

• ABANA • ADALAR • AKÇAĞAĞ • ALTINOVA • AMASRA • ANTALYA • AVANOS • AYDIN • AYDINCIK • BALÇOVA • BALIKESİR • BANDIRMA • BAYINDIR • BEŞİKTAŞ • BİLECİK • BURDUR • BURHANIYE • BURSA • ÇANKAYA • ÇANKIRI • DARENDE • DENİZLİ • DIDİM • DİNAR • EDİRNE • ERZURUM • FİNDIKLI • GAZİPAŞA • GEBZE • GÖLCÜK • HATAY • İSPARTA • İNEGÖL • İSTANBUL • İZMİR • KADIKÖY • KADIRLI • KAHRAMANMARAŞ • KARŞIYAKA • KIRIKKALE • KIRŞEHİR • KOCAELİ • KÖRFEZ • MALKARA • KAREŞİ • MARDİN • MENTEŞE • MERKEZEFENDİ • MERSİN • MEZİTLİ • MUDANYA • MUĞLA • MURATPAŞA • NİLÜFER • ODUNPAZARI • ORDU • ORTAHİSAR • OSMANIYE • PAMUKKALE • PENDİK • SAMSUN • SANDIKLI • SERDİVAN • OSMANCIK • OSMANGAZI • SÜLEYMANPAŞA • ŞIRNAK • TEPEBAŞI • TİREBOLU • TOROSLAR • TRABZON • URLA • ÜRGÜP • YALOVA • YENİPAZAR



Yaya Öncelikli Şehirler



Antalya Çevre Gürültüsünü Azaltmak İçin Çalışıyor

Antalya Büyükşehir Belediyesi, şehirde yaşayan vatandaşların sağlığını korumak ve yaşam kalitesini yükseltmek amacıyla, en önemli sorunlardan biri olan gürültü kirliliği için hazırladığı eylem planını hayata geçirmeye hazırlanıyor.

Büyükşehir'in Plajlarına Mavi Bayrak

Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, TÜRÇEV'in belirlediği kriterleri yerine getirerek, dünyada en çok bilinen eko etiketlerden biri olan Mavi Bayrağı kendi işletmesinde bulunan 5 plajda da göndere çekmeye layık görüldü.

Çevre Duyarlılığına Bilimsel Yaklaşım

Bursa Bilim ve Teknoloji Merkezi (BTM) sosyal sorumluluk alanında gerçekleştirdiği etkinliklerle örnek oluyor.

İklim Hareketi için Değişime Güç Ver Projesi tamamlandı

Denizli Büyükşehir Belediyesi tarafından İklim değişikliği konusunda gelecek yıllar için stratejiler planlaması ve tedbirler alınabilmesi için çalışmalar yürütüldü.



Şehirlere sağlıklı dokunuş

www.skb.gov.tr



2005



Alinur AKTAŞ

Sağlıklı Kentler Birliği Başkanı
Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı

Değerli Üyelerimiz,

18 Haziran 2019 tarihinde Sağlıklı Kentler Birliği Başkanlığı görevine seçildikten sonra hızlı şekilde çalışmaya başladık. Birliğin 2019 yılı Danışma Kurulu toplantısını Temmuz ayında Bursa'da gerçekleştirdik. Toplantıda 2020-2024 yıllarını kapsayacak Stratejik Planımız için yapılan anketler ile ilgili değerlendirmeler yaptık. Toplantıda ayrıca bu yıl gerçekleştirmeyi planladığımız etkinlikler, yayınlar ve farkındalık çalışmaları hakkında Birlik Danışma Kurulu üyelerinden gelen diğer öneri ve fikirleri ele aldık. Yaptığımız tüm çalışmalarda bize destek veren ve katkı sunan Danışma Kurulu üyelerimize teşekkürlerimi iletmek istiyorum.

Kentli Dergisi'nin bu sayısında "Yaya Öncelikli Şehirler" konusunu ele aldık. Sanayi devrimiyle başlayan makineleşme sürecinde insanoğlu birçok kazanım elde etti ve daha iyi imkânlar kavuştu. Bu imkânlardan birisi de motorlu taşıtlar olmuştur. İlk zamanlarda insanların hayatını kolaylaştıran motorlu araçlar giderek sorunları da beraberinde getirmiştir. Trafik yoğunluğu ve hava kirliliği bunların önde gelenlerinden olmuştur. Trafik yoğunluğu beraberinde yayaların kullandığı alanların azalmasına yol açtı. Her şey araçlara göre planlandı ve bu politikanın yanlış olduğu 1980'li yıllardan itibaren anlaşılmaya başlandı. Bu sorunu çözmek için birçok ülke farklı uygulamalar ele almıştır. Kent merkezlerinde yayalara özel alanlar oluşturulmaya, trafikte yayalara öncelik verilmeye başlanmıştır.

Son yıllarda ülkemizde yayaların trafikte öncelikli hale getirilmesi yönünde çalışmalarda yoğunlaşma görülmeye başlandı. İçişleri Bakanlığı tarafından 2019 yılı "Yaya Öncelikli Trafik Yılı" ilan edildi. Trafikte yayaların öncelikli olduğu çeşitli etkinliklerle topluma anlatılmaya başlandı.

Yayalara yönelik belediyelerimiz tarafından son dönemde önemli düzenlemeler yapılıyor. Trafik ışıklarında yayalarla ilgili sürenin uzatılması, şehrin belli bölgelerin sadece yayaların kullanımına açılması, trafikte önceliğin yayalarda olduğunu hatırlatan tabela sayısının artırılması bunlardan bazıları.

Kentli Dergisi'nin bu sayısındaki içeriğin "Yaya Öncelikli Şehirler" konusunu detaylı bir şekilde irdelememizi yardımcı olacağını düşünüyorum. Bu sayının editörlüğünü üstlenen Prof. Dr. Handan Türkoğlu'na ve emeği geçenlere teşekkür ediyorum.

Saygılarımla.



kentli

dergisi

İmtiyaz Sahibi

Sağlıklı Kentler Birliği adına,
Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı ve SKB Başkanı
Alınur AKTAŞ

Yayın Direktörü (Sorumlu)

Murat AR

Genel Yayın Yönetmeni

Emre AKTAŞ

Yayına Hazırlayanlar

Yunus İhsan ŞAHİN, Mustafa SEVİM,
Muhammed Furkan YURTSEVEN, Ercüment YILMAZ

Katkıda Bulunanlar

Antalya Büyükşehir Belediyesi, Balıkesir Büyükşehir Belediyesi,
Bursa Büyükşehir Belediyesi, Denizli Büyükşehir Belediyesi,
Hatay Büyükşehir Belediyesi, İzmir Büyükşehir Belediyesi,
Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Ordu Büyükşehir Belediyesi,
Edirne Belediyesi, Yalova Belediyesi, Beşiktaş Belediyesi,
Çankaya Belediyesi, Çankırı Belediyesi, Dinar Belediyesi,
İnegöl Belediyesi, Körfez Belediyesi, Menteşe Belediyesi,
Merkezefendi Belediyesi, Muratpaşa Belediyesi, Nilüfer Belediyesi,
Osmangazi Belediyesi, Ortahisar Belediyesi, Tepebaşı Belediyesi

Dosya Editörü

Prof. Dr. Handan TÜRKOĞLU

Editörler Kurulu

Erdem SAKER, Prof. Dr. Handan TÜRKOĞLU,
Prof. Dr. Nilüfer AKINCITÜRK, Prof. Dr. Feza KARAEER,
Prof. Dr. Cengiz TÜRE, Prof. Dr. Emine Didem EVCİ KIRAZ,
Doç. Dr. Emel İRGİL, Doç. Dr. Alpaslan TÜRKKAN,
Doç. Dr. İnci PARLAKTUNA, Doç. Dr. Gül SAYAN ATANUR,
Doç. Dr. Asım Mustafa AYTEN

Editörü

Necati AKTULUN

Grafik & Tasarım

Yusuf KIRHAN

Yapım ve Baskı

Aktaş Ofset Matbaacılık
Kazım Karabekir Cad. Murat Çar. No : 41/7 Altındağ / ANKARA
T : 0312 341 56 26 • www.aktasmatbaacilik.com

Eylül 2019

Sağlıklı Kentler Birliği

Merinos Atatürk Kongre ve Kültür Merkezi Kuzey Ofisleri
Kat:B Osmangazi/Bursa
0224 235 23 99
www.skb.gov.tr • bilgi@skb.gov.tr

Yıl 10 • Sayı 34

Yerel, süreli yayın.

ISSN 2146-0566

Sağlıklı Kentler Birliği resmi yayın organı olan
Kentli Dergisi basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.
Dergimizde yer alan yazı ve makaleler kaynak gösterilerek
yayınlanabilir. Makalelerin sorumluluğu yazarına aittir.
Sağlıklı Kentler Birliği'nin ücretsiz yayınıdır.
Üç ayda bir yayınlanır.



Mekan Standartı Çalıştayı Bursa Teknik Üniversitesinde Gerçekleşti

Doç. Dr. Gül Sayan Atanur'un rehberliğinde Bursa Teknik Üniversitesi şehir ve bölge planlama lisans öğrencileri ile birlikte Mekan Standartı Çalıştayı yapıldı.

08

İTÜ'de Kentsel Tasarım Stüdyosuna Katıldık

Prof. Dr. Handan Türkoğlu'nun daveti üzerine Erdem Saker, Doç. Dr. Gül Sayan Atanur ve Murat Ar İTÜ Mimarlık Fakültesinde yüksek lisans öğrencilerinin kentsel tasarım stüdyosuna katıldılar.

09

1.Uluslararası Mekan Standartı Konferansında Çalışmalarımız Yayınlandı

Üyesi olduğumuz Dünya Sağlık Örgütü Avrupa Sağlıklı Şehirler Ağı, İskoçya Halk Sağlığı Departmanı (NHS Health Scotland) ile işbirliğinde 10-11 Haziran 2019 tarihlerinde İskoçya'nın Glasgow şehrinde 1.Uluslararası Place Standart (Mekan Standartı) konferansını düzenlediler.

09

Görme Engellilerin Bisiklete Binme Hayali Gerçek Oldu

Çankırı Belediyesi, görme engelli vatandaşlar için "Gülen Gözler Bisiklet Turu" düzenledi.

11

Bu Sayıda

Mekan Standartı Çalıştayı Bursa Teknik Üniversitesinde Gerçekleşti	08
İTÜ'de Kentsel Tasarım Stüdyosuna Katıldık	09
1.Uluslararası Mekan Standartı Konferansında Çalışmalarımız Yayınlandı	10
2019 Yılı Danışma Kurulu Toplantısı Yapıldı	11
Antalya Büyükşehir Çevre Gürültüsünü Azaltmak İçin Çalışıyor	12
Balıkesir Büyükşehir'in Plajlarına Mavi Bayrak	13
Çevre Duyarlılığına Bilimsel Yaklaşım	14
İklim Hareketi için Değişime Güç Ver Projesi Tamamlandı	15
Tiyatrocular Temiz Çevre İçin Sahnede	16
İzmir'de Temiz Bir Dünya İçin Yanşıyorlar	17
Kocaeli'nde Engelliler Doğayla İç İçe Vakit Geçirdiler	18
Ordu Büyükşehir "Sabah Spor" Düzenliyor	19
Her Şey Onların Sağlığı İçin	20
Bisikletini Al Gel Etkinliği Başlıyor	21
E-Atık Noktalarımızdaki Atıklar Geri Dönüştürülmek Üzere Yola Çıktı	22
İşaret Dili Eğitimlerine İlgi Büyük	23
Görme Engellilerin Bisiklete Binme Hayali Gerçek Oldu	24
Dinar'da Sağlık İçin Pedalla Etkinliği Düzenlendi	25
Geri Dönüşüm Malzemeleri Çocuklara Oyuncak Oldu	26
Spor Sağlıklı Yaşamın En Önemli Parçası	27
Engelli Bireyler, Üreterek Kazanacak	28
Çevre Temizliği Anlamında Hedefimiz İlk Beş	29
Çevre Ödülü 4'üncü Kez Muratpaşa'nın	30
Nilüfer'in Çevre Projesine Sanayicilerden Destek	31
Atık Pil Toplama Şampiyonları Belli Oldu	32
Ortahisar, 61 Bin Fidan Dikecek	33
Konuk Pedal Projesi İçin Protokol	34
Beşiktaş Belediye Başkanı Rıza Akpolat ile Ropörtaj	35
Sandıklı Belediye Başkanı Mustafa Çöl ile Ropörtaj	38
Yaya Öncelikli Şehirler	41
Utrecht'te Dünyanın En Büyük Bisiklet Parkı İnşa Edildi	47
Bisikleti İçin Kendisine Özel Bir Park Alanı Var	48
Yürümek ve Yürünebilir Kent	49
Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik	52
Eşit Öncelikli Kamusal Alanlar	56
Yayalar İçin Çekici Güvenli Sokaklar	60
Kentsel Mekan Tasarımında Ekoloji	66



Murat AR

Sağlıklı Kentler Birliği Müdürü

Merhaba

Dünyadaki bütün ülkelerin büyük şehirlerinin en önemli sorunlarından trafik sorununu belli oranda çözmüş olan ülkeler bulunduğu gibi sorunla mücadelede işin başında olan ülkelerde bulunuyor.

1950'li yıllardan sonra trafikteki araç sayısındaki artışla birlikte ciddi sorunlar ortaya çıkmaya başladı. Araç sayısındaki artışla birlikte yollar ve otopark alanları genişledi, bütün düzenlemeler araçlara göre yapılmaya başladı. Bütün bunlar olurken yayalar trafikte yokmuş gibi çalışmalar yapıldı. Daha sonra bunun yanlış olduğu fark edilerek yayaların trafikte yeri ön plana çıkarılmaya başlandı.

Trafik sorununu ilk yaşayan ve ilk fark edenler bu sorunu çözmek için metro ulaşımına ağırlık vermeye başladılar. Kısmen demiryolu ulaşımı trafiği azalttı, ancak yeterli olmadı.

Trafik yoğunluğu, insanları şehir merkezlerinden uzak yerlere taşınmaya zorladı. İnsanlar kendilerini trafik sorunundan ve gürültüden uzak alanlara atmaya başladı.

Bunun sonucunda büyükşehirlerin çevrelerine uydu kentler oluştu. Bu tip yerler beraberinde sosyalleşmenin azalmasına ve şehir kültürünün yok olmasına yol açtı. Bu tip yerlere taşınan insanlar şehir hayatına dönme ihtiyacını hissettiler. Özellikle Avrupa ülkeleri 1980'li yıllardan sonra şehir merkezlerini canlandırmak için projeler geliştirmeye yoğunlaştılar. Bunun yollarından birisi şehirlerde yayalara öncelik veren düzenlemeler yapmak oldu.

Şehir merkezlerinde yayaların kullanabildiği alanları artırdılar, sadece yayaların kullandığı özel alanlar oluşturuldu. Trafikte yayaların öncelikli olduğuna yönelik çalışmalar yapıldı. Bu düzenlemeler sayesinde şehir merkezlerinde canlılık oluştu.

Şehir merkezleri yeniden cazibe merkezi durumuna geldi.

Şehir merkezlerinin canlı olması beraberinde ekonomik canlılığı da getirdi. Yurt içinden ve yurtdışından gelen turist sayısı arttı. En önemlisi de insanların şehir merkezlerindeki kültür ve sanat faaliyetlerine ulaşması kolaylaştı.

Kısacası insanlar sosyalleşti ve kendilerini daha fazla o şehre ait hissetmeye başladılar.

Şehirlerimizde kaldırımları genişletmek, araçlara kapalı bölgeler oluşturmak, trafikte yayaya karşı saygının olduğu bir şehir oluşturmak kendi elimizde. Araç trafiğini düzenlemek için harcanan paradan daha aزیyla yayaların şehir içlerinde rahatça hareket edebildiği alanlar oluşturabiliriz. Yayalara öncelik veren şehir olmak için çok geç değil. Çalışmalar yapılmaya başlandığında olumlu sonuçlarını kısa süre içerisinde görmemiz mümkün olacaktır.

Bu sayının hazırlanması için kapak konusunu öneren ve editörlüğünü üstlenen Prof. Dr. Handan Türkoğlu'na ve emeği geçenlere teşekkür ediyorum.

Gelecek sayımızda görüşmek üzere.



**Prof. Dr.
Handan TÜRKOĞLU**

İTÜ Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

SKB Danışma Kurulu Üyesi

Otomobilin günlük hayatta yoğun olarak kullanımı 20. yüzyıl kent yapısını ve planlamasını önemli ölçüde etkilemiştir. Tarihi dokusunu koruyan Avrupa kentleri bu gelişme karşısında etkisiz kalmış, Amerikan kentleri ise araç trafiğine uyan grid sisteme sahip olmalarına karşın ciddi trafik sorunları ile karşı karşıya kalmışlardır.

20. yüzyılda kent merkezlerinin yeniden canlandırılması sürecinde otomobil kullanımındaki artışa karşı çözüm olarak geliştirilen yayalaştırma bölgeleri, yayaların otomobillerden arındırılmış mekanlarda rahatça dolaşımını hedeflemektedir. Yaya bölgelerinin oluşturulmasında kuramsal olarak araçlar kadar yayalar da göz önüne alınması gerekirken özellikle ABD'deki uygulamalarda yayalaştırma çalışmaları araçların lehine olacak şekilde gerçekleştirilmiştir.

Kent merkezlerin yenilenmesi sırasında arazi talebini artıran ekonomik gelişmeler sonucunda düşeyde gelişmenin öncelik kazandığı, kentsel açık alanların binaların ve yolların ilişkisinin koptuğu, birbirinden bağımsız meydanların ve yüksek yapıların ortaya çıktığı görülmektedir. Oysa geçmişte sokaklar caddeler meydanlar parklar ve diğer kamu alanları bütünlük sağlayacak şekilde planlanırdı.

Geleneksel kentlerde bina içi yaşam ve kentsel açık alanlardaki etkinliklerin ilişkisi önemli bir kavramken teknolojik gelişmeler sonucunda ortaya çıkan modern kentlerde bu konu yeterince önemsenmemiştir.

20. yüzyılın başından itibaren yapılar çevreleri ile bütünlük kurulmadan tasarlandılar ve bina tasarımı çevre ile ilişki kurulmadan yapılan bağımsız bir tasarım olarak kabul gördü.

Binalar arasındaki yaşamın kentteki en cazip ve anlamlı aktiviteleri kapsadığını, bu aktiviteler yok olduğunda insanlararası iletişimin de yok olduğunu söylemek yanlış olmaz. Binalar arasındaki yaşam, rahatlamak için fırsatlar yaratır ve zengin bir kamu ve bireysel yaşam deneyimi oluşturur (Gehl, 1986).

Günümüzde sağlıklı ve yaşanabilir kentler yaklaşımına paralel olarak yaya erişilebilirliği hem kent merkezleri, hem de yeni yerleşmeler için önem kazanmıştır.

Kentlerimizin sokak seviyesindeki açık mekanlarıyla ve bu mekanlardaki etkinlikleriyle tanımlandığını unutmamak, yaya öncelikli kentlerin yaşam kalitesine olumlu etkisini unutmamak gerekir. Yaya öncelikli bir kentin sağlığa ve yaşam kalitesine katkılarını vurgulamak amacı ile Kentli dergisinin bu sayısında yaya öncelikli şehirler konusu ele alınmakta ve şehirlerin yaya mekanları tartışılmaktadır.

Gehl J. (1986) Life Between Buildings, NY: Van Nostrand Reinhold.

Mekan Standartı Çalıştayı Bursa Teknik Üniversitesinde Gerçekleşti

Sağlıklı Kentler Birliği'nin üyesi olduğu Dünya Sağlık Örgütü Avrupa Sağlıklı Şehirler Ağı 30. yılını Şubat 2018'de Kopenhag'ta 40 belediye başkanı ve 85 üst düzey politikacının katılımıyla düzenlenen zirvede kutlamış ve bu zirvede 2019 yılında başlayacak olan 7. Fazın 6 ana teması belirlenmiştir. Bu 6 tema; İnsanlar (People), Mekan (Place), Yerküre (Planet), Barış (Peace), Refah (Prosperity) ve Katılım (Participation) 'dır.



İskoçya Halk Sağlığı (NHS Health Scotland) tarafından 2017 yılında Place Standart (Mekan Standartı) başlığında çalışmalar başlatılmış ve 7. Faza destek olmak amacıyla Eylül 2017'de Sağlıklı Kentler Birliği'nin de katılımıyla İskoçya Edinburgh'ta Dünya Sağlık Örgütü tarafından düzenlenen çalıştayda uy-

gulanmış ve verimli sonuçlar ortaya konmuştur. Sonrasında yapılan görüşmelerle bu çalıştay 24 Nisan 2018 tarihinde DSÖ Ulusal Ağ Koordinatörleri toplantısı kapsamında Sağlıklı Kentler Birliği'nin ev sahipliğinde Antalya'da gerçekleşmiştir.

Davetimiz üzerine Mekan Standartı çalıştayı 11-14 Aralık 2018 tarihlerinde Bursa'da düzenlenen Uluslararası Kent ve Sağlık Kongresi'nin programına da dahil edilmişti. Sağlıklı Kentler Birliği, İskoçya Halk Sağlığı (NHS Health Scotland) ve Bursa Teknik Üniversitesi işbirliğinde 11 Aralık günü gerçekleştirilen çalıştay için UNESCO Dünya Miras Listesinde yer alan Hanlar Bölgesi seçilmişti.



Bu çalışmaların ardından Mekan Standartı çalıştayı, Bursa Teknik Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölüm Başkanı ve Sağlıklı Kentler Birliği Danışma Kurulu Üyesi Doç. Dr. Gül Sayan Atanur'un rehberliğinde Bursa Teknik Üniversitesi şehir ve bölge planlama lisans öğrencileri ile birlikte yapıldı. Çalıştaya Sağlıklı Kentler Birliği Müdürü Murat Ar da katkı verdi. Öğrenciler Bursa Yıldırım Külliyesi ve çevresini Mekan Standartı göstergelerine göre değerlendirdiler ve öneriler geliştirdiler.



İTÜ'de Kentsel Tasarım Stüdyosuna Katıldık

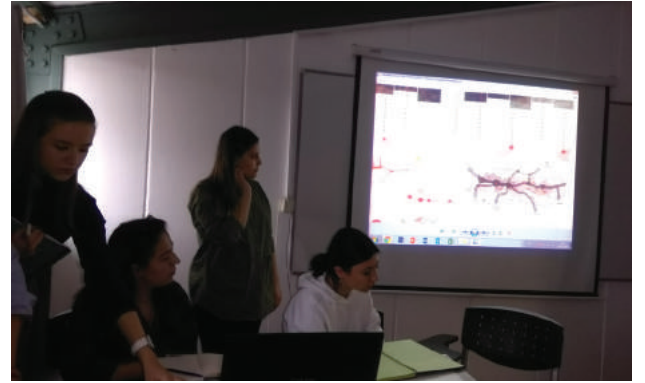
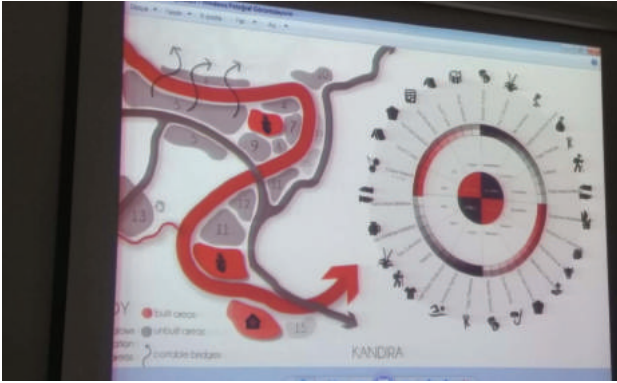
Prof. Dr. Handan Türkoğlu'nun daveti üzerine Erdem Saker, Doç. Dr. Gül Sayan Atanur ve Murat Ar İTÜ Mimarlık Fakültesinde yüksek lisans öğrencilerinin kentsel tasarım stüdyosuna katıldılar.



Yüksek lisans öğrencileri 4 farklı grup halinde Kandira Sarısu beldesi ile ilgili ekolojik yerleşim projelerini sundular.

Sunumlar arasında Erdem Saker Belediye Başkanlığı deneyimlerini anlattı ve İspanya'da kurulan ekolojik bir köy-

de tarım üreticilerinin nasıl kooperatif kurarak kalkındıklarından bahsetti.



1.Uluslararası Mekan Standartı Konferansında Çalışmalarımız Yayınlandı

Üyesi olduğumuz Dünya Sağlık Örgütü Avrupa Sağlıklı Şehirler Ağı, İskoçya Halk Sağlığı Departmanı (NHS Health Scotland) ile işbirliğinde 10-11 Haziran 2019 tarihlerinde İskoçya'nın Glasgow şehrinde 1.Uluslararası Place Standart (Mekan Standartı) konferansını düzenlediler. Konferansta yapılan uluslararası çalışmalar da sergilendi.



Bursa'nın UNESCO Kültür Miras listesinde bulunan iki alanı Ulucami ve çevresi (Hanlar Bölgesi) ile Yıldırım

Külliyesi ve çevresinde yaptığımız Mekan Standartı çalışmalarını Doç. Dr. Gül Sayan Atanur'un desteği ile afiş

olarak tasarladık ve konferansa gönderdik. Ayrıca çalışmaların içeriği ile ilgili bir video kaydı da paylaştık.



2019 Yılı Danışma Kurulu Toplantısı Yapıldı

Sağlıklı Kentler Birliği'nin 2019 yılı Danışma Kurulu Toplantısı 16 Temmuz 2019 tarihinde Sağlıklı Kentler Birliği Başkanı ve Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Alınur Aktaş'ın başkanlığında Bursa'da yapıldı.



Toplantıya Birlik sekreteryası ile danışma kurulu üyeleri katıldı. Gündem maddelerine geçilmeden önce Birlik çalışmaları hakkında güncel bilgiler Birlik Müdürü Murat Ar tarafından aktarıldı. Toplantının ilk gündem mad-

desi, 2020-2024 Sağlıklı Kentler Birliği stratejik planı kapsamında yapılan anketler ve son durumu hakkında bilgilendirme yapıldı. İlk gündem maddesinin ardından Sandıklı Konferansı, Erişilebilirlik Sempozyumu, Kentli

Dergisi kapak konusu önerileri, uluslararası yeni dergi konsepti, Birlik logosu, yeni yarışma önerileri, farkındalık çalışmaları önerileri ve Birlik Başkanı ve Birlik danışma kurulu üyelerinden gelen diğer öneri ve fikirler görüşüldü.



Antalya Büyükşehir Çevre Gürültüsünü Azaltmak İçin Çalışıyor

Antalya Büyükşehir Belediyesi, şehirde yaşayan vatandaşların sağlığını korumak ve yaşam kalitesini yükseltmek amacıyla, en önemli sorunlardan biri olan gürültü kirliliği için hazırladığı eylem planını hayata geçirmeye hazırlanıyor.



Antalya Büyükşehir Belediyesi ve TÜ-BİTAK Marmara Araştırma Merkezi tarafından yürütülen "Antalya İli Gürültü Eylem Planının Hazırlanması Projesi'nde" sona gelindi. Yaklaşık 20 ayda tamamlanan Gürültü Eylem Planı'nın hayata geçirilmesiyle çevresel gürültülerin azaltılarak, Antalya'lıların yaşam kalitesinin artırılması hedefleniyor.

Yüksek Ses Alan Yerler Belirlendi

Çevresel Gürültünün Yönetimi ve Değerlendirilmesi Yönetmeliği kapsamında Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan Gürültü Eylem Planı öncesinde şehirde yüksek ses alan yerler belirlendi. Karayolu, eğlence yeri, hafif raylı sistem ve havaalanı başlıkları altında toplanan gürültü kaynaklarının olduğu bölgelerde uzmanlar tarafından yapılan inceleme sonucunda stratejik gürültü haritası oluşturuldu. İlgili kamu kurumlarının da katılımıyla düzenlenen koordinasyon toplantılarında gürültü sorunu

nun teknik ve bilimsel çözümleri ele alındı.

