yayalara ayrılmış mekânların uygun genişlikte olması bu anlamda bir potansiyel sunmaktadır. Anafartalar Caddesi'nin ise zemin kat kullanımı bağlamında aktif olması ve diğer alt bölgelerle bağlantıyı sağlayan ara yollara sahip olması önem taşımaktadır. Bununla birlikte cadde genişliğinin yaya trafiğine oranla yeterli olmaması ve üst örtünün yetersizliği ve düzensizliği sorun yaratmaktadır. Bu kapsamda, Anafartalar Caddesi'nin ilk etabının keyifli olma ölçütünü orta düzeyde karşıladığı söylenebilir.

Bölgenin geneli keyifli olma ölçütü bakımından değerlendirilecek olursa, alan sınırları içerisinde kalan pek çok caddenin ve sokağın orta ya da daha sınırlı düzeyde hizmet verdiği söylenebilir. Özellikle Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin doğu kısmında yer alan ve ağırlıklı olarak konut dokusunun bulunduğu alandaki sokak ağı yayalar için keyifli bir ortam sunmamaktadır. Bu bölgedeki sokaklarda temizlik ve aydınlatma sorunlarının bulunması, yaya ağı hiyerarşisinin eksik olması ve yeşil öğeler ile yaya ceplerinin yetersiz olması, keyifli olma ölçütüyle ilişkili başlıca sorunlar arasındadır.

Bölgenin geneli keyifli olma ölçütü bakımından değerlendirilecek olursa, alan sınırları içerisinde kalan pek çok caddenin ve sokağın orta ya da daha sınırlı düzeyde hizmet verdiği söylenebilir.

İzmir Kemeraltı bölgesinin sahip olduğu organik sokak dokusu bir yandan kentsel deneyim açısından zenginlik ve çeşitlilik sunarken öbür yandan da yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı tabelaların yetersizliği nedeniyle yön bulma sorunlarını beraberinde getirmektedir.

Belirgin (Conspicuous) Olma

Yaya güzergâhlarının ve kamusal alanların ne ölçüde fark edilebilir ve davet edici olduğunun bir ölçüsü olan belirginlik, söz konusu mekânların net ve okunaklı olmasını kapsamaktadır (Moura vd., 2016). Gerekli olduğu durumlarda yaya mekânlarının belirginliği, yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı levhalar, yol kaplamaları ve renklendirmeler ile desteklenmelidir. Sokak isimleri ve kapı numaraları, belirginlik bağlamında kapsayıcı bir çerçevede işlev görmelidir (Transport for London, 2005). Anıtsal yapılar ve meydanlar gibi nirengi ve odak noktalarının görünürlüğünü artırmak, yön bulmayı kolaylaştıracak bilgilendirme ve yönlendirme amaçlı tabelaların düzenlenmesini sağlamak, belirginliği artırıcı çalışmalardır (Moura vd., 2016).

İzmir Kemeraltı bölgesinin sahip olduğu organik sokak dokusu bir yandan kentsel deneyim açısından zenginlik ve çeşitlilik sunarken öbür yandan da yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı tabelaların yetersizliği nedeniyle yön bulma sorunlarını beraberinde getirmektedir. Özellikle tarihsel niteliği bulunan alanlarda tanımlı yaya rotalarına ve bu rotaları bilgilendirme ve yönlendirme amaçlı tabelalarla desteklemeye ihtiyaç vardır. Mevcut durumda, bu tür düzenlemelerin eksikliği yürünebilirlik bakımından önemli bir sorun olarak tanımlanmaktadır.

Konforlu (Comfortable) Ve Uygun (Convenient) Olma

Yaya yolculuklarının tercih edilmesini etkileyen en önemli öğelerden biri olan konfor, diğer ölçütleri de kapsayan geniş bir çerçeve sunmaktadır. Bu ölçüt, yayaların yaş ve cinsiyet gibi özelliklerinden ya da yolculuk amaçlarından bağımsız olarak erişimlerini kolaylaştırmayı gerektirir (Moura vd.,

2016). Yaya mekânları bütün kullanıcılar için uygun olmalıdır ve özellikle hareket kısıtlılığı olan yayalara özen gösterilmelidir. Yürüme mesafesi, yolun kalitesi, eğimli ya da düz oluşu gibi bileşenlerin her biri yaya yolunun konfor seviyesini etkilemektedir (Transport for London, 2005). Uygunluk, yürüme faaliyetinin diğer ulaşım türleriyle zaman, mekân ve maliyet bakımından ne ölçüde yarışabildiğinin bir göstergesidir ve farklı işlevdeki mekânlara yürüyerek kolayca erişilebilmesiyle, arazi kullanımının çeşitliliğiyle, günlük ticaret faaliyetlerinin ve hizmetlerin uygunluğu ile ilişkilidir (Moura vd., 2016).

Çoğu insanın kentin olanaklarından yararlanmak için bir kilometreye kadar yürümeyi makul gördüğüne dair araştırma bulguları mevcuttur. (EMBARQ Türkiye, 2012). Kullanılacak güzergâhın daha keyifli ve hizmet seviyesinin yüksek olması durumunda bu mesafe artabilmektedir. İzmir Kemeraltı bölgesi için en önemli erişim noktası Konak Meydanı'dır. Konak Meydanı, raylı sistem, deniz ulaşımı ve lastik tekerlekli ulaşım olmak üzere farklı ulaşım türlerini bir araya getirmesi, ayrıca rekreasyon alanlarına sahip olan bir odak noktası olması ve bölgenin en önemli yayalaştırılmış aksı olan Anafartalar Caddesi için giriş niteliğinde olması nedeniyle önemli bir odaktır. Bu nedenle, makul yürüme mesafesinin tanımlanmasında Konak Meydanı temel alınmıştır (Harita 10). Makul yürüme mesafesi topografya ve güvenlik gibi unsurlara bağlı olarak değişebilse de genellikle insanların 5-15 dakika boyunca veya 1.000 metre boyunca yürüyebilecekleri düşünülmektedir (EMBARQ Türkiye, 2012). Makul yürüme mesafesi haritası için 500 metre birinci halkayı oluştururken, 1.000 metrelik mesafe ise ikinci halkayı oluşturmaktadır.⁷ Topografyaya bağlı olarak 2.000 metreyi kapsayan üçüncü bir halka da haritada gösterilmiştir.



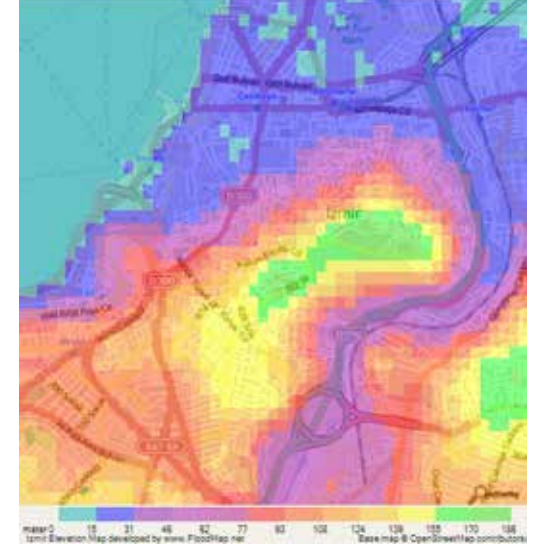
Topografyanın makul yürüme mesafesi üzerindeki etkisini öngörmek için NASA tarafından hazırlanan SRTM data ile oluşturulan yükseklik haritası kullanılmıştır. Kadifekale ve civarında eğimin arttığı görülmektedir.

NASA tarafından hazırlanan SRTM data ile oluşturulan yükseklik haritasına bakıldığında, çalışma alanı içerisinde 180 metreye yakın yükseklik farkı bulunduğu gözlemlenmektedir (Harita 9).

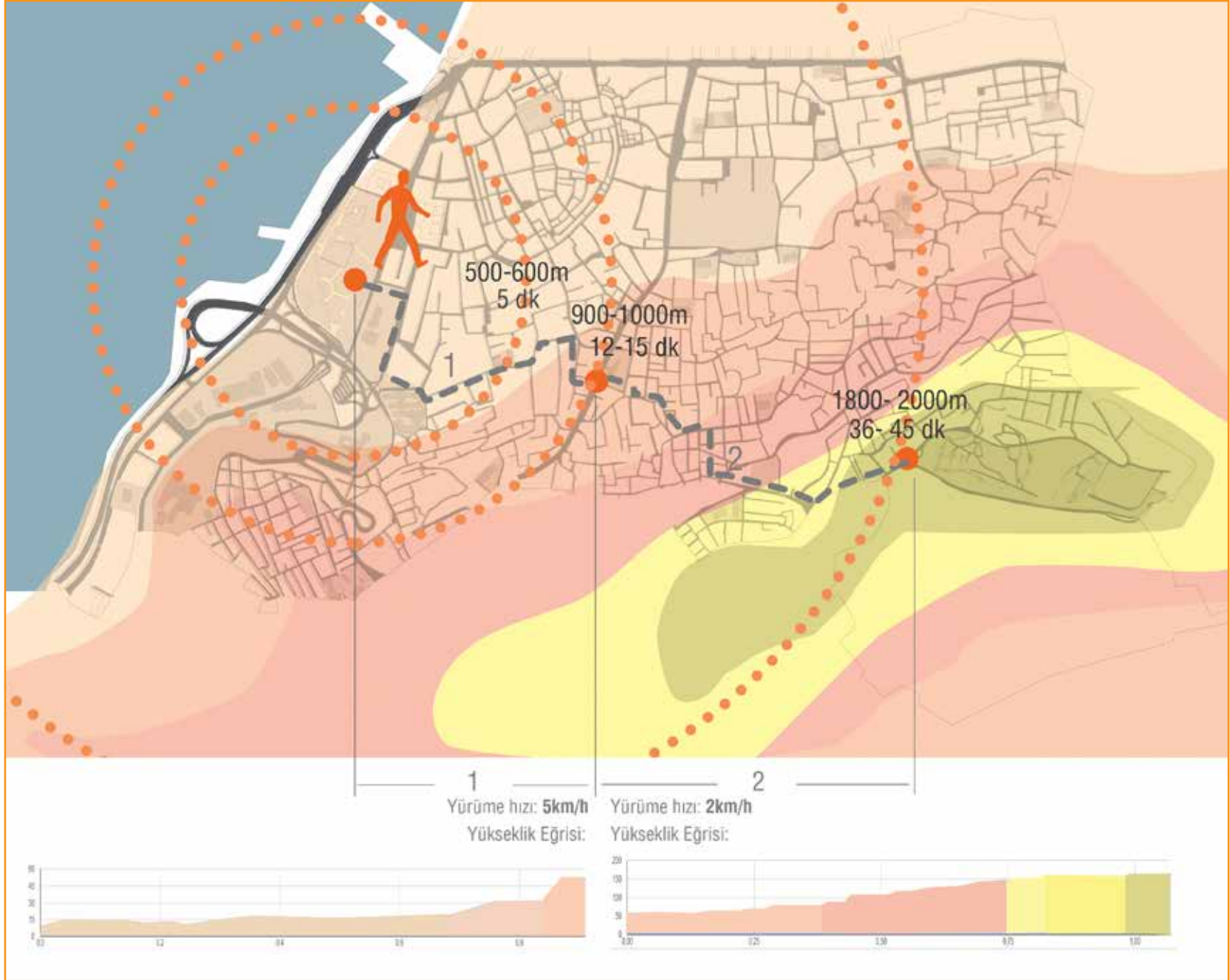
Planlama çalışmaları yapılırken kabul edilen makul yürüme mesafesi 500 ile 1.000 metre arasında değişmektedir. Bu mesafe, yürüme hızına bağlı süre ile ilişkilendirilerek yürüme alanı ortaya konmuştur. Tercih edilen yürüme hızı 5 km/s olarak kabul edilmekte ve 5-15 dakika yürümek makul kabul edilmektedir. Saha çalışmalarında eğimin de göz önünde bulundurulması gerektiğine karar verilmiş; alanda yaklaşık %10-15 arası eğim mevcut olduğundan yükseltinin arttığı yerlerde yürüme hızı 2 km/s olarak kabul edilmiştir.

Odak nokta olarak kabul edilen Konak Meydanı baz alınarak yürüme rotası Kemeraltı'na kadar oluşturulmuştur. Konak'tan Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'ne (en fazla 1.000 metre mesafe), 5km/s hızla 12-15 dakika içerisinde ulaşılmaktadır. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nden Kadifekale'ye ise (100 metre yükseklikle birlikte yatayda en fazla 1.000 metre mesafe), 2km/s hızla 36-45 dakika içerisinde ulaşılmaktadır (Harita 10). Bu kabuller herkes için geçerli olmadığı için mesafe ve süre aralıkları belirtilmektedir. Harita, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nden Kadifekale'ye yürüyerek erişimin tercih edilebilir olmadığını göstermektedir.

Konak Meydanı'ndan bölgenin büyük bir kısmına yaya erişimi mümkündür ve makul yürüme mesafesi içerisinde yer almaktadır. Ancak Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin doğu kısmında kalan ve konut dokusunun bulunduğu bölgenin büyük bir kısmı makul yürüme mesafesinin dışında kalmaktadır.



Konak Meydanı'ndan bölgenin büyük bir kısmına yaya erişimi mümkündür ve makul yürüme mesafesi içerisinde yer almaktadır. Ancak Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin doğu kısmında kalan ve konut dokusunun bulunduğu bölgenin büyük bir kısmı makul yürüme mesafesinin dışında kalmaktadır.



Merkezi bölgelerde yürüyen yayaların çok sayıda olduğu dikkate alınırsa, yürünebilirliği artırmanın, yayaların erişimini güçlendirmenin ve rahatlıklarını sağlamanın çok önemli olduğu görülür.

Yaya trafiğinin belirli akslarda çok yoğun olması yayalar için hizmet seviyesini düşürmekte ve buna bağlı olarak kalabalık caddelerde konfor azalmaktadır. Anafartalar Caddesi'nde özellikle gündüz saatlerinde yaşanan yoğunluk ve yol

genişliğinin tarihi dokuya bağlı olarak belli bir genişlikte hizmet vermesi, Kemeraltı bağlamında önemli bir örnektir. Günün belli saatlerinde bu aks üzerinde yaya konforunun ortalamasının altında olduğunu söylemek mümkündür.

Ayrıca, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nde kaldırım genişliklerinin değişkenlik göstermesi ve buna taşıt trafiğinin olumsuz etkilerinin eşlik etmesi, bu aks üzerinde yaya konforunu azaltmaktadır. Öte yandan, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi üzerinde görme engelli yayalar için dokunsal yüzeylerin bulunması olumludur.

Bölgedeki arazi kullanımı çeşitliliği ve günlük ticaret faaliyetleri ile hizmetlerin uygunluğu göz önünde bulundurulduğunda, makul yürüme mesafeleri ile örtüşen bir şema ortaya çıkmaktadır. Bu anlamda Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin batısında kalan alt bölgelerde, özellikle 2, 3, 4, 6, 7 ve 8. alt bölgelerde donatı ve ticari kullanımlar bakımından çeşitlilikten bahsetmek mümkündür. Bununla birlikte konut dokusunun yaygın olduğu alt bölgelerde arazi kullanımında çeşitlilik kısıtlı bir seviyede kalmaktadır. Bu bağlamda uygunluk ölçütü bakımından bölgenin bazı sorunlara sahip olduğu sonucuna varılabilir.

Bir Arada Bulunma (Coexistence)

Bu ölçüt, yürüme ile birlikte diğer ulaşım türlerinin aynı zamanda ve aynı mekânda uyumlu bir şekilde bir arada olmasını tanımlamaktadır. Yayaların en savunmasız yol kullanıcı türleri olarak trafik çarpışmalarında en yüksek riske sahip grubu oluşturması ve bir güzergâh boyunca algılanan trafik hacminin yayalar üzerinde taşıt hâkimiyeti etkisi yaratması nedeniyle büyük öneme sahiptir. Bu ölçüt, özellikle yaya geçitlerinde yayalar için güvenlik unsurlarının sağlanmasını ve yaya geçitlerinin uygulanacağı alanların yayalara yönelik bir biçimde tasarlanmasını gerektirir (Moura vd., 2016).

Yürünebilirlik koşullarının ve yaya erişiminin üst düzeyde sağlanması, tüm ulaşım türlerinin belli bir hiyerarşi ve önceliklendirme çerçevesinde kent mekânında bulunmasını gerektirir. Farklı ulaşım türlerinin kesişim noktalarının belki de en temel ve önemli olanı, özellikle yaya bakımından düşününce, kavşak noktalarıdır. Yayalar ve bisikletliler gibi savunmasız yol kullanıcılarını ön plana alan ve bu grupların erişimini önceliklendiren tasarımlar, yürünebilirlik ve daha genel bir bağlamda yaşam kalitesi bakımından önem taşımaktadır. İzmir Kemeraltı bölgesi için yol hiyerarşisinin çoğu zaman net tanımlanmış olmaması ve buna bağlı olarak yaya geçitlerinin etkin şekilde tasarlanmamış olması ciddi bir sorun oluşturmaktadır. Özellikle Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi olarak bilinen 18. alt bölgenin bir ana aks ile ikiye bölünmesi ve taşıt trafiği ile yaya trafiğini bir arada bulundurması bu ölçüt bakımından önemlidir. Bu aks üzerinde belli başlı odaklara erişim için uygun tasarıma sahip yaya geçitlerinin bulunmaması bölge için önemli bir sorun olarak tespit edilmiştir.

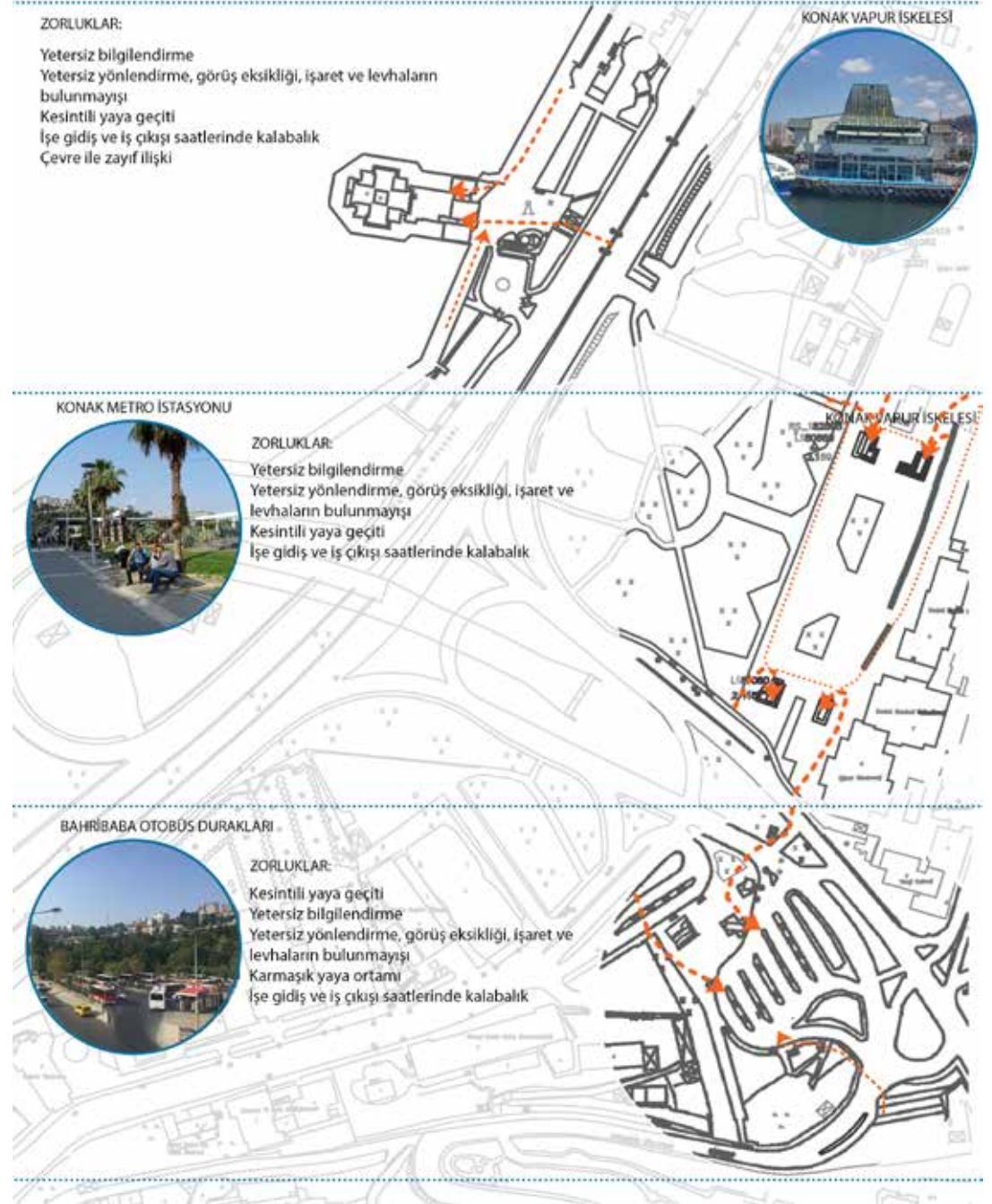
İzmir Kemeraltı bölgesinde, farklı alt bölgeler için farklı özelliklerde yaya geçitleri söz konusudur. Bu çeşitlilik, yol ağının kademelenmesinden kaynaklanan bir gerekliliktir. Ancak, yol ağı kademelenmesinden bağımsız olarak farklı nitelikte kavşak noktalarının mevcut olması yayalar için tutarsız bir durum oluşturmaktadır. Bazı ihtiyaç noktalarında ise yaya erişimini sağlayacak geçitlerin bulunmaması yürünebilirlik bakımından çeşitli olumsuzluklara neden olmaktadır. Bölge genelinde, yaya üst geçitleri, yaya alt geçitleri, trafik ışıkları bulunan ya da bulunmayan yaya geçitleri yer almaktadır ve merkezine araçları alan bir trafik kültürü egemendir. Bu durum, yayalar için kavşak noktalarında yol güvenliği sorunlarına neden olmaktadır.

Yayalar ve bisikletliler gibi savunmasız yol kullanıcılarını ön plana alan ve bu grupların erişimini önceliklendiren tasarımlar, yürünebilirlik ve daha genel bir bağlamda yaşam kalitesi bakımından önem taşımaktadır.

Yaya geçitleri ile ilgili en temel sorunlar Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi, Mustafa Kemal Sahil Bulvarı, Fevzi Paşa Bulvarı, Halil Rıfat Paşa Caddesi ile Birleşmiş Milletler Caddesi'nin belli bölümlerinde yaşanmaktadır. Bu caddelerdeki düzenlemelerin bir kısmı yayaları üst geçitleri kullanmaya mecbur bırakmaktadır. Bununla birlikte ihtiyaç olan bölgelerde düzenlenmiş yaya geçitlerinin bulunmaması hizmet düzeyinde düşüğe neden olmaktadır. Yayalar için yeterli geçiş olanaklarının sağlanmaması, yayalarda caddeyi kurallara aykırı, rastgele ve tehlikeli şekillerde geçme alışkanlığı yaratmaktadır. Özellikle engelli kullanıcılar için ciddi dezavantajlar söz konusudur. Yaya geçitleri ile ilgili yapılması gereken bir diğer önemli düzenleme ise orta refüj genişlik ve yüksekliklerinin uygun hale getirilmesidir.

Konak Vapur İskelesi, Konak Metro ve Bahribaba otobüs durakları, yaya geçişlerinin en yoğun olduğu aktarma noktaları olarak bu bölüm kapsamında analiz edilmiştir (Şekil 46). Konak Vapur İskelesi, sahil şeridi ile Konak Meydanı'nı bağlayan önemli bir yaya aksına sahiptir. Aynı zamanda Üçkuyular, Göztepe, Pasaport, Alsancak, Bostanlı ve Karşıyaka ilçelerinden bölgeye ulaşmak isteyen kullanıcılar için ulaşım alternatifidir. Konak Vapur İskelesi'ne, Kemeraltı bölgesi ile alanın kuzey ve güney yönünden ulaşan yayalar için başlıca sorunlar, yetersiz bilgilendirme ve yönlendirme ile işaret ve levhaların eksikliğidir. İşe gidiş ve iş çıkışı saatlerinde yolların kalabalık olması yaya hareketliliğini zorlaştırmaktadır. Bunun yanında alanın toplu taşıma duraklarına uzak olması, durak noktalarına ulaşmak için sadece üst geçidin kullanılması ve başka seçenek sunulmaması kullanıcıyı zorlamaktadır.

Şekil 46 | Konak ve Bahribaba Aktarma Noktalarında Yürünebilirlikle ilgili Zorluklar



Konak Metro istasyonu, Konak Vapur İskelesi ve Bahribaba otobüs durakları arasında yaya sirkülasyonunun ortasında yer almaktadır. Konak Vapur İskelesi ve Kemeraltı bölgesinden çıkan yayalar için bu alandaki temel olumsuz özellik, yetersiz yönlendirme ve bilgilendirme.

Bahribaba otobüs durakları önemli bir aktarma noktasıdır. Durak, otobüs hattlarının çoğu alan içerisinden hareket etmesinden dolayı birçok peron noktasına sahiptir. Ancak, bunlarla ilgili bir bilgilendirme veya yönlendirme bulunmamaktadır. Peron noktaları arasındaki zemin seviyesi farklılıkları, engelli erişimine uygun olmayan ve tehlikeli yaya geçişlerine neden olmaktadır. Metro giriş-çıkışının alanda yer alması, işe gidiş ve işten çıkış saatlerinde kalabalığa ve alanın karmaşık hale gelmesine neden olmaktadır. Akşam saatlerinde otobüs seferlerinin sona ermesi ve çevrenin aktif kullanılmaması da güvensiz bir ortam oluşturmaktadır.

Emniyet (Security)

İnsanlar, yürüme güzergâhlarının ya da güzergâhın bulunduğu alanın emniyetsiz olduğunu düşündüklerinde söz konusu güzergâhı kullanmamayı tercih etmektedirler. Dolayısıyla, çeşitli öğelerle engellenmeyen, net bir görüş alanı sunan ve aydınlatma elemanları ile desteklenen mekânlar emniyet açısından önem taşımaktadır (LSA Associates, 2003).

Kentteki aydınlatma elemanları pek çok amaca hizmet etmektedir. Genel cadde aydınlatması, hem araç trafiğine hem de yayalara yönelik olmalı; araç trafiğinin güvenliğini sağladığı gibi, yayalar için de hoş bir ortam yaratmalıdır. Kemeraltı bölgesinde gerçekleştirilen anket ve mülakat çalışmaları kapsamında gece saatlerinde aydınlatmaya bağlı olarak belli akslarda güvenlik sorunlarının mevcut

olduğu ve buna bağlı olarak bazı alanların potansiyellerinin altında kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu çerçevede, aydınlatma sorunlarının tespit edilmesi ve karanlık bölgelerin tanımlanması önem kazanmaktadır. Kemeraltı bölgesinde mevcut cadde aydınlatmalarının büyük bir kısmı yayalara ya da insan ölçeğine hitap etmemektedir. Özellikle, antisosyal davranışların ve yasadışı faaliyetlerin önüne geçmek için yerleştirilen sokak lambalarının tahrip edilmesi söz konusudur.

Kemeraltı bölgesinde, özellikle 2, 3, 4, 5, 6 ve 7. alt bölgeler tek işlevli (ticaret) bir yapıya sahiptir. Gündüzleri ciddi anlamda canlılık gösteren bu alt bölgelerin yapısı geceleri değişmektedir. Buna bağlı olarak, alt bölgelerin tamamında olmasa da belli sokaklarında, aydınlatma eksikliğine bağlı olarak yayalara güvensiz hissettiren alanlar oluşmaktadır.

İnsanlara cazip gelen faaliyetlerin olumlu bir atmosfer yarattığı bilinmektedir; hareket hareketi doğurmaktadır. Bu nedenle kentte hem gündüz hem de akşam insanların bulunması o kentin canlılığı açısından büyük önem taşımaktadır. Kentte aktif olmayan bölgeler aynı zamanda güvensiz olarak kabul edilir. Çalışma alanı, çoğu tek işlevli ve kendi içine kapalı bölgelerden oluşmaktadır. Genel olarak akşam faaliyetleri Konak Meydanı'nda ve çalışma alanından bağımsız olarak sahil aksında yoğunlaşmaktadır. Bu duruma ticaret işlevinin yoğun olduğu merkezi bölgede sürekli yaşayanların sayısının azlığı da eklendiğinde, birçok bölgesi geceleri terk edilmiş ve karanlık görünen, bu yüzden güvensizlik duygusunu artıran bir ortamla karşı karşıya kalınmaktadır.

Kemeraltı bölgesinde, özellikle 2, 3, 4, 5, 6 ve 7. alt bölgeler tek işlevli (ticaret) bir yapıya sahiptir. Gündüzleri ciddi anlamda canlılık gösteren bu alt bölgelerin yapısı geceleri değişmektedir. Buna bağlı olarak, alt bölgelerin tamamında olmasa da belli sokaklarında, aydınlatma eksikliğine bağlı olarak yayalara güvensiz hissettiren alanlar oluşmaktadır.

MEKÂNSAL KULLANIMLAR

İşlevlere Göre Dağılım

Proje alanı, pek çok tarihi ve kültürel miras barındırmasının yanı sıra önemli bir ticaret ve konut alanıdır. Ticaret ve konut alanını Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi belirgin bir biçimde ikiye ayırmaktadır (Harita 12). Bu nedenle çalışma alanı, konut alanı ve ticaret alanı olmak üzere iki farklı kullanım bölgesi olarak düşünülebilir. Ticaret kullanımının yoğunlaştığı Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin batı kesimini farklı işlevlere ya da toptan-perakende ticaret özelliklerine göre alt bölümlere ayırmak çok mümkün görünmemektedir. Yapılan görüşmeler ve elde edilen veriler, ticaret bölgesinde toptancı oranının giderek azaldığına ve belli bir alanda yığılmadığına işaret etmektedir. Bunun yanında, farklı ticaret işlevleri da belli alanlarda yığılmamakta, dolayısıyla da yığılma ekonomilerinin avantajlarından yararlanamamaktadır. Ticaret alanlarının, depolama, imalat, satış gibi farklı birimleri bulunmakla birlikte bunlar da belirgin bir alanda yoğunlaşmamaktadır. Bazı alanlarda ve sokaklarda istisnalar olmakla birlikte bir sokakta yürürken tekstil, yeme-içme, imalat gibi birbiriyle ilişkisi olmayan ve ortak depo-imalat-satış faaliyetleri gerçekleştiremeyecek türde birimlerin bir arada bulunduğu görülmüştür. Belirli işlevlerin bir arada bulunması bakımından öne çıkan alanlar şunlardır:

- Fevzi Paşa Bulvarı ile Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin kesiştiği kuzeydoğu kesiminde giyim toptan ticareti ve depolama işlevlerinin yoğunlaştığı görülmektedir.

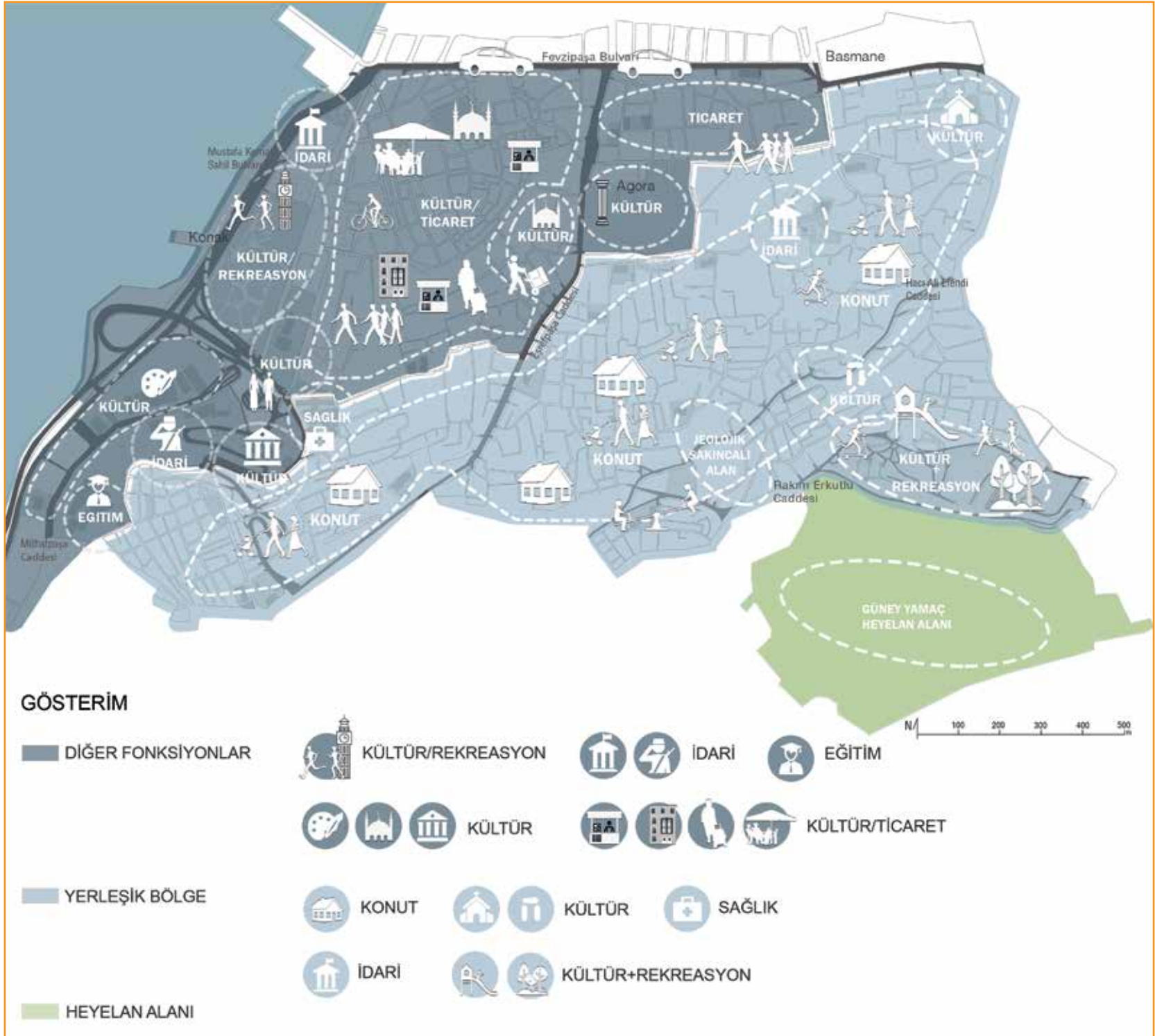
- Basmane ve Çankaya'da tekstil atölyeleri üretimlerine devam etmektedir.
- Agora ve Fevzi Paşa Bulvarı arasındaki bölgede üretim işlevleri hala sürmektedir. Proje alanındaki ticaret işlevi alt düzey gelir grubunun konut dokusu ile çevrelenmekte ve toplu konut inşaatları orta gelirliilerin bölgeyi terk etmesine neden olmaktadır.

Varyant ile sınırlanan alanın güney bölümü konut alanlarından oluşmaktadır. Konut alanının batı kesimi çoğunlukla 1984 yılı planından yararlanarak yenilenmiş yapı adalarından oluşmakta, doğu kesimi ise tarihi konut dokusunun daha yoğun olduğu bir bölgedir. Burada çok sayıda terk edilmiş yapı mevcuttur. Kuzeydoğuya doğru eski Ayakkabıcılar Sitesi'nin bulunduğu bölgede de çok sayıda boş bina bulunmaktadır. Dolayısıyla Kemeraltı bölgesinin güneydoğu kesimi çok fazla çöküntünün görüldüğü bir bölgedir (Tekeli, 2015).

Bir bölgede, gece ve gündüz canlılığını sağlayabilmek için farklı kullanıcı gruplarını bölgeye çekebilecek, çeşitlilik gösteren kullanım alanlarının yaratılması gerekmektedir. Ancak, 19 alt bölgeden oluşan çalışma bölgesinde, yukarıda da bahsedildiği gibi işlevsel anlamda benzer nitelik gösteren alanların bir araya gelmesinden dolayı gece ve gündüz nüfusu ciddi oranda farklılaşmakta, buna bağlı olarak gün içerisinde çok yoğun kullanılan ve canlı olan bölgede geceleri ıssız kullanım alanları oluşmaktadır.

Çalışma bölgesinde, işlevsel anlamda benzer nitelik gösteren alanların bir araya gelmesinden dolayı gece ve gündüz nüfusu ciddi oranda farklılaşmakta, buna bağlı olarak gün içerisinde çok yoğun kullanılan ve canlı olan bölgede geceleri ıssız kullanım alanları oluşmaktadır.





Kentsel Açık Alan Kullanımları

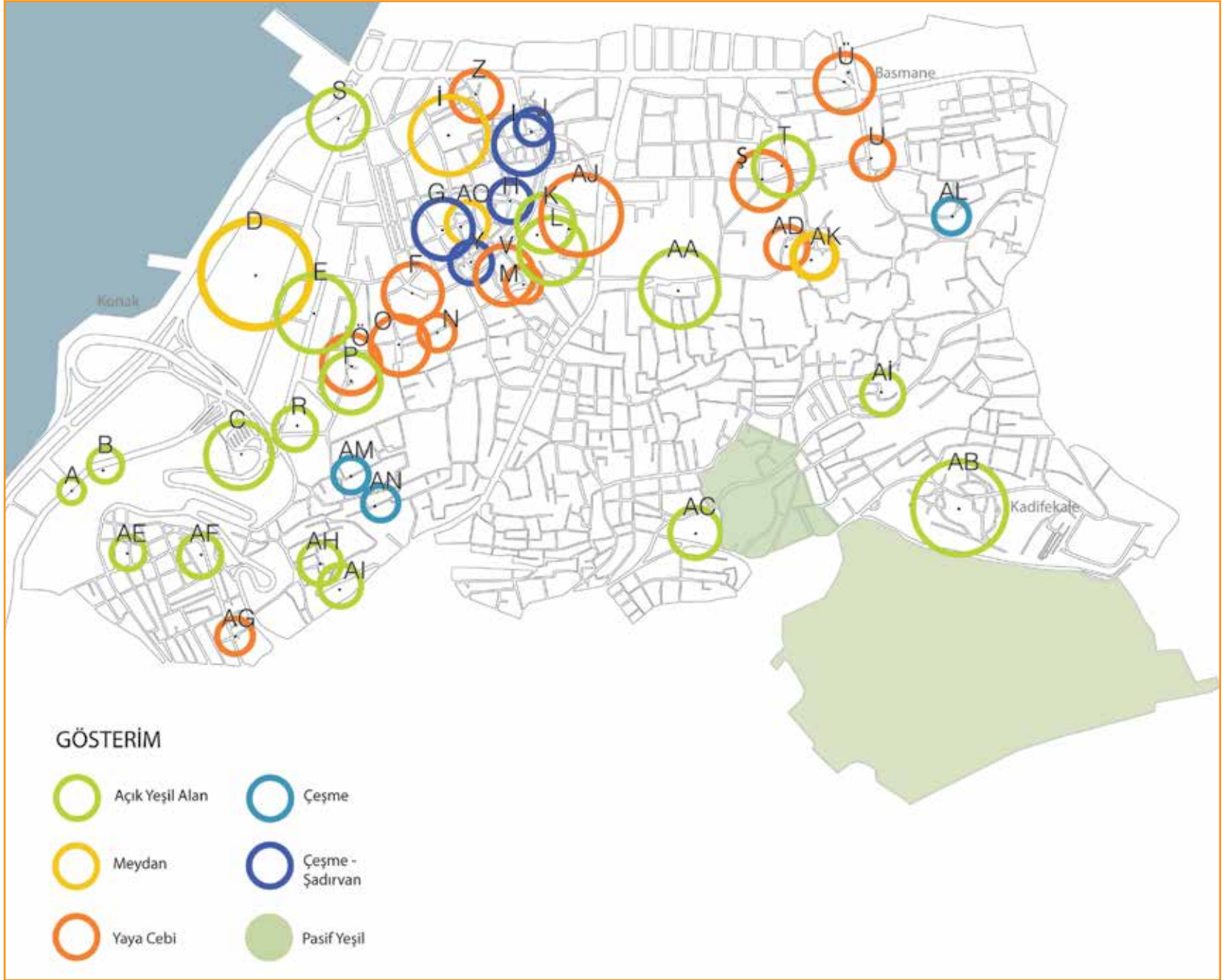
Meydanlar, sokaklar, açık ve yeşil alanlar bireylerin etkileşim içinde oldukları, kenti ortaklaşa kullandıkları mekânlardır. Bu mekânların bilinme, algılanma, tanımlanma düzeyleri arttıkça kentlere duyulan aidiyet duygusu da artmaktadır. Bu bağlamda özellikle tarihi kent merkezlerinin toplumsal ve sosyal davranışlara, ilişkilere etkileri öne çıkmaktadır.

Geleneksel kent dokusunda kentsel mekân, çeşitli katmanlar ve bileşenlerden oluşmaktadır. Geleneksel Türk kentlerindeki kentsel açık alan kullanımları ve kamusal mekânları oluşturan tarihi öğeler bu katmanların en önemli göstergeleridir. Tarihi öğeler alanları sınırladıkları gibi, mekânların ve çevrelerinin kullanılmasında ve algılanabilir olmasında da çok etkilidir. Kentsel kullanımları ve meydanları tanımlayan öğeler genellikle geleneksel konutlar, sokaklar, tarihi anıtsal yapılar, kümbet, mezar, türbe, cami ve çeşmeler olmaktadır.

Çalışma alanı, İzmir'in en eski yerleşim alanlarından biri olması; geleneksel kent öğeleri olan dini yapıların, geleneksel konut dokusunun, tarihi çeşmelerin ve sokakların yoğun olarak bu alanda yığılması ve bu öğelerin kentin karakteristik özelliklerini yansıtması dolayısıyla, kentsel açık alan kullanımları ve meydanlar açısından zengin bir kaynak sunmaktadır. Bu çalışmada tespit edilen kentsel açık alan kullanımları ve kamusal mekânlar genellikle **açık yeşil alanlar**, sokakların belli noktalarda genişlemesiyle oluşan **yaya cepleri** olarak karşımıza çıkmakta ya da bir cami ve o caminin avlusu dışında/sokak içerisinde bulunan çeşme/şadırvan ile tanımlanmaktadır.

Tablo 4 | Kentsel Açık Alanlarda ve Meydanlardaki Hizmetler ve Aktiviteler ile İlgili Gözlem Notları

MEVCUT ADI	GÖZLEM NOKTASI	KATEGORİ	HİZMETLER VE AKTİVİTELER
A Noktası	A1 Noktası	açık yeşil alan	su ögesi oturma ve dinlenme aktiviteleri
B Noktası	A2 Noktası	açık yeşil alan	oturma bankları, çöp ve aydınlatma hizmetleri oturma ve dinlenme aktiviteleri
C Noktası	A3 Noktası	açık yeşil alan	Bahribaba otobüs durak alanı, otobüs durakları ve park alanı, park alanı, oturma elemanları, kafe, otobüs durakları, seyyar satıcılar, kart dolmuş bayı, çöp kutusu gibi hizmetler otobüs bekleme, yeme-içme, okuma, geçiş aktiviteleri
D Noktası	A4 Noktası	meydan-çeşme-açık yeşil alan	metro, vapur, otobüs (ulaşım aktarma noktası), bisiklet paylaşım sistemi, seyyar satıcılar (simit, kuş yemi, piyango bileti), dini tesis, kamusal hizmetler (belediye, valilik vb.), bankalar, güvenlik, bilgilendirme, çöp toplama hizmetleri bisiklet sürme, yürüme, yükleme-boşaltma, geçiş alanı, alışveriş, kuş besleme, yeme-içme, çalışma, oturma, dinlenme, fotoğraf çekme, gösteri-toplanma aktiviteleri
E Noktası	A5 Noktası	açık yeşil alan	park alanı, oturma elemanları, aydınlatma, çöp kutusu, kültür tesisleri (opera, belediye, kütüphane) dinlenme, bekleme, alışveriş, yükleme-boşaltma, yeme-içme, parklanma aktiviteleri
F Noktası	A6 Noktası	yaya cebi	tuvalet, banka, seyyar satıcılar dinlenme, bekleme, alışveriş, yükleme-boşaltma, yeme-içme, parklanma aktiviteleri
G Noktası	A7 Noktası	meydan, çeşme/şadırvan	lokanta, üst örtü ve yeşil üst örtü (asmalar), oturma elemanları, çardak yeme-içme, oturma, dinlenme, su içme-doldurma aktiviteleri
H Noktası	A8 Noktası	çeşme	su içme, su doldurma, alışveriş, yeme-içme aktiviteleri
I Noktası	A9 Noktası	çeşme	çeşme, Şadırvan Camii, kafe hizmeti alışveriş, dinlenme, geçiş (kavşak noktası-geçit) aktiviteleri
İ Noktası	A10 Noktası	meydan, çeşme/şadırvan	kahveciler, antikacılar, kuyumcular, takıcılar, çiçekçiler, lokantalar, Hisar Camii ve çeşme alışveriş, oturma, dinlenme, fotoğraf çekme, yeme-içme, buluşma gibi aktiviteler ve geçiş özelliği
J Noktası	A11 Noktası	Şadırvan Camii'nin çeşmesi	büfe, seyyar satıcılar, trafo, çeşme ve çınar alışveriş ve abdest almak amacıyla çeşme kullanımı
K Noktası	A12 Noktası	açık yeşil alan	kafe ve yeşil üst örtü yeme-içme, dinlenme, oturma ve geçiş aktiviteleri
L Noktası	A13 Noktası	açık yeşil alan	su ögesi, kafeler, terzi, berber, sahaf gibi esnaf yeme-içme, oturma, dinlenme, tavla oynama, nargile içme aktiviteleri

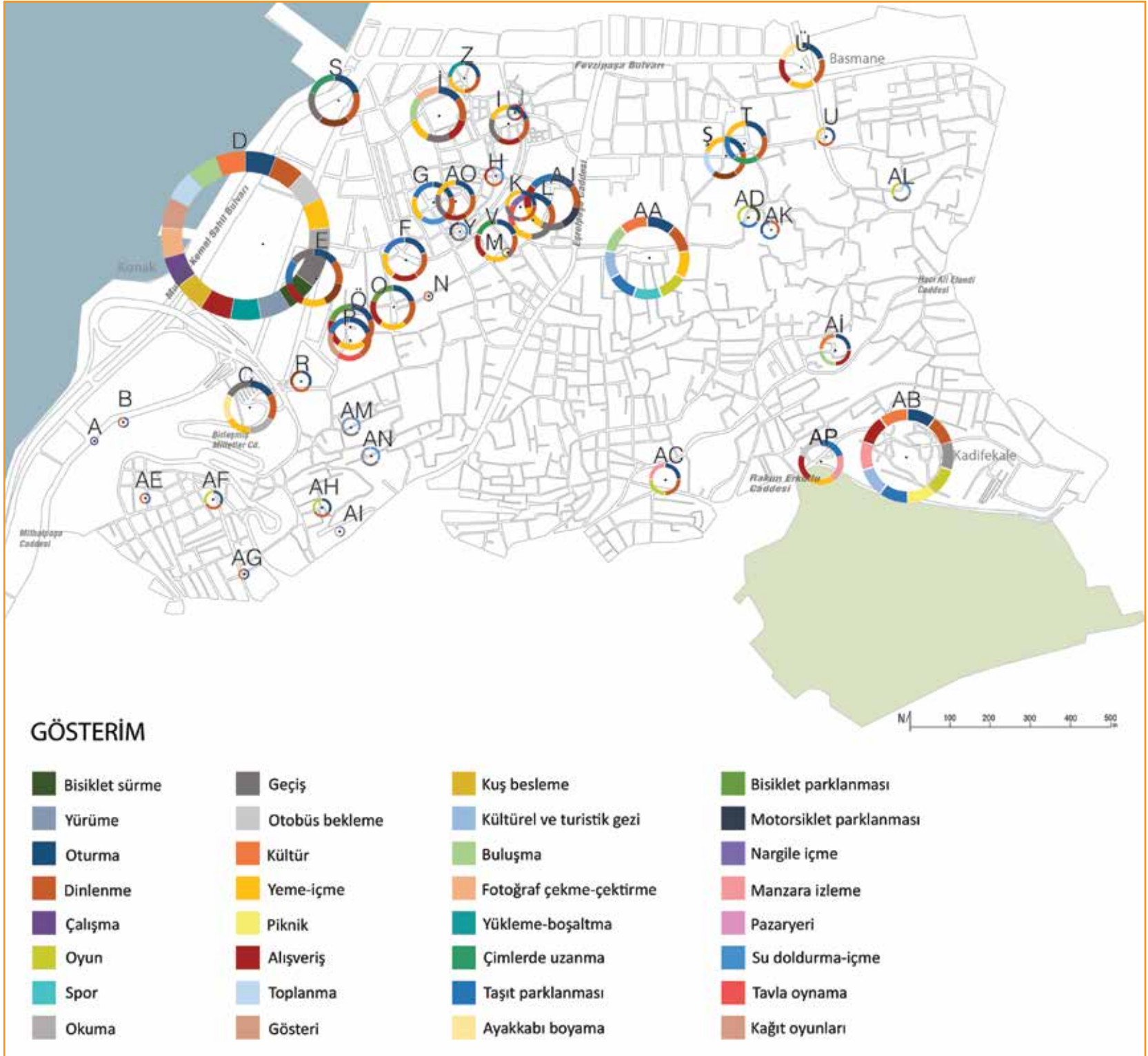


Tablo 4 | **Kentsel Açık Alanlarda ve Meydanlardaki Hizmetler ve Aktiviteler ile ilgili Gözlem Notları (Devam)**

MEVCUT ADI	GÖZLEM NOKTASI	KATEGORİ	HİZMETLER VE AKTİVİTELER
M Noktası	A14 Noktası	yaya cebi	oturma elemanları, çöp konteynerleri, motosiklet ve bisiklet parklanması
N Noktası	A15 Noktası	yaya cebi	cami, vakıf, oturma elemanı, yeşil alan ve otopark oturma ve dinlenme aktiviteleri
O Noktası	A16 Noktası	yaya cebi	oturma elemanı, ağaç ve alışveriş alanları oturma, dinlenme, yeme-içme, alışveriş, bisiklet parklanması gibi aktiviteler
Ö Noktası	A17 Noktası	yaya cebi	Yeşil üst örtü, kiraathane oturma ve dinlenme aktiviteleri
P Noktası	A18 Noktası	yaya cebi	kiraathane oturma ve dinlenme aktiviteleri, tavla vb. oyunlar
R Noktası	A19 Noktası	açık yeşil alan	hastane, eczane, muhtarlık, park alanı, oturma elemanları, taksi durağı, çöp kutusu, aydınlatma gibi hizmetler oturma, dinlenme, bekleme aktiviteleri
S Noktası	A20 Noktası	açık yeşil alan	otobüs durağı, bilgilendirme ve yönlendirme, telefon, oturma elemanları, çöp kutusu, kamusal hizmetler oturma, dinlenme, uzanma, bekleme, geçiş
Ş Noktası	A21 Noktası	yaya cebi	cami, kiraathane ve çeşme toplanma, bekleme, oturma, yeme-içme aktiviteleri
T Noktası	A22 Noktası	açık yeşil alan	oturma elemanları, çöp kutusu, aydınlatma hizmetleri, taksi cebi satış, uzanma, oturma, dinlenme, taşıt parklanması gibi aktiviteler
U Noktası	A23 Noktası	açık yeşil alan	Altınpark arkeolojik kazı alanı, kiraathaneler oturma ve dinlenme aktiviteleri
Ü Noktası	A24 Noktası	yaya cebi	büfe, kafeler, lokantalar Basmane Garı'nın yakınında bulunmasından dolayı yolculuk geçişi, alışveriş, dinlenme, oturma, ayakkabı boyama, yeme-içme gibi aktiviteler
V Noktası	A25 Noktası	yaya cebi	Abacioğlu Hanı'nın avlusudur. lokantalar, kafeler ve çınar ağacı alışveriş, oturma, dinlenme, yeme-içme, buluşma aktiviteleri
Y Noktası	A26 Noktası	meydan, çeşme/şadırvan	şadırvan, kuşçu, turşucu, balıkçı gibi esnaf, seyyar satıcılar, yönlendirme, tuvalet gibi hizmetler su doldurma, su içme gibi aktiviteler, geçiş amaçlı kullanım motosikletlerini parklanması
Z Noktası	A27 Noktası	yaya cebi	oturma elemanları, lokanta, alışveriş birimleri oturma, dinlenme, yeme-içme, yükleme-boşaltma ve cuma günleri açık alanda namaz kılma

Projede hâlâ konut bölgelerinde bulunan, suyu akan çeşmeler, çeşme kategorisinde değerlendirilmiştir. Bunların yanında pek çok aktivitenin ve hizmetin bir araya geldiği kentsel kullanım alanları da bulunmaktadır. Çalışmada bu alanlar **meydan** olarak ifade edilmiştir.

Kentlilerin çeşitli amaçlarla kullandıkları kentsel açık alanları tespit etmek amacıyla çalışma bölgesinde bir saha çalışması gerçekleştirilmiş, saha çalışmasında tespit edilen kullanım alanlarına ait kullanım düzeylerini anlamak amacıyla, her bir noktada 15 dakika boyunca gözlem yapılmıştır. Bu süreçte, tespit edilen alanın kullanım türü (**açık yeşil alan, yaya cebi, çeşme/şadırvan, çeşme, meydan**), sunduğu hizmetler ve bu alanda gerçekleştirilen aktiviteler listelenmiştir. Belirlenen alanlar harflerle ifade edilerek Harita 13'te gösterilmiştir. Harita 14'te ise belirlenen noktalarda kaydedilen aktiviteler aktarılmıştır. Bu yöntemle kentsel açık alan kullanımlarının iç dinamikleri ve yaya yolları/alanları ile ilişkileri çözümlenmeye çalışılmıştır.



