

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**ULAŞIM ANA PLANI VE DİYARBAKIR KENT
ÖLÇEĞİNDE İRDELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

İSKENDER DEMİR

İSTANBUL, 2013

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

**ULAŞIM ANA PLANI VE DİYARBAKIR KENT
ÖLÇEĞİNDE İRDELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

İSKENDER DEMİR

Tez Danışmanı: PROF.DR. MUSTAFA ILICALI

İSTANBUL, 2013

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: Ulaşım Ana Planı ve Diyarbakır Kent Ölçeğinde İrdelenmesi
Öğrencinin Adı Soyadı: İskender DEMİR
Tez Savunma Tarihi:22.04.2013

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç. Dr. F.Tunç BOZBURA
Enstitü Müdürü
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Program Koordinatörü
İmza

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Mustafa ILICALI

Ek Danışman
Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN

Üye
Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

ÖNSÖZ

Tezimin her aşamasında yol gösterip değerli fikirleri ile katkıda bulunan Danışman Hocam Sayın Prof. Dr. Mustafa ILICALI' ya, tez konum ile ilgili bana yardımcı olan Sayın Doç. Dr. Pınar PELİN ÖZDEN'e ve Sayın Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN' e, çalışmalarım sırasında bana destek olan arkadaşlarıma teşekkür ederim.

Nisan 2013

İskender DEMİR
Şehir Plancısı

ÖZET

ULAŞIM ANA PLANI VE DİYARBAKIR KENT ÖLÇEĞİNDE İRDELENMESİ

İskender Demir

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Prof.Dr. Mustafa Ilıcalı

Nisan 2013, 99 Sayfa

Dünyada küreselleşme ile birlikte artık ülkelerin değil kentlerin rekabet ettiği bir zamana tanıklık etmekteyiz. Sosyal, mekânsal ve ekonomik anlamda kentsel yaşam kalitesinin artması kentsel nüfusun artışına neden olup, kentlerin çeperlerini genişleterek yayılmasına neden olmuştur. Tüm bu gelişmeler özellikle kent merkezinde yoğun bir hareketliliğe neden olmuştur. Kentlerde gelişen bu durum imar planları ile birlikte ulaşım planlarının bütüncül bir plan yaklaşımıyla gelişmesine neden olmaktadır. Diyarbakır metropol bir kent olmasına rağmen ne yazık ki 2011 yılına kadar bir ulaşım planı yapılmamıştır. Özellikle Cumhuriyet sonrası kentin sur dışına çıkması ile birlikte kent büyük bir yapılaşmaya maruz kalmıştır.1980 sonrası kentte gelen göç plansız yapılaşmaya neden olmuş olup mevcut ulaşım sistemleri yetersiz kalmıştır. Kent merkezindeki tren istasyonu, havaalanı, askeri üsler gibi büyük arazi kullanımları ile Dicle Vadisi, Hevsel Bahçeleri gibi doğal eşikler kentsel ulaşımında darboğaza neden olmuştur. Bu çalışmada, Diyarbakır kent içi ulaşımında yer alan ulaşım türlerinin mevcut durumu Ulaşım Ana Planı verilerine göre değerlendirilerek oluşan ulaşım sorunlarına yönelik kent merkezinde ve yakın çevresinde çözüm önerisi olarak bir yayalaştırma alanı geliştirilip sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Kentiçi Ulaşım, Ulaşım Master Planı, Ulaşım sorunları, Yaya Ulaşımı

ABSTRACT

TRANSPORTATION MASTER PLAN, AND SET THE CITY ON THE SCALE OF THE EVALUATION OF

İskender DEMİR

April 2013, 99 Pages

In the world of globalization, we are now the countries are not of the cities competing in a time of testimony. The social, spatial and economic terms, the urban quality of life, increase of the urban population leads to the increase in the cities, the wall of expanding the spread of the cause. All of these developments, especially in the city centre of an intense mobility. Cities in developing this situation with the development plans together with the transport plans, a holistic plan approach to the development of the cause. Diyarbakir metropolis of a city, although, unfortunately, until the year 2011 a transportation plan has been made. Especially after the Republic of the city fortification to go out together with the city construction is exposed to kalmistir.1980 post-city migration from the unplanned construction have been caused by existing transportation systems are inadequate. City centre, train station, airport, military bases, such as the major land uses, with the Tigris Valley, Hevsel Gardens as well as the natural thresholds for the urban public transport from the downturn. In this study, the city of Diyarbakir in the transportation in the area of transport of the species of the current situation are determined to be of transport problems of the city centre and in close vicinity of the solution to the suggestions offered in the fields.

Keywords: Transportation, Urban Transportation, Transportation Master Plan, Transportation Issues, Pedestrian Access

İÇİNDEKİLER

TABLOLAR.....	viii
ŞEKİLLER.....	ix
KISALTMALAR	xi
1. GİRİŞ	1
1.1 AMAÇ VE KAPSAM.....	1
1.2 ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ.....	2
1.3 KAVRAM VE TANIMLAR	2
2. DİYARBAKIR KENT VE ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ	4
2.1 TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE KENT MAKROFORMUNUN GELİŞİMİ	5
2.2 DİYARBAKIR İMAR PLAN SÜREÇLERİ	9
2.3 KENT MAKROFORMUNUN OLUŞUMU	14
2.4 PLAN KARARLARINDA ULAŞIM	18
3. DİYARBAKIR'IN ULAŞIM OLANAKLARI	20
3.1 KARAYOLU ULAŞIM ALTYAPISI	20
3.2 DEMİRYOLU ULAŞIM ALTYAPISI	23
3.3 HAVAYOLU ULAŞIM ALTYAPISI	24
3.4 KENTİÇİ ULAŞIMIN ALTYAPISI.....	25
3.4.1 YAYA ULAŞIMI MEVCUT DURUMU.....	29
4. ULAŞIM ANA PLANI (2011-2025)	32
4.1 DİYARBAKIR'IN SOSYO-EKONOMİK YAPISI	35
4.2 ULAŞIM ANA PLANINA GÖRE DİYARBAKIR'DA YOLCULUK VERİLERİ.....	38
4.3 YAYA ANKETLERİ	47
4.4 ULAŞIM MODELİNİN OLUŞTURULMASI VE KALİBRASYONU	51
4.5 HEDEF YILI SOSYO EKONOMİK VERİ TAHMİNLERİ	56
4.5.1 NÜFUS	56
4.5.2 İŞGÜCÜ – İSTİHDAM	56
4.5.3 ÖĞRENCİ SAYISI.....	56
4.5.4 HANE HALKI GELİRİ	57

4.5.5 OTOMOBİL SAHİPLİĞİ.....	57
4.5.6 HEDEF YILI YOLCULUK TAHMİNLERİ.....	57
4.5.7 YOLCULUK DEĞERLERİ.....	57
4.5.8 YOLCULUK ÜRETİM-ÇEKİMLERİ.....	58
4.5.9 YOLCULUK DAĞILIMI	58
4.5.10 TÜREL SEÇİM	58
4.6 ALTERNATİF SENARYOLARIN OLUŞTURULMASI VE MODELDE TEST EDİLMESİ.....	58
4.7 KENT MERKEZİNİN ARAÇ TRAFİĞİNİN AZALTILMASI VE TOPLU TAŞIMAYA YÖNLENDİRİLMESİ POLİTİKALARI.....	61
4.7.1 RAYLI SİSTEM HAT PLANLAMASI.....	63
4.7.2 KENT MERKEZİ TRAFİK SİRKÜLASYON DÜZENLEMELERİ	65
4.7.3 YAYA YOĞUNLUKLU KULLANILAN ALANLAR.....	66
4.7.4 BİSİKLET ULAŞIMI DÜZENLEMELERİ	70
5. DİYARBAKIR ULAŞIM ANA PLANININ YAYA PERSPEKTİFİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA : BAĞLAR İLÇESİ ÖRNEĞİ.....	72
5.1BAĞLAR İLÇESİNDE KENTLEŞME VE PLANLAMA SÜRECİNE BAKIŞ.....	72
5.2ANKET ÇALIŞMASI VE YÖNTEMİ.....	73
5.3ANALİZLER VE BULGULAR.....	75
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	87
KAYNAKÇA.....	97
EKLER.....	98
EK .1 YAYA ANKET ÖRNEĞİ	98
EK .2 AVRUPA KENTSEL ŞARTI-2	99

TABLULAR

Tablo 2.1. İmar Plan Süreçleri.....	10
Tablo 2.2. İlçe Nüfusları	12
Tablo 2.3. Ortalama Hane halkı Büyüklüğü	14
Tablo 2.4. Diyarbakır Büyükşehir Nüfus Tahmini.....	14
Tablo 3.1: Karayolu verileri	20
Tablo 3.2. Toplu Taşıma Araç Kapasiteleri	28
Tablo 4.1. İlçelere Göre Bireylerin Eğitim Durumu Karşılaştırması	35
Tablo 4.2. İlçelere Göre Ortalama Hane halkı Geliri	36
Tablo 4.3. İlçelere Göre Gelir Grupları.....	37
Tablo 4.4. İlçe Bazında Türlere Göre Toplam Araç Sayısı.....	37
Tablo 4.5. İlçelere Göre Otomobil Sahipliği.....	38
Tablo 4.6. Hareketlilik Oranları Karşılaştırması	39
Tablo 4.7. Amaçlarına ve Araç Türlerine Göre Yolculuk Süreleri (Dakika).....	40
Tablo 4.8. Araç Türlerine Göre Ortalama Yolculuk Süreleri.....	40
Tablo 4.9. Tüm Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı	41
Tablo 4.10. Yolculuk Amaçlarına Göre Yaya Yolculukları	48
Tablo 4.11. Anket Noktasına Gelişte Kullanılan Araç Türü.....	49
Tablo 4.12. Mevcut Karayolu Ağı İşletme Özellikleri	50
Tablo 4.13. Mevcut Karayolu Ağı Şerit Sayıları.....	50
Tablo 4.14. Paklanma Durumu.....	51
Tablo 4.15. İlçelere Göre Sosyoekonomik Veriler	52
Tablo 4.16. Karayolu Sistemi Verileri	52
Tablo 4.17. Türel Seçime Göre Alternatifler Arası Karşılaştırılma (%).....	61
Tablo 5.1. Bağlar İlçesi-Büyükşehir 2012 Nüfusları.....	72
Tablo 5.2. Anket Yerine Göre Gözlem Sayısı.....	73
Tablo 5.3. Yolculukların Amaçlarına Göre Yüzdesele Dağılımı.....	77

ŞEKİLLER

Şekil 2.1. Diyarbakır'da günümüze kadar ulaşmış yapılar ve dönemleri	5
Şekil 2.2. Diyarbakır Hava Fotoğrafı -1917.....	7
Şekil 2.3. Diyarbakır Sur Ulaşım Haritası	9
Şekil 2.4. Kent Planlarının Yayılma Alanları.....	11
Şekil 2.5. 1/2500 Diyarbakır Nazım İmar Planı	12
Şekil 2.6. İlçelere Göre Nüfus Dağılımı,2012	13
Şekil 2.7. Diyarbakır Kenti Nüfus Dağılımı	13
Şekil 2.8. Kentin Tarihsel Gelişimi	17
Şekil 3.1. Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Karayolu Altyapısı	19
Şekil 3.2. Yol Ağı Kadelenmesi	21
Şekil 3.3. Diyarbakır Şehirlerarası Yolcu Terminali Konumu.....	22
Şekil 3.4. Mevcut TCDD Hatları.....	23
Şekil 3.5. Erzincan-Diyarbakır-Mardin YHT Projesi.....	24
Şekil 3.6. Diyarbakır Havaalanı Konumu	25
Şekil 3.7. Diyarbakır Belediye Otobüsü Hat Güzergâhlar	26
Şekil 3.8. Diyarbakır Özel Halk Otobüsü Hat Güzergâhları.....	27
Şekil 3.9. Diyarbakır Kooperatif Minibüsleri Hat Güzergâhları	27
Şekil 3.10. Yaya Ulaşım Alanları.....	29
Şekil 4.1. Trafik Analiz Zonları.....	34
Şekil 4.2. Yolculukların Amaçlarına Göre Yüzdesel Dağılımı.....	39
Şekil 4.3. Araçlı Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı	41
Şekil 4.4. Perde Hattı Sınırları ve Kesit Noktaları.....	43
Şekil 4.5. Kordon - 1 Hattı Sınırları ve Kesit Noktaları	44
Şekil 4.6. Kordon Yolcu Hacimlerinin Kesitlere Göre Dağılımları	45
Şekil 4.7. Sur Kordonu Sayım Noktaları	46
Şekil 4.8. Yaya Anketleri Uygulama Yerleri	47
Şekil 4.9. Mevcut Karayolu Ataması Hacim Kapasite Değerleri-Zirve Saat.....	54
Şekil 4.10. Toplu Taşıma Ataması Yolculuk Sayıları - (24 Saat)	55
Şekil 4.11. Raylı Sistem Güzergâhları	64

Şekil 4.12. Kent Merkezi Trafik Sirkülasyon Projesi.....	65
Şekil 4.13. Kent Bütünü Uzun Vadeli Bisiklet Yolları.....	71
Şekil 5.1. İlçelere Göre Nüfus Dağılımı	73
Şekil 5.2. Yaya Anketi Uygulama Yerleri	74
Şekil 5.3. Cinsiyet Durumu	75
Şekil 5.4. Çalışma Durumu	75
Şekil 5.5. Yaya Hareketlerinin Dağılımı.....	76
Şekil 5.6. Yolculukların Amaçlarına Göre Yüzdesel Dağılımı	77
Şekil 5.7. Yürüme Süresi	78
Şekil 5.8. Yolculuklarınızın Tamamını Yaya Olarak Yapabilir misiniz?.....	78
Şekil 5.9. Yayalaştırma Gerekçesi.....	79
Şekil 5.10. Mahallere Göre Yaya Yolculuklar	79
Şekil 5.11. Yaya Yoğunluk Dağılımları.....	80
Şekil 5.12. Yayalaşmasını İstedığınız Bölgeler.....	80
Şekil 5.13. Yaya Hareketlerinin Mahallelere Dağılımı	81
Şekil 5.14. Yaya Hareketlerinin Dağılımı ve Odak Noktaları	82
Şekil 5.15. Kent Merkezindeki Yaya Odak Alanları	83
Şekil 5.16. İstasyon alanı Uydu Görüntüsü.....	84
Şekil 5.17. İstasyon Alanı	85
Şekil 5.18. Ekinciler Caddesi	85
Şekil 5.19. Sanat Sokağı.....	86
Şekil 5.20. Bağlar Bölgesi.....	86
Şekil 6.1. İstasyon Alanı	91
Şekil 6.2. Çalışma Alanı Eskiz	92
Şekil 6.3. Trafik Sirkülasyon Önerileri.....	93

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ADNKS	: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
AYGM	: Altyapı Yatırımlar Genel Müdürlüğü
Cad.	:Cadde
DHMİ	:Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DUAP	: Diyarbakır Ulaşım Ana Planı
HRS-LRT	: Hafif Raylı Sistem
KM	:Kilometre
KO	:Kordon Kesit Noktası
M	:Metre
M2	:Metrekare
M.Ö.	:Milattan Önce
M.S.	:Milattan Sonra
P	:Perde Kesit Noktası
SK.	:Sokak
SKO	:Sur Kordon Noktası
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TL	:Türk Lirası
TT	: Ticari Taksi
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UKOME	:Ulaşım Koordinasyon Merkezi
YHT	: Yüksek Hızlı Tren
Y.Y.	:Yüzyıl

1. GİRİŞ

Kent içi ulaşım kentlerdeki temel işlevler olarak sayılan konut, ticaret, eğitim, sağlık, kamusal hizmetler ve rekreasyon alanları (dinlenme-eğlenme) gibi donatıların arasında yer alıp bu donatıların sağlıklı bir etkileşimle sürdürülebilir olmasını sağlayan son derece önemli bir aktördür. Kentlerde özellikle altyapının en temel ögesi olan ulaşım sistemini oluşturmak ve yönetmek kentlerin sürdürülebilir gelişimi açısından önem taşımaktadır.5216 Sayılı Büyükşehir Yasası ile birlikte Büyükşehir Belediyesi sınırları genişletilmiş ve büyük şehirlerde kentsel nüfus artmıştır. Hızla artan nüfus, işgücü ve araç sahipliği gibi etkenler, günümüzde önemli bir sorun olan kent içi ulaşımın çevre, enerji, sürdürülebilirlik, sosyal denge gibi konular dikkate alınarak öncelikle büyük şehirlerde olmak üzere bilimsel yöntemlerle çözümlenmesi ve düzenlenmesini gerekli kılmaktadır.

Bu çerçevede kent içi ulaşımın, bugün ve saptanan hedef yıllara göre; kentin üst ve alt ölçekli plan kararları dikkate alınarak ve eşgüdüm içerisinde analiz edilmesi, düzenlenmesi, toplu taşıma sistemlerine ve yaya/bisiklet gibi çevre dostu ulaşım biçimlerine öncelik verilerek ulaşım ve trafik sorunlarına çözümler getirilmesi ve buna paralel olarak; toplu taşıma ve ara-toplu taşıma türlerinin entegrasyonu ile bunların durak ve terminal alanlarının düzenlenmesi, özel ulaşım dâhil çeşitli ulaşım türlerinin birbirleri ile rekabet etmeyecek ve birbirini tamamlayacak şekilde işletilebilmesi için bir bütün olarak planlanması ve işletilmesi, aktarma olanaklarının geliştirilmesi hedeflenmelidir.

1.1. AMAÇ VE KAPSAM

Diyarbakır 90'lı yıllarda kırsal alanlardan gelen göç sonrasında artan kentsel nüfus oranıyla kentleşmede ciddi sorunlar yaşamış ve bunun sonucunda mevcut ulaşım sistemi yetersiz hale gelmiştir. Yaşanan ulaşım ve trafik sıkıntıları kentsel işlevlerin sağlıklı bir şekilde gerçekleşmesini engeller duruma gelmiştir. Yetersiz ulaşım altyapısı ile düzensiz ve plansız bir gelişim sonucunda oluşmuş mevcut ulaşım sistemi kentin

ekonomisinin hızını yavaşlatmakta ve her gün ölçülemeyecek boyutlarda maddi ve manevi kayıplara yol açmaktadır.

Bu çalışma ile kent içi ulaşımda yaşanan sorunların ve darboğazların özellikle kent merkezi ile Bağlar Bölgesindeki yaya ve araç trafiğinin gözlemlenerek gelişme önerileri çerçevesinde çözümlenmesi, ulaşım ve trafik altyapısının yeniden düzenlenmesi, diğer yandan da gelecekte oluşması beklenen ulaşım ve trafik sorunlarının çözümü için uygulanacak birbirleri ile tutarlı çözümlerin incelenmesi amaçlanmıştır.

1.2. ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ

Çalışmanın etkin ve verimli bir halde ilerlemesi için Diyarbakır Ulaşım Plan çalışmalarının irdelenerek kent merkezinde getirilen çözüm önerilerinin incelenerek geliştirilmesi bu çalışmanın yöntemini oluşturmaktadır. Öncelikle kent merkezi ve Bağlar Bölgesindeki yaya hareketleri incelenerek sorunun saptanması ile birlikte öneriler sunmaya çalışılmıştır.

1.3. KAVRAM VE TANIMLAR

Ulaşım, bir nesneyi veya bir canlıyı bulunduğu yerden farklı bir yere aktarma şeklidir. Karayolu ulaşımı, denizyolu ulaşımı, havayolu ulaşımı ve demiryolu ulaşımından oluşmaktadır. İnsanoğlunun var olduğu ilk andan itibaren ulaşım önemli bir faktör olmuştur. Ulaşım türü ne olursa olsun ilkçağlardan bu yana bilimsel gelişmeler ile birlikte evrim geçirmiş ve çağ atlamıştır. Ulaşım insanların yaşayışında her zaman önemli bir yer almıştır. Eşya ve malların üretildikleri yerler dışına taşınmaları, bunlara değişik yerlerde ihtiyaç duyulmasından ileri gelir. İnsanlar ise iş icabı yahut sosyal veya kültürel ihtiyaçlarını karşılamak için bir yerden başka bir yere gitmektedirler. Gerek herhangi bir malın gerekse bir insanın bulunduğu yerle nakledileceği yer arasındaki mesafe, alacağı vakit, mal oluş fiyatı düşünülerek ulaşım şekli seçilir. Bundan hareket edilerek ulaşımda yapılan yeni gelişmelerde daima gaye mesafeyi azaltmak ve böylece hem vakit kazanmak, hem de maliyeti düşürmek olmuştur. Bu arada konfor ve emniyet de dikkate alınmıştır. Ulaşım araçları eski tarihlerden günümüze kadar çeşitli gelişmeler

kaydetmiştir. Bir yandan ihtiyaçlar artarken diğerk bir yandan da bu ihtiyaçları karşılayacak ulaşım yolları gün geçtikçe gelişmiştir. Ulaşımın gelişmesinde birçok faktör rol oynamaktadır. Bu faktörler; coğrafi, ekonomik, politik ve sosyal faktörlerdir.

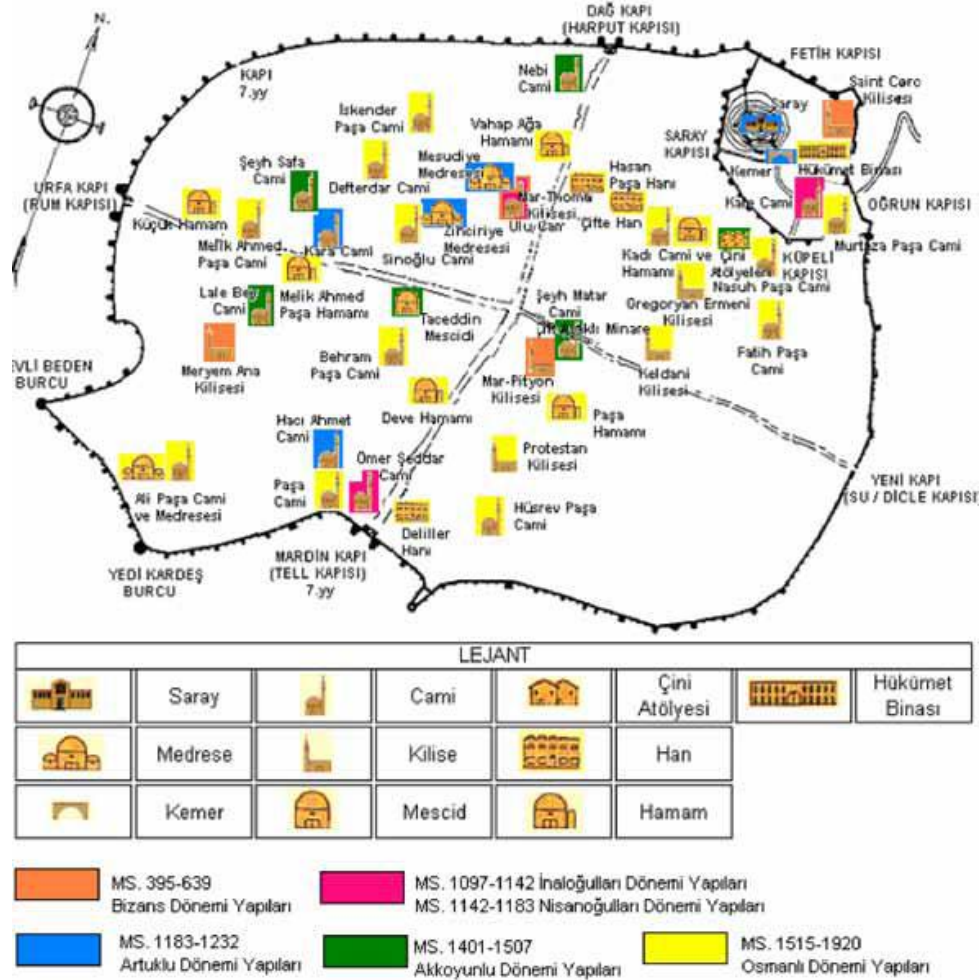
2. DİYARBAKIR KENT ve ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ

Diyarbakır, Karacadağ yaylasının doğu kenarında, Dicle vadisinden 100 m yükseklikte, nehir yayının tepesinde yer alan bir düzlükte kurulmuştur. İlin kuzeyden, verimli hilal (anti-Torosların güneye bakan etekleri) kuşağı ile çevrilmiş bulunması, karasal iklim ile tropikal iklim özelliklerinin, üstün bir ekolojik özellik sunması, yerüstü ve yeraltı kaynakları açısından zengin olması, Orta-Doğunun ve Kafkasların tek geçit bölgesi olması, tarihsel işlevinin ve konumunun temel kaynaklarını oluşturmasına zemin hazırlamıştır. Diyarbakır, tarih boyunca hububat depolama, dağıtım ve diğer ticari eylemlerinin gerçekleştiği geniş bir bölgenin stratejik noktası olmuş savunma, denetleme, sınır karakolu, ticaret gibi işlevleri nedeniyle pek çok medeniyetin sahip olmak istediği önemli bir kent konumuna gelmiştir. Bilinen tarihi ile Diyarbakır ilk olarak, M.Ö. 3000-1800 yıllarında Subarrular'ın egemenliğine girmiş ve kentin ilk nüvesi olan savunmalı alan da bu dönemde yapılmıştır. Subarrular, M.Ö. 1800-1500 yılları arasında 300 yıllık dönemle Hititler izlerken, bunu Mittaniler, Aramiler, Asurlular, Urartular, İskitler, Medler ve Persler takip etmiştir. MÖ. 330 yılında başlayan Büyük İskender dönemiyle Helenlerin egemenliğine giren kent daha sonra, Selevkoslar, Partlar ve Büyük Tigran'ın egemenliğine girmiştir. Kent, M.Ö. 30-MS. 330 yılları arasında Romalılar idaresinde kalmıştır. Diyarbakır Romalılar sahip olmaya ve özellikle bugünkü sınırlarına Roma döneminde ulaşmaya başlamıştır.

Diyarbakır kenti, M.S. 395-639 yılları arasında 244 yıl süren Bizans egemenliğini yaşamıştır. Kentte Bizans egemenliğini sırasıyla; Bekr Bin Vail'e bağlı Arap kabilesi, Emeviler, Abbasiler, Şeyh Oğulları, Hamdaniler, Büveyhoğulları, Mervaniler, Büyük Selçuklular, Suriye Selçukluları, İnalğulları, Nisanoğulları, Artuklular, Eyyubiler, Anadolu Selçukluları, Mardin Artukluları, Akkoyunlular ve Safevilerin egemenliği takip etmiştir. Bunları, M.S. 1515-1920 yılları arasında 405 yıl sürecek olan Osmanlı egemenliği izlemiştir. Bu dönemle birlikte yapılaşmalarda Osmanlı kentlerinin genel özelliklerine uygun bir biçimlenme göstermeye başlamıştır. Osmanlı kentlerindeki bu değişim, XIX. yy. itibaren modern kent biçimlenmesine dönüşecek ve kent, dokularını farklı bir noktaya taşımaya başlayacaktır. Subarular dönemiyle başlayan Diyarbakır

kentin nüvesi, Hititler, Helenler, Romalılar ve Osmanlılar Döneminde aşamalı olarak büyüyerek genişlemiş ve kentin sınırlarının şekillenmesinde bu dönemler etkili olmuştur. Şekil 2.1’de Diyarbakır Sur içi bölgesini saran surların dönemlere göre gelişimi verilmiştir. (KEJANLI, 2011)

Şekil 2.1. Diyarbakır’da günümüze kadar ulaşılmış yapılar ve dönemleri.



Kaynak: Diyarbakır Kale Kenti’nde Koruma ve Planlama Sorunları D. Türkan KEJANLI, İclal DİNÇER

2.1. TARİHSEL SÜREÇ İÇERSİNDE KENT MAKROFORMUNUN GELİŞİMİ

Bir yerleşim nüvesinden başlayarak gelişen kent, ilk defa Helen döneminde büyük kent olma özelliğini kazanmıştır. Helenlerin oluşturdukları kanalizasyon sistemi, dik açıyla kesişen iki ana caddenin altında yer almış ve içerilere doğru binaların gruplandırılmasını

sağlayacak şekilde yayılma göstermiştir. Kentin ana yol aksının bu dönemde şekillendiği kabul edilebilir. Bu dönemde kale ile çevrili alanda yönetici sınıfın konutlarıyla beraber kütüphane, silah deposu ve kışla, kalenin dışındaki alanda ise, ticaret ve değiş-tokuşa dayalı pazar ekonomisinin ön planda olması nedeniyle pazaryerleri yer almıştır. Daha ileri dönemlerde çarşı yapılarının ilk temelleri atılan bölgenin de burası olduğu söylenebilir. Helen döneminde belli bir düzene ulaşan kent biçimlenmesi Roma Döneminde, geniş bir alana yayılmıştır. Su ve kanalizasyon sistemleri gibi alt yapı hizmetleri yeniden yapılmış, Hıristiyanlığın Roma İmparatorluğunun resmi dini haline gelmesiyle birlikte devletin desteği ile manastır, kilise, ruhban okulları, kütüphane gibi yapılar kentsel yerleşmede kurulmaya başlanmıştır. Helenistik ve Roma şehircilik anlayışında şekillenmiş, birbirine dik kolon atlı anıtsal yollar, Bizans döneminde değişime uğramış ve büyük yapıların oluşturduğu kentsel doku, bu anıtsal özelliğini yitirme sürecine girmiştir. Bizans döneminde konutlar, kiliseler, manastırlar, küçük ama örgütlü dükkânlar daha fazla yapılmaya başlanmıştır. Ancak, bu dönem yapılarından günümüze çok azı ulaşmıştır. Bizans dönemi ve onu takip eden İslam devletlerinin hâkimiyeti, kentin İslam eserleri ile tanışmasına yol açmış ve bu yapılaşmalar kent dokusunu farklılaştırmaya başlamıştır. Osmanlı Dönemine kadar geçen zaman diliminde Diyarbakır'da gerek yönetsel gerek toprak mülkiyeti rejimleri; dolayısıyla üretimde yaratılan artı değerın denetim mekanizmaları, kendinden sonraki toplumsal düzeni etkilemiş ancak, XV. yy. kadar kent dokusunda belirgin bir değişim yaşanmamıştır. Bu yüzyıldan sonra kentte yeni mahalleler kurulmaya başlanmıştır. Kentin merkezi konumunda olan işyerleri aynı zamanda yönetim, denetim ve ticaretle uğraşan kesimin konut alanı haline gelmeye başlamıştır. Kentin asıl merkezini oluşturan kent merkezinde konut alanlarının yanı sıra, meydan, vakıf kurumları, pazaryerleri ve diğer kamu yapıları da merkezde yer almaya başlamıştır.

Şekil 2.2. Diyarbakır Hava Fotoğrafi -1917



Kaynak: İmar Dairesi Başkanlığı, Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi.2013.

Özellikle XVI. yy. yapılan anıtsal yapılar, önceki dönem anıtları ile birlikte kentsel düzen içinde yayılmış, mahalle ölçeğinde Diyarbakır yerleşim dokusu karakterini oluşturan konut mimarisiyle bütünleşmişlerdir (Şekil 2.2). Kentin kale dışına açılması ise, XVIII. Yüzyıldan itibaren gerçekleşmeye başlamıştır.

1839 yılında Osmanlı yönetimindeki kurumlar yeni kurallar ile oluşmaya başlarken, tüm Türkiye’de olduğu gibi Diyarbakır kent dokusunda da batılılaşma eğilimine sahip kuralların etkisi görülmeye, kent düzeninde bir değişim ve dönüşüm baskısı yaşanmaya başlanmıştır.

Diyarbakır’da modernleşme adına ilk imar hareketleri, 1868-1875 yılları arasında, kentin kuzey-batı yönüne doğru hastane, kışla, cami ve ardından iki eğitim binasının yapılmasıyla başlarken, kent içinde de yeni eğitim yapıları gerçekleştirilmiştir (Şekil 2.2). 1870 yılında yeni çıkarılan Vilayetler Kanunu ile de kente okul yapıları, hükümet konağı, adliye binası gibi

yeni öğelerin eklenmesiyle yeni bir yönetsel merkez oluşturulmuştur. Bu yeni merkezin oluşumuyla o bölgede, banka, otel ve dükkânlara bir çekim alanı yaratılmıştır.

XIX. yy. sonlarına kadar kent, sınırlarını korurken, bu tarihten itibaren dış etkenler sonucu kentsel arazi kullanımına eklenen demiryolu, yönetici merkez, göçmen mahallesi, askeri kışla gibi yeni öğeler ile bu tarihten itibaren büyüme ve değişme sürecine girmiştir. Osmanlı döneminin güvenli ortamında kale içinde düşük yoğunluklu yerleşim, buna karşın kale dışında artan konut talebi ve yoğunluğu ortaya çıkmış, ateşli silahları gelişmesiyle işlevsiz kalan kalenin öneminin daha da yitilmesi bu süreci desteklemiştir. Kent, özellikle kapalı orta çağ kenti olma özelliğini, XIX. yy.ın ikinci yarısında dışa taşmaya başlayana kadar korumuş, bölgenin ve hatta ülkenin dış pazara açılan bir merkezi olmuştur. Bu durum, nüfusun artmasına ve kent merkezinin konut alanlarını da kapsayan bir dönüşüm baskısına uğramasına yol açmıştır. Bu baskı, tarihi kentsel doku içinde bir imar operasyonunu gündeme getirmiş ve 1916 yılında yeni bir caddenin açılması ve kuzeyde bulunan kent giriş kapısı ile surların bir kısmının yıkılması; yeni gelişme alanlarına doğru geniş bir çıkış ile sonuçlanmıştır. Bu operasyonlar, kuzey ve batı kapısı arasından surlara içten paralel giden bir caddenin sur içi ulaşım aksı olarak açılmasını ve kuzey-güney yol aksında yer alan geleneksel ticaret aksının yeni caddelere doğru kaymasını getirmiştir (Şekil 2.3). (KEJANLI, 2011)

Şekil 2.3. Diyarbakır Sur Ulaşım Haritası



Kaynak: Diyarbakır Kale Kenti'nde Koruma ve Planlama Sorunları D. Türkan KEJANLI, İclal DİNÇER

2.2. DİYARBAKIR İMAR PLAN SÜREÇLERİ

Diyarbakır Büyükşehir Belediye sınırı 2004 yılında 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ile genişletilmiştir. Bu Kanunla, Sur, Yenişehir ve Bağlar'a ilave olarak Kayapınar, Çarıklı ve Bağvar Belediyeleri ile 80 kırsal yerleşme Büyükşehir sınırları içine alınmıştır. Büyükşehir sınırları içerisinde yapılan plan çalışmaları Tablo 2.1.de verilmiştir.

