



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İstanbul SKUp Aşama II - Uygulama Planı

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

Sağlıklı Sokaklar alıştayı – 1 **“Pelimli Sokak Tasarım alıştayı”**

Tarih: 17.09.2024



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	Aziye 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 İGÇİ
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 Pilot Proje Yönetimi Uzmanı - Haluk CAMCIĞİL Proje Direktörü - Başak İSBİR-KARAMAN Proje Yöneticisi - Melih MOL Proje Uygulama Müdürü - Murat ÖLMEZ Proje Asistanı - Tuğba ÖZSOY Jr. Uzman - Serra OKÇU Paydaş ve Vatandaş Katılımı Uzmanı - Miray ÖZKAN Şehir Planlama Uzmanı - Sertaç ERTEN Tasarım Ekibi Temsilcisi - Batuhan AKKAYA		
TASARIM RAPORUN TARİHİ	TAT 18.10.2024		



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	2
ŞEKİL LİSTESİ	3
TABLO LİSTESİ	3
1. ARKA PLAN VE KAPSAM	4
2. ETKİNLİK PROGRAMI	5
3. AÇILIŞ KONUŞMASI	6
4. SAĞLIKLI SOKAKLAR KAPSAMINDA İYİ ÖRNEK UYGULAMALARININ İNCELENMESİ	8
5. PELİNLİ SOKAK SAHA GEZİSİ	9
6. MEVCUT DURUMUN DEĞERLENDİRİLMESİ	10
7. ÇÖZÜM ÖNERİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	13
8. MAHALLE SAKİNLERİNİN GÖRÜŞLERİNİN ALINMASI	17
9. EKLER	19
9.1 Katılımcı Listesi	19
9.2 Sağlıklı Sokak İyi Örnek Uygulamaları Sunumu	22



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1: Katılım Uzmanı Miray Özkan'ın açılış konuşması esnasında çekilen görüntü	6
Şekil 2: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz'un konuşması esnasında çekilen görüntü	7
Şekil 3: Kartaltepe Mahallesi Muhtarı Didem Koryürek Armutlu'nun konuşması esnasında çekilen görüntü	7
Şekil 4: Sağlıklı Sokaklar kapsamında "İyi Örnek Uygulamaları"nın incelendiği sırada çekilmiş bir fotoğraf	8
Şekil 5: Pelinli Sokak'ta yürüyüş esnasında kaydedilen bir an	9
Şekil 6: Katılımcıların Pelinli Sokak'taki deneyimlerini kaydederken çekilmiş bir fotoğraf	10
Şekil 7: Katılımcıların Pelinli Sokak'taki deneyimlerini harita üzerinde gösterdikleri ve yazılı olarak ifade ettikleri pano	11
Şekil 8: Çözüm Önerilerinin katılımcılara sunulma anından bir kare	13
Şekil 9: Öneri 1 – Küçük Düzenlemeleri Açıklayan Pano	14
Şekil 10: Öneri 2 – Yaya Öncelikli Sokak Konseptini Açıklayan Pano	15
Şekil 11: Öneri 3 – Yeşil Koridor Konseptini Açıklayan Pano	16
Şekil 12: Mahalle sakinlerinden görüş alınırken çekilmiş bir kare	17

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Sağlıklı Sokaklar kapsamında Pelinli Sokak Tasarım Çalıştayı'nın Programı	5
Tablo 2: Pelinli Sokak Tasarım Çalıştayı'na katılan katılımcıların listesi	22



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 projeler dizisini hazırlamayı amaçlamaktadır. Bu hazırlık sürecine eşlik edecek temel ilkeler şunlardır:

- Sürdürülebilir hareketlilik- sürdürülebilir ulaşım modlarıyla daha fazla erişilebilirlik sağlanması;
- Tüm ulaşım modlarının entegrasyonu- çok modlu ulaşım çözümlerinden faydalanılması;
- Yürüyüş ve bisiklet gibi motorsuz aktif seyahat modlarının teşvik edilmesi;
- Kurumsal birimler arasında işbirliğinin sağlanması ve gerektiğinde kapasite geliştirme sağlanması;
- Süreçlere vatandaşların, paydaşların ve yeterince temsil edilemeyen grupların dahil edilmesi;
- Pilot projeler aracılığıyla uzun vadeli bir vizyonun ve net bir SKUp uygulama planının tanımlanması;
- Etkin uygulamayı güvence altına alan ve proje uygulamasını güvenli hale getiren izleme ve değerlendirme sisteminin geliştirilmesi.

Bu projenin içeriğine ilişkin halkın bilgilendirilmesi, yurttaşlarla ve paydaşlarla temasların kurulması ve paydaşların sürece dahil edilmesinin sağlanması amaçlanmaktadır.

İstanbul SKUp Aşama II Uygulama Planı Projesi faaliyetleri kapsamında yer alan pilot ölçekli uygulamalar ile İstanbul'un 15 bölgesinde Sağlıklı Sokak tasarımı çalışmaları yapılması planlanmaktadır. Bu konuda 25 Nisan 2024 tarihinde yapılan bilgilendirme toplantısında paydaşlarla ilk temas kurulmuş ve İstanbul'da gerçekleştirilebilecek Sağlıklı Sokak uygulamalarına ilişkin geri bildirimler alınmıştır. Sağlıklı Sokaklar Pilot Projesi kapsamında yurttaşların ve paydaşların tasarım sürecine dahil edilmesi için Sağlıklı Sokak Çalıştayları gerçekleştirilmektedir. Bu çalıştaylardan ilki Pelinli Sokak Sağlıklı Sokak Çalıştayı'dır. Bu etkinlikte ilgili paydaşlara ve bölgede yaşayan vatandaşlara İstanbul SKUp Aşama II Uygulama Planı Projesi aktarılmış, Aktivite 5.4 kapsamında projelendirilecek Pelinli Sokak Sağlıklı Sokak tasarımı için paydaşların ve vatandaşların mevcut duruma ilişkin görüşleri toplanmış ve olası tasarım alternatiflerine ilişkin fikirleri alınmıştır.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

2. ETKİNLİK PROGRAMI

Pelinli Sokak Tasarım Çalıştayı, planlandığı gibi 17 Eylül 2024 tarihinde Pelinli Sokak'ı dik kesen Alpay İzer Sokak'ta gerçekleştirilmiştir. Bu amaçla Alpay İzer Sokak gün boyu araç trafiğine kapatılarak bir etkinlik alanına dönüştürülmüştür. Sokağa iyi uygulama örneklerinin yer aldığı panolar, mevcut durumu gösteren harita ve öneri projelerin yer aldığı panolar yerleştirilmiştir.

Etkinlik, saat 10:00'da katılımcıların kayıt ve tanışma süreciyle başlamıştır. 10:15-10:30 saatleri arasında açılış konuşmaları yapılmış, ardından 10:30-11:00 arasında sağlıklı sokaklar kapsamında iyi örnek uygulamaları incelenmiştir. Saat 11:00-11:30 arasında Pelinli Sokak'ta saha gezisi düzenlenmiş ve katılımcıların mevcut durumu gözlemlemesi sağlanmıştır. Yürüyüşün ardından 11:30-12:00 saatleri arasında mevcut durumun değerlendirilip, çözüm önerilerinin tartışıldığı bir oturum gerçekleştirilmiştir. Çalıştayı son bölümünde, saat 12:00 itibarıyla mahalle sakinlerinin görüşleri alınmaya başlanmış ve saat 18.00'a kadar görüş almaya devam edilmiştir. Çalıştay, Pelinli Sokak'ın sağlıklı sokaklar konseptine uygun olarak yeniden tasarlanması için önemli adımlar atılmasını sağlamıştır.

Etkinlik	Saat
Kayıt ve Tanışma	10:00 - 10:15
Açılış Konuşması	10:15 - 10:30
Sağlıklı Sokaklar Kapsamında İyi Örnek Uygulamalarının İncelenmesi	10:30 - 11:00
Pelinli Sokak Saha Gezisi	11:00 - 11:30
Mevcut Durumun Değerlendirilmesi	11:30 - 12:00
Çözüm Önerilerinin Değerlendirilmesi	11:30 - 12:00
Mahalle Sakinlerinin Görüşlerinin Alınması	12:00'den sonra

Tablo 1: Sağlıklı Sokaklar kapsamında Pelinli Sokak Tasarım Çalıştayı'nın Programı



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

3. AÇILIŞ KONUŞMASI

Etkinliğin başlangıcında Katılım Uzmanı Miray Özkan, etkinliğin amaç ve kapsamına dair genel çerçeveyi katılımcılara aktarmıştır. Ardından, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz, ulaşım planlaması ve şehir içi ulaşımın sürdürülebilirliği konularını vurguladığı bir açılış konuşması gerçekleştirmiştir. Son olarak, Kartaltepe Mahallesi Muhtarı Didem Koryürek Armutlu, yerel bir bakış açısı ile mahallenin sorunları ve katılım süreçlerine dair görüşlerini paylaşmıştır.