Tablo 4 | **Kentsel Açık Alanlarda ve Meydanlardaki Hizmetler ve Aktiviteler ile ilgili Gözlem Notları (Devam)**

MEVCUT ADI	GÖZLEM NOKTASI	KATEGORİ	HİZMETLER VE AKTİVİTELER
AA Noktası	A28 Noktası	açık yeşil alan	ağaç, oturma elemanları, çöp kutusu, çocuk oyun alanı, turistik bilgilendirme, seyyar satıcılar, spor alanı, turist otobüsü bekleme alanı, çöp konteyneri, aydınlatma elemanları oturma, dinlenme, oyun, yeme-içme, spor, taşıt parklanması gibi aktiviteler
AB Noktası	A29 Noktası	açık yeşil alan	park alanı, kültür ve turizm tesisleri, otopark, yönlendirme ve bilgilendirme, çocuk oyun alanı, oturma elemanları, çöp kutusu, tuvalet, aydınlatma elemanı gibi hizmetler fotoğraf çekme, piknik yapma, oyun, manzara izleme, kültürel ve turistik gezi, alışveriş gibi aktiviteler
AC Noktası	A30 Noktası	açık yeşil alan	oturma elemanları, çöp kutusu, çocuk oyun alanı, aydınlatma elemanı, seyir terası oyun, oturma, dinlenme, manzara izleme gibi aktiviteler
AD Noktası	A31 Noktası	yaya cebi	Bu noktada İzmir Tarih Tasarım Atölyesi bulunmaktadır. kamusal hizmetler, spor sahası, bisiklet bağlama demiri, çocuk oyun alanı gibi hizmetler oyun, bisiklet kullanımı, taşıt parklanması gibi aktiviteler
AE Noktası	A32 Noktası	açık yeşil alan	park kullanımı, muhtarlık ve cami oyun, oturma, dinlenme aktiviteleri
AF Noktası	A33 Noktası	açık yeşil alan	oyun, oturma, dinlenme aktiviteleri
AG Noktası	A34 Noktası	yaya cebi	oturma bankları ve yeşil düzenleme oturma, dinlenme ve geçiş aktiviteleri
AH Noktası	A35 Noktası	açık yeşil alan	çocuk oyun alanı, yeşil alan ve basketbol sahası oyun, oturma ve dinlenme aktiviteleri
AI Noktası	A36 Noktası	açık yeşil alan	haftanın bir günü pazar, diğer günler ise otopark alanı, tarihi kalıntılar ve yeşil alan
Aİ Noktası	A37 Noktası	açık yeşil alan	oturma, dinlenme ve geçiş özellikleri
AJ Noktası	A38 Noktası	yaya cebi	rekreatif amaçlı kent mobilyası ve peyzaj çalışması, çevrede iş merkezleri oturma, dinlenme, yeme-içme, alışveriş, geçiş aktiviteleri, taşıt ve motosiklet parklanması
AK Noktası	A39 Noktası	meydan	oturma, dinlenme ve taşıt parklanması aktiviteleri
AL Noktası	A40 Noktası	çeşme	su doldurma-boşaltma, geçiş ve çocuklar için oyun aktiviteleri
AM Noktası	A41 Noktası	çeşme	su doldurma-boşaltma, geçiş ve bekleme aktiviteleri
AN Noktası	A42 Noktası	çeşme	su doldurma-boşaltma, geçiş ve bekleme aktiviteleri
AO Noktası	A43 Noktası	meydan	meydan düzenlemesi
AP Noktası	A44 Noktası	yaya cebi	alışveriş, manzara izleme, yeme-içme, otobüs bekleme, taşıt parklanması aktiviteleri



19 Alt Bölgenin Karşılaştırmalı Olarak Değerlendirilmesi

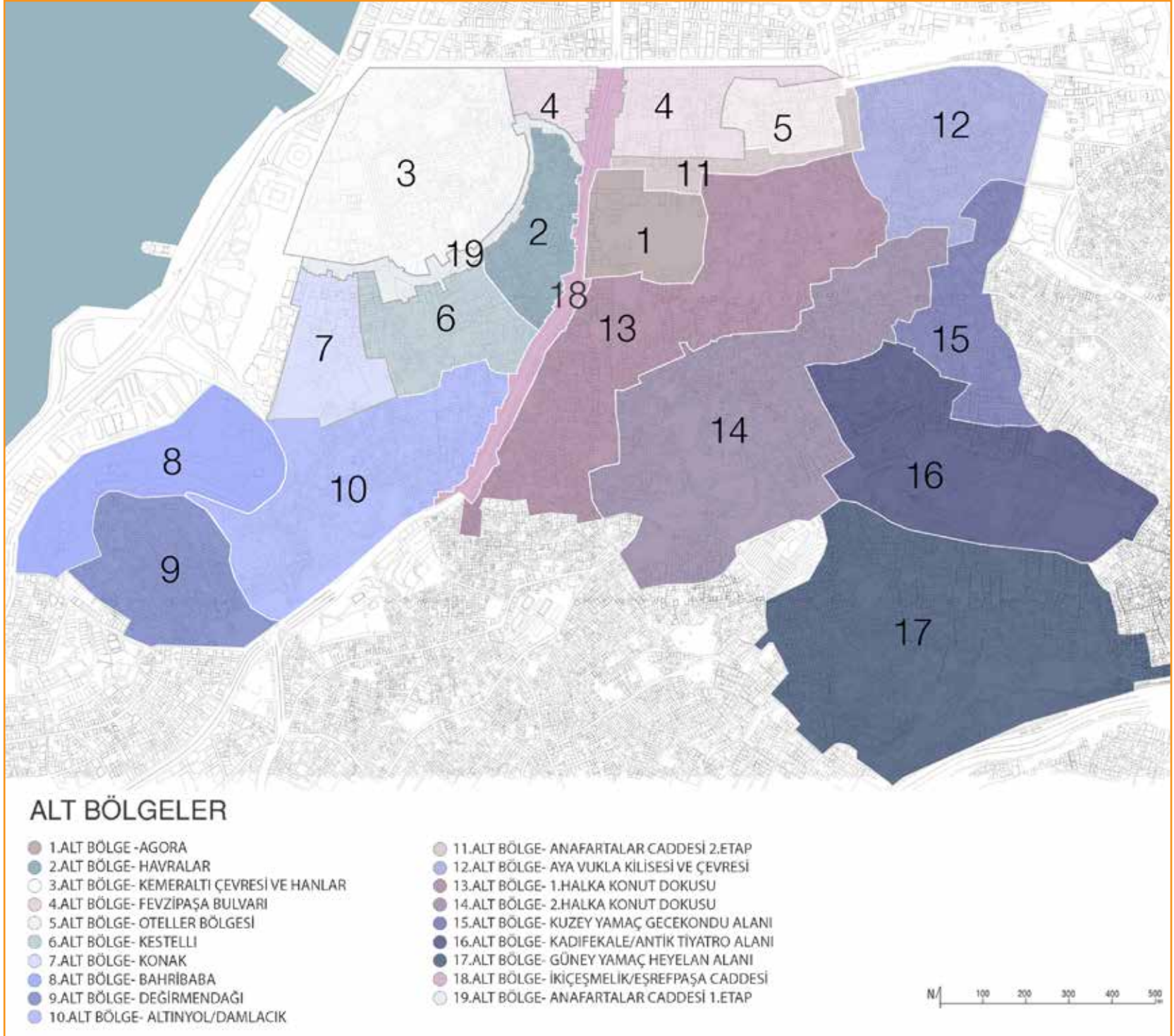
Prof. Dr. İlhan Tekeli tarafından hazırlanmış olan İzmir-Tarih Projesi Tasarım Stratejisi'nde proje farklı özelliklere sahip alanları kapsamaktadır. İBB'nin Koruma Amaçlı İmar Planı, Burak Belge'nin çalışması ve mahalle sınırları referansları kullanılarak çalışma alanı 19 alt bölgeye ayrılmıştır (Tekeli, 2015).

- 1. alt bölge, birinci ve ikinci arkeolojik sit alanı olan Agora olarak belirlenmiştir.
- Önemli bir kültür mirası olan sinagogların bulunduğu Havralar Bölgesi 2. alt bölgeyi oluşturmaktadır.
- 3. alt bölge ise ticaret aktivitelerinin en çok yoğunlaştığı Kemeraltı Çarşısı ve Hanlar olarak tanımlanmaktadır.
- Fevzi Paşa Bulvarı'nın bir kısmını da kapsayan 4. alt bölge, 3. alt bölgeye benzer şekilde ticaret aktivitelerinin yoğunlaştığı bir bölgedir.
- 4. alt bölgenin doğusunda yer alan 5. alt bölge, Oteller Bölgesi olarak tanımlanabilir.
- Anafartalar Caddesi'ne komşu bölgelerden biri olan 6. alt bölge, bölge içerisinde bulunan ve önemli bir aks olan Kestelli Caddesi'ni kapsamaktadır.
- Konak olarak tanımlanan 7. alt bölgenin sınırı Milli Kütüphane Caddesi'dir.
- 8. alt bölge aynı zamanda bir aktarma noktası özelliği gösteren Bahribaba'yı kapsamaktadır. İzmir Kız Lisesi, Atatürk İl Halk Kütüphanesi, Konak Astsubay Ordu Evi de bu bölgededir.

- Değirmendağı olarak adlandırılan 9. alt bölge, 8 ve 10. alt bölgelerin güneyinde yer almaktadır.
- Cici Park ile bağlanan Roma yolunun bulunduğu 10. alt bölgede cumartesi günleri semt pazarının kurulduğu bir alan da mevcuttur.
- Anafartalar Caddesi'nin ikinci etabı olarak da adlandırılan 11. alt bölge, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ve Basmane Garı'nı bağlayıcı bir özellik göstermektedir.
- 12. alt bölge, Aya Vukla (Aziz Vukulos) kilisesini de kapsamaktadır.
- 13. alt bölge Agora çevresinde bulunun 1. halka konut bölgesidir. İzmir-Tarih Tasarım Atölyesi'nin yer aldığı alt bölge, geleneksel mimari yapısı ile farklılaşmakta; Pazaryeri, Patlıcanlı Yokuşu gibi önemli tarihi değerleri kapsamaktadır.
- 14. alt bölge, 2. halka konut dokusu olarak tanımlanmaktadır.
- 15. alt bölge, Kuzey Yamaç Gecekondu Alanı olarak isimlendirilen Kadifekale gecekondu alanının bir parçasıdır.
- İzmir tarihi merkezi için önem taşıyan Kadifekale ve kültürel mirasın bir parçası olan antik tiyatro 16. alt bölgenin sınırları içerisinde yer almaktadır.
- 17. alt bölge, Kadifekale'nin güney yönünde bulunan Güney Yamaç Heyelan Alanı'dır.
- Proje alanını iki ayrı parçaya bölen 18. alt bölge Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi olarak adlandırılmaktadır. Burası 1, 2, 4, 6, 10, 11, ve 13. alt bölgeler ile etkileşim içindedir.

- Konak Meydanı ile Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi arasında bağlantı kuran Anafartalar Caddesi, 19. alt bölge olarak tanımlanmaktadır.

Proje dahilinde, "Tasarımla Daha Güvenli Kentler" (Cities Safer By Design) raporundan yararlanılarak yaya ulaşımı, bisikletli ulaşım, ana yollar ve aktarma noktaları, eğitim alanları ile kamusal ve rekreasyon alanlarına erişim gibi başlıklar altında kriterler listelenmiştir (WRI Ross Center for Sustainable Cities, 2015). Saha çalışmalarında bu kriter listeleri kullanılmış ve her bir kritere 1 ile 5 arasında puan verilerek alt bölgelerin olumlu ya da olumsuz özellik gösterdiği alanlar saptanmıştır. Takip eden bölümde, alt bölgelerin detaylı değerlendirilmesine yer verilmektedir.



1. Alt Bölge: Agora

Büyük ölçüde Namazgâh Mahallesi ve Kurtuluş Mahallesi'nden oluşan 1. alt bölgede, İzmir Agora Antik Kenti, Agora Açık hava Müzesi, Agora Parkı ve Çankaya Katlı Otoparkı yer almaktadır. İzmir'in en önemli tarihi ve turistik noktalarından biri olan Agora için, İBB 2003 yılında "Agora Koruma Geliştirme ve Yaşatma Projesi"ni başlatmıştır (Kutlu, 2015a).

Şekil 47 | 1. Alt Bölge: Agora



Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

1. alt bölge, öncelikle Agora'yı sınırları içerisinde barındırması nedeniyle büyük bir öneme sahiptir. Konak'ın hatta İzmir'in en önemli odak noktalarından birinin yer aldığı bu alt bölgeye erişim olanakları büyük önem taşımaktadır. Benzer şekilde, Agora Parkı'nın da bölgede bulunması ve bölgenin yakınında yaşayanlar (komşu bölgelerdeki konut dokusunda yaşayanlar) tarafından aktif olarak kullanılması, bu alana erişimi önemli kılmaktadır.

Bölgede yapılan analizler sonucunda, kamusal alanlara erişimin sorun teşkil eden ve iyileştirilmesi gereken bir alan olduğu tespit edilmiştir. Bölgenin sınırı niteliğindeki 943. Sokak ve 941. Sokak'ta kaldırımların devamlılık göstermediği ve yol boyunca uygun genişliğe sahip olmadığı görülmektedir; bu da yaya trafiğini olumsuz biçimde etkilemektedir. Alanda yaya hareketliliği ve evrensel tasarım ilkelerine uygunluk gözetilmelidir. Halihazırda engelli erişimine yönelik düzenleme (dokunsal yüzeyler ve rampalar) sadece Agora çevresinde bulunmaktadır.

Sokak genişliklerine bağlı olarak yapıların önünde bina giriş-çıkışları, peyzaj öğeleri, yönlendirme ve tabelalar için yeterli alan bulunmaması da yaya mekânlarının ve kamusal alanların erişilebilirliğini zayıflatmaktadır.

Eğitim ve Rekreasyon Alanlarına Güvenli Erişim

Bölgede Agora'nın bulunmasına bağlı olarak dikkat edilmesi gereken temel kriterlerden bir tanesi, özellikle tur otobüsleri de dikkate alınarak, "servis araçlarının duraklamaları için işaretler belirlenmiş alanlar"ın varlığıdır; ancak bölgede buna yönelik net bir uygulamanın mevcut olmadığı, sadece tur otobüslerinin parklanmaları için yönlendirici bir tabelanın mevcut olduğu tespit edilmiştir.

Toplu Taşıma Güvenli Erişim

1. alt bölge, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'ne komşu olması nedeniyle ana ulaşım aksına ve toplu taşıma duraklarına yakın bir konumdadır. Bu bağlamda söz konusu alt bölgenin en önemli olumlu özelliği toplu taşıma duraklarına erişimin kolaylığıdır.



YAYA MEKÂN LARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

● MEVCUT OLUMLU



Engelli erişimi

● MEVCUT OLUMSUZ



Yapıların önünde yeterli alan bulunması



Yaya mekânlarının aynı seviyede devamlılık göstermesi



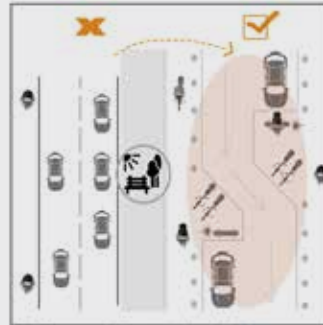
Kamusal alanlara erişim

EĞİTİM VE REKREASYON ALANLARINA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Trafik yavaşlatma önlemleri



Yükleme-boşaltma alanlarının bulunması

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



Otobüs duraklarına erişim

● MEVCUT OLUMSUZ



2. Alt Bölge: Havralar

Anafartalar Caddesi ile Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi gibi iki önemli aksın arasında kuzey-güney doğrultusunda uzanan 2. alt bölge, Güzelyurt Mahallesi ve Güneş Mahallesi'nden oluşmaktadır. Bölgede, ticari ve dini aktiviteler bir arada bulunmaktadır.

Osmanlı döneminde Yahudi cemaatinin işyerleri ile konut alanları arasında havraların toplandığı bir alan olan 2. alt bölge, 1946 sonrasında bu işlevini kaybetmiş; bölgede bulunan havralar, tehlike altındaki kültürel miras listesinde yerini almıştır (Tekeli, 2015). 2. alt bölge,

Şekil 49 | 2. Alt Bölge: Havralar



Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'ne komşu olması nedeniyle toplu taşıma bakımından; Anafartalar Caddesi'ne komşu olması ve bölgenin ortasından doğu ve batı aksı yönünde uzanan Havra Sokağı'nı içermesi nedeniyle yaya trafiği bakımından merkezi bir konumda yer almaktadır (Çıkış vd., 2015).

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

2. alt bölge, bisiklet kullanımının yaygın olduğu bölgelerden bir tanesidir. Kemeraltı'nın büyük bir kısmında bisiklet kullanımının yaygın olduğu ve ulaşım (teslimat) amaçlı kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu durum bu bölge için önemli bir olumlu özelliktir.

Bununla birlikte 2. alt bölge, Havra Sokağı ve benzer nitelikteki ticaret kullanımlarını barındıran işletmelerin bulunduğu diğer sokaklarıyla aktif zemin kat kullanımına sahiptir. Aktif zemin kat kullanımının olumlu bir özellik olarak ön plana çıktığı bu bölgede, yayalara ayrılmış mekânların yeterli olmaması, bu mekânların aynı seviyede devamlılık göstermemesi ve bu mekânlarda zemin kaplamasında bozulmalar olması olumsuz özellikler olarak tespit edilmiştir.

Ayrıca bölgenin büyük bir kısmında evrensel tasarım ilkelerine uygunluk doğrultusunda düzenleme yapılmamıştır.

Bölgede sıklıkla yol üstü taşıt parklanmasının gerçekleştirilmesi yaya erişimi bakımından olumsuz bir özelliktir. Özellikle Havra Sokağı'na erişimde önemli bir bağlantı olan 926. Sokak ve çevresindeki sokaklarda taşıt parklanması yoğun olarak görülmektedir. Bu durum yaya erişimini kısıtlamaktadır. Bölgeye dair bir diğer sorun ise yapı stokunda meydana gelen fiziksel eskime ve sokakların temiz olmamasına bağlı olarak bölgenin bakımsız ve atıl bir görüntü oluşturmasıdır. Fiziksel çevrenin görünümü, sokakların temiz ve bakımlı olması yayaların güvenlik algısı bakımından önem taşımaktadır.

Bölgeye dair bir diğer eksiklik kent mobilyaları konusundadır. Bölgede tarihi yapıların bulunması ve sokakların genellikle dar olması nedeniyle sokak mobilyası ve peyzaj öğelerinin çok yaygın kullanılmadığı tespit edilmiştir. Bölgede insanların duraklama isteklerini karşılayacak çözümlere ihtiyaç vardır.



YAYA MEKÂNLARI VE KAMUSAL ALANLARA ERIŞİLEBİLİRLİK

MEVCUT OLUMLU



Zemin katların aktif kullanılması



Bisiklet kullanımı

MEVCUT OLUMSUZ



Yaya mekanlarında zemin kaplamasının kalitesi



Kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri



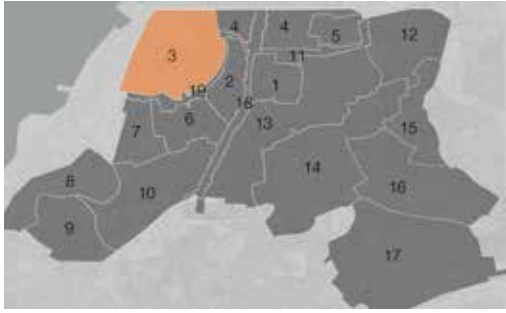
Engelli erişimi



3. Alt Bölge: Kemeraltı Çarşısı Ve Hanlar

Konak Mahallesi'nin büyük bir kısmını oluşturan 3. alt bölge, Cumhuriyet Caddesi ile Fevzi Paşa Bulvarı olmak üzere iki önemli aksın arasında yer almakta ve Anafartalar Caddesi yayının içini kapsamaktadır. Bu bölge, hanların, camilerin, toptan ve perakende ticaretin en yoğun olduğu alanlardan biridir (Tekeli, 2015). Bu özelliklerine bağlı olarak, Kemeraltı Çarşısı ve Hanlar bölgesi, gün içi saatlerde yoğun yaya trafiğine sahip olan bir alt bölgedir.

Şekil 51 | 3. Alt Bölge: Kemeraltı Çarşısı ve Hanlar



Ana Yollar ve Kavşaklar

Fevzi Paşa Bulvarı, Konak sahilden Basmane Garı'na uzanan ve başta otobüs ile metro olmak üzere toplu taşıma bakımından bölge için erişilebilirlik olanağı sağlayan ana ulaşım aksıdır. Bununla birlikte, Fevzi Paşa Bulvarı'nı bisikletli yol kullanıcıları da kullanmakta ve yol üzerinde bulunan durak ve istasyon noktalarına bağlı olarak yoğun yaya trafiği söz konusu olmaktadır.

Kavşaklardaki trafik çatışmalarını önlemek için kavşağa giren ve kavşaktan çıkan şerit sayıları arasında bir denge olmalıdır. Fevzi Paşa Bulvarı, bu özelliği 3. alt bölgeye sınır oluşturduğu aks boyunca sağlamaktadır. Bununla birlikte Fevzi Paşa Bulvarı'nda taşıt hızlarının yüksek oluşu bölge için bir sorun oluşturmaktadır.

Fevzi Paşa Bulvarı'nda yaya geçitlerinin kimi zaman doğrudan erişim sağlamadığı ve her ne kadar bulvar boyunca dokunsal yüzeyler bulunsa da geçitlerde herkes için erişilebilirlik ilkesinin her zaman sağlanamadığı tespit edilmiştir. Bu konuyla ilgili bir diğer sorun da dokunsal yüzeylerin bölge içinde çoğunlukla devamlılık göstermemesidir.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

Zemin kat kullanımlarının en aktif olduğu alt bölgelerden biri olan 3. alt bölge, bu özelliğiyle olumlu bir niteliğe sahiptir. Bu durum her ne kadar bölgedeki yaya trafiğinin gündüz saatlerinde yüksek olmasına neden olsa da, bu bölgenin yaşayan bir alan olmasını sağlamaktadır.

Yayalara ayrılmış mekânların yeterli olmaması, bu mekânların aynı seviyede devamlılık göstermemesi ve yayalara ayrılmış mekânlarda zemin kaplamasının yeterli kalitede olmaması, 3. alt bölge için temel olumsuzluklar olarak tespit edilmiştir. Bu durum, 3. alt bölgede yayalaştırılmış sokakların, paylaşımlı sokaklar ve taşıt trafiğine ayrılmış sokaklardan ayrıştırılamamasının da temel nedenleri arasındadır. Ayrıca bu sokaklarda engelli erişimini destekleyici unsurlar da eksiktir. Bu bölgenin sınırını oluşturan Fevzi Paşa Bulvarı'nda yer alan dokunsal yüzeylerin iyileştirilmesi ve bu düzenlemelerin ara sokaklarda da devamlılığının sağlanması gerekmektedir.

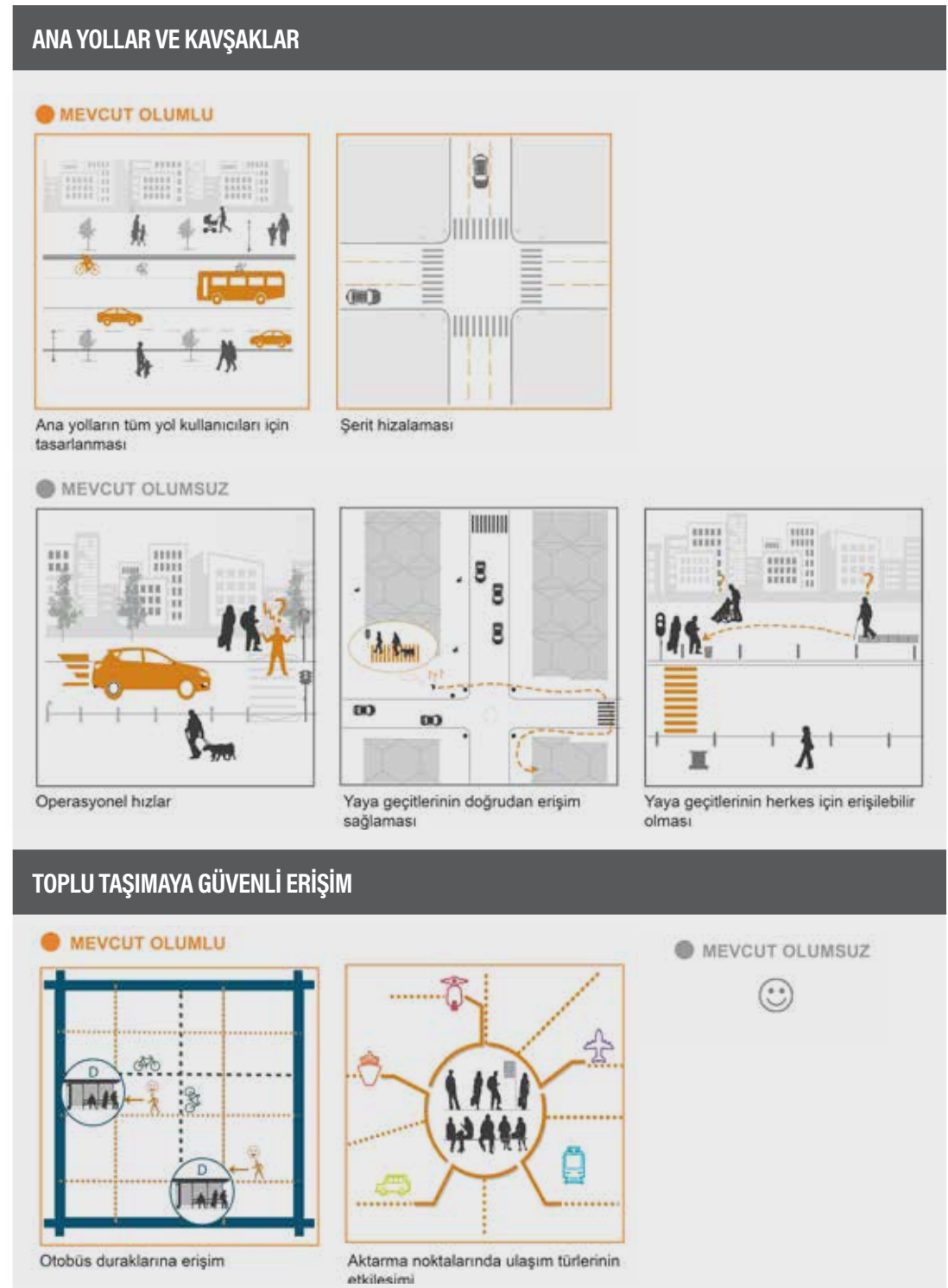


3. alt bölgede eksik olduğu tespit edilen ve iyileştirilmesi gereken bir diğer sorun kent mobilyalarının eksikliği ile gerekli sokaklarda üst örtünün uygulanmamasıdır. Bölgede tespit edilen diğer eksiklikler ise; peyzaj öğelerinin yeterli düzeyde bulunmaması ve yapıların önünde bina giriş-çıkışları, yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı tabelalar için yeterli alan bulunmamasıdır. Bu bölge, hem kendi içerisinde bulundurduğu değerler hem de önemli bir geçiş noktası olması nedeniyle, yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı düzenlemelere ihtiyaç duymaktadır. Bölgede çok sayıda yaya cebi tespit edilmiştir ancak bu mekânların görünürlük düzeyleri düşüktür ve bunlar genellikle bölgenin yoğun yapılaşma dokusu içerisinde arada kalmış durumdadır.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

3. alt bölge hem Fevzi Paşa Bulvarı'na bitişik bulunması hem de Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'na yakın bir konumda olması nedeniyle toplu taşıma olanaklarına erişimin kolay olduğu bir noktadadır. Otobüs duraklarına erişimin kalitesinin iyi düzeyde olduğu gerçekleştirilen saha çalışmalarında tespit edilmiştir. Benzer bir şekilde, özellikle Fevzi Paşa Bulvarı'nda hem otobüs hem de metro sisteminin yer alması ve bu sistemlerin duraklarının birbirine yakın konumlanması ulaşım türleri arasında transferin kolay olduğunu göstermektedir.

Şekil 52 | Seçili Kriterlere göre 3. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri



4. Alt Bölge: Fevzi Paşa Bulvarı

Konak Mahallesi'nin Fevzi Paşa Bulvarı'na bitişik kesiminde konumlanan 4. alt bölge, Yenigün Mahallesi ve Hurşidiye Mahallesi'nin tamamını ve Akıncı Mahallesi'nin bir kısmını kapsamaktadır.

Anayollar ve Kavşaklar

Fevzi Paşa Bulvarı, farklı toplu taşıma türlerini, bisikletli yol kullanıcılarını ve yayaları kapsamaları bakımından olumlu bir özelliğe sahiptir. Tespit edilen bir diğer olumlu özellik ise taşıt yolu boyunca, 4. alt bölge sınırlarında kalan bölgede şerit hizalamasının sağlanmış olmasıdır. Şerit hizalamasının bu bölgede sağlanmış olması trafik akışını kolaylaştırmakta ve trafik sıkışıklığını önlemektedir.

Şekil 53 | 4. Alt Bölge: Fevzi Paşa Bulvarı



Bununla birlikte Fevzi Paşa Bulvarı boyunca orta refüj genişliğinin değişken olması ve belli noktalarda genişliğinin yayaların beklemesi ve duraklaması için uygun olmaması, yol güvenliği bakımından olumsuz bir özellik teşkil etmektedir.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

Kemeraltı bölgesine komşu olan 4. alt bölgede, aynı Kemeraltı bölgesinde olduğu gibi, canlı ve aktif zemin kat kullanımları mevcuttur. Özellikle Fevzi Paşa Bulvarı'nın sınır teşkil ettiği kesimde ve bölgenin büyük bir kısmında ticaret fonksiyonunun yoğun olduğu tespit edilmiştir.

Bu bölge için bir diğer olumlu özellik, halihazırda bisiklet kullanım alışkanlığının mevcut olmasıdır. Bölgede ulaşım amaçlı bisiklet kullanımının yaygın olduğu tespit edilmiştir.

4. alt bölgede tespit edilen olumsuz özellikler ise, kent mobilyalarının ve peyzaj öğelerinin yeterli düzeyde bulunmamasıdır. Bölge içerisinde belli sokaklarda ve Fevzi Paşa Bulvarı'nda peyzaj öğeleri mevcuttur ancak bu düzenlemelerin süreklilik teşkil etmemesi bir sorundur. Bölgede kent mobilyalarının da yetersiz ve düzensiz olduğu tespit

edilmiştir. Özellikle bazı sokakların dar olması, kent mobilyaları ile ilgili düzenlemelerin gerçekleştirilmesinde sorun oluşturmaktadır. Bazı sokaklarda çöp konteynerlerinin ve aydınlatma elemanlarının dağınık ve bakımsız olması da bir diğer olumsuz özelliktir. 4. alt bölgede bu durumdaki sokaklardan biri 1304. Sokak'tır. Özellikle aydınlatma elemanlarının bakımsız ve düzensiz oluşu, zaten dar olan sokakta yaya mekânlarının tanımlı olmaması ve kent mobilyalarına yönelik bir düzenleme bulunmaması hem bu sokak özelinde ve hem de alt bölge genelinde öne çıkan olumsuz özelliklerdir.

Yayalara ayrılmış mekânlarda zemin kaplamasının kalitesi de tespit edilen sorunlardan biridir. Bölgenin büyük bir kısmında, yayalara ayrılmış mekânlar bulunmamakta, yayalara ayrılmış noktalarda ise kaldırım genişliklerinin standartların altında olduğu görülmektedir.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

4. alt bölge hem Fevzi Paşa Bulvarı'na yakın olması hem de Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ile ilişkili olması nedeniyle toplu taşıma durak ve istasyonlarına erişim kolaylığı sağlayan bir bölgedir.



ANA YOLLAR VE KAVŞAKLAR

MEVCUT OLUMLU



Ana yolların tüm yol kullanıcıları için tasarlanması



Şerit hizalaması

MEVCUT OLUMSUZ



Orta refüj genişliği

YAYA MEKÂN LARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

MEVCUT OLUMLU



Zemin katların aktif kullanılması



Bisiklet kullanımı

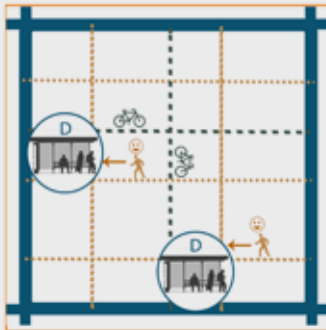
MEVCUT OLUMSUZ



Yapıların önünde yeterli alan bulunması

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

MEVCUT OLUMLU



Otobüs duraklarına erişim

MEVCUT OLUMSUZ



5. Alt Bölge: Oteller Bölgesi

5. alt bölgenin tamamı, Akıncı Mahallesi sınırları içerisinde kalmaktadır. Bu alt bölgede eski İzmir konaklarından dönüştürülmüş oteller bulunmaktadır (Tekeli, 2015). Otellerin ekonomik anlamda uygun konaklama imkânı sunması, bölgenin toplu taşıma olanaklarına yakın olması ve konaklama faaliyetinin tarihi doku içerisinde sunulması 5. alt bölge için bir potansiyeldir (Kutlu, 2015a).

Şekil 55 | 5. Alt Bölge: Oteller Bölgesi



Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

Oteller Bölgesi'nde yer alan 1296. Sokak, yaya mekânları bakımından iyi bir örnek oluşturmaktadır. Paylaşımlı yol olarak düzenlenmiş olan sokakta, hem beton saksı ile peyzaj düzenlemesi gerçekleştirilmiş hem de zemin kaplamasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Bu çerçevede, yol altyapısında bina giriş-çıkışları için ayrılmış olan alanlar tasarım aracılığıyla tanımlı hale getirilmiştir.

5. alt bölgede yer alan sokaklarda engelli erişimi için gerekli unsurların sağlanamadığı tespit edilmiştir. Özellikle dokunsal yüzeylere hiç rastlanmamıştır. Yeterli düzeyde kent mobilyası bulunmaması da tespit edilen bir diğer olumsuz özelliktir.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

5. alt bölge, Fevzi Paşa Bulvarı'na ve Anafartalar Caddesi 2. etabına yakınlığı nedeniyle toplu taşıma olanaklarına erişimin kolay olduğu bir konumdadır. Metro istasyonlarına ve otobüs duraklarına erişim kalitesinin iyi düzeyde olduğu gerçekleştirilen saha çalışmalarında tespit edilmiştir. Benzer bir şekilde, özellikle Fevzi Paşa Bulvarı'nda hem otobüs hem de metro sisteminin yer alması ve bu sistemlere ait durakların birbirine yakın olması, ulaşım türleri arasında geçişin kolay olduğunu göstermektedir.



YAYA MEKÂN LARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

● MEVCUT OLUMLU



Peyzaj öğeleri



Yaya mekanlarında zemin kaplamasının kalitesi

● MEVCUT OLUMSUZ



Kent mobilyaları



Engelli erişimi

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



Otobüs duraklarına erişim



Aktarma noktalarında ulaşım türlerinin etkileşimi

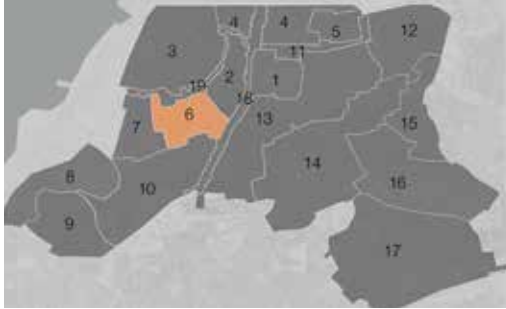
● MEVCUT OLUMSUZ



6. Alt Bölge: Kestelli

6. alt bölge, Kestelli Mahallesi ve Uğur Mahallesi'nin tamamı ile Konak Mahallesi'nin bir kısmını kapsamaktadır. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin bir kısmı ile Anafartalar Caddesi arasında bulunan ve geçiş bölgesi olma özelliği gösteren 6. alt bölgede Kestelli Caddesi üzerinde yer alan yoğun yaya ve taşıt akışı, İkiçeşmelik bölgesini, Anafartalar Caddesi'ne ve Konak Meydanı'na bağlamaktadır (Çıkış vd., 2016).

Şekil 57 | 6. Alt Bölge: Kestelli



Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

6. alt bölge ile ilgili tespit edilen en olumlu özelliklerden bir tanesi zemin kat kullanımlarının aktif olmasıdır. Bu durum, bölgede toptancıların ve spotçuların yoğun bir şekilde bulunmasıyla ve bölgenin Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ve Anafartalar Caddesi ile bağlantılı olmasıyla ilişkilidir.

Ulaşım amaçlı bisiklet kullanımı da bölgede mevcuttur. Bu durum bir potansiyel teşkil etmekte ve bisiklet kullanımını teşvik amaçlı yatırımların bu bölgede geliştirilebileceğini göstermektedir. Bununla birlikte tüm çalışma alanında olduğu gibi, bu alt bölgede de bisiklet park alanlarının bulunmaması olumsuz bir özelliktir. 849. Sokak, 851. Sokak ve Dr. Faik Muhittin Adam Caddesi'nin kesişiminde yer alan dairesel trafik adasındaki sokak tabelasının bisiklet parkı için kullanıldığı görülmüştür. Bu durum, bisiklet park alanlarına duyulan ihtiyaca işaret etmektedir.

Bölgenin mevcut yapı stokuna bağlı olarak dar sokaklara sahip olması, yayalara ayrılmış mekânların yetersiz kalmasına neden olmaktadır. Ayrıca, bölgede yaya ile taşıt ayrımı da net değildir. 6. alt bölgenin birçok sokağında taşıt trafiği ile yaya trafiğini birbirinden ayıran düzenlemeler yoktur. Dr. Faik Muhittin Adam Caddesi'nin bir kısmında kaldırım düzenlemesi bulunmaktadır, ancak bu alanlarda da yol boyu parklanma görülmektedir. Bölgede tespit edilen bir diğer olumsuz özellik, engelli erişimi için gerekli unsurların sağlanmamış olmasıdır. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nde engelli erişimine yönelik düzenlemeler bulunmakta, ancak bu düzenlemelerin bölge içerisinde devamlılığı bulunmamaktadır.

2 ve 3. alt bölgelerde olduğu gibi, 6. alt bölgede de “yaya bölgesi” olarak tanımlanmış sokaklar yer almaktadır. Ancak, zemin kaplamasına ya da sokak tasarımına yönelik bir düzenleme yapılmadığı ve düzenleme sadece bilgilendirme amaçlı tabelalar aracılığıyla sağlandığı için karışıklık söz konusudur.



Kestelli bölgesinde belirlenen “yaya bölgesi”ne ait sokaklar, taşıt erişim bariyeri yoksa hem yayalar hem taşıtlar tarafından kullanılmaktadır. Bu kural ihlali bölgede güvenli yaya dolaşımını engellemektedir.

Bölgenin pek çok sokağında zemin kaplamasının kalitesinin kötü durumda olduğu ve zemin kaplamasında bozulmaların mevcut olduğu tespit edilmiştir. Kestelli Caddesi’nde zemin kaplamasına yönelik düzenleme mevcuttu; bu cadde bölge için iyi bir örnek teşkil etmektedir.

Yine bölgenin sokaklarının dar olmasına bağlı olarak, yapıların önünde giriş-çıkışlara yönelik bir düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı tabelaların dikkat çekici bir şekilde konumlandırılmaması bir sorundur. Benzer şekilde, kent mobilyalarının ve peyzaj öğelerinin de yetersiz olduğu; geleneksel alışveriş amaçlı kullanılan bu noktada kent mobilyalarına, özellikle oturma ve aydınlatma elemanlarına ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

Konak İskelesi’ne, metro hattının Çankaya ve Konak istasyonlarına ve toplu taşıma güzergâhı olan Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi’ne yürüme mesafesinde olan bölge, toplu taşımaya erişim bakımından merkezi bir konumdadır (Çıkış vd., 2016). Bölge yaya bağlantıları ve yürüme mesafeleri bakımından olumlu özelliklere sahiptir; ancak, yürüme çevresi ve yaya mekânlarının kalitesi dikkate alındığında erişilebilirlik düzeyinin ortalama olduğu söylenebilir.

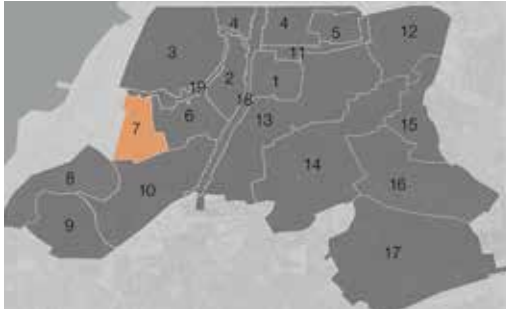
Şekil 58 | Seçili Kriterlere göre 6. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri



7. Alt Bölge: Konak

Konak Mahallesi'nin Hükümet Konağı'ndan Milli Kütüphane'ye kadar uzanan bölümü ile Fevzipaşa Mahallesi'ni kapsayan 7. alt bölge, İBB Konak Katlı Otoparkı'nın, Hisar Kız Anadolu İmam Hatip Lisesi ve Konak Anadolu İmam Hatip Lisesi'nin, Milli Kütüphane'nin, İzmir Devlet Opera ve Balesi gibi önemli kentsel donatıların bulunduğu bir alandır. Hem sahip olduğu işlevler hem Konak Meydanı'na yakınlığı nedeniyle, bölgede yaya trafiği yoğundur. Sağlık donatılarının da bulunduğu bölgenin, 10. alt bölgede yer alan Tepecik Eğitim ve Araştırma Hastanesi ile de ilişkisi vardır. Bölgede ve yakın çevresinde yer alan sağlık donatılarına bağlı olarak, ticaret fonksiyonunda da sağlık alanında özelleşme görülmektedir.

Şekil 59 | 7. Alt Bölge: Konak



Bölge, Konak Meydanı ile ilişkili bölgelerden biridir. Bu ilişki, eğitim ve rekreasyon alanlarına erişimle ilgili değerlendirmelerde dikkate alınmıştır. Benzer şekilde, bisikletli ulaşım ile ilişkin değerlendirme yapılırken, Konak Meydanı'nda bulunan bisiklet yolları ve bu yolların bölge ile olan ilişkisi göz önünde tutulmuştur.

Anayollar ve Kavşaklar

7. alt bölgenin küçük bir kısmı Halil Rıfat Paşa Caddesi ile ilişkilidir. Bu noktada, Halil Rıfat Paşa Caddesi'nde şerit hizalamasının sağlandığı tespit edilmiştir. Bölgenin bu kısmında sabit objelerin yaya yolunu engellememesi olumlu bir özellik değerlendirilmiştir.

Bölgenin bu kısmında karşılaşılan olumsuzluklar şöyledir; yaya geçitlerinin doğrudan erişim sağlamaması, yaya geçitlerinin herkes için erişilebilir olmaması ve orta refüjün taşıt yolu ile aynı seviyede olmaması.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

7. alt bölge ile ilgili tespit edilen en olumlu özelliklerden bir tanesi aktif zemin kat kullanımlarının mevcut olmasıdır.

Bölgenin Konak Meydanı, Anafartalar Caddesi ve Kemeraltı Çarşısı ile bağlantılı olması, zemin kat kullanımlarının ticaret ağırlıklı ve aktif olmasında etkili olmaktadır.

Bölgenin sınırını oluşturan Milli Kütüphane Caddesi'nde yayalara ayrılmış mekânların hem zemin kaplaması hem de kent mobilyaları bakımından iyi tasarlanmış olduğu tespit edilmiştir. Milli Kütüphane Caddesi, bu bağlamda 7. alt bölge için iyi bir örnek teşkil etmektedir. Bu cadde ile ilgili temel sorun, yüklem-boşaltma amaçlı taşıtların caddede beklemeleri ve caddenin bazı noktalarında taşıt parklanmasının yapılmasıdır.

7. alt bölgede Milli Kütüphane Caddesi dışında kalan diğer sokak ve caddelerden 451. Sokak ve 452. Sokak'ta zemin kaplaması kalitelidir. Öte yandan, bölgenin diğer sokaklarında yayalara ayrılmış mekânlar bu kriteri ve "engelli erişimi için gerekli unsurların sağlanması" kriterini yeterince karşılamamaktadır.

Bölgede, "gerekli yerlerde, yeterli seviyede üst örtünün bulunmaması" da bir sorun olarak öne çıkmaktadır.



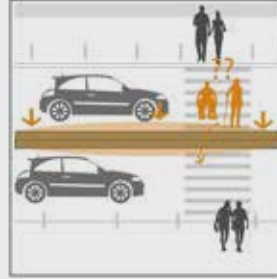
ANA YOLLAR VE KAVŞAKLAR

● MEVCUT OLUMLU



Şerit hizalaması

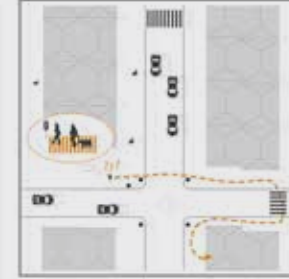
● MEVCUT OLUMSUZ



Orta refüjün taşıt yolu ile aynı seviye olması



Herkes için erişilebilir yaya geçitleri



Doğrudan erişim sağlayan yaya geçitleri

YAYA MEKÂNLANI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

● MEVCUT OLUMLU



Zemin katların aktif kullanılması



Zemin kaplamasının kalitesi



Kent mobilyası

● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya mekânlarında zemin kaplamasının kalitesi



Üst örtü



Engelli erişimi

EĞİTİM VE REKREASYON ALANLARINA GÜVENLİ ERİŞİM

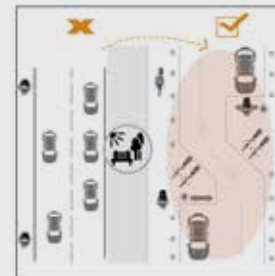
● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması



Trafik yavaşlatma önlemleri



Yaya ve bisikletli erişimi

Eğitim ve Rekreasyon Alanlarına Güvenli Erişim

Hisar Kız Anadolu İmam Hatip Lisesi'nin ve Konak Anadolu İmam Hatip Lisesi'nin çevresindeki sokaklarda bisikletli yol kullanıcılarına yönelik düzenlemeler mevcut değildir. Yaya yollarında ise erişim kalitesi orta düzeydedir. Bu çevre de yaya geçitleri de mevcut değildir.

Bisikletli Ulaşım Altyapısı

Bu başlık, 7. alt bölgenin Konak Meydanı ile olan ilişkisi bağlamında, sahil şeridinde yer alan bisiklet yollarını da kapsayacak biçimde ele alınmaktadır. Bölgedeki bisiklet yolları, ağırlıklı olarak rekreasyon amaçlıdır. Konak Meydanı'nda yer alan metro istasyonlarının giriş-çıkışlarında bisiklet park alanlarının bulunması, toplu taşıma ile bisiklet ulaşımının entegrasyonu açısından olumlu bir durumdur. Ancak söz konusu bisiklet park alanlarının kapasitesi orta düzeydedir.

Bisiklet kullanımına yönelik tespit edilen temel sorun, kavşaklarda bisiklet güvenliğini sağlayacak yatay-dikey işaretlemelerin bulunmamasıdır. Bunun temel nedeni bisikletli ulaşımın bir ulaşım sistemi olarak tasarlanmaması ve sahilde yer alan bisiklet yolunun ağırlıklı olarak rekreasyon amaçlı kullanılmasıdır. Yatay-dikey işaretlemelerin eksikliği, hem bisikletli yol kullanıcıları hem de yayalar için ciddi bir tehlike yaratmaktadır.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

Bölge ulaşım bakımından merkezi bir konumdadır. Konak İskelesi'ne, otobüs duraklarına ve metro hattına yürüme mesafesindedir. Farklı ulaşım türlerini barındırması, bölgenin aktarma noktası olma özelliğini de olumlu yönde desteklemektedir.

Şekil 60 | Seçili Kriterlere göre 7. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri (Devam)

BİSİKLETLİ ULAŞIM

MEVCUT OLUMLU



Bisiklet yolları



Rekreasyon amaçlı bisiklet yolları



Toplu taşıma- bisiklet entegrasyonu

MEVCUT OLUMSUZ



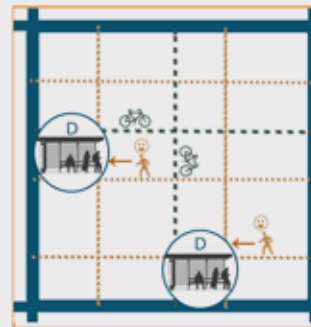
Kavşaklar boyunca güvenli bisiklet yolu



Bisiklet park yerleri

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

MEVCUT OLUMLU



Otobüs duraklarına erişim



Aktarma noktalarında ulaşım türlerinin etkileşimi

MEVCUT OLUMSUZ



8. Alt Bölge: Bahribaba

Bahribaba Bölgesi olarak adlandırılan 8. alt bölge, Yeşiltepe Mahallesi'nin büyük bir kısmını kapsamaktadır. Mithatpaşa Caddesi ile Halil Rıfat Paşa Caddesi gibi ana aksların sınır oluşturduğu bölgede, İzmir Kız Lisesi ve Sarıkamış İlkokulu önemli eğitim donatıları olarak bulunmaktadır. Bölge ayrıca, Atatürk İl Halk Kütüphanesi, İzmir Gösteri Sanatları Merkezi, İzmir Arkeoloji Müzesi ve Etnografya Müzesi gibi kültür ve sanat donatılarına da sahiptir. Bahribaba otobüs durakları, Konak metro istasyonu ve yaya köprüsüyle birlikte, önemli bir aktarma merkezidir.

Şekil 61 | 8. Alt Bölge: Bahribaba



Anayollar ve Kavşaklar

8. alt bölgenin anayollarını oluşturan Mithatpaşa Caddesi ile Halil Rıfat Paşa Caddesi'nde şerit hizalamasının sağlanmış olması olumlu bir durumdur. Şerit hizalaması, trafik akışını kolaylaştıran ve trafik sıkışıklığını önleyen bir unsurdur.

Bununla birlikte, söz konusu iki ana caddede taşıt hızlarının yüksek olduğu, bu durumun özellikle İzmir Kız Lisesi gibi önemli bir eğitim donatısının yer aldığı Mithatpaşa Caddesi'nde tercih edilen bir durum olmadığı söylenebilir.

Halil Rıfat Paşa Caddesi'nin Konak Meydanı ile ilişkili olan kısmında sadece tek bir yaya köprüsünün bulunması ve

Fotoğraf 1 | Yaya Köprüsü



bunun dışında yayalar için doğrudan erişim sağlayan bir alternatifin olmaması, yaya geçitleri bakımından bir eksiklik olarak tespit edilmiştir. 8. alt bölgede, Mithatpaşa Caddesi'nde sadece İzmir Kız Lisesi'nin önünde bulunan yaya geçidi okul ile otobüs durağı arasında doğrudan erişim sağlamaktadır, ancak bu yaya geçidinin kullanıcı dostu olmadığı gözlemlenmiştir.

Yaya geçitlerinin herkes için erişilebilir olması, tekerlekli sandalye kullanıcıları ve bastonlu kişilerin rahat ve güvenli geçişi için düzenlemeler yapılmasını gerektirir. Döşeme seviyesi ile 2 cm'i aşan bir kot farkı varsa rampa düşünülmelidir. Rampa uzunlukları 10 metreye kadar olan rampaların eğimi en fazla %8 olmalıdır. 10 metreden daha uzun rampalarda eğim en fazla %6 olmalıdır.

Fotoğraf 2 | **Mithatpaşa Caddesi'nde Dokunsal Yüzeyler**



Halil Rıfat Paşa Caddesi üzerinde yer alan yaya köprüsünün eğimi, bu standart ile uyumlu hale getirilmelidir. Bölgede bulunan diğer yaya geçitlerinde ise bozulmuş ve aşınmış dokunsal yüzeyler standartlara göre yeniden düzenlenmeli ve gerekli noktalarda yolun her iki tarafında da dokunsal yüzeylere yer verilmelidir.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

8. alt bölgede yayalara ayrılmış mekânların zemin kaplamasının iyi düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Bölge genelinde özellikle Mithatpaşa ve Halil Rıfat Paşa Caddesi'nde zemin kaplaması iyi durumdadır; 334. Sokak ve 351. Sokak'ta ise zemin kaplaması ortalama düzeydedir. Bununla birlikte, bölge genelinde düzenlemiş açık yeşil alanlar bulunmakta, söz konusu düzenlemeler, kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri bakımından kentlilerin ihtiyaçlarını karşılamaktadır.

Bölgede yaya mekânları bakımından tespit edilen temel kriter "yayalara ayrılmış mekânların yeterli olması"dır. Engelsiz bir yaya kaldırımının en az 1,5 metre ve ideal olarak 2 metre genişliğinde olması gerekmektedir.

Yaya kaldırımının genişliği, kullanım yoğunluğu ile yol sınıfına ve grubuna göre boyutlandırılmalıdır (USTAD, 2012). 8. alt bölgede yayalara ayrılmış mekânların genişlikleri genellikle bu standardı karşılayamamaktadır.

Engelli erişimine yönelik düzenlemelerin bölgenin bütününde sağlanamamış olması, dokunsal yüzeylerin sadece Mithatpaşa Caddesi'nde mevcut olması ve bunların da yer yer aşınmış ve bozulmuş olması bölgede karşılaşılan sorunlar arasındadır.

Eğitim ve Rekreasyon Alanlarına Güvenli Erişim

8. alt bölgede "yaya geçitlerinin erişilebilir olması" tespit edilen olumlu özelliklerden biridir. İzmir Kız Lisesi'nin önündeki yaya geçidi buna örnektir. Söz konusu yaya geçidi okul bölgesi ile otobüs durağı arasında doğrudan erişim sağlamaktadır.

Bölgede bulunan her iki okulun da çevresinde servis araçlarının duraklamaları için işaretle belirlenmiş alanlar bulunmamaktadır; bu durum okul çevrelerinde trafik akışının sürekliliği adına bir sorun olarak tespit edilmiştir.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

Konak metro istasyonuna, otobüs duraklarına ve yaya köprüsüne sahip olan Bahribaba alanı önemli bir aktarma merkezidir. Ulaşım türleri arasında geçişin tasarlanmış olması, bu alanın olumlu bir özelliğidir. Ayrıca, toplu taşıma durak ve istasyonlarına erişim de iyi düzeydedir.



ANA YOLLAR VE KAVŞAKLAR

● MEVCUT OLUMLU



Şerit hizalaması

● MEVCUT OLUMSUZ



Operasyonel hızlar



Herkes için erişilebilir yaya geçitleri



Doğrudan erişim sağlayan yaya geçitleri

YAYA MEKÂN LARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

● MEVCUT OLUMLU



Zemin katların aktif kullanılması



Bisiklet kullanımı



Peyzaj öğeleri

● MEVCUT OLUMSUZ



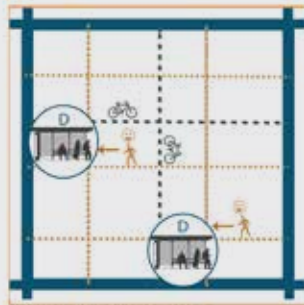
Yaya mekanlarının yeterli olması



Engelli erişimi

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



Otobüs duraklarına erişim



Aktarma noktalarında ulaşım türlerinin etkileşimi

● MEVCUT OLUMSUZ



9. Alt Bölge: Değirmendağı

Mecidiye, Çaha Bey Mahalleleri'nin tamamı ile Fatih, Güngör, Yeşiltepe Mahalleleri'nin bir kısmını kapsayan 9. alt bölge, Değirmendağı Bölgesi olarak adlandırılmaktadır. Bölgede önemli bir eğitim donatısı olarak Halitbey İlkokulu ve kültür donatısı olarak Dr. Selahattin Akçiçek Kültür ve Sanat Merkezi bulunmaktadır.

Şekil 63 | 9. Alt Bölge: Değirmendağı



Anayollar ve Kavşaklar

9. alt bölgenin bu kriter bağlamında değerlendirmeye alınmasının nedeni, bölgenin İnönü Caddesi'nin bir kısmına komşu olmasıdır. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ile İnönü Caddesi, 9. alt bölgede kesişmekte ve bu durum bu noktada bir bariyer niteliği taşımaktadır. Söz konusu kesişim noktasında İnönü Caddesi'nin tüm yol kullanıcı türlerini kapsamadığı tespit edilmiştir. Yaya geçitlerinin herkes için erişilebilir olmaması da tespit edilen bir diğer olumsuz özelliktir. 9. alt bölge ile 10. alt bölge arasında yer alan bu kesişim noktasını yayalar için kullanıcı dostu kılacak düzenlemelere ihtiyaç vardır.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

9. alt bölgede yaya mekânları ile ilgili tespit edilen temel olumsuzluklar: “yayalara ayrılmış mekânların yeterli olmaması” ve “yayalara ayrılmış mekânların aynı seviyede devamlılık göstermemesi” olarak belirlenmiştir. Sokaklarının büyük bir kısmında kaldırım bulunmamaktadır, kaldırım bulunan 350. ve 384. Sokaklar gibi sokaklarda ise kaldırım genişliği standartların genellikle altında kalmaktadır.

