



Avrupa Birliği tarafından
finanse edilmektedir



İSTGM
Sivil Toplum Geliştirme Merkezi

YAYA GÜVENLİĞİ RAPORU; İZMİR ALSANCAK SAİT ALTINORDU MEYDANI VE YAKIN ÇEVRESİ

YAYA DERNEĞİ
İZMİR





**YAYA GÜVENLİĞİ RAPORU;
İZMİR ALSANCAK
SAİT ALTINORDU MEYDANI
VE YAKIN ÇEVRESİ**



ÇİSEM SEYHAN
YÜKSEK ŞEHİR VE BÖLGE PLANCISI

İZMİR, 2023

Bu rapor Avrupa Birliği'nin maddi desteği ile hazırlanmıştır. İçerik tamamıyla Yaya Derneğinin sorumluluğu altındadır ve hem Avrupa Birliği'nin hem de Sivil Toplum Geliştirme Merkezi Derneğinin görüşlerini yansıtmak zorunda değildir. İzmir Yaya Derneği yönetim kurulu üyelerinin katkılarıyla hazırlanmıştır.

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ	1
1.2. KAVRAMLAR	3
2.2. YAYA DERNEĞİ	4
2. ÇALIŞMA ALANI	5
3. METODOLOJİ	6
4. ANALİZ VE DEĞERLENDİRME	7
4.1. İzmir İli Kaza İstatistikleri	7
4.2. Sait Altınordu Meydanı'nda Toplu Taşıma	7
4.3. Sait Altınordu Meydanı'nda Yaya Geçitleri	8
4.4. Sait Altınordu Meydanı'nda Sinyalizasyon İncelemesi	10
4.5. Sait Altınordu Meydanı'nda Kaldırım ve Yol Genişlikleri	11
4.6. Sait Altınordu Meydanı'nda Yer Alan Bisiklet Yolları	12
4.7. Sait Altınordu Meydanı'nda Trafik Yoğunluğu	13
4.8. Sait Altınordu Meydanı'nda Yaya Sayımı	15
4.9. Anket Çalışması Sonuçları	16
4.9.1. Anketlerin frekans dağılımlarına göre değerlendirilmesi	17
4.9.2. Anketlerin çaprazlama (ki kare) analiz tekniğine göre değerlendirilmesi	23
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	27
6. KAYNAKLAR	30

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. Shibuya Meydanı- Tokyo, Japonya.....	2
Şekil 2. Times Square- New York, ABD.....	2
Şekil 3. Plaça de Catalunya- Barselona, İspanya.....	3
Şekil 4. Sait Altınordu Meydanı'nın Uydu Görüntüsü.....	5
Şekil 5. Çalışma Alanı ve Yakın Çevresi.....	6
Şekil 6. Sait Altınordu Meydanı'nın 2023 yılındaki durumu.....	6
Şekil 7. Toplu Taşıma Hattı ve Durakları.....	8
Şekil 8. Sait Altınordu Meydanı'nda Yer Alan Yaya Geçitleri.....	9
Şekil 9. Tramvay hattının ve yaya yolunun kesişimi.....	9
Şekil 10. Sait Altınordu Meydanı'nda Yer Alan Yaya Geçitlerinin Uzunluğu.....	10
Şekil 11. Sait Altınordu Meydanı'nda Yer Alan Trafik Işıkları.....	10
Şekil 12. Sait Altınordu Meydanı'nda Kaldırım ve Yol Genişlikleri.....	11
Şekil 13. Sait Altınordu Meydanı'nda Yer Alan Bisiklet Yolları.....	12
Şekil 14. 17.10.2023 Tarihinde Sait Altınordu Meydanı'nda Trafik Yoğunluğu.....	13
Şekil 15. 18.10.2023 Tarihinde Sait Altınordu Meydanı'nda Trafik Yoğunluğu.....	14
Şekil 16. 20.10.2023 Tarihinde Sait Altınordu Meydanı'nda Trafik Yoğunluğu.....	14
Şekil 17. 21.10.2023 Tarihinde Sait Altınordu Meydanı'nda Trafik Yoğunluğu.....	15
Şekil 18. Katılımcıların Cinsiyet Durumu.....	17
Şekil 19. Katılımcıların Yaş Durumu.....	17
Şekil 20. Katılımcıların Eğitim Durumu.....	18
Şekil 21. Katılımcıların Mesleki Durumu.....	18
Şekil 22. Katılımcıların Güvenlik Sorunu Yaşama Durumu.....	19
Şekil 23. Katılımcıların Karşıya Geçme Sıklığı.....	19
Şekil 24. Katılımcıların Karşıdan Karşıya Geçme Amacı.....	20
Şekil 25. Katılımcıların "Bu meydan boyunca yaya ulaşım altyapısı yetersizdir" ifadesine ilişkin görüşleri.....	20
Şekil 26. Karşıdan karşıya geçişlerde meydanın güvenliğine ilişkin görüşleri.....	21
Şekil 27. Katılımcıların "Bu yol boyunca yaya güvenliği büyük bir problemdir" ifadesine ilişkin görüşleri.....	21
Şekil 28. Yeşil ışığın yanma süresinin yeterlilik durumu.....	22
Şekil 29. Yaya güvenliği açısından olumsuz etkenler.....	22
Şekil 30. Yolun güvenliğini arttırmak için yapılması gereken uygulamalar.....	23

TABLolar DİZİNİ

Tablo 1. Sait Altınordu Meydanı'nda Yaya Sayımı (İZULAŞ, 2023).....	16
Tablo 3. Yaş aralığı ve karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetme durumu arasındaki ilişki.....	24
Tablo 4. Meslek Grubu ve Yaya Güvenliğinin Büyük Bir Problem Olmasına Katılma Durumu Arasındaki İlişki.....	25
Tablo 5. Karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetme durumu ile yaya güvenliğinin büyük bir problem olmasına katılma durumu arasındaki ilişki.....	26
Tablo 6. Meydan boyunca yaya ulaşımı altyapısının yetersiz olma durumu ile yeşil ışığın yanma süresinin yeterliliği arasındaki ilişki.....	26

YAYA GÜVENLİĞİ RAPORU; İZMİR ALSANCAK SAİT ALTINORDU MEYDANI VE YAKIN ÇEVRESİ

1.GİRİŞ

Geleneksel kentlerde yüzyıllar boyunca yaya ağırlıklı bir ulaşım metodu söz konusuken günümüz kentlerinde artan otomobil kullanımı ve kentsel gelişmenin etkisiyle yaya hareketliliği giderek azalmıştır. Otomobil odaklı gelişen kentlerde yayalara ayrılan yolların daraltılması, caddelerin yaya kullanıcıları için cazibesini yitirmesi ve yaya güvenliğinin azalması gibi sorunlar, insan sağlığını ve sosyo-kültürel aktiviteleri olumsuz etkilemektedir. Yaya önceliğinin olmadığı, otomobil odaklı kentlerde ulaşım sorunları artarken yaya ve bisiklet gibi sürdürülebilir ulaşım metodlarının kullanımı olumsuz yönde etkilenmektedir.

Türkiye İstatistik Kurumu Karayolu Trafik Kaza İstatistiklerine göre 2022 yılında gerçekleşen trafik kazalarında ölen kişilerin %44,9'u sürücü, %31,8'i yolcu, %23,3'ü ise yayadır. Kentlerin en savunmasız yol kullanıcıları yayalardır. Yaya ölümü en önemli küresel halk sağlığı sorunlarından biridir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde taşıt öncelikli trafik akışından en çok etkilenen grup yayalardır. Motor taşıt odaklı kentlerde yayalar ciddi sorunlarla karşılaşmakta ve yaya güvenliği açısından olumsuz sonuçlar meydana gelmektedir. Şehirlerin sürdürülebilirliği ve yaşanabilirliği, her geçen gün daha fazla önem kazanmaktadır. Ancak, yaya güvenliği, şehirlerimizin sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmasını ve yaşanabilirlik standartlarını karşılamasını ciddi bir şekilde tehdit eden bir konudur. Yaya güvenliğinin artırılması için pek çok çalışma yapılmıştır. Fakat uygulama aşamasında bu çalışmalar oldukça sınırlı kalmıştır.

Yaya güvenliği, yürüyüş ve bisiklet trafiğinin yanı sıra toplu taşıma kullanımıyla da yakından ilişkilidir. Şehir merkezlerinde araç, tramvay ve metro hatlarının yan yana bulunduğu bölgelerde, güvenlik kaygıları çok daha karmaşık bir hal alır. Bu karmaşıklık, şehir merkezlerindeki meydanlarda da kendini göstermektedir. Meydanlar, sadece ulaşım ağlarının kesişim noktaları olmanın ötesinde, farklı ulaşım modlarını bir araya getiren vital alanlardır. Bir yanda araç trafiği, diğer yanda toplu taşıma hatları ile iç içe geçen bu meydanlar, hem sürücülerin hem de yayaların güvenliği açısından özel bir dikkat gerektiren alanlardır. Bu noktada, etkili meydan tasarımları ve güvenlik önlemleri, şehirlerin sürdürülebilir ve güvenli ulaşım sistemlerine geçişini desteklerken, toplu taşıma, yürüyüş ve bisiklet trafiğini entegre bir şekilde bir araya getirmenin önemini ortaya koymaktadır. Birçok dünya kentinde, meydanlar sadece trafiği yönlendiren alanlar olmanın ötesine geçmektedir. Toplu taşıma alternatiflerini ve özellikle yaya hatlarını başarılı bir şekilde entegre eden bazı meydan örnekleri şunlardır;

Shibuya Meydanı- Tokyo, Japonya: Shibuya Meydanı, Tokyo'nun kalbinde bulunan dinamik bir ulaşım ve kültürel merkezdir. Meydan, dünyanın en yoğun yaya kavşaklarından birine ev sahipliği yaparak benzersiz bir canlılık sunmaktadır. Shibuya, Tokyo'nun metro ve tren hatlarının kesişim noktasında yer alır, bu da meydanın kolay erişilebilir olmasını sağlar. Yaya trafiği yoğun olmasına rağmen güvenli bir şekilde karşıdan karşıya geçiş sağlanmıştır. Yaya güvenliği için özel olarak düzenlenmiş kaldırım alanları ve geçitler, meydanı ziyaret eden milyonlarca insanın sorunsuzca hareket etmesini sağlar (Şekil 1.)



Şekil 1. Shibuya Meydanı- Tokyo, Japonya

Times Square- New York, ABD: Times Square, dünya çapında ünlü bir meydan ve eğlence merkezi olarak bilinmektedir. Yüksek yoğunluktaki yaya trafiğine rağmen, meydanın tasarımı, geniş yaya yolları ve özel ulaşım alanları ile dikkat çekmektedir. Broadway'in kesişim noktasında yer alan bu meydan, metro hatlarına ve otobüs duraklarına kolay erişim sağlamaktadır. Yaya güvenliği için kapsamlı trafik düzenlemeleri ve sinyal sistemleri, Times Square'ın her gün milyonlarca insanı ağırlarken güvenli bir ortam sağlamasına yardımcı olmaktadır (Şekil 2.)



Şekil 2. Times Square- New York, ABD

Plaça de Catalunya- Barcelona, İspanya: Plaça de Catalunya, şehrin ulaşım ağlarını bir araya getiren bir meydan olarak öne çıkmaktadır. Meydan, otobüs hatları, metro istasyonları ve tren hatlarına ev sahipliği yapmaktadır. Katalan mimarisinin etkileyici örneklerini içinde barındıran meydan, geniş yaya yolları ve yeşil alanlarıyla dikkat çekmektedir. Trafik akışını düzenleyen modern sistemler, yaya güvenliğini artırarak meydanın günlük kullanımını kolaylaştırmaktadır (Şekil 3.).



Şekil 3. Plaça de Catalunya- Barcelona, İspanya

Bu rapor dünya genelinde başarılı olarak kabul görmüş meydanlardan alınan örneklerden yola çıkılarak İzmir kentinde çoklu ulaşım sistemine sahip olan Sait Altınordu Meydanı ve yakın çevresindeki yaya güvenliği sorunlarına odaklanmaktadır. Bu bölgede yayaların karşılaştığı güvenlik risklerini değerlendirmek, bu riskleri azaltmak için öneriler sunmak ve şehirlerimizin daha güvenli ve yaşanabilir hale gelmesine katkıda bulunmak amacıyla hazırlanmıştır.

Bu raporun birinci bölümünde, yaya güvenliği ile ilgili çeşitli kavramlar ve çalışma alanı tanımlanacaktır. İkinci bölümde, mevcut yaya güvenliği sorunlarının nitel ve nicel analizi sunulacak ve potansiyel risk faktörleri belirlenecektir. Sonuç olarak, Sait Altınordu Meydanı ve yakın çevresinde yaya güvenliği konusundaki riskleri ele almak ve çözüm önerileri sunmak, şehirlerimizin sürdürülebilir ve yaşanabilir geleceğini şekillendirmek için önemli bir adım olacaktır.

1.2. KAVRAMLAR

Çalışma kapsamında yapılan tespitleri incelemeye başlamadan önce yaya güvenliği ile ilgili aşağıda bazı kavramlar açıklanmıştır.

Yaya Kavramı: Yaya, belirli mesafelere yürüyerek veya koşarak ulaşan bireyi tanımlayan bir terimdir (Keleş, 1980). Aynı zamanda, ulaşım ve trafik alanlarında kullanılan bir terim olarak, motorlu araç veya taşıma aracı kullanmaksızın kendi fiziksel güçlerini kullanarak hareket eden kişileri ifade eder. Yaya kavramı, özellikle şehir planlaması, trafik yönetimi ve ulaşım planlaması gibi disiplinlerde büyük bir öneme sahiptir, çünkü bu kişilerin hareketliliği, şehirlerin tasarımı ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin oluşturulması üzerinde doğrudan etkili olmaktadır.

Yaya Yolu: Yaya yolu, yalnızca yayaların kullanımına ayrılmış ve motorlu araç trafiğinden tamamen izole edilmiş yollar veya geçitlerdir (Şenkaynak, 2010). Bu alanlar, sadece insanların yürüyüş, koşu veya bisiklet sürüşü gibi yaya faaliyetlerini gerçekleştirmeleri için tasarlanmıştır. Yaya yolları, yayaların güvenli bir şekilde hareket etmelerine imkân tanırken, motorlu araçların erişimine kapatılarak yayaların trafikten korunmasını sağlar. Yaya yolları, şehirlerde, parklarda, kamusal alanlarda ve benzeri bölgelerde sıkça bulunur ve kent planlaması ve trafik yönetimi açısından önemli bir rol oynar.

Yaya Güvenliği Kavramı: Yaya güvenliği, kent yaşamında önemli bir faktör olup hem sakinlerin hem de ziyaretçilerin güvenli ve rahat bir şekilde hareket etmesini sağlamak için gerekli önlemleri içermektedir. Yayaların yolları kullanırken güvende olmalarını sağlamak amacıyla alınan önlemleri ve uygulanan kuralları ifade eden bir kavramdır. Bu kavram, trafiğin bir parçası olarak yürüyerek veya koşarak seyahat eden insanların güvenliğini korumayı hedefler.

Kent İçi Ana Arter: Arterler, yüksek trafik hacmini taşıyabilen ve kent içi hareketliliği kolaylaştırmak amacıyla tasarlanmış önemli yol türleridir. Kent içi ulaşım sistemlerinin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilen bu yollar, genellikle büyükşehirlerde yoğun bir şekilde kullanılır (McAndrews ve ark., 2017). Kentsel ana arterler, şehre giriş ve çıkış trafiğini büyük ölçüde taşımanın yanı sıra, şehir merkezi geçişleri ve merkezi iş bölgeleri ile çevre yerleşim bölgeleri arasındaki ulaşımı ve hareketliliği sağlamaktadır. Kent içi ve büyük banliyö bölgeleri arasında da önemli bir rol oynar (Highway ve Officials, 2011). Ancak, bu ana arterlerin tasarım süreci genellikle yaya ve bisiklet kullanıcılarını göz ardı eder. Bu nedenle, bu yollar üzerinde yüksek trafik yoğunluğu ve yüksek hızlar, yaya ve bisiklet kullanıcıları için ciddi tehditler oluşturur. Araçlar öncelikli olduğu için, özellikle ana arterlerde ölümcül yaya kazalarının sayısı yüksektir (Gitelman ve ark., 2012). Bu nedenle, kentsel arterlerin tasarımında, yaya ve bisiklet kullanıcılarının güvenliği ve ihtiyaçları da göz önünde bulundurulmalıdır.