5 İlçede Anketler Yapıldı

Antalya Büyükşehir Belediyesi Çevre Sağlığı Şube Müdürlüğü tarafından yürütülen çalışmalar kapsamında Aksu, Döşemealtı, Kepez, Konyaaltı ve Muratpaşa ilçelerinde anket yapıldı. Yaşanan gürültü kirliliğine ilişkin çö-

züm önerilerini içeren anketler ile de kısa, orta ve uzun vadede gürültü sorununu çözmeye yönelik yol haritası belirlendi. Antalya'da yaşayan vatandaşların yaşam kalitesinin artırılması, gürültü kaynaklı sağlık sorunlarının önlenmesi ve mutlu bir kentin zeminin oluşturulması amacı ile hazırlanan Gürültü Eylem Planı'nın Antalya'nın tamamına uygulanabilirliği konusunda çalışmalar ise sürüyor.



Balıkesir Büyükşehir'in Plajlarına Mavi Bayrak

Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, TÜRÇEV'in belirlediği kriterleri yerine getirerek, dünyada en çok bilinen eko etiketlerden biri olan Mavi Bayrağı kendi işletmesinde bulunan 5 plajda da göndere çekmeye layık görüldü.



Balıkesir Büyükşehir Belediyesi tarafından ıslahı gerçekleştirilen Ayvalık Sarımsaklı Halk Plajı Mavi Bayrak Sertifika Töreni protokol üyeleri ve vatandaşların katılımıyla gerçekleştirildi. Türkiye Çevre Eğitim Vakfı'nın (TÜRÇEV) her yıl; yüzme suyu kalitesi, çevre eğitimi, çevre yönetimi, güvenlik ve hizmetler gibi başlıklarda toplam 33 kriter üzerinden yaptığı değerlendirme sonucunda, Balıkesir Büyükşehir Belediyesi işletmesinde olan; 5 plajı yeniden Mavi Bayrak almaya layık görüldü. TÜRÇEV'in yaptığı değerlendirmeler sonucunda bu yıl Balıkesir genelinde 22 plajda Mavi Bayrak dalgalanıyor.

Dünyada 3. Sıradayız

Törende konuşan Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV) Kuzey Ege İlleri Koordinatörü Doğan Karataş, Ayvalık Sarımsaklı Halk Plajı'nın dünyanın en

güzel plajlarından birisi olduğunu söyleyerek "Burada daha önceki dönemlerde olduğu gibi Mavi Bayrağı'nı tekrar dalgalandırmak üzere toplanmış bulunuyoruz. Mavi Bayrak, dünyada en çok bilinen eko etiketlerden bir tanesi. Dünyada 46 ülkede uygulanmakta olan bir çevre etkinliği. Mavi Bayrak denildiği zaman insanların aklına ilk olarak deniz geliyor. Ama Mavi Bayrak sadece denizin temizliğinden ibaret değil. Bununla beraber; güvenlik, çevre eğitimi ve çevre yönetimi konusunu kapsayan 33 tane farklı kriterimiz var. Mavi Bayraklı bir plaja gittiğiniz zaman orada muhakkak cankurtaran bulunur, engelli olanakları bakımından altyapı olanakları hazırlanmış, bütün detayları düşünülmüş bir plaj görürsünüz. Tamamen temiz bir kum ve temiz bir deniz görürsünüz. Biz, TÜRÇEV olarak Mavi Bayrak çalışmasını Kültür ve Turizm Bakanlığı-

mızın katkılarıyla 1993 yılından bu yana sürdürmekteyiz. Bugüne kadar Mavi Bayrak sayımız sürekli olarak artış gösterdi. Gururla söylemek isterim ki sahip olduğumuz 463 Mavi Bayraklı plajla dünyada; İspanya ve Yunanistan'ın ardından 3. sıradayız. Elbette ki hedefimiz en kısa zamanda birinci sıraya yükselmek." dedi.

"Şehir Olarak Mavi Bayrak Almak İstiyoruz"

Konuşmasının devamında şehir olarak mavi bayrak almak istediklerini dile getiren Başkan Yücel Yılmaz "Engellilerin yaşayabildiği, gençlerin kendini ifade edebildiği, yaşlıların huzur bulunduğu, çalışanların para kazandığı ve ev hanımlarının da sosyal etkinliklere katılabildiği bir şehir dizayn etmek istiyoruz. Yaz sezonu herkese hayırlı olsun. Emeği geçen tüm arkadaşlara teşekkür ediyorum." ifadelerine yer verdi.

Mavi Bayrağı Göndere Çektiler

Tören sonunda tekneye binerek Balıkesir Büyükşehir Belediyesi İtfaiye Daire Başkanlığına bağlı dalgıçlar tarafından denizden çıkarılan Mavi Bayrağı teslim alan Başkan Yılmaz; Ayvalık Kaymakamı Gökhan Görgülüaslan, Ayvalık Belediye Başkanı Mesut Ergin ve Kocaeli Büyükşehir Belediyesi eski başkanı İbrahim Karaosmanoğlu ile beraber sahilde Mavi Bayrağı göndere çekti.



Çevre Duyarlılığına Bilimsel Yaklaşım

Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin bilimi gençlere sevdirmek ve nitelikli iş gücünün yetiştirilmesine katkı sunmak adına projelendirdiği Bursa Bilim ve Teknoloji Merkezi (BTM) sosyal sorumluluk alanında gerçekleştirdiği etkinliklerle örnek oluyor.



Aileleri ve toplumu yakından ilgilendiren konularda birçok organizasyon ve bilimsel atölye çalışmalarına imza atan BTM'de, geçtiğimiz hafta sonu çevre bilincinde farkındalık yaratmak adına çok özel bir etkinlik gerçekleştirildi. Martur Fompak Reklam Firması

çalışanlarının ailelerine yönelik yapılan organizasyonda çevre kirliliğinin canlılar üzerindeki etkisi anlatıldı, atık yönetimi ve geri dönüşümün önemi vurgulandı. 45 aileden 100 kişinin katıldığı etkinlikte Bilim Avcıları Ekibinin metan gazının nasıl oluştuğuna

yönelik gösterisi ilgiyle izlendi. Aileler, 'Tohum Bombası' atölye çalışması ile toprak içinde zengin bir kültür ortamı oluşturmayı, terk edilmiş arazilerin nasıl yeşillendirileceği ve toprakta bitki oluşumunun geliştirilmesi konularında bilgi sahibi oldular. BTM içindeki dev planetariumda küresel ısınma ve iklim değişikliğinin neden ve sonuçlarına ilişkin gösterilen belgeselin ardından katılımcı aileler, 'Görevimiz Mars' sergisini gezerek çocukları ile birlikte nitelikli zaman geçirdiler.



İklim Hareketi için Değişime Güç Ver Projesi tamamlandı

Denizli Büyükşehir Belediyesi tarafından İklim değişikliği konusunda gelecek yıllar için stratejiler planlanması ve tedbirler alınabilmesi için çalışmalar yürütüldü.



Denizli Büyükşehir Belediyesinin yaklaşık 2 yıl önce Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilen, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın koordinatörlüğündeki "Türkiye'de İklim Değişikliği Alanında Kapasitenin Geliştirilmesi Hibe Programı" kapsamında başlattığı "İklim Ha-

reketi için Değişime Güç Ver Projesi" tamamlandı. Anemon Otel'de düzenlenen Denizli İklim Değişikliği Eylem Planı Tanıtımı ve Proje Kapanış Programına Büyükşehir Belediyesi Meclis Başkanvekili Ali Değirmenci, DESKİ Genel Müdürü Prof. Dr. Mahmud Güngör, Genel Sekreter Yardımcısı Ali

Aydın, Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı Uzmanı Ceyhan Çiçek, Bölgesel Çevre Merkezi (REC) Türkiye Direktörü Rifat Ünal Sayman, Gazeteci Güven İslamoğlu, yurtdışından ve yurtdışından çok sayıda konuşmacı ve davetli katıldı.



Tiyatrocular Temiz Çevre İçin Sahnede

Hatay Büyükşehir Belediyesi 5-11 Haziran tarihleri arasında kutlanan Dünya Çevre Haftası'nda farklı etkinliklere imza attı.



Bu seneki etkinliklerde hedef çocuklara temiz doğa ve temiz çevre bilincinin verilmesi oldu.

Doğanın ve canlıların korunması, çevrenin temiz tutulması, temiz çevrenin insan sağlığı üzerindeki etkileri konularına dikkat çekmek ve bu konuda duyarlılık yaratmak hedefiyle etkinliklerini çocuklar üzerinde yoğunlaştıran Hatay Büyükşehir Belediyesi, Şehir Tiyatrosu sanatçılarının gösterileriyle çocuklara ulaştı.

11 Haziran Salı günü Antakya Atatürk Parkı'nda düzenlenen etkinlikte onlarca çocuğa ulaşan HBB, çocukların çevrenin korunması noktasında duyarlı bireyler olarak yetişmesi için "Sevimsiz Mikroplar" adlı çocuk oyununu sahneledi.

Gerçekleşen etkinlik sırasında çocuklarda çevre bilinci farkındalığının artırılması için çeşitli hediyeler veren Büyükşehir personelleri, herkesi doğaya karşı daha duyarlı davranmaya davet etti.



İzmir’de Temiz Bir Dünya İçin Yarışıyorlar

İzmir Büyükşehir Belediyesi öncülüğünde Çevre Haftası’yla birlikte yürütülen ve her yıl okullar arasında heyecanlı bir yarışa dönüşen Atık Pil Toplama Kampanyası renkli görüntülerle başladı. İZELMAN Anaokulları öğrencileri dans ve müzik gösterileriyle temiz bir dünya çağrısı yaptı.



İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin Tashınabilir Pil Üreticileri ve İthalatçıları Derneği (TAP) ve İlçe Belediyeleri işbirliğinde düzenlediği ve her yıl yeni bir rekorun kırıldığı ‘Atık Pil Toplama’ kampanyasında heyecan başladı. Kampanyaya katılmak isteyen çevre dostlarının, yıl boyunca topladıkları kullanılmış pilleri 30 Mayıs akşamına kadar İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin giriş kapısında kurulan stantta kumbaralara atabileceği bildirildi. Toplanan atık piller, çocuklar, gençler, yetişkinler, anaokulları, okullar, muhtarlıklar, ilçe belediyeleri ve Bizim Ev Aile Çocuk Gençlik Destek Merkezi olmak üzere 8 kategoride değerlendirilecek. Tartımlar sonucunda en yüksek miktarda atık pil toplayanlar ödülleri 12 Haziran’da Tarihi Havagazı Fabrika

sında düzenlenecek törenle alacak. Çevre dostları notebook, tablet bilgisayar, masaüstü bilgisayar, masa tenisi masası ve seti, spor seti, satranç seti, akıllı tahta, yazıcı gibi ödüllerin sahibi olacak.



İklim değişikliğinin etkilerinin yaşandığı bu dönemlerde çevre ve doğanın korunmasına dikkat çeken İzmir Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı Yıldız Devran, “Bu konuda

yapabileceğimiz en önemli şey çocuklarımızı ve gençlerimizi duyarlı yetiştirmek. Atık pillerdeki ağır metaller doğaya geliş güzel atıldığında kilometrelerce toprağı ve tonlarca suyu kirlitebiliyor. Zaman içerisinde hepimizin yaşamını tehdit ediyor. Çocuklarımız ve gençlerimiz bu kadar destek vermeseydi bu çalışmayı yürütmeye devam edemezdik. O yüzden İzmir halkının duyarlılığı için tekrar teşekkür ediyorum. Çocuklarımıza pilli aletlerin kullanılmadığı oyuncaklar alabiliriz biz büyükler olarak şarjlı aletler kullanabiliriz” şeklinde konuştu.



Kampanyanın başlaması nedeniyle düzenlenen törene İZELMAN reklam Anaokulları’nın minik öğrencileri de gösterileriyle renk kattı.



Kocaeli'nde Engelliler Doğayla iç içe vakit geçirdiler

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin 17- 35 yaş aralığında bulunan, eğitilebilir ya da öğretilebilir durumda olan, hafif ve orta düzeyde zihinsel engelli bireylere eğitim verdiği Cemil Meriç Engelsiz Yaşam Merkezi, öğrencilerini sosyal hayata katmak için çeşitli aktiviteler gerçekleştiriyor. Bu kapsamda 100 engelli öğrenci Aytepe Diriliş Kampı'nda gönüllü vakit geçirdi.



Aytepe Diriliş Kampına Ziyaret

Zihinsel engelli bireylerin mesleki becerilerinin artırılması ve yeteneklerinin geliştirilmesini amaçlayan Cemil Meriç Engelsiz Yaşam Merkezi, önemli sosyal etkinlikler ile engelli bireylerin sosyal yaşama uyum sağlaması için çeşitli etkinlikler düzenliyor.

Bu kapsamda 100 engelli öğrenci Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Aytepe Diriliş Kampı'nı ziyaret etti.

Doğa ile iç içe olan öğrenciler öğretmenleri ile birlikte gönüllü vakit geçirdi.

Doğayla iç içe

Doğayla iç içe farklı bir ortam sunan Diriliş Kampı'nda engelli öğrenciler keyifli anlar yaşadı.

Kamp çevresinde doğa yürüyüşü yapan öğrenciler, kuş seslerini dinlerken doya doya da temiz hava aldı.

Öğrenciler kampta gerçekleştirilen etkinliklere katılarak keyifli dakikalar geçirdi.

Okçuluk Eğitimi

Okçuluk eğitimleri gözetiminde hedefleri vurmaya çalışan öğrenciler daha sonra da ateş başında halay çekti. Cemil Meriç Engelsiz Yaşam Merkezi, bünyesindeki öğrencilerin sosyal hayata katılmaları için belli zaman aralıklarıyla etkinlikler düzenleyecek.



Büyükşehir “Sabah Spor” Düzenliyor

Ordu Büyükşehir Belediyesi vatandaşların spor kültürünü geliştirerek sağlıklı ve zinde yaşam kazanmaları için “Sabah Spor Etkinliği” düzenliyor.



Sabah sporu kapsamında kültür-fizik hareketleri, strecing, düzenli nefes alıp verme egzersizleri, pilates, jimnastik ve aerobik gibi farklı branşlarda vatandaşların spor yapması sağlanacak.

Ordu Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Mehmet Hilmi Güler, Genel Sekreter, Genel Sekreter Yardımcıları, Daire Başkanları ve Şube Müdürlerinden oluşan yönetim kadrosunun da yer alacağı

etkinlikle sporun önemini kavramış 7’den 70’e sağlıklı, zinde ve dinamik bir toplum oluşturulması hedefleniyor.

Başkan Dr. Mehmet Hilmi Güler, Büyükşehir Belediyesinin Ordululara sağlıklı yaşamın kapılarını araladığını belirterek, sağlıklı hayat sürmek isteyen vatandaşları profesyonel eğitimci eşliğinde sabah sporuna davet etti.

Sabah Spor Etkinliği ile vatandaşların güne sporla başlayacaklarını ifade eden Başkan Güler, “Katılımcılar sabahın erken saatlerinde yeşil ve mavinin eşsiz güzelliklerini içinde barındıran Ordu sahilinde temiz havayı değerlendirerek oksijen tazeleyecekler.

Faaliyetlerin müzik eşliğinde yapılması katılımcılara sporla birlikte eğlenme imkânı da sunacak” dedi.



Her Şey Onların Sağlığı İçin

Edirne Belediyesi Engelsiz Yaşam Merkezi'nde eğitim gören öğrenciler, diş taramasından geçti. Edirne Ağız Diş Sağlığı Merkezi'nden gelen ekip öğrencilerin diş taramasından geçirerek diş bakımlarını yaptı.



Çocukların sağlığının her şeyden önemli olduğunu ifade eden Başkan Yardımcısı Dr. Ertuğrul Tanrukulu, "Bu imkanı bize sağladıkları için Edirne İl Sağlık Müdürü Dr. Ali Cengiz Kalkan'a, Dr. İshak Bey ile Dr. Selma Hanım'a çok teşekkür ediyorum. Bugün merkezi-

mize gelen ekip, engelli öğrencilerimizin diş bakımlarını ve diş tedavilerini yapıyor. Çocuklarımızın aileleri de bize bu konuda büyük destek verdiler. Hedefimiz engelli vatandaşlarımızın bu kentte daha iyi şartlarda yaşaması ve sosyal hayata daha da fazla katıl-

ması. Uzun yıllardır da bu hedefimizi gerçekleştirmek için çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Edirne Belediye Başkanımız Recep Gürkan, Engelsiz Yaşam Merkezi'ni kente kazandırarak, engelli çocuklarımız ve ailelerimiz için önemli bir ihtiyacı gidermiş oldu. Aynı zamanda bir down kafemiz de hizmet vermeye devam ediyor" diye konuştu.

Engelsiz bir kent yaratma hedeflerine adım adım ilerlediklerini belirten Tanrukulu, "Engelli çocuklarımızın bütün sorunlarıyla yakından ilgileniyor ve çözüm üretmeye çalışıyoruz" dedi.



Bisikletini Al Gel Etkinliği Başlıyor

Yalova Belediyesi'nden kadınlara y6nelik yaz etkinlikleri devam ediyor. 'Karbon Yakıtları Değil, Karbonhidratları Yakıyoruz' sloganıyla "Bisikletini Al Gel" etkinliği d6zenleniyor.



Yalova Belediyesi Kadın ve Aile Hizmetleri M6d6rl6đ6 b6nyesinde bisiklet gezisi organize ediliyor. Bisiklet gezisinin yanında 'Umutlu gelecek i6in

bir adım da siz atın' sloganıyla sahil y6r6y6ř6, pilates ve yoga etkinlikleri d6zenlenecek. İlerleyen tarihlerde d6zenlenecek trekking ve beachvolley

turnuvaları ile etkinlikler yaz boyunca s6rd6r6lecek.

E-Atık Noktalarımızdaki atıklar geri dönüştürülmek üzere yola çıktı...

Beşiktaş Belediyesi tarafından toplanan tüm e- atıklar, lisanslı geri dönüşüm tesisine gönderilmek üzere yetkili firmaya teslim edildi. Toplanan elektrikli ve elektronik atıkların kullanılmayan kısımları da uygun yöntemlerle bertaraf edildi.



Beşiktaş'ta E-Atık Toplama Noktaları!

Beşiktaş Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlüğü Atık Yönetim Birimi personeli, Beşiktaş ilçesinde kullanılmayan elektrikli ve elektronik atıkların çöpe atılmaması için denetim ve bilgilendirme ziyaretlerini sürdürüyor.

Yetkili personelimiz bu ürünlerin E-Atık Toplama Noktalarına getirilmesi veya çağrı merkezimizle iletişim kurularak, atıkların belediye yetkililerince ilgili adresten alınması konusunda kentlilerimizi destekliyor.

Ömrünü tamamlamış veya kullanılmaz durumda olan ütü, elektrikli süpürge, tost makinesi gibi küçük ev aletleri, çamaşır makinesi, bulaşık makinesi, fırın gibi büyük ev aletleri, televizyon, kamera, bilgisayar gibi aletler, oyuncaklar, floresanlardan oluşan e-atıklar çöpe atıldığında içlerindeki cıva, kurşun ve kimyasal maddeler çevreye büyük zararlar veriyor.

Sıfır Atık Projesinin önemli başlıklarından olan elektrikli ve elektronik atıkların geri dönüşümü çalışmasıyla, elektrikli ve elektronik atıklar, çevreye zarar vermeden diğer çöplerden ayrı olarak toplanmış olacak.



İşaret Dili Eğitimlerine İlgili Büyük

Çankaya Belediyesi Çankaya Evlerinde yaz dönemi kurs ve eğitimleri aralıksız devam ediyor. Engellilere yönelik çalışmalarıyla Türkiye'nin örnek aldığı yerel yönetimlerin başında gelen Çankaya Belediyesinin Çankaya Evlerinde ücretsiz olarak verdiği "İşaret Dili" kurslarına ilgi de artarak sürüyor.



4 aylık üç dönem halinde verilen kurslarda 500'den fazla Çankayalı işaret dili eğitimini tamamlarken, yaz döneminde de Çankaya Evlerindeki sınıflar her yaştan öğrenciyle dolu.

İşitme engelli bireylerin, hayatın her alanında işaret dilini bilen insan sayısının azlığından ötürü yaşadığı sıkıntıları azaltmak için açılan işaret dili

kurslarında, farkındalık yaratarak, bu dili bilen insan sayısını arttırmak hedefleniyor.

Çankaya Evlerinde İlçe sakinlerinin huzuru için birçok projeye imza atıldığını belirten Çankaya Belediye Başkanı Alper Taşdelen "İlçe genelinde açtığımız 28 Çankaya Evinde vatandaşların zamanlarını dolu dolu geçirmelerini ve

kişisel gelişimlerine katkı sağlamayı amaçlıyoruz. Aynı zamanda işaret dili eğitimi gibi çalışmalarla farkındalık oluşturmaya çalışıyoruz. Vatandaşların Çankaya Evlerine göstermiş olduğu yoğun ilgi belli ediyor ki Çankaya Evlerimiz İlçemizde çok şeyi değiştirdi. Çankaya için Çankayalılar için aralıksız hizmet üretmeye, çalışmaya devam ediyoruz" dedi.



Görme Engellilerin Bisiklete Binme Hayali Gerçek Oldu

Çankırı Belediyesi, görme engelli vatandaşlar için "Gülen Gözler Bisiklet Turu" düzenledi. Recep Tayyip Erdoğan Parkında gerçekleştirilen etkinliğe katılan Çankırı Belediyesi Engelliler Koordinasyon Merkezine üye görme engelli vatandaşlar, bisiklete binerek pedal çevirdi. Etkinliğe Çankırı halkı da bisikletleri ile eşlik etti.



Çankırı Belediyesi, Çankırı Bisiklet Kulübü iş birliği ile dikkat çekici bir etkinliğe imza attı. "Gülen Gözler Bisiklet Turu" adı altında gerçekleştirilen organizasyonda daha önce bisiklete binmemiş görme engelli vatandaşlar, Belediye Başkanı İsmail Hakkı Esen ve Çankırı Bisiklet Kulübü üyeleri ile birlikte çift kişilik bisikletlere binerek pedal çevirdi. Bisiklet turu, hem katılımcılara hem de izleyenlere keyifli anlar yaşattı. Çankırı Süslü Kadınlar Bisiklet Topluluğu da etkinliğe renk kattı.



Dinar'da Sağlık İçin Pedalla Etkinliği Düzenlendi

Dinar Anadolu Lisesi Müdür Başyardımcısı İsa Çetin ve öğrencilerin düzenlediği "Sağlık İçin Pedalla" etkinliği Dinar'da düzenlendi.



Bisiklet sürmenin de birçok hastalığa iyi geldiğini, bisiklet kullanmanın sağlığa çok faydalarının olduğunu belirten İsa Çetin, "Bisiklet süren ter atar,

yorulur ve enerji harcar, bu nedenle kilo vermede ve ruh sağlıklarında da çok faydası vardır. Bu etkinlik sayesinde de tüm öğrencilerimizin sağlıklı ya-

şamasını umut ediyoruz" dedi. Etkinlik ile bisiklet kullanmak ve sağlıklı olmak için farkındalık oluşturulmak hedeflendi.



Geri Dönüşüm Malzemeleri Çocuklara Oyuncak Oldu

İnegöl Belediyesi, Sıfır Atık Projesine katkı sağlamak amacıyla MÜSİAD İnegöl Şubesi ve Milli Eğitim Müdürlüğü işbirliği ile Yunus Emre Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi öğrencilerinin de katkı verdiği bir çalışma gerçekleştirdi.



Kurumlar arasında yapılan protokol kapsamında MÜSİAD öncülüğünde mobilya sanayisinde kullanılmayan kumaş, sünger, ahşap gibi atıklar toplanarak Yunus Emre Mesleki ve Teknik

Anadolu Lisesine teslim edildi. Burada Çocuk Gelişimi ve Eğitimi 10, 11 ve 12'nci sınıf öğrencileri tasarım ve yaratıcılık yeteneklerini geliştirerek dolgu ve ahşap oyuncaklar üretildi.

Kullanılmayan atıklardan ahşap ve dolgu oyuncaklar yapan öğrencilerin çalışmaları arasında ödüllü oyuncak yarışması da düzenlendi.



Spor Sağlıklı Yaşamın En Önemli Parçası

Körfez Belediye Başkanı Şener Söğüt, hafta sonu düzenlenen yürüyüşe katıldı.



Vatandaşlarla yürüyüş sonrası sohbet eden Başkan Söğüt, sporun kazanıl-

ması gereken en önemli alışkanlık olduğunu belirtti. Yürüyüşe belediye

çalışanları, meclis üyeleri ve STK temsilcileri de eşlik etti.



Engelli Bireyler, Üreterek Kazanacak

Menteşe Belediyesi ve Muğla Zihinsel Engelliler Derneği tarafından başlatılan sosyal sorumluluk projesi ile engelli bireyler üreterek kazanacak.



Menteşe Belediyesi tarafından kendilerine tahsis edilen bahçeye domates, biber, salatalık fideleri ile çiçek diken engelli bireyler, sebze fideleri yetişip sebze olduktan sonra üretici pazarında satarak, gelir elde edecekler.

Dernek binasında ki bahçede fideleri zihinsel engelli bireylerle birlikte diken Mentşe Belediye Başkanı Bahattin Gümüş, "Bu alanı biz belediye olarak zihinsel engelli bireylerimize tahsis ettik. Daha önce ağaç dikmiştik.

Gördüğünüz gibi şimdi buradaki bahçeye hep birlikte sebze fideleri ve çiçekler dikiyoruz. Birlikte diktiğimiz domates, biber ve salatalık fideleri yetişip sebze olduktan sonra, yine onlar için ücretsiz olarak tahsis ettiğimiz üretici pazarındaki yerde satarak, kendilerine gelir de elde etmiş olacaklar.

Onlar her gün bu fideleri sulayıp ilgilenecek, toprakla uğraşacaklar. Bu uğraş onlara da iyi gelecektir.

Bizim için önemli olan onların dışarı çıkmaları, sosyal hayatın içine karışmaları, üreterek, mutlu olmaları. Ben bugün burada olmaktan çok mutluyum." dedi.

Proje ile zihinsel engelli bireylerin üretimin içinde olmasının çok önemli olduğunu belirten Dernek Başkanı Menderes Çetinözlü Başkan Gümüş'e farkındalık yaratan proje nedeniyle teşekkür etti.



Çevre Temizliği Anlamında Hedefimiz İlk Beş

Merkezefendi Belediye Başkanı Şeniz Doğan, 5 Haziran Dünya Çevre Günü etkinlikleri kapsamında Merkezefendi Kültür Merkezi'nde gerçekleştirilen "Geri Dönüşüm" ve "Sıfır Atık" programına katıldı.



Namık Kemal Ortaokulu, Mükerrer Mehmet Eke Ortaokulu ve Rukiye Urhan Anaokulu öğrencileri ile bir araya gelen Başkan Doğan, "Çevre bilinci ve temizliği anlamında Türkiye genelinde ilk beşi hedefliyoruz. Yeni dönemde geri dönüşüm ve sıfır atık anlamında çocuklarımızla ilgili çok güzel projelerimiz var" dedi.

Projeye destek veren okullara teşekkür eden Başkan Doğan, "Maalesef ülkemizde doğal kaynaklarımız bir bir erimekte. Özellikle son zamanlarda sanayileşmenin artmasıyla birlikte çevre kirliliği de arttı. Bu anlamda toplumsal ve bireysel bilinçlendirme çok önemli. Biz de geri dönüşüm ve katı atık projesiyle birlikte israfın önlenmesini, kaynakların doğru kullanılmasını, katı atıkların yerinde tespit edilmesini ve ayrıştırılmasını destekliyoruz. Merkezefendi Belediyesi olarak 250 kişilik temizlik personelimizle ve 50 araçlık filomuzla Merkezefendimizi temiz bir ilçe haline getirmek için gece gündüz çalışmalarımız devam ediyor" dedi.



