

Tortum Şelalesi



Çifte
Minareli
Medrese



FİZİKSEL AKTİVİTE VE KENTSEL YAŞAM KALİTESİ

SAĞLIKLI KENTLER BİRLİĞİ
ERZURUM
KONFERANSI

13-15
Nisan
2018



SAĞLIKLI KENTLER BİRLİĞİ

ERZURUM KONFERANSI

13-15
Nisan 2018

FİZİKSEL AKTİVİTE VE KENTSEL YAŞAM KALİTESİ
Erzurum Konferansı Kitabı

SAĞLIKLI KENTLER BİRLİĞİ BAŞKANLIĞI
Merinos Atatürk Kongre ve Kültür Merkezi Kuzey Ofisleri Kat: B Osmangazi / BURSA
Tel: 0. 224 235 23 99
Faks: 0. 224 235 34 70
www.skb.gov.tr

GRAFİK TASARIM
Irmak Ajans / Ankara

BASKI
Aktaş Matbaacılık
Kazım Karabekir Caddesi Murat Çarşısı 41/7 Altındağ / ANKARA

BASIM YILI VE YERİ
Eylül 2019-ANKARA
ISBN: 978-605-80795-6-4
Her hakkı saklıdır. Sağlıklı Kentler Birliği yayınıdır. İzinsiz çoğaltılamaz ve basılamaz.

08	KONFERANS PROGRAMI
10	I. OTURUM
12	Rekreasyonel ve Sağlık İçin Yürüyüş ve Kentsel Çevre
18	Fiziksel Aktivite ve Halk Sağlığı - Bangkok Deklarasyonu
22	Kentsel Yaşam Kalitesinde Sürdürülebilir Kentsel Hareketliliğı Destekleyen Taktiksel Uygulamalar
32	II. OTURUM
34	Kent Ulaşımında Bisikletin Yeri
40	Şehir İçi Bisiklet Yolları Tasarım ve Yapım Kuralları
46	Avrupa Hareket Haftası (MoveWeek) Etkinlikleri ve Erzurum için Fırsatlar
56	III. OTURUM
58	Erzurum ve Sağlık Turizmi
62	Erzurum
66	Fiziksel Aktivite ve Kentsel Yaşam Kalitesi Erzurum Konferansı Sonuç Bildirgesi
70	Konferans Fotoğrafları

İÇİNDEKİLER

KONFERANS

13 Nisan 2018 Cuma

09:30 Hoş geldiniz Yemeği

14 Nisan 2018 Cumartesi

09.00 Açılış Konuşmaları

Doç. Dr. Gül Sayan Atanur
Bursa Teknik Üniversitesi Orman Fakültesi
Peyzaj Mimarlığı Bölüm Başkanı/Konferans Düzenleme Kurulu Başkanı

Mehmet Sekmen
Erzurum Büyükşehir Belediye Başkanı

Menderes Türel
Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı/SKB Başkanı

Seyfettin Azizoğlu
Erzurum Valisi

Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı
Erzurum Milletvekili

Prof. Dr. Recep Akdağ
Başbakan Yardımcısı

09.45 **Sağlıklı Kentler Birliği 29. Olağan Meclis Toplantısı**

11.00 Kahve Arası

11.30 I. OTURUM: "Fiziksel Aktivite ve Kent"

Oturum Başkanı:

Doç. Dr. Gül Sayan Atanur
Bursa Teknik Üniversitesi Orman Fakültesi
Peyzaj Mimarlığı Bölüm Başkanı/SKB Danışma Kurulu Üyesi

Prof. Dr. Handan Türkoğlu
İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Böl. Öğr. Üyesi
SKB Danışma Kurulu Üyesi
"Rekreasyonel ve Sağlık için Yürüyüş ve Kentsel Çevre"

Prof. Dr. E. Didem Evcı Kiraz
Adnan Menderes Üniversitesi Hemşirelik Fakültesi Dekanı
SKB Danışma Kurulu Üyesi
"Fiziksel Aktivite ve Halk Sağlığı – Bangkok Deklarasyonu"

Doç. Dr. Koray Velibeyoğlu
İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Öğretim Üyesi
**"Kentsel Yaşam Kalitesinde Sürdürülebilir
Kentsel Hareketliliği Destekleyen Taktiksel Uygulamalar"**

PROGRAMI

12.45 Öğle Yemeği

14.00 II. OTURUM: "Ulaşım Aracı Olarak Bisiklet"

Oturum Başkanı:

Erdem Saker

Bursa Büyükşehir Belediyesi Eski Başkanı/SKB Danışma Kurulu Üyesi

Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı

Erzurum Milletvekili

"Kent Ulaşımında Bisikletin Yeri"

Zehra Türk

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü

"Şehir İçi Bisiklet Yolları Tasarım ve Yapım Kuralları"

Prof. Dr. Faris Karahan

Atatürk Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi

Peyzaj Mimarlığı Bölümü Öğretim Üyesi

"Avrupa Hareket Haftası (MoveWeek) Etkinlikleri ve Erzurum için Fırsatlar"

15.15 Kahve Arası

15.30 III. OTURUM: "Erzurum"

Oturum Başkanı:

Dr. Mahmut Uçar

Erzurum İl Sağlık Müdürü

Uzm. Dr. İsmail Polat

Erzurum Bölge Eğitim ve Araştırma Hastanesi

"Sağlık Turizmi"

Selami Keskin

Erzurum Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı

"Erzurum"

16.30 Konferans Sonuç Bildirgesi ve Kapanış

19.30 Akşam Yemeği

15 Nisan 2018 Pazar

09.00 Gezi Programı (Erzurum Tabya, Nene Hatun Türbesi, Erzurum Projeleri (Sokak Sağlıklaştırma, Yüksek İrtifa Kamp Merkezi, Bilgi Evi, Kültür yolu, Kentsel Dönüşüm, vb...) Çifte Minareli Medrese

12.00 Öğle Yemeği (Uzundere Tortum Şelaleleri)

13.00 Gezi Programı (Tortum Şelalesi, Yedi Göller, Öşki Kilisesi)

16.30 Ayrılış

1. OTURUM

FİZİKSEL AKTİVİTE VE KENT

Oturum Başkanı:

Doç. Dr. Gül Sayan Atanur

Bursa Teknik Üniversitesi Orman Fakültesi

Peyzaj Mimarlığı Bölüm Başkanı/SKB Danışma Kurulu Üyesi



REKREASYONEL VE SAĞLIK İÇİN YÜRÜYÜŞ VE KENTSEL ÇEVRE

Prof. Dr. Handan Türkoğlu
İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğretim Üyesi
SKB Danışma Kurulu Üyesi

Bu bölüm konferansta alınan video kayıtlarının
yazıya aktarılarak derlenmesi ile oluşturulmuştur.

Yürüyüş, fiziksel aktivitelerden biri ve en önemlisidir. Çünkü pek çok insanın günlük hayatında yapmaya devam ettiği bir aktivitedir. Yürüyüş ile sağlık arasındaki ilişki 1996 yılında Profesör Dr. Surgeon General'in fiziksel aktivite ve sağlık üzerine yayınladığı raporda belirtilmiştir. Sağlıkla ilgili konularda buna önem vermeye başladılar. Pek çok hastalığa iyi geldiğini biliyoruz. Mesela düzenli yürüyüş, en fazla risk taşıyan grup olan kalp ve damar rahatsızlıkları, şeker hastalığı, bağırsak kanseri, tansiyon gibi çok sayıda kronik rahatsızlığın oluşma riskini ortadan kaldırıyor. Yürüyüşün kilo kaybı ve obezitenin önlenmesinde de önemli bir rolü var.

'Rekreasyonel yürüyüş ne demek?' Bireylerin günlük fiziksel aktivitesinin önemli bir parçasını oluşturan ve bir amaçla günlük hayatın içinde yaptığımız aktiviteler. Eğer, yoğunluğa bakarsak iki tane kategorisi var: 'Orta ve Yüksek Yoğunlukta'. Orta yoğunlukta fiziksel aktivite, sağlıklı bir bireyin, yüz metre yüzmesi, düz bir alanda bisiklete binmesi veya hızlı adımlarla yürümesi gibi. Yüksek yoğunlukta ise kas gücünü arttıracak, yokuş yukarı bisiklete binmek gibi aktivitelerdir. Burada sağlık için önerilen daha çok orta yoğunlukta aktivitelerdir. Yani, bizim günlük hayatımızda daha çok yaptığımız aktiviteler. Yüksek yoğunlukta aktiviteler için dikkatli olmak gerekiyor. Bazen sağlığı düzelterek diye daha da kötü yapabiliriz.

Bir bireyin, haftada en az 5 gün 30'ar dakikalık orta yoğunlukta aktivite yapması, sağlık için önemlidir. Normal bir bireyin haftada en az 10 dakika orta yoğunlukta aktivite yapması öneriliyor. 'Aktif birey', deniyor buna. En azından haftada bir kere 10 dakikalık yürüyüş yapılması gerekiyor. Kentsel çevrede,

günlük yaşamda gerçekleşebilmesine oranla orta yoğunluklu fiziksel aktiviteyi, yüksek yoğunluklu fiziksel aktiviteye kıyasla daha etkili olarak kullanıyoruz. Bir de aktivite türlerine göre baktığımız zaman mesela, ulaşım için yaptığımız aktiviteler var. Ev içinde yaptığımız aktiviteler var. İş yerinde yaptığımız yürüyüşler var. Bir de boş zamanları değerlendirmeye yönelik aktiviteler var. İşte belediyelerin görevi bu noktada başlıyor.

İnsanların, belli bir amaçla sağlık için yaptığı yürüyüş ortam sağlamamız gerekiyor. Şehirlerde neler yapılabilir? Bunu teşvik edebilecek neler yapılabilir? Soruları ortaya çıkıyor ve uzmanlar devreye giriyor. Biz, yapısal dengeye şekil veren insanlar, şehir plançıları, mimarlar, inşaat ve çevre mühendisleri, peyzaj mimarları gibi uzmanları ilgilendirmeye başlıyor.

Şu anda, konu çok popüler. Özellikle Amerika'daki gibi gelişmiş ülkelerde arabayla değil de yürümenin önemi, sağlık için, kalp ve ruh sağlığı için çok önemli. Buna bakarak tasarım ve planlama devreye giriyor. Açık alan dediğimiz parklardaki yapısal alanın dışında kalan, planlanmasının son derece dikkatlice ele alınması gerekiyor. 'Bu kapsamda neler yapılabilir?' diye çok kısa değerlendirecek olursak: Kentsel ve kırsal planlama ile aktif seyahatin teşvik edilmesi, fiziksel aktiviteyi teşvik eden güvenli ve erişilebilir kamusal açık alan düzenlemeleri yapılması ve bakımlarının sağlanması, kullanımı kolay güvenli merdiven tasarımları ve uygulamaları, mevcutların bu anlamda düzenlenmesi, işaretlenmesi, aydınlatılması, okul bahçelerinde ve çocuk oyun alanlarında aktif oyun seçeneklerinin sunulması ilk başta söyleyebileceğimiz genel çalışmalardır.

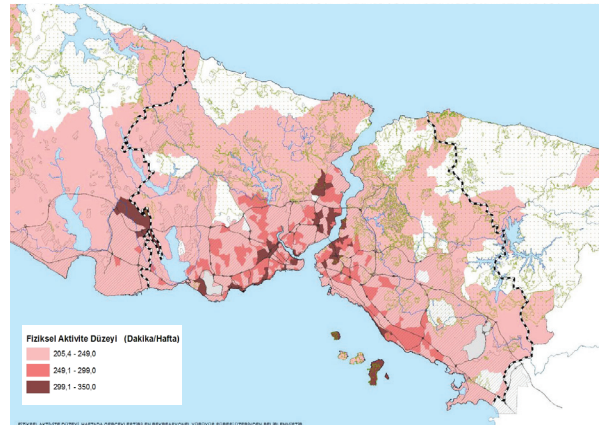
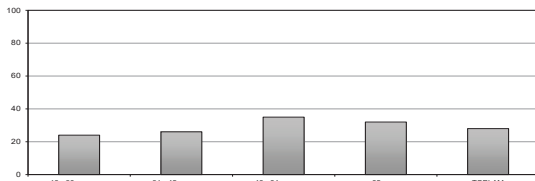
YAŞLILAR DAHA FAZLA YÜRÜYOR

İstanbul'da yaptığım yaşam kalitesi ölçüsünde, bu aktivite meselesini bir parça olarak ele aldık. Aktivite yaşam kalitesini doğrudan etkiliyor. Üzerinde durulan bu işi sadece bir sağlık sorunu olmadığı, kentsel yaşam kalitesinin tüm boyutları ile ele alınması gerektiğinden hareket eden bu araştırma 'konuttan katılıma, istihdamdan alışverişe' birçok konuyu kapsamaktaydı. Bu araştırma 2013 yılında tekrar edildi. Burada İstanbul halkının yürüyüş yapma alışkanlıkları ve yürüyüş yapılan yerin neresi olduğu anlaşıldı. Maalesef, 'İstanbul halkına normalde hafta içinde en az 10 dakika yürüyüş yapıyor musunuz?' sorusuna %72'si 'hayır' cevabı verdi. Bu büyükşehirlerin önemli bir sorunu. Belki Erzurum böyle değildir. Mesela Bursa'da bu oran daha yüksek çıktı. Belki Anadolu'nun daha küçük şehirlerinde böyle değil ama İstanbul'da böyle bir sorun var. Belki de yürüyüş yapacak zaman yok, bilemiyorum. 2013 araştırmasında bu oran daha da düşükmüş. Sonra, yürüyüş yapan grubun içindeki duruma baktık. Fiziksel aktivite verilerini belirledik. Burada sınır altında dediğimiz oran daha yüksek. Yüksek düzeyde fiziksel aktivite yapanlar da çok daha az. Orta düzeyde yapanlar ise daha çok. Yürüyüş yapanlar arasında oran %28'i gösteriyor. Ondan sonra, 'rekreasyonel yürüyüş aktivitesini ortalama olarak, 4,4 olarak bulduk. Bütün yürüyenlerin ne kadar yürüdüğünü süre olarak hesapladık. Yani, yürüyen iyi yürüyor ama büyük bir

çoğunluk yürümüyor. 2013 yılında ise bu oran biraz daha düşükmüş. Yürüyen uzunca bir süre yürüyebiliyor, yani düzenli yürüyor. Sonra buna kadın ve erkek yaş gruplarına göre baktık. Erkekler kadınları geçiyor. Erkekler, sürekli açık alanda, kadınlara göre biraz daha fazla. Belki kadınların zamanı yok çocuk bakıyorlar vs... Erkekler yürüyüş amacıyla daha fazla dışarıdalar. Yaşlılar ise doktorları 'yürüyün' dediği için yürüyor. Belki emekli oluyorlar o yüzden yaşlılar daha fazla yürüyor. 46- 64 yaş ve 65 yaş üstü gruplarda gençlere göre yürüme oranı yüksek. Yaşam bölgesi olarak baktığımızda 'yani çocuklu mu değil mi, evli mi bekar mı?' gibi gruplandığımızda orada yine 45-65 yaş özellikle de çocuksuz olanlar yürüyüşe vakit ayırabiliyorlar.

Mekânsal olarak baktığımızda İstanbul'daki dağılımına göre, en fazla yürüyüşün olduğu bölge olarak ise Avrupa yakasında sahil bandı kullanılıyor. Mesela Adalar'da yürüyorlar. Şehir içinde biraz daha az yürünüyor. Üsküdar ve boğaz bölgesinde de yürüyorlar. Bu arada 'Nerede oturuyorsunuz?' diye sorduk. Orada da daha çok kendi mahallelerinde yürüdüklerini keşfettik. Bu da neyi gösteriyor, yaşam kalitelerinde bütünde olsa yürünebilecek alanların varlığını gösteriyor.

REKREASYONEL YÜRÜYÜŞ YAPMA ORANI - YAŞ GRUPLARI (%)



Bu da yürüyüşü teşvik eden bir durumdur. Her zaman mahallede, çoğunlukla mahallede sorusunda ise 'her zaman mahallenin dışında' yanıtı olukça düşük. 2013 yılında ise 'her zaman mahallede, meselesi teyit edildi. Avrupa yakasında Anadolu yakasına kıyasla daha fazla yürüyeni fark ettik. Orada da yine ayırık düzen yapılaşma, bahçeli ve diğer sokak düzeninde yürüyüşü teşvik ediyor. Yürüyüş alanlarının yeşil alanlarla desteklenmesi gerekiyor.

Yerleşmelerin ekolojik anlamda sürdürülebilirliği için önlem alınmalıdır. Yeşil alanların artırılması, bisiklet ve yaya dolaşımının sağlanması hususları önemli. Eğer ekolojik bir yaklaşım sergilersek bunları yapmak zorundayız. Araba sahipliği 'Rekreasyonel Yürüyüş'ü azaltıyor. Araba sahipleri sürekli araç kullandıkları için sağlıkları açısından, kendileri için yürüyüş daha önemli. Araba sahibi olmayanlar ulaşım araçlarına ulaşmak için diğerlerinden daha fazla yürüme imkânına sahip oluyorlar. Aktif canlı yaşamı olan bölgeler, aynı zamanda yeşil alanlar kadar yürüyüşü teşvik ediyor. Örneğin, alışveriş caddeleri. İnsanlar, herkesin bulunduğu

yerlere gidip oralarda yürüyüş yapmayı tercih ediyor. Bu da şunu gösteriyor: Konut alanları ve site gibi yerleşmelerin içinde yürüyüş alanları tasarlamak, ikincisi de şehir merkezlerinde yine yürüyüşü canlandıracak yaya bölgeleri oluşturmak gerekiyor. Yoğunluğun, kentsel çevrelerde yürüyüşe olumlu etkisi var. Onun için yeşil ve yoğunluk dengesini belirlemek (Yani yoğunluk çok düşük olmayacak) yürüyüşü destekleyen çevresel faktörlerdendir. Bir de tüm bu sistemler içerisinde dezavantajlı grupları gözetmek gerekiyor. Mesela, herkes bisiklete binemiyor. Yaşlılar ve dezavantajlı gruplar için yürüyüş daha öne çıkıyor. Bisiklet bazen tehlikeli de olabiliyor. Bu duruma da dikkat etmek gerekiyor. Genç ve eğitimli kadınlar, yaşlılar özellikle sağlık amaçlı yürüyorlar. Eğitimli bireyler yürüyüşte sağlığı daha fazla önemsiyor ve sağlığına dikkat ediyor. Onun için belki bunun küçük yaşlarda öğrenilmesi ve eğitim ile desteklenmesi fiziksel aktiviteyi artırmak açısından önemli.