Kavşak/Meydan: Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Karayolu Tasarım El Kitabı'na göre, kavşaklar, iki veya daha fazla karayolunun bir araya geldiği, kesiştiği, birleştiği veya ayrıldığı alanlardır. Kavşaklar, farklı yolların aynı coğrafi noktada kesiştiği veya bir araya geldiği noktalardır. Bu noktalarda araçlar, farklı yolları kullanırken, zamansal veya mekânsal olarak aynı alanda bulunurlar. Kavşaklar, trafiğin düzenlenmesi ve güvenliği açısından önemli olan noktalardır, bu nedenle kavşakların tasarımı ve yönetimi büyük bir öneme sahiptir.

Sonuç olarak, yayaların güvenliği ve hareketliliği, kentlerin tasarımı ve trafik yönetimi açısından büyük bir öneme sahiptir. Yaya kavramı, sadece bireyleri tanımlamakla kalmaz, aynı zamanda şehir planlaması ve ulaşım planlaması gibi disiplinlerde de büyük bir etkiye sahiptir. Yaya yolları, yayaların motorlu araçlardan izole edildiği alanlar olarak, yaya güvenliğini destekler. Kent içi ana arterler, yüksek trafik hacmini taşıyan önemli yollar olup genellikle kent içi ulaşımın ana damarlarıdır, ancak bu yolların tasarımında yaya ve bisiklet kullanıcılarının güvenliği de göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca, kavşaklar, farklı yolların kesiştiği ve birleştiği noktalardır ve trafiğin güvenli ve etkili bir şekilde yönetilmesi için tasarım ve yönetimleri büyük bir öneme sahiptir. Trafik güvenliği ve yayaların hareketliliğini koruma konularına odaklanarak, kentler daha güvenli ve sürdürülebilir ulaşım sistemleri geliştirmek için çaba göstermelidir.

2.2. YAYA DERNEĞİ

Yaya Derneği, 1988 tarihli Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi'nde yazılı olan hakların yaşamın her alanında yer bulup uygulanması için mücadele eden hak temelli bir sivil toplum örgütüdür. Dernek, ülkemizdeki yaya hakları düşünce ve uygulamasının, Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi boyutunda gelişmesi için çalışmalar yapmak ve kent içi yürüyüşün, toplumsal ölçekte bir yaşam kültürü olarak kabul görüp yaygınlaşmasını sağlamak amacıyla oluşturulmuştur.

Amaç ve hedefleri arasında, herkesin işe, okula, spora, oyuna, alışverişe giderken ve gezerken güvenli, kolay ve keyifli bir ortamda özgürce yürüyebilmesi yer alır. Dernek, yürümeyi bir yaşam biçimi olarak kabul eder ve yürümenin özgürleştirici etkisine inanır. Yaya Derneği, ülkemizi daha yaşanabilir bir yere dönüştürmek için atacağı her adımla mücadele etmektedir.

6 Nisan 2018 tarihinde kurulan dernek, yaya hakkı, insan hakkı ve kent hakkı temelinde çalışma yapmaktadır. Bu konuda çalışma yapan 32 ülkeden 45 örgütün üye olduğu Uluslararası Yaya Federasyonu'nun ülkemizdeki tek üyesidir (URL-1).

Bu rapor, Yaya Derneği tarafından İzmir kentindeki Sait Altınordu Meydanı ve yakın çevresindeki yaya güvenliği sorunlarını ele almak amacıyla hazırlanmıştır.

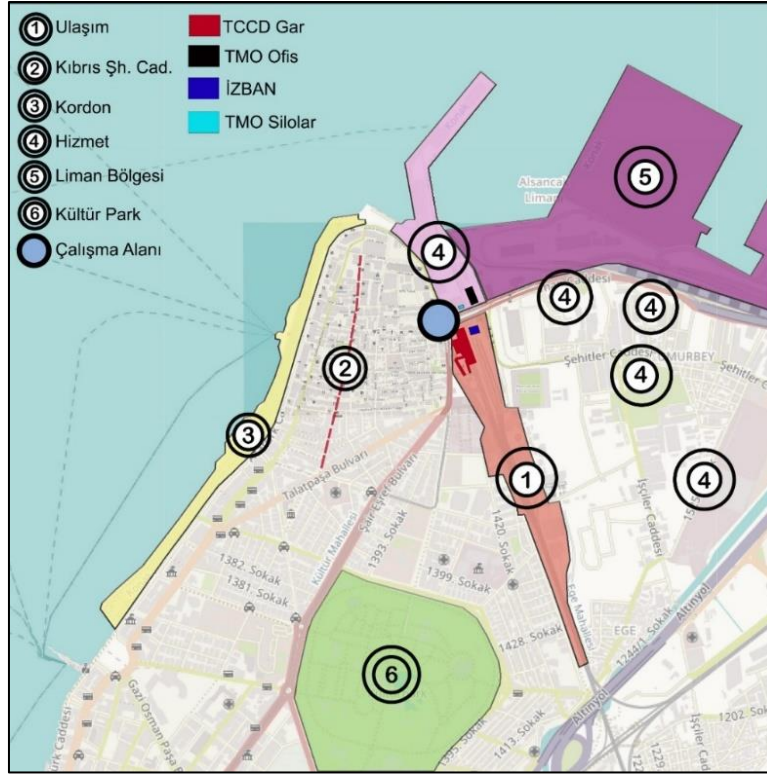
2. ÇALIŞMA ALANI

İzmir ili Konak ilçesi Alsancak Mahallesi'ne bağlı olan Sait Altınordu Meydanı 38.439316 enlem ve 27.147596 boylamda yer almaktadır. Meydanın uydu görüntüsü Şekil 4'deki gibidir.



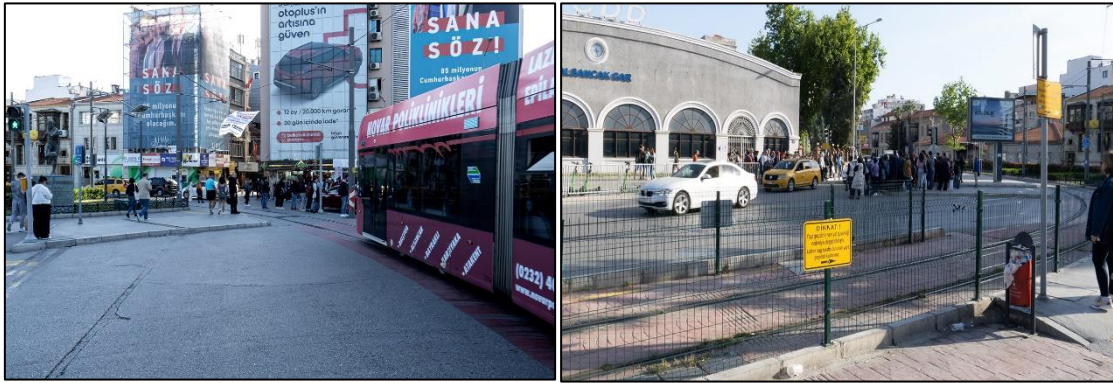
Şekil 4. Sait Altınordu Meydanı'nın Uydu Görüntüsü

Meydanın rakımı (deniz seviyesinden yüksekliği) 4 metredir. Yakın çevresinde Toprak Mahsülleri Ofisi Siloları, Toprak Mahsülleri Ofisi, Toprak Mahsülleri Ofisi Satış Mağazası, TCDD Alsancak Gar ve İZBAN Alsancak İstasyonu yer almaktadır (Şekil 5.).



Şekil 5. Çalışma Alanı ve Yakın Çevresi

Çok sayıda donatı alanının ve toplu taşıma hatlarının Sait Altınordu Meydanı ve yakın çevresinde yer alması nedeniyle meydana trafik tıkanıklıkları ve sorunları görülmektedir. Şekil 6.'de Sait Altınordu Meydanı'nın 2023 yılındaki durumunu göstermektedir. Fotoğraflarda görüldüğü gibi Sait Altınordu Meydanı yayalar tarafından oldukça yoğun kullanılmalarının yanı sıra araç trafiği açısından da yoğun bir ana arter haline gelmiştir.



Şekil 6. Sait Altınordu Meydanı'nın 2023 yılındaki durumu

3. METODOLOJİ

Çalışma kapsamında nitel ve nicel metotlar birleştirilerek kombine yaklaşımdan yararlanılmıştır. Nicel ölçüm metotları gözlem ve yaya görüşleri (anket) iken nitel ölçüm metotları yaya sayımları, yaya geçiş süreleri ve ölçümlerdir. Bu tür kombine bir yaklaşım yaya güvenliğini tehdit eden faktörlerin daha iyi anlaşılmasını kolaylaştırmak için kullanılmaktadır. Çalışma alanı sınırları içerisinde yapılan arazi çalışması (ölçüm, anket vb.), literatürden elde edilen bilgiler ve İZULAŞ'tan elde edilen sayımlar ile veriler elde edilmiştir. Elde edilen veriler SPPS programından elde edilen istatistiksel bilgiler ve yorumlara dayanarak analiz edilmiştir.

4. ANALİZ VE DEĞERLENDİRME

4.1. İzmir İli Kaza İstatistikleri

TÜİK tarafından 2022 yılında yayınlanmış kaza istatistiklerine göre; ülkemiz karayolu toplam 1 milyon 232 bin 957 adet trafik kazası meydana geldi. Bu kazaların 1 milyon 35 bin 696 adedi maddi hasarlı, 197 bin 261 adedi ise ölümlü yaralanmalı trafik kazasıdır. Yıl içerisinde meydana gelen ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının %82,5'i yerleşim yeri içinde %17,5'i ise yerleşim yeri dışında meydana geldi (TÜİK, 2022).

Türkiye'de 2022 yılında meydana gelen 197 bin 261 adet ölümlü yaralanmalı trafik kazası sonucunda 2 bin 282 kişi kaza yerinde, 2 bin 947 kişi ise yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde hayatını kaybetti (TÜİK, 2022).

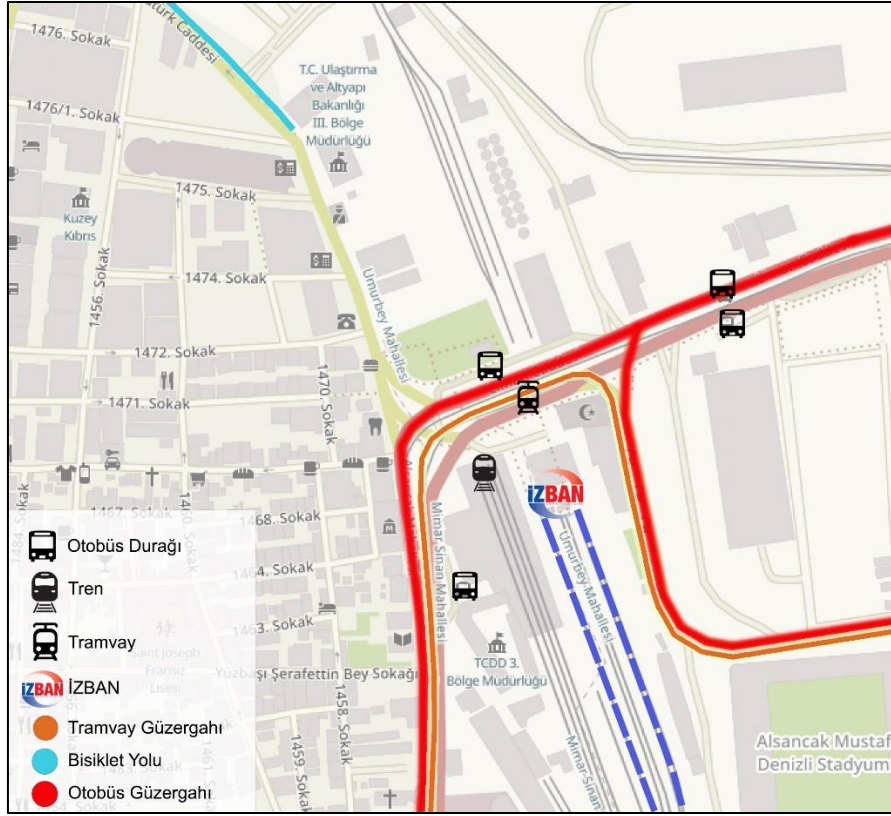
Ülkemiz karayolu ağında 2022 yılında gerçekleşen trafik kazalarında ölen kişilerin %44,9'u sürücü, %31,8'i yolcu, %23,3'ü ise yayadır. Trafik kazalarında ölenler ve yaralananlar cinsiyetlerine göre incelendiğinde ise ölenlerin %76,7'sinin erkek, %23,3'ünün kadın, yaralananların ise %69,4'ünün erkek, %30,6'sının kadın olduğu görüldü (TÜİK, 2022).

2020 yılında İzmir ilinde toplam 94076 adet trafik kazası meydana geldi. Bu kazaların sonucunda toplam 211 kişi hayatını kaybederken, 15528 kişi yaralanmıştır (TÜİK, 2022).

Yaya güvenliği, 2022 yılındaki Türkiye genelindeki trafik kazalarının istatistiklerine bakıldığında önemli bir konu olarak karşımıza çıkıyor. Özellikle ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının %23,3'ünün yaya olduğu görülmektedir. Bu veriler, yaya güvenliğinin artırılması gerektiğini vurguluyor. Özellikle yerleşim yerleri içinde meydana gelen ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının %82,5'i, yani çoğunluğu bu bölgelerde gerçekleşiyor. Bu nedenle yaya geçitlerinin daha güvenli hale getirilmesi, sürücülerin ve yayaların trafik kurallarına daha fazla uymaları, eğitim ve bilinçlendirme çalışmalarının artırılması, yaya güvenliği açısından büyük bir önem taşıyor. Ayrıca, kaza sonuçlarının azaltılması için tüm trafik kullanıcılarının dikkatli ve saygılı olmaları gerekmektedir. Yaya güvenliği, trafik kazalarının önlenmesi ve trafikte hayat kayıplarının azaltılması için hepimizin üzerine düşen sorumluluğu hatırlatmaktadır.

4.2. Sait Altınordu Meydanı'nda Toplu Taşıma

Sait Altınordu Meydanı kentin merkezine bağlanan en önemli ulaşım arterlerinden birisidir. Aynı zamanda toplu taşıma koridoru olarak da büyük öneme sahiptir. Meydanda İZBAN, tramvay, otobüs ve dolmuş hatları bulunmaktadır. Bu nokta çeşitli toplu taşıma çeşitlerini bir arada barındıran yaya ve yolcu trafiğinin oldukça yoğun olduğu bir aktarma merkezi niteliğindedir. Kent içerisindeki trafik akışının cazibe noktalarından biridir. Dolayısıyla bu yoğunluk meydan üzerinde ciddi bir yük oluşturmaktadır. Şekil 7'de Sait Altınordu Meydanı üzerinde yer alan toplu taşıma hatları ve durakları görülmektedir. Sait Altınordu Caddesi çevresinde yer alan önemli kentsel donatı alanları (TMO, Alsancak Gar, Kordon, Tariş, Tarihi Havağazı Fabrikası gibi) nedeniyle yayalar tarafından yoğun bir şekilde kullanılmaktadır.



