istanbul

KENT ARAŞTIRMALARI VE DÜŞÜNCE DERGİSİ

Kentte İklim Adaleti

Gösterge
İstanbul'un Çatı Üstü Güneş Enerjisi Potansiyeli

Dosya
İstanbul'da Yaya Olmak

Ekosistem
İstanbul'un Böcekleri



2025 / 012

istanbul

BU SAYIDA...

Heyecanımız daha da yüksek, İstanbul Planlama Ajansı 5 yaşında! Klasik belediyecilik nezdinde ele alınamayan, çaresi için seferber olunamayan sorunlar, kentin yeterince farkedilememiş, mercek altına alınamamış zenginlikleri, layıkıyla ilişkilendirilemeyen şehircilik dinamikleri bir süredir İPA'nın radarında. Katılımcı süreçlerle, ulusal ve uluslararası deneyim alışverişiyle İPA kolektif bir anlama ve çözme platformu haline geldi, gelmeye de devam ediyor. İPA'nın yuvası olan Florya'daki kampüsü her gün öğrenciler, bilim insanları, araştırmacılar gibi apayrı amaçtan yüzlerce insan ziyaret ediyor, çalışmalarını İPA Kampüs'te sürdürüyor. Etrafı demir kapılar ve tellerle çevrili, 13 ayrıcalıklı belediye başkanına tahsis edilmiş bu bölge 5 yıldır tüm İstanbulluların hizmetinde bambaşka bir çehreye büründü. 'Otokrasiden demokrasiye dönüşüm' olarak tariflediğimiz bu süreç yakında yayınlanacak İPA'nın hikayesini anlatan kitapta ayrıntılarıyla ele alınıyor. Bir başka gelişme kurumsal yapılanışımızla ilgili. Çalışmalarımızın etki alanını artıracak, özerk kimliğimize güç verecek, ulusal ve uluslararası iş birliklerimizi daha dengeli ve boyutlu kılabilecek bir şirketleşme adımı attı İPA. Dergimizin yeni sayısı da bu gelişmelerin heyecanıyla hazırlandı.

Bu sayıdaki dosyalarımızda kentte iyi, sağlıklı ve insanca yaşamın temel unsurlarından iki konuyu ele alıyoruz. İlk olarak dünya genelinde iklim değişikliğiyle mücadeleyi sosyal ve ekonomik eşitlik eksenine oturtan iklim adaleti yaklaşımının kentlerdeki yansımasını çeşitli yönleriyle inceliyoruz. Bu kapsamda kentlerdeki iklim adaleti mücadelesine olan ihtiyaç, iklim adaletine uygun kentsel planlama yaklaşımları, belediyelerin iklim adaleti mücadelesi içerisindeki rol, yetki ve sorumluluklar, İstanbul'un iklim çalışmaları ve kentteki farklı dezavantajlı grupların iklim krizi nedeniyle yaşamakta oldukları mağduriyetlerini ele alan yazı ve söyleşilere yer verdik.

İkinci dosyasındaysa İstanbul'da yaya olmanın ve yaya olarak yürüyebilmenin imkânlarını ve engellerini irdeledik. Uzun yıllardır uygulanan politikalar sonucunda kentler, büyük oranda otomobillerin boyunduruğu altına girmiş durumda. Özellikle İstanbul ölçeğindeki mega kentlerde yaşanan otomobil egemenliği, kentte yaya olmayı zorlaştıran uygulama ve planlamaları da beraberinde getirmiş durumda. Oysa kentte yürüyebilmek ve yaya olmak bir hak. Yayaların kent hayatında odağa alınmaması, kentte güvenli ve özgür biçimde yürüyebilmenin önüne birçok engel çıkartıyor. Dosyada, İstanbul'da yaya olmanın zorluklarına dikkat çekerken bu durumu tersine çevirmeye yönelik yapılan planlama çalışmalarına ve uygulamalara göz atıyoruz. Bu iki dosya konusunun yanı sıra, dışavurumcu sanata ilham veren şehir atıkları, İstanbul'un muhteşem minik sakinleri böcekler ve şehrin altyapısına 3 kuşaktır hizmet veren bir ailenin öyküsü derginin diğer bölümlerine konu oluyor. İyi okumalar...

Geçtiğimiz sayıda gözden kaçanlar · Büyükşehir Hafızası bölümündeki, Halkekmek Güzel Sanatlar Büfe'nin işletmecisi İlker Kırıkkulak ile yapılan röportajda adı geçen mahalle adını, Kartaltepe, nüfus bilgisini ise 34.866 olarak düzeltiriz. Yanı sıra, Durmuş Durukan'ın Değişen Mekân ve Zamanda Yemeğin Ritmi başlıklı yazısı kapsamında 66 ve 67. sayfalarda kullanılan görsellerin kaynağını Durmuş Durukan olarak düzeltiriz.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ | İPA İstanbul Planlama Ajansı

İMTİYAZ SAHİBİ
Buğra Gökce (İPA Stratejik Danışmanlık A.Ş. Adına)

YAYIN YÖNETMENİ
Oktay Kargül (Sorumlu)

TASARIM KONSEPTİ VE YAYIN KİMLİĞİ
Tuğçe Tunç

YAZI İŞLERİ
Baran Alp Uncu, Cansu Yapıcı, Elif Sidar Ökdemir, Nazlı Bülay Doğan

YAYIN KURULU
Begüm Özden Fırat, Çağhan Keskin, Eda Ünlü Yücesoy, Ferhan Gezici, Fırat Genç, Gürkan Akgün, H.Tarık Şengül, İclal Dinçer, Mert Arslanalp, Mustafa Sönmez

DANIŞMA KURULU
Bekir Ağırdır, Emrah Çoraman, Enis Köstepen, Erden Attila Aytekin, Fatih Terzi, Feyyaz Yaman, Haluk Gerçek, Hatice Kurtuluş, Kemal Kılıç, Mikdat Kadıoğlu, Nihat Tekdemir, Nuran Zeren Gülersoy, Ümit Şahin, Yüksel Taşkın

KATKIDA BULUNANLAR
Demo Lab Fotoğraf İnisiyatifi, Efe Baysal, Salt Arşivi

SON OKUMA EDİTÖRLERİ
Ali Servet Etkin

İDARİ SORUMLU
Gamze Yaşar, Zehra Yılmaz

KAPAK GÖRSELİ
Bekir Dindar

BASKI VE RENK AYRIM
Seçil Ofset • 100. Yıl Mahallesi Matbaacılar Sitesi 4. Caddesi No: 77, Bağcılar/İstanbul
0 (212) 629 06 15 Sertifika No: 44903

DAĞITIM
İstanbul Büyükşehir Belediyesi • Kültür AŞ

İLETİŞİM
Nilgün Küçükören Tahmaz (İPA İletişim Şefi)

İstanbul Planlama Ajansı • Basınköy Mahallesi Valilik Yolu Caddesi No: 2 Florya Bakırköy/İstanbul
dergi@ipa.istanbul • ipa.istanbul/dergi

ISSN:2757-797X

Yerel, süreli, 3 aylık yayın. İPA İstanbul dergisinin tüm telif hakları İBB'ye aittir. Dergide yayımlanan yazı ve fotoğraflardan, yayıncının izni alınarak ve kaynak belirtilerek, tam veya özet alıntı yapılabilir.

2025 / 012

KENTTE İKLİM ADALETİ 4

İKLİM ADALETİ VE KENT **ASHLEY DAWSON** 6

İKLİM MÜCADELESİNDE YEREL YÖNETİMLER
BARIŞ GENÇER BAYKAN 10

MEGAKENT İSTANBUL'UN İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ İLE MÜCADELESİNDE SOSYAL BELEDİYECİLİK VE İKLİM ADALETİ YAKLAŞIMLARI
AYŞEN ERDİNÇLER 14

İKLİM ADALETİ İÇİN KENTSEL PLANLAMA, SÜREÇ, YÖNTEM VE AKTÖRLER
ENDER PEKER 18

KENTLERDE İKLİM VE SAĞLIKTA ADALET
ÖZGE KARADAĞ + MELİKE YAVUZ 22

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNE TOPLUMSAL CİNSİYET MERCEĞİNDEN BAKMAK
ÖZLEM ALTIPARMAK 26

ENERJİ YOKSULLUĞU VE AZALTIM EYLEMLERİ ARASINDA KAZAN-KAZAN İLİŞKİSİ KURMANIN İMKÂNLARI
YAĞIZ EREN ABANUS 30

GÖSTERGE İSTANBUL'UN ÇATI ÜSTÜ GÜNEŞ ENERJİSİ POTANSİYELİ
UFUK ALPARSLAN 34

KENT GÜNDEMİ İSTANBUL: MÜSTESNA VE KIRILGAN
FATMA NUR KARANFİL 38

KENT VE ATIK, DIŞAVURUMCU SANATIN ŞEHİR ATIKLARI İLE BULUŞMASI
CANSU YAPICI 42

EKOSİSTEM İSTANBUL'UN BÖCEKLERİ
FATİH DİKMEN 46







DOSYA · İSTANBUL'DA YAYA OLMAK 50

İSTANBUL'DA YAYA OLMAK **İBRAHİM ORHAN DEMİR** 54 YAYA DOSTU BİR KENT NASIL MÜMKÜN? **HALUK GERÇEK + ELA BABALIK** 58 İSTANBUL'DA YAYA ULAŞIMI **HALE EREZ KÜLEKÇİ** 64

İSTANBUL'DA ÇOCUK OLARAK YÜRÜMEK, MOTORLU ARAÇLARIN BASKISINA KARŞI ARAÇSIZ BİR KENT HAYALİ **BAHAR AKSEL + ARZU ERTURAN** 70 İSTANBUL YAYA TRAFİĞİNİN İYİLEŞTİRİLMESİ **GÖRKEM AKYOL** 76



GÖSTERGE TRAFİKTE VAR OLMA SORUNU: YAYALAR İÇİN GÜVENLİK **EZGİ KUNDAKCI** 80

SAHADAN YAYA DERNEĞİ 84 ENGELSİZ ERİŞİM DERNEĞİ 86



SUAT AYÖZ TRAFİK MAĞDURLARI DERNEĞİ 90

BÜYÜKŞEHİR HAFIZASI KURUM TARİHİNİ AİLE TARİHİNDEN OKUMAK: İSKİ'YE EMEK VEREN ÜÇ KUŞAK **ALİ RIZA İLHAN** 92

KOLEKSİYON SOKAĞI "BİZİM' KILMAK": CENGİZ BEKTAŞ VE KUZGUNCUK **TUĞÇE KAPLAN** 100

AKADEMİ SÜRDÜRÜLEBİLİR NORMALE DOĞRU, DİSİPLİNLER ARASI ALTERNATİF TASARIM PRATİKLERİ, MÜŞTEREKLER ÜZERİNE BİR ATÖLYE DENEYİMİ **BÜŞRA TOPAKTAŞ + SEDA ALTAN** 108

METROPOL MESELELERİ YÜRÜYEREK İSTANBUL **FIRAT ŞENOL** 114 İSTANBUL'UN MAVİ ALANLARI, MEKÂNSAL ADALET PERSPEKTİFİNDEN İSTANBUL'DAKİ KENTSEL MAVİ ALAN YENİLENMESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ **STIJN BURIJSTEN** 118

MONİTÖR39 MORNİTÖR **NİLAY ÖZGER + TUĞÇE TUNÇ** 122

SAYAÇ 124

İÇİNDEKİLER

Kentte İklim Adaleti

İklim değişikliği bugün dünyanın karşı karşıya olduğu en kapsamlı ve yıkıcı krizlerin başında geliyor. Giderek şiddetlenen ve kapsamını genişleten iklim kriziyle mücadelenin aciliyeti her geçen gün artıyor. Ne var ki gezegenin ortalama yüzey sıcaklık artışını yüzyılın sonuna kadar kabul edilebilir limit olarak görülen 1,5°C'nin altında tutabilmek için atılması gereken adımlar gecikiyor. Ancak vakit henüz tamamen geçmiş değil. İklim mücadelesi iki ana hattan oluşuyor: Atmosferde biriken sera gazlarının salımını engellemek için azaltım eylemleri ve iklim değişikliğinin kalıcı olan birçok etkisine karşı korunmak için uyum eylemleri. Her iki hattaki mücadeleyi birbirini tamamlayacak biçimde hızlandırabilir ve genişletebilirsek dünyayı iklim değişikliğinin geri döndürülemez etkilerinden korumak için hâlâ ümit var. Öte yandan, bu mücadelenin etkin ve başarılı olabilmesi açısından teknolojinin kullanımına ve bazı idari düzenlemelere dayalı teknokratik önlemlerin yeterli olmadığını görmek gerekiyor. Keza iklim krizinin yıkıcı etkileri ve maliyetleri toplumlar arasında ve içerisinde eşit biçimde dağılmıyor. "İklim adaleti" yaklaşımının da altını çizdiği üzere iklim değişikliği sadece bir çevre olayı değil. Temelinde siyasi, ekonomik ve sosyal güç eşitsizliklerinin bulunduğu, mevcut eşitsizlik ve adaletsizlikleri yeniden üreten ve derinleştiren karmaşık ve çok katmanlı sosyo-ekolojik bir kriz. Kısaca, iklim değişikliğine karşı verilen mücadele aynı zamanda sosyoekonomik eşitlik ve adalet mücadelesine bağlı.

Kentler, iklim riskleri karşısında kırılganlık düzeyinin en yüksek olduğu mekânların başında geliyor. Bu nedenle iklim kriziyle mücadelede birkaç yönden kritik öneme sahip. Aşırı hava olaylarından sellere, deniz seviyelerinin yükselmesinden sıcak dalgaları ve sıcaklık artışlarına kadar sayısı ve yoğunluğu giderek artan iklim değişikliğine bağlı birçok tehlike, altyapısı ağırlıklı olarak asfalt ve betondan oluşan kentleri tehdit ediyor. Aşırı hava olaylarına bağlı doğrudan tehlikelerin yanı sıra kentler gıda krizi, su kıtlığı gibi büyük oranda iklim değişikliğinin neden olduğu sorunlarla baş etmeye çalışıyor. Diğer bir deyişle kentler iklim krizinin mağduru. Bununla birlikte, kentler sürmekte olan iklim krizinin faili de. Keza, dünya nüfusunun yarıdan fazlası kentlerde yaşıyor. Bu oranın 2050'de yaklaşık yüzde 70 olacağı öngörülüyor. Enerji tüketiminin, dolayısıyla da sera gazı salımlarının büyük bir bölümü kentlerde gerçekleşiyor. Dahası tüketilen ürünlerin üretimi ve nakliyesi sırasında dünyanın farklı yerlerinde ortaya çıkan sera gazlarının çoğunluğu da kentlerin hanesine yazılmakta.

Dünya genelinde hayata geçen neoliberal kentleşme politikalarının da etkisiyle kentlerde sosyal ve ekonomik eşitsizlikler giderek artıyor. Bu da iklim adaletsizliğinin tüm boyutlarıyla -tanınma, bölüşüm ve süreçsel (katılım)- yaşanmasına neden oluyor. Mevcut sosyal ve ekonomik eşitsizlik ve adaletsizliklere bağlı olarak dezavantajlı konumlarda yer alan yoksullar, kadınlar, yaşlılar, çocuklar, göçmenler gibi birçok kentli grup daha fazla zarara uğruyor. Bu topluluklar; sınıf, toplumsal cinsiyet, yaş, engellilik ve diğer toplumsal kategorilerdeki eşitsizliklere bağlı olarak olumsuz barınma ve çalışma koşullarına sahip, gelirleri düşük, yoksullukla baş etmeye çalışıyorlar, siyasi ve toplumsal alandan dışlanıyorlar ve kentsel hizmetler ile kaynaklara erişimleri kısıtlı. Üstelik sayılan eşitsizlik ve adaletsizlikleri çoğu kez birarada (kesişimsellik) yaşıyorlar. Sonuç olarak, güç ilişkileri içerisinde eşitsiz ve dezavantajlı konumlarda bulunan -özellikle kentli- birey ve topluluklar iklim değişikliğine bağlı olayların etkilerinden kaçamıyor, bunlara karşı önlem alamıyor ve uğradıkları zarar ve kayıpları telafi edemiyor. Bu da mevcut ekonomik, sosyal ve siyasi eşitsizlikleri derinleştiriyor. Dahası aşırı hava olayları, yaşanan mağduriyetler ve eşitsizlikler dikkate alınmadığı durumlarda yerinden edilmeler ve yoksullaşma gibi yeni mağduriyetlere yol açıyor. Tüm bu nedenlerle, kentlerde iklim adaleti çerçevesine oturan bütüncül, çok yönlü, çok ölçekli, çoklu-hak temelli ve katılımcı iklim politika, plan ve eylemlerine her zamankinden daha fazla ihtiyaç bulunuyor. Bu dosyada başta İstanbul olmak üzere metropollerde iklim adaleti çerçevesinde yapılanları ve yapılması gerekenleri ele alıyoruz.



Fotoğraf Bekir Dindar

İklim Adaleti ve Kent

Dünya genelinde kentler büyüyor ve yayılıyor. İklim krizi nedeniyle kentleri tehdit eden riskler de. Bu durum özellikle de kentleşmenin artık daha yoğun biçimde yaşandığı Küresel Güney'de gerçekleşiyor. Ekonomik eşitsizliklerin ve yoksulluğun iklim kriziyle birleşmesiyle ortaya çıkan ve giderek derinleşen adaletsizliğe karşı kentlilerin örgütlenip mücadele etmesi şart.

Ashley Dawson[*]

[*] Prof., New York University

Çeviri: Jülide Kayaş



Fotoğraf Barış Ecegelik

Biz insanlar, artık ağırlıklı olarak kentlerde yaşayan bir türüz. İçinde bulunduğumuz dönemde büyümekte ve genişlemekte olan kentler, çoğunlukla ABD ya da Almanya gibi dünya kapitalist sisteminin merkez ülkelerindeki kentler değil ya da Çin gibi hızlı gelişen ülkelerin metropollerinden oluşmuyor. Aksine kent bir form olarak; yüzlerce yıl boyunca sömürgecilik nedeniyle yoksullaşmış ve egemen küresel ekonomik model tarafından periferideki yerlerinde bırakılan ve yoksullaştırılmaya devam edilen post-kolonyal toplumların olumsuz sosyal ve ekonomik koşullarına demir atmış durumda. Başka bir deyişle, Mike Davis'in çok bilinen ifadesiyle, "gecekondu gezegeni"nde yaşıyoruz.[1]

Dünyanın dört bir yanında kayıt dışı yerleşimlerde ikamet eden kesimler, son derece güvencesiz çevresel koşullar altında yaşıyor ve devletin genellikle varlık göstermemesi ya da düşmanca tavırlar takınması nedeniyle kendi aralarında kurdukları karşılıklı yardımlaşma ilişkilerine yaslanmak zorunda kalıyor. Bu meskun alanlardaki iklim adaleti arayışları, "aşağıdan çevrecilik" olarak adlandırdığım olguyu, diğer bir deyişle yeni-sömürgeci hafriyatçılık (neocolonial extractivizm) ve kapitalizmden kaynaklanan ekolojik tahribat ve mülksüzleştirme karşısında çevresel ve toplumsal müştereklerin ortak kontrolü için verilen mücadeleleri içeriyor.[2] Peki, günümüzün "aşırı şehirleri"nin (extreme cities) bulunduğu bölgelerde iklim adaleti konusunda nasıl bir mücadele veriliyor?