Çevrenin bakımlı ve güvenli olması yürüyüşü teşvik eden bir unsur olduğu için önemlidir.





Hiç kimse bakımsız bir bölgede yürümek istemez. Mutlaka bu çevrenin düzenli ve bakımlı olması gerekir. Bu çevrenin güvenliğini de artırıp, önlemini almak lazım. Özellikle yeni gelişen konut bölgelerinde yeşil ve yapılaşma dengesinin kurulup, şehircilik ilkelerini benimseyip, yürüyüş desteklenmelidir. Bunun için hem güvenli ve konforlu alanlar oluşturulmalı hem de yeşil ile desteklenmelidir.

Kentsel yeşil alanlar, bunun yanı sıra büyük parklar ve yeşil alanlar da süreklilik ve başlangıç için bu çok önemlidir. Aynı zamanda doğa ile desteklenen alanlarda yürüyüşü dar olan mahalle çevresi ile birlikte düşünmek gerekiyor. Bir bölge tarifi olabilir. Mesela Bursa'daki Botanik Park yürüyüşü destekleyen bir alandır. İnsanlar, oraya yürüyüşe gidiyorlar. Sahillerin bu anlamda düzenlenmesi önemlidir. Deniz çok önemlidir. İnsanlar için denize yaklaşmak, suya yaklaşmak önemli. Sahil bantlarında insanlar, soğuk sıcak dinlemeden hat boyunca sokakta olabiliyor. Yerleşmelerin ekolojik anlamda sürdürülebilir olması için önlemler alınmalıdır. Bisiklet kullanımını destekleyen çevreler oluşturulmalı. Çevrenin iyi olması bisiklet kullanıcılarını dışarı çıkarıyor. İsveç Stockholm'de her türlü dengeye dikkat etmişler.



Şehirler yürümeyi teşvik etmelidir. Bizler bunu belediyelere bir strateji olarak sunarsak iyi olur. Dünyada otomobille ulaşımın sağlandığı şehirler var. Son dönemde yayaaların kullanım için yeni düzenlemeler yapılıyor. New York'ta son yapılan çalışmalarda kaldırımlar genişletiliyor, yollar daraltılıyor. Eski ve yeniye göstermek açısından herkesi sokağa çeken, kent tasarımları New York'taki gibi. Bir de yeni bir şey, araba park alanlarını kaldırıp onları yayalara tahsis ediyorlar. Yani büyükşehirlerde tersine bir yayaya doğru gidiş var.







FİZİKSEL AKTİVİTE VE HALK SAĞLIĞI

Prof. Dr. Emine Didem Evcı Kiraz
Adnan Menderes Üniversitesi
Hemşirelik Fakültesi Dekanı
SKB Danışma Kurulu Üyesi

Bu bölüm konferansta alınan video kayıtlarının
yazıya aktarılarak derlenmesi ile oluşturulmuştur.

Bir halk sağılığı yaklaşımı olarak “Sağılıklı Şehirler Hareketi”nin doğduğunu da bir kez daha hatırlatmakta yarar olduğunu düşünüyorum. Halk sağılığının tanımının ‘halkın sağılıklı yaşam ortamlarında yaşaması’ olduğunu vurgulamak isterim.

- Biz neye bakarız?
- Bizim genel stratejimiz karşılaştırmadır.
- Karşılaştırmayı neyle yaparız?
- Verilerle yaparız.
- Verileri nereden elde ederiz?
- Kanıtlardan elde ederiz.
- Kanıtlarla ne yaparız?

Kanıtlarla da karar vermeye çalışırız. Karar verme bir sanattır. Bu sanatı da sizlere bırakıyoruz. Biz sadece üretiyoruz ve sunuyoruz. Bu üretimden nasıl yararlanırsanız bizim için kârdır diye bakıyoruz. Karşılaştırmayı neye göre yaparız diye bir örnek üzerinden hareket edersek Dünya Sağılık Örgütü’nün yayınlarında gördüğümüz üzere, fiziksel açıdan aktif bir yaşamın olmaması dünya çapında 3 milyon insanın ölüm nedeni olarak görülüyor ve risk faktörleri arasında 4. sırada yer alıyor.

Türkiye’de durum nasıl diye bir sorunun cevabını verebilir misiniz? Evet, bu veriyi veremiyoruz çünkü bu veriyle ilgili bir üretimimiz yok. Ama bu, Birliğimizin bundan sonraki amaçları arasında yer alırsa çok mutlu oluruz. Bizde kaç ölüme neden olduğunu, fiziksel aktif olmamanın ve bizdeki risk faktörleri arasında kaçınıcı sırada olduğunu belki Birlik üyesi şehirlerimizde yapacağımız bir örnek-leme ile rahatlıkla ortaya koyabiliriz.

Bazen veriler hatalı ya da amaçlarının dışında da kullanılabilir. Buna dikkat etmek lazım.

Ben, Google’da konuyu araştırırken bir cümle buldum. KOAH dedikleri kronik akciğer hastalıklarından bir tanesi. Bununla ilgili olarak diyor ki: “En az haftada 3 gün 45 dakika hızlı tempoda yürüseniz iyi gelir”. Peki, hangi veri bunu destekliyor? Bir yayın var mı diye baktığımda Türkiye’de bir yayına rastlamadım. Tabii bunlarla ilgili çalışmalar yapmalıyız. Bizim eksikliklerimizi gösteriyor belki. Belki bundan sonraki çalışmalarımızda özellikle teknik arkadaşlar, koordinatörler için örnek olabilir.

“Kalıplar Kütüphanesi” dediğimiz bir kütüphane var. Online olarak giriliyor. Bu kütüphanede kalıplar birikiyor. Dünyada yapılan tüm çalışmaların sonuçları oraya işleniyor. “Fiziksel aktiviteyle ilgili yapılan müdahaleler toplum tarafından ne kadar benimseniyor?” sorusuna ilişkin bir çalışma yapmışlar. Yani bizim yaptığımız gibi, belediye başkanlarımızın bu konu ile ilgili olarak bütçeden ne kadar pay ayırdığı, efor sarf ettiği, bizlere bunları sunmak için, halkı bilgilendirme, eğitimler, farkındalık artırma çalışmaları yaptıkları, broşürler, afişler, filmler ürettiği bu konularda ‘acaba etkisi nedir?’ diye bir bakmak istemişler.

Yaklaşık 25 veri tabanından bu 33 çalışmayı incelemeye değer bulmuşlar. 267 farklı şehri örnekleyen çalışmalar olduğunu görüyoruz. Nüfus olarak da 500 ile 2 milyon nüfusu temsil eden çalışmalar olduğunu da vurgulamak lazım. Sonuç olarak araştırmacılar şu sonuca ulaşmış: Dünya çapında çok sayıda fiziksel aktivite programı var ama topluma yararını ortaya koyacak raporlama ve kanıt çok zayıf. Fiziksel aktivite popüler ancak halk buna ne kadar ulaşabiliyor? Ne kadar benimsemiş? Bu yapılanların halkın sağılığına etkisi ne

kadar? Hiçbir çalışmada bu ortaya konamamış. O zaman bize dersler çıkıyor, bu dersleri iyi değerlendirmeliyiz. Çünkü çok eğitilmiş ve deneyimli bir insan gücüne sahibiz. Bu konuda Türkiye ile ilgili yeni kanıtları ortaya çıkarmak da bizim ödevimiz diye düşünüyorum.

Evet, araştırmalar yapmalıyız. Arkadaşlarımızla profil ve sağlığın geliştirilmesi ile ilgili çalışmaları şehirlere gidip tek tek çalıştığımızda hep bunu vurguluyoruz. Verileri kamudan alabiliriz, kendimiz de üretmiş olabiliriz ama bazı konular var ki, araştırma yapmaya da ihtiyaç var. İşte ne yapabiliriz? Aslında çok zor bir çalışma örneği verdim ama 2000 doğumlu, hayatı boyunca sporu düzenli yapmış, hiç sigara içmemiş erkekleri alalım. Akciğer kanseri olup olmamalarını izleyelim. Siz deyin 5 yıl ben 10 yıl. İzleyelim. Kaç kişi akciğer kanseri olmuş? Eğer bunun gibi çalışmaları

yapabilirsek, kanıt havuzuna katkılarımız olabilir. En zorunu verdim ama bunun basitleri de var. Yani bir toplumun fotoğrafını çekmek gibi. Evet, şimdi Dünya Sağlık Örgütü bazı araştırmalar yapmış. Yani fiziksel aktivitenin etkilerini ölçebilmeniz için çok güzel araçlar var. Bunları kullanmamız gerekiyor.

Dünya Sağlık Örgütü ne demiş? Yürüme ve bisiklete binmek için sağlık ekonomisi değerlendirme aracı diye bir şey üretmiş. Yani burada ne diyor? “Eğer şu kadar kişi düzenli olarak şu kadar miktarda yürüme ve bisiklete binme aktivitesi yaparsa, fiziksel aktivite nedeniyle ölümlerin önüne geçmede ne kadar katkı sağlayabilir?” Sadece bununla sınırlı kalmıyor. Bir bisiklet yolu ve bir yürüme yolunun uzunluğu ve maliyeti hesaplanıyor. Buradan sağlığa ne kadar katkısı olduğu hesaplanıyor. Bunlar ölçülüyor. Bunlar kimin işine yarıyor? Doktorların işine yaramıyor. Şehirde ulaşımı, trafiği planlayanlar, fiziksel aktivite ile ilgilenenler, yerel yönetimlerde sağlığı geliştirmek için çalışanlar, spor uzmanları ve fiziksel aktivite uzmanlarının işine yarıyor.

Aydın’da yapılan bir araştırmada bunlar ölçüldü. Bu çalışmaya yol kazaları, hava kirliliği, karbon emisyonunun etkilerini de eklemişler. Yapılan yollar, bisiklet yolları, yürüme yolları etrafında hava kirliliği, emisyon varsa acaba halkın sağlığına etkisi ne kadar oluyor?

BANGKOK DEKLARASYONU

Bangkok Deklarasyonu Bildirgesi’nde ne deniliyor?

Bildiri hareketli bir yaşam tarzının halk sağlığı açısından önemini vurguluyor. 2025’e kadar istenen sonucu sağlayacak modeller ve örnekleri ortaya koyuyor.

Temelde ne demiş? Herkesin aktif bir yaşama ulaşması bir haktır. Alışkanlıkları değiştirmek lazım.

ACTIVE LIVING FOR ALL

ACTIVE PEOPLE ACTIVE PLACE ACTIVE POLICY



 **6th ISPAH Congress**
THE INTERNATIONAL CONGRESS ON
PHYSICAL ACTIVITY AND PUBLIC HEALTH
   www.ispah2016.org

Fiziksel aktivitelerin gerçekleşeceği mekânlar sağlanmalı. Bütün bunlar için aktif yaşamı destekleyen politikalara da ihtiyaç var. Boş zamanları değerlendirme aktiviteleri, fit kalma, moda aktiviteleri olarak sürekli yapılan şeyler durumunda. Dünya Sağlık Örgütü şöyle diyor: "Yetişkinlerin yüzde 23'ü yetersiz düzeyde aktivite yapıyor." Bunun sonucunda ne oluyor? Ölümün yüzde 6 ve 10'u hareketsizlikten kaynaklı. Halk sağlıkçılar olarak şöyle söylüyoruz: "En çok görülüyorsa, en çok öldürüyorsa, en çok sakat bırakıyorsa, en çok iş ve güçten kayıp yaşıyorsa, en önemli halk sağlığı sorunudur." Dolayısıyla fiziksel olarak aktif olmamak en önemli halk sağlığı sorunudur.

Çözüm Bangkok Deklarasyonu'nda. Belediye başkanlarının, tüm bürokratların, bilim adamlarının birlikte imzaladığı bir bildirge şöyle bitiyor: "Herkes için aktif yaşam, aktif insan, aktif mekân, aktif politika." Bangkok Deklarasyonu'nun sürdürülebilir kalkınma hedefleri var. Sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin 8'ini karşılıyor. Görüyorsunuz neleri karşıladığını ve "aktif olmamak artık bir 'pandemi'dir" diyor yani küresel bir sorundur. Bu pandemi ile mücadelede gereken her şey yapılmalı. Bunu yapılabilmesi için ayrı disiplinlerde çalışmalara ve aktif politikacılara ihtiyaç var.





KENTSEL YAŞAM KALİTESİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL HAREKETLİLİĞİ DESTEKLEYEN TAKTİKSEL UYGULAMALAR

Doç. Dr. Koray Velibeyoğlu
İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü
Mimarlık Fakültesi ve Şehir ve Bölge Planlama
Öğretim Üyesi

Bu bölüm konferansta alınan video kayıtlarının
yazıya aktarılarak derlenmesi ile oluşturulmuştur.

Konu, kentsel yaşam kalitesi ve bunun fiziki aktiviteyle olan ilişkisi. Şimdi yaşam kalitesi alanına genel olarak baktığımız zaman kentsel yaşam kalitesinin son yıllarda çok ön plana gelmeye başladığını görüyoruz. Bunda dünyada ve ülkemizde olan değişimlerin çok önemli etkileri var.

Bugün Türkiye nüfusunun yaklaşık %71'i büyük kentlerde yaşıyor ve bu oranın 2050'de %90'lara %100'lere yaklaşacağını düşündüğümüz zaman artık 'kentleşmeden' değil bu kentlerin nasıl kaliteli yaşayabileceğinden konuşmamız gerektiği ortaya çıkıyor. Tabii bunu daha şimdiden konuşuyoruz. Özellikle kalkınma planları, strateji planları, kentin fiziki planları bu dili artık konuşmak zorunda. Öncelikli meselemiz artık kaliteye doğru gidiyor diyebiliriz. Türkiye nüfus açısından 2050'de dünyanın 19. büyük nüfusu olacak. Tabii bu nüfus içinde kentleşme hızının düşeceğini söylemek mümkün. Bunun dışında tabii nüfusun yaşlanacağını da söylemek gerekiyor. Dolayısıyla bir kentsel yaşam ve bu kentsel yaşam içinde her bir grubun yaşam kalitesinin ayrı ayrı artırılması ve daha da önemlisi yaşadığımız mekânların kalitesinin artırılması gerekiyor. Dolayısıyla ben yer kalitesi dediğim alana doğru da vurgu yapmak istiyorum. Kentsel yaşam kalitesinin çerçevesi içinde 'yer kalitesini' bugün tartışmak istedim. Çünkü kentsel yaşam kalitesi içinde önemli yer tutuyor. Bunun ekonomik rekabetçilikte bölgesel anlamda çok önemli bir yeri var. Çünkü kaliteli yerleşimler, kaliteli mekânlar sunan kentler döviz ekonomisinde de ön plana geliyorlar. Diğer taraftan yaşam çevreleri açısından baktığımız zaman iyi mekân kalitesine, yer kalitesine sahip yerleşimler daha çok tercih ediliyorlar. Yerelde yaşanılabilirlik boyutundan yani bir çevrenin bizim açımızdan algılanması anlamında baktığımız zaman yine yürünebilir çevreler. Burada park-

lar, yeşil alanlar, kurumsal alanlar çok ön plana gelmeye başlıyor. Şimdi bu perspektiften baktığımız zaman, konunun bütününe doğru bizim çok önemli adımlar atmamız gerektiği açık.

KENTLEŞMEYİ SAYISAL OLARAK DÜŞÜNMEİYİZ

Artık kentleşmeyi sayısal olarak düşünmemiz gerekiyor. Yer yer bugün gündemde olan kentsel dönüşüm meseleleriyle de gerçekleştirecek ama diğer taraftan çok önem vermemiz gereken konu kentlerde ortak yaşam alanlarımızı, kamusal alanlarımızı kaybetmemek ve bunların niteliğini artırmak, insanların bunları kullanımına teşvik etmek. Bu aktif yaşamın içinde bulunmamızı sağlıyor. Şöyle demek istiyorum: Aktif yaşam için içinde bulunmaktan hoşnut olacağımız nitelikli mekânlar, kentsel mekânlar olması gerekiyor ki; bunların başında kamusal alanlar geliyor.

Kentsel tasarım alanında bir yerin kalitesi, niteliğini biz nasıl tarif ediyoruz? Çevre kalitesiyle ilgili araştırmalar aslında 1960'lı yıllara dayanıyor. Bu araştırmalar genel olarak çevre kalitesi, yer kalitesi insanların bundan psikolojik olarak, sosyolojik olarak nasıl etkilendikleri üzerine yoğunlaşıyor. Mesela bu çalışmalardan bir tanesi yapılıyor artık, 'Çevre Kalitesi Çalışması'. Trafik ne kadar az ise komşuluk ve birbirleriyle olan ilişkiler o kadar fazla, o kadar yoğun. Araştırma diyor ki: 'Birbirleriyle iletişim kurmak komşuluk ilişkisini geliştirmesi açısından çok önemli. Demek ki burada trafikle olan ilişkimizi tekrar gözden geçirmemiz gerekiyor. Yaşanabilir, insanların birbirleriyle iletişimini arttıracak sokaklar oluşturmamız gerekiyor, aktif sokaklar oluşturmamız gerekiyor.

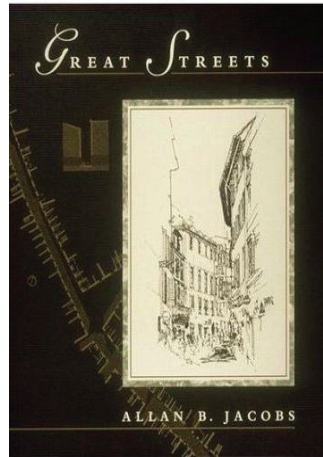
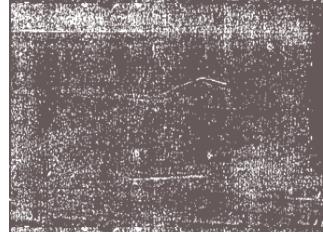
Bu da yine sonda bahsedeceğim konulardan bir tanesi ama dünya 60'larda bu meseleyi görmeye başladı.

