



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

TR14SR306 - NEAR/ANK/2022/EA-RP/0082

**SKUp İstanbul Halk Bilgilendirme Toplantısı 1: Sağlıklı
Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme Projeleri Raporu**

Tarih: 25.04.2024



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

RAPOR BİLGİLENDİRME FORMU

Proje Adı: İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

Referans: NEAR/ANK/2022/EA-RP/0082

İletişim Numarası: TR14SR306

Başlangıç Tarihi: 23.06.2023

Ülke: Türkiye

	SON YARDIM ALICISI	DANIŞMAN	SÖZLEŞME MAKAMI
KURUM	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH - Uluslararası Hizmetler	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı (MoTI), Genel Müdürlüğü Avrupa Birliği İşleri ve Dış İlişkiler (DGEUAFR), Avrupa Departmanı Birlik Yatırımları (EUID)
ADRES	Osmaniye Mahallesi Çobançeşme Koşuyolu Bulvarı No:5 34568 Bakırköy/İSTANBUL TÜRKİYE	Aziziye Mah. Pak Sok. No. 1/101 06680 Çankaya / ANKARA TÜRKİYE	Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 B Blok Kat: 5 Emek Çankaya / Ankara / TÜRKİYE
TELEFON	+90 212 449 4000	+90 312 466 70 80	+90 312 203 10 00
FAX	+90 212 449 48 78	+90 312 467 72 75	+90 312 212 11 48
İLETİŞİM KİŞİSİ	Mr. Barış YILDIRIM	Ms. Başak İSBİR-KARAMAN	Dr. Tijen İĞCİ
E-POSTA	baris.yildirim@ibb.gov.tr	Mr. Melih MOL basak.isbir@giz.de melih.mol@giz.de	tijen.igci@uab.gov.tr
YAZARLAR	Takım Lideri Shaleen SRIVASTAVA Proje Direktörü Başak İSBİR-KARAMAN Proje Yöneticisi Melih MOL Proje Uygulama Yöneticisi Murat ÖLMEZ Proje Asistanı Tuğba ÖZSOY Jr. Uzman Serra OKÇU Paydaş ve Vatandaş Katılımı Uzmanı Miray ÖZKAN		
TASARIM RAPORUN TARİHİ	TAT 25.09.2024		



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	2
ŞEKİL LİSTESİ	3
TABLO LİSTESİ	3
1. ARKA PLAN VE KAPSAM	4
2. SKUP İSTANBUL HALK BİLGİLENDİRME TOPLANTISI – 1 PROGRAMI	4
3. ETKİNLİK OTURUMLARI	6
3.1 Açılış Konuşması	6
3.2 SKUp Aşama 2 İstanbul Sunumu	7
3.3 Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme: Tanımlar ve İyi Uygulama Örnekleri Sunumu	8
3.4 İyi Uygulamaları İnceleme Atölyesi	10
3.5 Sağlıklı Sokaklar, Trafik Sakinleştirme Proje Süreçleri Sunumu	13
3.6 Forum ve Kapanış	16
4. EKLER	17
4.1 Katılımcı Listesi	17
4.2 Sunumlar	19



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanı Barış Yıldırım tarafından yapılan Açılış Konuşması	6
Şekil 2: İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü Müdür Yardımcısı Dr. Seda Özdemir tarafından yapılan İstanbul SKUp Aşama 2 sunumu	7
Şekil 3: Sertaç Erten ve Miray Özkan tarafından yapılan "Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme: Tanımlar ve İyi Uygulama Örnekleri" başlıklı sunum	8
Şekil 4: "Sağlıklı Sokak" kavramı denince akla gelenlerin anahtar kelimelerle gösterimi.....	9
Şekil 5: "Sağlıklı Sokak" kavramı denince akla gelenlerin anahtar kelimelerin sayısal gösterimi ...	9
Şekil 6: Sağlıklı Sokak Kriterlerini Önceliklendirme Çalışması	10
Şekil 7: Sağlıklı Sokaklar için İyi Uygulama Örneklerini Puanlama Çalışması	11
Şekil 8: Trafik Sakinleştirme Uygulamaları için İyi Uygulama Örneklerini Puanlama Çalışması ...	12
Şekil 9: Bir katılımcının interaktif oturumda yaptığı konuşma	13
Şekil 10: "Sağlıklı Sokak" uygulamalarına en çok ihtiyaç duyulan alanların oranları	14
Şekil 11: "Sağlıklı Sokaklar" uygulamasının tercih edildiği sokak tiplerinin dağılımının oranları ...	15

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: İstanbul Halk Bilgilendirme Toplantısı 1 Programı	5
Tablo 2: Sağlıklı Sokaklar için İyi Uygulama Örneklerinin Puan Dağılımı	11
Tablo 3: Trafik Sakinleştirme Uygulamaları için İyi Uygulama Örneklerinin Puan Dağılımı	12
Tablo 4: Katılımcı Listesi	19



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

1. ARKA PLAN VE KAPSAM

İstanbul SKUp Aşama II, İstanbul SKUp Aşama I'e uygun olarak, mevcut hareketlilik ve ulaşım durumunun analizini yapmayı, faaliyet temelli bir ulaşım modeli geliştirmeyi, uygulanacak politikaları, eylemleri detaylandırmayı ve SKUp için ağırlıklı olarak ulaşım sistemlerine ilişkin bir proje dizisini aşağıdaki ilkeleri göz önünde bulundurarak hazırlamayı amaçlamaktadır:

- Sürdürülebilir hareketlilik yaklaşımı ile sürdürülebilir ulaşım modlarıyla daha fazla erişilebilirlik sağlanması;
- Tüm ulaşım modlarının entegrasyonu ile çok modlu ulaşım çözümlerinden faydalanılması; motorsuz ulaşımın (yürüyüş ve bisiklet) teşvik edilmesi;
- Kurumsal birimler arasında işbirliğinin sağlanması ve gerektiğinde kapasite geliştirme sağlanması;
- Vatandaşların, paydaşların ve yeterince temsil edilmeyen grupların dahil edilmesi;
- Çekirdek projeler aracılığıyla uzun vadeli vizyon ve net SKUp uygulama planının tanımlanması;
- Etkin uygulamayı güvence altına alan ve proje uygulamasını güvenli hale getiren izleme ve değerlendirme süreçlerinin geliştirilmesi.

SKUp Aşama II İstanbul çalışmalarının içeriğine ilişkin halkın bilgilendirilmesi, yurttaşlarla ve paydaşlarla ilk temasın kurulması ve paydaşların sürece dahil edilmesinin sağlanması amaçlanmaktadır. Etkinlikte, SKUp Aşama II kapsamında yürütülen pilot projelerden "Sağlıklı Sokaklar" ve "Trafik Sakinleştirme" projeleri ile ilgili bilgilendirme yapılmış, bu projelerin amaçları, hedefleri ve içeriği anlatılmıştır. Ayrıca, proje süreçlerine ilişkin bilgilendirme yapılmış ve projelere yönelik ilk geri bildirimler alınmıştır.

2. İSTANBUL SKUp HALK BİLGİLENDİRME TOPLANTISI – 1 PROGRAMI

Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme Projeleri üzerine yapılan İstanbul SKUp Halk Bilgilendirme Toplantısı 25 Nisan 2024 tarihinde İPA Havuz binasında gerçekleştirilmiştir. Sabah 09:30'da başlayan kayıt işlemlerinin ardından, saat 10:00'da İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanı Barış Yıldırım tarafından açılış konuşması yapılmıştır. 10:15'te İstanbul SKUp Aşama 2 projesi sunumu yapıldıktan sonra, 10:30'da Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme ile ilgili tanımlar ve iyi uygulama örnekleri sunumu yapılmıştır. 11:00'da iyi uygulamaları inceleme atölyesi gerçekleştirilmiş ve 11:30'da yapılan atölye çalışması sonuçları katılımcılar tarafından değerlendirilmiştir. 12:00 ile 13:00 arasında öğle arası verildikten sonra, 13:00'da Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme proje süreçleri sunum yapılarak interaktif sorularla geri bildirimler alınmıştır. 14:00'da başlayan forum 15:30'a kadar devam etmiş ve 15:30'da Ulaşım Planlama Müdür Yardımcısı Seda Özdemir tarafından teşekkür ve kapanış konuşması yapılmıştır. Toplantı, ileriki süreçlerle ilgili bilgilendirmenin ardından sona ermiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Etkinlik	Saat
Kayıt	09:30 - 10:00
Açılış Konuşması	10:00 - 10:15
İstanbul SKUp: Aşama II – Uygulama Planı Projesi Sunumu	10:15 - 10:30
Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme - Tanımlar ve İyi Uygulama Örnekleri Sunumu	10:30 - 11:15
İyi Uygulamaları İnceleme Atölyesi	11:15 - 12:30
Öğle Arası	13:00 - 14:00
Sağlıklı Sokaklar, Trafik Sakinleştirme Proje Süreçleri Sunumu	14:00 - 14:30
Forum	14:30 - 15:30
Önümüzdeki Süreçler ve Kapanış	15:30 - 16:00

Tablo 1: İstanbul Halk Bilgilendirme Toplantısı 1 Programı

Toplantıya 89 kişi katılmıştır. Katılımcılar arasında proje ekibi ve İBB'nin ilgili departmanlarının çalışanlarının yanı sıra meslek örgütlerinden, sivil toplum kuruluşlarından ve kent konseylerinden temsilciler ve öğrenciler bulunmaktadır. Ayrıntılı liste rapor ekinde yer almaktadır.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

3. ETKİNLİK OTURUMLARI

3.1 Açılış Konuşması

Açılış konuşması, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanı Barış Yıldırım tarafından yapılmıştır. Barış Yıldırım, hali hazırda yürütölen Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı Aşama II: Uygulama Planı Projesi'nin insanı odağa alan yaklaşımının altını çizerek Vatandaş Bilgilendirme Toplantılarının önemine ve amacına vurgu yapmıştır.



Şekil 1: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanı Barış Yıldırım tarafından yapılan Açılış Konuşması



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

3.2 İstanbul SKUp Aşama 2 Sunumu

SKUp Aşama 2 İstanbul hakkında genel bilgilendirme konuşması, İBB Ulaşım Planlama şube M¼d¼rl¼đ¼ M¼d¼r Yardımcısı Dr. Seda ¼zdemir tarafından yapılmıştır. Projenin amacı, kapasite sağlayıcıları, SKUp yaklaşımı ve çalışma kapsamında gerçekleştirilecek plan ve proje çalışmalarından bahsedilmiştir. (Bkz. Ek 1) ¼zdemir sunumunda, İstanbul S¼rd¼r¼lebilir Kentsel Ulaşım Planı'nın (SKUp) ikinci aşaması olan uygulama planını ¼zetlemiřtir. Sunumda, projenin T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İstanbul B¼y¼křehir Belediyesi'nin iç birliğiyle y¼r¼t¼lmekte olup, Haziran 2023 ile Aralık 2025 arasında 30 aylık bir s¼reyi kapsadığına değinilmiştir. Projenin ana hedeflerinin arasında karbon salımını azaltarak insan odaklı, erişilebilir ve güvenli bir ulaşım sistemi oluşturmak, deniz ulaşımı, bisiklet yolları ve yayalaştırma alanları gibi alternatif ulaşım seçeneklerini teşvik etmenin yer aldığı belirtilmiştir. Ayrıca, proje İstanbul'un dayanıklılığını artırmaya y¼nelik trafik sakinleştirme, d¼ř¼k emisyon b¼lgeleri ve afetlere karşı dirençlilik çalışmalarını içermektedir.



şekil 2: İBB Ulaşım Planlama M¼d¼rl¼đ¼ M¼d¼r Yardımcısı Dr. Seda ¼zdemir tarafından yapılan İstanbul SKUp Aşama 2 sunumu



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

3.3 Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme: Tanımlar ve İyi Uygulama Örnekleri Sunumu



Şekil 3: Sertaç Erten ve Miray Özkan tarafından yapılan "Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme: Tanımlar ve İyi Uygulama Örnekleri" başlıklı sunum

İstanbul SKUp Aşama II Trafik Sakinleştirme ve Sağlıklı Sokaklar pilot projeleri ekip lideri Sertaç Erten tarafından sırasıyla Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme kavramlarına ilişkin tanımlar ve bu konularda dünya genelinde gerçekleştirilmiş olan iyi uygulama örnekleri anlatılarak katılımcıların konu ile ilgili bilgi sahibi olması amaçlanmıştır (Bkz. Ek 2). Sunumun farklı alanlarında MentiMeter platformu kullanılarak katılımcılara sorular sorulmuştur.

Sunumda öncelikle sağlıklı sokaklar konusunda bilgilendirme yapılmıştır. Katılımcıların sağlıklı sokaklar hakkındaki bilgi ve algısını ölçmek amacıyla interaktif bir soru ile oturuma başlanmıştır. İlk soru, katılımcılardan "Sağlıklı Sokak" kavramı akıllarına geldiğinde düşündükleri üç kelimeyi belirtmelerini istemektedir. Elde edilen yanıtlar arasında öne çıkan kavramlar; güvenli (19), yeşil (13), yaya (10), engelsiz (5), araçsız (5) ve temiz hava (5) olmuştur.



Avrupa Birliği tarafından eş finanse edilmektedir

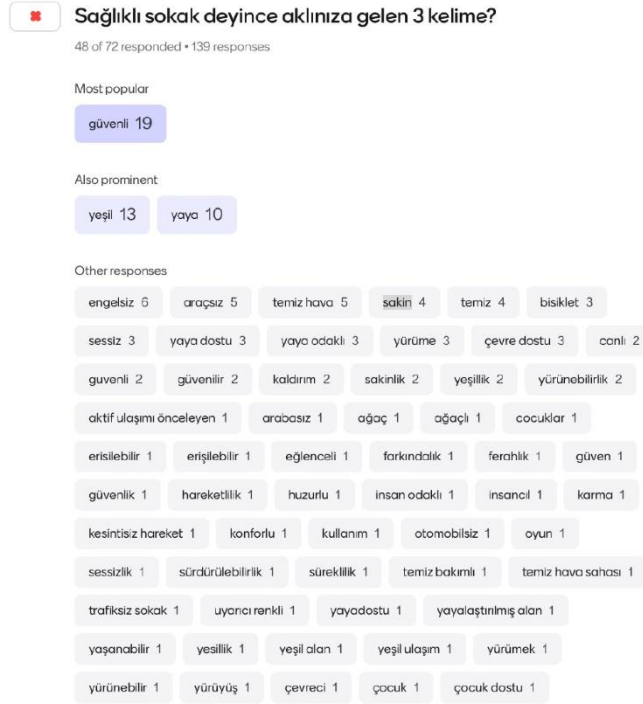
Mentimeter

Sağlıklı sokak deyince aklınıza gelen 3 kelime?

139 responses



Şekil 4: "Sağlıklı Sokak" kavramı denince akla gelenlerin anahtar kelimelerle gösterimi



Şekil 5: "Sağlıklı Sokak" kavramı denince akla gelenlerin anahtar kelimelerin sayısal gösterimi

Sorudan sonra sağlıklı sokak kriterlerine ilişkin bilgi verilmiş, dünyanın çeşitli şehirlerinde gerçekleştirilen sağlıklı sokak uygulamalarının öne çıkan özellikleri ve kamusal yaşama katkılarından bahsedilmiştir.

Sunumun ikinci yarısında trafik sakinleştirme kavramı ve uygulamaları ile ilgili bilgilendirme yapılmıştır. Bu kapsamda da katılımcılara bildikleri trafik sakinleştirme uygulamaları sorulmuş, katılımcılar hız sınırlaması, tümsekler ve zemin döşemesi farklılaşması gibi uygulama örneklerinden ve İstanbul içinde hız sınırlaması yapılan bazı bölgelerden bahsetmiştir. Katılımcıların katkılarından sonra trafik sakinleştirmeye ilişkin çeşitli iyi uygulama örnekleri ve bu örneklerin yarattığı kazanımlar aktarılmıştır.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

3.4 İyi Uygulamaları İnceleme Atölyesi

İyi Uygulamaları İnceleme Atölyesi'nde sunumda anlatılmış olan iyi uygulamaların katılımcılarla birlikte detaylı bir şekilde incelenmesi amaçlanmıştır. Katılımcıların salonun iki yanında bulunan Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme projelerine ilişkin iyi uygulama örneklerini incelemeleri, 2 kategori için ellerindeki 3'er nokta etiketi en beğendikleri uygulamalara yapıştırmaları istenmiştir. Ayrıca sağlıklı sokak kriterlerini incelemeleri istenerek, öncelik verdikleri 3 sağlıklı sokak kriterini işaretlemeleri istenmiştir.

Öncelikli sağlıklı sokak kriterleri çalışmasının sonucunda sırasıyla "yürümeyi, bisikleti, toplu taşımayı tercih ettiren", "güvende hissettiren" ve "her kesimden yayayı içine alan" kriterlerinin en fazla işaretlendiği görülmüştür.



