

TOPLANTI NO: 26

YÖNETİŞİM TOPLANTILARI

YER : Lucky's Club
TARİH : 03.12.2025
GÜNDEM : Karayolları ve Trafik
TEMSİLCİ : Pelin SEVEN AKSU

TMMOB MİMARLAR ODASI KUŞADASI TEMSİLCİLİĞİ RAPORU

Kuşadası'nın nüfusu 2023 yılı TÜİK verilerine göre bir önceki seneye göre %17,7 oranında artarak 133.177'ye ulaşmıştır. Nüfus artışına paralel olarak trafiğe kayıtlı araç sayısı da artmaktadır. Bu durum araç yoğunluğu artan birçok şehir ve ilçede olduğu gibi, ilçemizde de trafik yoğunluğunu beraberinde getirmektedir. Park yeri sorunları, trafik sıkışıklığı kaynaklı zaman kaybı ve yakıt israfı, bir sera gazı olan CO₂ salımı sonucu oluşan hava kirliliği ve yol açtığı iklim krizi, trafik gürültüsü, güvenlik, yaşam kalitesinin düşmesi, toplumsal eşitsizlik vb. sorunlar da bu yoğunluğun olağan sonuçları olarak yaşanmaktadır. Tüm bu sorunların bütüncül bir yaklaşım ile ele alınması etkin kaynak kullanımı adına önemli görünmektedir. Bu sebeple araç trafiğinin yanı sıra bahsedilen diğer sorunlar da rapor kapsamında ele alınmıştır. Oluşan bu sorunlar arasında kısa dönemde çözülebilecek konular olduğu gibi, uzun dönemde ele alınması gerekli konular da mevcuttur.

SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İlçemiz kent merkezi ana arterlerindeki (Atatürk Bulvarı, İnönü Bulvarı) yol kenarlarında zaman zaman çift sıra halinde de oluşan araç park uygulaması (kamu kurum, özel işyeri vb. çalışanlara ait şahsi araçlar, reklam giydirmeli araçlar vb. kamusal kullanıma ait alanı uzun süreli olarak işgal etmektedir.) Bu kapsamda ana arterlerde kısa süreli park uygulamasına geçiş yapılabilir.

İlave olarak otomobil ile kent merkezine girişı zorlaştıarak/ücretlendirerek, kent içi otomobil kullanımı sınırlandırılabilir böylelikle yürüme, bisiklet, elektrikli scooter, toplu taşıma vb. ulaşım türleri teşvik edilebilir. Yaya ve bisiklet yollarının artırılması gibi yeşil ulaşım tercihleri aynı zamanda küresel ısınmaya yol açan CO₂ salımını ve hava kirliliğini azaltarak yaşam kalitesini yükseltecek bir önlem olacaktır.

Artan trafik yoğunluğuna cevap verecek otopark vb. çözümler oluşturmak yerine araç kullanımını kısıtlamak doğal çevrenin taşıt park alanı olarak asfalta dönüşümünü minimize ederek geçirgen yüzeyleri arttırmayı ve aynı zamanda taşkın riskine karşı drenajı sağlayacaktır. Yine bu önlemler kapsamında yeşil ve mavi altyapı alanlarını arttıracak hava koridorları, yeşil alanlar ve önceden kapatılmış akarsu yatakları tespit edilip gün yüzüne çıkartılarak su yollarının planlanması gibi çözümler uygulanabilir. Bu sayede artan CO₂ yutak alanları mikroklima etkisi yaratacaktır.