Ek olarak, bölge sokaklarında engelli erişimine yönelik uygulamaların eksik olduğu tespit edilmiştir.

Eğitim ve Rekreasyon Alanlarına Güvenli Erişim

Halitbey İlkokulu'nun yakın çevresinde bulunan hız kesici tümsekler, trafik yavaşlatmaya yönelik bir önlem olarak olumlu örnek teşkil etmektedir. Benzer şekilde, okulun öğrenci girişindeki kaldırımın düzenlenmiş olması ve muhtarlığın bulunduğu alanda bir yaya cebinin oluşturulmuş olması da olumludur. Öte yandan, Halitbey İlkokulu'nun önünde tanımlı bir yaya geçidinin olmaması olumsuz bir özellik olarak tespit edilmiştir.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

9. alt bölge, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin devamında İnönü Caddesi bulunduğu için ana ulaşım aksına ve toplu taşıma duraklarına yakın bir konumdadır. Her ne kadar bölge içinde otobüs durakları bulunsun da bu duraklara yaya olarak erişim, hem topografya hem de yaya mekânlarının kalitesi bakımından yeterli düzeyde değildir.



ANA YOLLAR VE KAVŞAKLAR

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Ana yolların tüm yol kullanıcıları için tasarlanması



Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması

YAYA MEKÂN LARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya mekanlarının yeterli olması



Yaya mekanlarının aynı seviye devamlılık göstermesi



Engelli erişimi

EĞİTİM VE REKREASYON ALANLARINA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



Trafik yavaşlatma önlemleri

● MEVCUT OLUMSUZ



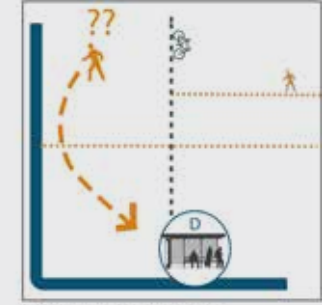
Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ

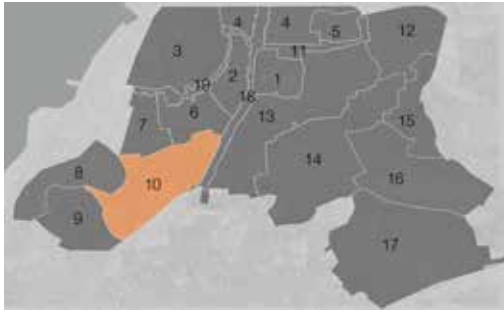


Otobüs duraklarına erişim

10. Alt Bölge: Altınyol-Damlacık

Altınyol-Damlacık bölgesi olarak da adlandırılan 10. alt bölge; Sümer, Odunkapı, Namık Kemal, Şehit Nedim Tuğaltay, Bozkurt, Tan, Mescit, Kahraman, Türkyılmaz ve Yıldız Mahalleleri'nin tamamından, Fatih Mahallesi'nin bir kısmından oluşmaktadır. Bölgede İzmir Eğitim Dış Hastanesi olarak da bilinen Tepecik Eğitim ve Araştırma Hastanesi, Konak Anadolu İmam Hatip Lisesi ve Kestelli Şerife Eczacıbaşı Ortaokulu bulunmaktadır. Ayrıca Eşrefpaşa Pazaryeri de bu bölgededir.

Şekil 65 | 10. Alt Bölge: Altınyol-Damlacık



Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ve Birleşmiş Milletler Caddesi olmak üzere iki önemli ulaşım aksı 10. alt bölgede yer almaktadır. Bu iki aks, üzerinde toplu taşıma duraklarını bulundurması bakımından da önem taşımaktadır.

Anayollar ve Kavşaklar

Hem Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nde hem Birleşmiş Milletler Caddesi'nde taşıt hızlarının yüksek olduğu tespit edilmiştir. Çoğunlukla yaya geçidi bulunmaması, mevcut geçitlerin de doğrudan erişim sağlamaması ve herkes için erişilebilir olmaması temel sorunlar arasındadır.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

Bölgede yayalara ayrılmış mekânlar yetersizdir. Yayalara ayrılmış mekânların aynı seviyede devamlılık göstermemesi bir diğer olumsuz özelliktir. Pek çok sokakta yaya kaldırımının bulunmaması taşıt-yaya çatışmalarına neden olmaktadır. Bu durum savunmasız yol kullanıcıları olan yayalar için risk oluşturmaktadır.

Bölge genelinde sokak hiyerarşisinin sağlanamamış olması, sokakların düzenlenmesinde ve bu düzenlemeye uygun olarak kent mobilyalarının

yerleştirilmesinde de olumsuzluklar yaratmaktadır. Bölgede yayalara yönelik bir rota bulunmadığı için yaya cepleri de görünür değildir. Yaya mekânları ile ilgili tespit edilen bir diğer sorun ise engelli erişimi için gerekli unsurların sağlanamamış olmasıdır.

Eğitim ve Rekreasyon Alanlarına Güvenli Erişim

10. alt bölgede Konak Anadolu İmam Hatip Lisesi ve Kestelli Şerife Eczacıbaşı Ortaokulu olmak üzere iki eğitim donatısı bulunmaktadır. Bu iki okul alanının çevresinde tespit edilen sorunlar, yaya geçitlerinin erişilebilir olmaması; trafik yavaşlatmaya yönelik bileşenlerin bulunmaması; yaya ve bisikletli kullanıcılar için erişilebilirlik düzeyinin düşük olmasıdır.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ve Birleşmiş Milletler Caddesi'nde toplu taşıma hatlarına ait duraklar yer almaktadır. Bununla birlikte, duraklara erişim sağlayan sokaklarda yaya mekânlarının kalitesi yeterli düzeyde değildir ve durak mesafeleri erişimi zorlaştırmaktadır.



ANA YOLLAR VE KAVŞAKLAR

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Operasyonel hızlar



Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması



Yaya geçitlerinin doğrudan erişim sağlanması

YAYA MEKÂN LARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya mekanlarının yeterli olması



Yapıların önünde yeterli alan bulunması



Engelli erişimi

EĞİTİM VE REKREASYON ALANLARINA GÜVENLİ ERİŞİM

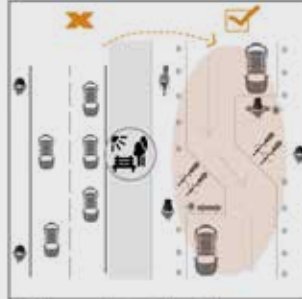
● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması



Trafik yavaşlatma önlemleri



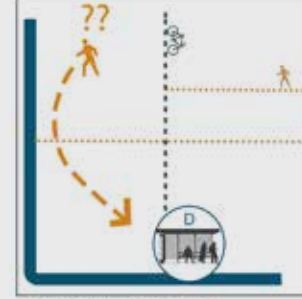
Yaya ve bisikletli erişim

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Otobüs duraklarına erişim

11. Alt Bölge: Anafartalar Caddesi 2. Etap
Anafartalar Caddesi'nin Gazi Osman Paşa Bulvarı ile Basmane Garı arasındaki bölümünü oluşturan 11. alt bölge, Anafartalar Caddesi'nin son bölümünü kapsayan akstır. Hatuniye Camii ile Altınpark'ın bulunduğu bu alt bölge, merkezi konumu nedeniyle erişilebilir bir durumdadır (Kutlu, 2015a).

Şekil 67 | **11. Alt Bölge: Anafartalar Caddesi 2. Etap**



Bölgede öne çıkan ve aktif olarak kullanılan açık yeşil alan Hatuniye Parkı'dır. Bir karşılaşma, iletişim ve dinlenme alanı olan bu meydan, hem 11. alt bölge hem de çevresindeki diğer alt bölgeler için önem taşımaktadır.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

11. alt bölgede aktif zemin kat kullanımı mevcuttur: Bölgede ticari kullanımların geleneksel ve tarihsel anlamda süreklilik göstermesi ve ürün çeşitliliği sunması, bölgeyi bu anlamda destekleyen özelliklerdir. Ayrıca bu bölge, hem bölge üzerinde hem de yakın çevresinde bulunan kamusal alanlara erişim kolaylığı sunmaktadır.

Yayalara ayrılmış mekânlarda zemin kaplamasının kalitesiz olması, bu mekânların aynı seviyede devamlılık göstermemesi, genellikle engelli erişimi için gerekli unsurların sağlanmaması ve yaya ceplerinin görünür olmaması temel sorunlardır. Sokakların temizliği ve altyapı sorunları da yaya mekânlarına yönelik algıyı etkilemektedir. Bölgede trafik denetiminin eksikliği ve taşıt-yaya ayırımının net olmaması, yaya mekânlarına yönelik ihtiyacı güçlendirmektedir. Kent mobilyalarının yetersizliği ve gerekli yerlerde üst örtünün bulunmaması 11. alt bölge ile ilgili diğer olumsuz özellikler arasında yer almaktadır.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

11. alt bölgenin Anafartalar Caddesi'nin devamı niteliğinde olması, metro ve otobüs durak ve istasyonlarına erişilebilirliğin iyi düzeyde olması bölgenin olumlu özellikleridir. Bölgede bir ulaşım türünden diğer ulaşım türüne geçişin de iyi şekilde tasarlanmış olduğunu söylemek mümkündür.



YAYA MEKÂNLARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

MEVCUT OLUMLU



Zemin katların aktif kullanılması



Kamusal alanlara erişim

MEVCUT OLUMSUZ



Yaya mekanlarında zemin kaplamasının kalitesi



Kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri



Engelli erişimi



Yaya mekanlarının aynı seviye devamlılık göstermesi



Üst örtü



Yaya ceplerinin görünür olması

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

MEVCUT OLUMLU



Otobüs duraklarına erişim



Aktarma noktalarında ulaşım türlerinin etkileşimi

MEVCUT OLUMSUZ

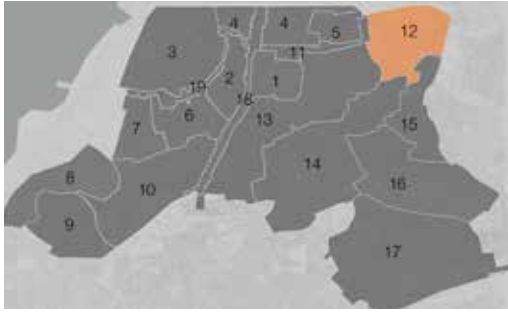


12. Alt Bölge: Aya Vukla Kilisesi Ve Çevresi

Etiler Mahallesi'nin bir bölümüyle Faik Paşa Mahallesi'nden oluşan 12. alt bölge, Aya Vukla Kilisesi ve çevresini kapsamaktadır.

12. alt bölge, Basmane Garı'na yakınlığı ve Gaziler Caddesi'ne bitişik olması bakımından önemli ulaşım akslarını sınırları içerisinde bulundurmaktadır. Bölgede ayrıca Şehit Fethi Bey Ortaokulu önemli bir eğitim donatısı olarak bulunmaktadır. Altınpark Arkeolojik Kazı Alanı da bölge içindedir.

Şekil 69 | 12. Alt Bölge: Aya Vukla Kilisesi ve Çevresi



Anayollar ve Kavşaklar

12. alt bölgede bulunan ana aks Gaziler Caddesi'dir. Fevzi Paşa Bulvarı'nın devamında yer alan bu cadde için tespit edilen temel sorunlar, orta refüjün uygun genişlikte olmaması, yolun 12. alt bölge ile sınır oluşturan bölümünde sadece iki adet yaya geçidi bulunması ve bu yaya geçitlerinin herkes için erişilebilir olmamasıdır. Gaziler Caddesi'nde yaya yolunu engelleyen aydınlatma elemanları ile bazı özel işletmelere ait ürün ve tabela gibi sabit objelerin bulunması da olumsuz özellikler arasındadır.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

12. alt bölgede yaya erişimiyle ilgili birçok düzenleme eksiktir. Özellikle bölgenin iç kısmında kalan ara sokaklarda yayalara ayrılmış mekânların bulunmaması, mevcut mekânlara çok kısıtlı bir alan sağlanmış olması ve bu mekânların aynı seviyede devamlılık göstermemesi bölgenin en büyük sorunları arasındadır. Yine bölgenin iç kısmında kalan sokaklarda zemin kaplamasının kalitesi bir sorun olarak tespit edilmiştir. Genellikle asfalt kaplamanın tercih edildiği bu sokaklarda, yaya trafiğine uygun bir zemin kaplaması mevcut değildir. Sokaklarda yol dokusu

üzerinde bozulmalar da tespit edilmiştir. Yaya mekânlarıyla ilgili sorunlardan bir diğeri de engelli erişimi için gerekli unsurların sağlanmamış olmasıdır. Bölge genelinde peyzaj öğelerinin yeterli düzeyde bulunmaması, mevcut olan yaya ceplerinin görünür olmaması ve sokak üzerinde kent mobilyalarının yeterli düzeyde bulunmaması, kamusal alan düzenlemeleri bakımından temel olumsuzluklardır.

Eğitim ve Rekreasyon Alanlarına Güvenli Erişim

967. Sokak'ta bulunan Şehit Fethi Bey Ortaokulu, bölge için önemli bir eğitim donatısıdır. Ayrıca 1282. Sokak üzerinde bulunan Vali Kazım Paşa İlkokulu da bölge ile ilişkili olması bakımından bu bölümde değerlendirilecektir.

Okulların giriş ve çıkış noktalarında işaretlenmiş olan yaya geçitlerinin boyalarının silindiği, bu geçitlerin sinyalizasyon ile desteklenmediği tespit edilmiştir. Bölgenin hemen hemen bütün ara sokaklarında yaya mekânlarına ilişkin saptanan eksiklikler, okul bölgelerine erişimin de kalitesini de zayıflatmaktadır. Ayrıca, bisikletli erişimin de kalitesinin düşük olduğu söylenebilir. Okul bölgelerinde, servis araçlarının duraklamaları için işaretle belirlenmiş alanlar da bulunmamaktadır.

Toplu Taşıma Güvenli Erişim

12. alt bölgenin yakınında hem Basmane Garı hem de Basmane Garı otobüs durağı mevcuttur. Bölge toplu taşıma durak ve istasyonlarına yakın olmakla birlikte, özellikle otobüs duraklarının kullanıcı dostu bir tasarıma sahip olmaması olumsuz bir durumdur. Bölgenin çevresinde bulunan aktarma noktalarına erişim de sorun teşkil etmektedir.



ANA YOLLAR VE KAVŞAKLAR

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması



Yaya erişiminin sabit objeler nedeniyle engellenmesi



Orta refuj genişliği

YAYA MEKÂN LARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya mekânlarının yeterli olması



Yaya mekânlarında zemin kaplamasının kalitesi



Engelli erişimi



Kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri



Yaya ceplerinin görünür olması

EĞİTİM VE REKREASYON ALANLARINA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması

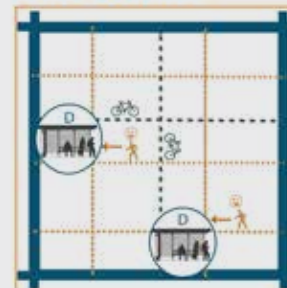


Taşıtlar için yüklenme boşaltma alanlarının bulunması



Yaya ve bisikletli erişimi

● MEVCUT OLUMLU



Otobüs duraklarına erişim

● MEVCUT OLUMSUZ



Otobüs durak tasarımı

13. Alt Bölge: 1. Halka Konut Dokusu

13. alt bölge, Agora çevresinde yer alan birinci halka konut dokusudur. Tuzcu, Ülkü, Sakarya, Yeni, Pazaryeri ve Altınordu Mahalleleri'nin tamamı ile Ali Reis Mahallesi'nin bir kısmından oluşmaktadır. İki önemli aks -Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ve Anafartalar Caddesi'nin ikinci etabı- bu bölge ile komşu durumdadır. Bölgenin meydan özelliği gösteren noktalarında bakkal, manav, kasap, fırın gibi alan içi ticari birimler; cami, kıraathane gibi kamusal mekânlar bulunmakta ve bu mekânlara ulaşan akslarda yaya trafiği daha yoğun olarak gözlemlenmektedir (Kutlu, 2015b).

Şekil 71 | 13. Alt Bölge: 1. Halka Konut Dokusu



Bölgedeki eğitim donatıları, Yıldırım Kemalbey İlkokulu, Kemal Atatürk Ortaokulu, Konak Hürriyet Anadolu Lisesi ve İsmetpaşa İlkokulu'dur. İBB'ye bağlı olan ve Pazaryeri Mahallesi içerisinde konumlanan İzmir Tarih Tasarım Atölyesi de önemli bir donatıdır.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

13. alt bölgede yaya mekânlarının kalitesi bakımından olumsuzluk teşkil eden pek çok durum bulunmaktadır. Yayaalara ayrılmış mekânların yetersizliği, bu mekânlardaki zemin kaplamasının kalitesizliği ve engellilerin erişimine uygun olmaması bunların başında gelmektedir. Ayrıca, yaya- taşıt ayrımına yönelik sokak düzenlemeleri de büyük ölçüde eksiktir. Düzenleme bulunan noktalarda ise yayaalara ayrılmış mekânların hem genişlik hem de aynı seviyede devamlılık gösterme bakımından sorunludur. Bölgede engelli erişimine yönelik unsurlar bulunmamaktadır. Bölgede yaya erişiminde yaşanan sorunların temel nedenleri, sıkı ve organik düzene sahip konut dokusuna bağlı olarak yolların dar olması; topografya; yol üstü taşıt parklanmaları ve taşıtların dar sokaklarda hız yapması olarak sıralanabilir (Kutlu, 2015b). Bunlar, kamusal alanlara erişim konusunda da olumsuzluklara neden olmaktadır.

13. alt bölge içerisinde rekreasyon alanları, açık yeşil alanlar ve yaya cepleri yok denecek kadar azdır; ek olarak, kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri de yetersizdir. Sokakların genellikle bakımsız olduğu, altyapının ve aydınlatmanın yetersiz olduğu, yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı tabelaların neredeyse hiç bulunmadığı tespit edilmiştir. 13. alt bölgede kamusal kullanımın en yoğun görüldüğü noktalar sokaklardır; çocuklar ve kadınlar sosyalleşmek amacıyla en çok konut önlerini ve dolayısıyla sokakları kullanmaktadır (Kutlu, 2015b).

Yapıların önünde bina giriş-çıkışları, peyzaj öğeleri, yönlendirme ve tabelalar için yeterli alan bulunmaması tespit edilen diğer sorunlardır.

Eğitim ve Rekreasyon Alanlarına Güvenli Erişim

Bölgede yaya erişimiyle ilgili gözlemlenen olumsuzluklar, okul bölgeleri için de geçerlidir. Ayrıca, okul bölgelerinin çevresinde servis araçlarının duraklamaları için işaretle belirlenmiş alanlar bulunmamaktadır.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

Bölgeye en yakın toplu taşıma durak ve istasyonları, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi üzerinde ve Basmane Garı çevresinde bulunmaktadır. Bu noktalara ve aktarma noktalarına erişim, mevcut yollarda yayaalara ayrılmış mekânların koşullarıyla paralel biçimde, çeşitli olumsuzluklar barındırmaktadır.

YAYA MEKÂNLARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya mekanlarında zemin kaplamasının kalitesi



Kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri



Kamusal alana erişim



Yaya mekanlarının aynı seviyede devamlılık göstermesi



Engelli erişimi



Yaya ceplerinin görünür olması

EĞİTİM VE REKREASYON ALANLARINA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması



Taşıtlar için yüklenme boşaltma alanlarının bulunması



Yaya ve bisikletli erişimi

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Otobüs duraklarına erişim

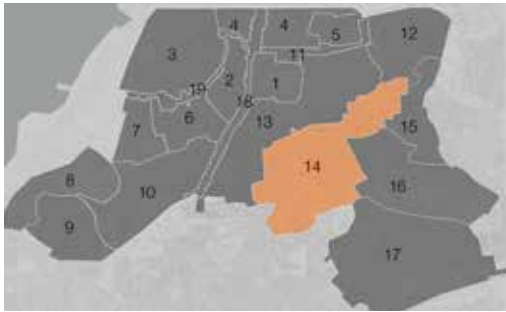


Diğer ulaşım türleri ile etkileşim

14. Alt Bölge: 2. Halka Konut Dokusu

Agora çevresindeki ikinci halka konut dokusu olarak da tanımlanan 14. alt bölge; Aziziye Mahallesi'nin Antik Stadyum kesiminden, Altay ve Süvari Mahallesi'nin tamamından, Kadifekale Mahallesi'nin bir kısmından, Ali Reis Mahallesi ve Kubilay Mahallesi'nin Antik Tiyatro dışındaki kesimlerinden oluşmaktadır. Altay Mahallesi'ndeki gecekondular heyelan tehlikesine maruz olduğu için taşınmıştır. 13. alt bölgeye benzer bir fiziki ve sosyal dokuya sahip olan bu bölgede de yaya mekânlarıyla ve kamusal alanlarla ilgili olumsuzluklar mevcuttur (Tekeli, 2015). Bölgede bulunan Rakım Erkutlu Caddesi ve Hacı Ali Efendi Caddesi, bölgeye toplu taşıma ile erişim imkânı oluşturan, önemli

Şekil 73 | 14. Alt Bölge: 2. Halka Konut Dokusu



akşlar arasında yer almaktadır. Bölgedeki eğitim donatıları, İnkılap İlkokulu ve Topaltı İlköğretim Okulu'dur.

Anayollar ve Kavşaklar

Rakım Erkutlu Caddesi ve Hacı Ali Efendi Caddesi, 14. alt bölge için ana ulaşım akslarıdır. Bu anayolların tüm yol kullanıcı türlerini kapsamaması bölge için bir olumsuzluk olarak tespit edilmiştir. Yine söz konusu anayollarda orta refüjün bulunmaması da bir sorundur. Rakım Erkutlu Caddesi'nde ve Hacı Ali Efendi Caddesi'nde yaya erişimini kolaylaştıracak düzenlemelerin mevcut olmaması da tespit edilen bir diğer olumsuz özelliktir.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

14. alt bölge, 13. alt bölge ile hem konut stoku ve yerleşim düzeni bakımından hem de mevcut olumlu ve olumsuz özellikler bakımından benzerlik göstermektedir. Bölgedeki yaya mekânlarının yetersizliği, yaya-taşıt ayrımını sağlayacak düzenlemelerin eksikliği ve yayalara ayrılmış mekânların genişlik ve seviye bakımından devamlılık göstermemesi, tespit edilen temel olumsuzluklar arasındadır. Yaya mekânları ile ilişkili bir diğer sorun yayalara ayrılmış

mekânların zemin kaplaması bakımından kötü durumda olmasıdır; bazı sokaklarda zeminde ciddi bozulmalar ve çukurlaşmalar mevcuttur.

Bölge, topografyadan kaynaklanan bazı sorunlara da sahiptir ve çoğu sokak engelli erişimi için gerekli unsurlara sahip değildir. Ek olarak, taşıt hızlarının yüksek olması ve dar sokaklarda taşıtların hız yapması yayaların güvenliği için tehdit oluşturmaktadır.

14. alt bölge içerisinde rekreasyon alanları, açık yeşil alanlar ve yaya cepleri yok denecek kadar azdır; bölgede sadece Ayten Ökmen Parkı bulunmaktadır. 14. alt bölgede, 13. alt bölgede olduğu gibi kamusal kullanımın en yoğun görüldüğü mekânlar sokaklardır. Sokaklarda ise kent mobilyalarının ve peyzaj öğelerinin yetersiz olması temel eksikliklerdir. Son olarak, bölgedeki yapıların önünde; bina giriş-çıkışları, peyzaj öğeleri ve yönlendirme ile tabelalar için yeterli alan bulunmadığı tespit edilmiştir.

Eğitim ve Rekreasyon Alanlarına Güvenli Erişim

Yaya erişimiyle ilgili bölge genelinde saptanan sorunlar, İnkılap İlkokulu ve Topaltı İlköğretim Okulu'nun çevresinde de geçerlidir. Okul bölgeleri ve yakın çevrelerinde yaya geçitleri eksik veya yetersizdir.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

14. alt bölgeye en yakın toplu taşıma durak ve istasyonları, bölge sınırları içinde bulunan Rakım Erkutlu Caddesi ve Hacı Ali Efendi Caddesi'ndedir. Yaya mekânlarının koşulları ve topografyaya bağlı olarak bu noktalara erişim olumsuzluk teşkil etmektedir. Tespit edilen bir diğer olumsuz özellik ise ana akslar üzerinde bulunan otobüs duraklarının kullanıcı dostu bir tasarıma sahip olmamasıdır.



ANA YOLLAR VE KAVŞAKLAR

MEVCUT OLUMLU



MEVCUT OLUMSUZ



Ana yolların tüm yol kullanıcıları için tasarlanması



Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması



Orta refüj genişliği

YAYA MEKÂN LARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

MEVCUT OLUMLU



MEVCUT OLUMSUZ



Yaya mekânlarının yeterli olması



Yaya mekânlarında zemin kaplamasının kalitesi



Engelli erişimi



Kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri



Yaya mekânlarının aynı seviyede devamlılık göstermesi

EĞİTİM VE REKREASYON ALANLARINA GÜVENLİ ERİŞİM

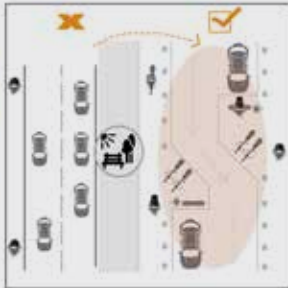
MEVCUT OLUMLU



MEVCUT OLUMSUZ



Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması



Trafik yavaşlatma önlemleri



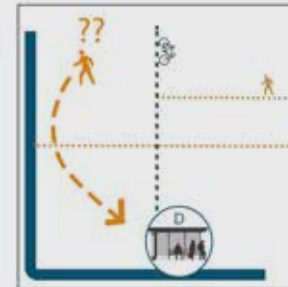
Yaya ve bisikletli erişimi

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

MEVCUT OLUMLU



MEVCUT OLUMSUZ



15. Alt Bölge: Kuzey Yamaç Gecekondu Alanı

Kuzey Yamaç Gecekondu Alanı olarak tanımlanan 15. alt bölge; Mirali, Kubilay ve Kadifekale Mahalleleri'nin bazı bölümlerinden oluşmaktadır. Bölge sınırları içerisinde, 14. alt bölgeden gelen Hacı Ali Efendi Caddesi'nin bir bölümü bulunmaktadır.

Şekil 75 | 15. Alt Bölge: Kuzey Yamaç Gecekondu Alanı



Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

15. alt bölge, hem 13. alt bölge hem de 14. alt bölge ile yerleşim dokusu ve sokak düzeni bakımından benzerlik göstermektedir. Bölgedeki yaya mekânlarının yetersiz olması, sokakların büyük bir kısmında yaya-taşıt ayrımını sağlayacak düzenlemelerin bulunmaması, ayırım sağlanan noktalarda ise yayalara ayrılmış mekânların genişlik ve seviye bakımından devamlılık göstermemesi tespit edilen temel olumsuzluklardır. Yaya mekânları ile ilişkili bir diğer olumsuz özellik, sokakların büyük bir kısmında yayalara ayrılmış mekânların zemin kaplamasında ciddi bozulma ve çukurlaşmaların olmasıdır. Sokakların altyapı sorunları da bölge ile ilgili tespit edilen bir diğer temel olumsuzluktur. Bölgede, topografyaya ve sokakların bir kısmının merdivenli olmasına bağlı olarak, herkes için erişilebilirlik sağlanamamaktadır. Ayrıca bölgede, alt bölgelerin büyük bir kısmında olduğu gibi görme ve işitme engelliler için düzenlemeler mevcut değildir.

15. alt bölgede, yaya cepleri ya da açık yeşil alanlar bulunmamaktadır. Bölge genelinde kent mobilyalarının ve peyzaj öğelerinin yeterli düzeyde bulunmaması, kamusal alanlara yönelik tespit edilen olumsuzluklar arasındadır. Sokaklar ve kapı önleri bu bölgenin sosyalleşme alanlarını oluşturmaktadır. Sokakların sıkışık ve dar yapısı; yapıların önünde bina giriş-çıkışları, peyzaj öğeleri, yönlendirme ve tabelalar için yeterli alan bulunmamasına neden olmaktadır.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

15. alt bölgede sadece Hacı Ali Efendi Caddesi üzerinde otobüs hatları işletilmekte ve bunlar yetersiz kalmaktadır. Bölgede ikamet edenler için en yakın toplu taşıma istasyon ve durakları 12, 14 ve 16. alt bölgelerde bulunmaktadır. Yaya mekânlarının koşulları ve topografya, bu noktalara erişim açısından olumsuzluk teşkil etmektedir.



YAYA MEKÂNLARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya mekânlarında zemin kaplamasının kalitesi



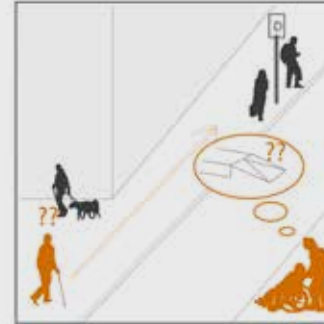
Kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri



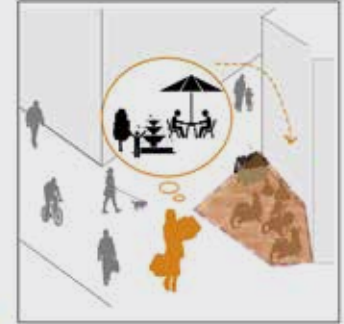
Yapıların önünde yeterli alan bulunması



Yaya mekânlarının aynı seviye devamlılık göstermesi



Engelli erişimi



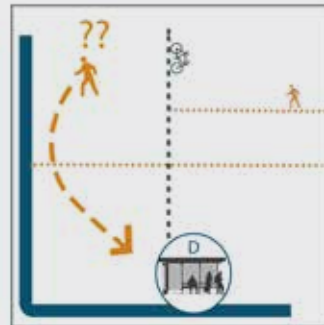
Yaya ceplerinin görünür olması

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Otobüs duraklarına erişim



Otobüs durak tasarımı

16. Alt Bölge: Kadifekale-Antik Tiyatro Alanı

Kadifekale-Antik Tiyatro Alanı olarak da tanımlanan 16. alt bölgenin büyük bir kısmı Kadifekale Mahallesi'nden oluşmaktadır. Bununla birlikte, Kosova, Kubilay, Ali Reis Mahalleleri'nin bir kısmı da bu bölgede yer almaktadır. Rakım Erkutlu Caddesi ile Hacı Ali Efendi Caddesi'nin bir kısmı bu bölgede bulunmaktadır. Bölgenin en önemli rekreasyon alanı Kadifekale'dir.

Anayollar ve Kavşaklar

Rakım Erkutlu Caddesi ile Hacı Ali Efendi Caddesi'nin tüm yol kullanıcılarını kapsamaması olumsuz bir özelliktir. Orta refüjün bulunmamasının yanı sıra her

Şekil 77 | 16. Alt Bölge: Kadifekale-Antik Tiyatro Alanı



iki ana aks üzerinde de yaya geçidine ve sinyalizasyon sistemine yer verilmemesi önemli eksikliklerdir. Bölgede Kadifekale gibi önemli bir nirengi noktasının varlığı düşünülecek olursa bu düzenlemelere duyulan ihtiyaç daha iyi anlaşılır.

Ana akslarda bulunan yaya kaldırımları yeterli genişlikte değildir ve sabit objeler tarafından engellenmektedir. Yaya yollarının kent mobilyaları ve ağaçlar tarafından engellemesi, yaya erişiminin düzeyini olumsuz yönde etkilemektedir.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

16. alt bölgede yaya mekânlarının kalitesi, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin üst kısmında kalan konut dokusunun tamamında olduğu gibi, pek çok soruna sahiptir. 16. alt bölge genelinde yayalara ayrılmış mekânların yeterli olmadığı, bu mekânlarda zemin kaplamasının kalitesinin kötü olduğu ve engelli erişimine uygun olmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca 16. alt bölgede çoğunlukla yaya-araç ayrımını mümkün kılacak bir sokak düzenlemesi söz konusu değildir. Ayrım sağlanan noktalarda ise yayalara ayrılmış mekânların hem genişlik hem de aynı seviyede devamlılık gösterme bakımından yetersiz olduğu görülmektedir.

Kadifekale, bölge için önemli bir rekreasyon alanıdır. Bölgenin açık yeşil alanlar ve yaya cepleri bakımından yetersiz olduğu tespit edilmiştir. 16. alt bölgedeki sosyalleşme alanları sokaklar ve kapı önleri olarak tanımlanabilir.

16. bölge, kent mobilyaları, peyzaj öğeleri, aydınlatma elemanları bakımından yetersizdir. Yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı tabelalara neredeyse hiç rastlanmamaktadır. Yapıların önünde bina giriş-çıkışları, peyzaj öğeleri, yönlendirme ve tabelalar için yeterli alan bulunmamaktadır.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

16. alt bölgeden geçen toplu taşıma hattı, Rakım Erkutlu Caddesi üzerinde bulunmakta ve yetersiz kalmaktadır. Bölgede ikamet edenler için diğer en yakın toplu taşıma istasyon ve durakları 14 ve 15. alt bölgelerde yer almaktadır. Kaldı ki toplu taşıma olanakları bu bölgelerde de yetersizdir. Bölgede ve yakın çevresinde bulunan otobüs duraklarına erişim ise yaya mekânlarının koşulları ve topografya nedeniyle çeşitli olumsuzluklar barındırmaktadır.



ANA YOLLAR VE KAVŞAKLAR

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Yaya geçitlerinin standartlara uygun olması



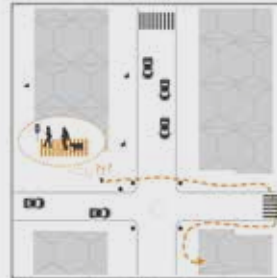
Yaya erişiminin sabit objeler nedeniyle engellenmesi



Orta refüj genişliği



Ana yolların tüm yol kullanıcıları için tasarlanması



Yaya geçitlerinin doğrudan erişim sağlanması



Yayalar için yeşil faz süresi

YAYA MEKÂN LARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

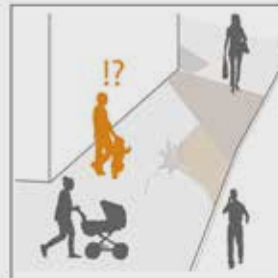
● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Kamusal alanlara erişim



Yaya mekânlarında zemin kaplamasının kalitesi



Engelli erişimi



Kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri



Yaya ceplerinin görünür olması



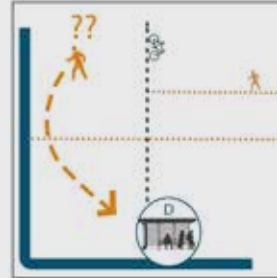
Yapıların önünde yeterli alan bulunması

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

● MEVCUT OLUMLU



● MEVCUT OLUMSUZ



Otobüs duraklarına erişim

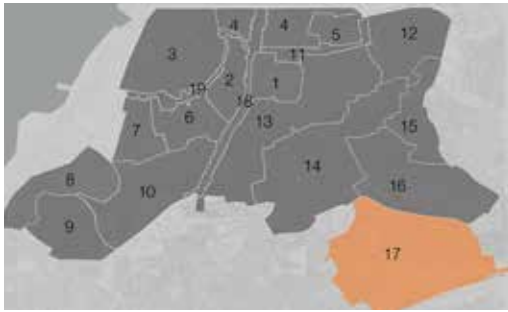


Otobüs durak tasarımı

17. Alt Bölge: Güney Yamaç Heyelan Alanı

Kadifekale'nin güney yamacındaki heyelan alanı olan 17. alt bölge, İmariye Mahallesi ile 19 Mayıs, Vezirağa, Yeşildere, Kosova, Hasan Özdemir ve 1. Kadriye Mahalleleri'nin heyelana maruz kalan kısımlarından oluşmaktadır. Bu alandaki gecekonduların yıkımları 2007'de başlamış, yıkılan yapıların yerine ağaçlar dikilmiştir (Tekeli, 2015).

Şekil 79 | 17. Alt Bölge: Güney Yamaç Heyelan Alanı



18. Alt Bölge: İkiçeşmelik-Eşrefpaşa Caddesi

Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ve çevresindeki yerleşme dokusunun bir kısmını kapsayan 18. alt bölge; 1, 2, 4, 6, 10 ve 13. alt bölgelerle ilişkilidir (Tekeli, 2015). 18. alt bölge, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin Fevzi Paşa Bulvarı'nda bulunan Çankaya metro istasyonunun yakın çevresinden başlayan ve Agora'nın önünden devam ederek Cici Park'a kadar uzanan kısmını kapsamaktadır. Çalışma alanındaki en önemli aks olan Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi, mevcut yapısına bağlı olarak bölge için bir bariyer etkisi yaratmaktadır.

Şekil 80 | 18. Alt Bölge: İkiçeşmelik-Eşrefpaşa Caddesi



Anayollar ve Kavşaklar

18. alt bölge, taşıt hızları bakımından en sorunlu alt bölgelerden bir tanesidir. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nde sınırlı sayıda yaya geçidi bulunmakta, bu yaya geçitleri genellikle doğrudan erişim sağlamamaktadır. Cadde boyunca yayaların karşıdan karşıya geçtiği noktalardaki sinyalizasyon sisteminin yayaların karşıdan karşıya geçişlerini tamamlamaları için yeterli zaman tanımaması da yaya erişimi açısından bir diğer olumsuz özelliktir. Aks boyunca orta refüjün genişliğinin değişkenlik göstermesi ve yolun belli kısımlarında orta refüjün bulunmaması tespit edilen bir diğer sorundur.

Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi, hem Kemeraltı Bölgesi ile konut dokusu arasında bir bağlantı noktası olması hem de kent için önem taşıyan Agora gibi yapılarla doğrudan ilişkili olması nedeniyle önemlidir. Bu bağlamda kent için bariyer niteliği taşıyan bu aksın yaya erişimi ve yürünebilirlik bakımından belli standartları sağlaması gerekir. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi, yayalara ayrılmış mekânların yetersiz olması başta olmak üzere yaya erişimine yönelik konularda olumsuz özelliklere sahiptir. Bu aks boyunca yaya mekânlarının genişlik, zemin kaplaması ve engelli erişimine yönelik unsurlar bakımından yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Cadde üzerinde bulunan işletmelerin ürünlerinin kaldırım alanına taşması, kaldırımın aktif kullanım alanını daraltmaktadır. Ayrıca, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin bariyer etkisi yaratması da kamusal alanlara ve kentin önemli odaklarına erişimi zorlaştırmaktadır.

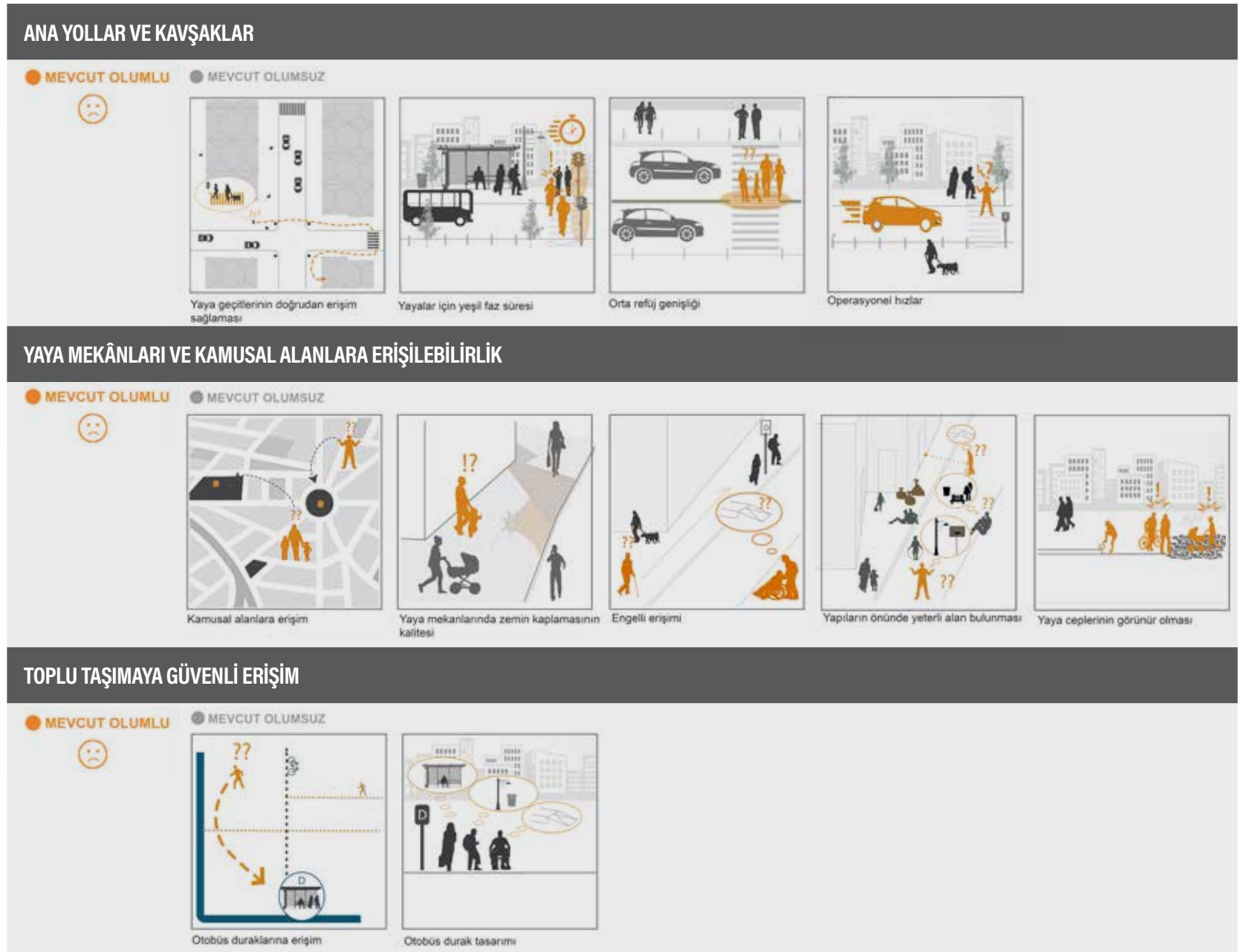


Kaldırım genişliklerinin değişkenliği ve aktif zemin kat kullanımı, aks üzerindeki yapıların önünde bina giriş-çıkışları, peyzaj öğeleri, yönlendirme ve tabelalar için yeterli alan bulunmamasına yol açmaktadır. Ayrıca, kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri de eksikliği tespit edilen unsurlar arasındadır.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

18. alt bölge, toplu taşıma hatlarının güzergâhında bulunması bakımından olumlu özelliklere sahiptir; ancak durak alanlarına yaya erişiminin kalitesi istenen düzeyde değildir. Bölge için bir diğer sorun otobüs duraklarının kullanıcı dostu bir tasarıma sahip olmamasıdır.

Şekil 81 | Seçili Kriterlere göre 18. Alt Bölgenin Başlıca Olumlu ve Olumsuz Yönleri



19. Alt Bölge: Anafartalar Caddesi 1. Etap

Konak'tan başlayan Anafartalar Caddesi'ni ve caddenin iki yanında bulunan yapı stokunu kapsayan 19. alt bölge; 2, 3, 4, 6 ve 7. alt bölgelerle ilişki içindedir (Tekeli, 2015). Ağırlıklı olarak ticaret kullanımlarının bulunduğu yayalaştırılmış bir aks olan Anafartalar Caddesi, tüm çalışma alanı içerisinde gündüz yaya trafiğinin en yoğun olduğu bölgedir. 19. alt bölge hem yakın çevresinde bulunan alt bölgeler için bir geçiş aksı hem de başlı başına bir yürüme ve alışveriş aksı olarak hizmet vermektedir.

Şekil 82 | 19. Alt Bölge: Anafartalar Caddesi 1. Etap



Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlara Erişim

Anafartalar Caddesi'nin ilk etabının olumlu özelliklerinin başında aktif zemin kat kullanımı gelmektedir. Buna ek olarak, tarihi dokusu da göz önünde bulundurulacak olursa, söz konusu caddede yayalara ayrılmış mekânlar yeterlidir.

Anafartalar Caddesi'nde kent mobilyalarının, peyzaj öğelerinin ve aydınlatma elemanlarının yeterli düzeyde bulunmaması ve aks genelinde gerekli noktalarda yeterli seviyede üst örtü olmaması, bölgede öne çıkan eksikliklerdir. 19. alt bölgenin ticaret ağırlıklı bir işleve sahip olması ve aktif zemin kat kullanımı, işletmelerin ürünlerini teşhir amacıyla yapıların önünde sergilemesine neden olmaktadır. Bu durum hem yaya mekânlarında daralmaya hem de yaya ceplerinin görünür olmamasına neden olmaktadır.

19. alt bölge için tespit edilen en temel olumsuzluklardan biri de aks boyunca engelli erişimi için gerekli unsurların sağlanmamış olmasıdır.

Toplu Taşımaya Güvenli Erişim

19. alt bölge, hem Konak Meydanı'na hem de Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'ne olan yakınlığına bağlı olarak erişilebilir bir konumdadır. Bu bağlamda otobüs duraklarına erişimin kolay olduğunu söylemek mümkündür. 19. alt bölge, 3 ve 4. alt bölgelerle komşu olması nedeniyle metro istasyonlarına ve Konak Meydanı'na olan yakınlığı nedeniyle vapur iskelesine de yürüme mesafesindedir. Bu anlamda, farklı ulaşım sistemlerine de erişim mümkün ve kolaydır. Aktarma noktası özelliği gösteren ve Anafartalar Caddesi'nin uç noktalarından biri olan Konak Meydanı'nda ise farklı ulaşım türleri arasında geçiş mümkündür.



YAYA MEKÂN LARI VE KAMUSAL ALANLARA ERİŞİLEBİLİRLİK

MEVCUT OLUMLU



Zemin katların aktif kullanılması



Bisiklet kullanımı

MEVCUT OLUMSUZ



Üst örtü



Kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri



Engelli erişimi



Aydınlatma elemanlarının yeterli olması



Yaya ceplerinin görünür olması

TOPLU TAŞIMAYA GÜVENLİ ERİŞİM

MEVCUT OLUMLU



Otobüs duraklarına erişim



Aktarma noktalarında ulaşım türlerinin etkileşimi

MEVCUT OLUMSUZ





SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM ÖNERİLERİ

Bu bölüm, Yaya Ulaşımı Planlaması, Bisiklet Ulaşımı Planlaması, Güvenli, Erişilebilir Toplu Taşıma Sistemlerinin Planlanması ve Parklanma Alanlarının Planlanması alt başlıklarından oluşmaktadır.

YAYA ULAŞIMI PLANLAMASI

Erişilebilirlik Çalışmaları: Yürümenin Teşvik Edilmesi, Yaya Erişiminin Artırılması

Kemeraltı bölgesi için temel ihtiyaçlardan biri yürümenin teşvik edilmesi ve buna bağlı olarak yaya erişimine yönelik altyapının geliştirilmesidir. Bu kapsamda getirilen öneriler, yürünebilirlik ölçütlerine dayalı bir yol ağının oluşturulması, caddeler için özgün kimliklerin oluşturulması ve yön bulma imkânlarının geliştirilmesi ile paralellik gösterecek şekilde aktarılmaktadır.

Çalışma alanı, yayalar için sunabileceği çok sayıda güzergâh seçeneği ile önemli bir potansiyele sahiptir. Çalışmanın ilk bölümünde “Yürünebilirlik” başlığında vurgulandığı üzere, Kemeraltı genelinde anlaşılabilir bir yaya ağının bulunmadığı görülmektedir. Bölgede yaya altyapısını oluşturmaya yönelik ilk adım, süreklilik ve konfor ölçütlerini sağlamak ve yayalar için bir yol ağı oluşturmak olmalıdır.

Kemeraltı genelinde herkes için erişilebilirlik sağlanmalıdır.

Tasarım yaklaşımı oluşturulurken özellikle yaşlılar, engelliler, küçük çocukları olan veya bebek arabası süren kişiler göz önünde bulundurulmalıdır. Bölge genelinde belli akslarda mevcut olan dokunsal yüzey uygulamalarının yaygınlaştırılması, bunların toplu taşıma durakları ve önemli kentsel donatı alanları ile ilişkilendirilerek bir yol ağı oluşturması gerekmektedir. Bölgede gerçekleştirilen anket çalışmasına göre engelli kullanıcıların karşılaştıkları en temel sorunlar, engelli rampalarının ve dokunsal yüzeylerin yetersizliğidir. Engelli bireylerin erişimine yönelik

uygulamaların bütünsel bir biçimde ele alınması, her engellilik durumuna hitap edecek düzenlemelerin geliştirilmesi önem taşımaktadır.

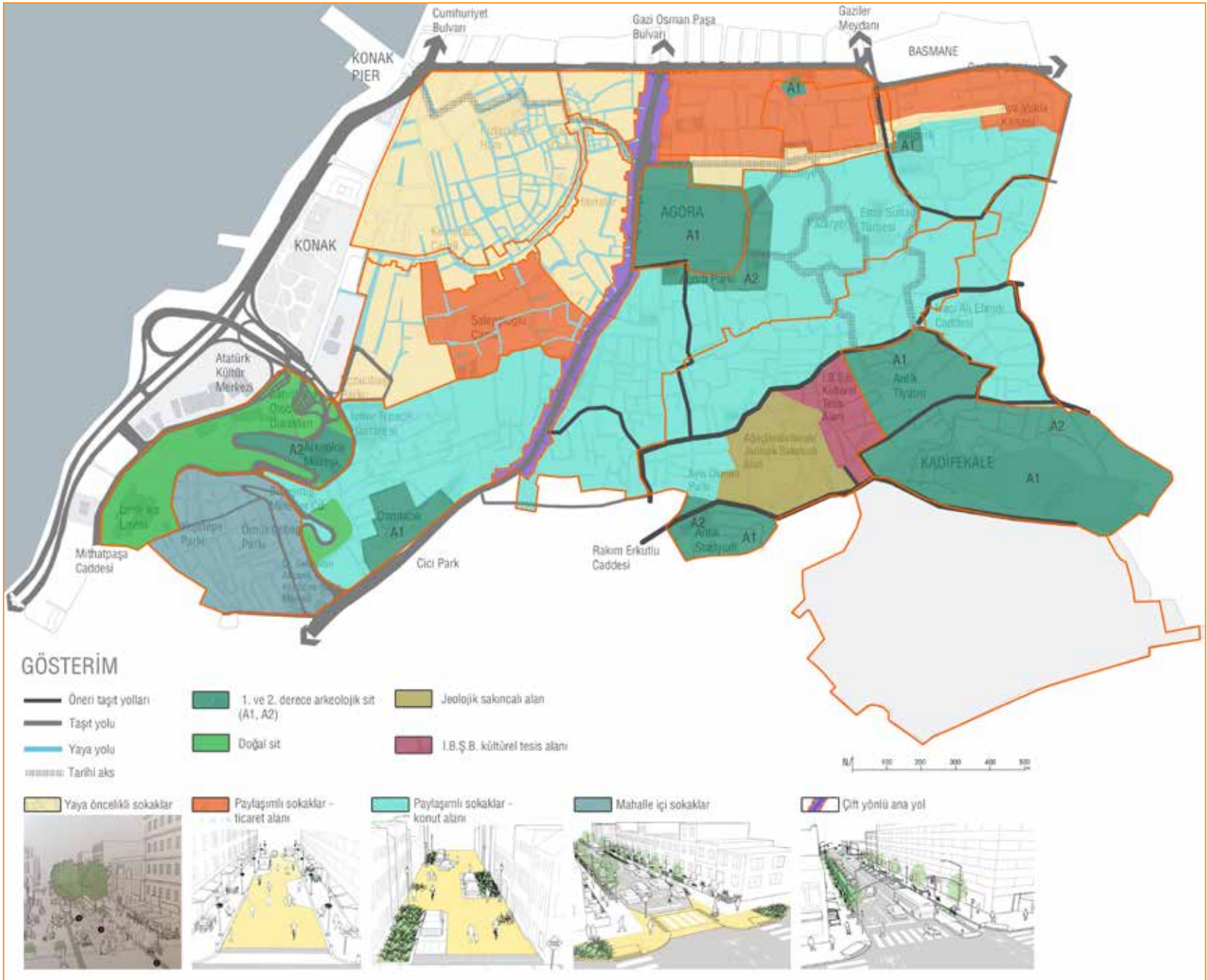
Çalışma alanının sahip olduğu olanaklardan yararlanılmasını sağlayacak, yaygın, etkin ve güvenli yürüyüş güzergâhları oluşturulmalıdır.

Yayalar için gerçekleştirilecek düzenlemeler kapsamında öncelikle yaya yolları kademelendirilmeli ve bu kademelendirmeyi detaylı bir şekilde açıklayacak bir sokak tasarım kılavuzu hazırlanmalıdır. Tanımlı kentsel kullanım alanları oluşturmak amacıyla, çalışma alanı sınırları içinde “yaya öncelikli sokaklar”, “paylaşımlı sokaklar” ve “mahalle içi sokaklar” şeklinde genel bir kademelendirme önerilmektedir (Harita 16).

Yaya Öncelikli Sokaklar: Genellikle motorlu taşıtların yaygınlaşmasından önce gelişmiş olan alanları kapsayan tarihi merkezler, taşıt trafiği açısından elverişsiz alanlardır. Bu alanlardaki sokakların ve caddelerin temel özelliği, yaya dolaşım hacminin fazla olması ve bölgenin tamamında zemin seviyesinde yolun fiziksel sınırlarını oluşturan yapı stokunun ticaret işlevine sahip olmasıdır (NACTO, 2016). Bu nedenle, özellikle bu sokakların ve caddelerin yaya öncelikli tasarlanması önem taşımaktadır. Halihazırda çalışma alanının yaya omurgasını oluşturan Anafartalar Caddesi yayalaştırılmış bir alandır. Bu ana omurgaya eklenen sokaklarda ve caddenin yakın çevresinde, Tarihi Kemeraltı bölgesi olarak adlandırılan 2, 3, 6, 7 ve 19. alt bölgelerde yayalaştırma kararı mevcuttur.

Tanımlı kentsel kullanım alanları oluşturmak amacıyla, çalışma alanı sınırları içinde “yaya öncelikli sokaklar”, “paylaşımlı sokaklar” ve “mahalle içi sokaklar” şeklinde genel bir kademelendirme önerilmektedir.

Harita 16 | Alt Bölgelerde Sokak Yapısına Dair Bütünleşik Öneriler



KUTU 1 | YAYA ÖNCELİKLİ SOKAKLAR

İstanbul'da 5.040.000 m² büyüklüğündeki Tarihi Yarımada'da 55.635 kişi yaşamakta, gündüz nüfusu ise 2 milyona ulaşmaktadır. Tarihi Yarımada'nın nüfus yoğunluğu yaklaşık 111 kişi/ha'dır (Çörek Öztaş ve Akı, 2014).

Tarihi Yarımada'nın tarihsel, kültürel ve ulaşım boyutunda sahip olduğu çok katmanlı yapıyı değerlendirmek isteyen İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bölgedeki yaşam kalitesini iyileştirmek üzere 2005 yılından bu yana çok sayıda caddenin ve sokağın yayalaştırılmasına yönelik bir dizi projeyi gündemine almış ve Tarihi Yarımada genelinde yaklaşık 300 sokak ve cadde yayalaştırılmıştır (Çörek Öztaş ve Akı, 2014).