Şekil 7. Toplu Taşıma Hattı ve Durakları

Sait Altınordu Meydanı üzerinde yer alan ve ortalama günde 90 bin yolcu taşıyan Konak Tramvayına en fazla yolcu girişi Konak İskele ve Alsancak Gar duraklarından gerçekleşmektedir. Yine aynı bölgede yer alan İZBAN günde ortalama 300 bin yolcu taşımaktadır. Aynı zamanda cadde uzun minibüs hattı, otobüs durakları ve aktarma noktalarının yer aldığı bir kent içi ana arter olarak karşımıza çıkmaktadır. Alandan geçen ESHOT hatları; 253 Halkapınar Metro-Konak, 912 Egekent Aktarma Merkezi-Alsancak Gar, 921 Bostanlı İskele-Alsancak Gar, 920 Çiğli-Konak, 930 Bornova-Konak ve 963 EVKA 3 Metro-Alsancak Gar otobüsleridir (URL-2). Minibüsler, Alsancak-Bornova-Evka 3 ve Işıkkent-Alsancak-Kahramanlar hatları üzerinden meydandan geçmekte olup, belirli durak noktaları bulunmamaktadır. Talep doğrultusunda yolcu indirip bindirmeleri, meydanın düzenliliğini etkileyen bir dinamik oluşturur. Bu durum, meydanın genel trafiğinin yanı sıra minibüs trafiğinin yönetimini daha karmaşık hale getirmektedir. Aynı zamanda aktif olarak kullanılan mevcut bisiklet yolu ise Atatürk Caddesi'nin bir bölümünde son bulmaktadır.

4.3. Sait Altınordu Meydan'ında Yaya Geçitleri

Taşıt trafiği ile yayaların kesiştiği bölgeler, genellikle şehirlerdeki kavşaklar, yaya geçitleri, yaya yol ve yolların kenarları gibi alanları içerir. Yaya güvenliği bu bölgelerde büyük önem taşır. Çünkü bu alanlarda, yayaların ve araçların etkileşimde bulunması nedeniyle kazaların meydana gelme riski yüksektir. Yaya kazalarının büyük bir oranı bu noktalarda meydana gelmektedir. Bu nedenle yaya ve taşıt yollarının kesiştiği alanlarda yaya geçitlerinin konumu ve tasarımı oldukça kritiktir. Sait Altınordu Meydan'ında yer alan yaya geçitleri Şekil 8'de görülmektedir.



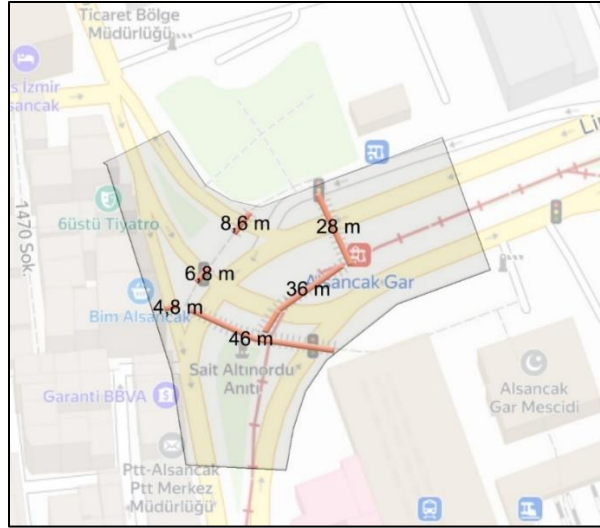
Şekil 8. Sait Altınordu Meydanı'nda Yer Alan Yaya Geçitleri

Geometrik düzenleme açısından uygun olmayan ve tramvay yolunun üzerinden devam eden bir yaya geçidi bağlantıları itibari ile güçlü bir tasarım değildir. Dolayısıyla yaya akışını ve güvenliğini tehlikeye atmaktadır (Şekil 9.).



Şekil 9. Tramvay hattının ve yaya yolunun kesişimi

Sait Altınordu Meydanı 7035 m² alana sahiptir. Alan içerisinde 5 adet yaya geçidi yer almaktadır. Yaya geçitlerinin uzunlukları Şekil 10'da görüldüğü gibidir.

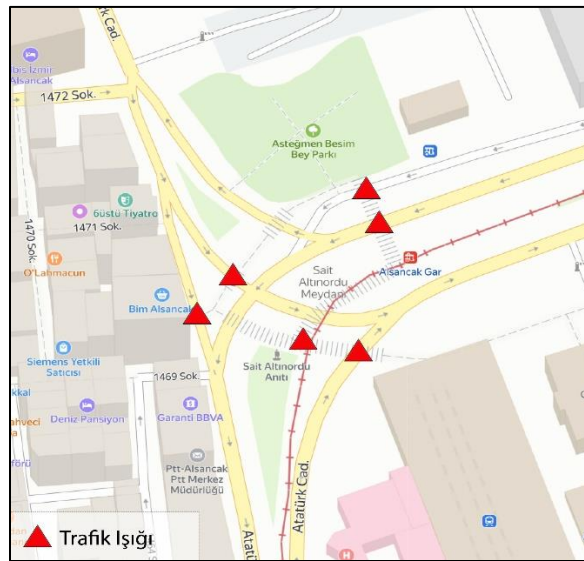


Şekil 10. Sait Altınordu Meydanı'nda Yer Alan Yaya Geçitlerinin Uzunluğu

Alanda yer alan yaya geçitlerinin en uzununu 46 m ve en kısası 4,8 m uzunluğundadır. Yaya geçitlerinin konumlarına bakıldığında ise kavşak noktasında yer aldıkları görülmektedir. Meydanın yakın çevresinde yayaların karşıdan karşıya güvenli bir şekilde geçebilmeleri için herhangi bir yaya geçidi bulunmamaktadır. Şekilde görüldüğü üzere bu yaya geçitlerine alternatif bir geçit bulunmamaktadır. Sait Altınordu Meydanı'nın yakın çevresinde konut alanları, ticari alanlar, kamusal alanlar ve yoğun bir şekilde kullanılan toplu taşıma duraklarının bulunması nedeniyle yayalar günün her saatinde günlük aktivitelerine erişebilmek için yolun karşısına geçmek durumunda kalmaktadırlar. Dolayısıyla meydan üzerinde yaya geçitlerinin yeterli sayıda düzenlenmemiş olması ve alternatif güzergahların bulunmayışı yaya güvenliğini tehdit eden en önemli sorunlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

4.4. Sait Altınordu Meydanı'nda Sinyalizasyon İncelemesi

Trafik sinyalizasyon sistemleri, trafik akışını düzenlemek ve çeşitli yolların kavşaklarında araç ve yaya trafiğini kontrol etmek için kullanılan ışıklı sinyalleri içerir. Bu sistemler, trafik ışıkları, yaya geçitleri, yol işaretleri ve diğer sinyalizasyon elemanlarını içerir. Sait Altınordu Meydanı'nda toplam 6 adet karşılıklı trafik ışığı bulunmaktadır (Şekil 11.).



Şekil 11. Sait Altınordu Meydanı'nda Yer Alan Trafik Işıkları

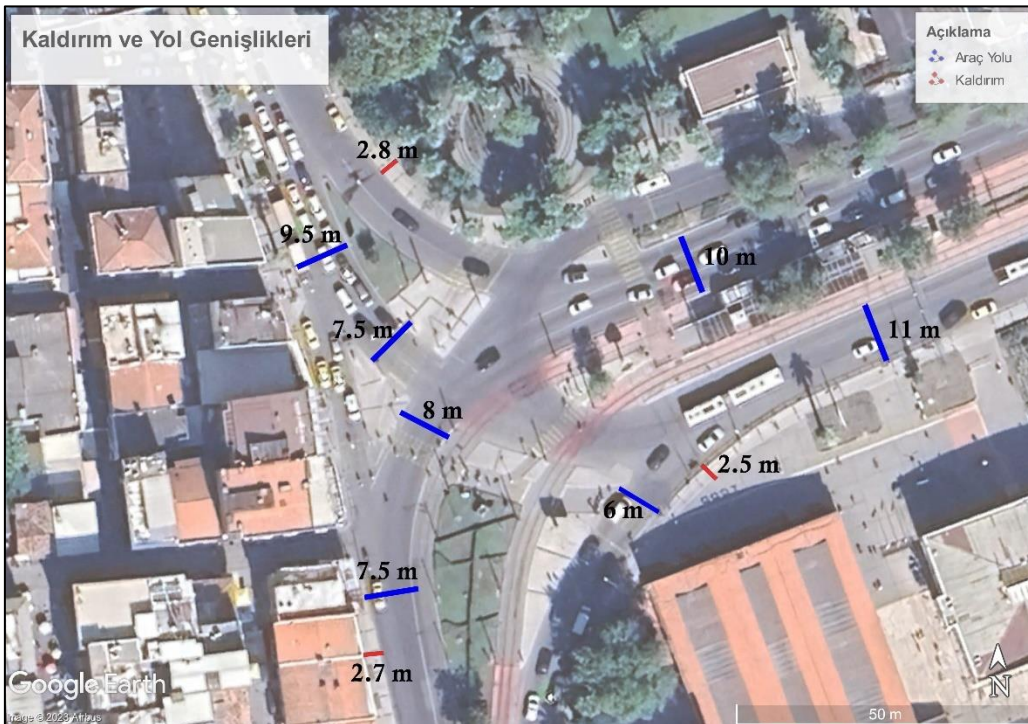
Sait Altınordu Meydanı hem yayalar hem de araçlar tarafından yoğun bir şekilde kullanılan bir alan olarak öne çıkmaktadır. Bu meydanın etrafında, şehirdeki önemli donatılar ve toplu taşıma alternatifleri bulunmaktadır. Ancak, bu yoğun kullanımın yanı sıra meydanın yaya güvenliği açısından bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu alanda bulunan toplam 3 trafik ışığı, yayalar için yeterince anlamlı ve yeterli değildir. Bu durum, yaya geçişlerinde bekleme sürelerinin veya yeşil ışık sürelerinin yaya trafiğine uygun bir şekilde ayarlanmadığını göstermektedir.

Yaya güvenliği, herkesin güvenle meydanda dolaşabilmesini ve karşıya geçebilmesini sağlama konusunda büyük bir önem taşır. Bu nedenle, meydanın trafik sinyalizasyon sistemi gözden geçirilmeli ve yeniden düzenlenmelidir, böylece yayalar için daha güvenli ve verimli bir ulaşım deneyimi sağlanabilir. Bu önlemler, Sait Altınordu Meydanı'nın kullanıcılarının güvenliğini artırırken, toplu taşıma ve yaya ulaşımının teşvik edilmesine de katkı sağlayacaktır.

4.5. Sait Altınordu Meydan'ında Kaldırım ve Yol Genişlikleri

Sait Altınordu Meydanı'nda yer alan yolların belli noktalarından ölçümler alınmıştır. Toplam 7 noktada yapılan ölçümler sonucunda minimum 7,5 metreden maksimum 11 metreye kadar değişim görülmektedir (Şekil 12.). Meydandaki yol genişlikleri oldukça çeşitli görünmektedir, bu da farklı trafik akışlarına izin verebilir. Bu genişlikler, meydandaki araç ve yaya trafiğini desteklemek için bazı avantajlara sahiptir. Geniş yollar, daha fazla araç trafiği ve daha fazla yolcu taşıma kapasitesi sağlayabilir. Bununla birlikte, yaya güvenliği için, bu geniş yolların yaya geçitlerine uygun şekilde düzenlenmesi ve yaya yollarının belirgin şekilde işaretlenmesi önemlidir.

Sait Altınordu Meydanı'nda yer alan kaldırımlar 3 farklı noktadan ölçülmüştür. Alanda 2,5 m ile 2,8 m arasındaki kaldırım genişlikleri oldukça uygun görünmektedir (Şekil 12.). Kaldırım genişlikleri, yayaların rahatça yürüyebilmeleri ve yaya alanlarını kullanabilmeleri açısından kritiktir. Geniş kaldırımlar, yaya trafiğini destekler ve yayaların güvenli bir şekilde dolaşmalarını sağlar.



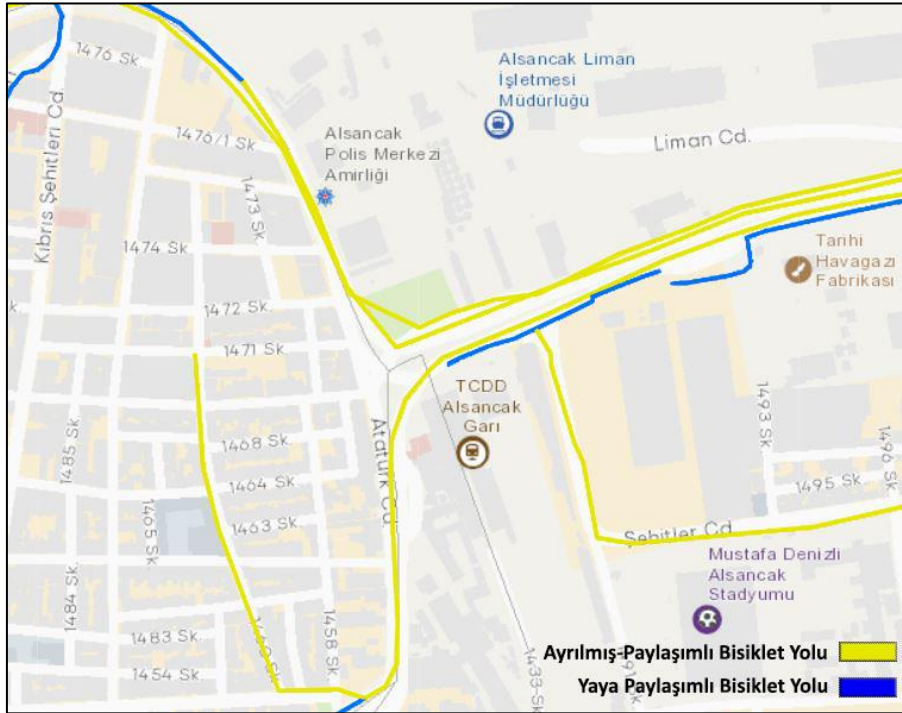
Şekil 12. Sait Altınordu Meydan'ında Kaldırım ve Yol Genişlikleri

4.6. Sait Altınordu Meydan'ında Yer Alan Bisiklet Yolları

Sait Altınordu Meydanı'nın yakın çevresinde ayrılmış-paylaşımlı bisiklet yolları ve yaya paylaşımlı bisiklet yolları olmak üzere iki farklı bisiklet yolu bulunmaktadır (Şekil 13.). Dolayısıyla bu durum, yaya güvenliği açısından önemli bir konuyu gündeme getirir. Bu iki tür bisiklet yolu, meydanın kullanıcılarını etkileyen ve yaya güvenliğini etkileyen belirli faktörleri temsil eder.

Ayrılmış-paylaşımlı bisiklet yolu, bisiklet trafiğini sürücülerden ayrı tutar ve bisikletlere özel bir alan sunar. Bu, bisiklet sürücülerine daha fazla güvenlik ve koruma sağlayabilir ve araçlarla olan teması minimize edebilir. Bu nedenle, bu tür bisiklet yolları genellikle yaya güvenliği açısından olumlu bir etki yapar. Ancak mevcutta bu meydan üzerinde belirli bir bisiklet yolu bulunmamaktadır. Ayrılmış-paylaşımlı bisiklet yolu olarak gösterilen bu güzergâh üzerinde taşıt veya yaya hattı üzerinden bisiklet için ayrılmış herhangi bir yol bulunmamaktadır. Bisikletçiler kaldırım veya yaya yollarını kullanmaktadır. Dolayısıyla hem araç hem yaya trafiği açısından bir karmaşa söz konusudur.

Yaya paylaşımlı bisiklet yolu, bisikletçilerin yaya alanlarını kullanmasına izin veren yollardır. Bu tür yollar, yayalar ve bisiklet sürücüler arasında paylaşım gerektirir. Bu, yaya güvenliği açısından dikkatli bir denge gerektirir çünkü bisikletçilerin hızı ve bisikletlerin doğası, yayalarla etkileşimde potansiyel riskler oluşturabilir. Meydan üzerinde bu yol Atatürk Caddesi üzerinde yarıda kesilmektedir. Liman Caddesi üzerinde Havagazı Fabrikası'ndan gelen yaya paylaşımlı bisiklet yolu ise Alsancak Gar'ında son bularak kaldırım üzerinden devam etmektedir. Ancak bu yol bisikletçiler için oldukça kullanışsızdır.