25 Haziran 2024'te TikTok ve diğer sosyal medya kanallarında yayınlanan bir videoda, Nairobi'de ellerinde biber gazı ve copları bulunan bir grup çevik kuvvet polisinin etrafının, barışçıl bir protesto gösterisi yapan yüzlerce Kenya vatandaşı tarafından sarıldığı görüldü.[3] Göstericiler, güvenlik güçlerini önce araçlarına binmeye, sonra da kentin Merkezi İş Alanı'ndan çekilmeye zorladı. Başkan William Ruto'nun dayattığı kemer sıkma politikalarını hayata geçiren Maliye Yasa Tasarısı'nın meclisten geçmesini protesto etmek için Nairobi'de onbinlerce kişinin sokaklara döküldüğü bu günde Kisumu, Mombasa, Kakamega, Nakuru ve Kericho gibi diğer Kenya şehirlerinde de benzer kentsel protestolar gerçekleşti ve bunların videoları sosyal medyada yayıldı. Kemer sıkma tedbirleri, Kenya vatandaşlarının çoğunluğu için zaten ağır olan hayat pahalılığını daha da artıracak vergi teklifleri ve harçlar içeriyordu. Vergi teklifinin can alıcı unsuru ekmeğe yüzde 16 oranında vergi getirilmesi oldu. Söz konusu uygulama, Kenya'daki kentli nüfusun beslenebilme yeteneğine doğrudan bir saldırı mahiyetindeydi. Diğer bir deyişle, protestolarda söz konusu olan "kentsel hayatta kalış" idi: Kendi besinini ve emeğinin yeniden üretimi için gerekli diğer temel ihtiyaçlarını kapitalist piyasalardan bağımsız olarak üretemeyen kentlilerin hayatta kalma yeteneği.

Bu meskun alanlardaki iklim adaleti arayışları, "aşağıdan çevrecilik" olarak adlandırdığım olguyu, diğer bir deyişle yeni-sömürgeci hafriyatçılık (neocolonial extractivizm) ve kapitalizmden kaynaklanan ekolojik tahribat ve mülksüzleştirme karşısında çevresel ve toplumsal müştereklerin ortak kontrolü için verilen mücadeleleri içeriyor.

Kenyalı göstericilerin öfkesi, on yıllardır uluslararası kredi kuruluşlarından şeffaf olmayan düzenlenlemelere ve sıradan vatandaşlara hiçbir fayda sağlamayan muazzam miktarlarda borç alan ülkenin siyasi elitlerine yönelikti.[4] Bugün tahmini 80 milyar dolarlık -Gayri Safi Yurtiçi Hasılası'nın (GSYH) yarısından fazlası kadar- bir borç yükü altında olan ülkede, gençler ve yaşlılar için yeterli istihdam alanı bulunmuyor, sağlık hizmetleri yetersiz, eğitim sistemi çözülüyor, uygun fiyata konut bulunmuyor, ihtiyaç sahipleri sosyal yardım korumasından yoksun hâlde ve hayat pahalılığı balon gibi şişiyor.

Diğer yandan, Kenya'nın kentlerindeki göstericiler aynı zamanda IMF gibi uluslararası finans kuruluşlarına karşı da ayaklanmışlardı.[5] Nairobi'nin merkezindeki duvar yazılarında krizin sorumlusunun kim olduğu açıkça telaffuz edilmekteydi: Bu yazılardan birinde "IMF, elini Kenya'dan çek" deniliyordu. Yakın zamanda Afrika'daki diğer ülkeleri de etkisi altına alan benzer protestolar, Nijerya'da devalüasyon ve elektrik harcamalarına verilen desteğin kesilmesi gibi "şok terapilere" karşı işçi sendikalarının greve gitmesinin yolunu açtı. Bu tür kemer sıkma tedbirleri, IMF ve Dünya Bankası'nın tatsız kelime dağarcığında yapısal uyum programları (structural adjustment programs, SAP) olarak geçer. Yapısal uyum programlarına karşı yaygın öfke ve isyanın uzun bir tarihçesi bulunuyor. Nijeryalı müzisyen Fela Kuti de, ülkesinde daha önce yaşanan bir borç krizi sırasında yapısal uyum programlarının İngilizce'deki kısaltması olan SAP'ın açılımını Suck African People, Suck Them Dry (Afrika Halklarını Yutar, Onları Kurutur) yaparak soruna işaret etmişti.

Kentsel hayatta kalış çabası çoğu zaman küresel etkileri olan siyasal çalkantılara yol açıyor. Neticede Fransız Devrimi'ni başlatanlar ekmek isyanına öncülük eden öfkeli kadınlardı. İklim değişikliği kentte hayatta kalmayı giderek daha riskli bir mesele hâline getiriyor. Andreas Malm, 2011'deki Mısır Devrimi hakkında kapitalizmin ileri teknoloji geliştirme mıntıkaları arasına serpiştirilmiş, korkunç ekolojik çöküş bölgelerinden oluşan ve giderek büyüyen takımadalar yarattığı gözleminde bulunmuştu.[6] Malm'ın belirttiği gibi, "[n]itekim kapitalizm koşulları altında iklim değişikliğinin eşitsiz ve bileşik gelişim ile kıyameti bir araya getiren bir biçim kazandığı söylenebilir."[7]

Kolektif toplumsal yeniden üretim süreçlerine yönelik tehditlerin kendini en bariz şekilde belli ettiği alan gıda üretimidir: Mahsul verimi ve balık stokları çoktan azalmaya başladı, orman yangınları ve kuraklık yüzünden tarım alanları daralıyor, eriyen buzullar ve yükselen sular muhtemelen Hindistan ve Çin gibi kalabalık nüfuslu ülkelerde tarımsal üretimin temelini oluşturan deltaları sular altında

bırakacak ve nehirleri kurutacak. Malm'ın ürkütücü öngörüsüne göre, yaklaşan gıda şoklarından ilk önce ve en sert şekilde etkilenenler dünya proletaryasının yoksul kesimleri olacak. Keza, bu kesimlerin yaşamlarını sürdürebilmeleri için satın aldıkları gıdadaki fiyat artışlarını tolere edebilme marjları hemen hemen hiç yok, varsa da çok düşük. Bir diğer deyişle, "kentsel hayatta kalış" küresel iklim acil durumunun en temel, patlamaya hazır ve kontrolü zor yönü.

Önümüzdeki yıllarda dünya, iklim krizinin etkilerini hissettikçe artan bir şiddete ve hızla şekillenen kentsel hayatta kalış mücadelelerine tanık olacak. Kenya'daki protestoların da gösterdiği üzere, bu isyanlar şimdiden aşırı boyutlardaki eşitsizliği ve dizginsiz biçimde finansallaşan hafriyatçılığı hedef alıyor. Kentsel hayatta kalışı sağlamanın en iyi yolu da kent alanındaki bu eşitsizliği azaltmak. Sonuçta, kırılganlık üzerine yıllardır birçok önemli araştırma, kaynakların eşit dağılımının toplumları doğal tehlikelere karşı korumanın en iyi yolu olduğunu gösteriyor.[8]

Önümüzdeki yıllarda dünya, iklim krizinin etkilerini hissettikçe artan bir şiddete ve hızla şekillenen kentsel hayatta kalış mücadelelerine tanık olacak.

Tabandan gelen çevre hareketleri, kentsel alanlarda hayatta kalmayı güçlendirecek anlamlı değişiklikler yaratabilir. Hemen alınabilecek en basit önlemlerden birisi, kent sakinlerine uygun fiyatlı gıda kaynakları sağlamak amacı taşıyan büyük ölçekli kentsel tarımsal-ekolojik tarım projeleri geliştirmek. Binaların durumunun iyileştirilmesi, sadece konut sektörünü karbonsuzlaştırmak için değil, aynı zamanda dünyanın dört bir yanında şehirleri etkileyen aşırı sıcaklara karşı mekânları dirençli hâle getirmeye yönelik acilen alınması gereken bir önlem. Ayrıca, farklı mücadeleleri biraraya getiren kent hareketleri enerji demokrasisi ve yenilenebilir enerjiye adil geçiş için mücadele etmeli. Çünkü Küresel Güney ülkeleri elektrik elde etmek için fosil yakıtları yaktığı sürece -varsılların Tesla marka otomobil kullanmaları ne kadar çoğalırsa çoğalsın- bu, iklim krizini durdurmaya yetmeyecek.

Farklı mücadeleleri bir araya getiren kent hareketleri enerji demokrasisi ve yenilenebilir enerjiye adil geçiş için mücadele etmeli çünkü Küresel Güney ülkeleri elektrik elde etmek için fosil yakıtları yaktığı sürece -varsılların Tesla marka otomobil kullanmaları ne kadar çoğalırsa çoğalsın- bu, iklim krizini durdurmaya yetmeyecek.

Öte yandan, kentsel hayatta kalma mücadelelerinin kent dışına da uzanması gerekiyor. Esasen, Mike Davis'in gezegenin "tarımsızlaşması ve köylüsüzleşmesi" (de-agrarianization and de-peasantization) olarak adlandırdığı durumu tersine çevirmek için bu mücadeleler insanların kentlerden kırsala dönmelerine yardımcı olacak hareketleri de içermeli.[9] Bütün ülkeler sömürgecilik karşıtı mücadelelerin bir parçası olarak toprağa dair yeniden bölüşüm politikalarını yeniden uygulamalı ancak bu defa bu politikalar Yeşil Devrim'in petrole dayalı teknolojileriyle beslenmemeli. Dahası Küresel Güney'deki toplumlar, gecekondu gezegeni durumunu yaratan ekonomik liberalleşme politikalarını ve borçla beslenen yapısal uyum programlarını reddedip ortadan kaldırmak için güçlü bölgesel bloklar oluşturmalı.

Neoliberal hegemonyanın tersine çevrilmesinin önündeki engeller bugün için aşılamazmış gibi görünebilir. Ancak unutmamalıyız ki, kentler çağında insanlığı ayakta tutan iklim koşulları hızla ve geri dönülemez bir şekilde değişiyor. Yakın zamanda yapılan araştırmalar, küresel ısınmanın milyarlarca insanı -yaklaşık olarak toplam küresel nüfusun üçte birini- insanlığın binlerce yıldır var olup çoğaldığı "iklim nişi"nin[10] dışına iteceğini gösteriyor.[11] Holosen dönemi hızla geriliyor. Katı olan her şey eriyip havaya karışıyor. Küresel elitlerin ve bir bütün olarak kapitalist sistemin karbon emisyonlarını azaltmayı ya da iklim tazminatı ödemeyi kesin olarak reddettiği göz önüne alındığında iklim adaleti için mücadele etmenin en iyi yolu belki de bir isyan örgütlemektir.

Notlar

1 Davis, Mike. (2006). *Planet of Slums.* Verso Books.

2 Dawson, Ashley. (2024). *Environmentalism from Below: How Global People's Movements are Leading the Fight for Our Planet.* Haymarket Books.

3 Patterson, Zachary. (27 June 2024). "Uprising in Kenya – Thousands Protest Austerity and Struggle for Liberation." *Review of African Political Economy.* https://roape.net/2024/06/27/uprising-in-kenyathousands-protest-austerity-and-struggle-for-liberation/

4 Mugo, Kari. (24 Haziran 2024). "Kenya's Third Liberation Movement." *Africa is a Country.* https://africasacountry.com/2024/07/kenyas-third-liberation-movement-1

5 Schipani, Andres ve Aanu Adeoye. (4 Haziran 2024). "Kenya's Mass Protests Expose African Fury with IMF." *Financial Times.* https://www.ft.com/content/0e1be993-90e1-4477-9c29-41400c0d1c98

6 Malm, Andreas. (2014). "Tahrir Submerged? Five Theses on Revolution in the Age of Climate Change." *Capitalism Nature Socialism,* 25(3):28-44.

7 A.g.e., s. 5.

8 A.g.e., s.7.

9 Davis, Mike. (2006). *Planet of Slums.* Verso Books, s.15.

10 Editör Notu: "İklim nişi", insanların yaşamlarını ve faaliyetlerini sürdürübildikleri sıcaklı aralığı.

11 Carrington, Damian. (2023, 22 Mayıs). "Global Heating Will Push Billions Outside 'Human Climate Niche.'" *The Guardian.* https://www.theguardian.com/environment/2023/may/22/global-heating-humanclimate-niche

Araştırmacıların vazgeçilmez adresi:
İPA İstanbul Kitaplığı

İstanbul ve kent çalışmaları alanlarına odaklanan İPA İstanbul Kitaplığı, İPA Kampüs'te araştırmacı ve akademisyenleri ağırlamaya devam ediyor. 2022 yılında kurulan **İPA İstanbul Kitaplığı**, kısa sürede 20 binin üzerinde üye sayısına ulaştı.

On binlerce kaynağı araştırmacıların erişimine açan İPA İstanbul Kitaplığı, kent araştırmaları, mimarlık, şehir planlama ve benzer uzmanlık alanlarında zengin bir içeriğe sahip. İPA İstanbul Kitaplığı, bir araştırma kütüphanesine dönüştürülen Atatürk Kitaplığı ile entegre çalışarak, orada yer alan 40.000'den fazla İstanbul araştırmalarını konu alan basılı yayını da kullanıcılarının hizmetine sunuyor.





İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İPA İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul
ipa.istanbulplanlamaajansi

İklim Mücadelesinde Yerel Yönetimler

İklim krizine karşı önemli mücadele alanlarının başında kentler geliyor. Türkiye'de kentlerdeki iklim mücadelesinin durumunu, iklim adaleti anlayışına ne kadar sahip çıkıldığını, konuyla ilgili bugüne kadarki çalışmaları ve yaşanan zorluk ve engelleri Yeditepe Üniversitesi'nden Doç. Dr. Barış Gençer Baykan ile konuştuk.

Söyleşi: Baran Alp Uncu

Küresel ölçekte kentlerin iklim mücadelesinin içerisindeki rolü ve önemi giderek artıyor. Türkiye'de durum nedir? Yerel yönetimler iklim değişikliğiyle mücadelede hangi aşamadalar?

Barış Gençer Baykan · Türkiye'de 2000'lerin başından bu yana bir iklim hareketinden söz edebiliriz. İlk döneminde uluslararası iklim müzakerelerinin döngüsünü temel alarak Türkiye'nin Kyoto Protokolü'nü imzalaması çerçevesinde kampanyalar yürüterek etkili olmaya çalıştı. 2009 zirvesinde ortaya çıkan zayıf Kopenhag Mutabakatı, uluslararası dinamiğin azalmasına ve ulusal ve yerel dinamiklerin öne çıkmasına neden oldu. Büyük çevre STK'larının kurduğu ağlar üzerinden çeşitli girişimler oldu. Sadece Türkiye'de değil tüm dünyada iklim hareketleri ölçek değiştirdiler. Ulusal politikalar ve enerji/ulaşım konuları üzerinden kampanyalar ve örgütlenmeler ile devam ettiler. Uluslararası ağlarla kurulan ilişkiler çok etkili olamadı. Hâlihazırda yürütülen çevre mücadelelerinin iklim ile ilişkilendirilmesinde etkin olunamadı. Yerel yönetimler ile de bazı ortaklıklar kuruldu ama sürdürülebilir olmadı.

Diğer yandan, Türkiye'de de iklim değişikliğiyle mücadelede yerel yönetimlerin öneminin arttığını gözlemleyebiliyoruz. Yerel, ulusal ve uluslararası dinamikler belli oranda kesişiyor ve kentleri ön plana çıkartıyor. 2000'li yılların başından itibaren İstanbul, Bursa, Gaziantep büyükşehir belediyeleri başta olmak üzere Seferihisar, Kadıköy, Nilüfer gibi ilçe belediyeleri iklim değişikliğini gündemlerine alıp çeşitli seviyelerde çalışmalar başlattı. Öncelikle sera gazı emisyon envanterleri hazırlandı, Başkanlar Sözleşmesi (Covenant of Mayors) ve C40 gibi uluslararası ağlar çerçevesinde sera gazı emisyon indirim hedefleri verildi, sivil toplumla birlikte projeler yapıldı. Maalesef birçok çalışma, farkındalık artırmanın ötesine geçemedi. Yerel iklim eylem planını hazırlamış olan belediyeler de, uygulama aşamasına geçememiş durumda. İklim Değişikliği Başkanlığı'nın 2024-2028 Stratejik Planı'nda tüm illerde Yerel İklim Değişikliği Eylem Planı'nın (YİDEP) hazırlanması ve İl İklim Değişikliği ve Uyum Koordinasyon Kurulu'nun oluşturulması hedefleniyor.

İklim mücadelesine başlamış olan kentler azaltım ve uyum eylemleri olarak hangilerine ağırlık veriyor? Karşılaştıkları zorluk ve engeller neler?

Dünyada kentlerin iklim değişikliği ile mücadelede hazırladıkları dört tip eylem planı var: Sürdürülebilir Enerji Eylem Planı, Azaltım Eylem Planı, Uyum Eylem Planı, Azaltım ve Uyum Eylem Entegre Planı. Ülkemizde ilk olarak bazı öncü belediyeler sürdürülebilir enerji eylem planları hazırladılar; ama bu kısa sürede terk edildi ve hızlıca azaltım ve uyumun birlikte ele alındığı planlar yapılmaya başlandı. Azaltım konusunda enerji altyapısı merkezi hükümetin sorumluluğunda olduğu için manevra alanları az. Fosil yakıt azaltımı konusunda ulaştırma kaynaklı önlemler alınabilir; ama çok tercih edilmiyor. Yenilenebilir enerji

yatırımlarında tekil projeler yeterli olmuyor. Binalarda enerji verimliliğine dair etkin adımlar atılamadı. Enerji, altyapı ve ulaşım gibi ulusal planlamanın ağır bastığı alanlarda etkin bir iş birliği yapılmazsa iklime dirençli kentler hayata geçirilemez. Öte yandan yerel yönetimlerin yeterli maddi kaynakları yok. Kamu Harcamalarını İzleme Platformu'nun raporuna göre, 2024 yılında 66 milyon yurttaşa hizmet veren 29 büyükşehir belediyesinin ve bağlı kurumların çevre koruma ve iklim değişikliği için ayırdıkları bütçe, toplam bütçelerinin yaklaşık %25'i durumunda. Ayrılan bütçenin toplamı yaklaşık 184 milyar TL ediyor. Karayolları Genel Müdürlüğü'nünse 2024 bütçesi 267 milyar TL. Uyum konusunda su, konut ve altyapı alanlarında ciddi, uzun vadeli planlama ve bütçe gerektiren adımlar atılmış değil. Örneğin inşaat sektörüne dokunmadan kentsel ısı adası etkisiyle nasıl mücadele edilecek? Su havzaları korunmadan iklime uyum nasıl gerçekleşecek? İklim değişikliğine uyumun finansmanı nereden sağlanacak? Siyasi ve toplumsal maliyeti kim ödeyecek? Uyum konusu daha kolay gözükse de siyasetten ve yönetişim süreçlerinden bağımsız ele alınamayacağı için karamsarlık devam ediyor.

İlk olarak toplumsal hareketler tarafından ortaya atılan, zaman içerisinde farklı ölçek ve alanlardaki aktörlerin de -farklı anlamlar yükleyerek de olsa- benimsediği ve kısaca iklim değişikliğinin neden ve sonuçlarını sosyal, ekonomik ve siyasi alanlardaki eşitsizlik ve adaletsizliklere bağlayan "iklim adaleti" yaklaşımı genel olarak Türkiye'de ne kadar yer etmiş durumda? Yerel yönetimler, iklim plan ve eylemlerinde iklim adaletini ne derece ve nasıl göz önüne alıyor? Sosyal belediyecilik ve iklim mücadelesi nasıl birleşebilir ve bunun imkanları bulunuyor mu?