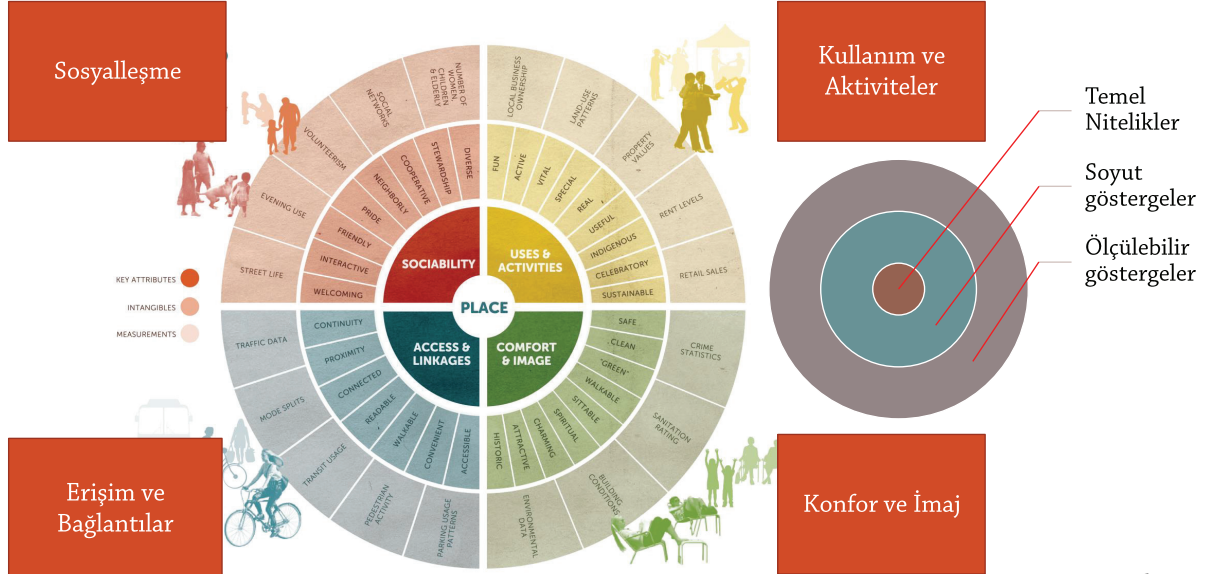
İkincisi dinçlik çalışması çok önemlidir. Yer kalitesini beş performansa bağlar. Bunların içinde canlılık, sağlıklı bir çevre yaratmak, hissiyat ve aidiyet (bir yere ait olma hissi), bir yere adapte olma hissi, erişim -ki erişim her şeyin başında- geliyor. Erişemezsek, kullanamamız hiçbir anlamı yok. Bu iki değişken etkinlik ve adaletdir. Bütün hepsi aslında kullanabilmemiz için ortak payda. Verdiğim örnekten hareketle 87'de yeni bir kentsel tasarıma doğru bir manifesto yayınlıyorlar. Burada iyi nitelikli kentsel mekânların yedi özelliğinden bahsediyorlar.

Yaşanılan yer yaşanabilir ve konforlu olmalı. Kimlik ve kontrole ait hissetmeliyiz. Fırsatları, hayal gücünü hayata geçirecek bir yer olmalı. Otantizm, bir anlam taşımali; taklitçi olmamalı. Toplum ve kamusal yaşama teşvik etmeli, kentsel özgüveni geliştirmeli. Çevreye herkes için erişilebilirlik burada da önemli bir faaliyet

olarak öne çıkıyor. Bir diğer araştırmacı, bu da 70'lerin araştırması. Şunlara dikkat çekiyor: Geçirgenlik çeşitleri, okunaklılık, dayanıklılık, görsel uygunluk, zenginlik ve kişiselleştirmeyi de yine nitelikli bir mekânın yedi kalitesi arasında sayıyor araştırmacılar. Bu son yıllarda popüler olan bir şey. Kamu alanları için projeler ve güzel bir veri tabanı. Orada da göstergeler açısından inceliyorlar ve sonuç: 'Sosyalleşme, kullanım ve aktiviteler, konfor ve imaj, erişim ve bağlantılar... Bu dört tane temel nitelik bizim kaliteli bir kentsel mekânı oluşturmamız için sağlamamız gereken göstergeler ve 'Biz, bunları niteliksel olarak değil, niceliksel olarak ölçebiliriz' diyorlar. Yani burada bir gösterge yaklaşımı daha fazla benimseniyor.

Pek çok yerde çalışması var. Danimarka Kopenhag'da başladılar, Avustralya'da çok çalışması var, İngiltere'de var. En son Amerika'da vardı, Broadway'de var. Bizim yaptığımız aktivitelerle iyi tasarımın aslında nerede bulunduğunu en çok nerede karşılık bulduğunu gösteriyor. Bizim etkileyeceğimiz en önemli alan isteğe bağlı aktiviteler olan kısım. Burada neyi kastediyoruz? Hayatta kaçamayacağımız mecburi aktivitelerimiz var. Günlük hayatta işte işe gitmek gibi, bir sağlık kuruluşuna gitmek gibi, devlet dairesine gitmek gibi vb. Yani rutinimiz içinde alışveriş yapmak gibi. Ama isteğe bağlı dediğimiz kısım ise o yerde gönüllü olarak zaman geçirmek. Bir tane örnek verelim. Otobüsü bekleyeceğimiz bir durak var. Buranın tasarımı harika, yanına bir park konmuş, gölge de yapıyor ağaç. Orada kitap okuma isteğini duyduğunuz anda isteğe bağlı aktiviteler olmaya başlıyor. Şimdi bu isteğe bağlı aktivitelerin oluşabilmesi için sizin tasarımsal olarak o nitelikleri ortaya koymanız, sağlamamız gerekiyor. Dolayısıyla siz bunu yaptığınız ölçüde oranın kullanımı artıyor. Yani orada iyi tasarımın önemli bir rolü var.





Şimdi bu konferansın diğer konusu, teması olan alana da dokunmak istiyorum. 'Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik'.

Bu bizim anladığımız klasik anlamda zorunlu olan ulaşım ana planlarından biraz daha farklı ve zamanla ulaşım ana planı alanın yerini de alabileceğini düşünüyorum. Bugün için daha tamamlayıcı nitelikte bir şeyden bahsediyoruz. Kentsel hareket planlarının sürdürülebilir hedefi ne? Hedef piramidi tersine çevirmek, bugünkü piramitte öncelikli olan nedir? Otomobiller; önemli bir miktarı onlara ayırıyoruz sonra toplu ulaşım geliyor. Burada piramidi tersine çevirmek yani yaya ve bisikleti öncelikli hale getirmek gerekiyor. Daha doğrusu sürdürülebilir ulaşımı ve diğer modları mümkün olduğunca sürdürülebilir kentsel hareket planının temel hedefi olarak tanımlamak gerekiyor. Ulaşım ana planı yanında lojistik plan, arazi kullanım planıyla -ki bütün ulaşım planları bundan şikâyetçidir- ulaşım planlarının aynı anda yapılmaması en büyük problemdir. Ulaşım türleri arasında bu şöyle özetlenebilir: Metro ile bisiklet, bisiklet ile yaya erişimi,

yaya erişimi ile 'park et devam et sistemleri.' Bütün bunların entegrasyonundan bahsediyoruz, akıllı ulaşım kadar gidiyor.

Sürdürülebilir kentsel hareketlilikte çok önem verilen üçüncü boyut tasarım ve yaşam kalitesidir. Şimdi bir örnek vereyim: Bir ulaşım aracında deniz ulaşımında 20 dakikalık yolculuk için 40 veya 50 dakika arasında bekleme süremiz var. Şimdi bu 50 dakikanın toplam yolculuk süresinde ortalama 20 dakikası araçta geçiyor. Kalan 30 dakika aslında bizim o alana erişmekle ve bekleyerek geçirdiğimiz süredir. Biz erişimi iyi ve nitelikli hale getirirsek yani tasarım ve yaşam kalitesini artıracak eylemler yaparsak ulaşımın da kalitesi artıyor. Dolayısıyla sürdürülebilir hareketlilik anlamında yaya ve bisiklet modlarının kent içinde öncelikli hale getirmesini sağlıyor. Yani, temel hedeflerden bir tanesini yaşam kalitemizi yükseltmek, ulaşımında harcadığımız zamanı azaltmak, bunu yaparken de otomobil dışında sürdürülebilir ulaşım destek olmak olarak tanımlayabiliriz.



Yine ulaşımın on ilkesine baktığımız zaman bir tanesi yaya ve bisiklet kullanımını teşvik etmek olarak karşımıza geliyor. Diğer birçok alınabilecek önlem var ama bu konumuz açısından önemli. Şehir planlaması böyle başladı aslında. 'Sağlıkla olan ilişkimiz nasıl?' diye baktığımızda aslında sağlıkla ilişki herşeyin en başında geliyor. Aydınlanma plancıları aslında kenti canlı bir organizmaya benzetiyorlardı. Trafiği de buna benzettiler ve öyle planladılar. Dolaşım sisteminin bir sağlık işareti olduğunu anladıktan sonra şehir plancıları dediler ki; 'Biz bu sağlıklı dolaşımı sağlayabilmek için aynı kalp damar sisteminde olduğu gibi ulaşımı da bir ağ gibi düşünmeliyiz ve bunun önündeki engelleri kaldırmalıyız. Kentlerdeki hareketliliği böyle teşvik edebiliriz' dediler ve kentsel hareketliliği bir sağlık işareti olarak kabul etmeye başladılar. Şehir plancıları şu şekilde düşündüler: 'Her çağın bir klasiği var. İşte, çağın klasiği bu ise dönemin klasiği otomobil' dediler. Şim-

di bu otomobil meselesine baktığımız zaman 20.yüzyıl kentinin, aydınlanma plancıları 19. yüzyıl kentinde ulaşımı sağladılar. Bulvarlar açıldı, Paris bulvarları vesaire ama İstanbul'da da aynı şekildedir. Baktığınız zaman 20. yüzyıl bir otomobil hikâyesi olarak, çağın bir klasiği olarak karşımıza geldi. Sonunda geldiğimiz nokta otomobil için kent, boyutuna geldik ki, işte bu da 20.yüzyılın klasiği.

HALKIN AKTİF YAŞAMI TALEP ETMESİ ÖNEMLİ

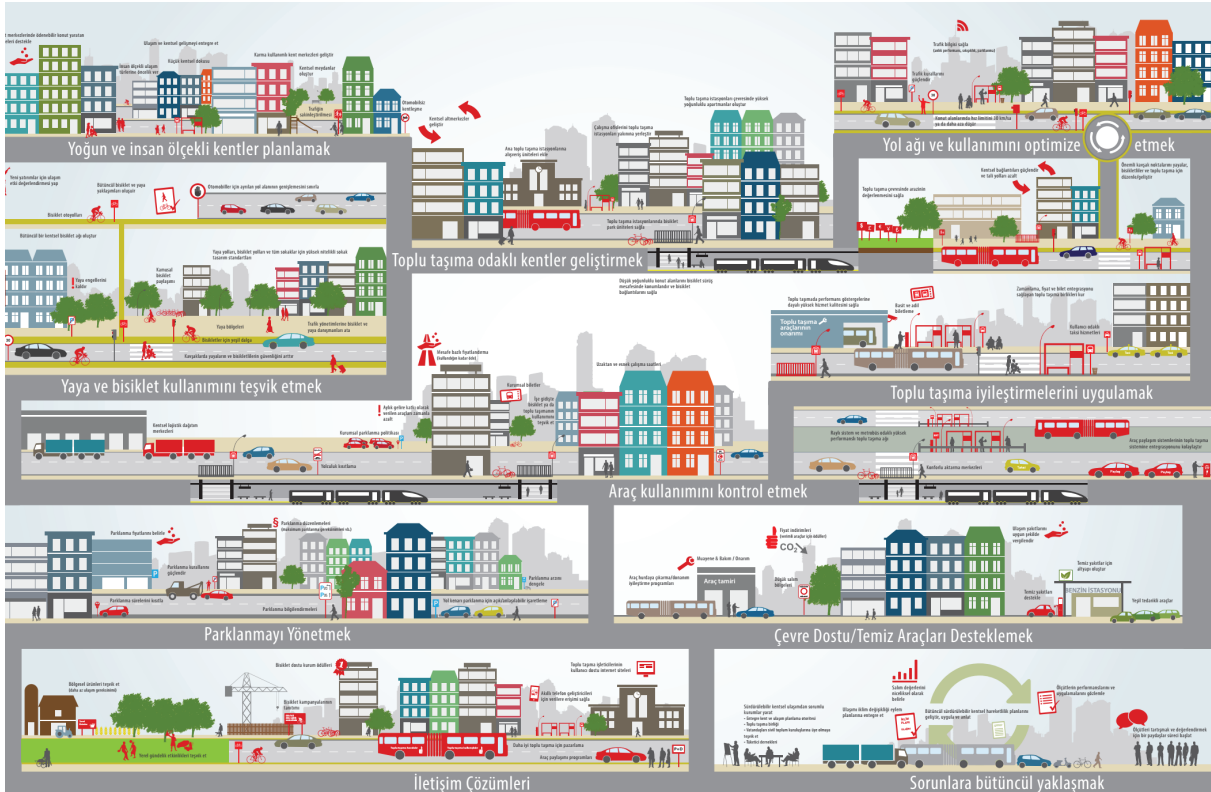
Şimdi, geri dönüş mümkün mü? 1960'lardan beri cevabı aranan soru bu. Nasıl geriye döneceğiz? Bununla ilgili olarak pek çok çalışma var ve bu çalışmaların içinde vizyonel belediye başkanları olduğu kadar halkın katılımının da çok önemli bir rolü var. Yani, vatandaşın aktif yaşam hakkını talep etmesi önemli. Kendi hakkını talep etmesi, bu her şeyin ötesinde geliyor. Burada önemli bir motto var. Eski be-

lediye başkanı ve Uluslararası Mimarlar Birliği Başkanı diyor ki : 'Kent yaşamındaki birçok problem sürekliliğin yok oluşundan ortaya çıkar. Süreklilik hayattır.'

Yani, biraz önce size kalp-damar sistemini göstermiştim. O damarları kestiğimiz zaman, sigara içtiğimiz zaman yaşamsal olarak süreklilik koptuğu için kent yaşantısı da sekteye uğruyor. Dolayısıyla, o alanları bizim yeniden kazanmamız gerekiyor. Bu kazanma meselesi ile ilgili, ne yapılabilir? Biz çalışmalarımıza bu boyutu nasıl ekleyebiliriz? Şimdi biz stratejimizi yaparız, neyin ne olduğu ile ilgili planlarımızı oluştururuz. Fakat bir de saha da karşılaştığımız durum var. Biz buna diyoruz ki 'vatandaş yaşam biçiminde kendi çözümlerini üretiyor' işte bu üretilen çözümler aslında taktiksel çözümler. Dolayısıyla biraz bu tarafa da bakmamız gerekiyor. Şimdi, eylem başlı başına bu

taktiklerden bir tanesi; çünkü insan yürürken aslında kent içinde yaşama, dolaşma, kent ile bağlantı kurma şansını yakalıyor. Bakın mahallemden örnekleyeyim. Şimdi, yürüyüş için bir yol yapılmış değil mi? Sonra da bir vatan-daş başka bir yerden yürüyor. İşte taktiksel olan şey dediğimiz şey bu. Yani, yaşamın içinde kısa yollar yaratıyor, başka buluşlar yaratıyor, yaşama bir başka detay katıyor. Eski yıllardan itibaren bakıldığında aslında günümüzün sokakları da böyle oluşmuş. Önce birkaç kişinin yürüdüğü izmiş, daha sonra patikaya dönmüş, sonra sokağa dönmüş vesaire... Şimdi bu yürüme eyleminden bahsettik ve gerçekten kentte bizi özgürleştiren şey bu. Yeni yollar keşfetmek. Bize ne kadar imkân sunulursa, o kadar keşif yapacağız anlamına geliyor.

GÖRSEL NİTELİK KALİTELİ YÜRÜMEYİ TEŞVİK EDER



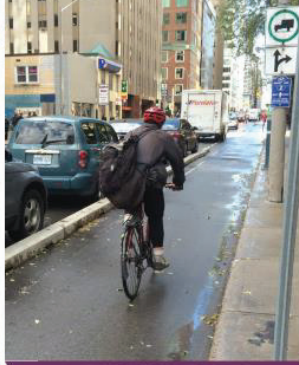
Bunu sinema ve televizyon alanından örnekle-
yelim. Film karesi gibi düşünün. Her bir kare-
nin bize farklı görüntüler, farklı sekanslar su-
nabilmesi çok değerli. Şimdi, bir konut çevresi
düşünelim. Eksi 8 kat apartmanlar aralarında
imar planına uygun boşluklar bırakılmış. Ön ve
arka bahçe mesafesi tamam. Fakat yürüme
deneyimi çok kötü. Neden? Çünkü hep aynı
görüntüyü görüyoruz. Hep aynı kare. Oysaki
bu sekansların, karelerinin artması lazım. Ne-
den tarihi kent merkezlerinde dolaşmaktan
zevk alıyoruz? İşte bu yüzden. Görsel nitelik,
görsel kalite yürüme deneyimini teşvik eden
bir şeydir. Siz, monoton, tekdüze, değişmeyen
görüntülerin olduğu yerlerde yürümek dahi is-
temezsiniz. Dolayısıyla şu bir testtir. Fotoğraf
makinenizi, cep telefonunuzu alın, yürüyün o
hep aynı görüntüyü alıyorsa orada bir problem
var demektir. Biz bu sağlık alanıyla son yıllar-
da bayağı ilgilendik.

Halk sağlığında bizim çok daha ciddi anlamda
çalışmalar gerçekleştirmemiz lazım.



Sağlık işareti olarak dolaşım sisteminden
bahsetmiştik. Son yıllarda konuşulan bir şey



			
DEMONSTRATION (1 day - 1 month • \$)	PILOT (1 month- 1 year • \$\$)	INTERIM DESIGN (1 year - 5 years • \$\$\$)	LONG-TERM/CAPITAL (5 years - 50 years • \$\$\$\$)
Can be led by anyone (city, citizen group, or both!)	Government / organizational leadership + involvement required	Government / organizational leadership + involvement required	Government / organizational leadership + involvement required
Sanctioned or unsanctioned	Always sanctioned	Always sanctioned	Always sanctioned

daha var. Otomobiller sıkışmış ama bir tane otobüs güle oynaya gidiyor. Şimdi bu özel tahsisli otobüs yolu. Bu metro ve tramvay için de ayrılmış olabilirdi. Kentlerimizde de güzel uygulamaları var. Buradaki hikâye yol diyetidir. Yol diyeti dediğimiz şey nedir? Otomobilden azalttığımızı diğer araçlara veriyoruz. Bütün yolları otomobillere vermek adil değil. Bisiklete de, toplu taşımaya, otobüse de, tramvaya da vermeniz lazım.