Tarihi çevrenin kent bütünüyle ilişkisinin güçlendirilmesi ve koruma-kullanma dengesinin sağlanması amacıyla ulaşım kararları makro ve mikro ölçekte ele alınmalıdır. Tarihi sit alanı çeperinde kurgulanacak otopark alanları ile kent merkezi arasında güvenli ve yürümeyi teşvik eden yaya geçişleri düzenlenerek alanın kentle entegrasyonu sağlanmalıdır. Barbaros Hayrettin Paşa gibi kentin tarihi değere sahip, turistik ve yaya kullanımı yoğun olan alanlarda yayaların serbest dolaşabilmesini, hava kirliliği ve egzoz gazlarından arınmış yeşil alanları ve kuş sesleriyle kentin tarihi merkezini daha güvenli ve algılanabilir bir şekilde deneyimleyebilmek adına ilave yayalaştırma önlemlerinin alınması. Bu bölgeye gereken servis ve malzeme girişlerinin bir aktarma istasyonu üzerinden tek tip vagonlu (Utrecht'te uygulanmakta olan Cargo Hopper benzeri) elektrikli araçlar ile sağlanması,

Tarihi kent merkezlerinde koruma ve erişilebilirlik dengesini sağlamak, küresel çapta uygulanan ve başarıyla sonuçlanan bir zorunluluktur. Alan içerisinde ise; Anıt Sokak, Aslanlar Caddesi, Yıldırım Caddesi, Sarı Sokak ve Güzel Sokak başta olmak üzere, geleneksel dokusunun dar olduğu bölgelerde araç trafiğinin yayalaştırma ile arındırılması ve sit alanı içerisindeki erişimin özel geliştirilmiş çevre dostu ulaşım araçlarıyla (elektrikli shuttle, buggy vb.) sağlanması, motorlu taşıt trafiğinden kaynaklı titreşimin (vibrasyon) tarihi yağma yapılarında yarattığı fiziksel yıpranma ve bozulmaları engellemek adına kritik öneme sahiptir. Bu strateji; İspanya'nın Toledo (tarihi merkezin dışına otopark ve mikro-otobüs kullanımı), İtalya'nın Floransa (ZTL- "zona a traffico limitato" Kısıtlı Trafik Bölgeleri ile

kamera denetimli erişim kontrolü), Belçika'nın **Gent** (kapsamlı trafik sirkülasyon planıyla büyük ölçekli yayalaştırma) ve Slovenya'nın **Ljubljana** (merkezin tamamen yayalaştırılması) gibi güncel ve başarılı tarihi kent örneklerinde yaygın olarak uygulanmaktadır. Bu yaklaşımlar, motorlu araç trafiğini merkezin dışına yönlendirerek kentlilerin ve turistlerin tarihi alanları güvenli, sessiz ve araç egzozlarından arınmış bir şekilde deneyimlemesine olanak tanımaktadır.

Kent genelindeki motor tipi araçların yayalaştırılan alanları, yaya geçitlerini ve kaldırımları kullanmalarının önüne geçilmesi gerekmektedir. Bu ve trafik kurallara uymayan, ters yönde giden motor sürücülerinin tespit edilebilmesi adına denetim yanı sıra **plaka tanıma vb. akıllı sistemlerden** yararlanılabilir.

Davutlar, Güzelçamlı, Yaylaköy, Kirazlı vb. yerlere ulaşımın kent içi ulaşım göre daha zor olması. Bu kapsamda kentin her noktasına eşit düzeyde erişimi sağlayabilecek kapsamlı ve verimli toplu taşıma sistemleri oluşturarak, toplumsal eşitlik ve kentsel hareketliliği kent geneline yayarak kentin çok merkezli gelişimine de katkı sağlayacaktır. Kuşadası lineer ve bu lineerlik boyunca görece düzlük bir yerleşim olduğu için deniz ulaşımı ve hafif raylı ulaşım seçenekleri kentsel hareketlilik sistemine entegre edilebilir. Çevre yerleşimlerle (İzmir) bağlantıları olanaklı kılan üst ölçekli ulaşım planlanması ile bu deniz ve raylı sistemlerin entegre edilmesi de daha üst ölçekli çözümler olarak değerlendirilebilir.