Çevre Ödülü 4'üncü Kez Muratpaşa'nın

Muratpaşa Belediyesi, TURÇEV'in 2001 yılından itibaren 'çevre eğitimi ve bilinçlendirme etkinliklerinin etkili ve doğru bir şekilde yapılmasını temin etmek' amacıyla her yıl verdiği "En İyi Çevre Eğitim Etkinlikleri" ödülünü üst üste 4'üncü kez aldı.



Ödül, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ankara ve Gazi Üniversitelerinin eğitim bilimleri bölümleri ve Selçuk Üniversitesi Turizm Fakültesi'nden oluşan jürinin değerlendirmesi sonucunda verildi.

Muratpaşa'ya ödülü Muğla'nın Fethiye ilçesinde düzenlenen Kültür ve Turizm Bakan Mehmet Nuri Ersoy'un da katıldığı 'Ulusal Mavi Bayrak Ödül Töreni'nde teslim edildi. Muratpaşa Belediye Başkanı Ümit Uysal, üst üste

4'üncü kez alınan ödül dolayısıyla kısa bir mesaj yayınladı. TURÇEV koordinasyonunda yürütülen Mavi Bayrak programının çok önemli bir standardı ifade ettiğini belirten Başkan Uysal, Mavi Bayrak ödülünün korunmasının çevresel bilinçlenmenin artmasına bağlı olduğunu altını çizdi.

Başkan Uysal, şunları söyledi: "Mavi Bayrak, sadece deniz suyu temizliğini değil çevreye duyarlı tesisler, güvenlik önlemleri, hizmet kalitesi gibi birçok

kriteri içeren bir standart. Muratpaşa'da ulaştığımız bu standardı koruyarak eğitim çalışmalarıyla genele yayılıyor olması bizi mutlu ederken, ödüle de değer bulunması yaptığımız çalışmalara ayrı bir anlam da katıyor. Bu çerçevede, geçen yıllar da olduğu gibi, bu ödülü son derece yüksek bir bilinçle çalışmalarımızda bize yön gösteren Muratpaşa sakinleri adına alıyoruz."

Nilüfer'in Çevre Projesine Sanayicilerden Destek

Nilüfer Belediyesi'nin "Dönüştürücü Eylem" ödülü alan "Çöpe atmıyoruz, toprağa kazandırıyoruz" Projesi'ne, BUSİAD Yönetim Kurulu Üyeleri'nden de destek geldi.



Nilüfer Belediyesi'nin "Dönüştürücü Eylem" ödülü alan "Çöpe atmıyoruz, toprağa kazandırıyoruz" Projesi'ne, BUSİAD Yönetim Kurulu Üyeleri'nden de destek geldi.

Bursa Sanayicileri ve İşinsanları Derneği (BUSİAD) Yönetim Kurulu Başkanı Ergün Hadi Türkay ve Yönetim Kurulu üyeleri, Nilüfer Belediye Başkanı Turgay Erdem'i ziyaret etti.

Ziyaretin gündeminde, çevrenin korunması adına yapılacak çalışmalar da vardı. Nilüfer Belediyesi'nin başlattığı "Çöpe atmıyoruz, toprağa kazandırıyoruz" projesinin değerlendirildiği ziyarette bu konuda belediye ve sanayici iş birliğinin doğuracağı fırsatlar ele alındı.

Çevreye duyarlı, üretim ve geri dönüşüm uygulamalarını çok önemsediklerini belirten BUSİAD Yönetim Kurulu Başkanı Ergün Hadi Türkay, "Projeyi yakından takip ediyoruz. Nilüfer ilçesinde birçok sanayi tesisi var ve bu tesislerde özellikle yemekhanelerde çok fazla organik atık ortaya çıkıyor. Bazılarımız işletme bazında kompost gübre üretimini başlatmış olsak da, bu uygulamaları Nilüfer Belediyemiz ile birlikte sistematik ve sürdürülebilir hale getirmek isteriz. Bu konuda iş birliği yapmaya hazırız" dedi.

"Tarımsal Alanda Kendi Kendine Yeten Bir Ülke Olmalıyız"

Başkan Turgay Erdem de, Nilüfer Belediyesi'nin, yatırım finansmanı büyük oranda Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı (BEBKA) hibesi sağlanarak Ürünli Mahalle'sinde kuracağı ünitede, ilçedeki pazar yerleri ve restoranlardan toplanacak haftalık bin 400 litre yemek-organik atığın, aylık 650-800 kilogram organik gübreye dönüştürülmesinin planlandığını ifade etti. Erdem, "Projenin, hane halkına ayrıştırma alışkanlığının kazandırılması ve siz değerli sanayicilerimizin de desteği ile çığ gibi büyüyeceğine inanıyorum.

Bu örnek proje ile organik atıkların gübreye dönüştürülmesiyle hem doğa dostu, çevreci bir eylem ortaya koyacağız, hem de çiftçilerimiz kazanmış olacak. Yeniden tarımsal alanda kendi kendine yeten bir ülke olmalıyız. Sanayisi gelişmiş bir ülke olmak kadar, tarımsal alanda kendi kendine yetebilen bir ülke olmak da önemli" diye konuştu.



Atık Pil Toplama Şampiyonları Belli Oldu

Osmangazi Belediyesi tarafından ilk ve orta dereceli okullar arasında düzenlenen 2018-2019 Eğitim-Öğretim Yılı Atık Pil Toplama Yarışması'nın sonuçları belli oldu.



Çocuklara çevre bilincini kazandırmak, atık pillerin çevreye ve insan sağlığına verdiği zararın önüne geçmek ve bu konuda farkındalık oluşturmak adına Osmangazi Belediyesi tarafından düzenlenen 2018-2019 Eğitim-Öğretim Yılı Atık Pil Toplama Yarışması sona erdi. Osmangazi Belediyesi Temizlik İşleri Müdürlüğü ve Taşınabilir Pil Üreticileri ve İthalatçıları Derneği (TAP) işbirliğinde yürütülen yarışmada dereceye giren okul ve öğ-

rencilere ödülleri düzenlenen törenle verildi. 01 Ekim 2018 ile 30 Nisan 2019 tarihleri arasında düzenlenen yarışmaya ilçe genelinden 81 okul katıldı. Yarışma kapsamında toplam 8 bin 292 kilogram atık pil toplanarak, insan sağlığı ve çevrenin zarar görmesinin önüne geçildi. Yarışmanın birincisi 921 kilogram atık pil toplayan Hasan Ali Yücel Anadolu Lisesi oldu. 740 kilogram atık pil toplayan BTSO Sait Ete İlkokulu ikinci olurken, 651 kilogram

atık pil toplayan Sabri Katırcı İlkokulu ise üçüncülüğü elde etti. Yarışmanın dördüncüsü olan Güner Rubacı İlkokulu öğrencileri ise 565 kilogram atık pil topladı.

Hasan Ali Yücel Anadolu Lisesi'nde düzenlenen ödül töreninde dereceye giren okulların öğretmenlerine ve öğrencilerine sertifikaları, madalyaları ve hediyeleri takdim edildi.



Ortahisar, 61 Bin Fidan Dikecek

Trabzon Ortahisar Belediye Başkanı Ahmet Metin Genç, ilkokul öğrencileriyle birlikte fidan dikti.



Öğrencilere hitabında çevrenin korunması için fidan dikmenin önemine değinen Başkan Genç, Ortahisar'da yeşil alanları artırmak için her mahallede en az bir park hedefiyle yola çıktıklarını söyledi.

Yavrularımız Parklarda Mutlu

2019 yılı içinde 61 bin fidan dikimini hedeflediklerini belirten Başkan Genç, "Çevre haftası dolayısıyla yavrularımızla fidan dikimi yapacağız. Bir amacımız

var; o da Ortahisar'da yeşili daha çok artırmak. Çevre bilincini yetiştirmekte olan yavrularımızın zihnine daha çok yerleştirmek, daha çok farkındalık oluşturmak, dedi.



Konuk Pedal Projesi İçin Protokol

Eskişehir turizminin geliştirilmesi, şehre gelen misafirlerin daha keyifli vakit geçirebilmesi için bir proje daha gerçekleşiyor.



Eskişehir turizminin geliştirilmesi, şehre gelen misafirlerin daha keyifli vakit geçirebilmesi için bir proje daha gerçekleşiyor. Eskişehir Ticaret Odası, Tepebaşı Belediyesi ve Corelli Bisiklet'in işbirliğinde yürütülen "Konuk Pedal" projesi hayata geçiyor. Proje kapsamında Eskişehir'de konaklayacak olan turistlerin kullanabilmesi için şehirdeki otellere toplam 70 bisiklet gönderilecek. Corelli Bisiklet tarafından özel olarak tasarlanacak bisikletler, Eskişehir Ticaret Odası'nın desteği ve koordinatörlüğünde otellere ulaştırılacak. Turistlerin kullanacağı bisikletlerin bakım ve onarımı, bisikletlerin konulacağı stantların imalatı Tepebaşı Belediyesi tarafından üstlenilecek.

"Konuk Pedal" projesi için 8 Temmuz Pazartesi günü ETO Yunus Emre Toplantı Salonu'nda basın toplantısı ve protokol töreni gerçekleştirildi.

Eskişehir'in bisiklet hayatı 1940'lara kadar dayanıyor

İmza töreninde konuşan Tepebaşı Belediye Başkanı Ahmet Ataç, akıllı ve çevreci ulaşımın günümüzdeki en etkin parçalarından bir tanesinin de bisiklet kullanımı olduğuna dikkat çekti. Başkan Ataç, "Eskişehir'in bisiklet hayatına baktığımızda 1940'lara kadar dayandığını görüyoruz. Geçmişten günümüze bisiklet, kent hayatımızda Eskişehirli olarak büyük bir yer tutuyor.

Bu doğrultuda kentimizin 3 önemli kuruluşunun bir araya gelerek, Eskişehir'e gelecek olan konuklarımıza bisiklet hizmeti sunacak olması çok önemli. Tepebaşı Belediyesi olarak 2003 yılında eski fabrikalar bölgesini, hizmet sektörüne yönelik şekilde planladık. Sonrasında oteller, restoranlar, eğlence noktaları, alışveriş merkezleri Tepebaşı'nda toplandı. Bugün geline noktadan, çok doğru yaptığımızı anlıyoruz. Ayrıca kentimizdeki bisiklet yollarının artırılması ve iyileştirilmesi adına da çalışmalarımız aralıksız şekilde devam ediyor. Eskiden insanlarımızın geçmediği bölge, bugün kentimizin en çok ilgi toplayan yeri haline geldi. Dünyaya baktığımızda bisikletin çevre, sağlık ve ekonomi açısından çok önemli olduğunu görüyoruz. Biz de akıllı ve çevreci ulaşımın günümüzdeki en etkin parçalarından bir tanesinin de bisiklet kullanımı olduğunu biliyoruz ve diliyoruz ki Eskişehir'de de bisiklet kullanımı artar. Otellerimizde 70 bisikletin kullanılacak olması, kentimize yeni ve önemli bir proje olarak sunulacak. Ülkemize örnek olacak bir çalışma olacağını düşünüyorum, Eskişehir'imize hayırlı olsun" ifadelerini kullandı.



Beşiktaş Belediye Başkanı Rıza Akpolat



► **Sayın Başkan öncelikle yeni göreviniz hayırlı olsun. Kısaca sizi tanıyabilir miyiz?**

1982 yılında İstanbul'da doğdum. Lisans eğitimimi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi üzerine yaptım. Yüksek lisansımı ise Küresel Siyaset ve Uluslararası İlişkiler alanında tamamladım. 24 yaşındayken siyaset serüvenim başladı. 2006-2008 yılları arasında Gençlik Kolu Yöneticiliği, 2009-2011 yılları arasında İlçe Başkanlığı yaptım. 2015 yılında Milletvekili adayı oldum. 2016-2018 yılları arasında ise CHP İstanbul İl Başkan Vekili olarak çalıştım. Siyasetin yanında iş hayatımı da sürdürdüm. Evliyim ve iki kızım var.

► **Beşiktaş ilçesinden biraz bahsedersiniz?**

Beşiktaş İstanbul'un sur dışındaki eski yerleşim yerlerinden biri. Tarihçilere göre Beşiktaş'ın ilk çağlardaki adı

'Taş Beşik' anlamına gelen 'Kune Petr' bazı tarihçiler ise Barbaros Hayrettin Paşa'nın gemilerini bağlamak için Beşiktaş'ta sahile beş tane direk çaktığını, bu yüzden buraya 'Beş taş' adının verildiğini, daha sonra bu sözcüğün değişip Beşiktaş olduğunu söyler. Beşiktaş sarayları ve hasbahçeleriyle ünlüdür. Çırağan Sarayı, Dolmabahçe Sarayı, Yıldız Sarayı, Yıldız Korusu, Ortaköy Camii gibi dünyanın her yerinden turistleri çeken göz alıcı tarihi yapıları var.

Ama dünyaca ünlü yapıları dışında, Beşiktaş'ın ara sokaklarında dolaştığınızda da pek çok tarihi eserle karşılaşsınız. Mahallelerde hiçbirşey olmasa, tarihi çeşmeler gözünüze çarpar. Beşiktaş, Kaptan-ı Derya'ların olduğu kadar, şairlerin de semtidir. Şair Nedim'den tutun da Mehmet Emin Yurdakul ve Neyzen Tevfik'e kadar pek çok önemli şaire ev sahipliği yapmış. Kısa süre önce kaybettiğimiz Küçük İskender de Beşiktaşlıydı.

Arşivlerden gördüğümüz kadarıyla Beşiktaş'ta belediyecilik de çok köklü. Daha 1902'de semtimizde elektrik, su, kanalizasyon ve sokak aydınlatması hizmetlerinin verildiğini biliyoruz. Yaklaşık 120 yıllık bir belediyecilik geçmişinden söz ediyoruz.

Beşiktaş'ta zaman içerisinde ne yazık ki çarpık kentleşmeden payına düşeni almış ama bugün hâlâ semtimizde doğa manzaralarına tanık oluyor, deniz kokusunu soluyor ve tarihle buluşabiliyoruz. Üniversitelerin buradaki yoğunluğu ve iş hayatının merkezi olması itibarıyla da, Beşiktaş pek çok semtte olmayan bir dinamizme sahip. Pek çok ortak değerimizi yaşatan mahalle dokusunu kaybetmemesi de cabası.

Beşiktaş aynı zamanda, insani yaşam endeksinde, eğitimde, refahta ve yaşanabilirlikte Türkiye'nin en değerli ilçelerinden biri.



► Sizce sağlıklı kent dendiğinde ne anlamalıyız, Beşiktaş sağlıklı kent olma yolunda ne gibi çalışmalar yaptı? Projelerinizden bahsedermisiniz?

Sağlıklı kenti en basit şekilde ‘Yaşanabilir Kent’ olarak tanımlayabiliriz. Kentler, değişen ve dönüşen, canlı organizmalardır. Dolayısıyla ‘Sağlıklı Kent’ dediğimizde, bu organizmanın hem doğal hem de yapay unsurlarının tamamının sağlığından söz ediyoruz. Sağlıklı kent olma misyonuyla hareket ederken, halk sağlığını olduğu kadar, bir bütün olarak kentin sağlığını da gözetmemiz gerekir. Örneğin, kentteki tarihi bir yapının yıkılmak yerine onararak geleceğe taşınması, bir kent sağlığı meselesidir. Konut kalitesinden tutun da ulaşım, suya, atıklara ve iklime kadar pek çok alanda belirli standartları tutturabilen kentler sağlıklı kentlerdir.

Çünkü bir kenti ‘sağlıklı kent’ yapan, o kentte yaşayan bireylerin fiziksel anlamda sağlıklı olmasının yanı sıra, huzuru ve mutluluğudur. Ama sağlıklı kent ulaşılan bir hedef değil, devam eden bir süreçtir. Yani biz bugün Beşiktaş’ın bütün sorunlarını çözsük, bu onu bir anda sağlıklı kent yapmaya yetmez. Kentler sürekli değişip dö-

nüştüğü için, esas olan bu değişimle beraber hareket etmek, kentin gelişmesini ve kaynaklarını geliştirmesini sağlamaktır.

Sağlıklı kent için en önemli kriterlerden biri, katılımcı demokrasidir. Toplumun tüm kesimlerinin, özellikle de dezavantajlı grupların karar alma süreçlerine katılımı bir kentin gelişmesinde büyük rol oynar.

Göreve gelir gelmez, ilk işimiz ‘Açık Mikrofon’ etkinliğimizi başlatmak oldu. Her hafta bir mahallemizde vatandaşlarımızla bir araya geliyoruz, onlara mikrofon uzatıyoruz. Kentimize dair şikayetlerini, önerilerini ve taleplerini can kulağıyla dinliyoruz. Hepsini not ediyoruz ve planlamamıza dahil ediyoruz.

Kent sakinlerimize daha iyi hizmet verebilmek ve hayatlarını kolaylaştırmak için bilişim teknolojilerinin sağladığı imkanlardan faydalanarak hizmetlerimizi son teknolojiyle yapılandırıyoruz. Akıllı çöp toplama sisteminden yeşil binalara, e-bisiklet uygulamasından, akıllı otoparklara hayata geçireceğimiz birçok projemiz var.

Sürdürülebilir bir kent yaşamı için parklarımıza yönelik permakültür projelerimiz de var. Doğayla savaşan değil, doğayla uyumlu bir kent olmayı hedefliyoruz.

Beşiktaş’ın nüfusunun yaklaşık beşte birini 60 yaş üstü bireyler oluşturuyor. Yaşlıların her alanda söz sahibi olup özgürlükçü politika oluşturma süreçlerine katılım göstermelerini başlıca sorumluluğu olarak gören belediye-miz, Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından yürütülen ‘Yaşlı Dostu Kentler’ ağına üye olmaya hak kazandı.

Hali hazırda, yüzlerce yaşlımıza evde bakım hizmeti veriyoruz. Süreç içerisinde, binalardan sağlık hizmetlerine, ulaşımdan konuta, sosyal katılımdan işgücüne katılıma, hayatın her alanında hem yaşlılarımız hem de engellilerimiz için gerekli düzenlemeleri yapacağız.

Bireyin mutluluğunda elbette sanat da büyük rol oynuyor. Beşiktaş’taki meydanlarımızda ve parklarımızda insanımızı sanatla buluşturuyoruz. Kültür sanat kurumları ile işbirliği içerisinde, özellikle parklarda nitelikli etkinlikler düzenleyip halkımızın buraya ücretsiz katılımını sağlıyoruz. Yine aynı şekilde, sportif etkinlikler düzenliyoruz, eğitim desteğimizle halkımızı sağlıklı yaşama teşvik ediyoruz.





► **Kentli dergisinin bu sayısının kapak konusu “Yaya Öncelikli Şehirler”. İlçeniz büyük bir metropolün merkez ilçelerinden biri, Beşiktaş da kentsel açık alanların kullanımında yayaların öncelikli hale gelmesi için çalışmalar yapıyor musunuz?**

Kaldırımları araçların ve işletmelerin hakimiyetinden kurtarıp yaya dostu

hale getirmek için fiziksel çalışmalar yapıyoruz. Parklarımızı insanı ve doğayı merkeze alarak yeniden düzenliyoruz.

► **Sizce sağlıklı bir kentin oluşturulmasında yerel yönetimlerin karşılaştığı en önemli zorluklar nelerdir? Bu anlamda sizce ilçenizin en önemli sorunları nelerdir?**

Özellikle Türkiye’de kentlerimizdeki birçok sorunun kaynağı plansız yapılaşma. Öyle mahallelerimiz var ki, yıkmadan düzeltmek mümkün değil. Nüfus baskısı işleri iyice zorlaştırıyor. Bir yandan nüfus, bir yandan da işsizlik arttığında, yerel yönetimlerin işi ve sorumluluğu artıyor. Hele de ekonominin dar boğazdan geçtiği dönemlerde yerel yönetimin belki mucizeler yaratması beklenemez ama yaratıcı ve yenilikçi çözümlerle kentin kaynaklarını geliştirmenin mümkün olduğuna inanıyorum.

► **Sağlıklı Kentler Birliği çalışmalarını nasıl buluyorsunuz? Birlikten hangi çalışmaların yapılmasını bekliyorsunuz?**

Sağlıklı Kentler Birliği, sürdürülebilir kentler yaratma yolunda ihtiyacımız olan bilgi ve tecrübeyi bizlerle paylaşarak bize bu alanda rehberlik yapıyor. Belediyeciliğin tek başına hizmet demek olmadığını, stratejimizin odağında sürdürülebilirlik olması gerektiğini hatırlatıyor. Üye belediyeler arasında diyalog ve işbirliği kuruyor. Bu sayede ortak projelere imza atma ve kentlerimizi hep birlikte geliştirme imkanı doğuyor.



Sandıklı Belediye Başkanı Mustafa Çöl



► **Sayın Başkan yeniden Belediye Başkanlığı görevine seçildiniz. Hayırlı olsun. Kısaca sizi tanıyabilir miyiz?**

1982 yılında Afyonkarahisar'ın Sandıklı ilçesinde doğdum. Sandıklı'da başlayan öğrenim hayatıma İmam Hatip Orta Okulunda devam ettim. Lise öğrenimini Nazilli Anadolu Öğretmen Lisesinde tamamladım. Lisans eğitimini Gazi Üniversitesi Eğitim Fakültesinde; yüksek lisansınımı ise Afyon Kocatepe Üniversitesinde yaptım. Bu arada Sandıklı'daki eğitim sorunları üzerine eğilmiş ve bu sorunların giderilmesi adına "eğitimde inovasyon ve kurumsal çözümler" yaklaşımıyla birçok eğitim kurumunu ilçemize kazandırdım.

2002 yılında AK Parti ile Ankara'da siyasi hayatıma başladım. 30 Mart 2014 günü yapılan Mahalli İdareler Genel Seçimlerine AK Parti Belediye Başkan

adayı olarak katıldım ve Sandıklı halkının teveccühü ile % 54 oyla, 31 Mart 2019 yerel seçimlerinde ise %55,92 oy oranıyla 30 yıl aradan sonra Sandıklı'da bir ilki daha gerçekleştirerek ikinci kez Belediye Başkanı seçildim.

► **Sandıklı ilçemizden bahseder misiniz?**

Anadolu'nun en eski yerleşim merkezlerinden birisi olan Sandıklı'nın ilk kuruluşunun hangi çağlarda olduğu tespit edilememiştir.

Sandıklı'nın bilinen en eski tarihi bakır, tunç ve demir devri dönemlerine kadar gitmektedir.

Sandıklı'nın Frigyalı'lar döneminde M.Ö. 1300-1400 yıllarında adı "Apemie Kivatos" dur. Ape mie Kivatos Aziz Minanın Sandukası demektir.

Perslerin Anadolu'ya egemen olduğu yıllarda Sandıklı, kervanlarla ulaşım yapanların konaklama yeri olarak önem kazanmıştır.

Sandıklı MÖ.72 yılından MS.395 yılına kadar 470 yıl Romalıların egemenliğinde ve MS.395 yılından 1072 yılına kadar Bizans yönetiminde kalmıştır.

1071 yılında Malazgirt Savaşını kazanan Sultan Alparslan'ın orduları Anadolu'da pek çok şehir, kasaba ve kaleyi ele geçirir. Emir Sanduk adında bir Bey Afyon ve civarını 1076 yılında fetheder ve 1115 yılında da Selçuklu Sultanı 1. Kılıç Aslan Afyon ve kalesini, Germiyanogulları da Sandıklı havalesini kendi topraklarına dahil eder.

Atatürk 13 Mart 1930 tarihinde Antalya'dan Ankara'ya döner iken Sandıklı'ya uğramış ve Sandıklı'da bir müddet kalmıştır.



Sandıklı, Türkiye tarihinde adına ilk defa altın basılan bir kazadır (İstanbul dışında adına altın basılmış bir yer de yoktur). Bu altınların Sultan II. Mahmut döneminde (1808 yılında) basıldığı, "Osmanlı Altınları" adlı kitapta belirtilmektedir.

Kurtuluş Savaşını takiben 1925 yılında kurulan Türk Hava Kurumunun o yılda "Kendi Uçağını Kendin Al Kampanyası" na en önde katılan Sandıklı, ilki 1926 yılında, diğeri de 1927 yılında olmak üzere "Sandıklı Uçağı" adı verilen uçaklarını Türk Hava Kurumuna hediye etmiştir. Türk Hava Kurumu da buna mukabil olarak bu uçakların maketini Sandıklı'ya teşekkür mahiyetinde göndermiştir.

Sandıklı tarihinden verdiğimiz örneklerden de anlaşılacağı üzere Sandıklı ilçemiz kadim ve tarihi kökeni çok eskilere dayanan hikayesi oldukça büyük bir şehirdir.

Termal Kaplıcaları, verimli topraklarından elde edilen domates ve patatesi, sıcak su kaynakları, Evliya Çelebinin Seyahatnamesinde belirttiği ve hala günümüzde çalışan leblebi dükkanları ile gelinip görülmesi gereken başlıca ilçelerimizdendir.

► Birliğimize ne zaman ve ne amaçla üye oldunuz?

Sağlıklı Kentler Birliğine Mayıs 2016 tarihinde üye olduk. Bununla amacımız Sağlıklı Kentler Birliği çerçevesinde ilçemizin sağlıklı yaşanabilir bir kent

olması yolunda somut ve kalıcı adımları atmasını sağlamak, yapılan çalışmalarda en ön sırada yer alarak şirin ilçemizin tarihi ve tabii güzelliklerini paylaşmak ve daha fazla vatandaşımıza duyurmak.

► Sizce sağlıklı kent dendiğinde ne anlamalıyız? Sandıklı sağlıklı kent olma yolunda ne gibi çalışmalar yaptı? Projelerinizden bahsedermisiniz?

Kentlerde yaşama arzusu daha çok yaşam koşulları ve hayat tarzları ile ilgilidir. Sağlık durumumuza etki eden günlük yaşamımızdaki çeşitli faktörler "Sağlık Belirleyicileri" olarak isimlendirilirler. Temiz su temini, sanitasyon, beslenme, gıda güvenliği, sağlık hizmetleri, konut özellikleri, çalışma özellikleri, eğitim, yaşam tarzları, göçler, gelir durumu ve benzeri fiziksel, sosyal, ekonomik ve çevresel faktörler sağlık belirleyicileri kapsamında kabul edilir. Sağlık belirleyicilerinin kentte yaşayanların sağlığını etkileme yolu, kapsamlı bir yapıya sahiptir. İmkânlar ve sorumluluklar, kamusal ve sivil toplum kuruluşlarından bireysel aktivite-

lere kadar pek çok sektörü ilgilendirmektedir.

Sandıklı Belediyesi olarak "Herkes İçin Park" projesi ile vatandaşlarımızın sağlıklı koşullarda spor yapmalarına, parklarda bulunan sağlık ve egzersiz aletlerinin doğru kullanımını sağlayarak hemşerilerimize sağlıklı bir bedene sahip olma konularında çalışmalar yaptık.

Bunun yanı sıra Sandıklı ilçemizi ısıttığımız suyla ilgili yapmış olduğumuz "Suyun Tek Elden Dağıtım Projesi" ile Sandıklı ilçemizin %90'ına yakın bir kısmını termal sıcak su ve doğalgaz ile ısıtıyor, Afyonkarahisar ilimizin havası en temiz ilçesi olma yolunda emin adımlarla ilerliyoruz. Hatta Çevre ve Koruma Bakanlığımız tarafından ilçemize yerleştirilen hava ölçme istasyonları da bu konuyu destekleyici ölçümler yapıyor.

► Kentli dergisinin bu sayısının kapak konusu "Yaya Öncelikli Şehirler". Son dönemde trafikte yayaalara öncelik verilmesine yönelik çalışmalar konusunda düşünceniz nedir? Sandıklı'yı bu açıdan değerlendirir misiniz?