Şekil 6: Sağlıklı Sokak Kriterlerini Önceliklendirme Çalışması

Sağlıklı sokak uygulamaları için 5 tane iyi uygulama örneği incelenmiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir



Şekil 7: Sağlıklı Sokaklar için İyi Uygulama Örneklerini Puanlama Çalışması

Katılımcılar tarafından yapılan puanlamalar aşağıdaki gibidir:

Süperbloklar, Barselona İspanya	54
Paseo Bandera, Santiago Şili	42
Bergmannstraße, Berlin Almanya	38
Orford Yolu, Londra İngiltere	31
Nørrebrogade Kopenhag Danimarka	18

Tablo 2: Sağlıklı Sokaklar için İyi Uygulama Örneklerinin Puan Dağılımı

Sağlıklı Sokak Uygulamaları için en yüksek puanı alan iyi uygulama örneği **Barselona** projesi olmuştur. Katılımcılar, Barselona'daki Süperbloklar İstanbul için iyi bir uygulama örneği olarak değerlendirmelerinin temel nedeninin, her iki şehirde de benzer yoğunlukta nüfus ve trafik sorunlarının bulunması ve Süperbloklar'ın bu sorunlara modern ve etkili çözümler sunması olduğunu ifade etmişlerdir. Ayrıca, Barselona'daki uygulamanın sağladığı çevresel iyileştirmeler ve sosyal faydalar, İstanbul'daki benzer sorunların çözümüne yönelik somut bir örnek teşkil etmekte olduğunu öne sürmüşlerdir. Görsellerde sokakta oynayan çocuk görmelerinin bu örneği seçmelerinde etkili olduğunu ifade edilmiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Trafik Sakinleştirme uygulamaları için 7 tane iyi uygulama örneği verilmiştir. Katılımcılar tarafından puanlamaları aşağıdaki gibidir:

Fransa: Okul Sokakları	44
Barcelona: Süper Bloklar	43
Brezilya: Fortaleza	30
Berlin: Tempo 30' Bölgeleri	29
Londra: Mini Hollanda	25
İsveç: Sıfır Kaza	23
Montreal: Yaz Sokakları	15

Tablo 3: Trafik Sakinleştirme Uygulamaları için İyi Uygulama Örneklelerinin Puan Dağılımı

Yukarıdaki tabloya göre, Trafik Sakinleştirme Uygulamaları için en yüksek puanı alan iyi uygulama örnekleri 44 oy ile **Fransa: Okul Sokakları** ve 43 oy ile **Barcelona: Süper Bloklar** projesi olmuştur.

Fransa: Okul Sokakları trafik sakinleştirme girişimleri; çocukların güvenliği, hava kirliliğinin azaltılması ve toplumsal katılım gibi konularda başarılı sonuçlar elde etmiştir. Bu yaklaşım, İstanbul'da da benzer sorunlara çözüm sunabileceği düşünülerek katılımcılar tarafından iyi bir örnek olarak seçildiği gözlemlenmiştir.



şekil 8: Trafik Sakinleştirme Uygulamaları için İyi Uygulama Örneklelerini Puanlama Çalışması



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Katılımcılar, Barcelona'nın **Süper Bloklar** modelini İstanbul için iyi bir uygulama örneği olarak seçmişlerdir. Süper Bloklar modelinin, İstanbul'un trafik ve kirlilik sorunlarını çözme potansiyeline sahip olduğunu düşünmektedirler. Barcelona'daki bu uygulamanın sağlık açısından sağladığı faydalar ve yaşam kalitesindeki iyileşmeler, katılımcıların dikkatini çekmiş ve benzer olumlu sonuçların İstanbul'da da elde edilmesinin olumlu sonuçlar yaratacağını ifade etmişlerdir.

3.5 Sağlıklı Sokaklar, Trafik Sakinleştirme Proje Süreçleri Sunumu



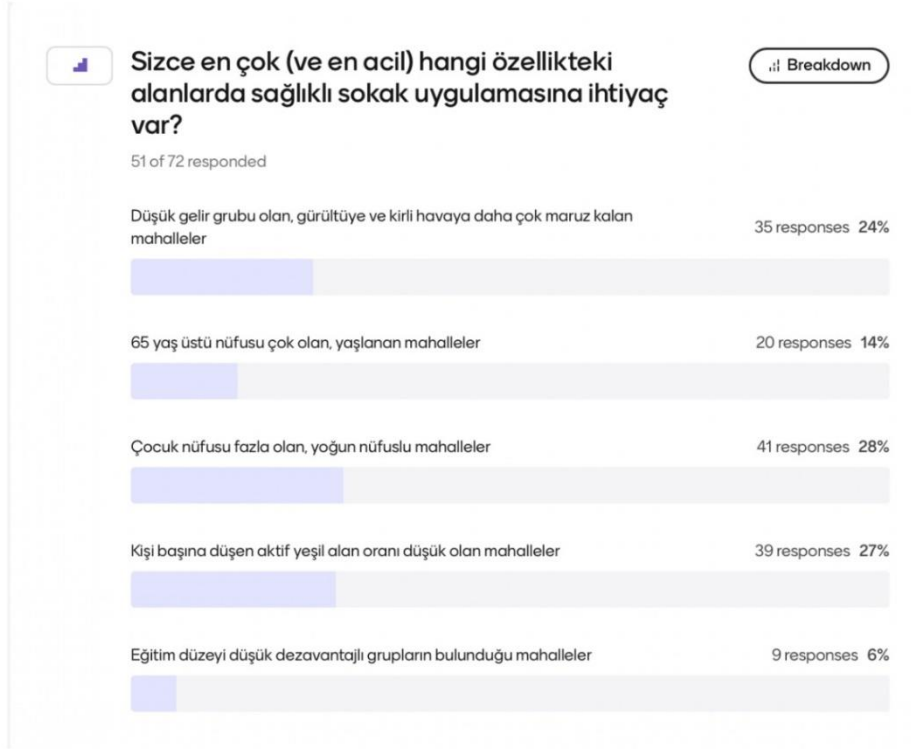
Şekil 9: Bir katılımcının interaktif oturumda yaptığı konuşma

Öğleden sonra ilk olarak İstanbul'da SKuP projesi kapsamında önerilen sağlıklı sokaklar ve trafik sakinleştirme uygulamaları üzerine proje lideri tarafından bir sunum gerçekleştirilmiş, sunum sırasında interaktif yöntemlerle geri bildirimler alınmıştır (Bkz. Ek 3). Pilot uygulama bölgelerinin seçilmesine ilişkin süreçler ve kriterler tartışılmıştır.

Öncelikle sağlıklı sokaklara ilişkin proje alanı seçim kriterleri üzerinde durulmuştur. Özellikle Marmaray ve metrobüs duraklarının çevresindeki bölgeler, hava kalitesi düşük mahalleler, yaşlı ve çocuk nüfusunun yoğun olduğu alanlar gibi faktörler üzerinde durulmuştur. Katılımcılara çoktan seçmeli olarak hangi tür alanlarda "Sağlıklı Sokak" uygulamalarına en çok ihtiyaç duyulduğu sorulmuştur.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir



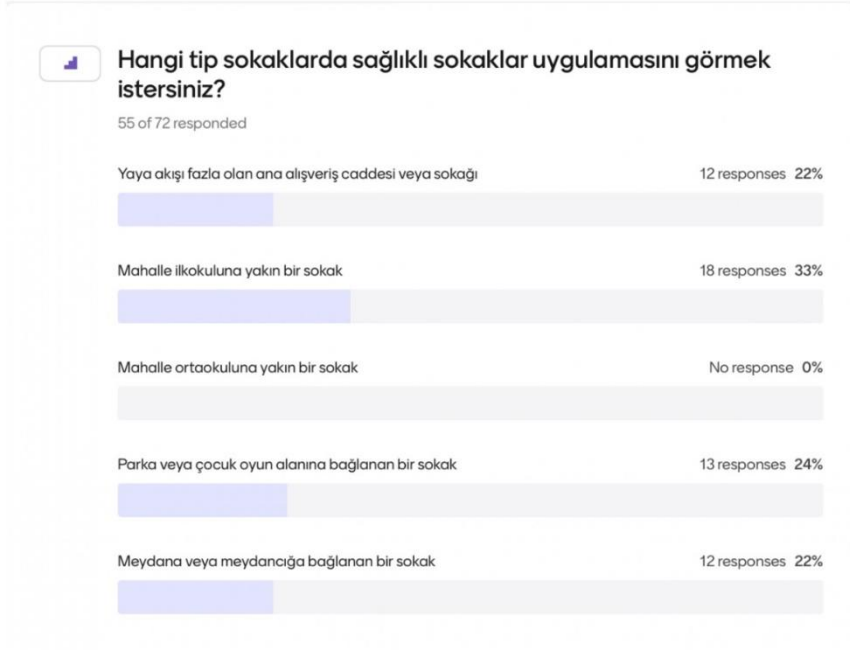
Şekil 10: "Sağlıklı Sokak" uygulamalarına en çok ihtiyaç duyulan alanların oranları

Bu soruya verilen yanıtlar incelendiğinde, %28 oranıyla 41 katılımcı tarafından seçilen "Çocuk nüfusu fazla olan, yoğun nüfuslu mahalleler" en çok tercih edilen seçenek olarak öne çıkmıştır. En az oy alan seçenek ise, %6 oranında 9 katılımcı tarafından seçilen "Eğitim düzeyi düşük, dezavantajlı grupların bulunduğu mahalleler" olmuştur.

Bu sorudan sonra, yine çoktan seçmeli olarak katılımcılara hangi tip sokaklarda "Sağlıklı Sokak" uygulamalarına en çok ihtiyaç duyulduğu sorulmuştur.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir



Şekil 11: “Sağlıklı Sokaklar” uygulamasının tercih edildiği sokak tiplerinin dağılımının oranları

Bu soruya verilen yanıtlar da incelendiğinde, %33 oranıyla 18 katılımcı tarafından seçilen “Mahalle ilkokuluna yakın bir sokak” cevabı en çok tercih edilen seçenek olarak öne çıkmıştır. En az oy alan seçenek ise, %0 oy oranıyla hiçbir katılımcı tarafından seğilmeyen “Mahalle ortaokuluna yakın bir sokak” cevabı olmuştur. Diğer seğenekler ise %22 ile %24 arasında değişen oranlarda oy alarak benzer bir dağılım göstermiştir.

Sunumun ikinci bölümünde trafik sakinleştirme uygulama araçları aktarılmış, kesişimler ve sokak hatları için gerçekleştirilebilecek stratejilerin nasıl uygulanabileceği ve bu araçların trafik akışını düzenleme ve yaya güvenliğini artırma konusundaki etkileri değerlendirilmiştir. Sunum sırasında uygulamalara ilişkin bir kitapçık dağıtılmış, sunumun sonunda katılımcılara İstanbul için uyumlu olabilecek araçlarla ilgili görüş bildirmeleri istenmiştir. Katılımcılar, bu stratejilerin yerel ihtiyaçlarla nasıl uyumlu hale getirilebileceği ve uygulama senaryoları üzerine önerilerde bulunmuşlardır. Özellikle yükseltilmiş yaya geçişleri ve paylaşımlı sokak uygulamaları önerilerinin üzerinde durulmuştur. Katılımcıların bir kısmı yol kenarı otopark düzenlemeleri yoluyla gerçekleştirilebilecek trafik sakinleştirme uygulamalarının İstanbul için uyumlu olmayacağını, tersine İstanbul’da bu uygulamanın yeniden düzenlenmesi gerektiğini vurgulamıştır.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

3.6 Forum ve Kapanış

Halk bilgilendirme toplantısında yapılan forumda; trafik sakinleştirme araçları, otopark düzenlemeleri, proje ve planlama önerileri, uygulama ve iletişim stratejileri, altyapı ve erişim konuları kapsamlı bir şekilde tartışılmıştır. Trafik sakinleştirme araçları arasında Arnavut kaldırımları ve yükseltilmiş yaya geçitleri gibi yöntemler öne çıkarken, otopark düzenlemelerinin kamusal alanlarda nasıl ele alınması gerektiği üzerine görüşler belirtilmiştir. Proje planlama aşamasında raylı sistemler ve toplu taşımanın desteklenmesi, yaşlı dostu tasarım kriterlerinin dikkate alınması gibi hususlar vurgulanmıştır. Ayrıca, uygulama ve iletişim stratejilerinin güçlendirilmesi gerektiği, afet durumları için altyapı hazırlıklarının önemi ve deniz ulaşımının artırılması gerektiği ifade edilmiştir. Uygulamaların bölgenin karakterine ve şehir içindeki yerine uygun olarak belirlenmesi gerektiği eklenmiştir.

Bu önerilerin yanı sıra Adalar ilçesinin yaya karakterine dikkat çekilmiş ve bu karakterin korunması gerektiği vurgulanmıştır. Adalar ilçesinin yaya karakterinin sağlıklı sokaklar konusunda diğer bölgelere örnek teşkil edebileceği ifade edilmiştir. Ancak, Adalar'daki mevcut bireysel akülü araçların yaya karakterine zarar verdiğini ve trafik kazalarına neden olabileğini, akülü araç uygulamalarının yeniden değerlendirilmesini talep ettiklerini ve sağlıklı sokak uygulamalarından birinin adalarda olabileceğini önermişlerdir.

Forum sonunda Proje Lideri ve İBB Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü Müdür Yardımcısı kapanış konuşmalarını yapmıştır. Konuşmacılar toplantının çıktılarını özetlemiş ve sürecin katılımcı olarak ilerleyeceğini ifade ederek planlanan programla ilgili bilgilendirme yapmış ve katılımcılara katkıları için teşekkürlerini iletmışlerdir.



Şekil 10: Forum sırasında çekilen bir görüntü



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

4. EKLER

4.1 Katılımcı Listesi

Halk Bilgilendirme Toplantısı'na katılan katılımcıların listesi aşağıda sunulmuştur:

	İsim-Soyisim	Ünvan	Kurum
1	Handan Türkoğlu	Prof.	Mimarlar Odası
2	Ayşe Gülşen Yoldaş	-	Büyükkada Adalar Sivil İnsiyatifi
3	Leyla Özalp	-	Büyükkada Adalar Sivil İnsiyatifi
4	Haluk Gerçek	Prof. Dr.	İTÜ
5	Turgut Kartçı	-	İKKGMM
6	Nilgün Babayığit	Eğitimci	İstanbul Üniversitesi
7	Burak Biricik	-	İBB
8	Eray Öztürk	-	İBB
9	Özer Or	-	İnşaat Mühendisleri Odası
10	Kamer Alyanakyan	-	Büyükkada Adalar Sivil İnsiyatifi
11	Gizem Ölmez Soylam	Koordinatör	İstanbul Kent Konseyi
12	Canessz Louis	Öğrenci	Ecole d'Un louise Paris
13	İlknur Yücel	Müdür Yardımcısı	İBB
14	Melih Mol	PM	GIZ Ins
15	Murat Ölmez	PIM	GIZ Ins
16	İhsan Yavuz	-	-
17	Sude Aleyna Ülgen	Öğrenci	İTÜ
18	Bilge Tom	Şehir Plancısı	Gebze Teknik Üniversitesi
19	Gökçe Şentürk	Öğrenci	İTÜ
20	Seda Sipahi	Şehir Plancısı	Dokuz Eylül Üniversitesi
21	Seda Özdemir	Müdür Yardımcısı	İBB
22	Müge Kılıç	Ulaşım Planlama Müdür Yardımcısı	İBB
23	Ümit Başaran	Şef	İBB
24	Belkıs İnci	-	İBB
25	Dilara Öztaşkın	Şehir Plancısı	İBB
26	Gülüze Türkmayalı	Şehir Plancısı	İBB
27	Zeliha Çetin Aktürk	Lojistik Uzmanı	İBB
28	Hüseyin Bekdaş	Öğrenci	MSGSÜ
29	Figen Atasever	-	İBB
30	Elif Albayrak	Şehir Plancısı	İBB
31	Görkem Akyol	Araştırma Görevlisi	Yaya Derneği
32	Işıl İrem Öztürk	Öğrenci	MSGSÜ
33	İdil Çakıroğlu	Endüstriyel Tasarımcı	-
34	Beyza Hacıhasanoğlu	Mimar	MSGSÜ



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

35	Kevser Üstündağ	Şehir Plancısı	MSGSÜ
36	Volkan Üstündağ	Endüstri Mühendisi	-
37	Selin Yaren Kılıç	Mimar	-
38	Ali Cem Başlı	Mimar	-
39	Beyza Şat	Peyzaj Mimarı	Özyeğin Üniversitesi
40	Nilgün Tezcan	Şef	İBB
41	Aycan Gökbudak	İstatistikçi	İBB
42	Esin Çakmak	Şehir Plancısı	İBB
43	Deniz Aksakal	Şehir Plancısı	İBB
44	Büşra Merve Duman	Şehir Plancısı	İBB
45	Hande Nur İpek	-	İBB
46	Kübra Zengin	İnşaat Mühendisi	İBB
47	N. İpek Şahin	Dr. Mimar	İBB
48	Hülya Karaoğlu	Şef	İBB
49	Tülay Mesutol	Şef	İBB
50	Beril Ünal	-	Adalar Sivil İnsiyatifi
51	İlke Azade Sel	-	-
52	Tanzer Kantık	-	-
53	Melihcan Fidanboy	-	GIZ InS
54	Tansel Korkmaz	-	İstanbul Kent Üniversitesi
55	Sibel Bülay	-	EKOLQ
56	Derya Tolgay	-	Dünya Mirası Adalar
57	Arcan Kavuklu	-	İstanbul Üniversitesi
58	Selen Ece Akdaş	İnşaat Mühendisi	Boğaziçi Üniversitesi
59	Fulya Halaçoğlu	-	İTÜ
60	Sancar Buhur	Dr. Müh.	İBB
61	A. Taner Avlamaz	Şehir Plancısı	İBB
62	M. Şevket Erturan	TTKÖD Yönetim Kurulu Üyesi	Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği
63	Ege Yazgan	Endüstriyel Tasarımcı	Yaya Derneği
64	Arzu Erturan	MSGSÜ Şehir Plancısı	MSGSÜ
65	Ozan Kulekal	Şehir Plancısı	İBB
66	Elif Ersoy	İnşaat Mühendisi	İnşaat Mühendisleri Odası
67	Gizem Hacıhaliloğlu	Şehir Plancısı	-
68	Burcu Gün	Şehir Plancısı	-
69	Zafer Demir	Jeofizik Geoteknik Mühendisi	Kartal Kent Konseyi
70	Mustafa Bahadır Şahin	Şehir Plancısı	İBB
71	Hale Ercaz Külekçi	Şehir Plancısı	İBB
72	Çetin Bayazıt	İnşaat Mühendisi	İBB
73	Pınar Gemici	Mimar	İBB
74	Ebru Yılmazlar	Mimar	İBB
75	Hüseyin Çınar	İnşaat Mühendisi	İnşaat Mühendisleri Odası
76	Sertaç Erten	Şehir Plancısı	8arti/GIZ