Ulusal politikalar seviyesinde iklim adaleti henüz tartışılmıyor. İklim değişikliği enerji meselesi ve ulusal çıkarlar etrafında kümelenen kavramlarla ele alınıyor. İklim adaleti aslında tabandan yerel perspektifi güçlendirerek merkezi harekete geçmeye zorlayabilir. Çevre hareketinin en başından beri benimsediği sloganı iklim hareketine de uyarlayabiliriz: Küresel düşün, yerel davran. İklim adaleti kavramsal düzeyde çok sınırlı çevrelerde - akademi ve sivil toplum - tartışılıyor. İklim değişikliğiyle ilgili çoğu kavramın ve eylemin toplumsallaşamadığını, merkezi ve yerel siyasetin gündemine giremediğini görüyoruz. Dünyanın pek çok yerinde olduğu gibi çoğunlukla felaketler ekseninde ve kısa vadeli gündeme geliyor. Siyasal veya toplumsal bir güç, iklim adaletinin taşımacılığını yapamıyor. Yerel yönetimler, iklim değişikliğini çoğunlukla teknik bir mesele olarak algılıyor ve iklim eylem planlarını ona göre şekillendiriyor. İklim adaletine atıf yapsalar da toplumsal olarak karşılığı çok görülemiyor. Bütüncül bir şekilde ele alınmadığı için de sosyal fayda adı altında veya birkaç projede verilen hedeflerle geçiştirilebiliyor. Bunun mevzuattan ziyade yerel siyaset yapma biçimiyle ilgili olduğunu düşünüyorum. Taban hareketleri yerel yönetimleri zorlamadıkça iklim adaletiyle ilgili bir perspektifin derinleştirilmesi muhtemel gözükmüyor. Sosyal belediyeciliğin uzandığı gruplar iklim değişikliğinden en çok etkilenecek gruplar arasında. Barınma, gıda ve enerjiye erişim konusunda önceliklendirilecek gruplar, iklim mücadelesi veren örgütlerin de önceliği olmak durumunda.

Birden fazla adaletsizlik kaynağı birleştiğinde iklim değişikliği nedeniyle yaşanan mağduriyetler katlanarak artıyor. Örneğin, yoksul bir kadın hem sınıfsal hem de toplumsal cinsiyete bağlı eşitsizlikleri bir arada yaşadığından iklim değişikliği karşısında daha savunmasız kalabiliyor. Kesişimsellik adı verilen bu durum Türkiye'deki yerel iklim mücadelesi içerisinde ne kadar dikkate alınıyor? Çoklu ve katlanan iklim mağduriyetlerinin önüne nasıl geçilebilir?

Kesişimsellik son dönemlerde tartışılmaya başlansa da; yurttaşların yaşadığı toplumsal ve ekonomik

sorunlarda öteden beri kendini gösteriyor. Yereldeki iklim mücadelesinde farklı toplumsal gruplar örgütlenip; taleplerini ekoloji/iklim mücadelesiyle birleştirdikleri ölçüde talepleri dikkate alınacaktır. Toplumsal hareketlerin kaynakların dağılımına yönelik talepleri nasıl ki katılımcı bütçenin önünü açtıysa, yerel yönetimlerin çocuk dostu bütçe veya toplumsal cinsiyete duyarlı bütçeleme mekanizmaları ortaya çıktıysa, iklim alanında da benzer mekanizmaları görebiliriz. İklim değişikliğine karşı, savunmasız grupların örgütlenebilecek yeterli sayıda ve güçte olması, birbirini kesen konuları sorunsallaştırabilmeleri önemli. Yerel yönetimler kent sakinleri hakkında ayrıntılı bilgiye sahip. Çoklu mağduriyetleri öngörecek ve politika geliştirecek enstrümanlara da sahipler. Örneğin kentsel ısı adalarından etkilenecek yaş gruplarının maruz kalacağı durumlar ve bunun önüne geçebilecek stratejiler geliştirilebilir. Enerji yoksulluğunun yoğunlaştığı bölgelerde kadınları güçlendirecek mekanizmalar kurulabilir. Örneğin enerji fiyatlandırmasında önlemler alınabilir veya enerji kooperatifleri kurulması desteklenebilir. Yine aşırı sıcaklardan en çok etkilenecek kırılgan toplum kesimleri önceliklendirilebilir. Açık havada çalışanların çalışma saatlerinin düzenlenmesi, kentte serin alanların yaratılması mümkün olabilir, mahallelerde ısıyı düşürecek ağaçlandırma çalışmaları yapılabilir.

İklim adaletinin sağlanabilmesinin ana şartlarından biri karar alma süreçlerinin herkesin eşit katılımına açık olması. Süreçsel adalet adı verilen iklim adaletinin bu boyutunun yerine gelmesinde sivil toplum kuruluşlarının karar alıcılarla girdiği ilişkiler önemli bir yer tutuyor. Belediyelerin iklim mücadelesi verirken sivil toplum kuruluşlarıyla olan ilişkilerini nasıl değerlendirirsiniz?

Katılımcılık herkesin konuştuğu ama çok az yapının hayata geçirebildiği bir kavram. Vakit alan, tek bir doğru çizgide ilerlemeyen, çatışmayı da içeren bir süreç katılım. Yerel yönetimler için sivil toplum kuruluşları "proje ortağı" olmaktan öteye geçmeli. Belediye meclislerini iklim mücadelesiyle hiç ilişkilendirmiyoruz. Seçimlerle veya yerel siyasetle ilişkilendirmiyoruz. Belediyelerin birkaç müdürlüğü ve birkaç sivil toplum kuruluşunun iş birliğinin ötesine geçilmeli. Öte yandan sadece çevre ve ekoloji örgütleriyle değil sendikalar, kadın örgütleri, gıda kooperatifleri, bakım merkezleriyle birlikte ortak adımlar atılmalı.

Dünya genelinde de yerel yönetimler katılımcılık ilkesini hayata geçirmek için çoğunlukla sivil toplum kuruluşlarıyla – özellikle de çevre STK'larıyla - kurulan ilişkilere ağırlık veriyor. Öte yandan, kentlerde o güne kadar yok sayılan ve dezavantajlı konumlara itilen gruplar/topluluklar sosyal ve ekonomik olduğu kadar siyasal olarak da dışlanıyor. İklim adaleti savunucularının altını çizdiği konuların başında da karar alma süreçlerinin özellikle bu grupları içerecek biçimde tasarlanması ve uygulanması geliyor. Belediyeler iklim eylem ve planlarının oluşturulma ve uygulama aşamalarında bu gruplara ne kadar ve nasıl yer veriyor? İyi örnek olarak rastladığınız hangi katılımcılık mekanizma ve uygulamaları bulunuyor? Katılımcılığın geliştirilmesi için neler yapılması gerekiyor?

Katılımı zaten karar alma sürecine katılmak olarak düşünmeli ve hayata geçirmeliyiz. Belediyeler iklim eylem planlarının hazırlanmasında iklim aktivistlerine alan açabiliyor ama stratejinin hayata geçmesi, yatırım için pay ayrılması, izlenmesi konusunda etkin bir iş birliği yürütemiyorlar. İyi bir örnek olarak Kadıköy İklim Elçileri'ni verebilirim. Kadıköy Belediyesi ve Türkiye Avrupa Vakfı ortaklığında "Kadıköy Belediyesi Bütüncül ve Katılımcı İklim Eylemi" projesi hayata geçirilmiş, proje çıktılarından biri olarak Kadıköy İklim Elçileri Haziran 2018'de Kadıköy Kent Konseyi altında bir çalışma grubu olarak faaliyet göstermeye başlamıştı. Belediyenin iklimle ilgili eylem planlarının halka duyurulması, yaygınlaştırılması ve eylemlerin gerçekleştirilmesine katkı sağlamışlardı.

Bu bağlamda İngiltere'de ortaya çıkan ve dünyaya yayılan Yokoluş İsyanı'nın üç talebini hatırlayalım:

- Hükümet dünyanın karşı karşıya kaldığı iklim krizi hakkında doğruları söylemeli,
- Birleşik Krallık, karbon salımını 2025'e kadar sıfırlamak için bağlayıcılığı bulunan yasal düzenlemeler yapmalı,
- Bu hedefe ulaşmak için atılacak adımları denetleyecek bir "Yurttaşlar Meclisi" kurulmalı.

Yurttaşlar Meclisi iklim mücadelesi için önemli bir kaldıraç olabilir.

İPA DERS



ŞEHİR OKULU

İPA Ders 2021 yılında üniversiteler ile işbirliği geliştirmek ve projeler üretmek amacıyla "deneyim paylaşımı" temasıyla başladı. İPA Ders programı beş farklı formatta yürütülmektedir. İPA Ders programı, planlama ve tasarım gibi kent ile ilgili tüm disiplinlerde çalışan katılımcıların uygulamalı becerilerini geliştirerek mesleki deneyim kazanmalarını amaçlayan bir eğitim sunmaktadır.

Üniversite öğrencileri, yeni mezunlara ve genç profesyonellere yönelik olan bu program, genel planlama müfredatının ötesinde bilgi ve beceri sağlar. Kamu, özel sektör ve akademi iş birlikleriyle saha ve uygulama çalışmaları sunarak, katılımcıları planlama, siyaset, iklim krizi, inovasyon, kent yönetimi ve afet yönetimi gibi alanlarda pratik çözüm önerileri geliştirmeye teşvik eder ve mesleki etik ile sorumluluk bilincine katkıda bulunur.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İPA İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul

ipa.istanbulplanlamaajansi

Megakent İstanbul'un İklim Değişikliği ile Mücadelesinde Sosyal Belediyecilik ve İklim Adaleti Yaklaşımları

Diğer tüm megakentler gibi İstanbul da iklim krizi tehdidiyle karşı karşıya. Bu nedenle 2021'de yayınlanan İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı'nda (İİDEP) yer alan tüm azaltım ve uyum eylemlerinin hayata geçmesi kritik öneme sahip. Bununla birlikte kentte eş zamanlı olarak yürütülmekte olan sosyal adalet projeleri eşitsizliklerin ve yoksulluğun giderilmesi kadar iklim adaletinin de sağlanmasını amaçlıyor.

Ayşen Erdinçler*

*Prof. Dr., İBB Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanı, Boğaziçi Üniversitesi Çevre Bilimleri Enstitüsü

Günümüzde dünya nüfusunun yarısından fazlası şehirlerde yaşıyor. Birleşmiş Milletler tarafından yayınlanan Dünya Nüfus Beklentileri 2024 Raporu'nda, yüksek gelirli ülkelerde nüfus artış hızının düşmesi beklenirken, düşük gelirli ve alt-orta gelirli ülkelerdeyse hızlı nüfus artışının görüleceği öngörülüyor. İstatistikler, kentleşmenin giderek arttığını ve kırsal alanlardan kent merkezlerine göçün devam ettiğini gösteriyor. Kentleşme politikaları metropol ve megakent tanımlarını da beraberinde getiriyor. Bununla birlikte metropoller, kentlere göre nüfus yoğunluğunun fazla olduğu ve genellikle ekonomik, kültürel ve politik açıdan önemli olan büyük şehirleri ifade eder. Dünya çapında metropollerde yaşayan insan sayısının yaklaşık olarak 1 milyar kişi olduğu hesaplanıyor.

Metropollerin nüfusu bir ila on milyon arasında değişiyor. Bir üst ölçekte, 10 milyon nüfusun üzerinde olan şehirlerin tanımlandığı megakent kavramı mevcut. İstanbul da 16 milyonluk kayıtlı nüfusuyla dünyanın sayılı megakentleri arasında yer alıyor.

Kentlerde iklim adaletinin sağlanması için, çevresel yük ve kaynakların eşit dağılımının sağlanması, toplumsal eşitsizliklerin azaltılması ve tüm insanların temiz hava, su ve yeşil alanlara erişiminin güvence altına alınması gerekir.

Megakentler, sera gazı salımlarının en büyük kaynağı olarak iklim değişikliğinin etkilerini en yoğun şekilde deneyimliyor. Artan sıcaklıklar ve aşırı hava olaylarına karşı daha savunmasız olmalarının nedeni, yüksek enerji tüketimi, hava kirliliği ve sınırlı yeşil alanlara sahip olmaları. Ayrıca, deniz seviyelerindeki yükselme ve yoğun yağışlar kıyı bölgelerindeki altyapıyı tehdit ederken su kaynakları üzerindeki baskı su krizlerine yol açabiliyor. Megakentlerdeki hızlı ve kontrolsüz büyüme; sağlık, ulaşım ve gıda güvenliği gibi birçok alanda ciddi zorluklar yaratıyor. İklim değişikliğine bağlı tüm bu olumsuz ve yıkıcı gelişmeler kentlerde etkili ve sürdürülebilir stratejilerin geliştirilmesini zorunlu kılıyor.

Nedenleri ve etkileri gereği disiplinlerarası bir konu olan iklim değişikliğine yönelik çözümler de birçok farklı bilimsel ve toplumsal alanı kapsar. Bu küresel sorun, sadece çevre bilimleri ve ekolojiyle sınırlı kalmayıp aynı zamanda ekonomi, politika, sağlık, mühendislik ve sosyoloji gibi pek çok farklı alanı doğrudan ilgilendiriyor. Bu başlıklardan biri de iklim adaleti kavramıdır. İklim adaleti kavramı, çevrenin korunması, risk ve politikaların

belirlenmesi gibi karar alma süreçlerinde ayrım yapılmaksızın tüm bireylere adil davranılmasını amaçlayan çevresel adalet hareketinden doğdu. İklim adaleti, çevresel meseleleri ele almak dışında, toplumsal eşitsizlikleri de değerlendirerek daha adil ve daha sürdürülebilir bir geleceğe ulaşma hedeflerini kapsar. Kent düzeyinde iklim adaletinin tüm bu hedefleri kapsayacak şekilde ele alınması büyük önem taşır. Kentlerde iklim adaletinin sağlanması için, çevresel yük ve kaynakların eşit dağılımının sağlanması, toplumsal eşitsizliklerin azaltılması ve tüm insanların temiz hava, su ve yeşil alanlara erişiminin güvence altına alınması gerekir.

Türkiye, iklim değişikliği açısından riskli bir konumda yer almaktadır. İklim projeksiyonları, gelecekte sıcaklıkların genel olarak tüm bölgelerde yükseleceğini, yağış miktarının ise özellikle ülkenin güney kısmında belirgin şekilde azalacağını gösteriyor. İstanbul'daysa iklimin Akdeniz iklimine daha yakın bir hâle gelmesi bekleniyor. Bu değişimle birlikte, kuraklık dönemlerinin uzaması, şehirleşmeye bağlı sıcaklık artışlarının (yıllık ortalama 1-2 °C) yaşanması, yaz mevsimindeki sıcaklık artışlarının kışa göre daha belirgin hâle gelmesi (yaklaşık 1,5 kat daha fazla) ve sıcaklıkların neredeyse hiç 0°C'nin altına düşmemesi öngörülüyor. Bunların yanı sıra sıcak hava dalgalarının sıklığının artması ve sel, hortum gibi aşırı hava olaylarının gerçekleşmesi bekleniyor.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) yenilikçi, sürdürülebilir, katılımcı ve şeffaflık odaklı yeni nesil belediyecilik anlayışıyla şehrin tüm değerlerine sahip çıkarak üretme, kültürel ve sosyal açıdan yirmi dört saat yaşayan bir İstanbul için erişilebilir hizmetler sunma misyonuyla çalışıyor. Bu misyonla çalışmalar yürütülürken, günümüz koşullarında küresel bir sorun olan iklim kriziyle mücadele konusu tüm plan, proje, eylem ve politikaların odağında tutuluyor. İklim değişikliği azaltım ve uyum çalışmalarının genel koordinasyon ve takibi, İBB bünyesindeki Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı, İklim Değişikliği Şube Müdürlüğü tarafından yürütülüyor.

2050 yılında karbon nötr ve dirençli şehir olma hedefi doğrultusunda hazırlanan ve içerisinde tüm binalarda enerji verimliliğinin artırılması, park-et devam-et alanlarının artırılması, tedarik hatları ve içme suyu şebekesinin akıllı sistemlerle yönetilmesi, yol drenajlarının iyileştirilmesi ve atık geri kazanımının/ geri dönüşümünün artırılması gibi bir çok önemli eylemin bulunduğu İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı (İİDEP) 2021 yılında yayınlandı.

Tüm bu çalışmaların kilometre taşının Deadline 2020 Taahhüdü olduğu söylenebilir. Ekim 2019'da Kopenhag'da düzenlenen C40 Belediye Başkanları Zirvesi'ne katılan İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu tarafından imzalanan Deadline 2020 Taahhüdü'yle İstanbul'un 2050 yılı için "karbon nötr" ve "dirençli şehir" olma hedefi kabul edildi. Bu hedef doğrultusunda 2021 yılı içerisinde 2050'de karbon nötr ve dirençli kent olma hedefine yönelik senaryolar oluşturularak ara yıllara yönelik azaltım hedefleri (2030 yılı için %52, 2040 yılı için %89 ve 2050 yılı için %100) ortaya kondu. İklim değişikliği eylem planı enerji, ulaşım, atık, su/atıksu olmak üzere dört ana sektör üzerine planlandı. 2050 yılında karbon nötr ve dirençli şehir olma hedefi doğrultusunda hazırlanan ve içerisinde tüm binalarda enerji verimliliğinin artırılması, park-et devam-et alanlarının artırılması, tedarik hatları ve içme suyu şebekesinin akıllı sistemlerle yönetilmesi, yol drenajlarının iyileştirilmesi ve atık geri kazanımının/geri dönüşümünün artırılması gibi bir çok önemli eylemin bulunduğu İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı (İİDEP) 2021 yılında yayınlandı.

Diğer yandan, Avrupa Birliği ve Almanya Federal Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Bakanlığı tarafından ortaklaşa finanse edilen "Enerji Dönüşümü için AB Batı Balkanlar ve Türkiye'deki Belediye Başkanları Sözleşmesi Projesi" kapsamında İstanbul İçin "Sürdürülebilir Enerji ve İklim Eylem Planı (İstanbul SECAP)" hazırlandı. Eylem planı 27 Kasım 2023 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından onaylandıktan sonra kamuoyuyla paylaşıldı. Çalışmalarına 2021'de başlanan proje kapsamında, yıl içinde azaltım çalışmaları altında kurumsal sera gazı emisyon envanterinde en büyük paya sahip 2 bağlı kuruluş ve 5 iştirak şirket öncelikli olmak üzere diğer iştirak şirketlerinin ve belediyenin tüm bina ve tesislerinin sera gazı emisyonu verileri dikkate alınarak senaryolar çalışıldı ve azaltım eylemleri belirlendi. Uyum çalışmaları kapsamında şehir selleri, kıyı selleri, ısı adası etkisi ve biyoçeşitlilik kaybı haritaları ile Risk ve Hassasiyet Raporu (RVA) hazırlandı. Kentin değişme ve uyum sağlama kapasiteleri dikkate alınarak ve "Çok Kriterli Analiz Metodolojisi" kullanılarak kentsel taşkınlar, kıyı taşkınları, ısı adaları ve habitat bozulması alanlarında; geçirgen kaldırımlar, sünger şehir, yeşil çatılar ve duvarlar, yeşil altyapı gibi çeşitli iklim değişikliğine uyum eylemleri belirlendi. Ayrıca Sürdürülebilir Enerji ve İklim Eylem Planı (SECAP) Projesi kapsamında Belediyemiz tarafından ilk kez kurumsal sera gazı emisyon envanteri hesaplandı. Proje, 2024-2025 yılları arasında izleme ve uygulama çalışmalarıyla devam ediyor.