TRAFİK İÇİN YOL DİYETİ LAZIM

Yolu dengeli kullanmamız lazım. Otomobilin bütün yolları yutmasını engellememiz gerekir. Ulaşım planlarında en büyük yanlışlardan bir tanesi şudur: 'Trafik artıkcı daha fazla yol yaparız, daha fazla kavşak yaparız'. Bu asla çözüm değildir. Çözümlerden bir tanesi yol diyetidir. Bu çok önemli bir kavramdır.

Taktiksel şehirleşmede ne olması lazım? Vatanın aktif bir pozisyon alması gerekiyor, aktif olabilmesi için bizzat yaşamın içinde olması gerekiyor. Biraz önceki 'yürüyen insan modeli' iyi bir modeldi çünkü kentin, yaşamın içinde, sorunların farkında ve buna yönelik

çözümler üretmeye başladığında yani kendisi de şikâyet etmeyi bırakıp, çözümler üretmeye başladığında taktiksel şehir anlayışı alanının içine girmeye başlıyor. Neler yapılabilir? Şimdi, burada bir süreç izlemek gerekiyor. Biraz önce dedik ya, 'O yola ne yapabiliriz?' diye. 'Kalıcı hale getirebilir miyiz?' Aslında zaten bunu deneyerek yapmak gerekiyor. Şimdi bakın, burada bir yol kenarının muhtemelen yol kenarı bir parklaştıma ile oluşan bir yerin, cep parkına dönüştürülmesinin adımları var. İlk önce gayet itidali bir şekilde saksılar, bir şeyler konmuş. Sonra oturma bankları getirilmiş. Paletleri getirmişler. Bunlar çok ucuz materyaller. Belki evden de getirebilirsin. Bu şekilde başlamış. Eğer uygulama tutuysa, insanlar benimsediyse bu kalıcı hale geliyor. Şimdi bakın, bir örnek göstereceğim. Buradaki ilkelere de bakalım atlamayayım. Esnek, hafif, hızlı, ucuz, geri dönüşlü ve deneysel. Şimdi bakalım, bir günde ne yapılabilir? Ne yapabilirsiniz o bisiklet yolu için? Biraz önce bahsettiğim saksılarla, yol işaretlemesi ile ayırabilirsiniz. Fakat zamanla benimsenmeye başladıkça kalıcı hale gelmiş.



Bir yıl boyunca insanlar bunu kullanıyorsa demek ki burada kullanmaya yönelik, bir talep vardır. Şimdi biz, plancılar olarak, yerel yönetimler olarak, kentteki uzmanlar olarak 'önce biz bir yapalım nasıl olsa gelirler' diyoruz. Oysa talep tarafını da düşünmemiz lazım. Ne talep ediliyor? Ne yapıyorlar? Biz onların yaptıklarını, talep ettiklerini kalıcı hale getirebilir miyiz? Bir de bu perspektiften düşünelim. Şehirleşmede sonuç olarak bir mucize yaratmıyoruz. Geri dönüşlü, kalıcı olmayan nitelikleri var. Çok başarılı fakat sabun köpüğü gibi de kalabilir. Netice de stratejik düzeyden yani, kentin planlarından insanların taleplerine kadar giden bir silsileyi izlemek lazım. Yani bunu aslında bir enstrüman olarak alet çantamıza koymamız gerekiyor.

Yürünebilir, oturulabilir, kalınabilir yerler oluşturmak istiyoruz. Şimdi burada mikro kamusal alanlar önemli. Çok küçük olması da sizi aldatmasın. Küçük olabilir, fakat çok sayıda olduğunda biraz öncede bahsettim. Bir dolanım sistemi gibi network ağı kurabilir. Yani, kentin içinde insanların bağlanabildiği bir

sistem haline gelebilir. Güzel bir örnek : 'Cep Parkı'. Bunlar, otomotiv sistem filmlerinde ortaya çıktı. İnsanlar önce bu yol kenarlarında otomobillere ayrılan yeri, yani 2,5'a 5'lik bir alanı böyle bir şeye dönüştürdüler. Bu bir günlük bir etkinlikti. Fakat sonra, zaman içinde böyle yerlerin inşa edilebilmesi, yapılabilmesi için kentten inisiyatif almaya başladılar. Mesela, böyle örnekler çıkmaya başladı. Bakınız oturuluyor, sehpa da var ve otomobil alınan bir alan üzerine kurulu. San Francisco örneği. San Francisco, bu dediğim mikro kamusal alan ağını oluşturmuş durumda. Peki, şimdi dönelim. Türk kentlerinde deneme var mı? Var. İzmir'de Avrupa Birliği projesi yapılıyor. Kent planlarını doğallaştırmak ve doğa içinde toplu çözümler üretmek. Bunlardan bir tanesi küçük cep parklarını yaratabilmek, oluşturabilmek için. İzmir'deki örneklerden bir tanesi. Şu an proje aşamasında yakında da uygulama aşamasına geçilecek.

Son örneğin de adı 'Walk Your's city.' 'Kentini yürümek için hazır hale getir'. Bu da çok basit bir şekilde başlamış. Bakın, basit baş-



layan şeyler giderek kurumsallaşmayı da bazen başarıyor bazen başaramıyor. Bu başarmış örneklerden biri. Yani, ne yapmış? Önce insanlar, amatör olarak dikkat çekmek için şöyle yazılar yazmışlar. İşte, 'Kent merkezine yürüseniz on dakikada erişebilirsiniz.', 'Filanca heykele gitmek istiyorsanız 3 dakikada gidebilirsiniz' gibi kente birtakım işaretler yapıştırmışlar. Bu ne demek? Aslında yürürsen bak bu kadar uzağa 5 dakikada gidebilirsin, 10 dakikada gidebilirsin. İnsanları teşvik etmek için yapılmış, daha sonra bu organizasyon o kadar çok tutmuş ki yapılan müdahalenin kentin estetiği açısından da geri dönüşü olmuş. Yani oradaki tabelaları çok rahatlıkla kaldırmamız mümkün. Fakat ne kazanılmış?

İnsanlar aslında yürüyerek nerelere gidebileceklerini, nasıl gidebileceklerini örgütleyen bir inisiyatif haline gelmişler. Bu da yürümeyi artırmak için son derece basit, ucuz ve kişilerin örgütlediği çözümlerden biri. Demek ki, biz bu talep karşısında kaliteli mekânlar sağlamak için, uzmanlar olarak uğraşalım. Bu çabaların değer bulması çok önemli fakat talep tarafında da vatandaşlarında sürecin aktif bir katılımcısı olabileceği bir noktayı da teğet geçmeyelim.

2. OTURUM

ULAŞIM ARACI OLARAK BİSİKLET

Oturum Başkanı:

Erdem Saker

Bursa Büyükşehir Belediyesi Eski Başkanı
SKB Danışma Kurulu Üyesi



KENT ULAŖIMINDA BİSİKLETİN YERİ

Prof. Dr. Mustafa İlcalı
22. Dönem ve 26. Dönem Erzurum Milletvekili

GİRİŞ ve AMAÇ

Ulaşım konusu günümüzde birçok şehrin en büyük problemlerinden biridir. Kırsal kesimden kentlere yönelik göçler ve dolayısıyla hızlı ve düzensiz nüfus artışları bu problemi daha da büyümüşür. Şehirlerdeki artan nüfusa bağlı olarak motorlu taşıtların da artması, hem gürültü kirliliği hem de hava kirliliğini beraberinde getirmiştir. Her geçen gün çözümü daha da zorlaşan bu soruna karşı alternatif ulaşım araçlarına yönelmenin gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu açıdan bakıldığında, sürdürülebilir bir ulaşım aracı olan bisiklet; sağlıklı, ekonomik, güvenli ve erişilebilir bir araç olması nedeniyle ön plana çıkmıştır.

Bisiklet; yakıt kullanmadan, sürücünün mekanik gücü ve pedal yardımı ile hareket eden motorsuz taşıttır. Bisiklet yolu ise ulaşım, gezinti ve spor yapmak amacı ile yaya ve motorlu araç trafiğini aksatmadan bisikletlilerin emniyetli bir şekilde kullandığı yoldur.

Bu çalışmanın amacı, bisikletin bir ulaşım aracı olarak kullanılmasının öncelikle insan sağlığı ve nihayetinde kent sağlığı açısından faydalarını ortaya koymak ve bisiklet kullanımı teşvik edici yaklaşımların benimsenmesini sağlamaktır.

GEREKÇ

Bir yerden başka yere kolaylıkla gidebilmek, etkili bir ulaşım aracı olduğu, trafikte zaman kazanmak, park sorunu olmadığı ve yakıt maliyeti olmadığı için bisiklet kullanılmalıdır. Yapılan çalışmalar açıkça göstermiştir ki bisikletin ekonomiye çok büyük katkısı olmaktadır. Yapılan bir çalışmada çevre ve iklimle 15,4 milyar euro, enerji ve doğal kaynaklara 2,8 milyar Euro, sağlık kapsamında 191,27 milyar Euro, zaman ve alan açısından da 131

milyar Euro olmak üzere, bisiklet kullanımı ile AB Ülkeleri geçen yıl toplamda 513 milyar Euro ekonomik katkı elde etmiştir.

Ekonomik katkının yanında sağlık açısından kazandırdıkları da oldukça önemlidir. Sağlıklı bir yaşam, sağlıklı bir nesil ve sağlıklı bir toplum, her gün egzersiz yapmak ve fiziksel aktivite ile kronik birçok hastalıklardan korunmak için bisiklet kullanımı önerilmektedir. Amsterdam Üniversitesi'nde yapılan bir çalışma, düzenli olarak haftada 6 km'lik 3 bisiklet yolculuğu yapan bir insanın sağlık durumunun, hiç bisiklete binmeyen kendinden 10 yaş genç biri ile aynı olduğunu göstermektedir.

Sağlık etkisiyle birlikte sosyal bir yaşam da sunmaktadır. Aynı şeyleri yapmaktan keyif alan başkalarıyla birlikte olabilmek, sosyal ilişki kurmak, yeni insanlarla tanışmak veya onları gözlemlemek ve okul/iş dışındaki sosyal dünyadan insanlarla birlikte olabilmek amacıyla da bisiklet kullanılabilir.

Bisiklet Kullanımı Tercihlerini Neler Etkiler

Araştırmalar, insanların işe gitmek amacıyla en fazla 10 dakika yürümeye istekli olduklarını ve 2 km'ye kadar yürüdüklerini göstermektedir. Bisiklet kullanımında işe gitmek amacıyla 8 km'ye kadar yol alınabilirken, insanlar 1-5 km arasında bisiklet sürmeyi tercih etmektedir. Toplu taşımayla 4 km'nin üzerindeki mesafeler için kullanılmaya başlanmaktadır. Toplu taşıma hizmetlerinin 10 dakika veya daha fazla süreli periyotlarda hizmet vermesi, toplu taşıma aracını bekleme süresinin seyahat süresine yakın veya daha fazla olması insanların toplu taşıma sistemleri tercihini zorlaştırmaktadır. Tipik yürüyüş mesafeleri ile toplu taşıma mesafeleri arasında kalan boşluğu bisiklet kullanımı doldurmaktadır.

BİSİKLET KULLANMANIN FAYDALARI



VÜCUT DİRENCİNİZİ ARTIRIR



METABOLİZMAYI HIZLANDIRIR



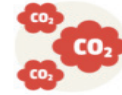
PETROL TÜKETİMİNİ AZALTIR



BEYİN VE RUH SAĞLIĞINIZI DÜZENLE SOKAR



KAS DOKUSUNU KUVVETLENDİRİR



KARBON SALINIMINI AZALTIR



KALP VE DAMAR SAĞLIĞI İÇİN FAYDALIDIR



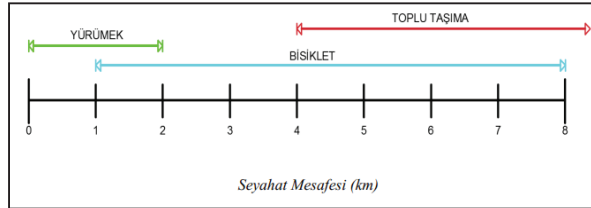
YOL PARANIZ CEBİNİZDE KALIR



ÇEVRE DOSTUDUR

Şekil 1 Bisiklet Kullanmanın Faydaları

Şekil 2 bisiklet kullanımının kısa mesafelerde sağladığı esnekliği göstermektedir.

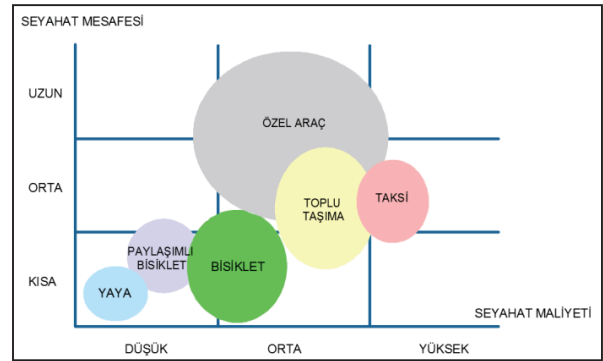


Şekil 2 Bisiklet türü tercih eşikleri

İnsanların bisiklet kullanımını, kişinin yürümek veya dolaşmak istediği mesafe; yolculuk amacı ile birlikte şehrin yapısı, trafik yoğunluğu, seyahat mesafesi, seyahat masrafı, güvenlik, kişisel kondisyon, araca sahip olma ve yeterince park yeri olması gibi diğer faktörlerle bağlıdır (Şekil 3).

DÜNYA'DA BİSİKLET KULLANIMI

Dünya Sağlık Örgütü istatistiklerine göre trafik kazalarında, Dünya'da her yıl yaklaşık 1.2

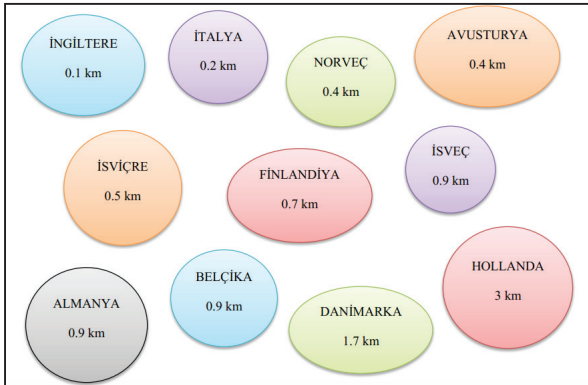


Şekil 3 Yolculuk mesafe-maliyet ilişkisi

milyon kişi hayatını kaybediyor ve 50 milyondan fazla kişi de yaralanıyor. Trafik kazalarının sosyo-ekonomik maliyeti yaklaşık 518 milyar dolar civarındadır. Ayrıca, trafik kazalarında saatte 158 kişi, her 3 dakikada 1 çocuk hayatını kaybetmeye devam etmektedir. Trafik kazalarını minimize etmek için birçok ülke bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak için planlamalar yapıyor. 200'ün üzerinde şehirde bisiklet, ulaşımın bir parçası olarak kul-

lanılmaktadır. Özellikle Avrupada bu konuda ciddi adımlar atılmıştır. İstatistiki verilere göre her gün ortalama 21 vatandaşımız trafik kazaları nedeniyle yaşamını kaybederken 2017 yılında meydana gelen trafik kazalarında 7.427 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir.

Sadece Asya'daki bisikletler, yeryüzündeki tüm otomobillerin taşıdığından daha fazla insan taşımaktadır. Çin'de yılda 41.000.000 bisiklet üretilmektedir. Bu bisikletler tüm kullanıcılara uygun modellerde üretilmektedir. Örneğin; kadınların çocuklarını beraberinde taşıyabilecekleri, yük taşıyabilen, birden fazla insanın beraber seyahat edebileceği modeller veya sadece spor yapmaya yönelik modeller yapılmaktadır.



Şekil 4 Ülkelerde kişi başına bisikletle günlük yapılan mesafe

Japonya'da insanların %15'i işe bisikletle gidip gelmekte ve yılda 10 milyon adet bisiklet satılmaktadır. 11 milyon nüfuslu Belçika'da 5.2 milyon adet bisiklet bulunmaktadır. Norveç, ulaşımda bisiklet kullanımını %10'dan %20'e çıkarmak için, yeni bisiklet yolları için yaklaşık 1 milyar \$ harcayacaktır. Almanya'da bisikletli ulaşımı teşvik için; bisikletlerin mevsimsel ulaşımları için tramvay ve otobüslerin yeniden tasarlanması, halkın bu konuyla ilgili planlamalara katılımının sağlanması, esnek kullanımlı araçlar için değişimler tasarlan-

ması gibi çalışmalar yapılmaktadır. İngiltere'de kullanılmayan demir yollarının ve kanal boylarının bisiklet için düzenlenmesi, "yeşil yollar" olarak bilinen stratejik geçitlerin geliştirilmesi yapılmaktadır. Ayrıca, New York'ta her gün 100 binden fazla insanın bisikletle ulaşımı sağladığı ve bu sayının her geçen gün arttığı belirtilmektedir. Kentte bisiklet kullanımının yaygınlaşması amacıyla Mayıs ayı Bisiklet Ayı ilan edilmiştir. Bisikleti özendirmek ve yaygınlaştırmak amacıyla Manhattan bölgesinde 50 kilometreden fazla bisiklet yolu oluşturulmuştur. Hollanda halkının %5'i yürüyerek, %24'ü ise bisikletle işe gidip gelmektedir. Hollanda'da yaşayan halkın %84'ünün bir veya birden fazla bisikleti var. Toplam 16,5 milyon kişilik nüfusa 18 milyon bisiklet düşmektedir. Amsterdam'da yaşayan 800bin kişinin %63'ü her gün bisiklet kullanmaktadır.

Bununla birlikte Kopenhag'da bisikletlerin sayısı şehir nüfusundan daha fazladır. Her gün insanlar 1,2 milyon kilometre bisiklet sürmektedir. İşe veya okula giden insanların %37'si bisikletlerini kullanırken. Kopenhag'daki toplam nüfus için ise bu oran %55 civarındadır. Kentteki bütün taksilerin 2 bisiklet taşıyabilecek bagajları bulunmaktadır ve bisiklet için kullanıcılardan ekstra bir ücret talep edilmemektedir.

