

İÇİNDEKİLER

SAYFA 2 :GİRİŞ

SAYFA 3-5 :KUŞADASI' NDA BİSİKLETLİ YAŞAM, HALKIN BİSİKLETLİ ULAŞIM TERCİHLERİ VE BİSİKLET TURİZMİ MEVCUT DURUMU

SAYFA 6-15 :KUŞADASI KENT MERKEZİ VE ÇALIŞMA SAHASINDA ALINMASI GEREKEN TEDBİRLER

SAYFA 16-18 :TOPLU TAŞIMA İLE ENTEGRASYON

SAYFA 19 :BİSİKLET DOSTU TESİSLER

SAYFA 20 :BİSİKLET TURİZMİ ÇÖZÜM ADIMLARI

SAYFA 21-27 :BİSİKLET ROTALARI VE DİREK, NOKTA, TABELA BİLGİLERİ

EKLER

EK 1 :KAVŞAK NOKTALARI VE TABELA İÇERİK DATALARI TABLOSU

EK 2 :ÇALIŞMA SAHASI HARİTASI, RENKLİ ROTALAR VE TABELA GÖRSELLERİ

EK 3 :DİJİTAL HAFIZA DİSKİ

VELOMARİS

Dünyadaki alternatif turizm dallarının en çok talep gören ve en çok gelir getirenlerinden biri olan bisiklet turizmi, yüksek gelirli turistlere hitap etmesi, doğal güzelliği ve sükuneti olan tüm bölgelerde faaliyetlerde bulunulabilmesi, halihazırda çeşitli amaçlar için kullanılan yolların turizm amaçlı kullanılabilmesi sebebiyle, bir çok bölgemizde uygulanabilirliğini göstermekte, düşük ilk yatırım maliyetleri ile yatırımcıları cezbetmektedir.

Yaz turizminin en büyük gelir kaynağı olduğu güneybatı Anadolu sahil yörelerindeki, doğal ve tarihi güzellikler, el değmemiş doğa, mevcut turizm altyapısı, konaklama imkanları ve turizm yatırımcıların vizyonu, bölgenin bisiklet turizm potansiyelini daha kolay kullanabilmesinde ayrıcalık oluşturmaktadır.

“Bisiklet Turizmi” , turizm altyapısı olan bölgelerde, “Bölgeye gelen turisti bisiklete bindirmek” ve “Bisiklete binen turisti bölgeye getirmek” olarak iki farklı şekilde algılanmaktadır. Her iki algı birbirleriyle ilişkili olsa da, yatırım yol haritaları belirlenirken birbirinden ayrı değerlendirilmelidir. Her ikisinin de yatırım maliyetleri, hitap ettiği turist kitlesi ve bölgeye katkıları farklı olacaktır.

Kentlerin, bisiklet turizmine yönelik altyapısı ve halkın bisikletli yaşamına yönelik altyapısı birbirlerini destekleyen ve birbirlerinden ayrıştırılmaz faktörler olarak değerlendirilmelidir.

“Kuşadası Limanı'nın Bisiklet Rotaları ile Altı Tarihi Destinasyona Bağlanması Yatırım Analiz Raporu” kapsamında;

- Kuşadası ve çevre kentlerin bisiklet altyapısındaki eksikleri ile gerekli tamamlayıcı unsurlar belirtilmiştir.
- 1150 km² lik alanda çalışma yapılmış ve bölgede 521,1 km (409,65 km Asfalt, 111,45 km Toprak) 'lik bisiklet rotası, 223 kavşak noktası üzerinde 242 adet yönlendirme direği, 630 Adet yönlendirme tabelası belirlenmiştir. (Yönlendirme direk ve tabela verileri Ek-1' de sunulmuştur.)
- Belirtilen rotalara ait yaklaşık 14 saatlik HD video kaydı alınmıştır.
- Oluşturulan 521 km' lik rota ağında, 6 farklı rota belirlenmiştir. Belirlenen rotalar, beyaz, sarı, kırmızı, yeşil, turuncu ve mavi rota olarak adlandırılmış, her rota ile farklı destinasyonlar Kuşadası Limanı'na bağlanmıştır.
- Bisiklet kullanıcılarının, mevcut olan ve planlanan toplu taşıma sistemlerine entegrasyonu için yapılması gerekenler tavsiye edilmiştir.

KUŞADASI' NDA BİSİKLETLİ YAŞAM, HALKIN BİSİKLETLİ ULAŞIM TERCİHLERİ VE BİSİKLET TURİZMİ MEVCUT DURUMU

İlçe merkezinde cadde ve sokakların, genel anlamda bisiklet kullanımı için çok güvenli olmadığı tespit edilmiştir.

İlçedeki motorlu taşıt trafiğinin yoğunluğunun, otopark sorununun, cadde ve sokakların dar yapısının bisiklet kullanımını tehlikeli hale getirdiği, bisikletli ulaşımı tercih etmek isteyen kişilerin bisiklet kullanımından uzak durmasına neden olduğu gözlemlenmiştir.

Motorlu taşıt kullanıcılarının, bisiklet kullanıcılarına yönelik tavır, tutum, duruşlarının olması gereken seviyenin çok altında olduğu, kent genelindeki motorlu taşıt kullanıcılarında "bisikletin trafiğin bir parçası olduğu" algısının mevcut olmadığı görülmüştür.

İlçe merkezinde, bisiklet kullanımını kolaylaştırıcı ve teşvik edici bir tedbire rastlanmamıştır.

İlçe merkezinde, kullanılabilir durumda bisiklet yoluna ve bisiklet park yerlerine rastlanmamıştır.

İlçe'ye gelen yerli ve yabancı turistlerin şehir içi ulaşımında bisikleti tercih etmesini özendirerek bir unsura rastlanmamıştır. Şehir içi ulaşım için şehir bisikleti, sportif ve hobi amaçlı kullanım için kaliteli bisiklet kiralama imkanı bulunmamaktadır.

İlçe' de hiçbir bisiklet turizmi faaliyetinin yapılmadığı tespit edilmiştir.

Kent merkezinde, gerekli noktalarda 1 saatlik, "trafik akışındaki bisikletli" sayımları ve bölgedeki bisiklet kullanıcıları ile anket çalışması yapılmıştır.

TRAFİK AKIŞINDAKİ BİSİKLETLİ SAYIMI SONUÇLARI

1.

YER: ATATÜRK BULVARI – İNÖNÜ BULVARI KAVŞAĞI
ZAMAN: 09.02.2015 PAZARTESİ
SAAT: 12.20 – 13.20
HAVA DURUMU: PARÇALI BULUTLU
HAVA SICAKLIĞI: 16°C
SAYIM SONUCU: 8 BİSİKLETLİ

2.

YER: İNÖNÜ BULVARI – ADNAN MENDERES BULVARI KAVŞAĞI (BELEDİYE ÖNÜ)
ZAMAN: 09.02.2015 PAZARTESİ
SAAT: 12.30 – 13.30
HAVA DURUMU: PARÇALI BULUTLU
HAVA SICAKLIĞI: 16°C
SAYIM SONUCU: 12 BİSİKLETLİ

3.

YER: ADNAN MENDERES BULVARI – D515 KARAYOLU KAVŞAĞI
ZAMAN: 09.02.2015 PAZARTESİ
SAAT: 14.15 – 15.15
HAVA DURUMU: BULUTLU
HAVA SICAKLIĞI: 13°C
SAYIM SONUCU: 4 BİSİKLETLİ

4.

YER: ATATÜRK BULVARI – HÜLYA KOÇYİĞİT BULVARI KAVŞAĞI
ZAMAN: 09.02.2015 PAZARTESİ
SAAT: 14.30 – 15.30
HAVA DURUMU: BULUTLU
HAVA SICAKLIĞI: 14°C
SAYIM SONUCU: 10 BİSİKLETLİ

5.

YER: ŞHT.ÜTĞM.CEMALETTİN YILMAZ CD. – D515 KARAYOLU KAVŞAĞI (OTOGAR ÖNÜ)
ZAMAN: 09.02.2015 PAZARTESİ
SAAT: 15.40 – 16.40
HAVA DURUMU: BULUTLU

HAVA SICAKLIĞI: 10°C
SAYIM SONUCU: 4 BİSİKLETLİ

6.

YER: KADINLAR DENİZİ CD. – GÜVERCİNADA CD. KAVŞAĞI
ZAMAN: 09.02.2015 PAZARTESİ
SAAT: 15.45 – 16.45
HAVA DURUMU: BULUTLU
HAVA SICAKLIĞI: 10°C
SAYIM SONUCU: 8 BİSİKLETLİ

7.