Etkin ve katılımcı bir iklim mücadelesini desteklemek ve İİDEP'te ve SECAP'ta yer alan stratejik hedeflere yönelik kurumsal ilerlemeyi belirlemek amacıyla 2022 sonuna kadar olan gerçekleşmelerin izlenmesini ve değerlendirilmesini içeren İBB İklim İzleme Raporu yayınlandı. 2023 Yılı İzleme Raporu da yayınlanmış olup, söz konusu izleme raporu her yıl düzenli olarak hazırlanarak kamuoyuyla paylaşılmaktadır. Ayrıca her yıl düzenli olarak sürdürülen sera gazı envanteri hesaplamaları GCoM resmi raporlama platformlarından biri olan CDP Şehirler (Carbon Disclosure Project) ağına raporlanıyor. 2022 yılında

İBB'nin yürüttüğü ve iklim değişikliği ile mücadeleye katkıda bulunan tüm azaltım ve uyum çalışmaları ve ayrıca sosyal belediyecilik prensibiyle kırılgan gruplara yönelik yürütülen faaliyetlerimiz, CDP ağının yapmış olduğu değerlendirme sonucunda 2023'te "A" skoruna lâyık görüldü. CDP tarafından iklim eylemleri puanlanan şehirlerin yalnızca %13'ü A skoruna ulaşabilirken İstanbul, en yüksek puanı alan 119 şehirden biri olarak "CDP Şehirler A Listesi"ne girme başarısı elde etti. Ayrıca, İBB 2023'te büyük bir başarıya imza atarak uluslararası platformlara raporlamış olduğu iklim çalışmalarının değerlendirilmesi sonucunda, WWF (Dünya Doğayı Koruma Vakfı) tarafından iki yılda bir düzenlenen Tek Dünya Kentleri Yarışması (One City Planet Challenge – OPCC)'nın 2023-2024 dünya birincisi oldu. İstanbul; şehirlerin iklimle mücadeledeki uyum kapasiteleri, politikaları, proje ve taahhütlerinin değerlendirildiği Avrupa Komisyonu tarafından açılan "İklim Nötr ve Akıllı Şehirler Misyonu" ağına 100+12 (100'ü Avrupa Birliği (AB) üyesi, 12'si Horizon Europe kapsamındaki diğer ülkelerden olmak üzere) öncü şehirden biri olarak girmeye hak kazandı ve Misyon Şehir markası aldı. Misyon şehirlerden biri olmanın gereği olarak, şehrimiz için İstanbul İklim Şehir Sözleşmesi (Climate City Contract) hazırlanıyor. Şehrin 2030 yılına kadar iklim nötr olma yolundaki çalışmalarına yönelik önemli paydaşların, aksiyonların ve finansal planlarının belirlenmesini içerecek olan bu sözleşme taahhütler, aksiyon planı ve finansal plan olmak üzere üç kısımdan oluşacak.

İstanbul, aynı zamanda Avrupa Birliği "İklim Değişikliğine Uyum Misyonu" kapsamında 2030'a kadar şehirlerin iklim değişikliğine dirençli olmasının desteklenmesi amacıyla kurulan AB İklim Değişikliğine Uyum Misyonu'nun 301 imzacısı arasına girmeye de hak kazandı. İklim Değişikliğine Uyum Misyonu'nun amacı şehirlerde/bölgelerde hem iklim değişikliğinin mevcut etkilerine hem de geleceğin öngörülen etkilerine hazırlanmak ve bunlara uyum sağlamak için harekete geçmek. Bu amaçla aynı çaba için çalışan belediyelerle ortak faydada buluşmak, yenilikçi çözümleri test etmek ve gelecekte yapılabilecek ortak çalışmalara, finansal olanaklara ulaşmak imzalanan bu misyonla birlikte mümkün olacak.

Mayıs 2021 tarihinde Yeşil Kentler Çerçeve Programı kapsamında, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) ve Belediyemiz arasında Yeşil Şehir Eylem Planı hazırlanmasına dair protokol imzalandı ve İstanbul "EBRD Yeşil Şehir Platformu"na katıldı. Protokol kapsamında, EBRD ile Haziran 2022'de Sözleşme imzalanarak 2023 yılının Mayıs ayında İstanbul Yeşil Şehir Eylem Planı hazırlıklarına başlandı. Kapsayıcılık ve şeffaflık ilkelerimiz gereği iç ve dış paydaşlar ile çalıştay gerçekleştirilerek eylemlere ve vizyona yönelik paydaşlardan geri bildirimler alındı. Yıl sonuna kadar meclisten geçirilerek kamuoyuyla paylaşılması hedeflenen planın 2025 içerisinde de bir yıllık izlemesi gerçekleştirilecek. Tüm bunların yanı sıra iklim değişikliği konusunda kurumsal kapasitenin artırılması ve birimler arası koordinasyonun sağlanması amacıyla İBB'nin birim, iştirak ve bağlı kuruluşlarından iklim sorumluları belirlendi. Bu sorumlular, İBB'nin iklim değişikliği özelindeki hedeflerine ulaşabilmesi noktasındaki sektörel ilerlemelerin kaydedilmesine yardımcı olmaktadır.

İstanbul'da iklim adaletinin sağlanması hedefiyle yürütülen çalışma konuları sosyal adaletin sağlanmasına yönelik olarak yoksullukla mücadele edilmesi, İstanbulluların kentsel olanaklara eşit erişimlerinin sağlanması, bunun sağlanamadığı noktalarda destek ve dayanışma mekanizmalarının devreye alınması, yoksulların sosyal yardımlara bağımlılığının önüne geçecek ve yoksulluğu kalıcı olarak giderecek iş ve istihdam olanaklarının artırılması olarak sıralanıyor.

İBB olarak iklim değişikliği konusunda şehri dirençli kılma ve sera gazı emisyonlarını azaltma noktasında verdiğimiz taahhütleri yerine getirirken iklim adaleti kavramının hassasiyetini de gözetmekteyiz. İstanbul'un adil bir kent olabilmesi İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi'nde özellikle işlenen konulardan biri. İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi'nde iklim değişikliğinin yaşlılar, çocuklar, kadınlar, engelliler, düşük gelirli ve yoksul kesimler, göçmenler ve mülteciler, kırsal ve tarım çalışanları, kıyı bölgelerde yaşayan gruplar ve sağlık hizmetlerine erişimde zorluk çeken bireyler gibi kırılgan gruplar üzerindeki etkileri dikkate alınarak, bu grupların korunması ve güçlendirilmesi adına çeşitli stratejik hedefler belirlendi. Bu hedefler, sosyal dayanıklılığın artırılmasından, yeşil alanların ve altyapının güçlendirilmesine kadar geniş bir yelpazeyi kapsıyor. Belge, iklim değişikliğiyle mücadelede en savunmasız kesimler ihmal edilmeden, bütüncül ve kapsayıcı bir yaklaşım benimsenmesi gerektiğini vurgulamaktadır.

Bu kapsamda, "Herkes İçin Erişilebilir ve Adil Kentsel Olanaklar" ile "Eşit ve Özgür Toplum" temalarına özel stratejiler geliştirilmiş durumda. İklim adaletinin sağlanması hedefiyle yürütülen çalışma konuları sosyal adaletin sağlanmasına yönelik olarak -tüm dünyada hedeflendiği gibi- yoksullukla mücadele edilmesi, İstanbulluların kentsel olanaklara eşit erişimlerinin sağlanması, bunun sağlanamadığı noktalarda destek ve dayanışma mekanizmalarının devreye alınması, yoksulların sosyal yardımlara bağımlılığının önüne geçecek ve yoksulluğu kalıcı olarak giderecek iş ve istihdam olanaklarının artırılması olarak sıralanıyor.

Sosyal belediyecilik anlayışı gereği yürütmekte olduğumuz önemli çalışmalardan biri Katılımcı Bütçe Uygulaması. Şeffaflık, hesap verebilirlik ve kaynakların adil bir şekilde tahsis edilmesi gibi amaçlar çerçevesinde oluşturulan bu uygulama sayesinde vatandaşlar, proje önerme ya da oy verme gibi çeşitli biçimlerle bütçenin tamamının ya da bir kısmının nasıl harcanacağına dair karar alma süreçlerine katılabiliyor.



Uygulamadaki Askıda Fatura Projesi sayesinde su ve doğalgaz faturalarını ödeyemeyenlerle, nakdi desteğe ihtiyaç olan ailelerle, 0-4 yaş arası bebeği olan ihtiyaç sahibi annelerle, nakdi eksikliklerden dolayı zorluk çeken öğrencilerle ve kent içi ulaşım masraflarının karşılanmasında sıkıntı çeken vatandaşlarımızla hayırseverleri buluşturarak kent içi dayanışma ortağı oluşturuluyor. Bu örnek dayanışma kampanyamızla dünyanın her yerinden 631 belediyenin katıldığı 2021 "Bloomberg Küresel Belediye Başkanları Yarışması"nda İstanbul ödüle layık görülen 15 şehirden biri oldu. Sosyo-ekonomik anlamda dezavantajlı konumda olan vatandaşlarımızın çocuklarına temiz gıdaya erişim sunma prensibimiz gereği bugüne kadar toplamda 24 milyon litre ücretsiz Halk Süt ulaştırıldı. Yine aynı prensiple çiftçilere ücretsiz fide, balıkçılara ücretsiz ekipman desteği sağlandı. Ayrıca kadın üreticilerimizin ürünlerini sergilemeleri ve üreticilerimize destek olmak için online mağaza kuruldu. Kırılgan grupların gıdaya erişiminin artırılmasına yönelik açılan ve içerisinde sadece kadın çalışanlarımızın olduğu kent lokantalarımız faaliyete alındı. 100 adet "Yuvamız İstanbul" adlı eğitim merkezi hizmete sokuldu ve okul öncesi hizmetlerden mahrum kalan yüzlerce çocuk eğitim merkezleriyle buluşturuldu. Aynı zamanda İBB tarihinde ilk kez, güvenli, kaliteli ve iyi hizmet veren öğrenci yurtları açıldı. Yine İBB tarihinde ilk defa kadın çalışanlar otobüs şoförü, vatman, itfaiyeci, metro istasyonu amiri, otopark görevlisi gibi görevlerin başında yer aldı ve kadınlarımız temsiliyet gücünün görülmesi adına tüm şehre örnek oldu. Bölgesel İstihdam Ofislerimiz, 170 bin İstanbullunun özel sektörde iş bulmasına yardımcı olurken vatandaşlarımızın nitelikli iş bulmalarına katkıda bulundu.

Tüm bunlara ek olarak İBB, katılımcılık ilkesini çeşitli çalışmalarında benimseyerek şehri yönetmeye ve gelişimine katkı sağlamaya yönelik bir dizi program ve projeler yürütmektedir. Katılımcılık anlayışına bağlı olarak şehir sakinlerinin, çeşitli grupların ve paydaşların, kent planlama, çevre, ulaşım, kültürel projeler ve diğer toplumsal hizmetlerde daha fazla söz sahibi olması amaçlanmaktadır. Bu anlayışın ilk örneği İstanbul Kent Konseyi. İBB, Kent Konseyi aracılığıyla şehrin farklı paydaşlarının bir araya gelmesini sağlamakta ve katılımcılığı teşvik etmektedir. Kent Konseyi, yerel halk, sivil toplum kuruluşları, akademik çevreler ve uzmanlar gibi gruplardan temsilcilerin bir araya geldiği, şehre dair kararların alındığı bir platform. Bu kurulda, kentle ilgili sosyal, kültürel, çevresel ve ekonomik sorunlar ele alınarak toplumsal katılım sağlanıyor. Bir diğer örnek olarak İstanbul Planlama Ajansı, İstanbul'un kapsayıcı ve sürdürülebilir kalkınma planlarının oluşturulmasında halkın görüşlerini almak için çeşitli katılımcı süreçler yürütmektedir. İPA'nın yaptığı çalışmalarda, şehir sakinlerinin fikirleri, anketler, odak grup toplantıları ve halkla ilişkiler çalışmaları aracılığıyla toplanıyor. Ayrıca İBB, çok önem verdiği Katılımcı Bütçe projeleri kavramını ortaya koyarak, belediye bütçesinin kullanımında halkın görüşlerini almakta ve söz sahibi olmasına fırsat vermekte. Bu süreç, şehirdeki farklı mahallelerin ihtiyaçlarına uygun projelerin belirlenmesine de katkı sağlamakta.

Sonuç olarak, sürdürülebilir bir şehir olma hedefi doğrultusunda, bilimsel temellere dayalı, şeffaf ve ortak akıl yoluyla çözüm odaklı bir yaklaşım benimseniyor. Toplumun her kesiminden insana değer veren bir yönetim anlayışıyla, İstanbul gibi eşsiz bir şehre olan sorumlulukların bilincinde çalışmalar sürdürülüyor.

İklim Adaleti için Kentsel Planlama
Süreç, Yöntem ve Aktörler

Kentlerde iklim kriziyle mücadelede teknoloji ve yeşil altyapı gibi teknik çözümlerin kullanımı kadar, bunların mevcut adaletsizliklerin giderileceği biçimde uygulanmasına da ihtiyaç bulunuyor. Bunu sağlamanın yolu da toplumsal katılımı sağlayan, adil ve kapsayıcı planlama süreçlerinden geçiyor.

Ender Peker[*]

[*] Doç. Dr., ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü



Fotoğraf Bekir Dindar

İklim krizi çağında, kentsel yaşam koşullarını olumsuz etkileyen problemler giderek artıyor. Yükselen sıcaklıklar, yoğun yağışlar, sel ve taşkınlar, özellikle altyapısı yetersiz, plansız ve enformel yerleşim alanlarında yaşayan vatandaşları orantısız şekilde etkiliyor. Bu alanlarda yaşayan, genellikle değişen iklim koşullarına uyum için yeterli finansal kaynağı olmayan ve sağlıklı kentsel altyapıdan yoksun kesimler, iklim afetleri karşısında en savunmasız gruplar arasında yer alıyor. Öte yandan, ekonomik gelir düzeyinden bağımsız olmak üzere, ileri yaş grupları, çocuklar, kadınlar, engelli bireyler gibi farklı bağlamlarda kırılganlıkları olan kullanıcı grupları da kentsel yaşamda yer alıyor. Bu gruplar, farklı afet tiplerine göre iklim değişikliğinin olumsuz etkileri karşısında daha savunmasız kalıyor ve bu durum gündelik hayatta iklim adaletsizliğinin derinleşmesine yol açıyor. Örneğin, sıklığı ve süresi giderek artan sıcak hava dalgaları, tehlikeli güneş ışınımına maruz kalma riskini arttırdığı için ileri yaş gruplarının sağlıklı yürüme ve sokağa çıkma hakkını elinden alıyor.

İklim Adaleti ve Kentsel Planlama

İklim adaleti, iklim değişikliğinin yarattığı olumsuz etkileri ortadan kaldırmak ve fosil yakıt endüstrisinin yarattığı adaletsizlikleri gidermek amacıyla türeyen bir kavram.[1] Bu kavram, iklim değişikliği ile ilgili politikaların ve uygulamaların, tüm kullanıcı grupları üzerinde eşit ve adil bir şekilde uygulanmasına ve bu süreçte dezavantajlı grupların özel olarak korunmasına işaret ediyor. Bu bağlamda, iklim adaleti, kentsel planlama süreçlerinde de önemli bir yer buluyor. Çünkü kentler, iklim değişikliğinin en ağır etkilerini hissederken, aynı zamanda bu değişikliğin neden olduğu toplumsal adaletsizliklerin de merkezinde yer alıyor.

İklim değişikliğinin derinleştirdiği kentsel adaletsizliklerin büyük bir bölümü kentsel mekânın oluşum biçimiyle ilişkileniyor.

İklim değişikliğinin derinleştirdiği kentsel adaletsizliklerin büyük bir bölümü kentsel mekânın oluşum biçimiyle ilişkileniyor. Örneğin, kentlerde yaşam alanlarının düzeni, sokakların güneş hareketi ve rüzgâra göre açısı, yeşil alan yüzeylerinin genişliği ve su geçirme kapasitesi, yaya dolaşım güzergahlarının gölgelikli ve konforlu bir yürüme deneyimine izin verip vermemesi gibi konular, kentsel mekânın organizasyonuyla bağlantılı. Planlama disiplininde adalet arayışı tartışmaları 1960'lardan itibaren devam etse de adil kentlerin üretilmesini taahhüt edecek tek bir mekânsal planlama yönteminden bahsetmek kuşkusuz mümkün değil.[2]

Türkiye'de kentlerin mekânsal oluşumu, Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nce tarif edilen planlar çerçevesinde düzenleniyor.[3] Bu planlar, yukarıdan aşağıya mekânsal strateji planı, çevre düzeni planı, nazım imar planı ve uygulama imar planı olarak kademeleniyor. Planların kapsamları iklim adaletinin sağlanmasıyla ilişkili doğrudan veya dolaylı konular barındırıyor. Mekânsal strateji planları ve çevre düzeni planları nüfus planlaması, ekonomik kalkınma, doğal kaynak yönetimi, ana ulaşım kararları gibi bölgeler ve alt bölgeler arası adil kaynak dağılımını gözetirken; nazım imar planları kent formu, arazi kullanımı, kentsel nüfus yoğunluğu, kent içi ulaşım sistemleri, açık ve yeşil alan sistemleri, altyapı sistemlerine dair kararları barındırıyor. En alt ölçekte, uygulama imar planlarıysa yapı düzeni, yapı yoğunluğu, yapı kullanım türü, yapı tipi ve yapı malzemesi detaylarına kadar uygulamaya yön veren kararları kapsıyor. Örneğin, kentin farklı bölgelerinde sunulan yeşil alan hizmetlerinin adil dağılımı mekânsal planlama aracılığıyla kontrol ediliyor. Bu noktada temel konu, mekânsal planlar yapım süreçlerinde iklim değişikliğinin doğurduğu adaletsizliklerin bertaraf edilmesine uygun mekânsal plan kararlarının üretilmesi oluyor.[4]

Mekânsal planların yanı sıra, bu planlarla doğrudan ilişkilendirilmesi gereken belediye stratejik planı, enerji azaltım planı, iklim değişikliğine uyum eylem planı gibi diğer yerel planlar, iklim adaletinin sağlanmasını kolaylaştıracak stratejileri barındırıyor. Bu nedenle, iklim eylem planlarında yer alan eylemlerin mekânsal planlarla ortaklaştırılarak, iklim eylemlerinin mekâna yansımasını sağlamak, adalet arayışında kritik bir önem kazanıyor. Örneğin, iklim uyum planlarında yer alan enerji yoksulluğunu bertaraf etme hedefine ulaşmak için yeni konut alanlarının enerji verimliliğini artıracak şekilde tasarlanması, kentsel alanlarda yenilenebilir enerji kaynaklarına yatırım yapılması, düşük gelirli hanelerin daha temiz enerjiye erişiminin sağlanması, ulaşım planlamasıyla erişilebilir ve hesaplı toplu taşıma sistemlerinin sunulması gibi konular ancak etkin kentsel planlama aracılığıyla gerçekleşebilir.

İklim uyum planlarında yer alan enerji yoksulluğunu bertaraf etme hedefine ulaşmak için yeni konut alanlarının enerji verimliliğini artıracak şekilde tasarlanması, kentsel alanlarda yenilenebilir enerji kaynaklarına yatırım yapılması, düşük gelirli hanelerin daha temiz enerjiye erişiminin sağlanması, ulaşım planlamasıyla erişilebilir ve hesaplı toplu taşıma sistemlerinin sunulması gibi konular ancak etkin kentsel planlama aracılığıyla gerçekleşebilir.

