




İZMİR TARİH SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM PROJESİ

Yönetici Özeti

 EMBARQ

WRISHIRLER.ORG



Raporu Hazırlayanlar

DR. ÇIĞDEM ÇÖREK ÖZTAŞ , Kentsel Gelişim ve Erişilebilirlik Yöneticisi
MERVE AKI, Kentsel Hareketlilik Yöneticisi
CELAL TOLGA İMAMOĞLU, Ulaşım ve Yol Güvenliği Yöneticisi
GÜLCAN ORAK ORUÇ, Şehir Plancısı

Raporun tamamına ulaşmak için tarayınız:



FIA FOUNDATION

İZMİR
BÜYÜKŞEHİR
BELEDİYESİ

izmir
Tarih

İÇİNDEKİLER

1	SUNUŞ	25	SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM ÖNERİLERİ
3	ÇALIŞMA ALANI VE YÖNTEMİ	26	Yaya Yolları, Kamusal Alanlar ve Yaya Rotalarının Planlanması
7	KULLANICI DAVRANIŞLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ	30	Bisiklet Yollarının Planlanması
8	Odak Grup Görüşmeleri	31	Taşıt Yollarının Planlanması
9	GZFT Analizi	33	Parklanma Alanlarının Planlanması
10	Anket ve Sayım Çalışması	34	Toplu Taşıma Aktarma Merkezleri, İstasyon ve Duraklarının Planlanması
13	MEKANSAL KULLANIMLAR	35	SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM İÇİN BİR YAKLAŞIM
14	Mekansal Kullanımlar	37	KAYNAKLAR
15	Kentsel Açık Alan Kullanımları	38	TEŞEKKÜR
19	ULAŞIM SİSTEMLERİ		
20	Toplu Taşıma ve Parklanma		
21	Yürünebilirlik		



SUNUŞ

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, küresel araştırma ve saha deneyimlerine dayanarak sürdürülebilir kent içi ulaşım ve kentsel gelişim uygulamalarını hayata geçirmeye odaklanan bir sivil toplum kuruluşu ve kentsel sürdürülebilirliği gerçeğe dönüştürmek için çalışmalar yürüten WRI'nin bir programı olan WRI Ross Center for Sustainable Cities'in bir üyesidir. Kent içi ulaşım sorunlarına sürdürülebilir çözümler üreterek kentlerimizdeki yaşam kalitesini iyileştirmek ana amaçlarımız arasında yer almaktadır. Bu amaç çerçevesinde, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin Tarihi Kemeraltı Bölgesinde başlatmış olduğu İzmir-Tarih projesi kapsamında "İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi"ni hazırlamıştır.

Bu proje ile İzmir-Tarih Projesi'ni destekleyecek ve bütünleyecek biçimde, İzmir Konak Kemeraltı ve Çevresi Yenileme Alanı'nda yaşayan ve çalışan bireylere sürdürülebilir ulaşım seçenekleri sunulmuş; bölgeyi çevreleyen ulaşım ağlarına entegrasyonun sağlanarak yediden yetmişe herkes için erişilebilirliğin artırılması, bölgenin yaya ve bisiklet öncelikli bir yaklaşımla yeniden ele alınması sağlanmıştır.

Proje kapsamında odak grup görüşmeleri, çalıştaylar, yaya ve taşıt sayımları, konut-bisikletli-esnaf-yaya anketleri, saha çalışmaları gibi analiz süreçlerinin ardından; bisikletli ulaşım, yaya dolaşımı, kamusal alan kullanımları, toplu taşıma çözümleri gibi pek çok konuda dünyanın çeşitli kentlerinden iyi uygulama örnekleri de içeren öneriler geliştirilmiştir.

Bu proje, kamusal alan kullanımlarını ve fonksiyonları geliştirecek planlara, kullanıcıların erişimlerini destekleyecek uygulamalara altlık oluşturacak önemli bir rehber rapor niteliğindedir.

Raporda emeği geçen çalışma arkadaşlarıma, bu süreçte bizlerle çalışan İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne, çalışmalar esnasında destek ve katılımlarını esirgemeyen Konak Belediyesi'ne, İzmir Kalkınma Ajansı'na, TARKEM'e, Dokuz Eylül Üniversitesi ve İzmir Teknoloji Üniversitesine, anketimize katılım sağlayan Kemeraltı esnafına ve Kemeraltı sakinlerine çok teşekkür ederim.

Dr. Güneş Cansız

Direktör

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler



ÇALIŞMA ALANI VE YÖNTEMİ

“İzmir Tarih Sürdürülebilir Ulaşım Projesi”, 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 erişilebilirliğin artırılması, bölgenin yaya ve bisiklet öncelikli, insan odaklı bir yaklaşımla yeniden ele alınmasını hedeflemektedir.

5.000 yıllık bir geçmişe sahip olan ve İzmir’in en renkli mekanlarından biri olan Kemeraltı, şehrin geleneksel alışveriş merkezi olma özelliğini taşımaktadır. Kemeraltı, 3. derece arkeolojik sit alanıdır. Bununla birlikte bölgede 1. derece arkeolojik sit alanları ile doğal sit alanı bulunmaktadır. Bu denli önemli öğeyi içinde barındıran tarihi kent merkezinin zaman içinde çeşitli dinamikler eşliğinde değişime uğraması kaçınılmaz olmuştur.

Kemeraltı, özellikle son dönemde İzmir kamuoyunda korunması, sahip çıkılması gereken bir değer olarak yerini almıştır. Başta İzmir Büyükşehir Belediyesi olmak üzere çeşitli kurum ve kuruluşların otuz yıllık çabasının ardından ulaşılan bu yeni bilinç ve bilgi düzeyi sonucunda bölgede başta tarihsel ve sosyo-kültürel öneme sahip binaların korunması olmak üzere çeşitli noktasal uygulamalar gerçekleştirilmiştir. Ancak bu girişimler bölgede zaman geçirme faaliyetlerinin günün uzun saatlerine yayılması ve bölgenin daha canlı, daha yaşanılabilir bir bölge olma niteliğini tek başına sağlayamamıştır. Bu nedenle bölgenin koruma ve gelişme bütünlüğünü sağlayacak biçimde yeniden tasarlanması konusunda İzmir Büyükşehir Belediyesi çalışmalar başlatmıştır. Bu kapsamda

Fevzi Paşa Bulvarı'nın güneyindeki 1. derece, 2. derece ve 3. derece arkeolojik ve kentsel sit alanları ve Kadifekale kentsel dönüşüm bölgesinden oluşan 248 hektarlık bir alanda, İzmirliilerin tarihle ilişkisini güçlendirecek "İzmir Tarih Projesi"ni başlatmıştır.

Proje alanında, İzmir Büyükşehir Belediyesi Koruma Amaçlı İmar Planı, Murat Belge'nin çalışması ve mahalle sınırları referans alınarak tanımlanmış farklı özelliklere sahip 19 alt bölge bulunmaktadır (Tekeli, 2015).

- 1. alt bölge, birinci ve ikinci arkeolojik sit alanı olan Agora olarak belirlenmiştir.

- Önemli bir kültür mirası olan sinegoların bulunduğu Havralar Bölgesi 2. alt bölgeyi oluşturmaktadır.
- 3. alt bölge, ticaret aktivitelerinin yoğunlaştığı Kemeraltı Çarşısı ve Hanlar olarak tanımlanmıştır.
- 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 tanımlanmıştır.
- Anafartalar Caddesi'ne komşu bölgelerden biri olan 6. alt bölge, bölge içerisinde bulunan ve önemli bir aks olan Kestelli Caddesi'ni kapsamaktadır.