Yayalaştırma kararı ile uyumlu olacak şekilde, 2, 3, 7 ve 19. alt bölgeler ile 4, 11 ve 12. alt bölgelerin bir kısmının “yaya öncelikli sokak” olarak tasarlanması önerilmektedir (Harita 16).

Yaya öncelikli sokaklar ile ilgili temel öneri, bölgeye taşıt giriş-çıkışlarının belirli zaman aralıklarında gerçekleştirilmesi, özellikle gün içinde yaya trafiğinin yoğun olduğu saatlerde taşıt trafiğinin sınırlandırılması ve bu konuda denetim faaliyetlerinin yürütülmesidir.

Bununla birlikte yayalaştırılan caddelerde acil durumlarda taşıt geçişi için tanımlı bir yol izi oluşturulmalı; bu güzergâh üzerinde taşıt parklanması yasaklanmalıdır. Yürüme yolunun erişilebilir olması için engelli erişimi standartları göz önünde bulundurulmalıdır. Yaya yolları, rampalar ve dokunsal yüzeyler ile desteklenmelidir.

Paylaşımlı Sokaklar: Ticaret alanlarında paylaşımlı sokaklar, taşıtların, motosikletlerin, bisikletlilerin ve yayaların ortak kullandığı, bununla birlikte ticaret faaliyetine bağlı olarak ürün yükleme-boşaltma işlevinin gerçekleştirildiği alanlar olarak tanımlanmaktadır (NACTO, 2016). Çalışma alanında iki

farklı paylaşımlı sokak kategorisi (ticaret alanı ve konut alanı) önerilmektedir. Özellikle tarihi yapı stokunun mevcut olduğu alanlarda sokakların darlığına bağlı olarak kaldırımların bulunmaması ve taşıt parklanması, yayalar için hizmet düzeyinin düşmesine yol açmaktadır. **Çalışma alanında 5 ve 6. alt bölgelerdeki sokaklar ile 4 ve 12. alt bölgelerdeki sokakların bir kısmının paylaşımlı sokak (ticaret alanı) olarak düzenlenmesi önerilmektedir (Harita 16).**

Ticaret alanı için paylaşımlı sokak düzenlenmesinin ilk etapta yaşama geçmesi gereken alanlardan biri Kestelli bölgesidir. Paylaşımlı sokaklarda dokunsal yüzey uygulaması özellikle önem taşımaktadır ve dokunsal yüzeyler tüm kavşak noktalarında ve yaya geçitlerinde bulunmalıdır.

Konut alanlarındaki sokaklar, insanların dışarıda vakit geçirdiği, kadınların kapı önünde oturup sohbet ettiği ve çocukların oyun oynadığı mekânlar olarak gözlemlenmiştir. Raporun ilk bölümünde sonuçları paylaşılan anketlere göre, konut sakinlerinin %84'ü dinlenme alanlarını; %88'i çocuk park ve oyun alanlarını; %82'si ise yürüme alanlarını yetersiz bulmaktadır.

Yaya öncelikli yollar ile ilgili temel öneri, bölgeye taşıt giriş-çıkışlarının belirli zaman aralıklarında gerçekleştirilmesi, özellikle gün içinde yaya trafiğinin yoğun olduğu saatlerde taşıt trafiğinin sınırlandırılması ve bu konuda denetim faaliyetlerinin yürütülmesidir.

Dolayısıyla konut bölgesindeki sokaklar sıralanan bu ihtiyaçları karşılamak için kullanılmaktadır. Mevcut yapı stoğu ve sokak genişlikleri göz önünde bulundurulduğunda, bu sokakların paylaşımlı sokak olarak tasarlanması gerektiği tespit edilmiştir. Konut alanı için paylaşımlı sokak tasarımının önerildiği sokaklar, genellikle sokak genişliğinin yayalar için tasarlanmış bir kaldırım alanına izin vermediği sokaklardır. Bu tip dar sokaklarda yayalar için yol güvenliğinin sağlanabilmesi amacıyla sokak bazlı tasarım düzenlemelerine ihtiyaç vardır. Bu düzenlemeler Kutu 2'de açıklandığı gibi sokak mobilyaları ve peyzaj öğeleri ile sağlanabilir. Konut alanları için paylaşımlı sokak **önerisi, 10 ve 15. alt bölgeler ve 12, 13, 14 ve 16. alt bölgeler için geçerlidir** (Harita 16).

Mahalle İçi Sokaklar: Mahalle içi sokaklarda, sokağın her iki yanında ya da sokağın tek tarafında uygun genişliğe sahip kaldırımlar mevcuttur. Bu sokakların güvenli ve yürünebilir olması gerekmektedir. Bu amaçla trafik yavaşlatma bileşenleri kullanılabilir (Kutu 3). 9. alt bölgede bulunan sokakların bir kısmı halihazırda yolun en az bir tarafında kaldırıma sahiptir; kaldırımsız sokaklar ise düzenleme ile birlikte kaldırıma sahip olabilecek genişliktedir. **9. alt bölgede bulunan sokakların “mahalle içi sokak” olarak tasarlanması önerilmektedir** (Harita 16).

Ek olarak, kamusal alanları ve yayalaştırılmış yolları göz önünde tutarak temalı rotalar oluşturulması önerilmektedir. Bu çalışmada, iki farklı tematik rota önerilmiştir. Bu rotalar, “alışveriş ve yeşil rota” ile “kültür-sanat ve mistik rota” olarak adlandırılmıştır. Rotalara ilişkin detaylı açıklamalara bölüm sonunda yer verilmektedir (Harita 19, Harita 20).

KUTU 2 | KONUT ALANI İÇİN PAYLAŞIMLI SOKAKLAR

1. Paylaşımlı sokaklarda, hemzemin kaldırım uygulaması yaya önceliğini güçlendirir.
2. Hidrolik bariyerler, oturma elemanları, beton saksılar ve bisiklet park alanları gibi sokak mobilyaları, paylaşımlı sokaklarda yayalara ayrılmış alanları tanımlamak için kullanılabilir.
3. Paylaşımlı sokakların girişlerinde, sokağın özelliğini vurgulayacak düşey işaretlemelere yer verilmelidir.
4. Paylaşımlı sokaklar, taşıt, motosikletliler, bisikletliler ve yayalar gibi tüm yol kullanıcı türleri göz önünde bulundurularak tasarlanmalıdır.
5. Daha geniş paylaşımlı sokaklarda, peyzaj öğeleri ve dikey parklanma alanları uygulanabilir (NACTO, t.y.).



KUTU 3 | MAHALLE İÇİ SOKAKLAR

1. Mahalle içi sokaklarda, sokağın her iki yanında ya da sokağın tek tarafında uygun genişliğe sahip kaldırımlar mevcuttur.
2. Tek şeritli mahalle içi yollarda yolun algılanan genişliğini daraltmak için yolu şerit çizgileri ile belirtmek gerekir. Bu uygulama, algılanan şerit genişliğinin daralmasına ve taşıtların yavaşlamasına olanak sağlar.
3. Yükseltilmiş yaya geçitleri veya kaldırım uzantıları güvenli seyahat hızlarını korur ve caddenin konut niteliğini güçlendirir (NACTO, t.y.).



Eğime bağlı olarak yürümenin zorlaştığı sokaklar ve caddeler mekânsal olarak daha cazip hale getirilmelidir.

Durum analizinin yürünebilirlik konulu bileşeninde, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin doğu bölümünde kalan birinci ve ikinci halka konut dokusunu da kapsayan bölgenin topografyaya bağlı olarak yürüme konusunda zorluk oluşturduğu tespit edilmiştir.

Kemeraltı'ndan Kadifekale'ye doğru uzanan düşey yöndeki yaya sirkülasyonunun iyileştirilmesine yönelik iki temel öneri sunulmaktadır. Öncelikle, bölgede topografyanın yürünebilirlik üzerindeki olumsuz etkisi düşünülerek, diğer yürünebilirlik ölçütlerinin iyileştirilmesi önerilmektedir. Bu ölçütlerin başında “keyifli olma” ve “emniyet” gelmektedir. **13, 14, 15 ve 16. alt bölgelerde yer alan sokaklarda, keyifli olma ve emniyet ölçütlerinin sağlanması amacıyla, sokakların oturma ve aydınlatma elemanları gibi sokak mobilyaları ve peyzaj öğeleriyle desteklenmesi, bu bölgedeki sokakların temizliğine özellikle dikkat edilmesi gerekmektedir.**

İkinci olarak, raporda önerilen yaya rotaları -“alışveriş ve yeşil rota” ile “kültür-sanat ve mistik rota”- birinci ve ikinci halka konut dokusundan da geçmektedir ve bu rotaların geçtiği 408. Sokak, 334. Sokak, 645. Sokak, 1029. Sokak, 792. Sokak ve 998/1 Sokak merdivenli sokaklardır. **Bu sokaklarda bulunan merdivenlerin basamak genişliklerinin ve rıht yüksekliklerinin standartlara uygun hale getirilmesi önerilmektedir. Ayrıca, sokak tasarımlarına yer verilerek merdivenli sokaklar yayalar için cazip hale getirilmelidir** (Fotoğraf 3).

Fotoğraf 3 | **Merdivenli Sokak Örneği, İzmir; Merdivenli Yol Tasarımı Örneği, Medellin Colombia; Mozaikli Merdiven Örneği, Rio de Janeiro, Brezilya**



Fotoğraf 4 | **Geçiş Alanı Oluşturmak Amacıyla Beton Saksı Kullanımı, New York, NYC DOT**



Yayalaştırılmış sokaklarda, sokak tasarımlarının net bir şekilde işlevini yansıtması sağlanmalıdır.

Halihazırda Kemeraltı bölgesinde yayalaştırılmış ve yayalaştırılması planlanan bölgelere yönelik bir çalışma mevcuttur. Yayalaştırılmış olan Anafartalar Caddesi gibi akslarda, bu aksların yayalara ait olduğuna işaret edecek düzenlemelerin yapılması,

yayalaştırma kararı olan akslarda ise kararın uygulamaya geçirilmesi önem taşımaktadır. Olası çatışmaları engellemek amacıyla bu alanlara taşıt giriş-çıkışları denetlenmelidir. **Özellikle taşıt trafiğinden ayrıştırılmış, yayalaştırılmış bölgelerde güvenli alanlar yaratmak amacıyla kullanılan hidrolik mantar bariyer sistemleri ayrışmayı sağlayan uygulamalara örnek verilebilir.**



Geleneksel ticaretin mevcut olduğu sokak ve caddelerde, esnaf ve işletmelerin sokak kullanımlarını belirlemek üzere bir strateji oluşturulmalıdır. Halihazırda İBB tarafından belirlenmiş bir standart veya prosedür varsa bunun uygulanması gerekmektedir.

Kemeraltı Esnaf Derneği ile gerçekleştirilen odak grup görüşmesinde de belirtildiği üzere özellikle geleneksel ticaretin mevcut olduğu alt bölgelerde sokakların mevcut genişlikleri ile ilgili bir düzenleme söz konusu olamayacaktır. Ancak, yaya erişim düzeyinin artırılması amacıyla, başta Anafartalar Caddesi olmak üzere çeşitli sokak ve caddelerde

görsel düzenlemenin sağlanması, sokaktaki işgallerin engellenmesi gerekmektedir.

Özellikle yayalaştırılmış sokak ve caddelerde iklimsel unsurlar da göz önünde bulundurularak üst örtü elemanları tasarlanmalı ve uygulanmalıdır.

Tasarlanan üst örtü elemanları sokakların işlevi ile uyumlu olacak şekilde belirlenmelidir. **Anafartalar Caddesi'nden başlayarak, etaplar halinde diğer sokaklar için de üst örtü tasarımları gerçekleştirilmelidir. Bunun yanında Patlıcanlı Yokuşu ya da Alipaşa Meydanı'nın olduğu alan için özel tasarımlar geliştirilebilir.** Bina yüksekliklerini de temel olarak geliştirilecek kademeli bir üst örtü, sokak dokusunun okunmasını da kolaylaştıracaktır (Fotoğraf 5).

Yayaların mekânı deneyimlemelerine imkân tanıyacak düzenlemeler geliştirilmelidir.

Sokaklarda kullanıcılara, oturma ve dinlenme alanları, bitki havuzları, çöp kutuları, aydınlatma elemanları, sokak döşemeleri ve yönlendirici elemanlar sunulmalıdır. **Kemeraltı'nda 2, 3, 4, 5, 6, 7 ve 19. alt bölgelerde bulunan yayalaştırılmış ve yayalaştırılacak sokaklar ile paylaşımlı sokakların kullanıcılara çekici gelecek şekilde tasarlanması gerekmektedir.** Bu kapsamda, görsel kaliteyi artıran ve sokağı sadece transit geçiş alanı olmaktan çıkararak insanların sokakta vakit geçirme sürelerini artıracak düzenlemeler geliştirilmelidir. Bu doğrultuda kullanıma sunulacak oturma elemanları, masalar ve şemsiyeler belediye tarafından tasarlanabilir; böylece bölge genelinde belli noktalarda ortak bir renk ve tasarım standardı sağlanabilir. Bu mobilyaların, açık havada hizmet sunacak işletmeler tarafından kiralanması da düşünülebilir.

İstanbul'da Tarihi Yarımada'da yayalaştırma projesi uygulanmadan önce, 2010 senesinde yayalaştırılan Nuruosmaniye Caddesi, sokaklarda yayaların dinlenmelerine imkân tanıyan ve tarihi doku içerisinde rahatlıkla kullanılabilen sokak mobilyası örneklerine

Fotoğraf 6 | **Nuruosmaniye Caddesi, İstanbul**



sahiptir. NACTO tarafından 2016 yılında hazırlanan "Global Street Design Manual'da da iyi uygulama örneği olarak paylaşılan Nuruosmaniye Caddesi, bilgilendirme ve yönlendirme amaçlı işaretlemeleri, aydınlatma elemanlarının, peyzaj öğelerinin ve oturma elemanlarının uygun kullanımı ile sokak genelinde bütünlüğe sahip olan bir caddedir (Fotoğraf 6).

Bu kapsamda, görsel kaliteyi artıran ve sokağı sadece transit geçiş alanı olmaktan çıkararak insanların sokakta vakit geçirme sürelerini artıracak düzenlemeler geliştirilmelidir.

Fotoğraf 7 | Kamusal Alanda Piknik Alanı, Vancouver, Kanada



Fotoğraf 8 | Duvar/Kepenk Tasarım Uygulamaları, Karaköy, İstanbul



Fotoğraf 9 | Yönlendirme/Bilgilendirme Sistemi, Bath, İngiltere



Bunun yanında, sokaklarda yerleri değiştirilebilen platformlar vasıtasıyla da sokak mobilyaları yayaların kullanımına sunulabilir. 2012 yılında Vancouver'da yerleştirilen ve Fotoğraf 7'de örnek olarak paylaşılan platform, insanların şehir hayatında piknik yapmasına olanak sağlamaktadır. Piknik yapma kültürüne sahip İzmir halkı için de Konak İskelesi'nde ve yaya bölgesinin iç kısımlarında bu tip uygulamaların geliştirilebileceği düşünülmektedir.

Temel rotalar üzerinde kolayca tanınacak kentsel unsurlar oluşturulmalıdır; Karakteristik banklar, sanat eserleri, kaldırım taşları, ışıklandırma gibi kent mobilyaları ve peyzaj öğeleri yön ve kimlik duygusunun güçlendirilmesinde kullanılabilir. Ağaçlandırma ve farklı bitki türleri de yer aldıkları cadde ve sokaklara özgün birer karakter sağlamaktadır; bu bağlamda yaya öncelikli yollar ile paylaşımlı sokaklarda bu tasarım ilkesine başvurulabilir.

Yürüyüş rotaları boyunca zemin kat cephelerinin canlı ve aktif olması sağlanmalıdır. Caddelerin sadece ulaşım için kullanılmaması, aynı zamanda buluşma yerleri olmaları ve geniş bir yelpazede farklı aktivite olanakları sunmaları sağlanmalıdır. Bununla birlikte metal kepenklerin neden olduğu ıssızlık etkisinin nasıl azaltılacağı ve zemin kat cephelerinin mesai saatleri dışında da nasıl aktifleştirilebileceği düşünülerek tasarım önerileri geliştirilmelidir.

Pazar günleri ve mesai saatleri dışında kepenklerin kapanmasıyla sokakların ölü mekânlara dönüştüğü görülmüştür. Bu nedenle, sokaklarda perakendecilerin yanı sıra, kafe ve konaklama birimlerinin de bulunması teşvik edilmelidir. Ayrıca, kepenklerde tasarımlara ve sanatsal çalışmalara yer verilmesi önerilmektedir (Fotoğraf 8).

Entegre bir yol bulma sistemi uygulanmalıdır.

Bilgilendirme ve yönlendirme amaçlı işaretleme ve tabelalar ile ziyaretçilerin Kemeraltı'nda rahat dolaşımını sağlayacak unsurlar tasarlanmalıdır. Bu bağlamda yaya trafiğini engellemeyecek biçimde kullanıcılar tarafından rahat okunabilecek haritalar, yerleştirildiği sokak ya da cadde ile uyumlu yönlendirmeler kullanılabilir. İyi yerleştirilmiş, kolay okunan haritalar ve yön tarifleri, hem ziyaretçileri hem de orada yaşayanları doğru yönlendirmek bakımından büyük önem taşımaktadır. Kemeraltı'nı çok iyi tanımayan kullanıcılar için keşfedilecek sokaklara ve caddelere dair rotalar tanımlanabilir ve entegre bir yol bulma sistemi ile isteyen kullanıcılar bu noktalara yönlendirilebilir. Sokak yönlendirmeleri konusunda alanın tarihi dokusu da gözetilerek, dokuyla uyumlu ve yenilikçi yaklaşımlar ortaya koyulmalıdır.

Hem yayalar hem de bisikletliler için nereye, nasıl ve ne kadar zamanda gidileceğine dair bilgilendirme noktaları bulunmalıdır. **Yürüme mesafelerini gösteren, 15 dakika yürüyüşle nerelere gidilebileceğini basit bir şekilde anlatan haritalar tasarlanabilir ve bu uygulama, Konak Meydanı, Kızlarağası Hanı, Anafartalar Caddesi, Çankaya ve Konak Metro istasyonlarında kullanılabilir.** Aktarma merkezinde adım ve mesafe tespitleri yapılarak yönlendirici haritalarda bu bilgilere yer verilmelidir (Fotoğraf 9).

Kentin önemli odaklarına bağlantı sağlayan yollar iyileştirilmelidir. Kentsel donatı alanlarına, kent için önemli nirengi noktalarına ve aktarma merkezlerine erişim sağlayan bağlantı yollarının iyileştirilmesi de yönlendirme amaçlı kullanılacak bir düzenleme yöntemidir. **Anafartalar Caddesi, 1273. Sokak, 1270. Sokak, 871. Sokak, 902. Sokak, 904. Sokak, 911. Sokak, 912. Sokak ve Havra Sokak gibi 1 ve 2. kademe mevcut yaya yolları da bu konuda öncelikli olarak uygulama geliştirilebilecek alanlardır (Harita 16).**

İnsan ölçeğine uygun bir sokak aydınlatma sistemi uygulanmalıdır.

Hem odak grup görüşmelerinde hem de anket çalışmasında aydınlatmayla ilgili yetersizlikler ortaya konmuştur. Çalışma alanının genelinde hem araç trafiğine hem de yayalara yönelik aydınlatma altyapısının oluşturulması ve hazırlanmakta olan **Aydınlatma Master Planı'nın bölgede uygulanması gerekmektedir.**

Yürünebilirlik analizinde, Anafartalar Caddesi 2. Etap, Aya Vukla Kilisesi ve çevresi, Kadifekale-Antik Tiyatro alanı ile 13 ve 14. alt bölgeleri kapsayan konut dokusu, aydınlatmanın yetersiz olduğu alanlar olarak belirlenmiştir. Yalnızca Kemeraltı'nda ticaretin yoğun olduğu alt bölgeler için hazırlanan Aydınlatma Master Planı'nın kapsamı, bu bölgeleri de içerecek biçimde genişletilmelidir (Harita 18).

Yürünebilirlik analizinde, Anafartalar Caddesi 2. Etap, Aya Vukla Kilisesi ve çevresi, Kadifekale-Antik Tiyatro alanı ile 13 ve 14. alt bölgeleri kapsayan konut dokusu, aydınlatmanın yetersiz olduğu alanlar olarak belirlenmiştir. Yalnızca Kemeraltı'nda ticaretin yoğun olduğu alt bölgeler için hazırlanan Aydınlatma Master Planı'nın kapsamı, bu bölgeleri de içerecek biçimde genişletilmelidir (Harita 18).

Fotoğraf 10 | Bellinzona Kentinde Uygulanan Aydınlatma Tasarımı, İsviçre



Fotoğraf 11 | Kopenhag'da Ishøj İstasyonu'nda Uygulanan Aydınlatma Tasarımı, Danimarka



Çalışma alanında yer alan cadde ve sokakların aydınlatılmasında farklı yaklaşımlar uygulanabilir. Örneğin dikey aydınlatma elemanları için yeterli kaldırım alanı bulunmayan sokaklarda yatay aydınlatma unsurları kullanılabilir. Fotoğraf 10'da İsviçre'nin Bellinzona Kentinde LED aydınlatma ürünleri ile uygulanan proje görülebilir. Burada, Avenue Station çevresinde kent estetiği için de altlık oluşturacak bir proje uygulanmıştır. 215 metre uzunluğundaki

yol boyunca gerçekleştirilen tasarım, ağaçların ve oturma elemanlarının aydınlatmasını da kapsamaktadır (Fiori, 2015). Konak, Çankaya ve Basmane istasyonları ve yakın çevrelerinde benzer bir yaklaşımla aydınlatma tasarımı uygulanabilir. Benzer bir şekilde, Fotoğraf 11'de Kopenhag'da uygulanmış bir aydınlatma tasarımı görülmektedir. Çalışma alanında bulunan cadde ve sokaklarda aydınlatma elemanlarının bakım ve tamirleri düzenli bir şekilde

yapılmalıdır. Ayrıca, çalışma alanı için tanımlanan yaya rotalarında, temalarına uygun aydınlatma altyapısı geliştirilebilir; aydınlatma sistemi rota üzerinde bulunan yapı stoku ya da kamusal alanlarla ilişkilendirilebilir. Bu adımlar, hem yönlendirme hem de keyifli olma ölçütleri bakımından iyileşme sağlayacaktır.

Fotoğraf 12 | İzmir Kız Lisesi, Mithatpaşa Caddesi



Eğitim alanlarında trafik yavaşlatma elemanları uygulanmalıdır.

İzmir Kız Lisesi önünde yer alan ve otobüs durağına geçiş sağlayan yaya geçidi genişletilmelidir ve yaya sirkülasyonunu engelleyen unsurlar kaldırılmalıdır. Bu alan hız kesici tümsek ile desteklenmelidir.

Fotoğraf 13 | Hürriyet Anadolu Lisesi, Tarık Sarı Sokak



Tarık Sarı Sokağı üzerinde bulunan Hürriyet Anadolu Lisesi'nin önünde yaya geçidi ve trafik işareti düzenlemelerine ihtiyaç vardır. Ek olarak, hız kesici tümsek ile yaya güvenliği sağlanmalı ve zemin kaplaması düzeltilmelidir.

Fotoğraf 14 | İnkılap İlköğretim Okulu, Rakım Erkutlu Caddesi



Rakım Erkutlu Caddesi üzerinde bulunan İnkılap İlköğretim Okulu'nun önündeki hız kesici tümsek yenilenmelidir.

İlk etapta özellikle 3. alt bölge dahilinde tespit edilmiş olan çeşmelerin ve hanların etrafında şekillenmiş olan kamusal alanlar ile 13, 14, 15 ve 16. alt bölgelerde yer alan kamusal kullanım alanlarının aydınlatma çalışmaları tamamlanmalıdır.

KUTU 4 | MONTREAL'DE KAMUSAL ALANI DAHA İLGİ ÇEKİCİ KILAN BİR AYDINLATMA UYGULAMASI, KANADA

Montreal'de Kanadalı tasarımcılar tarafından yerleştirilen tahterevalliler led ışık ve ses sistemine sahiptir. Işık yoğunluğu ve ses aşağı yukarı hareketle değişerek kullanıcıya farklı bir deneyim sunmaktadır (McKnight, 2015).



Kamusal Alanların Canlı Ortak Yaşam Alanlarına Dönüştürülmesi

Çalışmanın ilk bölümünde saha çalışması ile tespit edilen her bir kamusal alanda 15 dakika vakit geçirilerek gözlem yöntemiyle bu alanlarda yapılan aktiviteler listelenmiştir. Tespit edilen aktiviteler ve alanın yapısı da göz önünde tutularak kamusal alanlar şu şekilde kategorize edilmiştir: meydan, açık yeşil alan, yaya cepleri, ve çeşme/şadırvan. Bu bölümdeki öneriler, bu alanların potansiyellerinin değerlendirilmesi ve toplumun her kesiminin ve her yaş grubunun güvenle vakit geçirebileceği ortak yaşam alanlarına dönüşmesi amacıyla hazırlanmıştır.

Kamusal alanlar bir sistem oluşturacak şekilde tasarlanmalıdır.

- Kamusal alanlar, birbirleriyle entegre ve etkileşim içerisinde olduğu müddetçe çok daha fazla ve farklı kişi tarafından kullanılacak, kamusal alanların canlılığı artacaktır. Bu nedenle **kamusal alanların bir sistem oluşturacak şekilde tasarlanması** gerekir.
- Kamusal alanlar/ortak yaşam alanları arasında bir hiyerarşi oluşturarak **farklı ölçek ve önemde** alanlar olmaları sağlanmalıdır.
- Çok sayıda aktiviteye ev sahipliği yapan rekreasyon alanları ve yeşil alanlar gibi kentsel kullanım alanları için kent yaşamı, işlevler ve tasarımla ilgili bütüncül bir yaklaşımı olan güçlü konseptler yaratılmalıdır.

- Kamusal alanlar ağı geliştirilmeli ve bunlar arasında yayalar için çekici yollardan oluşan bağlantılar kurulmalı, kamusal alanlarla desteklenmiş **tematik rotalar** oluşturulmalıdır. Çalışma kapsamında kamusal alanları ve yaya ulaşımını dikkate alarak iki farklı tematik rota önerilmiştir (Harita 19, Harita 20).

Kamusal alanlarda canlılık artırılmalı; kamusal alanların herkes tarafından kullanılması sağlanmalıdır.

Kentin geceleri de canlılığını koruması ve kullanıcıların güven içinde vakit geçirmesi için caddeler ve özellikle farklı aktiviteleri bir arada barındıran kamusal alanlar uygun biçimde aydınlatılmalıdır. Harita 18'de görüldüğü gibi, saha çalışmaları neticesinde tespit edilen kamusal alanların büyük bölümü karanlık bölgelerde yer almaktadır. İlk etapta özellikle 3. alt bölge dahilinde tespit edilmiş olan çeşmelerin ve hanların etrafında şekillenmiş olan kamusal alanlar ile 13, 14, 15 ve 16. alt bölgelerde yer alan kamusal kullanım alanlarının aydınlatma çalışmaları tamamlanmalıdır. Erişilebilirlik çalışmaları bölümünde de ifade edildiği gibi aydınlatma sistemi emniyet duygusu ile ilişkilidir ve bölgedeki ortak yaşam alanlarının aktif bir şekilde kullanılması buna bağlıdır.

Kamusal alanlarda/ortak yaşam alanlarında bu mekânların özgün niteliklerini güçlendirecek, çeşitli faaliyetlere ev sahipliği yapmasını mümkün kılacak aydınlatma uygulamalarına ihtiyaç vardır. Ayrıca, mekânın marka değerini artıracak çeşitli ışıklandırma yöntemlerinin kullanılması da sağlanmalıdır.

Fotoğraf 15 | Örnek Betonarme Yapı Aydınlatması



Fotoğraf 16 | Cumberland Park, ABD



AE, AF, AI, AH noktaları gibi açık yeşil alan statüsünde bulunan ve 1, 2, 7, 8, 9, 10, 11, 14 ve 16. alt bölgelerde bulunan kamusal kullanım alanlarının geceleri de kullanılması için yeterli aydınlatma imkânları yaratılmalıdır (Harita 18). Ayrıca açık yeşil alanlar, çocukların buralarda daha fazla vakit geçirmelerini sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmeli; yeşil alanlara karakter katacak uygulamalar geliştirilmelidir (Fotoğraf 16).

Ek olarak, Harita 13'te gösterilen P noktası, U noktası, Ü noktası gibi noktalarda kullanıcılar için daha fazla oturma ve dinlenme yeri sağlanmalı, parasız ve ticari oturma yerleri arasında iyi bir denge kurulmalıdır. Konak Meydanı gibi, insanların rahatlıkla uzun süre vakit geçirebileceği, etrafa bakabileceği, sohbet edebileceği kullanım alanları yaratılmalıdır.

Özellikle tarihi bir çeşme/şadırvan ile tanımlanan (H noktası, I noktası, J noktası gibi) ve 3. alt bölgede bulunan alanlarda çeşme çevresinin bisiklet bağlama, çöp biriktirme gibi farklı amaçlarla kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu alanların tarihi değerlerini ön plana çıkarmak, mekânın özgün karakterini ortaya çıkarmak ve kullanımını artırmak amacıyla çevre temizliğinin yanı sıra oturma ve dinlenme elemanları ile gölgelik gibi uygulamalara ihtiyaç vardır. Mekânların tarihsel ve kültürel değerlerinin anlaşılmasını sağlayacak uygulamalar teşvik edilmelidir. Bu konuda öğrencilere yönelik eğitim programlarının hazırlanması, tarihsel ve kültürel değeri olan kamusal alanların turizm acentelerinin tur güzergâhlarına dahil olmasının sağlanması gibi yöntemler benimsenebilir.

Kamusal alanlarla ilgili atılması önerilen diğer adımlar arasında, çevre yollarda zemin kat kullanımlarının canlandırılması ve karma kullanımın teşvik edilmesi; alan tasarımlarında insan ölçeğinin dikkate alınması; tabelalar, yönlendirmeler vb. kullanımlardan kaynaklanan görüntü kirliliğinin engellenmesi ve bu tip kullanımlar için yerel kimlikle uyumlu tasarımlar geliştirilmesi; iklim özelliklerinden ve mevsimsel farklılıklardan yararlanılarak kış aylarında soğuktan ve rüzgârdan, yaz aylarında ise güneşten koruyacak önlemler alınması; farklı grupların bir araya gelmesini ve sosyal içermeyi teşvik eden uygulamaların geliştirilmesi sayılabilir. Ek olarak, kamusal alanlara/ortak kullanım alanlarına peyzaj öğelerinin ve insanları çekecek oyun alanlarının yerleştirilmesi önerilmektedir.

Kamusal alanların kullanımını artırmak amacıyla kent mobilyaları çeşitlendirilmeli; kullanılacak kent mobilyaları sanatsal ve estetik açıdan zengin olmalı, mekâna karakter katmalıdır. Kutu 6'da 871. Sokak'ta yaya öncelikli sokak özellikleri sağlandıktan sonra uygulanabilecek bir örnek paylaşılmaktadır.

Şekil 84 | Yaya Cebi Tasarımı



KUTU 5 | SEATTLE KENT MEYDANI, ABD

ABD Seattle Kent Meydanı, Danimarkalı mimar Jan Gehl ve ekibinin 2009 yılında yaptığı çalışma sonrasında ortak yaşam alanına dönüşmüştür. Alan, farklı aktivitelere ev sahipliği yapmaktadır.



KUTU 6 | PARK ERRATICA'DA KENT MOBİLYASI TASARIMI, NEW YORK, ABD

Maziar Behrooz mimarlık ofisi tarafından New York'ta tasarlanan bir kent mobilyası olan Park Erratica, sokağa küçük bir müdahale ile yoğun taşıt trafiği ve kaldırım arasında sağlam bir sınır oluşturmayı hedeflemektedir. Çeperlere eklenen bitkilendirme ile küçük bir sığınak oluşturan mekânda insanların caddeden uzaklaşması ve dinlenmesi amaçlanmaktadır (XXI, 2016).



KUTU 7 | BOSTANLI DERESİ VE YAKIN ÇEVRESİ İÇİN UYGULANAN TASARIM

"İzmirdeniz Projesi" kapsamında, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından Bostanlı Deresi ve yakın çevresinde uygulanan tasarım ile mekân kalitesinin artırılması, yaya ve bisikletliler için kıyı boyunca kesintisiz ve engelsiz dolaşımın sağlanması, yeni aktiviteler ile kıyı kullanımının desteklenmesi hedeflenmektedir (İBB, 2015).

Bostanlı Deresi ağız için tasarlanan "Bostanlı Yaya Köprüsü" ve kıyının kamusal kullanımını güçlendiren "Bostanlı Gün Batımı Terası" kentlilere özgün rekreatif mekânlar sunmaktadır (Bayhan, 2016).



Konak Vapur İskelesi sahil şeridi kullanımını artırmak amacıyla tekrar ele alınmalı, bu alanda insanların daha çok vakit geçirebilecekleri mekânlar yaratılmalıdır. Kutu 7'deki Bostanlı örneğine benzer bir uygulama Konak İskelesi'nde de yapılarak kullanıcıların denizle olan ilişkisi güçlendirilebilir.

Yaya ceplerinin, bölgeyi kullanan kişilerin de ihtiyaçları gözetilerek kent mobilyaları, peyzaj öğeleri ile daha konforlu ve kullanılabilir hale getirilmeleri sağlanmalıdır. Örneğin Kadifekale girişinde Rasim Erkutlu Caddesi üzerinde yer alan yaya cebinde Şekil 84'te paylaşılan tasarım uygulanabilir. Bununla birlikte İBB tarafından geliştirilen projeler de mevcuttur (Kutu 8).

Yönlendirme/bilgilendirme imkânları artırılmalıdır.

Kamusal alanlara, bu alanları bulmayı kolaylaştıracak ve bu alanlar hakkında bilgi verecek yatay ve düşey yönlendirme/bilgilendirme tabelaları yerleştirilmelidir. Bunun yanında Kemeraltı bölgesinin gençler ve turistler tarafından daha fazla kullanımını sağlanması ve böylece daha canlı mekânlar yaratılmasına yönelik yenilikçi yön bulma yöntemleri, kent rehberleri ve haritalar oluşturulmalı; bilgilendirme/yönlendirme sistemleri bu haritalarla desteklenmelidir (Kutu 9). Levhalar ve diğer iletişim kanallarıyla ortak yaşam alanlarındaki anıtların, sanatsal ve kültürel yapıların öyküleri anlatılmalı, kentlilerin geçmiş ve günümüz arasında bağ kurmaları ve kentsel alanları sahiplenmeleri kolaylaştırılmalıdır.

Kamusal alanlara kolay erişim sağlanmalıdır.

Bir kamusal alanın kullanılabilir olması için, o alanın kolayca ulaşılabilir olması gerekmektedir. En iyi kamusal alanlar/ortak yaşam alanları, yürüyerek erişilebilen alanlardır. Bu çerçevede, çalışma kapsamında belirlenen rekreasyon alanlarına, yaya ceplerine, çeşme/şadırvanlara ve açık yeşil alanlara yaya erişimi desteklenmeli; bu alanların birbirleriyle ve yaya yollarıyla bağlantıları güçlendirilmelidir.

Kamusal alanlara/ortak yaşam alanlarına gelen kullanıcıların daha rahat hareket etmelerini sağlamanın ve kullanım alanını artıranın bir yolu da çevredeki ruhsatsız otoparkların kaldırılmasıdır. **Gerek Kemeraltı bölgesine gerekse kamusal alanlara erişimde toplu taşıma sistemlerine yönlendirme yapılmalı; alana sınır oluşturan Çankaya, Konak Metro İstasyonları ile Basmane Tren Garı'na özel bilgilendirme levhaları yerleştirilmelidir.**

Son olarak, erişimin güvenli hale getirilmesi de erişim kolaylığına katkıda bulunacaktır. Bu amaçla, yukarıda da bahsedildiği gibi hem tasarım detaylarıyla hem de aydınlatma koşullarının iyileştirilmesiyle daha güvenli ve canlı kamusal alanlar oluşturulabilir.

Bir kamusal alanın kullanılabilir olması için, o alanın kolayca ulaşılabilir olması gerekmektedir. En iyi kamusal alanlar/ ortak yaşam alanları, yürüyerek erişilebilen alanlardır.

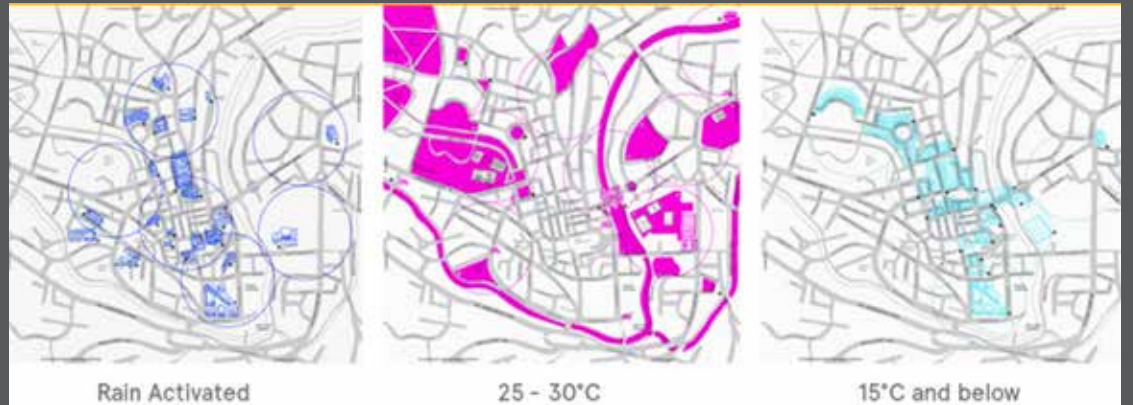
KUTU 8 | İBB TARAFINDAN SALEPÇİOĞLU CAMİİ, MİLLİ KÜTÜPHANE CADDESİ VE ALİPAŞA MEYDANI İÇİN GELİŞTİRİLEN PROJELER

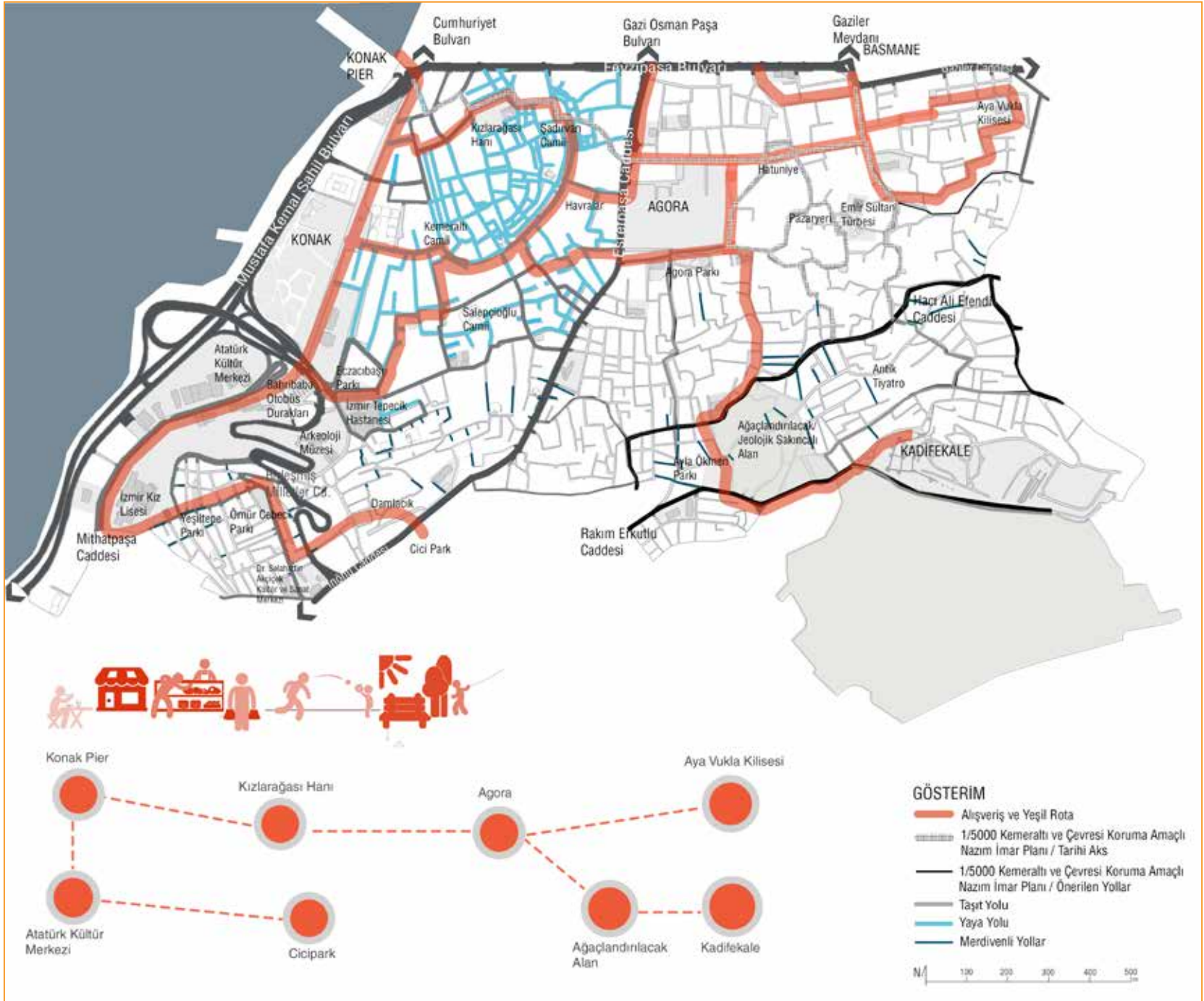


KUTU 9 | HAVA DURUMUNA BAĞLI OLARAK DEĞİŞEN, YÖNLENDİRME AMAÇLI HARİTA ÖRNEĞİ

İngiltere'nin Bath kentinde yaşayan Camilla Hempleman'ın hazırladığı harita ile hava durumuna göre belirli bölgelerin ve mekanların sıcaklığı/serinliği tespit edilebilmektedir.

Kolaylıkla taşınabilen harita su geçirmeyen tekstil malzeme kullanarak tasarlanmıştır. Sıcaklığın yüksek olduğu günlerde şehirdeki nehirler ve göller görünür hale gelirken yağmurlu günlerde ziyaret edilebilecek müze, kültür merkezi gibi iç mekanlar ortaya çıkarak kullanıcı yönlendirilmektedir (XXI, 2015).





Güzergâh

“Alışveriş ve Yeşil Rota”, alışveriş faaliyetlerinin yoğun yürütüldüğü alanların yakın çevresindeki kentsel açık alan kullanımları ile ilişkilendirilmiş ve alışveriş faaliyetlerinin bulunmadığı bölgelerde seçili kentsel açık alan kullanımları değerlendirilerek oluşturulmuştur.

Güzergâh, Cici Park’tan başlayarak Damlacık, Atatürk Kültür Merkezi, Konak Meydanı, Konak Pier, Agora, Hatuniye, Aya Vukla Kilisesi, Kadifekale’yi temel almaktadır (Harita 19). Bu rota aynı zamanda Kemeraltı için önem taşıyan, deniz kullanımı ile konut dokusunu entegre etme amacını da gütmektedir.

Bu güzergâh için ana iyileştirme önerileri, yayaların konfor düzeyini, yaya yollarının sürekliliğini ve keyifli olmasını temel alan bir yaklaşım sergilemektedir. Bu amaçla geliştirilen öneriler şöyledir:

- Uzun süreli yürüyüşleri kolaylaştıracak bir zemin kaplamasının uygulanması
- Yaya yollarının mümkün olduğunca toplu taşıma durak ve istasyonlarına erişimi doğrudan sağlayacak bağlantılara sahip olması
- Hem güzergâh boyunca hem de seçili kentsel açık alan kullanım alanlarında yeterli düzeyde oturma ve dinlenme elemanlarının tasarlanması ve uygulanması
- Açık yeşil alanların hem ziyaretçilerin hem de bölge sakinlerinin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde iyileştirilmesi
- Güzergâhı oluşturan alışveriş ve yeşil aksların sahip oldukları işlevleri öne çıkartmaya ve ihtiyaca yönelik üst örtü kullanımlarının uygulanması
- Güzergâhın görünürlüğünü ve erişilebilirliğini artıracak yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı işaretlerin uygulanması

Kültür-Sanat ve Mistik Rota

Bu rotanın oluşturulmasındaki amaç, bölgede bulunan güncel sanatlar ve gösteri merkezleri ile tarihi ve kültürel öneme ve değere sahip kullanım alanlarını görünür kılmak; böylece bölgede yaşayanlar ve bölgeyi ziyarete gelenler için bu merkezlere ve alanlara erişimi kolay ve keyifli hale getirmektir.

Rota oluşturulurken, öncelikle mevcut yaya ve taşıt yolları belirlenmiştir.¹³ Ek olarak, mevcut ve planlanan yol ağı ile çalışmanın ilk bölümünde belirlenen kentsel açık alan kullanımları örtüştürülmüştür. Akış şemasının üçüncü görselinde ise, “Kültür-Sanat ve Mistik Rota” kapsamındaki kentsel açık alan kullanımları Harita 13 ile uyumlu bir biçimde gösterilmektedir. Rota ile ilişkilendirilmemiş kentsel açık alan kullanımları ise soluk bırakılmıştır.

Güzergâh

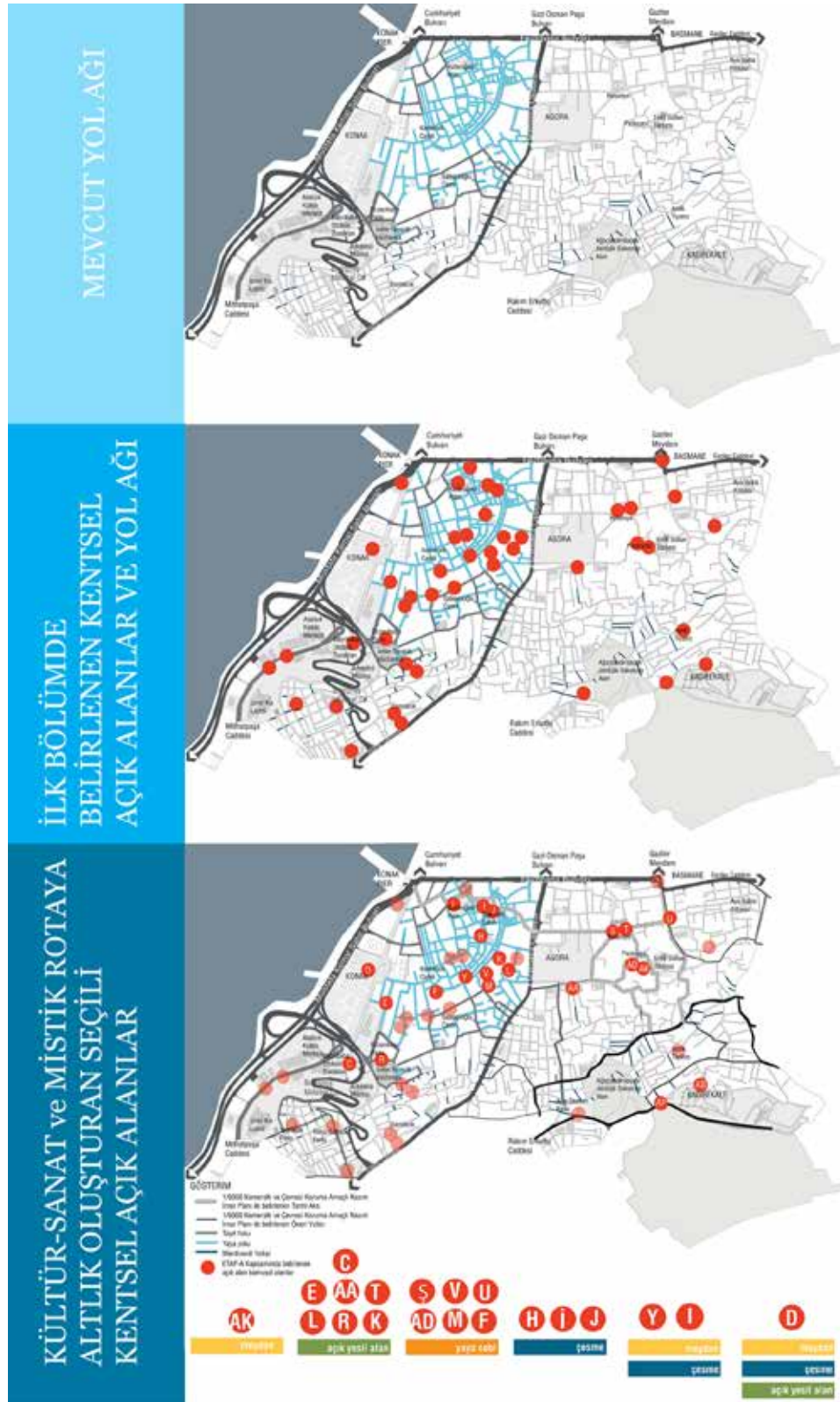
“Kültür-Sanat ve Mistik Rota”, Kemeraltı bölgesi için önem taşıyan sosyal donatılar ile tarihi ve kültürel kullanım alanlarını kapsayacak şekilde oluşturulmuştur. Bununla birlikte, meydanlar ve çeşmeler başta olmak üzere seçili kentsel açık alan kullanımları da değerlendirilmiştir.

Güzergâh, Dr. Selahattin Akçiçek Kültür Merkezi, Umran Baradan Oyun ve Oyuncak Müzesi, Arkeoloji Müzesi, Atatürk Kültür Merkezi, Konak Meydanı ve Saat Kulesi, Alipaşa Meydanı, Kızlarağası Hanı, Havralar, Agora, Aya Vukla Kilisesi, Antik Tiyatro, Patlıcanlı Yokuşu ve Kadifekale’yi temel almaktadır (Harita 20).

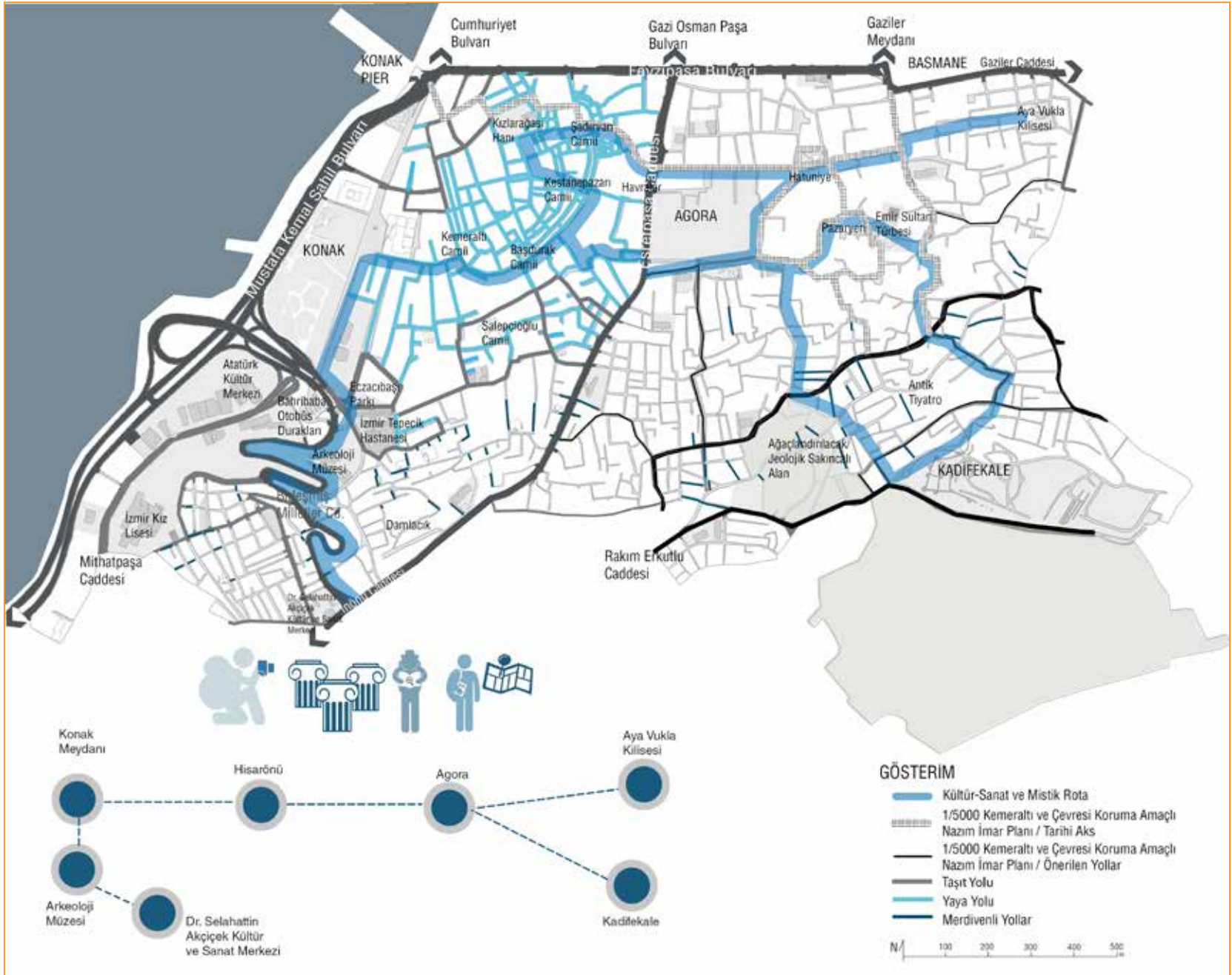
Bu güzergâh için ana iyileştirme önerileri, yayaların konfor düzeyini, yaya yollarının sürekliliğini, belirginliğini ve keyifli olmasını temel alan bir yaklaşım sergilemektedir. Bu amaçla geliştirilen öneriler şöyledir:

- Güzergâhın görünürlüğünü ve erişilebilirliğini artıracak yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı işaretlerin uygulanması
- Bilgilendirme panoları ve diğer iletişim kanallarıyla, ortak yaşam alanlarındaki anıtların öykülerinin anlatılması
- Kültür merkezlerinin, müzelerin ve Agora’nın geçirgenliğini artıracak; bölge halkını ve ziyaretçileri bu alanlara çekecek, sınır etkisi yaratmayan uygulamaların geliştirilmesi
- Hem güzergâh boyunca hem de seçili kentsel açık alan kullanım alanlarında yeterli düzeyde oturma ve dinlenme elemanlarına yer verilmesi
- Güzergâh üzerinde bulunan alanlarda ve çevrelerinde vakit geçirme faaliyetlerinin çeşitlendirilmesi
- Güzergâh boyunca aydınlatma elemanlarına yeterli düzeyde ve sıklıkta, yayaların kullanımına uygun olacak şekilde yer verilmesi
- Uzun süreli yürüyüşleri kolaylaştıracak bir zemin kaplamasının uygulanması
- Yaya yollarının mümkün olduğunca toplu taşıma durak ve istasyonlarına erişimi doğrudan sağlayacak bağlantılara sahip olması

Şekil 86 | Kültür-Sanat ve Mistik Rota Akış Şeması



Bu güzergâh için ana iyileştirme önerilerinden bazıları güzergâhın görünürlüğünü ve erişilebilirliğini artıracak yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı işaretlerin uygulanması, güzergâh boyunca aydınlatma elemanlarına yeterli düzeyde ve sıklıkta, yayaların kullanımına uygun olacak şekilde yer verilmesidir.