Teknolojik yenilikler ve yeşil altyapı çözümleri, iklim değişikliği ile mücadelede kentsel planlamanın önemli araçları hâline geldi. Ancak bu çözümler, adalet ve eşitlik ilkeleri doğrultusunda planlama ve uygulama gerektiriyor. Yeşil altyapı, şehirlerin iklim değişikliğine karşı daha dirençli hâle gelmesini sağlıyor; ancak bu altyapının nerede ve nasıl geliştirileceği, sosyal adalet açısından kritik bir soru. Örneğin, şehirlerdeki yeşil alanlar

ve parklar, hem iklim değişikliğine karşı direnç sağlar hem de toplumsal sağlığı ve refahı artırır. Ancak, bu tür alanların dağılımı genellikle adaletsizdir. Bu tür adaletsizliklerin önüne geçmek için yeşil altyapı projelerinin toplumsal eşitlik ilkeleri doğrultusunda planlanması ve uygulanması gerekmektedir. Bu, sadece yeşil alanların artırılması anlamına gelmez; aynı zamanda bu alanların tüm sosyal gruplar için erişilebilir olmasını sağlamayı da içerir. Ayrıca, bu tür projelerin planlama süreçlerinde, yerel toplulukların ihtiyaçları ve öncelikleri dikkate alınmalıdır.

Aktörler: Adalet Arayışında İş Birliğinin Önemi

Kentsel planlamanın karmaşık yapısı gözetildiğinde, iklim adaletinin sağlanmasında sorumluluğun tek bir kurumsal aktör üzerine tanımlanması gerçek dışı kalıyor. Yerel yönetimler, iklim değişikliğinin etkilerini tespit etme, ölçme ve etkilere karşı önlem alma noktasında başat aktörleri oluşturuyor. Bu bağlamda, büyükşehir belediyeleri, il belediyeleri ve ilçe belediyelerinin yerel planlama süreçlerine iklim değişikliğiyle mücadele ve değişen koşullara adil uyum konularını dahil etmesi bekleniyor. Bu konular, değişen koşullara uyum sağlayarak su teminini sürdürülebilir hâle getirme, doğal su döngülerini destekleyen yeşil altyapı ve doğa temelli çözümlerle su yönetimini daha dirençli hâle getirme, sel yönetimi ve taşkın önleme konusunda hazırlıklı olma, yenilenebilir enerji sistemlerini teşvik etme, ulaşımda düşük karbonlu alternatifler sunma, kentsel yeşil alanların genişletilmesi ve kent içi ısı adası etkisini azaltma gibi başlıkları kapsıyor. Belediyeler, yerel düzeyde iklim değişikliğinin etkilerini azaltmak ve değişen iklime uyum sağlamak için iklim eylem planları hazırlıyor. Ancak, yerel iklim eylem planlarının yerel yönetimlerce hazırlanıyor olması, adaleti sağlama sorumluluğunun sadece yerel yönetimlerde olduğu anlamına gelmiyor. Bunun temel nedeni, iklim adaletiyle ilgili olan ve iklim eylem planlarında yer alan eylemler konusunda uygulama yetkisinin tamamının yerel yönetimlerin elinde olmaması. Örneğin, binalarda enerji verimliliğinin sağlanması, enerji yoksulluğunun giderilmesi ve herkes için adil bina içi ısıl konforun sağlanması gibi stratejiler, konut üretiminde oldukça sınırlı hareket alanı olan belediyeler için kapsam dışında kalıyor. Bu durumda iklim adaleti, kavramın doğası gereği çok ölçekli planlama ve uygulama gerektiren, dolayısıyla merkezi otoritenin kurumsal bileşenleri olan bakanlıklar ile yerel idare organlarını oluşturan büyükşehir belediyeleri, il özel idareleri ve ilçe belediyelerinin ortak sorumluluğu hâline geliyor.

İklim adaleti, kavramın doğası gereği çok ölçekli planlama ve uygulama gerektiren, dolayısıyla merkezi otoritenin kurumsal bileşenleri olan bakanlıklar ile yerel idare organlarını oluşturan büyükşehir belediyeleri, il özel idareleri ve ilçe belediyelerinin ortak sorumluluğu hâline geliyor.

Kurumsal aktörlerin sorumluluk ağırlıkları değişmekle birlikte, iklim eylemi kolektif hareket etmeyi gerektiriyor. Bu süreçte belediyelerden, iklim değişikliğine uyumun ve direncin artırılması için kaynakların eşit dağıtılmasını sağlaması bekleniyor. Örneğin yeşil alanların, erişilebilir güvenli ulaşımın ve temiz su kaynaklarının adil bir şekilde sağlanması kritik. Benzer şekilde, iklim değişikliğinin neden olabileceği sel, sıcak hava dalgaları gibi afetlere karşı risk yönetimi önem kazanıyor. Belediyelerin, en savunmasız bölgelerde ve gruplarda risk azaltma çalışmalarını öncelemesi gerekiyor. İklim adaletinin sağlanmasında merkezi otoritenin rolü, özellikle kentsel planlama bağlamında, geniş ölçekli stratejiler geliştirerek yerel yönetimlere ve diğer aktörlere rehberlik etmek olmalı. Örneğin, bakanlıkların iklim adaletini teşvik eden ulusal politikalar ve yasal düzenlemeler geliştirmesi ve yerel yönetimlerin iklim adaleti odaklı proje uygulamalarını artırmak için finansal destek mekanizmaları oluşturması önemli. Ayrıca bakanlıklar, düşük gelirli bölgelerdeki iklim etkilerine yönelik müdahalelerin planlanmasına katkı sağlayabilir. Ancak, bakanlık yetkisiyle yerel yönetimlerle iş birliği yapılmadan üretilen mekânsal planlar, bugün Kadıköy Fikirtepe kentsel dönüşüm proje alanında görüldüğü gibi, yerel iklim eylem planlarına set vuran, iklim adaletsizliklerini derinleştiren sonuçlara yol açabilir. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı gibi kurumların, iklim değişikliğiyle mücadele ve uyum süreçlerinde gerekli olan planların ve yönetmeliklerin hazırlanmasında yerel yönetimlerle birlikte çalışması önem teşkil ediyor. Araştırmalar, bakanlıklar ve yerel yönetimler arasındaki geleneksel "yasa çıkaran – yasayı uygulayan" rollerinin ötesine geçilmesi gerektiğini gösteriyor.[5] Örneğin, yağmur suyu toplama sistemlerine dair yerel uygulamalardan bağımsız ulusal ölçekte hazırlanan bir yönetmelikle, sahada gerçek anlamda hasat sistemlerinin yaygın kullanımının sağlanamadığı ortaya çıkıyor.

Kamu kurumlarına katkı verecek, yeri geldiğinde objektif üçüncü bir bünye olarak hareket etmesi beklenen diğer yapılar sivil toplum kuruluşları (STK), meslek odaları ve akademik kurumlar. STK'lar, kırılgan gruplar adına savunuculuk yaparak, plan ve politika oluşturma süreçlerine bu grupların sesini taşıyan aktif aktörler. Farkındalık kampanyaları, kapasite geliştirme çalışmaları ve yerel dayanışma ağları, iklim adaletinin tabandan gelen bir hareket olmasını sağlayacak kanallar olarak sıralanabilir. Bu aktörlerden meslek odaları, planlama, mimarlık ve mühendislik alanlarında kentsel mekânda adaletin sağlanabilmesi için mesleki prensiplerin savunucusu olarak rol alır. Üniversiteler ve akademik araştırma merkezleri, iklim değişikliğinin kırılgan gruplar üzerindeki etkilerini inceleyen bilimsel çalışmalar yaparak karar vericilere veri sağlayabilir ve bu grupların iklim adaleti süreçlerine dahil edilmesi için bilgiyi onlarla birlikte üretmeye zemin hazırlayacak ortamlar oluşturabilir.

Planlama Süreçleri: Adalet Arayışında Katılımın Önemi

Kentlerde iklim adaleti; barınma, ulaşım, rekreasyon gibi birçok farklı alt konuyla ilişkili olduğu için adaletin sağlanması bu konularda sorumlulukları olan farklı aktörlerin diyaloğunu ve birlikte çalışmasını gerektiriyor. Bu durum, planlamanın katılım ve eylem yoluyla bilgi üreten, döngüsel ve diyaloğa dayalı, sosyoteknik bir süreç olarak ele alınmasını gerektiriyor. Sürecin teknik ayağını ilgili disiplinlerden gelen bilimsel bilgi oluştururken; sosyal ayağında deneyime dayalı, uygulamadan gelen bilgi yer alıyor. İki bilginin harmanlanmasında kentsel planlamanın, esnek, tabandan yukarı, çoklu paydaş gruplarının çıkarlarını gözeten ve bilime dayalı kentleşme politikaları üretme hedefiyle tasarlanmış katılımcı bir süreç olarak ele alınması önem taşıyor.[6]

Süregelen planlama süreçlerinde genellikle devre dışı bırakılan kırılgan grupların ve temsil edilemeyen toplulukların iklim değişikliği karşısında kırılganlıklarının giderilmesi, ancak kent mekânının oluşumunu şekillendirecek planlama süreçlerine aktif katılımlarının sağlanmasıyla gerçekleştirilebilir. İklim adaletinin sağlanabilmesi için kentsel planlarda özellikle dezavantajlı ve kırılgan grupların ihtiyaçları göz önünde bulundurulmalıdır. Bu nedenle iklim politikaları oluşturulurken, tüm kesimlerin katılımı önemlidir. Yoksullar, kadınlar, çocuklar, yaşlılar ve engelliler gibi kırılgan grupların ihtiyaçlarının anlaşılması ve eylem tarif etme süreçlerine katılımı sağlanmalıdır. İyi tasarlanmış bir katılımcı planlama sürecinde, farklı kırılgan gruplar bir arada çalışabilir, birbirinden öğrenebilir ve iklim değişikliğine uyum bağlamında ortak çözümleri birlikte üretebilirler.

İyi tasarlanmış bir katılımcı planlama sürecinde, farklı kırılgan gruplar bir arada çalışabilir, birbirinden öğrenebilir ve iklim değişikliğine uyum bağlamında ortak çözümleri birlikte üretebilirler.

Planlama süreçleri, katılım ve eylem yoluyla değişim, öğrenme ve güçlendirme için fırsatlar sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Burada asıl amaç, plan üretim süreci boyunca toplumsal değişimi yaratmak açısından planın bitmesi beklenmeden bu değişimin tohumlarını atmak olmalıdır. Aktif toplumsal katılımın sağlandığı ve planlama sürecinin STK'lar, meslek odaları, üniversiteler, hak savunucu gruplar gibi sivil toplum aktörlerine yer açtığı bir süreçte, kırılgan grupların haklarını gözetmek mümkün olabilir.

Sonuç

İklim değişikliğine karşı daha dirençli şehirler yaratmak, yalnızca teknik çözümlerle değil, aynı zamanda toplumsal katılımı sağlayan, adil ve kapsayıcı planlama süreçleriyle olanaklı. Katılımcı planlama, yalnızca toplumsal eşitliği sağlamakla kalmaz; aynı zamanda planların daha etkili ve sürdürülebilir olmasını da sağlar. Yerel toplulukların bilgi ve deneyimleri, planlama süreçlerine dahil edildiğinde, daha uygulanabilir ve kabul edilebilir çözümler üretilir. Bu süreçte, yerel toplulukların ihtiyaçlarını ve önceliklerini anlamak için birlikte çalışmak ve plan bilgisini birlikte üretmek gerekir. Bu süreçler, yalnızca planlama sürecinde değil, aynı zamanda planların uygulanması ve izlenmesi aşamalarında da önemli. Planlama süreçlerinin şeffaf olması, tüm paydaşların sürece güven duymasını sağlar ve planların meşruiyetini artırır. Şeffaflık, aynı zamanda hesap verebilirliği artırır ve planlama süreçlerinin daha demokratik olmasını sağlar. Ancak şeffaflık ve katılımcılık, aktörler için birer araç değil; aynı zamanda birer amaç olmalı.

Notlar

1 Schlosberg, D. vw Collins, L. B. (2014). "From environmental to climate justice: Climate change and the discourse of environmental justice". *Wiley Interdisciplinary Reviews (WIREs) Climate Change*, 5(3): 359-374.

2 Davidoff, P. (1965). "Advocacy and Pluralism in Planning". *Journal of the American Institute of Planning*, 31: 331-338.

3 Resmi Gazete (2014). Mekânsal Yapım Yönetmeliği[italik] , Sayı: 29030. Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/06/20140614-2.htm

4 Peker, E. ve Orhan, E. (2021). "Mekânsal Planlamada Deprem Riski ve İklim Krizini Birlikte Ele Almak". *Planlama*, 31(2):288-301.

5 Peker, E. ve Ataöv, A. (2024). "Planlamadan Uygulamaya Yerel İklim Eyleminde Yaşanan Zorluklar: Belediyeler İçin Bir Yönetişim Modeli Önerisi". *Planlama*, 34(1):22-35.

6 Ataöv, A., & Peker, E. (2021). "Co-designing local climate action: A methodological framework from a democratic perspective". İçinde E. Peker & A. Ataöv (der.) *Governance of Climate Responsive Cities*, Springer, Cham, s. 147-164.

Kentlerde İklim ve Sağlıkta Adalet

İklim değişikliğinin yıkıcı etkilerinin en fazla yaşandığı alanların başında kamu sağlığı geliyor. Özellikle farklı sosyal, ekonomik, siyasi ve çevresel eşitsizlikleri bir arada yaşayan kesimlerin canı ve sağlığı, sıcak dalgalarından sellere ve yangınlara kadar birçok iklim değişikliği kaynaklı olay nedeniyle daha da büyük bir tehdit altında. Bundan korunabilmek için bütüncül bir yaklaşımla, katılımcılık ilkesine dayanan, tüm canlıların sağlığının korunduğu ve doğrudan dezavantajlı konumlara itilmiş grupları hedefleyen uygulama ve politikaların hayata geçirildiği sağlıklı kentlerin oluşturulmasına ihtiyaç var.

Özge Karadağ[*] - Melike Yavuz[¨]

[*] Prof.Dr., Bahçeşehir Üniversitesi (BAU) Tıp Fakültesi, Halk Sağlığı Anabilim Dalı
[¨] Doç.Dr., Bahçeşehir Üniversitesi (BAU) Tıp Fakültesi, Halk Sağlığı Anabilim Dalı

Dünya nüfusunun yarısından fazlasının yaşadığı kentler, hem sera gazı salımının hem de iklim değişikliğine bağlı sağlık risklerinin ve yarattığı sağlıkta eşitsizliklerin merkezinde yer alıyor. Kentler, yoğun insan faaliyetlerinin görüldüğü alanlar olarak, iklim değişikliğine neden olan faktörlerin ve iklim değişikliğinin toplumsal ve çevresel sağlık etkilerinin daha açık şekilde görüldüğü yerler.[1] Kentlerin önümüzdeki yıllarda nasıl gelişeceği ve hem insanlar hem de bitkiler ve hayvanlar için nasıl yaşam alanlarına dönüşeceği, hızla ilerleyen iklim değişikliğiyle mücadelede büyük bir öneme sahip. Kentlerin toplum ve çevre sağlığı açısından bu kritik rolü, uluslararası düzeyde de giderek daha fazla kabul ediliyor. İklim değişikliğinin sağlık etkileri dünya genelinde her geçen gün daha fazla hissedilirken, bu etkilerin toplumlarda adil olmayan bir şekilde dağıtılacağına dair bilimsel kanıtların ve sağlıkta adaleti sağlamaya yönelik önerilerin sayısı da giderek artıyor.[2]

İklim değişikliğine bağlı olarak kuraklığın artması ve hava koşullarının öngörülemez hâle gelmesi, tarımsal üretimi de olumsuz etkileyerek gıda arzını kısıtlıyor. Bu durum, kentlerde temel besin maddelerine ulaşımı zorlaştırdığı gibi gıda fiyatlarının da yükselmesine yol açıyor.

İklim değişikliği, zincirleme sağlık sorunlarına yol açan karmaşık bir süreç. Örneğin kentlerde giderek daha fazla yaşanan aşırı sıcaklar; sıcak çarpmaları, kronik hastalıklar ve astım gibi solunum problemlerinin alevlenmesi sağlık sorunlarını da beraberinde getirirken açık havada spor yapma olanaklarının azalması gibi yine sağlık sorunlarını tetikleyen durumların ortaya çıkmasına yol açıyor. Bir yandan yangınlar, kasırgalar ve seller gibi iklim değişikliğiyle şiddetlenen afetlerin sağlık üzerindeki olumsuz etkileri çoğalırken; artan su kıtlığıysa, su kaynaklı enerji kıtlığı ve kolera gibi suyla ilişkili hastalıklara zemin hazırlıyor. Tüm bu sayılan sağlık etkilerinin toplumda dağılımı, yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi, ekonomik durum, yaşanan muhit, en az bir kronik hastalık ile yaşıyor olmak, bedensel, zihinsel ve ruhsal engellilik gibi pek çok faktöre bağlı olarak dezavantajlı nüfus gruplarını daha fazla etkiliyor. Ayrıca bitki örtüsü, hayvanların ve hastalıkları taşıyan vektörlerin dağılımında meydana gelen değişiklikler; sıtma, Zika, keneyle ilişkili enfeksiyonlar gibi hastalıkların yayılma alanlarını ve sıklığını etkiliyor.[3] İklim değişikliğinin yarattığı bu durum, insan ve hayvan sağlığını tehdit eden yeni pandemilerin ortaya çıkmasına katkıda bulunabilir.

İklim değişikliğine bağlı olarak kuraklığın artması ve hava koşullarının öngörülemez hâle gelmesi, tarımsal üretimi de olumsuz etkileyerek gıda arzını kısıtlıyor. Bu durum, kentlerde temel besin maddelerine ulaşımı zorlaştırdığı gibi gıda fiyatlarının da yükselmesine yol açıyor. Sonuç olarak, yetersiz ve dengesiz beslenme riski, özellikle de ekonomik açıdan dezavantajlı gruplarda daha fazla artarken; çocuklarda büyüme ve gelişme geriliği, bağışıklık sisteminin zayıflığı gibi sağlık sorunları ortaya çıkarabilir. Yoksul bireyler, çocuklar, yaşlılar, engelliler ve kronik hastalığı olanlar gibi kırılgan gruplar, gıda ve beslenme yetersizliği riskine karşı daha savunmasızlar. Temel gıdaya erişim zorluğu, bu grupların hem bedensel hem de zihinsel sağlıklarını daha ağır etkileyerek mevcut eşitsizlikleri derinleştiriyor. Aşırı sıcaklar ve kuraklık, gıda fiyatlarının yükselmesine, yoksulluğun derinleşmesine ve sağlık sorunlarına neden olurken; özellikle ekonomik zorlukların ya da eşitsizliklerin olduğu ya da sosyal güvenlik şemsiyelerinin güçlü olmadığı kentlerde soğutma sistemlerine ve sağlık hizmetlerine erişimi de giderek zorlaştırıyor.[4] Bu noktada yerel yönetimlerin belki de yapabileceği en önemli şeylerden biri, herkesin adil biçimde serin kalabileceği ağaçlık alanların ya da aşırı hava olaylarından korunabileceği kentsel mekânların sayısını arttırmak.