Şekil 1: Katılım Uzmanı Miray Özkan'ın açılış konuşması esnasında çekilen görüntü



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir



Şekil 2: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Şube Müdürü Melda Horoz'un konuşması esnasında çekilen görüntü



Şekil 3: Kartaltepe Mahallesi Muhtarı Didem Koryürek Armutlu'nun konuşması esnasında çekilen görüntü



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

4. SAĞLIKLI SOKAKLAR KAPSAMINDA İYİ ÖRNEK UYGULAMALARININ İNCELENMESİ

Katılımcıların ve mahalle sakinlerinin “Sağlıklı Sokak” konsepti hakkında bilgilendirilmesi amacıyla, sokağın girişine “Sağlıklı Sokak” konseptine ilişkin açıklamaların ve “İyi Örnek Uygulamaları”nın yer aldığı panolar yerleştirilmiştir. Açılış konuşmalarının ardından, Yayalaştırma Projeleri Ekip Uzmanı Sertaç Erten, “İyi Örnek Uygulamaları” hakkında yönlendirici bir konuşma yapmıştır. Konuşmanın ardından katılımcılara, bu örnekleri detaylı inceleyebilmeleri için 15 dakikalık bir süre verilmiştir. (Ek 1, Sağlıklı Sokaklar İyi Örnek Uygulamaları Sunumu)



Şekil 4: Sağlıklı Sokaklar kapsamında “İyi Örnek Uygulamaları”nın incelendiği sırada çekilmiş bir fotoğraf



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

5. PELİNLİ SOKAK SAHA GEZİSİ



Şekil 5: Pelinli Sokak'ta yürüyüş esnasında kaydedilen bir an

İyi uygulama örneklerinin incelenmesinin ardından, katılımcılar iki gruba ayrılmış ve tasarım çalışmasının gerçekleştirileceği Pelinli Sokak'ta 30 dakikalık bir yürüyüş düzenlenmiştir. Bu yürüyüş öncesinde katılımcılara, deneyimlerini işaretleyebilmeleri amacıyla Pelinli Sokak haritasının basılı olduğu föyler dağıtılmıştır. Yürüyüş boyunca, kaldırımlar üzerinde yer alan fiziksel bariyerler nedeniyle engelli bireylerin bu alanları kullanmakta zorlandıkları gözlenmiş ve bu durum kayıt altına alınmıştır. Yürüyüş sonrasında, sokak tasarımının erişilebilirlik ve kullanıcı deneyimi açısından değerlendirilmesi için etkinliğin düzenlendiği sokağa geri dönmüştür.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

6. MEVCUT DURUMUN DEĞERLENDİRİLMESİ



Şekil 6: Katılımcıların Pelinli Sokak'taki deneyimlerini kaydederken çekilmiş bir fotoğraf

Pelinli Sokak'ta gerçekleştirilen yürüyüş sonrasında katılımcılardan, yürüyüş sırasındaki deneyimlerini Pelinli Sokak'ın halihazır haritası üzerine işaretleyip, yazılı olarak belirtmeleri istenmiştir. Katılımcılar, deneyimi yaşadıkları lokasyonu harita üzerine bayraklar ile işaretlemiş, gözlemlerini de yazılı biçimde harita üzerine aktarmışlardır. Bayraklar renklerine göre **3 kategoriye** ayrılmıştır. Buna göre, **yeşil bayraklar** mevcut haliyle korunması gereken alanları temsil ederken, **sarı bayraklar** yaya için problemlili alanları ve **mavi bayraklar** ise araç için problemlili alanları göstermektedir.

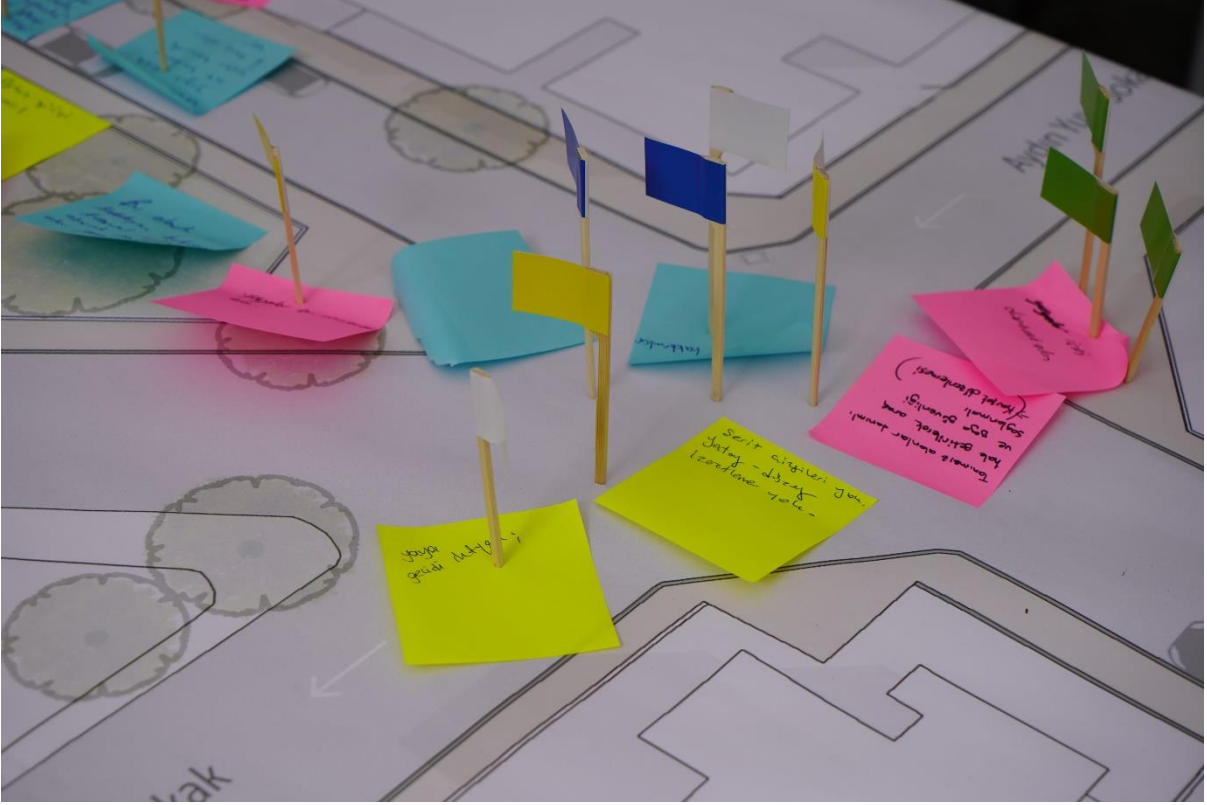
Katılımcıların mevcut durum hakkındaki değerlendirmeleri ele alındığında **sorunların** ön plana çıktığı gözlenmiştir. Katılımcıların tespit ettiği sorunları aşağıdaki gibi gruplamak mümkündür:

Yayalar için sorun teşkil eden unsurlar:

Hemzemin yaya geçidi ve işaretlerin eksik olması, parke taşlarının bozuk olması, dar ve düzensiz genişlikteki kaldırımlar hakkındaki sorunlar öne çıkmıştır. Bunların yanında, tehlikeli kavşaklar ve dönüşler, çocuklar için yaya yönlendirmesinin olmaması ve kaldırımlarda yer kaplayan tabelalar yayaların karşılaştığı diğer önemli sorunlar arasında yer almıştır.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir



Şekil 7: Katılımcıların Pelinli Sokak'taki deneyimlerini harita üzerinde gösterdikleri ve yazılı olarak ifade ettikleri pano

Kent mobilyaları/kamusal alanlardaki sorunlar:

Kent mobilyaları ve kamusal alanlarda, dinlenme alanlarının eksikliği ve gölge ihtiyacının karşılanmaması önemli sorunlar olarak öne çıkmıştır. Bunlara ek olarak, genişletilebilme potansiyeli olan meydanların yeterince değerlendirilmemesi ve ağaçların kesilmesi de dikkat çeken sorunlar arasında sayılmıştır.

Engellilerin karşılaştıkları sorunlar:

Engelliler için kılavuz yolun bulunmaması ve mevcut olan yolların süreklilik göstermemesi büyük bir sorun olarak değerlendirilmiştir. Bunun yanında, yeteri kadar rampa olmaması, düzensiz kaldırım taşlarının varlığı ve kaldırımların ortasında yer alan tabelalar da engellilerin erişilebilirlik açısından karşılaştığı zorluklar arasında sayılmıştır. Yüksek kaldırımlar ve kaldırım ile yol arasında kot farkının bulunması ifade edilen diğer önemli sorunlar arasında yer almıştır.

Parklanma sorunları:

Parklanma sorunları arasında, araç park alanlarının tanımsız olması, yol üstü ve sokak köşelerine yapılan parklanmalar karşılaşılan en yaygın sorunlar olarak tespit edilmiştir. Araçların kaldırımların üzerine park edilmesi ve apartmanların otopark giriş çıkışlarındaki eğimlerin fazlalığı gibi durumların da kaldırım işgaline yol açarak önemli sorunlara neden olduğu değerlendirilmiştir.

Toplu Ulaşım Sorunları:



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Toplu ulaşımda, minibüs şoförlerinin, belirlenmiş olan güzergahlara uymaması en önemli sorunlar arasında sayılmıştır.

Trafik Sorunları:

Trafikle ilgili sorunlar arasında, yol üzerinde çöp kutularının bulunması, kavşakların tehlikeli olması öne çıkmıştır. Bunların yanında, bisiklet yolu olmamasının bisikletli ulaşımı zorlaştırdığı belirtilmiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

7. ÇÖZÜM ÖNERİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ



Şekil 8: Çözüm Önerilerinin katılımcılara sunulma anından bir kare

Tasarım ekibi tarafından üç adet çözüm önerisi sunulmuştur. Tasarım ekibi temsilcisi Batuhan Akkaya, katılımcılara üç tasarım alternatifini ve aralarındaki temel farkları detaylı şekilde aktarmıştır. Aktarımın ardından katılımcıların, sunulan üç farklı öneri hakkında olumlu/olumsuz buldukları hususları paylaşmaları istenmiş ve aşağıda belirtilen geri bildirimler alınmıştır.

Önerilerden ilki “Küçük Düzenlemeler”dir. Küçük Düzenlemeler önerisi; kavşaklarda yol genişliğinin daraltılması, otopark yerlerinden bazılarının yaya durakları ile kamusal ceplere dönüştürülmesi, mevcut park yerlerinin korunması, mevcut yol ve kaldırım genişliğinin korunması ve kavşaklarda kaldırımların genişletilerek oturma alanlarının oluşturulması gibi düzenlemeleri içermektedir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Öneri 1 Küçük Düzenlemeler



Bu öneride neleri sevdiniz?