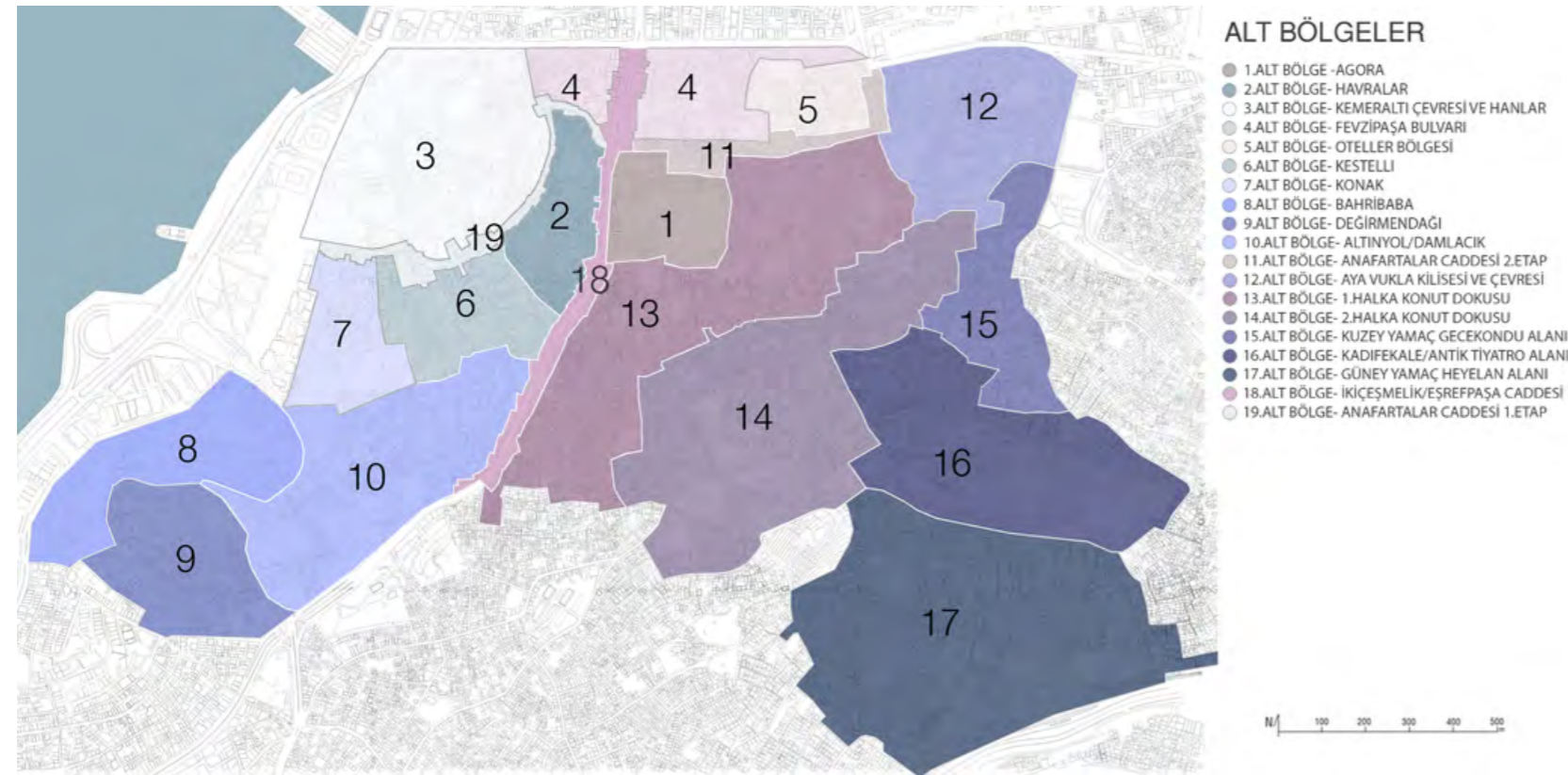
- Konak olarak tanımlanan 7. alt bölgenin sınırı Milli Kütüphane Caddesi'dir.
- 8. alt bölge aynı zamanda bir aktarma noktası özelliği gösteren Bahribaba'yı kapsamaktadır. Bölge içerisinde, aynı zamanda İzmir Kız Lisesi, Atatürk İl Halk Kütüphanesi, Konak Astsubay Ordu Evi gibi kullanımlar da bulunmaktadır.
- Değirmendağı olarak adlandırılan 9. alt bölge, 8. ve 10. alt bölgenin 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 2. etap kısmı olarak adlandırılan 11. alt bölge, Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi ve Basmane Garı'nı bağlayıcı bir özellik göstermektedir.
- 12. alt bölge, Aya Vukla (Aziz Vukulos) kilisesini kapsamaktadır.
- 13. alt bölge Agora çerçevesinde bulunan 1. Halka Konut Bölgesi'dir. 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 merkez 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 ve 1., 2., 4., 6., 10., 11., 13. alt bölgeler ile etkileşimdedir.
- Konak Meydanı ile Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi arasında bağlantı kuran Anafartalar Caddesi 19. alt bölge olarak tanımlanmaktadır.

Projede farklı nitelikleri daha iyi tespit edebilmek ve kullanıcı davranışlarını değerlendirebilmek amacıyla öncelikle literatür taraması, GZFT analizi, anket ve sayım yöntemlerinden oluşan analiz süreci gerçekleştirilmiştir. Bu süreci yaya ve bisikletli ulaşımın, toplu taşıma sistemlerinin ve parklanma alanlarının tasarlanmasından oluşan planlama süreci takip etmiştir.

Şekil 1 | 19 Alt Bölgeden Oluşan Çalışma Alanı



Şekil 2 | Metodoloji

Mevcut Durum Analizi

- Kullanıcı Davranışlarını Değerlendirme Çalışmaları
- Ulaşım Sistemleri
- Mekansal Kullanımlar

Sürdürülebilir Ulaşım Önerileri

- Yaya Ulaşımı Planlaması
- Bisikletli Ulaşım Planlaması
- Güvenli, Erişilebilir Toplu Taşıma Sistemlerinin Planlanması
- Parklanma Alanlarının Planlanması





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 GÖRÜŞMELERİ

Odak grup görüşmeleri, Kemeraltı bölgesi üzerine çalışmalar yürüten karar vericilerin ve bu bölgeyi kullanan paydaşların bölge hakkında fikir, görüş ve önerilerini almak amacıyla yapı-sokak ilişkiseliliği, ortak yaşam alanları ve ulaşım yapısı ana başlıkları altında gerçekleştirilmiştir. Şekil 3'de görüşme yapılan konu başlıkları ve paydaşlar detaylarıyla sunulmaktadır.

Odak Grup Görüşmeleri kapsamında paydaşların işaret ettiği konular şunlardır:

- Yapılara sonradan eklenen gölgeliklerin uygun olmaması,
- Binaların üzerine asılan eşyaların ve ürünlerin tabelaları kapatması,
- Tarihi yapıların bulunduğu sokaklarda bazı taşıt tiplerinin kullanımının yapılara zarar vermesi,
- Bölgede gündüz ve gece nüfusunun ciddi ölçüde farklılaşması,
- Konut bölgelerinin iç kısımlarına toplu taşıma ile erişimin zor olması ve durakların yerlerinin sıklıkla değişmesi,
- Özellikle tarihi odaklar ve önemli aktarma merkezlerine erişimi kolaylaştıracak yönlendirme, bilgilendirme amaçlı uygulamaların eksikliği,
- Kemeraltı'nın deniz ile ilişkisinin tam sağlanamaması ve ilişkinin genelde ulaşım amaçlı olması,

Şekil 3 | Odak Grup Görüşmeleri: Konu Başlıkları ve Katılımcılar



- Ticaret amaçlı alan işgalleri,
- Konut bölgesinde kamusal alan eksikliği nedeniyle sokakların ve evlerin önündeki merdivenlerin kullanılması,
- Yol üzerinde bulunan işgaller,
- Rampalar ile dokunsal yüzeylerin TSE standartlarına uygun yapılmaması,
- Standartlara uygun olmayan yaya yolları,
- İhtiyaç olan bazı bölgelerde geçit bulunmaması veya hemzemin geçiş olanakları yerine sadece alt ya da üst geçit bulunması,
- Geçitlerin esnaf tarafından işgal edilmesi ile yol güvenliği, sinyalizasyon ve engelli erişimine uygunluk için gerekli unsurların sağlanmaması.

GZFT ANALİZİ

Gerçekleştirilen çalıştay ve yüz yüze görüşmelerde bölgenin güçlü ve zayıf yönleri ile fırsat ve tehditlerinin belirlendiği GZFT analizi yapılmıştır. Bu kapsamda elde edilen paydaş görüşleri Şekil 4'te verilmiştir.

Şekil 4 | GZFT Analizi

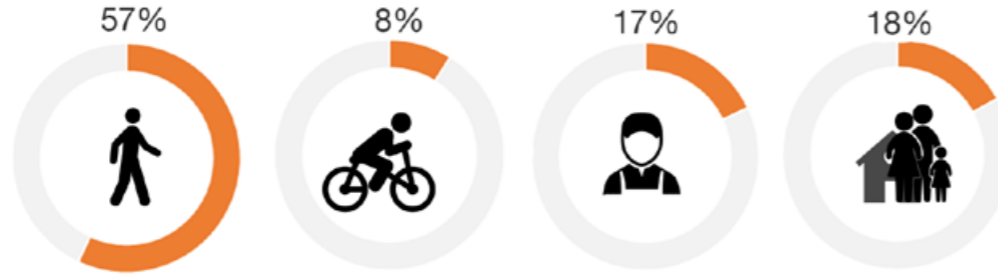


ANKET VE SAYIM ÇALIŞMASI

Anket ve sayım (yaya, bisiklet ve taşıt trafiği) çalışması, Konak İlçesi Kemeraltı Bölgesi'nde yer alan 19 alt bölge bünyesinde gerçekleştirilmiştir.

Taşıt trafiği sayımları 5 gün (pazartesi, çarşamba, perşembe, cuma, cumartesi) sabah ve akşam zirve saatlerinde olmak üzere günde iki defa gerçekleştirilmiştir. Bisikletli sayımları, taşıt trafiği sayımları ile eş zamanlı olarak aynı noktalarda yürütülmüştür. Taşıt ve bisikletli sayım noktaları özellikle ana arterler üzerinde, yaya sayım noktaları ise yoğun yaya trafiği olan yaya yolları üzerinde seçilmiştir. Tespit edilen noktalarda, günün iki farklı zirve saatinde sayım gerçekleştirilmiştir. Yaya trafiği hacimleri tek bir akım yönü yerine karşılıklı akımların toplamı olarak hesaplanmıştır. Çalışma alanı sınırları içerisinde gerçekleştirilen taşıt ve yaya trafiği sayımları hafta içi sabah (08.00-10.00) ve akşam saatleri (16.00-18.00) ile hafta sonu sabah (08.00-10.00) ve akşam saatleri (16.00-18.00) olarak değerlendirilmiştir. Sayımlar sonucunda alt bölgelerden özellikle 3., 4., 6. ve 7. alt bölgelerin yoğun bir biçimde kullanıldığı tespit edilmiştir.