İklim değişikliğinin, dünyanın pek çok kentinde çevresel felaketlere ve su seviyelerinin yükselmesine yol açarak birçok topluluğu göçe zorladığına tanık oluyoruz. Tarım ve geçim kaynakları tahrip olan insanlar, güvenli gıda, temiz su ve barınma ihtiyaçlarını karşılamak için yaşadıkları yerleri terk etmek zorunda kalıyor.[5] Bu zorunlu göç hareketleri, gittikleri yerlerde barınma, sağlık ve iş ihtiyaçlarını karşılamakta güçlük çeken göçmen sayısını ileride artırabilir; ayrıca, sosyal ve ekonomik sistemler üzerinde baskı oluşturarak kaynak paylaşımı konusunda yeni çatışmalara yol açabilir.

İklim değişikliğine bağlı çevresel stresler ve kayıplar, kentlerde ruh sağlığı üzerinde de önemli bir baskı unsuru. Yaşanan ani hava olayları, aşırı sıcaklar ve hastalıklarda artış, doğal afetlerin sıklaşması ve geleceğe dair belirsizlik duygusu, geçim kaynaklarının azalması ve zorunlu göçler gibi etkiler, bireylerde kaygı, depresyon ve travma sonrası stres belirtilerini artırabilir. Örneğin, kasırga veya yangın gibi afetler yaşayan insanlar, yalnızca fiziksel olarak zarar görmez, aynı zamanda yaşadıkları maddi ve manevi kayıplar, eğitim, çalışma hayatı ve sosyal sermayenin olumsuz etkilenmesi, korku ve belirsizlik duygularıyla ruhsal olarak da etkilenirler. Bugün iklim anksiyetesi olarak adlandırılan ruhsal durum dünyada pek çok kentliyi etkiliyor.[6] Ancak bu kaygı durumunun çok disiplinli olarak ele alınarak ilgili kişilerin içinde bulundukları kültüre uygun risk iletişimi, sağlık eğitimi, medya okuryazarlığı, bilgiye erişimde dijital eşitsizliklerle mücadele ve psikososyal destek hizmetleriyle azaltılması ve dirençli toplumlar yaratılması pekâlâ mümkün.

Yaşanan ani hava olayları, aşırı sıcaklar ve hastalıklarda artış, doğal afetlerin sıklaşması ve geleceğe dair belirsizlik duygusu, geçim kaynaklarının azalması ve zorunlu göçler gibi etkiler, bireylerde kaygı, depresyon ve travma sonrası stres belirtilerini artırabilir.

İklim değişikliğinden hepimiz etkileniyoruz; ancak kentlerde özellikle yaşlılar, yenidoğan bebekler, çocuklar, gebe kadınlar, kronik hastalığı olanlar, yoksullar, engelliler, sokakta yaşayanlar, açık havada çalışanlar ve göçmenler gibi dezavantajlı ve savunmasız nüfus grupları, bu etkilerden daha fazla zarar görme riski taşıyor.[7] Tüm bu faktörler, iklim değişikliğinin sağlık üzerindeki etkilerini anlamak ve buna uygun politikalar geliştirmek için dikkate alınması gereken önemli unsurlar. Örneğin kentlerde, açık havada çalışma saatlerinin ve topluma yönelik etkinlik saatlerinin düzenlenmesi, spor faaliyetleri için gölge ve serin ortamların sayısının artırılması gibi konular daha fazla gündeme alınmalı.

Bugün biliyoruz ki sağlık sorunları yalnızca tıbbi önlemlerle çözülemez; çünkü sağlık, sosyal ve çevresel faktörlerden de etkilenir. Sağlığın sosyal belirleyicileri, Dünya Sağlık Örgütü tarafından insanların doğduğu, büyüdüğü, yaşadığı, çalıştığı ve yaşlandığı yaşam koşulları olarak tanımlanıyor.[8] Bu bağlamda toplum sağlığını geliştirmek için sağlığa bütüncül bir yaklaşımı benimsemek, bireyleri çevreleriyle birlikte değerlendirmek ve sosyal eşitsizlikleri gidermek gerekiyor. Sağlığın biyolojik belirleyicilerini değiştirmek bugün için güç, ancak sağlığımızı etkileyen sosyal belirleyiciler, yerel ve ulusal düzeyde uygun politika ve müdahalelerle değiştirilebilir. Bu nedenle, iklim gündeminde sağlıklı kentler ve toplumlar yaratmak için tüm bu unsurları dikkate almak hayati önem taşıyor.

İklim değişikliğinin kentlilerin sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmak için güvenilir ve sağlıklı yakıtların kullanılmasının; temiz hava, toprak ve suyun korunmasının büyük önemi var. Ayrıca, kentlerde etkin atık toplama sistemleri ve iklimle birlikte değişen sivrisinek popülasyonu gibi hastalık yapıcı vektörlerin yakından izlenmesi ve yeni mücadele yöntemleri geliştirilmesi çok mühim. Kentlerde sağlıklı konutlar ve binaların inşa edilmesi, serinletme sistemlerinin düşünülmesi ve binalar arası hava koridorlarının korunması gerekiyor. Planlı gri ve yeşil altyapı, iklime uygun çocuk oyun ve spor alanları ile birlikte, iklim kaynaklı afetlere hazırlıklı ve dirençli kentler tasarlanmalı ve dezavantajlı grupların korunmasına yönelik önlemler alınmalı. Örneğin dünyanın bazı kentlerinde yaşlı ve yalnız yaşayan bireylerin, beklenen aşırı hava olayları öncesi 'akrandan akrana' yaklaşımıyla birbirlerini takip etmelerini ve gerektiğinde yetkililere erişimlerini sağlayan bazı uygulamalar var. Ayrıca kısa, orta ve uzun vadede iklime bağlı olası iç ve dış göç senaryolarına hazırlıklı ve göçün ve göçmen sağlığının iyi yönetildiği kentlere ihtiyacımız var.

Sağlıklı kentler, iklim değişikliğini yavaşlatmak, bu değişikliğin sağlık üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmak ve sağlıkta adaleti sağlamak açısından kritik bir rol oynuyor. Günümüz kentleri,

iklim değişikliğini önleme, iklim değişikliğine adaptasyon ve afet hazırlığını bir araya getirerek, sürdürülebilir yaşam alanları oluşturmayı hedeflemeli. İklim değişikliğinin sağlık üzerindeki etkilerini azaltmak için kentlerin enerji verimliliğini artırmak, yeşil alanları genişletmek ve sürdürülebilir ulaşım sistemleri geliştirmek gibi stratejiler benimsenmeli. Ayrıca, kentlerin tasarımında ve yönetiminde yerel yönetimlerin toplumla iş birliği kurması, iklim değişikliği ile mücadelede çeşitli dezavantajlı grupları ve gençleri de içine alacak şekilde toplum katılımının sağlanması, sağlığı geliştiren, çevresel olarak sürdürülebilir ve dirençli kentler oluşturmanın temel taşlarından.

Kentlerde gelişmiş, adil ve erişilebilir toplu ulaşım sistemleri, hem iklim değişikliğini azaltma hem de fiziksel aktivite ve toplum sağlığı üzerinde olumlu etkiler yaratma potansiyeline sahip. Kolombiya'nın eski Bogotá Valisi Enrique Peñalosa, "Gelişmiş bir kent, yoksulların dahi araba kullandığı yer değil, zenginlerin dahi toplu taşımayı kullandığı yerdir" diyerek kentlerde toplu ulaşımın adalet açısından önemini vurguluyor.[9] Peñalosa aynı zamanda kentsel planlamanın adalete dayalı yapılmasını ve kamusal alanlar üzerinden demokratik kentler yaratılmasını savunuyor. Ona göre kentlerde "[K]orunmuş bir bisiklet yolu, bir demokrasi göstergesi. Bisiklet yolları, 30 dolarlık bisiklete binen bir vatandaşın, 30 bin dolarlık arabaya binen ile eşit düzeyde önemli olduğunu gösterir."[10] Erişilebilir toplu ulaşım, kentlileri fiziksel olarak daha aktif ve sağlıklı yaşam biçimlerine teşvik ederken, aynı zamanda karbon emisyonlarını ve çevresel etkileri azaltarak daha sağlıklı kentler yaratmamıza yardımcı oluyor. Bu nedenle, kentlerde etkili ve kapsayıcı ulaşım politikaları geliştirilmesi çok değerli.

İklim değişikliği ve kentlerden bahsederken, bugün belki de en çok üzerinde durmamız gereken konulardan biri de insan, hayvan ve çevre sağlığını bir arada düşünmemiz gereken ve tıp, veterinerlik, ekoloji gibi çok disiplinli ekiplerle çalışmayı öngören Tek Sağlık (One Health) yaklaşımı.

Toplum sağlığı ve sağlıkta adalet, yalnızca sağlık politikalarının bir konusu olmaktan öte, tüm kamu politikalarının bir parçası olarak ele alınmalı.[11] Dünya Sağlık Örgütü'nün "Tüm Politikalarda Sağlık" anlayışı çerçevesinde, kentlerdeki gıda, enerji, ulaşım vd. tüm politikaların sağlık ve sağlık sistemleri üzerindeki etkilerini sistematik bir şekilde göz önünde bulundurarak, her yeni yerel politika ya da uygulama öncesi uzmanlarca sağlık etki değerlendirmesi yapmak ve farklı sektörlerde geliştirilen kamu politikaları için sağlık odaklı bir yaklaşım benimsemek önemli.[12] İklim değişikliği ve kentlerden bahsederken, bugün belki de en çok üzerinde durmamız gereken konulardan biri de insan, hayvan ve çevre sağlığını bir arada düşünmemiz gereken ve tıp, veterinerlik, ekoloji gibi çok disiplinli ekiplerle çalışmayı öngören Tek Sağlık (One Health) yaklaşımı. Zira hayvan ve çevre sağlığının olmadığı kentlerde, gerçek anlamda sağlıklı insanlardan bahsetmek de olanaksız.[13]

Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları, günümüzde sağlık konusunda "kimsenin geride bırakılmamasını" vurguluyor. İklim değişikliğinin neden olduğu sağlıkta eşitsizliklerin azaltılmasında yerel yönetimler, kamu kurumları, akademi ve sivil toplum kuruluşlarının iş birlikleri, sağlıklı kentler yaratmanın temel unsurlarından. Bugün dünyanın çeşitli büyük kentlerinde bulunan mahalleler arasında 15 yıla kadar çıkan yaşam süresi farklılıklarında ve hem sağlıkta hem de beklenen yaşam süresinde adaletin sağlanması; kentlerde dezavantajlı nüfus gruplarının ve bu grupları temsil eden sivil toplum kuruluşlarının plan, politika ve uygulamalara katılımının sağlanması ve nüfusa özel sağlık ihtiyaçlarının karşılanmasıyla mümkün. Kent yönetimlerinde bu tür bir toplum katılımının varlığı ve çocuk, kadın, yaşlı, herkesin sesinin duyulur olması, hem etkili bir iklim yanıtı hem de iklimin derinleştirdiği sağlık eşitsizliklerini azaltmak ve toplumsal dayanışmayı güçlendirmek açısından çok değerli ve gerekli.

Notlar

1 Steele, W., Mata, L. ve Fünfgeld, H. (2015). "Urban climate justice: creating sustainable pathways for humans and other species". *Current Opinion In Environmental Sustainability*, 14:121-126.

2 Romanello, M., McGushin, A., Di Napoli, C. vd. (2021). "The 2021 report of the Lancet Countdown on health and climate change: code red for a healthy future". *Lancet*, 398(10311):1619-1662.

3 A.g.e.

4 A.g.e.

5 A.g.e.

6 The Lancet Child Adolescent Health (2021). "A climate of anxiety". *Lancet*, 5(2):91.

7 Bolte G., Dandolo L., Gepp S., Hornberg C. ve Lumbi S.L. (2023). "Climate change and health equity: A public health perspective on climate justice". *Journal of Health Monitoring*, 8(Suppl 6):3.

8 WHO (t.y.). *Social determinants of health.* Erişim adresi: https://www.who.int/health-topics/social-determinants-of-health#tab=tab_1.

9 Peñalosa, E. (2013, 6 Aralık). *The Institute for Transportation & Development Policy* [Video]. TED Konuşmaları. https://itdp.org/publication/enrique-penalosa-ted-talk-why-buses-represent-democracy-in-action/, .

10 Peñalosa, E. (t.y.) *Enrique Peñalosa on the Democracy of Sidewalks and Bike Lanes.* ReSite. https://www.resite.org/stories/enrique-penalosa-on-the-democracy-of-sidewalks-and-bike-lanes

11 WHO (1986). *The Ottawa Charter for Health Promotion.* https://www.who.int/healthpromotion/conferences/previous/ottawa/en/ [Erişim tarihi: 18 Ekim 2024].

12 PAHO/WHO (t.y.). *Health in All Policies.* https://www.paho.org/en/topics/health-all-policies#:~:text=Health%20in%20All%20Policies%20 (HiAP,population%20health%20and%20health%20equity.

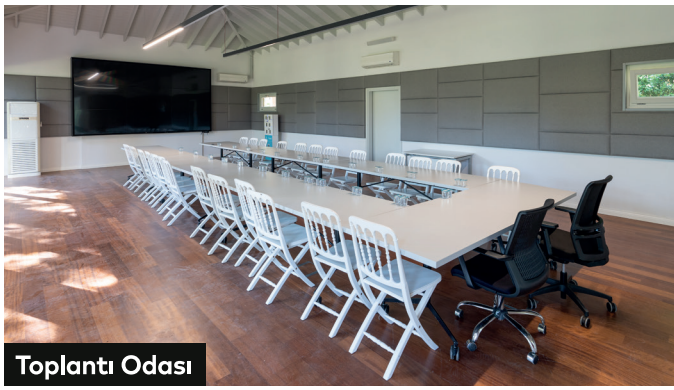
13 WHO (t.y.). *One health.* Erişim adresi: https://www.who.int/health-topics/one-health#tab=tab_1. [Erişim tarihi: 20 Ekin 2024].

Kurumsal Etkinliklerinizin Yeşil Adresi

İPA Kampüs bünyesindeki Hangar, Havuz ve Toplantı Salonu kurumsal etkinlikleriniz için eşsiz bir deneyim sunuyor. Yeşille çevrelenen modern mekanlarımızda başarılı ve keyifli etkinlikler sizleri bekliyor.

Detaylı bilgiye **ipa.istanbul** adresinden ulaşılabilirsiniz.


Havuz


Toplantı Odası


Hangar

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İPA İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul

ipa.istanbulplanlamaajansi

İklim Değişikliğine Toplumsal Cinsiyet Merceğinden Bakmak

Hem kırda hem de kentte iklim mağdurlarının başında kadınlar geliyor. Toplumsal cinsiyet eşitsizliklerine bağlı olarak bulundukları dezavantajlı konumları, önlerine konulan ataerkil engeller nedeniyle edindikleri kapasitelerin ve erişebildikleri kaynakların düşüklüğü, yoksulluk ve göçmenlik gibi diğer adaletsizlikler ile birleştiğinde kadınlar, iklim krizinin etkilerinden oldukça etraflı ve yoğun biçimde etkileniyor. Toplumsal cinsiyete bağlı iklim adaletinin sağlanabilmesi de, kadınların bilgi ve becerilerini dikkate alan, veriye dayalı, kadınların iklim krizine bağlı mağduriyetlerini ve ihtiyaçlarını göz önünde tutan ve karar alma süreçlerinde kadınların katılımını önceleyen bir anlayışla mümkün.

Özlem Altıparmak *

* Hukuk, Doğa ve Toplum Vakfı - HUDOTO Kurucu Direktörü



Fotoğraf 350.org

İklim değişikliğinin pek çok etkisi ve farklı yansıması vardır. İklim değişirken bir zeytin ağacı olmak, çiçek peşinde bir arı olmak, göç yolunda bir flamingo olmak, kırsalda bir çiftçi olmak, kentte yaşayan engelli bir kadın olmak veya eğitimini yarıda bırakmış bir kız çocuğu olmak arasında dağlar kadar fark bulunur. İklim değişikliği ve afetler herkesi, her grubu ve kişiyi aynı şekilde etkilemez; aynı evin içindeki bireylerin bile deneyimleri ve etkileniş biçimleri farklı farklı olur. İklim değişikliğine karşı direncimizi ve kırılganlığımızı sadece yaşadığımız ülke, şehir, geçim kaynaklarımız ve gelir durumumuz belirlemez; aynı zamanda cinsiyetimiz, cinsiyetimizin toplumsal olarak yapılandırılış şekli ve yaşadığımız toplumda cinsiyetimize yüklenen anlamlar da belirler.

Kadınların iklim değişikliğine karşı kırılganlıkları ve zarar görebilirlik durumları daha farklıdır, çünkü iklim kaynaklı streslere yanıt vermek için erkeklere göre daha az mali imkânlara ve karar verme gücüne sahiptirler.

İklim değişikliğinin etkilerini afetler olarak yaşamaya başladığımız bir dönemde kuraklıklar, deniz seviyesinin yükselmesi, bulaşıcı hastalıklar, orman yangınları gibi afetlerin farklı cinsiyetler için farklı sonuçlar doğuracağı açık. Kadınların özellikle doğal varlıklara, ortak mallara ve aslında müştereklere daha bağımlı bir hayat sürmeleri, erkeklere kıyasla kadınların iklim değişikliği ve çevresel tahribatlardan çok daha fazla etkilenmelerine yol açıyor. Kadınların iklim değişikliğine karşı kırılganlıkları ve zarar görebilirlik durumları daha farklı çünkü iklim kaynaklı streslere yanıt vermek için erkeklere göre daha az mali imkânlara ve karar verme gücüne sahipler. İklim değişikliği politikalarının ve programlarının çoğu, toplumsal cinsiyete duyarlı değil. Az gelişmiş ülkelerde yoksulluk içinde yaşayan kadınlar, iklim değişikliğinin orantısız yükünü sırtlarında taşıyor. Kadınların yereldeki doğal kaynaklara bağımlılıkları nedeniyle iklim değişirken su getirmek, yakıt ve yemek için malzeme toplamak için ek iş yapmak gibi hane içindeki yükleri ve bakım emekleri artıyor. Bazı bölgelerde iklim değişikliği, kaynak sıkıntısı ve güvenceli olmayan iş piyasaları yaratıyor. Bu durum dışarıya erkek göçünün artmasına ve daha fazla kadının tarım ve ev işleriyle ve de aileye bakma yüküyle tek başına kalmasına yol açıyor.[1]

Yaşadığımız pandemi dönemi, konuyu açıklamak için oldukça iyi bir örnek. Pandemiyi hepimiz ilk başta, bir sağlık sorunu gibi algıladık ve aslında bir biyolojik afet olarak nitelenen COVID 19 pandemisinin toplumsal cinsiyet boyutunu, çok sonradan idrak edebildik. Pandemi süresince kadınların ev içi bakım yükü fazlasıyla arttı ve bunun en büyük nedeni pandemi döneminde kreş, okul ve bakımevi gibi sosyal altyapı hizmetlerine ulaşılamamasıydı. Yine ev içine hapsolduğumuz bu dönemde, kadına yönelik şiddet vakalarında da artış olduğu görüldü. Adalet ve kolluk kurumlarının işleyişindeki aksaklıklar, şiddetle ilgili koruma ve önleme mekanizmalarının devre dışı kalmasına sebep oldu ve kadınlar açısından güvenlik ve adalete erişim, ciddi biçimde sekteye uğradı.