YER: ATATÜRK BULVARI SAHİL BANDI (İLAYDA OTEL ÖNÜ)
ZAMAN: 09.02.2015 PAZARTESİ
SAAT: 11.20 – 12.20
HAVA DURUMU: PARÇALI BULUTLU
HAVA SICAKLIĞI: 16°C
SAYIM SONUCU: 22 BİSİKLETLİ

Alınan sonuçlara göre, kent merkezinde bisikletli ulaşımı tercih edenlerin büyük çoğunluğunun 50 yaş üstü erkek bisikletliler ve 20 yaş altı çalışan erkek bisikletliler olduğu görülmüş, bisiklet sürüşü yapılan mesafelerin ortalama 2 km' yi geçmediği tespit edilmiştir. Trafik akışındaki bisiklet oranının çok az olduğu, olan bisiklet kullanımının ise Atatürk Bulvarı sahil bandı çevresinde yoğunlaştığı görülmüştür.

ANKET SONUÇLARI

Kuşadası şehir merkezinde ve rota belirleme çalışmalarının kapsadığı Selçuk, Söke, Davutlar, Güzelçamlı, Didim bölgelerinde yaşayan 247 bisiklet kullanıcısı ile yapılan anketlerde;

1. **“Hangi tip bisiklet kullanıyorsunuz?”** sorusuna;
115 kişi dağ bisikleti, 98 kişi şehir bisikleti, 17 kişi yol (yarış) bisikleti kullandığını belirtmiştir.
Sonuç: Bisiklet tipine göre tercih oranları Türkiye ortalamalarıdır.
2. **“Şehir içi ulaşımınızda ne sıklıkla bisiklet kullanıyorsunuz?”** sorusunu yönelttiğimiz ve Kuşadası'nda yaşayan 95 bisiklet kullanıcısından;
54'si “ulaşım amaçlı kullanmıyorum.” cevabını, 22' i “uygun hava şartlarında” cevabını, 19' u “haftada bir” cevabını vermiştir.
Sonuç: Şehir içinde ulaşım amaçlı bisiklet kullanımı kent nüfusuna oranla oldukça düşüktür.
3. **“Sportif ve gezi amaçlı bisiklet sürüşlerinizde genelde hangi bölgedeki rotaları tercih ediyorsunuz?”** sorusuna cevap veren 75 sportif bisiklet kullanıcısından;
21' i Selçuk ve çevresini, 9'u Didim ve çevresini, 14'u Milli Park ve çevresini, 17'si Söke ve çevresini, 3'ü Kuşadası ve çevresini tercih ettiğini belirtti.
Sonuç: Sportif bisiklet kullanıcıları, Kuşadası ilçe merkezi ve yakın çevresinden kaçınılmaktadırlar.
4. **“Sportif ve gezi amaçlı bisiklet sürüşlerinizde ne tarz rotaları tercih ediyorsunuz?”** sorusuna cevap veren 75 sportif bisiklet kullanıcısından;
32'si “Manzaralı, görsel yönden keyifli rotaları tercih ediyorum” cevabını verirken, 8'i köy yollarını tercih ettiğini, 13'ü toprak dağ yollarını, 11'i ise zemin kalitesi yüksek yolları tercih ettiğini belirtti.
Sonuç: Sportif bisiklet kullanıcıları, özellikle trafik ve insan yoğunluğunun olmadığı, görsel yönden zengin rotaların tercih etmekte, yol zemin kalitesinin durumu rota tercihlerinde ikinci plandadır.
5. **“Trafikte motorlu araç sürücülerinin bisiklet kullanıcılarına karşı tavırlarını nasıl buluyorsunuz?”** sorusuna cevap veren 247 bisiklet kullanıcısından;
235'i, araç sürücülerinin bisiklet kullanıcılarını hiç umursamadığını ve sürekli tehlikeye attıklarını belirtmiş, 11'i, büyük şehirlere oranla daha dikkatli olduklarını söylemiş, 1'i “motorlu araç sürücülerini bisikletin trafiğin bir parçası olduğunun farkında ve son derece dikkatli” cevabını vermiştir.

Sonuç: Özellikle motorlu taşıt trafiğinin yüksek olduğu şehir içi yollardaki motorlu taşıt sürücülerinde, bisiklet algısının ve bilincinin bulunmadığı görülmüştür.

6. **“Mevsim şartları ve çevresel faktörler bisiklet kullanımınıza yönelik tercihlerinizi nasıl etkiliyor?”** sorusunu yönelttiğimiz 247 bisiklet kullanıcısından;

102’si, sadece açık havalarda bisiklet kullanımını tercih ettiğini; 40’ı, kalabalık olmayan mevsimlerde/saatlerde bisiklet kullanımını tercih ettiğini; 74’ü, rotamda mümkün olduğunca araç ve insan kalabalığı olmamasına özen gösterdiğini; 19’u ise yaz aylarında bisiklet kullanmayı tercih etmediğini belirtti.

Sonuç: Bisiklet kullanımı için yağışsız ve kuru havalar ile motorlu taşıt ve yaya yönünden sakin bölgeler tercih sebebidir.



VELOMARİS

KUŞADASI KENT MERKEZİ VE ÇALIŞMA SAHASINDA ALINMASI GEREKEN TEDBİRLER

Kuşadası ve çevresinde yapılacak bisiklet turizmi faaliyetlerinde, bölgedeki Antik Kentler dışında, Milli Park bölgesine de yoğunlaşılması faydalı olacaktır. Milli Park'ın bitki örtüsü, sık orman yapısı, manzaralı yolları ve topografik yapısı, bisiklet turizmini çeşitlendirmeye de imkan sağlamaktadır.

1. HALKIN VE MOTORLU TAŞIT KULLANICILARIN BİSİKLET ALGISI KONUSUNDA EĞİTİMİ

Yapılan saha, anket ve trafik akışındaki bisikletli sayımı gibi çalışmalarda görüldüğü üzere, halkın ve motorlu taşıt kullanıcılarının bisiklet kullanıcılarına yönelik hal, tavır ve davranışları olması gereken seviyenin çok altındadır.

Bölge halkında ve motorlu taşıt kullanıcılarında bisiklet bilincini artırmaya yönelik, bisikletlere ve kullanıcılarına karşı olması gereken yaklaşımlar ile trafik akışında ve karayollarında bisiklet kullanıcılarının hakları konularında, kent ve köy halklarının yoğun olarak kullandığı, cami, spor salonu, kıraathane, okul, belediye ve muhtarlık gibi merkezlerde reklam, tanıtım ve bilinçlendirme faaliyetlerinin yapılmasının, bölgede faaliyet gösteren bisiklet konusuyla ilgisi olmayan sivil toplum kuruluşları ile bilgilendirme toplantılarının yapılmasının, yerel televizyon ve radyo kanallarında bilgilendirme yayınlarının yapılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

2. BİSİKLET YOLLARI

Kuşadası Limanının Bisiklet Rotaları ile Altı Tarihi Destinasyona Bağlanması kapsamında, bisiklet kullanıcılarının Liman'dan kent dışına çıkışı için en güvenli rotalar; güney istikametinde Güvercin Ada Caddesi, Yüksel Yalova Caddesi ve Hüseyin Can Caddesi ile Süleyman Demirel Bulvarı (D515 Karayolu)'na bağlantı; kuzey istikametinde ise Atatürk Bulvarı, Gazi Beğendi Sokak, Eski Kuşadası-Selçuk Yolu ile Turgut Özal Bulvarı (D515 Karayolu)'na bağlantı olarak tespit edilmiştir.

İlk etapta, belirtilen güzergâhlarda yapılacak olan yaya ve motorlu taşıt trafiğinden ayrıştırılmış bisiklet yolunun, gelecekte "bisiklet" konu başlığı altında yapılacak olan projelerde yüksek başarı oranı sağlanmasında etkili olacağı ve yolların mevcut durumlarının da bisiklet yolu yapımı için uygun olduğu değerlendirilmektedir.

İkinci etapta, Kuşadası Limanı'nın, yaya ve motorlu taşıt trafiğinden ayrıştırılmış bisiklet yolları ile Davutlar, Güzelçamlı, Milli Park istikametinde ve Kongre Merkezi, Kuştur Plajı, Efes istikametinde bağlanmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Belirtilen rotalardaki mevcut yol durumunun bisiklet yollarının yapılmasına imkan sağlayacağı görülmüştür.