BİSİKLETLİ ULAŞIM PLANLAMASI

Mevcut Bisiklet Yolları İnceleme Çalışması

İzmir’de mevcut bisiklet yolları, Körfez etrafında yoğunlaşmış İnciraltı’ndan Sasalı’ya kadar Alsancak limanı hariç kesintisiz olarak devam etmektedir. Mevcut bisiklet yolları proje alanında yer almamaktadır. Bununla birlikte, ilerleyen sayfalarda önerilen bisiklet güzergâhı ile ilişkilendirilmesi önem taşıdığı için, mevcut bisiklet yolunun özellikle proje alanına en yakın kesimi olan Konak İskelesi ve yakın çevresi için inceleme çalışması gerçekleştirilmiştir.

AĞ BÜTÜNLÜĞÜ

Sorun: İzmir’de mevcut bisiklet altyapısı, şehir merkezine ve odak noktalarına erişimi sağlayacak şekilde bütünlük bir sistem olarak tasarlanmamıştır. Mevcut bisiklet altyapısı, sahil bandı boyunca parçalı olarak tesis edilmiştir ve rekreatif amaca hizmet etmekten öteye geçememektedir. Şehir genelinde, güvenli ve bütünlük bir bisiklet altyapısı bulunmaması, bisikletli yolculuklar için tehlike arz etmekte, bisikletli ulaşımın yaygınlaşmasını engellemektedir.

Öneri: İzmir’de güvenli bisiklet altyapıları, öncelikli olarak ulaşım ihtiyacının olduğu akslar üzerinde planlanmalı ve bisiklet yolları birbirine bağlanarak bir bütünlük arz eden kesintisiz bir ağ haline getirilmelidir. Aksi takdirde, sadece kentin yeni yerleşim alanlarında ve sahil bandı boyunca yapılacak parçalı bisiklet yolları rekreatif amaca hizmet etmekten öteye geçemeyecek ve bisiklet bir ulaşım aracı olarak kullanılmayacaktır. Bu da bisikletli yolculukların güvenliğini olumsuz etkileyecektir.

Fotoğraf 17 | Sahil Bandı Boyunca İmal Edilmiş Bisiklet Yolu, Konak İskelesi ve Yakın Çevresi



BİSİKLET YOLU ENKESİTİ

Sorun: Altyapı boyunca bisiklet yolunun enkesitinin yetersiz ve standartlara uygun genişliğe sahip olmadığı tespit edilmiştir. Yol enkesiti dahilindeki bu süreksizlik, bisikletli yol kullanıcı türünün edindikleri sürüş refleksleri nedeniyle diğer yol kullanıcı türleri ile olası çatışmalara neden olabilir.

Öneri: Mevcut bisiklet yolu, TS 9826 Şehir İçi Yollar-Bisiklet Yolları standardının belirlediği, yaya kaldırımında bisiklet yolu enkesit ölçülerine göre yeniden imal edilmelidir. Bu standart gereğince kaldırım üstüne imal edilecek çift yönlü bisiklet yolu en az 2 metre genişliğinde enkesite sahip olmalıdır.

Fotoğraf 18 | Yetersiz Genişlikte Bisiklet Yolu Enkesiti, Konak İskelesi ve Yakın Çevresi



YATAY İŞARETLEME STANDARTLARI

Sorun: Bisiklet yolundaki yatay işaretlemeler yol boyunca değişkenlik göstermekte, belirli bir standardı izlememektedir.

Öneri: Bisiklet yolu işaretleri TS 9826 Standardına göre uygulanmalı; bisiklet yolu üzerine uygulanan bisiklet yolu işareti 1x1.30 metre olmalıdır.

Fotoğraf 19 | Bisiklet Yolu Üzerindeki Standart Dışı Bisiklet Logosu, Konak İskele ve Yakın Çevresi



DÜŞEY İŞARETLEME EKSİKLİĞİ

Sorun: Mevcut bisiklet altyapısının bitiş noktalarına, bisikletli yol kullanıcılarına bisiklet yolunun sona erdiğini bildiren trafik işaret levhaları yerleştirilmemiştir.

Öneri: Mevcut bisiklet altyapısına, TT-38a no'lu "Mecburi Bisiklet Yolu" işaret levhası ile zorunluluğun sona erdiğini belirten TT-38b no'lu "Mecburi Bisiklet Yolu Sonu" trafik işaret levhası yerleştirilmelidir (Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, Trafik Güvenliği İşaretleme Şubesi Müdürlüğü, 2011).

Fotoğraf 20 | Bisiklet Altyapısı Boyunca Düşey İşaretleme Eksikliği, Konak İskele ve Yakın Çevresi



Şekil 87 | TT-38a ve TT-38b İşaret Levhaları



Bisiklet Yolları Denetim Çalışması

Bisikletli ulaşım, diğer ulaşım sistemleri ile bütünlüklük (entegre) olmalı ve bütüncül bir ulaşım sistemi içerisinde tamamlayıcı parçalardan biri olarak değerlendirilmelidir. Proje alanı içinde bisikletli ulaşımın toplu taşıma ile entegrasyonu teşvik edilmeli; entegrasyon, raylı sistem istasyonlarında, otobüs duraklarında ve aktarma merkezlerinde "park et-devam et sistemi" ile desteklenmelidir. Anket yapılan bisikletlilerin %28'inin yolculuğunun tamamında bisikletli ulaşımı tercih ettiği, %39'unun ise yolculuğunun bir noktaya kadar bisikletle sürdürerek toplu taşıma sistemine aktarma yaptığı tespit edilmiştir. Anket katılımcılarının önemli bir kısmının bisikleti toplu taşıma ile entegre bir şekilde kullandığı söylenebilir.

Bisikletin proje alanı içinde kullanımı yaygınlaştırılmalı ve sahil aksındaki bisiklet yolu ile bağlantılı, ulaşım amaçlı yeni bir bisiklet güzergâhı oluşturulmalıdır.

Bu genel yaklaşım doğrultusunda, bisikletli ulaşım proje alanı içinde hizmet veren lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri (ESHOT Genel Müdürlüğü ve İZULAŞ A.Ş.), hafif raylı sistem (İzmir Metro) ve deniz ulaşım sistemleri ile (İZDENİZ A.Ş.) bütünlüklük bir şekilde planlamalıdır. Çalışma alanı içinde işletilen ulaşım sistemlerinin güzergâhları incelendiğinde, Fevzi Paşa Caddesi ve Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi boyunca güvenli bir bisiklet altyapısının planlaması gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Sahil aksı boyunca mevcut olan bisiklet altyapısının, Fevzi Paşa Bulvarı'ndan devam ederek, Çankaya Kavşağı üzerinden Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'ne devam etmesi önerilmektedir.¹⁴

Anket çalışmasında, bisiklet kullanımının en yaygın olduğu bölge Konak İskelesi çevresi; daha sonra sırasıyla, Yenigün, Hürşidiye, Akıncı, Fevzi Paşa Bulvarı bölgesi; Konak otobüs durakları, YKM bölgesi ve son olarak Kemeraltı Caddesi, Güzelyurt, Konak Pier civarı, Kestelli ve Güneş bölgeleri olarak tespit edilmiştir. 2, 3, 4, 5 ve 6. alt bölgelerde ve 18. alt bölgenin belli bir kısmında bisiklet kullanımının yaygın olması ve anket katılımcılarının %76'sının bisiklet kullanımının yaygınlaşması için ana arterlerde daha çok bisiklet yolu bulunması gerektiğini vurgulaması, denetim çalışması sonucunda Harita 21'de gösterilen güzergâhın önerilmesinde etkili olmuştur.

Anafartalar Caddesi gibi yayalaştırılmış akslar veya yaya trafiğinin yoğun olduğu sokaklar, bisikletli-yaya çatışmalarının önüne geçmek amacıyla güzergâha özellikle dahil edilmemiştir. Gerçekleştirilen yaya sayım çalışmaları halihazırda yaya omurgasını oluşturan Anafartalar Caddesi'nin yaya trafiği bakımından yoğun olduğunu ve burada yayalar için hizmet düzeyinin düşük olduğunu göstermektedir.

Bisikletli yol kullanıcıları için yol güvenliği unsurları sağlanmalıdır.

Bisiklet kullanımında en etkili faktör yol güvenliğidir. Yeterli yol güvenliği sağlanamadığında kentteki bisiklet kullanım oranı düşme eğilimi gösterebilir. **Anket katılımcılarının %69'una göre bisiklet yolları güvensiz veya çok güvensizdir. Dolayısıyla, mevcut kullanım oranının düşme eğiliminde olduğu tahmin edilmektedir.** Güvenliğin sağlanmasında en önemli faktör taşıt trafiğinden arındırılmış bisiklet yolları yapmaktır. Ancak planlanan bisiklet yollarındaki yol profilleri bisiklet

için yeterli alan sağlamamaktadır. Bu durumda yolun fiziki yapısına, üzerinde hareketlilik gösteren diğer yol kullanıcılarının hacmine ve operasyonel hızlarına ve yasal olarak belirlenmiş hız limitlerine göre farklı niteliklerde bisiklet kullanımı öngörülmektedir. Bazı yollarda bisikletli yol kullanıcıları için ayrılmış bisiklet yolu yapılması mümkündür; bazı yollarda ya da yolların bazı kesimlerinde ise gerekli genişlik bulunmadığı için motorlu taşıtlar ile bisikletli yol kullanıcıları aynı platform üzerinde hareketlilik gösterebilirler. Buna göre farklılaşan bisiklet altyapı çeşitleri şöyledir:

- Bisiklet şeritleri
- Bisiklet yolları
- Bisiklet bulvarları
- Paylaşımlı şeritler
 - Motorlu taşıt-bisiklet paylaşımlı şerit
 - Otobüs-bisiklet paylaşımlı şerit

Proje alanı içinde bisikletli ulaşımın toplu taşıma ile entegrasyonu teşvik edilmeli; entegrasyon, raylı sistem istasyonlarında, otobüs duraklarında ve aktarma merkezlerinde "park et-devam et sistemi" ile desteklenmelidir.

Fevzi Paşa Bulvarı ve Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddeleri üzerinde planlanan bisiklet altyapısı için “Otobüs ve Bisiklet Paylaşımı Şerit” tasarımı önerilmektedir (Fotoğraf 22). Bu tasarım seçimi ile ilgili detaylı bilgiler raporun “Yol Güvenliği Önlemlerinin Geliştirilmesi” başlığı altında yer almaktadır.

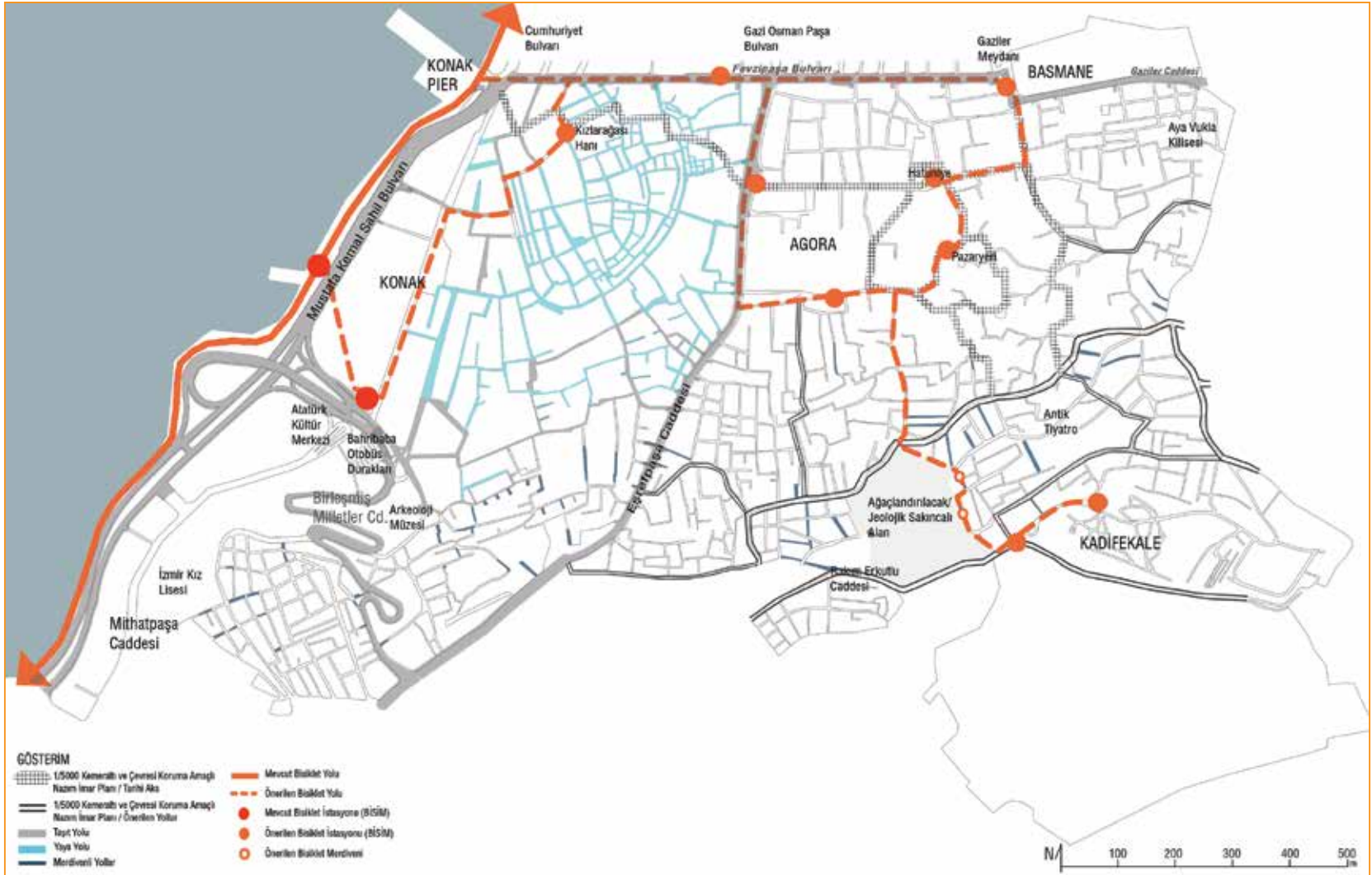
Fotoğraf 21 | Otobüs ve Bisiklet Paylaşımı Şerit Uygulaması, Londra, İngiltere



Şekil 88 | Otobüs ve Bisiklet Paylaşımı Şerit Uygulaması Örneği



Harita 21 | Önerilen Bisiklet Güzergâhı ve Akıllı Paylaşım Sistemi İstasyonları



Ulaşım amaçlı bisiklet kullanımı teşvik edilmelidir. Bölgede, güvenli bir bisiklet güzergâhının uygulamaya geçirilmesi ve bisiklet kullanımını destekleyecek unsurların sağlanması gerekmektedir. Önerilen güzergâhın kullanıcılar tarafından ayırt edilebilir ve kolay takip edilebilir olması bu anlamda önem taşımaktadır.

Bisiklet yolları, şeritleri, hemzemin kavşak geçişleri, **yatay ve düşey işaretlemeler için kullanılacak standartlar** belirlenmeli ve hiçbir tasarım bu standartların dışında yapılmamalıdır. Proje alanında önerilen bisiklet güzergâhının ana ulaşım aksları üzerindeki tanımı, “**otobüs-bisiklet paylaşımlı şerit**”tir. Özellikle bu akslarda bisiklet güzergâhının mevcut olduğu, hem motorlu taşıt kullanıcıları hem de bisikletliler için işaretleme ve yönlendirmelerle belirtilmelidir.

Önerilen bisiklet güzergâhına ait diğer bisiklet yollarının **paylaşımlı yollar** olarak tasarlanması tercih edilmiştir. Bu alanlarda, yayaların ve bisikletlilerin güvenliğini tehlikeye atacak düzenlemelerden kaçınılmalıdır. Bu nedenle özellikle Konak Meydanı gibi yaya trafiğinin yoğun olduğu kamusal alanlarda **bisikletliler için hız sınırı** tanımlanmalı ve uygulanmalıdır. Avusturalya'nın Melbourne kentinde yaya ve bisikletliler tarafından kullanılan paylaşımlı bölgelerde bisikletliler için tanımlanan hız limiti 10 km/saat'tir (Victoria Law Foundation, 2015). Benzer bir öneri hem ağırlıklı olarak yayalaştırılmış sokaklardan oluşan Kemeraltı Çarşısı ve Hanlar bölgesi hem de Konak Meydanı için geliştirilmelidir.

Fotoğraf 22 | **Bisiklet Tamir Alanı Örneği, Los Angeles, ABD**



Ayrıca, bunlar ve benzer alanlarda mekân izin verdiği ölçüde, bisiklet yolu, tasarım ve yönlendirme amaçlı **düşey işaretlemeler** ile tanımlanmalıdır. Kemeraltı Çarşısı ve Hanlar bölgesinde belli bir hız sınırı çerçevesinde esnafın mal yükleme-boşaltma ve ürün teslimi amacıyla **kargo bisikletleri** kullanması önerilmektedir.

Bisikletin taşıt trafiği ile birlikte hareket edeceği paylaşımlı yollarda ise **taşıtlar için bir hız limiti** belirlenmelidir. Çarpışmalarda, şiddetli yaralanma ve ölüm riski yayalar ve bisikletliler için hızın artmasıyla kayda değer bir ölçüde artmaktadır.¹⁵

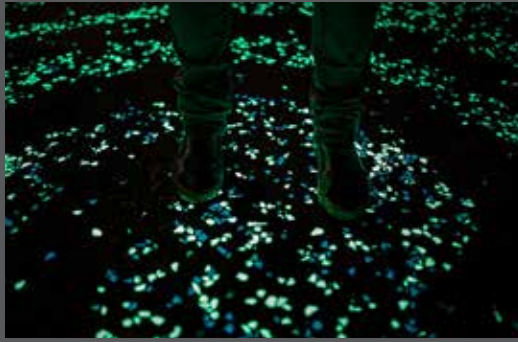
Bisiklet yolları, şeritleri, hemzemin kavşak geçişleri, yatay ve düşey işaretlemeler için kullanılacak standartlar belirlenmeli ve hiçbir tasarım bu standartların dışında yapılmamalıdır.

KUTU 10 | VAN GOGH-ROOSEGAARDE BİSİKLET YOLU

Hollandalı sanatçı Daan Roosegaarde tarafından tasarlanan ve Heijmans Infrastructure tarafından uygulanan Van Gogh-Roosegaarde Bisiklet Yolu, Hollanda'nın Noord Brabant kentinde bulunmaktadır.

Van Gogh'un "Yıldızlı Gece" tablosundan esinlenen bisiklet yolu, kültürel miras ve yenilikçi yaklaşımın bütünleştirilmesinden oluşturulmuş ve Van Gogh'un 1883'te yaşadığı Nuenen bölgesinde gerçekleştirilmiştir (Tasarım Dergisi, 2017).

Van Gogh-Roosegaarde Bisiklet Yolu'nun yüzeyi, güneş enerjisini hava karardıktan sonra aydınlatma için kullanan özel bir boya ile kaplanmış, reflektörü çakıl taşları ve güneş enerjisi ile çalışan LED aydınlatma elemanları ile ışıklandırılmıştır. Yolu yakınına yerleştirilen güneş paneli, yüzeyin aydınlatılması için enerji üretmek amacıyla kullanılmaktadır (Yeşil Odak, 2016).



Bisiklet park alanlarından aydınlatmaya kadar bisikletlilerin farklı ihtiyaçlarını karşılayacak tesisler oluşturulmalıdır.

Bisikletli yol kullanıcıları için, öncelikle bisiklet bağlama demirlerinin mevcut olduğu bisiklet park alanları ve elektrikli bisikletler için şarj alanları tasarlanmalıdır. Söz konusu alanlar, bisiklet tamir noktalarını da içeren büyük ölçekli alanlardan sadece bağlama demirine sahip küçük bisiklet park alanlarına kadar farklı büyüklük ve işlevlerde kurgulanabilir. Park alanları, aynı zamanda, bisikletlilere dinlenme ya da buluşma imkânı sunan, yol kenarında uygulanabilecek daha kapsayıcı tasarımlarla çözülebilir. Tasarlanacak bu tip alanlar yayalar için önerilen yeşil rota ile entegre olmalıdır.

Aydınlatma altyapısı park yerlerine ya da bisiklet yollarına entegre edilerek uygulanmalıdır. Uygun noktalarda aydınlatma altyapısı güneş enerjisinden temin edilmelidir (Kutu 10).

Çalışma alanında yer alan Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin doğusunda kalan konut ağırlıklı dokuda merdivenli yollar bulunmakta ve önerilmiş olan bisiklet güzergâhının belli kısımları da bu yollar ile çakışmaktadır. Özellikle Patıcanlı Yokuşu'ndan Kadifekale'ye uzanan güzergâh boyunca yüksek eğim ve merdivenli sokaklar (988. Sokak ile kesişen 792. Sokak ve 1016. Sokak) tespit edilmiştir. Bu noktalarda, bisiklete binmeyi ya da bisikletten inip elde sürmeyi kolaylaştıracak, bisiklet merdiveni gibi çözümler uygulanmalıdır.

Gerekli analiz çalışmaları tamamlandıktan sonra özellikle bu sokaklar için beton ya da metal bisiklet merdiven kanalları uygulanabilir. Bu kanallar, bebek arabası, alışveriş arabası gibi diğer tekerlekli aletler için de kullanılabileceğinden yürünebilirliğin süreklilik boyutunu da desteklemektedir. Bisiklet merdiven kanalları beton ve metal olmak üzere iki çeşittir (Santos Rocha vd., 2014).

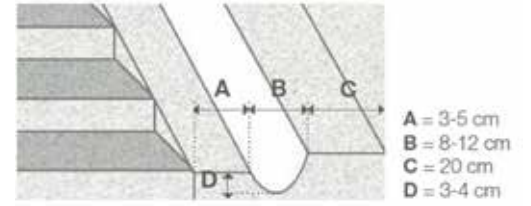
Beton kanallarda, kanal ile basamakların bittiği duvar arasında pedalların duvara çarpması için en az 20 cm boşluk olmalıdır. U ve L şeklinde uygulanabilen merdiven kanalları için, U şekli en iyi seçenek olarak tanımlanmaktadır. L şekli kanalda bisiklet belli bir açı ile tutulması

gerektiği için kullanımı daha zordur (Santos Rocha vd., 2014). Metal kanallar ise mevcut merdivenlere eklenmektedir. Bu tür kanalların avantajı, kullanıcıların bisikleti kaymadan aşağıya ve yukarıya rahatça hareket ettirebilmesini sağlamasıdır (Santos Rocha vd., 2014).

Fotoğraf 23 | Bisikletliler için "Parklet" Tasarımı Örneği, Londra, İngiltere



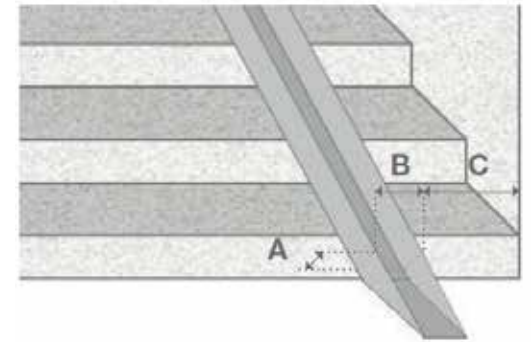
Şekil 89 | U Şeklinde Beton Bisiklet Merdiven Kanalı



Şekil 90 | Metal Bisiklet Merdiven Kanalı



A = 5 cm
B = 10-20 cm
C = 20 cm



Bisikletin bir ulaşım aracı olarak toplu taşıma ve otopark sistemi ile entegrasyonu sağlanmalıdır.

Bisikletin bir ulaşım aracı olarak benimsenmesi için bisiklet yolu planlaması yapılırken toplu taşıma sistemlerine aktarma yapabilecek şekilde güzergâhlar belirlenmeli ve aktarma noktalarında yeterli park yeri yapılmalıdır. Bu çerçevede önerilen bisiklet güzergâhı, çalışma alanında bulunan lastik tekerlekli ve raylı sistemin işletildiği Fevzi Paşa Bulvarı ile Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi üzerinde tasarlanmıştır. Bu hat üzerinde bütünleşik durak tasarımına yer verilmesi önerilmektedir.

Bisiklet park alanlarının, yeterli sayıda ve uygun şekilde bisiklet askısına sahip olması, söz konusu askıların güvenlik kilidine sahip olması gerekir. Toplu taşıma durak ve istasyonlarına mümkün olduğunca yakın konumlandırılması önerilen bisiklet park alanlarında, bisikletlerin güvenliği 24 saat boyunca sağlanmalıdır (Çörek Öztaş, Akı, İmamoğlu, Köse, & Selvi, 2014).

Bisikletin ulaşım sistemine entegre bir şekilde işletilmesi amacıyla akıllı bisiklet paylaşım sistemi, hem otopark sistemleri hem de diğer ulaşım sistemleriyle bütünleşik işletilmelidir. Sistem özellikle, proje alanında üç istasyon noktası (Konak, Basmane, Çankaya) ile hizmet veren İzmir Metro hafif raylı sistemi ile etkileşim ve bütünleşme sağlanacak şekilde konumlandırılmalıdır. Farklı toplu taşıma sistemlerine erişim ile birlikte, görece yüksek kapasiteli yol dışı açık otopark alanları ile de sistem entegrasyonu sağlanmalıdır.

Çalışma alanı içinde hizmet vermesi önerilen akıllı bisiklet paylaşım sisteminde teşvik amaçlı indirim olanakları sağlanmalıdır.

Örneğin, viyadük altı Konak Grant Otoparkı'nda parklanma yapan bir kullanıcı Konak İskelesi'nden ücretsiz bisiklet kiralayabilmelidir. Bu tip entegre yaklaşımlar, çalışma alanı içinde olmayan ve yol dışı otoparklara parklanma talebini artırmanın yanı sıra, bölgede hareketlilik gösteren kullanıcıların, bisiklet kullanım alışkanlığı edinmesine de yardımcı olacaktır.

Çalışma alanı içinde yaygınlaştırılması öngörülen bisiklet paylaşım sisteminin, ana yüklenici ulaştırma sistemleri ile entegrasyonuna bağlı olarak, indirimli ya da ücretsiz hizmet vermesi önerilmektedir. Hafif raylı ulaşımı kullanan yolcuların, sabah ve akşam zirve saatlerinde Konak ve Çankaya metro istasyonlarında akıllı bisiklet paylaşım sisteminden indirimli ya da ücretsiz olarak faydalanmaları önerilmektedir. Son olarak, toplu taşıma araçlarında bisikletle yolculuk imkânı sağlanarak her iki ulaşım türünün de verimliliği artırılabilir.

Fotoğraf 24 | **BİSİM Akıllı Bisiklet Paylaşım Sistemi**



Mevcut bisiklet paylaşım sistemi, proje alanında yaygınlaştırılmalıdır.

İzmir'de akıllı bisiklet ulaşımı ile ilgili hizmet veren BİSİM kapsamında, İzmir sahil şeridinde 46 km boyunca 31 adet bisiklet kiralama durağı bulunmaktadır. BİSİM'in en sık kullanıldığı saat aralığı 18.00-21.00'dir. Bu veriler, BİSİM sisteminin ağırlıklı olarak rekreasyon amaçlı kullanıldığına işaret etmektedir (İBB, 2016).

Çalışma alanı içinde en yoğun kullanılan bisiklet paylaşım istasyonu Konak İskelesi İstasyonu'dur. Bu da, çalışma alanında halihazırda bisikletli ulaşım talebi olduğunun açık bir göstergesidir (İBB, 2016). Buna bağlı olarak akıllı bisiklet paylaşım sisteminin, çalışma alanı içinde güvenli bisiklet altyapısının tesis edilmesine paralel olarak genişletilmesi önerilmektedir. Konak Vapur İskele ve Konak Metro çıkışında akıllı bisiklet istasyonları mevcuttur. **Çalışma alanı için önerilen bisiklet güzergâhına paralel olarak, Kızlarağası Hanı önünde, Çankaya İstasyonu'nda, Eşrefpaşa Katlı Otoparkı'nda, Agora Park'ta, Basmane'de, Hatuniye Park'ta, Pazaryeri Meydanı'nda, Rakım Erkutlu Caddesi ile 730. Sokak kesişimindeki yaya cebinde ve Kadifekale'nin giriş kapısında 12 slotlu bisiklet paylaşım istasyonları kurulması önerilmektedir (Harita 21).**

Akıllı bisiklet paylaşım sisteminin, diğer ulaşım türleri ile etkileşim içinde ve verimli bir ulaştırma türü olarak hizmet vermesi için çeşitli temel sistem prensiplerinin sağlanması gereklidir. Öncelikle, oluşturulacak sistemin verimli olarak tanımlanması için 10 km²'lik bir kapsama alanına sahip olması gerekmektedir. Çalışma alanının toplam yüzölçümü 2,5 km² olduğu için,

kapsama alanının BİSİM tarafından İzmir geneli için tanımlanması uygun olacaktır. Her 1 km²'lik alanda 10-16 istasyon konumlandırılması yine verimlilik bakımından temel bir ilkedir. Bu, proje alanında 300 metre aralıkla yaklaşık olarak 25-40 istasyonun konumlandırılması anlamına gelmektedir. **Çalışma alanı için öncelikle, önerilen bisiklet güzergâhı çerçevesinde 11 adet istasyonun konumlandırılması önerilmektedir.** Biniş verilerine ve kullanıcı görüşlerine bağlı olarak sistem verimliliği değerlendirilmeli; talebin düşük olduğu istasyonların konumu değiştirilmeli ve bu doğrultuda ikinci etap istasyon konumlandırılması gerçekleştirilmelidir (Harita 21).

Sistemin açılmasını takiben, biniş verileri ışığında hem istasyon konumlandırılması yapılabilir hem de bisiklet/kullanıcı oranında iyileştirme odaklı adımlar atılabilir. Bölgenin farklı arazi kullanım türlerine sahip olması ve çekim merkezi özelliği olması nedeniyle, bu konuya derinlemesine odaklanan bir analiz çalışması sonucunda sistem tasarlanmalıdır.

Bisikletli ulaşımı, sürdürülebilir ulaşım alanında bir çözüm olarak gören ama kaynak ve zaman kısıtları nedeniyle detaylı fizibilite çalışmaları yürütecek kapasitesi olmayan şehirler için yeni çözüm ve teknolojiler gelişmektedir. Bu teknolojilerin en başında da **akıllı bisiklet paylaşım sistemleri için geliştirilmiş olan taşınabilir istasyonlar** yer almaktadır (Kutu 11). Taşınabilir akıllı paylaşım istasyonu teknolojisi, tüm işletme maliyetleri içinde yeniden dağıtım operasyonlarının oranını düşürmektedir.

KUTU 11 | TAŞINABİLİR AKILLI BİSİKLET PAYLAŞIM İSTASYONLARI

Taşınabilir akıllı bisiklet paylaşım istasyonlarının en önemli avantajı, kapsamlı fizibilite çalışmaları yürütmeksizin işleme açılabilmesidir. Akıllı bisiklet paylaşım sisteminin hem diğer ulaşım sistemleri ile bütünleşik olması hem de tanımlanan kapsama alanı içindeki mevcut ve potansiyel kullanıcılar için etkili olması adına istasyon konumlandırılması en önemli aşamadır. Taşınabilir akıllı bisiklet paylaşım istasyonları, tanımlanmış kapsama alanı içinde fizibilite çalışması yürütülmeden dağıtılarak, sistemin işletilmeye başlamasıyla biniş verilerine göre tekrardan konumlandırılabilir. Taşınabilirlik sayesinde, fizibilite çalışmalarında yapılabilecek hatalar ya da herhangi bir kentsel gelişim, ulaşım çalışması ile değişebilecek yolculuk talepleri sorun yaratmayacaktır. İşletme alınan sistem kendi verisini ürettiği için yolculuk taleplerine bağlı olarak istasyon konumlandırılmasında değişikliklere gidilebilmektedir.

Konvansiyonel istasyonlar, çeşitli altyapı ihtiyaçları için (elektrik, internet bağlantısı gibi) konumlandırılacakları yerlerde kazı ve altyapı çalışmaları gerektirirken, taşınabilir akıllı bisiklet paylaşım istasyonları için böyle bir gereklilik yoktur. İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi'nin alanı, tarihi doku nedeniyle kazı çalışmalarının önerilmediği ve uzun izin alma süreçlerinin söz konusu olduğu bir bölgedir. Bu nedenle, bu teknolojinin kullanılması önerilmektedir.

Bu yeni teknoloji ile ilgili bir diğer özellik de, taşınabilir sistemlerin güneş panelleri ile çalışmalarıdır. Teknolojinin güneş enerjisi ile çalışması, hem proje alanının tarihi dokusu hem de İzmir'in meteorolojik şartları göz önünde tutulduğunda önemli bir avantajdır.



Bölgede yükleme-boşaltma ve depolama faaliyetleri etkin ve verimli bir biçimde yürütülmelidir.

Proje alanında ulaşım biçimini ve yoğunluğunu etkileyen en önemli faktörlerden biri de bölgede bulunan işletmelerin yükleme-boşaltma ve depolama faaliyetleridir.

Proje alanındaki faaliyetlerin çeşitliliği ve niceliği bölgedeki ulaşım faaliyetlerini doğrudan etkilemektedir. İşletmelerden kaynaklanan ulaşım biçimleri bölge içi dağıtım ve bölgeye giriş-çıkış odaklıdır. Dolayısıyla bölge sahip olduğu ticari faaliyetlerden dolayı ciddi anlamda yolculuk talebi üretmektedir. Ürettiği bu yolculuk talebinin de bölgede başta trafik sıkışıklığı olmak üzere pek çok etkisi mevcuttur.

Proje alanındaki işletmelerin yığılma/kümelenme yaklaşımına göre mekân seçmedikleri, birçok faaliyetin farklı sokak ve caddelere dağıldığı gözlemlenmiştir. Bu durum, işletmelerin gerek ulaştırma, yükleme-boşaltma taleplerini; gerekse depolama faaliyetlerini olumsuz etkilemektedir. Bu sebeple, bölgede faaliyet gösteren işletmelerin tümünün ticari faaliyet biçimlerini, yükleme-boşaltma amaçlı kullandıkları taşıt çeşitlerini/sayılarını ve diğer ihtiyaçlarını tespit etmeye yönelik bir çalışmaya ihtiyaç vardır. Bu konuda İBB, İzmir Esnaf ve Sanatkarlar Odası, TARKEM ve Kemeraltı Esnaflar Derneği kapsamlı bir çalışma yürütebilir.

Anket katılımcılarının %68'inin bölgede belediye tarafından gerçekleştirilecek bir düzenlemeye sıcak baktığı da göz önünde bulundurularak, **bölgeye yakın bir noktada tek bir dağıtım merkezi** oluşturulması önerilmektedir. Böylece, dağıtım süreçlerinde müşteriye teslimatın son aşamasıyla ilgili "Last Mile

Problem" olarak ifade edilen sorun da çözülebilecektir. Oluşturulacak bu tesisin bütün özel kargo firmalarını barındırması ve bölgeye yükleme-boşaltma amaçlı giriş-çıkış yapacak her türlü akımı yönetmesi uygun olacaktır. Tesis kapsamında geliştirilecek bilgisayar uygulamaları vasıtasıyla da tesis içerisinde oluşabilecek karmaşanın önüne geçilebilecektir.

Proje alanında işletmelerin yükleme ve boşaltma amacıyla hem motosiklet, otomobil, minibüs, kamyon, kamyonet, pikap, panel gibi motorlu taşıtları hem de bisiklet, elektrikli bisiklet gibi motorsuz taşıtları kullandıkları görülmektedir. Bu taşıtların bölge içinde yükleme-boşaltma faaliyetleri için daha uygun olduğu söylenebilir. Anket sonuçlarına göre de bölge işletmelerinin **bisikletli kargoların** geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması fikrini %65 oranında destekledikleri görülmektedir. Bu kapsamda, manevra kabiliyeti yüksek, taşıma kapasitesi yeterli ve çevre dostu bisikletlerin ve elektrikli taşıtların proje alanı için yükleme-boşaltma faaliyetlerinde kullanılması uygun olacaktır. İBB ve İzmir-Tarih logolu, standart biçimde tasarlanmış kargo bisikletler, işlevlerine göre renklendirilerek sınıflandırılabilir (Kutu 12).

Kargo bisikletlerin yanı sıra, bölgede **elektrikli taşıtlar** da kullanılabilir. Bu kapsamda bölge genelinde yapılması gerekli görülen ticaret analizinin ardından, hangi tip taşıtların kullanılacağına karar verilmelidir. Bunun yanında kullanılacak taşıtların ilgili işlevlere ve bölgenin tarihi özelliklerine uygun tasarımlara sahip olması önerilmektedir.

Proje alanındaki işletmelerin yığılma/kümelenme yaklaşımına göre mekân seçmedikleri, birçok faaliyetin farklı sokak ve caddelere dağıldığı gözlemlenmiştir. Bu durum, işletmelerin gerek ulaştırma, yükleme-boşaltma taleplerini; gerekse depolama faaliyetlerini olumsuz etkilemektedir.

Foto 25 | Elektrikli Taşıtlar ve Şarj Üniteleri, Helsinki, Finlandiya



KUTU 12 | ESNAF İÇİN KARGO BİSİKLET ALTERNATİFLERİ

Alternatif 1

İki veya üç tekerlekli elektrikli kargo bisikletleri dar sokaklara sahip tarihi merkezler için taşımacılık modülleridir. Bunlar, motorlu taşıtların olumsuz etkilerini gideren çevre dostu ulaşım araçlarıdır (EU, 2016).



Alternatif 2

Elektrikli olmayan üç tekerlekli kargo bisikletler tarihi merkezlerde taşımacılık için uygun bir seçimdir. (www.cargobikesystem.com,2017).



Alternatif 3

Dar sokaklarda seyyar satıcılar için uygun olan bisikletli satış arabaları önerilmektedir (www.cargo-bikesystem.com, 2017).



Alternatif 4

Farklı ülkelerde elektrikli veya elektriksiz bisikletler çöp toplama, posta dağıtımı gibi kamu hizmetlerini sağlamak amacıyla kullanılmaktadır (EU, 2016).



GÜVENLİ, ERİŞİLEBİLİR TOPLU TAŞIMA SİSTEMLERİNİN PLANLANMASI

Ana Taşıt Akımını Sağlayan Bulvar ve Caddelerde Yol Güvenliği

Çalışma alanı içinde kalan ve lastik tekerlekli sistemin mevcut olduğu ana arterlerde savunmasız yol kullanıcı grupları için yol güvenliği inceleme çalışmaları yürütülmüş; bu doğrultuda tespit edilen sorunlarla ilgili çözüm önerileri geliştirilmiştir.

Bisikletli ulaşım kapsamında diğer ulaşım sistemleri ile bütünleşik yapıda planlama yaklaşımıyla belirlenen güzergâhlardan biri **Fevzi Paşa Bulvarı**, diğeri de **Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi**'dir. Bu güzergâhlar için seçilecek altyapı konusunda çeşitli değişkenler incelenmiştir:

- Fevzi Paşa Bulvarı'nın ve Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin mevcut enkesitleri, TSE 9826 No'lu Şehir İçi Yollar-Bisiklet Yolları standartlarına uygun bisiklet altyapısına izin vermemektedir. TSE 9826, taşıt yoluna yapılacak bisiklet yolunun tek şeritli ise 1.30 metre, çift şeritli ise 2.40 metre genişliğe sahip olmasını ve yol güvenliği için en az 60 cm genişliğinde ve 10 cm yüksekliğinde bir ayırıcı (refüj, bordür vb.) ile bisiklet yolunun taşıt yolundan ayrılmasını gerektirmektedir.

- Fevzi Paşa Bulvarı'nda ve Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nde motorlu taşıt kullanıcıları için belirlenen hız limiti de motorlu taşıt yol kullanıcıların operasyonel hızları da saatte 30 km'nin üzerindedir. Hız limitlerinin ve operasyonel hızların saatte 30 km'nin üstünde olduğu yol kesimlerinde paylaşımlı bisiklet ve motorlu taşıt şeridi önerilememektedir. Aynı zamanda buralardaki yoğun trafik hacmi de paylaşımlı şerit uygulamasını olanaksız kılmaktadır.

- Fevzi Paşa Bulvarı ve Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi üzerindeki yaya kaldırımları, TSE 9826 ile uyumlu bir bisiklet altyapısına izin vermemektedir. TSE 9826'nın "dar yaya kaldırımında tek şeritli bisiklet yolu" standardı olarak belirlediği 130 cm genişliğin bisikletli kullanıcılar için ayrılması, yayaların motorlu taşıt platformu üstünde güvenliklerini tehlikeye atacak şekilde hareketlilik göstermelerine ve bisikletliler ile çatışmalara neden olacaktır.

Sıralanan bu değişkenler doğrultusunda, Fevzi Paşa Bulvarı ve Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi için uygun olabilecek farklı altyapı türleri araştırılmıştır. Bu araştırmalar sonucunda, İngiltere'de başta Londra olmak üzere birçok şehir merkezinde ve Amerika Birleşik Devletleri'nde farklı eyaletlerde uygulanan "**otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit**" uygulaması önerilmektedir.

"Otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit", bisikletli yol kullanıcılarının da üzerinde hareketlilik gösterdiği ayrı otobüs şeritleri olarak tanımlanabilir. Bu şerit tasarımı, yeterli enkesite sahip olmayan ve lastik tekerlekli toplu taşıma hat trafiğinin yoğun olduğu şehir içi ana arterlerde toplu taşıma sisteminin verimliliğinin ve hizmet kalitesinin artırılması için uygulanmaktadır. Bu uygulama ile yetersiz enkesite sahip şehir içi ana arterlere bisikletli ulaşım olanağı sağlanarak, kentlerdeki bisikletli altyapı ağı bütünleşik bir yapıya kavuşmakta ve devamlılık göstermektedir.

TRL (2016) tarafından yayınlanan "Cycling in Bus Lanes TRL Report 610" raporu, İngiltere'nin Edinburgh, Hull, Derby ve Londra şehirlerinde yapılan çalışmalar doğrultusunda, otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulamalarının, karışık motorlu taşıt şeridi üzerinde ya da yaya kaldırımı üzerinde yapılan bisiklet seyahatlerine göre daha güvenli olduğunu ortaya koymaktadır.

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler'in yürüttüğü anket çalışmaları, katılımcıların %39'luk oran ile proje alanında en fazla iyileştirme bekledikleri ulaştırma türünün lastik tekerlekli toplu taşıma sistemi olduğunu göstermektedir. Anketten çıkan diğer bir sonuç ise katılımcıların %50'sinin bölgedeki bisiklet yollarını yetersiz bulmasıdır. Otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulaması, anket sonuçlarından çıkan beklentileri de karşılayacak bir tasarım sağlayacaktır.

Otobüs ve bisiklet paylaşımlı şeritlerin uygulanması için planlanan güzergâhlarda, aşağıda listelenen verilerin analiziyle kapsamlı bir fizibilite çalışması yürütülebilir (Reid ve Guthrie, 2004).

- Sabah ve akşam zirve saatlerindeki trafik hacimleri
- Sabah ve akşam zirve saatlerinde, lastik tekerlekli toplu taşıma sistemlerine ait hat bazlı sefer sayısı
- Lastik tekerlekli toplu taşıma sistemlerine ait hat sayısı
- Lastik tekerlekli toplu taşıma sistemlerine ait saatlik durak bazlı yolcu biniş sayısı
- Yol platformu enkesiti ölçüsü
- Güzergâha ait güncel trafik simülasyonu
- Güzergâh üstünde işletilen lastik tekerlekli ulaşım sistemleri için kullanılan filoya ait model ve marka bilgileri
- Güzergâh üstünde son 3-5 yılda meydana gelmiş olan ölümlü ve yaralanmalı trafik çarpışma verileri
- Güzergâh üstündeki mevcut sinyalizasyon planları
- Güzergâh üstündeki sağ dönüşler

Otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulamasının önerildiği Fevzi Paşa Bulvarı ve Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi için yukarıda paylaşılan veriler incelenmemiştir. Bununla birlikte, Fevzi Paşa Bulvarı ve Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi için tespit edilmiş olan yol güvenliği açıkları ve bunlara dönük geliştirilen öneriler, otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulamasına dayanak sağlamaktadır.

Fevzi Paşa Bulvarı'nda ve Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nde tespit edilen yol güvenliği açıkları aşağıda sıralanmaktadır:

- Şerit süreksizliği
- Sağ şerit üstünde yasa dışı parklanma ve savunmasız yol kullanıcılarının geçişlerinde diğer yol kullanıcıları ile meydana gelebilecek çatışmalar
- Otobüslerin durak ceplerinde depolanamaması
- Durak ceplerinde yolcular ile motorlu taşıt ve otobüsler arasında çatışmalar
- Otobüslerin kavşaklarda gecikmelere bağlı kuyruklanması ve yolun kapasitesinin azalması
- Kuyruklanmalara bağlı savunmasız yol kullanıcıları ile diğer yol kullanıcıları arasında çatışmalar

Yukarıda sıralanan yol güvenliği açıkları; otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulaması ile önlenebilir.

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler'in yürüttüğü anket çalışmaları, katılımcıların %39'luk oran ile proje alanında en fazla iyileştirme bekledikleri ulaştırma türünün lastik tekerlekli toplu taşıma sistemi olduğunu göstermektedir. Anketten çıkan diğer bir sonuç ise katılımcıların %50'sinin bölgedeki bisiklet yollarını yetersiz bulmasıdır. Otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulaması, anket sonuçlarından çıkan beklentileri de karşılayacak bir tasarım sağlayacaktır.

Fevzi Paşa Bulvarı

Fevzi Paşa Bulvarı, kentin doğu-batı bağlantısını sağlayan Cumhuriyet Bulvarı ile 9 Eylül Meydanı arasında doğrudan erişim sağlayan ana arterlerden biridir. Bulvar boyunca yoğun ticari faaliyetler bulunmaktadır. Yol kesiti incelendiğinde, batı yönünde iki, doğu yönünde üç şerit bölünmüş yol bulunduğu görülmektedir.

ŞERİT SÜREKSİZLİĞİ

Sorun: Fevzi Paşa Bulvarı'nın batı yönündeki yol platformu üzerinde iki şerit üzerinden taşınan motorlu taşıt trafiği mevcuttur. Fakat bu iki şeritte süreksizlik tespit edilmiştir. Bulvar boyunca bazı yol kesimlerinde iki şeridin bir şeride düştüğü tespit edilmiştir. Şerit süreksizliği, motorlu taşıt trafiğinde gecikmelere bağlı kuyruklanmalara neden olmaktadır. Kuyruklanmalar ise, motorlu taşıt kullanıcılarının davranışlarını olumsuz etkileyerek, sürüş güvenliğinden ödün verilmesine ve kural ihlallerine yol açabilmektedir.

Öneri: Şerit süreksizliğinden kaynaklanan yol güvenliği açıkları ile ilgili en temel çözüm, bölgedeki yolculuk talebinin özel araçlar yerine sürdürülebilir ulaşım sistemleri ile karşılanmasıdır. Bu noktada kullanıcı davranışlarının değişmesine ihtiyaç vardır. Kısa vadede hedeflenebilecek bir çözüm, İzmir Ulaşım Ana Planı UPI 2030 kapsamında yapılmış olan trafik simülasyonlarından çıkacak sonuçlara göre, Fevzi Paşa Bulvarı'nın batı yönündeki mevcut trafik hacminin diğer güzergâhlara yönlendirilmesidir.

YASA DIŞI PARKLANMA

Sorun: Fevzi Paşa Bulvarı boyunca karşılıklı yönlerdeki yol platformlarının dış şeritleri yasa dışı parklanma şeridi olarak kullanılmaktadır. Yasa dışı parklanma, yolun mevcut kapasitesini düşürerek, kuyruklanmalara neden olmaktadır. Yasa dışı parklanmalar aynı zamanda, bulvar boyunca yolun karşısına geçmek isteyen yayalar için engel oluşturmaktadır. Park halindeki taşıtlar, yayaların yolda hareket eden taşıtları fark edememesine neden olmaktadır. Bu durum, motorlu taşıtlar ve yayalar arasında ölümlü ve yaralanmalı trafik çarpışmalarına neden olabilir.

Fevzi Paşa Bulvarı üzerindeki otobüs ceplerinde tespit edilen yasa dışı parklanmalar da, otobüslerin ceplere güvenli girişine ve yolcu indirme-bindirmeye engel olmaktadır. Otobüs duraklarında bekleme alanlarının yetersiz olması ve kaldırımların yaya trafiğine göre yeterli genişliğe sahip olmaması, yolcuların yol platformu üzerinde bekleme yapmasına yol açmaktadır. Bu durum, durağa giriş ve duraktan çıkış manevraları yapan otobüsler ve yol platformu üzerinde hareketlilik gösteren motorlu taşıtlar ile çatışmalara neden olabilmektedir. Ek olarak, otobüs ceplerinde depolanamayan otobüsler kuyruklanmaya neden olarak, motorlu taşıt kullanıcılarının kural ihlalleri yapmasına da neden olmaktadır.

Ticari işletmelerin bulvarın karşılıklı yönlerindeki yol platformunun dış şeritleri boyunca çeşitli kuka ve plastik tabelalar koyması da yasa dışı parklanma alanları oluşturmaktadır.

Öneri: Fevzi Paşa Bulvarı üzerindeki yasa dışı parklanmaların engellenmesi için İzmir Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü tarafından proje alanında düzenli denetimlerin gerçekleştirilmesi ve yaptırımlar uygulanması önerilmektedir.

F. 26 | Fevzi Paşa Bulvarı Boyunca Yasa Dışı Parklanma



F. 27 | Yasa Dışı Parklanmalar Nedeniyle Otobüs Ceplerine Güvenli Giriş Manevraları Yapamayan Otobüsler



F. 28 | Ticari İşletmeler Tarafından Oluşturulan Yasa Dışı Parklanma Alanları



ORTA REFÜJ

Sorun: Yol boyunca ve Çankaya Kavşağı'nın güney kolu olan Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi yönünde, motorlu taşıt trafiğini ayırmak için imal edilmiş olan orta refüjü kullanan ve orta refüjde bekleme yapan çok sayıda yaya tespit edilmiştir. Bu durum yayalar ile motorlu taşıt trafiği arasında çatışmalara neden olabilir.

Öneri: Orta refüj çevresinde yayaları, yaya geçidine yönlendirecek uygulamalar geliştirilmelidir.

F. 29 | Çankaya Kavşağı Güney Kolunda Orta Refüjü Kullanarak Geçiş Yapan Yayalar



SAVUNMASIZ YOL KULLANICILARI

Sorun: Çankaya kavşağındaki yaya geçitleri kavşağa uzak konumlandırıldığı için yayalar tarafından kullanılmamaktadır. Bu durum yayalar ile motorlu taşıtlar arasında ölümlü ve yaralanmalı çarpışmalara neden olabilir.

Öneri: Çankaya Kavşağı'ndaki yaya geçitlerinin kavşağa yakın noktalarda yer alması önerilmektedir. Kuyruklanmaları ve kavşak içinde hareketlilik gösteren savunmasız yol kullanıcıları ile sirkülasyon halindeki motorlu taşıtlar arasında meydana gelebilecek olası çatışmaları önlemek için "Taralı Alan İhlal Sistemi" önerilmektedir. Bu sistem, motorlu taşıt trafiğinin yoğun olduğu sinyalizasyon kontrollü kavşak noktalarında uygulanabilir. Sistemde, kavşağın her biri kolu için kalibre edilmiş olan yeşil faz süresi harici trafik yoğunluğuna bağlı kavşak içinde hareketlilik gösteren motorlu taşıt kullanıcılarının hareketli ve sabit kameralar ile fotoğraflanarak ihlal tespiti yapılmaktadır. Sistem, ihlal yapan bir motorlu taşıt tespit ettiğinde otomatik olarak aktif hale gelir. İhlali gerçekleştiren motorlu taşıtın bir adet geniş açılı, bir adet dar açılı ve bir adet belirlenen süreden önce nerede olduğunu gösteren geniş açılı fotoğrafının çekilmesiyle ihlal belgeleniyor. Bu sistem halihazırda İstanbul'da Dolmabahçe Kavşağı, Büyükdere Caddesi, Edirnekapı Kavşağı, Fındıkzade Kavşağı gibi farklı yol kullanıcılarının yoğun bir şekilde hareketlilik gösterdiği kavşaklarda kullanılmaktadır ("Trafikte Yeni Uygulama", 2015).

F. 30 | Çankaya Kavşağı'na Yakın Noktalardan Geçiş Yapan Yayalar



F. 31 | Taralı Alan İhlal Sistemi (İBB)



Fevzi Paşa Bulvarı Üzerinde Planlanan Güvenli Bisiklet Altyapısı

Fevzi Paşa Bulvarı boyunca imal edilmesi önerilen otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulaması için tasarım önerileri 91-95 no'lu şekillerde paylaşılmaktadır.

Fevzi Paşa Bulvarı'nın Cumhuriyet Bulvarı ile bağlantılı yol platformu mevcutta motorlu taşıt trafiğini batı-doğu yönünde üç, doğu-batı yönünde ise iki şerit üstünden taşımaktadır. Yolun bu kesiminde, karşılıklı yönlerde taşınan motorlu taşıt trafiği orta refüj ile ayrılmıştır. Şekil 92'te gösterilen kavramsal tasarımda mevcut orta refüj korunmuş, motorlu taşıt trafiği için batı-doğu yönünde iki, doğu-batı yönünde ise bir şerit ayrılmıştır. Lastik tekerli toplu taşıma sistemleri ve bisikletli yol kullanıcıları için ise karşılıklı yönlerde birer şerit ayrılmıştır. Fevzi Paşa Bulvarı üzerinde hareketlilik gösteren motorlu taşıt kullanıcılarının paylaşımlı şerit uygulamasını fark etmeleri için paylaşımlı şerit farklı bir renk ile boyanmıştır.

Fevzi Paşa Bulvarı'nın Çankaya Kavşağı yaklaşımında yol platformu motorlu taşıt trafiğini her iki yönde de ikişer şerit üstünden taşımaktadır. Yolun bu kesiminde motorlu taşıt trafiği orta refüj ile ayrılmamıştır. Şekil 93'te gösterilen paylaşımlı şerit uygulamasına ait kavramsal tasarımda, motorlu taşıt trafiği için her iki yönde de birer şerit ayrılmıştır. Lastik tekerli toplu taşıma sistemleri ve bisikletli yol kullanıcıları için ise karşılıklı yönlerde birer şerit ayrılmıştır. Fevzi Paşa Bulvarı üzerinde hareketlilik gösteren motorlu taşıt kullanıcılarının paylaşımlı şerit uygulamasını fark etmeleri için paylaşımlı şerit farklı bir renk ile boyanmıştır.

Şekil 91 | Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Örneği¹⁶



Şekil 92 | Fevzi Paşa Bulvarı'nın Cumhuriyet Bulvarı ile Bağlantılı Yol Platformu için Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım



Çankaya Kavşağı, Fevzi Paşa Bulvarı ile Gazi Osman Paşa Bulvarı'nın kesişiminde yer alan, dört kollu ve sinyal kontrollü bir kavşaktır. Kavşağın batı kolunun her iki tarafında da Çankaya Metro istasyonu giriş-çıkışları bulunmaktadır. Kavşağın tüm kollarında sola dönüş yasaktır.