Bu öneride neleri sevmediniz?



Şekil 9: Öneri 1 – Küçük Düzenlemeleri Açıklayan Pano

Birinci öneri “**Küçük Düzenlemeler**” için gelen geri dönüşler şöyledir:

- Durakların yayalar için faydalı olabileceği belirtilmiş, ancak ticari alanlar ve yaya güvenliğine dikkat edilmesi gerektiği vurgulanmıştır.
- Kavşak daraltma önerisi, yaya güvenliği açısından olumlu bulunmuştur.
- Kaldırımların genişletilmesi gerektiği vurgulanmıştır.
- Kavşaklarda dönüş açılarının sertleştirilmesinin araçların manevra kabiliyetini zorlaştıracığı, bu durumun da yayalar için tehlike oluşturacağı ifade edilmiştir.
- Mevcut yol genişliğiyle araç trafiğinin azaltılamayacağı ve yol üstü parklanmaların engellenemeyeceği eleştirisi getirilmiştir.

İkinci tasarım önerisi, “Yaya Öncelikli Sokak”tır. Yaya Öncelikli Sokak önerisi; kavşaklarda yolun yükseltilerek araçların yavaşlatılması ve meydancıklar oluşturulması, yola paralel park ceplerinin oluşturulması, park ceplerinin yarısının oturma/spor/oyun gibi günlük faaliyetlere imkan verecek kamusal mekanlar olarak düzenlenmesi, yolun daraltılarak trafiğin yavaşlatılması, mevcut park yerlerinin %50 oranında azaltılması ile kaldırımların genişletilmesi, kavşaklarda kaldırım oturma alanları ve servis alanlarının oluşturulması ve sokaktaki ağaçların %40 oranında artırılması gibi düzenlemeleri içermektedir.



Avrupa Birliği tarafından eş finanse edilmektedir



Avrupa Birliği tarafından eş finanse edilmektedir

Öneri 2 Yaya Öncelikli Sokak



Bu öneride neleri sevdiniz?

Bu öneride neleri sevmediniz?



Şekil 10: Öneri 2 – Yaya Öncelikli Sokak Konseptini Açıklayan Pano

İkinci öneri “**Yaya Öncelikli Sokak**” için gelen geri dönüşler şöyledir:

- Kaldırımların enkesitlerinin daralıp genişlemesi olumlu bulunmuş, ancak bazı bölgeler için yetersiz kaldığı belirtilmiştir.
- Yolun daraltılmasının trafik yoğunluğunu artıracak endişesi dile getirilmiştir.
- Yakın bir otopark alanı oluşturulmadan sokak üstündeki parklanmanın azaltılmasının modlar arası aktarma bölgelerinde uygun olmayacağı vurgulanmıştır.
- Meydan oluşturulması gerektiği vurgulanmıştır.
- Engelli ve bebek arabaları için kaldırım yüksekliklerine dikkat edilmesi gerektiği ifade edilmiştir.
- Araç hız sınırlarının getirilmesi önerisi olumlu karşılanmıştır.
- Gölge alanların yaratılması fikrinin beğenildiği aktarılmıştır.
- Kavşaklardaki yol genişlemesiyle oturma alanları yaratılması önerisine olumlu yaklaşmıştır.

Üçüncü öneri ise “Yeşil Koridor” önerisidir. Yeşil Koridor önerisi; kavşaklarda yolun yükseltilerek araçların yavaşlatılması ve meydançıklar oluşturulması, geçici indirme-bindirme alanları haricinde paralel parklanmanın kaldırılması, kaldırılan araç park yerleri yerine tüm sokak boyunca devam eden yeşil bir koridor oluşturulması, yeşil koridor içinde spor/oyun/oturma/ yeme-içme alanları oluşturulması, yol daraltılarak trafiğin yavaşlatılması, mevcut araç park yerlerinin %85 oranında azaltılarak kaldırımların genişletilmesi, kavşaklarda kaldırım oturma alanlarının ve servis alanlarının oluşturulması ve sokaktaki ağaçların %90 oranında artırılması gibi düzenlemeleri içermektedir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Öneri 3 Yeşil Koridor



Bu öneride neleri sevdiniz?

Bu öneride neleri sevmediniz?



Şekil 11: Öneri 3 – Yeşil Koridor Konseptini Açıklayan Pano

Üçüncü öneri “**Yeşil Koridor**” için gelen geri dönüşler şöyledir:

- Sokağın tamamen yayalaştırılmasının konut dokusunu bozarak ticari birimlerin çoğalmasına neden olabileceği endişesi dile getirilmiştir.
- Sirkülasyonla ilgili kaygılar ifade edilmiştir.
- Taşıt trafiğinin yoğun olduğu bu sokakta yolun daraltılmasının gerçekçi olmadığı belirtilmiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

8. MAHALLE SAKINLERİNİN GÖRÜŞLERİNİN ALINMASI



Şekil 12: Mahalle sakinlerinden görüş alınırken çekilmiş bir kare

Pelinli Sokak'ta yürüyüş yapan katılımcıların mevcut durumu değerlendirmelerine ek olarak gün boyu Alpay İzer Sokak'tan geçen mahalle sakinlerinin ve sokak kullanıcılarının da görüşleri alınmış ve çeşitli sorunlar tespit edilmiştir.

Öncelikli olarak, sokakta yeşil alan eksikliğinin bulunduğu ve mevcut ağaçların korunması gerektiği vurgulanmıştır.

Kaldırımların dar ve bozuk olması, ortalarında yer alan tabelalar ve elektrik direklerinin yürüme zorluğu yaratmasının özellikle yayalar açısından önemli bir problem olarak öne çıktığı söylenmiştir. Ayrıca, yaya geçişleri için gerekli yönlendirmelerin bulunmaması ve yol çizgilerinin eksik olmasının da yaya hareketliliğini olumsuz etkilediği dile getirilmiştir. Engellilerin erişim zorlukları önemle vurgulanmış, kaldırımların bebek arabasına uygun olmadığı da eklenmiştir. Bisiklet yolunun bulunmaması ve bisikletle ilgili trafik kurallarının toplumun geneli tarafından bilinmemesi yönünde şikayetler dile getirilmiştir.

Düzensiz ve hatalı parklanma yapıldığı ifade edilmiştir. Yaya geçitlerine ve engelli rampalarına araç park edildiğinden ve dikey parklanma yapıldığından bahsedilmiş, yoğun kullanılan bazı tesislerin ve metro istasyonunun yarattığı otopark ihtiyacı vurgulanmıştır. Sokak köşelerinde yapılan usulsüz parklanmaların hem yayalar hem de araçlar için sorun teşkil ettiği, ticaret alanlarına mal indiren büyük araçların yolun ortasına park ederek trafiği aksattığı belirtilmiştir. Buna karşın, yol üstü parklanmanın devam etmesi gerektiği yönünde de talepler dile getirilmiştir. Bu konuda denetleme sorunlarının çözülmesi gerektiği vurgulanmıştır.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

Pelinli Sokakta, özellikle kavşaklarda kazaların sık yaşanmasının trafik güvenliği açısından endişe yarattığı vurgulanmıştır. Bunun için kavşak girişlerinde kasis ve görünür tabelaların yer alması önerilmiştir. Ayrıca mikro-mobilite araçlarının ters yönde hareket ettikleri ve bunun tehlike yarattığı ifade edilmiştir. Yanlışlıkla ters yöne girişlerin de yoğun olduğu ifade edilmiştir. Bunlara ek olarak, Pelinli Sokak'ta daha önce yer alan kasisin kaldırılmasının ardından araçların hız limitlerini aşmasıyla, trafik kazalarında artış olduğu belirtilmiştir.



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

9. EKLER

9.1 Katılımcı Listesi

Pelinli Sokak Tasarım Çalıştayı'na katılan katılımcıların listesi aşağıda sunulmuştur:

	SOYİSİM	İSİM	UNVAN	KURUM
1	Bakı	Ayça	Üye	Engelsiz Erişim Derneği
2	Çolak	İpar	Dernek Çalışanı	Engelsiz Erişim Derneği
3	Atasever	Figen	Y. İnşaat Mühendisi	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
4	Albayrak	Güneş Ece	Dr. şehir Plancısı	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
5	Oto	Doğukan	Harita Müh.	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
6	Mutlu	İzzet	şehir Plancısı	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
7	Horoz	Melda	şehir Plancısı	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
8	Tunca	Eda	Programcı Memur	İBB- Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
9	Erdoğan	Doğucan	Sosyal Hizmet Uzmanı	İBB-Kadın ve Aile Hizmetleri şube Müdürlüğü
10	Sancak	Safa Nur	Mimar	İBB- Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
11	Güngör	Melisa	şehir Plancısı	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
12	İpek	Hande Nur	Katılım Uzmanı	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
13	Tezcan	Nilgün	şehir Plancısı	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
14	Sak	Emre	İNşaat Müh.	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
15	Baştan	Nurcan	Mühendis	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
16	Gülhan	Feride	Müşavir	TÜKODER
17	Ramazan	Öztürk	Tdfd Sosyal	TOFD
18	Çakır	Büşra	Sosyal Hizmet Uzmanı	TOFD
19	Alemdar	Akif	Büro Per.	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
20	Koryurek Armutlu	Y. Didem	Muhtar	Kartaltepe Muhtarlığı
21	Dışpınar	Cemal	Emekli	
22	Altunkaya	Seviņç	Sosyal Medya Yöneticisi	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
23	Erünsal	Neriman	İNş. Yü. Müh.	İBB-Ulaşım Planlama şube Müdürlüğü
24	Hodoğlu	Can	Çevre Müh.	İBB- Lojistik Yönetimi ve Terminaller şube Müdürlüğü