Üçüncü etapta ise Selçuk – Ortaklar (D550) karayolu (Çamlık yol ayırımına kadar), Çamlık – Kuşadası karayolu, Adnan Menderes Bulvarı, İnönü Bulvarı, Kuşadası – Söke (D515) karayolu (Davutlar-Söke çevre yolu ayırımına kadar), Söke çevre yolu, Söke – Milas (D525) karayolu (Didim yol ayırımına kadar) ve Yenidoğan – Tuzburgazı - Didim karayolu' nun bisiklet yolları ile donatılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Yapılacak bisiklet yolu uygulamaları sadece bisiklet turizmine değil, motorlu taşıt trafik yoğunluğunu, motorlu taşıtlardan kaynaklı gürültü kirliliğini ve bölgedeki CO² salınımını düşürerek halk sağlığına da hizmet edecektir.

Bisiklet yolları standartları Türk Standartları Enstitüsü (TSE) tarafından belirlenmiştir.

3. BİSİKLET PARK YERLERİ

Şehir içi bisikletli ulaşımı destekleme de ayrılmış bisiklet yolları ve şeritlerinden sonra bisiklet park yerleri de büyük önem arz etmektedir. Her bir bisiklet kullanıcısı için sadece maddi değil manevi de çok büyük değerleri olan bisikletlerinin hem güvenle sabitlenmesi, hem yaya ve motorlu taşıt trafiğinden ayrıştırılması hem de bisikletsiz girilen ilk noktaya yakın muhafaza edilebilmesi gerekmektedir.

Kuşadası şehir merkezinde yaya trafiği yoğunluğunun yüksek olduğu, bisiklet park yeri yerleştirilmesi tavsiye edilen noktalar, ilk etapta gerekli görülen kapasiteleri ile aşağıda belirtilmiştir.

Kuşadası şehir merkezi dışında ise bisikletli turizm faaliyetlerini de destekleyecek olan turistik cazibe merkezleri için tavsiye edilen bisiklet park yeri noktaları, ön görülen kapasite ihtiyaçları ile aşağıda listelenmiştir.

Bisiklet park yerlerinin yerleştirileceği bölgelerdeki nokta seçimi ve bisiklet park yerinin tasarımına verilecek önem, bisiklet park yerinin kullanımını doğrudan etkileyecektir.

Aşağıda bisiklet park yerleri kriterleri, tavsiye edilen ve tavsiye edilmeyen modeller ile farklı tasarım görselleri belirtilmiştir.

GEREKLİ GÖRÜLEN ŞEHİR İÇİ BİSİKLET PARK YERLERİ

1. Kuşadası Kaymakamlığı (6 bisiklet kapasitesi)
2. Kuşadası Belediyesi (6 bisiklet kapasitesi)
3. Liman (8 bisiklet kapasitesi)
4. Vergi Dairesi (6 bisiklet kapasitesi)
5. Adliye (6 bisiklet kapasitesi)
6. Devlet Hastanesi (8 bisiklet kapasitesi)
7. Özel Kuşadası Hastanesi (6 bisiklet kapasitesi)
8. Universal Kuşadası Hastanesi (6 bisiklet kapasitesi)
9. Kuşadası Alışveriş ve Yaşam Merkezi (12 bisiklet kapasitesi)
10. Setur Marina (12 bisiklet kapasitesi)
11. Efes Kongre Merkezi (12 bisiklet kapasitesi)
12. Adaland Su Parkı (12 bisiklet kapasitesi)
13. Kadınlar Plajı (20 bisiklet kapasitesi)
14. Papaz Plajı (10 bisiklet kapasitesi)
15. Atatürk Bulvarı Sahil Bandı (20 bisiklet kapasitesi)
16. Özer Türk Stadyumu (12 bisiklet kapasitesi)
17. Adnan Menderes Üniversitesi Turizm Fakültesi (20 bisiklet kapasitesi)
18. Cumhuriyet İlkokulu (10 bisiklet kapasitesi)
19. Kuşadası İlkokulu (10 bisiklet kapasitesi)
20. Çakabey İlkokulu (10 bisiklet kapasitesi)
21. Mahmut Esat Bozkurt İlkokulu (10 bisiklet kapasitesi)
22. Yedi Eylül İlkokulu (10 bisiklet kapasitesi)
23. İki Çeşmelik İlkokulu (10 bisiklet kapasitesi)
24. Rahime Bilici İlkokulu (10 bisiklet kapasitesi)
25. İbrahim Zeki Emgin İlkokulu (10 bisiklet kapasitesi)
26. Reşat Nuri Güntekin İlkokulu (10 bisiklet kapasitesi)
27. Atatürk Ortaokulu (10 bisiklet kapasitesi)
28. Belkent Ortaokulu (10 bisiklet kapasitesi)
29. Nermin Metin Akar Ortaokulu (10 bisiklet kapasitesi)
30. İki Çeşmelik Ortaokulu (10 bisiklet kapasitesi)
31. Pakize Kamil Çağlayan Ortaokulu (10 bisiklet kapasitesi)
32. Şehit Kaya Aldoğan Anadolu Lisesi (10 bisiklet kapasitesi)
33. Derici Mustafa Gürbüz Anadolu Lisesi (10 bisiklet kapasitesi)
34. Kız Teknik ve Meslek Lisesi (10 bisiklet kapasitesi)
35. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (10 bisiklet kapasitesi)
36. Hasan Fatma Önal Anadolu Lisesi (10 bisiklet kapasitesi)
37. Güvercinada Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi (10 bisiklet kapasitesi)
38. Makbule Hasan Uçar Anadolu Lisesi (10 bisiklet kapasitesi)
39. Otogar (10 bisiklet kapasitesi)
40. İki çeşmelik Mh. Akandere Sk. (Pazar yeri) (10 bisiklet kapasitesi)
41. Ege Mh. Dursun Akçam Cd. (Pazar yeri) (10 bisiklet kapasitesi)
42. Cumhuriyet Mh. Candan Tarhan Blv. (Pazar Yeri) (10 bisiklet kapasitesi)
43. Güvercinada Kalesi Girişi (8 bisiklet kapasitesi)
44. Şöförler Sk. (10 bisiklet kapasitesi)

GEREKLİ GÖRÜLEN ŞEHİR DIŞI BİSİKLET PARK YERLERİ

1. Efes Antik Kenti Kuzey Girişi (10 bisiklet kapasitesi)

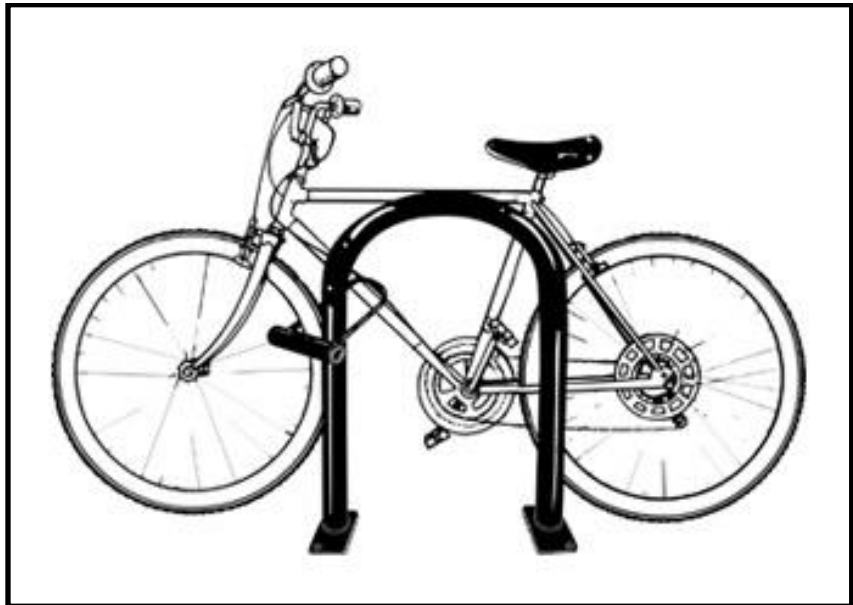
2. Efes Antik Kenti Güney Girişi (6 bisiklet kapasitesi)
3. Meryem Ana Evi (8 bisiklet kapasitesi)
4. Şirince Köy Meydanı (8 bisiklet kapasitesi)
5. Priene Antik Kenti (6 bisiklet kapasitesi)
6. Milet Antik Kenti (6 bisiklet kapasitesi)
7. Milet Müzesi (6 bisiklet kapasitesi)
8. Çamlık Buharlı Lokomotif Açık Hava Müzesi (6 bisiklet kapasitesi)
9. Apollon Tapınağı (6 bisiklet kapasitesi)
10. Milli Park Kanyon Girişi (4 bisiklet kapasitesi)