ÜLKEMİZDE BİSİKLET SEKTÖRÜ

Ülkemizde yaklaşık olarak her yıl 1,5 milyon bisiklet satıldığı dikkate alındığında 80 milyonluk nüfus için bu oran çok düşüktür. 2016 verilerine göre sektörde 15 yerli üretici ile 4 bin kişilik istihdam sağlanmakta, bisiklet sektörünün ülkemizdeki ticaret hacmi yaklaşık 500 milyon TL civarındadır. Her yıl ortalama 1,5 milyon bisiklet satışı gerçekleşirken ithal edilen bisiklet sayısı 56 bin, ihraç edilen bisiklet sayısı 262 bin ve ihracat tutarı 48 milyon dolar olmuştur (2016).

Türkiye’de Nüfusun yaklaşık %35-38 ‘inde bisiklet var, yani yaklaşık 30 milyon civarında kullanılabilir bisiklet vardır. Bazı şehirlerde bisiklet kullanımı %15 lere kadar ulaşmaktadır (Adana, Konya, Osmaniye, Sakarya vb.). Türkiye’de bisiklet kullanımının genç ve bekar nüfus üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Kullanıcılar 18-42 yaş aralığında ve erkeklerin oranı yüksekken, gelir ve eğitim durumu yükseldikçe bisiklet kullanım oranı düşmektedir. Ayrıca, Türkiye’de en çok bisiklet kullanılan şehir Konya, Konya’da 800 binden fazla bisiklet var, hane başına düşen bisiklet sayısı 3’tür. Enerji Bakanlığının 26 şehirde ve 2600 kişi üzerinde yaptığı ankete göre; bisiklet bir oyuncak mı yoksa bir ulaşım aracı mı? Sorusuna katılımcıların %66,7 sini ulaşım aracı cevabını vermiştir. Güvenli yollar olsaydı kısa mesafeli seyahatlerinizde bisiklet kullanır mıydınız? Sorusuna katılımcıların %53 ü evet demiştir. Eğer ülkemizde bisiklet kullanımı yaygın hale geldiği durumda bisikletin toplu ulaşım sistemlerinde kullanım oranının %25 olması durumunda sadece enerjiden elde edilecek tasarruf miktarı yaklaşık 24 Milyar Dolar tasarruf edilecektir. İstanbul’da tüm araçlar içerisinde bisiklet kullanım oranının %10 a ulaşması durumunda ise enerjiden elde edilecek tasarruf miktarı yaklaşık 18 milyar dolar civarında olacaktır.

BULGULAR

Ülkemizde bisiklet sektörü ve kullanımına ilişkin elde edilen sonuçlara göre aşağıdaki gibi bir GZFT analizi ortaya konulmuştur.

Zayıf Yönler:

- Şehirlerimiz motorlu araçları ön plana çıkartacak biçimde tasarlanmış, inşa edilmiş
- Yapılan yeni planlamalarda da bu eğilim devam etmekte
- Bisikletliler için özel yolların bulunmaması

- Toplu taşıma araçları ile bisiklet taşınmasına olanak tanınmaması
- Bisiklet park yerlerinin bulunmaması
- Kişilerin davranış alışkanlıkları, bisiklet kültürünün gelişmemesi
- Bisikletin çoğunlukla çocuklara verilecek bir karne hediyesi olarak görülmesi
- Yasal boşlukların varlığı
- Teşvik sisteminin eksikliği
- İmar planlarında bisiklet güzergahlarının işlenmemesi

Güçlü Yönler:

- Genç bir nüfusa sahip olmamız
- Sosyal ve psikolojik olarak insanları rahatlatır
- Bisiklet kullanımının yaygınlaşması yönünde toplumda yeni yeni farkındalık oluşması
- Sağlık açısından sağladığı avantajların ön plana çıkması
- Ekonomik bir ulaşım sistemi olması
- Trafik tıkanıklıklarına sağlayacağı katkılar
- Can kayıplarının ve kaza oranlarının düşük olması
- Çevreyi kirletmeyen bir ulaşım sistemi olması
- Bisiklet ücretlerinin düşük olması nedeniyle erişilebilir olması
- Bisiklet yolu için alan ihtiyacının ve yatırım maliyetlerinin düşük olması
- Otopark sorunlarının olmaması
- Bakım masraflarının düşük olması

Fırsatlar:

- Yakıt tasarrufu sağlaması
- Alan tasarrufu sağlaması
- Daha sağlıklı bireyler olma yolunda sağlayacağı katkılar
- Ulaşım maliyetlerinin azaltılması

- Trafik tıkanıklıklarını azaltması
- Doğa dostu bir çevre oluşturulması
- Üretim açısından yoğun teknoloji gerektirmiyor olması
- Yatırım ve bakım maliyetlerinin düşük olması

Tehditler:

- Bisiklet kullanımının toplum tarafından benimsenmemesi
- Belirli yaş gurupları için uygun olmayan bir ulaşım sistemi olması
- Uzun mesafeli yolculuklar için uygun olmaması
- Fiziksel güç gerektiren bir ulaşım aracı olması
- Trafik akışında, bisikletlerin benimsenmesi sürecinde yaşanabilecek kazalar
- Şehirlerimizin mevcut altyapısının bisikletli bir ulaşım açısından dönüşüm zorluğu
- Mevcut kara yollarının bisiklet yollarını ilave edilebilecek genişliklerde olmaması

TARTIŞMA, SONUÇ ve ÖNERİLER

Kentlerimizde bisiklet kullanımının yaygınlaşması için dört kuraldan söz edebiliriz. Bunlar: iyi bir altyapı planlaması, vatandaşlar üzerinde eğitim ve farkındalığın oluşturulması, bisiklet kullanıcılarının güvenliğinin sağlanması ve diğer ulaştırma sistemleri ile iyi bir entegrasyonun sağlanması gereklidir.

Kentlerde bisiklet yolunun belirlenmesi için çeşitli modeller ve standartlar geliştirilmiştir.

Kesintisiz ve rahat bir sürüş için %4'e kadar olan eğim, ideal eğimdir. Bisiklet yollarının mevcut yollara yapılabilmesi için taşıt yolunun ilgili yönetmeliklerde belirtilen genişliğe sahip olması gerekmektedir. Baca ve ızgaraların mümkün olduğunca bisiklet yol ve şeridinde bulunmamasına dikkat edilmelidir. Bisikletliler tarafından yoğun olarak kullanı-

lacağı düşünülen bölgelerde güzergâh tasarlanması gerekmektedir. Daha çok kişiye hizmet vermek amacıyla metrekareye düşen kişi sayısının güzergâh belirlenirken ele alınması gerekmektedir. Bisiklet yolunun geçeceği güzergâh belirlenirken, kamu ve özel mülkiyet durumları da göz önünde bulundurulmalı ve ortaya çıkacak sorunlara çözüm geliştirecek stratejiler belirlenmelidir.

Ayrıca, bisiklet kullanıcısının etrafındaki bina yükseklikleri hem görsel etki hem de sürüş kalitesi açısından önemli bir faktördür. Belirlenecek güzergâhtaki binaların duvar etkisi oluşturması, kullanıcının kendini koridor içinde gidiyormuş hissine kapılmasına ve güzergâhın tercih edilmemesine sebep olabilir. Sürüş esnasında beton etkisi yaratan öğeler yerine görüş açısı içerisinde yeşil alanların bulunması koridor etkisinin kırılmasına ve daha huzurlu bir sürüş elde edilmesine neden olacaktır.

Sonuç olarak, bisikletle git ve park et, bisikletle git ve bisikletinle toplu taşımayla devam et şeklinde uygulamalar da yapılarak bisikletin kullanımı teşvik edilmelidir. Çeşitli metropollerde bu gibi uygulamalar yapılarak bisiklet kullanımı artırılmıştır. Örneğin Barselona'da 6.300 bisiklet için yıllık 15 milyon € destek verilmektedir. Reklam ve işletme gelirleri düşüldüğünde bisiklet başına yaklaşık 1000 € yıllık destek verilmektedir. Aynı şekilde, Belçika'da işe bisikletle gidenlere ekstradan para verilmekte ve bisiklet maliyetinin yüzde 30'u devlet tarafından hibe edilmektedir. Londra'da da 11.600 bisiklet için Santander Bankası ile 7 yıllığına 49 milyon poundluk sponsorluk anlaşması yapılmıştır. Bu gibi sponsorluk çözümlerle veya hibe yöntemleriyle bisiklet kullanımı teşvik edilmeli ve gerekli altyapı temin edilerek insan ve kent sağlığı geliştirilmelidir.



ŞEHİR İÇİ BİSİKLET YOLLARI TASARIM VE YAPIM KURALLARI

Zehra Türk:
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü

Bu bölüm konferansta alınan video kayıtlarının
yazıya aktarılarak derlenmesi ile oluşturulmuştur.

Cevre Şehircilik Bakanlığı olarak 3 Kasım 2015 tarihinde şehir içi bisiklet yollarının tasarım ve yapı unsurlarını belirleyen yönetmeliği çıkardık. Daha sonra yerel yönetimlere bunu güzelce açıklamak adına bir kılavuz oluşturduk: Şehir İçi Bisiklet Yolları Kılavuzu. Bunu da Türkiye'deki tüm yerel yönetimlere gönderdik. Herkes aynı zamanda internetten de ulaşabilir, basılı halini de yolladık.

Öncelikle insanların seyahat alışkanlıklarını tespit etmemiz gerekiyordu. Amerika'da ve İngiltere'de bazı çalışmalar yapılmış bununla ilgili. İnsanlar, 2 kilometreye kadar yürümeye istekliler, 8 kilometreye kadar bisiklet kullanıyorlar. Biz, güzergâhımızı belirlerken buna uygun bir şekilde belirlememiz lazım. Yani belirli kilometrelerde sürdürülebilir güzergâhlar yapmamız gerekiyor.

İNSANLAR PAYLAŞIMLI BİSİKLET KULLANMAYI TERCİH EDİYOR

Maliyet açısından baktığımızda da şahsi bisikletini kullanmaktan ziyade 'paylaşımlı bisiklet kavramı' artık var. İnsanlar, paylaşımlı bisiklet kullanmayı tercih ediyorlar. Daha yüksek maliyetli ve uzun yerlerde ise özel araçlarını ya da toplu taşımaları kullanıyorlar. Avrupa'da ve dünyada herkes artık yatırımını bisiklete yapıyor. Çünkü hem ekonomik hem

de biliyoruz ki çevre korunuyor. Birçok avantajı var.

Günlük kişi başına yapılan bisiklet kullanımı Hollanda'da 3 kilometre. Bu çok ciddi bir rakam. Bu tabloyu aslında hepimiz sürekli görüyoruz. Yayanın toplu taşımayla, yayanın bisikletle ve yayanın araçla karşılaştırmasını gördüğümüzde de hem ekonomik hem de trafiği daha az kaplamak adına bisikleti bütün belediyelerin, herkesin tercih etmesi gerekiyor. Dünya bu konuda yarışıyor ve ilklere imza atmak istiyor. Hep bilinir, Kopenhag ve Amsterdam sürekli yarış içerisinde. Her yıl bisiklet kullanım oranını artırmak isterler. Çin'in de bu konuda büyük atakları var. 7,6 kilometre uzunluğunda bisiklet yolu, asma köprüsü yapıyorlar. İspanya, bisiklet yolu tüneli yapmış. Bizde de var gurur verici. Konuya'da bisiklet yolu üst geçidi yapılmış hem engellilerin kullanması için hem bisikletlilerin karsıya geçebilmesini sağlamak adına.

Şimdi sadece bisiklet yolu yapmak yeterli olmuyor. Bu bir sistem ve sistemi toplu taşımayla entegre etmeniz gerekiyor. Bisiklet park yerlerinin bulunması gerekiyor. Başlı başına toplu bir sistem ve bir parçası eksik olduğunda tam olarak işlemiyor. Otobüslerde entegrasi sağlanmalı. Belki taksilerin arkasına bisiklet aparatları takılarak yerleştirilmesi sağlanmalı. Türkiye'de birkaç şehirde bu uygulamalar bulunuyor. Aynı zamanda tramvayların, metroların bisiklet park yerlerini ve bisiklet taşıyacağınız aparatları bulundurma-sı gerekiyor.

Kopenhag'da çekilmiş bir görselde trene ve metroya bisikletle binilebilecek kompartımanlar görülüyor. Yoğun iş saatleri harici ücretsiz. Yoğun saatlerde mesai öncesi ve sonrasında alır binerseniz bir kişilik ücret





ödemeniz gerekiyor. Bisiklet, sadece bireysel ulaşımda değil artık toplu ulaşım olarak da dünyada yaygınlaşmaya başladı. Bisikletli taksiler kullanılıyor.

Bisikletli kuryeler, Avrupa'da çok yaygın. Yemek paket servis ürünlerini motorlu araç yerine bisikleti tercih edip yapıyorlar. Böylece işletmeler ekonomik olarak kazanç sağlamış oluyorlar. Bizde çevresel bir katkı sağlamış oluyorlar. Bisiklet park yerinin nasıl yapılacağını doğru bir şekilde seçmek gerekiyor. Oramın popülasyonu nedir? Ne kadar bir kalabalık var? Bisiklet kullanan nüfus nedir?

Utrecht'de 12 bin 500 kapasiteli bir bisiklet park garajı bulunuyor. Çok yoğun olarak kullanılmaya devam ediyor. Bu, dünyanın en büyük bisiklet park garajıdır. Bölgesine göre birçok tasarım şekli var. Onu, bölgenize göre

seçmeniz gerekiyor. Bisiklet park yerlerinde farklı tasarımlar kullanılarak da halkın ilgisini çekmeye çalışılıyorlar. Yurt dışında 'Bir Arabaya 10 Bisiklet' diye bir slogan kullanıyorlar. Araba şeklinde bir bisiklet park yerini, yol kenarında arabaların kapladığı alana koyuyorlar. 10 tane bisikleti arkasına koyabiliyorsunuz. Bu da güzel bir farkındalık çalışması. Paylaşımlı sistemler, çok yayılmış durumda. Çünkü insanlar için daha ekonomik. Bisikletlerini beraberinde taşımalarına gerek yok. Alıyorlar bisikletlerini gidecekleri noktada tekrar bırakıyorlar. Çin'de 2 bin 700 istasyonlu 78 bin adet bisiklet paylaşımı alanı bulunuyor. Sadece bir kentte. Bunun avantajları nedir? Üzerinde GPS sistemleri var. Bisiklet çalındı mı? diye endişe duymuyorsunuz. Halkın bisiklet sayısını görebileceği uygulamalar bulunuyor ve güvenli bisiklet



sürüş noktalarınız oluyor. Size doğru rotaları gösteriyor. Böyle uygulamalar var. Türkiye’de birçok ilde kullanıma başladı. Yeni, yeni yayılıyor. İnsanları özendirmek için aynı zamanda yaptığımız güzergâhların üzerinde bisiklet tamir kitleri ve istasyonları var. Böyle küçük şeyler için. Mesela lastik inmesi, cıvata sıkmak gibi, küçük aletlerle tamiratlar ve ücretsiz tamirat bulundurması gerekiyor.

En önemli konu farkındalık. Biliyorsunuz Türkiye’de herkes küçükken çocuğuna üç tekerlekli bir bisiklet alıyor. Bisiklet kullanmayı öğreniyoruz sonra o bisikletler kalkıyor. Neden? Çünkü biz bisikleti hobi olarak görüyoruz. Bir eğlence aracı, daha sonra ulaşım aracı olarak kullanmıyoruz. En önemli sıkıntılar bunlar. Bize küçük yaşta bu eğitimlerin verileceği, parkurların oluşturulması gerektiğini savunuyoruz. Okullarda olsun veya belediyelerin açacağı alanlarda yapılabilir.

Çocuklara orda hem bisiklet sürmeyi hem de trafikte bisiklet kurallarını öğretip, küçük yaşta bunu aşılacak gerekiyor. Bizde yılın bazı günleri, süslü kadınlar bisiklet kullanıyor diye günler oluşuyor. Mesela, Bogota’da 120 kilometrelik büyük bir mesafe şehir içi yol. Pazar günleri o yol araç trafiğine kapalı. Şehir, ya-



yaların ve bisikletlilerin oluyor. Bu tarz farkındalıklarla insanları bisiklet kullanmaya teşvik edebiliriz.

Boğaziçi Üniversitesi’nde yapılan bir çalışma şöyle: Boğaziçi Üniversitesi, kendi elektrikli bisikletini üretiyor. İnsanlar, kampüs içerisinde ring yerine bisiklet kullanarak varacakları noktaya gidiyorlar. Yağmur, çamur, kar demeden bisiklet kullanımı yapıyorlar. Peki, biz ülke olarak neler yapıyoruz?

BAKANLIK OLARAK TEŞVİK VERİYORUZ

Biz, dediğim gibi 3 Kasım 2015 tarihinde şehir içi bisiklet yolları kılavuzu yönetmeliğimizi çıkardık. Bizim buradaki amacımız şehir içindeki yolları düzenlemek. Şehirlerarası yolları kapsamıyor ve bisikletin ulaşım için olduğunu vurgulamak. Bizim bakanlığımız belediyelere, yerel yönetimlere teşvik amacıyla mali destek sağlıyor. Belediyelerin sunum yapması gerekiyor. Kendi projelerinde yönetmeliğin şartlarını sağlayacak ekleri hazırlayıp İl Müdürlüğü’ne başvuruda bulunması gerekiyor. İl Müdürlüğü’nde bu, teknik açıdan ve gerekli evrakların verilip verilmediği açısından değerlendirip bakanlığımıza yollanıyor.