Kavşağın batı ve güney kollarında otobüs durakları bulunmaktadır. Kavşağın doğu kolu üzerinden Basmane Garı'na, batı kolu üzerinden Cumhuriyet Bulvarı'na ve güney kolu üzerinden de Eşrefpaşa Caddesi'ne erişilmektedir. Kavşağın batı kolu doğu-batı doğrultusunda tek, karşı yönde üç şerit üzerinden motorlu taşıt trafiğini taşımaktadır.

Bu yol kesimi bölünmemiş yol olarak hizmet vermektedir. Kavşağın doğu kolu doğu-batı doğrultusunda iki karşı yönde üç şeritle motorlu taşıt trafiğini taşımaktadır. Bu yol kesimi bordürle ayrılmıştır. Kuzey kolda güney yönündeki yol kesiti (üç şerit), kuzey yönüne (iki şerit) göre daha geniştir.

Şekil 93 | **Fevzi Paşa Bulvarı'nın Çankaya Kavşağı Yaklaşımındaki Yol Platformu için Otobüs ve Bisiklet Paylaşımını Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım**



Şekil 94 | Fevzi Paşa Bulvarı Üzerindeki Çankaya Kavşağı için Otobüs ve Bisiklet Paylaşımli Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım



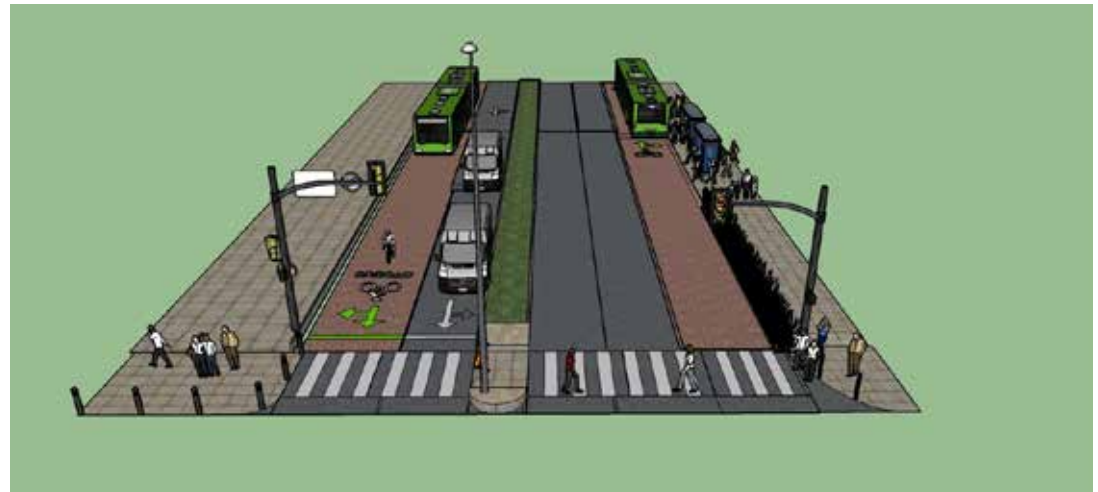
Şekil 94'te Çankaya Kavşağı için paylaşımlı şerit uygulamasının kavramsal tasarımı verilmiştir. Kavşağın batı kolunda batı-doğu yönünde üç, doğu-batı yönünde ise bir şeritle taşınan mevcut motorlu taşıt trafiği, otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulaması ile her iki yönde de ikişer şerit olacak biçimde düzenlenmiştir. Lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri ve bisikletli yol kullanıcıları için batı kolunda karşılıklı yönlerde birer şerit paylaşımlı uygulama için ayrılmıştır.

Paylaşımlı şerit boyunca, motorlu taşıt platformunda hareketlilik gösteren sürücüler için uyarı amaçlı farklı renk uygulaması yapılmalıdır. Paylaşımlı şerit boyunca ayrıca, TSE 9826 standardı ile belirlenmiş olan ölçülerde bisiklet işaretleri uygulanmalıdır. TSE tarafından belirlenmiş herhangi bir otobüs işareti ölçüsü bulunmamaktadır. Otobüs yatay işaretlemesi de bisiklet yatay işaretlemesi ile aynı ölçülerde şerit boyunca uygulanabilir.

Fevzi Paşa Bulvarı'nın Basmane Garı yönündeki yol platformu mevcutta motorlu taşıt trafiğini batı-doğu yönünde üç, doğu-batı yönünde ise bir şeritle taşımaktadır. Yolun bu kesiminde motorlu taşıt trafiği orta refüj ile ayrılmıştır. Şekil 95'te gösterilen paylaşımlı şerit uygulaması kavramsal tasarımı ile mevcut orta refüj korunarak, motorlu taşıt trafiği için batı-doğu yönünde iki, doğu-batı yönünde ise bir şerit ayrılmıştır. Lastik tekerli toplu taşıma sistemleri ve bisikletli yol kullanıcıları için ise karşılıklı yönlerde birer şerit ayrılmıştır. Fevzi Paşa Bulvarı üzerinde hareketlilik gösteren motorlu taşıt kullanıcılarının paylaşımlı şerit uygulamasını fark etmeleri için paylaşımlı şerit farklı bir renk ile boyanmıştır.

Paylaşımlı şerit boyunca, motorlu taşıt platformunda hareketlilik gösteren sürücüler için uyarı amaçlı farklı renk uygulaması yapılmalıdır. Paylaşımlı şerit boyunca ayrıca, TSE 9826 standardı ile belirlenmiş olan ölçülerde bisiklet işaretleri uygulanmalıdır.

Şekil 95 | Fevzi Paşa Bulvarı'nın Basmane Garı Yönündeki Yol Platformu için Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım



Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi

Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi-İnönü Caddesi, Konak ve Balçova ilçeleri arasında kesintisiz erişim sağlayan önemli bir akstır. Koridor, kuzeydoğudan güneybatıya doğru Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ile başlamakta, İnönü Caddesi ile katlı bir kavşak oluşturarak bir kolu koridorun parçası olan İnönü Caddesi diğer kolu Yeşillik Caddesi olarak devam etmektedir. İnönü Caddesi ise bu noktadan başlayarak Balçova Viyadüğü'ne kadar devam etmektedir. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi 2x2 şeritli bölünmüş yol olarak çalışmakta; yol, refüj çizgisiyle ayrılmaktadır. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin İnönü Caddesi'nden ayrılarak güneye dönen kolunda ise 2x2 şeritli, fiziksel bir ayırıcıyla bölünmüş bir yapı söz konusudur.

Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Üzerinde Planlanan Güvenli Bisiklet Altyapısı

Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin Çankaya Kavşağı ile bağlantılı yol platformu mevcut durumda motorlu taşıt trafiğini güney yönünde üç, kuzey yönünde ise iki şeritle taşımaktadır. Yolun bu kesiminde motorlu taşıt trafiği orta refüj ile ayrılmıştır. Şekil 96'da gösterilen otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulaması kavramsal tasarımında mevcut orta refüj korunarak, motorlu taşıt trafiği için güney ve kuzey yönlerinde ikişer şerit ayrılmıştır. Lastik tekerli toplu taşıma sistemleri ve bisikletli yol kullanıcıları için ise karşılıklı yönlerde birer şerit ayrılmıştır. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi üzerinde hareketlilik gösteren motorlu taşıt kullanıcılarının otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulamasını fark etmeleri için paylaşımlı şerit farklı bir renk ile boyanmıştır.

Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi için otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit önerisi ile mevcuttaki otobüs durak cepleri kaldırılarak, yaya kaldırımlarının kesitleri genişleyecektir. Yaya kaldırımlarının genişlemesine paralel cadde üzerindeki mevcut yaya trafiği için daha çok alan açılarak, yayaların motorlu taşıt platformu üstünde yürümelerinin de önüne geçilmiş olacaktır.

Mevcut trafik düzenlemesinde Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nden Tarık Sarı Sokağa doğru dönüşler, sinyalizasyon kontrollü bir trafik adası üzerinden gerçekleştirilmektedir. Önerilen tasarımda, 50 metre önceden Agora'ya gidecek motorlu taşıt kullanımına izin verilerek, dönüşler gerçekleştirilecektir. Bisikletli trafiği de bu dönüşü, trafik adasına yerleştirilecek olan "bekleme alanı" ile gerçekleştirebilecektir.

YASA DIŞI PARKLANMA

Sorun: Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi boyunca karşılıklı yönlerdeki yol platformlarının dış şeritleri yasa dışı parklanma şeridi olarak kullanılmaktadır. Yasa dışı parklanma, yolun mevcut kapasitesini düşürerek kuyruklanmalara neden olmaktadır. Ek olarak, otobüs ceplerinde depolanamayan otobüsler kuyruklanmaya neden olarak, motorlu taşıt kullanıcılarının kural ihlalleri yapmasına da neden olmaktadır.

Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi üzerindeki otobüs ceplerinde tespit edilen yasa dışı parklanmalar da, otobüslerin ceplere güvenli girişine ve yolcu indirme-bindirmeye engel olmaktadır. Otobüs duraklarında bekleme alanlarının yetersiz olması ve kaldırımların yaya trafiğine göre yeterli genişliğe sahip olmaması, yolcuların yol platformu üzerinde bekleme yapmasına yol açmaktadır. Bu durum, durağa giriş ve duraktan çıkış manevraları yapan otobüsler ve yol platformu üzerinde hareketlilik gösteren motorlu taşıtlar ile çatışmalara neden olabilmektedir.

Cadde boyunca ticari işletmelerin yükleme ve boşaltma faaliyetleri de yasa dışı parklanmaya yol açmaktadır.

Öneri: Fevzi Paşa Bulvarında için de önerildiği gibi Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi için İzmir Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü tarafından düzenli denetimlerin gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

F. 32 | Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi Üzerinde Yasa Dışı Parklanma



F. 33 | Yasa Dışı Parklanmalar Nedeniyle Otobüs Ceplerine Güvenli Giriş Manevraları Yapamayan Otobüsler



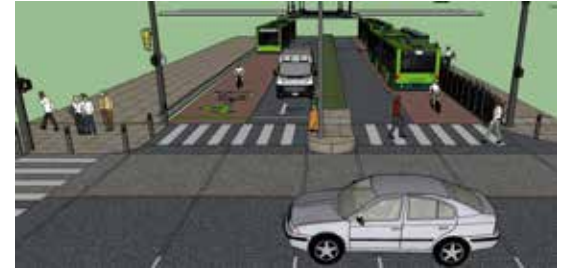
Bekleme alanında, topografik şartlardan dolayı dezavantajlı olan bisikletlilere ek geçiş süresi verilecektir. Paylaşımlı şeritte bisikletler ve otobüsler İnönü Caddesi'ne doğru sinyalizasyona göre hareketlilik göstereceklerdir.

Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin Tarık Sarı girişinden sonraki yol platformu mevcut durumda motorlu taşıt trafiğini kuzey ve güney yönlerinde ikişer şeritle taşımaktadır. Yolun bu kesiminde taşıt trafiği orta refüj ile ayrılmamıştır.

Şekil 96'da gösterilen kavramsal tasarımda, motorlu taşıt trafiği için batı-doğu ve doğu-batı yönlerinde birer şerit ayrılmıştır. Lastik tekerli toplu taşıma sistemleri ve bisikletli yol kullanıcıları için ise, karşılıklı yönlerde birer şerit ayrılmıştır. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi üzerinde hareketlilik gösteren motorlu taşıt kullanıcılarının paylaşımlı şerit uygulamasını fark etmeleri için paylaşımlı şerit farklı bir renk ile boyanmıştır.

Anafartalar Caddesi ile caddenin ikinci etabının, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi üzerinde kesiştikleri kavşak noktası yaya erişimi bakımından oldukça karmaşıktır ve bu noktada Mezarlıkbaşı durağına erişim büyük bir sorun oluşturmaktadır. Yaya önceliğini vurgulamak ve geçişi kolaylaştırmak adına farklı boyama teknikleri ile bu bölgede yaya geçidi belirginleştirilebilir.

Şekil 96 | Eşrefpaşa Caddesi'nin Çankaya Kavşağı ile Bağlantılı Yol Platformu için Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım



KUTU 13 | YAYA GEÇİDİ ÖRNEKLERİ

Ağustos 2007'de Curitiba'da alışveriş caddesine uygulanmış olan bir yaya geçididir (weburbanist.com, 2012).



Chopin'ın 200. yaşını kutlamak adına Varşova'da boyanmış olan yaya geçididir (weburbanist.com, 2012).



Sanatçı Christo Guelov'un "Funnycross" isimli projesi kapsamında boyanan yaya geçidi, standart zebra geçit için bir alternatif oluşturmaktadır. Özellikle okul çevrelerinde uygulanan proje, Madrid'de gerçekleştirilmiştir (designboom.com, 2016).



Aktarma Merkezleri ile İstasyonların ve Durakların Planlanması

Yolcu konforu bakımından önem taşıyan sistem bileşenlerinden biri olan ve bir ulaşım sisteminin "giriş noktası" olarak da tanımlanabilen aktarma merkezleri ile istasyonlar ve duraklar, aynı zamanda önemli bir kentsel kullanım alanıdır. Kent içi yolculukların çok büyük bir kısmında, yolcular toplu taşıma duraklarına ve istasyonlarına yürüyerek erişmektedirler. Bu bağlamda toplu taşıma duraklarına ve istasyonlarına yürüme mesafesi, toplu taşımının tercih edilmesinde büyük bir etkidir. Ayrıca, durakların ve çevresinin özellikleri de toplu taşımının tercih edilmesinde etkili olmaktadır (El-Geneidy, Tétreault, & Surprenant-Legault, 2009). Dolayısıyla, duraklar sadece ulaşım ögesi olarak değil mekânsal olarak da ele alınmalı ve kullanıcı odaklı tasarlanmalıdır. Bu bölümde, duraklar ve aktarma merkezleri ile ilişkili oldukları kullanımlar göz önünde bulundurularak öneriler geliştirilmiştir.

Otobüs durakları daha görünür hale getirilmelidir.

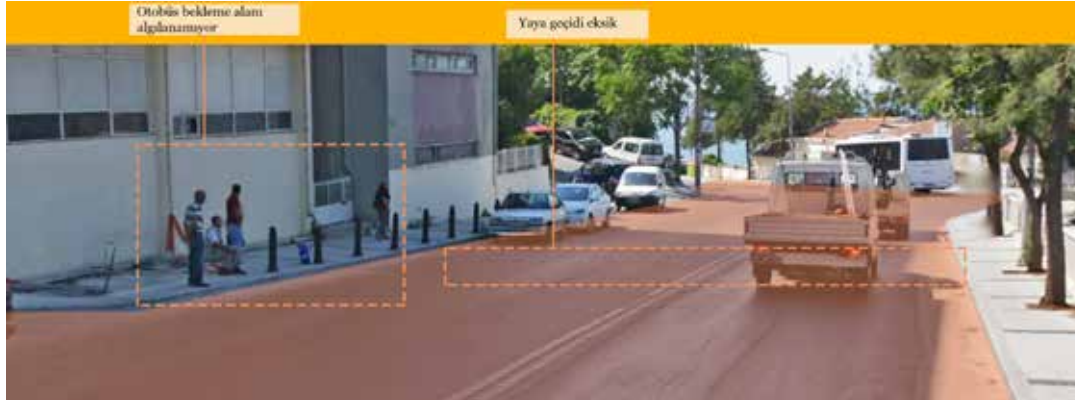
Çalışma alanında yer alan konut bölgelerinde bulunan duraklar bayrak durak şeklinde olup genellikle diğer kent objeleri arasında kaybolmaktadır. Bu bölümde bazı bayrak durakların mevcut durumda ne gibi eksiklikler barındırdığı ve nasıl olması gerektiğine yönelik görseller paylaşılmaktadır. Sarıkamış İÖO durağında, araç parklanması kaldırılarak yaya kaldırım genişliğinin standarda uygun olarak, en az 1,5 metre genişlikte uygulanması gerekmektedir. Otobüs durağında modüler, açılıp kapanabilen oturma birimleri ile barınaklı veya tabelalı bekleme alanları oluşturulmalıdır. Yol güvenliğini sağlamak amacıyla yol platformu üstünde zebra geçit uygulanmalıdır (Şekil 97).

Birleşmiş Milletler Caddesi'nde bulunan Kız Yurdu durağının Üçyol yönü tarafında bulunan duraklama noktasında hiçbir işaretleme bulunmamakta, durak bu yüzden kullanıcılar tarafından görülmemektedir.

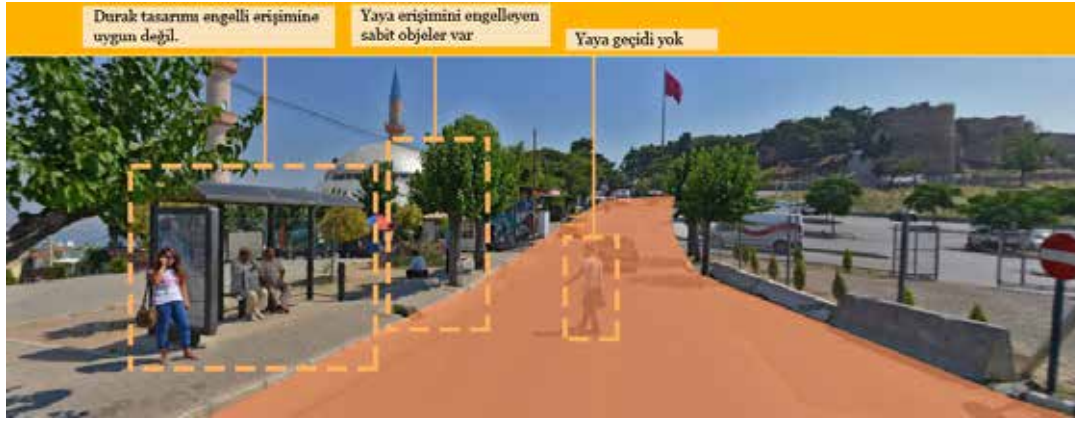
Şekil 97 | Sarıkamış İÖO Durağı



Şekil 98 | Birleşmiş Milletler Caddesi Kız Yurdu Durağı



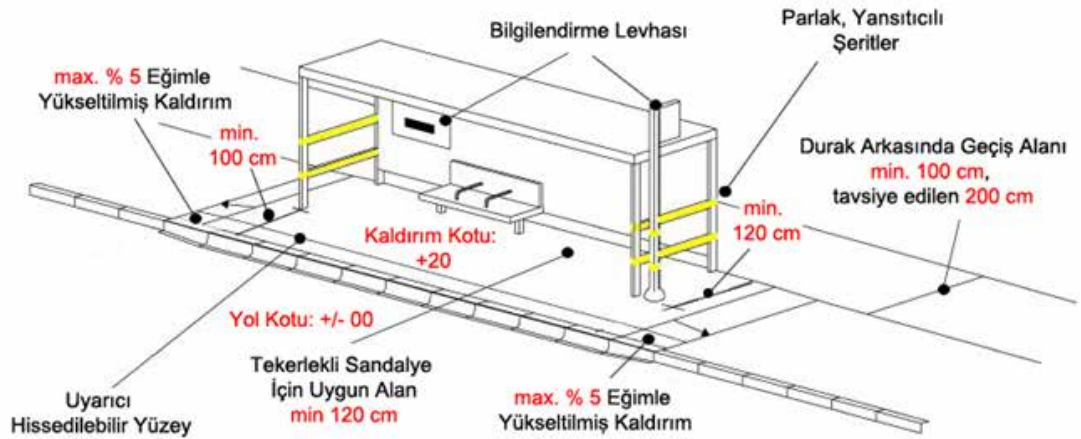
Şekil 99 | Rakım Erkutlu Caddesi Otobüs Durağı



Şekil 100 | 2015 UXUK Tasarım Yarışması Birincisi Bayrak Durak Tasarımı



Şekil 101 | Örtülü Otobüs Durağı Örneği



Bu durak için başlıca öneriler, bayrak durak tipi ile otobüs bekleme alanı oluşturulmasıdır. Caddenin yapısından dolayı dezavantajlı durumda olan yayalar için de yol güvenliğini sağlayacak elemanlara ihtiyaç vardır.

Rakım Erkutlu Caddesi üzerinde bulunan otobüs durağı, araç parkı olarak kullanılan boş alanda yer almaktadır. Ağaçlar ve zemin kaplaması, yaya erişimi için engel teşkil etmektedir. Otobüs bekleme alanının, alan kısıtı olmadığı için örtülü tip otobüs durağı tasarımı ile düzenlenmesi önerilmektedir. Ayrıca, yol enkesitinin düzenlenmesi ve yol güvenliği elemanları ile desteklenmesi gerekmektedir.

Konut bölgesinde yer alan bayrak duraklar için, otobüs gelme süresini, o duraktan hangi otobüs hatlarının geçtiğini, hatların sefer saatlerini bildiren ve bulunulan yeri haritada gösteren, durma butonları entegre edilmiş tasarımlar tercih edilmelidir (Şekil 100). Örtülü otobüs durakları içinse, TS 11783 kriterine uygun ve erişilebilir duraklar tasarlanmalıdır (Şekil 101).

Şekil 102 | Bahribaba Otobüs Durakları İçin Sorun ve Öneri Şeması



sorunlar



Otobüs bekleme alanı yetersizliği
Ulaşım türleri arasında entegrasyon ve yol güvenliği eksikliği

Yönlendirme ve bilgilendirme eksikliği
Yolcu bekleme platformunun engelli erişimine uygun olmaması
Bekleme alanlarının kullanışsız olması

öneriler

uzun vadeli Bu alanın, özel proje alanı olarak tanımlanması önerilmektedir. Kentel tasarım konusunda uzman ekiplerce 1/500-1/200 ölçekli tasarım projelerinin geliştirilmesi veya belediye tarafında açılacak yarışma çağrısı ile 1/500-1/200, detay kesit ve görünümlü çalışmalarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

kısa vadeli Otobüs bekleme alanı genişletilerek, kullanıcı yoğunluğuna uygun durak tipinin seçilmesi ve uygulanması önerilmektedir. Ulaşım türleri arasındaki entegrasyon ve yol güvenliği, yaya ve taşıtın karşılaştığı noktalarda yaya geçiti ile sağlanmalıdır.

Yönlendirme ve bilgilendirme tabelası yerleştirilmelidir. Yolcu bekleme platformları hemzemin olmalıdır. Yolcu bekleme platformu ve taşıt platformu zemin kaplamasıyla ayrıştırılmalıdır. Bekleme alanları, kent mobilyaları (oturma birimi, çöp kutusu, aydınlatma vb.) ve peyzaj çalışmaları ile desteklenmelidir. Görsel kalitenin artması için temizlik çalışmalarının düzenli olarak gerçekleştirilmesine önem verilmelidir.

Şekil 103 | Peron Örnekleri



Şekil 104 | Ağaç Gövdesi Tasarımı



Aktarma merkezleri ve otobüs durakları herkes için erişilebilir olmalıdır.

Bahribaba otobüs duraklarında peronların yükseltiye sahip olması engelli erişimini zorlaştırmaktadır. Ayrıca yaya güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Peron yükseltileri hemzemin olmalı ya da peronlar engelli rampaları, engelli kaldıraç sistemleri entegre edilerek tasarlanmalıdır (Şekil 102, Şekil 103).

Durakta kullanılan kentsel öğeler ve peyzaj elemanları standartlar göz önünde bulundurularak tasarlanmalı ve konumlandırılmalıdır. Çöp kutusu, telefon kulübesi, harita, bilgilendirme panosu, sinyalizasyon butonları ve ağaç gövdeleri yaya erişimini kısıtlamamalıdır (Şekil 104).

Otobüs durakları kullanıcıların bekleme süresini değerlendirebildiği alanlar olarak tasarlanmalıdır.

Konak Meydanı'nda bulunan Konak ve AKM durakları; Mustafa Kemal Sahil Bulvarı üzerinde yer alan Belediye Sarayı ve İskele durakları; Fevzi Paşa Bulvarı üzerinde bulunan Kavafklar ve Şifa durakları; Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi üzerinde bulunan Mezarlıkbaşı, Koruluk durakları diğer duraklara göre yolculara daha iyi bekleme alanı hizmetleri sunmaktadır. Bu duraklar için uygulanacak iyileştirme çalışmaları, durakları keyifli mekânlara dönüştürmeye dönük olmalıdır. Bu noktaların Kutu 14'te paylaşılan örnekte olduğu gibi, kitaplık, şarj etme bölümü, bisiklet parkı, atıştırmalıkların satıldığı büfelerle desteklenmesi ve sosyalleşme mekânlarına dönüştürülmesi önerilmektedir.

KUTU 14 | DURAK TASARIMI, PARİS, FRANSA

Paris'te bulunan Diderot istasyonu insanlara beklerken sosyalleşme imkanı sağlamaktadır. Modüler ve değiştirilebilir olan bu durak içerisinde ücretsiz internet, kitaplık ile ödünç kitap alıp verme ve okuma imkanı, elektrikli bisiklet kiralama noktası, telefon şarj etme noktası, ücretsiz internet erişimi ve atıştırmalıkların olduğu büfeler bulunmaktadır (Hattam, 2012).



KUTU 15 | DURAK TASARIMI, MANCHESTER, İNGİLTERE

Manchester'da Lucozade Sport'un sponsorluğu ile hazırlanan panolarda bir fitness eğitmeni bekleyen insanları hareket etmeye teşvik etmektedir. Zumba ve pilates gibi grup etkinlikleri de spora yönelik motivasyonu artırmaktadır. Hareketleri yapanlara ödül olarak içecek sunulmasını da içeren proje ile bireyleri aktif kılmak amaçlanmaktadır (www.bigumigu.com, 2016).



KUTU 16 | NORREPORT İSTASYONU, DANİMARKA

2015 yılında 10.000 m2 alanda yapılan NØRREPORT istasyonu, Danimarka'nın Kopenghan şehrinde. Danimarka'nın en yoğun ulaşım merkezi olan istasyon, kamusal alan olarak da ulaşılabilir ve güvenli bir mekan haline gelmiştir. Gece ve gündüz görünüşleri farklı olan aydınlatma tasarımı hem geceleri istasyonun mekânsal sınırlarını belli etmekte hem de hareketi yönlendirmektedir. Bununla birlikte çevreci yaklaşımla bisiklet park demirlerinde güneş enerjisi ile çalışan aydınlatmalar tercih edilmiştir (XXI, 2016).



Fevzi Paşa Bulvarı üzerindeki Hisarönü, Kavaflar, Çankaya durakları; Gaziler Caddesi Basmane durağı gibi alanı geniş olmayan durak noktaları ise peyzaj öğeleri, ücretsiz internet, çevredeki tarihi kültürel mekânlar hakkında haber ve bilgi aktaran, interaktif panolar ile desteklenebilir. Özellikle ana cadde üzerinde bulunan ve çok kullanılan Çankaya, Hisarönü, Kestelli gibi bayrak duraklarda ise, interaktif aktivite ve uygulamalarla kullanıcıların bekledikleri süre boyunca eğlenmesi sağlanabilir.

Aydınlatma elemanlarının desteğiyle otobüs duraklarının güvenlikleri artırılmalıdır.

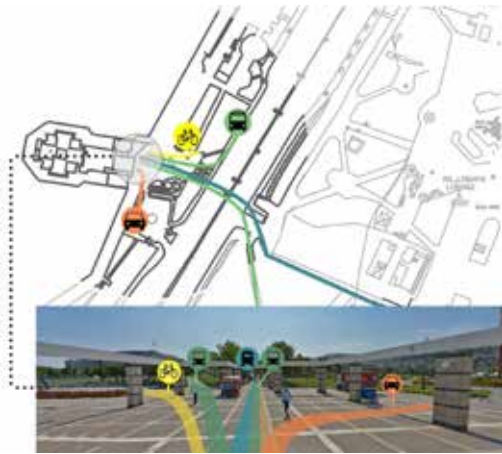
Çalışma bölgesinde gerek kamusal alanlarda gerek ticaret alanlarında saat 18.00 ve sonrasında kullanıcı sayısının oldukça azaldığı raporun ilk bölümünde aktarılmıştır. Bunun yanında, akşam ve gece saatlerinde toplu taşıma sefer sayıları da azalmaktadır. Bu sebepler göz önüne alındığında, duraklarda aydınlatma sistemlerinin geliştirilmesi konusuna özel önem verilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Bahribaba duraklarının ise yaya güvenliği açısından tekrar tasarlanarak geçirgen bir yapıya dönüştürülmesi gerekmektedir. Bu geçirgenlik, açık düzen istasyon sistemi kurularak gerçekleştirilebilir. Kullanılan kapalı sistemlerde ise şeffaf, yeşil çatılı ve yenilenebilir enerji sistemlerinden yararlanmalıdır.

Aktarma merkezlerinde durak ve iskeleler arası entegrasyon sağlanmalıdır.

Konak Vapur İskelesi, Mustafa Kemal Sahil Bulvarı üzerinde yer alan otobüs durakları, Konak Metro durağı gibi farklı ulaşım türlerinin bir araya geldiği Konak Meydanı, önemli bir aktarma merkezidir. Ancak gerek Konak Vapur İskelesi'nde gerekse Konak Metro istasyonunda, bilgilendirme ve yönlendirme eksiklikleri, yaya geçişlerinin kesintiye uğraması, sabah ve akşam zirve saatlerde yaya trafiğinin yoğun olması, engelli erişimine yönelik önlemlerin eksik olması gibi sorunlar tespit edilmiştir. Hem durak ve istasyon bazlı bu sorunları gidermek hem de önemli bir aktarma merkezi özelliği gösteren Konak Meydanı ve çevresinin daha erişilebilir olabilmesini sağlamak amacıyla, alanda yeterli düzeyde bilgilendirme ve yönlendirme elemanları sağlanmalı, farklı toplu taşıma türlerinin sefer sıklığı ve güzergâhları ile ilgili bilgiler tüm durak ve istasyonlarda kullanıcılara sunulmalıdır (Kutu 17).

Şekil 105 | **Konak İskelesi için Kavramsal Zemin Boyaması ile Yönlendirme Çalışması**



KUTU 17 | KONAK MEYDANI İÇİN YÖNLENDİRME AMAÇLI UYGULAMA ÖRNEĞİ

2012 yılında İsveç'te yapılan düzenleme kamusal alanları canlandırma amaçlıdır. Bu fikir yönlendirme açısından değerlendirilebilir. Konak ve çevresinde bulunan ulaşım türleri arasında geçişe yardımcı olacaktır (www.citylab.com, 2012).



Ödeme Sistemleri ve Veri Analizi

Yolculuk talebi verilerinin ödeme sistemlerine bağlı toplanması ve bunlara dayanan iyileştirme önerilerinin geliştirilmesi sağlanmalıdır.

İBB'nin toplu ulaşım başta olmak üzere pek çok hizmetini bünyesinde toplayan bir ödeme kartı olan İzmirim Kart, metro ve banliyö istasyonlarında, vapur iskelelerinde, tüm otobüslerde; İBB tarafından işletilen otoparklarda; BİSİM'de; teleferik ve diğer hizmetlerde Eylül 2016 tarihinden bu yana kullanılmaktadır (İzmirim Kart, 2017). Söz konusu entegre kart aracılığıyla, gerçek yolculuk talebi verilerinin ödeme sistemlerine bağlı toplanması ve bunlara dayanan iyileştirme önerilerinin geliştirilmesi sağlanmalıdır. Ayrıca, bu sisteme araç paylaşım sistemleri de eklenebilir.

Veri analizleri doğrultusunda, gerçek zamanlı fiyatlandırma ve farklı sistemlerdeki gerçek zamanlı kapasite bilgilendirmeleri kullanıcılara sunulmalıdır.

Aktarma merkezi için toplanan ve toplanacak saat bazlı yolculuk verilerinin analizi doğrultusunda, gerçek zamanlı fiyatlandırma ve farklı sistemlerdeki gerçek zamanlı kapasite bilgilendirmeleri kullanıcılara sunulmalıdır. Örneğin, Konak İskelesi'ne İZDENİZ tarafından işletilmekte olan vapur seferi ile gelen kullanıcılar, vapur yolculuğu sırasında BİSİM sisteminden gerçek zamanlı bisiklet/slot oranını izleyebilir, bisikleti rezerve edebilir, indirimli aktarma yaparak yolculuğunun bir sonraki varış noktasına erişebilir. Benzer biçimde, İZDENİZ tarafından işletilmekte olan vapur seferi ile gelen kullanıcılar, vapur yolculuğu sırasında araç paylaşım sisteminden gerçek zamanlı araç kapasitesini izleyebilir, araç rezerve edebilir ve indirimli aktarma yaparak yolculuğunun bir sonraki varış noktasına erişebilir.

Şekil 106 | Örnek Entegre Sistem Uygulama Görşeli



Toplu Taşıma Sistemi ile Entegre Araç Paylaşım Sistemleri

Bölgede trafik yükünü azaltmak için toplu taşıma ile entegre araç paylaşım sistemleri bir yöntem olarak geliştirilebilir.

Özellikle Çankaya metro istasyonu gibi ana arterlerdeki ana toplu taşıma istasyonlarına araç paylaşım durakları yerleştirilebilir. Araç paylaşım sistemlerinin en önemli bileşenlerinden biri hizmet vermesi öngörülen firmaların mevcut filolarındaki araçlar yerine, proje alanındaki toplayıcı yolların geometrik özelliklerine ve tarihi dokuya duyarlı araçlarla hizmet vermeleri olacaktır.

Paylaşım sisteminde tercih edilecek araçların manevra kabiliyeti yüksek ve çevre dostu elektrikli motorlara sahip olmasına dikkat edilmelidir.

Araç paylaşım sistemlerinin diğer ulaşım sistemleri ile etkileşiminin diğer bir bileşeni ise ücretlendirmedir. Bu sistemleri tercih edecek kullanıcılar, toplu taşımadan araç paylaşımına ya da araç paylaşımından toplu taşımaya aktarmalı olarak yolculuklarını gerçekleştirebilmelidirler.

Bu aktarmalı yolculuklar için ücretlendirmeler, aynı platform üzerinde geliştirilmiş akıllı uygulamalar üzerinden gerçekleştirilebileceği gibi duraklara konulacak ortak platform makinaları aracılığıyla da gerçekleştirilebilir. Bu konuda İBB önderliğinde ilgili paydaşları da içerecek bir platform kurulması, uygulamanın işlerliğinin sağlanması açısından uygun olacaktır.

Şekil 107 | Raylı Sistemle Etkileşimli, Elektrikli Motorlara Sahip Çevreci Araç Paylaşım Sistemi, Grenoble, Fransa



PARKLANMA ALANLARININ PLANLANMASI

Çalışma alanı için tespit edilen mevcut otopark kapasitesi ile otopark ihtiyacı arasındaki farkın çok fazla olması, bölgedeki sorunun sadece parklanmadan ileri gelmediğinin, temelinde kent içi ulaşım problemi olduğunun en güçlü göstergesidir. Bu bağlamda, ulaşım ile ilgili alışkanlıkları, toplu ulaşım seçeneklerini ve buna benzer pek çok değişkeni otopark kapasitesini etkileyen unsurlar olarak kabul eden ve bu alanlarda çeşitli uygulamalar oluşturan bir sistem geliştirilmelidir. Bu kapsamda, yeni tesisler yapmak yerine daha az maliyetli yöntemleri kapsayan, hem zaman hem de ekonomik açılarından uygulanabilirliği daha yüksek yaklaşımlara ihtiyaç vardır. Oluşturulacak otopark sistemine tüketici refleksleri, kullanıcıların bilgilendirilmesi, tesis paylaşımı, esneklik, önceliklendirme ve ücretlendirme politikaları dahil edilmeli; mevcut sisteme bütüncül bir planlama anlayışıyla işlerlik kazandırmak amaçlanmalıdır.

Otopark yönetimi, kullanıcılara uygun park seçeneklerinin sunulmasını ve kullanıcıların park sistemi hakkında etkin bir şekilde bilgilendirilmesini gerektirir. Bunun yanında park tesislerinde paylaşım bir sistem uygulanması gerekir. Böyle bir sistem, zaman içinde ihtiyaç duyulan park yerlerinin sayısında da azalma sağlamaktadır. Kısa vadede %5-10 düzeyinde fayda sağlayan otopark yönetimi uygulamaları, uzun vadede %20-40 düzeyinde fayda sağlayabilmektedir.

Parklanma alanlarına yönelik stratejiler: “Otopark Yeri Etkinliğini Artıran Stratejiler”, “Otopark Talebini Azaltan Stratejiler” ve “Destek Stratejileri” olmak üzere üç ana başlık altında toplanmaktadır (Litman, 2016). Otopark yönetimi stratejileri Tablo 5’te gösterilmektedir.

Tablo 5 | Otopark Yönetimi Stratejileri

Park Stratejileri Paketleri	Alt Stratejiler	Taşıt Trafikine Etkisi	Park Yeri Gereksinimdeki Toplam Azalma Oranları		
			Kısa vade	Orta vade	Uzun vade
A - Otopark Yeri Etkinliğini Artıran Stratejiler	A1 - Paylaşımli park yeri		%10	%20	%30
	A2 - Park yeri düzenlemeleri		%10	%20	%30
	A3 - Daha uygun ve esnek standartlar uygulama		%10	%20	%30
	A4 - Park maksimumları belirleme		%10	%20	%30
	A5 - Uzak otopark (çevre otoparkı) ve ring servisleri sağlama		%10	%20	%30
	A6 - Akılcı büyüme stratejilerini uygulama	Azaltır	%10	%20	%30
	A7 - Yürüme ve bisiklet kullanım olanaklarını artırma	Azaltır	%10	%20	%30
	A8 - Mevcut otopark olanaklarının kapasitesini artırma		%5	%10	%15
B - Otopark Talebini Azaltan Stratejiler	B1 - Ulaştırma talebini yönetim uygulamaları	Azaltır	%10	%20	%30
	B2 - Otopark fiyatlandırması yöntemleri	Azaltır	%10	%20	%30
	B3 - Fiyatlandırma yöntemlerini geliştirme	Azaltır	Değişken		
	B4 - Mali teşvikler sağlama	Azaltır	%10	%20	%30
	B5 - Ayrı park yeri	Azaltır	%10	%20	%30
	B6 - Park yeri vergilerini düzenleme	Azaltır	%5	%10	%15
	B7 - Bisiklet kullanım imkânlarını sağlama	Azaltır	%5	%10	%15
C - Destek Stratejileri	C1 - Kullanıcı bilgilerini ve pazarlamayı geliştirme	Azaltır	%5	%10	%15
	C2 - Uygulama ve kontrol mekanizmalarını geliştirme		Değişken		
	C3 - Ulaşım ve otopark yönetim kurumları oluşturma	Azaltır	Değişken		
	C4 - Park taşınması planları hazırlanması		Değişken		
	C5 - Sokağa park etme problemlerine çözüm üretme		Değişken		
	C6 - Park yeri tasarımlarını geliştirme		Değişken		

Otopark Yeri Etkinliğini Artıran Stratejiler

Ulaşım sisteminde otopark talebini azaltmaya yönelik iyileştirmeler yapılmalıdır.

Bir ulaştırma sisteminin verimli çalışmasının en önemli göstergelerinden biri sistemin erişilebilir olmasıdır. Çalışma alanı içinde hizmet veren ulaşım sistemlerinin ve bunların birbiriyle etkileşimde olduğu aktarma noktalarının erişilebilir olması gerekmektedir. Çalışma alanının oluşturduğu yolculuk taleplerinin özel taşıtlar yerine bu sistemler aracılığı ile gerçekleştirilmesi için hizmet kaliteleri artırılmalıdır. Çalışmanın ilk aşamasında gerçekleştirilen anket çalışmalarına göre bölgeye özel araçla ulaşanların %42'si araçlarını otoparklara, %26'sı yol kenarlarına park etmektedir. Bunun yanı sıra özel aracı olanların büyük bir kısmının buraya gelirken özel araç kullanmamayı tercih ettiği de tespit edilmiştir. Buradan hareketle, özel araçla ulaşım yerine **toplu taşıma imkânlarının teşvik edilmesinin** bölge kullanıcılarının eğilimleriyle paralel olduğu da söylenebilir. Ek olarak, çalışma alanı içinde **araç paylaşım sistemleri** hizmet verirse, yolculuk taleplerinin bir kısmı bu sistem aracılığıyla karşılanabilir.

Otopark talebini azaltmaya yönelik caydırıcı tedbirler alınmalıdır.

Proje alanını çevreleyen Fevzi Paşa Bulvarı, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Bulvarı ve Mustafa Kemal Sahil Bulvarı'nda uzun araçların parklanmasına izin verilmemelidir. Karayolları Trafik Yönetmeliği ile genişliği 255 cm'yi geçen ve tarım işlerinde kullanılmak üzere imal edilmiş araçlar, yol bakım araçları, iş makinaları, kurtarıcı araçlar, bunları taşıyan özel taşıyıcı araçlar, tarım ürünleri taşıyan ve lastik tekerlekli traktörlerle çekilen römorklar, kamyonet, kamyon ve bunların römorkları uzun araç

olarak tanımlanmaktadır. Proje alanı içindeki bütün ara ve toplayıcı yollarda, manevra kabiliyetinin düşük olmasına bağlı olarak, **uzun araçların girişi yasaklanmalıdır**. Ek olarak, yükleme alanları için 5 dakika, mağaza girişleri için 30 dakikalık **limitli parklanma süreleri** uygulanmalıdır. Son olarak, seçilmiş belli sokaklarda **parklanma kısıtlaması** uygulanmalıdır.

Yürüme ve bisiklet kullanımı gibi aktif ulaşım türlerine yönelik düzenlemeler ve uygulamalar hayata geçirilmelidir.

Güvenli bisiklet yolları ile birlikte **akıllı bisiklet paylaşım sistemi** de çalışma alanı içinde hizmet verecek şekilde genişletilmelidir. Erişilebilirliği ve verimli arazi kullanımını artıran bu yöntem, aktif ulaşım türlerine yönelik destekleyici özelliklere sahiptir. Sistemin iyi şekilde işleyebilmesi için **yaya erişiminin ve yürünebilirlik koşullarının iyileştirilmesi** gerekmektedir.

Çalışma alanında halihazırda örnekleri bulunan paylaşımlı park yerleri düzenlenmeli ve yaygınlaştırılmalıdır.

Çalışma alanı içinde halihazırda İzelman A.Ş. tarafından işletilen Başkanlık Otoparkı kısmen paylaşımlı bir park yeridir. 73 araçlık kapasiteye sahip otopark, mesai saatlerinde İBB'ye ait hizmet araçlarına parklanma imkânı vermektedir. Otopark, 17.30-22.00 saatleri arasında İzelman A.Ş. tarafından işletilmektedir. Paylaşımlı park yerlerinin uygulanabilmesi için öncelikle park hizmeti alacak kullanıcıların bölgeye yolculuk amaçları tanımlanmalıdır. Gelişen teknolojilerden de yararlanarak İzelman A.Ş. tarafından gerçekleştirilebilecek altyapı yatırımları ile bölgeye yapılan yolculuk amaçları tanımlanıp, paylaşımlı uygulama hayata geçirilmelidir.

Çalışma alanı için tespit edilen mevcut otopark kapasitesi ile otopark ihtiyacı arasındaki farkın çok fazla olması, bölgedeki sorunun sadece parklanmadan ileri gelmediğinin, temelinde kent içi ulaşım problemi olduğunun en güçlü göstergesidir. Bu bağlamda, ulaşım ile ilgili alışkanlıkları, toplu ulaşım seçeneklerini ve buna benzer pek çok değişkeni otopark kapasitesini etkileyen unsurlar olarak kabul eden ve bu alanlarda çeşitli uygulamalar oluşturan bir sistem geliştirilmelidir.

Bu uygulama ile bölgede **ticari faaliyet yürüten kullanıcılar için farklı fiyatlandırma politikaları** izlenmesi önerilmektedir.

Çalışma alanı içinde kalan ve İzelman A.Ş. tarafından işletilen Konak Kadın Doğum Otoparkı, paylaşımlı otopark yeri olarak önerilebilecek diğer bir otoparktır. 17 araç kapasitesine sahip olan otopark, 07.00-22.00 saatleri arasında işletilmektedir. Bu otoparkın daha verimli kullanımı için, **hafta içi işletme saatlerinde sadece hastane ziyaretçilerine parklanma** imkânı tanınmalı, **hafta sonları** ise otopark **paylaşımlı** olarak bütün kullanıcıları kapsayacak şekilde hizmet vermelidir.

Viyadük altı Konak Grant Otoparkı, bölgede İzelman A.Ş. tarafından işletilmekte olan bir diğer açık alan otoparkıdır. 142 araçlık kapasiteye sahip otopark, 07.00-22.00 saatleri arasında işletilmektedir. Bu otopark halihazırda bütün kullanıcılara hizmet vermektedir. Bu otoparkın paylaşımlı olarak işletilmesi önerilmektedir. Bu öneri, park hizmeti alacak kullanıcıların yolculuk amaçlarının tanımlanmasını gerektirmektedir. Zorlukları olsa da, ticari faaliyet amaçlı kullanıcılar için farklı fiyatlandırma politikaları izlenebilir. Altyapı yatırımları ile bölgeye yapılan yolculuk amaçları tanımlanıp, paylaşımlı uygulama hayata geçirilebilir. Örneğin, hafta sonu sosyal aktivite amaçlı bölgeye gelen kullanıcılar çeşitli indirimlerden yararlandırılabilir.

Paylaşımlı otoparkların haftanın farklı günlerinde ve günün farklı saatlerinde farklı kullanıcılara hizmet vermesi önerilmektedir.

Çalışma alanı içindeki otoparkların standartları, talepleri karşılayacak şekilde artırılmalı ve geliştirilmelidir.

Otopark sistemlerinin diğer ulaşım sistemleriyle bütünleşik bir yapıda işletilmesi gerekmektedir. Proje alanı içinde işletilen otoparklar ile ulaşım sistemleri arasındaki entegrasyon geliştirilmelidir. Bu doğrultuda, parklanma ücretleri, kent genelinde ulaşım sistemleri için kullanılan İzmir Kart üzerinden aktarma tanımlı olarak kullanıcılardan alınmalı ve kartın kullanımı yaygınlaştırılmalıdır (İzmir Kart, 2017). Ek olarak, her bir otoparkın türüne, konumuna, kapasitesine ve saat dilimlerine göre özelleştirilmiş fiyat tarifeleri uygulanmalıdır.

Çalışma alanının dışında kalan ama alana yakın, yürünebilir mesafedeki otopark alanları kullanılmalıdır.

Bu tesislerin konumlarını ve kapasitelerini temel alan trafik simülasyonları uygulanarak, bölgede doğabilecek trafik sıkışıklığının önüne geçilmelidir. Ayrıca, İzelman A.Ş. tarafından bazı otoparklar için uygulanan **“Park Et, Ring ile Devam Et”** gibi diğer uzakta parklanma yöntemleri, çalışma alanı içindeki otoparklar için de uygulanmalıdır.

Şekil 109 | İzelman A.Ş. Park Et Ring ile Devam Et Durağı Logosu



Şekil 108 | Paylaşımlı Otoparkların Hizmet Vermesi Önerilen Kullanıcılar

		
Hafta İçi	<ul style="list-style-type: none">• Bankalar ve kamu kurumları• İşyerleri• Okullar• Hastaneler	<ul style="list-style-type: none">• Restoranlar• Oteller• Eğlence Yerleri• Tiyatro, sinema, konser salonları
Hafta Sonu	Alışveriş alanlarının otopark alanlarının kullanılması sağlanmalıdır.	

Çalışma alanında İzelman A.Ş. tarafından işletilen farklı türlerdeki otopark alanlarının kapasiteleri artırılmalıdır.

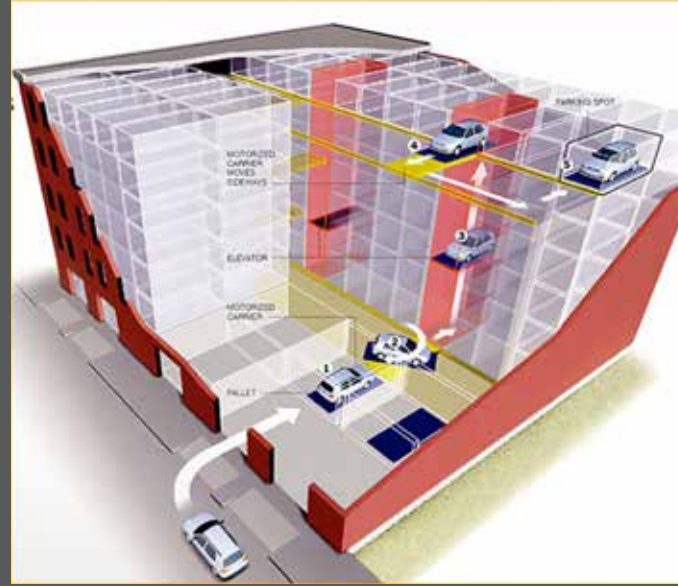
Çalışma alanı içindeki arazi kullanım durumu, yeni bir katlı otoparkın tesis edilmesine izin vermemektedir. Bu nedenle, 1.170 kapasiteli ve günlük ortalama taşıt giriş sayısının 1.752 olduğu Çankaya Otoparkı'nın ve 878 taşıt kapasiteli ve günlük ortalama taşıt giriş sayısının 1.442 olduğu Konak Katlı Otoparkı'nın daha verimli kullanılmasında yarar vardır. Buna dönük, bu otoparkların bilgisayar denetimli, endüstriyel otomasyon sistemleri ile çalışan “**akıllı otoparklar**” olarak yeniden ele alınması önerilmektedir.

Başvurulabilecek diğer bir yöntem, gerek yol dışı gerek katlı otoparklarda kapasite artırmaya yönelik tasarlanmış -üst üste iki veya daha fazla taşıtın park edebilmesine imkân veren- **hidrolik veya elektromekanik platformların** kullanılmasıdır. İzelman A.Ş. tarafından işletilen Viyadük altı Konak Grant, Başkanlık ve Sabancı Kültür Merkezi yol dışı otoparklarında bu platform sistemlerinin uygulanması uygun olacaktır. İzelman A.Ş. tarafından işletilen Kadın Doğum Otoparkı haricinde, yol dışı otoparkların toplam kapasitesi 274'tür. Bu otoparklarda hidrolik ya da elektromekanik platformların kullanımıyla, kapasite en az iki katına çıkartılarak 548 araçlık kapasiteye ulaşılabilir. Kapasite artışındaki oran, seçilecek olan hidrolik ya da elektromekanik platformun araç kapasitesine göre farklılık gösterecektir. Seçilecek olan platforma göre daha yüksek oranda kapasite artışı öngörülebilir. İstanbul'da İSPARK A.Ş.'nin işlettiği yol dışı otoparklarda mekanik platform kullanılmaktadır. İzelman A.Ş. de bu sistemleri hayata geçirmeli ve mevcut kapasiteyi artırmalıdır.

KUTU 18 | AKILLI OTOPIKLER

Son yıllarda büyük talep gören akıllı otoparklar, kısıtlı Alana düşey olarak daha çok araç sığdırabilmeyi amaçlamaktadır. İnsansız otomatik otoparklarda, insanlar ve araçlar sadece giriş-çıkış kısmında karşılaşmaktadırlar. Bu nedenle sistem bütünü; yangın güvenliği, ısı ve ses yalıtımı, karbon salınımı gibi konularda kazanç sağlamaktadır. Bu sistemler, soyar paneller, alternatif enerji biriktirme teknolojileri ve elektrikli araçlar için şarj üniteleri ile kurulabilmektedir (Citylab, 2012).

Türkiye'nin ilk tam otomatik otoparkı, 2002 yılında Milli Reasürans T.A.Ş. yatırımı tarafından İstanbul Şişli'de uygulanmıştır. İzmir'de de mevcut bu uygulama, 2014 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından BRN Mimarlık'ın tasarımı ile Otomatik Otopark A.Ş.'ye Şair Eşref Bulvarı üzerinde yaptırılmıştır (Arkiv, 2017).



Paylaşımli otoparkların haftanın farklı günlerinde ve günün farklı saatlerinde farklı kullanıcılara hizmet vermesi önerilmektedir.

Otopark Talebini Azaltan Stratejiler

Fiyatlandırma yöntemleri, kullanıcıları parklanmaya teşvik etmek yerine, caydırıcı olmalıdır. Yolculuk taleplerinin özel taşıtlar yerine toplu taşıma sistemleri ile karşılanması sağlamalıdır.

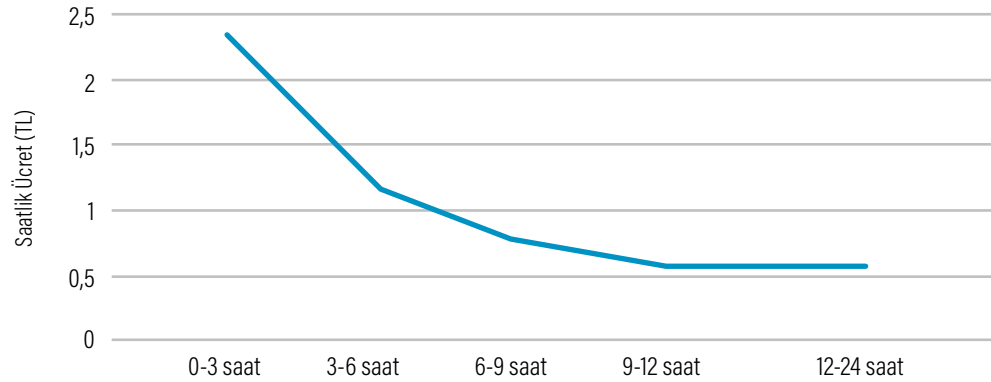
Çalışma alanında çalışan personelin işe kendi araçları ile gelmelerinin önüne geçecek kurumsal uygulamalar gerçekleştirilmelidir. Çalışma alanı içinde faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlar, çalışanlarının bölge dışındaki otoparklarda parklanmasını teşvik edecek ayrıcalıklar uygulamalıdır. Bu ayrıcalıklar, İBB ve İzelman A.Ş. tarafından da teşvik edilmelidir. Buna ek olarak, İBB ve İzelman A.Ş.'nin çeşitli grupları bir araya getirerek görüşmeler yapmasında; çalışma alanında ve kent genelinde ev-iş/iş-ev arası yapılan yolculuklarda özel taşıt yerine **diğer ulaştırma türlerinin kullanımını teşvik eden ve otopark sorununa ilişkin farkındalık** oluşturacak tedbirler almasında yarar olacaktır.

İzmir kentindeki tüm otoparkların ücretleri İBB Meclisi tarafından belirlenmekte ve bütün katlı otoparklarda geçerli bir motorlu taşıt ücret tarifesi bulunmaktadır. Bu tarifeye göre motorlu taşıtlar için aylık abonelik 75,00 TL, 0-12 saat ücreti ise 4,50 TL'dir. İzmir kentindeki açık alan otopark ücretleri ise, yol kenarı otoparkları ve bariyerli otoparklar olarak ayrılmaktadır. Yol kenarı açık otoparkların ücret tarifesi, 0-12 saat için 7,00 TL, 12-24 saat için 14,00 TL, ve aylık abonelik için 210,00 TL olarak belirlenmiştir (Tablo 6). İzelman A.Ş. tarafından çalışma alanı içinde işletilen farklı türdeki otoparklarda, özelleştirilmiş tarifeler uygulanmamaktadır. Kent geneli için geçerli olan tarifeler çalışma alanındaki otoparkları da kapsamaktadır.