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

77	Baran Aslan	-	-
78	Orhan AKICI	-	İBB
79	Barış Çimenci	-	İBB
80	Emre SAK	İnşaat Mühendisi	İBB
81	Melda Horoz	Ulaşım Planlama Müdürü	İBB
82	Hatice Kaymakçı	-	Adalar Sivil İnsiyatifi
83	Ali Haydır	-	İBB
84	Yavuz Yalnızoğlu	Koordinatör	İBB
85	Ebru Coşar	-	İBB
86	Neslihan Palaoğlu	Şehir Plancısı	Kutup Mimarlık
87	Neyla Ampul	-	Ada Dostları Derneği
88	Ceren Akyol	Öğrenci	-
89	Zeynep Aslı Derebaşı	Öğrenci	-

Tablo 4: Katılımcı Listesi

4.2 Sunumlar

[EK 1](#)

[EK 2](#)

[EK 3](#)



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

İstanbul Sürdürülebilir KentSEL Ulaşım Planı (SKUp) Aşama II – Uygulama Planı



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Proje Özeti

Sözleşme Makamı: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü AB Yatırımları Dairesi Başkanlığı

Yararlanıcı: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

Proje Süresi: 30 ay – Haziran 2023 Aralık 2025



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Proje Konsorsiyumu

giz

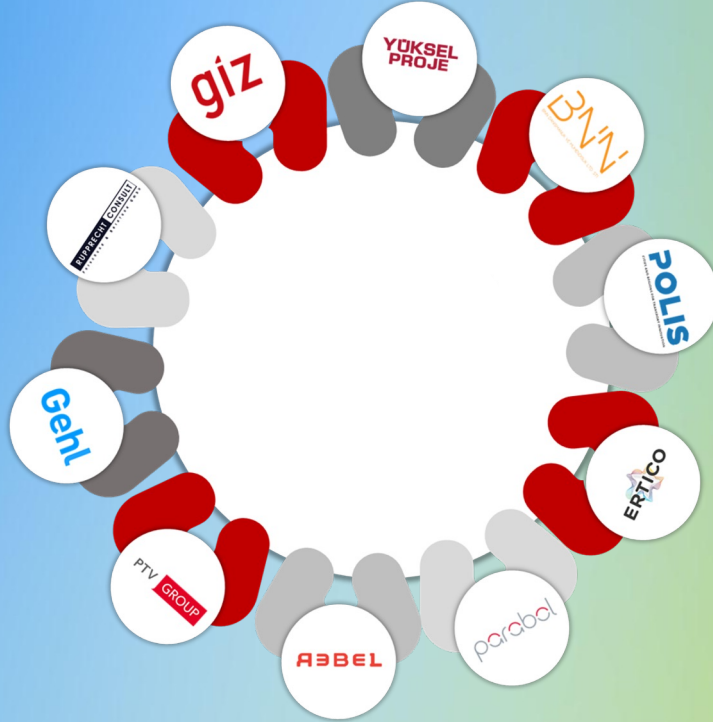
RUPPRECHT CONSULT
Forschung & Beratung GmbH

**YÜKSEL
PROJE**



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Kapasite Sağlayıcılar





This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

SKUp Yaklaşımı

İnsan
Odaklı

Güvenli,
Erişilebilir
ve
Kapsayıcı

Verimli
ve
Ekonomik

Karbon
Salımı
Düşük

İstanbul için
Sürdürülebilir
Kentsel
Hareketlilik



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

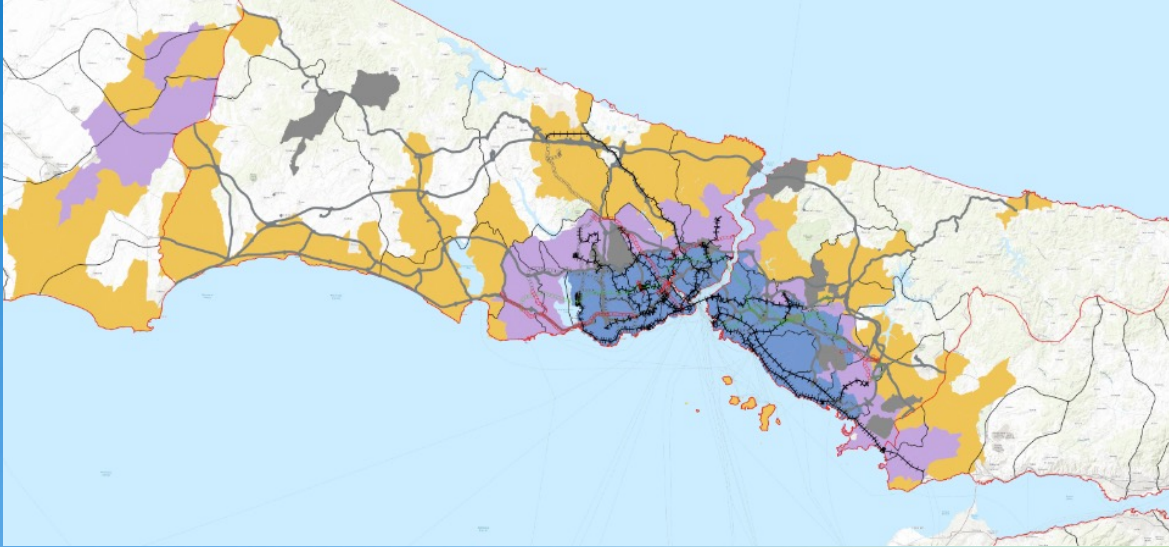
İstanbullular nelerle karşılaşacak?

- ❖ Veri toplama çalışmaları
- ❖ 70.000 yüzyüze hanehalkı ulaşım anketi
- ❖ Yol kenarı anketleri
- ❖ Otopark talep anketleri
- ❖ Katılımcılık odaklı etkinlikler
- ❖ Bilgilendirme toplantıları
- ❖ İşbirliği çalıştayları
- ❖ Odak grup görüşmeleri
- ❖ Farkındalık çalışmaları

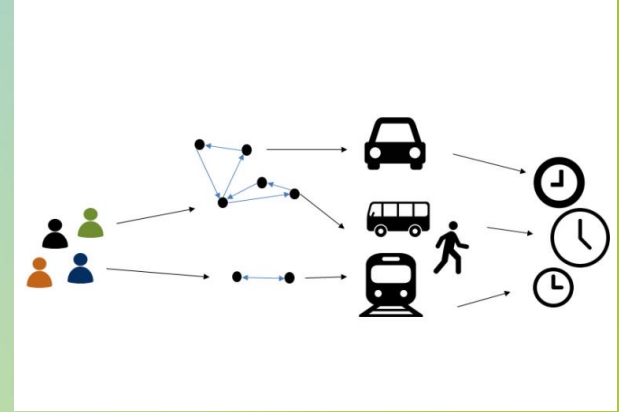


This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Veri Toplama ve Modelleme



Aktivite Temelli Hareketlilik Modeli

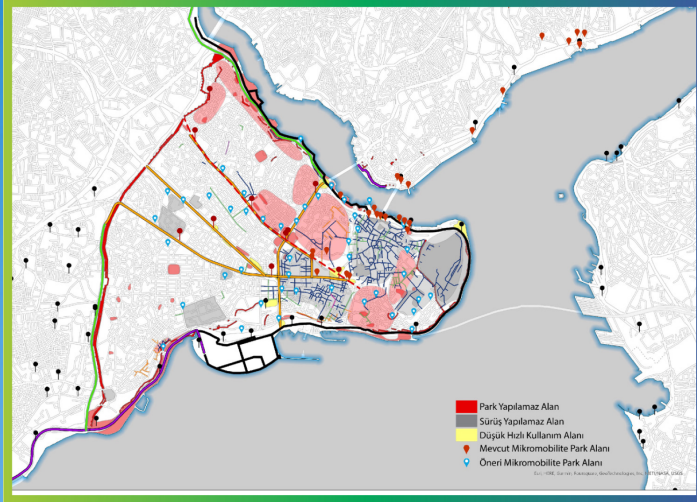




This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Düşük Emisyon Bölgeleri ve Trafik Sakinleştirme

❖ Mahallelerin ve hassas alanların trafik ve kirlilikten korunması



- ❖ İstanbul'da seçilen üç alanda düşük emisyon bölgeleri için fizibilite çalışmaları:
- ❖ Tarihi Yarımada (Eminönü)
- ❖ Kadıköy/Moda
- ❖ Beyoğlu
- ❖ 5 alanda trafik sakinleştirme uygulamaları



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Deniz Ulaşımı

- ❖ Boğaz boyunca kentsel hareketliliğin bir parçası olarak deniz taşımacılığının rolünü ve entegrasyonunu geliştirmek



- ❖ 5 pilot alanda mevcut ve yeni iskelelerin erişilebilirliğini sürdürülebilir, yenilikçi ve kapsayıcı şekilde geliştirmek
- ❖ 3 yeni deniz ulaşımı rotası için fizibilite çalışması



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Bisiklet, yürüme ve mikromobilité

❖ Motorlu taşıtlara alternatif olarak aktif ulaşım olanaklarını güçlendirmek



- ❖ Bütüncül bir bisikletli ulaşım ağı için 250 km'lik fizibilite çalışması
- ❖ 5 pilot alanda yeşil koridorları, meydanları, çocuk dostu sokakları ve hastane-okul gibi önemli alanları besleyecek yayalaştırma çalışmaları
- ❖ Beşiktaş-Taksim-Kabataş bölgesinde elektrikli bisiklet ve skuterlerin güvenli kullanımını sağlayacak fizibilite çalışmaları



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

Otobüs Öncelikli Rotalar ve Sağlıklı Sokaklar

- ❖ Toplu taşımaya, bisikletlere ve yayalara daha fazla alan ayrılması için yolların yeniden tasarlanması



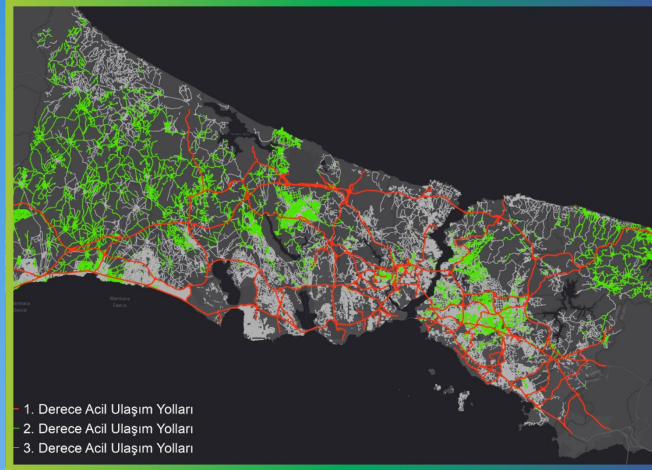
- ❖ İstanbul'da 120 km'lik otobüs öncelikli rotaların tasarımı
- ❖ 15 sokakta sağlıklı sokak tasarımı



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

İstanbul'un dayanıklılığının geliştirilmesi

- ❖ Deprem ve seller gibi doğal afetlere karşı İstanbul'un ulaşım sisteminin güçlendirilmesi ve pandemi gibi acil durumlarda hızlı cevap verebilme kapasitesinin geliştirilmesi



- ❖ İstanbul depremi ve ani sellere ilişkin senaryoların ulaşım sistemine etkisinin analiz edilmesi ve risklere karşı dirençlilik yol haritasının geliştirilmesi
- ❖ COVID-19 Pandemisi sırasında geliştirilen iyi uygulama örneklerinin incelenmesi ve acil durumlara ilişkin etkin önlemlerin önerilmesi



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

BİZİ TAKİP EDİN!



skupistanbul



SKUP İstanbul



SKUP İstanbul



This project is financed by the European Union
and the Republic of Turkey.

TEŞEKKÜRLER



Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme

Bilgilendirme Toplantısı

25 Nisan 2024

İki Pilot Proje Teması

Daha güvenli yaya alanları

Kent içi daha aktif hareketlilik

Toplam 20 pilot proje

Trafik
Sakinleştirme



Trafik hızını yaya yoğun alanlarda azaltmak

Sağlıklı
Sokaklar



Sağlıklı sokaklar konseptini kentimize adapte etmek

Daha aktif bir açık alan kullanımı yaratmak



Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme Tanımlar ve İyi Uygulama rnekleri

Atölye -1

25 Nisan 2024

Sağlıklı Sokak ne demek?

Her kesimden yayayı içine alan

Sağlıklı sokaklar, tüm insanların erişimine açık, yaya dostu, sosyal etkileşimi teşvik eden ve topluluk ruhunu güçlendiren kamusal alanlardır.

Daha temiz havaya sahip

Hava kirliliğini azaltmak, tüm toplum için önemli bir fayda sağlar ve sağlık eşitsizliklerini de azaltmaya katkıda bulunur.

İçinde kendini rahat hissettiren

Sokaklarda motorlu araç trafiğinin baskısı azaltılarak ve kaldırımlar ile bisiklet yollarının durumu iyileştirilerek yürüme ve bisiklete binme teşvik edilebilir.

Bir şeyler yapmak ve izlemek için çekici olan

Sokakları daha keyifli hale getirmek insanların buraları daha sık kullanmasını teşvik eder. Güzel manzaralar, estetik binalar ve sokak sanatı, sokakları daha çekici hale getirebilir.

Güvende hissettiren

İnsanlar trafikte tedirginlik hissetmemeli veya kişisel güvenlikleriyle ilgili endişeler taşımamalıdır



Karşıdan karşıya kolay geçilen

Güvenli ve engelsiz bir şekilde her an erişilebilen yollar ve sokaklar, insanların öncelikli tercihidir. Bu imkanlar, hem yürüyüşe teşvik ederek hem de toplulukları bir araya getirerek bağları güçlendirir.

Gölge ve kapalı alanlara sahip

Sokakları herkesin rahatça kullanabilmesi, şiddetli rüzgarlardan ve yağmurdan, yakıcı güneşten korunabilmesi için gölgelik ve korunaklı alanlara ihtiyaç vardır.

Durmak ve dinlenmek için mekanlar sunan

Dinlenme noktaları, sokaklarda daha fazla zaman geçirilmesini teşvik eder. Bu durum, toplumsal ve ekonomik canlılık sağlar.

Daha az gürültülü

Motorlu taşıtların neden olduğu gürültü kirliliğinin azalmasıyla, sokaklar daha sakin ve huzurlu bir atmosfere kavuşur. İnsanların iletişimi ve etkileşimi artar.

Yürümeyi, bisikleti, toplu taşımayı tercih ettiren

Yaya ve bisikletli sayısındaki artış, ancak motorlu araçların sayısı ve egemenliği azaltılarak gerçekleştirilebilir.

Herkesin her gün aktif olabilmesi için erişilebilir bir ortama ihtiyacı vardır.

Kentsel ulaşımın sağlık üzerindeki büyük etkileri vardır.

Evimizin dışındaki mekanların bize kendimizi iyi hissettirmesi de gerekir.



Sağlıklı Sokaklar ne için?

Toplu taşımayı, yürümeyi, bisikleti kentte teşvik etmek için....

Motorlu taşıt trafiğini ve ona bağlı gürültü/hava kirliliğini azaltmak için...

Sokakları daha güvenli, temiz ve yürünebilir kılmak için...

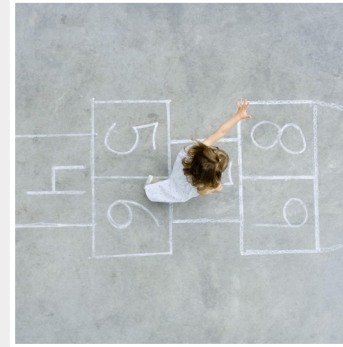
Sokaklarda küçük ölçekli perakende ticareti desteklemek için...