Bu projeler inceleniyor eğer uygunluk alırsa belediyeye bildiriliyor. Bazı oranları değişen hibeler veriliyor. Eğer eksiklikler varsa reddetmiyoruz. Revizyon için tekrar belediyeyle görüşüyoruz. Bize yönetmeliğimiz çıktığı andan itibaren belediyelerden 33 tane bisiklet yolu başvurusu geldi. Bir kısmı kabul edildi, bir kısmının revizyon için çalışmaları devam ediyor. Biz projemizde neleri istiyoruz? Bizim için önemli şey 1/500 ölçekli projeniz var mı? UKOME kararı, il, ilçe trafik komisyon kararı alınmış mı? İmar planında gösterilmesi bizim için çok önemli bir husus. Biliyoruz bu biraz uzun bir süreç oluyor ama en azından bunu taahhüt etmesini istiyoruz. Ulaşım ağı oluşturacak şekilde tasarlanmış mı? Çünkü bisiklet yolu sürdürülebilir olmalı. Kesik, bölük olmaması gerekiyor. Haritanın üzerinde okul, kütüphane gibi yerlerinde görüldüğü noktaları görebileceğimiz şekilde 1/500 ölçekli haritaya bisiklet yolunun işlenmesi isteniyor. Ağ olarak oluşmuş mu? Sürdürülebilir mi? Gelecekte ne gibi ağlar planlıyorlar? Bunlara bakıyoruz. Büyükşehir Belediyeleri için UKOME kararı istiyoruz. İl ve ilçelerde trafik komisyon

kararı istiyoruz. Bunlara bağlı olarak meclis kararı alınmış mı? Bunlara bakıyoruz. İmar planına işlenmesi çok önemli. İlk planlama yapılırken, kentsel dönüşüm yapılırken bunların konulması gerekiyor. Çünkü sonradan mesafeler yüzünden, yol geçitleri yüzünden sıkıntılar yaşanabiliyor. Emniyet mesafelerine uyulmuş mu? Diğer araçlar açısından bisiklet yolu görülebilir mi? Güvenli mi? Bunlara bakıyoruz. Yaya yoluna mı taşıt yoluna mı yapıldı? Yeşil bant bırakıldı mı? Bunlara ilişkin birçok seçenek mevcuttur. Aslında 'bölge yolu çok dar nasıl yapabiliriz orda bisiklet yolunu?' diye hep şüpheye düşüyoruz. Yani kültürü oturtuktan sonra yönetmelikte de var. Paylaşımlı olarak bile araçlarla kullanılabilir. Avrupa'da incelediğimiz örneklerde, bisiklet yollarını banketlerle ayırmıyorlar. Biraz kültürün oturması zaman alacaktır.

Gelelim bizim yönetmeliğimiz başka neler istiyor? Trafik işaretlemelerini yeterince yapmamız gerekiyor. Yoksa insanlar bisiklet yollarının fark etmeyebiliyorlar. Yeterli park sayısı olması gerekiyor. Bisikletimle örneğin okula gittiğimde bağlayabileceğim bir yer var



mı? Sinyalizasyon sistemleri yeterince kurulmuş mu? Ben kendimi sürerken güvende hissediyor muyum? Bunlar, bazı teknik detaylar. Biz şimdi şöyle bir şey yaptık. Adana ili Yüreğir Belediyesi ile etüt proje işi oluşturduk. Amacımız burada yerel yönetimlere ör-

nek bir proje sunulmasıydı. Yüreğir ilçesinde 6 kilometrelik bir bisiklet yolu tasarladık. Bunun içinde mimari mühendislik projeleri ve üç boyutlu görseller, animasyonlar var. Sadece haritadan bakıp bisiklet yolunu çizmek yeterli olmuyor. Çünkü imar planında değişiklik oluyor, uygulama farklı oluyor. Güzergâhı gezdik, imar planına işledik. Bisiklet yolu projesini detaylı yaptık. Gerekli gösterimleri yaptık birçok detay ve proje paftalarını hazırladık. Park yeri detayları da dâhildir. Biz bunları hazırladıktan sonra belediyelerimiz kullanabilsin diye bakanlığımızın web sitesine yükledik. Bunun çizimleri de dâhil, sadece görsel olarak yoklar. Çünkü bazı belediyelerimiz de teknik personel eksik, o eksikliğı bu şekilde tamamlayabileceğimizi düşündük. Hem örnek olması hem hangi paftaların olması gerektiğini görebilmeleri ve teşvik etmek açısından böyle bir şey hazırladık. Bu, aynı zamanda bakanlığımızın kütüphanesinde bulunmaktadır, oradan da indirip inceleyebilir, kullanabilirsiniz.





AVRUPA HAREKET HAFTASI (MOVEWEEK) ETKİNLİKLERİ VE ERZURUM İÇİN FIRSATLAR

Prof. Dr. Faris Karahan
Atatürk Üniversitesi
Mimarlık ve Tasarım Fakültesi
Peyzaj Mimarlığı Bölümü Öğretim Üyesi

Bu bölüm konferansta alınan video kayıtlarının
yazıya aktarılarak derlenmesi ile oluşturulmuştur.

Avrupa'da 2012 yılında Uluslararası Kültür ve Spor Derneği ve Avrupa Bisikletçiler Federasyonu tarafından başlatılmış olan bir program söz konusu. Bu program fiziksel aktivite ve sportif faaliyetlerin yaygınlaştırılması amacına odaklanmakta ve 'Hareket Haftası' olarak da değerlendirilmektedir. Burada özellikle her alanda aktif yaşamın önemi vurgulanmaktadır, sadece bisiklette değil. Ancak konuşmaları, Avrupa Hareket Haftası ile ilgili bir kısım değerlendirmeleri ve geçmiş tecrübeleri de göz önüne aldığımızda bu hareketliliğin amiral gemisinin bisiklet olduğu da anlaşılıyor. Bunun dışında kültür, sanat, spor gibi pek çok alanda faaliyetler yürütülüyor ve bu program Avrupa Komisyonu tarafından finanse ediliyor. Daha doğrusu bu işin koordinasyonu, görsel iletişimi bu anlamdaki faaliyetler ISCA tarafından yürütülmektedir. Programın 2020'ye kadar da devam etmesi planlanıyor.

ISCA'nın çok geniş bir üye profili var. 80 ülkede 200'ün üzerinde dernek, federasyon, kuruluş organizasyona üyelik başvurusunda bulunmuştur. ISCA'nın 45 milyondan fazla üyesi bulunmaktadır. Yine Avrupa Bisikletçiler Federasyonu da benzer şekilde 40 ülkede ve 70 kurumsal üyeyle toplam 35 milyon üyesi bulunan bir kuruluş olarak göze çarpıyor. "Avrupa Hareket Haftası"nda ve buna bağlı programların yürütülmesinde bu iki kuruluş Avrupa finansmanı ile inisiyatif almış durumdadır.

Avrupa Hareket Haftası'nın bir de sloganı var: "Now We Move" (Şimdi Hareket Zamanı!) Bu sloganı birçok spor merkezinde görebilirsiniz. Bu gerçekten son derece önemli. "Şimdi Hareket Zamanı!"nın temel hedefi, spor ve kültürel faaliyetlerle aktivitelerin canlandırıl-

ması ve bu anlamda bir farkındalık kampanyası yürütülmesidir.

2012'de Avrupa'da uygulanan Avrupa Spor Haftası başkenti olarak 2019'da Budapeşte seçilmiş durumda. Bu arada belirtmek isterim ki 2012 yılında bu başkent İstanbul idi. Türkiye'nin de bu anlamda bir tecrübesi bulunmaktadır.

Yine, "Bisiklet Zamanı" (Now We Bike), "Avrupa Okulları Spor Günü" gibi etkinlikler, kısa film çalışmaları, müzik dans eşliğinde yapılan faaliyetler, 25 Nisan'da yapılmakta olan "Asansörsüz Gün" etkinlikleri Avrupa Hareket Haftası'nın farklı bileşenleri arasında yer almaktadır. Türkiye'de bu organizasyona destek veren Muğla merkezli Enerji Verimliliği ve Çevre Koruma Derneği (ENVERÇEVKO) bulunuyor. Aslında Erzurum da 2013 yılında bu programa iş birliği yaparak dâhil oldu. Çağlayan Bilim Kültür ve Sanat Derneği 2016 yılına kadar Erzurum'da bu faaliyetlerin zaman zaman yapılmasını sağladı. Ancak daha sonra Erzurum'da yeterli bir iş birliği fırsatının yaratılamadığını ve bu anlamda bu faaliyetlere devam etmenin de gerekli olmadığı düşünüldü. Bu konunun politikacılar, yerel yöneticiler, karar vericiler ve kullanıcıların katılacağı 'Arama Konferansları' çalışmalarıyla ve hem örgün öğrenimde hem de yaşam boyu eğitim fırsatlarıyla birlikte toplumda yaygınlaştırılabilecek uzun bir süreç olduğunu da değerlendirmek lazım. Bu anlamda bir perspektif ortaya koymakta fayda görüyorum. Her türlü sportif, kültürel ama içerisinde mutlaka hareket bulunan faaliyetler ve bunları da sadece bisiklet ile de sınırlamadan dans ve diğer sportif aktivitelerde de ele almak gerekir.

Bu konuyu Erzurum için düşündüğümüzde kayak, kış sporları gibi çok önemli fırsatlar

var. Ancak bu haftanın denk geldiği Mayıs, Eylül gibi aylarda kayak çok uygun olmayabilir. Bu açıdan düşündüğümüzde, Erzurum'da başka ne fırsatlar olabilir? Hareketlilik için doğası, kültürü değerlendirilebilir. Avrupa'da bu etkinliğin 2014 yılında hedef kitlesinin 1 milyon kişi olduğunu belirtmek gerekir. Bütün toplum kesimlerini fiziksel aktiviteye, spora yöneltirken, bir taraftan da çevresel koşullarla, doğayla ilişki kurması gibi bir yönünün de bulunduğunu ifade etmek gerekir. Bunlar başta da belirttiğimiz üzere kamu, yerel yönetim, sivil toplum, üniversiteler gibi veya özel sektör sponsorluk destekleri ile de yürütülebilecek uygulamalar olarak görünüyor. Burada ISCA'nın koyduğu hedefe göre 100 milyon Avrupalının fiziksel aktivitelere katılımcı olması ve bu anlamda bir farkındalık yaratılması vizyon olarak ortaya konulmuş durumda.

AVRUPA'DA FİZİKSEL AKTİVİTE YETERSİZLİĞİNİN EKONOMİK DEĞERİ 100 MİLYAR EURO

Peki, bu hareketlilik neden önemli? İşin sağlık yönü, ekonomik yönü, çevre yönü var. Kentsel ve kırsal bölgelerin gelişmesiyle ilgili yönleri var. Sadece Avrupa'da fiziksel aktivite yetersizliği nedeniyle 600 bin kadar ölüm gerçekleştiği istatistiklere yansımış durumda. Bunun ekonomik olarak yıllık 100 milyar Euro civarında bir kayıp olduğu değerlendiriliyor. Dolayısıyla Avrupa'nın Sanayi Devrimi'nde başlayan çevreyi yok eden uygulamalardan giderek vazgeçerek 1950'lerden itibaren doğa korumaya verilen önem düşünülünce; kentlerde yaşanılabilir çevreler oluşturma perspektifi ile doğru adımlar atıldıklarını değerlendirebiliriz.

Peki, bu Hareket Haftası'nın hedefleri neler-



dir? Burada temel amaç fiziksel aktiviteler ve basit sportif etkinliklerin yararları konusunda bir farkındalık geliştirmek. Bu nasıl olabilir? 7'den 77'ye tüm toplum kesimlerinin, çocukların, yaşlıların spora dâhil edilmesi, bireylerin katılımı önemseniyor. Yine geniş kitlelerin spordan, fiziksel aktivelerden yararlanmasa önemseniyor. Spor, sanat, kültür ve bunları birleştiren yenilikçi uygulamaların yaygınlaştırılması, kentlerin ve kırların, kırsal bölgelerin yaşanabilir bir perspektife kavuşturulması da bunun dolaylı çıktıları arasında yer alıyor. 2012'de başlayan program kapsamında Türkiye herhangi bir faaliyet yürütmüş değil. Bu program 140 bin katılımcı ile başladı daha sonra 2013 yılında bu sayı 500 bine, 2014'te 1 milyon civarına çıktı. 2018'de 28 Mayıs- 3 Haziran tarihleri arasında gerçekleştirilecek.

Bu konuyla ilgili önemli olan tarihler nelerdir? 25 Nisan'da "Asansörsüz Gün" etkinliği önemli, burada özellikle sembolik olarak asansörün kullanılmaması, inişte ya da çıkışta merdiven kullanımı önemseniyor. Özellikle belediye ve yerel yönetimlerin bu konudaki çabaları ISCA tarafından, Avrupa Hareket Haftası tarafından takip ediliyor. Bu etkinliklerdeki verilerin sisteme girilmesi, kullanıcı profillerinin oluşturulması, sayıların verilmesi, sosyal medya paylaşımları, bu faaliyetin ne kadar kişiye, tabana yayıldığı hususunda da bilgilendirme bakımından önem arz etmektedir.

Bu tür etkinliklerde, toplumun tüm kesimleri arasında spor, kültür, sanat ve hareketlilik içeren tüm faaliyetlerle ilgili şehir ve etkinlik yapılan mekanlar bayraklarla süslenebilir. Bunlar sosyal medya aracılığıyla paylaşılabilir ya da haber olması sağlanabilir. "Bunları birleştiren kendimize özgü faaliyetler neler olabilir?" diye bir kısım düşüncelere de yönelmemiz gerekir diye düşünüyorum. Çünkü bizim kültürümüzde şöyle bir düşünce var:

"Harekette bereket vardır". Dolayısıyla biz hareketlerimizi kendi kültürümüzden yola çıkarak da oluşturabiliriz. Bize özgü tarih, sanat, spor bunları değerlendirmek lazım.

1-23 Eylül arasında Avrupa 'Şimdi Bisiklet Zamanı' etkinliği kapsamında Yunanistan ve Hollanda'dan başlayan ve Avusturya'da (Vienna) birleşecek olan iki tane bisiklet turu var. Bu turlarda 1400 + 1400 = 2800 km pedal basma olayı olacak. Ama bu programa katılmak isteyen ülke temsilcilerinden mutlaka kendi ülkelerinde daha önce on farklı etkinlik yapmaları isteniyor. Bu şekildeki katılımlara önem veriliyor. Avrupa'da önemli bir farkındalık yaratan bisiklet kültürü zaten yerleşmiş durumda. Özellikle de Danimarka, Hollanda gibi ülkelerde bisiklet kültürü çok yaygın. Bu ülkelerin genel kentsel ya da ülke düzeyindeki yaşam standartları da son açıklanan rakamlara göre ilk beş içerisinde yer alıyor. Norveç en yaşanılabilir ülke olarak belirlenmişti ama Danimarka, Hollanda gibi ülkeler de çok geride değiller. Çevre dostu olan bu ülkelerin ulaşım verdikleri önemi de bu anlamda değerlendirmek gerekir. Yine 28 Eylül'de "Avrupa Okul Sporları Günü" kampanyası da önemli bir etkinliktir. Bu etkinlikte ilköğretim, ortaöğretim okulları ile belediyelerin spor okullarının spor, sanat, kültür ilişkili faaliyetler yapması önemseniyor. Bu da yine bir 'Now We Bike' haftası etkinliği olarak söylenebilir.

Peki, Erzurum deyince neler olabilir? Tabi bisiklet denince köklü bir kültür bulunmuyor. Erzurum ülkemizin coğrafi açısından 4. büyük şehridir. Bu bir tarafta Palandöken gibi 75 kilometre uzunluğunda 25 kilometre derinliğinde bir dağ silsilesini, bir tarafta Pasinler'den Erzurum Ovası'nı bir tarafta da Çoruh Vadisi gibi derin vadi sistemlerini barındırıyor. Yani birkaç iklimi, birkaç farklı peyzajı bir arada bulunduran bir yönü de söz konusu. Bunla-



rı mutlaka değerlendirmek gerekiyor. Doğası kültürü bisiklet ya da diğer hareketlilik alanlarıyla ilgili faaliyet yapmaya müsait bir yer düşünülüyor. Palandöken Dağları arkasında Hınıs tarafındaki doğal peyzajlar var. Bölgedeki tarım ve hayvancılık önemli bir potansiyel. Ancak, doğası, peyzajı, vadileri de değerlendirmek lazım. Kanyonların içerisinde Selçuklu dönemine ait olan tarihi mirasın da bisiklet turizminin ya da bisikletle ulaşımın çok önemli araçları olarak değerlendirmek gerekir. İnsanlar buraları ziyaret ediyor. Yapılan rotalar da bunu göz önüne almak gerekir. Anadolu'nun en doğusundaki Selçuklu kenti Erzurum'dan başlayan belki Muğla'ya kadar uzanan Antalya'yı Alanya'yı içerisine alan bir bisiklet turu neden olmasın? Hem kendi kültürümüzle ilişkili olabilir. Bir turizm hareketliliği ve bunu başlatan bir yapı koordine edilebilir. Yukardan ipe atlama faaliyetleri Uzundere'de yapılıyor. Rus bir ekip var, Türkiye'den de katılanlar var. Bir kısmı ekstrem sporlar belki bu Hareket Haftası'nın konusu olmayabilir.

Erzurum'un peki güçlü yanları neler? 2011

Üniversite Kış Oyunları için yapılan alt yapı ve organizasyon tecrübesi var. 2017'de Avrupa EYOF tecrübesi, yine Palandöken konaklı kayak merkezleri, Erzurum Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılmış olan yürütülen Yüksek İhtisas Sporcu Kamp Merkezi var.

Çoruh Vadisi'nin doğa sporları ve yayla festivalleri başta olmak üzere derin bir kültürü var. Ayrıca burası kano, rafting yapmaya uygun, bu açıdan değerlendirilebilir.

Erzurum kadim bir coğrafyadır burada önemli medeniyetler yaşamıştır. Bu programı bunu sürdürebilecek bilimsel bir altyapı da söz konusu. Bu hususta da çalışmalar yürütülebilir. Fırsatlarımız neler? Erzurum acaba spor kenti mi olmak istiyor, çevre dostu bir kenti mi olmak istiyor? Evet, amiral spor alanımız kayak kış sporları ama Erzurum sadece bunlardan ibaret değil. Diğer alanları da mutlaka değerlendirmek gerekir. Çok farklı dağ, ova, vadi, peyzaj formasyonlarımız var. Bunları değerlendirebiliriz. Somut, soyut kültürel miras bu son derece önemlidir. Büyükşehir belediyesi



ve ilçe belediyelerin kentsel dönüşüm, kırsalda da çevre, sokağı iyileştirme çalışmaları var. Bu konuda güzel uygulamalar var. Bu konular birleştirilebilir diğer faaliyetlerle birlikte. Yine Kalkınma Bakanlığı DAP İdaresi Cazibe Merkezleri aracılığıyla verdiği mali destekleri var.

KODEKS'in yine bu tip sosyal yaşamı destekleyen, sosyal çevreyi, sporu, kültürü, hareketliliği bağımlılıkla mücadeleyi önemseyen projeleri var. Bunlar hepsi bu konuyu işlemek için fırsattır. Sağlık Bakanlığı'nın bisiklet kampanyaları var. Halk Sağlığı Müdürlükleri aracılığıyla dağıtım yapıyorlar. Bunları da değerlendirmek gerekir.