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

25	Güven	Kaya	Tofd Yön.	TOFD
26	Murat	Kınay	Tofd Yön.	TOFD
27	Öztaşkın	Dilara	Şehir Plancısı	İBB-Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
28	Yıldırım	Murat	Büro İşçisi	İBB-Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
29	Şahin	İpek	Dr Mimar	İBB-Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
30	Karakaş	Gökhan	Mahalle Sakini	
31	Yavuz	Yiğit Can	Arş. Gör.	Gebze Teknik Üniversitesi
32	Karuman	Batuhan	Mahalle Sakini	
33	Erhan	Pelin	Mahalle Sakini	
34	Özkan	Miray	Paydaş ve Katılım Uzmanı	GIZ
35	Mesutol	Tülay	Şef	İBB-Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
36	Çelik	Rabia	Sosyolog	İBB- Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü
37	Kurnaz	Şeyda	Mühendis	İBB- Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü
38	Boyraz	Gizem	Büro Personeli	İBB- Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü
39	Bayrakçı	Betül	Büro Personeli	İBB-Toplu Ulaşım Hizmetleri Şube Müdürlüğü
40	Şen	Sibel	Diş Hekimi	Diş Hekimi Sibel Şen Muayenehanesi
41	Aksoy	Yıldız	Doç. Dr.	İstanbul Medeniyet Üniversitesi
42	Taşkın	Büşra Merve	Y. Şehir Plancısı	İBB-Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
43	Güler	Ayça	Hizmetli	Anaokulu
44	Beytekin	Mehmet	Serbest Meslek	TİC
45	Polat	Nurullah	Emekli	
46	Şentürk	Enes	Mahalle Sakini	
47	Atik	Ece	Doktor	
48	Sevginer	Pınar	Doktor	
49	Okçu	Serra	Jr. Danışman	GIZ
50	Özsoy	Tuğba	Proje Asistanı	GIZ
51	Camcıl	Haluk	Ulaşım Plancısı	GIZ
52	Öztek	Meryem	Öğrenci	
53	Canande	İbrahim	Emekli	
54	Şengül	Cebail Kafkas	Sigortacı	
55	Oğuz	Mustafa	Fuarcılık	
56	Atagün	Ayşenur	Şehir Plancısı	İBB-Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü
57	Gökbudak	Aycan	İstatistikçi	İBB-Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü



Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

58	Sapmaz	Ezgi	Kord. Şehir. Plancısı	İstanbul Kent Konseyi
59	Üstündağ	Mustafa Samet	Mekine Mühendisi	İBB Trafik Şube Müdürlüğü
60	Akkaya	Batuhan	Şehir Plancısı	GIZ
61	Kaya	Gülfidan	Esnaf	
62	Şeker	Şenol	Emekli	
63	Köse	Emcay	Doktor	
64	Bayramın	Metin	Eczacı	Eczane
65	Yaprak	Şükran	Ev Hanımı	
66	Yaprak	Hüseyin	Serbest Meslek	
67	Ceyhan	Şeref	Emekli	
68	Aytaç	Özge	Eğitmen	
69	Gürkan	Harun	Öğretmen	MEB
70	Köseli	Merve	Sosyal Hizmet Uzmanı	
71	Taş	Nazlı	Mahalle Sakini	
72	Zorlu	Nursel	Mahalle Sakini	
73	Aryapar	Ayten	Mahalle Sakini	
74	Kanıtürk	Ali		Bakırköy Kent Konseyi / Harita-Kad. Müh. Odası
75	Erten	Sertaç	Pilot Proje Uzmanı	GIZ
76	Tek	Merdan Ali	Mahalle Sakini	
77	Silahsızoğlu	Damla	Şehir Plancısı	İBB Trafik Şube Müdürlüğü
78	Zorlu	Zeynel	Tasarımcı	
79	Doğın	Sibel	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü
80	Özdemir	Nesrin	Şehir Plancısı	İBB Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü
81	Ölmez Saylam	Gizem	Şehir Plancısı Koordinatör	İstanbul Kent Konseyi
82	Fidanboy	Melihcan	Ofis Yöneticisi	GIZ
83	Biricik	Burak	Ulaşım Mühendisi	İBB-Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
84	Kundakçı	Ezgi	Şehir Plancısı	IPA
85	Mutlu	Oktay	Mühendis	İBB Altyapı Koordinasyon Şube Müdürlüğü
86	Avlamaz	A. Taner	Şehir Plancısı	İBB-Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
87	Yücel Yönlü	Kübra	Sosyolog	İBB Engelliler Şube Müdürlüğü
88	Şat	Beyza	Akademisyen	Özyeğın Üniversitesi
89	Sert	Mustafa	Şoför	İBB- Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğü
90	Altıntop	Fatih	Çevre Müh.	İBB- Altyapı Koordinasyon Şube Müdürlüğü
91	Yıldırım	Güneş	İnşaat Tek.	İBB- Ulaşım Projeleri Şube Müdürlüğü
92	Yazgan	Ege	Endüstriyel Tasarımcı	Yaya Derneği
93	Dağlı Tok	Pınar	Avukat	



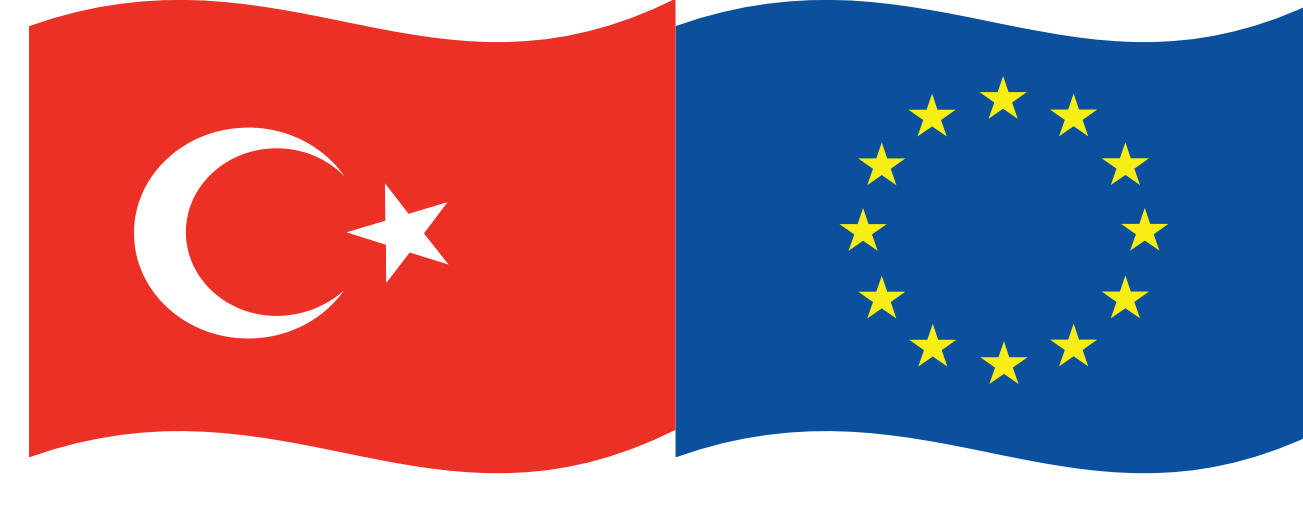
Avrupa Birliği tarafından
eş finanse edilmektedir

94	Özdemir	İbrahim	Avukat	
95	Ekmekçi	Mahir	Emekli	
96	Kalaoğlu	Meva	Mahalle Sakini	
97	Kırat	Murat	Mahalle Sakini	
98	Alem	Sarper	Mahalle Sakini	
99	Kalkan	Tacettin	Emekli	Özel Şirket

Tablo 2: Pelinli Sokak Tasarım Çalıştayı'na katılan katılımcıların listesi

9.2 Sağlıklı Sokak İyi Örnek Uygulamaları Sunumu

[EK 1](#)



Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Her kesimden yayayı içine alan

Sağlıklı sokaklar, tüm kentlilerin 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, insan için öncelikli tercih olmalıdır. 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

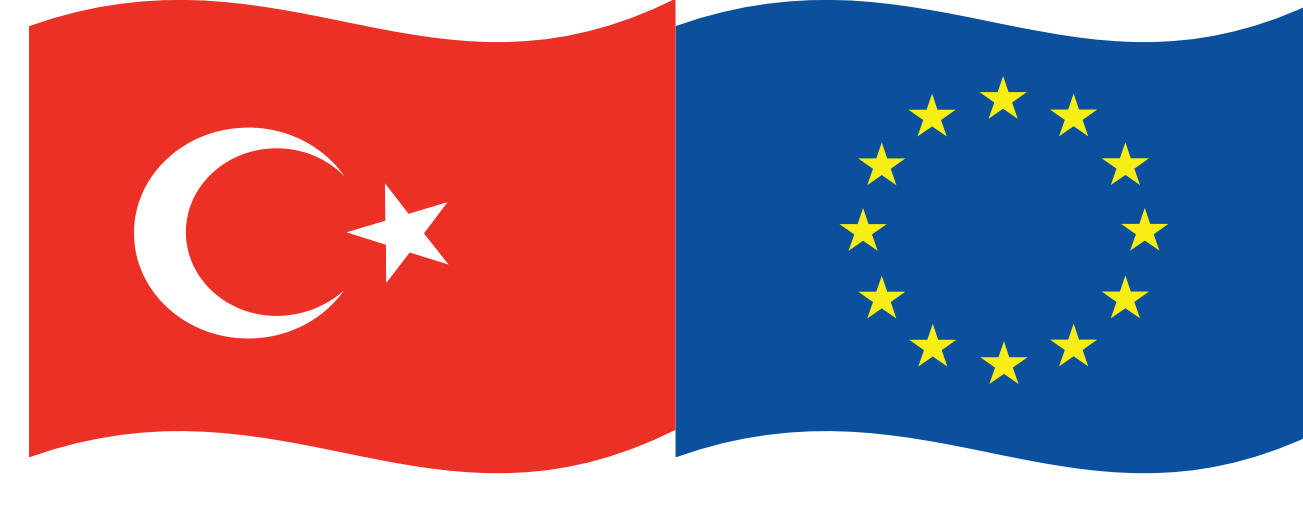
Dinlenme noktaları, sokaklarda daha fazla zaman geçirilmesini teşvik eder. Bu durum, toplumsal ve ekonomik canlılık sağlar.