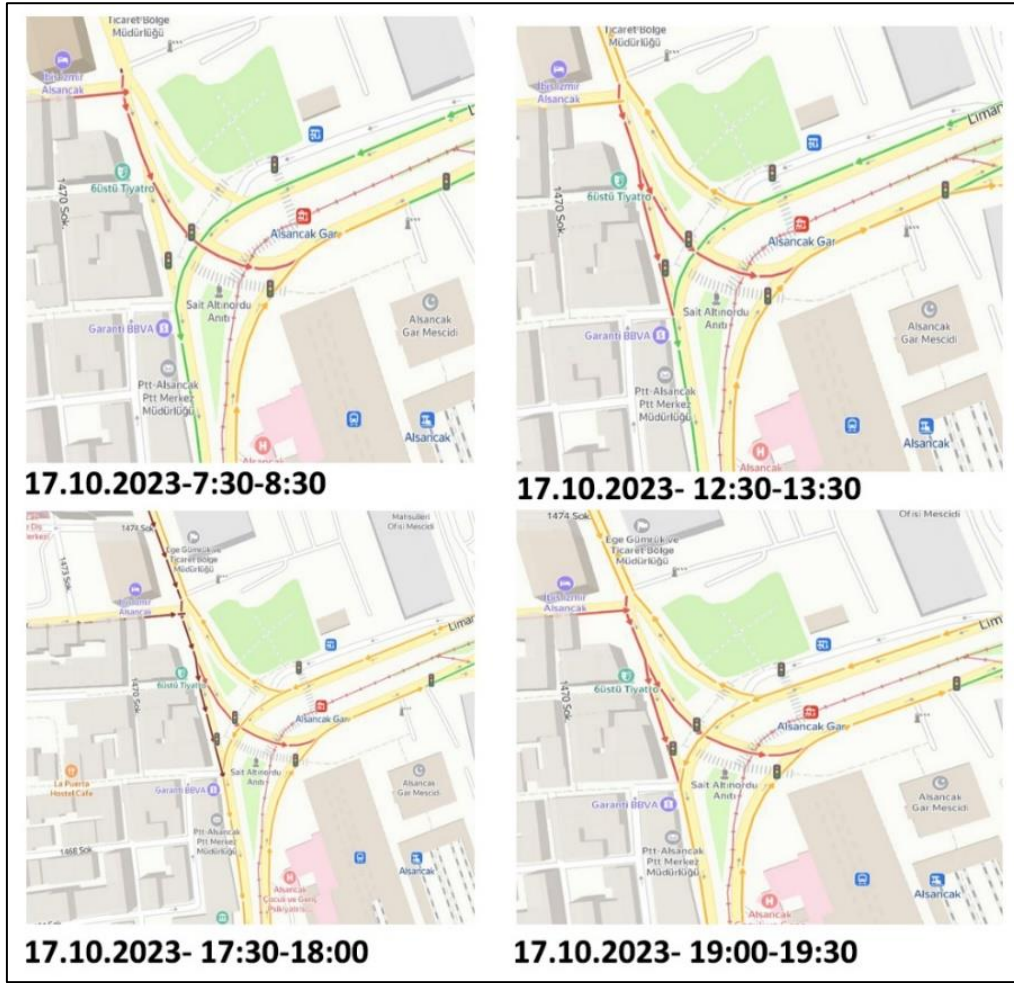
Şekil 13. Sait Altınordu Meydan'ında Yer Alan Bisiklet Yolları

Mevcut durumda meydanın içerisinden geçen bir bisiklet yolu olmasa bile planlanmış bisiklet yolları için bu iki tür bisiklet yolunun meydan içindeki dağılımı, yaya ve taşıt açısından oldukça yoğun olan meydana özellikle bisikletçiler ve yayalar arasındaki etkileşimi yönlendirmek ve düzenlemek, her iki grubun güvenli bir şekilde meydana hareket etmesini sağlamak için kritiktir.

4.7. Sait Altınordu Meydan'ında Trafik Yoğunluğu

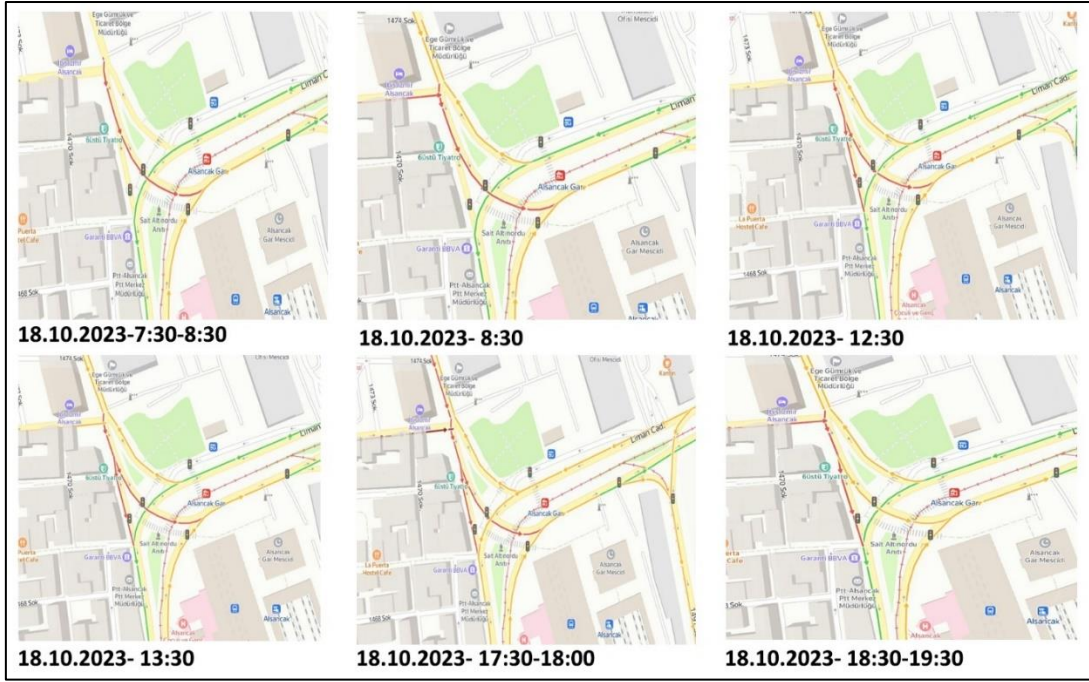
Sait Altınordu Meydanı'nda 17 Ekim 2023 tarihinde 7:30-8:30, 12:30-13:30, 17:30-18:00 ve 19:00-19:30 saatleri arasındaki trafik yoğunluğu seviyelerini gösteren dört analiz sonuçlarına göre; 7:30-8:30 saatleri arasında trafik yer yer sıkışık olarak karşımıza çıkmaktadır. 12:30-13:30 saatleri arasında sabah saatine göre daha sıkışık trafik gözlenmektedir. 17:30-18:00 saatleri arasında trafik çok yoğun ve 19:00-19:30 saatleri arasında trafiğin durma noktasında olduğunu söyleyebiliriz (Şekil 14.).

(Haritalarda trafik yoğunluğu seviyeleri renklerle ifade edilmiştir: Yeşil; Boş yollar, Sarı: Yer yer yoğun trafik, Kırmızı: Yoğun trafik, Siyah: Trafik durma noktasında, Gri: Güvenli veri yok.)



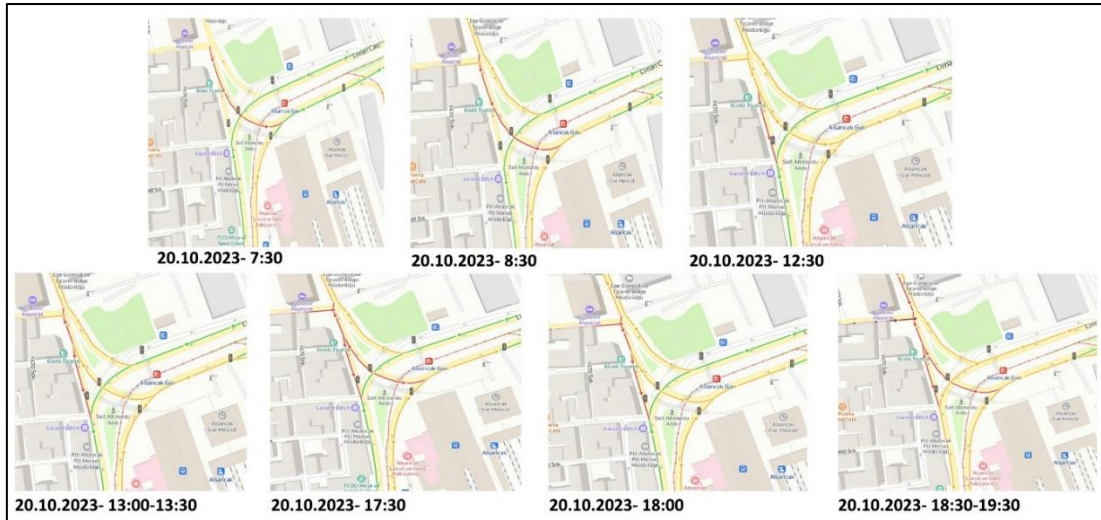
Şekil 14. 17.10.2023 Tarihinde Sait Altınordu Meydan'ında Trafik Yoğunluğu

Sait Altınordu Meydanı'nda 18 Ekim 2023 tarihinde 7:30-8:30, 8:30, 12:30, 13:30, 17:30-18:00 ve 18:30-19:30 saatleri arasındaki trafik yoğunluğu seviyelerini gösteren altı analiz sonuçlarına göre; 7:30-8:30 saatleri arasında trafiğin akıcı olduğu gözlenirken saat 8:30'da yoğunlaşarak yer yer sıkışık hale geldiği görülmüştür. 12:30 ve 13:30 aralığında Atatürk Caddesinde hafif yoğunlukta bir trafik gözlemlenirken genel olarak trafik akıcı ve açıktır. 17:30-18:00 saatleri arasında trafik yoğun gözlenirken 18:30-19:30 saatleri arasında trafik durma noktasında ve oldukça yoğun seyretmiştir (Şekil 15.).



Şekil 15. 18.10.2023 Tarihinde Sait Altınordu Meydan'ında Trafik Yoğunluğu

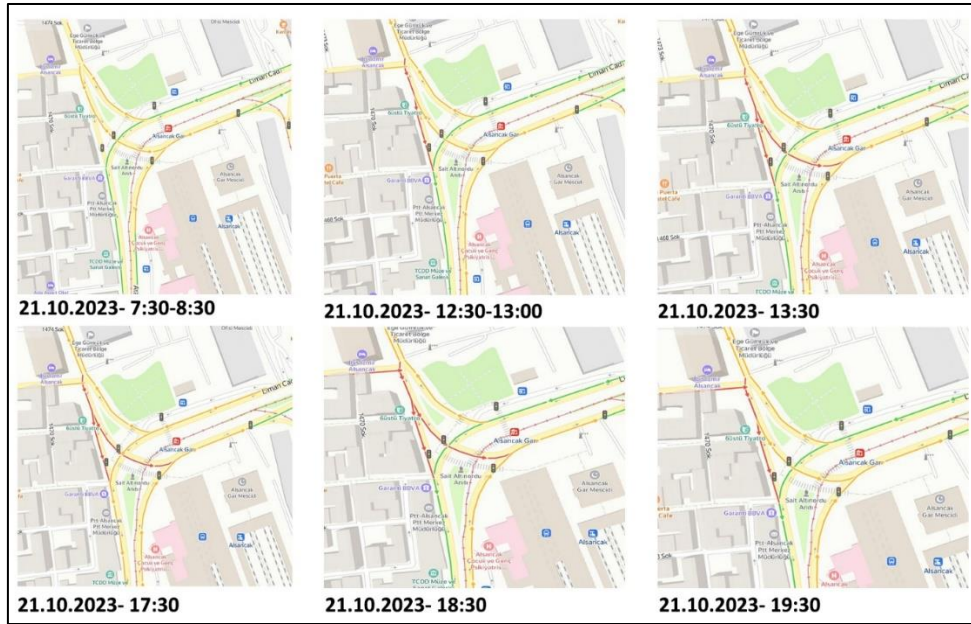
Sait Altınordu Meydanı'nda 20 Ekim 2023 tarihinde 7:30, 8:30, 12:30, 13:00-13:30, 17:30, 18:00 ve 18:30-19:30 saatleri arasındaki trafik yoğunluğu seviyelerini gösteren yedi analiz sonuçlarına göre; 7:30-8:30 arasında Atatürk Caddesinde hafif yoğunlukta trafik gözlenirken genel olarak trafiğin akıcı olduğunu söyleyebiliriz. 12:30-13:30 saatleri arasında genel olarak trafik akıcı seyredirken, Atatürk ve Liman Caddelerinde hafif bir yoğunluk gözlenmiştir. 17:30'da trafik yoğun, 18:00'da çok yoğun ve 18:30-19:30 saatleri arasında ise trafik durma noktasında olarak gözlemlenmiştir (Şekil 16.).



Şekil 16. 20.10.2023 Tarihinde Sait Altınordu Meydan'ında Trafik Yoğunluğu

Sait Altınordu Meydanı'nda 21 Ekim 2023 tarihinde 7:30-8:30, 12:30-13:00, 13:30, 17:30, 18:30 ve 19:30 saatleri arasındaki trafik yoğunluğu seviyelerini gösteren altı analiz sonuçlarına göre; 7:30-8:30 arasında trafik akıcı ve yollar boş olarak gözlemlenmiştir. 12:30-13:00 saatleri arasında trafik yer yer sıkışık seyredirken, Atatürk Caddesinde hafif bir yoğunluk gözlenmiştir. 13:30'da trafik yoğunlaşmış Atatürk ve Liman Caddeleri sıkışık duruma gelmiştir. 18:00'da çok yoğun ve 17:30-19:30 saatleri

arasında ise trafik yer yer sıkışık seyredirken, 18:30-19:30 saatleri arasında 1472. Sokak, Atatürk Caddesi ve Liman Caddesinde yoğun bir trafik gözlemlenmiştir (Şekil 17.).



Şekil 17. 21.10.2023 Tarihinde Sait Altınordu Meydan'ında Trafik Yoğunluğu

Sonuç olarak; Hafta içi günlerde (17, 18 ve 20 Ekim 2023), sabah saatlerinde trafik akıcıdır ve yol genişlikleri trafiği desteklemektedir. Ancak ilerleyen saatlerde trafik yoğunlaşır ve yer yer sıkışır. Özellikle akşam saatlerinde trafik çok yoğunlaşır ve hatta durma noktasına gelir. Hafta sonu (21 Ekim 2023) ise sabah saatlerinde trafik akıcı ve yollar boşken, öğle saatlerine doğru trafik yoğunlaşır. Akşam saatlerinde tekrar yoğunlaşır ve yer yer sıkışır. Hafta içi günlerde iş trafiği nedeniyle daha yoğun bir trafik gözlenirken, hafta sonları daha sakin başlar ancak öğleden sonra yoğunlaşır. Bu farklılıklar, meydanın yönetiminde ve trafik düzenlemelerinde dikkate alınmalıdır. Trafik sıkışıklığı dönemlerinde yaya güvenliği özellikle önemlidir, bu nedenle sürücülerin hızlarını düşürmeleri ve yayalara öncelik vermeleri teşvik edilmelidir. Trafik düzenlemeleri ve yaya güvenliği önlemleri, meydanın farklı saatlerdeki kullanımını dikkate alacak şekilde optimize edilmelidir.