Çevre Bakanlığı'nın hem politika düzeyinde hem de uygulama projeleri programları, yine Gençlik ve Spor Bakanlığı'nın sağlıklı yaşam

ve spor bileşenleri ile projeler yürütüyorlar. Sivil toplum kuruluşları ve üniversiteleri destekliyorlar. İçişleri Bakanlığı'nın bağımlılıkla mücadele, sosyal yaşam, sosyal çevre bunun üzerine spor kültür hareketlilik içeren projeleri desteklediği görülebilir. Beklide en önemli fırsatlardan bir tanesi de bu ERASMUS'un spor destekleri. Türk Ulusal Ajansı'nın sayfasında bunlar görülebilir. Bunlar sadece spor değil başka konularda işlenebilir. Erzurum'un kayak potansiyelini gösteren, Palandöken'in önemli çekim merkezi olduğunu gösteren harita burada. Belki de Erzurum'un hareketliliğinin en önemlisi. Avrupa Hareket Haftası ile ilişkilendirilemeyebilir. Ancak bu konunun mutlaka irdelenmesi ve bu konu üzerinden yola çıkılması gerekir.



Yine kayağın diğer türevleri bölgede çokça yapılıyor. 2011’de yapılan alt yapı, tesisler, sporcu yetiştirme, sporcu destek merkezleri, cazibe merkezlerinden üniversiteye verilen bir proje var. 2026’yı desteklemek için bunların devam etmesi lazım. Sadece günü geldiğinde bir aktivite yapıp fotoğraf çekmekle iş bitmiyor. Bunun bir yaşam biçimi haline dönüşmesi gerekebilir. Mesela Erzurum’a özgü Nene Hatun var. Osmanlı-Rus Savaşını simgeleyen tabyalara yürüyüş yapılabilir. Bunu bisikletle de yapabiliriz. Bu da farklı bir zamanda yapılabilir. Bu tür Erzurum’un markası olan çalışmalar, bir tür hareketlilik yürüyüşü olabilir.

Yine, Büyükşehir Belediyesi tarafından Uzundere’de gerçekleştirilen ‘Buz Festivali’ üç yıldır devam ediyor. Evet, ekstrem sporlar ama bu hareketlilik konularını içeriyor. Spor kültürü toplumda bir hareketlilik yaratıyor, bir heyecan yaratıyor. Bunları bir şekilde değerlendirmek

lazım. Mesela Erzurum’da Karakucak güreşleri var. Bu da Erzurum’un bir markası olarak yaygınlaştırılabilecek ve hareketlilik programlarına dâhil edilecek hususlar arasında yer alıyor. Uluslararası öğrencilerin, gençlerin katılımıyla madde bağımlılığı, teknoloji bağımlılığına ilişkin etkinlikler yapılabilir.

Bunlara dönük belediye, Gençlik Spor İl Müdürlüğü, Valilik aracılığıyla çalışmalar yapılması önem arz edebilir. Bu, Gençlik ve Spor Bakanlığı’nın desteğiyle 2012 yılında başlatılan 3 yıl devam eden Doğu Anadolu Gençlik Festivali DAP, ‘KENTFEST’ ismiyle Uzundere’de yapıldı. Üniversite gençlerini bir araya getiren, doğa sporları, macera sporları bunlarla ilişkili yürütülen bir programdı.

Kayak tırmanışlarını da bölgemizin hareketlilik kapasitesine doğanın verdiği bir fırsat olarak görüyorum. Yine yaylalarda yapılan doğa kampları, gençlik kampları var. Bisiklet, doğa



yürüyüşü, foto safari, kano, rafting gibi etkinlikler düzenlenebilir. Bunlara ek olarak Uzundere’de Kapı Kalesi’nin hemen yanında kayadan ipile inme etkinliği var. Bunlar çeşitli doğa sporları kulüpleri tarafından yapılıyor. Bölgede su ve suya dayalı rekreasyonlar var. Festivaler içerisinde bisiklet çok çeşitleniyor ve hem Sağlık Bakanlığı hem de Gençlik ve Spor Bakanlığı, Kalkınma Ajansı destekleriyle bisiklet alımı yapıp faaliyetler yürütülebiliyor.

Yaban yaşamını gözlemlenebilirlik etkinliği de bu faaliyetlerin bir parçası olabilir. Erzurum’un bu anlamda canlı bir yapısı var. Bu arada faaliyetler, mutlaka başka kültürel ve sanatsal faaliyetleri de içerebilir. 2014 yılında Büyükşehir Belediyemiz DAPFEST Genç’i desteklemiştir. “Atabarı” da Erzurum’un bir kültür mozağı.

Bu da bölgenin hareketlilik kapasitesine katkı sağlayabilir. Dolayısıyla bunların artması bölgedeki insanların sosyal gelişimi üzerinde etki yaratabilir.

Türkiye’deki ilk “Avrupa Hareket Haftası” etkinliği 2013 yılında 12-13 Ekim’de Erzurum Uzundere’de gerçekleştirildi. Uzundere Kaymakamlığı’nın Kalkınma Ajansı destekli bir projesiyle, 2 günlük bir çalıştay yapıldı. Çalıştayın bir gününe Türkiye’den 15 bisiklet STK’sı ve uzmanı ile Ukrayna, Almanya, Romanya ve Hollanda’dan 5 uzman katıldı. Burada bisiklet kullanımı, bisikletli turizm, bisikletli yaşam konusunda bildiriler sunuldu. Bölgenin böyle bir geçmişi, kapasitesi var. Muğla merkezli bazı çalışmalar yürütülüyor. Bölgenin çok güzel potansiyelleri var. Jeolojik formasyonların spor-



tif hareketlilikle birleştirilmesi tanıtım için de çok önemli araç olabilir. Bunları değerlendirmek lazım.

Uzundere Belediye Başkanı çokça projeleri destekliyor, içerisinde yer alıyor. Yine 2014'te Erzurum Bisiklet Kulübü, Gençlik Spor İl Müdürlüğü desteğiyle Erzurum merkezli bir faaliyet yaptı. Hareket Haftası'nı göstermek, bunun farkındalığını yaratmak için önemli bir etkinlik oldu. Festivallerle, programlarla farklı kültürlerden insanları bir araya getiriyorsunuz. Bunun da bir çıktısı, hareketli dönüşü oldu. Bu tanışma sonrasında Selami Keskin, Genel Sekreter Yardımcımız 3 tane peyzaj mimarını istihdam etmişti. Sonra bu sayı arttı. Kendilerine tekrardan teşekkür ediyoruz. Mesleğimize de katkısı oldu. Peki, Erzurum için neler yapılabilir? Bisiklet politikalarını geliştirme konusunda 'arama konferansı' yapılması lazım. Çünkü yeni başlayan faaliyetler bunlar. Dolayısıyla Büyükşehir Belediyesine, üniversitelere, sivil

topluma iş düşüyor. Büyükşehir Belediyesi böyle bir kontak noktası oluşturabilir, bu süreci yönetebilir.

Avusturya'da bisiklet politikaları konusunda eğitime katılmışım. Eğitimin içeriği bu konuda sertifika verip bu politikalar nasıl geliştirilebilir idi. Graz'da yapılan bir faaliyetti. Bisiklet turizmini geliştirmek için 75 bin km bisiklet yolu yapma hedefleri vardı. Bunu Türkiye'ye, Ukrayna üzerinden Bulgaristan'a, Romanya'ya Yunanistan üzerinden bağlama fırsatı olabilir. Bu konuda çalışmalar yürütülebilir. Ama bu çalışmaların nihai hedefi illa o politikalara ulaşmak veya eklenmek olmamalı. Ülkemizde çevre dostu bisikletin, turizm veya hareketlilik programlarıyla yaygınlaşması sağlanmalıdır. Turizm, çevre gibi hususlara destek olmaktadır. Evet, Avrupa spor başkenti olmak için Erzurum ilerde bir çalışma yapabilir. Burada çok fazla öneri yapılabilir ama çok temel bir şey, bir defa il için hareketlilik, bisiklet stratejisi ve

eylem planı oluşturulmasıdır. Bunları tek tek saymak doğru olmayabilir. Çünkü bu kapasitenin nasıl geliştirileceğine dair eylemler, hedefler, orda yer almak durumundadır.

Yine başlangıcı, son varış noktası merkezi Erzurum olabilecek rota fikirleri geliştirilebilir. Rota diyorum; bunun içerisinde bisiklet olur, başka konular olur, bunu bir turizm perspektifi ile de ele alabiliriz. Yine daha önce bölgede başlayan Doğu Anadolu Turizm Gelişme Projesi Kalkınma Ajansı destekleriyle yürütülen çalışmalar var. Bunların devam ettirilmesi, tekrarlanması bölge için avantaj sağlayabilir. 2026 için Kış Olimpiyatları adaylık süreci değerlendirilebilir, sporcu yetiştirilebilir, bir kentsel dönüşüm yapılabilir.

Bazı bölgeler trafiğe kapatılabilir. İstanbul'da yapılan denemeler başarılı sonuçlar verdi. Esnafın geliri %45 arttı. İstanbul'daki reaksiyon Erzurum'da olmayabilir. Bu koşulları da düşünmek gerekir. Birkaç tane de Erzurum için, Erzurum'a özel tematik rotalar olabilir. Çünkü Pasinler, Ilıca, Köprüköy arasına bir termal köy kurulup termal turizm geliştirilirken bu arada bisiklette değerlendirilebilir.

Olimpiyat tesisleri arasında hem sporu yaygınlaştırmak hem de sporcu yetiştirmek anlamında bisiklet yollarıyla bir tema uygulanabilir. Kayak merkezleri Palandöken ile Konaklı arasında hem dağ üzerinden hem de şehirle bağlantılı olarak çalışmalar yapılabilir. Tabyalar Erzurum için önemli. Bunlar değerlendirilebilir. Üniversiteler, Atatürk Üniversitesi Kampüsü yeşil bir kampüs. Erzurum Teknik Üniversitesi de böyle geliyor. Dolayısıyla üniversiteler içerisinde her ikisini birbirine bağlayan bir rota çalışması, bisiklet yolu uygulaması olabilir. Tarih ve kültür rotaları, Cumhuriyetin kuruluşuna tanıklık eden Erzurum Kongre rotası başlatılabilir. Bu rota Erzurum- Sivas üzerinden Çanakkale'ye uzanabilir. Erzurum, Sivas, Konya,

Karaman, Alanya, Antalya, Muğla'ya uzanabilir ya da tersinden başlayarak burada bitebilir.

Çoruh rotası mesela orada 6 tane ilçe var. Bunun içerisinde çok değerli doğal kültürel varlıklar var. Bunlar çeşitli rafting, bisiklet, kayak tırmanışı gibi unsurlarla, peyzaj değerleriyle yoğrulabilir. Kaleler var, tarihi kaleler bunlar da yine değerlendirilebilir.



3. OTURUM

ERZURUM

Oturum Başkanı:
Dr. Mahmut Uçar
Erzurum İl Sağlık Müdürü

SAĞLIK TURİZMİ

Uzm. Dr. İsmail Polat
Erzurum Araştırma Hastanesi
Başhekim Yardımcısı

Bu bölüm konferansta alınan video kayıtlarının
yazıya aktarılarak derlenmesi ile oluşturulmuştur.

Konumuz “Fiziksel Aktivite.” Fiziksel aktivitede eksiklik olduğu zaman ilk kaybedeceğimiz şey sağlığımız.

Nasıl bir hazırlık yaptık, ne kadar hazırız? Öncelikle Sağlık Turizmi nedir? Sağlık Turizmi, yurt dışında ülkemize sağlık amaçlı planlı yapılan seyahatlere sağlık turizmi diyoruz. Bunlara da sağlık turisti deniyor.

Sağlık turizminde ‘Neden Erzurum?’ diyelim. Bir kere bölgenin en hızlı gelişen illerinden birisiyiz. Bölgenin en donanımlı ve kapsamlı hastanesi ilimizde. Yurt dışından şifa bulabilmek ümidiyle ilimize başvuran misafirlerimize en üst düzeyde sağlık hizmeti veriyoruz. Erzurum kış turizmi ve termal turizmde de ön sıralarda yer alıyor. Bunlar, sağlık turizminin gelişmesine de kesinlikle ön ayaktır.

Sağlık turizminin gelişmesi için ne gibi faaliyetlerimiz oldu? Bu konuda Gürcistan ziyaretimiz olacak. Geçtiğimiz dönemlerde Azerbaycan televizyonlarında ilimiz ve hastanemiz hakkında tanıtımlar yapıldı. ‘Bakü Sağlık Turizm Fuarı’na katıldık. Nahcivan ve Gürcistan’da bunun ile ilgili çalışmalarımız mevcut. Bu faaliyetlerimiz sonucunda 2013-2017 yılları arası hasta sayısı ciddi derecede arttı. Toplamda 6 bin 60 hastaya bu süreçte hizmet verdik.

Peki, bu sayıyı nasıl daha da arttırırız? Yani normal turizmin ekonomiye katkısının sağlık turizmine eş olabilmesi için neler yapmalıyız? Öncelikle sağlık turizminde şehrimizi tercih eden turistlerin çoğu Azerbaycan’dan gelmektedir. Onun için direk uçuşların başlatılması için girişimlerde bulunulması gerekiyor. Yine tanıtım faaliyetleri içinde Ekonomi Bakanlığı’nın teşvikleri daha etkin kullanılabilir. Hem belediye ayağımız hem

sağlık ayağımız burada ikisinin ortak çalışması, sağlık turizminin gelişmesine katkı sağlayacaktır.

Yıllara göre hasta sayılarına baktığımız zaman, zaten çalışmalarımızın meyvelerini verdiğimizi görüyoruz. İlerleyen yıllarda bu sayımızın daha da artacağını umut ediyoruz. Azerbaycan tercih ediyor şehrimizi. Yine İran, Gürcistan bizim diğer pazarlarımız. Onları da muhakkak değerlendireceğiz. Oradaki tanıtımlarımızı arttırıp sayımızı yukarıya çekeceğiz. Sağlık Bilimleri Üniversitemiz, Erzurum Bölge Eğitim ve Araştırma Hastanesi, Atatürk Üniversitesi Tıp Fakültesi, Nene Hatun Kadın Doğum Hastanesi ile Palandöken Devlet Hastanesi ve Ağız Diş Hastanesi ilimiz de mevcut. İnsan gücü olarak, gerçekten gayet yeterli bir sayımız var. İlimizde 450 uzman hekim ve 480 pratisyen hekim var. Toplamda 4 bin 645 personelimizle bu hizmetin içerisindeyiz. Hastanemiz, 2008 yılının Ağustos ayında açılmıştır. Hastanemiz, tüm kompleksleri içermektedir. Bir büyük özelliği de, dünyanın üçüncü büyük deprem izolatörü içeren hastanesidir. Her türlü airport, hangar, helikopter sistemi dâhil olmak üzere birçok hizmeti içermektedir. Erzurum Şehir Hastanesi inşaatı devam ediyor. Hastane açıldığında orada daha konforlu daha iyi hizmet verebileceğiz.

Sağlık hizmeti sunan branşlarımız arasında eksik branşımız yok. Tüm branşlarda sağlık hizmeti sunabilmekteyiz. Öncelikli olarak bizim kendimizi geliştirdiğimiz noktalardan bahsetmek istiyorum. Türkiye de 21 adet Robotik Cerrahi Ünitesi var. Bir tanesi de Erzurum’da bulunmaktadır. 2015 yılında hizmete açıldı ve yaklaşık olarak 310 başarılı ameliyat gerçekleştirildi. Hastanemizde robotik cerrahiyi, daha çok kronoloji alanında, genel cerrahi,



kadın doğum, kulak burun boğaz alanlarında kullanabiliyoruz. Artık teknoloji çağı, birçok vaka robotlar sayesinde tedavi ediliyor, yapılıyor.

Yine yürüme robotu da bizim kullandığımız sinir sistemini aktive etmek üzere kurulmuş. Bu da yine gayet başarılı bir şekilde yürütülüyor. 2014 yılından beri 4 bin 300 seansla hizmet verilmiş. Kemoterapi cihazı, özellikle kanser hastaları için çok önemli bir cihaz. Radyoterapi cihazının evrimleştirilmiş şekli diyebilirim. 365 derece dönme kapasitesine sahip ve sadece kanser hücrelerine etki ediyor. Bu da kanser hastalarına özellikle yan etkileri hususunda çok büyük fayda sağlıyor. Bu da çok şükür ilimizde mevcut ve uyguluyoruz.

KVC ve Kardiyoloji Ünitelerimiz var. İlimizde açık kalp ameliyatları dâhil anjiyolar başarılı bir şekilde yapılmaktadır. 4 adet anjiyografi

cihazımız var. 2017 yılında 2 bin 300 kişiye anjiyografi yaptık ve 213 baypas, 54 kalp ka-pağı, 13 Aort ameliyatı gerçekleştirdik.

Çocuk KVC olarak da çok başarılı ameliyatlara yaptık. Geçen hafta 53. vakamızı da çocuk KVC olarak gerçekleştirdik. Gerçekten bunlar çok zor ve ender yerlerde yapılan vakalar ve bunlar Erzurum ilinde yapılıyor.

Diyaliz merkezimizde gayet kapsamlı ve yeterlidir. 44 adet diyaliz cihazımız var ve ayda ortalama 130 hastaya 1600 seans diyaliz uyguluyoruz. Bütün bölgemizi kapsayan bir yanık tedavi merkezimiz var. 4 tane yoğun bakım odası içermekte ve yine 2017 yılında 448 kişi 3990 gün yatarak yanık ünitesinde tedavi almıştır. 30 yataklı Yetişkin Palyatif Servisimiz bulunmaktadır. 10 yataklı da Çocuk Palyatif Servisimiz bulunuyor ve bu da yaşlılarımız için bulunmaz bir nimettir.

Çevre illerin ve bölge illerinin hepsi bundan faydalaniyor. Yoğun bakım yatak sayıları olarak muazzam rakamlara sahibiz. Ülkemizin birçok yerinden yoğun bakımlarımıza sevk kabul ediyoruz. Yoğun bakım yatak sayıları olarak da son derece yeterli ilimiz. Yatak sayılarımız şöyle: Toplamda 128 tane yatağımız var yoğun bakım ünitelerinde. Ayrıca Türkiye’de Çocuk Psikiyatrisinde 4 klinik var, 1 kliniği de burada açmak üzereyiz. Önümüzdeki günlerde inşallah hizmete girecek. Çok ender bulunan merkezlerden Nöromüsküler merkezimiz var. ‘TMA’ dediğimiz sosyal medyada da çok sık yer bulan bir hastalığın tanı ve tedavisi burada gerçekleştirilmektedir. Rop prematüre dediğimiz çocuklarımızın tanı ve tedavilerinin yer aldığı, gerçekleştirildiği yer.