Daha az gürültülü

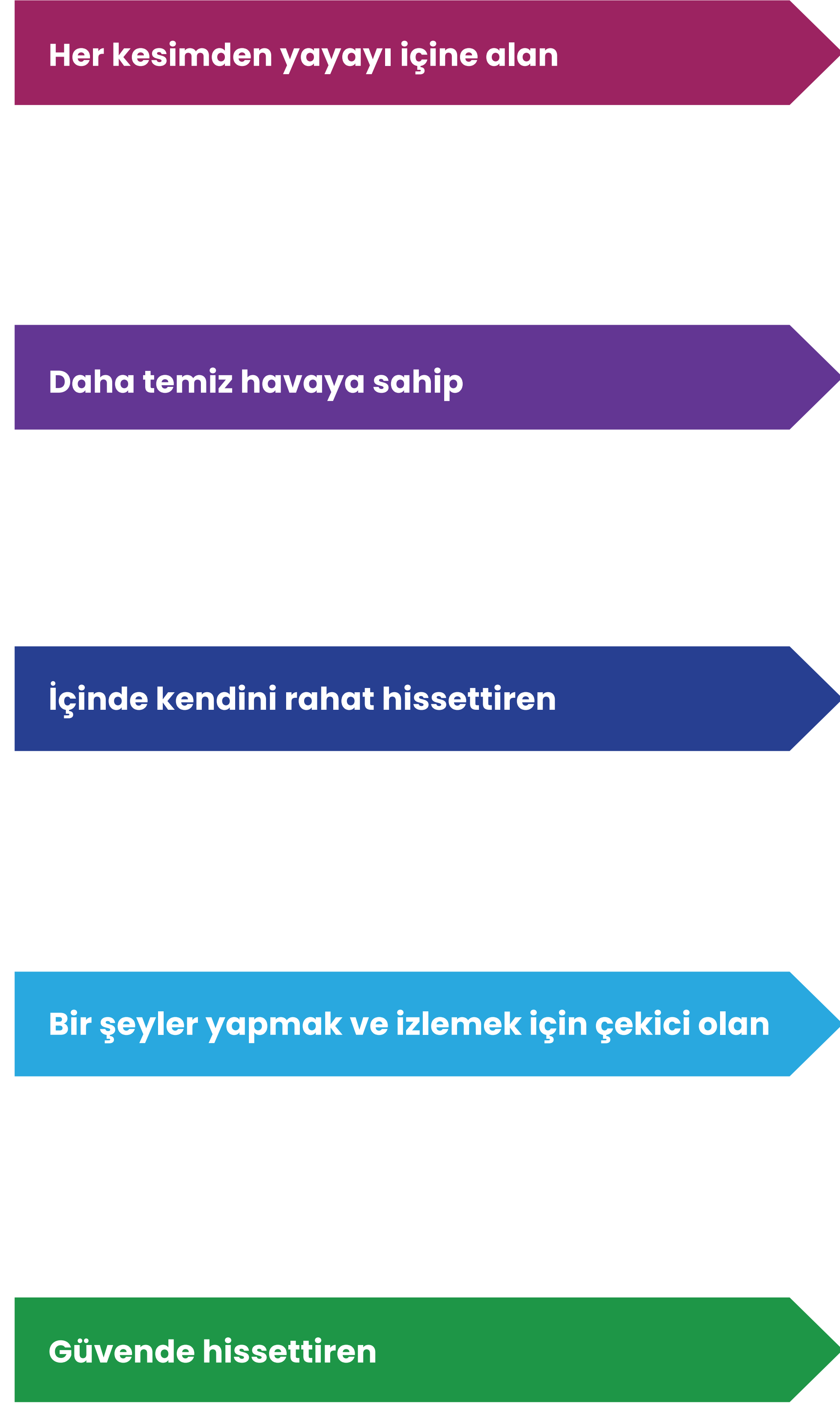
Motorlu taşıtların neden olduğu gürültü kirliliğinin azalmasıyla, sokaklar daha sakin ve huzurlu bir atmosfere kavuşur. İnsanların iletişimi ve etkileşimi artar.

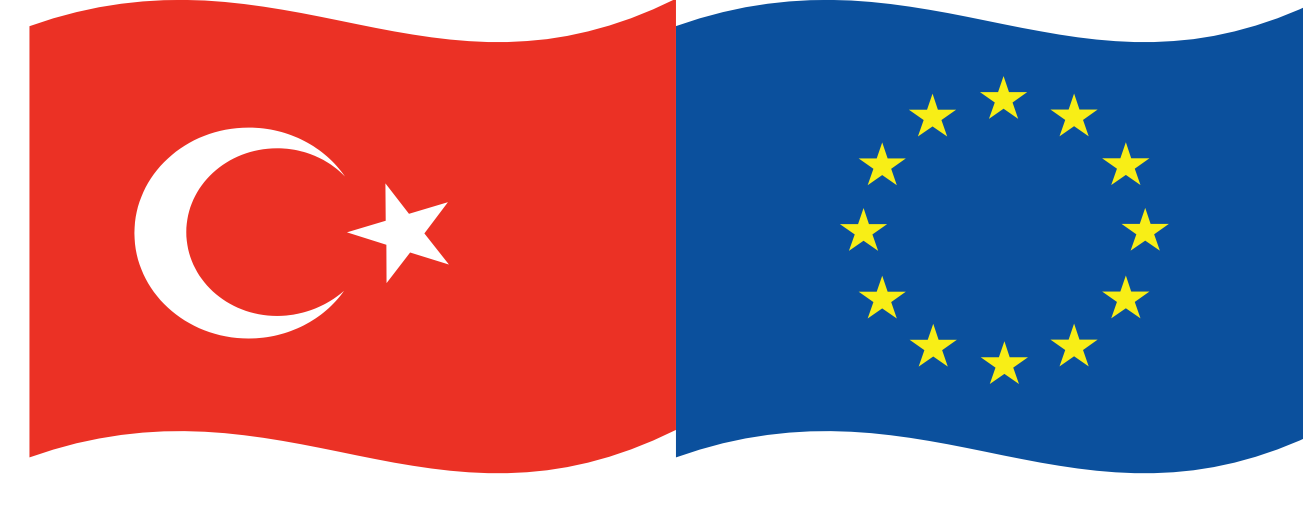
Yürümeyi, bisikleti, toplu taşımayı tercih ettiren

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



Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.





Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Nørrebrogade, Kopenhag | DANİMARKA



Büyükşehir Nüfusu: 2,4 milyon

Nørrebrogade Caddesi

Uzunluk: 2,2 km

Bağlam: Ortaçağ şehir merkezini 20. yüzyıl (savaş sonrası) banliyölerine bağlayan ana yol

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.

Daha temiz havaya sahip: Özel araç erişiminin kısıtlanması ile emisyonlar düşmüştür

Karşıdan karşıya kolay geçilen: Araç trafiğinin azalması, caddenin geçilmesini kolaylaştırmıştır

Daha az gürültülü: 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 başlamışlardır

Bir şeyler yapmak ve izlemek için çekici olan: Nørrebrogade halka açık ve aktif bir zemin kat kullanımına kavuşmuştur