Engellilerin, kadınların, çocukların toplumsal yaşama katılmalarını sağlamak için



Daha güvenli, herkes için erişilebilir ve kapsayıcı bir kent içi hareketlilik yaratılması

Motorlu taşıt trafiğine bağlı gürültü ve hava kirliliğinin azaltılması



Sağlıklı bir kentsel gündelik yaşama erişiminin sağlanması

Sağlıklı Sokaklar İyi Uygulamaları



Nørrebrogade, **Kopenhag**



Süperbloklar, **Barselona**



Orford Yolu, **Londra**



Paseo Bandera, **Santiago de Chile**



Bergmannstraße, **Berlin**

Genel Bilgiler

Nørrebrogade, Kopenhag

Kopenhag, Danimarka

Kent Merkezi Nüfusu: 660.000

Büyükşehir Nüfusu: 2,4 milyon

Kentsel Yoğunluk: 7.298/km²

Büyükşehir Yoğunluğu : 633,38/km²

Nørrebrogade

Uzunluk: 2,2 km

Bağlam: Ortaçağ şehir merkezini 20. yüzyıl (savaş sonrası)

banliyölerine bağlayan ana yol

Demografik: Genel olarak genç bir nüfusa sahip, nüfus yoğunluğu

yüksek yerleşim bölgesi

Sosyal yapısı: Genç ve etnik açıdan çeşitlenmiş bir semt

Temel Özellikler

- Aktif bir ticari zemin kat kullanımı mevcut
- 2022 'de günde 41.000 yolcu ile Danimarka'nın en yoğun otobüs hattı olan 5C'ye ev sahipliği yapıyor
- 2009 'da Nørrebrogade'in üç aylık bir süre için geçici olarak otomobillere kapatılmasıyla ilgili provalar yapıldı ve bu denemeler daha sonra kalıcı değişikliklere dönüştürüldü



Proje Bilgisi

Nørrebrogade, Kopenhag

FAYDALAR

- Araç trafiği ve kirliliği azaltıldı
- Bisiklet kullanıcıların ve yayaaların sayısı arttı
- Kopenhag ve diğer şehirlerde yapılan çalışmalara göre, kentsel yaya alanlarınının artmasıyla esnaf ve mağazalara daha fazla müşteri çekmeye başladı.

TASARIM SIRASINDA SORULAN KİLİT SORULAR

- Araba şeritlerini ortadan kaldırarak sokak alanı daha iyi kullanılabilir mi?



Kazanımlar ve çıkarılan dersler Nørrebrogade, Kopenhag

Temiz Havalı: Özel araç erişiminin kısıtlanması ile emisyonlar düşmüş

Karşıdan karşıya kolay geçilen: Araç trafiğinin azalması, caddenin geçilmesini kolaylaştırmış.

Daha az gürültü: Araç trafiğindeki azalma, sokaktaki gürültü seviyesini düşürmüştür.

Yürümeyi, bisikleti, toplu taşımayı tercih ettiren: Yaya trafiğinde %65 ve bisiklet trafiğinde %60'lık bir artış gerçekleşmiştir.

Güvende hissettiren: Daha az araç ve yeni sokak aydınlatması ile, insanlar kendilerini daha güvende hissetmeye başlamışlar.

Birşeyler yapmak ve izlemek için çekici olan: Nørrebrogade halka açık ve aktif bir zemin kat kullanımına kavuşmuş.

İçinde kendini rahat hissettiren: Bisiklet ve yürüyüşü tercih edenler artmış, bu da sokağı daha rahat ve keyifli bir hale getirmiş.



Genel Bilgiler

Süperbloklar, Barselona

Barselona, İspanya

Kentsel Nüfus: 1,6 milyon

Büyükşehir Nüfusu: 5,4 milyon

Kentsel Yoğunluk: 16.000/km²

Büyükşehir Yoğunluğu: 1.250/km²

Sant Antoni

Büyüklik: Eixample ilçesindeki küçük mahalle

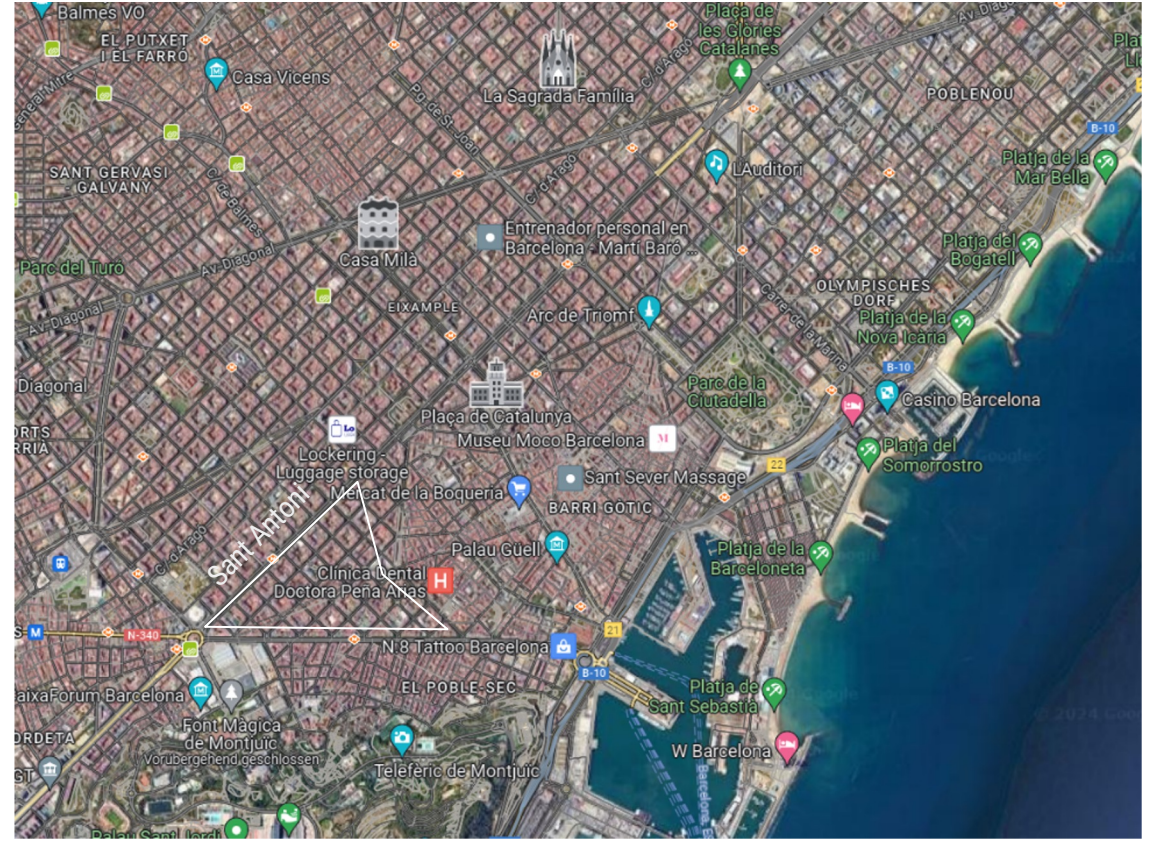
Bağlam: Mahallenin kendine özgü bir kimliği ve karakteri var.

Demografik olarak hem yerel halka hem de dışarıdan gelenlere hitap eden bir atmosfere sahip.

Sosyal yapı: Genç ve popüler bir semt

Temel Özellikler

- Eixample, Barselona'da nüfus yoğunluğu en yüksek yerleşim bölgesi
- Barselona'nın 20. yüzyılda geçirdiği kentsel dönüşümün temelini oluşturan bir şehir reform projesi olan ve kentin caddelerini geniş ve dik açılı bir ızgara düzeninde yeniden düzenlemeyi amaçlayan Plan Cerdá'nın bir ürünü
- Toplu taşıma sistemi ile güçlü bağlantıları olan bir alan



Proje Bilgisi

Süperbloklar, Barselona

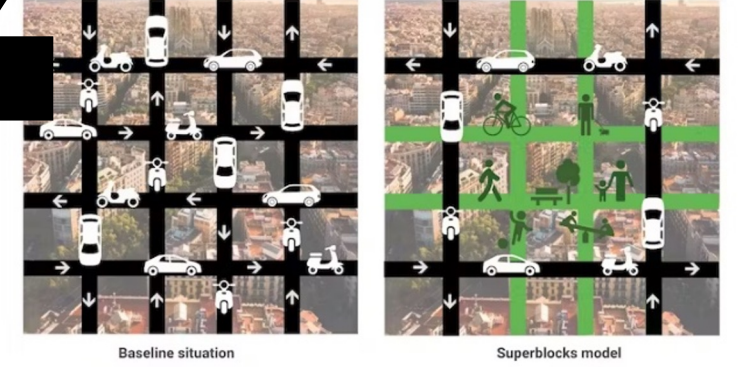
FAYDALAR

- Farklı konumlara uygulanabilir 9-yapı adalı model sayesinde, trafik sakinleştirme gerçekleşti, daha sağlıklı yaşam çevreleri yaratıldı.
- Yaklaşım, taşıt trafiğini yerleşim alanlarından ayırarak trafik tıkanıklığını gideriyor, hava kirliliğini azaltıyor ve yaya güvenliğini artırıyor.
- Süper Blok projesi, öncelikle trafik şeritlerinin genişliğini ve sayısını azaltarak sokak otoparkını etkilemeden şehirlerde daha fazla alan yaratmayı amaçlıyor.

TASARIM SIRASINDA SORULAN KİLİT SORULAR

- Hava kirliliği ve kentsel ısı adası etkisi nasıl azaltılabilir?

Trafik sirkülasyon planının değiştirilmesi



Bugün Sant Antoni



Kazanımlar ve çıkarılan dersler

Süperbloklar, Barselona

Temiz Havalı: Yayalar tarafından geri kazanılan bazı kavşaklarda NO2 seviyeleri artık % 33 daha düşük

Her kesimden yayayı içine alan: Yaşlı dostu yerler için yeni banklar

Karşıdan karşıya kolay geçilen: Sant Antoni'deki süper blok trafik sirkülasyonunu % 82 oranında azaltıyor

Gölge ve kapalı alanlar: Yeşil alanlar ve saksılar eklendi

Durmak ve dinlenmek için mekanlar sunan : 23.709m² (= beş standart futbol sahası) yeni yaratılan kamusal alanla birlikte mahalle yaşamında iyileşme

Daha az gürültü: Gürültü kirliliği de gündüz 4,1 desibel ve gece 5,3 desibel azaldı

Güvende hissettiren: Süper blokların yol güvenliğini artırdığı kanıtlandı

Birşeyler yapmak ve izlemek için çekici olan: Mahalleliler arasında daha fazla etkileşim

İçinde kendini rahat hissettiren: Daha rahat ortam ve streste azalma



Şerit genişlikleri otomobil trafiğini yavaşlatacak şekilde daraltılmış

Modüler bordürlerle bisiklet şeritleri araç trafiğinden ayrılmış

Şeritlerden geçen otomobil sayısında azalma oluşmuş

Yüzey işaretleri ve sokak mobilyaları kullanılarak genişletilmiş yaya mekanları ve daha fazla yaya güvenliği



Yeni oluşturulan araçtan arındırılmış oturma alanları, daha fazla ticari faaliyete olanak tanımış.

Dar şeritlerde sıkı dönüş yarıçapları, sağa dönüş yapan araçlar için daha kolay ve daha akıcı bir trafik akışı sağlamış.

Oturma yerleri, yeşil alanlar ve diğer sokak mobilyaları kamusal alanın kalitesini artırmış

Genel Bilgiler

Orford Yolu, Londra

Londra, İngiltere

Kentsel Nüfus: 8,8 milyon

Büyükşehir Nüfusu: 14,8 milyon

Kentsel Yoğunluk: 16.000/km²

ORFORD ROAD

Uzunluk: 600 m

Bağlam: Viktorya dönemi demiryolu boyu sıra-evler banliyösü

Demografik: Nispeten genç ve etnik açıdan çeşitli nüfus

Temel Özellikler

- Walthamstow Köyü'nün "ana caddesi", aktif ticari ve esnaf vitrinleri ile canlı bir atmosfere sahip, şehrin kalbinde yer alan bir ticaret merkezidir.
- Waltham Forest ilçesinde, merkezi Londra ilçelerine kıyasla aktif seyahat oranları daha düşüktür
- Büyük oranda mikro işletmelerin olduğu sokak (10 'dan az çalışanı olan)
- Hanehalkı geliri Londra ortalamasının biraz altında



Proje Bilgisi

Orford Yolu, Londra

FAYDALAR

- Keyifli kamusal alanlar oluşturuldu ve bisiklet altyapısı geliştirildi
- Mahallenin ana alışveriş caddesinde, belirli zamanlarda motorlu taşıt trafiğini kısıtlandı ve zemin kaplaması yenilenerek yeni ağaçlandırma yapıldı ve kamusal açık alan güçlendirildi. Yerel perakende ticaret canlandı
- Orford Road'daki tüm parklanmalar iptal edildi

TASARIM SIRASINDA SORULAN KİLİT SORULAR

- Banliyö konut alanlarını transit kullanan trafiğin miktarı ve hızı nasıl azaltılabilir?

Öncesi...



... Bugün Orford Yolu



Kazanımlar ve çıkarılan dersler

Orford Yolu, Londra

Temiz havalı: Hava kalitesini artırmak için eklenen yeni yeşil alanlar ve azaltılan motorlu trafik

Karşıdan karşıya kolay geçilen: Daha az araç trafiği, yolun karşısına geçmeyi daha güvenli hale getirir

Daha az gürültü : Daha az motorlu trafik ve daha fazla bisiklet ile yaratılan keyifli ve atmosferik bir ortam

Yürümeyi, bisikleti ve toplu taşımayı tercih ettiren: Sokak parklanmasının azaltılması ile daha cazip hale gelen bir ana alışveriş caddesi

Güvende hissettiren: Azalan araç kazası riski

Birşeyler yapmak ve izlemek için çekici olan: Orford yolu gezinmeye, alışverişe, arkadaşlarla buluşmaya birebir

İçinde kendini rahat hissettiren: Yayalar ve daha geniş kaldırımlar için daha fazla alan sunarak yaratılan daha keyifli bir alışveriş deneyimi



Genel Bilgiler

Paseo Bandera, Santiago

Santiago, Şili

Kentsel Nüfus: 1,6 milyon

Büyükşehir Nüfusu: 7 milyon

Kentsel Yoğunluk: 9.821/km²

Büyükşehir Yoğunluğu: 460/km²

BANDERA

Uzunluk: 1,2 km

Bağlam: Önemli tarihi binalara, müzelere, mağazalara ve finans kurumlarına ev sahipliği yapan bir sokak

Demografi: Az miktarda konut, çoğunlukla ziyaretçi nüfus

Temel Özellikler

- Yeni metro hattının inşası nedeniyle 5 yıl kapalı kalmış sokağın kötü durumda olması (çok sayıda park edilmiş araç, yüklenme ve boşaltma, trafik nedeniyle, yayalar için yüksek risk)
- Bandera, sürdürülebilir hareketlilikten yararlanmak ve yüksek kaliteli kamusal alan sunmak amacıyla yayalaştırılmış



Proje Bilgisi

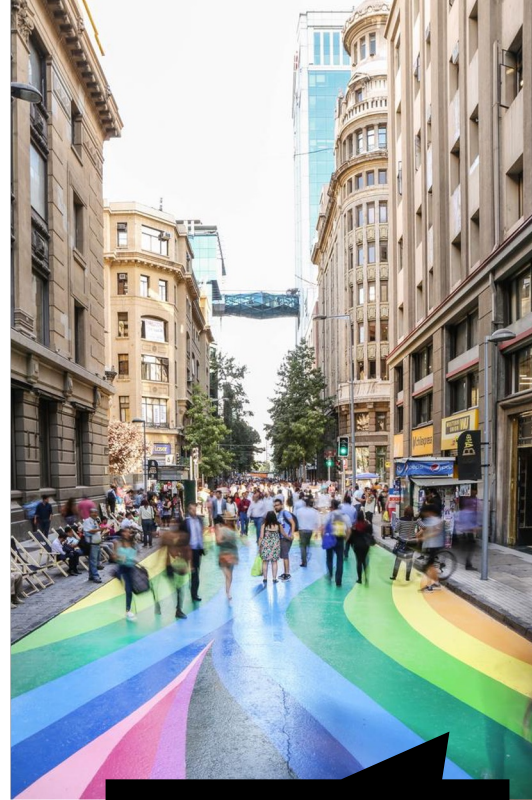
Paseo Bandera, Santiago

FAYDALAR

- Projede kent mobilyaları, plaj sandalyeleri, bitkiler ve cep telefonlarını şarj için elektrik üreten bisikletler yer alıyor.
- Yolun yayalara ayrılması, renkli boya çalışmaları ve keyifli vakit geçirmeyi teşvik eden mobilyalar sayesinde bu sokak, insanların seyahat ve sosyalleşme için tercih ettiği bir mekan haline geldi.
- Caddeyi çevreleyen işletmeler üzerinde olumlu etki oluştu
- Kamusal alan ve güvenlik kalitesi artarak sokağı turistik bir cazibe merkezi haline getirdi.
- Artık burası Santiago'nun en işlek sokaklarından biri.
- Şili tarihini temsil eden sokak sanatı ile 3.300m²'lik yaya gezinti yolu

TASARIM SIRASINDA SORULAN KİLİT SORULAR

- Vatandaşın destek var mı? Bu, müdahalenin kalıcı olup olmayacağı kararını nasıl etkileyecek?



Geçici bir müdahale kalıcı hale geldi



Kazanımlar ve çıkarılan dersler

Paseo Bandera, Santiago

Her kesimden yayayı içine alan: Herkes için, aileler, ziyaretçiler, gençler ve yaşlılar için bir sokak

Durmak ve dinlenmek için mekanlar sunan: Yeni eklenen banklar ve oturma alanları

Daha az gürültü: Araba trafiğindeki azalma ile düşen sokak gürültüsü

Yürümeyi, bisikleti ve toplu taşımayı tercih ettiren: Motorlu trafiğin yasaklanması ile birlikte yürümek ve bisiklete binmek daha güvenli ve rahat hale geldi. Yeni inşa edilen metro hattı ise toplu taşımayı cazip hale getirerek insanların tercihini bu yönde kullanmasını sağladı.