Şekil 5 | Anket Katılımcılarının Yüzde Olarak Dağılımı



Şekil 6 | Anket Katılımcılarının Yaş Aralığına Göre Dağılımı

	Yaya	Bisikletli	İşyeri Çalışanları	Yaya Kullanıcıları
Cinsiyet				
Erkek	%42	%38	%46	%27
Kadın	%58	%62	%54	%73
Yaş Aralığı				
18 yaş altı				
18-25 yaş arası		%36		
25-40 yaş arası	%33			
40-60 yaş arası			%35	%42
60 yaş üstü				

Anket çalışmasında hedef kitle 3 temel kullanıcı profili üzerinde gruplandırılmıştır. Bunlar; konut, işyeri çalışanları ve bölge ziyaretçileridir. Bu temel gruplar üzerinden bisikletli ve yaya kullanıcı bilgileri de çekilmiştir. Toplamda, yaklaşık 3.000 kişiyle anket çalışması yapılmıştır. Son olarak, 30 engelli birey ve bölge dışından 931 ziyaretçi anket çalışmasına katılmıştır.

Anket katılımcılarının %57'sini yayalar, %8'ini bisikletliler, %17'sini işyeri

çalışanları ve %18'ini de konutlarda yaşayanlar oluşturmaktadır (Şekil.5).

Anket katılımcılarından yayaların %33'ü 25-40 yaş aralığında, bisikletlilerin %36'sı 18-25 yaş aralığında, ikamet edenlerin %35'i 40-60 yaş aralığında ve esnafın %42'si 25-40 yaş aralığındadır.

Anket katılımcılarına kamusal alanlar ve ulaşım olanaklarının mevcut durumu hakkında ne düşündükleri sorulmuştur. Yaya (bölge ziyaretçileri), bisikletli, konut ve işyeri çalışanlarının büyük oranı

dinlenme alanları ve yürüme alanlarının, yeşil alanların ve çocuk oyun alanlarının yetersizliği konusunda hemfikirdir. Tüm katılımcıların nispeten memnun oldukları iki başlık toplu taşıma olanakları ve toplu taşıma konforudur.

Ulaşım sistemlerinde iyileştirilmesi gereken konulara bakıldığında ise, konut, bisikletli ve işyerleri anketi katılımcılarında trafik yol güvenliğinin ön plana çıktığı, yayaların ise daha çok yolculuk süresinin azalması konusuna vurgu yaptıkları görülmüştür.

Şekil 7 | Anket Katılımcılarının Kamusal Alanların Kullanımı 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
Yaya	%75	%69	%77	%53	%74	%70	%58	%58	%63
Bisikletli	%76	%62	%64	%62	%73	%69	%52	%53	%65
İşyeri Çalışanları	%74	%74	%88	%66	%77	%88	%58	%66	%62
Yaya Kullanıcıları	%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	
Yaya	%58	%48	%48	%72	%84	%81	%71	%77	
Bisikletli	%56	%47	%50	%57	%80	%81	%74	%73	
İşyeri Çalışanları	%52	%48	%52	%78	%82	%81	%71	%73	
Yaya Kullanıcıları	%59	%46	%48	%83	%92	%90	%80	%83	





MEKANSAL KULLANIMLAR

Çalışmanın bu bölümünde, bölgedeki mekansal kullanımları analiz etmek ve değerlendirmek amacıyla fonksiyonlara göre dağılım, kentsel açık alan kullanımları ve 19 alt bölgenin kriterler çerçevesinde karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesi çalışmalarına yer verilmiştir.

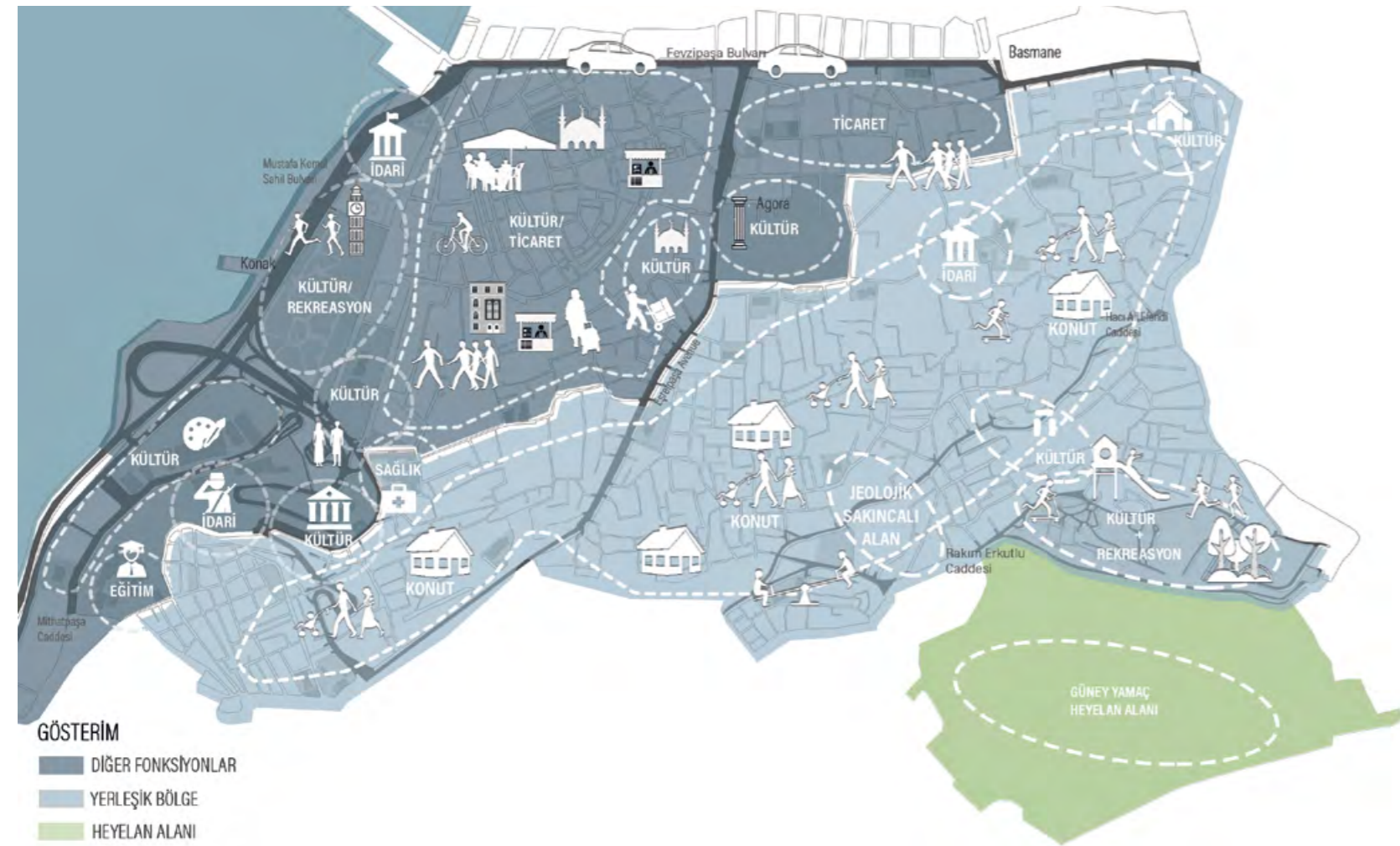
ARAZİ KULLANIM

Proje alanı pek çok tarihi ve kültürel miras barındırmasının yanı sıra önemli bir ticaret ve konut alanıdır. Ticaret ve konut alanını büyük oranda Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi görünür bir biçimde ikiye ayırmaktadır. Bu nedenle çalışma alanı genel olarak konut ve ticaret olmak üzere iki farklı kullanım bölgesine bölünebilmektedir. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin batı kesiminde bulunan ticaret kullanımını

fonksiyonlarına ya da toptan-perakende ticaret özelliklerine göre ayırmak çok mümkün görünmemektedir. Yapılan görüşmeler ve elde edilen veriler neticesinde ticaret bölgesinde toptancı oranının giderek azaldığı ve belli bir alanda yığılmadığı görülmüştür. Bunun yanında, ticaret fonksiyonları da türe göre 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 tespit edilmiştir.