İklim değişikliğiyle bağlantılı ele alınabilecek bir diğer tehlike olan sel felaketlerinin toplumsal cinsiyete bağlı sonuçları oldukça çarpıcı. Bangladeş'te 1991'de yaşanan kasırga ve sel felaketinde kadınların ölüm oranı erkeklere kıyasla beş kat daha fazla olmuştur. Bunun nedenlerine bakıldığında sele dair uyarı bilgilerinin, kamusal alanlarda ve erkekler tarafından yine erkeklere iletildiği; ancak ailenin geri kalanına bu uyarıların ulaşmadığı tespit edilmiş. Kadınların ev içinde bir hayat yaşıyor olmaları, kamusal alanlardaki uyarılara ulaşmalarının önünde bir engel oluşturuyor. Bangladeş'te de kadınların erkek akrabaları olmadan dışarı çıkmalarına izin verilmediğinden, kadınların çoğu akrabalarının eve dönüp kendilerini güvenli bir yere götürmelerini beklediği esnada hayatlarını kaybetti. Diğer Asya ülkelerinde olduğu gibi, Bangladeşli kadınların çoğu yüzmeyi hiç öğrenmemiş ve yüzme bilmeyişleri de kadınların sel durumunda hayatta kalma şanslarını önemli ölçüde azaltmaktadır.[2]

Asya dışındaki ülkelerde de durum benzer. 2005'te gerçekleşen Katrina Kasırgası'nın yıkıcı etkilerine maruz kalan ABD New Orleans'taki ölüm oranlarında mağdurlar açısından cinsiyete dayalı büyük bir fark meydana geldi. Kasırgada ölenlerin çoğu Afro-Amerikalı kadınlardan oluşmaktaydı. Bu sonuçla ilgili olarak hayatta kalmanın bir ağaca tutunmak ya da güvenli bir yere tırmanmak anlamına gelebileceği durumlarda fiziksel güçteki cinsiyet farklılıklarını, kadınların fiziksel güç ve kapasitelerini geliştirmeye ne ölçüde teşvik edildiklerini ve buna ne ölçüde izin verildiğini dikkate almak gerekir. Kadınların veya kız çocuklarının yüzme bilmemeleri, onlara yüzme öğretilmediği anlamına gelir. Hızlı hareket eden bir fırtına dalgasında kadınların yanlarında bulunan ve bakmakla yükümlü oldukları çocuklar, bütün hareketleri ve dolayısıyla kaçışı yavaşlatır. Çocukları bulmak ve toparlamak için duran anneler, saniyelerin bile değerli olduğu anlarda zaman kaybeder ve kucaklarında çocuk varken yüzemez, ağaçlara tırmanamaz veya tutunamazlar.[3]

Farklı ülkelerde durum bu şekildeyken, Türkiye için iklim değişikliğine bağlı afetlerdeki ölüm oranlarına dair veri sunmak mümkün değil çünkü Türkiye'de cinsiyete göre ayrıştırılmış veri tutulmuyor. Bir akademik araştırma olmaksızın sadece kendi yakın çevremize baktığımızda dahi, kadınların yüzme oranlarının erkeklerden daha az olduğunu görebiliriz. Bunun sebebi kadınların çabalamalarına rağmen yüzme öğrenememeleri veya beceriden yoksun oluşları değil elbette. Anadolu'da pek çok mahallede veya köyde erkek çocuklarının bulundukları yerlerdeki derelerde, göllerde suya atlayıp çıktıklarını, yanlarındaki erkek çocuklarla birlikte ve üzerlerindeki iç çamaşırlarıyla su kenarlarında adeta bir oyunun parçasıymış gibi yüzmeyi öğrendiklerini görürüz. Bunu kız çocukları deneyimleyemez; çünkü kız çocuklarının kamusal alanda soyunmaları küçük yaşlardan itibaren

yasaklanmıştır. Kız çocukları kamusal alanda bedenlerini nasıl saklayacaklarını öğrenerek büyürler ve kendi kasabalarındaki, köylerindeki dereler, göller onlar için bir oyun alanı değil yasaklı bölgedir. Bu nedenle erkeklere kıyasla kız çocuklarının ve kadınların yüzme bilmeleri çok daha ender rastlanan bir durumdur.

İklim değişikliğiyle birlikte sellerde ve fırtınalarda da artış olacağı belirtilmektedir. Yapılan değerlendirmelere göre 2,5°C'lik küresel ısınma durumunda, en yıkıcı fırtınaların bugüne kıyasla iki kata kadar daha sık meydana geleceği tahmin ediliyor.[4] Şayet toplumsal cinsiyet eşitsizlikleri ve buna yol açan toplumsal yapı değiştirilmezse; mevcut eşitsizliklerin afetlerle birlikte kat be kat artacağını söylemek hatalı olmaz.

İklim değişikliği bu şekilde devam ederse; dünya genelinde aşırı kuraklıktan muzdarip insanların sayısının 80 yıldan kısa bir süre içinde iki katına çıkabileceği öngörülüyor. Kuraklık, kırsal kesimdeki yoksulların geçim kaynakları üzerinde önemli etkilere sahiptir ve sonuçları itibariyle göçleri tetikler.[5] Kuraklık neticesinde kentler üzerindeki baskı artar ve çarpık bir kentleşme hem yeni eşitsizlikler yaratır hem de mevcut eşitsizlikleri daha arttırır. Göçün ve çarpık kentleşmenin, kadınlara yönelik şiddet, kız çocuklarının eğitim hayatı dışına itilmesi ve çocuk yaşta evliliklere zorlanmaları gibi toplumsal cinsiyet eşitsizliklerini derinleştiren sonuçları bulunur.

İklim değişikliğinden etkilenme konusundaki farklılıkları ele alırken, sadece kadınların mağduriyeti üzerinden yapılan toplumsal cinsiyet analizlerinin eksik kalacağını vurgulamak gerekir. Kadınların iklim değişikliğinden orantısız etkilenmeleri elbette bir mağduriyet yaratmaktadır ancak kadınları edilgen, bağımlı ve aciz durumda gören bir anlayıştan özellikle kaçınmak gerekir. Afetlerle baş etme, afet sonrası iyileşme ve iklim değişikliğine uyum gibi konularda kadınların bilgi ve becerilerinin eşsiz bir kapasite imkânı sunduğunu göz önünde bulundurmak gerekiyor. Toplumsal cinsiyet açısından kapsayıcı bir iklim politikası ve eylemini



Fotoğraf Brooke Anderson

başarmak için, lider pozisyonlarında daha fazla kadın yer almalı. Sadece bu da yetmez; kadınların bakış açılarının ve deneyimlerinin karar alma süreçlerine dahil edilmesine, politika oluşturma sürecinde kadınlara daha fazla ve etkin biçimde danışılmasına ve kentlerdeki farklılaşmış cinsiyete dayalı ihtiyaçların daha iyi analiz edilmesine ihtiyaç bulunuyor.

Kadınların politika yapım ve değerlendirme süreçlerinde yer alması dendiğinde bunu sadece oluşturulan bir heyetin üyelerinin veya davet edilen katılımcıların cinsiyetlerine dair sayısal eşitlik olarak anlamamak gerekir. Elbette oransal bir eşitlik önemlidir; ancak kadınların ne kadarının lider pozisyonda ve karar alma mekanizmalarında olduğu da bir o kadar önemli.

İklim değişikliğinin etkilerinin anlaşılabilmesi ve eşitsizliklerin ortaya konabilmesi için cinsiyete göre ayrıştırılmış verilerin toplanması ve analiz edilmesi hayati önem taşıyor. Veri, eşitsizlikleri görünür kılar ve etkileri, tekrarları, kırılganlıkları anlamamızı sağlar. Bu eşitsizlikleri anlayabildiğimiz durumlarda daha adil politikalar oluşturmaya başlarız. Aksi hâlde eşitsizliği göremeyiz ve adaletsizliği giderecek politika üretmemiz imkânsız hâle gelir.

İklim değişikliğine uyum ve azaltım konusunda "yeşil dönüşüm" olarak adlandırabileceğimiz süreçler, toplumda mevcut eşitsizlikleri gidermek için fırsatlar da sunmaktadır. Yeşil bir dönüşüm ve ekonomi tasarlarken kadınların bakım emeğinin dikkate alınması; kreş ve bakımevi gibi toplumsal altyapı hizmetlerine yatırım yapılması; yenilenebilir enerji sektöründe kadın istihdamını arttırmaya yönelik eğitimler tasarlanması, teşvikler sunulması ve tedbir alınması gibi eylemlerin sadece kadınlar üzerinde değil, tüm toplumda dönüştürücü ve kapsayıcı bir etkisi olacaktır. Ulaşımda iklim değişikliğine dair önlemler alırken bisiklet kullanımını teşvik edebilir ve kadınları güçlendirmek için kadınlara bisiklet kullanmayı öğretebiliriz. Ama aynı zamanda bir adım ileri gidip, "bisiklet kullanımı yeni bir tamir sektörü yaratmaktadır" diye düşünerek bisiklet tamiri için kadınlara yönelik meslek kursları açabilir ve sertifikalı kadın bisiklet tamircileri de yetiştirebiliriz. Kadınları ve iklim değişikliğine karşı direnci aynı anda güçlendirmek istiyorsak; hem yeşil hem de toplumsal cinsiyet eşitliğini odağına alan mor bir dönüşümü hedeflememiz şart. Daha dirençli ve daha adil bir yaşam, ancak bu şekilde mümkün olabilir.

Notlar

1 Cannon, T. (2002). "Gender and Climate Hazards in Bangladesh". *Gender and Development*, 10(2): 45-50.

2 Sharmin, Z. ve Islam, M. (2013). "Consequences of Climate Change and Gender Vulnerability: Bangladesh Perspective". *Bangladesh Development Research Working Paper Series*,16:1-14.

3 Seager, J. (2006). "Noticing gender (or not) in disasters". *Geoforum*, 37:2-3.

4 Thomas, A., Pringle, P., Pfleiderer , P. ve Schleussner, C.-F. (2017). "Briefing note on tropical cyclones: Impacts, the link to climate change and adaptation". *Climate Analytics*. https://ca1-clm.edcdn.com/assets/tropical_cyclones_impacts_cc_adaptation_2.pdf?v=1679477786.

5 Pokhrel, Y. F. (2021). "Global terrestrial water storage and drought severity under climate change". *Nature Climate Change*, 11: 226-233.



HİZMET KALİTE YÖNETİM MODELİ

İstanbul Planlama Ajansı, hizmet süreçlerini daha etkili, sürdürülebilir ve şeffaf hale getirmek için sizleri Hizmet Kalite Yönetim Modeli ile buluşturuyor. **Anket, Odak Grup, Etki Analizi** ve **Kurumsal İtibar** çalışmalarından oluşan **13 farklı başlıkta** şekillenen Hizmet Kalite Araştırması sonucunda **uluslararası kriterler**de bir HKYM puanına sahip olabilirsiniz.

Hizmet Kalite Yönetim Modeli ile kurumlarınızda;

- Hizmet standartlarınızın belirlenmesini,
- Süreçlerinizin optimize edilmesini,
- Kalite izleme ve değerlendirme sistemlerinizin kurulmasını sağlayacaksınız.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul

ipa.istanbulplanlamaajansi

Enerji Yoksulluğu ve Azaltım Eylemleri

Arasında Kazan-Kazan İlişkisi Kurmanın İmkânları

Enerji yoksulluğu, enerji hizmetlerine yeterli erişim sağlanamadığı hâllerde olduğu kadar yaşamı sürdürmek için gerekli enerjiyi alırken hane bütçelerinin yetersiz kaldığı durumlarda da ortaya çıkıyor. İklim kriziyle de ortak temel nedenlere yaslanıyor. Fosil yakıtlardan çıkarken daha demokratik ve adil bir yaşam yaratmak için azaltım ve uyum eylemlerinde enerji yoksulluğunun da sonlandırılması hedeflenmeli. Buna yönelik olarak, kentlerde enerji adaleti, enerji hakkı, enerji demokrasisi ve adil dönüşüm gibi çerçeveleri temel alan bir dizi uygulama hayata geçirilebilir.

Yağız Eren Abanus *

* Mekânda Adalet Derneği, Çevre Adaleti Programı Uzmanı

Çoklu krizler çağı son yıllarda sık sık duymaya başladığımız kavramlardan. İklim krizi, pandemi, Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, soykırım derecesine ulaşan saldırganlığa karşı evrensel değerleri savunduğunu iddia eden Batılı ülkelerin ikiyüzlü yaklaşımları bu çoklu krizler çağı anlatısının önemli boyutlarını oluşturmakta. Enerji konusu ise bahsedilen boyutların birçoğunu yatay kesen bir mesele. Bu konuya toplumsal adalet lensiyle bakıldığındaysa iklim krizine bağlı enerji dönüşümü ve enerji yoksulluğu meseleleri göze çarpıyor. Enerji dönüşümü, son yıllarda ana akım tartışmalar arasında önemli bir gündem hâline geldi. Bu ana akımlaşmanın ardında yenilenebilir enerjinin ucuzlaması ve enerji dönüşümünün kapitalist sisteme yeni bir büyüme fırsatı sunması gibi etkenlerin olduğu söylenebilir. Enerji yoksulluğu meselesininse, her ne kadar Avrupa Birliği'nde kayda değer gelişmeler olsa da, küresel düzeyde ana akımlaştığını söylemek güç. Bu bağlamda iki mesele arasında bir bağın kurulması enerji dönüşümünde iklim adaleti odağının güçlendirilmesi ve diğer yandan enerji yoksulluğunun ana akımlaşması için faydalı olabilir. İklim adaleti açısından enerji dönüşümü ve buna bağlı sera gazı azaltım eylemleri bağlamında enerji yoksulluğunun ele alındığı bu yazıda, enerji yoksulluğu ve iklim krizine dair kavramsal ve tarihsel bilgiler paylaşılırken, enerji yoksulluğunun azaltılması ve enerji dönüşümü arasındaki etkileşim ve muhtemel sinerjiler değerlendirilmekte ve kentsel ölçekte bazı örneklere değinilmektedir.

Enerji yoksulluğu ilk olarak 1970'lerde bir yoksunluk meselesi olarak gelişmemiş ülkelerde enerji altyapısının, evlerde insan sağlığını tehdit etmeyen yemek pişirme teknolojileri gibi temel cihazların eksikliği üzerinden gündeme geldi. Hâlihazırda dünya genelinde 750 milyon kişinin elektriğe erişiminin olmadığı düşünüldüğünde, bu sorunun ciddiyetini koruduğu söylenebilir.[1] Diğer yandan, 1990'lardan itibaren enerji yoksulluğunun Birleşik Krallık gibi gelişmiş ülkelerde de gözlemlenen ikinci bir görünümü daha ortaya çıktı. Bu görünümün arkasında, hane halklarının temel ihtiyaçları için kullanacakları enerjiyi mevcut gelirleriyle mevcut fiyatlardan karşılayamamaları yatıyor. Bu sorunun kış mevsimindeki ölümlerin artması gibi ciddi etkileri, konunun toplumsal algıda önemli bir yer edinmesine sebep oldu.

"Sosyal ve materyal olarak ihtiyaç duyulan seviyede enerji hizmetlerine erişememek"[2] şeklindeki tanım, bahsedilen iki farklı görünümü de kapsamasından ötürü son dönemde öne çıktı. Diğer yandan bu yazıda da odaklanacağımız ikinci görünümü merkeze alan başka bir tanım da bulunuyor:



Fotoğraf Onur Temel, Mekânda Adalet Derneği

"Enerji yoksulluğu kavramı, hane halklarının sahip oldukları gelir düzeyi ile ısıtma, soğutma, aydınlatma, yemek pişirme, ev aletlerini ve bilgi teknolojisini kullanma gibi temel sosyal ve maddi ihtiyaçları için gerekli olan düzeyde ve kalitede enerji ürünlerini satın alamamalarını ifade eder."[3]

Gelir düşüklüğü, enerji tarifelerinin yüksekliği ve binaların enerji performansındaki sorunlar genel olarak enerji yoksulluğuna sebep olan üç temel etmen olarak kabul edilir. Bu kapsamda aynî yakacak yardımı ve nakdi fatura destekleri, kırılganlık seviyesi yüksek tüketicilere yönelik sosyal tarifelerin sağlanması veya aşırı soğuk dönemlerde bu tüketicilerin gaz ve elektrik bağlantılarının kesilmesinin yasaklanması, enerji yoksulluğuyla mücadeledeki temel politika ve uygulamalardır. Bununla birlikte, sadece gösterge niteliğinde olan bu etmenlerdeki kötüleşmelerin arkasında temel olarak neoliberalleşmenin etkisi olduğu söylenmelidir. Buna göre, ücretli kesimin büyümeden aldığı payın azalması, işçi örgütlerinin güçsüzleştirilmesi, iş yaşamında esnekleştirme ve güvencesizleştirme, özelleştirmelerin kamu denetiminin yetersizliği neticesinde tekelci piyasa yapılarına sebep olması ve sosyal konut politikalarının arka plana atılması, neoliberalleşmenin bahsedilen etmenler üzerindeki etkilerine örnek gösterilebilir. Konuya bu açıdan yaklaşıldığında sorunun çözümü için sistemsel değişikliklerin gerekli olduğu anlaşılmaktadır.

Yenilenebilir enerji ve elektrifikasyon, fosil yakıtların kullanımına bağlı hava kirliliğini azaltarak enerji yoksulluğunun azaltılmasında enerji hizmetlerinin kalitesi ve güvenliliğiyle ilgili olumlu katkılar sağlar.

1990'lardan itibaren uluslararası düzeyde öne çıkan bir diğer konu olan iklim krizinin de, enerji sistemiyle yakından ilgisi bulunuyor. Zira iklim krizinin en önemli sebebi, enerji üretiminin bel kemiğini oluşturan fosil yakıtların yakılmasıyla karbondioksit gibi gezegenimizi ısıtan gazların atmosfere salınması. Bu da gezegenimizin yaşanabilirliği için güneş ve rüzgar gibi yenilenebilir enerjilere ve enerji verimliliğine dayalı bir enerji dönüşümünü zorunlu kılıyor. İklim kriziyle mücadelede azaltım eylemleriyle kastedilen de büyük ölçüde enerji dönüşümü yoluyla sera gazı salımlarının düşürülmesidir. Kömür, petrol ve gaz gibi fosil yakıtlara dayalı enerji üretiminin ciddi ölçüde kısıtlanması, elektrikli araçlara geçilmesi, bina yalıtımları, azaltım eylemlerine örnek olarak gösterilebilir. Öte yandan enerji yoksulluğunda olduğu gibi, sera gazı salımlarının sadece gösterge niteliğinde bir etmen olduğunu ve iklim krizinin arkasında büyüme odaklı endüstriyalist yaklaşımın ve kapitalizmin olduğunu söylemek de mümkün.

İklim krizine de böylesine politik bir açıdan yaklaşıldığında, sorunun kökeninde yatan etkenlerle mücadele etmek için demokrasi ve toplumsal adaletle ilgili sistemsel değişiklik ihtiyacı öne çıkıyor.

İklim krizinin etkilerine karşı dayanıklılığı artırmayı içeren kentsel ısı adası etkisini azaltmak için yeşil alanların artırılması gibi uyum eylemleri, hem klimaya olan talebi düşürerek azaltıma hem de serinletici etkilerinden ötürü enerji yoksulluğunun çözümüne olumlu katkı yapar.