Güvende hissettiren: Daha az araba, daha fazla kamusal alan ile sosyal kontrol sağlandı, sokaklarda vakit geçirmek daha güvenli hale geldi

Birşeyler yapmak ve izlemek için çekici olan: Paseo Bandera, kentsel mobilyalar, plaj sandalyeleri ve bitki örtüsü ile donatılmış, renkli sokak sanatı eserleriyle bezeli bir mekan.

İçinde kendini rahat hissettiren : Daha fazla insanın yürümesi ve bisiklete binmesi ile sokağa canlılık gelmiş. Trafikten kaynaklanan stres de azalmış



Genel Bilgiler

Bergmannstraße, Berlin

Berlin, Almanya

Kentsel Nüfus: 4,9 milyon

Büyükşehir Nüfusu: 6,1 milyon

Kentsel Yoğunluk: 4.126/km²

Büyükşehir Yoğunluğu: 460/km²

Bergmannstraße

Uzunluk: 1,3 km

Bağlam: Tipik 1800 'ler Berlin kentsel gelişimi

Demografik: Daha yüksek kira bedelleri, daha az çocuk nüfusu ve sınırlı yeşil alan gibi unsurlarla dikkat çeken bu sokaklar, nispeten soylulaştırılmış bir bölgeyi oluşturuyor.

Temel Özellikler

- Bulunduğu mahallenin ana alışveriş caddesi
- Vitrinler, kafeler ve küçük ama popüler mağazalar yer alıyor.
- U - Bahn servisi ile Gneisenaustraße'ya paralel işliyor



Proje Bilgisi

Bergmannstraße, Berlin

FAYDALAR

- Halka açık oturma yerleri artırıldı.
- Biyoçeşitliliği artırmak ve kentsel ısı adası etkisini azaltmak için daha fazla yeşil alan eklendi.
- Sel riskini azaltmak ve aşırı yağışla gelen yüzey suyu akışını control etmek için sürdürülebilir yağmursuyu altyapısı

TASARIM SIRASINDA SORULAN KİLİT SORULAR

- Çevredeki Metro istasyonlarına yürüyerek ve bisikletle erişim nasıl daha çekici hale getirilebilir?



Kazanımlar ve çıkarılan dersler

Bergmannstraße, Berlin

Karşıdan karşıya kolay geçilen: Sayısı azaltılmış trafik şeritleri ve trafik medyanı daha kısa, daha az tehlikeli geçişler sağlar

Gölge alanlara sahip olan: Geçmişte otopark olarak kullanılan alan, artık kafe yaşamına katkıda bulunan ağaç gölgelikleri ile keyifli bir atmosfere dönüştürülmüş durumda.

Durmak ve dinlenmek için mekanlar sunan: Yeni banklar ve oturma yerleri, insanların alışveriş yapmadan kullanabilecekleri dinlenme alanları oluşturuyor

Daha az gürültü: Motorlu trafikteki azalma, gürültü kirliliğini önemli ölçüde azaltıyor

Yürümeyi, bisikleti ve toplu taşımayı tercih ettiren: Daha güvenli, daha geniş, daha konforlu bisiklet yolları, bisikleti daha pratik bir seçenek haline getiriyor

Güvende hissettiren: Daha az araba ve daha fazla insanla, güvenlik algısı artıyor

Birşeyler yapmak ve izlemek için çekici olan: Caddedeki dönüşüm, yerel mağazaları ve kafeleri destekleyerek sakinlere Bergmannstraße'de vakit geçirmek için daha fazla neden sunuyor

İçinde kendini rahat hissettiren: Araç trafiğinin artık daha hafif olduğunu bilen yolcular caddenin karşısına daha rahat geçebiliyor



Trafik sakinleştirme nedir?

Yayalar, bisikletler ve diğer motorsuz hareketlilik araçları için **daha güvenli** kentsel mekanlar yaratmak

Trafik hacmi ve trafik akış hızını kontrol ederek, yaya akışını artırmak + araç bağımlılığını azaltmak

Sizce:

Daha önce trafik sakinleştirme uygulaması yapılan bir sokaktan geçtiniz mi?

Deneyiminizi paylaşmak ister misiniz?

Neden **sakin** trafik?

Araç çarpışmaları kentsel alanlardaki en büyük ölüm kaynaklarından biridir.

Arabaların seyahat hızı, ciddi yaralanma veya ölüm olasılığını doğrudan etkiler.

Örnek: 40 km/saat hızla gerçekleşen bir çarpışmada etkilenen 100 yayadan,

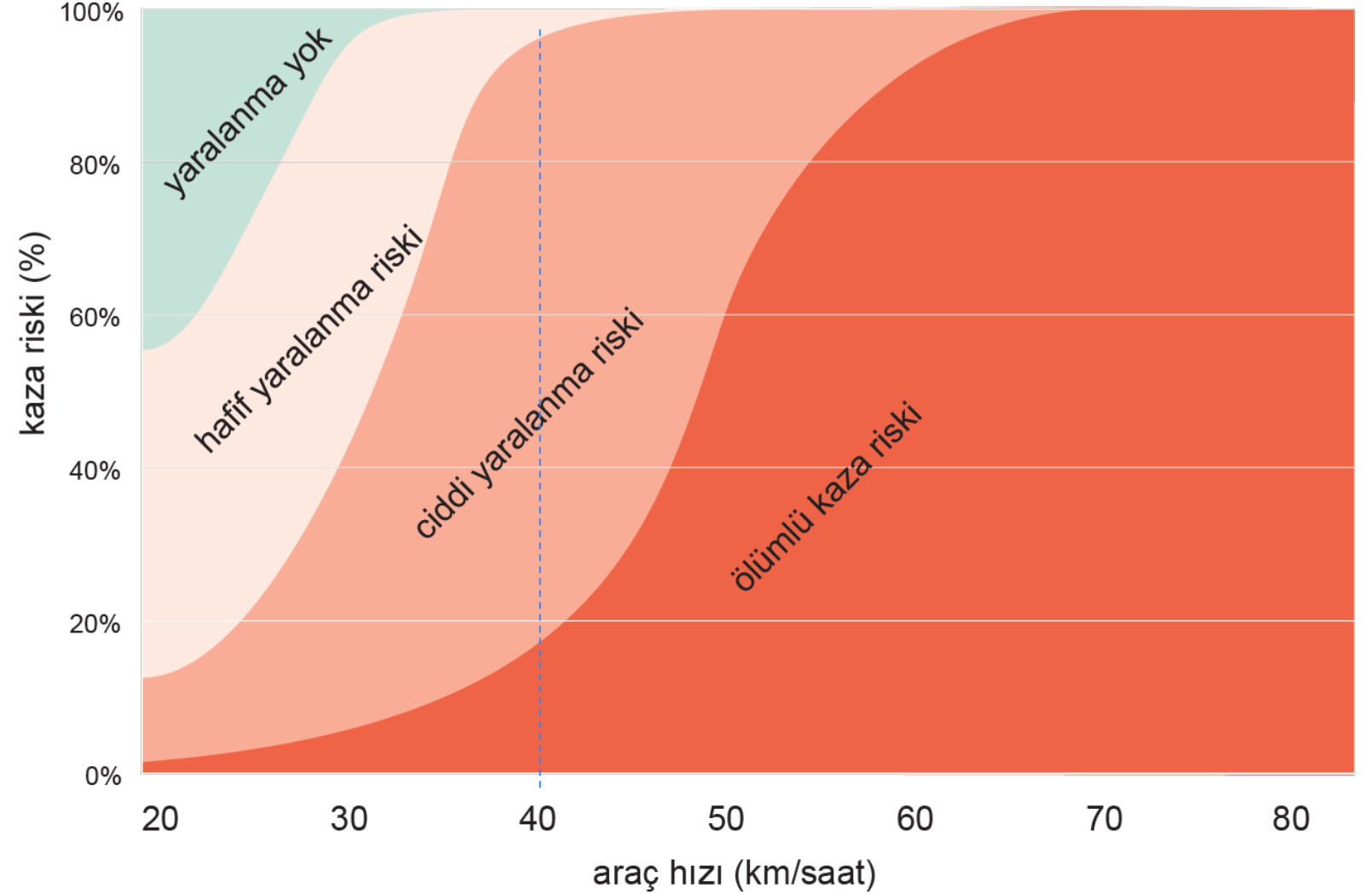
5'i hafif yaralanır

77 kişi ağır yaralanır

18 kişi yaralanmaları nedeniyle hayatını kaybeder

Bir çarpışmada araç hızı ile yaya kazası sonucu arasındaki ilişki

Haq, Gary. (2006). Vision Zero: Adopting a Target of Zero for Road Traffic Fatalities and Serious Injuries.



Trafik Sakinleştirme İyi Uygulamaları



Sıfır Kaza, **İsveç**



Okul Sokakları, **Fransa**



Mini Holland, **Londra**



Tempo 30 Bölgeleri, **Berlin**



Yaz Sokakları, **Montreal**



Süper Blok, **Barselona**



Fortaleza, **Brezilya**

Trafik Sakinleştirme Yaklaşımları İsveç: Sıfır Kaza

1990'larda İsveç, karayolu güvenliği konusunda hiçbir can kaybının kabul edilemeyeceği ileri görüşlü ve basit bir yaklaşım sundu. Konsept, 1997 yılında tanıtıldığında karayolu güvenliği çalışmalarına **bakış açısını değiştirdi**. Buradaki fikir, kazaların ciddi sonuçlara yol açmaması için çözümler bulmak ve **trafik sistemini değiştirmektir**.

Bariyerlerle bisikletlilerin trafikten ayrılması, hız sınırlayıcı çözümlerin getirilmesi, trafiğin yaya bölgelerinden uzaklaştırılması gibi **trafik güvenliğini artıran** (özellikle korumasız yol kullanıcıları için) birçok önlem örneği hayata geçirildi.

Ulusal girişim İsveç yollarındaki ölümlerin yarıya düşmesi ile sonuçlandı.

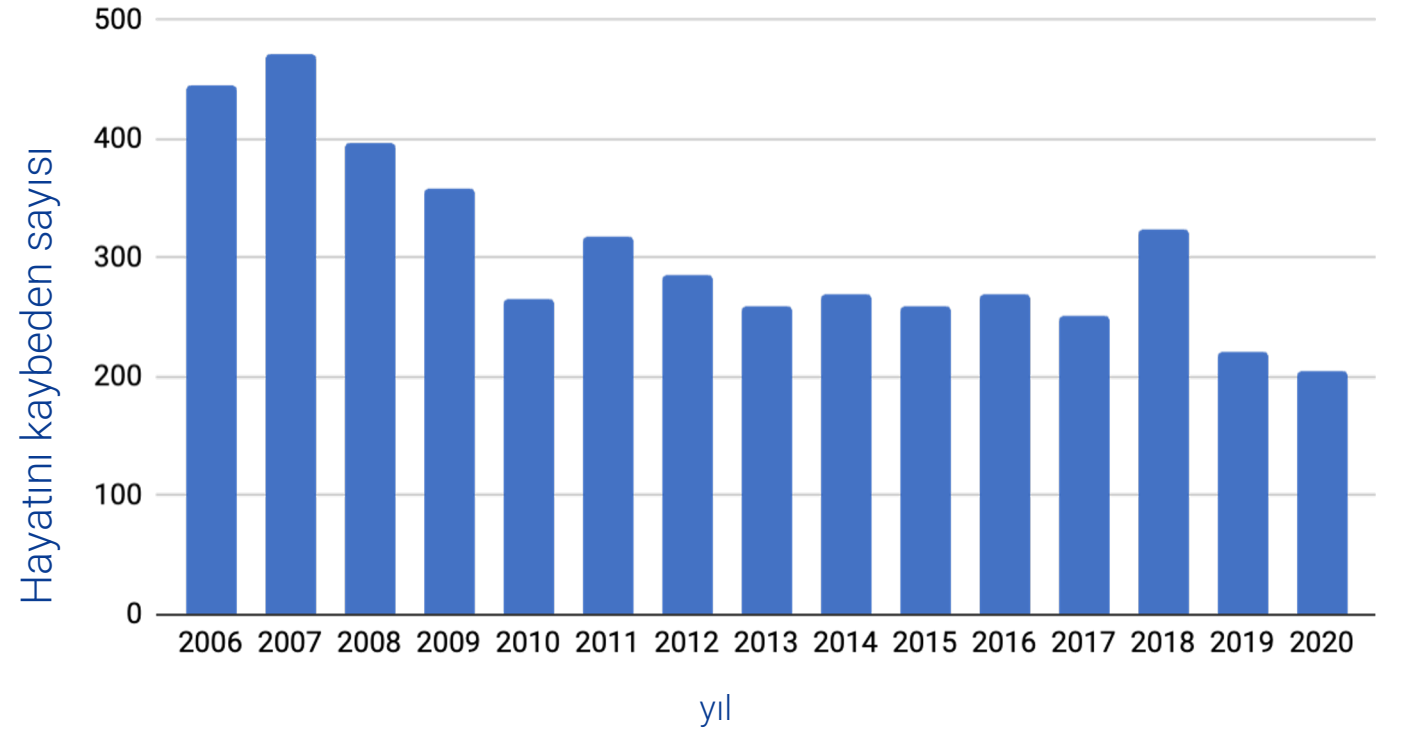


Kazanımlar

İsveç: Sıfır Kaza

- İlk hedef, yıllık trafik ölümlerini sıfıra indirmektir.
- 2009 yılında İsveç parlamentosu, trafikte ölenlerin sayısının %50, ağır yaralıların sayısının ise %25 azaltılması yönünde çağrıda bulunan 2020 hedefini belirledi.
- İsveç, 2020'de 204 karayolu ölüm vakası kaydetti; bu, 2019'a göre %7,7'lik bir düşüş ve 2000'den bu yana en düşük toplam oldu.

Yıllık Ölümlü Trafik Kazası (İsveç)



Trafik Sakinleştirme Yaklaşımları Fransa: Okul Sokakları

Sokak ve kent çocuklar için, gerçeklikle yüzleşme, kendilerini ifade etme ve büyüme yolunda önemli birer fırsattır. Bu bakış açısıyla, Fransa genelinde belediyeler okul sokaklarını daha güvenli hale getirmek için harekete geçtiler.

Girişimler farklı isimlerle (Lyon'da Rues aux enfants, Paris'te Rues aux écoles) ve farklı yatırım seviyeleriyle anılmaktadır. Lyro Okul Sokakları Girişimi, eğitim dönemi boyunca daha geçici aktivitelerden oluşur.

Paris'teyse müdahaleler daha kalıcı olmuştur. Paris, 300 okul sokağını sakınleştirmeyi ve 100 sokağı tamamen yeniden tasarlamayı hedeflemiştir. Bu önlemler, okulların etrafındaki sokakları daha güvenli hale getirirken, aynı zamanda hava kirliliğini de azaltmayı amaçlamıştır.



Kazanımlar

Fransa: Okul Sokakları

- 2023 yılı itibarıyla Paris'te 201 sokak sakinleşti ve 56 sokak yeniden tasarlandı.
- Paris'teki Okul Sokaklarının gece vakti kentsel ısı adası etkisini azalttığı kanıtlandı.
- Bazı okullar sokağı eğitim amaçlı kullanıyor ve öğrencilerin öncesi ve sonrası etkilerini inceliyor.
- Bordeaux'daki Okul Sokakları gürültü kirliliğini, sera gazı emisyonlarını, nitrojen dioksiti ve ince parçacıkları azalttı.
- Öğrenciler sokak resimleri çizmek için yerel sanatçılarla buluştu.



Trafik Sakinleştirme Yaklaşımları

Londra: Mini Hollanda

Londra'nın Mini-Hollanda programı, Belediye Başkanının Sağlıklı Sokak politikası kapsamında tanıtıldı. Bu program aracılığıyla, kent merkezi dışında **daha fazla bisiklet dostu alanlar yaratmak** için Londra'nın dışındaki üç ilçeye önemli miktarda yatırım (100 milyon £) yapıldı.

Yeni yatırımlar arasında **daha güvenli kavşaklar, yoğun yollardan ayrılmış bisiklet yolları ve yerleşim bölgelerinde trafiğin sakinleştirilmesi** yer alıyordu.

Altyapı yatırımları, adından da anlaşılacağı üzere seyahatlerin yarısından fazlasının bisikletle yapıldığı Hollanda şehirlerinden ilham aldı.



Kazanımlar

London: Mini Holland

- İlk ölçümler, pilot uygulama bölgelerinde yaşayanların diğer mahallelere kıyasla haftada 41 dakika daha fazla yürüdüğünü veya bisiklete bindiğini gösterdi.
- Journal of Transport & Health'de yapılan bir araştırma, sağlık giderlerindeki tasarrufun bu bölgelerde toplam 724 milyon £ olduğunu ölçtü.
- Bisiklet kullanımının artmasının diğer motorlu taşıt trafiğini olumsuz etkilediğine dair hiçbir kanıt bulunamadı. Örneğin, sürücülerin mahalledeki seyahat süreleri kısalmadı.
- Bölge sakinlerinin bisiklete binme algısı değişti ve bisiklete karşı daha olumlu tutumlar oluştu.