Şekil 8 | Bölgede İşlevlerin Dağılımı

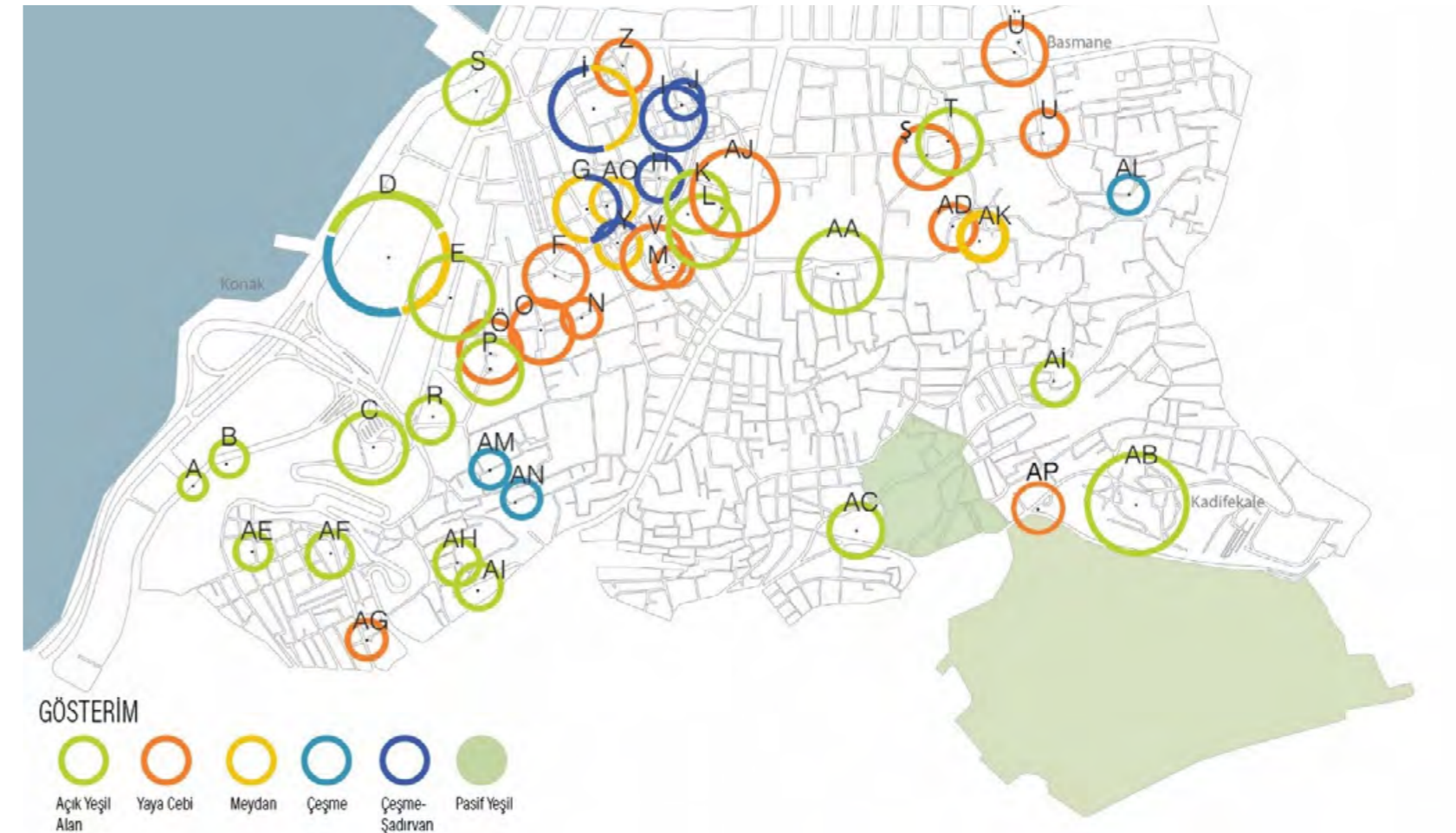


KENTSEL AÇIK ALAN KULLANIMLARI

Çalışma alanı, İzmir'in en eski yerleşim alanlarından biridir. Buna bağlı olarak bölgede geleneksel kent öğeleri olan dini yapılar, geleneksel konut dokusu ve tarihi çeşmeler yoğun olarak bulunmaktadır. Bu özelliklerine bağlı olarak, kentsel açık alan kullanımları ve meydanlar açısından zengin bir kaynak sunmaktadır. Bu çalışmada tespit edilen kentsel açık alan kullanımları ve kamusal mekanlar **açık yeşil alanlar**, sokakların belli noktalarda genişlemesiyle oluşan **alanlar** ya da bir

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 alanlar oluşmaktadır.

Şekil 9 | Kentsel Kullanım Alanlarının Kategorilere Göre Dağılımı

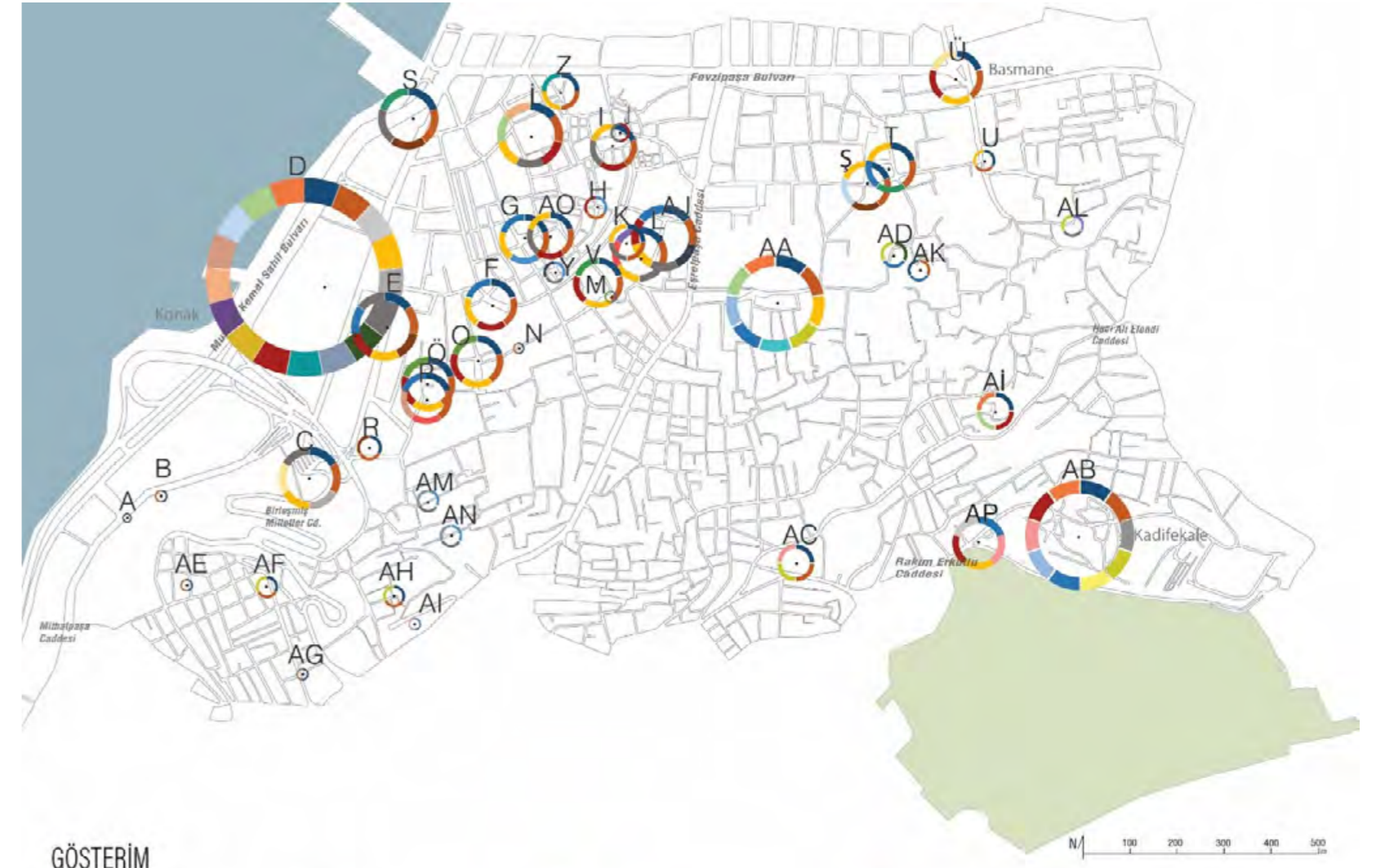




camii ve o caminin avlusu dışında/sokak içerisinde bulunan su kaynakları **çeşme/şadırvan** olarak tanımlanmaktadır. Projede hala konut bölgelerinde bulunan, suyu akan çeşmeler, **çeşme** kategorisinde değerlendirilmiştir. Bunların yanında pek çok aktivitenin ve hizmetin bir araya geldiği kentsel kullanım alanları da bulunmaktadır. Çalışmada bu alanlar **meydan** olarak ifade edilmiştir.

Çalışma alanında, kentlilerin çeşitli amaçlarla kullandıkları kentsel açık alanları tespit etmek amacıyla saha çalışması gerçekleştirilmiş, saha çalışması esnasında tespit edilen kullanım alanlarında kullanım düzeylerini anlamak amacıyla, sunulan hizmetler ve kullanıcılar tarafından gerçekleştirilen aktiviteler, her bir noktada 15 dakika vakit geçirilerek gözlem yöntemiyle listelenmiştir. Bu listeleme sonucunda tespit edilen alanın kullanım türü – **açık yeşil alan, yaya cebi, çeşme/şadırvan, çeşme, meydan** – sunduğu hizmetler ve gerçekleştirilen aktiviteler belirlenmiştir. Belirlenen alanlar harflerle ifade edilerek Şekil.9'da gösterilmiştir. Şekil.10'da ise belirlenen noktalarda kaydedilen aktiviteler aktarılmıştır. Bu yöntemle kentsel açık alan kullanımlarının kendi içindeki sistemi ve yaya yolları/yaya alanları ile ilişkileri çözümlenmeye çalışılmıştır.

Şekil 10 | Kentsel Kullanım Alanlarının Aktivitelere Göre Dağılımı



GÖSTERİM

Bisiklet sürme	Geçiş	Kuş besleme	Bisiklet parklanması
Yürüme	Otobüs bekleme	Kültürel ve turistik gezi	Motorsiklet parklanması
Oturma	Kültür	Buluşma	Nargile içme
Dinlenme	Yeme-içme	Fotoğraf çekme-çektirme	Manzara izleme
Çalışma	Piknik	Yükleme-boşaltma	Pazaryeri
Oyun	Alışveriş	Çimlerde uzanma	Su doldurma-içme
Spor	Toplanma	Taşıt parklanması	Tavlama
Okuma	Gösteri	Ayakkabı boyama	Kağıt oyunları



ULAŖIM SİSTEMLERİ

Çalışmanın bu bölümünde, bölgedeki ulaşım sistemini analiz etmek ve değerlendirmek amacıyla mevcut toplu taşıma sistemleri ve aktarma merkezleri, parklanma ve yürünebilirlik çalışmalarına yer verilmiştir.