BİSİKLET PARK YERİ KRİTERLERİ

- Bisiklet kullanıcıları tarafından görülebilir yerlere yerleştirilmeli.
- Otopark arkası, bina arka cephesi gibi kör noktalardan kaçınılmalı.
- Bisikletsiz kullanım alanına en yakın noktalar tercih edilmeli.
- Her bisiklet park yerinde "Bisiklet Park Yeri" tabelası olmalı ve yaya trafiğini engellemeyecek, otomobil, motosiklet gibi diğer taşıtların işgal edemeyeceği noktalar tercih edilmeli.
- İhtiyaca göre 2-3 parça halinde yerleştirilmeli. (Binanın iki giriş kapısı var ise ikisine de yerleştirilmeli.)
- Artacak ihtiyaca göre genişletilebilir tasarımlar tercih edilmeli.
- Park yeri tasarımlarında, tekerleklerin yerden temasını kesmeyen, bisikletin sadece kadrodan temas ettiği aşağıda belirtilen tiplerde modeller tercih edilmeli.
- Farklı park yeri tasarımları yaratılarak, kent mobilyaları ve yerleştirilecek nokta ile uyumlu modeller tercih edilerek ilgi artırılabilir.

TAVSİYE EDİLEN MODELLER

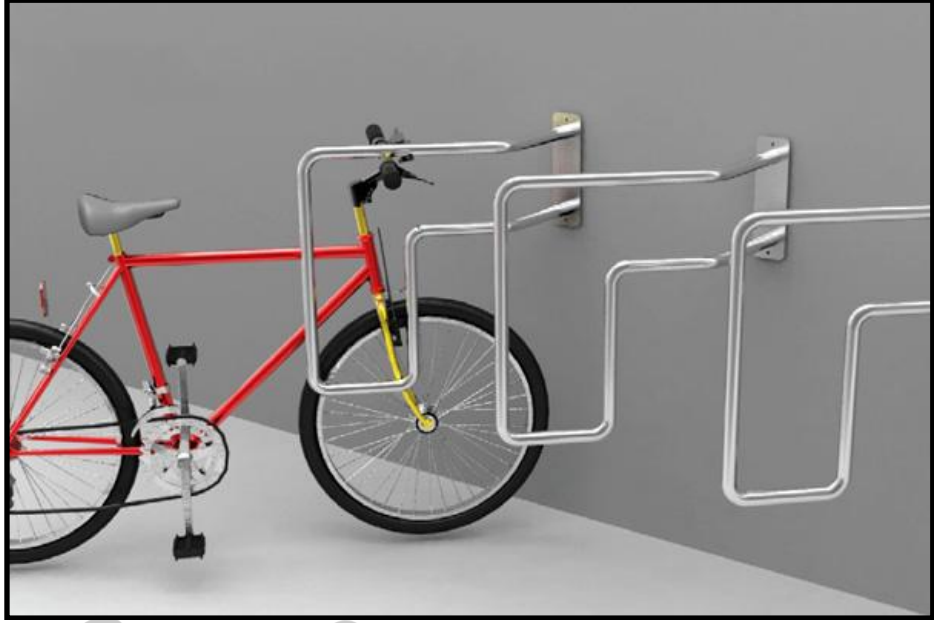




TAVSİYE EDİLMİYEN MODELLER



ALTERNATİF TASARIMLAR





VE is



4. ALINMASI GEREKEN EMNİYET TEDBİRLERİ

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda, bisiklet yolu olmayan yerlerde bisikletin karayolunun en sağ şeridinden kullanılabilmesi belirtilmiştir.

Motorlu taşıtlar ile aynı yolu paylaşan bisiklet kullanıcılarının karşılaşabileceği olası tehlikeleri en aza indirebilmek için alınması gereken tedbirler aşağıda listelenmiştir.

1. Karayolları tehlike uyarı işaretlerinden T-13 kodlu "bisiklet geçebilir" levhası, şehir içi yollarda her 1 km. 'de 1 adet, şehir dışı yollarda her 3 km.' de 1 adet ve rota çalışmalarının yapıldığı karayolu kavşaklarında her yönde 1 er adet kullanılarak, motorlu taşıt sürücülerinin algısının artırılması faydalı olacaktır.



(T-13) BİSİKLET GEÇEBİLİR

2. D515 karayolunun Kuşadası kent merkezi bölgesinde yapımı devam eden köprülü kavşaklarda, bisiklet kullanıcılarının transit geçiş için köprüleri kullanmasını engellemek ve güvenlik zafiyetlerinin önüne geçmek amacıyla her yönde, Karayolları trafik tanzim işaretlerinden TT-8 kodlu "bisiklet giremez" levhası yerleştirilmesi ve tabelaların "BİSİKLET GİREMEZ" yazısı ile desteklenmesi faydalı olacaktır.



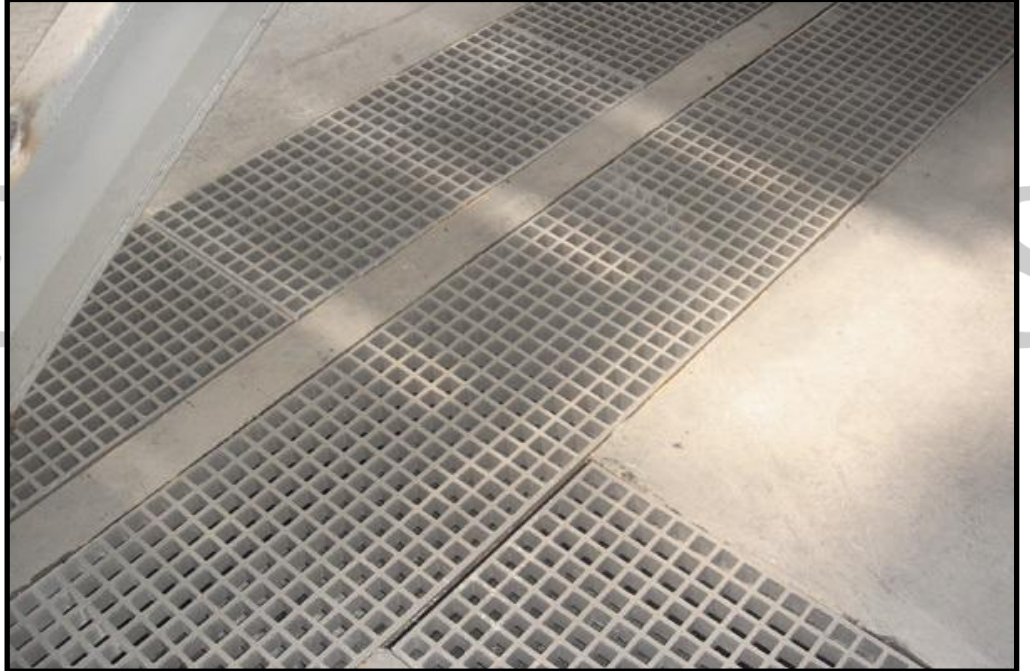
(TT-8) BİSİKLET GİREMEZ

3. Kuşadası – Güzelçamlı, Selçuk – Şirince (Kuzey yol), Ortaklar – Selçuk, Çamlı – Kuşadası, Magnesia Antik Kenti – Ortaklar karayolları ile Kuşadası kent merkezindeki caddelerde, yol çizgilerinin olmadığı ve emniyet şeritlerinin seçilemediği görülmüştür. Bisiklet kullanıcılarının güvenli sürüşleri için özellikle emniyet şeridi çizgilerinin tamamlanması önem arz etmektedir.
4. Bisiklet kullanıcılarının şehir içinde karşılaştığı en büyük tehlike unsurlarından biri de mazgallardır. Bisikletler için tasarlanmayan mazgalların şehir içinde birçok noktada kullanıldığı görülmüştür. Sürüş sırasında bisiklet tekerleğinin mazgal boşluklarına takılması telafi edilemez ciddi kazalara sebebiyet verebilir. Bisiklet kullanıcılarını tehlikeye sokmayacak mazgalların tercih edilmesi tavsiye edilir.