Trafik Sakinleştirme Yaklaşımları Berlin: `Tempo 30` bölgeleri

Tempo 30 bölgeleri, tüm karayolu araçlarına maksimum 30 km/saat hız sınırı uygular, park etmeye izin verir (özel olarak sınırlandırılmadıkça), transit ve ana arterlerde araçlara ayrıcalık tanırken konut ve merkezi alanlarda yayayı önceliklendirir. Herhangi bir Alman kentinde, cadde ve sokakların neredeyse yarısı Tempo 30 caddeleri olarak işler.

Berlin, hava kalitesini iyileştirmek için 2017 yılında Tempo 30 projesini hayata geçirdi. Beş ayrılmış bölgeye (Leipziger Straße, Kantstraße, Hauptstraße, Tempelhofer Damm ve Potsdamer Straße) odaklanan proje, önemli başarılar elde etti.



Kazanımlar

Berlin: `Tempo 30` bölgeleri

- NO2 (azot) seviyeleri, havadaki 41,2 ila 51,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ arasındaki değerlerden 3,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 'e kadar başarılı bir şekilde **azaltıldı**
- Trafik ışıkları ve toplu taşıma sistemlerinde **teknik düzenlemeler** yapıldı, güzergahlarda çalışan araç sayısı artırılarak trafik akışının normalleşmesi ve **toplu taşıma verimliliği** sağlandı.
- Proje, sürdürülebilir kentsel hareketlilik ve doğal çevre koruma gibi daha geniş hedeflere katkıda bulunarak kentsel ortamlardaki benzer girişimlere örnek teşkil etti.



Trafik Sakinleştirme Yaklaşımları Montreal: Yaz Sokakları

Montreal, her yaz sokakları harekete geçirmeye odaklanarak hareketlilik, **kamusal alan planlaması** ve **iyi hava koşullarının** nasıl iç içe geçebileceğini gösteriyor.

Kışın -40 derece olduğunda **dış mekana talep çok az** oluyor.

Kent, sezonluk bir program yayımlayarak ve mevcut sınırlı süre nedeniyle onu daha da çekici hale getirerek yazı odaklanıyor. Programlama hususlarının ötesinde, **sokak saksıları** gibi hareketli filtreler trafik ve araç hızlarını azaltıyor.



Kazanımlar

Montreal: Yaz Sokakları

- Program son üç yılda 14 caddeden 25 caddeye çıktı.
- Tüm caddelerde **yaya trafiğinde** %17 ile %86 arasında artış görüldü.
- Yaz sokaklarında bisiklet trafiğinde en büyük artış hafta içi, yaya trafiğinde ise en büyük artış hafta sonlarında görüldü.
- Arabasız hale getirilen sokaklardan, **Montreal Metro sistemine** kolaylıkla erişilebilmekte.
- Kentte yaşayanlar, Yaz Sokakları programının iyi bir uygulama olduğu konusunda **büyük bir fikir birliğine** sahip.



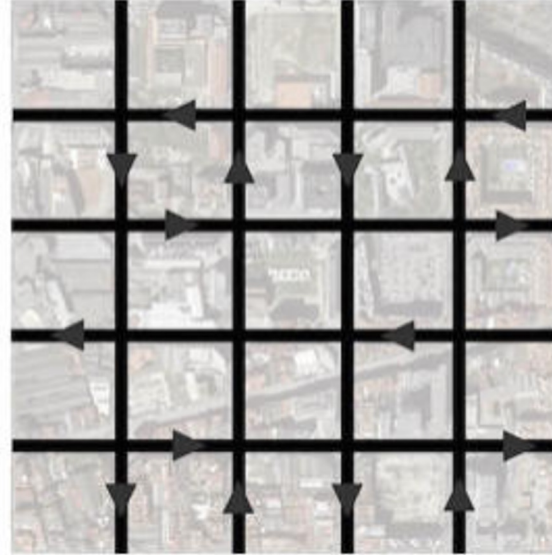
Trafik Sakinleştirme Yaklaşımları Barcelona: Süper Bloklar

Barcelona'nın Süper Blok konsepti, **cadde ağının rolünü yeniden tasarladı** ve **araba trafiği yerine sosyal aktivite alanları yaratmak için** konut bölgesi sokaklarının yeniden işlevlendirilmesine odaklandı.

Barcelona'nın **ızgara tipi keskin sokak ağı**, trafiğin **sakinleştirilmesine yönelik sistematik ve ölçeklenebilir bir yaklaşım benimsemek için eşsiz bir fırsat sunuyor**. Süper blok konsepti, **otomobil trafiğini mahalle çevreleriyle sınırlayarak** kirlilik, trafik sıkışıklığı ve güvenlik endişelerini ortadan kaldırıyor. Konsept, kamusal alanların %92'sine kadarını otomobillerden alıp insanlara veriyor.

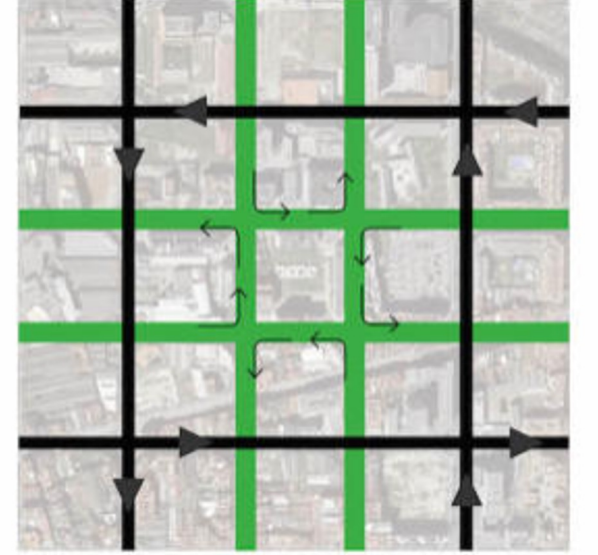
Süper Blok modelinde yol hiyerarşileri ve trafik işleyişi

Mevcut durum



Tüm yollardan araçlar geçebiliyor.

Süper Blok önerisi



Dokuz blok çevresindeki yolların **trafik hacmi korunuyor**, blok içi trafik yeniden düzenleniyor. Yeni kamusal alanlar yaratılıyor.

Kazanımlar

Barcelona: Super Bloklar

- Barcelona Halk Sağlığı Ajansı tarafından yapılan araştırmalar; kendini iyi hissetme, sosyal etkileşim ve hareketlilikte artış olduğunu kanıtladı.
- Gürültü kirliliği ve hava kirliliğinde de azalma kaydedildi. NO₂ (azot dioksit) %25, zararlı partikül madde (PM₁₀) ise %17 azaldı.
- Bilimsel kanıtlara göre bu etkiler solunum yolu hastalıkları, diyabet, obezite, kanser, depresyon ve anksiyete gibi sağlık sorunlarını önlemektedir.



Trafik Sakinleştirme Yaklaşımları Brezilya: Fortaleza

Fortaleza'nın trafiği sakinleştirici sokak dönüşümü müdahalesinde, geleneksel olarak araçlara ait yol önceliği, yayalara kaydırıldı. Her ne kadar sokaklar tamamen araçlara kapatılmamış olsa da, tek şeritli trafik ve park yerleri mevcut kaldığından, "Cidade da Gente" 1.200 metrekarelik otopark alanını ve trafik şeritlerini 15 gün boyunca yaya alanına dönüştürdü.

Kent sakinlerinin kamusal alanlarını şekillendirmeye dahil edilmesi amaçlandı. Dönüşümde yayalara yönelik mekanları artırmak ve geliştirmek için boya, saksı bitkileri, banklar ve koniler kullanıldı.



Kazanımlar

Brezilya: Fortaleza

- Trafik sakinleştirme önlemleri sayesinde Fortaleza büyük bir başarı elde etti. Şehirde 2010'da 100.000 kişi başına 14,9 ölüm oranı 2019'da 7,4'e düştü.
- Kazaların ve ölümlerin en yüksek olduğu sokaklar hedef alındı.
- Kamuoyu o kadar olumluydu ki, Belediye artık değişiklikleri **süresiz** olarak sürdürüyor.
- Başarılı proje portföyü, şehrin daha fazla bağış fonu elde etmesine yardımcı oldu.
- İsveç'te 2020 yılında 100.000 kişi başına düşen ölümlü kaza: **1,4** (Sıfır Kaza Politikaları sonrası)





Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme

Bilgilendirme Toplantısı

25 Nisan 2024



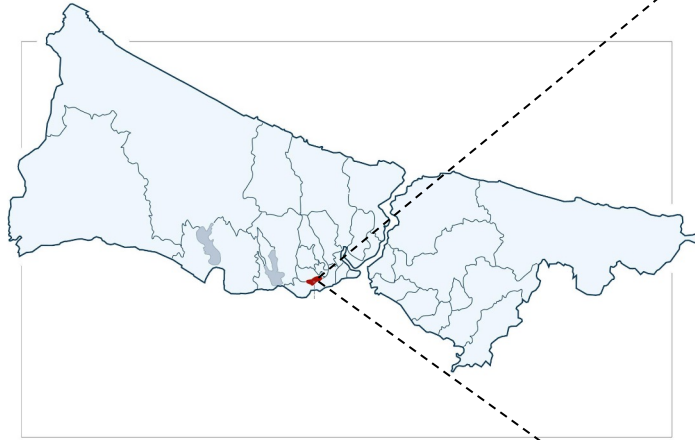
Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Sağlıklı Sokaklar ve Trafik Sakinleştirme Proje Süreçleri

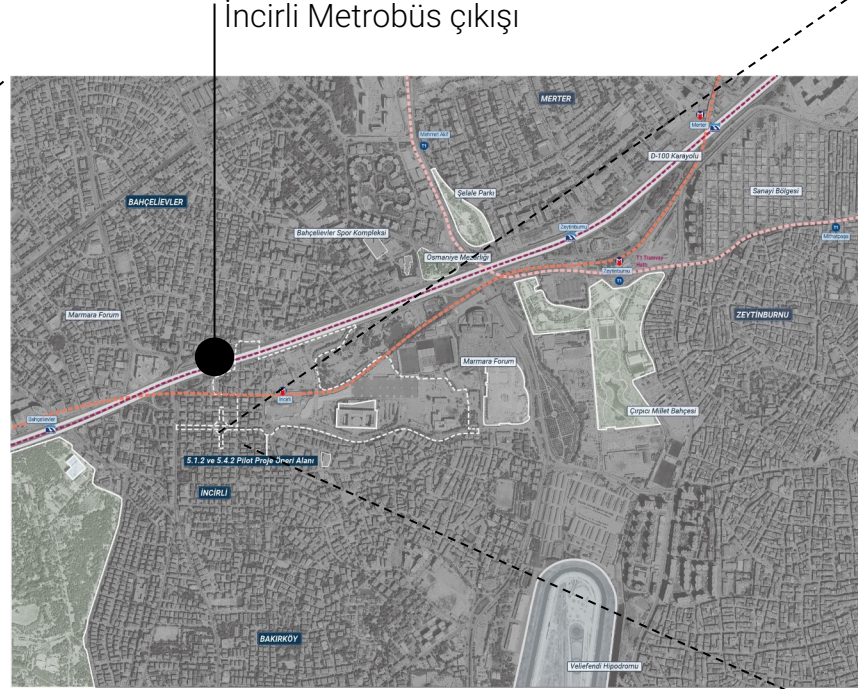
Atölye -2

25 Nisan 2024

İlk nereden başlayacağız?