TOPLU TAŞIMA VE PARKLANMA

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.)
- Kablolü Taşıma Sistemi

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

İzmir'de hafta içi yaklaşık 1,7 milyon toplu taşıma yolcuğu gerçekleşmektedir. Bu yolculukların %63'ünü lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri oluşturmaktadır. Kent geneli için bu oranı sırasıyla: %19 metro, %16 İZBAN ve %2 ile de deniz yolculuğu takip etmektedir (İzmir Büyükşehir Belediyesi, 2016).

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.)

İzmir geneli ve projenin çalışma alanı içindeki toplu taşıma sistemleri karşılaştırıldığında, kablolü taşıma sistemi ve banliyö sistemi (İZBAN A.Ş.) haricindeki taşıma sistemlerinin çalışma alanı içinde hizmet vermekte olduğu görülmektedir.

Otopark dağılımına bakıldığında ise Kemeraltı bölgesinde toplam 31 otoparkın bulunduğu görülmektedir. 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.

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.

Mevcut otopark ihtiyacının tespiti için, çalışma alanında arazi kullanımının nasıl bir dağılım gösterdiği incelendikten sonra, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 37 ve 44. maddelerine dayanılarak hazırlanan Otopark Yönetmeliği'nin 5/a maddesine göre belirlenmiş olan katsayı değerleri kullanılarak ihtiyaç duyulan toplam otopark sayısı yaklaşık olarak hesaplanmıştır. Çalışma alanı içindeki mevcut otopark kapasitesi 5.440 civarında olmasına rağmen otopark ihtiyacı 45.000'dir. Otopark ihtiyacı, mevcut kapasitenin yaklaşık 8 katından fazladır.

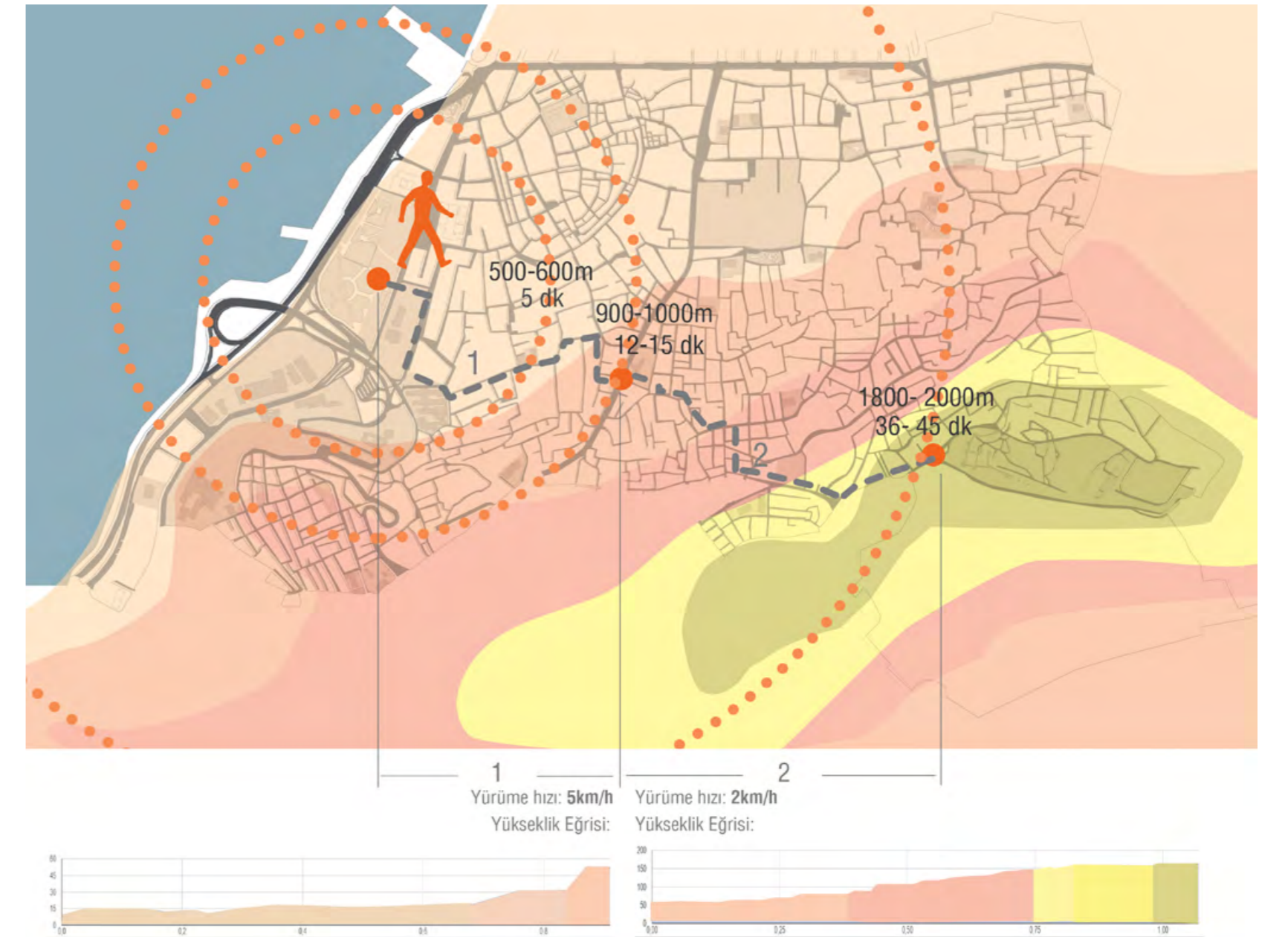
YÜRÜNEBİLİRLİK

Yaya trafiğinin yoğunluğuna bağlı olarak belli bölgelerde hizmet düzeyinin düşmesi bölgenin yürünebilirlik odağında genel sorunu olarak tanımlanabilir.

Bu durum gün içerisinde özellikle Anafartalar Caddesi'nde yaşandığı için yayalaştırılmış bu alan bu konuda iyi bir örnek oluşturmaktadır. Yayalaştırılmış

bazı sokak ve caddelerde taşıtların seyir halinde bulunması ya da parklanması ise bir diğer sorundur. Bu durum yayalar için güvensiz bir yürüme çevresi oluşmasına

Şekil 11 | Makul Yürüme Mesafeleri



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.

neden olmaktadır. Karma trafiğin bulunduğu yollarda ise kaldırımların yeterince geniş olmaması ya da hiç kaldırım bulunmaması önemli sorunlar arasındadır. Yaya geçitlerinin özellikle Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi üzerinde belirgin ve tanımlı olmaması savunmasız yol kullanıcı türü olan yayalar için ciddi bir sorun oluşturmaktadır.

Planlama çalışmaları yapılırken kabul edilen makul yürüme mesafesi 500 ile 1000 metre arasında değişmektedir. Bu mesafe yürüme hızına bağlı olarak süre ile ilişkilendirilerek yürüme alanı ortaya koyulmaktadır. Tercih edilen yürüme hızı 5 km/sa olarak kabul edilmekte ve 5-15 dakikalık bir yürüme mesafesi makul görülmektedir. Yürüme alanı topografya, güvenlik gibi etkenlere bağlı olarak farklılık göstermektedir. Genellikle bu etkileri ölçmenin zorluğundan dolayı,

etkenler göz önüne alınmadan kuş bakışı ölçümlerle ortalama bir makul yürüme alanı uygulanmaktadır (Çörek Öztaş ve Akı, 2014). Kemeraltı'ndan Kadifekale'ye uzanan çalışma alanı için de kuş bakışı ölçüm ve kabullerle makul yürüme alanı ortaya koyulmuştur (Free Map Tools, 2016). Konak'tan Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'ne en fazla 1000 metre mesafe, 5km/h hızla 12-15 dakika içerisinde ulaşılmaktadır. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nden Kadifekale'ye ise 100 metre yükseklikle birlikte yatayda en fazla 1000 metre yürünebilmekte, 2km/h hızla 36-45 dakika içerisinde ulaşılmaktadır (Şekil 11). Bu kabuller herkes için geçerli olmadığı için mesafe ve süre aralıkları belirtilmektedir. Harita göz önüne alındığında Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nden Kadifekale'ye erişimin tercih edilebilir bir düzeyde olmadığı görülmektedir.

Bu doğrultuda 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 konut dokusunun bulunduğu bölgenin büyük bir kısmı makul yürüme mesafesinin dışında kalmaktadır.

Bunun dışında bölgeye yönelik algı, geceleri emniyet sorunları olduğu yönündedir. Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi'nin batı yönünde kalan özellikle 2., 3., 6. ve 7. alt bölgelerde gece saatlerinde aydınlatma altyapısı eksikliğine bağlı emniyetsiz sokaklar oluşmaktadır (Şekil.12).

Şekil 12 | Cadde Aydınlatma Sistemi

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.





SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM ÖNERİLERİ

Bu bölüm, Yaya Ulaşımı Planlaması, Bisikletli Ulaşım Planlaması, Taşıt Alanlarının Planlanması ve Parklanma Yollarının Planlanması alt başlıklarından oluşmaktadır.

Kamusal alan planlamasında geliştirilen önerilerse şu şekildedir:

- Kamusal alanlar bir sistem oluşturacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Kamusal alanlarda canlılık artırılmalı, kamusal alanların herkes tarafından kullanılması sağlanmalıdır.