2008 yılında, 5747 Sayılı Kanunla Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde, Bağlar, Kayapınar, Sur ve Yenişehir ilçe belediyeleri kurulmuş, ilk kademe belediyeleri olan Çarıklı ve Bağvar Belediyeleri Sur İlçe Belediyesi'ne, Büyükşehir sınırları içindeki köyler, mahalle olarak ilçe belediyelerine bağlanmıştır. (Tablo 2.1)

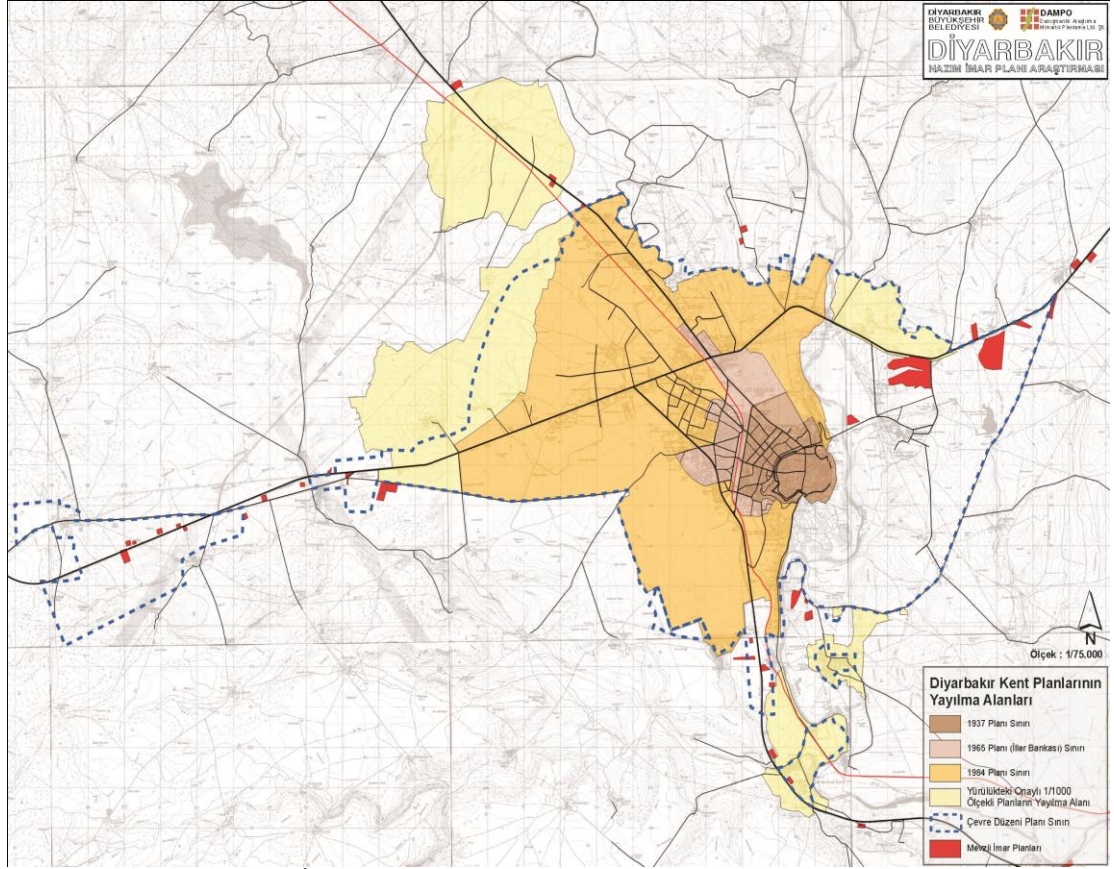
Tablo 2.1. İmar Plan Süreçleri

Planlama Bölgesi	Planlama Alanı (ha)	Onanma Tarihleri	
		1/5.000	1/1000
Kayapınar Merkez Planlama Bölgesi	2900	16.02.2007 18.07.2008	
Kayapınar Gelişme Alanı Planlama Bölgesi	3852	18.01.2008 (Gelişme Bölgesi) 17.08.2007 (Vakıf Alanı)	11.10.2007 (Huzurevleri Bölgesi)
Yenişehir Merkez Plan. Böl.	234	19.01.2007	
Dicle Vadisi ve Üniv. Kamp. Al.	3741	12.05.2006 13.05.2008	
Bağlar- Bağcılar Plan. Böl.	3722	19.01.2007 18.05.2007	13.04.2007
Eski Bağlar Planlama Bölgesi	442	12.09.2008	13.10.2006
Yenişehir Şehitlik Plan. Böl.	331	12.09.2008	
Şanlıurfa Yolu Pirinçlik Planlama Bölgesi	808	26.11.2007 18.11.2008 19.12.2008	16.01.2009
Silvan Yolu Plan. Böl.	2215	24.11.2007	
Mardin Yolu-Çarıklı Plan. Böl.	961 (1300)	18.01.2008 13.02.2009	13.02.2009 11.03.2009
Şilbe-Elazığ Yolu Planlama Bölgesi	3355	23.11.2007 15.10.2008	
Bağıvar Planlama Bölgesi	810	18.01.2008 29.12.2008	
Toplam	21315		

Kaynak: Diyarbakır Nazım İmar Plan Raporu.2005.Diyarbakır

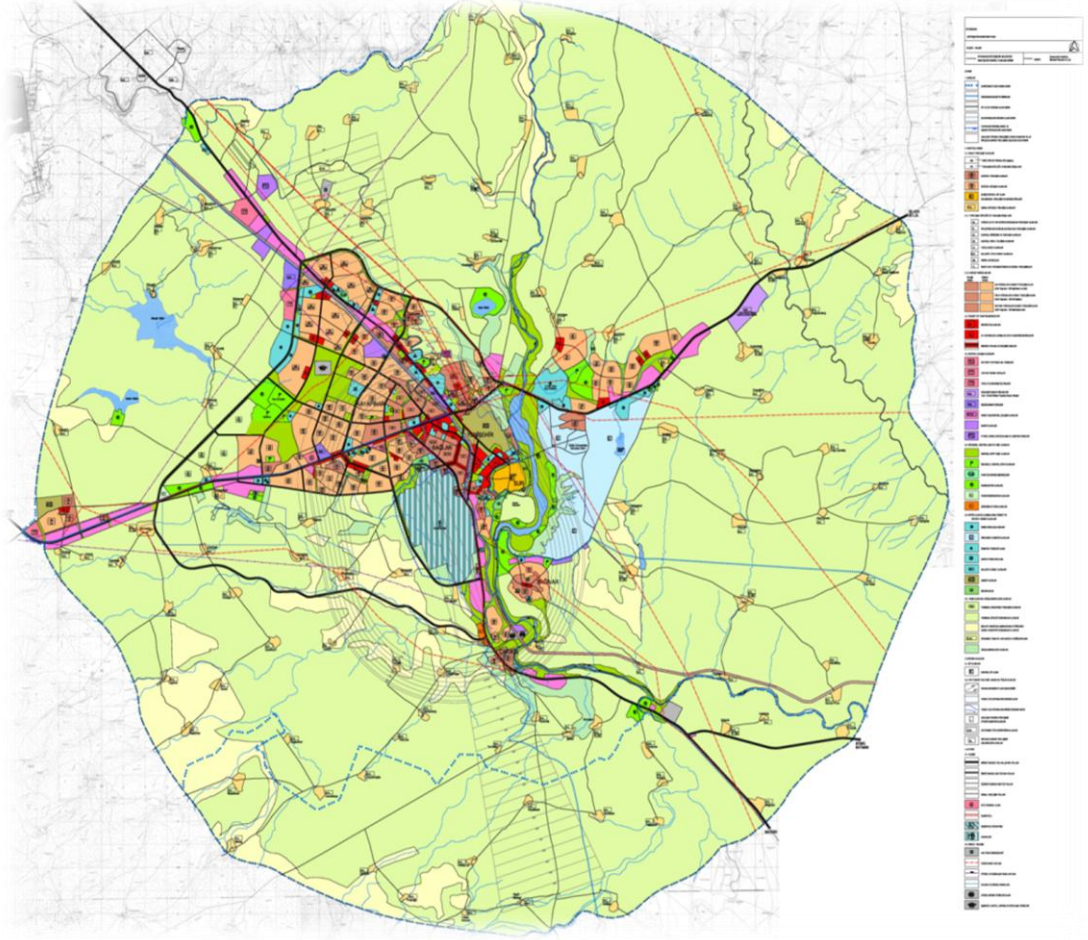
Diyarbakır'da ilk planlama hareketleri 1937 yılında tarihi kent çekirdeği olan Suriçi ve gelişme alanı olan Yenişehir Bölgesi Planıdır. 1965 yılında İller Bankası plan sınırı içerisinde bir plan yapılmış olup 1994 yılında yeni gelişim bölgeleri plana dâhil edilmiştir.2005 yılında ise şuan ki mevcut Nazım İmar Planı (Şekil 2.5) ve bununla birlikte yakın yerleşim yerlerinde İmar Mevzi Planları yapılmıştır.(Şekil 2.4)

Şekil 2.4. Kent Planlarının Yayılma Alanları



Kaynak: Diyarbakir Nazım İmar Plan Raporu.2005.Diyarbakir

Şekil 2.5. 1/2500 Diyarbakır Nazım İmar Planı



Kaynak: Diyarbakır Nazım İmar Plan Raporu.2005.Diyarbakır

TÜİK 2012 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçlarına göre çalışma alanı sınırları içerisindeki toplam nüfus 892.713 kişidir. Tablo 2.2’de Büyükşehir ve merkez ilçe belediyelerinin 2000 ve 2012 yılı nüfusları gösterilmektedir.

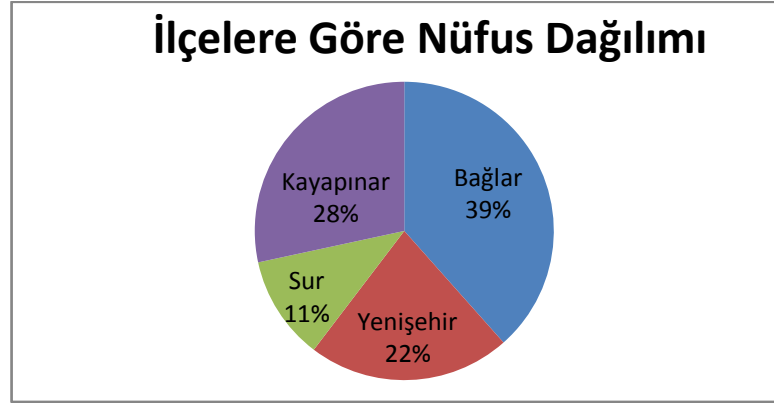
Tablo 2.2. İlçe Nüfusları

Belediyeler	2000	2012
Bağlar	284.230	343.065
Yenişehir	198.913	195.791
Sur	126.596	100.534
Kayapınar	75.521	253.323
Büyükşehir Toplamı	685.260	892.743

Kaynak: www.tuik.gov.tr

Şekil 2.6.'de İlçelere göre nüfus dağılımına baktığımız zaman Bağlar Belediyesi kent nüfusunun yüzde 39'unu oluşturmaktadır. Ayrıca Şekil 2.7'de kent geneli nüfus yoğunluğu dağılımları görülmektedir.

Şekil 2.6. İlçelere Göre Nüfus Dağılımı,2012



Kaynak: www.tuik.gov.tr

Şekil 2.7. Diyarbakır Kenti Nüfus Dağılımı



Kaynak: Diyarbakır Nazım İmar Planı,2005

İlçeler bazında ortalama hane halkı büyüklüğü Tablo 2.3’ de gösterilmiştir. Kent nüfusunda büyük bir paya sahip olan Bağlar İlçesi hane halkı büyüklüğü 4.95 olarak göze çarpmaktadır.

Tablo 2.3. Ortalama Hane halkı Büyüklüğü

İLÇE	NÜFUS	HANE SAYISI	HANEHALKI BÜYÜKLÜĞÜ
BAĞLAR	318.207	64.634	4,95
KAYAPINAR	217.542	47.074	4,63
SUR	89.675	22.645	4,16
YENİŞEHİR	182.612	42.993	4,31
ÇALIŞMA ALANI	808.036	177.346	4,61

Kaynak: Diyarbakır Nazım İmar Planı,2005

2005 yılında yapılmış olan Diyarbakır Nazım İmar Planında nüfus projeksiyonu Tablo 2.4’de verilmiştir.

Tablo 2.4. Diyarbakır Büyükşehir Nüfus Tahmini

Yıllar	Planlamaya Esas Nüfus Tahmini	Nüfus Tahmini Alt Sınırı	Nüfus Tahmini Üst Sınırı
2010	980.000	953.475	1.173.018
2015	1.140.000	1.124.984	1.352.807
2020	1.320.000	1.308.727	1.555.637
2025	1.510.000	1.492.175	1.710.620

Kaynak: Diyarbakır Nazım İmar Planı,2005

2.3. KENT MAKROFORMUNUN OLUŞUMU

Diyarbakır kenti, Şekil 2.8’de görüldüğü gibi tek merkezden çevreye büyüyen kompakt ve ana yollar boyunca saçaklanma eğilimi olan bir makroforma sahiptir. Kentin mekânsal yapısının ve makroformunun oluşumunda Dicle Vadisi, topoğrafik yapı, Surlar, ana ulaşım bağlantıları, demiryolu, büyük alan kullanımlı kamu kullanım alanları, imar planları gibi tarihi, coğrafi etkenler ile yatırım ve planlama kararları, kısıtlayıcı, çekici veya düzenleyici etkenler olarak belirleyici olmuşlardır.

Dicle Vadisi'nin batısında bir düzlükte kurulmuş olan Diyarbakır, tarihsel süreçte vadi yamaçlarının yerleşmeye uygun olmayışı ve geçiş zorlukları nedeniyle mekânsal gelişmesini vadinin batı tarafında sürdürmüştür.

Diyarbakır surları, önemli bir tarihi ve mimari bir miras olduğu kadar, kentin mekân yapısının biçimlenmesinde de önemli bir eşiktir. Sur içi geleneksel dokusu ve mimari kimliğinin yanı sıra, konut yerleşimi, sosyal yapısı, merkezi ve ticari mekân kullanımı açısından geleneksel yapısını bugün de sürdürmektedir. Geçmişten bugüne özellikle merkez ve çevresi sürekli değişim ve dönüşüme uğramış olmakla birlikte, Sur içi Diyarbakır'ın tarihini ve geçmişini yansıtan bir bölgedir. Suriçi'nden başlayarak batıda demiryolu ile sınırlanan Yenişehir, Kooperatifler mahalleleri ile Şehitlik Mahallesi'nin bir kısmını kapsayan Yenişehir Bölgesi, Cumhuriyetin başlangıcında 1930'lu yıllarda bahçeşehir anlayışı ile planlanmış, düzenli olarak gelişmiş bir bölgedir. Başlangıçta, düşük yoğunluklu ve bahçeli konut dokusu ile kamu yapılarının ve kentsel donatı alanlarının yer aldığı Yenişehir Bölgesi, zamanla ticari ve merkezi işlevlerin geliştiği bir bölgeye dönüşmüştür. Tahminen 1970'lerde, başlayan yıkılıp yeniden yapılaşma sürecinde katlı yapılaşmaya açılmış apartman bölgesine dönüşerek yoğunlaşmıştır. Bölgede 3. kuşak yıkılıp yeniden yapılaşma eğilimi de başlamıştır.

Farklı dönemlerin ürünü olan ve mekânsal açıdan farklılaşan Suriçi ve Yenişehir bölgeleri dışında, Bağlar Bölgesi daha farklı bir gelişme süreci ve yapılaşma ortaya koymaktadır.

Demiryolu istasyonunun batısında, kuzey doğusu demiryolu, batı ve kuzeyi karayolu ile sınırlanmış olan Bağlar Bölgesi, 1960 öncesi Anadolu kentlerine özgü bağların yer aldığı bir bölge iken, 1963'ten başlayarak kuralsız ve denetimsiz biçimde yapılaşmıştır. Başlangıçta hisseli parselasyonlar üzerinden gecekondü niteliğinde kaçak yapılaşma biçiminde süren gelişmeler, göç ve nüfus artışının da baskısı ile kaçak apartman yapımına dönüşmüştür. 1985 sonrası istem dışı göçün de etkisiyle kaçak yapılaşmaya ilave olarak kırsal alandan gelen nüfus, Suriçi'nde olduğu gibi mevcut yapı stoğunda barınma zorunluluğu ile karşı karşıya kalmıştır. Bu bölge, yapılaşma, sosyal ve teknik altyapı eksikliği, nüfus yoğunluğu ve sosyo-ekonomik açılardan kentin en sorumlu bölgelerinden birisidir.

Benzer yapılaşma süreçleri Şehitlik mahallesinde, Surun güneybatı eteklerindeki, Ben-u Sen Bölgesinde, 1975’lerde Seyrantepe’de Elazığ yolu çevresinde, 1970’lerde Sanayi ve Huzurevleri bölgesinde kamu arazisi işgali ya da hisseli parseller üzerinden yapılaşmıştır. Ancak bu bölgelerdeki yapılaşmalar, apartman biçiminde olmayıp, birkaç katlı gecekondulu yapılaşması biçimindedir. Bugün gelinen noktada, kentin çeperleri, planlı ve plansız gelişmelerin iç içe olduğu bir mozaik görünümündedir.

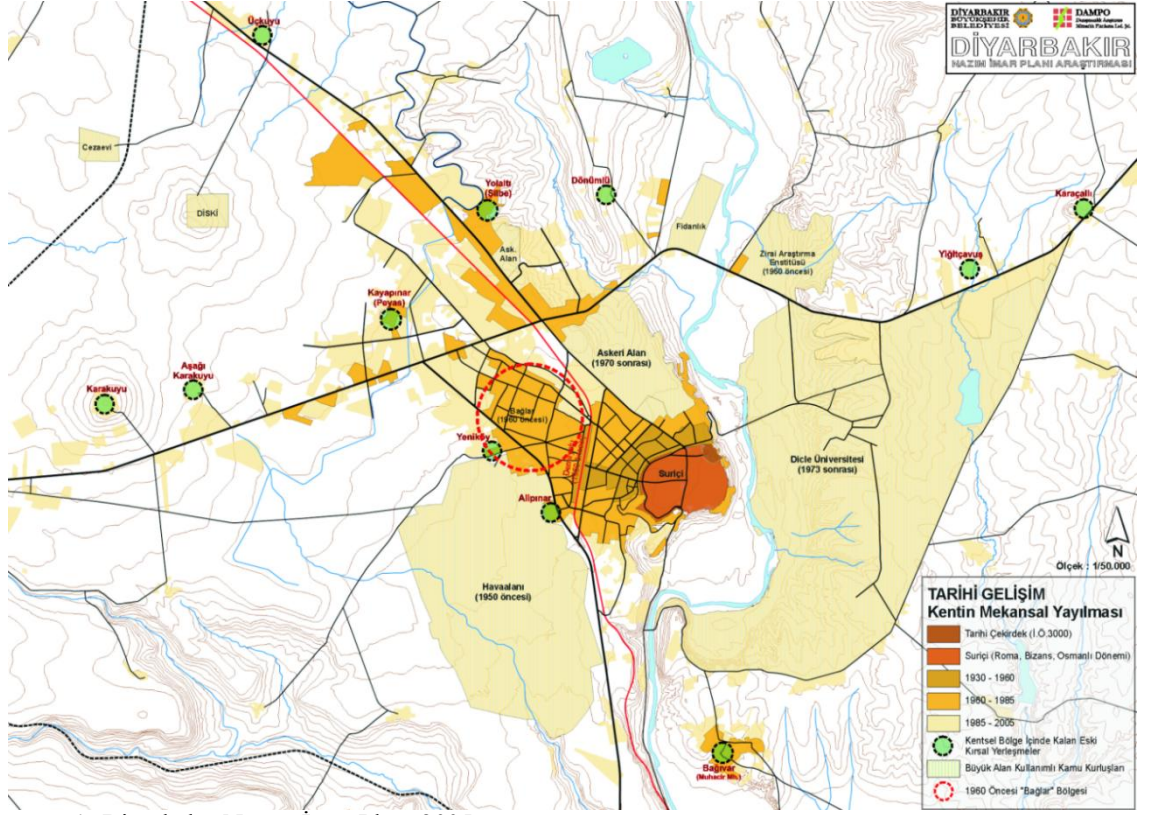
1990’ların ikinci yarısında yaşanan bir gelişme süreci de Seyrantepe, Aziziye mahallesindeki toplu konut gelişmesidir. 1970’lerde bu bölgede başlayan gecekondulaşmayı önlemek amacı ile 1983’te Gecekondulu Önleme Bölgesi olarak planlanarak arazi kamu eline geçmiştir. 1994 yılında Gecekondulu Önleme Bölgesi alanı genişletilerek Toplu Konut Alanı olarak gelişmeye açılmıştır. Bir bölümü halen gecekondulu işgali altında olan bölgede 1994’ten bu yana 3 etapta 3586 konut üretilmiştir.

Son dönemlerde, özellikle 1990 sonrası gelişmeler Elazığ ve Şanlıurfa yolları arasındaki Kayapınar Bölgesine kaymıştır.

Kayapınar Bölgesinde başlangıçta kırsal nitelikli Kayapınar (Peyas) yerleşiminin çevresinde ve 1970’lerde Huzurevleri bölgesinde başlayan plansız gelişmeler 1985 planı ile kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. Bu bölgede düşük yoğunluklu Diclekent konut kooperatifi ve benzeri gelişmeler bölgenin çekiciliğini arttırarak planlı gelişmeyi de özendirmiştir. Ancak 1994 ve daha sonraki plan çalışmaları ile bölgenin yoğunlukları 1984 planına göreli olarak 3-4 kat artırılmıştır. Bu bölge kentin başlıca gelişme alanlarında birisi olup, temel sorunu aşırı yoğunlukla gelişme eğilimidir.

Şanlıurfa, Elazığ, Silvan ve Mardin yolları ulaşabilirlikleri nedeniyle çeşitli kullanımların ve kentsel fonksiyonların çekim alanları durumundadır. Kentin makroformu bu yollar üzerindeki gelişmelerle saçaklanmaktadır. Yolların çevresinde akaryakıt ve servis istasyonları gibi yol boyu tesisler, satış yeri, galeriler, sanayi, depolama tesisleri, kamu kurumları, farklı nitelikte yerleşim alanları gibi kentsel kullanışlar yer seçmektedir. Bu yollardan Şanlıurfa ve Elazığ yollarının çevresi, mikro klima, vb. açılardan çekici olması nedeniyle, konut yerleşimi açısından da çekicidir.

Şekil 2.8. Kentin Tarihsel Gelişimi



Kaynak: Diyarbakır Nazım İmar Planı,2005

Diyarbakır'da planlı gelişen bölgeler, Genel imar düzeni içinde gelişen konut bölgeleridir.Yenişehir Bölgesi ile Şehirlik, Bağlar ve Kayapınar yerleşmelerinin bir bölümü düzenli ve planlı gelişme gösteren kent parçalarıdır.Düzenli gelişen konut bölgeleri; yapılış dönemi, yoğunlukları ve dönüşüm eğilimleri bakımından kendi içinde farklılaşmaktadır.Konut yapımcıları ve yapsatçı girişimcilerce yapılan konut bölgeleri ile toplu konut ve yapı kooperatifleri yolu ile gelişen bölgeler de bu kapsamdadır. Toplam konut alanlarının yüzde 36'sı düzenli gelişen bölgelerden oluşmaktadır.

Diyarbakır'da planlı gelişen bölgeler bir plana bağlı olmaksızın, hisseli parseller üzerinden veya kamu arazisi işgali yolu ile yapılaşmış bölgelerdir. Bu bölgelerin bir kısmının daha sonra plan kapsamına alınmış yada ıslah planlarının yapılmış olmasıyla birlikte, yapısal değişiklik ve dönüşüm yaşanmadığı için düzensiz gelişen bölgeler kapsamında değerlendirilmiştir. Düzensiz, plansız konut bölgeleri; Bağlar, Huzurevleri,

Seyrantepe, Şehitlik, Dicle yamaçları, Yeniköy gibi bölgelerde yoğunlaşmıştır. Konut alanlarının yüzde 26'sı düzensiz ve plansız konut alanlarından oluşmaktadır.

Kaynak: Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi. Diyarbakır Nazım İmar Plan Raporu.2005

2.4. PLAN KARARLARINDA ULAŞIM

Diyarbakır nazım imar planında önerilen kentsel makroform eğilimlere dayalı çeperde büyüme, ulaşım koridorları boyunca gelişme ve alt bölgelerde odaklanma biçimindedir. Koridor gelişmesi makroform gelişmesini yönlendirici olduğundan kentten dışa açılan ana ulaşım akslarının güçlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla, nazım imar planında bu koridorlara paralel alternatif ulaşım sistemleri önerilmiştir. Ayrıca, Şanlıurfa, Elazığ, Silvan ve Mardin yollarında alt ölçekli imar planlarında servis yolu planlaması ile kapasite artırımı öngörülmüştür.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nce projelendirilen, Şanlıurfa-Mardin Çevreyolu bağlantısı ile Şanlıurfa-Elazığ Çevreyolu bağlantıları planda esas alınmıştır. Bunlara ilave olarak Dicle Vadisi'nden Elazığ yoluna bağlanan yeni bir çevreyolu önerilmiş olup, bu yol aynı zamanda Elazığ yoluna alternatif niteliğindedir. Mardin yolunu havaalanının batısından Şanlıurfa yoluna bağlayan yeni bir çevreyolu planlanarak mevcut Mardin yoluna alternatif oluşturulmuştur.

Planda, merkezden ışınal yayılan ve bunları bağlayan ring yol sistem geliştirilmiş, eksik ringler tamamlanmıştır.

Nazım imar planında, kentsel bölge içinde 485 hektar 1. derece, 300,7 hektar ikinci derece, 235,7 hektar üçüncü derece yol planlanmıştır.

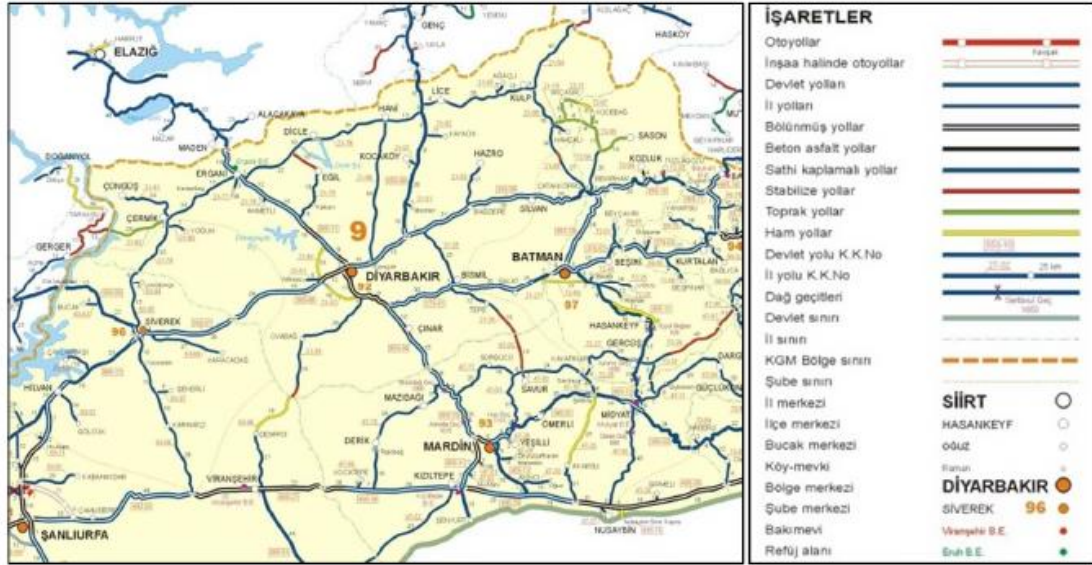
Planda demiryolu için 38,5 hektar ve havaalanı için 1127 hektar alan ayrılmıştır.

3. DİYARBAKIR'IN ULAŞIM OLANAKLARI

3.1.KARAYOLU ULAŞIM ALTYAPISI

Diyarbakır İlindeki devlet yolları ve il yolları Karayolları 9. Bölge Müdürlüğü'ne bağlıdır. İl, Elazığ-Mardin (D950) ve Şanlıurfa-Batman (D885) karayollarının kesişimin de yer almaktadır. Ulaşım bağlantılarının kavşak noktasında olmasından dolayı bölge içerisinde önemli bir konumdadır. Diyarbakır'dan geçen karayolu güzergâhları; Elazığ üzerinden Ankara, Orta Anadolu ve İstanbul bağlantısı, Şanlıurfa üzerinden Gaziantep, Mersin ve Adana bağlantısı, Mardin üzerinden Suriye, Habur Sınır Kapısı bağlantısı, Batman üzerinden Siirt, Şırnak ve Irak bağlantısıdır.(Şekil 3.1)

Şekil 3.1. Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Karayolu Altyapısı



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü, Diyarbakır

Tablo 3.1'de Diyarbakır İline ait büyükşehir sınırları arasındaki karayolu verileri gösterilmiştir.

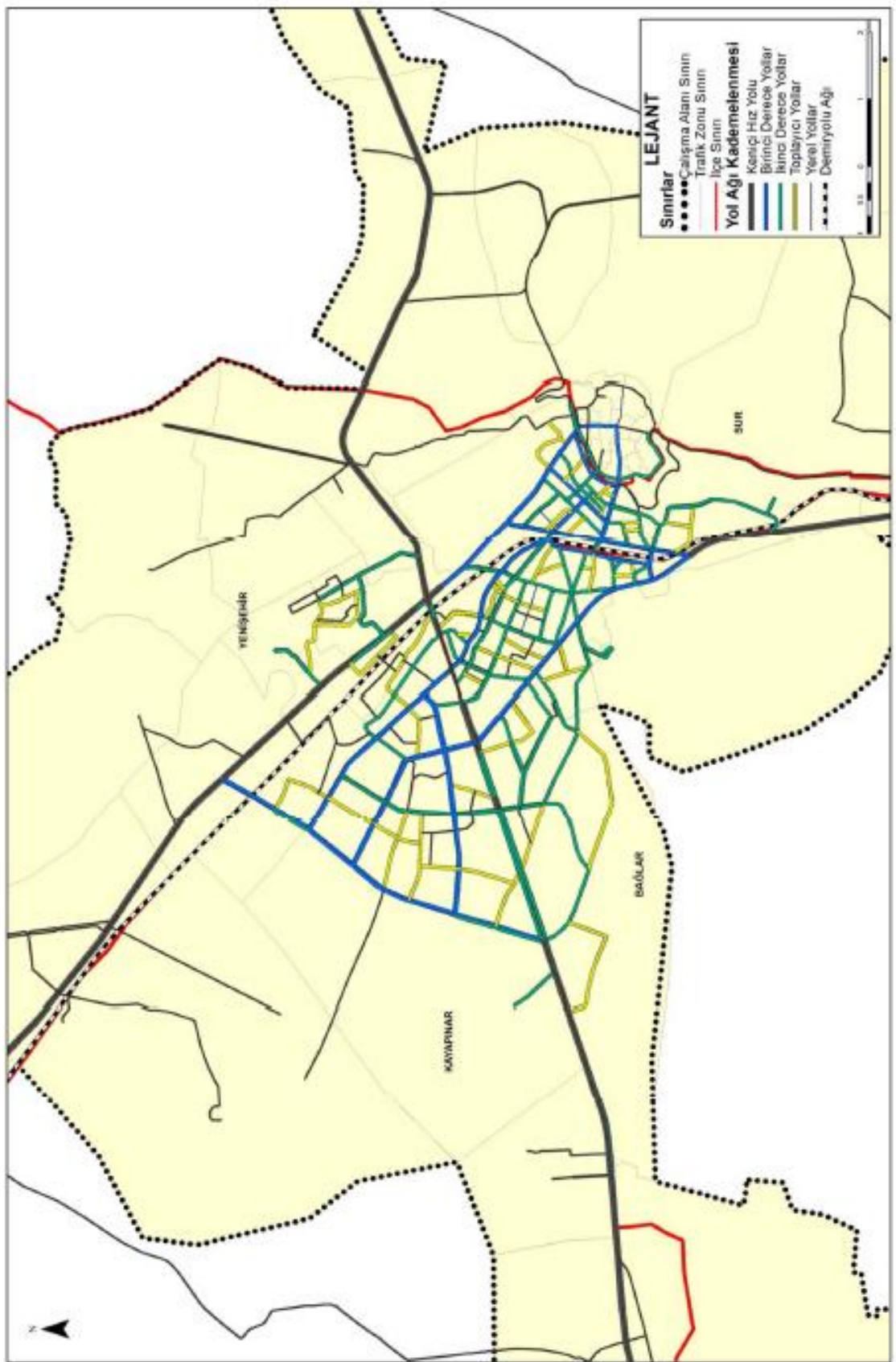
Tablo 3.1: Karayolu verileri

KARAYOLU VERİLERİ	
Toplam Link Sayısı (adet)	2.014
Karayolu Ağı Uzunluğu (km)	1.261,48
Toplam Bölünmüş Yol Uzunluğu (km)	864,31
Toplam Bölünmemiş Yol Uzunluğu (km)	397,17
Bir Şeritli Yolların Uzunluğu (km)	343,99
İki Şeritli Yolların Uzunluğu (km)	879,26
Üç Şeritli Yolların Uzunluğu (km)	38,24
Şerit İhlali Parklanma Yapılan Yol Uzunluğu (km)	769,59
Park Şeridi Bulunan Yol Uzunluğu (km)	18,01
Sinyalize Kavşak Sayısı (adet)	39

Kaynak: Diyarbakır Ulaşım Ana Planı,2013

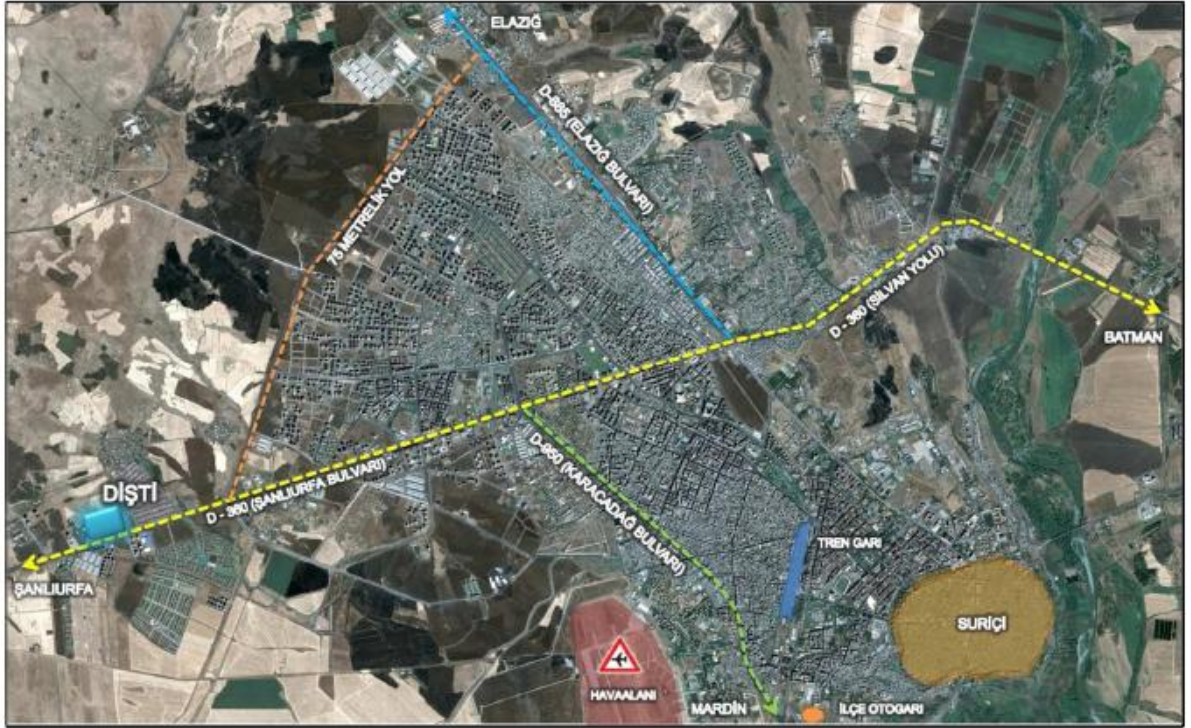
2005 yılında hazırlanan imar planları ile kent genelinde bir yol ağı kadelenmesi oluşmaya başlamıştır. (Şekil 3.2)

Şekil 3.2. Yol Ağı Kadelenmesi



Diyarbakır Şehirlerarası Otobüs Terminali, 2006 yılında Urfa yolu 4.km üzerinde faaliyete geçmiştir. Terminal toplam kullanım alanı 47.000 m²'lik bir alan üzerine kurulmuştur. Terminalin 13.500 m²'si kapalı alan, kalan 33.500 m²'si açık alandır (Şekil 3.3).