Belirtmiş olduğunuz gibi "Yaya Öncelikli Şehirler" projesinin yanında İçişleri Bakanlığı tarafından başlatılan "Önce Yaya" projesini Sandıklı ilçemizde hemen faaliyete geçirerek yaya geçitleri çizgilerini yenileyerek işe başladık. Bunun yanı sıra okullarımıza yakın olan ve öğrencilerimizin daha fazla kullandığı yollara "Önce Yaya" ibareli görseller yaparak farkındalık yaratma çalıştık. Yaya önceliğini sürücülerimize duyurmak için yerel ve ulusal medyaya haberler servis ederek vatandaşlarımızın duyarlı olmalarını sağladık.





► **Sizce sağlıklı bir kentin oluşturulmasında yerel yönetimlerin karşılaştığı en önemli zorluklar nelerdir? Bu anlamda sizce ilçenizin en önemli sorunları nelerdir?**

Sağlıklı şehirler projelerinin yürütülmesinde belediyeler projelerin gerçekleştirilmesine önderlik eden yerel yönetim birimleridir.

Sağlıklı şehirler projeleri, yerel yönetimler ve yöneticilerinin karşılayabileceği bir çok soruna çözüm olabilecek bir model olarak görülmektedir.

Sağlıklı şehirler projelerinin önemli bileşenleri olarak görülen halkın hizmetlere katılımı, ilgili sektörlerin işbirliği ve yerel yönetim anlayışı gibi ilke ve kavramlar Belediye Kanunu'nda hemşeri hukuku, kent konseylerinin kurulması ,belediye hizmetlerine gönüllü katılımı ve ihtisas komisyonları hakkındaki düzenlemelerle ele alınması sağlıklı şehirler projesinin uygulanabilirliği açısından önemli gelişmeler olarak kabul edilir.

Yerel yönetimler bir sağlıklı şehir projesinin en önemli paydaşı olarak kabul edilmektedir.

Belediye başkanları sağlıklı şehirler projelerinin uygulanmasında anahtar roldedir. Hemşerilerimizin sağlıklı bir kent oluşturulması yönünde yapacağımız her türlü çalışmalarla ilgili bize destek vereceğine canı gönülden inanıyoruz.

► **25-27 Ekim 2019 tarihlerinde ev sahipliğinizde Birliğimizin 32. olağan meclis toplantısını gerçekleştireceğiz. Meclis toplantısı ile birlikte "2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri" başlığında bir konferans olacak? Konferans konusu ile ilgili neler söylemek ister siniz?**

Yapılacak olan olağan meclis toplantısına ev sahipliği yapmaktan memnuniyet duyuyacağım. Birbirinden değerli birlik üye belediye başkanlarımız, meclis üyeleri ve koordinatörlerimizle birlikte herkesin memnun kalacağı ve Sandıklımız adına katkı sağlayacağı-

nı düşündüğüm meclis toplantımız hayırlara vesile olur inşallah. "2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri" doğrultusunda kalkınma amaçları kapsayıcı bir gündemdir. Bu gündem doğrultusunda ilerlemeyi sağlayacak ve ülkeleri sürdürülebilir kalkınma yolunda desteklemek amaç olmalıdır.

► **Sağlıklı Kentler Birliği çalışmalarını nasıl buluyorsunuz? Birlikten hangi çalışmaların yapılmasını bekliyorsunuz?**

Biz üye belediye başkanları, meclis üyelerimiz ve koordinatörlerimiz ile ilgili olarak farkındalıkları yaratacak ve kapasitemizi artırarak uyum içinde çalışan belediyeler olarak başarılı faaliyetler düzenlediğimizi düşünüyorum.

Bununla beraber Sandıklı Kent Sağlık Profiliimizin oluşturulmasında bizlere desteklerinizi esirgemeyip başarılı bir portföy oluşturma yolunda ilgi ve alakanız bizleri ziyadesiyle memnun ediyor ve çalışma şevkimizi arttırıyor.



Yaya Öncelikli Şehirler



Yürünebilir Kentler

1950'li yıllardan itibaren araç sayının artması, yolların araçlara tahsis edilmesi, yaya güvenliği ve yaya ulaşımının sürekliliği açısından ciddi sorunların ortaya çıkması sonucu kent halkının rahat ve güvenle kullanabileceği, taşıt trafiğinden kısmen ya da tamamen arındırılmış yaya bölgeleri oluşturulmaya başlanmıştır.

Yürünebilir Kentlerin Avantajları

Yürünebilir kentlerin kent ekonomisine de katkısı bulunmaktadır. Yürünebilir kentler, bireyin kentte dolaşmaya ve başkalarıyla etkileşime geçmeye teşvik eder ve daha sağlıklı bir yaşam tarzını da destekler. Otomobillere olan bağımlılığı azaltması ve bireylerin gitmek istedikleri yere rahatça ulaşabilmelerini sağlaması fiziksel aktiviteyi artırır.



Günümüzde özellikle Avrupa ülkelerinde sürdürülebilir gelişme kapsamında ulaşımın yaya, bisiklet ve toplu taşıma yöntemleri ağırlık verilerek çözüldüğüne şahit oluyoruz.

Yürünebilir bir kent sadece yaya ulaşımını desteklemez aynı zamanda insanlar arası sosyal iletişimi, sanatsal faaliyetleri de destekler ve doğayı deneyimlemek için insanlara bir fırsat sunar.

Ek olarak, şehrin tüm bölgelerine daha yüksek erişim ve daha düşük maliyet sunar. Bu tip şehirler daha yüksek gayri safi yurtiçi hasılaya sahip olduğu için daha yüksek eğitimli insanları çekmekte ve kentin yaşam kalitesini yükseltmektedir. Öte yandan yayalaştırma faaliyetleri ekonomik ve ticari gelişmeyi tetikleyerek, kent merkezlerini canlandırdığı ve mevcut işletmelerin ekonomik performansını da arttırdığı saptanmıştır.

Yürünebilir bir kentin en büyük avantajı ise kent kimliğinde ortaya çıkmaktadır. Daha yüksek bir yaşam kalitesine sahip, daha insani ve daha sosyal kentler. Kamusal alanlar, sakinleri arasında gerçek bir toplum hissi yaratarak, kent kimliğine sivil birlikteliği sunar.

Yayalaştırmanın Faydaları

Kent merkezlerinin yayalaştırılmasının olumlu etkilerini üç grupta toplamak mümkündür: çevresel, ekonomik ve sosyal. Çevresel ve ekonomik etkiler daha az aracın trafiğe çıkmasıyla, daha az petrol sarfıyatı, daha az karbon salınımı ile başlayıp, yayalaştırılan sokak ve bölgelerde daha çok yeşil alan ve peyzaj elemanları kullanımına kadar uzanan geniş bir yelpazede yer alır. Daha az araç kullanımı kentlerdeki hava kirliliğinin azalmasına neden olmakta, bu durum ise hem çevresel hem de insan sağlığı açısından önemli niteliksel ve niceliksel kazanımlar getirmektedir. Ayrıca, daha az sayıda hasarlı, ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası meydana gelmektedir. Yayalaştırılan alanlarda ziyaretçi sayısı, satışlar, emlak fiyatları ve doluluk oranları artmaktadır. Sosyal açıdan ise yayalaştırılan alanlar, daha çok etkinliğe zemin oluşturduğundan, toplumsal açıdan çeşitli grupların bir araya gelmesine olanak sağlamaktadır.

Kentler için Yaya Öncelikli Projeler

Tarih boyunca kentlerdeki meydanlar ve alışveriş alanları, kent içindeki merkezî konumlarından ötürü çeşitli kültürel, dini ve ticari aktivitelerin odak noktası olmuşlardır. Ancak 1960'lı yıllardan itibaren Avrupa'nın birçok kenti ekonomik canlılığını ve ziyaretçilerini yitirmiş, fiziksel olarak köhnemeye yüz tutmuş, taşıtların egemenliği altına girmiş ve yaya haklarını unutmuştu. Avrupa kentlerinde tarihi kent merkezlerinin yeniden canlandırılabilmesi amacıyla yayalaştırma bölgeleri tasarlandı ve uygulandı. Yayalaştırma alanları için kısa zamanda pozitif sonuçlar alınması projelerin genişleyip yaygınlaşmasına ve çeşitlenmesine neden oldu.

Ülkemizde ise birçok kentte yayaların kullanabildiği özel alanların sayısı son dönemde giderek artmaktadır. Kentlerimizde yayaların kullandığı meydanlar, sokaklar ve caddeler kentlerin en cazibeli alanı olmakta, sadece kent halkına değil, kenti ziyarete gelenler için de çekim merkezi olmaktadır. Yayalaştırılmış bölgeler kültür ve sanat etkinliklerinin yapıldığı, yeni işyerlerinin açıldığı mekanlar olmuştur. Tarihi etkinlikler, fuarlar, festivaller yayalaştırılmış bölgelerde yapılmış ekonomiye katkısı, sosyalleşme-



ye, kültürel birlikteliklere katkısı bir çok kesim tarafından ortak bir paydada buluşulmasına, kent bilincinin oluşmasına yardımcı olmaktadır.

Kentlerin insanlar için olduğu, taşıtların ise ulaşımı sağlayan araçlar olduğu unutulmamalıdır. Karayoluna katılan her araca yol ve otopark sağlamak olası değildir. Kent içi yollarda taşıt trafiği için yapılan düzenlemeler taşıtlar için devamlı kesintisiz bir ulaşım sağlama amacındadır.

Kentsel ulaşımın yaya ulaşımına öncelik vermesi gerektiği göz ardı edilmemelidir.

Öte yandan yayalaştırma alanları tasarımlarında kentlerin kimliğini oluşturan tarih, coğrafya ve sosyo-kültürel yapı kentin yerel özellikleri göz ardı edilmemelidir. Yayalaştırma uygulamalarında dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta alanın yayalaştırma sonrası yayaların özgürce kullanımını hedeflemesidir.



Dünyada Yaya Dostu Şehirler

Son yıllarda dünyanın gelişmiş ülkelerinde ve ülkemizde yayaların kullanıldığı alanların genişletilmesi yönünde önemli çalışmalar yapılıyor. İspanya'nın başkenti Madrid'de arabasız alan konsepti kapsamında birçok ana merkez yayalaştırıldı. Araç yoğunluğundan kaynaklanan hava kirliliğini önlemek amacıyla Fransa'nın başkenti Paris ve İtalya'nın başkenti Roma'da yayaların kullandığı sokakların sayısını artırma yönünde çalışmalara başlandı.

Almanya'nın Hamburg şehrinde insanların şehrin birçok noktasına yürüyerek ulaşmalarını sağlayacak düzenlemeler yapıldı. Şehirdeki parklar birbirilerine bağlanarak her noktaya yaya olarak ve bisikletle ulaşmanın yolu açıldı.

40 yıl önce başlattığı projelerin meyvelerini toplamaya başlayan şehirlerden birisi Danimarka'nın başkenti Kopenhag oldu. Kentte bisiklet kullanımı her geçen gün artış gösterdi.

1950'li yıllarda otomobillerin geleceğin ta kendisi olduğu düşünüldüğü dönemlerden sonra bugün geldiğimiz noktada hava kirliliği, trafik yoğunluğu



ve yaya için kent dokusunda bariyerler yaratan arabalar bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Kişi başına düşen araç sayısının yüksek olması, gelişmekte olan ülkelerde bir kişisel servet göstergesi olarak görülsede, kentsel ulaşım da araba bağımlılığının azaltılması için toplu taşıma, yaya ve bisiklet kullanımının teşvik edilmesinin büyük avantajları olduğu bilinmektedir. Elimizdeki bütün veriler gelecekte yeni bir yapılanmaya gidilmediği takdirde bugün yaşanmakta olan sorunların katlanarak büyüyeceğini göstermektedir.

Yaya öncelikli kentler için harcamadığımız her kaynak tüenecek ve kentlerimizdeki yaşam daha problemli hale gelecektir. Son olarak, Ülkemizde her yıl 4-10 Mayıs tarihleri arasında kutlanan Trafik Haftası çerçevesinde 2019 yılı Yaya Öncelikli Trafik Yılı ilan edilmiş, ülke genelinde 'Öncelik Hayatın, Öncelik Yayanın' sloganıyla bir kampanya başlatılmıştır. Bu çağrının kentler için yapılacak projelerde ve uygulamalarda karşılık bulması ve yaya öncelikli projelerin tüm kentlerimizde teşvik edilmesi dileğimizdir.





Orvieto (İtalya)

Cittaslow

Kapak konusu "Yaya Öncelikli Şehirler" olunca uluslararası bir belediyeler birliği olan Cittaslow'a da değinmek istedik. Cittaslow İtalya'da kurulmuş ve günümüzde 30 ülkeye yayılmıştır. Aslında Cittaslow hareketinin başlangıcı Slow Food- Yavaş Yemek hareketiyle bağlantılıdır. 1989 yılında Roma'nın simge meydanlarından birinde ünlü bir uluslararası hamburger zincirinin dükkan açmak istemesi yerel halkta tepki doğuruyor. Gazeteci Carlo Petrini önderliğinde bir hareket örgütleniyor ve meydana dev kazanlarda makarna pişirip halka dağıtmak gibi çeşitli protestolar düzenleniyor. İtalya gibi mutfağıyla gurur duyan bir ülkenin başkentinde ünlü bir meydanın ortasında hamburgerci açılmasını protesto ediyorlar. Protestolar sonucu bu dükkan açılmıyor ve Slow Food hareketi doğuyor. Slow Food iyi adil ve temiz gıdayı ve sadece zenginlerin değil herkesin iyi yemek yeme hakkı olduğunu savunuyor.



Bülent Köstem
Cittaslow Türkiye Teknik Koordinatörü

Günümüzde Slow Food'un yüzbinlerce gönüllüsü var ve Nuh'un Ambarı projesiyle tehlike altında olan lezzetleri kayıt altına alıp korumaya çalışıyor. Cittaslow'un doğusu bu yavaşlığı kent yönetimine taşımak isteğinden ortaya çıkıyor. 1999 yılında 4 küçük İtalyan kentinin Belediye Başkanı bir araya geliyor ve Greve in Chianti Belediye Başkanı Paolo Saturnini önderliğinde Cittaslow'u kuruyor. Özellikle küçük kentler küreselleşme ve turizm baskısı karşısında ya kendi kimliğini kaybediyor ve aynı uluslararası zincir restoranlara, kahvecilere hatta aynı hediyelik ürünlere sahip kentlerden biri oluyor ya da yok oluyor. Sadece Türkiye'de değil dünyanın her yerinde insanların köylerinde, kasabalarında gelir elde edemeyip büyükşehirler taşınması sorunu var. Bu sorunun insanların hayatlarındaki etkileri bir yana bir kasabanın, binlerce yıllık bir kültürün sona ermesi anlamına geliyor. Ege'nin bir köyünce belki Roma zamanından kalma bir yemeğin, geleceğin artık onu yaşatacak insan kalma- yıncaya yok olması demek muazzam bir

kültürün yok olması anlamına geliyor. Cittaslow'un kuruluş amacı da aslında bu. Küçük kentlerin, kasabaların, kendi kimliklerine, geleneklerine, tarihlerine ve doğalarına sahip çıkarak, koruyarak kalkınması.

Yaşadığımız coğrafyanın doğası, tarihi, gelenekleri ve kimliği birbirine bağlı, birini tutup diğerini atamazsınız. Bir balıkçı kasabası düşünün, yüzlerce belki binlerce yıldır orada balıkçılık yapıyor. Bütün toplum yapısı balıkçılık üzerine kurulmuş. Balığa çıkanlar, geride kalanlar, ağ örülmesi, balıkların satılması, yapılan yemekler, komşuluk ve benzer bütün unsurlarda balıkçılığın doğrudan etkisi var. Bir orman köyünde ise bu unsurların farklı olduğunu görüyoruz. Kurulan ilişkiler, insanları arasındaki işbirlikleri, kullanılan hayvanlar, yenilen yemekler birçok şey farklı. Havanın sıcaklığına, rüzgarına, nemine, kar yağma miktarına göre toplum yapısı da, gelenekler de meslekler de değişiyor. Tarımla uğraşan toplulukların alet, teknoloji, ilişki ihtiyaçları hayvancılıkla uğraşandan farklı. Yaşam alanımızdaki doğal yapı yediklerimizi, sağlığımızı hatta hastalıklarımızı bile belirliyor.

Kentin ekonomisi, sanatı, üretimi doğrudan içinde bulunduğu doğa ile ilgili. Bu nedenle Cittaslow kentin kimliğinin korunması için çalışırken, geleneklerini de, doğasını da, tarihini de, esnafını da, üretimini de korumaya çalışıyor. Kentlerin kimliklerini kaybetmeden kalkınabilmeleri için Cittaslow Birliği üyelik kriterleri belirliyor. Farklı ülkelerden farklı disiplinlerden bilim insanları bir araya geliyor ve 7 başlık altında kriterler belirliyor. Belirlenen kriterler uygulandıkları kentlerdeki üretimi arttırmaya, altyapıyı iyileştirmeye, yaşam kalitesini herkes için yükseltmeye, toplumsal uyumu tesis etmeyi hedefliyor.



Şavşat (Artvin)

Kriterler şu şekilde:**1. Çevre politikaları**

1.1. Hava temizliğinin yasa tarafından belirtilen parametrelerde olduğunun belgelenmesi,

1.2. Su temizliğinin yasa tarafından belirtilen parametrelerde olduğunun belgelenmesi,

1.3. Halkın içme suyu tüketiminin ulusal ortalamayla karşılaştırılması,

1.4. Kentsel katı atıkların ayrıştırılarak toplanması,

1.5. Endüstriyel ve evsel kompostlamanın desteklenmesi,

1.6. Kentsel ya da toplu kanalizasyon için atık su arıtma tesisinin bulunması,

1.7. Binalarda ve kamu kullanım alanlarında enerji tasarrufu,

1.8. Kamunun yenilebilir enerji kaynaklarından enerji üretimi,

1.9. Görsel kirliliğin ve trafik gürültüsünün azaltılması,

1.10. Kamusal ışık kirliliğinin azaltılması,

1.11. Hane başına düşen elektrik enerjisi tüketimi,

1.12. Biyoçeşitliliğin korunması.

2. Altyapı politikaları

2.1. Kamu binalarına bağlı verimli bisiklet yolları,

2.2. Mevcut bisiklet yollarının araç yollarıyla kilometre üzerinden karşılaştırılması,

2.3. Metro ve otobüs durakları gibi aktarma merkezlerinde bisiklet park yerleri,

2.4. Özel taşıt kullanımına alternatif olarak eko ulaşım planlanması ,

2.5. Engellilere yönelik mimari engellerin kaldırılması,

2.6. Aile hayatı ve hamile kadınlar için girişimler,

2.7. Sağlık hizmetlerine onaylanmış ulaşılabilirlik,

2.8. Kent merkezlerinde malların sürdürülebilir dağıtımı,

2.9. Şehir dışında çalışan şehir sakinlerinin oranı.

3. Kentsel yaşam kalitesi politikaları

3.1. Kentin direnci için planlama,

3.2. Kente ait değerlerin iyileştirilmesi, kent merkezlerinin ve kamu binalarının değerlerinin artırılması için programlar,

3.3. Verimli bitkiler ve meyve ağaçları kullanılarak sosyal yeşil alanların iyileştirilmesi ve/veya oluşturulması,

3.4. Kentsel yaşanabilirliğin artırılması,

3.5. Marjinal alanların tekrar değerlendirilip kullanılması,

3.6. Vatandaşlara ve turistlere yönelik interaktif hizmetlerin geliştirilmesinde bilgi ve iletişim teknolojilerinden faydalanılması,

3.7. Sürdürülebilir mimari için hizmet masası oluşturulması,

3.8. Kentin internet ağına sahip olması,

3.9. Kirleticilerin izlenmesi ve azaltılması,

3.10. Tele çalışmanın geliştirilmesi,

3.11. Kişisel sürdürülebilir kentsel planlanmanın teşviki,

3.12. Sosyal altyapıyı desteklemek,

3.13. Kamusal sürdürülebilir kentsel planlamanın teşviki,

3.14. Kent içindeki kullanışlı yeşil alanların verimli bitkiler ile değerlendirilmesi,

3.15. Yerel ürünlerin ticarileşmesi için alanların yaratılması,

3.16. Atölyelerin korunması ve değerlerinin artırılması – doğal/yerel alışveriş merkezlerinin yaratılması.

3.17. Yeşil alanlarda kullanılan beton miktarı.

4. Tarımsal, turistik, esnaf ve sanatkarlara dair politikalar

4.1. Agroekolojinin geliştirilmesi,

4.2. El yapımı ve etiketli veya markalı esnaf/sanatkâr ürünlerinin korunması,

4.3. Geleneksel iş tekniklerinin ve zanaatların değerinin artırılması,

4.4. Kırsal bölgede yaşayanların hizmetlere erişimini artırarak kırsal bölgelerin değerini arttırmak,

4.5. Kamuya ait restoranlarda (okul kantinleri, aş evleri vb) yerel, mümkünse organik ürünlerin kullanılması,

4.6. Kişisel kullanımda ve yemek sektöründe tat eğitimlerinin verilmesi ve mümkünse organik yerel ürünlerin kullanılmasının teşvik edilmesi,

4.7. Yerel ve geleneksel kültürel etkinliklerin korunması ve değerlerinin artırılması,

4.8. Otel kapasitelerinin artırılması,

4.9. Tarımda GDO kullanımının yasaklanması,

4.10. Önceden tarım için kullanılmış alanların kullanımı hakkındaki imar planları için yeni fikirlerin varlığı,

4.10. Önceden tarım için kullanılmış alanların kullanımı hakkındaki imar planları için yeni fikirlerin varlığı.

5. Misafirperverlik, farkındalık ve eğitim için planlar

5.1. İyi karşılama,

5.2. Esnafın ve operatörlerin farkındalıklarını arttırmak,

5.3. Yavaş güzergahların mevcut olması,

5.4. Önemli yönetsel kararlara tabandan tavana katılım sürecini sağlayacak aktif tekniklerin benimsenmesi,

5.5. Eğitimciler, yöneticiler ve çalışanların Cittaslow temaları hakkında sürekli eğitim görmesi,

5.6. Sağlık eğitimleri,

5.7. Yöre halkına Cittaslow'un anlamı hakkında sistematik ve kalıcı eğitim vermek,

5.8. Cittaslow üzerine yerel yönetim ile çalışan derneklerin aktif varlığı,

5.9. Cittaslow kampanyalarının desteklenmesi,

5.10. Cittaslow logosunun internet sayfasında ve antetli kağıt üzerinde kullanımı,

6. Sosyal uyum

6.1. Azınlıklara yönelik ayrımcılığa karşı çalışmalar,

6.2. Farklı etnik kökene sahip insanların aynı mahallede yaşaması,

6.3. Engelli kişilerin entegrasyonu,

6.4. Çocuk bakımının desteklenmesi,

6.5. Genç neslin istihdam durumu,

6.6. Yoksulluk,

6.7. Toplumsal ortaklıklar/sivil toplum kuruluşların mevcudiyeti

6.8. Farklı kültürlerin entegrasyonu,

6.9. Politikaya katılım,

6.10. Belediyenin kamu konut yatırımı,

6.11. Gençlik faaliyetlerinin yürütüldüğü bir alanların ve bir gençlik merkezinin mevcudiyeti,

7. Ortaklıklar

7.1. Slowfood aktiviteleri ve kampanyaları için destek,

7.2. Doğal ve geleneksel yiyecekleri Slowfood veya diğer kurumlar ile desteklemek,

7.3. Eşleştirme projelerini desteklemek ve geliştirmekte olan ülkelerin Cittaslow ve Slowfood felsefelerinin yayılmasını da sağlayacak şekilde gelişmeleri için işbirliği yapmak,

Kriterler yavaş felsefesinin bir kente yayılmasını veya mevcut yavaş özelliklerinin belirtilmesi perspektifiyle hazırlanmış. Kriterlerin kötü uygulamaların yasaklanmasını değil iyi uygulamaların teşvik edilmesinin öngörüyor ve sürdürülebilir kalkınma açısından bütünlük bir anlayış söz konusu.

Örneğin öncelikle kentin üretiminin artırılması gerekiyor, bu üretimin sonucu ortaya yerel markaların ortaya çıkması geleneksel üretim yöntemlerinin benimsenmesi gerekiyor.

Bu ürünlerin satılabileceği yerlerin oluşturulması gerekiyor. Yerel yemeklerin tespit edilip bunların lokantalarda sunulması gerekiyor. Doğanın ve tarihin korunması ve tanıtılması gerekiyor.

Daha sonra kente gelen turistlerin kenti tanıyabileceği tur güzergahlarının, bilgi alabilecekleri turizm ofislerinin olması gerekiyor. Yani aslında kriterler bir kenti geliştirmek isteyen herkesin atması gereken adımlardan oluşuyor.

Bir yandan tarımı, el sanatlarını geliştirirken bir yandan bunların markalaşmasını ve satılabileceği yerlerin oluşturulması gerekiyor.

Yerel halkın bu gelenekleri, yerel yemekleri, el sanatlarını koruyabilmesi ve devam ettirebilmesi için bunlardan gelir elde etmesi gerekiyor. Bunun için kente gelen ziyaretçilere bu ürünlerin sunulması gerekiyor. Bunun için de satış yapılabilecek alanlar oluşturulması gerekiyor.

Cittaslow birliğinin dünya çapında 262 üyesi var. Bu kentlerin hiçbirisi mükemmel değil.

Her kent kendine has sorunlarla uğraşıyor, her kentin kısıtlı kaynakları var ve hepsinin nüfusu 50 binin altında. Ama bu kentler kendi sorunlarına çözüm ararken birbirlerinden yararlanıyorlar. Seferihisar'da kurulan çocuk meclisi Avustralya'daki bir kent için örnek oluyor, Portekiz'de okullarda Cittaslow eğitimi verilmesi Kore'deki bir kent için örnek oluyor.

Aslında Cittaslow'un önemi burada yatıyor. Sakin şehirler bütün dertlerini çözmüş kentler değil, bu dertleri çözerken kentinin geleceğini, kent sakinlerinin mutluluğunu düşünerek çözüm arayan kentler.

5 yıldızlı bir otelin açılmasındansa halkın yönettiği ev pansiyonlarını teşvik etmek isteyen kentler, kent meydanında hamburgerci yerine yöresel köftenin satılmasının isteyen kentler, süpermarketten değil kendi ağacınının zeytinini yemek ve ziyaretçilere sunmak isteyen kentler.



Utrecht'te Dünyanın En Büyük Bisiklet Parkı İnşa Edildi

Ector Hoogstad Architecten, Utrecht'in merkez tren istasyonunun altına 12.500 bisiklete ev sahipliği yapacak dev bir bisiklet parkı tasarladı. Bisiklet parkının projesi 2011 yılında sonuçlanan bir yarışma ile elde edilmişti.



Üç katlı bisiklet park yeri meydanın altında yer alıyor. Ector Hoogstad Architecten tarafından tasarlanan proje, kolaylık, hız ve güvenlik temelleri üzerine kurulu.

Bisiklete binme ve bisikletten inmek için şeritlerin yanında yer bırakılmış. Hafif eğimli rampalar, park alanlarını farklı seviyelere bağlıyor. Duvarlar, yönlendirme amaçlı renk kodları ile ayrılmış ve elektronik sinyaller boş park yerlerinin konumunu gösteriyor. Bisiklet tamircisi, bisiklet kiralama yeri ve çeşitli kat yöneticileri gibi ek tesisler kullanıcıların her ihtiyacını karşılıyor.

Garajın içinde ham, endüstriyel bir estetik uyandıran brüt beton ve çelik; sıcaklık hissi vermek ve daha davetkar bir alan yaratmak için ise kimyasal işlem görmüş kereste de kullanılmış. Kamusal alanın üzeri ise merdiven kovaları ve tünneller vasıtasıyla parkın içine gün ışığını almak için camla kaplı.