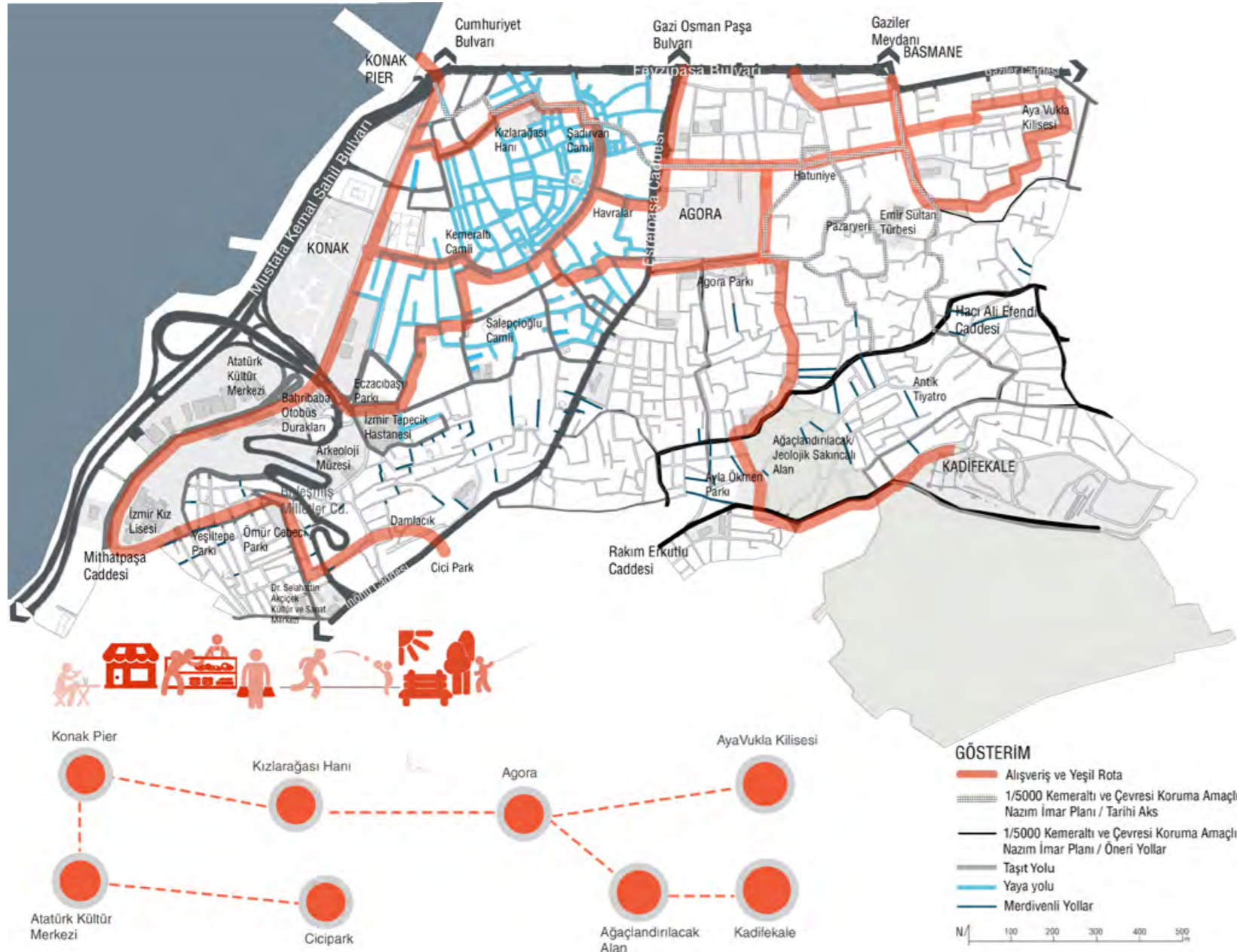
■ Yönlendirme/ Bilgilendirme amaçlı tasarım ve uygulamalar artırılmalıdır.

■ Kamusal alanlara erişim kolaylaştırılmalıdır.

Çalışma dahilinde, yaya alanları ile kamusal alanları birbirine bağlayacak

ve bir yol ağı oluşturacak biçimde, kullanıcıların ihtiyaçları, beklentileri ve çalışma alanının potansiyelleri gözlemlenerek yaya gezi rotaları oluşturulmuştur. Bu tematik rotalarla bölgede yaşayanların, ziyaretçilerin ve turistlerin bölgede dolaşmalarına ve bölgede daha fazla vakit geçirmelerine imkan tanıyacak alternatifler yaratılmıştır.

Şekil 14 | Alışveriş ve Yeşil Rota



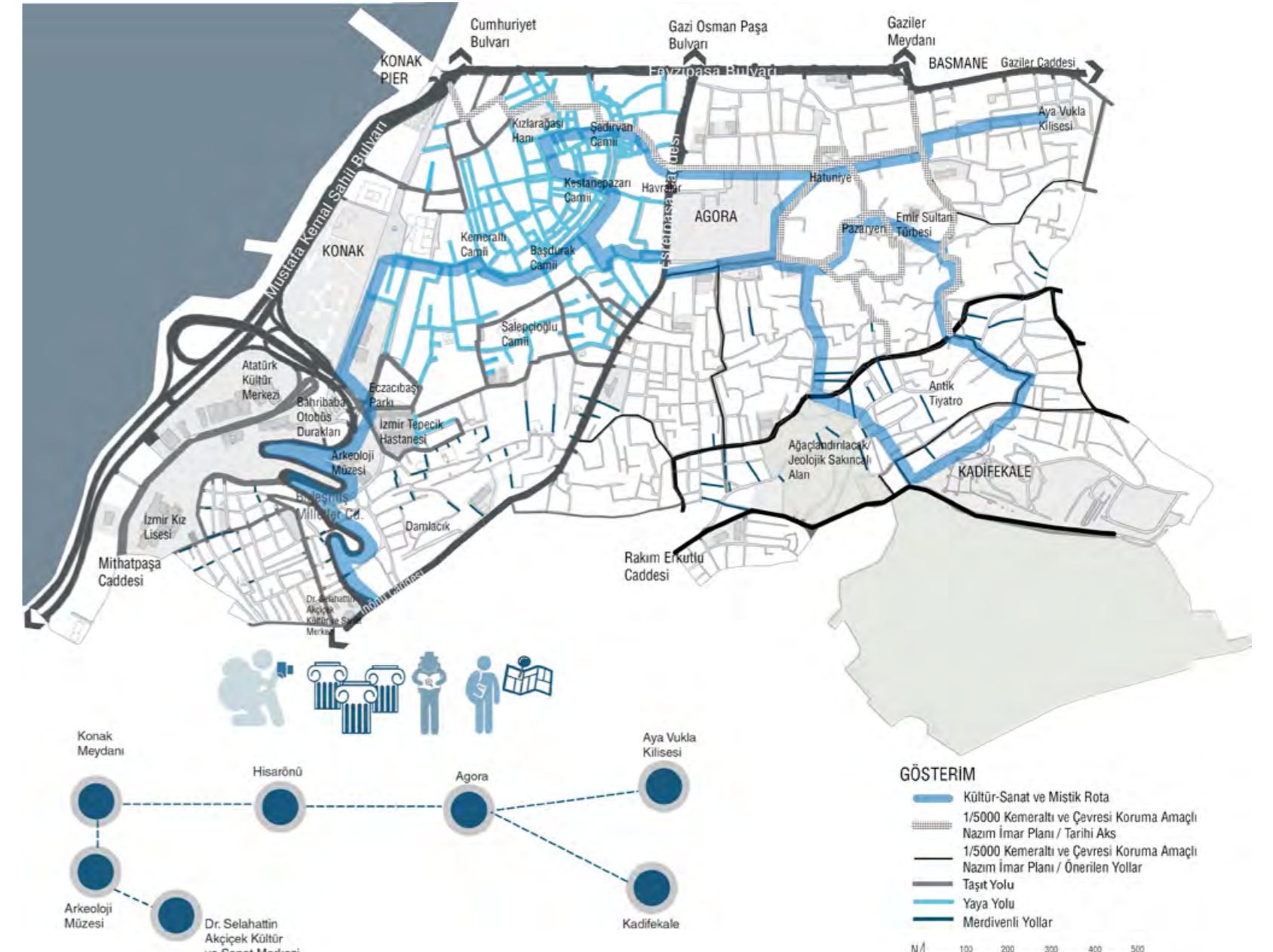
Oluşturulan rotalar şu şekilde sıralanmaktadır:

- Alışveriş ve Yeşil Rota
- Kültür-Sanat ve Mistik Rota

Alışveriş ve Yeşil Rotanın oluşturulmasındaki amaç, bölgenin ticari faaliyetlerini ve potansiyelini de gözetenek, bölgede satışa sunulan her türlü ürünün bir arada görülebileceği ve kullanıcıların zaman zaman durup dinlenebilecekleri yeme-içme mekanlarıyla da bütünleşik ve denizle ilişkilendirilmiş bir yürüyüş rotası oluşturmaktır.

Kültür-Sanat ve Mistik Rota oluşturulmasındaki amaç, bölgede bulunan güncel sanatlar ve gösteri merkezleri ile tarihi ve kültürel öneme ve değere sahip kullanım alanlarını görünür hale getirerek yaşayanlar ve ziyaretçilere gelenler için erişimi kolay ve keyifli hale getirmektir.