Şekil 3.3. Diyarbakır Şehirlerarası Yolcu Terminali Konumu



Terminalde 42 adet otobüs peronu bulunmaktadır, yıllık ortalama yolcu adedi giden gelen olarak 1.400.000 kişidir. Diyarbakır şehirlerarası yolcu terminalinde yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunan 134 firma ve gün içinde Türkiye'nin çeşitli yerleşim merkezlerine 185 sefer düzenlenmektedir. Bu seferlerin büyük çoğunluğu Mersin, İstanbul, Van, Antalya, Ankara ve İzmir gibi merkezi yerleşimlere düzenlenmektedir.

3.2. DEMİRYOLU ULAŞIM ALTYAPISI

Diyarbakır tren işletmesi 5. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı olarak sürdürülmektedir. Demiryolu ulaşım istemi Malatya-Elazığ demiryolundan ayrılan bir hat ile Diyarbakır merkezinde istasyon yaparak, Siirt'in Kurtalan İlçesi'ne bağlanmaktadır.(Şekil 3.4).

Diyarbakır çıkışlı yolcu trenleri, Diyarbakır-Haydarpaşa (İstanbul) arasında 1.828 km'lik hat üzerinde haftada 4 gün sefer yapılmaktadır. Diyarbakır-Ankara arasında 1.108 km'lik hat üzerinde haftada 3 gün sefer yapılmaktadır. Diyarbakır-Kurtalan arasında ve Batman Diyarbakır arasında her gün karşılıklı olmak üzere birer sefer yapılmaktadır. TCDD 5. Bölge Müdürlüğü'nden alınan verilere göre Diyarbakır çıkışlı yolcu trenleri ile (Güney Ekspresi ve Bölgesel Trenler) taşınan yıllık yolcu sayısı 504.028 kişi, günlük yolcu sayısı ise ortalama 1.380 kişidir.

Malatya-Batman-Kurtalan demiryolu üzerinde il içinde toplam 9 istasyon bulunmakta, il ve çevresine hizmet eden herhangi bir banliyö hattı bulunmamaktadır. Demiryolu kent içinden kuzeybatı-güneydoğu yönünde geçerek, Yenişehir ve Bağlar ilçeleri arasında 1,3 km uzunluğunda bir istasyon oluşturmakta ve hattın şehir içinden geçtiği kısımlarda kentin bölgelerini ayıran bir eşik olmaktadır.

Şekil 3.4. Mevcut TCDD Hatları



Kaynak:TCDD Hatları

Şekil 3.5’de Diyarbakır İline ait demir yolu hatları gösterilmiştir.

Şekil 3.5. Erzincan-Diyarbakır-Mardin YHT Projesi



Kaynak: Erzincan-Diyarbakır-Mardin Demiryolu Projesi AYG M Çed Başvuru Dosyası,2013

3.3. HAVAYOLU ULAŞIM ALTYAPISI

Diyarbakır Askeri Havaalanı 1952 yılı itibariyle sivil uçuşlara da hizmet veren, yurtiçi uçuşlara açık olan bölgesel nitelikte bir hava alanıdır. Kent merkezine 6 km uzaklıkta güney konumunda kurulan ve toplam 26,369 m²'lik kurulu alan üzerindedir. (Şekil 3.6). Havaalanında yolcuya açık alanlar 2.680 m², pist boyutları 3.549m'ye 45m ve apron kapasitesi 3 uçaktır. Havaalanına ulaşım otobüs, servis ve taksi ile yapılmaktadır. Havaalanında 200 araç kapasiteli otopark bulunmaktadır.

Mevcut havalimanı terminal binasının kapasitesi 1.550.000 yolcu/ yıldır. 2011 yılı sonu itibariyle gerçekleşen yolcu sayısı 1.733.374'dür. Mevcut terminal binası kapasitesini aşmış durumda olduğundan, DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından aynı havalimanı sınırları içinde yeni bir arazi üzerinde, iç ve dış hatlara hizmet verebilecek; yaklaşık 86.803 m² kullanım alanı ve 936 araç kapasiteli açık otoparkı olan 10 uçak kapasiteli (6 adedi yolcu köprülü) yeni bir terminal binası yapılması planlanmaktadır. Kaynak:Devlet Hava Meydanları İşletmesi. <http://www.diyarbakir.dhmi.gov.tr>.25.03.2013

Şekil 3.6. Diyarbakır Havaalanı Konumu



3.4.KENT İÇİ ULAŞIMIN ALTYAPISI

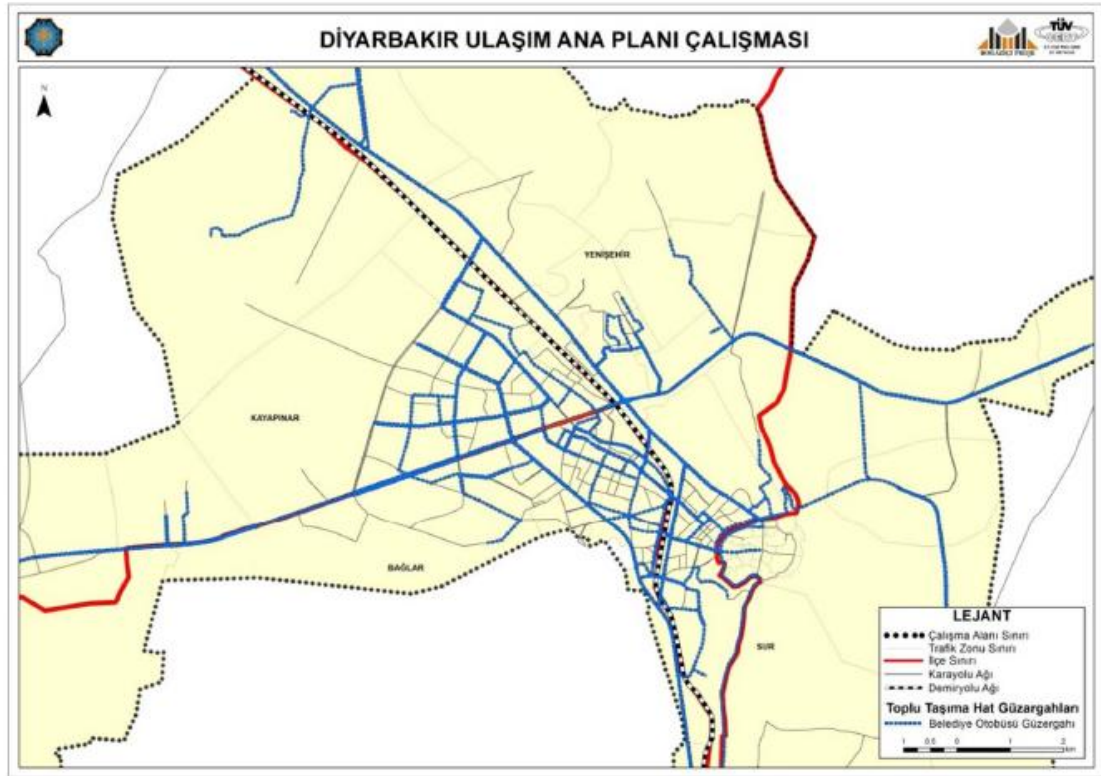
Diyarbakır'da toplu taşımının ilk adımı 1971 yılında 146 Minibüs ile atılmıştır.1972 yılında minibüs sayısı 200'e yükseltilerek 3 ayrı hat oluşturulmuştur.(Dağkapı-Bağlar, Dağkapı-Seyran tepe, Balıkçılar Başı-Bağlar)

1987 yılında ilk minibüs kooperatifi (Dağkapı-Bağlar, Dağkapı-Seyrantepe, Balıkçılar Başı-Bağlar) 1989 da ise Şehitlik –Bağlar-Üniversite kooperatifi kurulmuştur. İlk elektronik ücret taşımacılığı ise 1995 yılında Özel Halk Otobüsleri Kooperatifinin kurulmasıyla başlamış olup 2006 yılında Büyükşehir Belediye Otobüs işletmesinin de katılmasıyla günümüzdeki mevcut toplu ulaşım sistemi tamamlanmıştır.

Kaynak: Ulaşım Dairesi Başkanlığı. Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi.2012

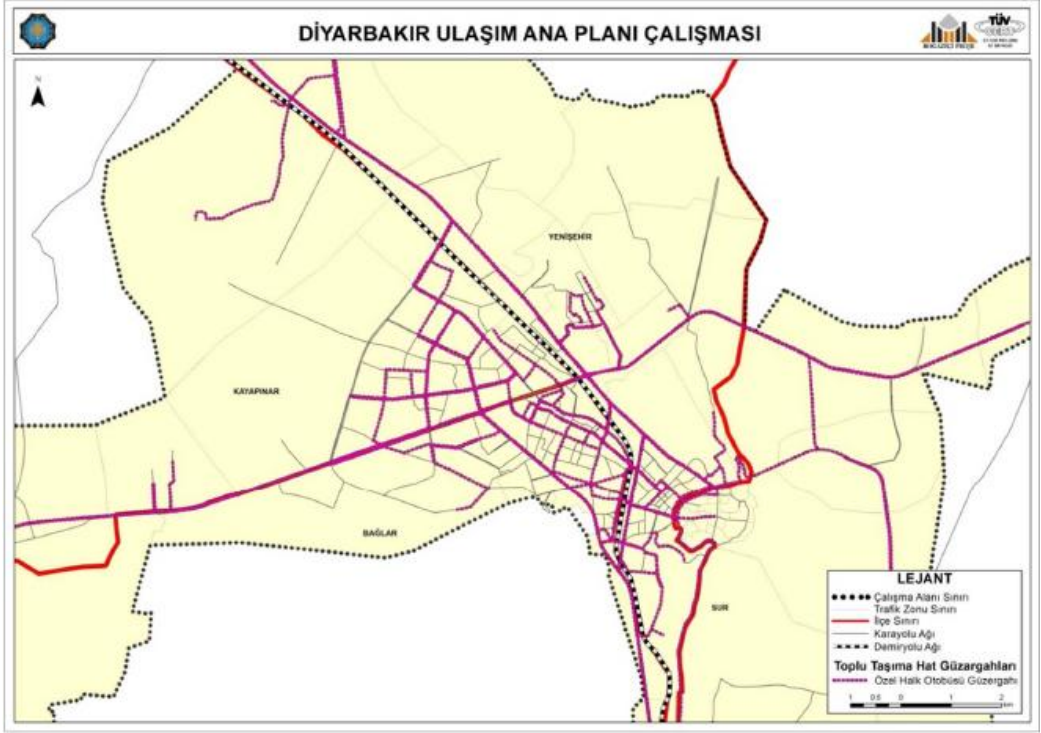
Diyarbakır kent merkezinde toplu taşıma hizmeti veren Belediye Otobüsleri İşletmesi, Özel Halk Otobüsleri ve Minibüs Kooperatifleri bulunmaktadır. Ayrıca kent içinde hizmet veren taksi, servis vb. işletmeler ve çevre yerleşimlere toplu ulaşım hizmeti veren minibüsler bulunmaktadır. İşletme türlerine göre toplu taşıma güzergâhları Şekil 3.7, Şekil 3.8 ve Şekil 3.9’da verilmiştir.

Şekil 3.7. Diyarbakır Belediye Otobüsü Hat Güzergâhları



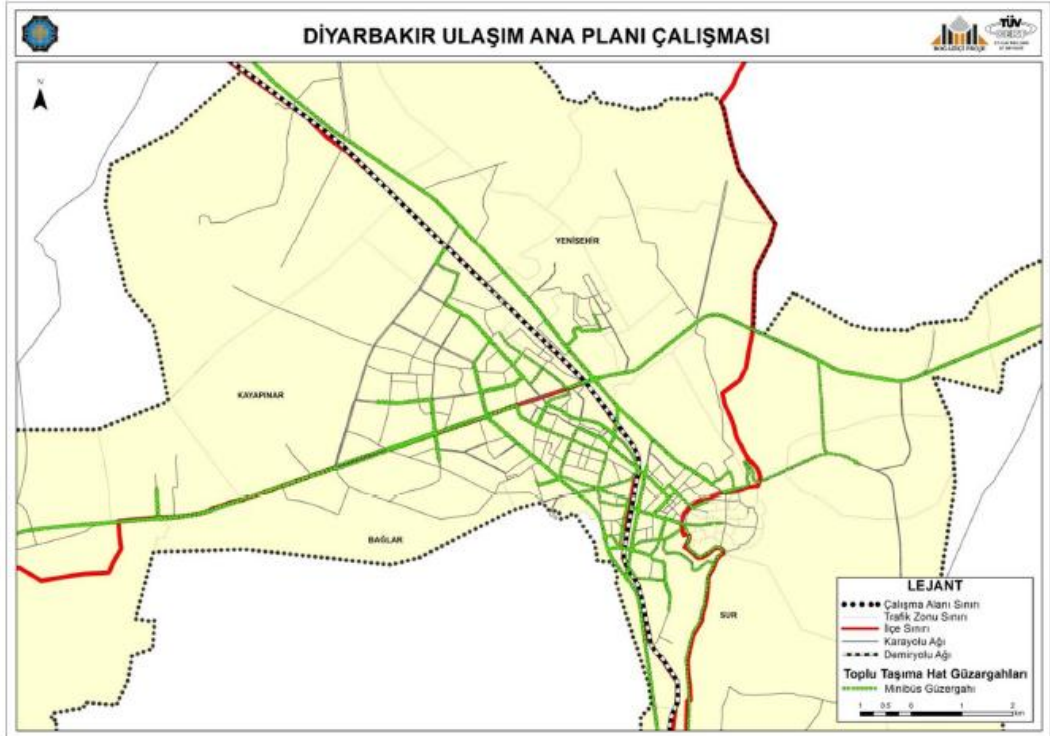
Kaynak:(DUAP) Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Raporu,2012

Şekil 3.8. Diyarbakır Özel Halk Otobüsü Hat Güzergâhları



Kaynak:(DUAP) Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Raporu,2012

Şekil 3.9. Diyarbakır Kooperatif Minibüsleri Hat Güzergâhları



Kaynak:(DUAP) Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Raporu,2012

Tablo 3.2’de işletme türlerine göre toplu taşıma araç sayıları ve kapasiteleri görülmektedir.

Tablo 3.2. Toplu Taşıma Araç Kapasiteleri

İşletme türü	Araç sayısı (adet)	Araç Kapasitesi (kişi)
Belediye Otobüs İşletmesi	2	42+102
	54	34+64
	25	25+32
Özel Halk Otobüsleri Kooperatifleri	48	24+43
	52	29+41
Minibüs Kooperatifleri	300	14

Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde belirlenen güzergâhlarda yolcu taşıma izni verilen T ve TT plakalı taksilerin hangi koşullar altında çalışacakları ve taksi duraklarının çalışma düzenlerinin sağlanması Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, Toplu Ulaşım Şube Müdürlüğü tarafından “Ticari Taksiler ve Taksi Durakları Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik” esaslarına göre düzenlenmiştir. 16.10.2009 tarihli UKOME kararıyla Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde TT (Ticari Taksi)cinsinden tahditli plaka alıp herhangi bir faaliyet göstermeyen plakaların iptaline karar verilmiştir. 31.12.2009’a kadar aktifleşen ticari taksilerin 2011 yılı sonuna kadar ortak durak havuzu sistemine geçerek, taşıma kapasiteleri 4+1 ve arka kapıları kızaklı olan yeni araçlarla yeni durak, cep ve depolama alanlarında çalışmaları planlanmıştır. Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde bugün itibariyle 50 durak, duraklara bağlı 140 cep ve 1074taksi yer almaktadır. *Kaynak:* Ulaşım Dairesi, Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi,2012

Öğrenci veya personel taşımacılığı yapan servis araçlarının dağılımına bakıldığında resmi kayıtlara göre servis araçlarına ait toplam 990 plaka tahsisi bulunmaktadır. Servis araçları kent içindeki tüm yolları kullanabilmektedirler. *Kaynak:* Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi 2012

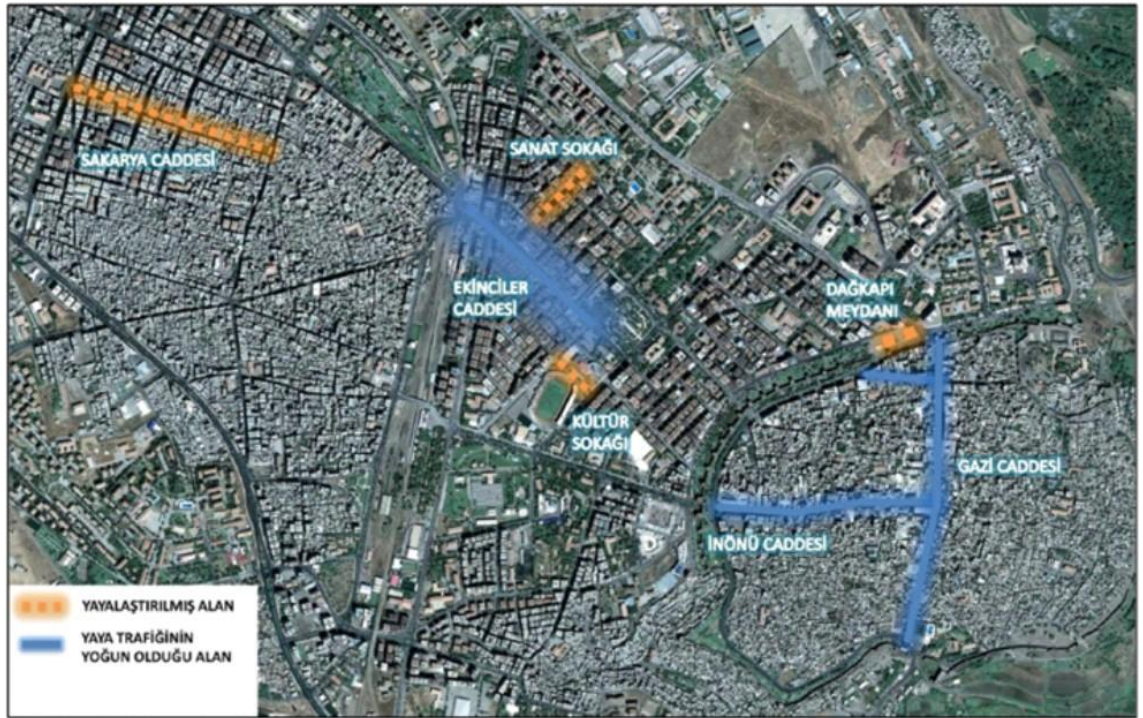
Diyarbakır’da henüz yol kenarı ve açık otoparklara rağmen kentin merkezi alanlarında yeterli otopark stoğu sağlanamamıştır. Merkezi iş alanı çevresindeki otopark sayısının

yeterli olmamasının yanı sıra, mevcut otopark yönetmeliği uygulaması da konut alanlarındaki otopark sayısının artırılması konusunda yetersiz kalmaktadır. Diyarbakır merkezinde ücretli olarak 4 adet yol boyunca park yapılan cadde bulunduğu gösterilmektedir. İl merkezinde toplamda kapasitesi 560 araçlık otopark bulunmaktadır. Kapalı türdeki otopark 320 araç kapasiteli olup toplam otopark alanının yüzde 57'sini oluşturmaktadır.

3.4.1. YAYA ULAŞIMI MEVCUT DURUMU

Diyarbakır'da yolculukların önemli bir bölümü yaya olarak yapılmaktadır. Yaya ulaşım alanları incelendiğinde, yayalaştırılmış alanların şehrin merkezinde ve sur içi bölgesinde kısıtlı bir alanda olduğu gözlenmektedir (Şekil 3.10).

Şekil 3.10. Yaya Ulaşım Alanları



YAYA ULAŞIM ALANLARI

Kent merkezinde, merkezin yayılma biçimine bağlı olarak yayaların yoğun olarak kullandıkları bölgeler; Sur bölgesinde Gazi ve İnönü Caddeleri ile Balıkçılar başı bölgesi ve Yenişehir'de Ekinciler Caddesi ile buna bağlanan sokaklardır. Yayalaştırılmış alanlar Yenişehir ilçesinde Ekinciler Caddesine bağlanan sokaklardan biri olan Sanat Sokağı, Bağlar ilçesinde Sakarya Caddesi ve Atatürk stadyumu yan sokağı olan Kültür Sokağı mevcut durum itibariyle yayalaştırılmıştır. Yayalaştırma projeleri Büyükşehir Belediyesi'nin geleceğe yönelik projeleri arasında yayalar için geliştirdiği projeler; Gazi Caddesi için bir yayalaştırma projesi, Vedat Dalokay yeraltı çarşısı üstündeki meydan projesi ve Ekinciler Caddesinin yayalaştırılması projesidir.

Diyarbakır Surları, Dicle Nehri'nin batı ucunda, Karacadağ'a kadar uzanan geniş bir alan üzerinde kurulmuştur. Dicle Vadisi'nden 100 metre yükseklikteki arazinin doğal yapısı kalenin şeklini sınırlamaktadır. Tescilli yapıların çoğunlukta olduğu, kentin sosyal, kültürel ve sanatsal özelliklerini yansıtan mimari ve sanat ürünleri ile donanmış, geleneksel ticaret dokusunun olduğu ve bu nitelikleri ile yaya trafiğinin en yoğun bölgesidir. Sur içinde kuzey- güney doğrultusunda yer alan Gazi Caddesi ile Balıkçılarbaşı'ndan itibaren Melik Ahmet Caddesi Sur içinin en geniş yolları olmasına rağmen yaya kimlikleri yüksek yollardır. Sur içinin diğer yolları tarihi yapıları ve özgün yapılarıyla araçların giremeyeceği kadar dar sokaklardan oluşmaktadır.

Yaya hareketlerinin yoğun yaşandığı Sur içi, iki büyük caddesi için alınan kararlar ve diğer sokakların darlığı nedeni ile büyük bir yaya bölgesi haline gelmiş, alışveriş ve dinlenme alanlarının bulunduğu bir yerdir. Alanın kuzey girişinde, Dağ kapı'da, toplu taşıma araçlarının büyük kısmının güzergâhı üzerinde yer alması, toplu taşıma ve yaya bölgelerinin birbirini tamamlaması açısından olumlu bir durum olarak görülmüştür. Bu uygulama kentliler tarafından benimsenmiş ve kentlilerin bir araya geldiği ve sosyal ilişkilerin geliştiği bir mekân haline dönüşmüştür.

Ayrıca, 2002- 2003 yılları arasında Diyarbakır Büyükşehir Belediyesince, "Tarihi Diyarbakır Surları Çevre Düzenleme Projesi" kapsamında Fiskaya-Mardin kapı arasında kalan Diyarbakır surları koruma kuşağında yer alan metruk yapılar temizlenerek çevre düzenleme projeleri hazırlanmış ve uygulaması yapılmıştır. Tarihi Diyarbakır Surları

Çevre Düzenleme Projesi 3,5 km.lik uzunluk ve 123.570 m²'lik bir alan ile 6 adet kapıyı kapsamaktadır. Bu düzenleme ile sur çevresinde büyük bir yeşil alan ve yaya bölgesi oluşturulmuştur.

Son yıllarda araçların kentleri istilasası ve yayalara ayrılan yaşam alanlarının giderek daralması üzerine ülkemizde parçacı da olsa bazı sokakları yayalaştırma çabası sürmektedir. Diyarbakır'da da bu çerçevede yayalaştırılmış sokaklar bulunmaktadır. Yenişehir ilçesinde Ekinciler Caddesine bağlanan sokaklardan biri olan Sanat Sokağı, Bağlar ilçesinde Sakarya Caddesi, Atatürk stadyumu yan sokağı olan Kültür Sokağı bulunmaktadır.

4. DİYARBAKIR ULAŞIM ANA PLANI (2011-2025)

Ulaşım Ana Planı'nın Amacı; Kentsel alanda ulaşımı etkileyen arazi kullanımları (konut, ticaret, sanayi, v.b.) ile ulaşım ve karayolu alt yapıları (yol, köprü, kavşak, sinyalizasyon) arasındaki ilişkilerin sağlıklı ve tutarlı bir biçimde kurularak Diyarbakır'da yaşayanlara daha iyi bir ulaşım hizmeti verebilmektir. Ulaşım ana planının diğer amacı ise gelecekte yapılacak ulaşım yatırımlarının imar planları ile tutarlı gelişmesini sağlamaktır. Diyarbakır Ulaşım Ana Plan çalışmaları Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi tarafından Ağustos 2011 tarihinde başlamış olup Nisan 2013'de bitmiştir.

Ulaşım Ana Planı çalışmaları,

Ulaşım ile ilgili envanter bilgilerin toplanması,

İlgili tüm resmi ve yerel birimlerden ulaşım projelerinin ve yatırımlarının toplanması,

Saha çalışmaları ile Yeni Bilgilerin Toplanması,

- Konut Anketleri,
- Sürücü-Yaya anketleri,
- Kavşak Trafik Sayımları,
- Karayolu Kesit Sayımları,
- Toplu Taşıma Yolculuk doluluk ve Hız etütleri yapılması,

Ulaşım Ana Modelinin Oluşturulması,

Mevcut ve Gelecekteki Sorunların Belirlenmesi,

Alternatif Ulaşım Projelerinin Modelde Test Edilmesi ve Ulaşım Ana Planı Oluşturulması,

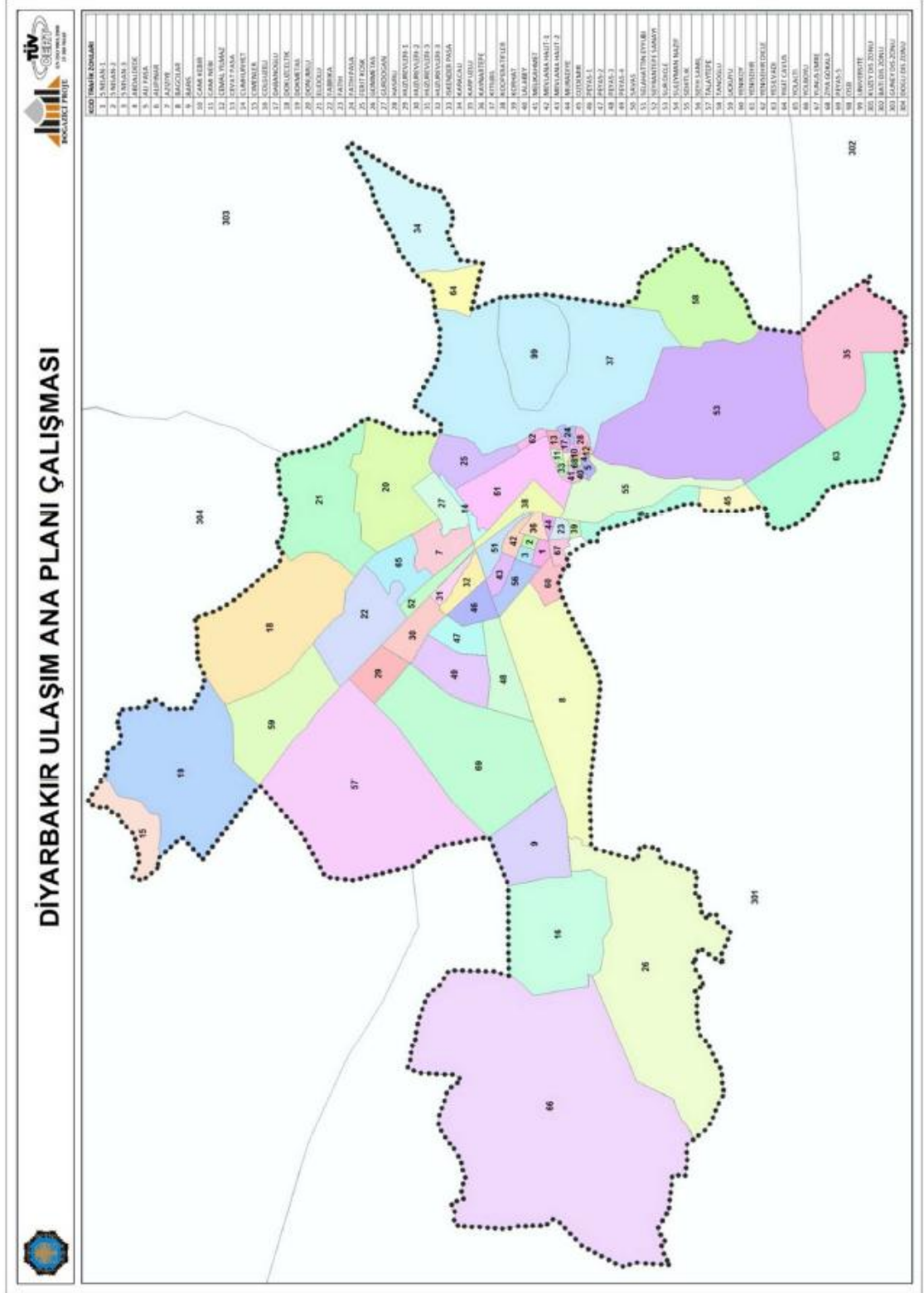
Trafik İyileştirme Planının Hazırlanması,

Kent içi Raylı Sistem ve Mevcut Demiryolu Hattı Ön Fizibilite Etütleri ve Kesin Projelerini kapsamaktadır.

Çalışma alanı olarak tanımlanan Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde yer alan 4 ilçe dâhilindeki 59 mahalledir. Çalışma kapsamına alınan nüfus, çalışma

hazırlıklarının yapıldığı dönem itibarıyla yayınlanmış en güncel resmi sonuçları içeren adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre 808.036 kişidir. Ülkemizde tanımlanmış en küçük idari birim olan mahalle birimi çalışma kapsamında da en küçük çalışma birimi olarak kabul edilmiştir. Çalışmanın genel konusu olan Ulaşım Ana Planı'nın yapılması çalışmalarında ilerleyen aşamalarda yapılacak çalışmaların temelini oluşturması amacıyla; Ulaşım Ana Planı çalışmalarında genel geçerli yöntem izlenerek benzer fiziksel ve fonksiyonel yapıya sahip birimlerden “trafik zonları” oluşturulmuştur. Buna göre çalışma alanı içerisinde yer alan 59 mahalleden, 5 Nisan, Huzurevleri, Mevlana Halit ve Peyas mahalleleri daha küçük birimlere bölünerek 59 mahalleden 69 trafik zonu oluşturulmuştur. Diyarbakır Organize Sanayi Bölgesi ve Kıtılbal mahallesinde yer alan Dicle Üniversitesinin trafik zonu olarak tanımlanması ile toplamda 71 “trafik zonu” oluşturulmuştur. Şekil 4.1’de çalışmada kullanılan trafik zonları gösterilmiştir.

Şekil 4.1. Trafik Analiz Zonları



Kaynak: Yeni Bilgilerin Oluşturulması Raporu-Diyarbakir Ulaşım Ana Planı,2012

4.1. DİYARBAKIR'IN SOSYO-EKONOMİK YAPISI

Diyarbakır Ulaşım Ana Planı kapsamında 6.068 Hanede 25.686 kişi ile yüz yüze görüşülmüştür. Bu da yüzde 95 güvenirlilikte yüzde 3,34 örnek büyüklüğüne denk gelmektedir. Buna göre çalışma kapsamında belirlenen 6.068 haneden 5.567'si ile görüşülmüş analiz aşamasında bu anketlerin verileri kullanılmıştır. Yapılan ziyaretler sonucu görüşmeyi reddedenlerin oranı Diyarbakır genelinde yüzde 1,96'dır, benzer çalışmalara göre oldukça düşük bir orandır. Bu oran Yenişehir İlçesinde yüzde 2,62 iken, Sur ilçesinde yüzde 0,16'dır. (Tablo 4.1)

Tablo 4.1. İlçelere Göre Bireylerin Eğitim Durumu Karşılaştırması

EĞİTİM DURUMU	BAĞLAR		KAYAPINAR		SUR		YENİŞEHİR		TOPLAM	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Okuma-Yazma Bilmiyor	45.929	16,58	25.098	13,06	23.654	29,24	26.351	16,52	121.032	17,06
Bir Okul Bitirmedi	89.777	32,40	53.130	27,65	22.434	27,73	42.628	26,72	207.968	29,31
İlkokul	36.883	13,31	23.978	12,48	11.928	14,74	18.392	11,53	91.180	12,85
İlköğretim/Ortaokul	53.973	19,48	40.050	20,85	13.652	16,87	31.360	19,66	139.034	19,59
Lise	37.239	13,44	31.042	16,16	6.462	7,99	25.349	15,89	100.091	14,10
Yüksekokul	2.225	0,80	3.255	1,69	197	0,24	1.608	1,01	7.284	1,03
Üniversite	10.053	3,63	14.784	7,70	2.313	2,86	13.179	8,26	40.329	5,68
Yükseklisans	472	0,17	659	0,34	172	0,21	436	0,27	1.738	0,24
Doktora	114	0,04	65	0,03	94	0,12	148	0,09	421	0,06
Diğer	407	0,15	65	0,03	0	0,00	76	0,05	547	0,08
Bilmiyor	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Toplam	277.070	100	192.126	100	80.905	100	159.524	100	709.625	100

* Eğitim durumuna ilişkin bilgiler 6 yaş ve üzeri kişilerden alınmıştır.