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

ÖNCE

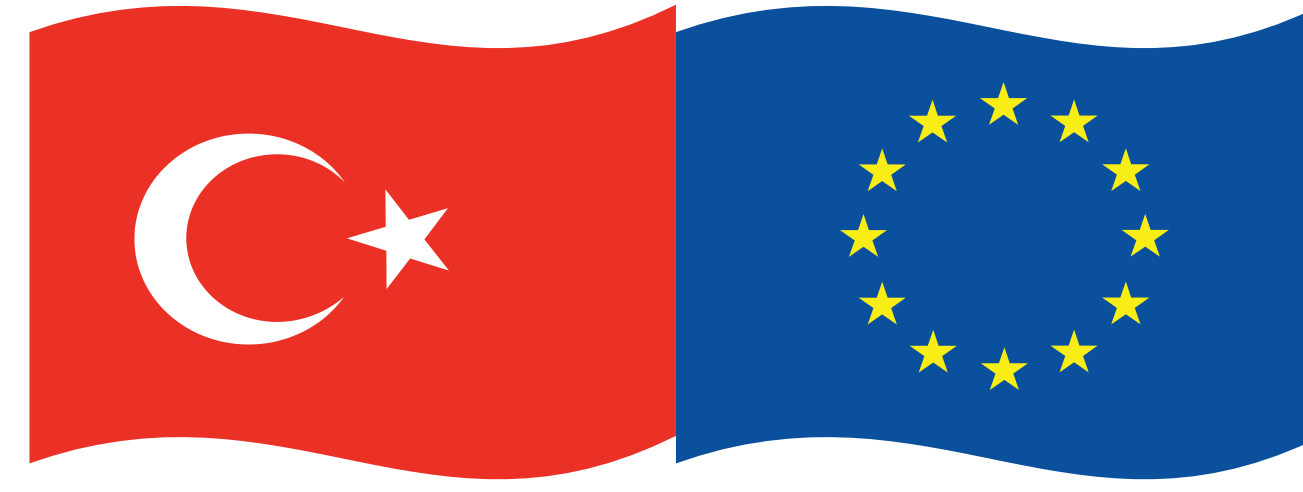


SONRA



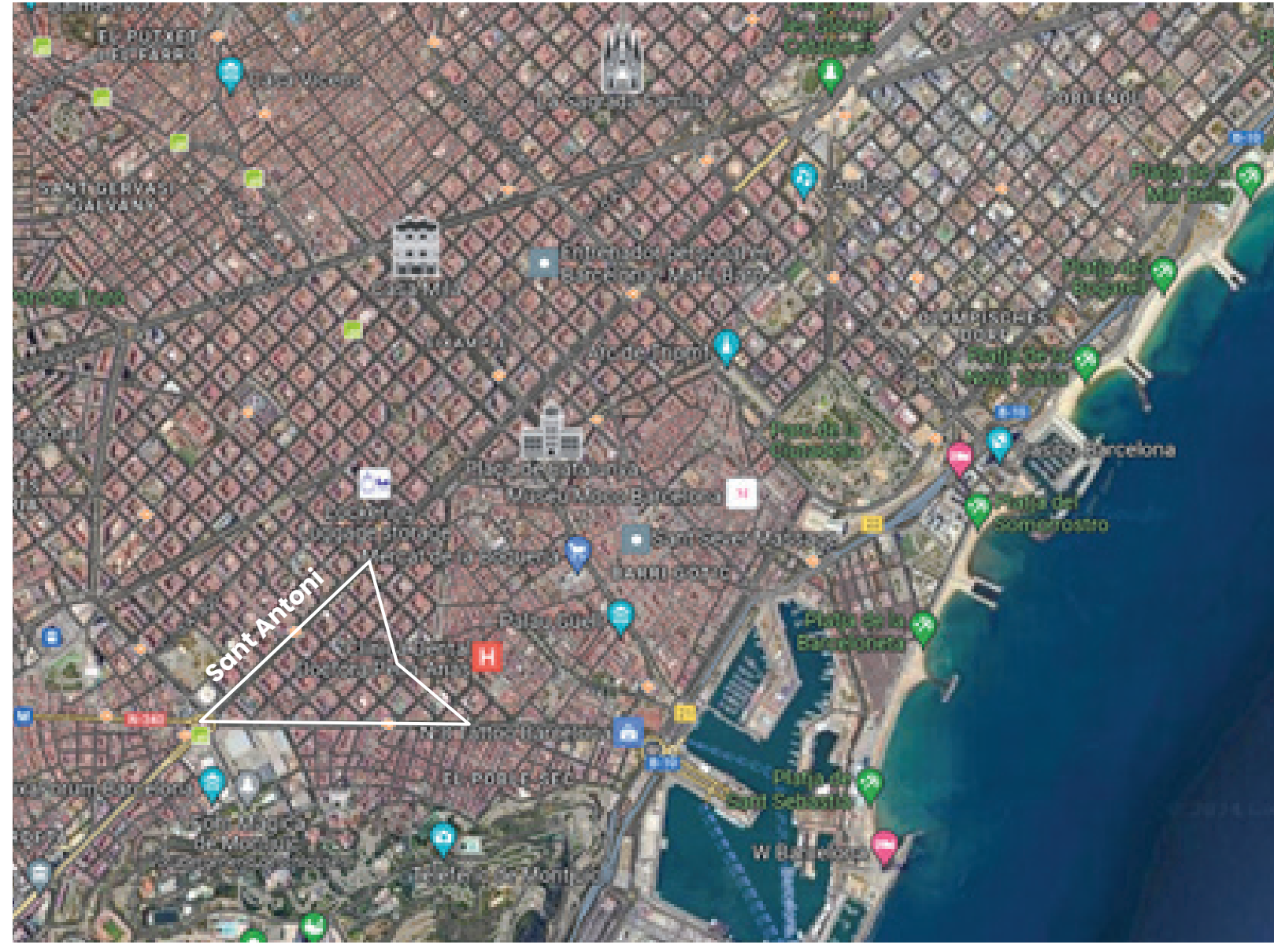
Araba şeritlerini ortadan kaldırarak sokak alanı daha iyi kullanılabilir mi?





Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Süperbloklar, Barselona | İSPANYA



Büyükşehir Nüfusu: 5,4 milyon

Sant Antoni

Büyükölç: Eixample ilçesinde 100 ha.lık bir mahalle

Bağlam: Turistik ve merkezi bir bölge

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.

Daha temiz havaya sahip: Yayalar tarafından geri kazanılan bazı kavşaklarda NO2 seviyeleri %33 oranında düşmüş

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

Gölge ve kapalı alanlara sahip olan: Yeşil alanlar ve saksılar eklenmiş

Durmak ve dinlenmek için mekanlar sunan: 23.709m² (= 5 standart futbol sahası) yeni yaratılan kamusal alanla birlikte mahalle yaşamında iyileşme sağlanmış

Daha az gürültülü: Gürültü kirliliği de gündüz 4,1 desibel ve gece 5,3 desibel azalmış

Yürümeyi, bisikleti, toplu taşımayı tercih ettiren: Kirliliğin önemli ölçüde azalması ve kentsel yeşil alanların artmasıyla yayaların ve bisikletliler daha güçlü aktörler haline gelmişler

Güvende hissettiren: Süper blokların yol güvenliğini artırdığı kanıtlanmış

Bir şeyler yapmak ve izlemek için çekici olan: Mahalleliler arasında daha fazla etkileşim olmuş

İçinde kendini rahat hissettiren: Daha rahat ortam ve streste azalma gerçekleşmiş

ÖNCE



SONRA



Araç trafiğini yavaşlatacak şekilde daraltılan şerit genişlikleri

Modüler bordürlerle araç trafiğinden ayrılmış bisiklet şeritleri

Dar şeritlerde sıkı dönüş yapan araçlar için daha kolay ve daha akıcı bir trafik akışı

Yeni oluşturulan araçtan arındırılmış oturma alanları

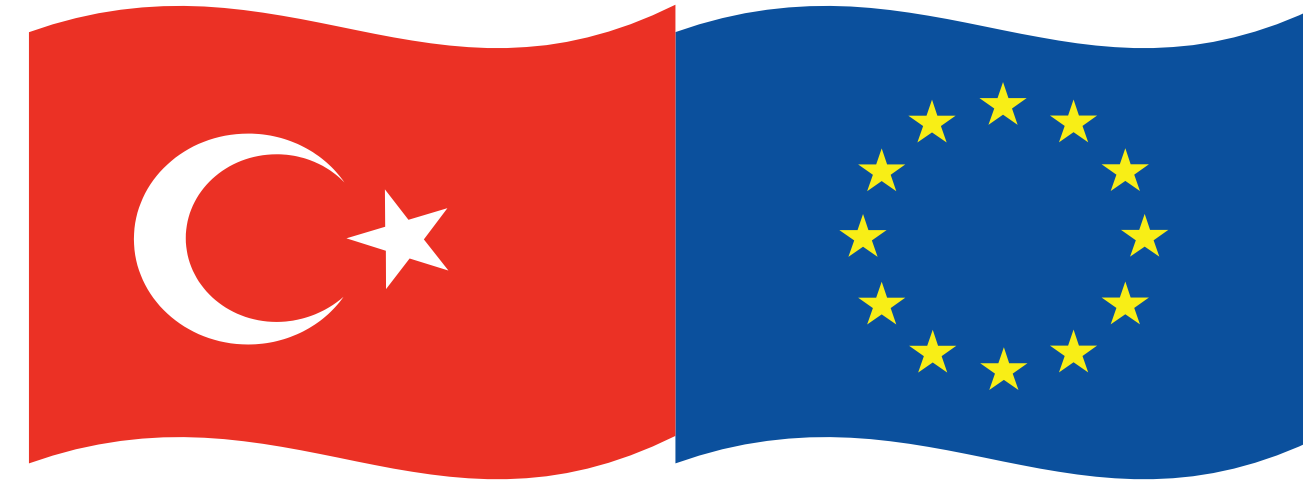
Şeritlerden geçen otomobil sayısında azalma

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

Oturma yerleri, yeşil alanlar ve diğer sokak mobilyaları ile zenginleştirilmiş kamusal açık alanlar

Hava kirliliği ve kentsel ısı adası etkisi nasıl azaltılabilir?





Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Paseo Bandera, Santiago | ŞİLİ



Büyükşehir Nüfusu: 7 milyon

Bandera

Uzunluk: 1,2 km

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

Temel Özellikler:

- Yeni metro hattının inşası nedeniyle 5 yıl kapalı kalmış sokağın kötü durumda olması (çok sayıda park edilmiş araç, yükleme ve boşaltma, trafik nedeniyle, yayalar için yüksek risk).
- Sürdürülebilir kentsel hareketlilikten yararlanmak isteyen, kaliteli kamusal alanlar sunmayı hedefleyen bir bölge.