TAVSİYE EDİLMİYEN MAZGAL TİPİ



TAVSİYE EDİLEN MAZGAL TİPİ



TOPLU TAŞIMA İLE ENTEGRASYON

Hazırlanmış olan “Kuşadası Limanı'nın Bisiklet Rotaları ile Altı Tarihi Destinasyona Bağlanması Yatırım Analiz Raporu” yaklaşık 1150 km² 'lik alanda çalışılmış ve direk numaralandırılmasında merkez olarak alınan Kuşadası Limanı'na en uzak 73 km mesafedeki 223 numaralı nokta (Didyma - Apollon Tapınağı) belirlenmiştir.

Bu uzak mesafelerde günlük bisiklet sürüşleri yapmanın zorluğu, toplu taşıma imkanlarını bisiklet kullanıcıları ile entegre edilerek aşılabılır. Dünyada bir çok örneği olan bu entegrasyonun Bisiklet-Otobüs, Bisiklet-Tren, Bisiklet-Metro seçenekleri uygulanabilmektedir.

1. OTOBÜS-MİNİBÜS İLE ENTEGRASYON



Kuşadası şehir içinde ve Kuşadası ile Selçuk, Söke, Didim kent merkezleri arasında faaliyet gösteren minibüslere ve otobüslere eklenebilecek aparatlar ile araçlara bisiklet taşıma imkanı kazandırılması, sadece bisiklet turizmine destek sağlamayacak aynı zamanda bölge halkının bisikletli yaşama adaptasyon sürecini de hızlandıracak basit ama etkili bir çözümdür.

2. HAFİF RAYLI SİSTEMLER İLE ENTEGRASYON

Bölgede uygulanması düşünülen hafif raylı sistemin bisiklet rotaları ile entegrasyonu, bisiklet kullanım merkezini genişleterek, hafif raylı sistem hattı çevresinde yaşayan halkın da bisikletli yaşamına destek sağlayacağı gibi bölgedeki bisiklet turizmi yoğunluğunun ve trafiğinin, bisiklet konulu projelere hedef kitle katılımının artması konularında net katkısı olacaktır.

Hafif raylı sistem ile entegrasyon, trene eklenecek bisiklet vagonu ile yada vagonlar içinde bisikleti emniyetli taşıyabilecek aparatlar, istasyonlarda kurulacak bisiklet park noktaları ve tekerlekli araçlar için çıkış/iniş rampaları ile kolaylıkla çözülebilmektedir.



VE is

Hafif raylı sistem ile bağlanması planlanan Kuşadası Limanı – Efes, Efes - Meryemana, Kuşadası Limanı – Milli Park Dipburun – Priene – Milet – Didyma hatlarına ilişkin gözlem ve öneriler aşağıda listelenmiştir.

Yapılan araştırmalar, toplu taşıma metotlarındaki kabul edilen kriterlerin, yolcu için durakta 5 dakikalık bekleme süresinin normal olduğu varsayıldığında bir yöndeki saatlik yolculuk talebi 92'den az ise dolmuşun, 92-225 arasında ise minibüsün, 225-6400 arasında ise otobüsün, 6400-12800 arasında ise özel yollu otobüsün, 12800-32000 arasında ise tramvayın, 32000'den fazla ise metro yada trenin ekonomik olduğunu göstermektedir.

Kentlerdeki km başına toplu taşıma yatırım maliyetleri ise;

Otobüs	:<0,5 milyon \$
Özel yollu otobüs	:2,0 – 10,0 milyon \$
Tramvay	:5,0 – 10,0 milyon \$
Hafif raylı sistem	:10,0 – 30,0 milyon \$
Metro	:40,0 – 90,0 milyon \$

şeklindedir.

Yatırım maliyetleri, planlanan güzergahtaki nüfus ve yapılaşma yoğunluğu, zemin durumu, yol eğimi, viraj sayıları, istasyon/durak aralığı, topografya durumlarına göre farklılık göstermektedir.

Japonya' da yapılan bir araştırmaya göre; yolcu taşımacılığında demiryollarına göre otobüsler 1,4 kat, otomobiller 6,8 kat ve uçaklar 5,4 kat daha fazla enerji tüketmektedirler.

Uluslararası Demiryolları Birliği'nin raporuna göre de bir yolcu 1 kWh enerji harcayarak tren ile 5 km, otomobille 1,7 km, uçakla 1,1 km seyahat edebilmektedir.

1. Liman – Efes: Hatların planlamasında, düşük eğimli rotaların, nüfus yoğunluğunun ve görsel cazibenin fazla olduğu rotaların yatırım maliyetlerini düşüreceği, ekonomik verimi artıracığı değerlendirilmektedir.

Liman-Efes hattı için en kullanışlı güzergahın; Ayrılmış bisiklet yolu da tavsiye ettiğimiz güzergah olan, Atatürk Bulvarı, Gazi Beğendi Sokak, Eski Kuşadası-Selçuk Yolu ile Turgut Özal Bulvarı (D515 Karayolu), Kongre Merkezi, Pamucak, Efes istikametinde olmasının, yüksek eğimden, virajlardan kaçınma, daha fazla nüfusa hizmet etme açısından daha faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

2. Efes – Meryemana: Bu hat, 3,5km lik mesafede 360 mt. İrtifa kazancı (%10 eğim) sebebiyle zorluklar içermektedir. Kuşadası – Efes hattında planlanan hafif raylı sistem, Efes-Meryemana hattında da fönüküler ile entegre edilebilir.

3. Kuşadası Limanı – Milli Park – Dipburun: Kuşadası Limanı – Davutlar – Güzelçamlı hattında yükseltinin az oluşu, mevcut karayolunun kolay genişletilebilir yapısı, yerleşik nüfus faktörü bu hattın yapılabilmesine imkan sağlamaktadır; ancak, milli park giriş kapısı ile birlikte yükseltilerin sahil bandına yaklaşması ve eğimlerin artması ve bu topografik yapının Güzelçamlı – Dipburun - Doğanbey hattı boyunca devam etmesi, güzergahın inişli çıkışlı profil izlemesi, çok sayıda viraj gerekliliğinin yanında hattın tüneller ve viyadükler ile desteklenmesi gerekliliğini doğurmaktadır.

4. Kuşadası Limanı – Söke – Priene – Milet – Didyma: Kuşadası kent merkezinin Söke ile ve sonrasında Yenidoğan, Priene, Milet, Didim (Apollon tapınağı) hattında hafif raylı sistem ile bağlanması; Davutlar – Güzelçamlı – Dipburun hattı güney çizgisindeki sarp dağ yapısının bypass edilmesi neticesinde daha az maliyetle tamamlanabilmesine imkan sağlayacağı, daha fazla nüfusa hizmet edebilmesi açısından da daha verimli olabileceği değerlendirilmektedir.

BİSİKLET DOSTU TESİSLER

Bisiklet kullanımının yaygın olduğu bölgelerde bisiklet kullanıcıları, yapılan sportif etkinlik sırasındaki ve sonrasındaki özel gereksinimleri, bisikletlerin mekanik hassasiyeti sebebiyle konaklama, yeme içme, alışveriş gibi konularda bisiklet ve bisikletçi algısı gelişmiş, işletme ve tesislere ihtiyaç duyarlar. Bu tesisler, otel/pansiyon, kamp alanı, market, restaurant, gibi birçok alanda faaliyet gösterebilirler.

Bir bisiklet kullanıcısının bu işletmelerden beklentisi; bisikletlerini güvende tutabilmek, ufak onarım ve bakımlarını yapabilmek, imkan olan yerlerde duş, tuvalet gibi ihtiyaçları ücretsiz kullanabilmektir.

Bisiklet dostu tesislerde gönüllülük esas olmalıdır. Bölge Ticaret Odaları ve Esnaf ve Sanatkarlar Odalarının görüşleri alınmalı, tesisler ile birebir görüşme yapılmalıdır. Bisiklet dostu tesisler hazırlanacak web sayfalarında ve rehber/broşürlerde yer almalıdırlar. Tüm bisiklet dostu tesisler, tasarlanacak "bisiklet dostu tesis" tabelası ile donatılmalıdır.