Kaynak: Yeni Bilgilerin Oluşturulması Raporu-Diyarbakır Ulaşım Ana Planı,2012

İlçelere göre eğitim durumu karşılaştırılması yapıldığında ilkokul, ilköğretim ve lise mezunlarının Kayapınar İlçesi'nde, üniversite mezunlarının Yenişehir İlçesi'nde, okuma yazma bilmeyenlerin Sur ilçesinde, bir okul bitirmeyenlerin Bağlar İlçesi'nde yoğunlaştığı gözlenmektedir. Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Hane halkı Ulaşım Anketleri elde edilen sonuçlara göre öğrenci nüfusunun yaşadıkları ilçelere göre dağılımı Tablo 4.1'de gösterilmektedir. Çalışma alanı genelinde yaşayan 240.584 öğrencinin yüzde 41,16'sı Bağlar ilçesinde, yüzde 27,75'i Kayapınar İlçesi'nde, yüzde 21,54'ü Yenişehir İlçesi'nde, yüzde 9,55'i ise Sur İlçesi'nde yaşamaktadır.

Kaynak: Yeni Bilgilerin Oluşturulması Raporu-Diyarbakır Ulaşım Ana Planı,2012

Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Hane halkı Anketi Çalışması'nda elde edilen bir diğer önemli veri de çalışan nüfus ve istihdam durumuna ilişkin verileridir. Çalışmada kullanılan kavramların tanımı sonuçların değerlendirilmesi açısından önem arz etmektedir.

- Çalışan Sayısı: zon içerisinde ikamet eden çalışan nüfusu,
- İstihdam Sayısı: zon içerisindeki çalışma alanlarında istihdam edilen nüfusu,
- Aktif Nüfus: toplam nüfus içerisinde çalışabilir nüfus olarak kabul edilen 15-65 yaşarası nüfusu,
- Aktivite Oranı: aktif nüfusun toplam nüfus içerisindeki oranını,
- İşsizlik: son bir hafta içerisinde herhangi bir işte çalışmamış, anket yapılan gün itibariyle iş arayan kişileri ifade etmektedir.

İlçelere göre ortalama hane halkı geliri incelendiğinde en yüksek ortalama gelir değere 1.378TL ile Kayapınar İlçesi'nde, en düşük ortalama gelir değerine ise 703 TL ile Sur İlçesi'nde rastlanmıştır.(Tablo 4.2)

Tablo 4.2. İlçelere Göre Ortalama Hane halkı Geliri

İLÇE	ORTALAMA GELİR (TL)
BAĞLAR	943
KAYAPINAR	1.378
SUR	703
YENİŞEHİR	1.126
DİYARBAKIR GENEL	1.075

Gelir dağılımı gelir gruplarına göre incelendiğinde toplam nüfusun yüzde 27,4'ünün 0-500, yüzde 25,9'unun 501-750, yüzde 17,9'unun 751-1000 gelir aralığında olduğu görülmektedir.3000TL ve üzeri gelir grubu nüfusun yalnızca yüzde 2,8'ini oluşturmaktadır. Tablo 4.3'de gelir gruplarının ilçeler bazında dağılımı verilmiştir.

Tablo 4.3. İlçelere Göre Gelir Grupları

	BAĞLAR		KAYAPINAR		SUR		YENİŞEHİR		TOPLAM	
	N	SÜTUN %	N	SÜTUN %	N	SÜTUN %	N	SÜTUN %	N	SÜTUN %
0 - 500	83.212	27,8	27.386	13,1	46.192	55,3	51.889	30,4	208.680	27,4
501 - 750	90.337	30,2	40.932	19,6	21.285	25,5	44.922	26,3	197.476	25,9
751 - 1000	60.824	20,3	42.044	20,1	7.711	9,2	26.121	15,3	136.699	17,9
1001 - 1500	37.231	12,4	44.557	21,3	4.456	5,3	19.497	11,4	105.741	13,9
1501 - 2000	16.741	5,6	29.682	14,2	687	0,8	14.811	8,7	61.921	8,1
2001 - 3000	6.658	2,2	14.568	7,0	1.819	2,2	7.924	4,6	30.970	4,1
3001 - 5000	3.353	1,1	8.026	3,8	1.367	1,6	4.646	2,7	17.392	2,3
5001 +	1.203	0,4	1.729	0,8	0	0,0	986	0,6	3.917	0,5
TOPLAM	299.561	100	208.924	100	83.518	100	170.795	100	762.797	100

İlçeler bazında inceleme yapıldığında Sur ve Yenişehir İlçesi'nde 0-500 gelir grubunun, Bağlar İlçesi'nde 501-750 gelir grubunun, Kayapınar İlçesi'nde 101-1500 gelir grubunun hâkim olduğu gözlenmektedir.

Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Hane halkı Ulaşım Anketlerinden elde edilen bir diğer sosyo ekonomik veri de araç ve otomobil sayısıdır. Çalışmada hanelerin araç ve otomobil sayılarının temin edilmesinin amacı bireysel kullanımda olan otomobil sahipliğinin tespiti için yapılmıştır. Araç sahipliğine ilişkin veriler Tablo 4.4'de verilmiştir. Tespit edilen 46.543 aracın yüzde 80,44'ü otomobildir. Otomobili 4.783 adet kamyonet, yüzde 10,28'lik bir oran ile takip etmektedir.

Tablo 4.4. İlçe Bazında Türlerine Göre Toplam Araç Sayısı

İLÇE	OTOMOBİL	KAMYONET	OTOBÜS	TAKSİ	MOTOR	DİĞER	TOPLAM
BAĞLAR	8.563	1.802	205	954	261	543	12.328
KAYAPINAR	16.549	1.800	469	333	161	302	19.614
SUR	2.067	256	29	100	92	116	2.659
YENİŞEHİR	10.263	926	162	218	183	190	11.942
TOPLAM	37.441	4.783	864	1.606	697	1.151	46.543

Hane halkı anket çalışmasının yapıldığı merkez ilçeler arasından en çok otomobilin olduğu ilçe 16.549 otomobil ile Kayapınar ilçesi, en az 2.067 otomobil ile Sur ilçesidir.

Tablo 4.5’ de ilçelere göre ve çalışma alanında 1.000 kişiye düşen otomobil sayısı verilmektedir.

Tablo 4.5. İlçelere Göre Otomobil Sahipliği

İLÇE	OTOMOBİL SAYISI	1000 KİŞİYE DÜŞEN OTOMOBİL SAYISI
BAĞLAR	8.976	28
KAYAPINAR	17.741	82
SUR	2.288	26
YENİŞEHİR	10.784	59
DİYARBAKIR GENEL	39.790	49

İlçelere göre otomobil sahipliliği değerleri incelendiğinde, Diyarbakır genelinde 1000 kişiye düşen otomobil sahipliliği 49 iken; Kayapınar ilçesi 82 ve Yenişehir ilçesi 59 otomobille çalışma alanı ortalamasının üzerinde kalmaktadır.

Diyarbakır çalışma alanında 1000 kişiye düşen otomobil sayısının DUAP Hane halkı Araştırması Sonuçlarının, TÜİK ve Diyarbakır Emniyet Müdürlüğü Trafik Tescil Şube Müdürlüğü verileriyle karşılaştırıldığında, kurumlarla çalışma sonuçları arasındaki farklılığın en temel sebebi, Diyarbakır’da yaşayan hanelerin araçlarının bir kısmının Diyarbakır envanteri dışında başka bir ilin envanterine kayıtlı olmalarıdır.

4.2. ULAŞIM ANA PLANINA GÖRE DİYARBAKIR’DA YOLCULUK VERİLERİ

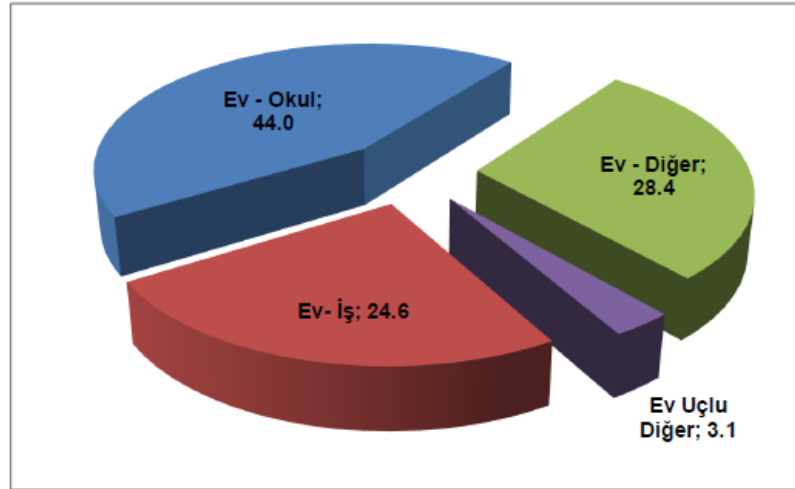
Bu bölümde yolculuk verileri başlığı altında hareketlilik oranları, yolculukların amaçları, mekânsal dağılımı, süreleri ve türel ayrımı verilerine yer verilmiştir.2011 yılı itibariyle Diyarbakır’da (çalışma alanı içerisinde) içten-içe, içten-dışa ve dıştan içe tüm hareketlilik yönlerinde bir günde yaklaşık 1 milyon 250 bin yolculuk yapılmaktadır. Kişi başına yolculuk sayısı (hareketlilik oranı) ise 1,41 olup, bu oran araçlı yolculuklarda 0,57’dir. Tablo 12’de İstanbul, Mersin, Kocaeli, Tarsus ve Diyarbakır hareketlilik oranları ile karşılaştırmalı olarak verilmektedir.

Tablo 4.6. Hareketlilik Oranları Karşılaştırması

YOLCULUK AMAÇLARI	BRÜT HAREKETLİLİK ORANI					NET HAREKETLİLİK ORANI				
	İstanbul	Mersin	Kocaeli	Tarsus	Diyarbakır	İstanbul	Mersin	Kocaeli	Tarsus	Diyarbakır
Ev - İş	0,51	0,24	0,45	0,42	0,35	1,92	1,94	1,92	2,29	1,96
Ev - Okul	0,41	0,39	0,49	0,62	0,62	2,02	2,00	2,30	2,76	2,01
Ev - Diğer	0,68	0,34	0,50	0,56	0,40	2,18	1,93	2,07	2,39	2,02
Diğer	0,11	0,04	0,11	0,09	0,04	1,45	1,46	1,63	1,55	1,38
Toplam Yolculuklar	1,72	1,02	1,55	1,70	1,41	2,43	2,15	2,46	2,78	2,16

Yolculuklar amaçlarına göre ev uçlu iş, ev uçlu okul, ev uçlu diğer ve ev uçlu olmayan(diğer) yolculuklar olarak dört gruba ayrılmıştır. Şekil 4.2’de Diyarbakır’da yapılan yolculukların amaçlarına göre yüzdesel dağılımı görülmektedir.

Şekil 4.2. Yolculukların Amaçlarına Göre Yüzdesel Dağılımı



Diyarbakır’da ortalama yolculuk süresi 26 dakika olarak tespit edilmiştir. Tablo 4.7’de ise yolculukların ortalama süreleri amaçlarına ve türüne göre detaylandırılmıştır. Buna göre araçlı yolculuklarda seyahat süresi 38 dakikaya çıkarken, yaya veya bisiklet ile yapılan araçsız yolculukların ortalama süresi 18 dakikadır.

Tablo 4.7. Amaçlarına ve Araç Türlerine Göre Yolculuk Süreleri (Dakika)

YOLCULUK TÜRÜ	YOLCULUK AMAÇLARI				
	Ev - İş	Ev - Okul	Ev - Diğer	Diğer	Toplam
Araçsız Yolculuklar	20,42	15,52	22,49	21,31	18,23
Araçlı Yolculuklar	36,25	39,20	40,63	33,42	38,19
Toplam Yolculuklar	30,72	21,01	30,14	28,89	26,21

Araç türlerine göre ortalama yolculuk süreleri Tablo 4.8’de verilmiştir. Buna göre yaya yapılan yolculuklar 18 ve otomobil ile yapılan yolculuklar 27 dakika iken toplu taşıma araçları ile yapılan yolculuklar ortalama 41 dakika civarında olup belediye otobüsleri ile yapılan yolculukların ortalaması 46 dakikaya kadar çıkmaktadır.

Tablo 4.8. Araç Türlerine Göre Ortalama Yolculuk Süreleri

ARAÇ TÜRÜ	ORTALAMA YOLCULUK SÜRESİ (DAKİKA)	ARAÇ TÜRÜ	ORTALAMA YOLCULUK SÜRESİ (DAKİKA)
Yaya	18,21	Belediye Otobüsü	45,73
Bisiklet	26,43	Özel Halk Otobüsü	41,97
Motosiklet	24,51	Minibüs/Dolmuş	41,03
Otomobil	27,28	Panelvan/Kamyonet	46,56
Servis	36,44	Diğer (Kamyon, Tır vs.)	68,80
Taksi	24,83	Toplam	26,21

Yolculukların türel ayrımında araçsız yolculuklar olan yaya ve bisiklet yolculukları “yaya” başlığı altında toplanmıştır. Otomobil, panelvan/kamyonet, motosiklet, taksi ve diğer araçlar “özel araç”, belediye otobüsü, özel halk otobüsü ve minibüsler “toplu taşıma” sisteminin bir parçası olarak kabul edilmiştir.

Tablo4.9’dayolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı verilmiştir. Buna göre yolculuk hareketliliğinin ulaşım türlerine dağılımında yaya veya bisikletle yapılan yolculuklar yüzde 59’luk oranla birinci sırada yer almaktadır. Bunu yüzde 21,6’lık oranla toplu taşıma izlemektedir. Servis kullanım oranı yüzde 10,3 iken, özel araç kullanımı yüzde

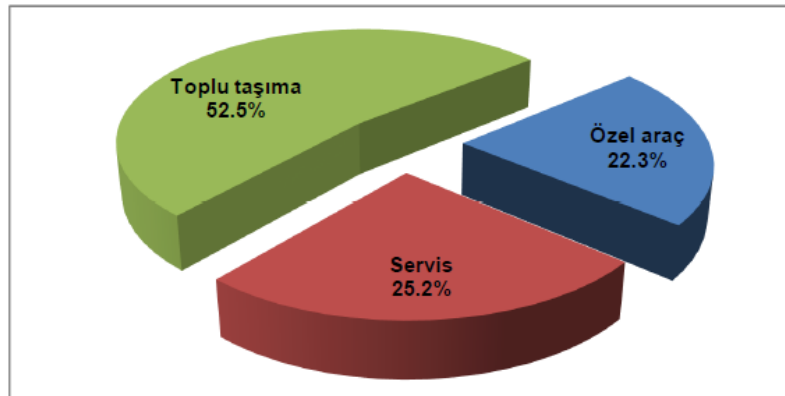
9,1'de kalarak sonuncu sırada tercih edilmektedir. Ancak yolculuk sayılarına bakıldığında bir günde 100 binin üzerinde yolculuğun özel araçlarla yapıldığı görülmektedir.

Tablo4.9. Tüm Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı

ULAŞIM TÜRÜ	YOLCULUK SAYISI	%
Yaya	684.963	59,0
Özel araç	106.217	9,1
Servis	120.223	10,3
Toplu taşıma	250.447	21,6

Araçlı yolculukların ulaşım türlerine dağılımı Şekil 4.3.'de verilmiştir. Buna göre araçlı yapılan yolculuklar içinde en büyük pay toplu taşıma araçlarına ait olup, oranı yüzde 52,5'tir. Toplu taşımadan sonra tercih edilen ikinci ulaşım türü servis olup, oranı yüzde 25,2'dir. Toplam araçlı yolculuklar içinde özel aracın oranı ise yüzde 22,3'tür.

Şekil 4.3. Araçlı Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı



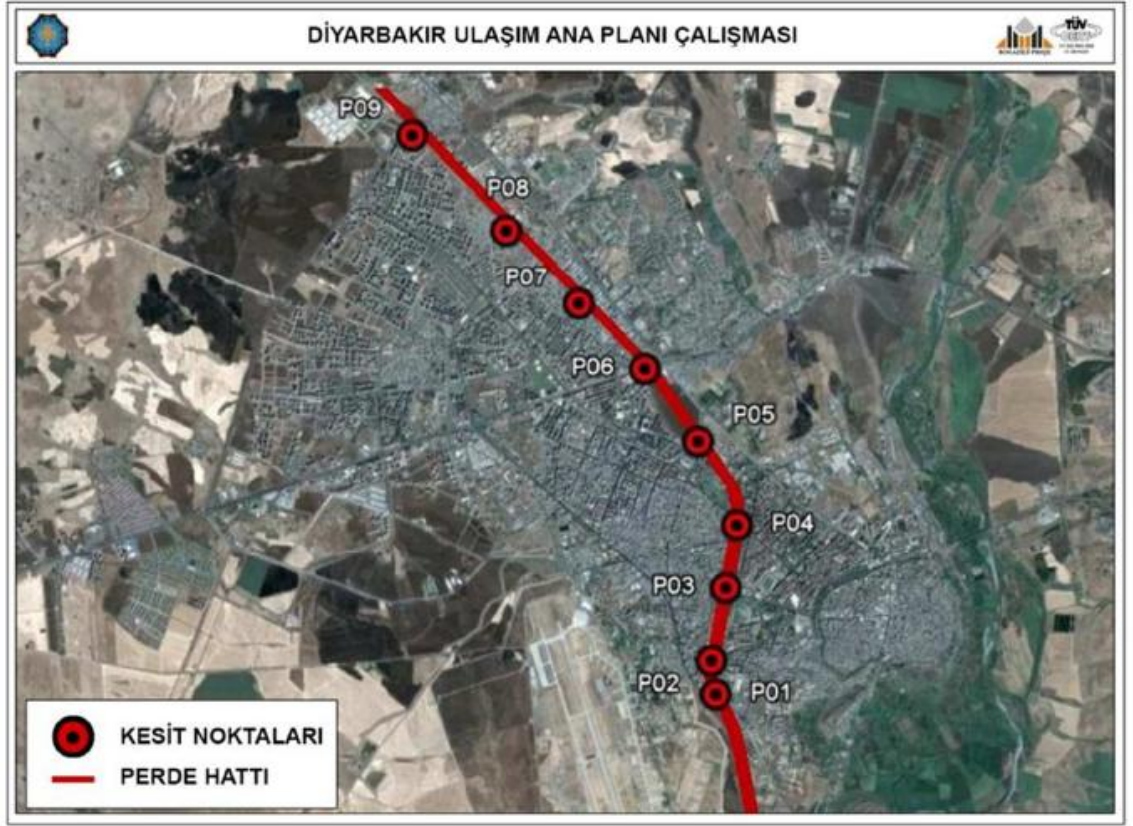
Diyarbakır Ulaşım Ana Planı çalışmaları kapsamında, ulaşım modelinin kalibrasyonunda kullanılmak üzere belirlenen perde ve kordon hattında araç ve yolcu sayımı yapılmıştır. Ayrıca şehir dışından gelen ya da giden trafiği tespit etmek amacıyla dış istasyon kesit sayımları ve Sur içi sur dışı hareketliliği tespit etmek amacıyla sur kordon sayımları kapsamında araç ve yolcu sayımı yapılmıştır. Araç sayımları, 07.00 -

20.00 saatleri arasında 13 saat süreyle perde ve kordon hattı üzerinde gün içerisindeki yolculukların hesaplanabilmesi amacıyla yapılmıştır. Yöntem olarak kordon ve perde hatlarında kesitler alınıp, taşıtlar türlerine göre gruplandırılarak 17 araç türü belirlenmiş her 15 dakikalık sürenin trafik hacmini hesaplamak adına 15'er dakikalık dilimler halinde iki yönde gerçekleştirilmiştir. Araç sayımları yapıldığı anda eş zamanlı olarak farklı iki personel tarafından toplu taşıma araçları (otobüs, minibüs, servis) ve diğer araçlar (otomobil, taksi vb.) için araç içi doluluk oranı tespit sayımı yapılmıştır. Ayrıca trafik sayım yapılmayan saatler (20.01 – 06.59) için toplu taşıma hatlarının ve diğer araçların yoğun olarak tercih ettiği Ekinciler Caddesi karayolu alt geçidinde 24 saatlik kontrol sayımı gerçekleştirilmiştir. 17 araç türü belirlenmiş her 15 dakikalık sürenin trafik hacmini hesaplamak adına 15'er dakikalık dilimler halinde iki yönde gerçekleştirilmiştir.

Plan kapsamında yapılan kontrol noktası sayımları, Ekinciler Caddesi karayolu alt geçidinde yer alan sayım noktasında hafta içi bir günde 13 saatlik sayım gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmada elde edilecek sonuçların tam bir günü yansıtması gerekmektedir. Bu nedenle kent genelindeki 24 saatlik trafiğin türlere ve saate göre dağılımını belirlemek amacıyla 24 saatlik kontrol sayımlarının yapılmasına gerek duyulmuştur. 24 saatlik kontrol sayımları Ekinciler Caddesi karayolu alt geçidinde yapılmıştır. Özel oto gece rakamları tüm günün yüzde 22'sini oluşturmaktadır. Sayım yapılan 13 saatlik dilimde tüm günün yüzde 78'i sayılmıştır. Ekinciler Caddesi karayolu noktasında yapılan 24 saatlik trafik sayım sonuçlarına göre kesit noktasından gün boyu dıştan merkeze 11.515 ve merkezden dışa 13.657 olmak üzere toplam 25.172 taşıt geçmektedir.

Perde hattında ise Perde hatları belirlenirken doğal eşikler (dere, göl, vadi vb.) ya da yapay setler (demiryolu hattı otoyollar, barajlar vb.) dikkate alınmaktadır. Diyarbakır kenti için perde hattı demiryolu hattı olarak belirlenmiştir. Perde hattı üzerinde perdeyi kesen tüm hemzemin, altgeçit ve üst geçitler (dokuz sayım noktası) belirlenmiş ve buralarda iki yönlü sayım yapılmıştır. Perde hattının doğusu "merkez", batısı ise "merkez dışı" olarak tanımlanmıştır. (Şekil 4.4)

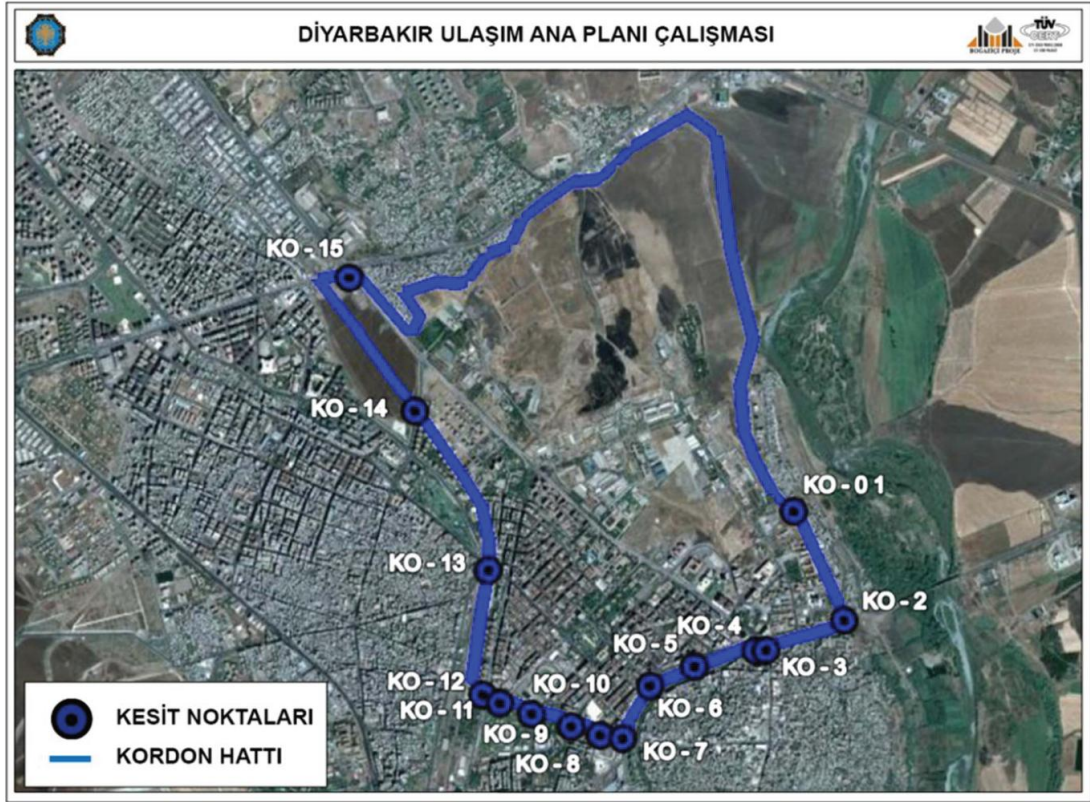
Şekil 4.4. Perde Hattı Sınırları ve Kesit Noktaları



Kaynak: Diyarbakir Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakir Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakir.

Perde hattı üzerinde en yüksek değere P-06 noktasında (Şanlıurfa Bulvarı başlangıcı) ulaşılmıştır (15.026) bu kesiti P-04 (Ekinciler Caddesi girişi) takip etmektedir (13.556). en düşük hacim ise P-08 (706.Sokak hemzemin geçit) noktasında ulaşılmıştır (893). P-08 noktası inşaat halinde binaların arasında kalmış mıcır yolda oluşmaktadır. Bu nedenle trafik hacminin düşük olması normaldir. Kordon hattı sayımlarında ise, kordon hattı içerisindeki bölgede ticaret ve hizmet alanlarının yanı sıra, adliye, valilik, belediye, hastane gibi birçok idari ve sosyokültürel kullanımlar mevcuttur. Kordon hattı üzerinde toplam 15 noktada iki yönlü sayım yapılmıştır. Sayım çalışmaları için Kordon hattının iç kısmı “merkez”, dış kısmı ise “merkez dışı” olarak kodlanmıştır.(Şekil 4.4)

Şekil 4.5. Kordon - 1 Hattı Sınırları ve Kesit Noktaları

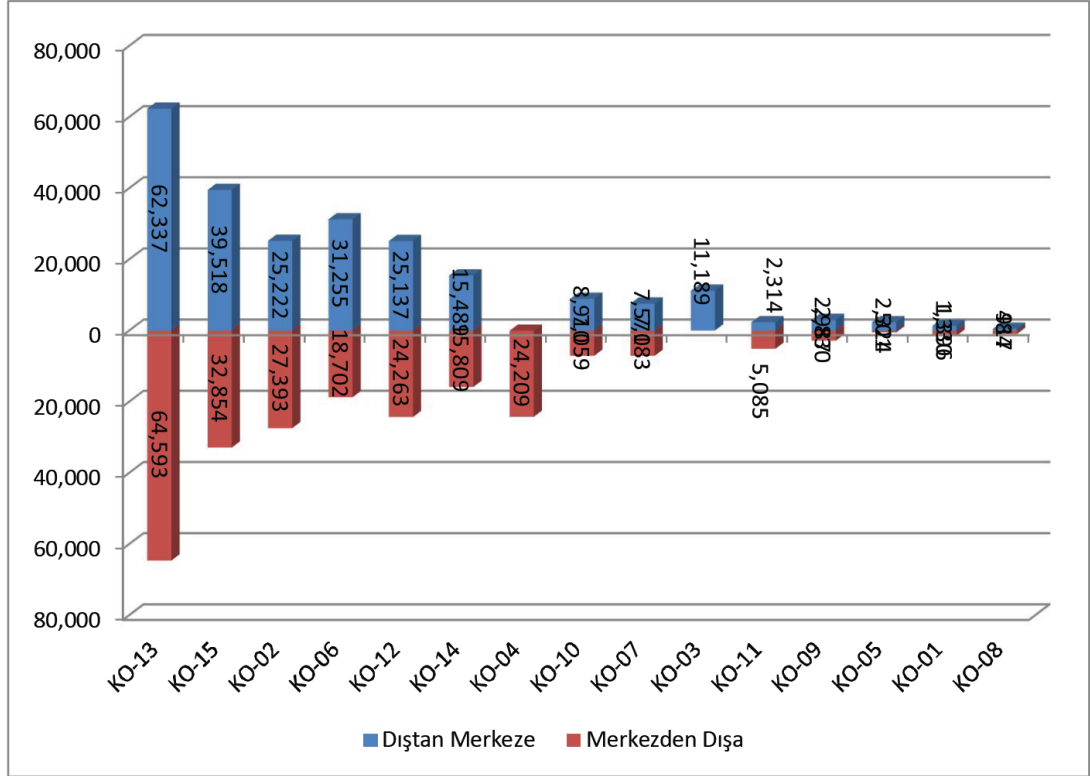


Kaynak: Diyarbakir Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakir Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakir.

Araç türleri toplam 12 tür olarak incelenip analiz edilmiştir. Yapılan sayımlar sonucunda kordon hattında bir günde toplam iki yönde 150.319 araç geçtiği tespit edilmiştir. Dıştan merkeze bir günde 74.327 araç ve merkezden dışa 75.991 araç geçtiği tespit edilmiştir.

Kordon hattı üzerinde araç sayılarına göre en yüksek değere KO-15 noktası (Elazığ yolu) iken yolcu sayısı bakımından bakıldığında KO-13 (Ekinciler caddesi girişi), (64.593) en yüksek yolcu hacmine ulaşmaktadır. Bunun başlıca sebebi bu kesitten çok miktarda toplu taşıma aracının geçmesidir. KO-02 kesinde de yolcu hacimleri bakımından artma gözlemlenmiştir. En düşük yolcu hacim oranı ise KO-08 kesitinde gözlemlenmiştir. Kesitlerin detaylı karşılaştırması Şekil 4.6'da verilmiştir.

Şekil 4.6. Kordon Yolcu Hacimlerinin Kesitlere Göre Dağılımları



Kaynak: Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakır.

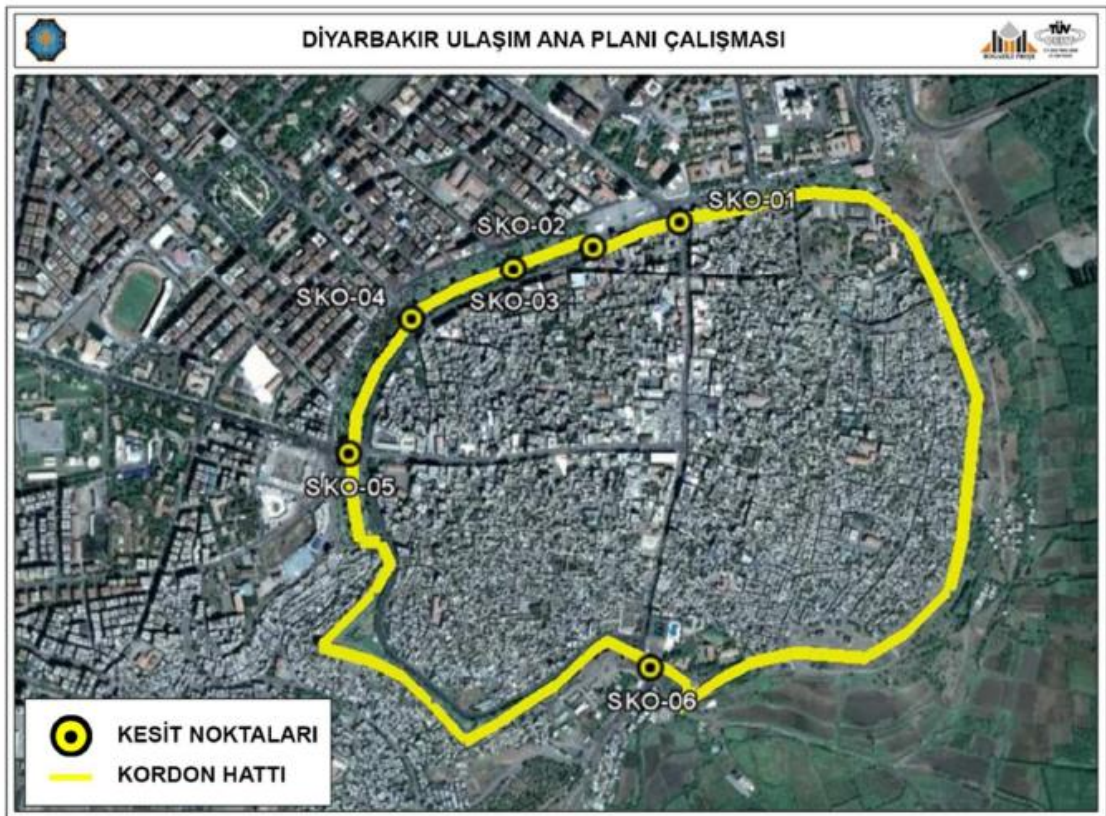
Ayrıca kentin tarihi surları keskin bir kordon hattını doğal olarak oluşturduğundan sur içi sur dışı hareketliliği tespit etmek amacıyla sur kordon sayımları yapılmıştır. Diyarbakır kent merkezinde yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu Sur içi bölgesini içine alan Sur Kordonu sayımları sırasında yaya yoğunluğunu ve yaya trafiğinin gün içindeki dağılımını tespit etmek amacıyla altı noktada yaya sayımı yapılmıştır. Bu noktalar; Dağ Kapı, Dağ Kapı-İnönü Bulvarı kesiti, Tek Kapı, Çift Kapı, Urfa Kapı ve Mardin Kapı'dır. Ayrıca kentin tarihi surları keskin bir kordon hattını doğal olarak oluşturduğundan sur içi sur dışı hareketliliği tespit etmek amacıyla sur kordon sayımları yapılmıştır. (Şekil 4.7)

Sur Kordon hattı üzerinde en yüksek değere S_KO-05 noktasında Saray kapı (Urfa kapı) ulaşılmıştır iki yönde 13.547 araç rakamına ulaşılmaktadır. Bu kesiti çift yönde 11.000 rakamına ulaşan S_KO-04 noktası "Çift Kapı" takip etmektedir. En düşük hacim ise S_KO-03 "Tek Kapı" noktasında gözlemlenmiştir.