Bunun yanı sıra kentin liman arkası bölgesinde, Umurbey ve Halkapınar Mahallesi'nde inşa edilen yoğun yapılaşma projelerinin tamamlanmasıyla, bölgedeki trafik yoğunluğunun artacağı ön görülmektedir.

4.8. Sait Altınordu Meydan'ında Yaya Sayımı

Hafta İçi ve Hafta Sonu Farkı: Verilere bakıldığında, hafta içi günler (17.10.2023- 18.10.2023), haftanın son günü (Cuma) (20.10.2023) ile hafta sonu günü (21.10.2023) arasında belirgin bir fark görülmektedir. Hafta içi günlerde ortalama 13737 yaya gözlenirken, hafta sonu günlerinde bu rakam 19664'e yükselmektedir. Bu, meydanın hafta sonlarında daha yoğun bir yaya trafiğine sahip olduğunu göstermektedir.

Hafta içi ortalamalarına bakıldığında sabah saat 7:30-8:30 arasında yaklaşık 1616 yaya meydana gelir. Öğle saat 12:30-13:30 arasında 2108 yaya görülür. Akşam saat 17:30-19:30 arasında ise yaklaşık 10047 yaya geçişi yapar. Ayrıca, farklı saat dilimlerine bakıldığında, özellikle öğleden sonra saatlerinde (12:30-13:30 ve 17:30-19:30) yoğun bir yaya trafiği gözlenmektedir. Öğle arası ve iş çıkış saatlerinde bu

yoğunluğun arttığını gözlemlemekteyiz. Bu, meydanın özellikle öğle yemek saatlerinde ve iş çıkış saatlerinde daha fazla kullanıldığını göstermektedir.

21.10.2023 tarihinde, özellikle akşam saatlerinde (17:30-19:30), 15376 yaya sayısı ile çok yüksek bir yoğunluk kaydedilmiştir. Bu veri, belirli günlerin ve saat dilimlerinin diğerlerine göre daha fazla yaya trafiğine sahip olabileceğini göstermektedir. Sait Altınordu Meydanı'na ait yaya sayımı Tablo 1.'de görülmektedir.

Tablo 1. Sait Altınordu Meydan'ında Yaya Sayımı (İZULAŞ, 2023)

	07:30-8:30	12:30-13:30	17:30-19:30
17.10.2023	1584	1936	9112
18.10.2023	1551	1876	8704
20.10.2023	1712	2512	12224
21.10.2023	496	3792	15376

Sait Altınordu Meydanı'ndaki yaya trafiği analizi, hafta içi ve hafta sonu farklarına dikkat çekmektedir. Hafta içi günlerde ortalama günlük yaya trafiği hafta sonlarına göre daha düşüktür. Bu durum, meydanın hafta sonları daha fazla kullanıldığını ve yoğun bir yaya trafiğine sahip olduğunu göstermektedir. Yaya güvenliği açısından bu farklılık önemlidir çünkü yoğun yaya trafiği, yaya geçitlerinin ve kaldırımların etkili bir şekilde tasarlanmasını ve düzenlenmesini gerektirir. Ayrıca, farklı saat dilimlerine odaklandığımızda, özellikle öğleden sonra saatlerinde (12:30-13:30 ve 17:30-19:30), yoğun bir yaya trafiği görülmektedir. Bu saat dilimleri, öğle yemeği molası ve iş çıkış saatleri ile örtüşmektedir. Bu nedenle, bu saatlerde yaya güvenliği ön planda olmalıdır. Yaya geçitlerinin ve yaya yollarının iyi işaretlenmesi, sürücülerin hızlarını düşürmeleri ve yayalara öncelik vermeleri için gereklidir. 21.10.2023 tarihinde, özellikle akşam saatlerinde (17:30-19:30), 15376 yaya sayısı ile çok yüksek bir yoğunluk kaydedilmiştir. Bu, meydanın belirli günlerde ve saatlerde olağanüstü yoğunluk yaşayabileceğini göstermektedir. Bu tür yoğunluklar, trafik düzenlemeleri ve yaya güvenliği önlemleri konusunda daha fazla dikkat gerektirir. Sonuç olarak, Sait Altınordu Meydanı'ndaki yaya trafiği analizi, meydanın farklı kullanım saatlerini ve yoğunluklarını ortaya koymaktadır. Yaya güvenliği için uygun düzenlemeler ve işaretlemeler, bu yoğunlukları yönetmek ve yayaların güvenli bir şekilde hareket etmelerini sağlamak için gereklidir. Meydanın kullanıcılarına daha iyi bir yaya deneyimi sunmak için bu verilere dayalı planlama yapılmalıdır.

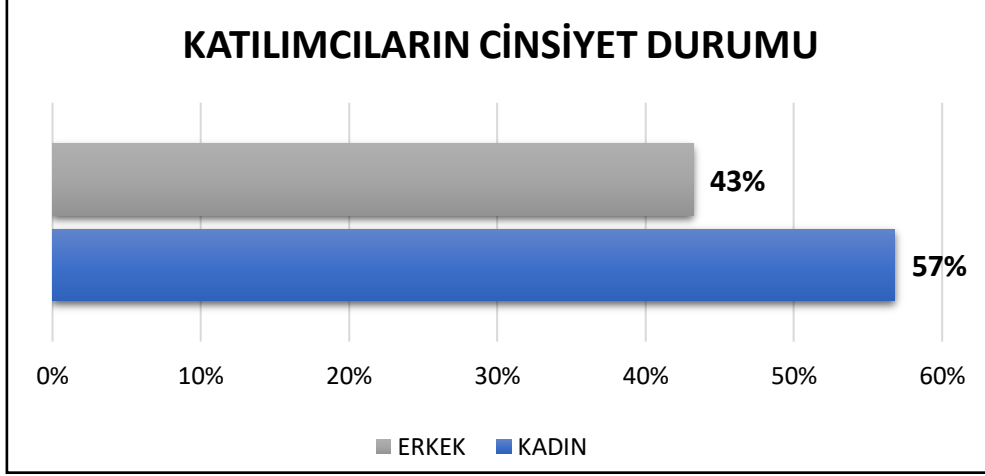
4.9. Sait Altınordu Meydanı'nda Anket Çalışması Sonuçları

Sait Altınordu Bulvarını kullanan yayaların yolun güvenliğine yönelik görüşlerini değerlendirilebilmek amacıyla 17 Eylül-21 Eylül 2023 tarihleri arasında bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Örneklem seçiminde "Basit Rasgele Örneklem Yöntemi" kullanılmıştır. 44 kişiyle anket yapılmıştır. Deneklerin seçiminde deneğin Sait Altınordu Meydanı'nın kullanıcısı olması ve karşıdan karşıya geçiyor olması kriter olarak alınmıştır. Veriler seçilen bölgede yayalar ile yapılan 5-10 dakikalık görüşme sonucunda elde edilmiştir.

Anket çalışmasının sonuçları iki aşamada değerlendirilmiştir. İlk aşamada, ankete verilen cevapların frekans dağılımları tablo ve grafiklerle gösterilerek yorumlanmıştır. Ardından ikinci aşamada, SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) yazılımı kullanılarak, değişkenler arasındaki ilişkileri incelemek amacıyla Ki kare testi yöntemi kullanılmış ve sonuçlar bu doğrultuda değerlendirilmiştir.

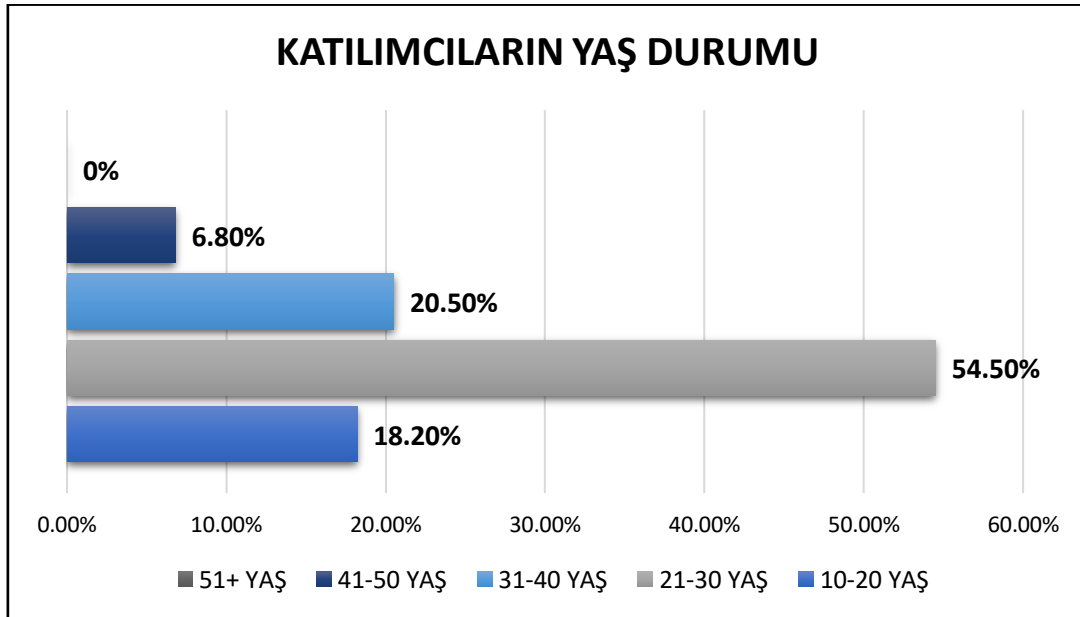
4.9.1. Anketlerin frekans dağılımlarına göre değerlendirilmesi

Frekans dağılımı bir ya da daha fazla değişkene ait değerlerin dağılımına ilişkin verilerin oran (yüzde) ve sayı olarak verilmesidir. Bu bağlamda, anket yapılan kişilerin çalışma kapsamında hazırlanmış olan sorulara verdiği cevaplar ve ifadeler katılıp katılmama durumları grafik ve tablolarda sunulmuştur. Çalışma alanı olan Sait Altınordu Meydanı'nda anket görüşmesi gerçekleştirilen katılımcıların %58'i (26 kişi) kadın, %42'si (18 Kişi) erkektir. Şekil 15'de anket yapılan katılımcıların cinsiyet dağılımı gösterilmektedir (Şekil 18.).



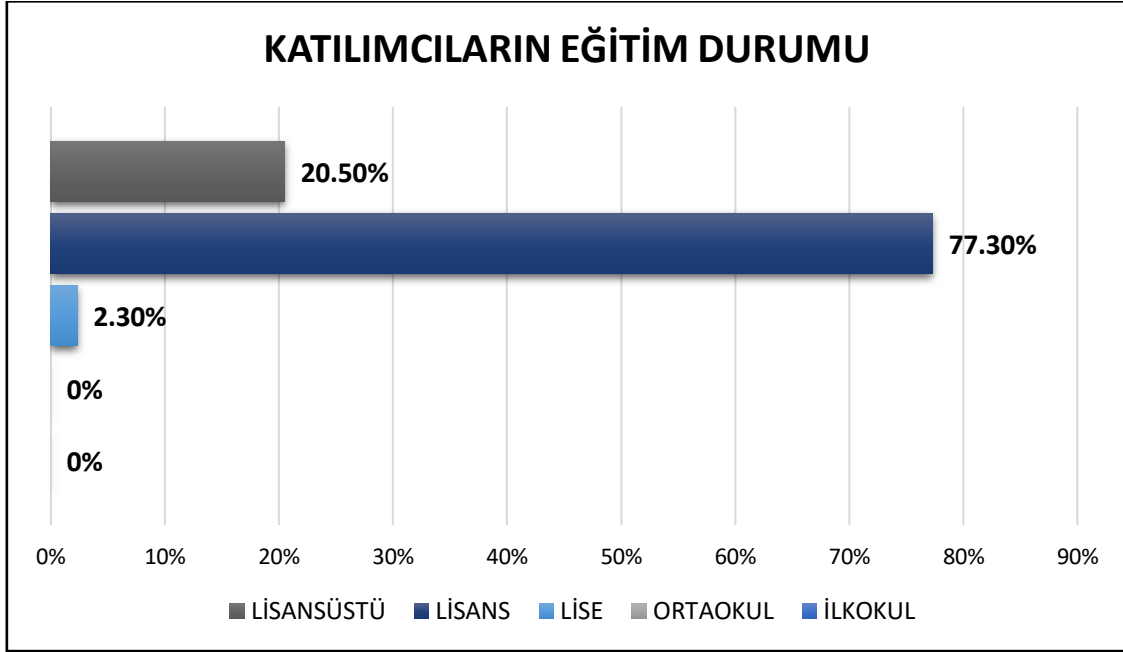
Şekil 18. Katılımcıların Cinsiyet Durumu

51 yaş ve üzeri yaş grubu hariç tüm yaş gruplarının bulunduğu ankete katılan kişilerin yaş ortalamasına bakıldığında en yüksek oranın %54,50 ile 21-30 yaş aralığında olduğu görülmektedir. Bu oranı %20,50 ile 31-40 ve %18,20 ile 10-20 yaş aralığı izlemektedir. Şekil 19'da ankete katılan bireylerin yaş dağılımını göstermektedir.



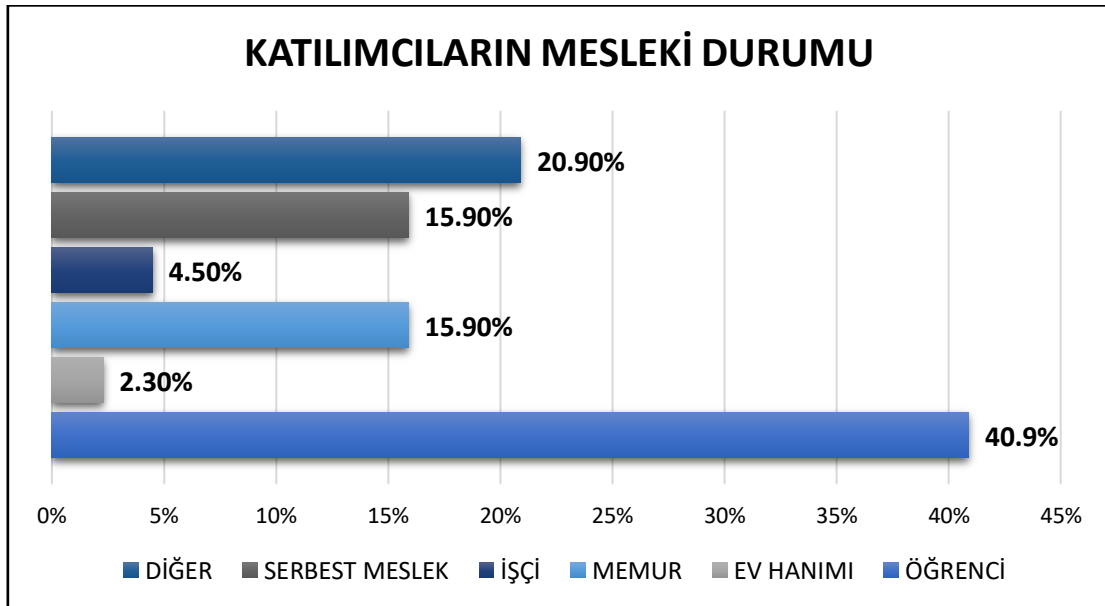
Şekil 19. Katılımcıların Yaş Durumu

Katılımcıların eğitim durumlarına bakıldığında, %77,3 ile üniversite mezunları ilk sırada yer alırken bu oranı %20,5 ile lisansüstü mezunları takip etmektedir. Lise mezunlarının oranı ise %2,3'dür. Anket çalışmasının yapıldığı alanlarda bulunan ankete katılan kişilerin genel olarak eğitim seviyesinin yüksek olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 20.).