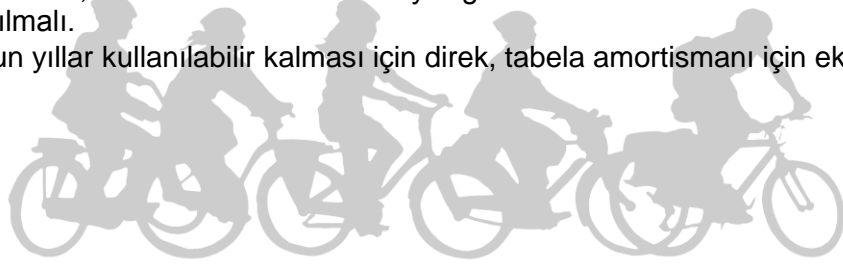
BİSİKLET DOSTU TESİS KRİTERLERİ

- Gönüllü olmalı.
- Konaklama, yeme/içme, alışveriş sektörlerinde faaliyet göstermeli.
- İşletme dahilinde güvenli bisiklet park noktası ve bisiklet saklama noktaları belirlemeli.
- İşletme personelinin, "bisiklet kullanıcısı ne ister?" ve "bisiklet kullanıcısına nasıl davranılmalı?" konularında eğitim ve bilgilendirmeleri sağlanmalı
- Ücretsiz kullanıma sunulacak teknik malzeme bulundurmalı.

El Aletleri: 3-4-5-6 mm allen anahtar
8-9-10-13-14-15-16-17 mm yaprak anahtar
Yıldız tornavida
Düz tornavida
Pense
Karga burun
Yan keski
Farklı siboplara uyumlu pompa
Lastik sökme levyesi
Zincir sökme aleti
Yedek parça: Lastik onarım kiti
8-9-10' lu zincir baklaları
Vites teli
Fren teli

BİSİKLET TURİZMİ ÇÖZÜM ADIMLARI

- Bisiklet turizminde hedef kitle belirlenmeli. (Kruvaziyer turist, Konaklamalı turist, Mevcut turist kapasitesini bisiklete yönlendirmek, Bisiklet kullanıcısı turist potansiyelini Kuşadası bölgesine çekmek gibi...)
- Turizm sektöründe faaliyet gösteren Acenta, Otel, Kamp Alanı gibi işletmelerin, bisiklet turizmi konusunda bilgilendirilmeli ve bu işletmelere bisiklet turizmi pazarlaması konusunda vizyon kazandırılmalı.
- Pazarlamada Antik Kentler ve Milli Park bölgesi ön plana çıkarılmalı.
- Bölge halkının bisikletli yaşama adaptasyonu konusunda çalışmalar yapılmalı.
- Yurtiçi ve yurtdışı turizm fuarlarında tanıtım yapılmalı.
- Amatör bisiklet festivalleri ve bisiklet turları desteklenmeli. Profesyonel bisiklet yarışlarının bölgede yapılması için Türkiye Bisiklet Federasyonu ile işbirliği kurulmalı. Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu' nun bölgeye uğraması için girişimlerde bulunulmalı. (Özellikle Milli Park bölgesi değerlendirilmeli)
- Proje, görsel yayınlar (harita, broşür, kitapçık, poster, tanıtım filmi vb.) ile desteklenmeli.
- Proje, rota çizimi ve çıktı alabilme olanağı sunan, merkezi noktalara yerleştirilecek kiosklar ile desteklenmeli.
- Proje sahasındaki asfalt yollarda, sayfa 14'te belirtilen güvenlik tedbirleri ivedilikle sağlanmalı.
- Proje adımlarında, bisiklet konusunda faaliyet gösteren STK' lar ve aktif bisiklet kullanıcıları ile birlikte çalışılmalı.
- Projenin uzun yıllar kullanılabilir kalması için direk, tabela amortismanı için ek bütçe ayrılmalıdır.



VELOMARİS

BİSİKLET ROTALARI VE DİREK, NOKTA, TABELA BİLGİLERİ

Sahada yapılan çalışmalar neticesinde, Kuşadası kent merkezi ve çevresi, Söke, Selçuk, Efes Antik Kenti, Meryemana Evi, Şirince, Ortaklar, Magnesia Antik Kenti, Davutlar, Güzelçamlı, Milli Park, Doğanbey, Priene Antik Kenti, Milet Antik Kenti ve Didim bölgelerinde, 111,45 km si toprak, taşlı dağ ve orman yolu olmak üzere 521,1 km yol bisiklet rotası olarak belirlenmiştir.

Belirlenen rotalar üzerindeki 223 kavşak noktasında 242 direk ve 630 yönlendirme tabelası için çalışma yapılmıştır.

223 kavşak noktası numaralandırılmıştır (001-223). Kuşadası Limanı, 001 numaralı nokta olarak merkez alınmış, diğer kavşak noktalarının merkeze olan kuş uçuşu mesafelerine göre artan nokta numaraları 223'e kadar verilmiştir.

223 nokta arasındaki en kısa mesafe aralığı 50 metre, en uzak mesafe aralığı ise 24,4 kilometredir. En yüksek rakımlı nokta 171 numaralı nokta olup, deniz seviyesinden yüksekliği 946 metredir.

Anahat karayolları üzerindeki bazı geniş kavşak noktalarında birden fazla direk öngörülmüştür.

Kuşadası Limanı'ndan başlayan ve tekrar aynı noktaya dönen beyaz, sarı, kırmızı, yeşil, turuncu ve mavi rota olmak üzere farklı renk kodları ile ayrılmış 6 farklı rota tasarlanmıştır. Renkli rotalar üzerindeki yönlendirme tabelalarında aynı renkler kullanılmıştır. Belirtilen rotalar tek yön olarak tasarlanmış olup, sürüş güvenliği açısından daha güvenli olan yön tercih edilmiştir.

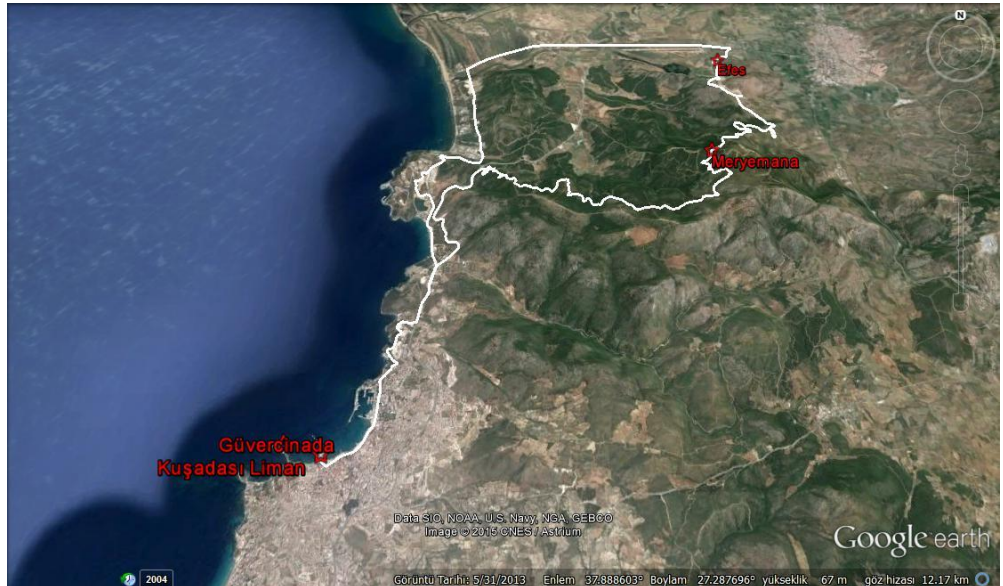
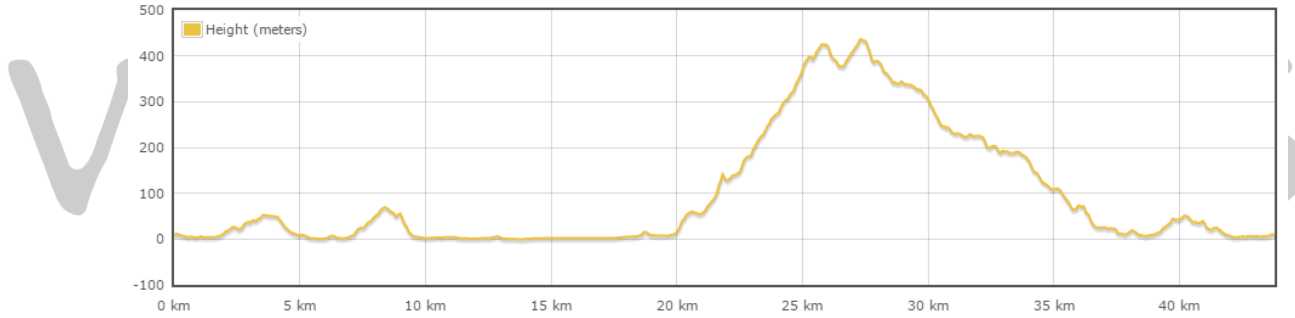
Bu rotalara ait bilgiler aşağıdaki gibidir.