Toplam trafik hacmi 16.00-17.00 saatleri arasında (2.804)e' erişmekte ve sabah trafik hacminden daha yüksek bir seviyeye ulaşmaktadır. Her iki yönde de trafik hacimleri değerleri sabah 06.00'da başlayıp akşam zirvesine kadar belirli oranda artış göstermektedir.

Toplam yolcu hacmi sabah 06.00-07.00 saatleri arasında başladığı ve gün içerisinde zirve değere ulaştığı 15.00-16.00 saatleri arasına (15.179) kadar arttığı gözlenmiştir. Sur içi Bölgesi Diyarbakır'ın merkezi iş alanlarındandır. Bu tür alanlarda akşam saatlerinin işten eve yolculuklarının başladığı saatlerdir. Toplam yolcu değerinin zirve değere ulaştığı saat aralığından sonra yolcu hacminin düşüş göstermesi bu tür alanların genel özelliklerindedir.

Şekil 4.7. Sur Kordonu Sayım Noktaları

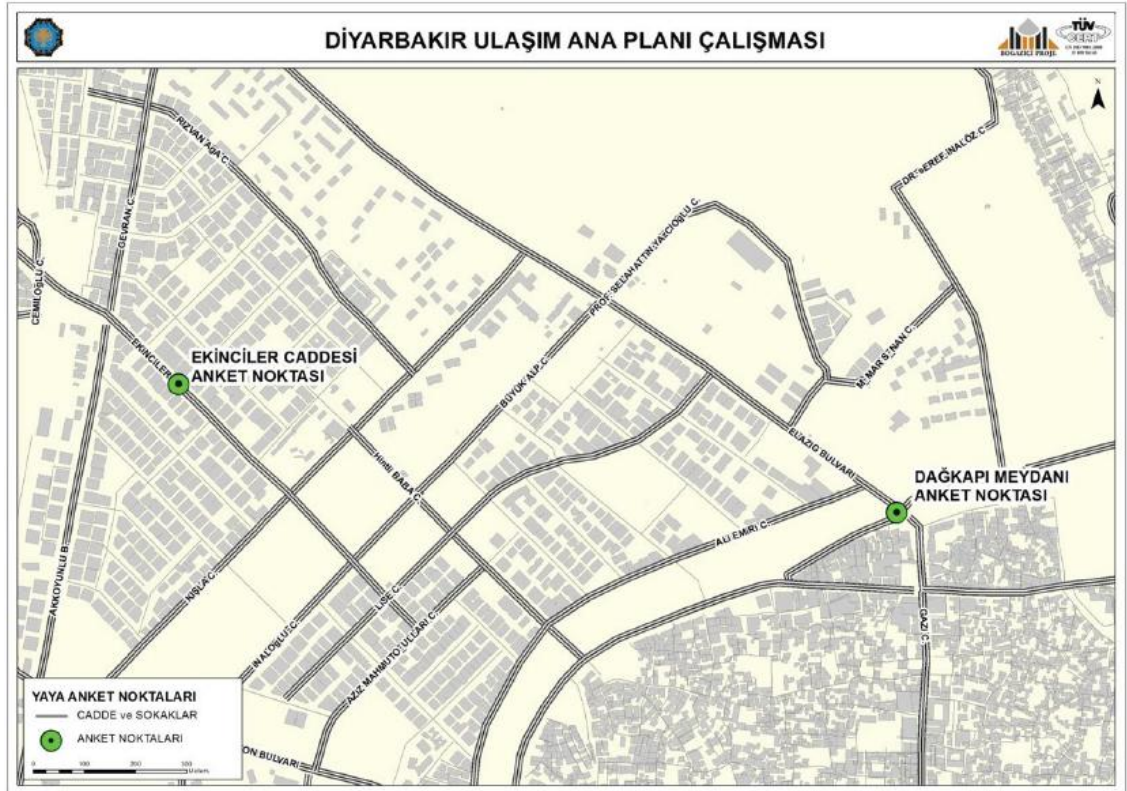


Kaynak: Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakır.

4.3. YAYA ANKETLERİ

Diyarbakır'da kent merkezindeki yayaların ve yaya yolculuklarının özelliklerinin incelenmesi, yayaların şikâyet ve önerilerinin alınması amacıyla bir yaya anketi yapılmıştır. Kent merkezinde yoğun yaya hareketi bulunan yaya koridorları arasından seçilen ve Dağkapı Meydanı ve Ekinciler Caddesi girişlerinde olmak üzere 2 farklı noktada yapılmıştır. Yaya Anketi Çalışması hafta içi bir günde 10.00-18.00 saatleri arasında uygulanmış ve toplam 501 kişi ile görüşme yapılmıştır.(Şekil 4.8)

Şekil 4.8. Yaya Anketleri Uygulama Yerleri



Kaynak: Diyarbakir Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakir Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakir.

Yaya anketleri 10.00-18.00 saatleri arasında yapılmıştır. Bu çalışma ile anket yapılan noktalardaki yaya hareketliliğinin karakteristiği ortaya konmaya çalışılmıştır. Anketinin

uygulandığı 501 kişinin yüzde 71'i erkek, yüzde 29'u ise kadındır. Görüşülen kişilerin yüzde 43'i 15-24 yaş grubundan, yüzde 29'i 25-39 ve yüzde 18'i de 40-59 yaş grubundandır .

Yolculuk amaçlarına göre yaya yolculukları yüzde 32'lik oranla en sık rastlanan orada bulunma amacı "diğer" yani alışveriş, sağlık, gezinti, ziyaret, sosyal aktivite vb. amaçlar iken; iş takibi amacı ile buldukları yerde ankete yanıt verenlerin oranı yüzde 11'dir. Bunları izleyen amaçlar ise; yüzde 33'lük oranla iş ve yüzde 25'lük oranla eğitimidir. (Tablo 4.10)

Tablo 4.10. Yolculuk Amaçlarına Göre Yaya Yolculukları

YOLCULUK AMACI	DAĞKAPI			EKİNCİLER			TOPLAM	
	N	SATIR %	SÜTUN %	N	SATIR %	SÜTUN %	N	SÜTUN %
İŞ	89	54,27	35,46	75	45,73	30,00	164	32,73
EĞİTİM	22	17,46	8,76	104	82,54	41,60	126	25,15
İŞ TAKİBİ	34	64,15	13,55	19	35,85	7,60	53	10,58
DİĞER	106	67,09	42,23	52	32,91	20,80	158	31,54
TOPLAM	251	50,10	100	250	49,90	100	501	100

Kaynak: Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012. Yeni Bilgilerin Toplanması Raporu. Diyarbakır.

Anket yapılan yayaların yüzde 33'ü buldukları yere de yaya olarak gelmişlerdir. Buldukları yöreye bir toplu taşıma aracı ile gelenlerin oranı yüzde 60, özel otomobil ile gelenlerin oranı yüzde 5'tir.yüzde 32'lik oranla en sık rastlanan orada bulunma amacı "diğer" yani alışveriş, sağlık, gezinti, ziyaret, sosyal aktivite vb. amaçlar iken; iş takibi amacı ile buldukları yerde ankete yanıt verenlerin oranı yüzde 11'dir. Bunları izleyen amaçlar ise; yüzde 33'lük oranla iş ve yüzde 25'lük oranla eğitimidir. (Tablo 4.11)

Tablo 4.11. Anket Noktasına Gelişte Kullanılan Araç Türü

ARAÇ TÜRÜ	DAĞKAPI			EKİNCİLER			TOPLAM		
	N	SATIR %	SUTUN %	N	SATIR %	SUTUN %	N	SATIR %	SUTUN %
YAYA	76	46,34	30,28	88	53,66	35,20	164	100,00	32,73
OTOMOBİL	20	76,92	7,97	6	23,08	2,40	26	100,00	5,19
SERVİS	7	100,00	2,79	0	0	0	7	100,00	1,40
BELEDİYE/ÖZEL HALK OTOBÜSÜ	76	38,38	30,28	122	61,62	48,80	198	100,00	39,52
MİNİBÜS/DOLMUŞ	69	66,99	27,49	34	33,01	13,60	103	100,00	20,56
TAKSİ	1	100,00	0,40	0	0	0	1	100,00	0,20
ŞEHİRLERARASI OTOBÜS	2	100,00	0,80	0	0	0	2	100,00	0,40
TOPLAM	251	50,10	100,00	250	49,90	100,00	501	100,00	100,00

Kaynak: Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakır.

Karayolu Şebekesi

Karayolu ağına ilişkin yol uzunluğu, işletme özellikleri (bölünmüşlük durumu, tek/çift yön), şerit sayısı, yol üzerindeki park etme durumu ile sinyalizasyon kavşak noktaları, kapasite ve hız değerleri ulaşım modeline girdi oluşturacak şekilde toplanmıştır. Bu veriler, trafik analiz zonları arasındaki seyahat süresinin veya belirli bir mesafeye gitmek için ödenecek seyahat ücretinin bulunması ve seyahat taleplerinin en uygun güzergâhlara dağıtılmasında kullanılmıştır. Çalışma kapsamında ulaşım modelinin oluşturulabilmesi için tüm bu veriler hız etütleri sonucunda elde edilen bilgilerle birleştirilip bilgisayar ortamına aktarılarak model şebekesi oluşturulmuştur. Bilgisayar ortamına aktarılan karayolu ağı modeli “link” (bağlantı) ve nodlardan (düğüm noktaları) oluşmaktadır. Linkler nodlarla sınırlanmakta ve nodlar, linklerin başlangıç veya bitişleri olarak kabul edilmektedir. Belirlenen linklerin işletme özelliklerine ilişkin istatistikler de Tablo 4.12’de verilmiştir.

Tablo 4.12. Mevcut Karayolu Ağı İşletme Özellikleri

İşletme Özellikleri	Tek Yönlü		İki Yönlü		Toplam	
	Link Sayısı	Uzunluk (km)	Link Sayısı	Uzunluk (km)	Link Sayısı	Uzunluk (km)
Bölünmüş	950	864,31	-	-	950	864,31
Bölünmemiş	98	14,61	966	382,57	1.064	397,17
Toplam*	1.048	878,92	966	382,57	2.014	1.261,48

Kaynak: Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012. Yeni Bilgilerin Toplanması Raporu. Diyarbakır.

Karayolu ağının şerit sayılarına göre dağılımı Tablo 4.13’de verilmiştir. Buna göre yol ağı en çok 2 şeritli linklerden oluşmuştur. Ulaşım ağında en düşük oranda bulunan şerit tipi 3 şerittir.

Tablo 4.13. Mevcut Karayolu Ağı Şerit Sayıları

Şerit Sayısı	Link Sayısı	Uzunluk (km)
1 Şeritli	840	343,99
2 Şeritli	1.043	879,26
3 Şeritli	131	38,24
Toplam	2.014	1.261,48

Park etme durumuna ilişkin toplanan veriler bir link üzerinde yapılan park etme durumunu göstermektedir. Arazi çalışmasıyla tespit edilen 2.014 linkin 918’inde parklanma yapılmamaktadır. Buna karşılık 983 yol kesitinde yasal olmayan şerit ihlaliyle parklanma gözlenmiştir. Karayolu ağı içerisinde 113 linkte de parklanma şeridi bulunmaktadır. (Tablo 4.14)

Tablo 4.14. Parklanma Durumu

Parklanma Durumu	Link Sayısı	Uzunluk (km)
Parklanma Yok	918	473,88
Şerit İhlali Parklanma	983	769,59
Park Şeridinde Parklanma	113	18,01
Toplam	2.014	1.261,48

4.4. ULAŞIM MODELİNİN OLUŞTURULMASI VE KALİBRASYONU

Kalibrasyon; ulaşım modelinde, kişilerin yolculuk davranışlarını temsil etmek amacıyla kullanılan matematiksel bağıntılardaki katsayıların, modelin her aşamasından elde edilen sonuç değerlere yeteri ölçüde yakın olacak şekilde belirlenmesi işlemidir. Özetle, modelin, kişilerin yolculuk davranışlarını yeterli bir doğrulukla temsil eder duruma getirilmesidir. Diyarbakır için oluşturulan ulaşım modelleri, çalışma kapsamında yapılan ve başlıca sonuçları model geçerlilik sınamalarında kullanılan hane halkı anketlerinden ve trafik sayımlarından elde edilen bilgiler kullanılarak kalibre edilmiştir. Modelin her aşaması için kalibrasyon yapılmış ve her aşamada modelden elde edilen değerler hane halkı anketleriyle trafik sayımları ile belirlenmiş olan gözlem değerleri ile karşılaştırılmıştır. Bu bölümde öncelikle yukarıda bahsi geçen saha çalışmalarından elde edilen ve model girdisi olarak kullanılan veriler özetlenecektir. Sonrasında ulaşım talep tahmin modelini oluşturan dört aşama sırasıyla anlatılacaktır.

Model Girdilerinin Oluşturulması

Ulaşım modelinin kalibrasyonuna model girdisi olmak üzere veriler toplanmış ve analiz edilmiştir. Ulaşım modeline girdi olarak kullanılan sosyoekonomik verilerden nüfus, istihdam, çalışan sayısı, mahalledeki ve okuldaki öğrenci sayıları, otomobil sahipliği ve gelir durumu verilerinin ilçeler itibariyle dağılımı Tablo 4.15’de özetlenmiştir.

Tablo 4.15. İlçelere Göre Sosyoekonomik Veriler

İLÇE	SOSYOEKONOMİK VERİLER							
	Nüfus	Hanedeki Öğrenci Sayısı	Okuldaki Öğrenci Sayısı	Çalışan Sayısı	İstihdam Sayısı	Ortalama Hanehalkı Geliri	Toplam Otomobil Sayısı	1000 Kişiye Düşen Otomobil Sayısı
Bağlar	318.207	99.008	84.020	58.878	41.786	943	8.976	28
Kayapınar	217.542	66.797	50.689	47.248	31.896	1.378	17.741	82
Sur	89.675	22.971	40.626	12.762	25.299	703	2.288	26
Yenişehir	182.612	51.808	62.999	35.058	45.706	1.126	10.784	59
Şehirdışı	-	-	2.250	-	9.259	-	-	-
TOPLAM	808.036	240.584	240.584	153.945	153.945	1.075	39.790	49

Hane halkı anketleri sonuçları ile kurum ve kuruluşlardan toplanan veriler analiz edilerek ulaşım modeline girdi oluşturacak şekilde düzenlenmiştir.

Model girdisi olarak kullanılan ulaşım sistemi verileri karayolu ağı ve toplu taşıma sistemi olmak üzere iki ana başlık altında toplanmıştır. Karayolu ağına ilişkin yol uzunluğu, işletme özellikleri (bölünmüşlük durumu, tek/çift yön), şerit sayısı, yol üzerindeki park etme durumu ile sinyalize kavşak noktaları, kapasite ve hız değerleri ulaşım modeline girdi oluşturacak şekilde toplanmıştır. (Tablo 4.16) Bu karayolu verileri, trafik analiz zonları arasındaki seyahat süresinin veya belirli bir mesafeye gitmek için ödenecek seyahat ücretinin bulunması ve seyahat taleplerinin en uygun güzergâhlara dağıtılmasında kullanılmıştır.

Tablo 4.16. Karayolu Sistemi Verileri

KARAYOLU VERİLERİ	
Toplam Link Sayısı (adet)	2.014
Karayolu Ağı Uzunluğu (km)	1.261,48
Toplam Bölünmüş Yol Uzunluğu (km)	864,31
Toplam Bölünmemiş Yol Uzunluğu (km)	397,17
Bir Şeritli Yolların Uzunluğu (km)	343,99
İki Şeritli Yolların Uzunluğu (km)	879,26
Üç Şeritli Yolların Uzunluğu (km)	38,24
Şerit İhlali Parklanma Yapılan Yol Uzunluğu (km)	769,59
Park Şeridi Bulunan Yol Uzunluğu (km)	18,01
Sinyalize Kavşak Sayısı (adet)	39

Model girdileri oluşturulurken, toplu taşıma sistemi içerisinde işletilmekte olan bütün otobüs minibüs hatları, sefer saatleri ve ücret bilgileriyle veri tabanına işlenmiştir. Modelde toplam 49 belediye otobüsü, 23 özel halk otobüsü ve 26 kooperatif minibüs hattı olmak üzere toplamda 98 toplu taşıma hat bilgisi bulunmaktadır.

Yolculuk Üretim/Çekim Modeli

Ulaşım modellerinin ilk aşaması olan yolculuk üretim / çekim modelinde, her bir trafik zonundan üretilen / çekilen yolculuklar, bu zonların nüfus, istihdam, öğrenci sayıları, nüfusun gelir düzeyi, otomobil sahipliği gibi sosyoekonomik parametrelere bağlı olarak hesaplanmıştır.

Yolculuklar, amaçlarına göre;

- Ev uçlu iş yolculukları
- Ev uçlu okul yolculukları
- Ev uçlu diğer yolculuklar
- Ev uçlu olmayan yolculuklar

Olmak üzere dört gruba ayrılmış ve her bir yolculuk amacı için trafik zonlarından üretilen ve çekilen günlük yolculuklar hesaplanmıştır. Üretim çekim modellerinde regresyon analizi kullanılmıştır.

Türel Seçim Modeli

Türel seçim modeli, trafik analiz zonları arasında yapılan yolculukların hangi ulaşım türleri kullanılarak yapıldığı tahmininde kullanılır. Bir başka deyişle birey ya da birey gruplarının farklı seyahat amaçları için ulaşım türleri arasındaki seçimlerin analiz edildiği aşamadır. “Diyarbakır Ulaşım Ana Planı” çalışmasında “toplulaştırılmış logit model” kullanılmıştır.

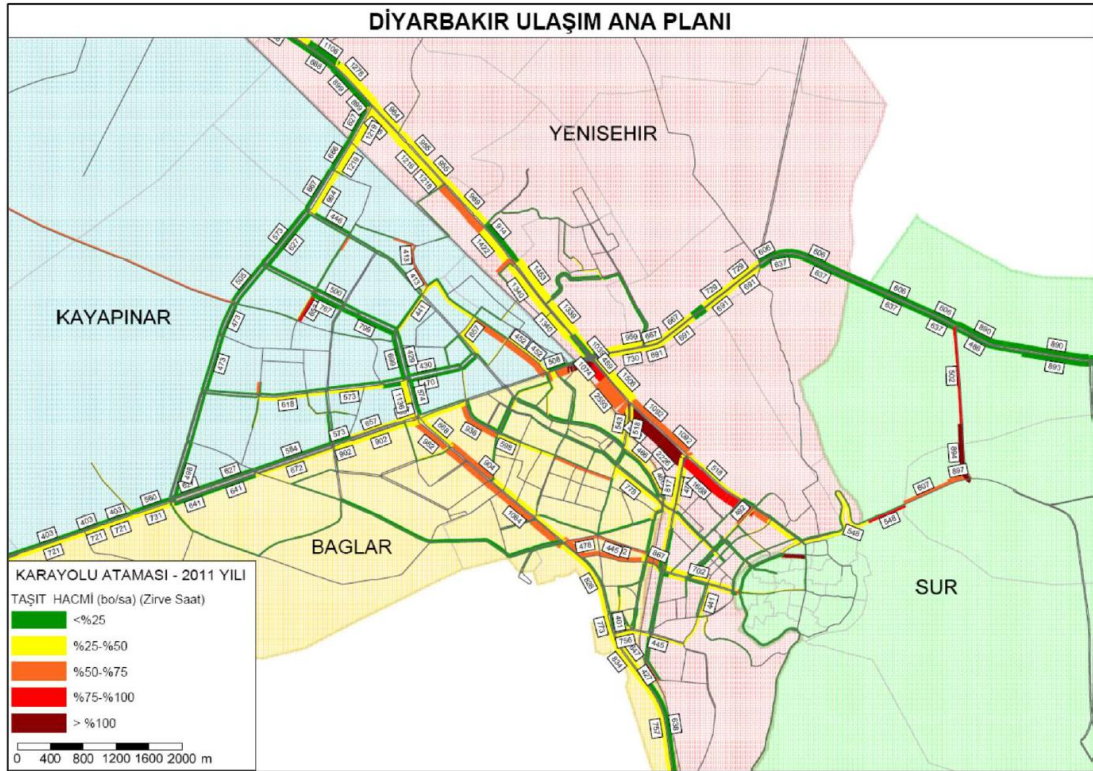
Yolculuk Atama Modeli

Yolculuk atama modelinin amacı, daha önceki aşamalarda hesaplanan yolculuk matrislerinin ilgili ulaştırma şebekesine atanarak, mevcut şebekede veya değişik alternatifleri içeren gelecek şebekelerinde olası ulaşım sorunlarının tespit edilmesidir. Yolculuk atama modelleri karayolu ve toplu taşıma ataması olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Karayolu Ataması

Karayolu ataması sırasında, yolcu cinsinden gelen tüm matrisler doluluk oranları kullanılarak özel araçlar ve servis matrisine oradan da otomobil birim cinsinden otomobil matrisine dönüştürülerek karayolu şebekesine yüklenmektedir. Yapılan atama sonucunda elde edilen hacim/kapasite değerleri Şekil 4.8’de görülmektedir.

Şekil 4.9. Mevcut Karayolu Ataması Hacim Kapasite Değerleri-Zirve Saat

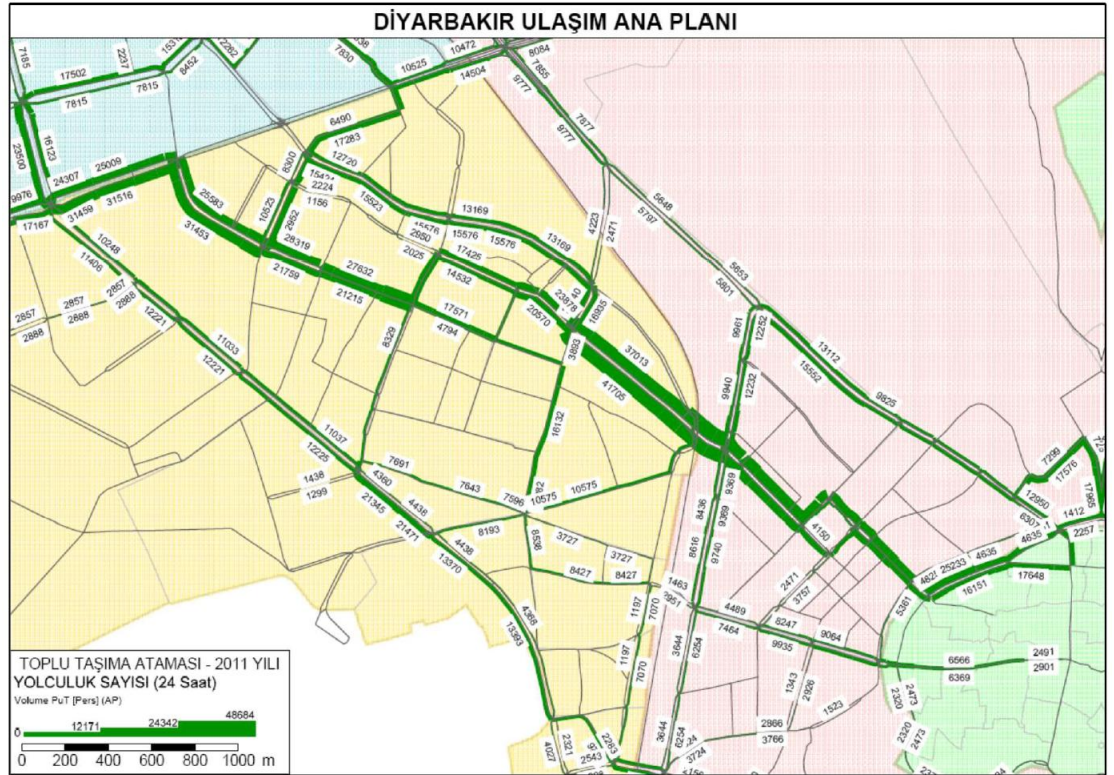


Kaynak: Diyarbakir Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakir Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakir.

Toplu Taşıma Ataması

Toplu taşıma yolculukları yolculuk değeri olarak toplu taşıma hatlarına yüklenmiştir. Böylece karayolu linklerindeki yolcu hacim değeri, hat bazlı bindi verileri ve duraklardaki indi-bindi sayıları hesaplanmıştır. Toplu taşıma atamasında karayolundan farklı olarak daha çok günlük değerler kullanılmasında amaç, hatların günlük taşıdıkları yolcu sayısını belirleyerek verimli çalışmayan güzergâhların yeniden değerlendirilmesini sağlamaktır. Toplu taşıma ataması sonucunda yolculukların kent merkezi ve çevresinde yoğunlaştığı görülmüştür. Kent merkezi ve çevresindeki günlük ve zirve saat yolcu değeri Şekil 4.10'da görülmektedir. Buna göre bir kesitte tek yönde en yüksek yolcu hacmi günlük 48.684 yolcu ve sabah zirve saatte (07.30-08.30) 7.919 yolcu olarak hesaplanmıştır.

Şekil 4.10. Toplu Taşıma Ataması Yolculuk Sayıları - (24 Saat)



Kaynak: Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakır.

4.5. HEDEF YILI SOSYOEKONOMİK VERİ TAHMİNLERİ

Sosyoekonomik veriler olarak; nüfus, işgücü-istihdam, öğrenci sayısı, hane halkı geliri ve otomobil sahipliği değişkenleri değerlendirilmiştir.

4.5.1. NÜFUS

Projeksiyon nüfusunun trafik zonlarına dağılımı 1/ 5.000 Nazım İmar Planları arazi kullanım kararlarına göre yapılmıştır. Planda mevcut ve gelişme konut alanlarının kapasitesi 1.491.940 kişi olarak hesaplanmıştır. Nüfus dağılımı yapılırken; nazım planında öngörülen konut alanları ve yoğunlukları dikkate alınmıştır.

4.5.2. İŞGÜCÜ – İSTİHDAM

Hane halkı anketleri sonuçlarına göre 2011 yılında Diyarbakır kent merkezi toplam nüfusu içinde çalışan sayısı 153.945 kişi olarak belirlenmiştir. Bu durumda nüfusun yüzde 19'u aktif olarak çalışmaktadır. Hedef yılı çalışan nüfus değerleri için 1/25.000 ölçekli imar planlarını istihdam oranı dikkate alınmış, toplam nüfus içerisindeki yüzde 28 oran kullanılmıştır. İstihdam için hedef yılı projeksiyonu yapılırken, 2010 yılı Diyarbakır içi ve dışında çalışma oranları değerlendirilmiş çalışan nüfusun yüzde 92'sinin kent merkezinde çalışacağı öngörülmüştür. 2025 yılı için Diyarbakır kent merkezinde ikamet edecek 410.824 kişilik işgücünün (çalışan sayısı) 379.257'sinin kent içinde istihdam edileceği kabul edilmiştir.

4.5.3. ÖĞRENCİ SAYISI

Hane halkı anketleri sonuçlarına göre 2011 yılında Diyarbakır'da 240.584 öğrenci yaşamaktadır. Öğrencilerin 238.334'ü kent merkezinde eğitim görürken, 2.250 öğrenci Diyarbakır dışında okumaktadır. Hedef yılı 2025 yılına ilişkin hanedeki öğrenci sayısı nüfusun gelişimine, okuldaki öğrenci sayısı değerleri ise nazım imar planı arazi kullanım kararlarına göre belirlenmiştir.

4.5.4. HANE HALKI GELİRİ

Gelir dağılımı tahminleri yapılırken, hane halkı anketi çalışmasından elde edilen Diyarbakır ortalama hane halkı geliri ve 2010 yılında yapılan Gelir ve Yaşam Araştırması'n da Türkiye geneli için tespit edilen ortalama hane halkı gelir değerleri arasında bir oran kurulmuştur. Hane halkı anketi sonucuna göre Diyarbakır için 2011 yılı ortalama hane halkı geliri 1.075TL iken yapılan hesaplamalara göre 2025 yılında bu değer 1.991 TL civarına yükselecektir.

4.5.5. OTOMOBİL SAHİPLİĞİ

Otomobil sahipliliği tahminleri yapılırken, zon bazında mevcut ortalama hane halkı geliri ve 1000 kişiye düşen otomobil sahipliliği arasında regresyon kurulmuştur.

4.5.6. HEDEF YILI YOLCULUK TAHMİNLERİ

2025 yılı için Nazım İmar Planları'nda öngörülen arazi kullanım yapısına bağlı olarak bölgesel bazda belirlenen nüfus, istihdam ve öğrenci sayılarına, gelecekteki hareketlilik, özel araç sahipliliği gibi yolculuk ve planlama parametrelerine bağlı olarak stratejik düzeyde geliştirilen öneri ulaşım sistemi alternatifleri üzerinde ortaya çıkması beklenen ulaşım talepleri 2011 yılında kalibre edilen model kullanılarak tahmin edilmiştir. 2025 yılında mevcut ulaşım sistemi üzerinde ortaya çıkması beklenen ulaşım talepleri belirlenmiştir.

4.5.7. YOLCULUK DEĞERLERİ

Projeksiyonu yapılan sosyoekonomik veriler kullanılarak, yolculuk değerleri hesaplanmıştır.

4.5.8. YOLCULUK ÜRETİM-ÇEKİMLERİ

2025 yılı için mevcut durumun kalibrasyonu sırasında hesaplanan üretim - çekim modelleri kullanılarak geleceğe ilişkin üretim çekim değerleri yolculuk amaçlarına göre hesaplanmıştır.

4.5.9. YOLCULUK DAĞILIMI

Toplam yolculuk değerleri incelendiğinde gelişme konut alanlarının yoğun olduğu Kayapınar ilçesinin Bağlar başta olmak üzere diğer ilçelerle ciddi bir ilişkisi bulunmaktadır. En fazla yolculuk üreten ilçenin Kayapınar ilçesi, en çok yolculuk çeken ilçenin ise Bağlar ilçesi olduğu tespit edilmiştir.

4.5.10. TÜREL SEÇİM

Amaçlarına göre tüm yolculukların türel seçim oranları göre yaya yolculuklarının toplam yolculuklar içindeki oranı yüzde 41 iken okul yolculuklarının yüzde 54'ü yaya olarak yapılmaktadır. Ev uçlu iş yolculuklarının yüzde 32'si otomobil, yüzde 31'i yaya yapılmaktadır. Ev uçlu iş ve ev uçlu olmayan yolculuklarda toplu taşımadan ziyade otomobil yolculukları tercih edilmekte, ev uçlu okul yolculuklarında ise servis ve toplu taşıma ile yapılan yolculuklar yaya yolculuklarından sonra gelmektedir. Servisle yapılan yolculukların toplam yolculuklar içindeki oranı ise yüzde 17'dir. İş amaçlı yapılan yolculukların yüzde 17'sinde servis kullanılırken, okul yolculuklarında bu oran yüzde 29 olmaktadır.

4.6. ALTERNATİF SENARYOLARIN OLUŞTURULMASI VE MODELDE TEST EDİLMESİ

Diyarbakır Ulaşım Ana Planı çalışması kapsamında modelde test edilen alternatifler aşağıdaki kriterlere göre geliştirilmiştir.

Arz-Talep Dengesinin Kurulması: Ulaşım talep tahmin modeli ile belirlenen yolculuk taleplerine uygun altyapının ve ulaşım sisteminin geliştirilmesi, önerilen altyapının

kapasitesinin bu koridordaki yolculuk talep düzeyine uygunluğu, önerilen yatırımın kapasitesinin verimli kullanılması,

Talebin Yönlendirilmesi/yönetilmesi: Yolculuk taleplerinin karşılanmasında sürdürülebilir bir arzın oluşturulması için öncelikli olarak toplu taşıma sistemlerine yönlendirilmesini sağlamak,

Sürdürülebilir Olması: Plan dönemi sonrasındaki gelişmeleri karşılayabilecek kapasite ve yaygınlaşma esnekliğinin bulunması yolcu ve yük taşımada bütün kullanıcılar eşit bir şekilde ve çevreye en az zarar verecek şekilde olması, Mevcut sistemlerle bütünleşmesi: Mevcut ulaşım sistemini bir şebeke işletmesine dönüştürecek şekilde geliştirilebilmesi ve diğer ulaşım türleri ile bütünleşen toplu taşıma projelerinin oluşturulması,

Fiziksel ve ekonomik olarak uygulanabilir olması: Bir yandan mevcut inşaat teknikleri ve yöntemleri ile kolaylıkla uygulanabilmesi, diğer yandan bu uygulanabilirliğin makul maliyet düzeyleri içinde olması, Ekonomik bir işletmecilik sağlaması: Sadece zirve saatlerde değil, günün daha geniş bir diliminde yüksek doluluk oranlarıyla işletilebilmesi,

Yolculuk çekim ve üretim noktalarına ulaşabilme: Önerilen ulaşım altyapısının yüksek sayıda yolculuk üreten ve çeken yolculuk odak noktalarına tercihen doğrudan, ya da aktarma ile ulaşması,

Yolculuk başlangıç ve bitişleri arasındaki kestirme: Yoğun yolculuk arzu hatlarına uyum sağlaması, diğer bir deyişle yüksek sayıda yolculuklardan oluşan başlangıç ve bitiş noktaları arasında en kısa yolculuk güzergâhlarına uyması, gereksiz dolaşmalar ve aktarmalar gerektirmemesi,

Merkeze erişim sağlaması: Sadece konutlarla çalışma alanları arasında zirve saatlerde ortaya çıkan yolculuklara değil, bunlarla birlikte gün içinde daha geniş bir zaman diliminde talep oluşturan merkez alanlara erişim sağlanması ve böylece hem işletme

verimliliğinin artırılması ve hem de merkezin canlılığının desteklenmesi, İmar planlarıyla öngörülen kentsel gelişmeye

Uygunluk: Ulaşım alternatifinde yer alan projelerin kentin imar planlarıyla öngörülen gelişme yönleri ve stratejilerini desteklemesi, plan kararları ile oluşan gelişmelere cevap vermesi,

Mevcut ulaşım altyapısından yararlanma: Kentteki mevcut ulaşım altyapısı, tesisleri ve diğer olanaklarının en üst düzeyde kullanılması.