Şekil 20. Katılımcıların Eğitim Durumu

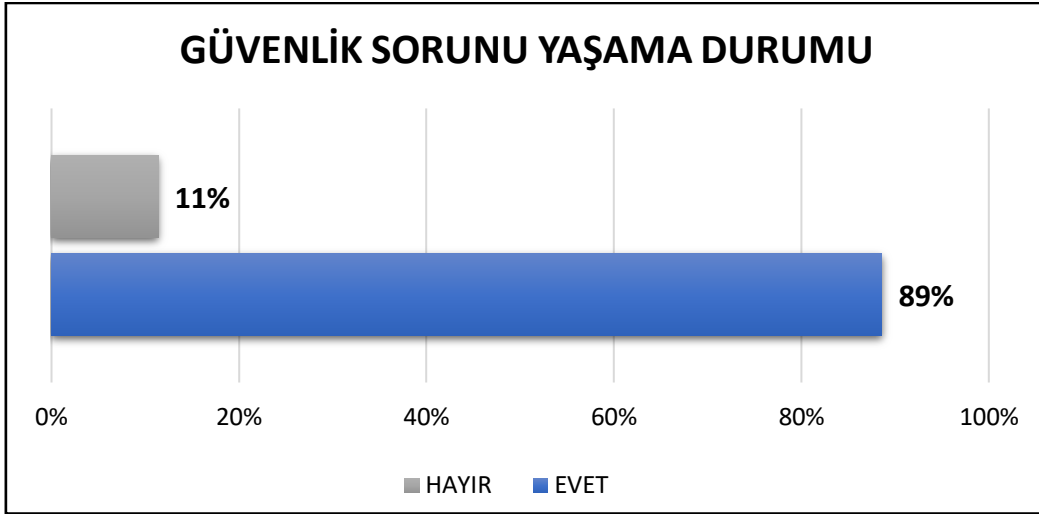
Saha araştırması kapsamında yapılan anketlerin sonucunda ortaya çıkan meslek grupları dağılımında %40,90 ile öğrenciler ilk sırada gelirken, bu oranı %20,90 ile diğer meslek grubu, %15,9 ile memurlar ve %15,9 ile de serbest meslek grubu takip etmektedir (Şekil 21.).



Şekil 21. Katılımcıların Mesleki Durumu

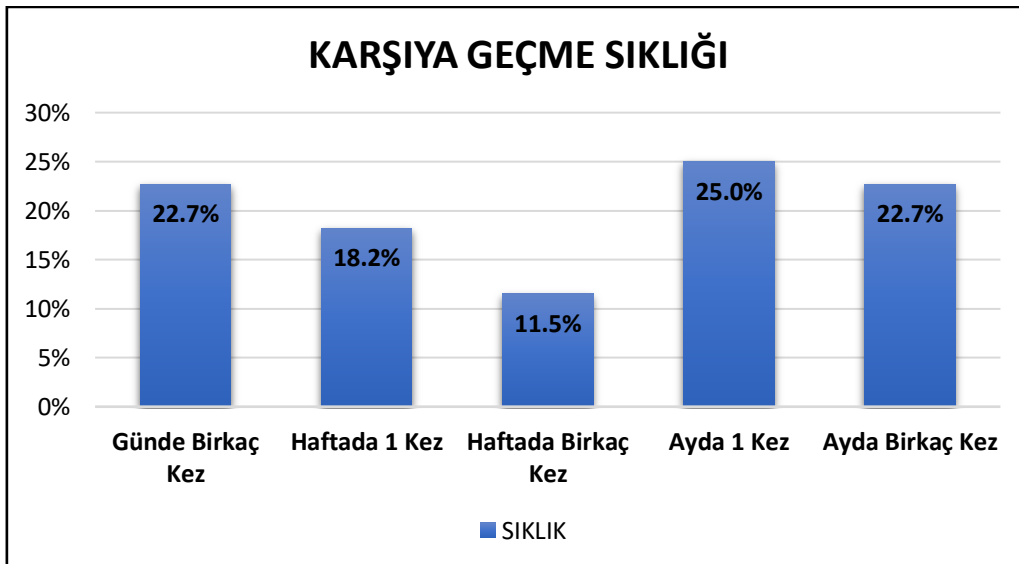
Bu güzergahta son altı ay içinde yaya olarak seyahat eden katılımcıların %11'inin herhangi bir güvenlik sorunu yaşamadığını, %89'unun ise bir güvenlik sorunu yaşadığını gösteriyor. Bu değişime bağlı olarak,

bu güzergahta yaya olarak seyahat ederken güvenlik sorunu yaşama oranının yüksek olduğu görülmüştür (Şekil 22.).



Şekil 22. Katılımcıların Güvenlik Sorunu Yaşama Durumu

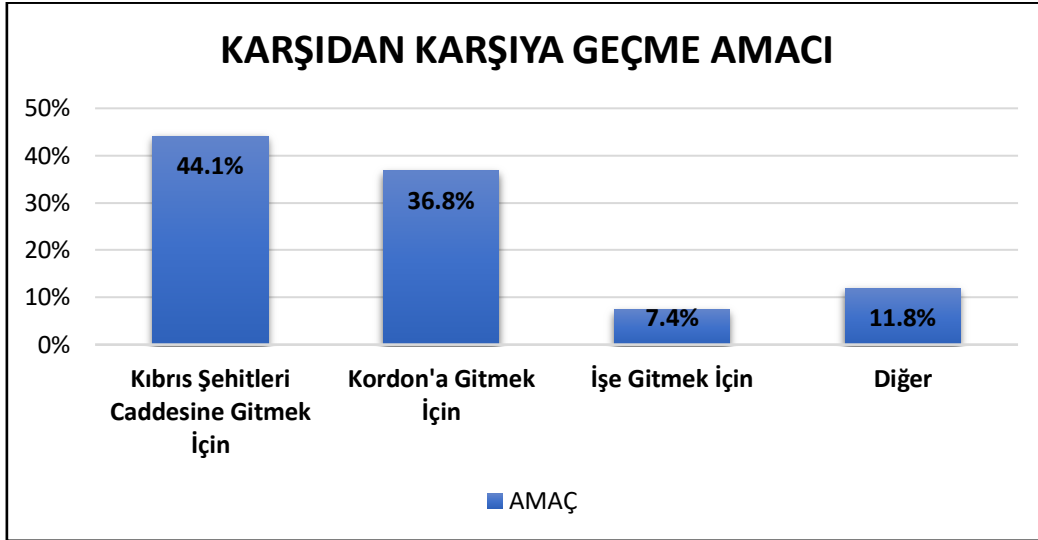
Katılımcıların meydana karşıdan karşıya geçme sıklığının ortalamasına bakıldığında, %25 oranı ile ayda bir kez karşıya geçme seçeneği birinci sırada yer almaktadır. Bu oranı %22,7 ile ayda birkaç kez ve %22,7 ile günde birkaç kez seçenekleri takip etmektedir. Haftada bir kez karşıdan karşıya geçenlerin oranı dördüncü sırada yer alırken, haftada birkaç kez geçenlerin oranının düşük olduğu görülmektedir. Genel olarak çalışma alanında yapılan anketlerin sonucu, yayaların yaklaşık %70'inin ayda en az bir kez meydanın bir tarafından diğer tarafına geçtiğini ortaya koymaktadır. Bu anlamda, yayaların güvenli bir şekilde yolun karşısına geçebilmelerini sağlamak için uygun aralıklarla ve doğru konumlandırılmış yaya geçitlerinin düzenlenmiş olması büyük önem taşımaktadır. Katılımcıların karşıdan karşıya geçme sıklığını gösteren yüzdelik dağılımlar Şekil 23'de görülmektedir.



Şekil 23. Katılımcıların Karşıya Geçme Sıklığı

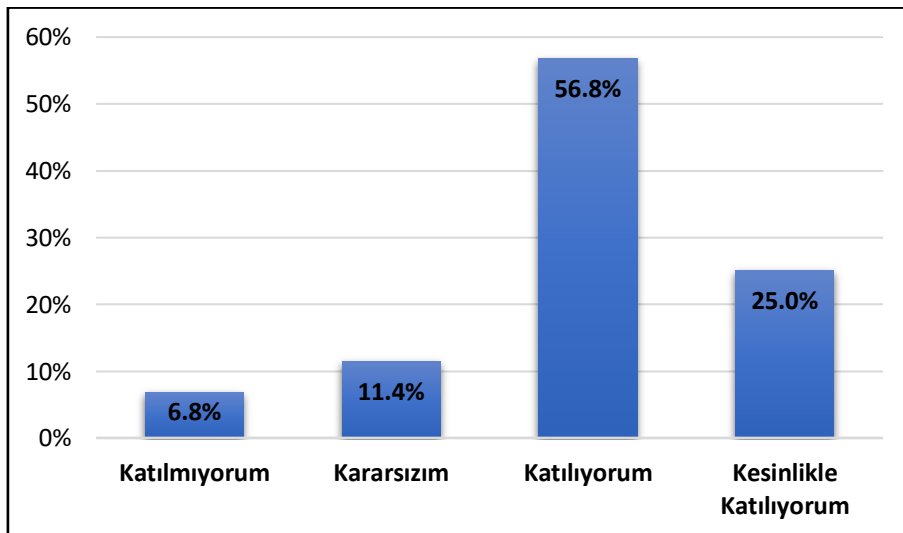
Katılımcıların karşıdan karşıya geçiş amacının ortalamasına bakıldığında, %44,1 oranı ile Kıbrıs Şehitleri Caddesi'ne gitmek için ilk sırada yer almaktadır. Bu oranın yüksek olmasının nedeni, bölgede çok sık kullanılan donatıların ve yaya aksının bu caddede yer almasıdır. Bunun yanı sıra, katılımcıların %36,8'i

Kordon'a gitmek için ve %7,4'ü işe gitmek için meydan da karşıdan karşıya geçmektedir. %11,8'i ise diğer nedenlerden ötürü karşıdan karşıya geçmektedir (Şekil 24). Meydan'da dikkat çeken diğer bir unsur yayaların Kordon'a geçiş için Liman Caddesi yerine Bornova Sokağı üzerinden geçmeyi tercih etmeleridir. Bunun nedenini yayaların Bornova Sokağı'ndan geçerken kendilerini daha güvende hissetmeleri veya alanda Liman Caddesi üzerinden herhangi bir yönlendiricinin olmayışı olarak yorumlanabilir.



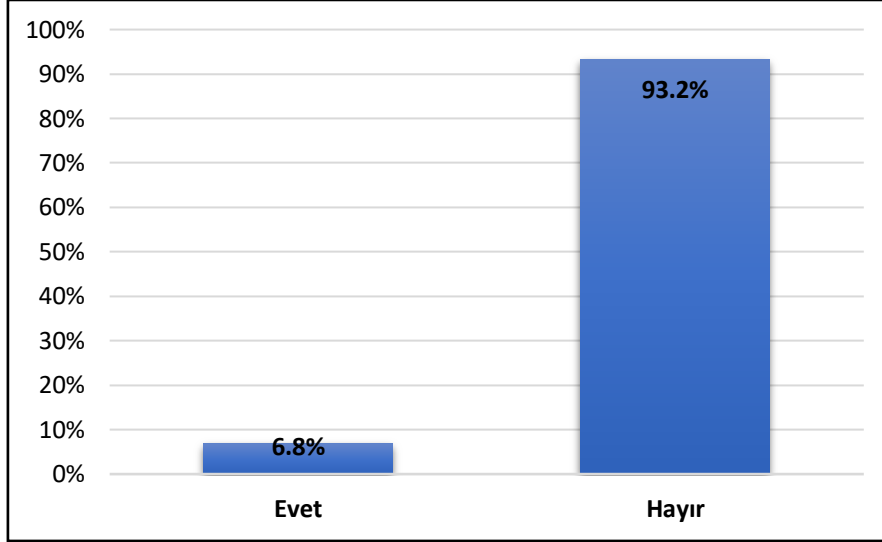
Şekil 24. Katılımcıların Karşıdan Karşıya Geçme Amacı

Anket görüşmesi kapsamında elde edilen önemli bulgulardan bir diğeri, ankete katılan kişilerin meydan boyunca ulaşım altyapısını yeterli bulup bulmamalarına yönelik görüşlerinin tespit edilmesidir “Bu meydan boyunca yaya ulaşımı altyapısı (yaya yolu, kaldırım, yaya geçidi, trafik ışıkları, yaya bilgilendirme tabelaları vb.) yetersizdir.” ifadesine yönelik görüşlerinin dağılımına bakıldığında, %56,8 oranı ile ifadeye katılanlar ilk sırada yer alırken, %6,8 oranı ile ifadeye katılmayanlar son sırada yer almaktadır. Katılımcılar arasında “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneği ise işaretlenmemiştir. Katılımcıların %25'i ifadeye kesinlikle katılırken, %11,4'ü kararsız kalmıştır. Bu anlamda, katılımcılar Sait Altınordu Meydanının ulaşım altyapısını yetersiz bulmaları meydanın yaya güvenli açısından sorunlar barındırdığı anlamına gelmektedir (Şekil 25).



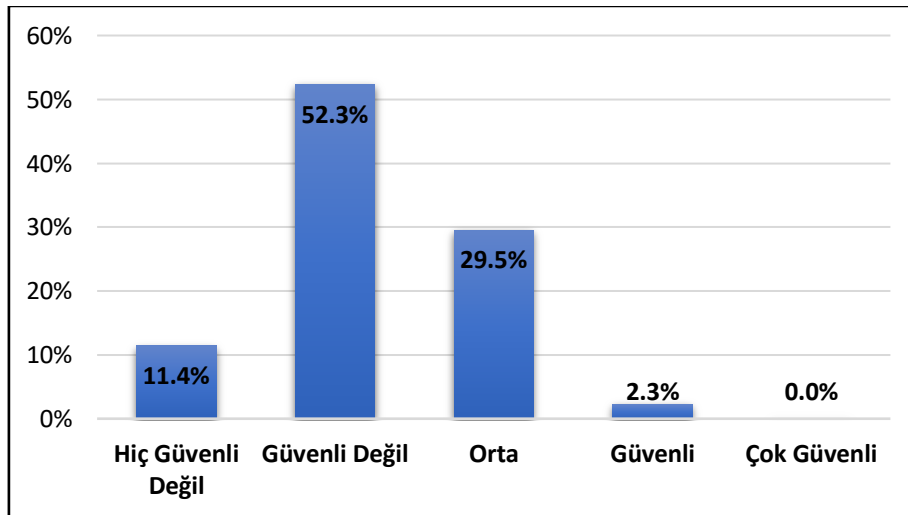
Şekil 25. Katılımcıların “Bu meydan boyunca yaya ulaşım altyapısı yetersizdir” ifadesine ilişkin görüşleri

Ankete katılan bireylerin karşıdan karşıya kendilerini güvenli hissedip hissetmemelerine ilişkin görüşlerinin oransal dağılımları Şekil 22’de sunulmaktadır. “Meydandan karşıdan karşıya geçerken güvenli hissediyor musunuz?” sorusunu, katılımcıların %6,8’i evet ve %93,2’si ise hayır olarak yanıtlamıştır. Elde edilen sonuçların ortalamasına bakıldığında, genel olarak katılımcıların meydandan karşıya geçerken kendilerini güvenli hissetmedikleri görülmüştür (Şekil 26.).