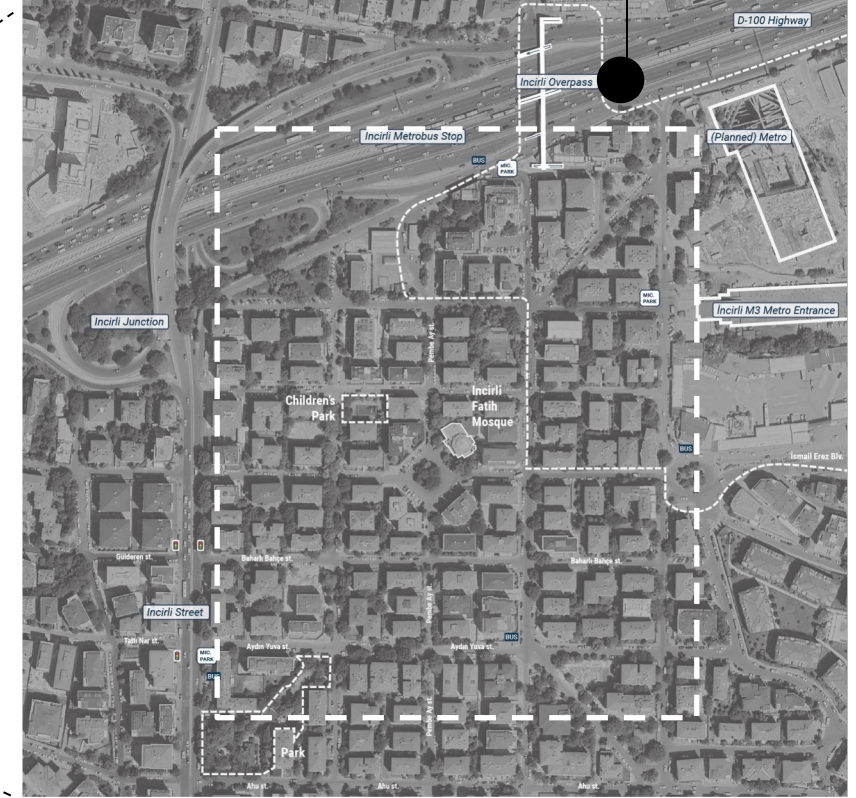


Bakırköy İlçesi



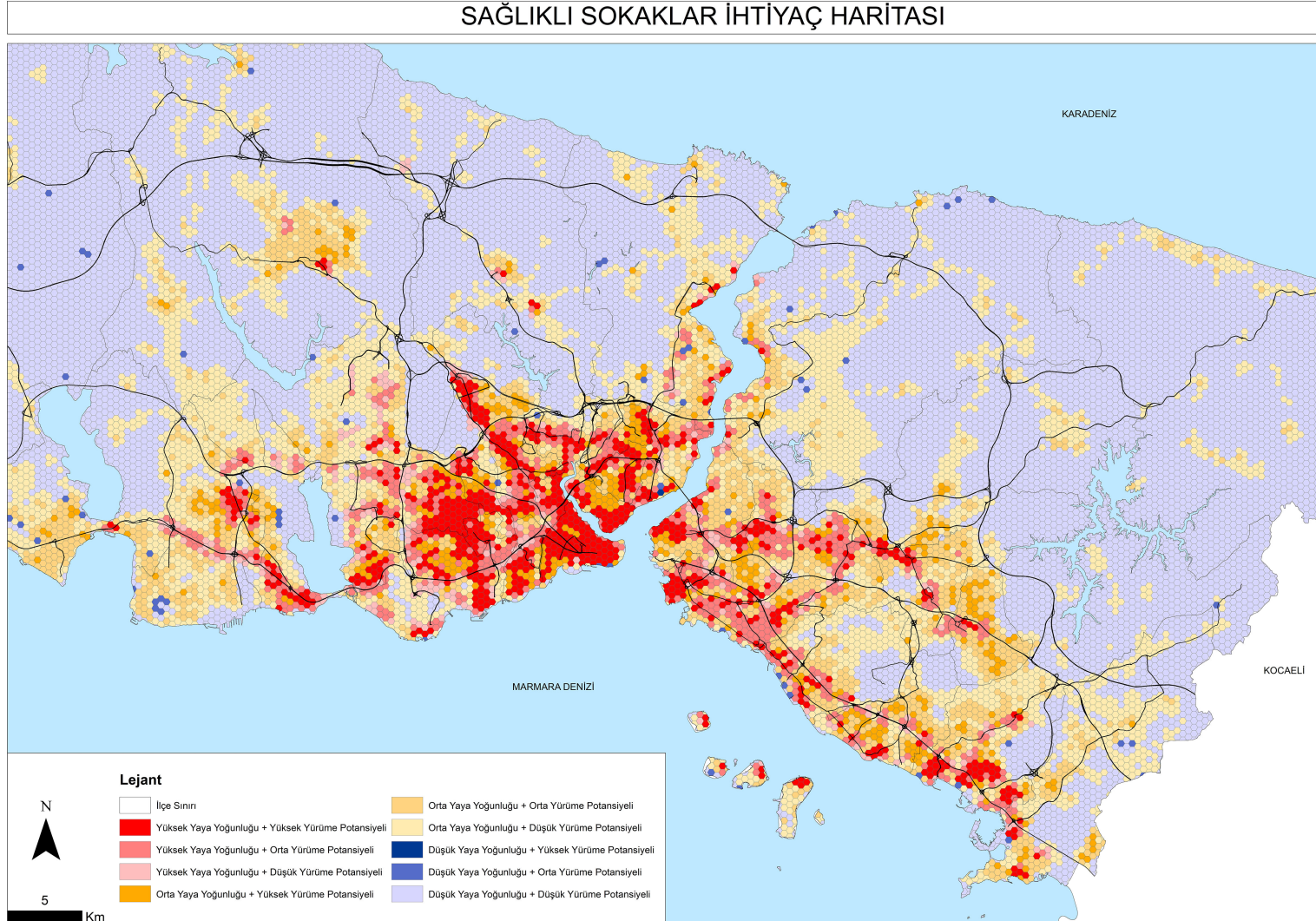
Pilot bölge

İncirli Metrobüs çıkışı güney mahallesi

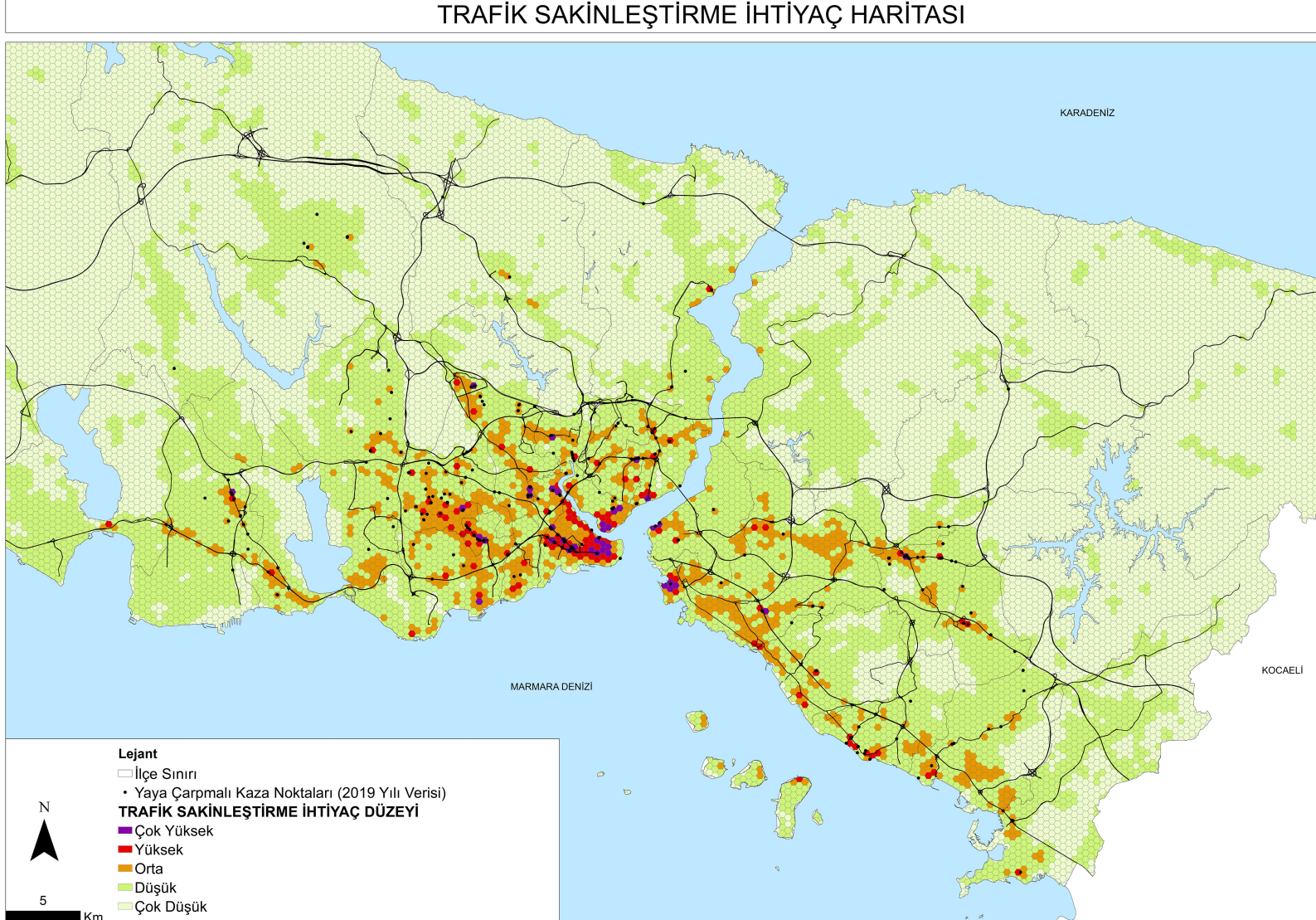


Pilot sokakların seçileceği mahalle

Diğer pilot proje alanlarımızı nasıl seçeceğiz?



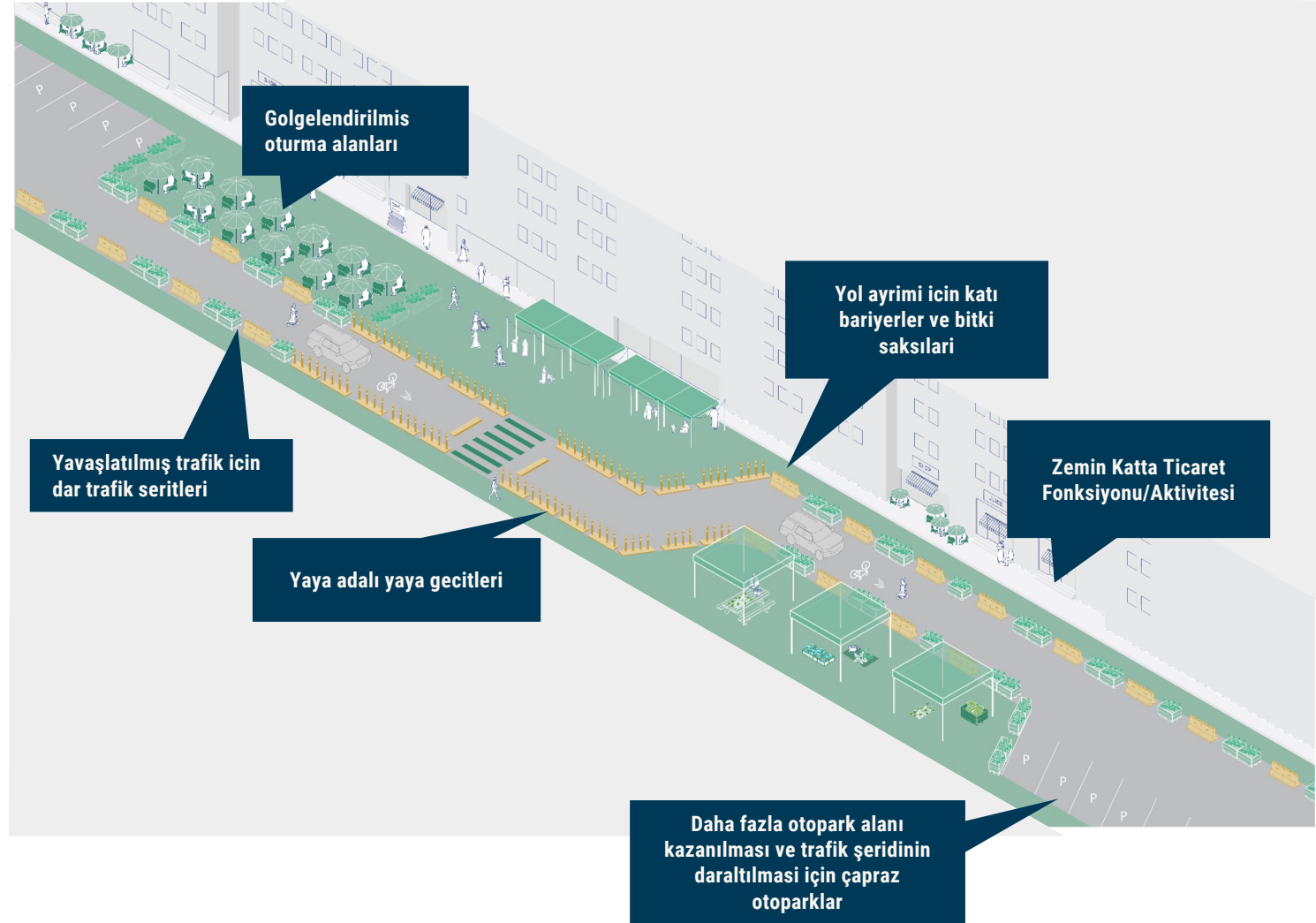
Trafik sakinleştirme: Diğer pilot proje alanlarımızı nasıl seğeceğiz?



Trafik Sakinleştirme Uygulama Araçları

Trafik sakinleştirme yaklaşımlarının sokaklara uygulanması, çeşitli çözümlerin bir arada kullanılmasını gerektirir.

Sonraki bölümde, hem cadde/sokak kesişimlerinde, hem de yol boyu araç trafiğini yavaşlatmaya yönelik çeşitli araçlar sunulmaktadır.



Kesişimler

Dönüş Yarıçapını Daraltma

Bir cadde köşesinin dönüş yarıçapı tasarımı, sürücülerin virajı alma hızı üzerinde doğrudan etkiye sahiptir. Yarıçapı dik açığa yaklaştırmak, sürücülerini daha yavaş dönüşler yapmaya zorlar, böylece tüm yol kullanıcılarının güvenliği artar. Dönüş yarıçaplarının keskinleştirilmesi aynı zamanda yaya geçiş mesafelerinin kısaltılması avantajına da sahiptir.

YAP

Dönüş hızlarını, 15 km/saat veya daha az ile sınırlandırın

Otobüs ve kamyonlar için alternatif yollar sağlayın

YAPMA

Ön test yapmadan kalıcı değişiklikler uygulamayın;
Taktiksel şehirciliğe ve ara malzemelere (çakıl, saksılar, direkler) öncelik verin

İki ara sokağın kesişim noktasında kullanmayın



NACTO



Copenhagen: Google



Kansas City: DroneBase

Türel Filtreler

Türel filtreler, nispeten küçük bir müdahalenin genel ağ üzerinde daha büyük bir sağlık etkisi yarattığı "kentsel akupunktur" olarak anlaşılabilir. Yönlendiriciler genellikle yerleşim alanlarındaki kavşaklara yerleştirilen ağır fiziksel bariyerlerdir. Amaç, yalnızca yayaların ve bisikletlilerin erişebileceği caddeler oluşturmaktır.

YAP

Acil durum araçlarının erişimine izin verecek şekilde tasarım yapın: çıkarılabilir bariyerleri, PTS (Plaka tanıma sistemi) kameralı otobüs kapılarını veya alternatif rota erişimini göz önünde bulundurun

Peyzaj elemanlarıyla destekleyin

YAPMA

Araçların bariyerlerden geçememesi önemli olduğundan hafif malzemeler kullanmayın.



Santa Monica Next: Portland Oregon



Portland, Oregon: J. Maus

Kavşak Açılıarı

Dik açılı kavşaklar sürücüler arasında daha öngörülebilir ve daha güvenli dönüş manevraları sağlar. Sokakların geniş bir açıyla buluştuğu durumlarda, sokak genellikle 90 derecelik bir açıya yakın bir şekilde "düzeltilebilir". Bunu yaparken, yayalar için geçiş mesafesini azaltırken sıklıkla yeni kaldırım alanları yaratılır.

YAP

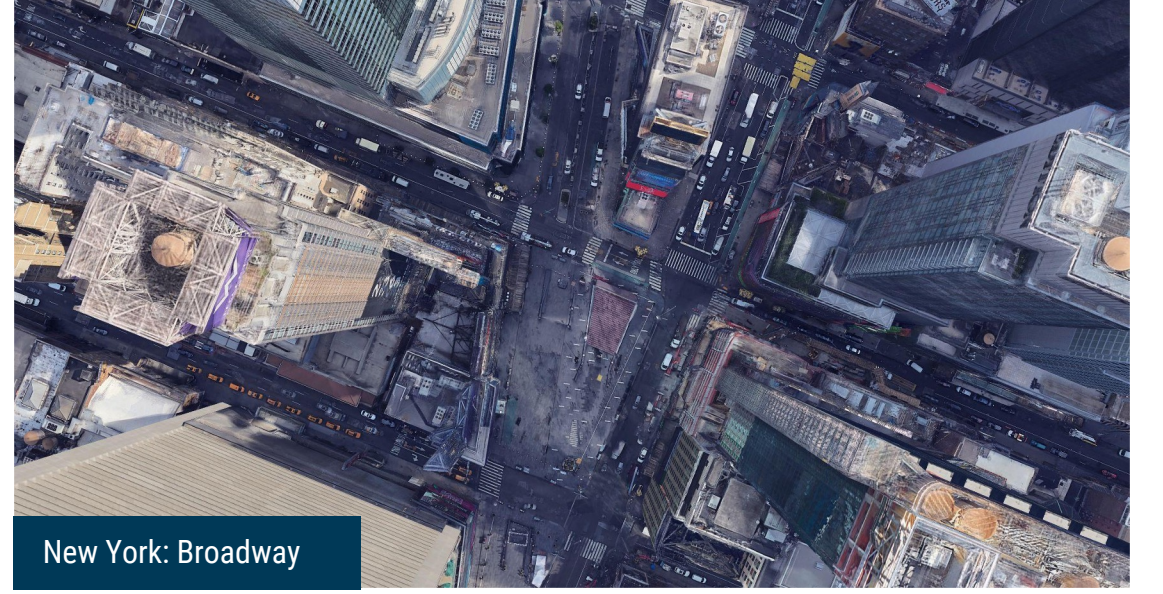
Yeni oluşturulan alanlarda klasik trafik sakinleştirici tedbirleri uygulayın

Yaya güvenliği için sinyalizasyon tasarımını optimize edin

YAPMA

Açık tabela ve işaretlerin önemini göz ardı etmeyin

Yeniden tasarımda bisikletçi güvenliğinden ödün vermeyin



Refujlerde Yaya Adaları

Refüj yaya adaları, yayalara kavşağın yarısında bekleyecekleri korumalı bir alan sağlamak için yaygın olarak kullanılan kavşak elemanlarıdır. Bu araçlar, geçiş aralığının oldukça kısa olduğu veya geçilen mesafenin oldukça uzun olduğu kavşaklarda, özellikle tahsis edilen sinyal süresi içinde geçemezlerse yararlı olabilir.

YAP

Yaya adalarını en az 1,8 m derinliğinde tutmaya çalışın ancak derinliği 2,4 m olarak tercih edin

YAPMA

Kaldırım ile orta refüj arasında çok büyük bir boşluk oluşturmayın, aksi halde amaç kaybolacaktır



NACTO, New York



NACTO, New York



NACTO, New York

Mini Dönel Kavşaklar

Mini dönel kavşaklar, trafiğin az olduğu kavşakların ortasına yerleştirilen nispeten küçük yuvarlak trafik adalarıdır. Hem yerleşim kavşaklarında arabaların hızlarını düşürmeye hem de normalde kontrol edilemeyen kavşaklara ekstra bir düzen unsuru eklemeye hizmet edebilirler.

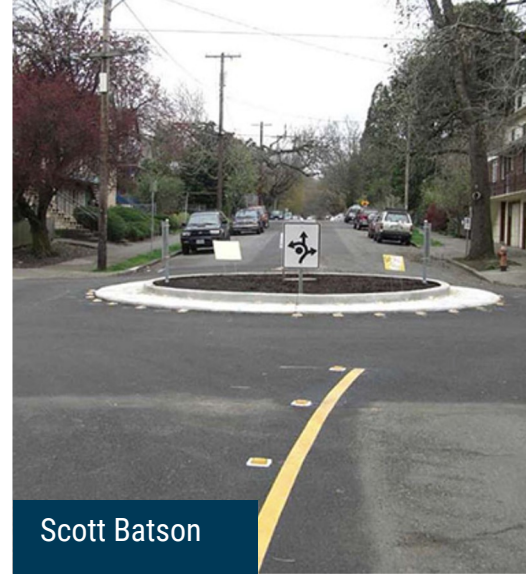
YAP

Küçük ölçekli caddelerin sinyalizasyonsuz kavşakları için kullanın

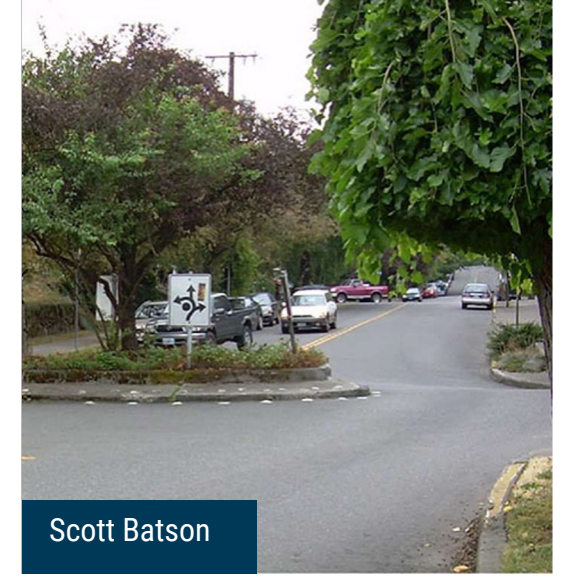
Dairesel trafik akışını net bir şekilde tasvir edin

YAPMA

Tasarımı, sürücülerin kavşağı tanıyamayacağı kadar basitleştirmeyin



Scott Batson



Scott Batson



CMRDI

Sinyalizasyon

Trafik sinyalizasyonunun hem araç davranışı hem de yaya deneyimi üzerinde büyük etkisi vardır. Toplu taşıma araçlarının veya bisiklet sürücülerinin seyahat hızına uygun zamanlama sinyali, sürdürülebilir yolculukları daha kesintisiz, konforlu ve çekici hale getirebilir. Aynı zamanda, daha kısa sinyal aşamaları kullanmak (bir caddeyi geçmek için gereken süreyi hâlâ tanırken), yayaların kavşakta beklemek zorunda olduğu süreyi azaltır. Bu özellikle zor hava koşullarında önemlidir.