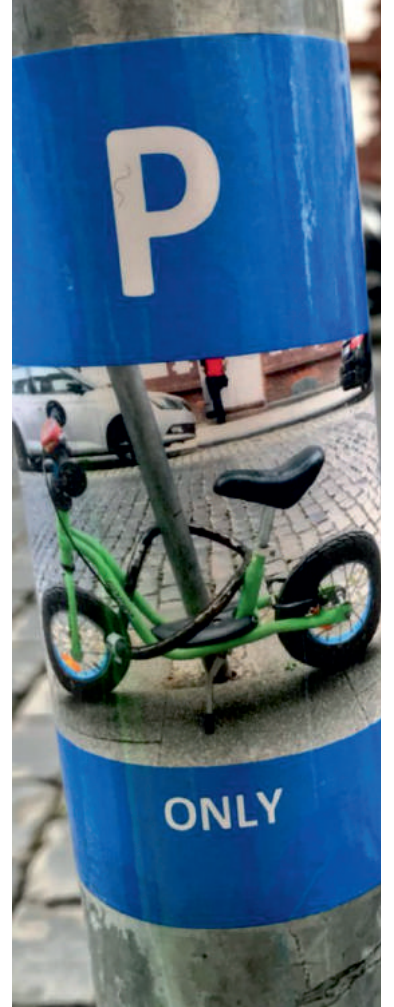
Park, Utrecht'in sürdürülebilir bir şehir olma amacının desteklenmesi ve merkez istasyon alanının yeniden geliştirilmesi projesinin bir parçası olarak yapılmış. Bisiklet parkının yanı sıra zeminin üzerine, bölge sakinleri ve ziyaretçiler için yeni ve canlı bir buluşma alanı olan dev bir gölgelik eklenmiş.

Ector Hoogstad Architecten, Sant & Co ve Royal Haskoning DHV ile iş birliği içinde tasarlanan proje, 2011 yılında davetli bir yarışma sonucu elde edilmişti. Projenin ilk aşaması Ağustos 2017'nin başında açılmış (6.000 bisiklet), 2019'da tamamen tamamlandığında 12.500 bisikletle bir dünya rekoruna sahip olacak.



Bisikleti İçin Kendisine Özel Bir Park Alanı Var

Onun ve Puky marka bisikletinin şehirde çok fazla hayranı var.



Christie Dietz'in 4 yaşındaki oğlu hemen her gün bisikletini aynı noktaya park ediyor. Pedalı olmayan başlangıç bisikletini annesiyle dolaştığı yerlerdeki lambalardan birine kilitliyor. Almanya'nın Wiesbaden şehrinde onun gibi birçok çocuğun annesi ve babasıyla bisiklete binip dışarıya kilitlemesi nadir bir manzara değil.

Pazartesi sabahı güne başlamaya hazırlanırken çok nazik bir sürpriz ile karşılaşırlar. Birisi parlak yeşil bisikletinin-

fotoğrafını çekerek buranın sadece bu bisikletin park yeri olduğunu belirten bir çıkartmayı elektrik direğine yapıştırır. Direk üzerinde oğlunun bisikletinin resmini gören anne bu durum karşısında çok mutlu olduğunu belirterek, bu düşünceli hareketi yapan kişinin jesti karşısında duygulanır.

Kendisi gibi bisiklete binen kocası ve Dietz yolda bisiklet sürmenin tehlikeleri konusunda endişe duysalar da, çocuklarının bisiklet sürmeyi öğrenirken gös-

termiş olduğu özgüven ve dikkat nedeniyle rahatlar. Yakın zamanda 5 yaşına girecek olan oğullarının hediyesinin yeni bir bisiklet olacağını düşünüyorlar.

Dietz, Tweet'inin çektiği yoğun ilginin başdöndürücü olduğunu söylüyor. Dünya etrafındaki insanların yüzüne tebessüm getirmesinden dolayı mutlu olduğunu da ekliyor. Güncelleme için de yeni bisikletinin yine yeşil olacağını söylüyor ki aynı park yerini kullanabilsin.



Prof. Dr. Haluk GERÇEK

İTÜ İnşaat Fakültesi
Emekli Öğretim Üyesi

Yürümek ve Yürünebilir Kentler Üzerine

Yürümek ve Yürünebilir Kent

Frederic Gros, "Yürümenin Felsefesi" adlı kitabının girişinde "Bir kez ayakları üstünde dikildi mi, olduğu yerde kalamaz insan." der. Bir ulaşım etkinliği ya da kentsel yaşam hakkı ve özgürlüğü olarak yürümek, kentlilerin en temel haklarından birisidir. Kamusal mekanların yaya öncelikli olarak, evrensel, çağdaş tasarım ilkelerine uygun biçimde düzenlenmesini istemek temel bir kent hakkıdır.

2050 yılında dünya nüfusunun %70'inin kentlerde yaşaması beklenmektedir. Kentlerin daha sağlıklı, eşitlikçi, güvenli ve yaşanabilir olması için "yürünebilirlik" en temel ölçütlerden birisidir. 1988 yılında Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilen "Yaya Hakları Bildirgesi", "Yayanın; fiziksel ve ruhsal sağlığını korumaya uygun koşullar sunan kamu alanlarının nimetlerinden özgürce yararlanma ve sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı vardır." maddesi ile başlamaktadır.

"Yürünebilir kent" kavramı çağdaş kent ve ulaşım planlamasının en temel kavramlarından birisidir. Yürünebilir bir kent, yürünebilirlik özelliğini kentsel yapı içine yerleştirecek biçimde tasarlanmış ya da

uyarlanmış, yürümeyi günlük bir ulaşım seçeneği olarak sunabilen bir kenttir. Yürünebilir bir kent, kamusal mekanları, çocuklar, kadınlar ve tüm dezavantajlı gruplar başta olmak üzere, herkesin bağımsız, rahat, güvenli ve kesintisiz olarak hareket etmesine uygun hale getirilmiş bir kenttir.

Kentlerde tüm yolculuklarımız yürüme ile başlar ya da biter. Kentsel yolculukların önemli bir bölümü ise yalnızca yaya olarak yapılan yolculuklardır. Son yıllarda yapılmış ulaşım planlaması çalışmalarında toplanan verilere göre, günlük yolculukların İstanbul'da % 45'i (2017), İzmir'de % 37'si (2015) ve Eskişehir'de % 41'i (2015) yaya olarak yapılmaktadır. Yürümek, aynı zamanda en ucuz ve kolay fiziksel etkinlik biçimidir. Yürümek, fiziksel ve zihinsel sağlığımızı iyileştirir. Dünya Sağlık Örgütü (WHO) yürümeyi bireylerin fiziksel etkinlik gereksinimlerine en çok katkı sağlayan etkinlik olarak tanımaktadır. Ne yazık ki ülkemizde kentlerin yürünebilir olduğunu söylemek mümkün değildir.



Beden ve Zihin Sağlığı ve Sağlıklı Bir Çevre İçin Yaya ve Bisiklet Ulaşımı
Fotoğraf : (Haluk Gerçek)

Yürünebilir Kentin Yaratılmasında Temel Adımlar

Yürünebilir bir kent nasıl yaratılabilir? Bu soruya verilecek yanıt ve seçilecek yaklaşımlar kentin bulunduğu yere, büyüklüğüne ve kültürel yapısına bağlı olarak değişmektedir. Ancak birçok kentsel alanda nitelikli bir yürünebilirlik sağlayabilmek için izlenecek temel adımlar şunlardır:

1. Tüm gruplara hizmet eden, kapsayıcı hareketliliği geliştirir,
2. Kentsel mekanların araçlar için değil insanlar için tasarlanması ve yönetilmesi,
3. Ulaşım ağlarının bütünleşik bir yapıya kavuşturulması,
4. Yürümeyi destekleyen arazi kullanımı ve mekansal planlama,
5. Yol güvenliğinin artırılması,
6. Suçların ve suç korkusunun azaltılması,
7. Yürümeyi daha çok destekleyen yönetim anlayışı,

8. Yürüme kültürünün geliştirilmesi,

Yürünebilir bir kent için anahtar göstergeler yoğunluk, erişilebilirlik ve kentsel etkinliklerin yürünebilir uzaklıklar içinde olmasıdır. Kompakt ve akıllı büyüyen kentlerde, karma arazi kullanımı planlaması ile iş, okul, alışveriş, sosyal ve kültürel etkinlikler yaya, bisiklet ve toplu taşıma ile erişilebilecek biçimde planlanmıştır.

Geniş, sürekli ve güvenli kaldırımlar ve yürüyüş yolları, güvenli yaya geçitleri, yürümeyi destekleyici sokak mobilyası ve peyzaj, azaltılmış ve yavaşlatılmış motorlu araç trafiği, kentsel mekanların araçlara değil insanlara göre tasarlanması yürünebilir ve yaşanabilir kentlerin temel öğeleridir.



Cadde Tasarımında Ulaşım Öncelikleri



Times Meydanı (Newyork) Yayaalaştırması

Son Söz

Kentler insanlar içindir. Kentsel yaşamda ana hedef insanların hareket özgürlüğünü sağlamak ve kentsel etkinliklere erişmelerini kolaylaştırmaktır. Kentlerde ulaştırma çözümleri taşıtların değil insanların hareketliliğini esas almalıdır. Günümüze kadar izlenen yanlış ve toplumsal maliyeti çok yüksek olan kentsel ulaştırma politikaları sonucunda şu konu artık açıkça anlaşılmalıdır. Otomobil ve kent birbirlerine uymayan mekan profillerine sahiptir. Kent-otomobil sarmalını çözmenin yolu, artan otomobil sayısı karşısında daha fazla yol, daha fazla otopark, daha çok katlı kavşak ve daha hızlı kent geçişleri yaparak kentleri otomobillere uydurmaya çalışmak değil, sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent için, otomobili kente uydurmaktır. Bunun için, yaya ve bisiklet ulaşımı ile toplu taşıma

sistemi geliştirilirken, otomobile ayrılmış kent mekanları da planlı biçimde azaltılmalıdır. Paris, Londra, Oslo, Newyork, Barselona, Milan gibi birçok kentte artık kentlerin merkez bölgelerine otomobil ve motorlu araç girişlerini kısıtlayan ve merkez bölgelerdeki otopark alanlarını azaltarak bu alanların yayalar, bisikletliler tarafından kullanılmasını sağlayan dönüşümler gerçekleştirilmektedir.

Dünyada ve ülkemizde gittikçe azalan mali kaynaklar göz önüne alındığında yapımı yıllar süren, pahalı, büyük projelerin gerçekleştirilmesi giderek zorlaşmaktadır. Bu nedenle, yaya ve bisiklet kullanımını geliştiren, düşük maliyetli fakat olumlu etkileri kısa sürede görülecek kentsel projelere öncelik verilmelidir. Bunun en son ve başarılı örneklerinden biri, Dünya Kaynakları Enstitüsü'nün (WRI) Kentler İçin Ross Ödülü'nün, 2019 yılında,

Dar es Salaam (Tanzanya) kentinin "Okul Alanı Yol Güvenliği Değerlendirilmesi ve İyileştirilmesi" projesine verilmesidir. Okula yürüyerek giden öğrencilerin trafik kazalarında yaralanmaları ve ölmelerini önlemek için ucuz, basit ve dünyanın her yerinde uygulanabilecek bu yaya güvenliği projesi, Eskişehir'in de yer aldığı beş finalist kent arasından ödüle değer bulunmuştur.

Frederic Gros'un "Yürümenin Felsefesi" adlı kitabından bir alıntı ile başladığım yürümek ve yürünebilir kentler üzerine bu yazımı bizden bir kitaptan küçük bir alıntı yaparak bitirmek istiyorum. Genç öykü yazarı Özgür Akkaya'nın, "Kapattık Kardeşim" adlı kitabındaki öykülerden biri "Mutlu Olduğunuz Kaldırımdan Yürüyün" başlığını taşıyor. Yaşadığımız kentlerde hepimiz mutlu olduğumuz kaldırımların çoğaltılması için çaba göstermeliyiz.



WRI 2019 Kent Ödülü: Okul Alanı Yol Güvenliği Projesi (Dar es Salaam, Tanzanya)



Doç. Dr. Hatice AYATAÇ

İTÜ Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik ve Yaya Olarak Seyahatin Yeniden Değerlendirilmesi

Günümüzün beliren bir gerçeği, şehir içi ulaşımında yürümenin unutulması, ihmal edilmesidir. Kentte yürümenin ve yaya olmanın yeniden öne çıkması gereğine dikkati çeken tüm paydaşlar kentlerin hareketlilik zincirinin tamamlanması konusunda yeniden organize olmanın gereğini vurgulamaktadır.

Birleşmiş Milletlerin "Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik için Planlama ve Tasarım" konulu güncel raporunda (UN&Habitat, 2013) mevcut ulaşım sistemlerinin doğal çevreye, sosyal çevreye etkileri ve ekonomik maliyeti ile olduğu kadar sağlıklı ve aktif kentsel yaşamdaki olumsuzlukları ile de değerlendirilmektedir. Sürdürülebilir kentsel hareketlilikte temel odak öncelikle insandır. Kaliteli, eşitlikçi, güvenli bir çevrenin sağlanması ise en temel hedeftir. Özellikle bireylerin günlük yaşamlarında düzenli hareketlerine olanak sağlayan, bisiklet kullanılabilen, en önemlisi yaya olabilmeye olanak veren fiziki çevre, altyapı ve kamusal mekanları ile birlikte planlanmalı ve tasarlanmalıdır (Ayataç, 2016).

Yürüme herhangi bir araca ya da ağıta ihtiyaç duymadan yapılabilen en basit harekettir. Yaya hareketi ise teknolojiden, iletişimden ve ulaşım araçlarından bağımsız gelişebilen bir insan aktivitesidir. Dolayısıyla kullanıcının kentsel çevre ile iletişim kurabildiği yegâne eylemdir.

Yaya olmak ve yürüyerek seyahat etmenin geçmişine bakıldığında, 17.yy sonuna kadar yürümek en önemli ulaşım ve seyahat aracıdır. İnsanların yaşam döngüsü neredeyse 7 km'lik bir alanda gerçekleştiğinden yaşam tarzına en uygun, ekonomik olan seyahat aracı yürümektir. Atlar ve atlı arabalar ancak zenginlerin tercihidir (Touneur

ve De-Boras, 2010). 18.yy ortalarında yerli üretim azalıp, ticaret ön plana çıktığında atlı arabalar artık uzun mesafeleri kat etmede tercih edilmiştir. Şehirlerde atlı arabalar ile taşımanın başlaması öncelikle yol yüzeylerini genişletmiş ancak maliyeti nedeniyle ve atlı arabaların yolları kirletmesi ile kullanımlarına sınırlama getirilmiştir. Bu kısıtlamalar şehirlerin yine yayalara kalmasına neden olmuştur.

19.yy kadar yürüme en temel ulaşım tercihidir. Ancak sanayi devriminin ardından yerleşme tercihleri ve banliyö yerleşmelerinin gelişmesiyle önce tren ardından tramvay öncelikli ulaşım aracı olmuştur. Bisiklet gibi alternatif ulaşım araçları 1860'da kullanılmaya başlanılmış, 19.yy sonuna kadar popülerliğini sürdürmüştür. 1875'de motorlu araçların ortaya çıkması ile başlayan arabalar 1940'lara kadar kentlerde giderek önemini ve yerini arttırmıştır. 2. Dünya savaşından sonra hızla gelen modernite sürecinde artık kentler tüm ulaşım altyapısını araçlara göre organize etmiştir. 1960'lı yıllarda neredeyse kentteki hane sahiplerinin yarısının araç sahipliği varken, şehirdeki seyahatlerde yürümenin oranı giderek azalmıştır. 1967'den 1994'e kadar geçen sürede tutulan ulaşımına bağlı istatistiksel verilere göre kentlerde yürüyerek seyahat etmenin mesafeye dayalı ölçümünün bir yılda kişi başına neredeyse 569 km den 226 kilometreye (600 m / kişi) azaldığı belirlenmiştir (Jou, 2011). Ve günümüzde petrole bağlı ulaşımın çevreye ve şehirlere verdiği tüm olumsuz etkiler karşısında yaya olmanın ve yürümenin önemi bir kez daha tartışılmaya ve değerlendirilmeye başlanılmış, yeni bin yıl ile birlikte sürdürülebilir kentsel gelişmede yayaları doğrudan merkeze alan master planlar ve eylem planları geliştirilmiştir.

Sağlıklı, Güvenli Çevre ve Yerel Uygulamalar

Bugün yaya olmak ve yürümek sürdürülebilir kentsel gelişmenin kamu sağlığının korunması, sağlıklı, güvenli ve paylaşılan kamusal mekânlara erişmek gibi hedeflerinde çok önemli bir yerdedir.

Londra, Paris, New York, Tokyo ve Kopenhag neredeyse kentsel mekana dayalı tüm plan ve programlarını yaya öncelikli olarak belirlemektedir. "Yaya planı", "herkes için yürüme" kapsamında geliştirilen tüm plan ve programlarda yürüme alışkanlığı üzerinde vurgu yapılmaktadır. Cenevre kenti bu konuda bir yol haritası belirlerken diğer Avrupa kentleri de onu izlemiştir. 30 yıla yakındır Fransa'nın Chambéry kenti kamusal mekânda yaya-taşıt dengesine odaklanan bir programı uygulamaktadır. Özellikle okul bölgelerinde yaya güvenliğini sağlamak, farklı ulaşım tercihleri arasındaki ilişkiyi dengeli bir biçimde kurgulamak, mahallelerdeki trafik hızını 30 km/ saate düşürmek gibi önlemler alınmaktadır (MEEDDAT, 2008). Fransa ulaşım master planını geliştirirken özellikle çocukları sürece dahil ederek yürümek ve bisiklet kullanmak gibi alternatif ulaşım tercihlerini öne çıkartmaktadır. Bu planların öngörüsü ulaşımı keyifli ve kolay hale getirmek, mekân ve kullanıcı arasındaki ayrışmayı en aza indirmek ve bireyin toplumsal huzurunu teşvik etmek ve gözetmektir. Özellikle kentte yaşayan grupların fiziksel ve psikolojik yaşam kalitesini geliştirmek ve arzulanan seviyeye getirmek gerekli görülmüştür (Beaudoux ve Deleu, 2010).

Londra yürüme planı - Walking Plan for London, 2018- Londra kent yönetiminin yaya dostu bir hedefle geliştirdiği bir plandır. Londra Yürüme Planı¹ tüm yerel sivil organizasyonlar destek vermektedir. Kentli için kenti yeniden kurgulamak amacıyla gelişen bu planda aktif kullanılan çekici sokakların tasarlanması, ticarete, tüm kentsel hizmet ve servislere güvenli, trafikten uzak ve yerel ulaşım araçlarıyla entegre ve tabi ki yürüyerek erişebilmek önerilmektedir. Bu planın öncelikli hedefleri aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır;

Birincisi: Metro dışında yolculuk yapan yolcuların %10'unu kazanmak ve bu yeni kullanıcıyı araçla yolculuk etmekten vazgeçirmektir.

İkincisi: Seyahatlerinde yürümeyi tercih eden yolcuların %10'unun yürüdükleri seyahat süresini kişi başı 3 km'ye arttırmaktır.

Üçüncüsü: Londralıları yürümeye teşvik etmektir.

Paris'te RATP planı da aynı paralelde yapılandırılmıştır. Özellikle çocuklarda obeziteye engel olacak sağlıklı bir ulaşım türü olarak yaya ulaşımını teşvik etmektedir. Fransa'da hem sağlık hem de eğitimden sorumlu bakanlıklarında desteklediği önleyici politikalarından birisi de her gün en az 30 dakika hızlı yürüyüştür.

Belçika 2003 yılında "Street Code" uygulamasını geliştirmiştir. Bu uygulama 2008'de Fransa da uyarlanmıştır. Ulaşım Kodu günlük trafikte en güçlüden en zayıfa kadar kamyonlar

/ arabalar, arabalar / iki tekerli arabalar ve diğerleri tüm ulaşım araçlarını tanımlamaktadır. Özel araçlar şehir trafiğinin merkezindedir (Beaudoux ve Deleu, 2010).

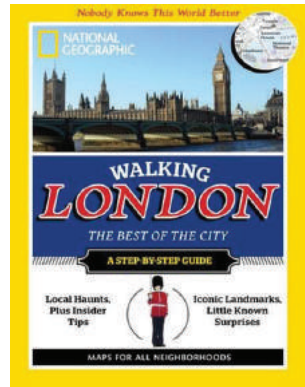
Kentli Yayalar için geliştirilen bu yeni tanımlamalar ve modellerde yürümek bir ulaşımdır. Kentsel hareketlilik zincirinde yayalar kentin gerçek anlamını verir. Bu nedenle kentsel hareketlilik ile doğrudan ilgi kurar. Yayaların araçlarla karşılaşması kamusal taşımacılığın kalitesini arttıracaktır.

Yaya Kimliği ve Kültürü Yaratmak

Sosyal kimliği geliştirmek için insanları / kentlileri yürümeye teşvik etmek gereklidir. Ancak bu söylenildiği kadar kolay değildir. İlk olarak, diğer araç kullanıcıları örneğin, bisikletli, motosikletli, özel araç sahibi gibi bir kullanıcı kimliği olmalıdır. Buradaki en önemli gerçek yıllardır yürüyen bireylerin diğer araç kullanıcılarına göre bir kimliğinin tanımlanmamış olmasıdır. Son olarak kamu programlarında en hafif / yavaş ulaşım tercihi olarak bisikletle eş değerde bir kimlik tanımı yapılmıştır. Yayaların gerekleri ayrıca önemsenmiş ve tanımlanmıştır. Örneğin Zürih kentinde 2003'den beri yayaların bireysel olarak özgünlüğünü güçlendirmek amacıyla "yürüyüş kültürü" isminde yıllık olarak yürütülen bir kampanya düzenlenmiştir. Bu tür programlar "araçsız bir gün", "beyaz gece" gibi sloganlar ile farklı ülkelerde de gündemdedir. Bu kültüre özel bir logo tasarımıyla İsviçre, Cenevre ve Almanya, Nürnberg kentinde yeni uygulamalar geliştirilmiştir.



Londra kenti için Yürüme Haritaları ve yürüyen Londra



1-) Londra belediye başkanı yürümek, bisiklete binmek ve kamu taşımacılığı bütünündeki ortak paylaşımlı ulaşımın bugün % 63 oranında iken 2041 yılında % 80 olmasını öngörmektedir. Yürüme Eylem planı günlük olarak bir yerden diğerine yürünerek yapılan seyahati de 2024 yılında 7.5 milyona taşıma hedefindedir. Aktif seyahat merkezleri özellikle metro istasyonlarında yürümeyi kolaylaştırmaktadır.



Almanya – Nürnberg Kenti

Yaya kimliği ve kültürünü yaratmak için yürümeyi teşvik etmek ve bu dinamik hareketi sembolize etmek gerekmektedir. Bu "Walk 21" konferansının da önemli bir motivasyonudur. Bu konferanslar 2000 yılından itibaren uluslararası kapsamda yürümek eylemine odaklanmakta ve özellikle yaya olma kültürünü tanımlamaktadır.

Yürümeyi Kolaylaştırmak,

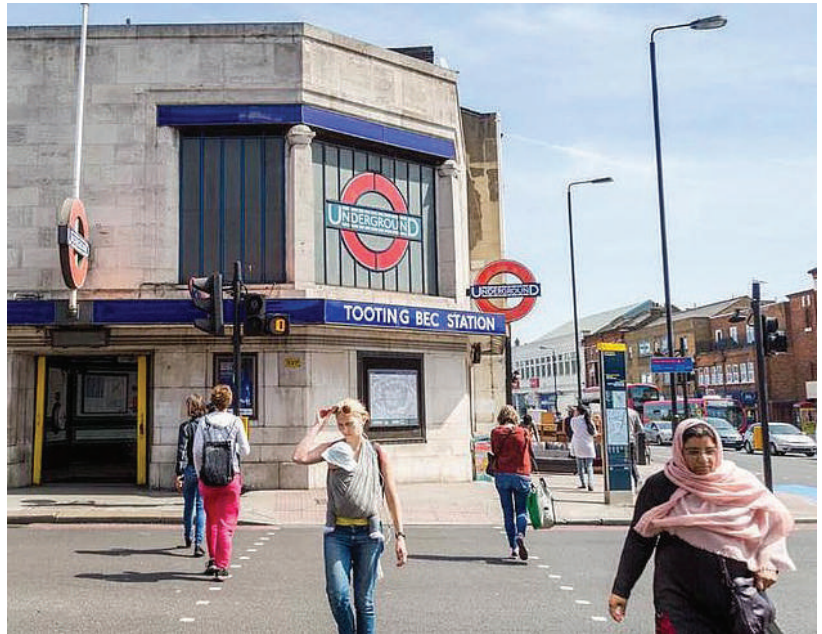
Yaya olarak seyahat ve yürümeyi kolaylaştırmak çeşitli kentsel uygulamalar ile mümkün olabilir. Kamusal mekânların paylaşılabilir olması, araç ile ulaşımın dengelenmesi bu çözümlerden birisidir. Örneğin İspanya'da San Sebastian kentinde araç park alanının ücretli olması, yürüme rotasındaki yeşil ışık sisteminin yaya hızına göre planlanması ve daha akıcı bir yürümeye olanak vermesi, yürümenin konforlu hale getirilmesine önemli bir destek vermiştir. Toronto'da yaya geçkinlerinde yayalar için kalan süre geri sayım ile gösterilmektedir. Benzer şekilde geçici ve kalıcı yayalaştırma uygulamaları ile şehir alanlarına değer katmak yürüme alanını genişletmek mümkün olabilir. Seul / Kore'de araç yolunun 6 izi konforlu yürüme alanına bırakılmıştır. Fransa'da belli caddeler cumartesi günleri trafiğe kapatılmaktadır.

Güvenli rotaları oluşturmak ve yaya geçişlerini yaratmak için diğer araçlarda kullanılmaktadır. Temizlik ve güvenlik yaya yürümeye teşvik eden en önemli faktörlerdendir. İyi aydınlatılmış, düzenli kaldırımlar, yeşil alanlarla desteklenmiş konforlu alanlar (Larissa, Yunanistan), yayaların gerektiğinde oturma alanlarını, korunaklı alanları bulabildiği güzergahlar (Villeneuve d'Ascq, Fransa) yürümeye teşvik edicidir.

Yayalar İçin Yeni Teknolojiler

Yayalar için bilgilendirici ve yönlendirici sistemler seyahati kolaylaştırır. Amsterdam, Hollanda'da Seyahat Planlama Asistanı (PTA) yayalar için mesafeyi, zamanı, gerekli olan ulaşım alternatiflerini hatta diğer ulaşım tercihleri ile ilgili bilgileri de vermektedir. Bu bilgiler yayanın günlük ajandası ve programı ile ortak bir veri olarak kullanılabilirliği için yayanın acele etmesi ya da zamanında hedefine ulaşmasında yönlendirici ve uyarıcıdır. Japonya'da özellikle giderek yaşanan nüfusla birlikte teknoloji tabanlı yaya asistan uygulamaları yaygınlaşmıştır. Okunabilir Londra uygulaması da yayalar için yönlendirme, işaret, harita gibi yardımcı bilgileri paylaşmaktadır.

Almanya'nın Nürnberg kentinde yürümeyi kolaylaştırmak için konforu artırıcı destek hizmetler; şemsiye ve puset kiralama, kiralık eşya ofisi, ağır ve hacimli paketleri bırakma ve teslimat birimleri gibi yayaları destekleyici hizmetler sunulmaktadır (Beaudoux ve Deleu, 2010). Bir diğer yürüme asistanı uygulaması² çocuklar için kullanılan yaya otobüsü uygulamasıdır.