Karşıdan karşıya kolay geçilen: Yalnızca yayalar ve bisikletlilere açık sokak

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

Daha az gürültülü: Gürültü kirliliği de gündüz 4,1 desibel ve gece 5,3 desibel azalmış

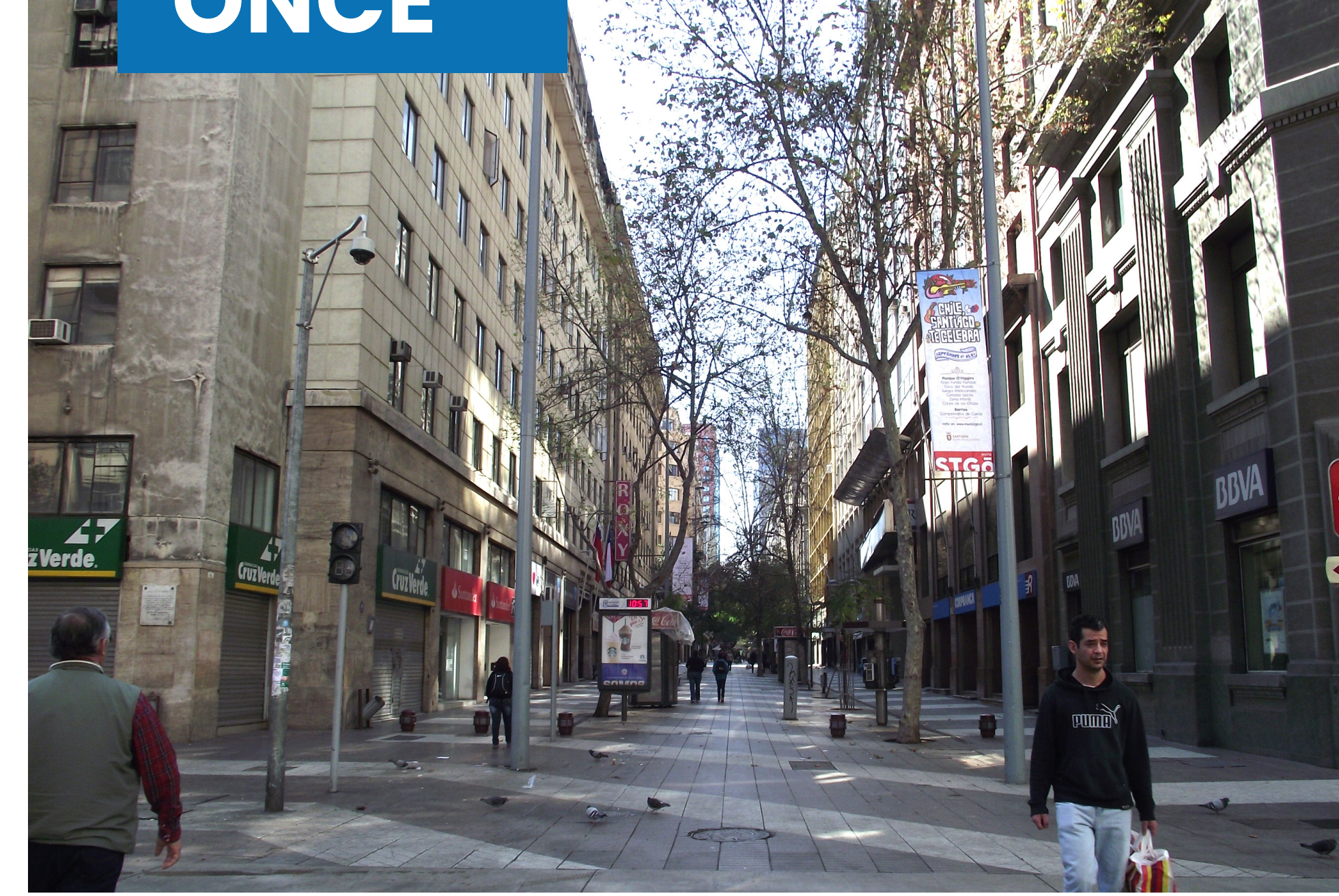
Yürümeyi, bisikleti, toplu taşımayı tercih ettiren: Motorlu trafiğin yasaklanması ile birlikte yürümek ve bisiklete binmek daha güvenli ve rahat hale geldi. Yeni inşa edilen metro hattı ise toplu taşımayı cazip hale getirerek insanların tercihini bu yönde kullanmasını sağlamış

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

Bir şeyler yapmak ve izlemek için çekici olan: Kentsel mobilyalar, plaj sandalyeleri, yeni bitkisel düzenlemeler ve renkli sanat eserleriyle çekici bir açık alan yaratılmış

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

ÖNCE



SONRA



Gölge için yeni yeşil alanlar ve saksılar

Sokak mobilyaları, resimler ve bisiklet rafları kamusal alanın kalitesini artırıyor



Herkes için bir şeyler sunan bu mekan, ailelerin, çocukların ve gençlerin bir araya gelip eğlenebileceği bir ortam yaratıyor

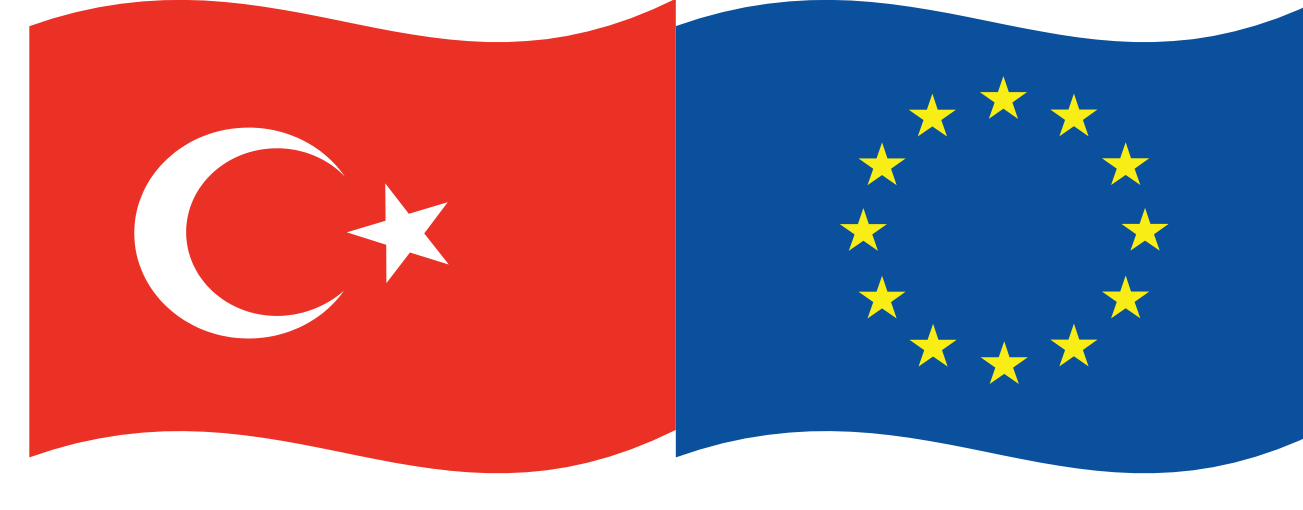
Daha fazla insan yürüyor ve bisiklete biniyor

Paseo Bandera'yı daha çekici hale getiren ve insanları burada daha fazla zaman geçirmeye teşvik eden eşsiz sokak sanatı

Eğlenceli ve kullanımı cazip oturma olanakları

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





Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Orford Yolu, Londra | İNGİLTERE



Büyükşehir Nüfusu: 14,8 milyon

Orford Yolu

Uzunluk: 600 m

Bağlam: Viktorya dönemi demiryolu boyu sıra-evler banliyösü

Temel Özellikler:

- Walthamstow Köyü'nün "ana caddesi", aktif ticari ve esnaf vitrinleri ile canlı bir atmosfere sahip, şehrin kalbinde yer alan bir ticaret merkezidir.
- Londra merkez ilçelere kıyasla daha düşük aktif seyahat, daha yüksek araç kullanımı.
- Büyük oranda mikro işletmelerin olduğu sokak (10 'dan az çalışanı olan).
- Hanehalkı geliri Londra ortalamasının biraz altında.

Daha temiz havaya sahip: Hava kalitesini artırmak için, yeni yeşil alanlar eklenmiş ve motorlu trafik azaltılmış

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

Daha az gürültülü: Daha az motorlu trafik ve daha fazla bisiklet ile keyifli bir atmosfer yaratılmış

Yürümeyi, bisikleti, toplu taşımayı tercih ettiren: Sokak parklanmasının azaltılması ile alışveriş caddesi daha cazip hale gelmiş

Güvende hissettiren: Yaya çarpmalı trafik kazaları azalmış

Bir şeyler yapmak ve izlemek için çekici olan: Gezinmeye, alışverişe ve arkadaşlarla buluşmaya elverişli bir Orford Yolu yaratılmış

İçinde kendini rahat hissettiren: Yayalar için daha geniş kaldırımlar sunarak, keyifli bir alışveriş deneyimi sunulmuş

ÖNCE



SONRA



Yerel işletmeler ve dükkan sahipleri için artan ekonomi

Sık ve güvenli bisiklet park yeri

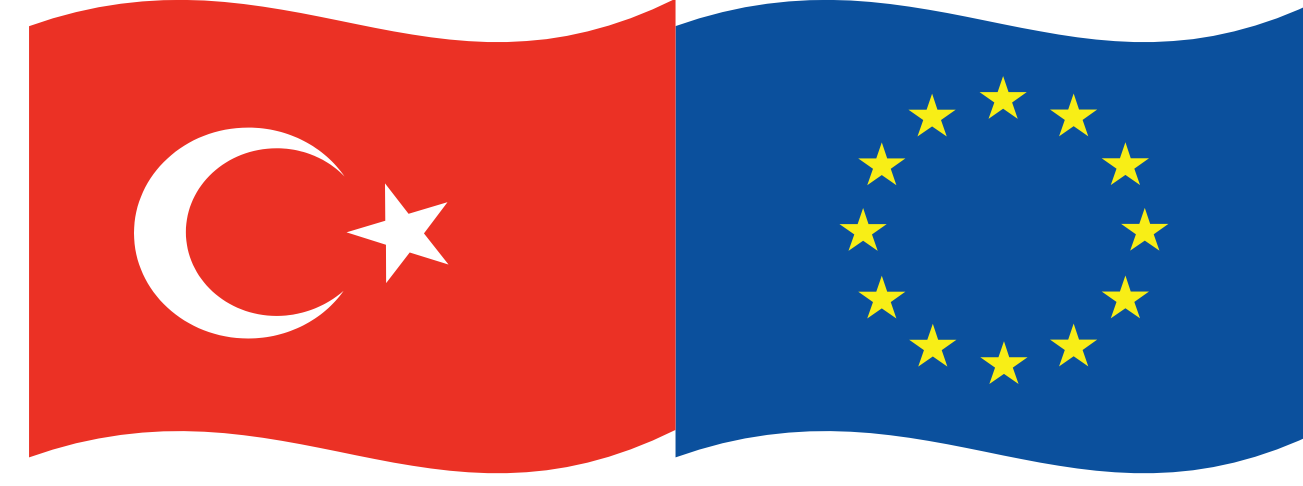
Geniş kaldırımlar ve yayalar için daha fazla alan