Alternatifler oluşturulurken;

-Mevcut sorun ve dar boğazların çözümlerine yönelik gerekli strateji ve ilkeler belirlenmiş;

-Kısa ve orta vadede yapılacak uygulamalar geliştirilerek mevcut sorunların çözümü sağlanmaya çalışılmış;

-Uzun vadede yapılacak çözümler denenerek karşılaştırılması yapılmıştır.

Alternatiflerin Model İşletim Sonuçlarına Göre Değerlendirilmesi

Eğilim çalışması ve oluşturulan 6 alternatif yaklaşımına göre model atamaları yapıldıktan sonra belirli kriterler doğrultusunda performans karşılaştırması yapılmıştır.

Yolculukların Türel Dağılımı Karşılaştırması

Diyarbakır kentinde yıllar itibari ile otomobil yolculukları artacak, yaya yolculukları azalacaktır. Bu beklenen bir gelişmedir. Ancak burada önemli olan toplu taşıma sistemindeki iyileştirmelere paralel olarak toplu taşıma kullanım oranının arttırılmasıdır.

Tablo 4.17. Türel Seçime Göre Alternatifler Arası Karşılaştırılma (%)

	Yaya	Servis	Otomobil	Toplu Taşıma	Toplam
2011 – Mevcut Durum	60%	11%	9%	20%	100%
2025 – Eğilim Alternatifi	41%	17%	19%	22%	100%
2025 – Alternatif 1	38%	20%	19%	23%	100%
2025 – Alternatif 2	39%	18%	19%	24%	100%
2025 – Alternatif 3	39%	19%	18%	24%	100%
2025 – Alternatif 4	39%	19%	19%	23%	100%
2025 – Alternatif 5	39%	19%	18%	24%	100%
2025 – Alternatif 6	39%	19%	19%	23%	100%

Kaynak: Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakır.

Tablo 4.17’de verilen türel seçim oranları incelendiğinde özellikle Alternatif 3 ve 5’te toplu taşıma kullanımının belirgin bir şekilde arttığı, özel otomobil tercihinin ise sınırlandırılabilir olduğu görülmektedir. Ayrıca yaya yolculuklarının bir kısmının toplu taşımaya yöneldiği görülmektedir. Alternatif 3 ve Alternatif 5 ile mevcut duruma göre toplu taşıma kullanım oranı yüzde 4, otomobil kullanım oranı ise yüzde 9 artmıştır. Ancak Eğilim alternatifine kıyasla otomobil kullanımını yüzde 1 azalmıştır.

4.7. KENT MERKEZİNİN ARAÇ TRAFİĞİNİN AZALTILMASI VE TOPLU TAŞIMAYA YÖNLENDİRİLMESİ POLİTİKALARI

Elazığ Bulvarı, Gevran Caddesi, İstasyon Caddesi ve Ali Emri Caddesi ile çevrili olan ve kent merkezi olarak tanımlanan alan, Diyarbakır kent bütününün ulaşım talebinin en yüksek olduğu yerdir. Toplu taşıma araçlarının büyük çoğunluğunun güzergâhları bu merkezi alan içinden veya çevresinden geçmektedir. Toplu taşıma araçları ile birlikte özel otomobille yapılan yolculuklar da bu bölgede yoğunlaşmaktadır. Artan araç sayısına paralel olarak bu bölgedeki trafik yükü ve sıkışıklığı daha da artacaktır. Bunun sonucu olarak trafik hızları düştüğünde toplu taşıma araçlarının servis süreleri uzamakta ve yolculuk konforu da olumsuz etkilenmektedir. Ayrıca trafik kazası, araç arızası, yangın gibi bir nedenle trafiğin durması durumunda tüm ulaşım sistemini oldukça zorlayacak bir durum ortaya çıkabilecektir. Büyümekte olan birçok kentte kent trafiğindeki olumsuz gelişmeler toplu taşıma olumsuz etkilemiştir. Trafik sıkışıkça

toplu taşıma araçlarının hizmet düzeyi düşmekte, hizmet düzeyinin düşüşü ile toplu taşıma araçları ile yapılan yolculuklar otomobile geçmekte bu da daha çok sıkışıklığın oluşmasına neden olmaktadır.

Bugünden bir tedbir alınmazsa önümüzdeki yıllarda motorlu araç sayısında beklenen hızlı artış ile trafik tıkanıklıkları günden güne artacak ve buna paralel olarak da toplu taşıma sistemlerinin servis hızları giderek düşecektir. Kent merkezi olarak tanımlanan alanda, gelecek yıllarda nüfus ve otomobil sayısındaki artışın sürmesi ve perakende alış-veriş, finans, kültür, ticaret, rekreasyon, idari merkezin aynı yerde kalması önümüzdeki yıllarda kent merkezinde yoğunluğun ve trafik sıkışıklığının artacağını göstermektedir. İmar planlarında yeni yol açılması veya mevcut yolların profiline genişletilmesi kararlarına rastlanmadığı için bu alanın trafik açısından önemli stratejik kararlarla korunması gerekmektedir. Otopark politikaları, yayalaştırma, denetim gibi birçok konu yanında toplu ulaşım sistemlerinin de bu strateji çerçevesinde şekillendirilmesi gerekmektedir. Kent merkez bölgesine özel otomobil, nakliyat araçları, servis araçları girişi sınırlandırılmalı, araç sirkülasyonu ve parkı ihtiyacı olan kargo, araç kiralama, oto aksesuar ürünleri satışı gibi işyerlerinin bu bölgede yer almasına izin verilmemeli, artan yolculuk talebinin karşılanabilmesi için toplu taşıma araçlarının girişine izin verilmelidir. Kent içi ulaşımın hangi araçla yapıldığı son derece önemlidir. Otomobile dayalı ulaşımın ekonomik, çevresel ve daha birçok faktör açısından sürdürülemez olduğu bilinmektedir. Bu nedenle genel strateji olarak özel araç kullanımını cazip hale getiren sebepler ortadan kaldırılarak özel araç trafiği azaltılmalı, özel araç yolcuları toplu taşımaya yönlendirilmelidir.

Bunlarla birlikte toplu taşıma araçları için de tedbirler alınmalıdır. Trafik açısından önem arz eden bu bölgede toplu ulaşımın trafik üzerindeki etkisini en aza indirmek için durak yerlerinin seçimi dikkatli yapılmalı ve durak yerleri cep içine alınmalıdır. Toplu taşıma araçlarının duraklara yanaşma ve durak dışında indirme- bindirme yapmaması ve gereksiz beklememelerini sağlamak için sıkı bir denetim gereklidir. Toplu taşıma araçlarının geçişte zorlandığı darboğazlarda, otobüslerin geçişini kolaylaştıracak özel şeritler, toplu taşıma öncelikli sinyal sistemleri gibi tedbirler alınmalıdır.

Mevcut toplu taşıma araç sahipleri bireysel işletmecilerden ve küçük girişimcilerden oluştuğu için denetimleri oldukça zordur. Belli bir zaman tarifeleri olmayan bu araçlar, yolcu indirme- bindirme işlemlerini kentin durak sistemine uymadan gerçekleştirmekte, yeterli yolcuyu bulduğu zaman hareket etmektedirler, sürücü profili ticari kazancın arttırılması yönünde biçimlenmiştir, dolayısıyla mevcut sistem rasyonel bir işletme planlamasına sahip değildir. Bu işletme biçimleri ile toplu taşıma araçları trafik sorunları yaratmaktadırlar.

Birçok kentte bu taşımacılık türüne ciddi kısıtlamalar getirilmiştir. Kent merkezinin trafik yönünden korunması için bu bölgede yer alacak toplu ulaşım araçlarının niteliğine ait ölçütler önerilmektedir. Buna göre bu alan içinde ve çevresinde;

- Hareket saatleri belli olan,
- Elektronik ücret toplama sistemine dâhil olmuş,
- Uydu takip sistemi ile kontrol edilebilen,
- Otobüs durakları dışında indirme-bindirme yapmayan,
- Aktarma indirimini uygulayan,
- Kurumsallaşmasını en az kentteki otobüs sistemlerindeki düzeye getirmiş,
- En az 50 kişi kapasiteli, toplu ulaşım türlerine izin verilmelidir.

4.7. 1 RAYLI SİSTEM HAT PLANLAMASI

Diyarbakır kentinin 2025 hedef yılı doğrultusunda beklenen 2,3 milyon yolculuğun 500 binden fazlası toplu taşıma sistemleri ile gerçekleştirilecektir. Bu yolculuk talebinin karşılanabilmesi için mutlak surette yüksek kapasiteli ve entegre toplu taşıma sistemlerine ihtiyaç duyulacaktır. Buna yönelik 3 önemli toplu taşıma koridoru belirlenmiş ve raylı sistem hat planlaması yapılmıştır.

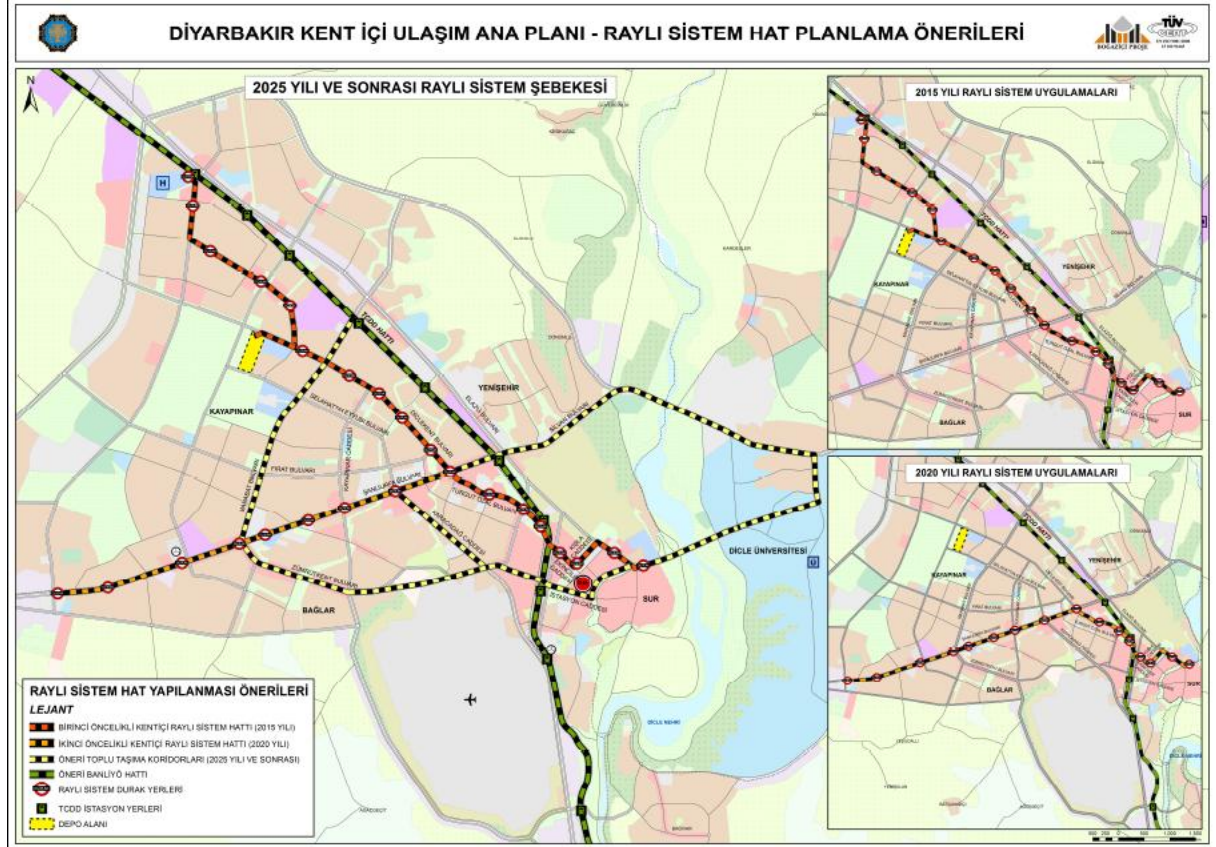
1. Koridor 1: Kuzeyde Talaytepe Mahallesi içinde bulunan Diyarbakır Eğitim ve Araştırma Hastanesinin önünde başlayan, gelişme konut alanlarına hizmet verdikten sonra Diclekent Bulvarı ve Turgut Özal Bulvarı üzerinden Ekinciler Caddesi ve

İnaloğlu Caddesi ile adliyeye devam ederek Dağkapı'da sonlanan güzergâhta Hastane – Dağkapı Raylı Sistem Hattı;

2. Koridor 2: Batıda Şanlıurfa Bulvarı 500 Evler sapağından başlayıp Diclekent Kavşağı'ndan sonra Koridor 1 Hattının güzergâhından devam edecek 500evler – Dağkapı Raylı Sistem

3. Mevcut TCDD hattı üzerinde aktif hale gelecek ve diğer iki toplu taşıma koridoru ile entegre olacak Banliyö Hattı oluşturulmuştur.(Şekil 4.11)

Şekil 4.11. Raylı Sistem Güzergâhları



Kaynak: Diyarbakir Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakir Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakir.

4.7. 2 KENT MERKEZİ TRAFİK SİRKÜLASYON DÜZENLEMELERİ

Toplu taşıma şebekesinin planlanması kapsamında bir raylı sistem koridoru planlanmış ve düzenlenmiştir. Bu koridor Dicle kent bölgesinden başlayıp Diyarbakır kent merkezinde Dağ kapı'ya kadar uzanmaktadır. Merkez bölgesinde güzergâh Koşu yolu köprüsünden geçerek Ekinciler Caddesine girmekte ve devamında kışla Caddesi'nden Elazığ Bulvarına çıkmaktadır. Güzergâh özellikle kent merkezi bölgesinde trafik düzenini oldukça etkilemektedir. Ayrıca ilerleyen bölümlerde daha detaylı olarak bahsedilecek olan otopark, yaya ve bisiklet düzenlemelerine ilişkin karar nedeniyle kent merkezinin dolaşım planının yeniden oluşturulması ve yaya, bisiklet gibi fonksiyonlara yönelik altyapının projelendirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle merkez alanı bir bütün olarak düzenlenmiştir.(Şekil 4.12)

Şekil 4.12. Kent Merkezi Trafik Sirkülasyon Projesi



Kaynak: Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakır.

Raylı sistem güzergâhının Ekinciler caddesinden geçmesi ile bu aks mevcut ticari yapısı da dikkate alınarak yayalaştırılmasına karar verilmiştir. Ayrıca Ekinciler Caddesi ile birlikte mevcut Sanat Sokağı ile entegreli olarak, Cahit Sıtkı Tarancı Sokak, Şair Sırrı Hanım Sokak, Kışla 1. Sokak, Bahar Sokak, Faik Ali Sokak ve yakın çevresi de yayalaştırılmıştır. Yayalaştırma düzenlemeleri ile birlikte Ofis bölgesi için yeni bir dolaşım planı oluşturulmuştur. Bölgenin ana trafik akışının Rızvan Ağa Caddesi, Kurt İsmail 2. Sokak, Kürt İsmail 3. Sokak üzerinden sağlanması, Rızvan Ağa caddesinin çift yönlü diğer sokakların tek yönlü olarak işletilmesine yönelik düzenleme yapılmıştır. Bu kapsamda Devran Cad. Rızvan Ağa Sokak kesişimi ile Akkoyunlu Caddesi Kürt İsmail 3. Sokak kesişiminde kavşak alanı düzenlenmiştir. Gevran Caddesi Elazığ Bulvarı kesişimi altgeçit olarak düzenlenmiştir. Ayrıca Elazığ Bulvarına alternatif olarak İstasyon Caddesinin güçlendirilmesi öngörülmüştür. Dikey bağlantılar olarak da Kışla Caddesi raylı sistem ile birlikte tek yön düzenlenmiştir ve paralelindeki Büyük Alp Caddesi'nde ters yönde tek yön düzenlenmiştir. Hintli Baba Caddesi düzenlenerek Sur bölgesine kadar önemli bir omurga yapı olması amaçlanmıştır. Ayrıca Elazığ Bulvarı ile Hintli Baba arasında Lise Caddesi'nin güçlendirilmesi öngörülmüştür.

Diğer yandan Surların dışında yer alan Ali Emir Caddesi yeniden düzenlenerek önemli bir omurga haline dönüştürülmüştür. Dağ Kapı Kavşağı da Sur içinin yayalaştırılması ile paralel olarak yeniden düzenlenmiş ana aks olarak Elazığ Bulvarı, Gazi Caddesi ve Ali Emir Caddesi düzenlenmiştir.

4.7.3 YAYA YOĞUNLUKLU KULLANILAN ALANLAR

Sur içi Diyarbakır kentinin en eski yerleşim alanı olma özelliğine sahip ve bu güne kadar uzanan bölümüdür. Tüm çevresi Diyarbakır Kent Surları ile çevrelenmiş olması nedeniyle fiziksel açıdan tanımlıdır. İçinde barındırdığı tarihi ve kültürel değerlerle kent merkezi ve ticari değerlerin oluştuğu ve Diyarbakır kent yaşamında özel bir yeri olması nedeni ile ayrıca değerlendirilmiştir.

Bu alan Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu uyarınca kentsel sit olarak koruma altına alınmıştır. Bu bölge sadece surlarla değil bunun yanında çok sayıda tescilli kültür varlığı da ihtiva etmektedir. Bu nitelikleri itibarıyla bölge için ” Diyarbakır Sur içi Kentsel Sit Koruma Amaçlı İmar Planı” hazırlanmıştır.

Koruma Amaçlı İmar Planının “Ulaşım ve Trafik Düzenine İlişkin Kararlar” bölümünde“Sur içi bölgesinde, ziyaretçilere yönelik, önemli yapıları, sokakları kapsayan yaya gezi güzergâhları dikkate alınarak düzenlemeler yapılmış, Gazi Caddesi’nde var olan yayalaştırma uygulaması, caddenin tamamında geçerli olacak biçimde genişletilmiştir. Bu kapsamda, Dağkapı Meydanı ile Gazi Caddesi’nin yaya nitelikli bütünleşmesini sağlayacak kararlar geliştirilmiştir.”...

”Geleneksel doku içindeki sokakların büyük bölümü ile aslen yaya yolu olarak düzenlenmiş olan bazı sokaklar gereğinde taşıtlar tarafından kullanılabilir yollar olarak düşünülmüştür.”...

“Özellikle ticaret kullanımlarının bulunduğu bölümlerde, ticaret kullanımına servis sağlamak amacıyla günün belirli saatlerinde taşıt kullanımına açılan ve aslen yaya kullanımında olan yollar ise zaman kontrollü taşıt yolları olarak planlanmıştır. Gazi Caddesi’nin de bu kapsamda tümüyle yayalaştırılması önerilmiştir. Bir bölüm sokak ve aksine zorunlu durumlar dışında tümüyle yaya kullanımında olan ve bu amaçla düzenlenmesi öngörülen yollar olarak tasarlanmıştır. Özellikle ticaret kullanımlarının bulunduğu bölgelerde, farklı bir sokaktan servis sağlanabilen alanlarda yaya kullanımı öncelikli düzenlemeler hedeflenmiştir.”...

“Alan içinde özellikle sokakların kesiştiği noktalarda oluşturulan toplanma, seyir, dinlenme gibi değişik işlevlere cevap verebilecek biçimde düzenlenmiş boşluklar, meydan ve meydancıklar plan kararlarıyla korunmuş yer yer oluşturulmuştur.”...Bu alanda ticaret kullanımı yaygın olup, Gazi ve Melik Ahmet Caddesi bulunan ticaret giderek bu caddeler çevresindeki sokaklara yayılmış ve içinde barındırdığı ticari işlevler nedeni ile kent bütününden birçok insan bu alanı kullanmaktadır.

Sur içi ve çevresi geleneksel yerleşim dokusu ve kültürel tarihsel değerleri ile kentte en çok ziyaret edilen alandır. Sur içinin yukarıda sayılan değerleri de plan kararları da bölgenin “Yaya Öncelikli Bölge” olma özelliğinde olması gerektiğini göstermektedir.

Bu bölgenin taşıt trafiğine kapatılarak yaya yolu olarak kullanımı hem bölge için önerilen koruma amaçlı imar planı kararları için uygun bir alan olacak, hem de taşıt trafiğinin yoğunluğu azaltılmış olacaktır. Koruma amaçlı imar planında Sur içi ulaşım için surları çepeçevre dolaşan bir ring ve Balıkçılarbaşı’na kadar olmak üzere Melik Ahmet Caddesinin üzerinde motorlu taşıt yolu önerilmiştir. Rapor içeriğinde nitelikleri ve

yaya kimliği ayrıntıları ile anlatılan bu bölgede taşıt yolunun işletme koşulları da dikkate alınmalıdır. Motorlu araç trafiğinin zararlı etkilerin en aza indirilmesi, yaya, bisikletli ve çocuklar gibi motorlu taşıtlar karşısında dezavantajlı olanların güvenliğini ve rahatının artırılması, hava ve gürültü kirliliğinin düşürülmesi, trafik kazalarının azaltılması için kısmi trafik sakinleştirme teknikleri uygulanması önerilmektedir.

Ekinciler Caddesi kent merkezi bölgesinde bulunan, özel otomobiller, toplu taşıma ve ara toplu taşıma araçlarının yoğun kullandığı bir yer olmasına karşın kent bütününde yaşayanların tümünün iş ve alış veriş amaçlı kullandığı bir yoldur. Yayalar tarafından yoğun kullanılan bu yolda yayalar trafik gürültüsü ve egzoz emisyon değerlerine maruz kalmaktadırlar.

Kent merkezi alanında oluşturulacak yaya yolundan amaçlanan, trafik kargaşasından, araç işgalinden hava kirliliği ve gürültüden arındırılmış; kent merkezindeki faaliyet çeşitliliğini yansıtan mekânlar yaratmak üzere; kent merkezindeki yaya bölgelerinin genişletilmesi ilkesi ile Ekinciler Caddesinin yayalaştırılması önerilmektedir.

Diyarbakır'da Ekinciler Caddesi yakınında bir sokak sanat sokağı adı altında yayalaştırılmıştır. Ancak bu yayalaştırma süreklilik arz etmeyen parçalı yayalaştırma çabalarıdır. Bu türden parçalı yayalaştırma uygulamaları kentte olması beklenen düzey açısından tatmin edici düzeyde değildir. Sadece bir yaya aksı yerine yaya bölgesi oluşturmak; yaya güvenliğinin sağlanması, kent merkezindeki hareketliliği ve çekiciliği arttırarak gündelik alış verişin gelişmesi, kent merkezine erişim ve dolaşımın kolaylaşması, çevresel değerlerin yükselmesi, kentin imajının ve yaşam kalitesinin yükselmesi gibi birçok yarar sağlayacaktır. Bu durumun bölgenin ekonomik ve sosyal yaşantısına pozitif bir etki yapacağı beklenmektedir. Kentliler arasındaki ilişkileri güçlendirmek ve yaşayan mekânlar yaratmak için parçacı yayalaştırma yerine bölgesel tasarımlara yönelmelidir.

Kent merkezindeki yaya bölgelerinin genişletilmesi ilkesi ile Ekinciler Caddesi ile birlikte Gevran Caddesi, Akkoyunlu 1. Sokak, Rızvan Ağa Caddesi, Kışla Caddesi ile çevrili bölgenin de yayalaştırılması önerilmektedir. Planlanacak yaya bölgelerinde yaya bölgesi ve toplu taşıma ilişkisi oldukça önemlidir. Bu bölgelere toplu taşıma imkânları

sağlandığında bölgenin çekiciliği artmaktadır. Bu bağlamda Ekinciler Caddesi üzerinde yapılacak raylı sistem ve bu bölge ile yerleşim alanları arasındaki ulaşım açısından önemli işlev görecektir.

Sur içinin sahip olduğu ticari ve turistik değerler sur içi ile kent ilişkisini güçlü bir şekilde sürdürmektedir. Ayrıca Elazığ Bulvarı, Gevran Caddesi, Akkoyunlu Caddesi, İstasyon Caddesi ve Ali Emiri Caddesi arasında akalan alan hem Suriçi Bölgesine yakınlığı, hem de kent merkezi işlevlerinin birçoğunu üstlenmesi nedeni ile yaya bölgelerinin bütünleştirilmesi açısından irdelenmesi gereken bir bölgedir. Bu nedenle yayalaştırma ve yaya aksı oluşturma gibi düzenlemeler yapılırken kararlarında sur dışındaki alan ile sur içindeki alanların ilişkisi ele alınmalıdır.

Diyarbakır Kentsel Sit Koruma Amaçlı İmar Planı notu“Bu kapsamda örneğin ulaşım kararlarında, Sur dışında kalan alanlar ile Sur içindeki alanlar birlikte ele alınmış, ulaşım, bağlantıları, otopark düzenlemeleri, yaya aksı oluşumları, meydan düzenlemeleri gibi bazı düzenlemeler yapılırken, Sur içi alanlar ile Sur dışı alanlar birlikte ele alınmıştır. Özellikle kapıların bulunduğu, Sur içi bölgesine giriş ve çıkış için kullanılan noktalardaki düzenlemeler bu kapsamda birlikte ele alınarak düzenlenmiştir.”

“Günümüzde gerek araç trafiği açısından ve gerekse yaya trafiği açısından büyük yoğunluğa sahip olan Dağkapı çevresinde yapılan düzenlemeler bu kapsamda, Sur içi Bölgesi ile Sur dışında kalan alanların birlikte düzenlemeye konu edildiği alanlar arasında yer almaktadır. Sur Koruma Bandı içinde kalan Dağkapı Meydanı'nın meydan niteliğinin güçlendirilmesi, alanın yayalar tarafından kullanımının desteklenmesi, kolaylaştırılması ve karmaşık trafiğin bölgeden uzaklaştırılması amaçlarıyla düzenleme yapılmıştır.”denilmektedir.

Bu bölgelerin birbiriyle ilişkileri irdelenirken dolaşım planı hazırlanması aşamasında ele alınmış, bölgedeki yapılaşma, yoğun konut ve ticaret alanlarının parsel girişleri, sokak üzerindeki parklanma ihtiyacı vb. unsurlar dikkate alınarak tamamen yayalaştırılmış bir aks önerilmemiştir. Bunun yerine; Hintli Baba Caddesinin Kışla Caddesi ile Büyük Alp Caddesi arasında kalan kesimi ve Ali Emiri 5 sokak kaldırımlarının genişletilmesi,

döşeme elemanlarının yüksek kaliteli ve dayanıklı malzeme kullanılarak ve peyzaj elemanları ile donatılarak, korunması ve iyileştirilmesi yayaların haklarını gözetecek şekilde yeniden düzenlenmesi önerilmektedir.

Yaya bölgelerini birleştiren bu aks üzerinde Anıt Park bulunmaktadır. Bu park yürüyüş alanının önemli tamamlayıcı unsurlarından biridir. Önerilen yürüyüş yolunun inşası ile birlikte Anıt Parkın da bu anlayışa uygun elden geçirilmesi gerekmektedir. Bu yaya bölgelerinin oluşturulmasıyla beraber kentte bulunan yeşil alanlar ve mevcut yayalaştırılmış yollar ile bir bütünlük kazandırılmış olup kent merkezine yönelen insanların hem sosyal amaçla hem de ulaşım amacıyla kullanabileceği bir yaya bölgesi oluşturulmuş olacaktır.

4.7.4 BİSİKLET ULAŞIMI DÜZENLEMELERİ

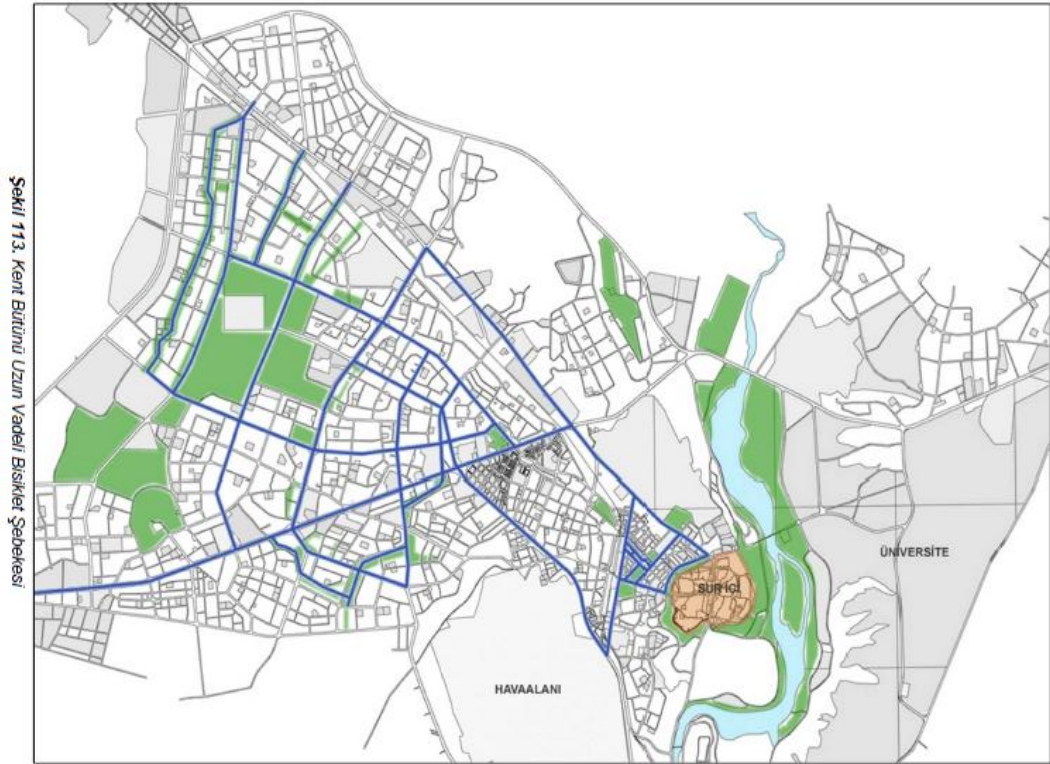
Ülkemizde birçok kentimizde bisiklet bir ulaşım aracı olarak görülmemektedir; fakat bazı iyi niyetli girişimlerle bisiklet yolu yapma çabaları görülmekte ve az da olsa bisiklet yolu inşa edilmektedir. Ancak yapılan bisiklet yollarının birçoğu tasarım standartlarının dışında, yatay ve düşey işaretlemeleri eksik, kentin günlük ulaşım ilişkisi olan merkezlerini birleştirmeyen, sürekliliği olmayan, küçük parçalardan oluşan ve ağ yaklaşımı içinde planlanmayan, diğer ulaşım türleri ile bütünleşmesi olmayan, park yeri ve güvenliği sağlanmamış uygulamalar olduğundan bisiklet ulaşımı yeterli ilgiyi görmemiş ve bisiklet kullanımı geliştirilememiştir. Bu yollar zamanla kaderine terk edildiğinden niteliklerini kaybedecek duruma gelmişlerdir.

Bisiklet ulaşımını yaygınlaştırmak için, sadece bisiklet yolları yapmak yeterli olmamaktadır. Bisiklet yollarındaki fiziki düzenlemelerle birlikte, park yeri ve işaretlemeleri düzenlenmeli, işletmesi düzgün yapılmalı, toplu taşımla bütünleşmesi sağlanmalı ve gerekli güvenlik tedbirleri alınmalıdır.(Şekil 4.13)

Bisiklet ulaşımının çevreye hiçbir zarar vermemesinin yanında daha birçok olumlu niteliklere sahiptir. Bisiklet ilk yatırım maliyeti otomobille kıyaslanmayacak kadar az olması yanında işletme giderleri açısından sıfır yakıt gideri ve çok düşük bakım- onarım

giderine sahiptir. Yakıt ve yağ kullanmadığı için emisyon değerleri sıfır düzeyindedir. Motor bulundurmadığı için gürültü kirliliği yaratmamaktadır. Otomobile göre alansal olarak park yeri ve şerit genişliği talebi oldukça düşüktür.

Şekil 4.13. Kent Bütünü Uzun Vadeli Bisiklet Yolları



Kaynak: Diyarbakir Büyükşehir Belediyesi, 2012. Diyarbakir Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakir.

5.DİYARBAKIR ULAŞIM ANA PLANININ YAYA PERSPEKTİFİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA: BAĞLAR İLÇESİ ÖRNEĞİ

5.1. BAĞLAR İLÇESİNDE KENTLEŞME VE PLANLAMA SÜRECİNE BAKIŞ

Bağlar Bölgesinde ilk kentleşme hareketleri 1950'lerden sonra bu alanda bağ-bahçe nizamında konut yapılmasıyla başlamıştır. 1980 ve sonrasında yaşanan göç ile birlikte Bağlar kaçak ve plansız bir yapılaşmaya uğramıştır. Bağlar kent dokusuna baktığımız zaman en çok göze çarpan binalar arası mesafelerin oldukça yakın olmasıdır. Bu mesafe genel olarak 3m ile 1m'ye kadar düşebilmektedir. 2012 Nüfus sayımına göre Bağlar İlçe Nüfusu kent nüfusunun yüzde 39'unu oluşturmaktadır. (Tablo 5.1)

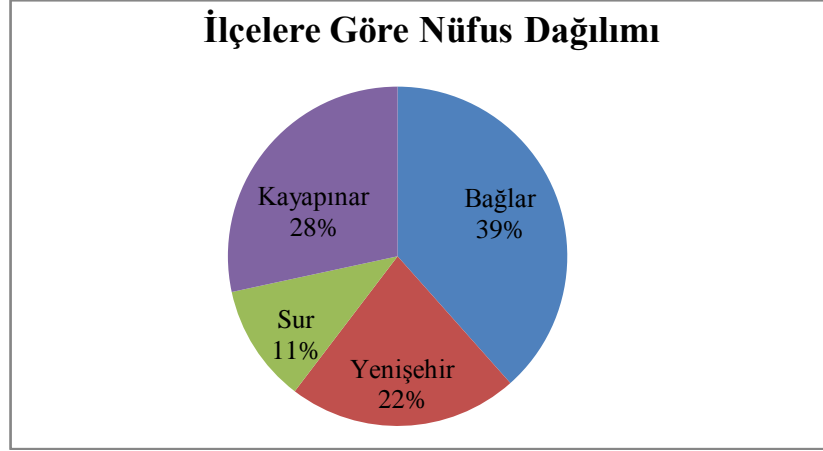
Tablo 5.1. Bağlar İlçesi-Büyükşehir 2012 Nüfusları

Belediyeler	2012
Bağlar	343.065
Büyükşehir Toplamı	892.743

Kaynak: TÜİK 2012 Diyarbakır İlçe Nüfusları

2005 yılında yapılan imar planlarında Bağlar İmar Planı uygulanabilirliğinin olmaması nedeniyle iptal edilmiştir. 16.05.2012 Tarihinde kabul edilen Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun kapsamına giren Bağlar Bölgesi hiçbir mühendislik hizmeti almadan yapılmış, niteliksiz ve kendisini taşıyamayacak çok katlı yapıları barındırmaktadır. Ulaşım Ana Planında Bağlar Bölgesi ile ilgili kısa vadeli çözümlerin olmaması da bu durumdan kaynaklanmaktadır.