Şekil 26. Karşıdan karşıya geçişlerde meydanın güvenliğine ilişkin görüşleri

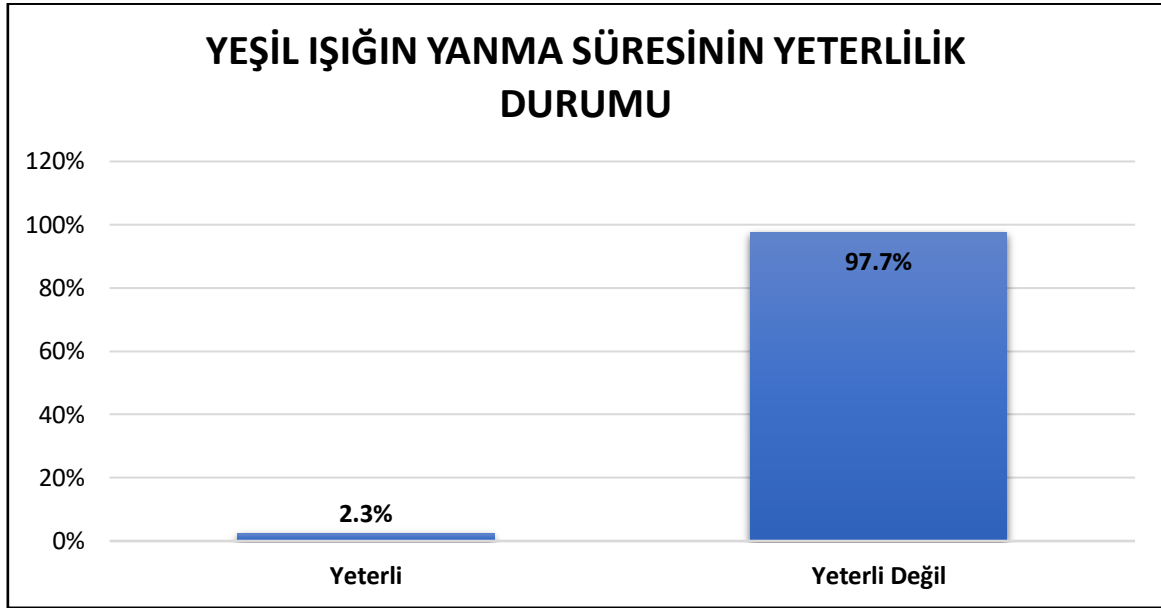
Katılımcıların, “Karşıdan karşıya geçişler için bu yolun güvenliğini değerlendiriniz” ifadesine ilişkin görüşlerine bakıldığında, yolu güvenli bulmayanların oranının %52,3 ile ilk sırada geldiği görülmektedir. Bu oranı %29,5 ile orta güvenli ve %11,4 ile hiç güvenli bulmayanlar izlemektedir. Anket görüşmesine katılan bireylerin büyük çoğunluğu karşıdan karşıya geçişlerde yolun güvenli olmadığını belirtmiştir. Bunun yanı sıra, yolu güvenli bulanların oranı oldukça düşüktür (%2,3) (Şekil 27).



Şekil 27. Katılımcıların “Bu yol boyunca yaya güvenliği büyük bir problemdir” ifadesine ilişkin görüşleri

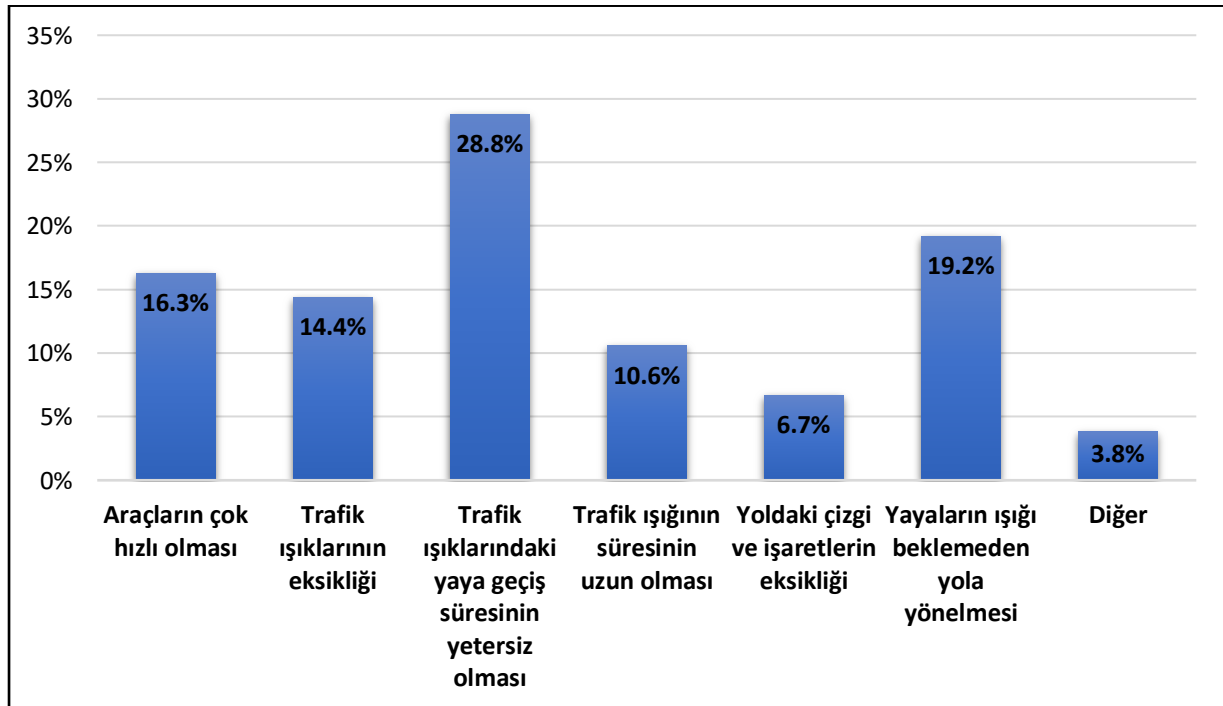
Ankete katılan bireylerin karşıdan karşıya geçmek için ışıklı yaya geçitlerindeki yeşil ışığın yanma süresinin yeterli olup olmadığına ilişkin görüşlerinin oransal dağılımları Şekil 28’de sunulmaktadır. “Karşıdan karşıya geçmek için yeşil ışığın süresi sizce yeterli midir?” sorusunu, katılımcıların %97,7’si

yeterli değil ve %2,3'ü ise yeterli olarak yanıtlamıştır. Elde edilen sonuçların ortalamasına bakıldığında, genel olarak ışıklı yaya geçitlerinde bulunan yeşil ışığın yanma süresinin yeterli olmadığı anlaşılmaktadır.



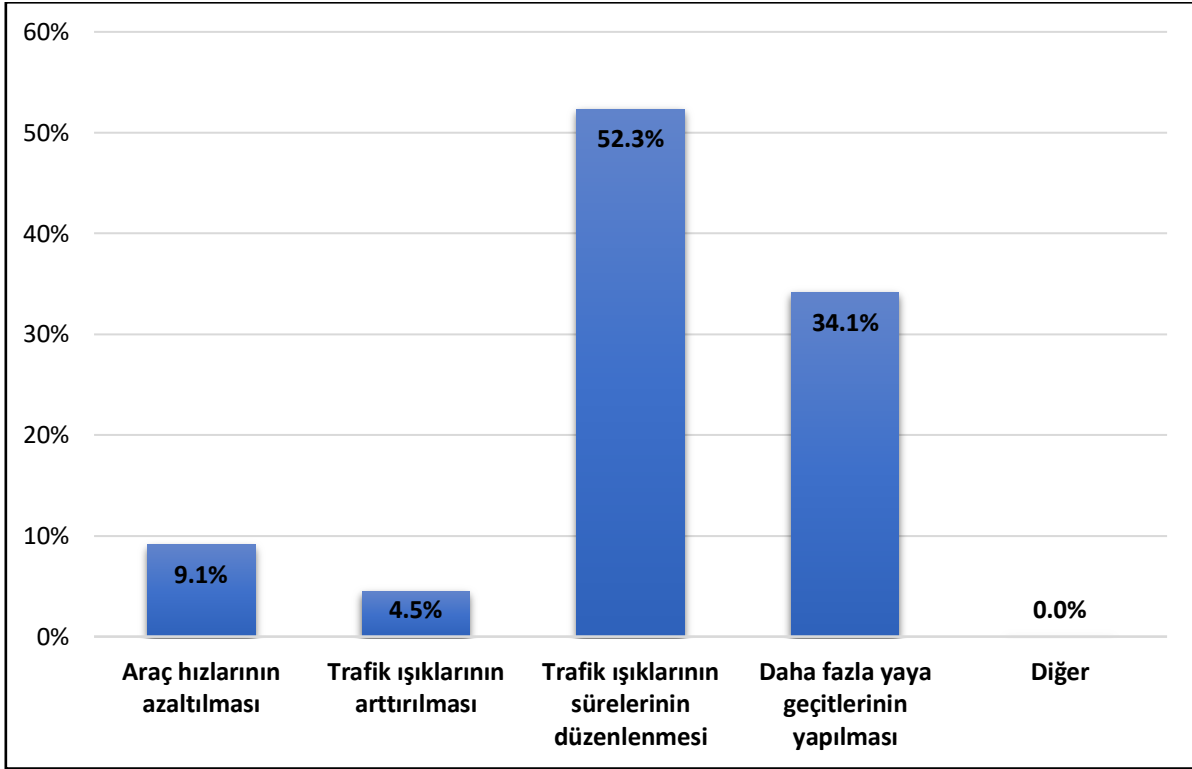
Şekil 28. Yeşil ışığın yanma süresinin yeterlilik durumu

Anket çalışması kapsamında Sait Altınordu Meydanı'nda yaya güvenliği açısından olumsuz etkenlerin değerlendirilmesine ilişkin dağılımlara bakıldığında, %28,8 oranı ile trafik ışıklarındaki yaya geçiş süresinin yetersiz olması ilk sırada yer almaktadır. Bu oranı %19,2 ile yayaların ışığı beklemeden yola yönelmesi ve %16,3 ile araçların çok hızlı olması izlemektedir. Aynı zamanda, trafik ışıklarının eksikliği, trafik ışığının süresinin uzun olması ve yolda çizgi ve işaretlerin eksikliğini oranları da azımsanmayacak niteliktedir (Şekil 29).



Şekil 29. Yaya güvenliği açısından olumsuz etkenler

Çalışma alanında yolun güvenliğini arttırmak için yapılması gerekenlerin sorgulamasından elde edilen sonuçlar Şekil 30'da verilmiştir. Yolun güvenliğini arttırmak için yapılması gerekenler arasında ilk sırada %52,3 oranı ile Trafik ışıklarının sürelerinin düzenlenmesinin gelmesi dikkate değer bir sonuçtur. Bu oranı %34,1 ile daha fazla yaya geçitlerinin yapılması takip etmektedir. Daha fazla yaya geçitlerin yapılması, araçların hızının azaltılmasını da sağlayacaktır. Bu nedenle, yaya geçitlerinin artırılmasıyla yayalar daha güvenli bir şekilde yolun karşısına geçme imkânı bulacaklardır. Katılımcıların sadece %9,1'i araç hızlarının azaltılması ve %4,5'i trafik ışıklarının artırılması gerektiğini belirtmiştir.



Şekil 30. Yolun güvenliğini arttırmak için yapılması gereken uygulamalar

4.9.2. Anketlerin çaprazlama (ki kare) analiz tekniğine göre değerlendirilmesi

Katılımcıların yaşları ve karşıdan karşıya geçme sıklığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=22,954, df=12, p=0,028<0,05). Tablo 2'de izlendiği üzere, %22,7 oranı ile günde birkaç kez ve ayda birkaç kez meydanın karşısına geçme sıklığı ilk sırada yer almaktadır (Tablo 2.). Karşıdan karşıya geçme sıklığı ile yaş arasındaki istatistiksel ilişkinin bulunduğu sonucu, bu tür bir güvenlik analizi ve önlem planlaması için önemli bir bulgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Veriler, katılımcıların yaşlarına göre karşıdan karşıya geçme sıklığında belirgin farklılıklar olduğunu işaret etmektedir. Özellikle günde birkaç kez ve ayda birkaç kez meydanın karşısına geçme sıklığının en yüksek olduğu görülmektedir. Bu bilgi, meydanın tasarımında ve güvenlik önlemlerinde dikkate alınmalıdır. Bu bulgu, özellikle günde birkaç kez ve ayda birkaç kez karşıdan karşıya geçenler için güvenli geçiş noktaları ve işaretlemelerin iyileştirilmesi, yaş gruplarına daha fazla dikkat edilmesi gerektiğini göstermektedir.

Sonuç olarak, bu istatistiksel ilişki, meydanın güvenliği ve erişilebilirliği konusunda daha iyi planlama ve tasarım yapmak için önemli bir veri sağlamaktadır. Yaya güvenliğini artırmak için özel önlemlerin geliştirilmesi, meydanın tüm kullanıcıları için daha güvenli bir çevre sağlayabilir.

			Karşıdan Karşıya Geçme Sıklığı					Toplam
			Günde Birkaç Kez	Haftada 1 Kez	Haftada Birkaç Kez	Ayda 1 Kez	Ayda Birkaç Kez	
Yaş Aralığı	Eki.20	Count	6	1	1	0	0	8
		Expected Count	1,8	1,5	,9	2,0	1,8	8,0
		% within Yaş	75,0%	12,5%	12,5%	0,0%	0,0%	100,0%
	21-30	Count	4	6	3	6	5	24
		Expected Count	5,5	4,4	2,7	6,0	5,5	24,0
		% within Yaş	16,7%	25,0%	12,5%	25,0%	20,8%	100,0%
	31-40	Count	0	1	1	4	3	9
		Expected Count	2,0	1,6	1,0	2,3	2,0	9,0
		% within Yaş	0,0%	11,1%	11,1%	44,4%	33,3%	100,0%
	41-50	Count	0	0	0	1	2	3
		Expected Count	,7	,5	,3	,8	,7	3,0
		% within Yaş	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	66,7%	100,0%
	Total	Count	10	8	5	11	10	44
		Expected Count	10,0	8,0	5,0	11,0	10,0	44,0
		% within Yaş	22,7%	18,2%	11,4%	25,0%	22,7%	100,0%

Katılımcıların yaşları ile karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetme durumu arasında anlamlı ilişki bulunmuştur (ki-kare=12,520 df=3 p=0,006<0,05). Tablo 3'ten anlaşıldığı üzere, genellikle her yaş grubunun karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetmediklerine yönelik cevapların çok daha fazla olduğu saptanmıştır. Sonuç olarak, yaş ile karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetme durumu arasındaki istatistiksel ilişki, trafik düzenlemeleri ve güvenlik önlemlerinin farklı yaş gruplarının güvenlik ihtiyaçlarını karşılaması gerektiğini göstermektedir. Bu şekilde, her yaş grubunun trafikte daha güvende hissetmesi sağlanabilir.

Tablo 2. Yaş aralığı ve karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetme durumu arasındaki ilişki

		Bu meydana karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetme durumu			
			Evet	Hayır	Total
Yaş Aralığı	10-20	Count	0	8	8
		Expected Count	0.5	7.5	8.0
		% within Yaş	0.0%	100.0%	100.0%
	21-30	Count	0	24	24
		Expected Count	1.6	22.4	24.0
		% within Yaş	0.0%	100.0%	100.0%
	31-40	Count	3	6	9
		Expected Count	0.6	8.4	9.0
		% within Yaş	33.3%	66.7%	100.0%
	41-50	Count	0	3	3
		Expected Count	0.2	2.8	3.0
		% within Yaş	0.0%	100.0%	100.0%
	Total	Count	3	41	44
		Expected Count	3.0	41.0	44.0
		% within Yaş	6.8%	93.2%	100.0%

Katılımcıların meslek grupları ve Sait Altınordu Meydanı boyunca yaya güvenliğinin büyük bir problem olmasına katılma durumu arasında anlamlı ilişki bulunmuştur (ki-kare=29,572, df=15, p=0,014<0,05). Bu anlamda, meslek grubu fark etmeksizin, çalışma alanında yaya güvenliğinin bir sorun olmadığına

yönelik tutum sergileyen katılımcıların oranlarının çok daha düşük olduğu görülmektedir (Tablo 4.). Bu, katılımcıların genel olarak yaya güvenliği sorununu kabul etmekte olduğunu göstermektedir.