İngiltere- Londra Kenti

content.tfl.gov.uk/mts-walking-action-plan.pdf

2-) 1976'da Danimarka'da güvenli okul rotası kapsamında bir programla başlatılmış; 1997'de Amerika'da "Hadi okula yürüyalım" günlerine dönüşmüştür. Bu yaklaşım 2008'de Fransa'da sağlıklı bir nesil için "Yaya otobüsü" olarak kurgulanmıştır. 31 yaya otobüsü uygulamasına bugüne kadar 797 aile, 1.028 çocuk katılmış ve her hafta 409.5 kilometre yürünmüştür (<http://carapattes.org/wakka.php?wiki=Accueil>)



Yaya Otobüsü uygulaması, Fransa, <http://carapattes.org/wakka.php?wiki=Accueil>

Yaya olarak seyahat kentsel hareketlilik zincirini yeniden düşünmek için iyi bir fırsattır

Kamu taşımacılığını kullananlar aynı zamanda yayalardır. Kentsel ulaşım ağı gözlenmeli, anlaşılmalı ve kullanıcıları için seyahati kolaylaştırılmalıdır. Ancak bu süreçte yayaların istediklerini yapabilmesine fırsat oluşturmak ve yayaları desteklemek gerekmektedir. Kentlerin sürdürülebilir geleceğinde yayalar kendi özel rotalarını ve seyahatlerini düzenleyebilmelidir. Yerel yönetimler özellikle yaya öncelikli ulaşımı desteklemeli ve yürümeyi teşvik edecek mekânları geliştirebilmelidir. Aktif kamusal yaşam (Ayataç, 2018) ve yürünebilirlik kentlerimizin gelecek hedefleri arasında gerek insan sağlığı gerekse kentlerin canlı ve yaşanabilir olmasında öncelikli ve hatta ilk sıradaki hedefi olmalıdır.



Okul Yolu Programı, İngiltere
content.tfl.gov.uk/mts-walking-action-plan.pdf

Kaynaklar

Ayataç,H., 2018 Aktif Kamusal Yaşam ve Aktif Kamusal Mekanlar, Şehir ve Toplum Dergisi, Engelsiz Kent, Engelsiz Yaşam Özel sayısı, Sayı 11, 29-46, ISSN 2564-7067 .

Ayataç,H., 2016 Kentsel Ulaşım Planlaması ve İstanbul, İTÜ Vakıf Dergisi, Sayı 71, s.31-35.

Beaudoux M.C., Deleu H., 2010 Point of View, Mobility and Population Ageing, Transdev Lab, March 2010 www.transdevlab.com/Pointdevue_Senior_anglais.pdf

Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik için Planlama ve Tasarım konulu raporu, 2013, <http://unhabitat.org/planning-and-design-for-sustainable-urban-mobility-global-report-on-human-settlements-2013/>

Jou K.,K., 2011, Pedestrian Areas and Sustainable Development, World Academy of Science, Engineering and Technology International Journal of Architectural and Environmental Engineering, Vol.5, No. 5. 228-235.

London Walking Action Plan Report, 2018. Making London the world's most walkable city, Mayor of London, Transport for London. content.tfl.gov.uk/mts-walking-action-plan.pdf

MEEDDAT, 2008 "La démarche code de la rue en France. Premiers Résultats", October 2008

Tourneur, M.L., De-Boras, S., 2010 Point of view, Urban Mobility, Bringing Back Pedestrian Travel, Mobility Lab, October 2010.

http://www.transdevlab.com/Pointdevue_Marche_anglais.pdf

<http://carapattes.org/wakka.php?wiki=Accueil>



Kentsel yaşam alanlarına yürüyerek ulaşılabilir ve toplu taşıma ile desteklemelidir. Londra, 2018 Yürüme Eylem Planı, content.tfl.gov.uk/mts-walking-action-plan.pdf



**Süveyda BAYRAKTAR
ATAGÜR**

Peyzaj Mimarı
Kentsel Tasarım Uzmanı



**Prof. Dr.
Hayriye EŞBAH TUNÇAY**

İstanbul Teknik Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Peyzaj Mimarlığı Bölüm Başkanı

Eşit Öncelikli Kamusal Alanlar: Paylaşımlı Mekânlar

Sokaklarımız motorlu taşıt kullanımı baskın alanlar oldukça mekânsal özelliklerini yitirmekte, kullanıcılar arasındaki etkileşim de azalmaktadır. Bu durumun her ne kadar güvenli hareket alanı sağladığı düşünülse de konu kamusal bir alan olduğunda, mekân kullanıcıları arasındaki etkileşimin düzeyi de dikkat edilmesi gereken bir unsur olarak ön plana çıkıyor. Mahallelerimiz araç yolları ile kesiştiğinde, kamusal alanda yaya hareketi de olumsuz etkilenmektedir. Trafiğin artışı ile yolların genişletilmesi, çoğu yolların konut alanlarını kesecek şekilde inşa edilmesi, şehir merkezlerinin bölünmesine sebep olmaktadır (1). Yayaların kendilerine ayrılan alanlar ve geçiş noktaları haricinde hareket özgürlüğünün olmaması, kentsel çevredeki insan ölçeğinin zarar görmesi ile sonuçlanmaktadır. Bu nedenle ayrışmanın olmadığı, yeni bir yaklaşıma ihtiyaç duyulmuştur. Bu durum; tüm kullanıcıların eşit öncelikli olduğu, sokak ve caddelerin mekân hissi oluşturan kamusal alanlar olarak yeniden ele alındığı “paylaşımlı mekân” kavramının temelini oluşturmaktadır.

Paylaşımlı mekânlar; yaya, araç ve diğer yol kullanıcılarını geleneksel sokak elemanları olan işaretler, trafik ışıkları, yaya yolu ayırıcıları, yol işaretleri ve bordürlerden arındırarak bir araya getiren kentsel tasarım ve trafik mühendisliği konseptidir (2). Paylaşımlı mekânların temel hedefleri şunlardır:

- Mekân oluşturma: Sokaklar alanda zaman geçirecek kullanıcıları çeken çevre kalitesi ve geniş sokak etkinlikleri ile daha iyi bir kamusal alan kullanımı sağlamalıdır.
- Yaya odaklılık: Yaya önceliği geliştirilmeli ve sokak boyunca özgürce yürünebilmeli, karşıdan karşıya geçilebilmelidir.
- Araç davranışında değişim: Motorlu taşıt ve sürücülerin alandaki mevcut baskınlığı düşük araç hız ve yoğunluğu ile azaltılmalıdır. Bu değişim araç sürücülerinin diğer yol kullanıcılarına karşı farkındalıklarını artırmalıdır.

- Ekonomik Güç: Yol alanı, çevredeki işletmelerin işleyişini ve refahını tamamlamalı ya da tersi olarak işle ilgili kullanıcıların varlığı kamusal alandaki etkinlik alan ve türünü artırmalıdır.

- Tüm kullanıcılar için güvenlik: Paylaşımlı mekânlar; bisiklet sürücüleri, yaşlılar ve çocukları da kapsayacak şekilde tüm kullanıcıları için daha güvenli bir çevre sağlamalıdır (3).

Paylaşımlı mekânın amacı insan etkileşimi ve sosyal davranışları motorlu taşıtları kısıtlama ya da yasaklamaksızın sağlayacak yüksek kaliteli kamusal alan oluşturmaktır (4).

Paylaşımlı Mekân Kavramı Nasıl Ortaya Çıktı?

Paylaşımlı mekânların temeli 1960'ların sonlarında Hollanda'nın Delft kentinde geliştirilen “woonerf” kavramına dayanmaktadır. İlk olarak Hollanda'lı trafik mühendisi Hans Monderman tarafından ortaya atılmıştır. Mahalle sakinlerinin yerleşim alanlarının hızlı trafik ile kesintiye uğrayarak güvensiz bir yer olmasından duydukları mutsuzluk, taş sokakların yerine kavisli yollar konulması fikrini geliştirmiştir. Bu hareket woonerf- ya da ‘konut alanı’ hareketinin başlangıcı olmuştur (5). Woonerf sokağın yayalar, bisikletliler, araçlar ile paylaşıldığı ancak yayaların öncelikli olduğu alanlardır. Sokak tasarımı hem zemin yüzeyden oluşur ve kaldırım ayrımı yoktur. Bu şekilde sokakların daha yaşanabilir, insanların birbiri ile etkileşime geçtiği ortak kullanım alanları olması hedeflenmektedir.

Woonerf kavramı Hollanda'dan farklı ülkelerde de uygulanmakta, kavram ile ilgili farklı isimler kullanılmaktadır. İngiltere’de konut zonu (home zone) olarak 1990'ların sonlarında geliştirilen yaklaşımda trafiğin rahatlatılması ve kazaların azaltılması konusuna odaklanılmıştır. Benzer şekilde Amerika’da ise hem konut hem de ticari sokaklarda uygulanabilen “paylaşımlı sokak” kavramı bulunmaktadır (5).

Paylaşımlı Mekânların Olumlu Etkileri

Paylaşımlı mekânların sağlık ve güvenlik, çevresel, ekonomik ve sosyokültürel faydaları bulunmaktadır. Düşük hız, daha az kaza ve yaralanma ile yol güvenliğini sağlamaktadır. İnsanların yürüyüş, bisiklet gibi motorlu taşıt harici erişime yönelmesi ise sağlıklı bir yaşamı desteklemektedir.

Çevresel özellikleri incelendiğinde; trafiğin daha az araç ile seyretmesi daha az sıkışıklık ile sonuçlanmakta ve CO₂ üretimini azaltmaktadır. Sokak ve caddeler trafik mühendisliği standartlarının yer aldığı bir alan olmasından ziyade daha basit ve az karmaşık alanlar olduğundan çekici ve ilgi uyandırıcı mekânlara dönüşmektedir. Kamusal alanın kalitesinin artması ile ekonomik canlılık oluşmaktadır.

Sosyokültürel özellikler ise paylaşımlı mekânların ölçülmesi en zor alanıdır. Bir şehri verimli ve heyecanlı yapan çeşitlilik ve değişim potansiyeli yoğunluğudur. İletişim fırsatı sunmayan caddeler daha az dostane alanlardır ve tanıdıklardan ziyade yabancılar ile doludurlar. Paylaşımlı mekânların tüm kullanıcıları eşit ve kapsayıcı sokaklar olması hareket ve değişim amaçlarına hizmet etmektedir (1).



Hollanda Drachten'da paylaşımlı mekan (Fotoğraf: Peter Bil'ak)

Mekân Nasıl Paylaşımlı Olur?

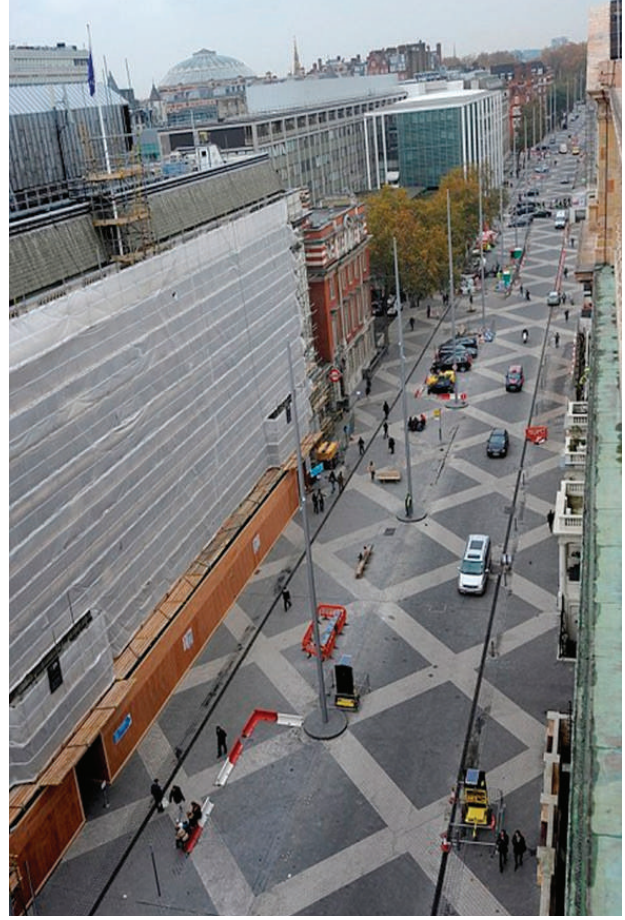
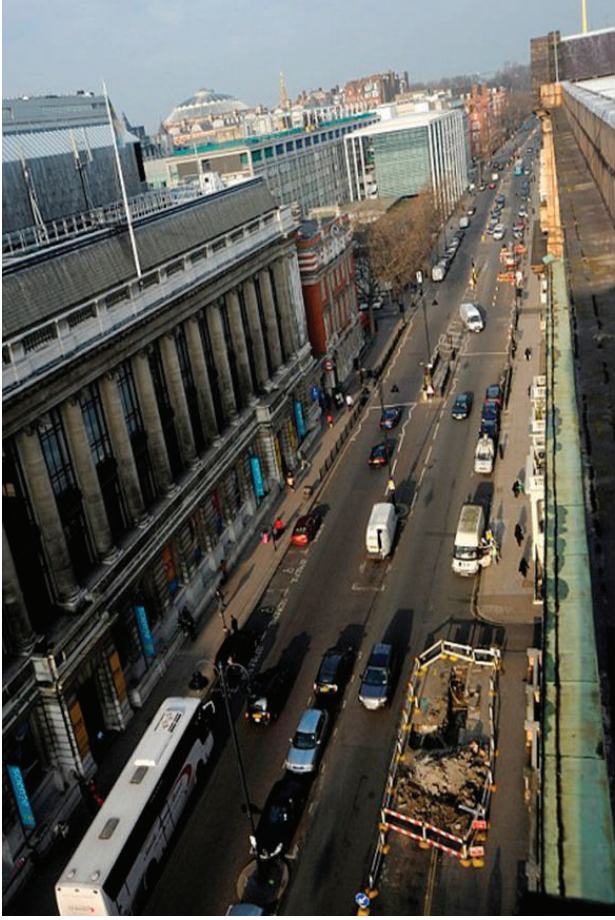
Alanda yüzey malzeme değişikliği yapılması, kaldırımların ve trafik levhalarının kaldırılması paylaşımlı mekânlarda yapılan başlıca uygulamalardır. Yapılacak düzenlemelerde paylaşımlı sokak girişinin net ve belirgin kılınma-

sı, çıkışta ise paylaşımlı mekânın bitişinin belirtilmesi önemlidir. Süreklilik arz eden bordür kaldırılmalı, yaya ve araç aynı yüzeyi paylaşmalıdır. Caddenin tasarımı, araç sürücülerinin görüş hatlarını bölmek amaçlı hafif dönüşler katmalı ve aynı zamanda insanları daha yavaş ve dikkatli bir şekilde sür-

meye teşvik edecek fiziksel ve görsel özellikler göstermelidir. Araç parklanmaları sürekli olarak değil, aralıklı olarak sağlanmalıdır, bu şekilde araç so-kağı domine eden öge olmayacaktır. Dış mekân mobilya ve peyzaj öğeleri ile kullanıcılar vakit geçirmeye teşvik edilmelidir (5).



New Road, Brighton, İngiltere (Fotoğraf: Gehl Architects).



Paylaşımlı Mekân Düzenleme Önce ve Sonrası: Exhibition Road, Londra, İngiltere

Paylaşımlı Sokak ve Caddelerde Kullanıcı Etkileşimi

“Paylaşımlı yüzey tasarımı” olarak da bilinen bu yaklaşımın etkileri kullanıcı gruplarına göre değişiklik göstermektedir. Yaya ve sürücüler arasındaki ayrım azaldıkça, kullanıcılar arasında meydana gelen etkileşim artmaktadır (6). Bu durum tüm kullanıcı gruplarını farklı yönde etkilemektedir.

Örneğin araç sürücüsünün bakış açısına göre; paylaşımlı mekânlardaki diğer kullanıcıların davranışları sürüşün nasıl olacağını belirlemektedir. Paylaşımlı mekânlar araç sürücülerini için her zaman farklılık gösteren ve sürekli daha fazla dikkat ve farkındalık gerektiren bir çevre oluşturmaktadır (6).

Bisiklet sürücülerini ise genel olarak paylaşımlı mekânlarda çok fazla dikkat edilmesi gereken unsur olduğunu bunun da sürüş keyfini azalttığını belirtmişlerdir (7).

Yaya kullanıcı grubuna bakıldığında ise paylaşımlı mekânlarda hareketin özellikle yaşlılar, çocuklar ve engelli bireylere göre farklılık gösterdiği görülmektedir. Bu noktadaki temel unsurların başında ise yayaaların özgürce hareket etmesini destekleyen erişilebilirlik ve güvenlik gelmektedir. Araç hızının düşürülmesi yayalar için daha konforlu mekânlar sunmakta, aynı zamanda mekânları daha güvenilir kılmaktadır (8). Ancak University and College Union’ın paylaşımlı mekânların ne kadar güvenli olduğu ile ilgili yaptığı çalışmada, özellikle araçların mekânın paylaşımlı olduğunu fark etmemesi sonucu hızını düşürmemesi ile yayaların güç durumda bıraktığı belirtilmiştir (9).

Sonuç

1960’lardan günümüze kentsel alanlarda yaygın kullanım bulan paylaşımlı mekânların sağlık ve güvenlik, çevresel, ekonomik ve sosyokültürel

faidaları olduğunu gösteren pek çok akademik ve profesyonel çalışma mevcuttur.

Günümüzde yaygın olarak tercih edilen yol düzenlemelerinde araç yolu, kaldırım, bisiklet yolu gibi alanların ayrıldığını, kullanıcıların kendilerine ayrılmış olan alan dahilinde hareket etmekte olduğunu görüyoruz. Cadde-sokak düzenlemelerinde yer verilen malzemeler, trafik ışıkları ve levhalar ile her bir kullanıcı grubuna özel uyarılar yapılmakta ve kullanıcıların kendi alanlarında hareket etmeleri dahilinde güvende olacakları anlaşıyor. Bu doğru bir düşünce sayılabilir ancak bu düzenlemede motorlu taşıt sürücülerinin daha avantajlı olduğu bilinmektedir. Bir diğer kullanıcının hareketini ön görmeyi en aza indiren trafik modlarının ayrıştığı bu düzenlemelerde; mekânı kullanan bireyler arasında etkileşimin düşük olması da bu durumun bir çıktısı olarak görülmektedir.

Paylaşımlı mekânın temel teorik bileşeni sokakta bir risk unsuru oluşturmaktadır. Paradoksal olarak bu yol güvenliğini artırır; belirsizlik artışı ve tehlike tüm yol kullanıcılarını daha dikkatli davranmaya zorlar. Sürücüler yavaşlamalı ve tüm yol kullanıcıları alan boyunca göz teması ve el işaretleri ile birbirleriyle etkileşim kurmalıdır (1). Ancak bu noktada görme engellilerin paylaşımlı mekânlardaki erişilebilirliği konusunda tartışmalar vardır. Göz teması kurulamaması, geleneksel sokak düzenlemelerinde yer alan işaret ve bordürlerin olmamasının görme engellilerin paylaşımlı mekânlarda hareketini kısıtladığı fikirleri ortaya konulmaktadır. Ayrıca, rehber köpek kullanımında köpeğin de aşına olmadığı bir alanda nasıl hareket edeceğini bilemediği ve bu kullanıcıların kendilerini paylaşımlı mekânlarda savunmasız hissettikleri belirtilmiştir (9).

Bu düşüncelerden farklı olarak, paylaşımlı mekânların farklı tasarımlar ile geliştirilebileceğini ve görme engelliler için de erişilebilir kılınabileceğini savunan çalışmalar da mevcuttur. Bu doğrultuda Hollanda'da ulusal ve uluslararası STK ve kamu kuruluşlarının katılımı ile rehber oluşturulmuştur. Döşeme, renk, yönlendirme ile ilgili konuların ele alındığı çalışma, paylaşımlı mekânların görme engelliler için uygun olması amaçlı tasarımcılara bilgi vermeyi amaçlamaktadır (10).

Paylaşımlı sokak ve caddelerin tüm kullanıcılara etkileşim olanağı sunması ve erişilebilir olması eşit öncelikli kamusal alanlar oluşturması adına önemlidir. Bu durum paylaşımlı mekânlar kavramının çok boyutlu ele alınmasını gerektirmektedir. Sokak ve caddelerdeki fiziksel düzenlemeler ve sınırlayıcı kurallar haricinde kullanıcıların birbirileri ile etkileşimlerinin değerlendirilmesine de ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle paylaşımlı mekânları tek bir kullanıcı grubu üzerinden okumak yerine tüm kullanıcı gruplarını dahil ederek okumak başarılı bir kamusal mekân oluşturmak adına önem taşımaktadır.

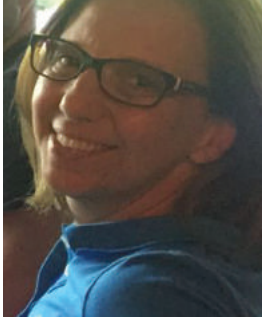
Kaynaklar

1. Gillies, A. (2009). Is the Road There To Share? Shared Space in and Australian Context. Tez Projesi. University of New South Wales.
2. Shared Space. (2005). Shared Space: Room for Everyone: a New Vision for Public Spaces. Friesland Province.
3. Karndacharuk, A., & Dunn, R. (2013, Mart). Analysis of Pedestrian Performance in Shared-Space Environments. Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board.
4. Havik, E., Steyvers, F., Kooijman, A., & Melis-Dankers, B. (2015). Accessibility of shared space for visually impaired persons: A comparative field study. The British Journal of Visual Impairment, 33(2), s. 96-110.
5. Collarte, N. (2012). The Woonerf Concept: Rethinking a Residential Street in Somerville. Tufts University .
6. UK Department for Transport. (2011). Local Transport Note 1/11: Shared Space. Londra: TSO.
7. Hembrow, D. (2008, Kasım 12). Shared Space in Haren. A view from the cycle path: <http://www.aviewfromthecyclepath.com/2008/11/shared-space.html> adresinden alındı.
8. PPS. (2015, Ekim 20). Project For Public Spaces. Aralık 27, 2017 tarihinde Streets as Places: <https://www.pps.org/reference/streets-as-places/> adresinden alındı.
9. UCU. (2016, Mayıs). Shared Space: how safe is it? Aralık 28, 2017 tarihinde University and College Union: https://www.ucu.org.uk/media/8143/Shared-space-how-safe-is-it/pdf/shared_space.pdf adresinden alındı.
10. Havik, E., & Melis-Dankers, B. (2012). Shared spaces for blind and partially sighted people: A challenge for designers. Aralık 28, 2017 tarihinde eccolo: <http://www.eccolo.nl/shared-space/english/#/home/> adresinden alındı.



Özge UZUN

Dokuz Eylül Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Yüksek Lisans Öğrencisi



Prof. Dr. Ebru ÇUBUKCU

Dokuz Eylül Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Yayalar İçin Çekici Güvenli Sokaklar

Yaratmanın Bir Aracı Olarak “Parklet”

Günümüz kentlerinde yaya olmak çoğu zaman bir eziyettir. Endüstri Devrimi ile kente motorlu taşıt kullanımı yaygınlaşırken kentler motorlu taşıtlar için tasarlanmaya başlanmış yayaların ihtiyaçları ve beklentileri hep ikinci plana atılmıştır. Artan motorlu taşıt sayısını nedeniyle taşıt izleri genişlemiş, yaya kaldırımları daralmış, yayanın sosyalleşeceği küçük meydanlar ya da parkların yerini otoparklar almıştır. Bir başka ifade ile, kentlerde motorlu taşıtların yayalara karşı üstünlüğü yöneticiler, kullanıcılar ve konunun uzmanları tarafından (plancılar ve kentsel tasarımcılar gibi) çaresizce kabul edilmiştir. Ancak, “Kendin Yap Kentleşmesi” veya “Taktiksel Kentleşme” olarak adlandırılan kentsel hareket ile kentlerdeki bu problemlere karşı vatandaşlar yerel problemler için yerel çözüm önerileri getirmeye, gerçekçi beklentilere dayanan düşük maliyetli çözümler önermeye ve kentte değişimi teşvik etmeye başlamıştır. “Taktiksel Kentleşme” hareketi yerel yönetim politikalarına tepki olarak ortaya çıktığı için yasa dışı olarak nitelendirilmesine rağmen yerel halkın isteklerini doğrudan yansıtmamasından dolayı zaman içinde yerel yönetimlerin kararlarını etkileyebilen ve yerel yönetimler tarafından kullanılan kentsel politikalara dönüşmüştür. Dolayısıyla vatandaşın bu olumlu hareketi uzmanlar, yerel yöneticiler ve sivil toplum kuruluşları tarafından desteklendiğinde daha yürünebilir sokakların da yaratılması mümkündür.

Taktiksel Kentleşmenin en çok bilinen örneklerinden olan araç park yerlerinin farklı kullanıcı gruplarına yönelik olarak tasarlanması ve kullanılması sağlayan “Parklet” projeleri de hem kamusal alan yetersizliği gibi kentsel ihtiyaçlardan hem de kentsel estetik kaygılarından dolayı ortaya çıkmış. Araç park yerinin vatandaşın keyifle kullanacağı bir alana dönüştürülmesiyle bir anlamda otomobilden alınan yer yayaya verilmiş, motorlu taşıt üstünlüğü hem işlevsel hem de görsel olarak azaltılmış, motorlu taşıtlara kent içinde en azından simgesel açıdan bir “dur” denmiş, yayanın varlığı hatırlatılmıştır.

“Parklet” kavramı farklı dokümanlarda şu şekilde tanımlanmıştır:

• **Pedestrian Action Plan (Santa Monica, Kaliforniya, ABD);** Kamusal alan bulunmayan ve/veya kaldırım alanları kısıtlı olan mahallelerde hem kaldırım genişliğini artırmak hem de mahalle sakinlerinin bir arada olabileceği kamusal alanlar oluşturmak için kullanılan küçük platformlardır.

• **NACTO (San Francisco, Kaliforniya, ABD);** Yol kenarındaki park yerlerini halka açık oturma alanlarına dönüştüren, toplum için bir buluşma merkezi oluşturan platformlardır.

• **Parklet Design Guide (Richmond, Virginia, ABD);** İnsanların mahallelerinde oturmalarına, eğlenmelerine olanak sağlayan; yeni yaya alanları ve halka açık alanlar yaratan iki veya daha fazla araç park yeri alanını kapsayan platformlardır.

• **Manual Operacional Para Implantar Um Parklet (Sao Paulo, Brezilya);** Yol kenarı park yeri olarak kullanılan alanlara yayaların kullanabileceği platformlar yerleştirilmesiyle halka açık bir kamusal alan oluşturulmak için kullanılan; bank, masa ve sandalyeler, şemsiyeleri bisiklet park yerleri ile donatılan geçici kaldırım uzantılarıdır.

Özetle, kamusal alanların geliştirilmesi ve güzelleştirilmesi için yerel halk, sivil toplum kuruluşları, yerel yönetimler arasında bir işbirliği kurularak parklet uygulamaları yolu ile şehir sokakları düşük bir maliyetle yeniden düzenlenebilir, çevre sorunlarına karşı ilginin artması (Yassin, 2019), kamusal alanın daha canlı ve dinamik algılanmasını sağlanabilir, toplumsal iletişimin arttırabilir ve yerel işletmelerin desteklenebilir ve yaya olmak teşvik edilebilir, (Littke, 2016; Lavine, 2012). Gelişmiş dünya kentlerinde artarak devam eden bu hareket ülkemizde de yavaş yavaş başlamaktadır.