Tablo 6 | Çankaya Otoparkına Ait Bilgiler

Otoparkın Adı	Kapasite	Günlük Ortalama Taşıt Giriş Sayısı	Doluluk Oranı	Abone Sayısı	Abone Ücreti	Kalış Süresi	Otopark Bedeli	Saatlik Ücret
Çankaya Katlı Otoparkı	1.170	1.752	1,57	100	220 TL	0-3 saat	7,00 TL	2,33 TL
						3-6 saat	7,00 TL	1,16 TL
						6-9 saat	7,00 TL	0,77 TL
						9-12 saat	7,00 TL	0,58 TL
						12-24 saat	14,00 TL	0,58 TL

Şekil 110 | Katlı Otoparklarda Parklanma Süresine Bazlı Saatlik Ücret Değişimi



Çalışma alanında, **bölgelere ve zaman dilimlerine göre özelleştirilmiş otopark tarifelerinin** uygulanması gerekmektedir.

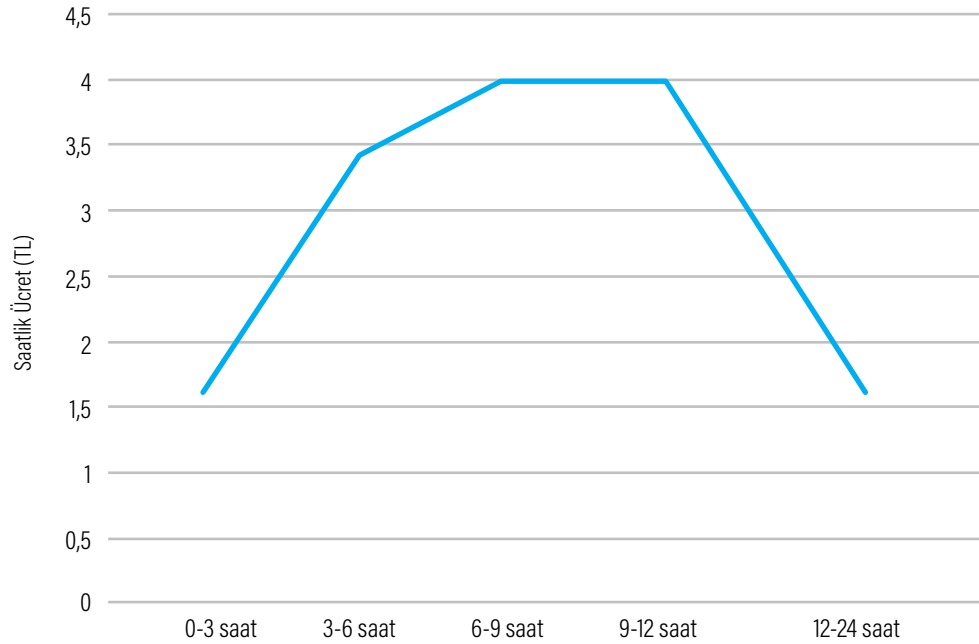
Ücretlendirme politikası, mevcut uygulamanın aksine, kısa süreli parklanmalar için düşük ücretli olup kalış süresi uzadıkça birim fiyatın yükseldiği yapıda olacak şekilde revize edilmelidir. Böylece, mevcut kapasite sabit kalırken sirkülasyon ve parklanma alanlarının etkinliği artacaktır.

Çankaya Katlı Otoparkı için hesaplanan, parklanma süresi bazlı saatlik ücret değişimi, alan içinde işletilmekte olan diğer katlı otoparklar için de geçerlidir. Verilere göre, kalış süresinin artmasına bağlı saatlik ücretlendirmede düşüş eğilimi mevcuttur.

Tablo 7 | **Kapalı Otoparklar İçin Önerilen Fiyat Tarifesi**

	0-3 saat	3-6 saat	6-9 saat	9-12 saat	12-24 saat
Toplam ücret	5,00 TL	20,00 TL	35,00 TL	48,00 TL	40,00 TL
Saatlik Ücret	1,66 TL	3,32 TL	3,98 TL	3,98 TL	1,66 TL

Şekil 111 | **Kapalı Otoparklar için Önerilen Ücret Tarifesine Bağlı Parklanma Süresi Bazlı Saatlik Ücret Değişimi**



İzelman A.Ş. tarafından çalışma alanı içinde işletilen Çankaya, Konak ve Eşrefpaşa katlı otoparkları için Tablo 7'deki tarife önerilmektedir.

Şekil 117'de parklanma süresine bağlı saatlik ücret değişimi paylaşılmaktadır. 0-3 saatlik zaman dilimi için belirlenen saatlik ücretin iki katı 3-6 saatlik zaman dilimi için belirlenmiştir. Onu takip eden 6-9 saatlik zaman dilimi için de saatlik ücrette %20'lik bir artış öngörülmüştür.

9-12 saat için bir önceki dilimindeki saatlik ücret sabit bırakılmış, 12-24 saatlik dilim için de ilk değer (1,66 TL) kullanılmıştır. Bunun nedeni, 12 saatin üzerindeki parklanmaların yüzdesel olarak düşük olacağı öngörüsüdür.

Çalışma alanında İzelman A.Ş. tarafından işletilen katlı otoparklardaki ücretlendirme uygulamalarıyla ilgili tespit edilen bir sorun da abonelik sistemidir.

Ücretlendirme politikası, mevcut uygulamanın aksine, kısa süreli parklanmalar için düşük ücretli olup kalış süresi uzadıkça birim fiyatın yükseldiği yapıda olacak şekilde revize edilmelidir. Böylece, mevcut kapasite sabit kalırken sirkülasyon ve parklanma alanlarının etkinliği artacaktır.

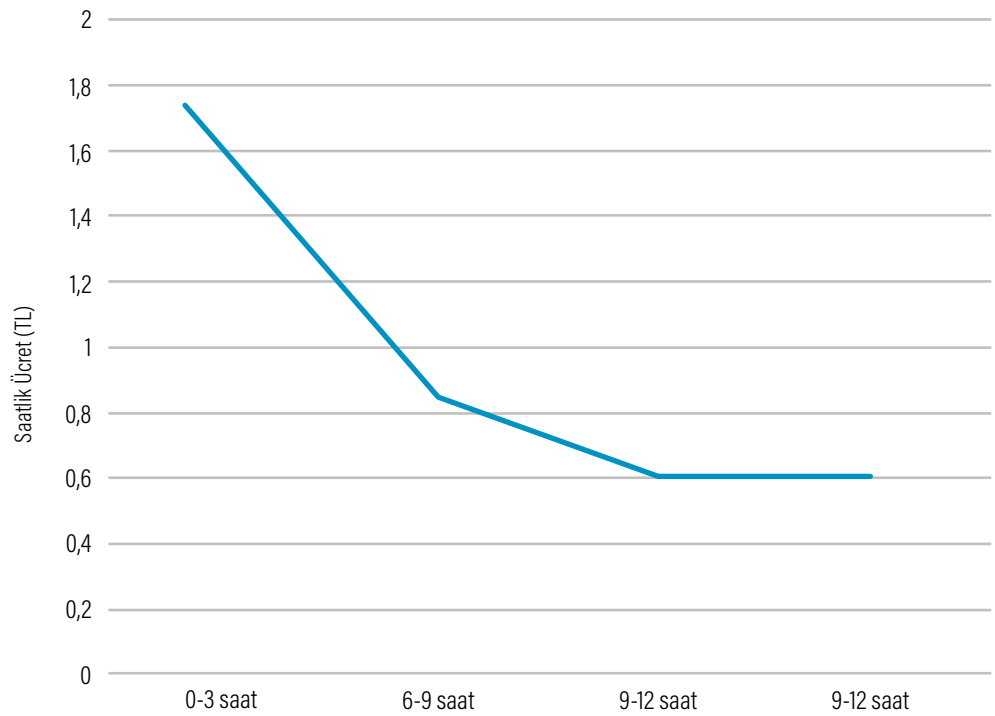
Abonelik sistemi, mevcut otopark olanaklarının sirkülasyon kaynaklı verimliliğini kısıtlamaktadır. Proje alanı içinde işletilen katlı otoparkların toplamda 285 aboneli bulunmaktadır. Bu otoparklara ait toplam kapasite 2.207 olup, toplam kapasitenin yaklaşık olarak %13'ü aboneler tarafından kullanılmaktadır. Abonelik sistemi bu otoparkların verimliliğini düşürmektedir. Ücretlendirme uygulamasına paralel olarak **abonelik sisteminin kaldırılması**, mevcut katlı otopark kapasitesinin yaklaşık olarak %13 artmasını sağlayacaktır. Abonelik sistemi yerine, çalışma alanı içindeki farklı kurum ve kuruluşlara belirli adetlerde park alanı tahsis edilmesi düşünülebilir.

Proje alanı içinde İzelman A.Ş. tarafından işletilen katlı otoparklarla ilgili tespit edilen diğer bir durum ise, otoparklara girişin ve otoparklardan çıkışın belli zaman dilimlerinde yoğunlaşmasıdır. Öneri tarifinin kullanıcı alışkanlıklarını değiştireceği öngörülmektedir. Ücretlendirme önerisi hayata geçirilmediği takdirde, hem mevcut otopark kapasitelerini artırmak hem de otoparklara bağlanan toplayıcı yollardaki ve anayollardaki trafik hacmini azaltmak için günlük zaman dilimlerine göre farklılaşan bir ücretlendirme uygulaması da düşünülebilir. Daha açık ifade etmek gerekirse, **sabah ve akşam zirve saatlerinde tarifelere ek ücretler** eklenebilir. Ek ücretlerin tarifeye eklenmesi için öncelikle İzelman A.Ş.'nin işlettiği her katlı otopark için giriş ve çıkış taleplerinin en yoğun olduğu saatler tespit edilmelidir. Talep edilecek ek ücretler, kalış süresine göre tespit edilen saatlik ücretler olabileceği gibi İzelman A.Ş. farklı bir ek ücret de belirleyebilir.

Tablo 8 | **Viyadük Altı Konak Grant Otoparkına Ait Bilgiler**

Otoparkın Adı	Kapasite	Günlük Ortalama Taahhüt Giriş Sayısı	Doluluk Oranı	Kalış Süresi	Otopark Bedeli	Saatlik Ücret
Viyadük altı Konak Grant	142	547	3,85	0-4 saat	7,00 TL	1,75 TL
				4-8 Saat	7,00 TL	0,88 TL
				8-12 saat	7,00 TL	0,60 TL
				12-24 Saat	14,00 TL	0,60 TL

Şekil 112 | **Yol Dışı Otoparklarda Parklanma Süresi Bazlı Saatlik Ücret Değişimi**



Kapalı otoparklar için önerilen, kalış süresi uzadıkça artan fiyat tarifesi düzenlemesi yol dışı otoparklar için de uygulanmalıdır.

Viyadük altı Konak Grant Otoparkı'na ait mevcut durum analizinde paylaşılan verilere ek olarak saatlik ücretler hesaplanmıştır. Parklanma süresi bazlı saatlik ücret değişimi, alan içinde işletilmekte olan diğer yol dışı otoparklar için de geçerlidir (Tablo 8). Verilere göre, kalış süresinin artmasına bağlı saatlik ücretlendirmede düşüş eğilimi mevcuttur (Şekil 112).

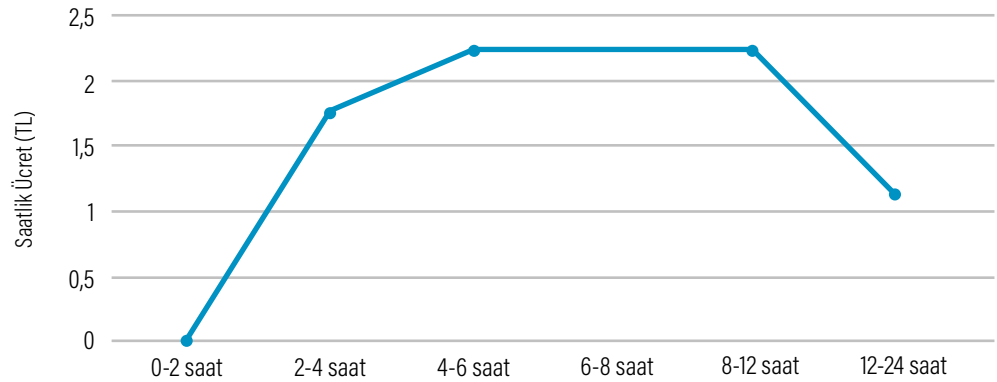
İzelman A.Ş. tarafından proje alanı içinde işletilen Viyadük altı Konak Grant, Başkanlık, Sabancı Kültür Merkezi ve Kadın Doğum yol dışı otoparklarının mevcut ücretlendirme uygulamaları özelleştirilmelidir. Özelleştirilmiş ücretlendirme uygulamasının önerilmesinin sebebi, İzelman A.Ş. tarafından proje alanı içinde işletilen dört yol dışı otoparkının farklı özelliklere sahip olmasıdır. Başkanlık otoparkı 17.30-22.00 saatleri arası hizmet vermektedir. Kadın Doğum ve Sabancı Kültür Merkezi otoparkları ise daha tanımlı kullanıcılara hizmet vermektedir. Bu üç otopark için de paylaşımlı otopark uygulaması öneri olarak sunulmaktadır.

Viyadük altı Konak Grant Otoparkı'nın fiyatlandırma uygulamalarında yapılacak değişiklikler ile mevcut kapasite iyileştirilebilir. Tablo 9'da, genel mantık çerçevesini yansıtmak amacıyla ücretlendirme politikasının nasıl olması gerektiğine dair varsayımsal bir ücretlendirme sistemi yansıtılmaktadır. Geliştirilen bu mantığa göre ilgili kurum fiyatlandırma sistemini farklılaştırabilir.

Tablo 9 | **Yol Dışı Otoparklar için Önerilen Fiyat Tarifesi**

	0-2 saat	2-4 saat	4-6 saat	6-8 saat	8-12 saat	12-24 Saat
Toplam ücret	Ücretsiz	7,00 TL	17,50 TL	26,50 TL	26,50 TL	26,50 TL
Saatlik Ücret	0,00 TL	1,75 TL	2,19 TL	2,19 TL	2,19 TL	1,10 TL

Şekil 113 | **Yol Dışı Otoparklar için Önerilen Ücret Tarifesine Bağlı Parklanma Süresi Bazlı Saatlik Ücret Değişimi**



0-2 saatlik zaman dilimi için otoparkın ücretsiz olması önerilmektedir. Viyadük altı Konak Grant Otoparkı'nın konumu itibarıyla, çalışma alanı içinde kalan toplayıcı yollarda ve anayollardaki motorlu taşıt hareketliliğine doğrudan bir etkisi yoktur. Bu nedenle, kullanıcıların kısa süreleri parklanma talepleri için bu otoparkı kullanmaları teşvik edilmelidir. Sirkülasyonun artması ve otoparkın mevcut kapasitesinin daha etkin kullanımı amacıyla 2-4 saatlik zaman dilimi için mevcut tarifedeki ücret tanımlanmıştır. 4-6 saatlik zaman dilimi için bir önceki dilim için tanımlanmış varsayımsal değer %25 oranında artırılmış; 6-8 ve 8-12 saat dilimleri için de sabit tutulmuştur. 12-24 saatlik zaman dilimi içinde bir önceki dilim ile toplam ücret aynı tutularak saatlik ücrette yaklaşık %50 oranında bir indirim öngörülmüştür (Şekil 113).

Çalışma alanı içinde İzelman A.Ş. tarafından işletilen katlı ve yol dışı otoparkları için önerilen ücretlendirme yöntemleri özel otoparklar için de uygulanmalıdır.

Otoparklardan alınan ücretlerdeki **vergi oranında artırıma** gidilmelidir; Böylece toplu taşımayla yolculuk teşvik edilebilir.

Yolculuk ücretlerinde indirimle gidilmelidir.

Parklanma talebini azaltmak için, bölgeye yapılacak yolculukların özel taşıtlar yerine diğer ulaşım sistemleri ile gerçekleştirilmesini teşvik edecek mali önlemler alınmalıdır. Bu mali önlemlerin başında, tanımlanacak belirli bir zaman dilimi için yolculuk ücretlerinde indirimle gidilmelidir. İndirimli ulaşım seçeneği kullanıcıların yolculuk taleplerindeki alışkanlıkları değiştirecek nitelikte olmalıdır.

Destek Stratejileri

Otoparklarla ilgili bilgilendirme sistemleri geliştirilmelidir.

Kullanıcılar, çalışma alanına yapacakları yolculuklardan önce alan içinde işletilen otoparklardaki doluluk oranları ile ilgili çeşitli akıllı uygulama yöntemleriyle bilgilendirilmelidir. Böylece ulaşım tercihleri, doluluk oranlarına göre yapılabilir. Bunun yanı sıra, yine bu akıllı uygulama yöntemleri aracılığıyla, kullanıcılar tahmini parklanma sürelerine göre ücretlendirme hakkında bilgi edinebilirler.

Uygulama ve kontrol mekanizmalarının geliştirilmesi: Ruhsatsız otoparklar için kontrol mekanizmaları geliştirilmelidir.

Proje alanındaki ruhsatsız otoparklar için kontrol mekanizmaları geliştirilmelidir. Ruhsatsız otoparkların mevcudiyeti, bölgeye yapılan yolculuklar için özel taşıt kullanımını teşvik etmektedir.

Afet durumları için planlar hazırlanmalıdır.

Herhangi gibi bir doğal afet, deprem, yangın gibi durumlar için otoparkların taşınma planları hem kent geneli hem de proje alanı için hazırlanmalıdır.

Sokağa park etme problemlerine çözüm üretilmelidir.

Çalışmanın ilk aşamasında gerçekleştirilen anket çalışmalarında, tüm katılımcı gruplar uygunsuz araç parklarından rahatsız olduklarını belirtmişlerdir. Bu problemin üstesinden gelmek amacıyla İBB ve İzmir Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü koordinasyonu ile sokakta yapılan parklanmalar için süreklilik arz eden önlemler oluşturulmalıdır. Cezai yaptırımlar sıkılaştırılmalı ve denetim mekanizması bu iki kurumun koordinasyonu ile düzenli olarak işletilmelidir.

Konut bölgesi için otopark ihtiyacı giderilmelidir.

Proje kapsamında, çalışma alanındaki otopark talebi için otopark yönetimi uygulamaları geliştirilerek, yeni tesisler yapmak yerine daha az maliyetli, hızlı ve ekonomik bir dizi çözüm üretilmiştir. Proje alanındaki 13 ve 14 numaralı alt bölgeler, 1 ve 2. halka konut dokularından oluşmaktadır. İBB'nin İzmir Ulaşım Ana Planı kapsamında yapılan hanehalkı ulaşım araştırması sonuçlarına göre, Konak ilçesi kent genelinde en düşük araç sahipliği oranına (%39) sahiptir. Bununla birlikte, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler'in gerçekleştirdiği konut anketleri ve otopark etüdü saha çalışmaları özellikle konut bölgesinde otopark ihtiyacı olduğunu ortaya koymuştur. Anket sonuçlarına göre, konut sakinlerinin %71'i otoparkların yetersiz olduğunu düşünmektedir. %17'lik bir kesimin araçlarını otoparklara, %36'lık bir kesiminse araçlarını yol kenarına park ettiği tespit edilmiştir. Anketten çıkan diğer sonuç ise, konut sakinlerinin %83'ünün araçların gürültüsünden rahatsızlık duymasındadır. Anketlere paralel olarak, otopark etüdü çalışmalarında da, özellikle konut bölgesindeki dar sokaklarda, yol üstü parklanmalar tespit edilmiştir. Parklanmalar, yetersiz altyapıya sahip konut bölgesindeki diğer yol kullanıcı türlerinin hareketliliğini ve yol güvenliğini etkilemektedir. Konut bölgesinde herhangi bir otopark tesisi bulunmadığı için, yeni tesis yapmak yerine mevcut sistemin etkinleştirilmesini temel alan otopark yönetimi yaklaşımı bu noktada yetersiz kalmaktadır. Konut bölgesindeki otopark sorununu etkileyen diğer bir değişken ise topografyadır. Topografik dezavantaj nedeniyle, konut sakinleri araçlarını konut bölgesi dışındaki otoparklara park ederek ikamet ettikleri yerlere yürümeyi tercih etmektedirler.

Konut bölgesindeki otopark talebi, otopark sorununa neden olan değişkenlerden biri olan topografik dezavantajı kullanarak tesis edilmesi önerilen bir katlı otopark ile kısa ve orta vadede karşılanabilir.

Konut bölgesindeki otopark talebi, otopark sorununa neden olan değişkenlerden biri olan topografik dezavantajı kullanarak tesis edilmesi önerilen bir katlı otopark ile kısa ve orta vadede karşılanabilir.

Katlı otoparkların temel mantığı, araçları yatayda tek düzlemde geniş alanlara yaymak yerine düşeyde birbirine paralel düzlemde yerleştirmek veya akıllı otoparklarda olduğu gibi bir anlamda istiflemektir. Çok katlı otoparklarda araçların katlara ulaşımı, tasarımın niteliğine bağlı olarak rampalar veya araç asansörleri ile sağlanmaktadır. Verimliliği artırmak için garaj katlarına birden çok giriş-çıkış noktası sağlamak üzere, bazı hallerde binanın inşa edildiği arazinin topografik avantajlarından da yararlanmak mümkün olabilmektedir. Eğimli bir arazide kurulacak katlı otoparklarda, farklı katlara direkt erişim sağlamak üzere değişik kotlarda giriş-çıkış noktaları yapmak mümkündür. İlgili katlara farklı tipte rampalar veya köprüler eklenebilmektedir. Bunun için de cadde, sokak ve bina konumunun elverişli olması gerekir. Bu uygulama sayesinde otopark içindeki araç sirkülasyonu azaltılabilir; muhtemel çarpışmalar önlenir ve sürücüler zaman kazanır.

Eğimli arazi koşullarını avantaja dönüştürerek tesis edilmesi önerilen katlı otoparkın akıllı otopark sistemi olarak tasarlanması önerilmektedir. Akıllı otopark sistemleri ile ilgili detaylı bilgi Kutu 18'de verilmiştir. Konut bölgesi için tesis edilmesi önerilen akıllı katlı otoparka örnek teşkil edecek bir proje halihazırda İBB tarafından yürütülmektedir. İBB tarafından İzmir'in Hatay bölgesinde 440 araçlık kapasiteye sahip, arazinin eğimine bağlı projelendirilmiş bir katlı otopark projesi yürütülmektedir.

Proje alanı için önerilen katlı otopark; konut bölgesindeki otopark sorununa çözüm getirmenin yanında, bir sosyal sorumluluk projesi olarak da farklı bir bölgesel ihtiyacı da karşılayabilir. Projelendirilecek katlı otoparkın en üst katı konut bölgesinde ikamet eden dar gelirli ailelerin çocukları için kreş ve oyun alanı olarak da tasarlanabilir.

Bu otopark sistemi aşağıdaki koşulları sağlayacaktır:

- Arazinin eğimine göre ve akıllı sistem olarak tesis edilecek; kapasite verimliliği sağlayacaktır.
- Kot farkına göre farklı katlara doğrudan erişim sağlanacak, sirkülasyon kolaylığı olacak, olası çatışmaların ve trafiğin önüne geçilecektir.
- Çevre halkının kullanabileceği asansörler ile özellikle engellilerin ve yaşlıların, aralarında onlarca metre kot farkı bulunan sokak ve caddeler arasındaki erişimi kolaylaştırılacaktır.
- Mimari tasarım aşamasında, üst bloğu kreş alanı ve oyun parkları olarak tasarlanacak bina, konut bölgesindeki çocuklar için güvenli bir eğitim ve oyun alanı oluşturarak, sosyal sorumluluk fonksiyonunu yerine getirecektir.

- Yol üstü parklanmaların ve neden olduğu gürültü kirliliğinin önüne geçilecektir.
- Yol üstü parklanmaların, özellikle de savunmasız yol kullanıcılarının (yaya ve bisikletli) yol güvenliğine ve hareketliliğine olan olumsuz etkilerinin önüne geçilecektir.
- Konut alanında motorlu taşıta sahip konut sakinleri için otopark ücretsiz olacak ya da çok düşük fiyatlı bir abonelik sistemi ile işletilecektir. Aksi halde yol üstü parklanma oranlarında belli bir oranda düşme olsa bile sorun devam edecektir. Bu nedenle birincil öncelik, fiyatlandırma politikasının oluşturulmasıdır. Bölgedeki konut sakinlerinin, ikametgahları ve taşıt ruhsatları ile inşa edilecek otoparkın işletmesini üstlenecek kuruma başvuru yaparak belirlenmiş olan ücretsiz ya da çok düşük fiyatlı abonelik sisteminden yararlanmaları sağlanmalıdır.

Kısa ve orta vadede, önerilen tesisin konut bölgesindeki otopark ihtiyacını çözeceği düşünülmektedir; uzun vadedeyse, diğer alt bölgeler için geliştirilmiş olan otopark yönetimi stratejilerinin bu alanda da uygulanması önerilmektedir.

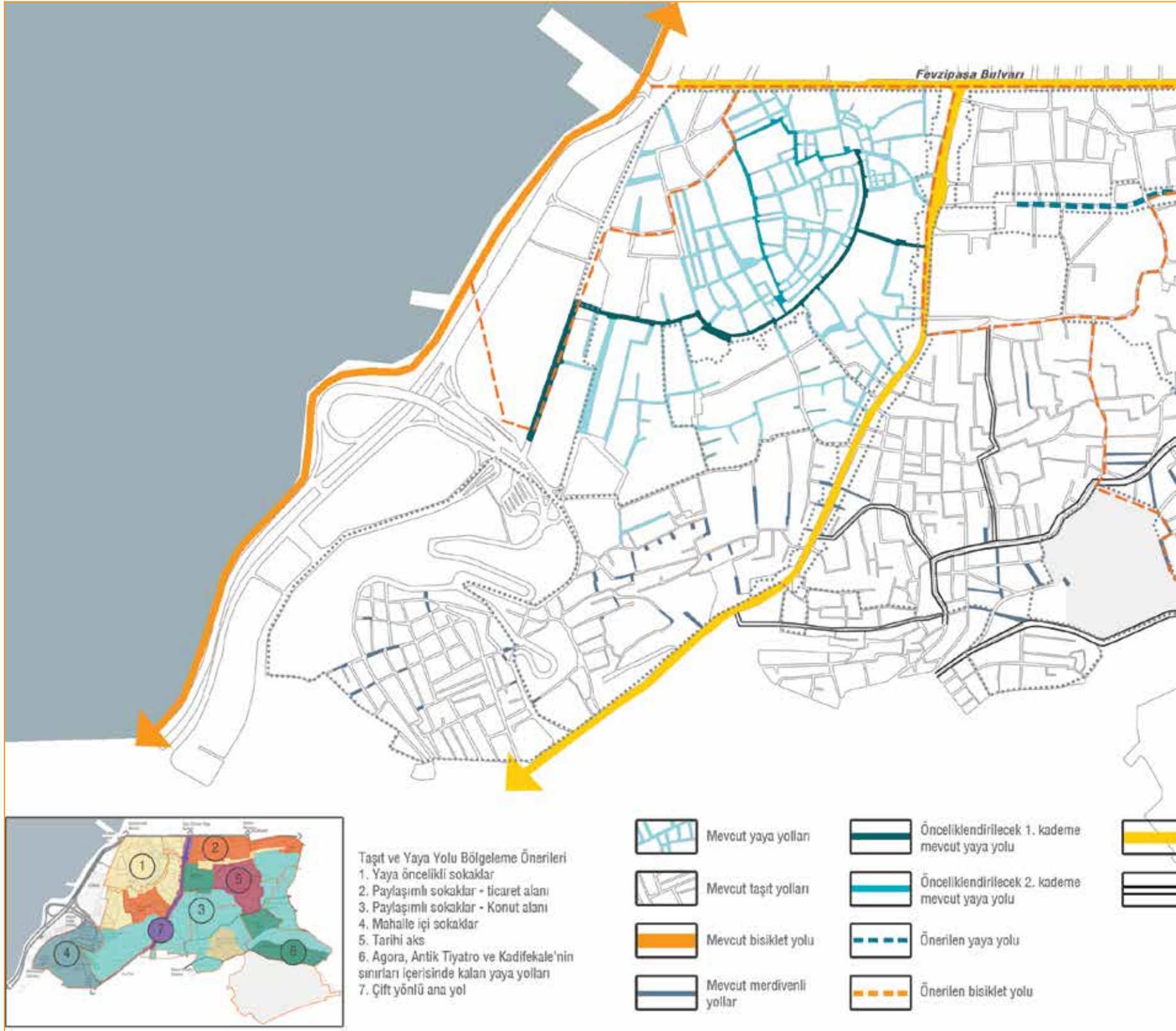
Şekil 114 | İBB Tarafından Projelendirilen Katlı Otopark





SONUÇ

Tarih boyunca insanlar ihtiyaç ve talepleri doğrultusunda kentsel alanı değişime uğratmıştır. Organik ve tarihi kent merkezi olarak bir zamanlar toplumun ihtiyaçlarına yeterli hizmeti sunabilen Kemeraltı bölgesi, modern toplumun ihtiyaçlarına ve kamusal alanlara erişim, güvenli toplu taşıma, yürünebilirlik ve bisikletli ulaşım gibi sürdürülebilir kentsel ulaşım planlamasının gereklerine yeterince karşılık verememektedir.





Bu çalışma, bölgenin organik yapısını göz önüne alarak, karşılaşılan sorunlara çözüm üretmeyi amaçlamaktadır. Bu çözümler, yaya ve bisikletliye odaklanan bir ulaşım ağının kurulmasını ve iyileştirmesini amaçlamaktadır. Bununla birlikte, bölgede etkin kullanılmayan kamusal açık alanları ortaya çıkararak yaşayanların ve ziyaretçilerin bölgenin tarihi değeri ile olan ilişkisini güçlendirmek de hedeflenmektedir. Kent sakinlerinin ve ziyaretçilerinin tarihle ilişkisini güçlendirmek üzere çalışan İBB'nin "Yaşanabilir Şehir İzmir" vizyonuna destek olmayı amaçlayan bu çalışma, herkes için sürdürülebilir yaşam alanlarının nasıl oluşturulacağı konusunda farkındalık yaratmaktadır. Bu kapsamda, yerel karar vericilerin yararlanması için, Kemerali'ni kompakt ve canlı bir şehir merkezi kılacak çeşitli stratejiler ve öneriler aktarılmıştır.

Gerçekleştirilen değerlendirmeler ve geliştirilen öneriler sonucunda, yaya omurgasında kademelenmeye dayalı iyileştirilmeler önerilmiş ve yeni bir yaya yolu güzergâhı belirlenmiştir. Tematik rotaların kesişimi ile belirlenen kademeli yaya yollarında gerekli görülen kent mobilyası, aydınlatma, temizlik ve peyzaj düzenlemeleri iyi örneklerle atıflarla sunulmuştur. Ulaşım amaçlı kullanılması önerilen bisiklet yolu güzergâhı da ana arterler ile mevcut bisiklet yoluyla entegre bir biçimde konut dokusuna uzanmaktadır. Çalışma alanındaki iki ana arter paylaşımlı şeritler olarak tanımlanmış ve bütüncül bir ulaşım ağı oluşturulmaya özen gösterilmiştir.

Bu rapor, yürünebilirliği ön planda tutan ve sürdürülebilir kent mahalleri yaratmak için sürdürülebilir ulaşım odaklı bir yaklaşıma sahiptir. Trafik yavaşlatma önlemleri ile kamusal alanların ve kamusal yaşamın erişilebilirliğini ve kalitesini artırmaya yönelik pek çok öneri sunulmuştur.

SON NOTLAR

1. Tahminlerin +/- 0,02 hata payı ve %95 güven sınırları içerisinde olması amacıyla örneklem büyüklüğü en az 2.000 olarak hedeflenmiştir. Anket uygulama sonrası eksik, hatalı ve geçersiz olabilecek anketlerin gözlemlerden çıkartılacağı varsayımı ile ihtiyaçtan fazla anket uygulaması yapılmış, yaklaşık 3.000 kişi ile anket çalışması tamamlanmıştır. Anket verileri analize alınmadan önce veri kontrolleri ve diğer çapraz kontroller yapılmış ve geçersiz anketler ayıklanarak analize alınmamıştır. Analiz çalışmalarında, önceden planlanandan daha fazla geçerli örnek elde edilebilmiştir.
2. Örneklem büyüklüğünün hesaplanması ve alt dağılımlarının yapılması aşamalarında konut hane-halkı verileri için TÜİK'in 2015 nüfus sayımı verileri, çocukların Türkiye nüfusu içindeki güncel oranı ve yıl düzeltmeleri için yine resmi nüfus artış oranları kullanılmıştır. İşyeri sayısı için ise İzmir Ticaret Odası ve İBB'nden elde edilen veriler ile bazı meslek oda kayıtları, güncelleştirilerek ve birlikte yorumlanarak hesaplamalar yapılmıştır.
3. Yol Güvenliği Denetimi (Road Safety Audit) çalışmaları, projelerin planlama ve tasarım aşamasında planlama ve tasarım ekiplerinden bağımsız fakat onlarla ve projeyi hayata geçirecek olan yüklenicilerle koordineli çalışan yol güvenliği uzmanlarından oluşan ekipler tarafından yürütülür. Projelerin tekrardan planlamasını ve tasarlanmasını kapsayan bu çalışmalarda bütün kullanıcı türleri için yol güvenliği unsurları kapsamaktadır. Yol Güvenliği İnceleme Çalışmaları (Road Safety Inspection) ise hâlihazırda kullanılan yollarda yol güvenliği unsurlarının iyileştirilmesini ve buralarda meydana gelen trafik kazalarını azaltmak için yol güvenliği uzmanlarından oluşan ekipler tarafından gerçekleştirilen çalışmaları kapsamaktadır.
4. Kaynak: İBB, 2016.
5. Kaynak: İBB, 2016
6. Toplu taşıma sistemlerine ait yolculuk dağılımları ile ilgili genel toplam hesaplanırken, taksi-dolmuş hatları dışarıda bırakılmıştır. Bunun sebebi İzmir Ulaşım Ana Planı UPI 2030'dan hat bazlı dağılıma erişilememesidir.
7. Belirlenen mesafeler, Mekânsal Planlar Yönetmeliği'nin Yürüme Mesafeleri başlıklı 12. maddesi ile örtüşmektedir.
(1) İmar planlarında yürüme mesafeleri; eğitim, sağlık ile yeşil alanların hizmet etki alanındaki nüfusun erişme mesafesi topoğrafya, yapılaşma, yoğunluk,

mevcut doku, doğal ve yapay eşikler dikkate alınarak planlanır. Bu fıkrada belirtilen hususlar uygun olması halinde ikinci ve üçüncü fıkralardaki asgari yürüme mesafelerine uyulur.
(2) İmar planlarında; çocuk bahçesi, oyun alanı, açık semt spor alanı, aile sağlık merkezi, kreş, anaokulu ve ilkököl fonksiyonları takriben 500 metre, ortaokullar takriben 1.000 metre, liseler ise takriben 2.500 metre mesafe dikkate alınarak yaya olarak ulaşılması gereken hizmet etki alanında planlanabilir.

8. Kaynak: Google Earth, 2016.
9. Elevation of Izmir, Turkey Elevation Map, Topo, Contour (2016). <http://www.floodmap.net/Elevation/ElevationMap/?g=311046>
10. Cadde Aydınlatma Sistemi paftası, İBB tarafından paylaşılan Gediz Elektrik verileri doğrultusunda oluşturulmuştur.
11. Proje ekibi, iletişim ajansı ile çalışarak, önerilen rotaların kolay akılda kalacak şekilde isimlerinin değiştirilmesini, markalama ve iletişim çalışmaları yapılmasını önermektedir.
12. Bu amaçla, İBB tarafından Tarihi Kemeraltı Trafik Düzenleme Projesi'nde, 2002 kararı ile hazırlanan ve 2006 yılında tadilat gören İzmir Kemeraltı ve Çevresi 1/5000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda, 1/1000 ölçekli Kemeraltı 1. Etap ve 2. Etap 1. Bölge Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı'nda gösterilen yaya yolları, önerilen yollar, taşıt yolları ve tarihi aks kullanılmıştır.
13. Bu amaçla, İBB tarafından Tarihi Kemeraltı Trafik Düzenleme Projesi'nde, 2002 kararı ile hazırlanan ve 2006 yılında tadilat gören İzmir Kemeraltı ve Çevresi 1/5000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nda, 1/1000 ölçekli Kemeraltı 1. Etap ve 2. Etap 1. Bölge Koruma Amaçlı Revizyon İmar Planı'nda gösterilen yaya yolları, önerilen yollar, taşıt yolları ve tarihi aks kullanılmıştır.
14. Fevzi Paşa Bulvarı ve Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi için önerilen "Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit" tasarımı, "Ulaşımın Tamamlayıcı Unsurlarının Planlanması" başlıklı bölümde yer alan "Yol Güvenliği Önlemlerinin Geliştirilmesi" başlığı altında detaylandırılacaktır.
15. Örneğin 40 km/saat ile gelen bir aracın yaya ya da bisikletliye çarpması durumunda yayanın/bisikletlinin hayatını kaybetme olasılığı %40'tır. Bu oran 50 km/saat ve 80 km/saat için sırasıyla %80'e ve %100'e yakın olasılıklara sahiptir (EMBARQ Türkiye, 2013).
16. NACTO, (t.y.-a).

KAYNAKLAR

- Akı, M. (2012). **Kentsel Toplu Taşıma Kapsamında Metrobüs Sisteminin Yaya Erişilebilirliğinin Değerlendirilmesi: İstanbul Örneği**. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Altınçekiç, F. (1987). İzmir'de **Planlama Kavramı, Kentsel Gelişme Dinamikleri ve Sonuçları Üzerine Bir Araştırma**. (Basılmamış Araştırma). DEU Mimarlık Fakültesi, İzmir.
- Arkiv. (2017). **Alsancak Tam Otomatik Otoparkı**. Şubat 10, 2017 tarihinde <http://www.arkiv.com.tr/proje/izmir-otomatik-otopark/4728> adresinden alındı.
- Arkon, C. ve Gülerman, A. (1995). İzmir Büyükşehir Bütünündeki Nazım Plan Çalışmaları Üzerine Bir İnceleme. **Planlama Dergisi**, 1-2, 14-20.
- As Easy As Riding A Bike. (2017). **Inconsistency**. Ocak 10, 2017 tarihinde <https://aseasyasridingabike.wordpress.com/2017/03/14/inconsistency/> adresinden alındı.
- Aysel, F. ve Göksu, S. (2008). İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planının Değerlendirilme Biçimi. **Ege Mimarlık Dergisi**, 64, 36-39.
- Bayhan, B. (2016). **İzmir'de Bostanlı Yaya Köprüsü ve Gün Batımı Terası Kullanıma Açıldı**. Mart 6, 2017 tarihinde <http://www.arkitera.com/haber/27329/steb-tasarimi-bostanli-yaya-koprusu-ve-gun-batimi-terasi-kullanima-acildi> adresinden alındı.
- Benevolo, L. (1995). **Avrupa Tarihinde Kentler**, N. Nirven (Çev.). İstanbul: Afa Yayınları.
- Biçer, S. (2013). **Geçmişin Modern Mimarisi - 6: İzmir**. Aralık 28, 2016 tarihinde <http://www.arkitera.com/haber/13574/gecmisin-modern-mimarisi--izmir> adresinden alındı.
- Bilsel, C. (2009). İzmir'de Cumhuriyet Dönemi Planlaması (1923-1965): 20. Yüzyıl Kentsel Mirası. **Ege Mimarlık**, 71 (79), 12-17.
- Bilsel, C. (1999). Le Corbusier'nin İzmir Nazım Planı ve 'Yeşil Endüstri Sitesi' Önerisi. **Ege Mimarlık**, 31 (79), 14-17.
- Breestraat. (2012). **Picnurbia**. Ocak 14, 2017 tarihinde <http://breestraat2022.nl/?p=177> adresinden alındı.
- Charging Electric Vehicles. (t.y.). Ekim 2016'da <https://www.helen.fi/en/electricity/real-estates/charging-electric-vehicles/> adresinden alındı.
- Citylab. (2012). **Why America Needs More Robotic**

Parking. Şubat 10, 2017 tarihinde <http://www.citylab.com/commute/2012/09/why-america-needs-more-robotic-parking/3156/> adresinden alındı.

Cyclehoop. (2015). **Cyclehoop Install First On-Street Parklet in Hackney.** Şubat 15, 2017 tarihinde <http://www.cyclehoop.com/case-studies/2015-hackney/> adresinden alındı.

Çıkış, Ş., Tanaç, M., Erten, E., Çil, E., Saygın, N., Gündüz, C., Ek, İ., Can, İ., Kılıç, M., Taraz, N., Yazdani, H. R. ve Çelikyürek, C. (2015). **Havralar Bölgesi Canlandırma ve Geliştirme Raporu.** İYTE Mimarlık Fakültesi, İzmir.

Çıkış, Ş., Özkut, D., Kuş Saillard, E., Doğan, S., Özkan, S. P., Büyükkılıç, S., Tiarnagh Sheridan, I. ve Asan, O. (2016). **İzmir Tarih Projesi Kestelli Alt Bölgesi ve Yakın Çevresi Operasyon Planına Ait Rapor.** Yayınlanmamış Rapor, İzmir.

Çörek Öztaş, Ç. ve Akı, M. (2014). **İstanbul Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi Mevcut Durum Değerlendirmesi.** EMBARQ Türkiye, İstanbul.

Çörek Öztaş, Ç., Akı, M., İmamoğlu, C., Köse, P. ve Selvi, S. (2014). **İstanbul'da Güvenli Bisiklet Yolları Uygulama Kılavuzu.** EMBARQ Türkiye, İstanbul.

Designboom.com. (2016). **Christo Guelov Adds a Splash of Color to Pedestrian Crossings in Madrid.** Ocak 5, 2017 tarihinde <http://www.designboom.com/art/christo-guelov-funnycross-pedestrian-crossings-madrid-09-14-2016/> adresinden alındı.

Designrulz. (t.y.). **30 Ideas of How to Integrate Tree Grates Design in the Urban Cityscape.** Şubat 8, 2017 tarihinde <http://www.designrulz.com/design/2014/07/30-ideas-of-how-to-integrate-tree-grates-design-in-the-urban-cityscape/> adresinden alındı.

Electric Vehicles. (t.y.) Ekim 2016'da <http://www.bradford.ac.uk/smart-travel/car-travel/electric/> adresinden alındı.

El-Geneidy, A., Tétrault, P. ve Surprenant-Legault, J. (2009). **Pedestrian Access to Transit: Identifying Redundancies and Gaps Using a Variable Service Area Analysis.** Transportation Research Board 89 th Annual Meeting, Washington D.C., USA.

EMBARQ Türkiye. (2013). **Road Safety Inspection of Metrobus BRT.** İstanbul: EMBARQ Türkiye.

EngelsizKent.org. (t.y.). **Duraklar.** Şubat 4, 2017 tarihinde <http://engelsizkent.org/tasarim-rehberi/duraklar/> adresinden alındı.

Eyüce, Ö. (2000). Resimlerle Geçmişten Günümüze Konak. **Ege Mimarlık**, 35 (79), 4-8.

Fiori, B. (2015). **Lighting LED: Variable Lighting Scenarios for Bellinzona.** Şubat 2, 2017 tarihinde <http://en.socialdesignmagazine.com/mag/blog/architettura-news/illuminazione-pubblica-a-led-scenari-luminosi-variabili-per-bellinzona/> adresinden alındı.

Frank, L. D., Sallis, J. F., Conway, T. L., Chapman, J. E., Saelens, B. E. ve Bachman, W. (2006). Many Pathways From Land Use To Health: Associations Between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality. **Journal of the American Planning Association**, 72, 75-87.

Free Map Tools. (2016). **Measure a Distance.** Aralık 2016'da <https://www.freemaptools.com/measure-distance.htm> adresinden alındı.

Gonzalez, C. D. (2016) **A Mexican Scientist's Glow-in-the-Dark Concrete Could Light Up Cities Without Electricity.** Ocak 28, 2017 tarihinde <http://remezcla.com/culture/glow-in-the-dark-concrete/> adresinden alındı.

Gökgür, P. (2005). 1933'ten 2003'e Atina Kartasındaki Değişimler, CIAM'dan CEU'ya. **Planlama**, 1, 35-41.

Grable, F. ve Kretz, T. (2010). **An Example of Complex Pedestrian Route Choice.** Paper presented at the 5th International Conference on Pedestrian and Evacuation Dynamics 8e, Gaithersburg, MD USA.

Hattam, J. (2012). **Paris Tests Out Snazzy New 'Bus Stop of the Future'.** Mart 2017'de <https://www.treehugger.com/public-transportation/paris-tests-out-snazzy-new-bus-stop-future.html> adresinden alındı.

Hawkins Partners. (t.y.). **Cumberland Park (dijital fotoğraf).** Ocak 6, 2017 tarihinde <http://www.hawkinspartners.com/projects/parks-greenways/cumberland-park/> adresinden alındı.

İZELMAN. (t.y.). **Park Et, Ring ile Devam Et.** Ocak 5, 2017 tarihinde http://www.izelman.com.tr/20/park_ring adresinden alındı.

İzmir Büyükşehir Belediyesi. (2015). **Kıyı Tasarımında Sıra Bostanlı Derisi'ne Geldi.** Mart 6, 2017 tarihinde <https://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/13250/tr> adresinden alındı.

İzmir Büyükşehir Belediyesi. (2016). **Balıkçılar Meydanı'nda Mesai Başladı.** Ocak 2017 tarihinde <https://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/19593/tr> adresinden alındı.

İzmir Büyükşehir Belediyesi. (2016). **Bu Otoparkı Çok Seveceksiniz.** Nisan 2017'de <https://www.izmir.bel.tr/HaberDetay/17157/tr> adresinden alındı.

İzmir Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı Sağlıklı Kentler ve Temiz Enerji Şube Müdürlüğü (2016). İzmir Büyükşehir Belediyesi Sürdürülebilir Enerji Eylem Planı. Ocak 5, 2017 tarihinde <http://www.skb.gov.tr/wp-content/uploads/2017/01/Izmir-Buyuksehir-Belediyesi-Surdurulebilir-Enerji-Eylem-Plani.pdf> adresinden alındı.

İzmir Büyükşehir Belediyesi. (2016). **İzmir Ulaşım Ana Planı.** Ulaşım Dairesi Başkanlığı, İzmir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi. (2003). **Kemeraltı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu Raporu.** İmar İşleri Daire Başkanlığı, İzmir.

İzmirim Kart. (2017). **İzmirim Kart Nedir?** Şubat 10, 2017 tarihinde <http://www.izmirimkart.com.tr/tr/izmirim-kart-nedir/7/129> adresinden alındı.

James, W. (2015). **London Bus Stop Redesign.** Şubat 4, 2017 tarihinde <http://jrjw.com/london-bus-stop-redesign/> adresinden alındı.

Jaworski, J. (2016). **Venice Welcomes a New Bicycle Corral to the Neighborhood.** Şubat 16, 2017 tarihinde <http://bike.lacity.org/category/bicycle-friendly-business/> adresinden alındı.

Jun, H. ve Hur M. (2015). The Relationship Between Walkability and Neighborhood Social Environment: The Importance of Physical and Perceived Walkability. **Applied Geography**, 62, 115-124.

Karakuş, C. (2014) **Karaköy Mekânları: Bu Sokakta Her Şey Var.** Ocak 14, 2017 tarihinde <http://www.cemkarakus.com/karakoy-mekanlari-bu-sokakta-her-sey-var/> adresinden alındı.

Koh, P.P. ve Wong, Y.D. (2013). Influence of Infrastructural Compatibility Factors on Walking and Cycling Route Choices. **Journal of Environmental Psychology**, 36, 202-213.

Kristiansen, M. (Fotoğrafçı) (2012). **Ishøj Station (dijital fotoğraf).** Şubat 2, 2017 tarihinde <http://af-lighting.com/?project=ishoj-station-2> adresinden alındı.

Kutlu, H. G. (2015a). İzmir-Tarih İzmirliilerin Tarih ile İlişkisini Güçlendirme Projesi Operasyon Planları: Oteller Bölgesi, Havralar Bölgesi, Anafaltar Caddesi 2. Etap Bölgesi Operasyon Planları. İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir.

Kutlu, H. G. (2015b). **Agora, Kadifekale, Birinci ve İkinci Derece Konut Bölgeleri Operasyon Planları**. İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir.

Litman, T. (2016). **Parking Management Strategies, Evaluation and Planning**. Victoria Transport Policy Institute.

Litman, T. A. (2011). **Economic Value of Walkability**. Victoria Transport Policy Institute.

LSA Associates (2003). **Kansas City Walkability Plan**. Eylül 2016'da <http://kcmo.gov/wp-content/uploads/2013/07/walkability.pdf> adresinden alındı.

Lynch, K. (2010). **Kent İmgesi**, İ. Başaran (Çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları (Orijinal çalışma basım tarihi 1960).

McKnight, J. (2015). **Designers Create Winter Installation for Montreal Featuring 30 Glowing Seesaws**. Ocak 5, 2017 tarihinde <https://www.dezeen.com/2015/12/17/impulse-lateral-office-cs-design-installation-montreal-glowing-seesaws/> adresinden alındı.

Mersom, D. (2015). **How Will the Cities of the Future be Lit?** Ocak 28, 2017 tarihinde <https://www.theguardian.com/cities/2015/dec/31/how-will-the-cities-of-the-future-be-lit> adresinden alındı.

Millward, H., Spinney, J. ve Scott, D. (2013). **Active-Transport Walking Behavior: Destinations, Durations, Distances**. Journal of Transport Geography, 28, 101-110.

Moura, F., Cambra, P. ve Gonçalves, A. B. (2016). **Measuring Walkability for Distinct Pedestrian Groups with a Participatory Assessment Method: A Case Study in Lisbon**. Landscape and Urban Planning, 157, 282-296.

NACTO. (2016). **Global Street Design Guide**. New York: National Association of City Transportation Officials.

NACTO. (t.y.-a). **In-Lane Sidewalk Stop**. Şubat 13, 2017 tarihinde <http://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/stations-stops/stop-configurations/in-lane-sidewalk-stop/> adresinden alındı.

NACTO. (t.y.-b). **Interim Public Plazas**. Mart 14, 2017 tarihinde http://nacto.org/wp-content/themes/sink_nacto/views/design-guides/retrofit/urban-street-design-guide/images/interim-public-plazas/carousel/NYC_NYCDOT_3.jpg adresinden alındı.

NACTO. (t.y.-c). **Residential Shared Street**. Mart 14, 2017 tarihinde <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/streets/residential-shared-street/> adresinden alındı.

Reid, S. ve Guthrie, N. (2004). **Cycling in Bus Lanes**. Transport Research Laboratory.

Santos Rocha, P., Duduta, N., Facchini, D., Adriaola, C., Lindau, T. ve King, R. (2014). **Projects and Programs Manual to Encourage Cycling in Communities**. EMBARQ Brasil, Rio de Janeiro.

SEGD. (t.y.). **City of Bath Information System**. Ocak 14, 2017 tarihinde <https://segd.org/city-bath-information-system-0> adresinden alındı.

Singha, R. (2015). **Factors Affecting Walkability of Neighborhoods**. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*. 216.

Tasarım dergisi. (2017). **Van Gogh Bisiklet Yolu**. Şubat 3, 2017 tarihinde <http://tasarimdergisi.com/van-gogh-bisiklet-yolu/> adresinden alındı.

Tekeli, İ. (2015). İzmir-Tarih İzmirliğin Tarih ile İlişisini Güçlendirme Projesi Tasarım Stratejisi Raporu. Üçüncü Basım, İzmir.

Temiz, D. (2001). **Tarihi Kent Merkezi Kemeraltı'nda 19. Yüzyıldan Bugüne Meydana Gelen Mekansal Dönüşümler**. İzmir Kent Kültürü Dergisi, 4, 81-91.

Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Trafik Güvenliği İşaretleme Şubesi Müdürlüğü (2011). **Trafik İşaretleri El Kitabı 2**. Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara.

Trafikte Yeni Uygulama: Kavşakta 'Taratlı Alan'. (23 Aralık 2015). Ekim 2016'da <http://www.milliyet.com.tr/trafikte-yeni-uygulama-kavsakta/ekonomi/detay/2168394/default.htm> adresinden alındı.

Transport for London (2005). **Improving Walkability**. Eylül 2016'da <http://content.tfl.gov.uk/tfl-improving-walkability.pdf> adresinden alındı.

Transport Integration. (t.y.). Ekim 2016'da <http://www.citytransport.info/Integ.htm> adresinden alındı.

Türk Standartları Enstitüsü. (2012). TS 12576: Şehir İçi Yollar - Kaldırım ve Yaya Geçitlerinde Ulaşılabilirlik için Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları. Ankara: Türk Standartları Enstitüsü.

Türk Standartları Enstitüsü. (2013). TS 9826: Şehirçi Yollar-Bisiklet Yolları. Ankara: Türk Standartları Enstitüsü.

Dünya Engelliler Birliği (DEB). (2012). **Engelliler için Evrensel Standartlar Kılavuzu**. İstanbul.

Üstündağ, K. (2002). İnsan Merkezli Bütünleşik Kentsel Ulaşım Modeli. MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Victoria Law Foundation. (2015). **Bike Law**. Şubat 6, 2017 tarihinde http://www.victorialawfoundation.org.au/sites/default/files/resources/Bike_Law_0.pdf adresinden alındı.

Walkinghighlands. (2016). **Estimating Distance Travelled**. Aralık 2016 tarihinde <http://www.walkhighlands.co.uk/safety/estimating-distance.shtml> adresinden alındı.

Weburbanist. (2012). **Ten More Creative Crosswalks & Zany Zebra Crossings**. Ocak 6, 2017 tarihinde <http://weburbanist.com/2012/05/27/10-more-creative-crosswalks-zany-zebra-crossings/> adresinden alındı.

Wikipedia. (2016). **Naismith's Rule**. Aralık 2016 da tarihinde https://en.wikipedia.org/wiki/Naismith's_rule adresinden alındı.

WRI Ross Center for Sustainable Cities. (2015). **Cities Safer by Design**. Washington DC, USA.

XXI. (2015). **Sıcaklıkla Renk Değiştiren Harita**. Ocak 6, 2017 tarihinde <http://xxi.com.tr/haberler/sicaklikla-renk-degistiren-harita> adresinden alındı.

XXI. (2016). **Sokaktaki Sığınak**. Ocak 6, 2017 tarihinde <http://xxi.com.tr/projeler/sokaktaki-siginak> adresinden alındı.

Yaprak, N. (2009). Tarihi Kent Merkezlerindeki Su Yapılarının Koruma Problemleri İzmir Kemeraltı Örneği, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi Mimarlık Bölümü, Restorasyon Anabilim Dalı.

Yardım, M.S. (2009). **Bölgesel Otopark Yönetimi. Sunum Kitabı. 1. Kentiçi Ulaşımında Otopark Politikaları ve Uygulamaları Konferansı** (90-107). İSPARK.

Yeşil Odak. (2016). **Van Gogh'un Yıldızlı Gece Adlı Tablosundan Esinlenerek Işıklandırılmış Bisiklet Yolu**. Şubat 3, 2017 tarihinde <http://www.yesilodak.com/icerik/24/Van-Gogh-un-Yildizli-Gece-adli-tablosundan-esinlenerek-isklandirilmis-bisiklet-yolu> adresinden alındı.