Gürültü azaltma ve daha temiz hava

Karşıdan karşıya geçerken güvenlik koşullarını iyileştirmek için araç trafiğinin yasaklanması

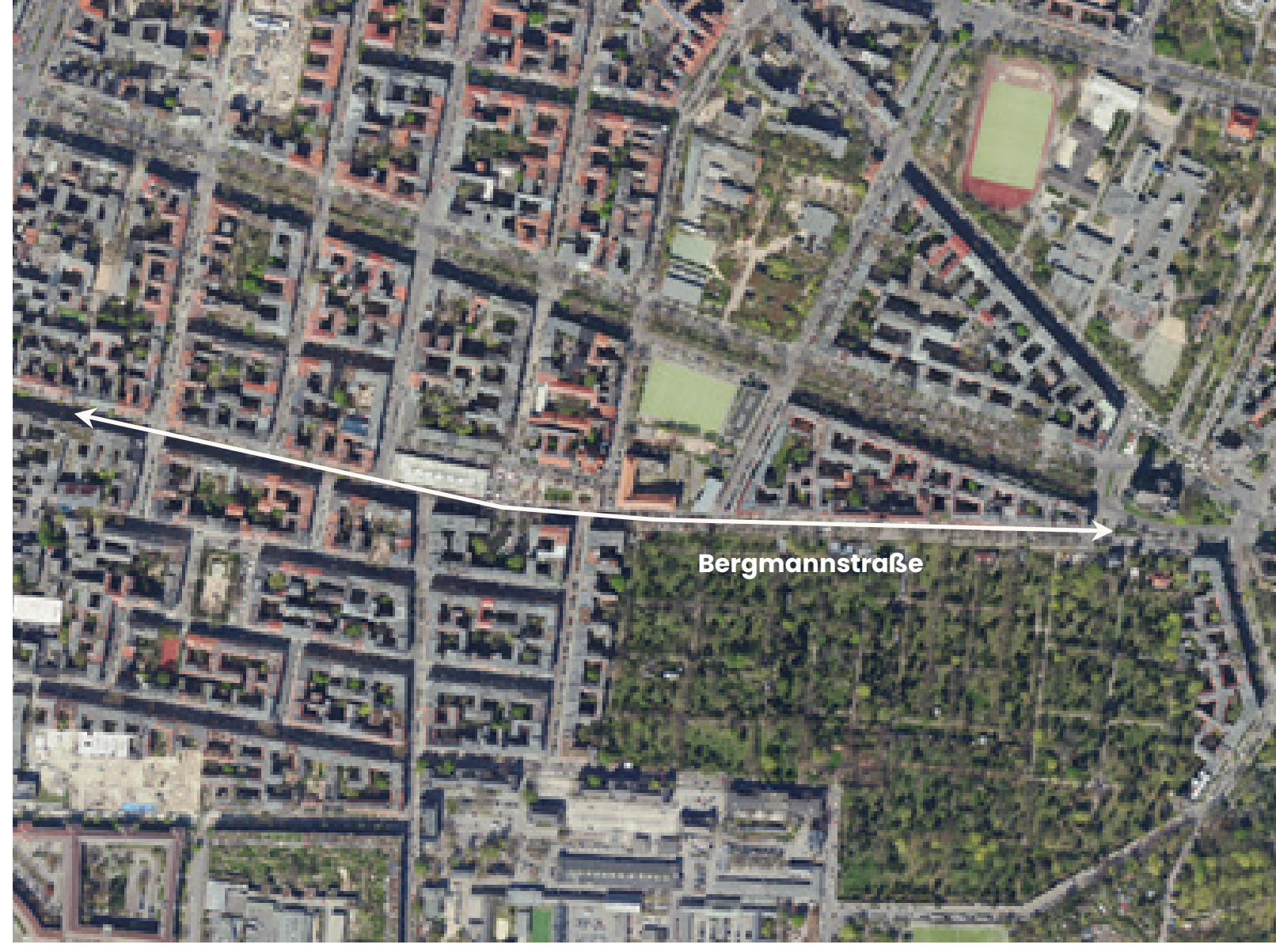
Konut alanlarını transit kullanan trafiğin miktarı ve hızı nasıl azaltılabilir?





Bu proje Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.

Bergmannstraße, Berlin | ALMANYA



Büyükşehir Nüfusu: 6,1 milyon

Bergmannstraße

Uzunluk: 1,3 km

Bağlam: Tipik 1800 'ler Berlin kentsel gelişimi

Temel Özellikler:

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

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

Gölge ve kapalı alanlara sahip: Geçmişte otopark olarak kullanılan alan, ağaç gölgelikleri ile kafelere keyifli bir ortam sağlamış

Daha az gürültülü: Motorlu trafikteki azalma, gürültü kirliliğini önemli ölçüde azaltmış

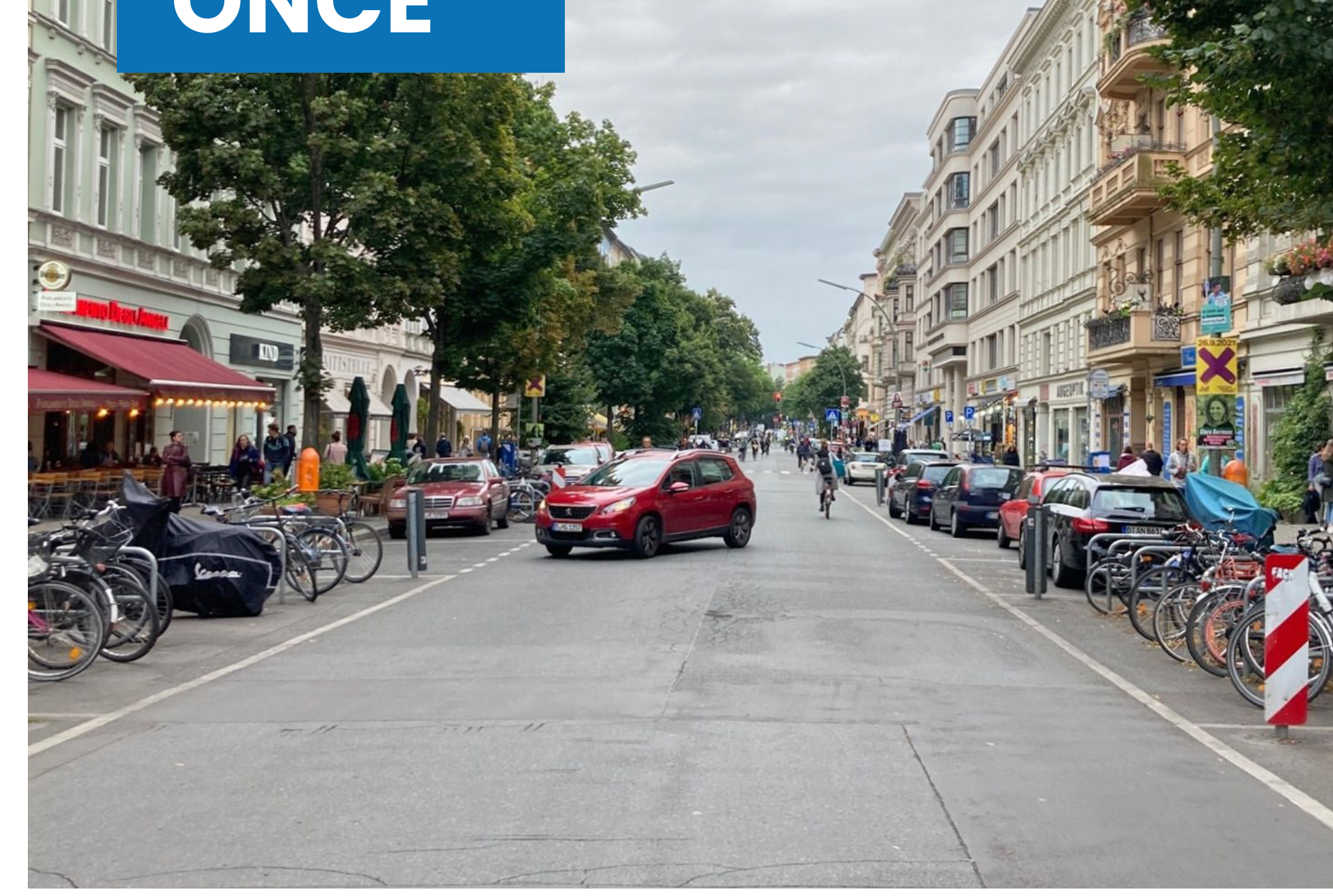
Yürümeyi, bisikleti, toplu taşımayı tercih ettiren: Daha güvenli, daha geniş, daha konforlu bisiklet yolları, bisikleti daha pratik bir seçenek haline getirmiş

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

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

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

ÖNCE



SONRA



Motorlu araç trafiğinin tek yönlü ve tek şeride sınırlandırılması, gürültü kirliliğini önemli ölçüde azaltarak daha sakin ve huzurlu bir ortam yaratıyor

Ayrılmış, geniş, iki yönlü bisiklet yolları

Yaya geçitlerinden önce yerleştirilen hız tümsekleri, güvenliği sağlar

Bitki kutuları yeşil alan yaratırken aynı zamanda şerit genişliklerini de azaltıyor

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