Parkletler bulundukları alana göre farklı içeriklerde tasarlanabilir. İnsanların oturması, çevreyi izlemesi, yemek yemesi, sosyalleşmesi, okuması gibi birçok farklı aktivitenin gerçekleşmesini sağlayacak ekipmanları kapsayabilir. Tablo 1’de parklet uygulamalarında dikkat edilmesi gereken teknik özellikler verilmiştir:

Girişler	• Kaldırıma bakan tarafta olmalı • En az 90 cm genişlikte olmalı • Kaldırım döşemesi ve kaldırım yüzeyi aynı hizada olmalı • Parklet kurulmadan önce kaldırım fiziksel olarak iyileştirilmeli
Kurulum	• Kolay monte edilip, sökülebilmeli • Yol eğimi göz önüne alınmalı, düz bir zemin sağlanmalı • Boyuna eğimin en fazla %8,3, enine eğimin en fazla %2 olmalı • Parklet sabitlenmeli
Genişlik - Yükseklik	• Park Şeridinden geniş olmamalı (1.8m – 2.2 m) ve en az 2 aracın kaplayacağı park yeri uzunluğunda olmalı • Trafik şeridi ile arasında 45 cm mesafe olmalı • Hidrant ile arasında 4.5 m mesafe olmalı • Otobüs Durağı ile arasında 18 m mesafe olmalı • Malzeme yükleme alanları ile arasında 1.5 m mesafe olmalı • Kaldırım köşelerinden 15 m uzakta olmalı • Parkletlerden 1.2 m uzağa tamponlar koyulmalı • Yerden 15 cm yüksekte olmalı • Sürücü görüşünü engellemeyen en fazla 1.2 m uzunluğunda dikey elemanlara sahip olmalı • Trafik şeridinin olduğu tarafa en fazla 90 cm yüksekliğinde korkuluklar eklenmeli
Dayanıklılık	• Kaliteli malzemeden üretilmeli • Rüzgâra karşı önlem alınmalı • Su basmalarını önlemek için parklet önüne ızgara yerleştirilmeli • Parklet kenarına yerleştirilen korkuluklar insan ağırlığını taşıyabilmeli • Parklet zemini hareketli ve sabit yükleri taşıyabilmeli
İşaretler	• Parkletin halka açık olduğunu belirten yaklaşık 15x30cm genişliğinde tabela bulunmalı, kimlik hissini arttırmak için adı 30x60cm genişliğindeki tabelaya yazılmalı • Kamusal alan kurallarını gösteren uyarılar olmalı • Reklam tabelası içermemeli
Tasarım Elemanları	• Araçların parkletlere çok yakın park etmesini önlemek için tamponlar sabitlenmeli ve görünür refletör eklenmeli • Parkletlerin yerlerini belli edecek dikey elemanlar kullanılmalı, bu elemanlar sürücülerin görüşü açısını engellememeli • Parklet drenajı engellemeyecek yükseklikte kurulmalı ve ahşap, fayans, beton döşeme gibi yağmur suyunun akışına izin veren malzeme seçilmeli • Ücretsiz bisiklet park yerleri bulunabilir • Parklet yerine bağlı olarak bitişik cadde veya kaldırım renklendirilebilir

Parkletlerin doğru teknik özellikler ile uygulanması kadar, insanlar tarafından fark edilmesi ve benimsenmesi için doğru yer seçimi önemlidir. Yer seçiminde aşağıdaki kriterlere dikkat edilmesi beklenmektedir.

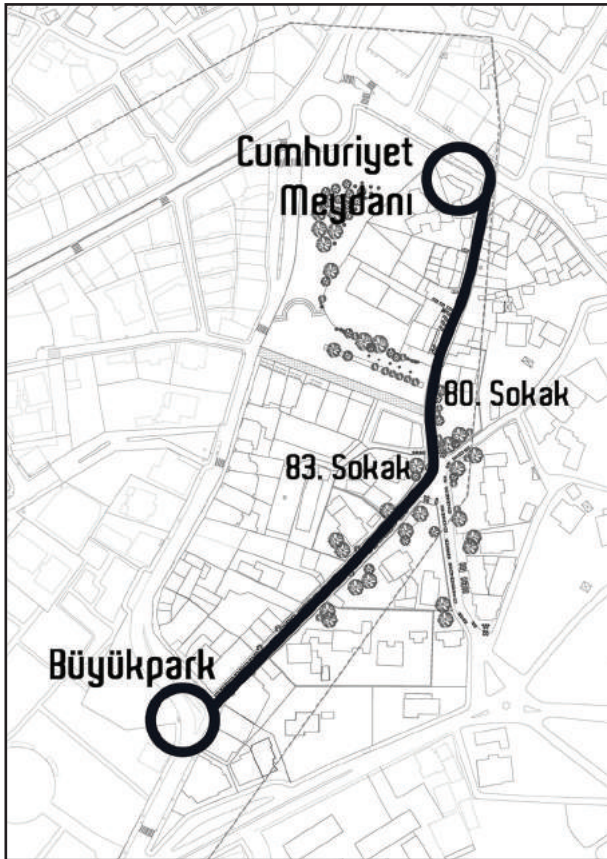
- Ticari kullanımların bulunduğu sokaklar ve konut yoğunluğunun olduğu sokaklar
- 40 km/s veya daha düşük otomobil hızının olduğu sokaklar
- Park şeridi olan sokaklar
- Yayalar tarafından tercih edilme potansiyeli yüksek olan sokaklar
- Dar veya sıkışık kaldırımların bulunduğu sokaklar
- Kamusal alan ihtiyacı olan sokaklar

Dokuz Eylül Üniversitesi, 2018-2019

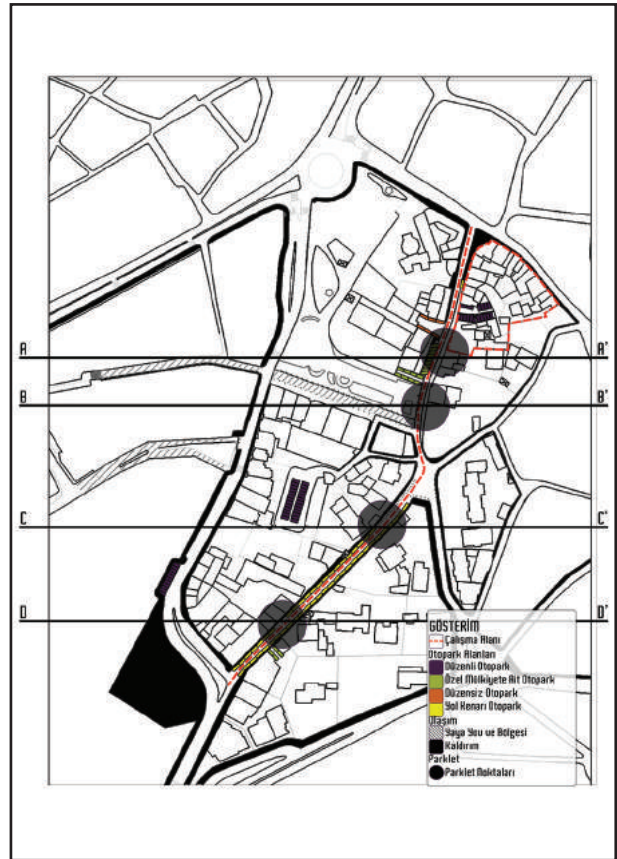
Bahar Döneminde Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Projesi kapsamında İzmir ili Bornova ilçesinde Erzene Mahallesi sınırı içinde yer alan 80. ve 83. Sokaklar'da potansiyel parklet uygulamalarının nasıl olabileceği konusunda öneriler geliştirilmesi hedeflenmiştir. Çalışma alanı olarak belirlenen sokak, Bornova Cumhuriyet Meydanı ve Büyükpark arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır ve toplam sokak uzunluğu 396 metredir (Şekil 1). Sokak boyunca 18 ve 19. Yüzyılda inşa edilen Levanten evleri bulunmakta, 18. Yüzyıldan kalan Santa Maria Katolik Kilisesi sokağın girişini tanımlamaktadır. Levanten evleri genellikle aile konutu olarak kullanılmaya devam etmekte, bazıları ise otel veya ticari yer olarak kullanılmaktadır. Çalışma alanı olarak belirlenen sokak ile Cumhuriyet Meydanı'nın arasındaki bağlantı hem 80. Sokağın girişinden hem de meydana da yer alan Kars Halil Atilla İlkokul önünde bulunan yayalaştırılmış so-

kaktan sağlanmaktadır. Dolayısıyla bu sokakların konumu itibarı ile yaya kullanım potansiyeli vardır ancak fonksiyon çeşitliliğinin yetersizliği, kaldırım ve taşıt yolu bakımsızlığı gibi nedenlerden dolayı sokak yayalar tarafından tercih edilmemektedir. Sokak üzerinde hiç kamusal mekan bulunmamakta ve trafik hızı düşük olmasına rağmen yalnızca otomobiller tarafından kullanılıyor olması ve yol kenarı park yerlerinin varlığı nedeniyle otomobil baskın bir sokak izlenimi vermektedir.

Mevcut durumu irdelemek üzere sokak çevresinde arazi kullanımı, ticari birimler ve nitelikleri, yayalaştırılmış sokaklar ve yaya potansiyeli, kaldırım durumu, otopark yerleri ve sayısı, toplu taşıma noktalarına erişime ilişkin analizler yapıldıktan sonra çalışma alanını da kapsayan "Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı" kararları da göz önüne alınarak parklet yerleri belirlenmiştir (Şekil 2).



Şekil 1. Çalışma Alanının Konumu (Mevcut Durum)



Şekil 2. Çalışma Alanında Belirlenen Parklet Alanlarının Konumu

Koruma Amaçlı İmar Planı kararlarına göre sokağın bir başında yer alan ticari birimlerin bulunduğu alanın ilkökulu alanı olarak planlandığı, mevcutta yalnızca Cumhuriyet Meydanına açılan 151. Sokak ve Süvari Caddesinin taşıt trafiğine kapatılan kısmı yayalara ayrılmışken plan kararı ile birlikte Fevzi Çakmak Caddesi, 78. ve 81. Sokaklarında yaya kullanımına ayrıldığı görülmektedir. Bu durum çalışma alanının bağlanan sokakları otomobil baskın cadde/sokaklar yerine yayalaştırılmış sokaklar haline getirmektedir.

Sokağın %77'sinde çift taraflı kaldırım bulunurken %10'unun tek taraflı kaldırım bulunduğu %13'ünde ise kaldırım bulunması nedeniyle parket uygulaması öncesinde kaldırımların sürekliliği ve genişliğinin imar planına göre düzeltilmesi önemlidir. Mevcut durumda Cumhuriyet Meydanı ve Gençlik Caddelerinde bulunan otobüs durakları ile çalışma alanına toplu taşıma ile ulaşılabilirlik; Bornova İzban İstasyonu ve Bornova Merkez (Cumhuriyet Meydanı) arasında yapılması planlanan 3 istasyonlu

yeni metro hattı ile çalışma alanına metro ile erişim de sağlanacak olması alanın yayalar tarafından erişilebilirliğini arttırmaktadır. Mevcut durumda bulunan 2 ücretli otopark, düzensiz otoparklar ve yol kenarı park yerleri ile sokak çevresindeki toplam araç parkı kapasitesi 122'dir. Plan kararları ile bu sayının 165'e çıkacağı hesaplanmıştır. Anılan tüm bu özellikler bir "parklet" uygulaması yapılabilmesi için gerekli koşulların seçilen sokak özelinde sağlandığını göstermektedir.



Şekil 3. Sivil Mimari Yapılar



Şekil 4. Yapı Cepheleri ve Duvar Yazıları



Şekil 5. Yer Döşemeleri

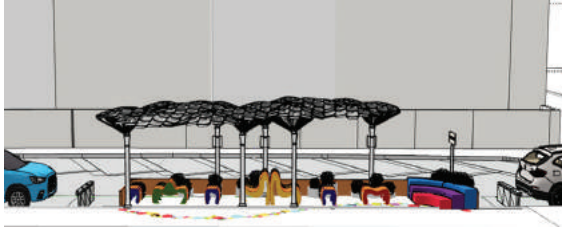


Şekil 6. Peyzaj Elemanları

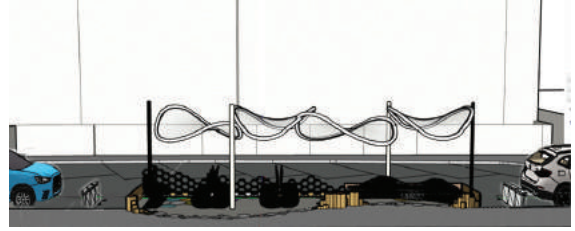
Alandaki sivil mimari örneklerinin (Şekil 3) ve yapı cephelerinin ve duvarların (Şekil 4) formları, dokuları, renkleri ve fonksiyonları, mevcut yer döşeme-

leri (Şekil 5) ve peyzaj elemanları (Şekil 6) irdelenmiş ve alternatif parklet" tasarımlarına ilham kaynağını oluşturmuştur.

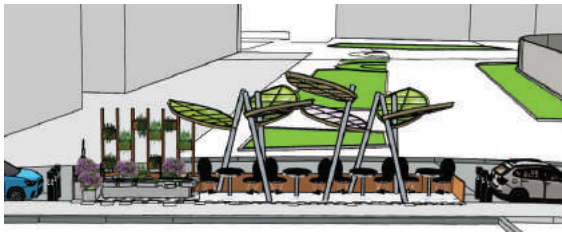
Parklet için seçilen alanlarda önerilen tasarımlar Şekil 7'de yer almaktadır.



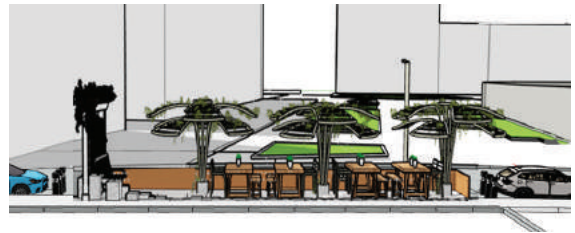
Parklet 1 – Tasarım A



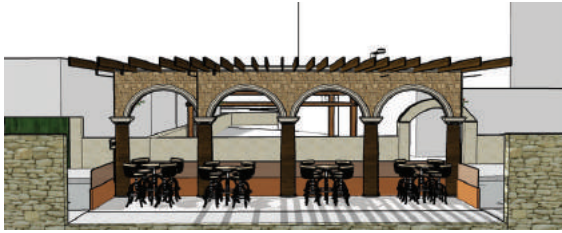
Parklet 1 – Tasarım B



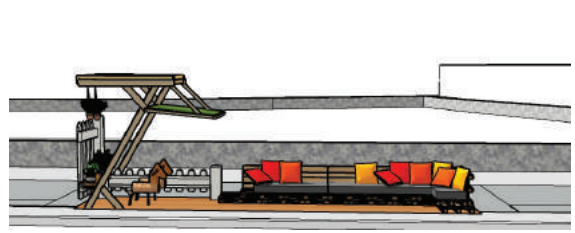
Parklet 2 – Tasarım A



Parklet 2 – Tasarım B



Parklet 3



Parklet 4

Parklet kurulum kılavuzlarında belirlenen standartlar dikkate alınarak her bir tasarım örneğinde platform genişliği 1.8 metre, platformun yol yüzeyinden yüksekliği 15 cm ve trafik şerhi ile arasındaki mesafe 45 cm olarak belirlenmiştir. Platformların tamamı yol kenarı park yeri olarak ayrılan alanlara kurulmuştur, standartlara göre yol kenarında paralel park yeri için ayrılan alan 2x6 m olarak belirlenmiştir. Kullanılacak 2 metre genişliğindeki park alanı, platformun sahip olması gereken minimum genişlik ve trafik şeridi ile arasında bırakılması gereken boşluk hesaplandığında platform bitişik olduğu kaldırıma 25 cm taşacak şekilde tasarlanmıştır. Bu genişliği 25 cm olan alanda yalnızca farklılaşan yer döşemesi ile parklet alanına ait olduğu belli edilmiş, kaldırımını kullanan yaya hareketine engel olabilecek herhangi bir mobilya veya nesne kullanılmamıştır. Parklet

uzunluğu için kılavuzlarda belirlenen minimum uzunluk iki araç park yeri alanı yani 12 m olarak belirtilmiştir. Belirlenen 4 parklet alanından yalnızca Cumhuriyet Meydanı'na açılan alanda bulunan Parklet 2 için 3 araçlık yer yani 18 metrelik alan kullanılmış, diğerlerinde minimum değer olan 2 araçlık yer yani 12 metrelik alan kullanılmıştır. Tüm tasarımlarda belirlenen alan içinde parklet platformuna araçların çok yakın park etmesini önlemek için platformun her iki tarafından 1.2 m mesafede tamponlar eklenmiştir. Tüm parklet tasarımlarında parkletin adı 30x60 cm tabelada, "Halka Açık" uyarısı da 15x30 cm tabelada bulunmaktadır.

Özetle, bu çalışma ile yurt dışında yaygın olarak kullanılan parklet uygulamalarının İzmir İli Bornova İlçesinde uygulanabilirliği sorgulanmıştır. Kentlerimizde yerel yönetimler bu uygulama-

maları tek tip olarak yapmakta (ya da yapma eğilimindedir). Oysa bu makale ile, bu uygulamaların yukarıdan aşağıya değil, aşağıdan yukarıya bir planlama ile uygulanmasının önemi vurgulanmaya çalışılmış, üniversite, yerel yönetim, sivil toplum kuruluşu ve yerel halk iş birliği ile başarıya ulaşabileceğinin altı çizilmek istenmiştir. Ayrıca tek tip uygulamalar yerine yakın çevredeki biçimsel özelliklerden ve sosyal hayata referanslar ile bu tasarımların geliştirilmesi önemlidir. Bir yüksek lisans çalışması olarak başlayan bu projenin hayata geçmesi için yaya dernekleri ile iletişime geçilmiş, yerel yönetimler ile bilgi alışverişinde bulunulmuştur. Bir ders kapsamında başlayan bu çalışmanın yerel halkın katılacağı toplantılarda sunulması, yerel halkın, sivil toplum kuruluşlarının ve yerel yönetimler ile bir arada tasarlanarak geliştirilmesi en temel hedeftir.

5. Kaynakça

Lavine, E. (2012), Spectacle In The New Green City, Berkeley Planning Journal, 25(1), 140-149

Littke, H., (2016), Revisiting The San Francisco Parklets Problematizing Publicness, Parks, and Transferability, Urban Forestry&Urban Greening, 15, 165-173

Yassin, H.H. (2019), Livable City: An Approach To Pedestrianization Thorough Tactical Urbanism, Alexandria Engineering Journal, 58, 251-259

Parklet Projesi İçin Hazırlanan Kılavuzlar:

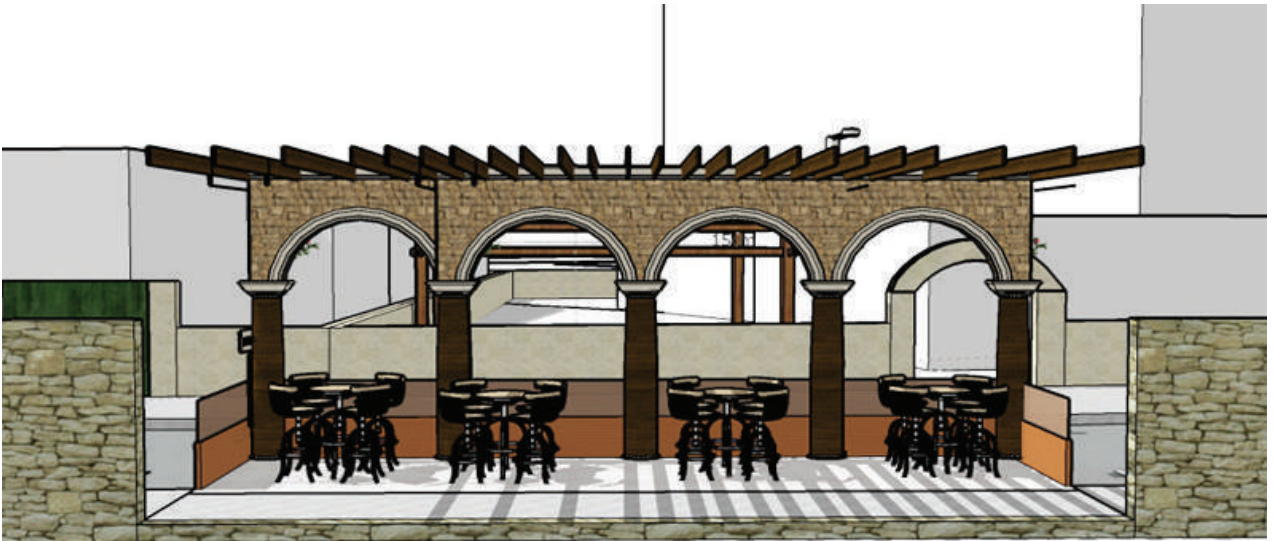
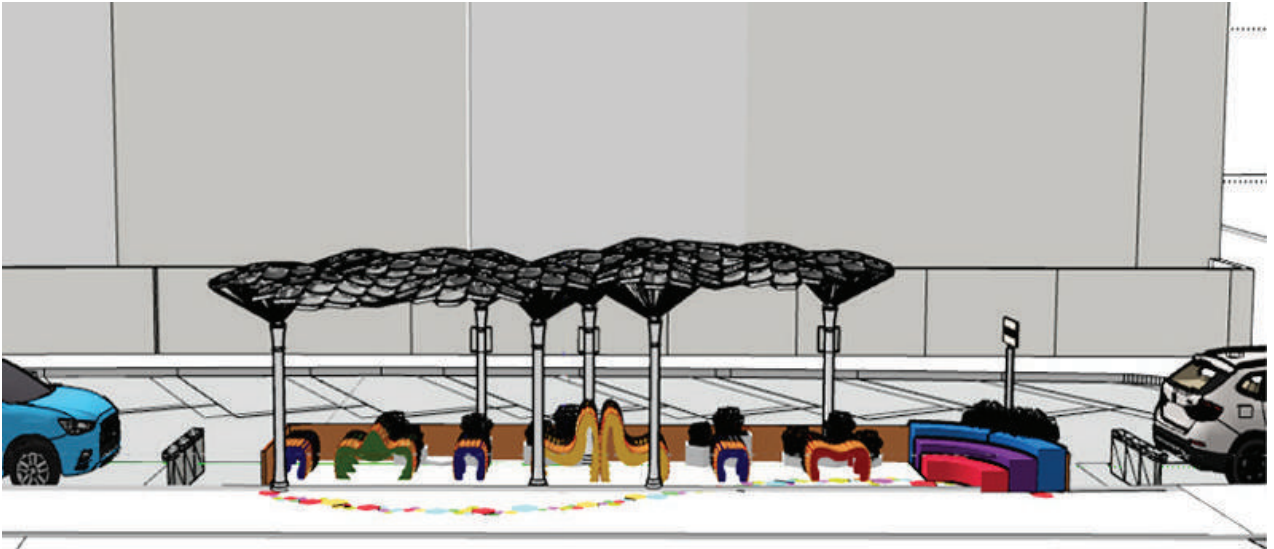
City Of Santa Monica Pedestrian Action Plan: <https://www.smgov.net/uploadedFiles/Departments/PCD/Plans/Pedestrian-Action-Plan/PAP%20Final%208-10-16%20optimized.pdf>

Manual Operacional Para Implantar Um Parklet Em São Paulo: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL_PARKLET_SP.pdf

Parklet Design Guidelines : http://www.richmondgov.com/PlanningAndDevelopmentReview/documents/Parklet_Design_Guideline_Richmond_VA_8-2016.pdf

Seattle Department of Transportation PARKLET HANDBOOK: http://www.seattle.gov/Documents/Departments/SDOT/PublicSpaceManagement/Parklet_Handbook_DIN_2017.pdf

Urban Design Street Guide, NACTO: http://www.metamorphosis-project.eu/sites/default/files/downloads/Urban_Street_Design_Guide_NACTO.pdf





**Doç. Dr.
Meltem ERDEM KAYA**

İTÜ Mimarlık Fakültesi
Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Kentsel Mekan Tasarımında Ekoloji

Bu yazı, 21.yy kentleri için kent kurgusunun önemli bir bileşeni olan kentsel açık mekanlara yönelik önemli bir kalite kriteri olarak değerlendirilmesi gereken ekolojik içerik ve tasarım ilişkisine odaklanmaktadır.

Günümüz kentlerinin en önemli sorunlarından birisi kentsel yaşantının süregeldiği kentsel kamusal açık mekanların kalitesidir. Kentsel açık mekanlar, fiziksel olarak kentsel doluluklar yani yapı birimleri tarafından kuşatılan, bu yapı birimlerinin sağladığı işlevlerle beslenen, kentlilerin bir araya gelip sosyal açıdan etkileşimde bulundukları, kent-doğa etkileşiminin farklı kanallarla ve farklı içeriklerle sağlandığı kentin nefes alan boşluklarıdır. Kentsel açık mekanlar metaforik bir yaklaşımla ele alındığında kentin yaşam bileşenlerini içeren açık hava odalarından ve bu odaları birbirine bağlayan koridorlardan oluşmaktadır. Spreiregen (1965) bu benzeşimden hareketle kentsel mekanları harekete hizmet eden kanallar ve hareketi toplayan ve belirli aktiviteler için odaklar oluşturan rezervuarlardan oluştuğunu belirtmektedir. Söz konusu açık mekanlar kentsel kurgu içerisinde kendilerini kuşatan yapısal boşluklarla olan fiziksel ve bağlamsal ilişkileri ile kentsel yaşantı için ortam oluşturmaktadırlar. Kentin iskeletini tanımlayan doluluk ve boşluk ilişkisinin tamamlayıcı unsurları olan peyzaj unsurları ise söz konusu iskelette doluluklar ve boşlukları birbiri ile ilişkili hale getiren bir "ara katman" olarak rol oynamaktadır (Erdem, M. 2005). Söz konusu peyzaj unsurları, kentsel doluluklar ve boşluklarla olan etkileşim içerisinde olan, mekanların canlı, zengin, sürprizli ve çok katmanlı bir yapılanmaya sahip olmalarını sağlayan bir bağ doku görevi görmektedir.

Kentsel açık mekanların kalite kriterleri üzerine çok farklı görüşler olmakla birlikte genel olarak erişilebilirlik, mekanın çeşitli aktivitelere hizmet edebilecek işlevsel bir çeşitliliğe sahip olması, mekanın dış mekan konfor koşullarına sahip olması, iyi bir imajının olması ve insanların birbiri ile sosyal etkileşime geçeceği ortamların sağlanması kaliteyi belirleyen etkenler arasında yer almaktadır (White, 2000, Uzgören ve Erdönmez, 2017). Nitekim açık mekanların kalitesi dış mekan aktivitelerinin gerçekleşme sıklığı arasında doğrudan bir ilişki vardır. Jan Gehl (2001) söz konusu dış mekan aktivitelerini genel bir sınıflandırma önerisi ile üç temel başlık altında toplamaktadır;

zorunlu aktiviteler; tercihe bağlı aktiviteler; sosyal aktiviteler. Bu kapsamda dış mekanın fiziksel niteliklerine bağlı olarak bu üç farklı aktivite tipinin gerçekleşme sıklığının değiştiğini belirtmektedir. Örneğin dış mekan kalitesinin düşük olduğu çevrelerde sadece zorunlu aktiviteler gerçekleşirken (evden okula gitmek vb.) dış mekan kalitesinin yüksek olduğu çevreler davetkar olduğu için tercihe bağlı aktivitelerin gerçekleşme sıklığında ciddi bir artış gözlemlenmektedir. Kalite ve kullanım ilişkisinin bir başka boyutu da belki de 21. yy'ın kent kurgusu içerisinde gün geçtikçe daha da önem arz eden ekoloji boyutudur.

Kentsel mekan tasarımı ve ekoloji ilişkisi üzerine pek çok söylem mevcuttur. Özellikle küresel iklim döngülerinde gözlemlenen değişimler, hava, su ve toprak kirliliği, nüfus artışı ve doğal kaynaklar üzerindeki baskı ve diğer çevre problemleri gelecek için yaşam pratiklerini yeniden gözden geçirmemiz gereken bir dönemde olduğumuzu vurguluyor. Bu kapsamda ekoloji farklı ölçeklerde kentsel mekanın biçimlenmesinde öncü rol oynayan ve referans almamız gereken önemli bir bilim alanı olarak önem kazanıyor. Kent ve ekoloji ilişkisinde ise ilk paragrafta vurgulanan peyzaj unsurlarının rolü gerek mekânsal kurgunun oluşturulmasında gerekse ölçekler arası geçişlerin kurgulanması ve detaylandırılması aşamasında kritik bir hal almaktadır.