Yine, el cerrahi ve replantasyon ünitemiz var. El cerrahi ünitemizde 2017 yılında 1170 hastaya 1200 ameliyat yaptık. Genetik hastalıklar laboratuvarımız var. Bütün modern tetkikleri laboratuvarımız da yapabiliyoruz. Bahsettiğim kemoterapi cihazı var. Nükleer tıp ünitemiz ve kemoterapi ünitemiz ile de

kanser hastalarına gayet konforlu hizmet verebiliyoruz. Ağız, Diş Sağlığı Merkezimize turistler yoğun ilgi gösteriyor. Ağız diş sağlığında hem tatil yapıp hem diş tedavilerini yapabilecekleri bir merkezimiz mevcut. Bunları da inşallah önümüzdeki günlerde bütün çevre ülkelerde tanıtacağız. Bütün diş tedavilerinin hepsi hastanemizde yapılmaktadır.

Eksik hizmetimiz yok, diş tedavisi olarak, gayet konforlu binalarımız da mevcut. 112 Acil Sağlık Hizmetleri’nde ise ilk 10 dakikada kentsel vakaya ulaşımında yüzde 98 gibi mütihış bir oranla çalışmaktayız. Yeterli doktor ve paramedik bulunmaktadır. Helikopter ve ambulans uçakları da tekrar belirtmiş olayım. Bir doktor, bir sağlık memuru bir teknisyen arkadaşımızla helikopterle hasta sevki sağlıyoruz. Uçak ambulansla hasta sevki sağlıyoruz. 2017 yılında yaklaşık 52 vaka uçak ambulansla hastanemize veya çevre illerdeki hastanelere gönderilmiştir.





ERZURUM

Selami Keskin
Erzurum Büyükşehir Belediyesi
Genel Sekreter Yardımcısı

Bu bölüm konferansta alınan video kayıtlarının
yazıya aktarılarak derlenmesi ile oluşturulmuştur.

Erzurum'da Palandöken ve Konaklı Kayak Merkezleri, 50 yılı aşkındır Türkiye'ye ve dünyaya hizmet ediyor. İki yıl önce Özelleştirme İdaresi'nden devir alınmak suretiyle Erzurum Büyükşehir Belediyesi'ne geçti. Bu zaman zarfında yüze yakın proje inşa edildi ve şu anda Palandöken ve Konaklı kayak merkezleri hem personel avantajı hem de uygulamaya dönük projelerle kâr eder ve turistlere hizmet eder bir vaziyete geldi. Erzurum'un tarihi ve turistik yönünün yanına şimdi kayak turizmini entegre ediyoruz. Erzurum, kayağın dışında körling, buz hokeyi, buz pateni, short track gibi 8-9 ayrı branşın da merkezi olmuş oldu. Öncelikle 'Ejder 3200' markasını gerek Türkiye'de gerekse uluslararası zeminde Kış Olimpiyatları 2026'ya giden, koşan bir Erzurum'da 'Ejder 3200' markasının ne olduğunu uluslararası camiada da gördüğünüzde ne anımsayacağınızı hatırlatmak isterim.

Ejder, bizim Palandöken'deki zirvenin son noktasının ismi. Oraya Ejder Tepesi denir yıllardır. Kayakçılar çok iyi bililer ki 3200 bizim oradaki rakımımız. Havaalanıyla 10 dakika olan ve 3200 rakımda kayak yapabildiğiniz Türkiye ve dünyadaki tek merkezdir. Bizim pistlerimiz şu anda 70 kilometre. 12 kilometre tek seferde kayma imkânı sağlayan Palandöken'de pistlere sahibiz. Hem şehir hem de dağı birbirinden ayırabilmek için, özellikle imar noktasında bunu ayırabilmek için dağa yaklaşmamak adına sembol olması için Ejder 3200'ün logosunun aynısını orada giriş kapısı olarak dağda inşa ettik.

Yine dağda kayak merkezinin en sıkıntılı işlerinden birisi otoparktır ve insanlar orada otoparka geldiklerinde araçlarını bırakacak yer olmadığı için yol kenarına bırakır ve kayak ayakkabıları ile yürümek zorunda kalırlar.

Türkiye'deki birçok kayak merkezinde bu problemi yaşadığımız için bunu çözmek adına 450 ve 500 araçlık otopark inşa ettik. Misafirlerimizi ücretsiz otolarla kent merkezine oradaki 150 -200 metrelik mesafeyi yürütmeksizin taşıyoruz.

Kayak sezonumuz 6 ay. Çünkü Haziran'ın 6'sında babalar kupası yapılıyor Ejder'de, kayak yapılıyor. Geçen sene 11 Mayıs'ta Ruslarla, 18 Mayıs'ta Almanlarla burada kayak yaptık. Çok iyi hatırlıyorum. Ama bu sene zaman ve iklim takvimimiz biraz değişti, erken yaz geldi o sebeple şu anda kar yok dağda. Yüksek kar kalitesine sahibiz. 302 ayrı aparatla dağda suni karlama yapılıyor ve kar kalitesi de doğal karla entegre edildiğinde ciddi anlamda misafirlerimize hem spor yapanlara hem de turizm için gelenlere keyif veriyor.

ÜNİVERSİTE ÖĞRENCİLERİNE KAYAK ÖĞRETTİK

Erzurum ölçeğinde özellikle 2026 Kış Olimpiyatları'na giden bir şehirde kayak merkezini vatandaşla buluşturabilmek adına birçok adım attık. Bunlardan bir tanesi de 7500 öğrenciyi okullarından evlerinden alarak burada kıyafetlerini, hocalarını, yemeklerini vererek ve evlerine bırakmak suretiyle kayak öğretmek oldu. Bu 7500 öğrenci bugün bizim misafirimiz yarın dağın müşterileri, ilerleyen yıllarda inşallah ülkemizin madalya takmış gururları olacak.

GECE KAYAK YAPMA İMKANI VAR

Yine 'Gece Kayağı Projesi' tesis bize devredildikten sonra sonra gündeme geldi. Kısa sürede 4,5 kilometrelik Türkiye'deki en uzun gece kayağı pistini yaptık. Pist akşam saatlerinde de hizmet veriyor. Yeter ki bir kişi dahi olsa misafirimiz olsun ve rüzgâr müsaade etsin.



Biz sonuna kadar gece kayağının Türkiye’de ve Erzurum ölçeğinde misafirlerimize hizmet etmesini istiyoruz.

Şu anda Ortadoğu’nun tek kışın yamaç paraşütü yapılan yeriyiz. Yazın yamaç paraşütü yapılan yerlerimiz var ama kışın yamaç paraşütü yapılan yer yok. Palandöken’de başlatmak suretiyle aktivite sayısını artırmış olduk. Yine safari hem yaz hem kış çok keyifli hale geldi. Dağ artık yaz ve kış kullanılabilir hale getirildi.

Burada çok önemli bir nüans vardı. Dağda insanların piste çıktıktan sonra ihtiyaçlarını girebilecekleri bir alan yoktu. Lavabolar, mescitler, restoranlar, kafeler bunların hepsine entegre olarak dağ meydanları oluşturduk. Kayak yapmak istemeyenlerin de geldiklerinde dağda

aktivite alanlarını oluşturmuş olduk. Yine 2700 rakımda dünyada tek olan 850 metrekareye kurulu fanus ‘Küre Kafe’yi inşa ettik. Bu da şimdi yaz kış hizmet veriyor. Pistler o kadar uzun ki mola verme ihtiyacı hissediyoruz. Pistlerimizin, yarısında mola istasyonları kurduk. 12 kilometre ciddi bir pist ve orada sıcak soğuk içecek istasyonları yer alıyor. Yine dağda şu anki bitmiş hizmet alanında bir ‘Kapsül Kafe’ var, 70 metre uzunluğunda. Bu da yine özellikle kayak yapmak isteyen çocukların, ailelerin geldiklerinde eğer soğukta bekliyorsa aile şurada bir yerde 1 saat sonra çocuğunu alıp çıkmak zorunda kalıyor ve çocuğun spora ve kayağa oradaki o aktiviteye artık yaklaşması imkânsız oluyor. Cam fanus bu içerisi cam kapsül, kayak pistini görebiliyor hem de kendisi zamanını değerlendiriyor. Bunlar da

fanus kafelerimiz bunlarda 8-10 kişinin rahatlıkla içerisinde çay içebildiği, kitap okuyabildiği sohbet edebildiği alanlarımız. Bunlarla da hem yaz hem kış hizmet veriyoruz.

92 metre kare 8 tane bungalov ev var. Yine otel işletmelerinin devamında kullanılıyor. Bunlar hem yaz hem de kış kayak merkezinin Palandöken ve Konaklı'yı ayakta tutan aktiviteleri. Uluslararası Kış Sporları'nın ev sahibi olan Erzurum, 2011 ÜNİVERSİAD'a ve daha sonra 2017 EYOF'a ev sahipliği yaptı. Avrupa Gençlik Olimpiyatları ve Ocak ayında Snowboard Dünya Kupası Erzurum'da yapıldı. Bu 2026'ya koşarken şartlardan bir tanesiydi. Bu sene zaman ve takvim birazcık daha bize el verseydi dünyanın kayaktaki direk dünya rekoru Erzurum'da kırılacaktı 270 kilometre hızında. Test yarışını yaptık. Alp disiplini tamamlandı.

Türkiye'deki ciddi anlamda bize fayda sağlayan organizasyon körling, atlama kulesi, alp disiplini, buz hokeyi, buz pateni. Erzurum gerçekten salon sporlarında da bir zirve. Kış merkezi diyoruz. Kış sporlarının, kış turizminin merkezi Erzurum diyoruz. Böyle bir şehirde yazın otelleriniz dolu geçiyor.

Bu da yine 11 tane yapmış olduğumuz yüksek irtifa kamp tesisi sayesinde futbol kulüpleriyle ilgili. Polat var, Palan var, Dedeman var iki ayrı Dedeman var. Biri yukarıda biri aşağıda. Sway Otel var yine Büyükşehir Belediyesi'ne ait Gençlik Spor Bakanlığı'ndan daha sonra özelleştirmeden devraldığımız Snowdora var. Ejder 3200 uluslararası kayak disiplinine sahip insanların bildiği bir yer oldu. Ejder 3200 dediğinizde Türkiye, Türkiye dediğinizde Erzurum akla geliyor. Palandöken'in 13 kilometre uzağındaki 17 kilometrelik pistleri ile Konaklı Kayak Merkezi var. Konaklı Kayak Merkezi'nde bir proje çalışması başladı. Burada Konak, Erzurum'u Davos yapabilecek şekilde vil-lalar ile birlikte tek bir büyük otel planlanıyor. Palandöken, Konaklı, Erzurum Merkezi, Kandilli atlama kuleleri ile toplu halde '2026 ya hazırız' diyoruz. Sayın Cumhurbaşkanımızın 2026'da Erzurum'u aday göstermesi omuzlarına yüklenen çok ağır bir sorumluluktur.





FİZİKSEL AKTİVİTE VE KENTSEL YAŞAM KALİTESİ ERZURUM KONFERANSI SONUÇ BİLDİRGESİ

Doç. Dr. Gül Sayan Atanur
Bursa Teknik Üniversitesi Orman Fakültesi
Peyzaj Mimarlığı Bölüm Başkanı
SKB Danışma Kurulu Üyesi
Konferans Düzenleme Kurulu Başkanı

Bu bölüm konferansta alınan video kayıtlarının
yazıya aktarılarak derlenmesi ile oluşturulmuştur.

Kayak destinasyonu olma konusunda Uludağ'ın problemlerinden yola çıkarak o kadar Palandöken'nin adını duyuyoruz ki, bence bu anlamda Bursa'nın yapabileceği şeyler konusunu düşünmek lazım.

Bunun dışında çok kısa bir toparlama yapmak istiyorum. Biliyorsunuz birinci oturumumuzda fiziksel aktivite konusuna odaklandık. Handan Hocam sunumlarında belediyelerin sorumluluklarına dikkat çekti. Ben önemli bulduğum yerleri sizinle paylaşmak istiyorum. Burada yerel yönetimlerin çok ciddi desteğine ihtiyacımız var. Çünkü araştırmalar gösteriyor ki iyi tasarlanmış çevrelerde insanlar yürümekten hoşlanıyorlar. Hareket etmekten hoşlanıyorlar. Bu yürüme ve hareket etme meselesi sadece mekânın açık ve yeşil alan olması ile ilgili değil. Merkezler, yani kentlerdeki aktif bölgeler, örneğin alışveriş sokakları gibi noktalarda çok ciddi yürüme faaliyetleri olarak tercih ediliyor.

İkinci konuşmacımız Didem Hocamız, yine fiziksel açıdan aktif olmamanın ölüme varacak bir takım sağlık sorunlarına sebep olacağını söyledi. Bu konudaki kanıtlarını sundu. Yalnız dedi ki 'Bizim fiziksel aktivite bağlamında yaptığımız çalışmalarda neleri başardığımızı ölçebilmemiz gerekiyor. Bunun içinde bir kanıt havuzu oluşturmamız gerekiyor. Bir takım politikalar geliştirmemiz gerekiyor.' Burada da bizim yerel yönetimler başta olmak üzere kurumlardan edineceğimiz çok fazla destek var.

Koray Hocam kentsel yaşam kalitesinin neden bu kadar gündemde olduğunu vurguladı. Biliyorsunuz dünya nüfusunun büyük bir bölümü kentlerde yaşıyor. Bu sadece bizim ülkemizle ilgili bir durum değil. Bu dünyada da bir trend. Kendisi bir takım geçmişten gelen yaklaşımları anlattı bize. Bugün, bizim bir takım taktiksel uygulamalar geliştirmemiz gerektiğini söyledi.





Aslında Erzurum'un toplantıya damga vurma-sını unuttum. Sayın Vekilimden başlamalıyız. Erzurum milletvekili olması dışında, bence kendisinin bir akademisyen olarak yapmış olduğu çalışma da çok önemli. Biliyorsunuz bisiklet fiziksel aktivite boyutuyla toplantı temamızla da ilişkili. Hocamızın ulaşım ile ilgili derin bilgisi var. Burada gerçekten bir kavramsal toparlama gördük. Bu toparlama; bisikletin neden kullanılması gerektiği, kullanım tercihlerini neyin etkilediği, Türkiye için neden önemli olduğu, sektördeki yeri gibi konuları kapsadı. Sayın Vekilim 4 kural önerdi bize. Yol

standartı, farkındalık, güvenlik ve diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyonu.

Zehra hanımın sunumu özellikle 2018'de Sağlıklı Kentler Birliği'nin temel çalışma alanlarından biri bisikleti kabul etmemizle ilgiliydi. Bugün bunu Zehra Hanım sayesinde diğer belediyelerle geniş bir şekilde paylaştık. Zehra Hanım bize yurt dışından çok ilginç örnekleri gösterdi. Sadece Kopenhag gibi kentlerin dışında Çin, İspanya'nın bisikletle entegre bir takım, park alanları, yolları ve yol alt yapısı konusunda yaptığı şeyleri paylaştı.



Bu konuda mekânsal standartları geliştirmek ve düzeltmek isteyen belediyelere sundukları destek konusunda bizi bilgilendirdi.

Faris Hocam sunumunda, Avrupa Hareketlilik Haftası'nın ilk organizasyonu Bisiklet Turnuvası Organizasyonu'nun Erzurum kentinde geliştiğini söyledi. Tabii ki, konu sadece panel sahiplerinin az önce belirttiği gibi sadece bisiklet değil. Bisiklet bize hareketi sağlayacak tek şey değil. Bunun dışında Erzurum'dan yola çıkarak kentlerin sahip oldukları doğal potansiyelleri, doğal kültürel

peyzaj değerlerinin ne şekilde kentsel aktivite kavramıyla ilişkilendirilebileceğini göstermek açısından bence önem taşıdı. Sanıyorum her kentin kendi potansiyellerinden yola çıkarak bununla ilgili alabileceği dersler var. Benim özetleyeceklerim bunlar. Biz bu sunumların hepsini paylaşıyoruz. Burada gerçekten bu konuyu tartışmak, üzerine düşünmek üzere gelen insanlar oluyor. Sunumları aynı zamanda web sayfamızda da 'pdf metni' olarak da paylaşıyoruz. Bu konuda takıldığınız noktalar, daha fazla bilgi edinmek istediğiniz noktalar konusunda yine biz Birlik ve Birliği oluşturan danışman ekip olarak elimizden gelen desteği göstermek istiyoruz. Söz uçuyor, yazı kalıyor. Onun için bütün söylediğiniz her şey, Birliğin web sayfasında her zaman var olacaktır.



ERZURU

M

KONFERANS FOTOĞRAFLARI



Doç. Dr. Gül Sayan Atanur

Bursa Teknik Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü
Konferans Düzenleme Kurulu Başkanı / SKB Danışma Kurulu Üyesi



Mehmet Sekmen

Erzurum Büyükşehir Belediye Başkanı



Menderes Türel
Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı / SKB Başkanı



Prof. Dr. Recep Akdağ
Başbakan Yardımcısı



Prof. Dr. Handan Türkoğlu
İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Böl. Öğr. Üyesi
SKB Danışma Kurulu Üyesi



Prof. Dr. E. Didem Evcî Kiraz
Adnan Menderes Üniversitesi Hemşirelik Fakültesi Dekanı
SKB Danışma Kurulu Üyesi



Doç. Dr. Koray Velibeyoğlu
İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Öğretim Üyesi



Prof. Dr. Mustafa Ilıcılı
22. Dönem ve 26. Dönem Erzurum Milletvekili



Zehra Türk

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü



Prof. Dr. Faris Karahan

Atatürk Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi
Peyzaj Mimarlığı Bölümü Öğretim Üyesi



Uzm. Dr. İsmail Polat
Erzurum Bölge Eğitim ve Araştırma Hastanesi



Selami Keskin
Erzurum Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı





ERZURU

M

GEZİ FOTOĞRAFLARI









Tayakadın Mahallesi Doyuran Sokak No: 13 Osmangazi / Bursa Tel: 0 224 235 23 99 - Faks: 0 224 235 34 70

Bandrol Uygulamasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğın 5 inci maddesinin ikinci fıkrası çerçevesinde bandrol taşıması zorunlu değildir.

www.skb.gov.tr