BEYAZ ROTA: Kuşadası – Meryemana – Efes – Pamucak – Kuşadası

Mesafe: 44 km

İrtifa Kazancı: 1016 m.

En Yüksek İrtifa: 442 m.



SARI ROTA: Kuşadası – Pamucak – Selçuk – Şirince (Güney yoldan tırmanış, Kuzey yoldan iniş) – Selçuk – Çamlı – Kuşadası

Mesafe: 58 km

İrtifa Kazancı: 1127 m.

En Yüksek İrtifa: 391 m.

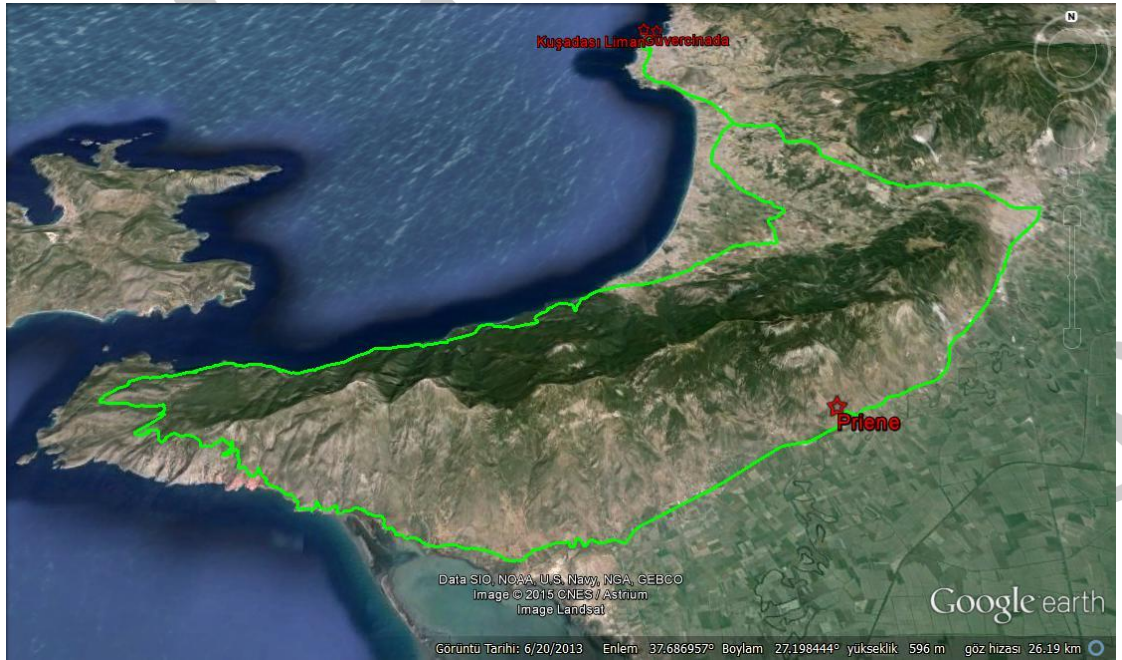
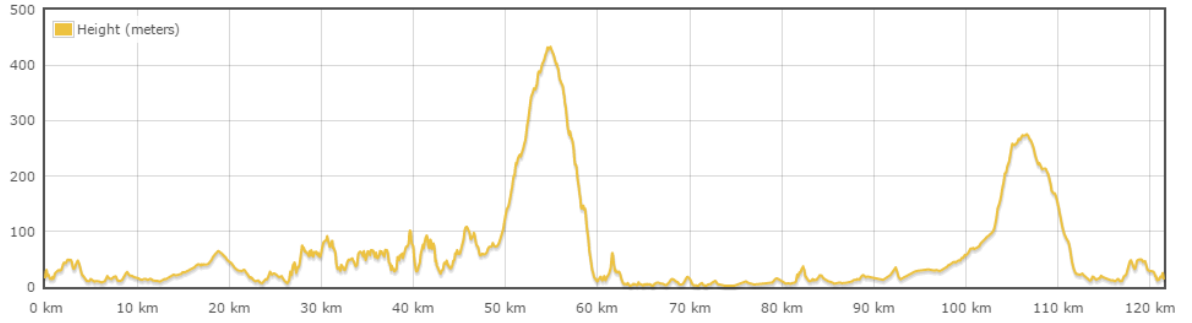


YEŞİL ROTA: Kuşadası – Davutlar – Milli Park – Dipburun – Doğanbey – Priene Antik Kenti – Söke - Kuşadası

Mesafe: 122 km

İrtifa Kazancı: 2421 m.

En Yüksek İrtifa: 436 m.



KIRMIZI ROTA: Kuşadası – Davutlar – Milli Park – Kanyon – Doğanbey – Milet Antik Kenti – Akköy - Söke - Kuşadası

Mesafe: 134 km

İrtifa Kazancı: 2125 m.

En Yüksek İrtifa: 753 m.

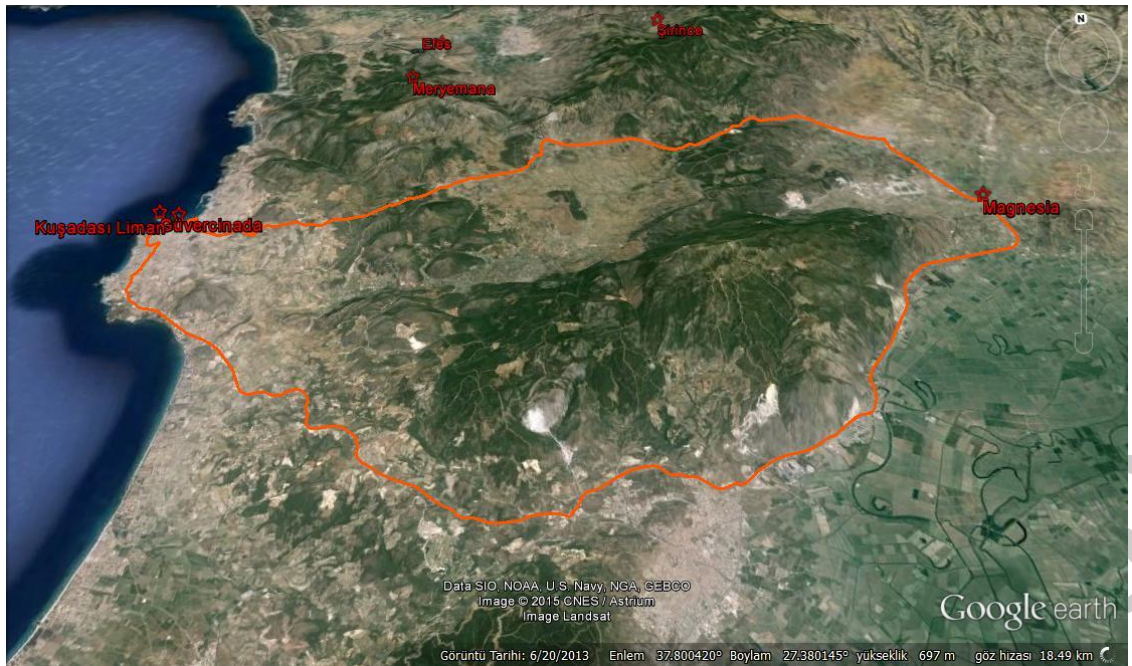
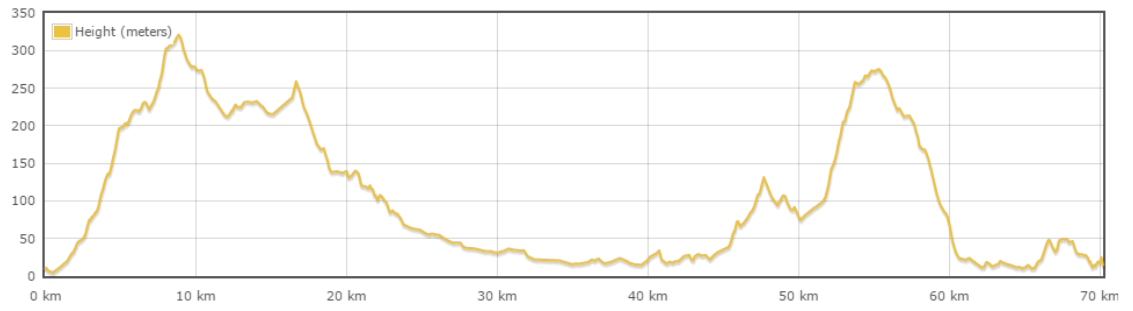


TURUNCU ROTA: Kuşadası – Söke – Magnesia Antik Kenti – Ortaklar - Çamlık - Kuşadası

Mesafe: 71 km

İrtifa Kazancı: 1072 m.