Kentsel açık mekanlar farklı ölçeklerde ve içeriklerde farklılaşan tipolojik yapılanmalara sahiptir. Söz konusu mekanlar farklı aktivite alanlarını birbirine bağlayan ve yaya ve araç hareketine olanak sağlayan lineer mekanlar veya meydan, plaza, oyun alanı, kamu bahçeleri, park, kıyı mekanları gibi konvansiyonel anlamda farklı işlevleri yerine getiren mekanlar olabileceği gibi günümüzde dinamik kent kurgusunun ürettiği, herhangi bir işlev yüklenmemiş, yapılar arasında sıkışıp kalan küçük ölçekli ara mekanlar, ulaşım sisteminin ürettiği atıl mekanları, lojistik alanlarının geniş arazilere yayılan tanımsız boşlukları, yapıların çatı yüzeyleri de bu sınıflandırmanın içine girebilmektedir. Bu mekanlar kent dokusu içerisinde belirli işlevleri yerine getirmek üzere mekânsal tasarımda tekil olarak ele alınabileceği gibi, birbirleri ile ilişkili bir şekilde ele alındığı takdirde kentin açık mekan sistemini oluşturmaktadırlar.



Zollhallen Plaza. Freiburg, Almanya.

Söz konusu sistemin bileşenleri olan açık mekanlar boyutlarına, içeriklerine ve konumlarına bağlı olarak ele alındığında ölçek bağlamında hiyerarşik bir çerçevede kentin yeşil alt-yapı sisteminin de belirleyici unsurları olmakta ve kentin ekolojik iskeletinin de ana kurgusunu oluşturmaktadırlar.

Kent dokusu içerisinde yer alan küçük ölçekli açık mekanlar ekolojik tasarım yaklaşımları ile ele alındığında kentin ekolojik bağlarını oluşturan sistemin en küçük elemanları olarak kümülatif bir etkiye sahip olacaklardır. Kentin iç boşlukları olarak ele alınabilecek olan kentsel açık mekanlara yönelik geliştirilecek olan tasarım yaklaşımlarında peyzaj unsurlarının kent dokusuna

entegrasyonu yolu ile ekolojik, işlevsel ve sosyal açıdan çok işlevli bir yaklaşım sergilemesi günümüz kentleri için oldukça önem taşıyan bir strateji olarak ele alınabilir. Nitekim dünya üzerinde ekonomik ve sosyal yaşantıdaki değişimlerin kent peyzajını dönüştürme kapasitesine tanıklık eden kentlerde ekoloji kentin yeniden ıslah edilmesi ve yeniden canlandırılması adına önemli bir strateji olarak ele alınmaktadır. Bu kapsamda Amerika Birleşik Devletleri'nin Michigan eyaletinde yer alan ve söz konusu değişimleri dramatik seviyelerde yaşayan Detroit kenti iyi bir örnek olarak verilebilir. Gerek şehir yönetimi gerekse sivil inisiyatifler kent içinde terk edilen parsellere yönelik mikro ölçekli peyzaj

temelli stratejiler ile kent ölçeğinde değişim ve dönüşüm sağlamaya çalışan projeler üretmektedir. Söz konusu projelerin temel motivasyonunu, inşa etmek fikrini boş parsellere yapı yapma eyleminden bağımsız düşünerek kent ölçeğinde kentsel yaşantıyı canlandırma, sosyal birlikteliği güçlendirme amaçları ile birlikte suyun, enerjinin, üretimin verimlilik ilkesi ile ele alındığı yeni bir kentsel peyzaj kurgusunu tüm kente yayılan bütüncül bir tavır ile ele alma çabası oluşturmaktadır (Greening Detroit, 2019). Başka bir deyişle kentin ekolojik altyapısı kentsel yaşantının da temel iyileştirici unsuru olarak ele alınmaktadır.

Bu yazı kapsamında kentsel kamusal mekan tasarımı izlenebilecek ekolojik tasarım taktikleri bir takım başlıklar üzerinden ele alınmıştır. Ekolojik tasarım en genel tanımı ile çevreye olan yıkıcı etkisini kendisini yaşayan sistemlere entegre ederek minimize eden tasarımlardır (Van der Ryan & Cowen, 2007). Bir başka deyişle doğal ve kültürel süreçlere entegre ve adapte olabilen tasarımlardır (Erdem Kaya, 2018). Akılcı tasarım kentin sahip olduğu ekolojik süreçleri mekan örgütlenmesine dahil eden, sonuç üründen ziyade süreç üzerine vurgu yapan, yerel değerleri ön planda tutan katılımcı bir yaklaşıma sahiptir. Bu kapsamda yazıda kentsel açık mekan tasarımlarında insanı ve kent içerisinde yaşayan diğer canlıları dahil eden tasarımların bizlere sunduğu ekolojik tasarım taktiklerine yönelten kavramlar sunulmaktadır.

•Geçirgenlik: Geçirgenlik kentsel açık mekan tasarımlarını yönlendirebilecek önemli bir ekolojik kavramdır. Geçirgenlik, mekanın kentsel akışları bloke etmemesi, katı sınırlara sahip olmaması ve kent yüzeyinin yer yer suyun toprağa ulaşmasını sağlayacak biçimden geçirgen olması fikridir. Bu kapsamda geçirgenlik, kentin ekolojik bir yüzey olarak biçimlenmesine yönelik kent içindeki doğal süreçleri gözetilen bir yüzey stratejisi olarak ele alınmaktadır.



Lurie Garden. Millenium Park, Chicago USA

Zollhallen Plaza. Freiburg, Almanya. Yağmur suyu yönetimi ve kentsel mekan kavramını tasarımda bir arada ele alan proje kentsel yaşantıyı geçişken bir kent yüzeyi üzerinden sağlama eğilimiyle öne çıkmaktadır. Kamusal mekan bir yandan kentliler için sosyal bir alan görevini görürken diğer yandan yüzeyel akış suyunu toprağa ileten boşluklar yolu ile ekolojik açıdan geçirgenlik sağlayan gözenekli bir yapı sunmaktadır (Görsel kaynak:Url1)

• **Çeşitlilik:** Çeşitlilik doğal sistemlerin yapısında var olan en önemli ekolojik ilkelerden biridir. Nitekim doğa sürekli olarak heterojen bir yapı üretme eğilimindedir. Çeşitlilik kentsel mekan tasarımında farklı biçimlerde ele alınabilir. Sosyal aktivitelerin çeşitliliğinin yanı sıra ekolojiye referans veren tasarımlarda habitat çeşitliliğinin yaratılması önemli bir hedef olabilir. Farklı bitki türlerinin kent mekanına entegrasyonu yolu ile küçük ölçekli ekolojik nişlerin oluşturulması ve bu sayede kent içi biyolojik çeşitliliğin gelişimine fırsat tanınması önemlidir. Bu kapsamda kentin içerisinde bulunduğu coğrafi ve iklimsel koşullar çerçevesinde yerel bitki türlerinin kentsel açık mekan kullanımına dahil edilmesi, farklılaşan bitkisel katmanlarının kurguya katılmaları ve bu sayede farklı canlı türleri içinde yaşam alanlarının kent içinde yaratılması mümkün olabilecektir.



Agora Bogota Project.

Lurie Garden. Millenium Park. Chicago. USA. Chicago kent merkezinde bir yer altı tren istasyonunun çatısında yer alan Millenium Park projesinin bir uzantısı olan Lurie Garden, kentsel içerikte yörenin doğal türlerinden oluşan ve mevsimlere göre farklılık gösteren görünümüler yaratarak mekana dinamizm katan yaşayan bir ekolojik zon olarak tasarlanmıştır (Görsel Kaynak: Meltem Erdem Kaya, 2010)

Agora Bogota Project. Kentsel mekanda mikro ölçekli müdahaleler ile biyoçeşitlilik için cepler oluşturmak. (Görsel Kaynak: Url 2)

• **Akışkanlık- Bağlantısallık:** Kentsel açık mekanların adım taşları olarak birbiri ile ilişkili ve bağlantılı olarak tasarlanması kesintisiz bir yaya sirkülasyonunun yanı sıra ekolojik bağlamda da madde, enerji ve kent içinde yaşayan organizmaların fiziksel olarak yer değiştirmelerine de olanak sağlayacaktır. Söz konusu durum ancak bileşenlerin fiziksel olarak birbirleri ile bağlantılı olması durumunda gerçekleşebilmektedir. Bu bağlantılı lineer koridorlar şeklinde her zaman doğrusal ve görünür olmayabilir. Kentsel mekanlar barındırdıkları vejetatif biyokütle ve yüzey özellikleri ile adım taşları olarak bu bağlantısallığı sağlayan önemli bir role sahiptir.

Detroit Açık Mekan Sistemi, Yeşil Ve Mavi Altyapı

The Detroit Future City Map. Büyük oranda işlevini yitirmiş atıl araziler ile karakterize olan Detroit kent merkezi ve yakın çevresi için önerilen mavi yeşil alt yapı projesi kent içindeki açık mekanları birbirleri ile hiyerarşik ve işlevsel bağlamda ilişkili bir sistem olarak ele almayı öngörür. Bu kapsamda her biri farklı işlev kodlarına sahip mekan parçaları farklı kent programlarını ekolojik bir alt yapı ile birleştirmeyi hedefler. (Görsel Kaynak: Url 3)



The Detroit Future City Map.



Paley Park, New York.

Mikro-klimatik Niş: Küçük ölçekli yaya mekanları güneş, rüzgar, nem gibi fiziksel çevre verileri ile birlikte ele alındığında yaşayan birer mikroklimatik niş'e dönüşebilmektedirler. Söz konusu durum iklimsel konfor açısından sıkıntılı olabilecek yoğun kent dokusu içerisinde ele alındığında iklimsel parametreleri dahil eden küçük ölçekli tasarım detayları ile birlikte sağlanabilmektedir. Bu kapsamda kentin içinde bulunduğu coğrafi koşullar ve makro iklim karakteri dikkate alınarak mikro düzeyde ele alınabilecek tasarımlar ile dış mekan konfor koşulları açısından kullanıma uygun, enerji verimliliği sağlayan ve kentsel ısı adası etkisini azaltan uygulamalar bütüncül bir yaklaşımla ele alınabilir.



Mikro-klimatik Niş Örneği Samir Kassir Meydanı, Beyrut, Lübnan.

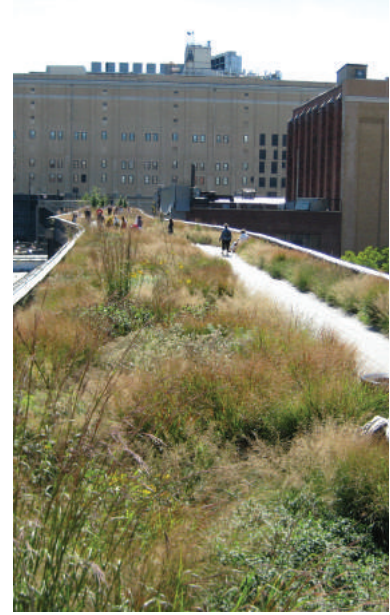
Mikro-klimatik Niş Örneği Paley Park, New York. İki yapı arasında yer alan bu küçük ölçekli kent mekanında ağaçların oluşturduğu gölge etkisi, düşey yüzeylerde kullanılan bitki varlığı ve su duvarı yoğun kent dokusu içerisinde mikroklimatik açıdan konforlu bir ortam sunmaktadır (Görsel kaynak: Url 4)

Mikro-klimatik Niş Örneği Samir Kassir Meydanı, Beyrut, Lübnan.

Meydanda yer alan iki ağacın oluşturduğu gölge etkisi ve suyun kentsel mekanda kullanımı mikro-klimatik olarak konforlu bir ortam oluşturmaktadır. (Görsel kaynak: Url 5)



• **Yereli Anlamak:** Kentlerin sahip olduğu yerel ekolojik koşullar kentsel mekan tasarımında önemli bir kriter olarak öne çıkar. Özellikle söz konusu yöreye ait yerel bitki türlerinin ve yerel materyallerin ve kaynakların kullanımı ekolojik açıdan sürdürülebilir tasarımlar geliştirmenin önemli adımlarından birini oluşturur. Bu kapsamda çoğumuz için yabancı olan "kent doğası"nı anlamak, yöreye özgü kanaatkar türlerin tasarımıyla buluşmasını sağlamak, kenti ve doğayı iki ayrı uç olarak ayırtırmadan, kentin yerel ekosistemlerini kentsel aktivitelere ortam hazırlayacak şekilde programlamak ve kentsel yaşantıyı kente özgü bir ekolojik yapılanma ile desteklemek tasarımda önemli bir hedef olarak değerlendirilebilir.

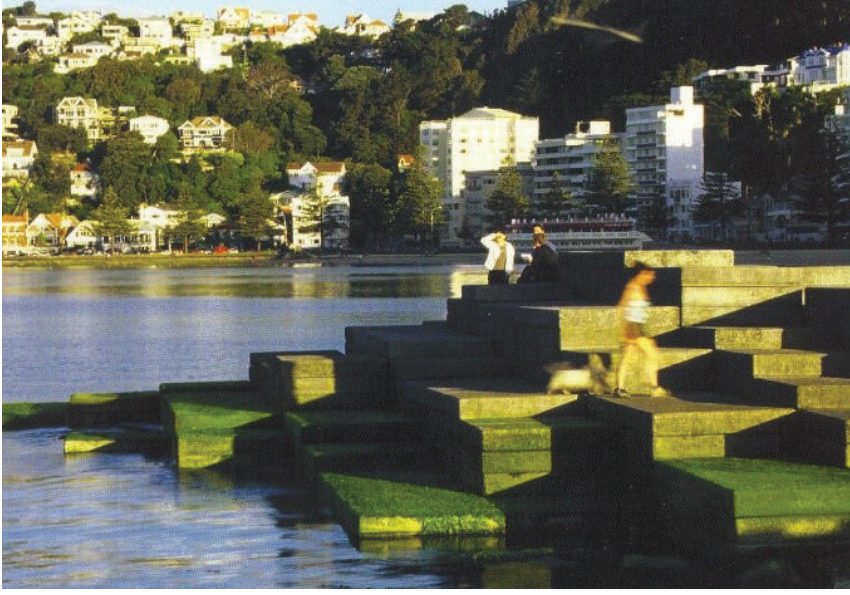


New York.

The Highline.

New York. Yerden yükseltilmiş eski bir demiryolunun, üzerinde ekolojik komüniteleri barındıran bir açık mekan koridoruna dönüştürülmesini konu edinen projede yerden bağımsız bir strüktür üzerinde oluşturulan yaşayan katman bölgeyi karakterize eden yerel tür kullanımlarının zengin varyasyonlarını içermektedir. Bu şekli ile söz konusu strüktür bir yandan kendinden beklenen yapısal kullanımlara cevap verirken diğer yandan kent içinde yapılandırılmış bir ekolojik sistem önerisini entegre etmektedir. Toprak, su, bitki ilişkisi tasarımı biçimlendiren önemli bir ilkedir. (Görsel kaynak. Meltem Erdem Kaya 2010)

• **Sınır Etkisi:** Doğada ekolojik değerin en önemli göstergelerinden birisi sınır etkisi kavramı ile öne çıkar. Sınır etkisi farklı ekosistemlerin birbiri ile nasıl birleştiğini, iki farklı karakter arasındaki fiziksel geçişin izlerini tanımlayan bir etkileşim bölgesidir. Bu kapsamda kentsel ortamda mekanların sınırları, sınırlandırıcıların niteliği, neye sınır oluşturduğu tasarımda kurgulanması gereken önemli bir kriterdir. Kentsel mekanda ekolojik döngülerin ve süreçlerin sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi için farklı ekosistemlerin oluşturduğu sınırların esnek, geçirgen, farklı ara yüzler oluşturabilecek şekilde kurgulanması önem taşır.



Oriental Bay Projesi, Yeni Zelanda.



Oriental Bay Projesi, Yeni Zelanda.

Deniz ve kara arakesitinde oluşturulan kademeli geçişler zaman içerisinde suyun, sıcaklığın ve nem derecesindeki farklılıkların yarattığı ekolojik yüzey için kuytu mekanlar oluşturmaktadır. Tasarımın deniz ile birleştiği sınıra yönelik müdahale zaman içinde ekolojik bir katman üreten yaşayan habitatlara dönüşür. (Görsel kaynak. Url 6)

Sonuç

Kentsel mekanların kentin ekolojik altyapısına olan katkıları yadsınamaz. Bu bağlamda söz konusu mekanların belirli kentsel işlevleri yerine getiren fiziksel yapısı ile birlikte ekolojik performansı günümüz kentleri için önemli bir kalite konusu olmakla birlikte uygun tasarım yöntemleri ile çözümlenemediği takdirde de önemli bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Kent, başlı başına kendi iç dinamikleri ve döngüleri olan, sürekli olarak çevresi ile etkileşim içinde bulunan, girdileri, süreçleri ve çıktıları olan ekolojik bir sistem olarak ele alındığında kentsel açık mekanların üstlendiği roller farklı bir boyut kazanmaktadır. Bu bağlamda kentsel mekanın kent ekolojisine katkı koyma biçimleri, suyu yönetme şekli, kent içinde diğer canlı varlıklara yaşam alanı sunma potansiyeli, ekolojik bağlantısalılığı sağlama biçimleri, mikro-klimatik açıdan konforlu ortamlar yaratma kapasitesi ve kent içerisinde yer alan tüm bu bireysel mekanların bir arada oluş-

turduğu bütüncül etkinin detaylı bir şekilde düşünülmesi gerekmektedir. Bu kapsamda da peyzaj unsurları, detay ölçeğinde materyal dilinden, sistem ve süreç ilişkisine, farklı ölçekler arasındaki geçişleri mekânsal çeşitlilik üretecek şekilde kurgulanmasına ve ekolojiyi kent bağlamı ile bir arada bütüncül bir bakışla ele alınması gereken bir katman olarak ele alındığı takdirde yaşam boyutu zengin çevrelerin yaratılabileceği gerçeğini de unutmamak gerekir.

Kaynaklar

Erdem, M. 2005. Değişen Çevre Koşulları ve Kentsel Yaşantı İçerisinde Peyzaj Unsurlarının Yeni Rolü- Ara Katman Yaklaşımı- İTÜ Fenbilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi

Erdem Kaya, M., 2018. Ekoloji ve Tasarım Arakesitinde, <https://xxi.com.tr/i/ekoloji-ve-tasarim-arakesitinde>

Gehl, J., 2001. Life Between Buildings, The Danish Architectural Press.

Greening Detoit, 2019. <https://www.greeningdetroit.com/>

Spreiregen, P., 1965. Urban Design: The Architecture of Towns and Cities, McGraw-Hill Inc

Uzgören, G., Erdönmez, M.E., 2017. Kamusal Açık Alanlarda Mekan Kalitesi ve Kentsel Mekan Aktiviteleri İlişkisi Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme,

Megaron, 12(1), ss. 41-56.

Van Der Ryan, S., Cowen, S., 2007. Ecological Design. Island Press.

Whyte, W. H. (2000) "The Social Life Of Small Urban Spaces", Common Ground? Readings and Reflections on Public Space, Ed.: A.M. Orum and Z.P. Neal (editors), New York, Routledge, s.32-39.

Görsel Kaynaklar

Url1-<http://www.landezine.com/index.php/2015/04/flood-zone-on-public-plaza-design-atelier-dreiseitl-landscape-architecture/>

Url 2- : <https://www.thenatureofcities.com/2018/10/05/landscape-architect-interpret-word-biodiversity-meaning-find-expression-design/>

Url3-<https://detroitography.com/2013/10/04/detroit-blue-green-open-space-map/>

Url4-<https://www.totallandscape-care.com/landscaping-blog/paley-park/>

Url5- <https://www.akdn.org/architecture/project/samir-kassir-square>

Url6-<https://architectureworkshop.co.nz/projects/oriental-bay-enhancement-wellington-2003/>

Sağlıklı Kentler Birliği Üyeleri

	Abana Belediyesi / Kastamonu
Tel: Web:	0366 564 11 65 www.abana.bel.tr
	Adalar Belediyesi / İstanbul
Tel: Web:	0216 382 78 50 www.adalar.bel.tr
	Akçadağ Belediyesi / Malatya
Tel: Web:	0422 417 10 36 www.akcadag.bel.tr
	Altınova Belediyesi / Yalova
Tel: Web:	0226 461 29 40 www.altinova.bel.tr
	Amasra Belediyesi / Bartın
Tel: Web:	0378 315 10 81 www.amasra.bel.tr
	Antalya Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0242 249 50 00 www.antalya.bel.tr
	Avanos Belediyesi / Nevşehir
Tel: Web:	0384 511 40 64 www.avanos.bel.tr
	Aydın Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0256 226 63 52 aydin.bel.tr
	Aydıncık Belediyesi/ Mersin
Tel: Web:	0324 841 30 50 www.mersinaydincik.bel.tr
	Balçova Belediyesi / İzmir
Tel: Web:	0232 455 20 00 www.balcova.bel.tr
	Balıkesir Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0266 239 15 10 www.balikesir.bel.tr
	Bandırma Belediyesi / Balıkesir
Tel: Web:	0266 711 11 11 www.bandirma-bld.gov.tr
	Bayındır Belediyesi / İzmir
Tel: Web:	0232 581 50 00 www.bayindir.bel.tr
	Beşiktaş Belediyesi / İstanbul
Tel: Web:	0212 236 10 20 www.besiktas.bel.tr
	Bilecik Belediyesi
Tel: Web:	0228 212 11 68 www.bilecik.bel.tr
	Burdur Belediyesi
Tel: Web:	0248 233 53 90 www.burdur-bld.gov.tr
	Burhaniye Belediyesi/ Balıkesir
Tel: Web:	0266 412 64 50 www.burhaniye.bel.tr
	Bursa Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0224 234 00 87 www.bursa.bel.tr
	Çankaya Belediyesi / Ankara
Tel: Web:	0312 488 88 00 www.cankaya.bel.tr
	Çankırı Belediyesi
Tel: Web:	0376 212 14 00 www.cankiri.bel.tr

	Darende Belediyesi / Malatya
Tel: Web:	0422 615 25 00 www.darende.bel.tr
	Denizli Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0258 265 21 37 www.denizli.bel.tr
	Didim Belediyesi / Aydın
Tel: Web:	0256 811 26 60 www.didim.bel.tr
	Dinar Belediyesi/ Afyon
Tel: Web:	0272 353 60 53 www.dinar.bel.tr
	Edirne Belediyesi
Tel: Web:	0284 213 91 40 www.edirne.bel.tr
	Erzurum Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0442 233 00 04 www.erkurum.bel.tr
	Fındıklı Belediyesi / Rize
Tel: Web:	0464 511 30 10 www.findikli.bel.tr
	Gazipaşa Belediyesi/ Antalya
Tel: Web:	0262 642 04 30 www.gazipasa.bel.tr
	Gebze Belediyesi / Kocaeli
Tel: Web:	0262 642 04 30 www.gebze.bel.tr
	Gölcük Belediyesi / Kocaeli
Tel: Web:	0262 412 10 12 www.golcuk.bel.tr
	Hatay Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0326 214 91 90 www.hatay.bel.tr
	Isparta Belediyesi
Tel: Web:	0246 211 61 61 www.isparta.bel.tr
	İnegöl Belediyesi / Bursa
Tel: Web:	0224 715 10 10 www.inegol.bel.tr
	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0212 455 14 00 01 www.ibb.gov.tr
	İzmir Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0232 482 11 70 www.izmir.bel.tr
	Kadıköy Belediyesi / İstanbul
Tel: Web:	0216 542 50 55 www.kadikoy.bel.tr
	Kadirli Belediyesi / Osmaniye
Tel: Web:	0328 718 10 39 www.kadirli.bel.tr
	K. Maraş Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0344 223 50 72 www.kahramanmaras.bel.tr
	Karesi Belediyesi / Balıkesir
Tel: Web:	0266 243 04 00 www.karesi.bel.tr

	Karşıyaka Belediyesi / İzmir
Tel: Web:	0232 399 43 03 www.karsiyaka.bel.tr
	Kırıkkale Belediyesi
Tel: Web:	0318 224 27 61 www.kirikkale-bld.gov.tr
	Kırşehir Belediyesi
Tel: Web:	0386 213 44 85 www.kirsehir.bel.tr
	Kocaeli Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0262 318 10 10 www.kocaeli.bel.tr
	Körfez Belediyesi/ Kocaeli
Tel: Web:	0262 528 23 02 www.korfez.bel.tr
	Malkara Belediyesi /Tekirdağ
Tel: Web:	0282 427 10 33 www.malkara.bel.tr
	Mardin Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0 482 215 19 30 www.mardin.bel.tr
	Menteşe Belediyesi / Muğla
Tel: Web:	0252 214 48 80 www.mentese.bel.tr
	Merkezefendi Belediyesi/ Denizli
Tel: Web:	0258 265 38 88 www.merkezefendi.bel.tr
	Mersin Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0324 231 88 80 www.mersin.bel.tr
	Mezitli Belediyesi /Mersin
Tel: Web:	0324 358 10 05 www.mezitli.bel.tr
	Mudanya Belediyesi / Bursa
Tel: Web:	0224 544 16 50 www.mudanya.bel.tr
	Muğla Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0252 214 18 46 www.mugla.bel.tr
	Muratpaşa Belediyesi / Antalya
Tel: Web:	0242 320 22 22 www.muratpasa-bld.gov.tr
	Nilüfer Belediyesi / Bursa
Tel: Web:	0224 441 16 03 www.nilufer.bel.tr
	Odunpazarı Belediyesi / Eskişehir
Tel: Web:	0222 217 30 30 www.odunpazari.bel.tr
	Ordu Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0452 225 01 04 www.ordu.bel.tr
	Ortahisar Belediyesi / Trabzon
Tel: Web:	0462 224 40 71 www.trabzonortahisar.bel.tr
	Osmançık Belediyesi / Çorum
Tel: Web:	0364 611 43 23 www.osmancik.bel.tr

	Osmangazi Belediyesi / Bursa
Tel: Web:	0224 270 70 70 www.osmangazi.bel.tr
	Osmaniye Belediyesi
Tel: Web:	0328 440 00 80 www.osmaniye-bld.gov.tr
	Pamukkale Belediyesi / Denizli
Tel: Web:	0 258 213 76 67 www.pamukkale.bel.tr
	Pendik Belediyesi / İstanbul
Tel: Web:	0212 444 81 80 www.pendik.bel.tr
	Samsun Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0362 431 60 90 www.samsun.bel.tr
	Sandıklı Belediyesi/ Afyon
Tel: Web:	0272 512 69 46 www.sandikli.bel.tr
	Serdivan Belediyesi / Sakarya
Tel: Web:	0264 211 10 50 www.serdivan.bel.tr
	Süleymanpaşa Belediyesi / Tekirdağ
Tel: Web:	0850 450 59 59 www.suleymanpasa.bel.tr
	Şirnak Belediyesi
Tel: Web:	0 486 216 12 05 www.sirnak.bel.tr
	Tepebaşı Belediyesi / Eskişehir
Tel: Web:	0222 320 54 54 www.tepebasi.bel.tr
	Tirebolu Belediyesi / Giresun
Tel: Web:	0454 411 40 16 http://www.tirebolu.bel.tr
	Toroslar Belediyesi / Mersin
Tel: Web:	0324 322 72 00 www.toroslar-bld.gov.tr
	Trabzon Büyükşehir Belediyesi
Tel: Web:	0462 322 46 01 www.trabzon.bel.tr
	Urla Belediyesi / İzmir
Tel: Web:	0232 754 10 88 www.urla.bel.tr
	Yalova Belediyesi
Tel: Web:	0226 813 98 46 www.yalova.bel.tr
	Yenipazar Belediyesi / Aydın
Tel: Web:	0256 361 30 04 www.yenipazar.bel.tr

Sağlıklı Kentler Birliği En İyi Uygulama Yarışması 2017



Kitap İstekleriniz İçin: bilgi@skb.gov.tr

Bandrol Uygulamasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin 5'inci maddesinin ikinci fıkrası çerçevesinde bandrol taşınması zorunlu değildir