Şekil 15 | Kültür-Sanat ve Mistik Rota



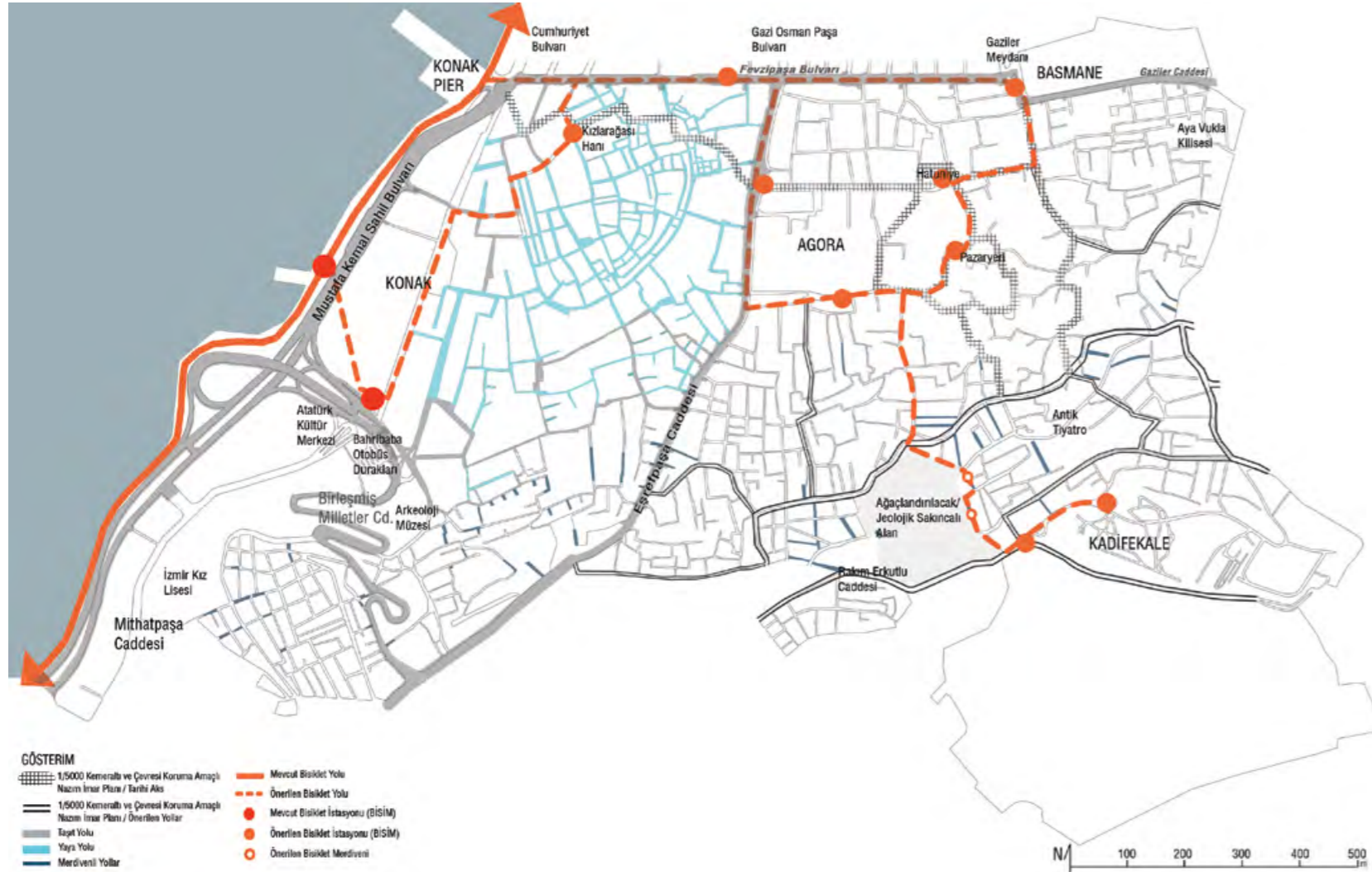
BİSİKLET YOLLARININ PLANLANMASI

İzmir'de mevcut bisiklet yolları, Körfez etrafında yoğunlaşmaktadır. Bisiklet yolları, İnciraltı'ndan Sasalı'ya kadar Alsancak Limanı hariç kesintisiz olarak devam etmektedir.

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

bisiklet istasyonlarının bisiklet yolları ile entegre olarak konut dokusunda da yer verilmesine önem verilmektedir. Alanın coğrafi özellikleri dikkate alınarak gerekli yerlerde bisiklet merdiveni önerilmektedir.

Şekil 16 | Öneri Bisiklet Güzergahı ve Akıllı Paylaşım Sistemi İstasyonları



TAŞIT YOLLARININ PLANLANMASI

Fevzi Paşa Bulvarı üzerinde İngiltere'de başta Londra olmak üzere birçok şehir merkezinde ve Amerika Birleşik Devletleri'nde de farklı eyaletlerde uygulanan "Otobüs ve Bisiklet Paylaşımlı Şerit" uygulaması önerilmektedir. Otobüs

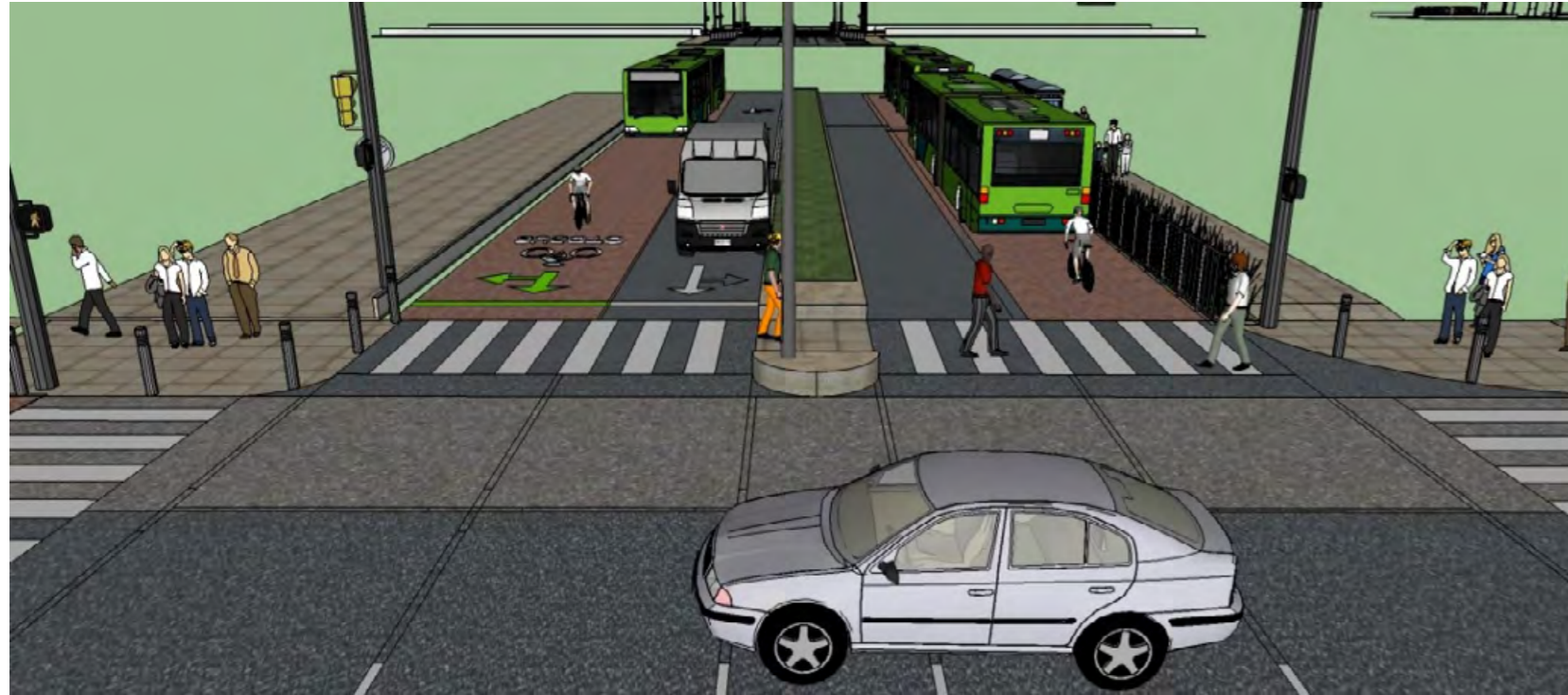
ve bisiklet paylaşım şeritleri uygulaması için, planlanan güzergahlarda aşağıda yer alan veri setlerinin analizi doğrultusunda daha sağlıklı ve kapsamlı bir fizibilite çalışması yürütülmelidir.

Eşrefpaşa (İkiçeşmelik) Caddesi için de otobüs ve bisiklet paylaşımlı şerit uygulaması önerilmiştir.

Şekil 17 | Fevzi Paşa Bulvarı'nın Çankaya Kavşağı Yaklaşımındaki Yol Platformu için Otobüs-Bisiklet Paylaşımlı Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım



Şekil 18 | Eşrefpaşa (ikiçeşmelik) Caddesi'nin Çankaya Kavşağı ile Bağlantılı Yol Platformu için Otobüs-Bisiklet Paylaşım Şerit Uygulamasına Ait Kavramsal Tasarım



PARKLANMA ALANLARININ PLANLANMASI

Parklanma alanlarının planlamasında geliştirilen öneriler şu şekildedir:

- Otopark talebini azaltmaya yönelik, ulaşım sisteminde iyileştirmeler yapılmalı ve caydırıcı tedbirler alınmalıdır.
- Yürüme ve bisiklet kullanımı gibi aktif ulaşım türlerine yönelik düzenleme ve uygulamalar hayata geçirilmelidir.
- Çalışma alanı içerisinde halihazırda örnekleri bulunan paylaşım park yeri örneklerinin düzenlenmesi ve yaygınlaştırılması sağlanmalıdır.
- Otoparkların standartları, talepleri karşılayacak şekilde artırılmalı ve geliştirilmelidir.
- Bölge dışında kalan ancak alana yakın olarak konumlanan otopark alanları oluşturulmalıdır.
- İzelman A.Ş. tarafından işletilen farklı türlerdeki otopark alanlarının mevcut kapasitelerinin artırılması sağlanmalıdır.
- Yolculuk ücretlerinde indirimde gidilmelidir.
- Otoparklarla ilgili bilgilendirme sistemleri geliştirilmelidir.
- Uygulama ve kontrol mekanizmalarını geliştirme: Ruhsatsız otoparklar için kontrol mekanizmaları geliştirilmelidir.