YAP

Trafik sinyallerini toplu taşıma veya bisiklet sürücülerinin hızıyla senkronize edin

YAPMA

Bekleme sürelerini gereksiz yere artıracak aşırı uzun sinyal döngüleri uygulamayın



3i Innovation: Copenhagen



Dedicated Traffic Signal



Zürich: Hardbrücke, intermodal signalization

Yükseltilmiş Kavşak Geçişleri

Yükseltilmiş geçişler, blok ortasından veya kavşaklardan geçen yayalar için güvenli ve konforlu bir geçişe öncelik verir. Bu durumlarda yaya kaldırımının yüksekliği kavşak boyunca devam ettirilir.

Kavşaktan geçen sürücülerin, karşıdan karşıya geçmenin yarattığı dikey etkiyi aşmak için hızlarını yavaşlatmaları gerekir. Rampa ne kadar dik olursa, arabaların da o kadar yavaş gitmesi gerekir.

YAP

Yaya trafiğinin yoğun olduğu yerlerde uygulayın

Erişilebilirliği sağlayın; yükseltilmiş geçitler kaldırım ile aynı hizadadır

Diğer trafiği sakinleştirici önlemlerle (köşe yarıçaplarının daraltılması veya bariyerler) birleştirin

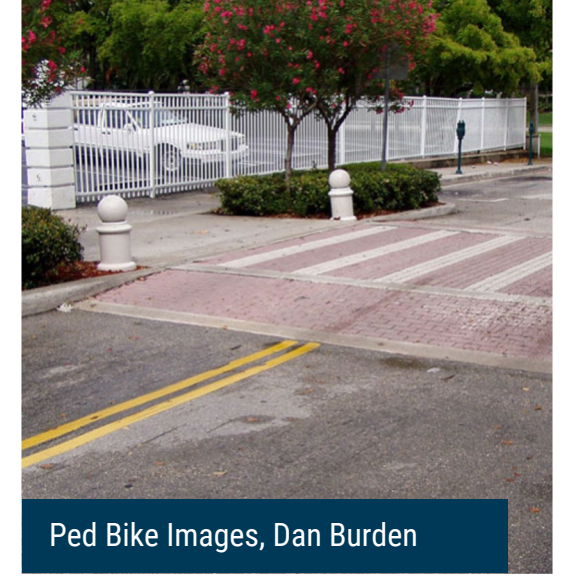
YAPMA

Bisiklet yollarını ihmal etmeyin

Uygun olduğunda yükseltilmiş seviyenin görünürlüğünü ihmal etmeyin



Road Safety Toolkit



Ped Bike Images, Dan Burden



Enjoy Waltham Forest

Sokak Hatları

Hız Tümsekleri ve Hız Kesiciler

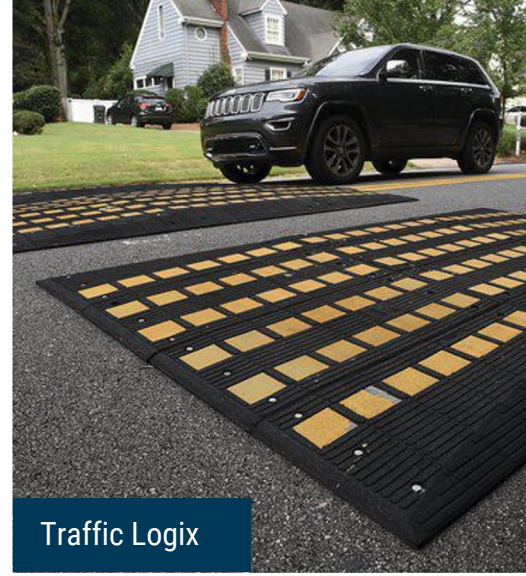
Hız tümsekleri, birçok durumda kullanılan yaygın parabolik dikey trafik sakinleştirme araçlarıdır. Hız tümseklerinin yüksekliği, uzunluğu ve aralıkları istenen araç hızına bağlı olarak değişebilir. Hız kesiciler, otobüsler ve ilk müdahale araçları için düzgün geçiş sağlamak üzere daha büyük araçların aks genişliğinin yerleştirildiği hız tümseğinin bir çeşididir.

YAP

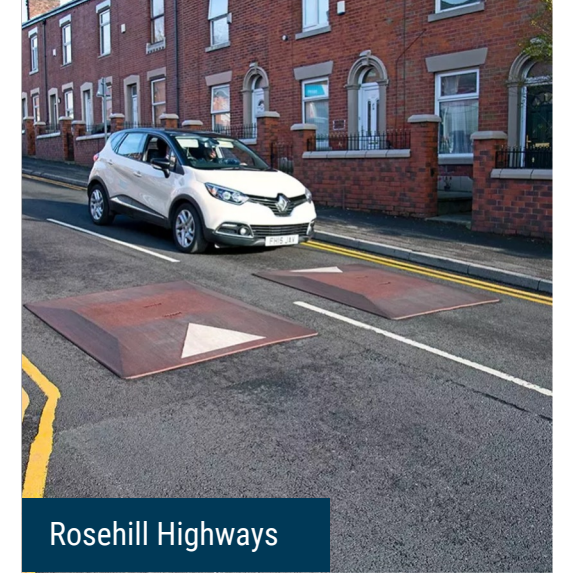
Sürücüleri, yaklaşan trafik sakinleştirme elemanları konusunda tabelalarla uyarın

YAPMA

Konut alanı içerisindeki otoparklar için sık sık otopark girişi bulunan yerleşim yerlerinin bulunduğu sokaklara yerleştirmeyin



Traffic Logix



Rosehill Highways



Marshalls

Yükseltilmiş Hız Platformu

Hız platformları, orta bloklarda bir arabanın tüm dingil mesafesini yükseltecek yükseltilmiş yaya geçitleridir. Yükseltilmiş platform tipik olarak 6-9 m uzunluğundadır. Çoğu durumda sürücüler hız platformlarında karşıdan karşıya geçen yayalara yol vermek zorunda kalır. Sürücülerin dikkatini yaya geçidine çekmek için bunlara genellikle tepeden aydınlatma eşlik eder.

YAP

Bir geçide bitişik olduğunda yükseltilmiş bir geçiş noktası olarak tasarlayın.

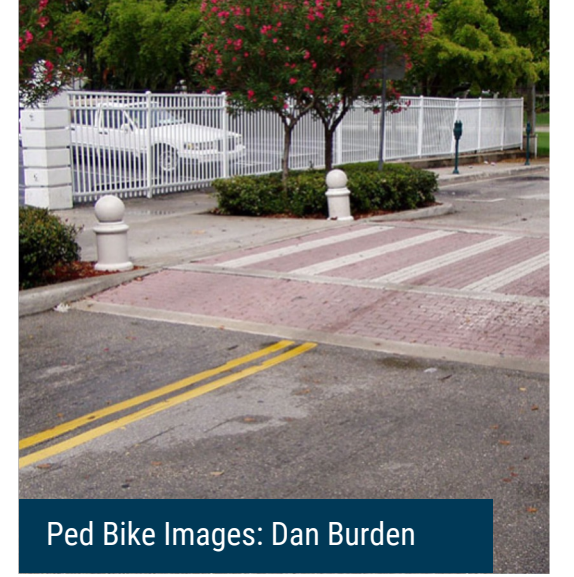
Sürücüleri yaklaşan trafik sakinleştirme unsuru konusunda tabelalarla uyarın.

YAPMA

Eğimi %10'dan fazla olan caddelere yerleştirmeyin.



NACTO



Ped Bike Images: Dan Burden



Rosehill Highways

Daraltılmış Noktalar

Blok ortasındaki daraltılmış noktalar, genişletilmiş bir kamusal alan yaratırken otomobil trafiğini yavaşlatmanın da etkili bir yoludur. Daraltılmış noktalar aracılığıyla oluşturulan yeni kamusal alanlar, ağaçlara, banklara, bisiklet parkına ve kafe oturma yerlerine yer açmak için kullanılabilir.

YAP

Bloğun ortasına bisiklet park yerleri ve yaya geçitleri yerleştirin

Yeşil alanları ve kamusal olanakları birleştirin

YAPMA

Bisiklet trafiğinin yüksek olduğu yerel yollara yerleştirmeyin.

Çevredeki girişlere erişimi engellemediğinizden emin olun.



Şerit Daraltma

Araç şerit genişliği, sürücülerin seyahat hızı üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Şeritler genişlediğinde sürücüler daha hızlı araç kullanmaya eğilimli olur ve çevrelerine karşı daha az dikkatli olmak durumunda kalır. Öte yandan, dar şeritler sürücülerini daha dikkatli olmak için yavaşlamaya zorlar. Şeritleri daraltarak yeni kamusal açık alanlar, bisiklet yolları, cadde otoparkları ve/veya kaldırım kenarı hizmetleri için daha fazla alan yaratılabilir.

YAP

Araçların yanlışlıkla karşıya geçmemesini sağlamak için oluşturulan yeni alanların açıkça tanımlandığından ve bariyerlerle korunduğundan emin olun

YAPMA

Bir şeridin kaldırılmasının trafik akışı üzerindeki etkisini göz ardı etmeyin

Hiçbir girişi engellemeyin



Yön saptırıcılar

Yön saptırıcılar (chicanes), şerit genişliklerini daraltan ve yol yörüngesinde S eğrileri oluşturan ve dolayısıyla sürücüleri daha düşük hızlarda seyahat etmeye yönlendiren alternatif orta blok adaları veya kaldırım uzantılarıdır. Saptırıcılar, yeşil adacıklar ve diğer kentsel olanaklara alan yaratmak için değerli bir araçtır.

YAP

Banklar, bisiklet park yeri ve diğer olanaklarla yön saptırıcıları etkinleştirin

Çarpışma riskini azaltmak için viraja yaklaşan sürücüler için iyi bir görüş mesafesi sağlayın

YAPMA

Ana yollarda, otoyollarda veya diğer ana yol türlerinde kullanmayın



Great Britain: Rosehill Highways



Seattle: City of Seattle



Copenhagen: Troels Andersen

Yüzey İşlemleri

Yol yüzeyinde çeşitli tekstür ve dokular kullanılarak farkındalığın artırılmasına ve sürücülerin dikkatinin çekilmesine yardımcı olacak tasarımıdır. Asıl amaç, pürüzlü yüzeyde gidenin araç, pürüzsüz ve konforlu yüzeyde hareket edenin de yaya ve bisikletli olmasını sağlamaktır.

YAP

Yönlendiriciler veya dönel kavşaklar gibi diğer trafik sakinleştirme önlemlerini kullanın

Karışıklığı önlemek için tasarımda tutarlılık ve netlik sağlayın

YAPMA

Ana yollarda, otoyollarda veya diğer ana yollarda kullanmayın

Isladığında kayganlaşan malzemeleri kullanmaktan kaçının



Waltham Forest: Friends of the Earth



Aachen: Jorg Hempel, Kai Kasugai



London: My London News

Kaldırım Renklendirme

Maltepe Belediyesi tarafından, birçok çocuğun okula giderken geçtiği Zümrütevler Meydanı'nda kavşak ve sokakların özenle düzenlenerek yaya güvenliğinin artırılması amacıyla "Yaya Güvenliği Dönüşüm Provası" başlatıldı. Kavşaklar ve sokaklar rengarenk boyandı ve engeller, saksılar gibi aksesuarlarla geçici olarak yeniden düzenlendi.

YAP

Yönlendiriciler veya dönel kavşaklar gibi diğer trafik sakinleştirme önlemlerini kullanın

Karışıklığı önlemek için tasarımda tutarlılık ve netlik sağlayın

YAPMA

Düşmeler genellikle farklı kullanıcılarla ilişkilendirildiğinden, aynı desen veya doku kullanılsa bile yükseklik değişikliklerini dahil edin



Yaya Durakları

Yaya durakları, caddedeki parklanma alanlarını yeniden değerlendirmenin bir yoludur. Yaya durağı programları, genellikle belediyeler tarafından düzenlenir ve yerel işletmeleri kendi vitrinleri dışındaki kamusal alanlara yatırım yapmaya teşvik eder. Alışveriş sırasında mola vermek veya bir şeyler atıştırmak için alan yaratır. Yaya durakları, kaldırımın kamusallığını genişleterek daha fazla sokak yaşamı teşvik ederken aynı zamanda araçların seyahat hızlarını da azaltır.

YAP

Çok yönlü kullanımlara yönelik tasarım yapın: yeşil alanlar, toplumsal olanaklar veya ticari kullanım aynı derecede faydalı olabilir

Tasarım sürecine halk katılımını teşvik edin

YAPMA

Hava durumuyla ilgili hususları unutmayın: gölgeleme, rüzgar kesiciler ve drenaj, yere özel çözümler gerektirir

Zemin kat konut kullanımı olan yerlerde kullanmayın; Sokak kötü ticaret, yaya durağı avantajlarından daha iyi yararlanmayı sağlar



Parkade



İstanbul: Yaya Durağı-Parklet



Willmay, Stanwood

Otoparklar

Cadde üzeri parklanma, herhangi bir cadde manzarasının işlevi ve atmosferinde önemli bir rol oynar. Çoğu durumda parklanma, daha aktif ve çekici sokak manzaralarına engel teşkil edebilir. Örneğin otopark, daha geniş kaldırımlar, sokak ağaçları için alanlar veya mahalle kafeleri gibi daha değerli rollere hizmet edebilecek kentsel alanı kaplar. Ancak bazı durumlarda otopark düzenlemesi şerit genişliklerini azaltarak araç trafiğinin sakinleşmesine yardımcı olabilir.

YAP:

Bisiklet yolları için park yerlerini tampon bölge olarak kullanın

Parklanma için kullanılmadığında çoklu kullanımı destekleyecek park yerleri tasarlayın

YAPMA

Park yerlerinin sokak cephelerine hakim olmasına izin vermeyin

Park etmenin trafik akışı üzerindeki etkisini ihmal etmeyin



Copenhagen: Skelbækgade



Berlin: Immanuelkirchstrasse



Copenhagen: Godsbanegade

Agaçlandırma

Ağaçlar biyolojik çeşitliliği, gölgeyi ve yağmur suyunun tutulmasını teşvik etmenin ötesinde trafik sakinleştirme için değerli bir rol oynarlar. Sokaklara düzenli aralıklarla ağaç dikmek, sürücüleri daha yavaş sürmeye teşvik eden psikolojik bir "kenar etkisi" yaratır.

YAP

Sokaktaki otoparklar doğrudan doğruya kaldırım uzantısına yerleştirin

Maksimum çevresel fayda için türleri seçin: yerel türler ve ekosistem hizmetlerini gözetin

Güvenlik ve büyüme için yeterli mesafe sağlayın

YAPMA

Trafik kontrol cihazlarının kurulmasının mümkün olmadığı sokaklara yerleştirmeyin

Düzenli bakım ihtiyacını göz ardı etmeyin



Paylaşımli Sokaklar

Yaya alanı ile araç alanı arasındaki fiziksel ve görsel ayrımları azaltarak yaratılacak ortak sokaklar, daha aktif mahallelere olarak tanır. Paylaşımli sokaklar genellikle daha yavaş bir trafik elde etmek için çeşitli trafik sakinleştirme araçlarını birlikte kullanır.

YAP

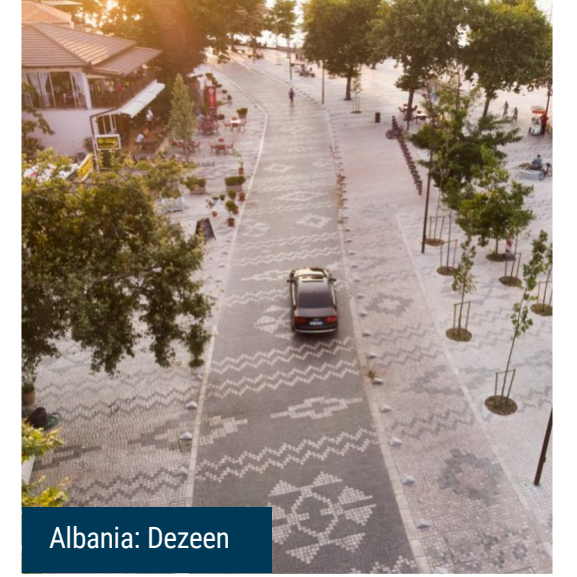
Yayalara ve bisikletlilere dikkat etmeleri konusunda bilinçli olmaları için motorlu araçlara sokağa girerken ve çıkarken açıkça uyarıda bulunun

Giriş ve çıkışlarda trafik sakinleştirme önlemleri alın

YAPMA

Düşmeler farklı kullanıcılarla ilişkilendirilir. Aynı desen veya doku kullanılıyor olsa bile yükseklik değişikliklerini dahil etmeyin

Erişilebilirlik gereksinimlerini ihmal etmeyin



Çok amaçlı orta adalar

Çok amaçlı adalar, yayaların kısmen erişebildiği yol ortası alanlardır ve yolun ayırıcı etkisini azaltmak için tasarlanmıştır. Bölümlere ayrılabilirler ve bazen bisikletler ve motorlu taşıtlar tarafından da özellikle dönüş ve karşıdan karşıya geçerken kullanılabilirler. Çok amaçlı ada, yayaların büyük ölçekli geçiş ihtiyaçları için en iyi şekilde kullanılır. İşaretlenebilir veya yapısal olarak tasarlanabilir.

YAP

Hoş bir ortam yaratmak için peyzaj ve sokak mobilyalarını kullanın

YAPMA

Görüş alanını engelleyen dağınıklıktan kaçının

Bakımı ihmal etmeyin



Switzerland: Wabern



Switzerland: Zürich

Teşekkürler!