Yılmaz, C. (2010). **Kentsel Doku İçerisinde Bulunan Arkeolojik Alanların Korunması ve Farklı Yönlerden Değerlendirilmesi: İzmir Agora Örneği**. Uzmanlık Tezi. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, İzmir.

FOTOĞRAFLAR

Kapak, Sayfa 1 (iç kapak), Sayfa 4 (iç kapak), Sayfa 6 (sağ ve sol alt), Sayfa 7 (alt), Sayfa 8 (alt), Sayfa 9 (alt), Sayfa 11 (alt), Sayfa 12 (iç kapak), Sayfa 15 (alt), Sayfa 16 (sağ alt), Sayfa 17 (sağ üst ve alt), Sayfa 18 (sol, orta üst, orta alt, sağ üst), Sayfa 19 (sol üst ve sol alt), Sayfa 21 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 22 (alt), Sayfa 30 (sağ alt), Sayfa 33 (alt), Sayfa 43 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 48 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 59 (alt), Sayfa 76 (sağ alt ve sol alt) Sayfa 77 (alt), Sayfa 88 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 102 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 104 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 106 (iç kapak), Sayfa 144 (sağ üst, sağ orta, sağ alt), Sayfa 145 (sağ üst, sol üst), Sayfa 150 (sağ üst ve sağ alt), Sayfa 170 (iç kapak), Sayfa 178 (iç kapak) WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler; Sayfa 10 (sol), Sayfa 29 (sağ), Sayfa 65 (sağ), Sayfa 115 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 123 (sağ üst kutu içi sağ ve sol) Çiğdem Çörek Öztaş; Sayfa 16 (sol alt), Sayfa 17 (sağ orta ve sol), Sayfa 19 (sağ üst, sağ orta ve sağ alt), Sayfa 30 (sol alt), Sayfa 68 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 70 (alt), Sayfa 71 (alt), Sayfa 72 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 74 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 78 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 80 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 83 (sağ), Sayfa 84 (sağ alt, sol alt ve sol üst), Sayfa 86 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 90 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 92 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 96 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 100 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 114 (sağ üst, sağ alt, sol üst ve sol alt), Sayfa 119 (Sayfa üst) Merve Akı; Sayfa 112 (sağ üst) İBB; Sayfa 112 (sağ üst) Mariana Gil; Sayfa 111 (sağ üst kutu içi sağ üst, sağ alt), (sağ alt kutu içi üst, sağ alt ve sol alt), Sayfa 112 (sağ alt), Sayfa 146 (sağ üst şekil) NACTO; Sayfa 116 (sol üst) Breestraat; Sayfa 116 (sağ orta ve sol orta) Cem Karakuş; Sayfa 116 (sağ alt ve sol alt) Ed Reeve; Sayfa 118 (sağ üst, orta üst, sol üst) Stefano Dall'Osso; Sayfa 118 (sağ alt, orta alt, sol alt) M. Kristiansen; Sayfa 119 (alt ve orta), Sayfa 123 (sağ alt kutu içi üst), Sayfa 146 (sağ orta şekil), Sayfa 147 (üst şekil), Sayfa 148 üst ve sol alt şekil), Sayfa 149 (sağ üst şekil), Sayfa 151 (sol üst, sol orta ve sol alt şekil), Sayfa 152 (sağ alt şekil) Yandex Panorama; Sayfa 120 (sol alt kutu içi) Ulysse Lemerise; Sayfa 122 (sol üst) Glowee; Sayfa 122 (sağ orta ve sol orta) Hargreaves Associates; Sayfa 131 (sağ üst, sağ alt), Sayfa 132 (orta üst, orta alt), Sayfa 138 (sağ alt) Gülcan Orak Oruç; Sayfa 123 (sağ alt kutu içi alt) Maziar Behrooz Architecture; Sayfa 124 (sol kutu içi üst, orta, alt) ZM Yasa Fotoğraf; Sayfa 125 (sağ üst kutu içi), Sayfa 169 (sayfa sağ alt ve sol alt şekil) İzmir Büyükşehir Belediyesi; Sayfa 125 (sağ alt kutu içi) Camilla Hempleman; Sayfa 134 (sol üst) As Easy As Riding A Bike; Sayfa 135 (sağ üst) Cranc; Sayfa 136 (sol kutu içi sağ üst, sol üst, alt) Studio Roosegaarde; Sayfa 137 (sol üst, sol alt) Cyclehoop; Sayfa 139 (sağ kutu içi) Bike Nation; Sayfa 140 (sağ üst) Opel; Sayfa 140 (sağ alt ve sol alt) Helen LTD; Sayfa 141 (kutu içi sol üst) Grafica KC; Sayfa 141 (kutu içi sol orta) Cycling Industry News;

Sayfa 141 (kutu içi orta üst, orta orta, sağ üst, sağ orta) Cargo Bike; Sayfa 141 (kutu içi en alt soldan 3.) NZ Post; Sayfa 141 (üst kutu içi en alt soldan 3.) Krpan Bicycles; Sayfa 152 (sol kutu içi üst) OpusMúltipla; Sayfa 152 (sol kutu içi orta) Flourish Creative); Sayfa 152 (sol kutu içi alt) Rafael Perez Martinez; Sayfa 153 (sayfa sol alt şekil) James Whittaker; Sayfa 153 (sayfa sağ alt şekil) Engelsiz Kent Platformu; Sayfa 154 (sayfa sağ üst şekil) Instituto Jaime Lerner; Sayfa 154 (sayfa sağ orta şekil) Simon Smiler; Sayfa 154 (sayfa sağ alt(sol ve sağ) Design Rulz; Sayfa 155 (sağ üst kutu içi sağ ve sol) Aurel Design Urbain Studio; Sayfa 155 (sağ alt kutu içi sağ ve sol) Grey Londra; Sayfa 156 (sol kutu içi sağ üst, sol üst, alt) Gottlieb Paludan Architects; Sayfa 157 (sağ kutu içi sağ üst,sağ alt, sol) Robert Hofer; Sayfa 159 (sayfa sol ve sağ şekil) Toyota; Sayfa 162 (sağ üst şekil) İzelman A.Ş; Sayfa 163 (sağ kutu içi sağ ve sol) Robotic Parking.



ESHOT

35 BLC 44

ESHOT

EKLER

EK 1: TASARIMLA DAHA GÜVENLİ KENTLER KRİTER TABLOSU

EK 2: ANKET SORULARI

EK 3: ANKETLERİN YAPILDIĞI TARİHLER VE İÇERİKLERİ

EK 4: TRAFİK SAYIM TABLOLARI

EK 1: TASARIMLA DAHA GÜVENLİ KENTLER KRİTER TABLOSU

MADDELER		EN OLUMSUZ	OLUMSUZ	ORTA	OLUMLU	EN OLUMLU	EK BİLGİLER
Anayollar ve Kavşaklar	Anayolların yaya, bisikletli, toplu taşıma ve taşıtları kapsaması						
	Taşıt hızları (çok hızlıdan yavaşa: 1'den 5'e puanlanacak)						
	Yaya geçitlerinin doğrudan erişim sağlaması						
	Yaya yolunu engelleyen sabit objelerin varlığı (çöp, direk vb.)						
	Yaya geçitlerinin herkes için erişilebilir olması (engelli, yaşlı, kadın, çocuk)						
	Orta refüjün uygun genişliğe sahip olup olmaması						
	Orta refüjün taşıt yolu ile aynı seviyede olması (Geçitlerin hemzemin olması erişilebilirlik bakımından olumlu bir yöndür)						
	Sinyalizasyon sisteminin yayaların karşıdan karşıya geçişlerini tamamlamaları için yeterli zaman tanınması						
	Şerit sürekliliği (Şerit sürekliliğinin sağlanmış olması trafik akışını kolaylaştırmakta, trafik sıkışıklığını önlemektedir)						
Yaya Mekânları ve Kamusal Alanlarına Erişilebilirlik	Zemin kat kullanımlarının aktif olması						
	Yayalara ayrılmış mekânların yeterli olması						
	Yapıların önünde bina giriş-çıkışları, peyzaj öğeleri, yönlendirme ve tabelalar için yeterli alan bulunması						
	Yayalara ayrılmış mekânların aynı seviyede devamlılık göstermesi						
	Yayalara ayrılmış mekânlarda zemin kaplamasının kalitesi (herkes için erişilebilir olması)						
	Kent mobilyalarının yeterli düzeyde bulunması						
	Peyzaj öğelerinin yeterli düzeyde bulunması						
	Aydınlatma elemanlarının yeterli düzeyde bulunması						
	Gerekli yerlerde, yeterli seviyede üst örtünün bulunması						
	Bisiklet kullanılıyor olması (Yayalaştırılmış sokak ve bölgelerde bisikletli ulaşımın olması dezavantajdır)						
	Taşıt hızları (çok hızlıdan yavaşa: 1'den 5'e puanlanacak)						
	Yaya ceplerinin görünür olması						
	Kamusal alanlara erişim kolaylığı						
	Engelli erişimi için gerekli unsurların sağlanması (dokunsal yüzeyle, rampa vb.)						

MADDELER		EN OLUMSUZ	OLUMSUZ	ORTA	OLUMLU	EN OLUMLU	EK BİLGİLER
Eğitim ve Rekreasyon Alanlarına Güvenli Erişim	Yaya geçitlerinin erişilebilir olması (Özellikle çocukların kullanımına uygun tasarım kriterleri)						
	Sinyalizasyon sisteminin yayaların karşıdan karşıya geçişlerini tamamlamaları için yeterli zaman tanınması						
	Trafik yavaşlatmaya yönelik bileşenlerin varlığı						
	Yaya ve bisikletli kullanıcılar için erişimin kalitesi						
	Servis araçlarının duraklamaları için işaretlerle belirlenmiş alanların varlığı						
Bisikletli Ulaşım Altyapısı	Bisiklet altyapısının bir ağ oluşturması						
	Ulaşım amaçlı bisiklet yollarının varlığı						
	Rekreasyon amaçlı bisiklet yollarının varlığı						
	Bisiklet altyapısının güvenli ve konforlu olması						
	Kavşaklarda bisiklet güvenliğini sağlayacak yatay-dikey işaretlemeler						
	Bisiklet park yerlerinin yeterlilik düzeyi						
	Toplu taşıma-bisiklet entegrasyonu						
Toplu Taşımaya Güvenli Erişim	Otobüs duraklarına erişimin kalitesi						
	Otobüs duraklarının kullanıcı dostu tasarıma sahip olması						
	Aktarma noktasıysa diğer ulaşım türüne geçişin tasarlanmış olması						

İzmir Büyükşehir Belediyesi Konak ilçesi için "İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi" Anketi

ANKETÖR, YER, ZAMAN BİLGİLERİ :

Anketör Adı : _____ Tarih : / /2016 Sıra No: _____
 Anketin yapıldığı saat aralığı: 8:00-9:30 9:30-12:00 12:00-13:30 13:30-17:00 17:00-19:00 19:00-sonrası
 Anket yapılan sokak/cadde : _____ mahalle/semt : _____ Anket alt bölge no (1-19) :

ANKETÖR bu dokümanı anket sırasında kullanırken aşağıdaki kuralları uygula

- a) Koyu renkli alanlardaki yazıları kendi içinden sessiz oku; bunlar seni sorular hakkında yönlendirecektir.
 b) I. , II. III. BÖLÜMLER tüm DENEKLERE , IV. Bölüm bisiklet kullanıcılarına, V. bölüm Konak hane halkına ve VI. bölüm ise Konak'ta işyeri sahip ve çalışanlarına uygulanacaktır. **9. ve 10. sorular** bu yönlendirmeyi sağlayacaktır.

ANKET ALANA İLK OKUNACAK : Aşağıdaki yazıyı okurken kimlik kartınızı gösteriniz

Ben ...adınız... ,İzmir Büyükşehir Belediyesi için Konak çevre düzenlemesi hakkında beklentilerini belirlemek amacı ile görevli anketörüm. Eğer biraz zamanınız varsa, bu çevre hakkında sorularım olacak, görüşmemiz sonunda, ayırdığınız değerli zamanınız için İzmir belediyesinin size bir hediyesini vermek istiyorum. Sorularıma geçebilir miyim?

SON BİR HAFTA İÇİNDE BU ANKETE KATILDINIZ MI? Evet Hayır (cevap EVET ise ankete devam etme)

I. DEMOGRAFİK BİLGİLER : Aşağıdaki soruları herkese uygula; İlk 2 soruyu okumadan işaretleyiniz,

1) Cinsiyet	A) Kadın	B) Erkek					
2) Engel Durumu/Türü	A) Engelli değil	B) Fiziksel engelli	C) Görme engelli				
3) Yaş Aralığı	A) 12-18 arası	B) 18-25 arası	C) 25-40 arası	D) 40-60 arası	E) 60 ve üstü		
4) Son mezun old. okul	A) yok	B) ilk	C) orta	D) lise	E) üniversite	F) lisans üstü	G) doktora
5) Çalışma Durumu	A) öğrenci	B) çalışan	C) işsiz/çalışmayan	D) ev kadını	E) emekli		
6) Ailenizin aylık geliri	A) 2,000 TL altı	B) 2,000-4,000 arası	C) 4,000-8000 arası	D) 8,000-15,000 arası	E) 15,000 üstü		
7) Nerede ikamet ediyorsunuz?	İl: _____	İlçe : _____	Semt/Mahalle: _____				

II. ÇEVRE VE ULAŞIM BİLGİLERİ : Aşağıdaki soruları herkese uygula

8) Kişinin karşılaştığındaki durumu	A) Yaya	B) Bisikletli
9) Bu alanda başka zamanlarda bisiklet kullanıyor musunuz?	A) Evet	B) Hayır
8. soru cevabı A) YAYA ve 9. soru cevabı B) Hayır ise IV. BÖLÜM BİSİKLET grubu sorularını atla.		
10) Bulduğumuz bölge hakkında aşağıdakilerin hangisi sizin durumunuza uygundur?	A) Konak'ta yaşıyor B) Konak'ta çalışıyor C) Konak'ta yaşıyor ve çalışıyor D) Konak'ta Ziyaretçi	
10. soruda cevap (A) Konak'ta yaşıyor ise BÖLÜM V uygula, cevap (B) Konak'ta çalışıyor ise BÖLÜM VI uygula, cevap (C) Konak'ta yaşıyor ve çalışıyor ise BÖLÜM V ve VI uygula, cevap (D) Konak'ta ziyaretçi ise BÖLÜM V ve VI uygulaMA.		
11) Ulaşım aracından indikten sonra ulaşılabilecek yere ortalama yürüme süresi (sıkları okuma, uygun sıklıkla işaretleyin)	A) 1-5 dk arası B) 5-10 dk arası C) 10-15 dk arası D) 15-30 dk arası E) 30 dk dan çok	

İzmir Büyükşehir Belediyesi Konak ilçesi için "İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi" Anketi

Bu bölgede aşağıda belirtilenler hakkında görüşleriniz nedir?	Çok yetersiz	yetersiz	fikrim yok	yeterli	çok yeterli
12) Dinlenme alanları hakkındaki düşünceniz	1	2	3	4	5
13) Yaya alanları hakkındaki düşünceniz	1	2	3	4	5
14) Çocuk park ve oyun alanları hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
15) Sokak aydınlatmaları hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
16) Sokakların temizliği hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
17) Yürüme alanlarındaki gölgelendirme hk.	1	2	3	4	5
18) Bölgedeki ağaçlandırma hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
19) Yönlendirme levhaları hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
20) Trafiğe kapalı yollar hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
21) Bisiklet yolları hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
22) Toplu taşıma olanakları hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
23) Toplu taşıma konforu hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
24) Toplu taşıtların sıklığı hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
25) Otopark olanakları hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
26) Engelli rampaları hakkında düşünceleriniz	1	2	3	4	5
27) Engelliler için hissedilebilir zeminler hk. düşünceniz	1	2	3	4	5
28) Bu bölgedeki ulaşım olanakları hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
	Çok rahatsızlık veriyor	rahatsızlık veriyor	fikrim yok	rahatsızlık vermiyor	hiç rahatsızlık vermiyor
29) Araçların verdiği rahatsızlık hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
30) Araçların verdiği gürültü hakkında düşünceniz	1	2	3	4	5
31) Buraya gelirken olanakları daha iyi olmasını istediğiniz ulaşım şekli hangisidir ? <i>(çoklu cevap olabilir)</i>	A) Özel araç B) Otobüs C) Metro D) Vapur E) Dolmuş F) Taksi G) Bisiklet H) Motosiklet J) Yaya K) Yürüyen rampa/merdiven				
32) Bir önceki soruda iyileştirilmesini istediğiniz ulaşım şeklinin iyileştirme konuları neler olmalı? <i>(çoklu cevap olabilir)</i>	A) Asayiş güvenlik B) Trafik/yol güvenliği C) Aydınlatma ile güvenlik D) Sokak hayvanları E) Yolculuk süresi F) Park alanları G) Araç aktarma sayısı H) Engelliye uygun üst geçitler I) Yürüyen platformlar J) Şarj istasyonları				
33) Uygunsuz araç parklarından rahatsız oluyor musunuz ?	A) Evet	B) Hayır	C) Fikrim yok		
34) Elektrikli bisiklet veya otomobil kullanıyor musunuz?	A) Evet	B) Hayır			
35) 34. Soru HAYIR ise, Elektrikli bir araç almayı düşünüyor musunuz ?	A) Evet	H) Hayır			

İzmir Büyükşehir Belediyesi Konak ilçesi için "İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi" Anketi

36) Bu bölgede Kadifekale, Ayavukla Klisesi, Agora, Saat Kulesi, Varyant, Tarihi Cami vb. tarihi ve turistik yerlere nasıl ulaşıyorsunuz?

- A) Özel araç B) Otobüs C) Metro D) Vapur E) Dolmuş F) Taksi G) Bisiklet
H) Motosiklet I) Elektrikli bisiklet J) Elektrikli otomobil K) Paylaşımlı araç L) Yaya

37) 36. Soruda belirtilen yerlere ulaşırken yaşadığınız sorunlar varsa, eksiklikler sizce hangileri? *(çoklu cevap olabilir)*

- A) Yol zemin kaplamaları bozuk B) Araç trafik çok fazla C) Yollarda güvenlik sorunu var
D) Aydınlatmalar yetersiz E) Yollar çok eğimli F) Uygunsuz araç parkları var
G) Bisiklet park alanları H) Engellilere yönelik erişim sorunları var

III. YAYA BİLGİLERİ ; Aşağıdaki soruları herkese uygula

38) Bu bölgede şu an bulunma nedeninizi söyler misiniz? *(cevap şıklarını gerekirse oku, çoklu cevap olabilir)*

- A) alışveriş B) Teslimat/taşıma C) Spor/egzersiz D) Yolcu
E) Kültürel/turistik gezi F) Burada yaşıyor G) Burada çalışıyor H) Eğitim
I) Aile/akraba/arkadaş ziyareti J) İş nedeni ile/görevli K) Hobi/eğlence/sosyal aktivite

39) Genellikle ne sıklıkta bu bölgeye geliyorsunuz?

- A) Hergün B) Haftada bir gün C) 2 haftada bir gün D) Ayda bir gün E) Ayda bir günden seyrek F) daha az

40) Günün hangi saatleri bu bölgeye gelip gidiyorsunuz? *(çoklu cevap olabilir)*

- A) Sabah (6-9 arası) B) Sabah 9-11 arası C) Öğlen (11-14 arası) D) Öğleden sonra (14-17 arası)
E) Akşamüstü (17- 19 arası) F) Akşam (19- 22 arası) G) Gece (22 – sonrası)

41) Bundan sonra da Konak'a gelmeyi düşünüyor musunuz ? A) Evet B) Hayır C) Belki

42) Buraya gelirken genellikle kullandığınız ulaşım araçlarını **tercih sırası ile** belirtir misiniz

- A) Özel araç B) Otobüs C) Metro D) Vapur E) Dolmuş
F) Taksi G) Bisiklet H) Motosiklet I) Yaya

43) Bir önceki soruda tercihinizi etkileyen sebepler nelerdir? *(çoklu cevap olabilir)*

- A) Konfor B) Yolculuk süresi C) Aktarma sayısı D) Hizmet kalitesi E) Daha ucuz
F) Asayiş, güvenlik (hırsızlık, taciz vb) G) Trafik,yol güvenliği H) Aydınlatma ile güvenlik I) Sokak hayvanları

44) Özel araç ile geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz? A) Otopark (özel/genel) B) Yol kenarı

45) Otopark alanlarının yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? A) Evet B) Hayır C) Fikrim yok

(Soru no 46, 47 ve 48 için cevapları tek tek okuyarak aşağıdaki soruyu aynen kullan,)

Bölgedeki yaya yolları hakkındaki düşüncelerinize aşağıdaki en uygun cevap hangisidir?

46) 1) Çok yetersiz 2) Yetersiz 3) Fikrim yok 4) Yeterli 5) Çok yeterli

47) 1) Çok kalitesiz 2) Kalitesiz 3) Fikrim yok 4) Kaliteli 5) Çok kaliteli

48) 1) Çok güvenliksiz 2) Güvenliksiz 3) Fikrim yok 4) Güvenli 5) Çok güvenli

İzmir Büyükşehir Belediyesi Konak ilçesi için "İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi" Anketi

(Soru no 49, 50 ve 51 için cevapları tek tek okuyarak aşağıdaki soruyu aynen kullan,)

Bölgedeki üst geçit ve alt geçitler hakkındaki düşüncelerinize aşağıdaki en uygun cevap hangisidir?

49)	1) Çok yetersiz	2) Yetersiz	3) Fikrim yok	4) Yeterli	5) Çok yeterli
50)	1) Çok kalitesiz	2) Kalitesiz	3) Fikrim yok	4) Kaliteli	5) Çok kaliteli
51)	1) Çok güvenliksiz	2) Güvenliksiz	3) Fikrim yok	4) Güvenli	5) Çok güvenli

Soru no 46, 47, 48, 49, 50 ve 51'in herhangi birinin cevap şıkkı **3 veya 4 veya 5** ise 52. soruyu atla.

52) Bölgedeki yaya yolları, alt ve üst geçitlerde karşılaştığınız problemler aşağıdakilerden hangileridir?

	<u>Çok önemli değil</u>	<u>Önemli</u>	<u>Çok önemli</u>
a) Kaldırımın kesintiye uğraması	1	2	3
b) Kaldırım üzerinde araç parkları	1	2	3
c) Kaldırım üzerinde işgaller	1	2	3
d) Uygunsuz zemin kaplamaları	1	2	3
e) Kaldırımlar çok yüksek	1	2	3
f) Uygunsuz rampa eğimleri	1	2	3
g) Yetersiz engelli zemin yönlendirmeleri	1	2	3

(Soru no 53 ve 54 için cevapları tek tek okuyarak aşağıdaki soruyu aynen kullan,)

Bölgedeki yol ve yol kaplamaları hakkındaki düşüncelerinize aşağıdaki en uygun cevap hangisidir?

53)	1) Çok kalitesiz	2) Kalitesiz	3) Fikrim yok	4) Kaliteli	5) Çok kaliteli
54)	1) Çok kirli	2) Kirli	3) Fikrim yok	4) Temiz	5) Çok temiz

Soru no 53 ve 54'ün herhangi birinin cevap şıkkı **3 veya 4 veya 5** ise 55. soruyu atla

55) Bölgedeki yollarda karşılaştığınız problemler aşağıdakilerden hangileridir?

	<u>Çok önemli değil</u>	<u>Önemli</u>	<u>Çok önemli</u>
a) Uygunsuz zemin kaplamaları	1	2	3
b) Uygunsuz araç parkları	1	2	3
c) Yetersiz yön bildirme işaretleri	1	2	3
d) Yetersiz trafik işaretleri	1	2	3
e) Kaldırımlar çok yüksek	1	2	3
f) Uygunsuz rampa eğimleri	1	2	3
g) Yetersiz engelli zemin yönlendirmeleri	1	2	3

İzmir Büyükşehir Belediyesi Konak ilçesi için "İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi" Anketi

(Soru no 56, 57 ve 58 için aşağıdaki soruyu aynen kullan ,cevapları tek tek oku)

Bölgedeki park ve oyun alanları hakkındaki düşüncelerinize aşağıdaki en uygun cevap hangisidir?

56) 1) Çok yetersiz 2) Yetersiz 3) Fikrim yok 4) Yeterli 5) Çok yeterli

57) 1) Çok kalitesiz 2) Kalitesiz 3) Fikrim yok 4) Kaliteli 5) Çok kaliteli

58) 1) Çok güvenliksiz 2) Güvenliksiz 3) Fikrim yok 4) Güvenli 5) Çok güvenli

59) Bulduğunuz bölgede en yakın tuvalet yerlerini biliyor musunuz? A) Evet B) Hayır

60) Bölgede daha çok tuvalet olsa daha sık buraya yürüyerek gelmeyi tercih eder misiniz? A) Evet B) Hayır

IV. BİSİKLETLİ BİLGİLERİ ; Aşağıdaki soruları anket sırasında veya diğer zamanlarda bisiklet kullananlara uygula (8. sorunun cevabı A şıkkı ve 9. Soru cevabı B şıkkı ise atla)

61) Yolculuğunuzun tümünü bisiklet kullanarak mı tamamlıyorsunuz? A) Evet B) Hayır

62) 61. sorunun cevabı **HAYIR** ise Aşağıdakilerden hangileri sizin için geçerlidir? (çoklu cevap olabilir)

A) Bisiklet öncesi toplu taşıma kullandım B) Bisiklet sonrası toplu taşıma kullanacağım

C) Bisiklet öncesi yürüdüm D) Bisiklet sonrası yürüyeceğim

E) Bisikleti kullanmaya başladığım semt: F) Bisikletten ineceğim semt:.....

63) Kime ait bisikleti kullanıyorsunuz? (cevap şıklarını okuyunuz)

A) Kendi bisikletim B) BELEDİYE ye ait bisiklet C) Bir başkasından geçici bisiklet

64) Şu anki yolculuk güzergahınızın başlangıç ve bitiş noktaları nereleridir?

A) Başlangıç : İlçe: Semt/ Mahalle : Sokak:

B) Bitiş : İlçe: Semt/ Mahalle: Sokak:

65) Bölgedeki bisiklet park alanları hakkındaki düşüncelerinize aşağıdaki en uygun cevap hangisidir?

a) 1) Çok yetersiz 2) Yetersiz 3) Fikrim yok 4) Yeterli 5) Çok yeterli

b) 1) Çok kalitesiz 2) Kalitesiz 3) Fikrim yok 4) Kaliteli 5) Çok kaliteli

c) 1) Çok güvenliksiz 2) Güvenliksiz 3) Fikrim yok 4) Güvenli 5) Çok güvenli

66) Bölgedeki bisiklet yolları hakkındaki düşüncelerinize aşağıdaki en uygun cevap hangisidir?

a) 1) Çok yetersiz 2) Yetersiz 3) Fikrim yok 4) Yeterli 5) Çok yeterli

b) 1) Çok kalitesiz 2) Kalitesiz 3) Fikrim yok 4) Kaliteli 5) Çok kaliteli

c) 1) Çok güvenliksiz 2) Güvenliksiz 3) Fikrim yok 4) Güvenli 5) Çok güvenli

İzmir Büyükşehir Belediyesi Konak ilçesi için "İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi" Anketi

66. soru cevap şıklarının tümü 3 veya 4 veya 5 ise aşağıdaki 67. soruyu atla.

67) Bölgedeki bisiklet yollarında karşılaştığınız problemler aşağıdakilerden hangileridir?

	<u>Çok önemli değil</u>	<u>Önemli</u>	<u>Çok önemli</u>
a) Uygunsuz zemin kaplamaları	1	2	3
b) Yolların Yayalar ve araçlar tarafından işgali	1	2	3
c) Yaya ve bisiklet yol ayrımlarının tanımsızlığı	1	2	3
d) Yaya ve bisiklet yol ayrımlarının yetersizliği	1	2	3
e) Geniş motorlu araç girişinin engellenmemesi	1	2	3

68) Bölgede bisiklet kullanımının yaygınlaşması için aşağıdaki önerilerin hangileri uygundur? (*çoklu cevap olabilir*)

- A) Bölgeye ulaşımı sağlayan ana arterlerde bisiklet yolu olsa daha sık kullanımım.
- B) Bisiklet park yerleri artarsa çok sık kullanımım
- C) Bisiklet park yerlerinin daha güvenli olursa daha sık kullanımım
- D) Toplu taşıma ile entegre bisiklet kullanımının artırılması halinde daha sık kullanımım
- E) Bisiklet bağlantı yollarının artırılması halinde daha sık kullanımım
- F) Elektrikli kiralık bisikletlerin hizmete sunulması halinde daha sık kullanımım
- G) Elektrik şarj istasyonlarının hizmete sunulması halinde daha sık kullanımım
- H) Toplu tanıtım materyallerinde vatandaşların bisiklet kullanımını ve güvenliğini destekleyen bilgilendirilmelerin yapılması bisiklet kullanımını yaygınlaştırır.

69) Bisikletinizi nereye park ediyorsunuz? A) Belediye park yerlerine B) Özel bir alana C) Yol kenarına

V. KONUT SAKİNİ BİLGİLERİ ; Bu bölüm soruları, 10. Soru cevabı A veya C (Konak'ta yaşıyor) ise uygula

70) Sokak kapı no :	daire/iç kapı no (varsa) :					
71) Bu evde (mahallede) mi yaşıyorsunuz ?	A) Evet	B) Hayır (Misafir)				
71. soru cevabı B şıkkı ise 72. soruyu atla						
72) Oturduğunuz ev kendinizin mi?	A) Evet	B) Hayır (Kıracı)				
73) Kaç yıldır bu bölgede ikamet ediyorsunuz	A) 2 yıldan az	B) 2-5 yıl arası	C) 5-10 yıl arası	D)10 yıldan fazla		
74) Düzenli olarak en sık gittiğiniz 3 yer nereleridir?	Ne amaçla gidiyorsunuz?					
İlçe	Semt	Okul	İş	Ziyaret	Spor	Diğer
1)	A	B	C	D	E
2)	A	B	C	D	E
76) Özel araç ile gelip gidiyorsanız bu bölgede aracınızı nereye park ediyorsunuz?	A) Otopark					B) Yol kenarı
77) Bu bölgede otopark alanlarının yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?	A) Evet	B) Hayır			C) Fikrim yok	
78) Bulduğumuz alanda araç trafiğine kapalı yollar hakkında fikriniz?	A) Artmalı B) Artmamalı C) Azalmalı D) İptal edilmeli E) Fikrim yok					

İzmir Belediyesi – WRI – DEÜ – anket ver 6.7k

6

İzmir Büyükşehir Belediyesi Konak ilçesi için "İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi" Anketi

VI. İŞYERİ ÇALIŞANI/SAHİBİ BİLGİLERİ ; Bu bölüm soruları, **10.** Soru cevabı **B veya C (Konak'ta çalışıyor)** ise uygula ;

88) Sokak kapı no:	İşhanı adı (varsa) :	Daire/iç kapı no :				
89) İşyeri grubu	A) Konaklama (Otel)	B) Yeme-içme	C) Ticaret/Hizmet	D) Üretim		
89. sorunun cevabı A veya B ise 90. soruyu atla						
90) İş tipi	A) Perakende	B) Toptan				
91) Anketi cevaplayan	A) İşyeri sahibi	B) Çalışan				
92) İşyeri binasında	A) Mülk sahibi	B) Kiracı				
93) Kaç yıldır bu bölgede çalışıyorsunuz?	A) 2 yıldan az	B) 2-5 yıl arası	B) 5-10 yıl arası	C) 10 yıldan fazla		
97) İşyerinize ortalama ne sıklıkta mal teslim alım amaçlı araç geliyor?	A) Her saat	B) Her gün birkaç kez	C) Hergün 1 kez	D) 2-3 günde bir kez		
	E) haftada bir kez	F) 15 günde bir kez	G) ayda bir			
98) İşyerinize hangi tür araçla mal teslim alım yapılıyor?	A)El arabası	B) Otomobil	C) Ticari araç (doblo vb)	D) Kamyonet		
	E) Kamyon	F) Bisiklet	G) Motorsiklet			
99) İşyerinize araçtan mal teslim almak (yükleme/boşaltma) ortalama ne kadar sürüyor?	A) 5-10 dk arası	B) 15-30 dk arası	C) 30-45 dk arası	D) 1-2 saat arası	E) 2 saatten çok	
100) İşyerinize genellikle hangi saatlerde mal teslimatı yapılıyor: <i>(uygun yerleri işaretleyiniz, çoklu cevap olabilir)</i>	Sabah 7'den önce 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24'den sonra					
101) 90. Soru cevabı B)TOPTAN ise ; Müşteriye teslimatı yapılan mallarınızın deposu bu bölgede mi?	A) Evet	B) Hayır				
101. sorunun cevabı HAYIR ise, aşağıdaki 102, 103, 104 ve 105. soruları atla						
102) İşyerinizden müşterinize mal teslim etmek amaçlı ortalama ne sıklıkta araç geliyor?	A) Her saat	B) Hergün bir kaç kez	C) Hergün 1 kez	D) 2-3 günde bir kez	E) Haftada bir kez	F) 15 de bir
103) İşyerinizden müşterinize hangi tür araçla mal teslim ediliyor?	A) El arabası	B) Otomobil	C) Ticari araç (doblo vb)	D) Kamyonet		
	E)Kamyon	F) Bisiklet	G) Motorsiklet			
104) İşyerinizde müşteriye mal teslim etmek ve araç yüklemek genellikle ne kadar sürüyor?	A) 5-10 dk arası	B) 15-20 dk arası	C) 30-45 dk arası	D) 1-2 saat arası	E) 2 saatten çok	
105) İşyerinizde müşteriye genellikle hangi saatlerde mal teslimatı yapılıyor: <i>(uygun yerleri işaretleyiniz, çoklu cevap)</i>	Sabah 7'den önce 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24'den sonra					
106) Bölgenizde işyerlerine mal yükleme-boşaltma ile ilgili Belediye tarafından yapılacak bir düzenlemeye nasıl bakıyorsunuz?	A) İyi olur	B) Gerek görmüyorum	C) Bir fikrim yok			
107) Bölgenizde bisikletli kargoların geliştirilmesini ve yaygınlaştırılmasını destekler misiniz?	A) Evet	B) Hayır	C) Fikrim yok			

İzmir Belediyesi – WRI – DEÜ – anket ver 6.7k

7

İzmir Büyükşehir Belediyesi Konak ilçesi için "İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi" Anketi

DENEK BİLGİLERİ: (Aşağıdakileri belirtmek istemiyorsa ısrar etme)

Adı Soyadı:

Proje hakkında sizi daha sonra bilgilendirmek için iletişim bilginizi bizimle paylaşır mısınız?

e-posta@..... tel (5..... -)

LÜTFEN DENEKE **TEŞEKKÜR ETMEYİ** UNUTMATIN.

EK 3: ANKETLERİN YAPILDIĞI TARİHLER VE İÇERİKLERİ

Yaya Anketi

Yaya anketlerinin %80'i (1.714 kişi) Ağustos ayında, %20'si (428 kişi) ise Eylül sonunda, okullar açıldıktan sonra tamamlanmıştır. Anketlerin mahallelere göre dağılımını Tablo 10'da verilmektedir.

Tablo 10 | Yaya Anketi, Anket Yapılan Alanlar

Anket yapılan alanlar	Frekans	%
Sümer, Yıldız, Odunkapı, Türkyılmaz, Kahraman Mescit, Şehit Nedim Tuğaltay, Namazgah, Kurtuluş, Pazaryeri, Altınordu	74	3,5
Mecidiye, Çahabey, Fatih, Namık Kemal, Yeşiltepe	78	3,6
Etiler, Faikpaşa, Mirali	68	3,2
Ülkü, Süvari, Tuzcu, Altay	77	3,6
Ali Reis, Kubilay	102	4,8
Kadifekale	52	2,4
Kuzey Kadifekale, Kosova	77	3,6
Fevzipaşa, Uğur	146	6,8
Kemeraltı Caddesi ve yakın çevresi	160	7,5
Güzelyurt	285	13,3
Konak otobüs durakları, YKM çevresi	188	8,8
Konak İskele çevresi	240	11,2
Konak Pier ve yolun karşı tarafı	146	6,8
Yenigün, Hurşidiye, Akıncı, Fevzi Paşa Bulvarı	352	16,4
Kestelli, Güneş	97	4,5
Toplam	2142	100,0

Bisikletli Anketi

Bisikletli grup anketinin %80'lik (241 kişi) bölümü Ağustos ayında yapılmıştır. Bu oran genel anket planlaması ile uyumludur.

Bisikletli anketlerinin yapıldığı bölgeler Tablo 11'de görülmektedir. Bisiklet kullanımı en çok Konak İskele çevresinde, daha sonra sırasıyla, Yenigün, Hurşidiye, Akıncı, Fevzi Paşa Bulvarı bölgelerinde, ardından Konak otobüs durakları ve Yeni Karamürsel (YKM) bölgesinde, son olarak da Kemeraltı Caddesi, Güzelyurt, Konak Pier civarı, Kestelli, Güneş ve Güzelyurt çevrelerinde görülmüştür. Diğer bölgelerde ise bisiklet kullanımı oldukça sınırlıdır.

Tablo 11 | Bisiklet Anketi, Anket Yapılan Alanlar

Anket yapılan alan	Frekans	%
Sümer, Yıldız, Odunkapı, Türkyılmaz, Kahraman Mescit, Şehit Nedim Tuğaltay, Namazgah, Kurtuluş, Pazar Yeri, Altınordu	4	1,4
Mecidiye, Çahabey, Fatih, Namık Kemal, Yeşiltepe	9	3,1
Etiler, Faikpaşa, Mirali	6	2,1
Ülkü, Süvari, Tuzcu, Altay	3	1,0
Ali Reis, Kubilay	3	1,0
Kuzey Kadifekale, Kosova	2	,7
Fevzipaşa, Uğur	23	8,0
Kemeraltı Caddesi ve yakın çevresi	19	6,6
Güzelyurt	19	6,6
Konak Otobüs durakları, YKM çevresi	32	29,2
Konak İskele çevresi	84	29,2
Konak Pier ve yolun karşı tarafı	21	7,3
Yenigün, Hurşidiye, Akıncı, Fevzi Paşa Bulvarı	53	18,4
Kestelli, Güneş, Güzelyurt	10	3,5
Toplam	288	100,0

Konut Anketi

Konut anketlerinin %95'i plana uygun olarak Ağustos ayı içerisinde gerçekleştirilmiştir. Konut anketleri için özellikle konut bölgelerine yoğunlaşmış ve dağılım, nüfus yoğunluğu ile doğru orantılı yapılmaya çalışılmıştır. Anket çalışması öncesinde mahalle muhtarları ile görüşülmüş ve bilgi alınmıştır. Tablo 12'de gösterilen oranlar gerçek nüfus dağılımına benzerdir.

İşyeri Anketi

İşyeri anketlerinin %96'dan fazlası Ağustos ayında tamamlanmıştır. İşyerleri sabah açılışlarında kendi işlerine yoğunlaşmak istediklerinden erken saatlerde çok fazla anket uygulaması yapılmamıştır. Anketlerin %50'si öğleden önce, %50'si ise öğleden sonra ve akşamüzeri gerçekleştirilerek gün içinde dengeli bir dağılım sağlanmıştır.

İşyeri anketleri, özellikle işyerlerinin yoğunlaştığı, Güzelyurt, Fevzipaşa, Uğur, Kemeraltı Caddesi ve çevresi ile Kestelli, Güneş, Güzelyurt, Yenigün, Hurşidiye ve Fevzi Paşa Bulvarı'nda gerçekleştirilmiştir. Bu bölgelerde yapılan anketler toplam işyeri anketlerinin %80'ini oluşturmaktadır. Anketlerin %20'si ise, işyerlerinin daha az olduğu mahallelerdeki işyerlerinde gerçekleştirilmiştir (Tablo 13).

Tablo 12 | Konut Anketi, Anket Yapılan Alanlar

Anket yapılan alanlar	Frekans	%
Sümer, Yıldız, Odunkapı, Türkyılmaz, Kahraman Mescit, Şehit Nedim Tuğaltay, Namazgah, Kurtuluş, Pazar Yeri, Altınordu	43	6,3
Mecidiye, Çahabey, Fatih, Namık Kemal, Yeşiltepe	74	10,8
Etiler, Faikpaşa, Mirali	58	8,5
Ülkü, Süvari, Tuzcu, Altay	67	9,8
Ali Reis, Kubilay	101	14,7
Kadifekale	51	7,4
Kuzey Kadifekale, Kosova	64	9,3
Fevzipaşa, Uğur	30	4,4
Kemeraltı Cadde ve yakın çevresi	56	8,2
Güzelyurt	29	4,2
Konak Otobüs Durakları, YKM çevresi	45	6,6
Konak İskele Çevresi	29	4,2
Konak Pier ve yolun karşı tarafı	10	1,5
Yenigün, Hurşidiye, Akıncı, Fevzi Paşa Bulvarı	16	2,3
Kestelli, Güneş, Güzelyurt	13	1,9
Toplam	686	100

Tablo 13 | İşyeri Anketi Anket Yapılan Alanlar

Anket yapılan alanlar	Frekans	%
Sümer, Yıldız, Odunkapı, Türkyılmaz, Kahraman Mescit, Şehit Nedim Tuğaltay, Namazgah, Kurtuluş, Pazar Yeri, Altınordu	25	3,8
Mecidiye, Çahabey, Fatih, Namık Kemal, Yeşiltepe	3	0,5
Etiler, Faikpaşa, Mirali	22	3,3
Ülkü, Süvari, Tuzcu, Altay	30	4,5
Ali Reis, Kubilay	1	0,2
Kadifekale	1	0,2
Kuzey Kadifekale, Kosova	9	1,4
Fevzipaşa, Uğur	139	21
Kemeraltı Cadde ve yakın çevresi	99	14,9
Güzelyurt	169	25,5
Konak Otobüs Durakları, YKM çevresi	23	3,5
Konak İskele çevresi	16	2,4
Konak Pier ve yolun karşı tarafı	20	3
Yenigün, Hurşidiye, Akıncı, Fevzi Paşa Bulvarı	41	6,2
Kestelli, Güneş, Güzelyurt	65	9,8
Toplam	663	100

EK 4: TRAFİK SAYIM TABLOLARI

Taşıt trafiği sayımları aşağıdaki konumlarda yapılmıştır:

- Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin Fevzi Paşa Bulvarı ve Gazi Osman Paşa Bulvarı ile kesişimi
- Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin Anafartalar Caddesi ile kesişimi
- İnönü Caddesi'nin Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ile birleşimi
- Fevzi Paşa Bulvarı'nın Anafartalar Caddesi ve Gaziler Caddesi ile kesişimi
- Mustafa Kemal Sahil Bulvarı ve Mucibur Rahman Caddesi kesişimi
- Dr. Faik Muhittin Adam Caddesi ve Anafartalar Caddesi kesişimi
- Dr. Faik Muhittin Adam Caddesi ve 849 Sokak kesişimi
- Dr. Faik Muhittin Adam Caddesi ve Kestelli Caddesi kesişimi
- Dr. Faik Muhittin Adam Caddesi ve 919 Sokak kesişimi
- Kestelli Caddesi

Çalışmada ulaşım taşıtları toplam altı sınıfa ayrılmıştır:

Tablo 14 | Ulaşım Taşıt Türleri

Sınıf	Tür
Sınıf 1	Özel otomobil, taksi, cip, panelvan
Sınıf 2	ESHOT otobüsü
Sınıf 3	Minibüs
Sınıf 4	Servis aracı
Sınıf 5	Kamyon-kamyonet
Sınıf 6	Motosiklet-diğer

Tüm araçların aynı birim üzerinden hesaplanabilmesi için Binek Otomobil Eşdeğeri (PCU) adı verilen bir faktör ile tüm türler Sınıf 1'e çevrilmiş; PCU değerleri Tablo 15'te verilmiştir.

Tablo 15 | Binek Otomobil Eşdeğeri

Tür	Binek Otomobil Eşdeğeri (PCU)
Özel otomobil, taksi, cip, panelvan	1
ESHOT Otobüsü	3
Minibüs	2
Servis aracı	2
Kamyon-kamyonet	3,5
Diğer (motosiklet, bisiklet)	0,5

Tablo 16 | Yaya Trafik Sayımları

sayım noktaLARI	HAFTAİÇİ		CUMARTESİ	
	Sabah 08.00-10.00 saatleri arası	Akşam 16.00-18.00 saatleri arası	Sabah 08.00-10.00 saatleri arası	Akşam 16.00-18.00 saatleri arası
Kemeraltı Girişi	1.300	3.692	1.800	4.756
Havra Sokak	716	3.280	1.192	3.500
Hatuniye Park	408	552	556	808

TEŞEKKÜR

Bu rapor FIA Foundation ve İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin (İBB) katkılarıyla hazırlanmıştır. “Yaşayan Şehir, Yaşanacak Şehir” vizyonu doğrultusunda yerel yönetim ve sivil toplum işbirliğini destekleyen, bu projenin İzmir'de gerçekleştirilmesinde önemli katkıları bulunan İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Aziz Kocaoğlu'na teşekkürlerimizi sunarız.

Çalışma sürecinde desteklerinden dolayı İBB Genel Sekreteri Dr. Buğra Gökçe'ye, İBB Etüt ve Projeler Dairesi Başkanı Hülya Arkon'a, İBB Tarihsel Çevre ve Kültür Varlıkları Şube Müdürü Dr. H. Gökhan Kutlu'ya, İBB Tarihsel Çevre ve Kültür Varlıkları Şubesi'nden Özden Coşkun Öner ile Alkın Korkmaz'a, İBB Ulaşım Dairesi Başkanı Kader Sertpoyraz'a, İBB Ulaşım Planlama Müdürü Mert Yaygel'e ve İBB Bisikletli ve Yaya Erişim Şefliği'nden Demet Burçin Gezgin'e teşekkürlerimizi sunarız.

Raporun “Kullanıcı Davranışlarının Değerlendirilmesi” bölümünün temelini oluşturan mülakatlara ve odak grup görüşmelerine katkılarından dolayı İzmir Tarih Tasarım Atölyesi Şefi Dr. Çağlayan Deniz Kaplan'a, İBB Engelli Hizmetleri Şube Müdürlüğü'ne, Konak Belediyesi'nden Mihriban Yanık'a, TARKEM'den Göze Bayram'a, Kemeraltı Esnaflar Derneği Başkanı Ümit Kaya'ya,

Çağdaş Görmeyenler Derneği'ne, İzmir Bisiklet Derneği Temsilcisi Mustafa Karakuş'a ve Bisikletizm'den Pınar Pinzuti'ye; anket çalışmasının saha ve analiz sürecinin yürütücüsü Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İstatistik Anabilim Dalı'ndan Prof. Dr. Levent Şenyay ve ekibinde yer alan Yrd. Doç. Dr. İstem Köymen Keser, Arş. Gör. Efe Sarıbay ve Arş. Gör. Yasin Büyükuçuş'a teşekkürü borç biliriz. Ayrıca, raporun saha çalışmasında aktif görev alan şehir plancısı Sultan Alkış'a ve raporun hazırlanmasında destek olan şehir plancısı Emine Atalay'a teşekkürlerimizi sunarız.

Raporun değerlendirilmesi sürecinde desteklerini esirgemeyen İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi İnşaat Mühendisliği Bölümü'nden Prof. Dr. Ali Osman Atahan, Prof. Dr. Abdullah Hilmi Lav, Prof. Dr. Hilmi Berk Çelikoğlu ve Arş. Gör. Gözde Bakioğlu'na, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nden Doç. Dr. Ebru Erdönmez'e teşekkür ederiz.

Tasarımla Daha Güvenli Kentler Çalıştayı'na değerli birikimiyle katkı sağlayan FIA Foundation Kampanya ve İletişim Direktörü Avi Silverman'a, UNICEF Türkiye Milli Komitesi Genel Başkan Yardımcısı Burcu Güvenek Arashlı'ya, İzmir Yüksek Teknoloji Üniversitesi'nden Doç.

Dr. Koray Velibeyoğlu'na, Dokuz Eylül Üniversitesi'nden Prof. Dr. Ebru Çubukçu'ya; çalıştayın panel bölümünde kentlerde yaşam kalitesinin iyileştirilmesine yönelik birikimlerini ve projelerini aktaran Bornova Belediye Başkanı Olgun Atilla'ya, Buca Belediye Başkan Yardımcısı Beril Özalp'e, Karabağlar Belediyesi Başkanı Muhittin Selvitopu'na, Konak Belediye Başkanı Sema Pektaş'a, Seferihisar Belediye Başkanı Tunç Soyer ile Çocuk Belediye Başkanı Defne Kepcan'a, Foça Belediye Başkan Yardımcısı İsmail Asi'ye; Tasarımla Daha Güvenli Kentler Çalıştayı'nın saha çalışması ve fikir geliştirme toplantısı katılımcılarına teşekkürü borç biliriz.

Çalışmanın en başından itibaren değerli katkı ve yorumlarını bizlerden esirgemeyen WRI Ross Center Sustainable Cities Global Sağlık ve Yol Güvenliği Departmanı Yöneticisi Benjamin Welle ile Prof. Dr. İlhan Tekeli'ye teşekkürlerimizi sunarız.

WRI TÜRKİYE SÜRDÜRÜLEBİLİR ŞEHİRLER HAKKINDA

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, 2005 yılında “EMBARQ” adıyla Türkiye’de ulaşım çalışmalarına başladı. 2012 yılında yapılan kurumsal değişiklikle birlikte EMBARQ oluşumunu yeniledi ve Türkiye’deki ulaşım çalışmalarını “EMBARQ Türkiye Sürdürülebilir Ulaşım Derneği” adıyla devam ettirdi. Kent sorunlarına entegre çözümler sunmak amacıyla, 2015 yılında WRI (Dünya Kaynakları Enstitüsü), şehir özelindeki programlarını “WRI Ross Center for Sustainable Cities” altında birleştirdi. Brezilya, Çin, Hindistan, Meksika ve Türkiye’deki EMBARQ merkezleri bu kurumsal değişikliğe uyum sağlayarak WRI Ross Center for Sustainable Cities’in ülke ofisleri hâline geldi ve güvenli ve erişilebilir hareketlilik, kentsel gelişim, enerji verimliliği ve iklim değişikliği alanlarında entegre kent çözümleri geliştirmeye başladı.

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, küresel araştırma ve saha deneyimlerine dayanarak sürdürülebilir kent içi ulaşım ve kentsel gelişim uygulamalarını hayata geçirmeye odaklanan bir sivil toplum kuruluşudur. Bu unsurlar göz önünde bulundurularak tasarlanan şehirler, kentliler için daha güvenli, sağlıklı ve yaşanabilir alanlar sunar. Bunların yanı sıra, bu şehirler sürdürülebilir kentsel gelişme, ulaşım ve kamusal alanların sosyal, ekonomik ve çevresel yararlarını kazanabilirler.

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, kentsel sürdürülebilirliği gerçeğe dönüştürmek için çalışmalar yürüten WRI’nin bir programı olan WRI Ross Center for Sustainable Cities’in bir üyesidir. ABD, Brezilya, Çin, Hindistan, Meksika ve Türkiye’de gerçekleştirdiği küresel araştırma ve saha deneyimleri ile kentlerde yaşayan milyonlarca insana daha iyi bir yaşam sunmak için çalışmalar yürütmektedir. WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, sürdürülebilir ve eşitlikçi ulaşım, alan planlaması ve kentsel tasarımın altını çizerek daha bütüncül bir altyapıya sahip şehirler inşa etmeye yardımcı olmaktadır. WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler’in bu yaklaşımı saha planlaması, ilgili politika, finans ve uygulamalarına etki etmesine olanak sağlamaktadır. Kuruluşun, herkes için yaşanabilir, kompakt ve güvenli bir sürdürülebilir toplum oluşturabilmek için toplu taşıma öncelikli gelişmeler yoluyla yenilikçi araştırma ve uygulamaları, süreç ve politikaları birleştirmektedir.

Yaklaşım

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, başarıyı gerçek değişimler üzerinden ölçer. Yaklaşımı 3 temel adım içerir: Hesapla, Değiştir, Ölç. Hesapla WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, verilerle başlar, bağımsız araştırma yürütür ve son teknolojiye dayanarak yeni fikir ve öneriler geliştirir. Özenle yapılan analizlerle riskleri belirler, fırsatları ortaya çıkarır ve akıllı stratejiler hakkında bilgilendirme yapar. Çalışmalarını, sürdürülebilirliğin ve geleceği belirleyecek büyüyen ekonomiler üzerinde yoğunlaştırır.

Değiştir

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, araştırmaları ışığında, kamu politikalarını, şirket stratejilerini ve sivil toplum eylemlerini etkilemek amacıyla, toplumlar, şirketler ve kamu kurumları ile projeler oluşturur. Ardından, direkt uygulama sahasında fırsat eşitliği yaratan, yoksulluğu azaltan ve toplumu güçlendiren bir değişiklik oluşturabilmek için ortaklarıyla çalışır. Kalıcı sonuçlar elde etme konusunda kendini sorumlu hisseder.

Ölç

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler küçük düşünmez, projelerini bölgesel ve küresel ölçekte yaymak amacıyla ortaklarıyla çalışır. Fikirlerini uygulamak ve etkiyi büyütmek için karar alıcılar ile işbirliği yapar. İnsan yaşamını iyileştiren ve sağlıklı çevrenin sürdürülmesini sağlayan başarı ölçümünü ise kamu ve özel sektör eylemleri aracılığıyla yapar. WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, Türkiye’de insan odaklı şehirler için güvenli ve erişilebilir kent içi ulaşım çalışmalarıyla kentliler için dönüşüm yaratmaya yönelik halk sağlığı ve yaşam kalitesinde "olumlu bir değişim" gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Bunu gerçekleştirmek için kullandığı stratejiler ise: • Proje geliştirme: WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, kentlerde çalışır, mevcut durumu değerlendirir ve doğrudan ve ölçülebilir etkiye sahip olabilmesi için yerelin ihtiyaçları doğrultusunda tasarlanan projelerin uygulamasında kentlere yardımcı olur. • Politikaya etki: WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, uluslararası nitelikte iyi uygulamalar ile uygulanan projelerden öğrenilen derslere dayanarak yerel ve ulusal politikaların geliştirilmesine katkıda bulunur. • Kapasite geliştirme ve teknik destek: WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, kentler için ulaşım ve kentsel gelişim projeleri geliştiren karar verici, hükümet yetkilileri ve mühendislerle teknik kapasite geliştirmeleri için yardımcı olur. Düzenlediği çalıştay, uluslararası konferans, sempozyum ve saha çalışma turları ile iyi uygulamaları paylaşmayı amaçlamaktadır.

Each World Resources Institute report represents a timely, scholarly treatment of a subject of public concern. WRI takes responsibility for choosing the study topics and guaranteeing its authors and researchers freedom of inquiry. It also solicits and responds to the guidance of advisory panels and expert reviewers. Unless otherwise stated, however, all the interpretation and findings set forth in WRI publications are those of the authors.

Maps are for illustrative purposes and do not imply the expression of any opinion on the part of WRI, concerning the legal status of any country or territory or concerning the delimitation of frontiers or boundaries.



WRİ TÜRKİYE | SÜRDÜRÜLEBİLİR
ŞEHİRLER

ÖMER AVNİ MAH. HACI İZZETPAŞA SOK.

NO: 15 ÇINAR APT. DAİRE: 2

BEYOĞLU, İSTANBUL/TÜRKİYE

TEL: +90 (212) 243 5305

WRİSEHIRLER.ORG