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.



TOPLU TAŞIMA AKTARMA MERKEZLERİ, İSTASYON VE DURAKLARININ PLANLANMASI

Toplu taşıma aktarma merkezleri, istasyon ve durakların planlanmasında ana yaklaşım şu şekilde olmalıdır:

- Aktarma merkezleri ve otobüs durakları herkes için erişilebilir hale getirilmelidir.
- Aktarma merkezlerinde durak ve iskeleler arası entegrasyon sağlanmalıdır.
- Otobüs duraklarının aydınlatma elemanlarının desteğiyle güvenlikleri artırılmalıdır.

- Otobüs durakları daha görünür hale getirilmelidir.
- Bölgenin en önemli aktarma noktalarından olan 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.

Yolcu konforu bağlamında önem taşıyan sistem bileşenlerinden biri olan ve bir ulaşım sisteminin "giriş noktası" olarak da tanımlanabilen aktarma merkezleri, istasyonlar ve duraklar, aynı zamanda önemli bir kentsel kullanım alanıdır.

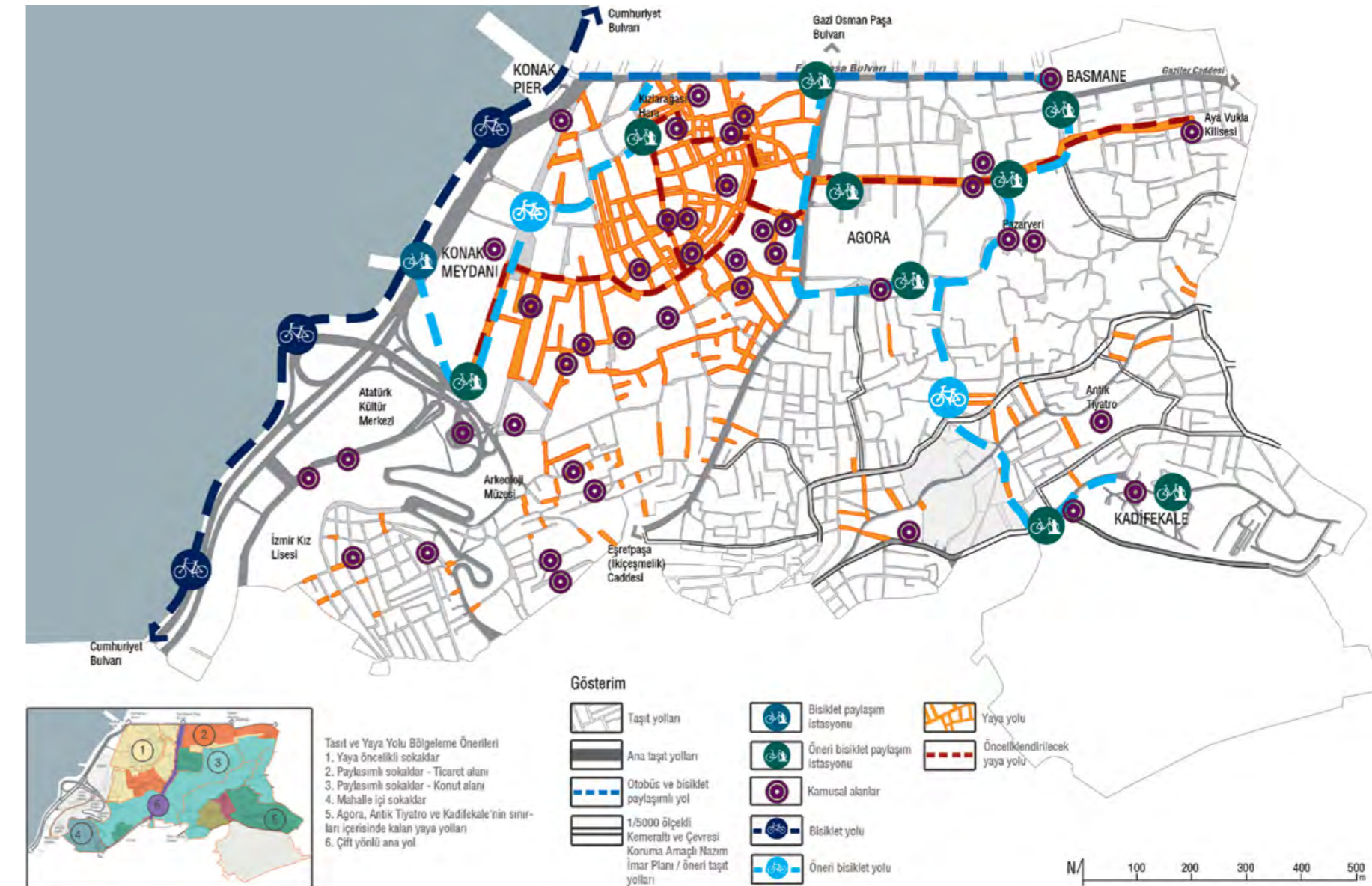
SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM İÇİN BİR YAKLAŞIM

Yaya, bisiklet, toplu taşıma sistemlerinin mevcut durumu ve geliştirilen öneriler dikkate alındığında aşağıda yer verilen Şekil.19 ortaya çıkmaktadır. Bölgenin erişilebilirlik ve yol güvenliği ilkeleri gözetilerek sürdürülebilir ulaşım

yaklaşımına sahip olabilmesi için, bölgede yaya ve bisiklet yolları öncelikli hale getirilmiş, ana toplu taşıma hatları da bisiklet-otobüs paylaşımlı olacak şekilde yeniden ele alınmış, oluşturulan bu sistem sürdürülebilir parklanma önerileri ile

desteklenmiştir. Böylece bölgenin tarihi, kültürel değerleri, sokakların ölçeği ve sokaklarda yer alan fonksiyonlar, geliştirilen bu sistemle desteklenmektedir.

Şekil 19 | Önerilen Yaya ve Taşıt Dolaşım Ağı





KAYNAKLAR

Çörek Öztaş, Ç. ve Akı, M. (2014). **İstanbul Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi Mevcut Durum Değerlendirmesi**. EMBARQ Türkiye, İstanbul.

Free Map Tools. (2016). **Measure a Distance**. Aralık 2016'da <https://www.freemaptools.com/measure-distance.htm> 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.

Tekeli, İ. (2015). İzmir-Tarih İzmirliilerin Tarih ile İlişisini Güçlendirme Projesi Tasarım Stratejisi Raporu. Üçüncü Basım, İzmir.

WRI Ross Center for Sustainable Cities. (2015). **Cities Safer by Design**. Washington DC, USA.

FOTOĞRAFLAR

Kapak, Sayfa ii-iii (iç kapak), Sayfa iv (iç kapak), Sayfa 2 (iç kapak), Sayfa 6 (iç kapak), Sayfa 16, Sayfa 18, Sayfa 20, Sayfa 26, Sayfa 34, Sayfa 36 WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler; Sayfa 5 Çiğdem Çörek Öztaş; Sayfa 10, Sayfa 12, Sayfa 22 (sağ alt ve sol alt), Sayfa 33, Sayfa 24 (iç kapak) Merve Akı.

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 Esnafı Derneği Başkan 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 Büyükucaş’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 Bakıoğlu’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 Araslı’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 kent içi ulaşım alanındaki çalışmalarına başladı. Kent sorunlarına entegre çözümler geliştirmek için 2015 yılında WRI (Dünya Kaynakları Enstitüsü), kent içi ulaşım odaklı olan “EMBARQ” programını sürdürülebilir şehirler programına dönüştürerek “WRI Ross Center for Sustainable Cities” adı altında birleştirdi. Brezilya, Çin, Hindistan, Meksika ve Türkiye’deki EMBARQ merkezleri kurumsal değişikliğe ayak uydurarak WRI Ross Center for Sustainable Cities’in ülke ofisleri haline geldi ve güvenli & erişilebilir hareketlilik, kentsel gelişim, enerji verimliliği ve iklim değişikliği konularında 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.

YAKLAŞIM

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, sürdürülebilirlik 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.

Dünya Kaynakları Enstitüsü’nün her raporu; kamuoyunu ilgilendiren bir konuyu ele alır ve bunu akademik yöntemler aracılığıyla zamanında gerçekleştirir. WRI, incelenen meselelerin seçimi konusunda sorumluluğu üstlenmekte, yazarları ve araştırmacıları için araştırma özgürlüğünü garanti etmektedir.

Fakat aksi belirtilmediği takdirde, WRI yayınlarında ortaya konan yorumlar ve sonuçlar tamamen yazarlara aittir. Haritalar tamamen tasvir edici niteliktedir ve WRI tarafından herhangi bir ülkenin yasal statüsü veya sınırları ile ilgili herhangi bir fikir beyanına işaret etmezler.



Copyright 2016 World Resources Institute. This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License. To view a copy of the license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.