Engelli vatandaşlar için kimi yerlerde uygun olmayan yüksek bordür taşları vb. durumların tespiti ve engelli yürüme alanlarına park edilen araçlara ilişkin denetimlerin sıklaştırılması,

Trafik yoğun kavşakların ve dar kesişim noktalarının (Gençlik Caddesi üzerinde mevcut belediye binasının hemen doğusunda bulunan kesişim yolu, meteoroloji önündeki kavşak vb.) kaza risklerini azaltmak ve uzun araç dönüşlerinde teknik gereklilikleri sağlamak adına yeniden düzenlenmesi,

Kuşadası Çevre Yolu'nun (viyadük gibi) kenti ikiye bölen yüksek yapısı, kentsel yaşamı fiziksel ve görsel olarak koparan ciddi bir 'bölücü etki' yaratmaktadır. Bu sorunun çözümü için sadece trafik akışını yönetmek değil, aynı zamanda karayolu yapısını kentsel bütünlüğü sağlayacak şekilde dönüştüren kentsel tasarım odaklı yaklaşımlar benimsenmelidir. Dünya çapındaki başarılı uygulamalara şekilde, çevre yolunda **yaya ve bisiklet yolları veya yeşil**

alanlar yaratılmalı; ya da viyadük altları atıl olmaktan çıkarılıp gerekli güvenlik önlemleri alınarak aktif yaya ve bisiklet aksları olarak düzenlenmelidir. Bu bütüncül dönüşüm stratejisi, Kuşadası'nın ikiye ayrılmış yakalarını yeniden birleştirerek kentle bağ kuran güvenli ve erişilebilir geçişleri sağlayacaktır.

Bu sorunları aslında araçların değil, insanların yarattığı göz önünde bulundurulduğunda; trafik konusu kapsamında uygulanan/uygulanacak planların kent sakinlerine tanıtılması, çeşitli kullanıcılara (yaya, motorlu/bisikletli, özel, ticari vs.) eğitimler verilmesi ve farkındalık çalışmalarının okullardan başlayarak daha yoğun bir şekilde uygulanması sağlanabilir. Bu kapsamda Fethi Sekin Trafik Eğitim ve Yaşam Alanı kent adına olumlu bir gelişme olmuştur.

SONUÇ

Trafik yoğunluğunun yarattığı sorunların kapsamlı ve bütüncül bir yaklaşımla ele alınması sürdürülebilir kentsel ulaşım, çevresel sürdürülebilirlik ve iklim değişikliği, toplumsal adalet ve yaşam kalitesinin eş zamanlı iyileştirilmesi adına da bir fırsattır. Özetle tüm dünya ülkelerinde de olduğu gibi ana kriter kenti otomobile uyduran bir yaklaşım yerine, ulaşımı kent yaşamına uygun hale getiren bir yaklaşımın benimsenmesidir.

Rapor kapsamında ele alınan konulara ilişkin önerilerimiz, kentimizin gelişimi ve sürdürülebilirliği açısından en doğruyu üretmek adına tartışmaya ve tüm paydaşların katkısı ile geliştirilmeye açıktır. Ulaşım konusuna ilişkin çözümlerin hayata geçmesi çok boyutlu ve çok paydaşlı bir çalışma ve bir süreç gerektirmektedir. Bu kapsamda kısa, orta veya uzun vadeli çalışmaların yapılması hususunda temsilcilik olarak üzerimize düşen her türlü katkıyı sağlamaya hazır olduğumuzu da belirtmek isteriz.

Saygılarımızla,

TMMOB MİMARLAR ODASI KUŞADASI TEMSİLCİLİĞİ
20.DÖNEM YÖNETİM KURULU

Konu ile ilgili referans kaynaklar;

SKUP

CIVITAS MIMOSA

AUS Eylem Planı

İklim Değişikliği Eylem Planı

Trafik Mükemmeliyet Projesi

Adres : İkiçeşmelik Mah., Süleyman Demirel Bul., No:31/4 Kuşadası/AYDIN
E-posta : kusadasi@mo.org.tr
Telefon : 0256 612 28 90
Web : <https://kusadasi.izmimod.org.tr/>

Ayrıntılı Bilgi İçin : Pelin Seven Aksu
Başkan