Şekil 5.1. İlçelere Göre Nüfus Dağılımı



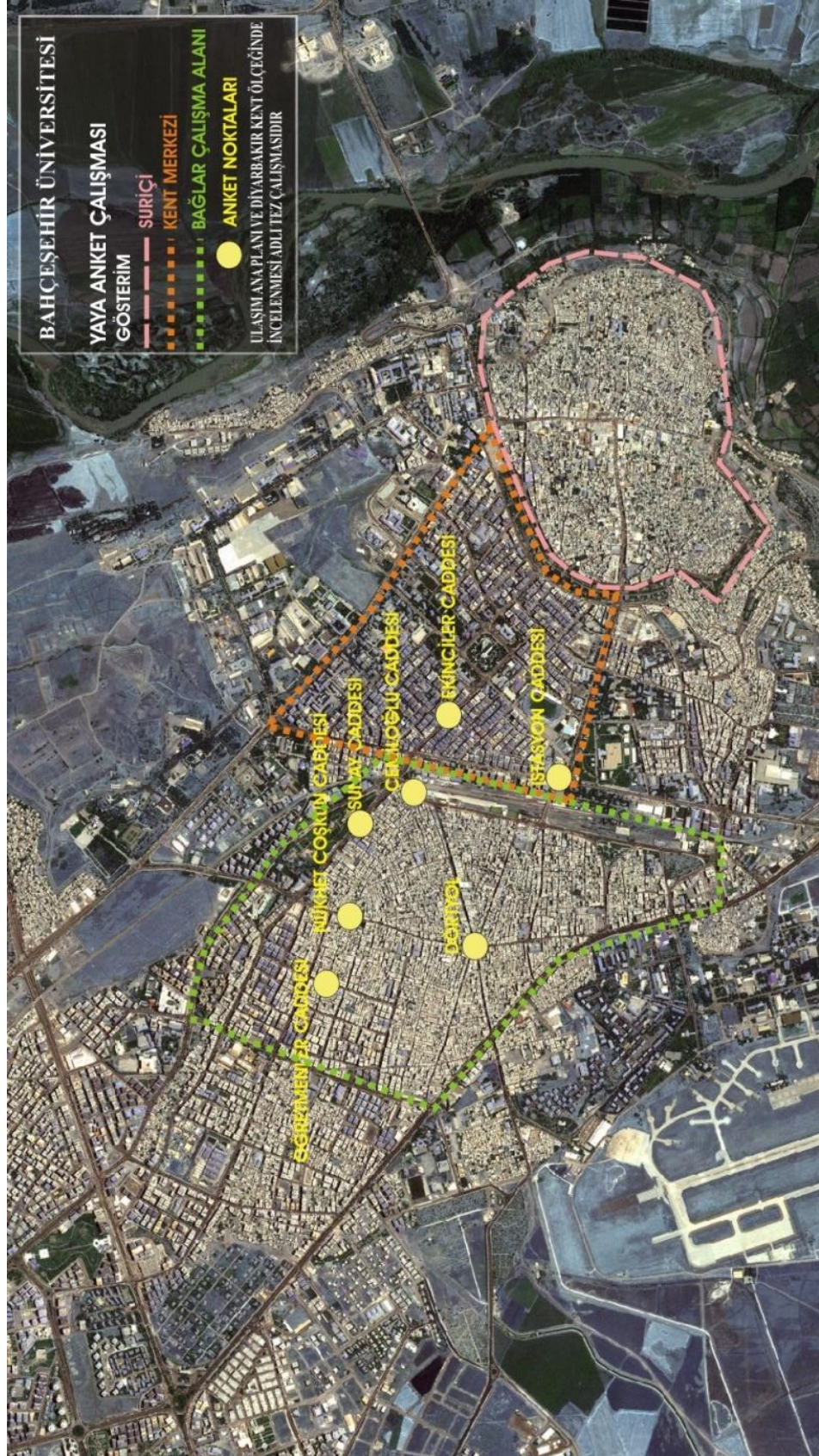
5.2. ANKET ÇALIŞMASI VE YÖNTEMİ

Diyarbakır'da Bağlar ile kent merkezindeki yayaların ve yaya yolculuklarının özelliklerinin incelenmesi amacıyla bir yaya anketi yapılmıştır. Bu çalışma ile Bağlar-kent merkezi arasında yaya hareketleri ilişkisinin gözlemlenerek Ulaşım Ana Planı ile karşılaştırılması ve çözüm önerileri sunulmaya çalışılmıştır. Kent merkezinde yoğun yaya hareketi bulunan yaya koridorları arasından seçilen ve Şekil 5.2'de görülen anket çalışması 7 noktada 11.00-14.00 ve 16.00-19.00 saatleri arasında yapılmıştır. Anket yerine göre gözlem sayıları Tablo 5.2'de verilmiştir.

Tablo 5.2. Anket Yeri Göre Gözlem Sayısı

Anket Yeri	Gözlem Sayısı	%
Akkoyunlu Cad.	27	13,43%
Cemiloğlu Cad.	34	16,92%
Dörtyol	35	17,41%
Ekinciler Cad.	39	19,40%
Nükhet Coşkun Cad.	29	14,43%
Öğretmenler Cad.	14	6,97%
Sunay Cad.	23	11,44%
Genel Toplam	201	100,00%

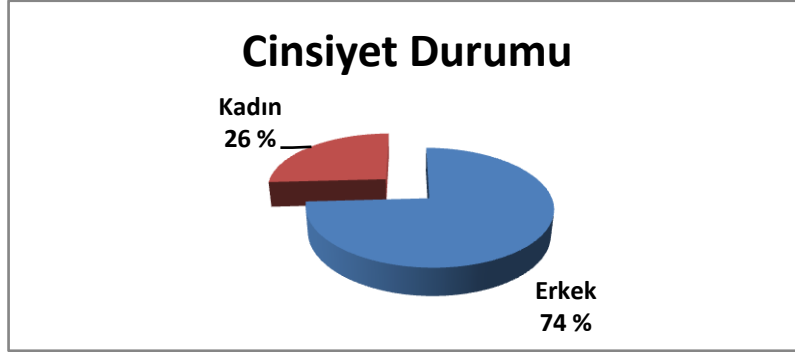
Şekil 5.2. Yaya Anketi Uygulama Yerleri



5.3. ANALİZLER VE BULGULAR

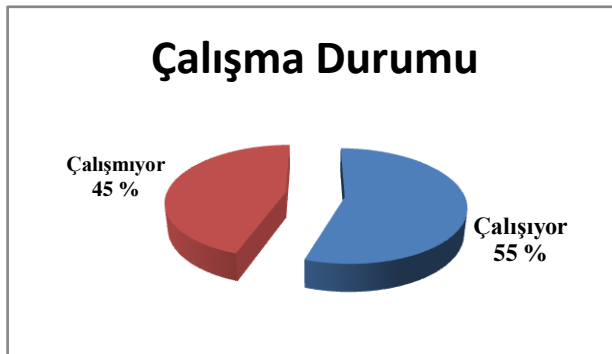
Anketinin çalışması 201 kişi ile görüşülerek yapılmış olup bunların yüzde 74’ü erkek, yüzde 26’sı ise kadındır. (Şekil5.3).

Şekil 5.3. Cinsiyet Durumu

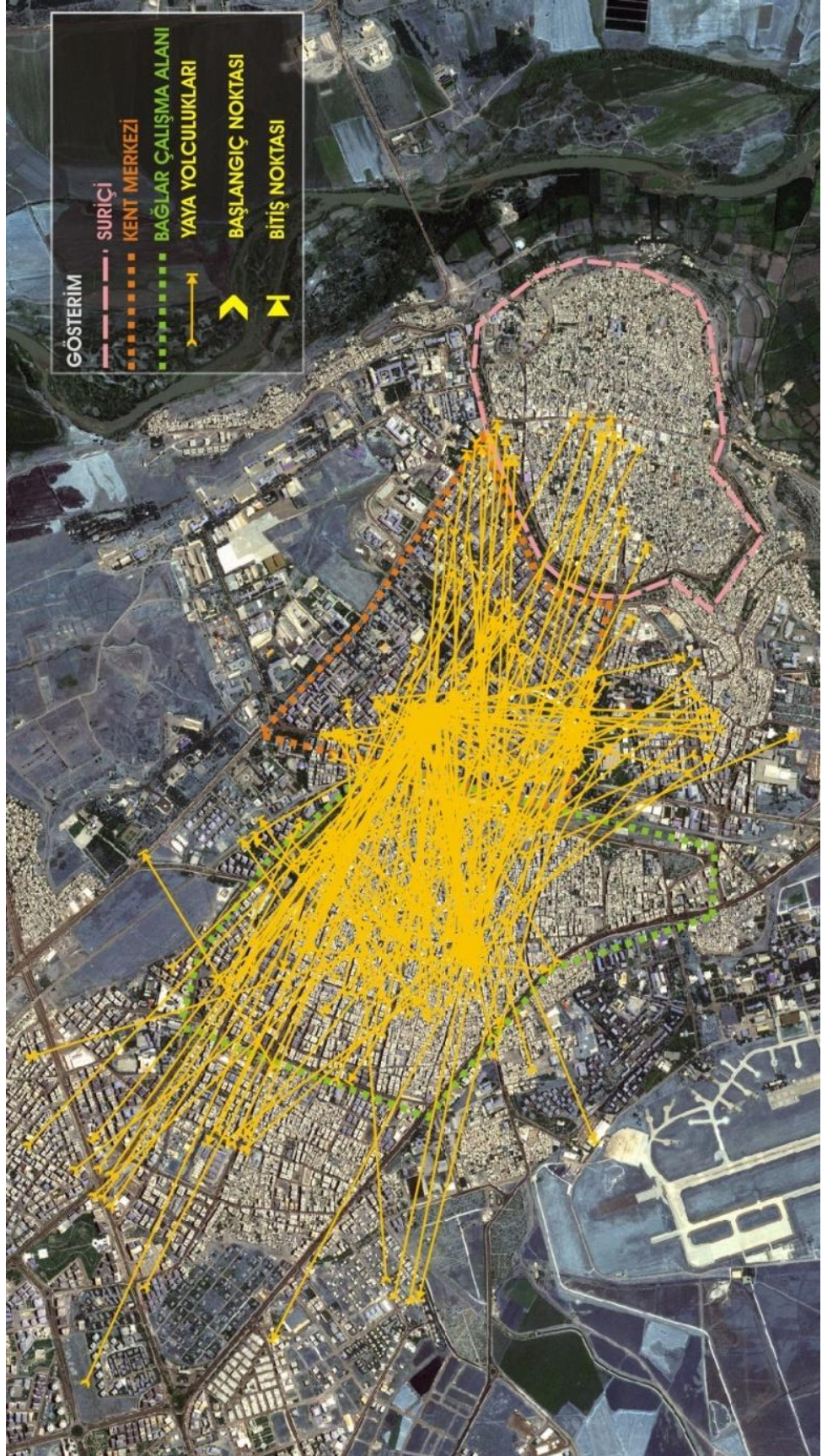


Anket çalışmasında elde edilen bulgulardan biri de çalışma durumudur. Yapılan görüşmelerde çalışmayanların sayısı yüzde 45 ‘dir. (Şekil 5.4) Bu yaya yolculuklarının nedenlerini araştırmada önemli bir yere sahiptir. Ancak bunu yaparken yolculuk amaçları ve yürüme sürelerinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Ev-Okul yolculukları Şekil 5.6’ da görüldüğü gibi toplam yolculukların yüzde 18’ini oluşturmaktadır. 20 dakika ve üzerindeki yürüme süreleri ise yüzde 39’dur. Bu durumda çalışma durumu yaya yolculuklarının en büyük etkenlerinden biridir.

Şekil 5.4. Çalışma Durumu



Şekil 5.5. Yaya Hareketlerinin Dağılımı

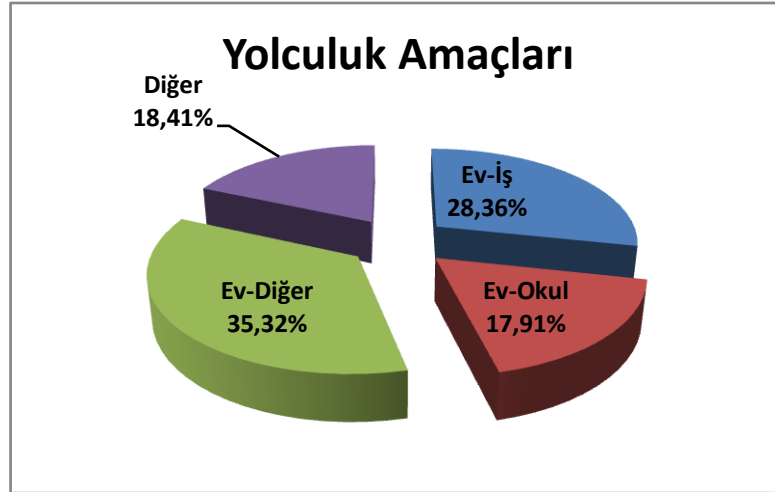


Tablo 5.3. Yolculukların Amaçlarına Göre Yüzdesele Dağılımı

Çalışma Yerleri	Ev-İş		Ev-Okul		Ev-Diğer		Diğer		Toplam	
	n	Satır %	n	Satır %	n	Satır %	n	Satır %	n	Satır %
Akkoyunlu Cad.	10	37,04%	12	44,44%	5	18,52%	0	0,00%	27	100,00%
Cemiloğlu Cad.	11	32,35%	2	5,88%	13	38,24%	8	23,53%	34	100,00%
Dört Yol	5	14,29%	2	5,71%	21	60,00%	7	20,00%	35	100,00%
Ekinciler Cad.	12	30,77%	6	15,38%	15	38,46%	6	15,38%	39	100,00%
Nükhet Coşkun Cad.	10	34,48%	8	27,59%	5	17,24%	6	20,69%	29	100,00%
Öğretmenler Cad.	4	28,57%	3	21,43%	6	42,86%	1	7,14%	14	100,00%
Sunay Cad.	5	21,74%	3	13,04%	6	26,09%	9	39,13%	23	100,00%
Genel Toplam	57	28,36%	36	17,91%	71	35,32%	37	18,41%	201	100,00%

Anket yapılan yayaların yolculuk amaçları yaya hareketlerinin karakteristiğini ortaya çıkarmaktadır. Yolculuk amaçlarına göre hareketlilik oranında en büyük pay yüzde 35 ile Ev-Diğer yolculuklarına aittir. Ev-iş yolculukları yüzde 28, Ev-Okul yolculukları yüzde 18 ve diğer yolculuklar ise yüzde 19'dur. (Şekil 5.6)

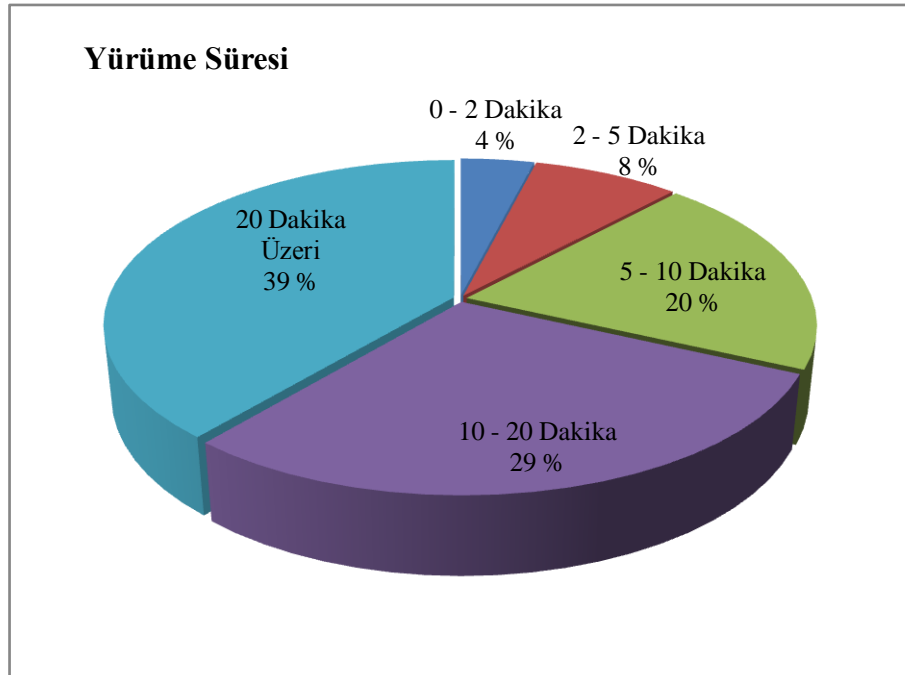
Şekil 5.6. Yolculukların Amaçlarına Göre Yüzdesele Dağılımı



Ankete katılan yayaların yolculuk sürelerinin belirlenmesi için yürüme süreleri sorulmuş olup Şekil 5.7'e baktığımızda 20 dakika üzerindeki yolculukların yüzde 39 olduğu görülmektedir. Bu çalışmada özellikle yolculuklarımızın tamamını yaya olarak yapabilir misiniz sorusuna katılımcıların yüzde 46'sı evet yanıtını vermiştir.

(Şekil 5.8)

Şekil 5.7. Yürüme Süresi

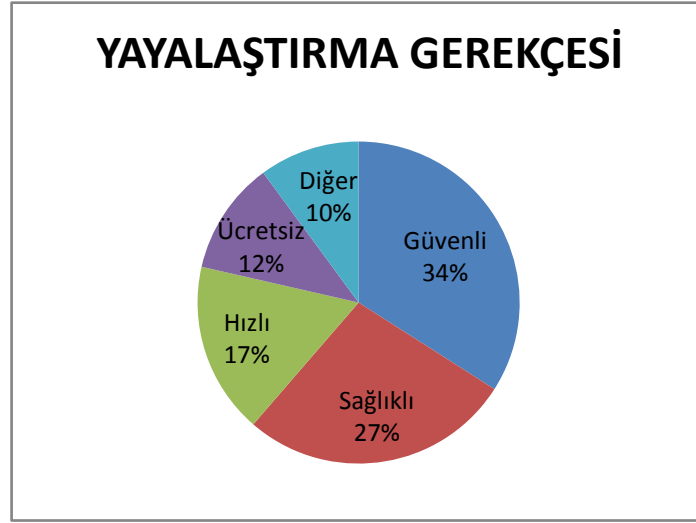


Şekil 5.8. Yolculuklarımızın Tamamını Yaya Olarak Yapabilir misiniz?

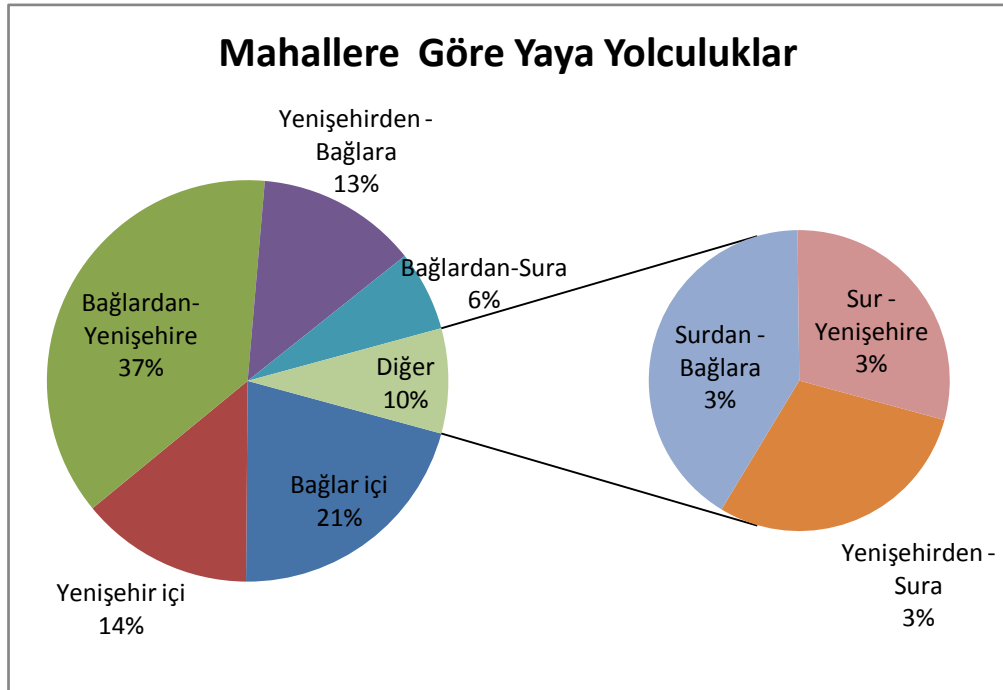


Yapılan anketler sonucunda görüşmeciler yayalaştırma gerekçesi olarak en çok güvenli ve sağlıklı olmasını neden olarak göstermiştir.(Şekil 5.9) Mahallelere göre yaya yolculuklarına baktığımızda Bağlar ve Kent merkezi arasındaki yaya hareketliği ortaya çıkmaktadır.(Şekil 5.10)

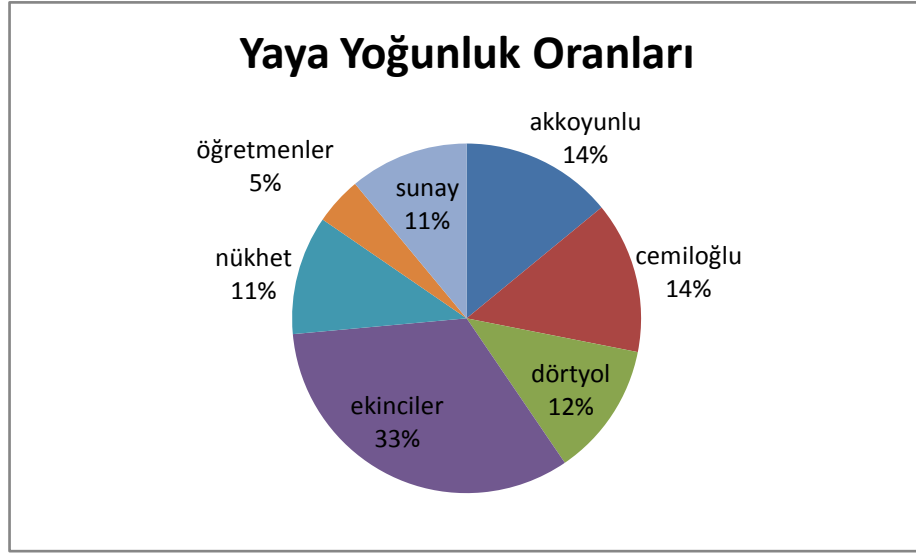
Şekil 5.9. Yayalaştırma Gerekçesi



Şekil 5.10. Mahallere Göre Yaya Yolculuklar

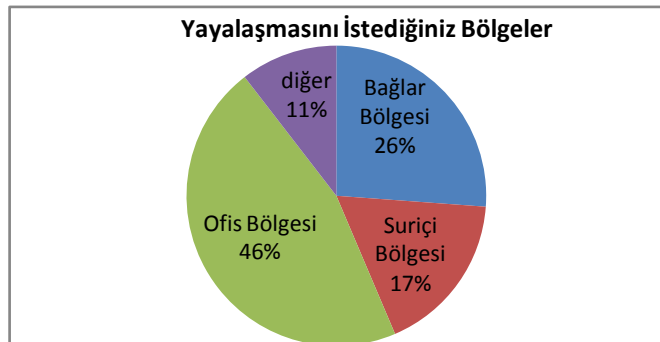


Şekil 5.11. Yaya Yoğunluk Dağılımları

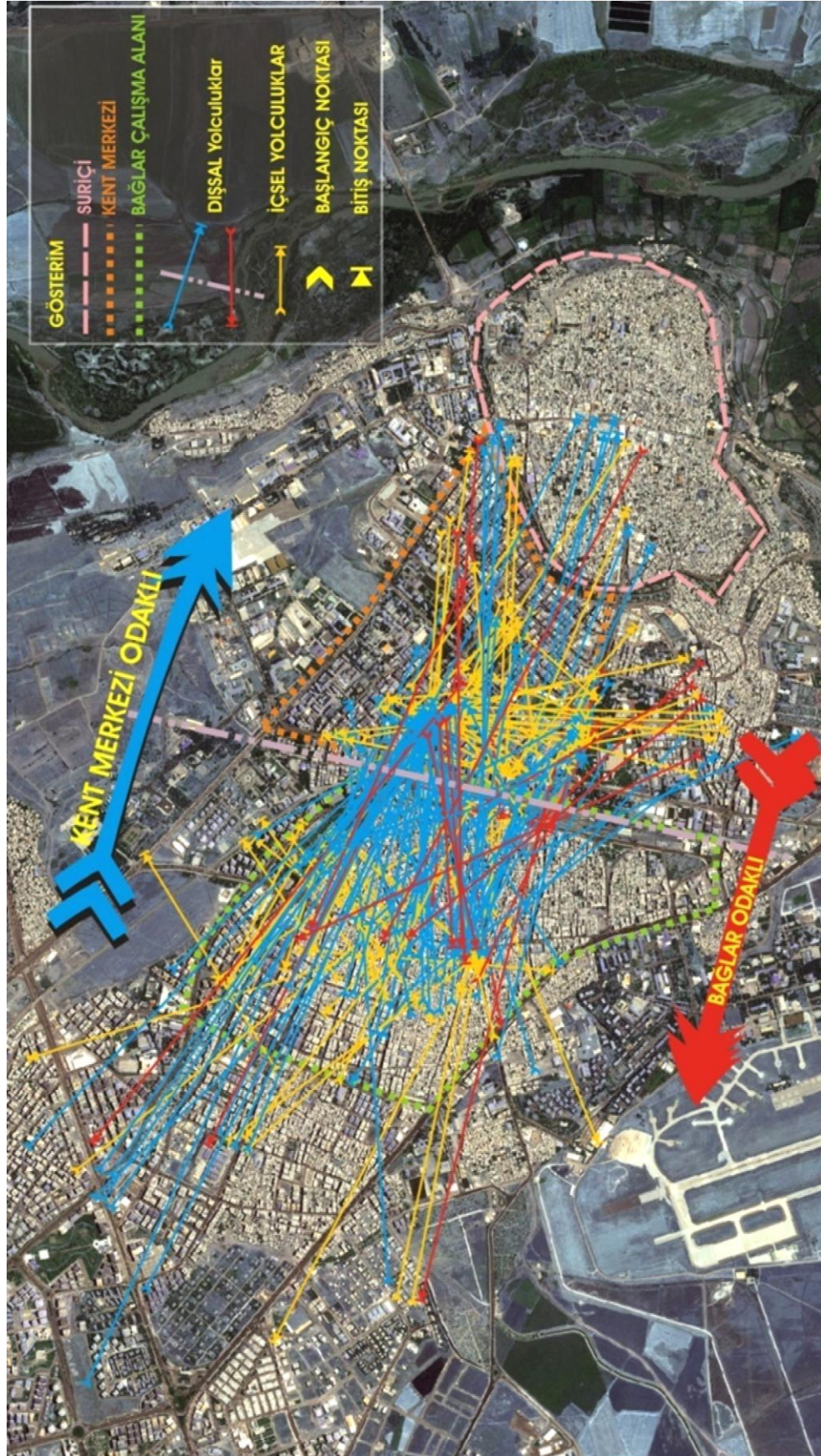


Yapılan analizler sonucunda görüşmelerde bulunan kişilerin başlangıç-bitiş noktaları göz önünde bulundurularak belirtilen cadde-sokaklarda yaya yoğunluk oranları hesaplanmıştır. Ekinciler caddesi yaya yoğunluğu en çok olan cadde olarak Şekil 5.11’de görülmektedir. Başlangıç ve bitiş noktaları haritada gösterilerek yaya yoğunluğunun yüksek olduğu alanlar Şekil 5.13’de gösterilmiştir. Haritada görüldüğü üzere yaya yoğunluğu en çok Ofis Bölgesinde görülmektedir. Bunu sırasıyla Bağlar-Dörtyol ve İstasyon Caddesi izlemektedir. Ankete katılanlara yayalaşmasını istediğiniz bölgeler sorulmuş olup Ofis Bölgesi yüzde 46, Bağlar Bölgesi yüzde 26, Sur içi Bölgesi yüzde 17, diğer bölgeler ise yüzde 11 orana sahiptir.(Şekil 5.12)

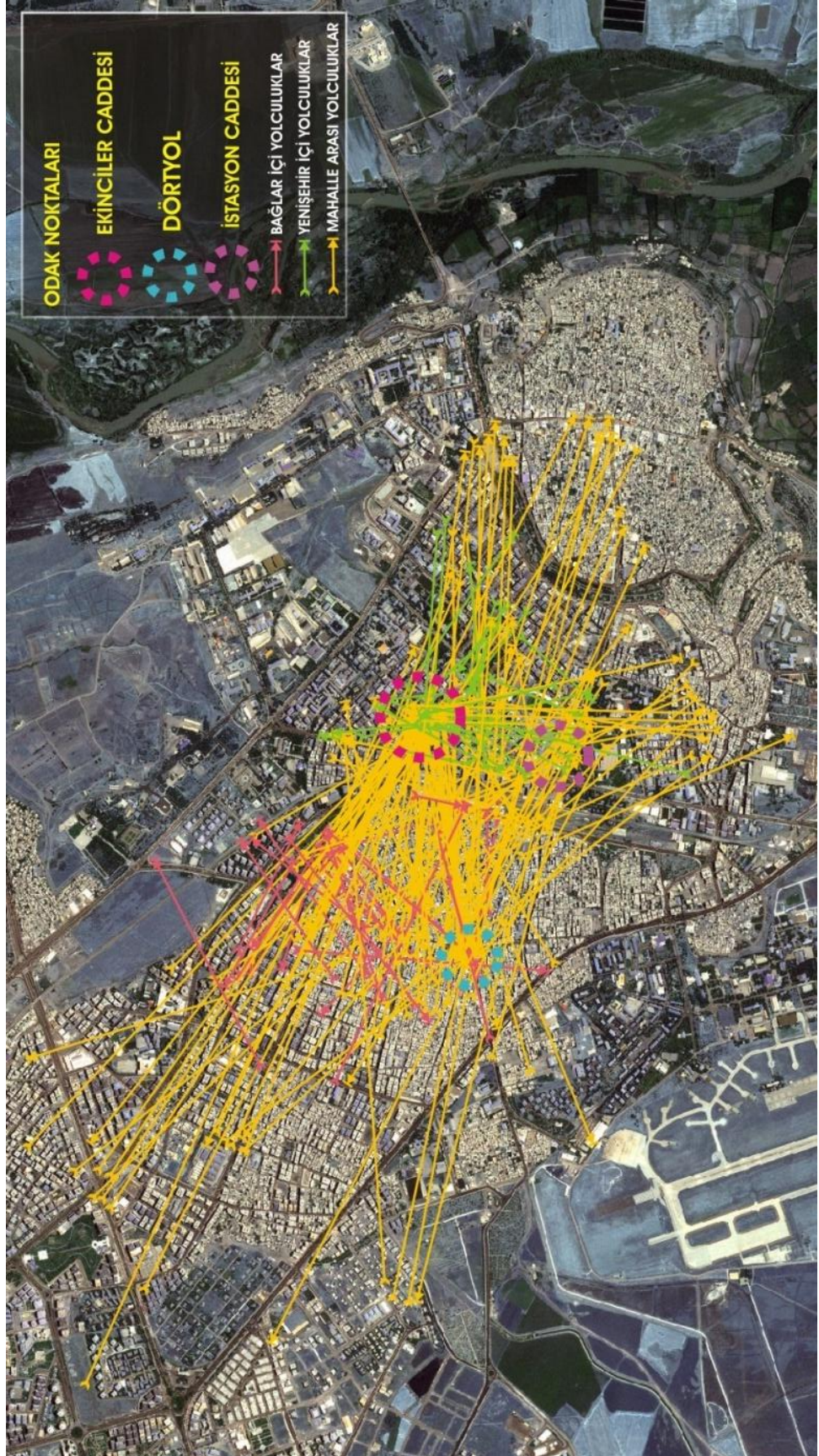
Şekil 5.12. Yayalaşmasını İsteddiğiniz Bölgeler



Şekil 5.13. Yaya Hareketlerinin Mahallere Dağılımı



Şekil 5.14. Yaya Hareketlerinin Dağılımı ve Odak Noktaları



Şekil 5.15. Kent Merkezindeki Yaya Odak Alanları



Kent merkezi ve çevresindeki yaya yoğunluklarına baktığımızda Ofis Bölgesi, Sur Bölgesi ve Bağlar Bölgesindeki odak alanları Şekil 5.15’de görülmektedir. Şekil 5.15’te de görüldüğü gibi kent merkezi ve yakın çevresi üzerinde üç farklı kent dokusu görülmektedir.