Tablo 3. Meslek Grubu ve Yaya Güvenliğinin Büyük Bir Problem Olmasına Katılma Durumu Arasındaki İlişki

			Yaya Güvenliğinin Büyük Bir Problem Olmasına Katılma Durumu				
			Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Total
Meslek Grubu	Öğrenci	Count	0	0	16	2	18
		Expected Count	1.2	2.0	10.6	4.1	18.0
		%	0.0%	0.0%	88.9%	11.1%	100.0%
	Ev Hanımı	Count	0	0	1	0	1
		Expected Count	0.1	0.1	0.6	0.2	1.0
		%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%
	Memur	Count	1	4	1	1	7
		Expected Count	0.5	0.8	4.1	1.6	7.0
		%	14.3%	57.1%	14.3%	14.3%	100.0%
	İşçi	Count	0	0	1	1	2
		Expected Count	0.1	0.2	1.2	0.5	2.0
		%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	100.0%
	Serbest Meslek	Count	1	1	2	3	7
		Expected Count	0.5	0.8	4.1	1.6	7.0
		%	14.3%	14.3%	28.6%	42.9%	100.0%
	Diğer	Count	1	0	5	3	9
		Expected Count	0.6	1.0	5.3	2.0	9.0
		%	11.1%	0.0%	55.6%	33.3%	100.0%
	Total	Count	3	5	26	10	44
		Expected Count	3.0	5.0	26.0	10.0	44.0
		%	6.8%	11.4%	59.1%	22.7%	100.0%

Karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetme durumu ve yaya güvenliğinin büyük bir problem olmasına katılma durumu arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=14,619, df=3, p=0,002<0,05).

Aşağıdaki çizelgeden de izlenebileceği üzere, karşıdan karşıya geçerken güvenli hisseden katılımcıların, yaya güvenliğinin büyük bir problem olmasına katılma oranı düşükken, karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetmeyen katılımcıların, anılan ifadeye katılma oranının çok daha yüksek olduğu gözlenmektedir (Tablo 5.).

Tablo 4. Karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetme durumu ile yaya güvenliğinin büyük bir problem olmasına katılma durumu arasındaki ilişki

			Yaya Güvenliğinin Büyük Bir Problem Olmasına Katılma Durumu				
			Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Total
Karşıdan Karşıya Geçerken Güvenli Hissetme Durumu	Evet	Count	1	2	0	0	3
		Expected Count	0.2	0.3	1.8	0.7	3.0
		%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	100.0%
	Hayır	Count	2	3	26	10	41
		Expected Count	2.8	4.7	24.2	9.3	41.0
		%	4.9%	7.3%	63.4%	24.4%	100.0%
	Total	Count	3	5	26	10	44
		Expected Count	3.0	5.0	26.0	10.0	44.0
		%	6.8%	11.4%	59.1%	22.7%	100.0%

Meydan boyunca yaya ulaşımı altyapısının yetersiz olma durumu ve yeşil ışığın yanma süresinin yeterliliği arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir ilişki bulunmuştur (ki-kare=7,981, df=3, p=0,046<0,05) (Tablo 6.). Yeşil ışığın yanma süresi ile meydan boyunca yaya ulaşımı altyapısının yetersizliği arasındaki istatistiksel olarak anlamlı ilişkinin bulunması, meydanın yaya güvenliği ve erişilebilirliği açısından bazı önemli sorunları olduğunu göstermektedir. İstatistiksel analiz sonuçlarına göre, yeşil ışığın yanma süresinin yetersiz olduğu durumlarda yaya ulaşımı altyapısı da yetersiz bulunmuştur. Bu, yeşil ışık süresinin yaya geçişlerine yeterli zaman tanımadığını ve yaya güvenliğini riske attığını işaret edebilir. Yetersiz yeşil ışık süresi, yayaların hızla karşıdan karşıya geçmelerine neden olabilir ve bu da kaza riskini artırabilir. Ayrıca, yetersiz yaya ulaşımı altyapısı, yayaların güvenli bir şekilde yolun karşısına geçmelerini zorlaştırabilir. Yaya geçitlerinin, yaya yollarının veya uygun işaretlemelerin eksikliği, yayaların karşıdan karşıya geçmekte güçlük yaşamasına neden olabilir. Bu veriler, meydanın güvenliğini artırmak ve yayaların daha rahat bir şekilde hareket etmelerini sağlamak için gerekli önlemlerin alınması gerektiğini göstermektedir.

Tablo 5. Meydan boyunca yaya ulaşımı altyapısının yetersiz olma durumu ile yeşil ışığın yanma süresinin yeterliliği arasındaki ilişki

			Yeşil Işığın Yanma Süresinin Yeterliliği		
			Yeterli	Yeterli Değil	Total
Meydan boyunca yaya ulaşımı altyapısının yetersiz olma durumu	Katılmıyorum	Count	0	3	3
		Expected Count	0.1	2.9	3.0
		%	0.0%	100.0%	100.0%
	Kararsızım	Count	1	4	5
		Expected Count	0.1	4.9	5.0
		%	20.0%	80.0%	100.0%
	Katılıyorum	Count	0	25	25
		Expected Count	0.6	24.4	25.0
		%	0.0%	100.0%	100.0%
	Kesinlikle Katılıyorum	Count	0	11	11
		Expected Count	0.3	10.8	11.0
		%	0.0%	100.0%	100.0%
	Total	Count	1	43	44
		Expected Count	1.0	43.0	44.0
		%	2.3%	97.7%	100.0%

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde şehirlerin en büyük sorunlarından biri, trafik kazaları, trafik tıkanıklığı ve sıkışıklığı gibi ulaşım problemleridir. Bu sorunların başlıca nedenlerinden biri, bireylerin özel otomobil sahipliğinin artmasıyla birlikte kent içi trafiğin aşırı yoğunlaşmasıdır. Araştırmacı Meşhur'a (2008) göre, bu tür kentsel sorunların öncelikli ve etkili bir şekilde çözümü, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve buna bağlı olarak bireylerin özel araç kullanımının azaltılmasıdır. Özel araç kullanımını azaltmak için, şehir sakinlerine yüksek kaliteli, konforlu ve hızlı toplu taşıma seçenekleri sunulmalıdır. Sait Altınordu Meydanı'nın yaya güvenliği, bu çalışmanın merkezinde yer almıştır. Kentleşme ve otomobil odaklı ulaşım sistemlerinin yaygınlaşması ile kent merkezleri dışındaki yerleşimlerin artışı, Sait Altınordu Meydanı gibi bölgelerde otomobil kullanımının yoğunlaşmasına neden olmuştur. Bu durum, yayalar ve bisikletliler için güvenli, sürdürülebilir ve erişilebilir ulaşım sistemlerinin önemini artırmıştır.

Sait Altınordu Meydanı, kentin merkezine bağlanan önemli ulaşım arterlerinden biri olup, toplu taşıma koridoru olarak da büyük öneme sahiptir. Meydan üzerinde bulunan İZBAN, tramvay, otobüs ve dolmuş hatları, çevresindeki kentsel donatı alanlarına olan erişimi artırarak, yayaların yoğun bir şekilde kullanımını teşvik etmektedir. Ancak, meydanın yaya güvenliği açısından ele alındığında bazı sorunlar ortaya çıkmaktadır. Özellikle yaya geçitlerinin sayı ve konumu, meydanın kullanım saatlerine bağlı olarak farklılık gösteren trafik yoğunluğu, bisiklet yollarının düzeni ve trafik sinyalizasyon sistemlerinin etkinliği gibi konularda iyileştirmeler yapılması gerekmektedir.

Hafta içi ve hafta sonu analizleri, meydanın kullanım örüntülerini anlamamıza yardımcı olurken, özellikle iş çıkış saatlerinde ve öğle aralarında yaya trafiğinin arttığını göstermektedir. Bu bağlamda, meydanın trafik düzenlemeleri ve yaya güvenliği önlemleri, kullanıcıların güvenliğini artırmak ve daha yaşanabilir bir mekân oluşturmak amacıyla gözden geçirilmelidir. Trafik sinyalizasyon sistemleri ve bisiklet yolları gibi altyapı unsurları, meydanın kullanımına uygun şekilde optimize edilmelidir.

Meydandaki katılımcıların yaş grupları ile karşıdan karşıya geçme sıklığı arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki saptanmıştır. Özellikle günde birkaç kez ve ayda birkaç kez karşıdan karşıya geçme sıklığının daha yüksek olduğu görülmüştür. Bu bilgi, meydanın tasarımında ve güvenlik önlemlerinde yaş gruplarının bir kriter olarak dikkate alınması ve meydanın tüm kullanıcıları için daha güvenli bir çevre sağlayabileceğini göstermektedir.

Ayrıca, katılımcıların yaşları ile karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetme durumu arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Genellikle her yaş grubundan katılımcıların karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetmediklerine yönelik cevaplar ağırlıktadır. Trafik düzenlemeleri ve güvenlik önlemleri, farklı yaş gruplarının güvenlik ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte olmalıdır.

Meslek grupları ile Sait Altınordu Meydanı boyunca yaya güvenliği konusundaki endişeler arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Meslek grubu fark etmeksizin, çalışma alanında yaya güvenliğinin bir problem olmadığına yönelik tutum sergileyen katılımcıların oranları çok daha düşüktür. Bu, yaya güvenliği sorununun genel olarak kabul edildiğini göstermektedir.

Karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetme durumu ile yaya güvenliği konusundaki endişelere katılma durumu arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Karşıdan karşıya geçerken güvenli hisseden katılımcıların, yaya güvenliği sorunlarını kabul etme oranı daha düşüktür, karşıdan karşıya geçerken güvenli hissetmeyen katılımcıların ise bu sorunları daha fazla kabul ettiği gözlenmektedir.

Meydan boyunca yaya ulaşımı altyapısının yetersizliği ile yeşil ışığın yanma süresinin yetersizliği arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Bu, meydanın yaya güvenliği ve erişilebilirliği açısından bazı önemli sorunları işaret etmektedir. Yetersiz yeşil ışık süresi, yayaların hızla karşıdan karşıya geçmelerine neden olarak kaza riskini artırmaktadır. Ayrıca, yetersiz yaya ulaşımı altyapısı, yayaların güvenli bir şekilde yolun karşısına geçmelerini zorlaştırmaktadır. Hemzemin yaya geçitlerinin, veya uygun işaretlemelerin eksikliği, yayaların karşıdan karşıya geçmekte güçlük yaşamalarına neden olmaktadır.

Bu bulgular, Sait Altınordu Meydanı'nın güvenliği ve erişilebilirliği konusunda daha iyi planlama ve tasarım yapmak için önemli veriler sağlamaktadır. Yaya güvenliğini artırmak için yaş gruplarına özel önlemlerin geliştirilmesi, meydanın tüm kullanıcıları için daha güvenli bir çevre sağlayabilir. Yaya yollarının ve yaya geçitlerinin iyileştirilmesi, trafik ışıklarının ve bilgilendirme tabelalarının eklenmesi gibi önlemler, Sait Altınordu Meydanı'nın yaya güvenliğini artırmak için atılması gereken adımlar arasındadır.

Sait Altınordu Meydanı'nda yapılan yaya güvenliği değerlendirmesi sonuçlarına dayanarak, aşağıda belirtilen öneriler, meydanın yaya güvenliğini artırmak ve daha erişilebilir hale getirmek için göz önünde bulundurulmalıdır:

- Meydanın tasarımı, toplanan veriler ve elde edilen bilgiler temel alınarak yeniden düşünülmeli ve sürdürülebilir bir kullanımı destekleyecek güçlü bir öneri geliştirilmelidir. Sait Altınordu Meydanı'nın etkili bir yeniden tasarımı teşvik etmek amacıyla, ulusal ya da uluslararası düzeyde bir meydan tasarım yarışması düzenlenmesi, çeşitli tasarım perspektiflerini bir araya getirerek kapsamlı ve yenilikçi çözümlerin ortaya çıkmasına olanak tanıyabilir.
- Meydan içerisinde bulunan tramvay hattı, toplu taşıma güzergahları, dolmuş hatları, özel araç trafiği ve yaya trafiği tarafından oluşturulan yoğunluğu azaltmak amacıyla alternatif ulaşım güzergahlarının tasarlanması kaçınılmazdır. Bu bağlamda, tramvay hattının ve durak noktalarının revize edilmesi, toplu taşıma güzergahlarının meydanın çevresine taşınması gibi stratejiler üzerinde düşünülmelidir.
- Meydan içerisinde yayaların ve sürücülerle etkileşimi sınırlayan düzenlemeler (Yaya geçitlerini genişletmek, yaya yollarını belirgin hale getirmek, renklendirmek veya işaretlemek hem yayalar hem de sürücüler için bilgilendirici levhalar eklemek, araç trafiğini düzenlemek için belli saatlerde veya etkinlik günlerinde meydanları trafiğe kapamak ve hız sınırlamaları getirmek gibi) yapılmalıdır.
- Sait Altınordu Meydanı'ndaki yaya yollarının genişletilmesi ve bakımı yapılmalıdır. Yaya yollarının düzgün, engelsiz ve iyi aydınlatılmış olması, yayaların güvenli bir şekilde hareket etmelerine olanak tanıyacak şekilde tasarlanması gerekmektedir.
- Meydan boyunca daha fazla hemzemin yaya geçidi eklenmeli ve bu geçitlerin yayaların hareketliliğini artırmak için tasarlanmış olduğundan emin olunmalıdır. Bölgedeki yoğunluğu hafifletmek adına mevcut hemzemin yaya geçitlerine ek olarak meydanın yakın çevresinde alternatif hemzemin yaya geçidi güzergahları eklenmelidir.
- Meydanın farklı bölgelerine uygun trafik ışıkları ve yaya bilgilendirme tabelaları eklenmelidir.
- Meydanın çeşitli bölgelerindeki yeşil ışık süreleri, yayaların rahatça karşıdan karşıya geçmelerini sağlayacak şekilde ayarlanmalıdır.
- Meydanı Kordon'a bağlayan etkili yönlendiricilerin kurulması ve sahile çıkışlar için çeşitli alternatif güzergahların planlanması, kullanıcıların daha kolay ve verimli bir ulaşım deneyimi yaşamalarını sağlamak için değerlendirilmelidir.

- Yaya güvenliği eğitim kampanyaları düzenlenmeli ve özellikle özel araç sahipleri ve toplu taşıma kullanıcılarına trafik kuralları ve trafik farkındalık eğitimi verilerek bilinçlendirme yapılmalıdır.
- Yapılan iyileřtirmelerin etkisini sürekli olarak izlemek ve meydanaaki yaya güvenliği konusunda düzenli deęerlendirmeler yapmak önemlidir.

Sait Altınordu Meydanı'nın yaya güvenliği için bu önerilere uyulması, meydanın daha güvenli ve erişilebilir hale gelmesini sağlayabilir. Bu neriler, meydanın sadece otomobil odaklı olmadığını, aynı zamanda yayaların ve bisikletlilerin ihtiyaçlarını da karşıladığını gösterir. Bu Şekilde, meydanın tüm kullanıcıları için daha güvenli bir evre sağlanabilir.

6. KAYNAKLAR

Gitelman, V., Balasha, D., Carmel, R., Hendel, L. ve Pesahov, F., 2012, Characterization of pedestrian accidents and an examination of infrastructure measures to improve pedestrian safety in Israel, Accident Analysis & Prevention, 44 (1), 63-73.

Highway, A. A. o. S. ve Officials, T., 2011, A policy on geometric design of highways and streets, p. McAndrews, C., Pollack, K.M., Berrigan, D., Dannenberg, A.L. ve Christopher, E.J., 2017, Understanding and improving arterial roads to support public health and transportation goals, American Journal of Public Health, 107 (8), 1278-1282.

Meşhur, M.Ç., 2008a, Popülist Belediyeciliğin Kente Yakıştırdıkları (!); Köprülü Kavşaklar ve Yaya Üst Geçitleri Mimarlar Odası Konya Şubesi, 4-9.

Keleş, R., 1980, Kentbilim terimleri sözlüğü, Sevinç Basımevi, p.

Şenkaynak, P., 2010, Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Önemi ve İstanbul'daki Bazı Örneklerin İncelenmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

TÜİK (2022), Kaza İstatistikleri

URL-1 : <https://yayadernegi.org/>

URL-2: <https://www.eshot.gov.tr/tr>