En Yüksek İrtifa: 323 m.

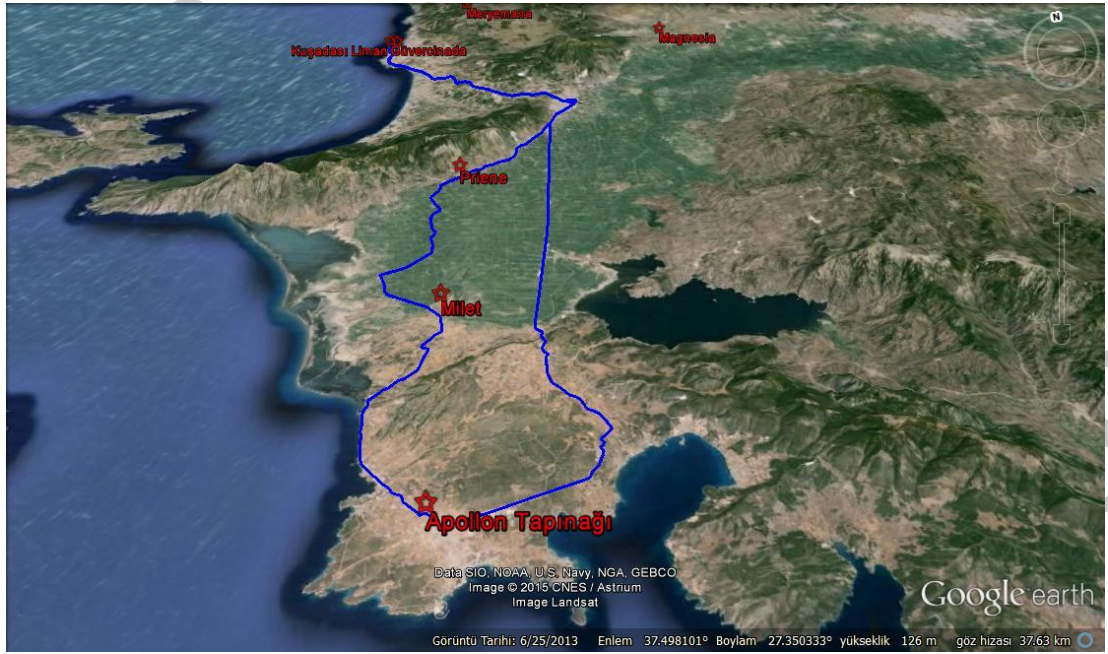
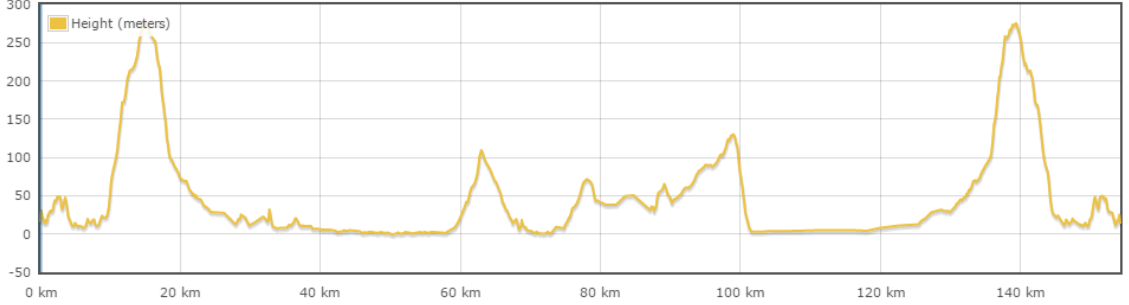


MAVİ ROTA: Kuşadası – Söke – Yenidoğan – Akköy – Didim (Apollon Tapınağı) – Söke - Kuşadası

Mesafe: 155 km

İrtifa Kazancı: 1334 m.

En Yüksek İrtifa: 278 m.

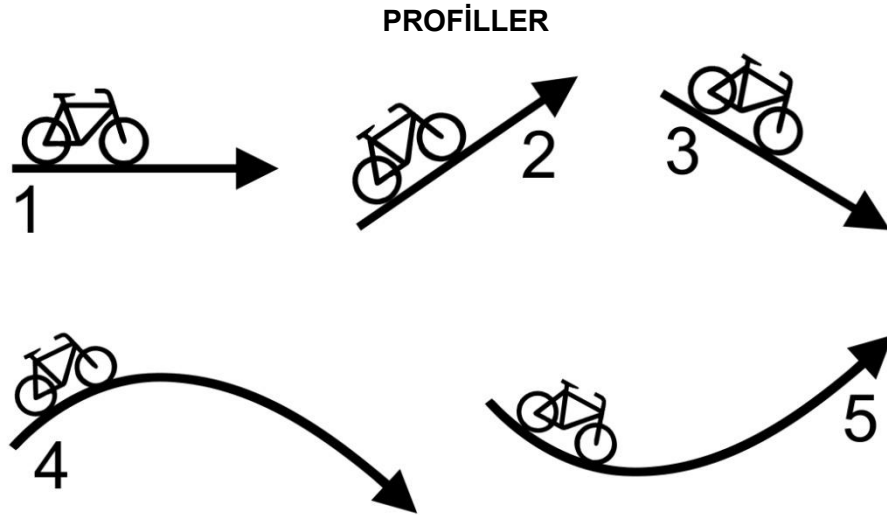


KAVŞAK NOKTALARI VE TABELA İÇERİK DATALARI TABLOSU AÇIKLAMALARI

Kavşak noktaları ve tabela içerik dataları tablosu açıkları aşağıdaki gibidir.

- Direk No: Kaç numaralı direk olduğunu belirtir.
- Nokta Kodu: 001 numaralı nokta Kuşadası Limanı merkez alınarak noktaların kuş uçuşu mesafeleri sıralamasına göre artar (001-223). 014-2, 014 numaralı kavşak noktasında 2 farklı direk olduğu anlamını taşır.
- Enlem: Direk noktasının kuzey-güney ekseninde coğrafi yerini gösterir.
- Boylam: Direk noktasının doğu-batı ekseninde coğrafi yerini gösterir.
- İrtifa: Direk noktasının deniz seviyesinden yüksekliğini gösterir. (metre)
- Mevki: Direk noktasının mevki adını gösterir.
- Kuş uçuşu mesafe: Direk noktasının, merkez noktaya kuş uçuşu mesafesini gösterir. (kilometre)
- Tabela no: Direk üzerindeki tabelanın kaç numaralı olduğunu gösterir.
- Yönler ve Mesafeler: Tabela istikametini ve mesafeyi gösterir. Örn. “220-1,1” 220 nolu direk istikametini ve 1,1 km mesafeyi belirtir.

- Profil: Yol yükselti profilini belirtir. 1, düz profili, 2, tırmanışı, 3, inişi, 4, önce çıkış sonra inişi, 5, önce inişi sonra çıkışı temsil eder.



- Rota renkleri: Tabelanın hangi renkli rota istikametini gösterdiğini belirtir.

Direk dikimlerinde direğin herhangi bir sebeple, kavşak noktaları ve tabela içerik dataları tablosunda belirtilen coğrafi koordinatlara dikilememesi durumu önem arz etmez. Tabloda belirtilen kavşak noktasında öngörülen direk sayısına bağlı kalınması şartıyla, her yönden gelen bisiklet kullanıcısının görebileceği uygun noktaya direk dikimi yapılabilir.

Direk dikim işi, mevsimler etkiler ve hasar verebilecek faktörler öngörülerek, oldukça sağlam olacak şekilde yapılmalıdır.

Kavşak noktaları ve tabela içerik dataları tablosunda belirlenen mevki isimleri, bölge halkı ile birlikte belirlenmiştir.

VELOMARİS