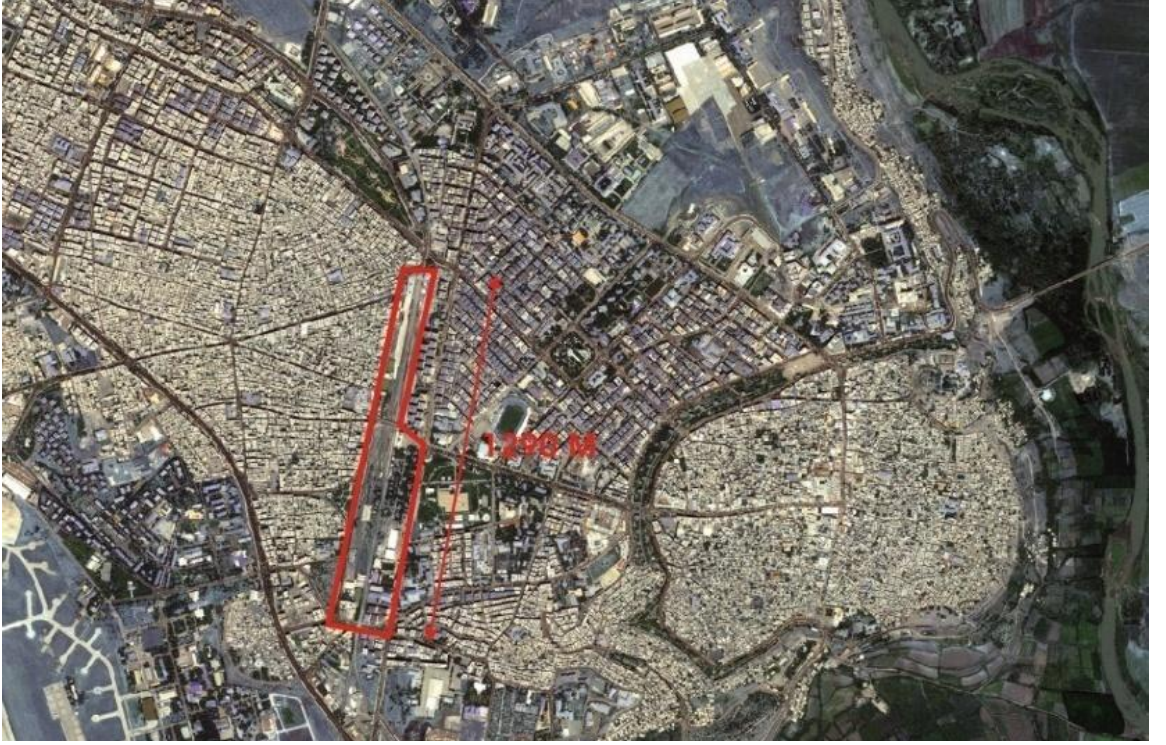
Sur içi bölgesi kentin tarihi dokusunu oluşturmaktadır. Tarihi kent dokusunda 4 ana yolun birleştiği ve şehrin dört ana kapısına açıldığı görülmektedir. Dar sokakların olduğu sur içinde araç trafiği pek mümkün olamamaktadır. Bu alan ile ilgili Koruma Amaçlı İmar Planında da olduğu gibi daha çok yayaların kullanabileceği araç kullanımının çok düşük olduğu düzenlemeler yapılmalıdır.

Kent merkezi olarak adlandırdığımız Ofis Bölgesi yaya hareketlerin en yüksek olduğu alandır. Analizlerde de çıkan sonuçlarda bu bölgede yaya ve araç trafiği için alternatiflerin geliştirilmesi fikrini ortaya koymaktadır. Özellikle Ekinciler Caddesi

öğlen ve akşam saatlerinde hacim kapasitesini aşmaktadır. Yaya yoğunluğunun da göz ardı edilemeyeceği bu caddede yayalaştırma ve paralelindeki alternatif yollarda tek yön uygulamaları daha sağlıklı bir ulaşım olanağı sağlayacaktır.

Bağlar bölgesi plansız yapılaşmanın olduğu bir alandır. Bu alanla ilgili yapılmış olan imar planı çalışmaları uygulanabilirliği mümkün olmadığından iptal edilmiştir. Bağlar Bölgesinde yeniden bir planlama çalışması yapmak şüphesiz yerinden bir kentsel dönüşümü gerektirmektedir.

Şekil 5.16. İstasyon alanı Uydu Görüntüsü



Çalışma alanı ile ilgili fotoğraflar aşağıdaki şekillerde gösterilmektedir. Bu görüntüler anket çalışması sırasında 16.00-19.00 saatleri arasında çekilmiş olup mevcut yaya hareketleri izlenmeye çalışılmıştır.

Şekil 5.17. İstasyon Alanı Görüntüü



Şekil 5.18. Ekinciler Caddesi



Şekil 5.19. Sanat Sokağı



Şekil 5.20. Bağlar Bölgesi



6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kent merkezi kent içi ulaşım kriterleri göz önüne alındığında öncelikle yaya ulaşımı büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle ilk olarak kent merkezine ilişkin sonuç ve öneriler aşağıda yer almaktadır.

Avrupa Konseyi tarafından 1992 yılında kabul ve ilan edilen Avrupa Kentsel Şartı, getirdiği ilkeler ile kent içi ulaşım ve hareketlilik konusunda geleceğe yönelik olumlu ışıklar taşımaktadır. Avrupa Kentsel Şartı dolaşımı, toplu taşım, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması; olarak belirler. “Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri” bölümünde **“Dolaşım, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmeli ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin vermeli”** başlıklı bölümünde “Açıkça, ulaşımı yok tarz etmek mümkün olmayacağı gibi tavsiye de edilmez. Aksine, belirli sektörel hedefleri izlemek yerine, yaşamının keyif verdiği bir kent yaratmayı hedefleyen değişik ulaşım biçimleri sunmak daha yararlıdır.

Bu; toplu taşım, bisiklet, yaya gibi ulaşımınla, kişi ve hizmetlerin bireysel ulaşımına öncelik vermek, ağır trafiği kısıtlamak, yol kullanımına örneğin: zaman ve mekânın dönüşümlü kullanımı; yarı zamanlı yaya dolanımı; dönüşümlü saat, gün, hafta ve yıl dilimi uygulamaları gibi yenilikçi kontrol kıstasları koymak; bisiklet yolları ve titizlikle düzenlenmiş yaya yolları oluşturmak ve kent dışı otopark yerleriyle birlikte merkeze ulaşımında düşük maliyetli, sık, güvenli toplu taşım sistemleri yaratmak anlamına gelir.”

“Sokağın sosyal bir arena olarak algılanması” başlıklı bölümünde de “Sokağın yaşanabilir sosyal bir mekân olarak kaybı, kentte güvensizliğin artması ve kentsel bozulmayı da beraberinde getirir. Artan güvenlik, asayiş ve sosyal uyum; geniş kaldırımlar, yaya bölgeleri ile sokakların iyileştirilmesi, doğru sokak düzenlemesi ve planlaması ile trafik akımlarının kontrolü ve tek yönlü yolların dikkatli kullanımı demektir. Bu aynı zamanda açık alanların; yüksek kaliteli ve dayanıklı malzeme kullanılarak; kaliteli kent mobilyası, yol levhaları, ticari tabelalar, cephe düzenlemeleri;

yeşillendirme, su, heykel, çeşme ve anıtlarla donatılarak, korunması ve iyileştirilmesi demektir. Bu, yaya kaldırımlarında ve kafe önlerinde; çekici ve kaliteli, özel, ticari ve kamu aktivitelerini özendirir. Bu, rahatsızlık veren gürültülerin olabildiğince yok edilmesi demektir.” denilmektedir.

Avrupa Kentsel Şartı 2008’de yeniden düzenledi ve Avrupa Konseyi’nin 27-29 Mayıs 2008’de Strazburg’da yaptığı 15. Genel Oturumunda “Avrupa Kentsel Şartı-2” kabul edilerek, “Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto”yla birlikte dünyaya ilan edildi. Bkz:Ek2
Avrupa Kentsel Şartı –2

Buraya kadar yapılan incelemeler ışığında, araştırmada önerilen düzenlemelerin, uygulamaya yansıtılabilirliği konusundaki önlem ve öneriler aşağıda sıralanmıştır.

İlk aşamada kentlerde yürüyüş yollarının yapılması, kullanıcıların karşılaştıkları sorunların çözümlenmesi gerekmektedir.

Kentlerimizde yaya kullanımına yönelik alanların yapısının desteklenmesi ile motorlu araç kaynaklı çevre kirliliği, akaryakıt üretimi, kent içi dolaşımdaki araç sayısı ve araç harcamaları, ulaşımdaki yatırım harcamaları azaltılabilecek, kent halkının ruh ve beden sağlığına katkı sağlayabilecek, kaza olasılığı düşüş gösterebilecektir. Bu bağlamda kentlerde, yürüyüş yollarının düzenlenmesinin yarar ve maliyetlerinin uzun dönemde belirlenmesi önem taşımaktadır.

Yaya bölgeleri ve yaya aksları, amaçları farklı olan kullanıcılar tarafından kullanılmaktadır. Bu durumda yaya akslarının amaca hizmet sunacak bir düzende tasarlanması gerekmektedir. Araştırmada taranan diğer çalışmalarda da bütün amaçları (ulaşım ve serbest zaman değerlendirme) bütünleştiren bir dizge kurulmasının zorunluluğu vurgulanmıştır. Örneğin; Gold’un (1980) açıkladığı Santa Barbara uygulamasında, başlangıçta kent genelinde bir “rekreasyon koridoru” oluşturulması düşüncesiyle yola çıkılmış, ancak koşul ve gereksinimler her iki amaca hizmet sunan bir bağlantı ağının, kentsel ulaşım ağı, alan kullanımları (konut, iş yeri, okul, alışveriş alanları vb.), eylemli ve diğer yeşil alanlar ve diğer kentsel donatı alanları ile olan ilişki ve işlevleri kapsamında çözümlenmesi gerekmektedir. Araştırmada, bu yaklaşım temel

alınarak, güzergâhların seçilmesinden önerilen geliştirilmesine dek her aşamada bu bütünlüğün kurulmasına çalışılmıştır.

Kentte, ulaşım ve araç türlerine göre ayrılmamış bir ulaşım dizgesi ve bunu biçimlendirecek bir ulaşım planlamasının yetersizliği, öneriyi oluşturan kararlarda esnekliği kısıtlamıştır. Kent içi yollarda her araç (kamyon, otobüs, traktör, at arabası vb.) kent özeğindeki bazı bölümler dışında tüm ana ve ikinci önem düzeyindeki yoları gün boyu kullanabilmektedirler. Bu durum, dolaşımdaki araç yoğunluğu arttıran, yaya güvenliğini azaltan ve çözümü öncelik taşıyan bir sorundur.

Yollarda, motorlu araç ve yaya şeritlerinin genişliği, eski kent bölgeleri yanı sıra, yeni yapılan yolların çoğunluğunda yeterli genişlikte tutulmamıştır. Bu nedenle motorlu araç yoğunluğu yüksek olan güzergâhlarda, gün boyu ya da doruk saatlerde tıkanmalar oluşmakta, yayaların dolaşım ve etkinlikleri kısıtlanmakta, özellikle yaya yollarının yeşil bantlarla gölgelenmiş ve etkinliklere izin veren mekânlar olarak düzenlemesi olanağı büyük ölçüde ortadan kalkmaktadır.

Yaya kullanımına ilişkin öneriler, güzergâh seçenekleri açısından yorumlandığında aşağıdaki bulgulara ulaşılabilir.

Ekinciler Caddesi'nin, lastik tekerlekli motorlu araç trafiğine tamamen kapatılarak yalnız yaya bölgesi olarak kullanılmasına yönelik öneriler getirilebilir. Yapılan araştırmalar sonucunda elde edilen sonuçlara göre Ekinciler Caddesi yaya bölgesi olabilecek birçok kriteri bünyesinde toplamaktadır. Kent merkezinde, ticari potansiyeli oldukça yüksek mağaza ve işyerleri burada toplanmıştır. Bunun yanı sıra yakın çevreye geçmek için yayaların tercih ettiği bir güzergâhtır. Ekinciler Caddesi'nin tamamen trafiğe kapatılarak yeniden düzenlenmesiyle, yayalar için kent içinde güvenli ve konforlu açık bir mekân ortaya konulabilir. Yoğun motorlu araç ve yaya dolaşımı, Ekinciler Caddesi'nin motorlu araç dolaşımına kapatılarak yaya kullanımına ayrılması görüşünü sürekli gündemde tutmaktadır. Ekinciler Caddesi'nin yaya bölgesi olarak düzenlenmesine yönelik önerilerde, alana girişler farklı döşeme ile vurgulanmalı ve araç

girişini engelleyici sınır elemanları kullanılmalıdır. Ayrıca yaya bölgesi girişi bitkilendirme ile vurgulanarak estetik bir görünüm sağlanabilir

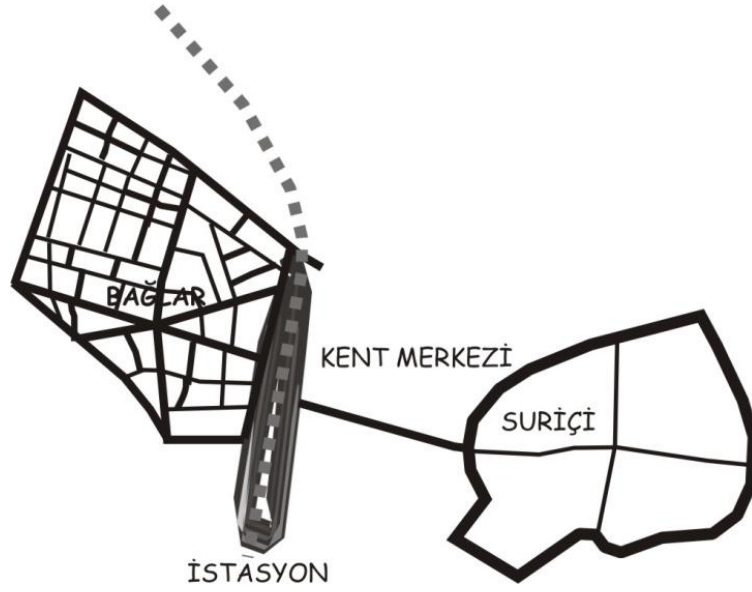
Yaya bölgesi işlevleri arasında önemli bir yeri olan dinlenme gereksinimi, dinlenme bölgelerinde sıcak iklim kriterleri göz önüne alınarak, serinletici su gösterisi, oturma birimleri, ağaçlar ve çiçek kasalarına yer verilerek düşünülmelidir. Tasarımda yayaların ilgisini çekebilecek materyaller ile alanda resim, kitap sergilenebilecek vitrinlerin kullanılması yaya bölgesinin bir kültür ve sanat özelliği kazanmasını sağlayacaktır. Ancak Ekinciler Caddesi'nin motorlu araç trafiğine kapatılması, buradan geçen araç trafiğinin düzenlenmesinde yeni bir trafik karmaşası yaratacağından, öncelikle bu sorunun çözülmesi gerekmektedir. Bu amaçla, Şekil 6.3' teki trafik sirkülasyon düzenlemesi yapılmıştır. Cadde boyunca uygulanacak olan dinlenme yerleri (kentsel mobilya) ile aydınlatma elemanları ve zorunlu gereksinimleri karşılayabilecek birimlere yer verilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu uygulamalar yaya aksına işlevlik kazandıracaktır. Yaya hareketini olumsuz etkileyen unsurlardan biri de yaya yollarına ve kaldırımlara bırakılan araçlardır. Seçilen güzergâhlarda, yoğun konut bölgeleri ve işyerleri içerisinde bulunduğundan dolayı, bu sorun sıkça görülmektedir. Yaya aksları üzerine, yaya dolaşımını engellemeyecek şekilde düzenlenecek park yerleri, park sorununu bir ölçüde azaltabileceği gibi, yayalar içinde güvenli dolaşım rahatlığı sağlayacaktır. Değerlendirilen akslardaki düzenlemelerin uygulanması, yalnızca araç ve yaya ulaşımına değil, kentsel yaşam çevrelerine önemli katkı sağlayabilecektir.

Şekil 6.1. İstasyon Alanı



Diyarbakır bugün halen bölünmüş bir kent görünümü arz etmektedir ve bu bölünmüşlüğün izdüşümleri kentsel ve sosyal yapının birçok katmanında görülebilmektedir. Diyarbakır’da yoksul ve zengin nüfus arasında bölünmüştür. (Şekil 6.1) Bölgede devam eden olumsuz siyasi ortamın idari ve kentsel etkileriyle de birleşen bu bölünmüşlük, bugün kentin eski mahalleri ile yeni mahalleri arasındaki mimari mesafe ile daha da görünür hale gelmiştir: Bir yandan Sur içi ve Bağlarda birçok konut daracık sokaklarda neredeyse birbiri üstüne yığılı, riskli bir şekilde sıralanırken, kentin yeni mahalleleri birbirinden olabildiğince uzakta, geniş bir alana yayılmış, neredeyse sonsuz ve birbirini tekrar eden apartman bloklarına sahiptir. Bu ikili görüntü, bir yandan bu kentin özgün tarihi, sosyal ve siyasi karakterine özgü kentsel ve mimari müdahaleler geliştirme gerekliliğini ortaya koymakta, öte yandan da yeni konut bölgelerinde gelişmekte olan yeni kentsel estetik ve mimari anlayışı da yeniden ele alma ihtiyacını göstermektedir.

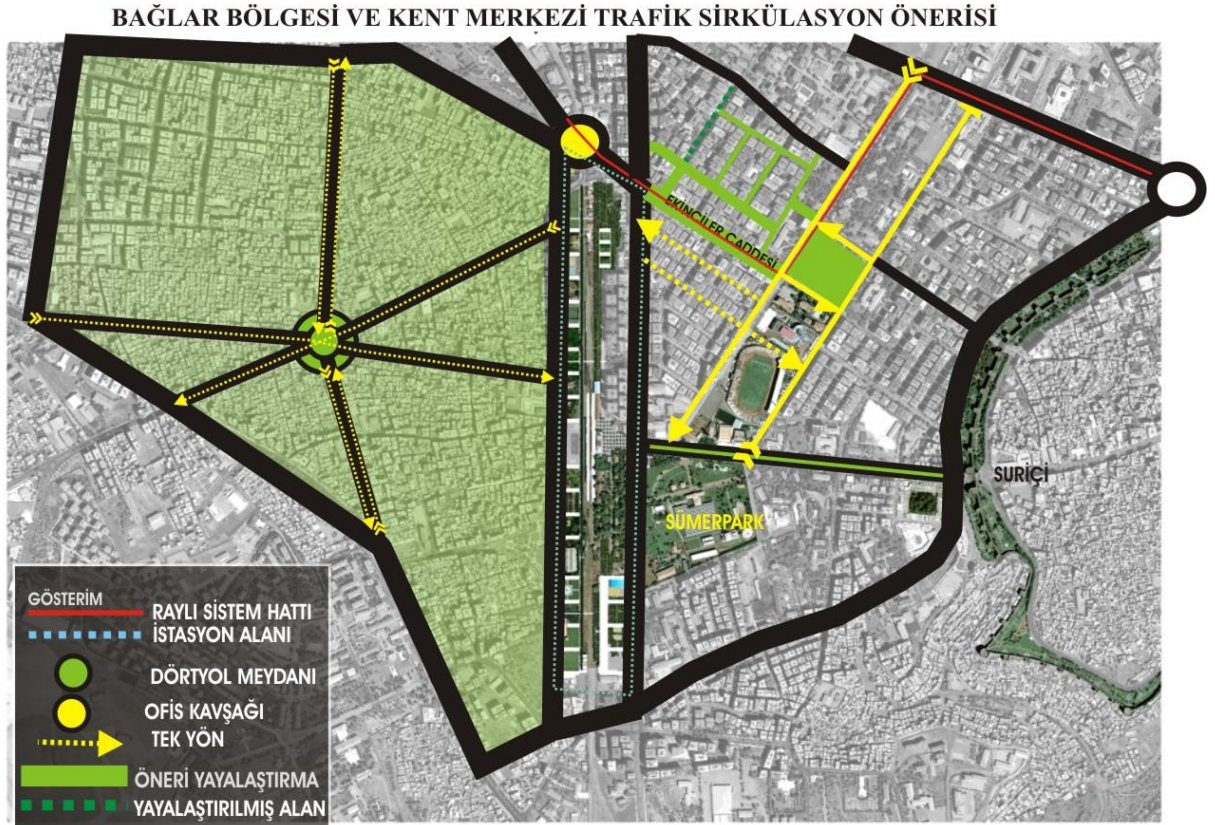
Şekil 6.2. Çalışma Alanı Eskiz



İstasyon alanı kentin iki yakası arasında bir duvar görevi görmekte olup var olan yaya hareketlerini olumsuz etkilemektedir.(Şekil 6.2) TCDD'nin YHT Hattı önermesi bu alanda hattın yeraltına alınması alternatifini güçlü kılmaktadır. Bu bağlamda istasyon alanında peyzaj ağırlı bir dönüşüm kent merkezinin Bağlar Bölgesiyle bütünleşmesine olanak sağlayacaktır. Bağlar Dört yol kavşağı mevcut hali ile 6 adet tek yönlü yolun birleştiği bir kavşaktır. Yoğun araç ve yaya trafiği nedeniyle bu alanın genişletilmesi ve bir kent meydanı oluşturulması önerilmiştir.

Trafik sirkülasyonu öneri paftasında görüldüğü gibi özellikle Bağlar ve Kent merkezinin bütünleşmesi öngörülmüştür. Bu iki kent dokusu arasında duvar görevi gören İstasyon alanının düzenlenerek hem yaya hem de taşıt trafiğini olumsuz etkileyen etkenler ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır.(Şekil 6.3)

Şekil 6.3. Trafik Sirkülasyon Önerileri



Planlama yaklaşımına baktığımız zaman ülkemizde merkezi yönetimin ve yerel yönetimin yapmış olduğu planlama çalışmaları bütüncül bir plan yaklaşımı üzerinden olmalıdır. Planlama çalışmaları üst ölçekten alt ölçeğe ve uygulama sırasında yapılan detaylı incelemeler sonrasında alt ölçekten üst ölçeğe taşınmalıdır. Diyarbakır Ulaşım Plan çalışmalarını irdelediğimiz zaman karşımıza öncelikle bu kadar nüfus almış bir kentin bugüne kadar Ulaşım Planlaması yapılmamış olması oldukça düşündürücüdür. Sadece kentin büyük olması değil elbette ki orta çağdan bu yana kent dokularına baktığımızda planlama yaklaşımının içerisinde türü ne olursa olsun ulaşım planlarının kent oluşumuna önemli katkısı olduğunu görmekteyiz.

Türkiye'nin birçok kentine benzer şekilde kaldırımsız sokaklar, yayalar veya başka unsurlar tarafından işgal edilmiş, yayanın geçişine imkân tanımayan kaldırımlar, yayalar için tanımsız alanlar, standartlara aykırı imalatlar, yayalar için güvensiz alanlara rastlanmaktadır. Yayalar veya başka unsurlar tarafından işgal edilmiş, yayanın geçişine imkân tanımayan kaldırımlar mevcut olanlar da bazı yerlerde devamlılık sağlamamakta, araçlar ya da başka unsurlar tarafından işgal edilmiş, yayanın geçişine imkân tanımayan kaldırımlara rastlanmaktadır.

Kentlerimizde görülen bu eksiklikler ulusal politikalarda da yerini almıştır. Dokuzuncu Kalkınma Planının “**7.1.5. Enerji ve Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi**” başlığı altında yer alan “Kentçi Ulaşım” alt başlığında 447.maddede “AB’ye uyum sürecinde sürdürülebilir bir kentçi ulaşım sistemi oluşturmaya yönelik olarak yaya ve bisiklet ulaşımı ile toplu taşımaya öncelik verilecek ve bu türlerin kullanımı özendirilecektir” denilmektedir.

Ulaşım planı oluşturulurken çevreye hiçbir zarar vermeyen, kendi gücü dışında hiçbir enerji türünü tüketmeyen, park alanı talebi olmayan, ayrıca fiziksel aktivite olanağı sağlayarak sağlığa katkıda bulunan bir ulaşım türü olmasının yanında, yaya ulaşımının diğer ulaşım türlerinin toplamından fazla olduğu bir kentte ulaşım ile ilgili çalışmalarda yaya ulaşımına öncelik verilmelidir. Yaya ulaşımına yönelik planlamada amaç, öncelikle bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekân açmak ve aynı zamanda motorlu araç trafiğinden ve işgalinden arındırılmış, toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekânlar oluşturmaktır. Çünkü gelişmekte olan kent yaşamı ile birlikte yaya mekânları ve ulaşım aksları, ekonomik olduğu kadar toplumsal bir etkinlik alanı olmaktadır. Kent içindeki yollar ve yaya bölgeleri, toplumsal etkileşimi sağlayacak ve çeşitlendirecek biçimde bir iletişim mekânı olarak düşünülerek tasarlanmalıdır. Aksi takdirde, sakin ve huzurlu bir kent bir süre sonra yolların kenti böldüğü karmaşık ve erişimi azaltan bir yapıya dönüşmektedir. Yapılan en büyük yanlışlık, karayolu trafiğine katılan her özel araca kent merkezinde yol ve otopark sağlamaya çalışmaktır. Kent merkezlerinde trafik sorununun en büyük nedeni olarak otopark rezerv alanlarının yeterli olmadığı düşünülmektedir. Kent merkezinde otopark alanları oluşturmak buraya gelen araç sayısının artmasını sağlamakta ve bu arz talep ilişkisiyle birlikte kent trafiğini

olumsuz etkileyecektir. Hızla gelişmekte olan kentlerde bu artık mümkün değildir ve kentlerin insanlar için olduğu, taşıtların sadece ulaşımı sağlayan araçlar olduğu unutulmamalıdır. Hangi kademedede olursa olsun yol projelendirme ve yapımlarında yayalar için, rahat ve güvenli bir yaya dolaşımını sağlayan yeterli alan ayrılmalıdır. Yol profilinin zorladığı alanlarda kaldırımdan değil, taşıt yolundan fedakârlık yapılmalıdır. Yaya kaldırımları ve yaya bölgeleri bütünleştirilmeli; sürekli, kesintisiz ve kentin bütün yerleşim merkezlerinde her noktaya güvenli erişimi sağlayacak şekilde yaygınlaştırılmalıdır.

Yaya ulaşımının her kesimden insanlar için yolculuk konforuna uygun olması ve bir güvenlik sorunu yaratmaması için yaya yollarının, yaya geçitlerinin ve kaldırımların belirlenmiş standartlara uygun olması, tasarım kriterlerinden ödün verilmemeli ve ergonomik olması sağlanmalıdır. Yaya alanları yapım aşamasında yüksek nitelikli, dayanıklı malzemeler kullanılmalı yeşillendirme, su, heykel ve anıtlarla donatılarak, korunması ve iyileştirilmesi sağlanmalıdır. Yayalar için kent içinde; araç trafiğinden arındırılmış, trafik gürültüsünden izole edilmiş, güvenliğin sağlandığı ve insanların bir arada olma fırsatı bulabildiği yaşam alanları oluşturulmalıdır.

Kent merkezinde otopark alanlarını arttırmak yerine alış-veriş, kültürel faaliyet ve eğlence için gelecek kişilere mekân sağlamak üzere yaya bölgeleri arttırılmalı, bu alanlara özel otomobil yerine toplu taşıma araçları ile erişimin sağlanması için düzenlemeler yapılmalıdır. Kaldırımlarda yayalar için kesintisiz ve konforlu bir ulaşım imkânı sağlamak için başta motorlu araçların kaldırım üzerlerindeki parklanmaları olmak üzere yaya geçişini engelleyecek büfe, direk, reklam ilan panoları gibi bütün işgallerden kaldırımlar kurtarılmalıdır. Sürücülerin kaldırımlara park ederek yaya güvenliğini tehlikeye atan davranışlarının önlenmesi için gerekli yasal, yönetsel ve fiziksel tüm önlemler alınmalıdır. Yayaların taşıt yollarından geçişleri için yapılacak sinyalizasyon, yaya geçidi gibi altyapı tesislerinde, yaya konforu ve güvenliği ön plana alınmalıdır. Özellikle yayaların yoğun olduğu yer, bölge ve fonksiyonlar (okul, hastane, stadyum ve alışveriş alanları) çevresinde, kaldırım tasarımlarında bu yoğunluk göz önünde bulundurulmalıdır.

Türkiye'deki ve dünyadaki örneklere bakıldığında araç trafiğinin kısıtlanması ve yayalaştırma projelerinin kentlerin simgesi haline geldiği görülmektedir. Örneğin İstiklal Caddesi 1990 yılında yayalaştırılmış ve kentin simgelerinden biri haline gelmiştir. Avrupa ülkelerinde kentsel kademelenmeye uygun olarak kent merkezleri kademeli olarak yayalaştırılmıştır. Yayalaştırma uygulamalarının ilk safhalarında karşılaşılan ortak sorun, bölge esnafının ticari kaygıları olmuştur. Esnaf, özel araç girişi kısıtlandığı için işletmesinin zarara uğrayacağını düşünmüş fakat kısa süre sonra bu tepkiler tersine dönerek yaya alanları en önemli cazibe merkezleri haline gelmiştir. Prokai'nin 1999 yılında Amerika ve Avrupa'daki 8 farklı kentte yaptığı çalışmada yaya alanlarındaki ticaret fonksiyonlarındaki satışlarda yüzde 80'e varan artışlar yaşandığı belirlenmiştir.

Yayalaştırma çalışmalarının kent merkezlerindeki yararlarını; yolları kullanan insan sayısını arttırırken taşıt sayısını azaltmak suretiyle trafik düzenlemeleri, taşıt sayısının azalması ile gürültü ve çevre kirliliğini düşürmek suretiyle çevresel iyileştirme projeleri ve farklı kültürlerden insanların bir araya gelmelerini sağlamak suretiyle sosyal projeler ile sağlamak mümkündür.

KAYNAKÇA

Diğer Yayınlar

- Avrupa Konseyi. 1992.** Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri
- AYGM. 2013.** Erzincan-Diyarbakır-Mardin Demiryolu Projesi AYGM Çed Başvuru Dosyası. Ankara.
- DHMI. 2013.** <http://www.diyarbakir.dhmi.gov.tr>
- Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2005.** Diyarbakır Nazım İmar Plan Raporu. Diyarbakır.
- Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012.** Mevcut Bilgilerin Oluşturulması Raporu-Ulaşım Ana Planı. Diyarbakır.
- Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012.** Diyarbakır Ulaşım Ana Planı Raporu. Diyarbakır.
- Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2012.** Yeni Bilgilerin Oluşturulması Raporu-Ulaşım Ana Planı. Diyarbakır.
- Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi, 2011.** Koruma Amaçlı İmar Planı Raporu. Diyarbakır.
- Dokuzuncu Kalkınma Planı.2007-2013“7.1.5.** Enerji ve Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi.
- Karayolları Genel Müdürlüğü 9. Bölge Müdürlüğü.2012.** Diyarbakır.
- Kejanlı ,T.ve Dinçer, İ. 2011.** Diyarbakır Kale Kenti’nde Koruma ve Planlama Sorunları.Megaron 2011;6(2):95-108
- Ulaşım Daire Başkanlığı.2012.** Diyarbakır Büyükşehir Belediyesi. Diyarbakır
- TCDD Hatları. 2013.** www.tcdd.gov.tr. (22.03.2013)
- TUIK Demografik veriler. 2013.** www.tuik.gov.tr .(17.02.2013)

EKLER

EK .1 Yaya Anket Örneği.

ULAŞIM ANA PLANI BAĞLAMINDA YAYA ULAŞIMI ANKET ÇALIŞMASI

Bu anket Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı'nda Prof. Dr. Mustafa ILICALI danışmanlığında yürütölen "Ulaşım Ana Planı ve Diyarbakır Kent Ölçeğinde İrdelenmesi" konulu Yüksek Lisans Tezi kapsamında İskender DEMİR tarafından tez araştırması amacıyla yapılmaktadır. Cevaplarınız bilimsel açıdan büyük önem taşımaktadır, başka soruya geçmeniz belirtilmediği sürece lütfen her soruyu yanıtlayınız. Teşekkürler.

Anketin Yeri: Tarihi: Saat:

1. Cinsiyeti: Erkek Kadın
2. Çalışma Durumu: Çalışıyor Çalışmıyor
3. Başlangıç Noktası:
Bitiş Noktası:
4. Yolculuk Amacı:
Ev-İş Ev-Okul Ev-Diğer Diğer
5. Toplam Yürüme Süresi (dk)
0 – 2 2 – 5 5 – 10 10 – 20 20 - +
6. Yolculuklarınızın Tamamını Yaya Olarak Yapabilir Misiniz?
Evet Hayır
7. Yayalaşmasını İsteddiğiniz Bölgeler

8. Yayalaştırmadaki Gerekçeniz Nedir?
Ücretsiz Sağlıklı Hızlı Güvenli Diğer

ANKET BİTMİŞTİR.

ZAMAN AYIRARAK BU ÇALIŞMAYA KATKIDA BULUNDUĞUNUZ İÇİN TEŞEKKÜRLER.

EK .2 Avrupa Kentsel Şartı –2

55. Madde: Kontrol edilen ve sürdürülebilir ulaşımın karşımıza çıkarttığı zorlu sorunla baş edebilmek için, otomobile geçerli alternatifler geliştirmemiz gerektiğine inanıyoruz. Otomobile verilen birinci önceliğin olumsuz sonuçları artık iyice anlaşılmıştır. Hava ve gürültü kirliliği, yol güvenliği konuları, mekânın işgalci alt yapıyla parçalanması, kentsel peyzajın bozulması – tüm bunlar bizleri kararlı bir şekilde daha fazla kentlilere odaklanan; kentlerimizin ve kasabalarımızın insan boyutunu daha fazla dikkate alan bir gelişmeyi seçmeye teşvik etmektedir. Aşırı otomobil bağımlılığında bir an önce kurtulmalıyız; zira böyle bir gelişme, yarattığı çevresel sıkıntıların yanı sıra, otomobil sahibi olmayan pek çok kişinin içinde yerleştikleri kentleri ve kasabaları tam olarak yaşayabilmelerini de engellemektedir.

56. Madde: Yürümek ya da bisiklet kullanmak gibi “yumuşak” olarak nitelenebilecek ulaşım tarzlarını ve her tür toplu taşıma aracını tercih eden sürdürülebilir ulaşım politikalarını teşvik etmek, Avrupa’nın seçilmiş temsilcileri olan bizlere düşen bir görevdir.

57. Madde: Bu bağlamda, sadece kamu ulaşımına sınırlı kalmayan, yollar ve kamusal alanlar için, her türden ulaşım olanak veren ancak, sosyal yararlılıkları açısından otomobil ve motosikletlerin daha az payı olan yeni bir toplumsal paylaşım sağlayan bir toplu taşıma politikasını tercih etmeliyiz.

58. Madde: ‘Bu anlayış gereği, kentlerimiz ve kasabalarımıza ilişkin sürdürülebilirlik, dost mekânlar yaratmak ve özellikle farklı ulaşım tarzlarının devreye sokulması ile mümkün kılınacak iyileştirilmiş ulaşım akışları sağlamak amaçlarımızı, eş zamanlı olarak ele almalıyız.’ diyerek kent ulaşımında yaya kimliğinin arttırılması görüşünü pekiştirmiştir.