Enerji sistemiyle ilişkileri ve arkalarındaki politik bağlamdaki ortaklaşmalar dikkate alındığında bu iki konu arasındaki muhtemel etkileşim ve sinerjiden bahsedilebilir. İlk olarak, iklim kriziyle mücadeleye yönelik azaltım eylemlerinin yol açacağı eş faydalar enerji yoksulluğunun çözümüne de katkı sağlar. Örneğin yenilenebilir enerji ve elektrifikasyon, fosil yakıtların kullanımına bağlı hava kirliliğini azaltarak enerji yoksulluğunun azaltılmasında enerji hizmetlerinin kalitesi ve güvenliliğiyle ilgili olumlu katkılar sağlar. İkincisi, binaların enerji performansını geliştirmeye yönelik eylemlerin, hem azaltımın sağlanması hem de enerji yoksulluğunun önlenmesi için önemli katkıları olacağı söylenebilir. Üçüncü olarak da enerji yoksulluğunun iklim krizi nedeniyle ısınamama açısından azalacağı ancak serinleyememe açısından da artacağı beklenebilir. Hatta sıcak dalgalarının iklim krizine bağlı en ölümcül afet olduğu dikkate alındığında enerji yoksulluğunun bu yeni hâlinin çok daha ciddi sonuçlara yol açacağı düşünülebilir. Öte yandan bu bağlamda iklim krizinin etkilerine karşı dayanıklılığı artırmayı içeren kentsel ısı adası etkisini azaltmak için yeşil alanların artırılması gibi uyum eylemleri, hem klimaya olan talebi düşürerek azaltıma hem de serinletici etkilerinden ötürü enerji yoksulluğunun çözümüne olumlu katkı yapar.

Son olarak belirtmek gerekir ki enerji yoksulluğunun çözümünde, fosil yakıtlara ihtiyaç olduğu gerekçesiyle iklim eyleminin arka plana atılması, iklim inkarcıları tarafından yaygın bir şekilde dillendirilen bir iddia. Bu yaklaşım, iki sorundan sadece birinin çözülebileceğine dair yanlış bir ikilemi varsayarak tartışmaları kilitlemeyi amaçlar. Zira ahlaki olarak bu ikilemde, iklim eylemini seçmek bugünkü kuşaklar, enerji yoksulluğunu seçmekse gelecek kuşaklar açısından sorunlu olacaktır. Dolayısıyla bu iki sorunun çözümleri arasında bir seçim yapmayı zorunlu kılan bu yaklaşım kabul edilemez. Yine de iklim politikalarının, bu konuya gereken ihtimam gösterilmediği durumlarda karbon fiyatlamaları ve yenilenebilir enerji teşviklerine bağlı olarak enerji faturalarındaki artışlarla veya bina yenilemelerine bağlı kira artışları gibi sebeplerle enerji yoksulluğunu artıracak etkilerinin de olabileceği söylenmelidir.

Bu noktada yapılması gereken, iki sorunun da birlikte çözülmesini sağlayacak yolların bulunması ve bu yolların doğrultusunu çizecek çerçevelerin benimsenmesidir. Bu açıdan enerji adaleti, enerji hakkı, enerji demokrasisi ve adil dönüşüm çerçeveleri önemli potansiyeller barındırıyor. Enerjiye eşit erişim, maliyetlerin ve faydaların adil dağılımı ve enerji sistemlerinin nasıl ve ne şekilde değişeceğine karar verme hakkı gibi enerji üretimi ve tüketimiyle ilgili normatif ve etik meseleleri ele alan enerji adaleti yaklaşımı, gelecekte ne tür enerji sistemlerinin nerede inşa edileceği, faydaların, maliyetlerin ve risklerin nasıl dağıtılacağına dair seçimleri içerir.[4] Enerji hakkı yaklaşımı, enerji hizmetlerine erişim ve kullanımı meta ilişkilerinin ötesinde temel bir insan hakkı olarak görür.[5] Enerji demokrasisi yaklaşımıysa, devlet ve şirketlerin fosil yakıt güdümlü gündem belirlemelerine karşı durmayı, enerji altyapısının yeniden müşterekleştirilmesini ve yenilenebilir enerji ve enerji verimliliği uygulamalarıyla enerji sisteminin en hızlı ve adil şekilde karbonsuzlaştırılmasını merkeze alır.[6] Son olarak adil dönüşüm, kimseyi geride bırakmama prensibi doğrultusunda iklime uyumlu bir ekonomi, insana yakışır bir istihdam, yoksulluğun ortadan kaldırılması, toplulukların dayanıklılığı ve bakım emeği gibi birçok farklı idealin ortak savunusuna dair kesişimsel bir zemin oluşturmaya dönük bir yaklaşımdır.[7]

İklim krizi ve enerji yoksulluğuna yönelik sinerji potansiyeli yüksek somut eylemlere şunlar örnek verilebilir: Ulusal düzeyde fosil yakıt teşviklerinin reforme edilmesi, yerel düzeyde vatandaşları enerji alanında güçlendirecek enerji danışma ofislerinin kurulması, enerji toplulukları ve kooperatiflerinin güçlendirilmesi.

Bu açıklamalar ışığında iklim krizi ve enerji yoksulluğuna yönelik sinerji potansiyeli yüksek somut eylemlere şunlar örnek verilebilir: Ulusal düzeyde fosil yakıt teşviklerinin reforme edilmesi, yerel düzeyde vatandaşları enerji alanında güçlendirecek enerji danışma ofislerinin kurulması, enerji toplulukları ve kooperatiflerinin güçlendirilmesi. Uluslararası Enerji Ajansı'na göre 2023'te hükümetler fosil yakıtlara 620 milyar dolar; tüketiciye yönelik temiz enerji yatırımlarınaysa 70 milyar dolar teşvikte bulundu.[8] Bu durum, dönüşüm ihtiyacına dair önemli alanlardan ilkini gösterir. Ancak bahsedilen fosil yakıt teşviklerinin bir kısmının tüketici kesimler odaklı olduğu göz ardı edilmemelidir. Bu kapsamda, reform sürecinde tüketicilerin yaşayabileceği sorunlar öngörülmeli ve ilgili gruplara özgül destekler sağlanmalıdır.

Enerji danışma ofisleri *(one-stop shop)* yoğunlukla Avrupa'daki belediyelerin bütün enerji hizmetlerini vatandaşlara tek bir kanaldan sunmak için oluşturdukları birimlerdir. Avrupa'da enerji yoksulluğu ve iklim kriziyle ilgili gelişmiş mevzuat, belediyelerin

bu alandaki hizmetlerinin hâlihazırda belli bir seviyeye gelmesini sağlamış durumda. Yerel koşullara göre değişmekle birlikte, bu birimlerin sağladığı temel hizmetler hane ziyaretleriyle enerji verimliliğine ve enerji yoksulluğuna ilişkin araştırma ve tetkiklerin yapılması, davranış değişikliği ve farkındalık kampanyalarının gerçekleştirilmesi ve düşük maliyetli aynî yardımlardan oluşur. Hırvatistan'daki Križevci'den Barselona'ya kadar Avrupa'nın birçok farklı kentinde bu birimlere rastlamak mümkün.

Bu birimlerin kurgulanmasında, birçok ülkede işsizliğe hitap etme niyetinin de taşındığı gözlemlenmekte. Birimin sunacağı hizmetlerde görev almak üzere işsiz bireylerin enerji danışmanı unvanını alacak şekilde eğitilmeleri ve birimdeki görev süreleri tamamlandıktan sonra bu alanda iş gücüne tekrar katılmalarının teşvik edilmesi, bu niyete yönelik somut faaliyetler olarak öne çıkıyor. Buna ek olarak, belediyelerin bu birimlerin işletilmesinde STK'lar ve enerji kooperatifleriyle iş birliği yaptığı ve enerji yoksulluğu yaşayan grupların özneliğini öne çıkaran kolektif danışma meclisi gibi faaliyetlerin bu birimlerin kolaylaştırıcılığıyla gerçekleştirildiği gözlemleniyor. Bunların dışında güneş paneli gibi yenilenebilir enerji sistemleri üzerinden enerji yoksulu bireylerle doğrudan fayda paylaşımının gerçekleştirildiği yerel projelerden de söz etmek mümkün. Bütün bu örneklerle ilgili detaylı bilgi almak için şu anahtar kelimeler üzerinden çevrimiçi araştırmalar gerçekleştirilebilir: Stormspar-Check Komunal (Almanya), Slime (Fransa), KLIK Rescoop (Hırvatistan), Transition Point (Portekiz), Plymouth Energy Community (İngiltere), Energy Advice Points ve Collective Advisory Assemblies (Barselona), Barrio Solar Project (Zaragoza), Coopernico Rescoop (Portekiz), Brixton Rescoop (İngiltere), Energent Rescoop (Ghent, De Wijkwerf ve Gent Zonnestad uygulamaları), Ecopower Rescoop (Eeklo belediyesiyle Social Share uygulaması).

Her ne kadar henüz uygulamaya geçmese de, İBB'nin Sürdürülebilir Enerji ve İklim Eylem Planı'ndaki şu eylemler de iklim krizi ve enerji yoksulluğu sinerjisine dair olumlu başlangıç adımları olarak karşımıza çıkıyor:

- Konutlarda enerji verimliliği ve daha az enerji kullanımı için saha uygulamalarının başlatılması, teknik destek sağlanması;
- Konutların kendi elektriğini üretmesi, "yurttaşın güneş enerjisi santralı" (YES) yapılabilmesi için enerji kooperatiflerinin kurulması;
- Konutların kendi enerji verimliliği dönüşümünü ve yenilenebilir enerji farkındalığını, bu konuyla ilgili taleplerini yönetmek için, "Alo Enerji Danışma Masası" (AEDM) kurulması.

Son dönemde ABD ve AB gibi önemli politik aktörlerin iklim eylemine yönelik olarak çıkardığı yasalar özellikle azaltım faaliyetlerinin ana akımlaşmasına yol açtı. Azaltım eylemlerinin gerçekleştirilmesi her ne kadar iklim adaletiyle doğrudan ilgili olsa da bu eylemlerin nasıl gerçekleştirildiği noktasında iklim adaletinin merkeze alındığını söylemek çok zor. Bu bakımdan enerji yoksulluğu ve azaltım eylemleri arasında sinerjik bağlar kurmak, iklim adaleti anlayışının pekişmesi için önemli bir zemin sunuyor.

Notlar

1 IEA (2024). *Strategies for Affordable and Fair Clean Energy Transitions.* IEA, Paris.

2 Bouzarovski S ve Petrova S. (2015). "A global perspective on domestic energy deprivation: Overcoming the energy poverty-fuel poverty binary". *Energy Res. Soc. Sci.*, 10:31–40.

3 Erdoğdu, S. (2022). "Yoksulluğun Karanlık ve Soğuk Yüzü: Enerji Yoksulluğu", *Elektrik Mühendisliği Dergisi*, 471: 20.

4 Miller, C. A., Iles, A., & Jones, C. F. (2013). "The Social Dimensions of Energy Transitions". *Science as Culture*, 22(2), 135–148. https://doi.org/10.1080/09505431.2013.786989

5 Marine Cornelis, (2022). "Right to Energy". İçinde L. Sunderland ve L. Segura (der.) *Energy Poverty Handbook.* Greens/EFA in the Euopean Parliament, s. 44-46

6 Turhan, E., Gündoğan, A. C., Aydın, C. İ. ve Berke, M. Ö. (2017). *İklim Adaleti Mücadelesi İçin 10 Durak*, Ekoloji Kolektifi: İstanbul.

7 Abanus, Y. E. (2022). "Üzerine Düşünülmesi Gereken Bir Zemin: Adil Dönüşüm, Mekânda Adalet ve İklim Krizi", *beyond.istanbul*, 13: 94:101.

8 IEA (2024). *Strategies for Affordable and Fair Clean Energy Transitions.* IEA, Paris.

İSTANBUL'UN ÇATI ÜSTÜ GÜNEŞ ENERJİSİ POTANSİYELİ

Ufuk Alparslan [·]

[·] Türkiye, Orta Asya ve Kafkaslardan Sorumlu Bölge Lideri, EMBER

Çatı üstü güneş enerjisi santralleri arazi gereksiniminin olmaması, elektrik üretiminin tüketimle aynı noktada gerçekleşmesi, elektrik talebinin yoğun olduğu yerleşim yerlerine yakınlığı ve elektrik faturalarını düşürme gibi faydalarıyla öne çıkar. Bundan dolayı dünyada güneş santrali kurulumları öncelikle çatılarda yaygınlaşmış durumda.

Hollanda'dan Çin'e, Polonya'dan Güney Afrika'ya birçok ülke çatılarda güneş santrali kurulumunu hızlandıracak politikalar uygulamıştır. Bu uygulamalar arasında vergi indirimleri, bürokrasinin azaltılması, yeni binalara ve kamu binalarına güneş paneli kurulum zorunluluğu bulunuyor. Bu sayede dünyada her yıl yeni devreye alınan güneş santrallerinin yaklaşık yarısı çatılara kuruluyor.

Ülkemizin de çatılardaki güneş potansiyeli çok yüksek. Küresel elektrik üretiminin temiz kaynaklara dönüşümü üzerine çalışan bir düşünce kuruluşu olan Ember'in uydu görüntülerini analiz ettiği çalışmasına göre, Türkiye'deki çatılarda en az 120 GW'lık güneş santrali potansiyeli bulunuyor.[1] Bu potansiyel ile üretilebilecek elektrik, Türkiye'nin mevcut elektrik tüketiminin %45'ine denk geliyor.

Aynı çalışmaya göre, İstanbul ilindeki çatılarda 10,4 GW potansiyel olduğu anlaşılıyor. Bu seviyedeki bir kurulu güçle İstanbul'da faturalanan elektrik tüketiminin dörtte biri, ildeki tüm meskenlerin tüketimininse %90'ı karşılanabilir. İlçelerdeki potansiyeli değerlendirdiğimizdeyse nüfus açısından da ilk üç sırada olan Küçükçekmece (744 MW), Esenyurt (658 MW) ve Pendik (597 MW) ilçelerinin en yüksek potansiyele sahip olduğu görülüyor.

Tuğçe Tunç

İlçelerdeki Çatı Üstü Güneş Santrali Potansiyeli

İlçe	Potansiyel (MW)	Potansiyel (GWh)
Adalar	16,3	17
Arnavutköy	238,0	259
Ataşehir	185,1	199
Avcılar	297,3	332
Bağcılar	344,2	381
Bahçelievler	327,9	362
Bakırköy	217,3	243
Başakşehir	216,8	243
Bayrampaşa	97,1	106
Beşiktaş	117,7	124
Beykoz	258,7	267
Beylikdüzü	327,3	374
Beyoğlu	110,1	117
Büyükçekmece	161,5	185
Çatalca	461,0	503
Çekmeköy	118,0	126
Esenler	171,8	187
Esenyurt	657,7	752
Eyüpsultan	279,6	296
Fatih	215,3	230
Gaziosmanpaşa	254,6	271
Güngören	167,6	183
Kadıköy	204,3	222
Kâğıthane	152,3	160
Kartal	139,1	154
Küçükçekmece	744,3	830
Maltepe	510,4	562
Pendik	597,0	668
Sancaktepe	129,1	140
Sarıyer	215,5	222
Şile	543,8	612
Silivri	105,6	114
Şişli	229,9	244
Sultanbeyli	221,3	230
Sultangazi	153,5	162
Tuzla	321,2	362
Ümraniye	443,6	475
Üsküdar	355,1	378
Zeytinburnu	122,9	135

Kaynak https://ember-energy.org/tr/analizler/catilarda-120-gwtan-fazla-potansiyel-mevcut/

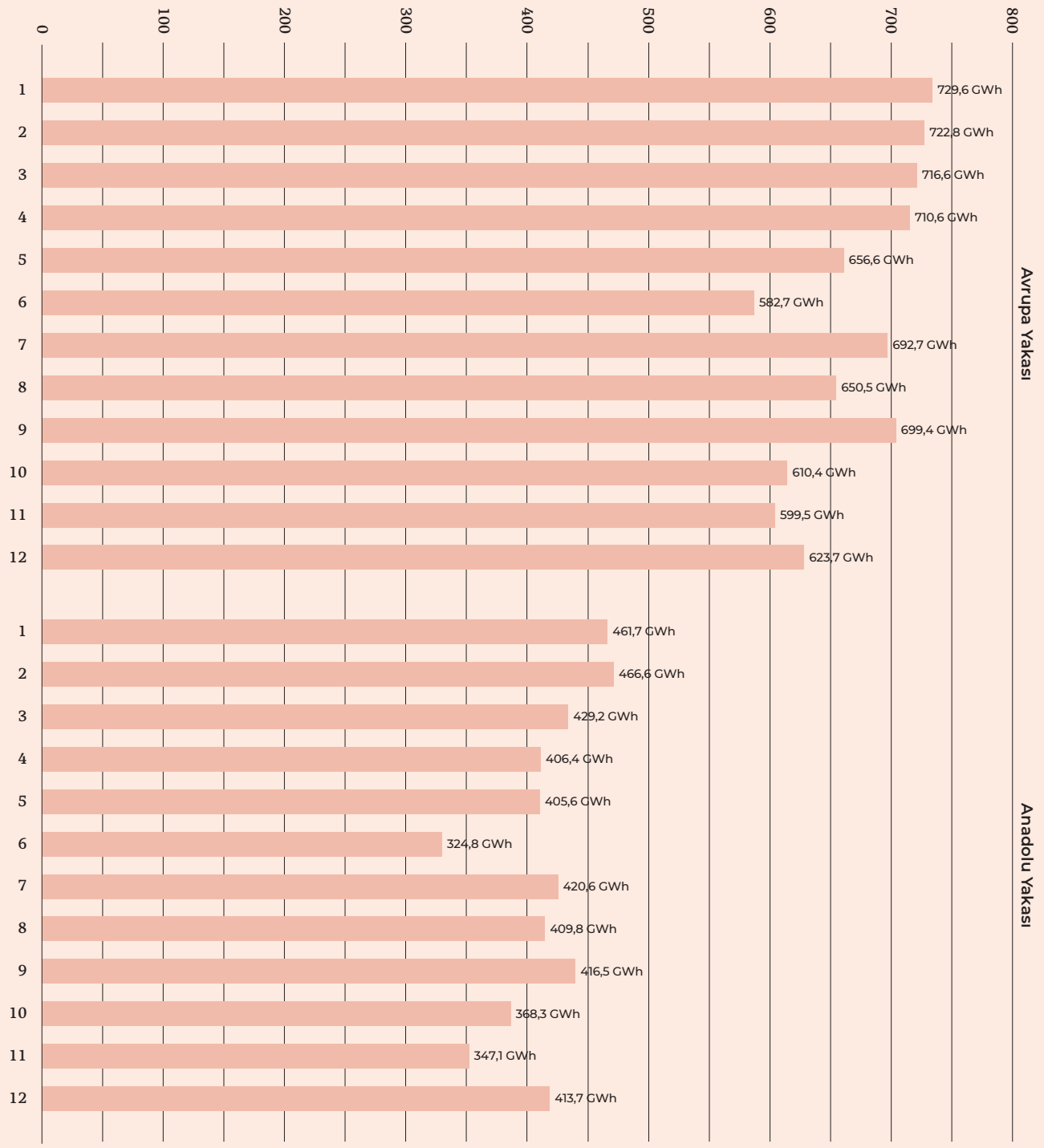
İlçelerdeki çatı üstü güneş santrali potansiyeline, nüfusa ek olarak nüfusun yoğunlaştığı binaların kat sayısı da etki eder. Aynı nüfusun çok katlı binalarda ve dolayısıyla daha küçük çatı alanlarının altında toplanmış olması, ilçenin potansiyelini düşürür. Örneğin nüfus açısından İstanbul'un alt sıralarında yer alan Çatalca ve Silivri, sırasıyla 461 ve 544 MW'lık potansiyelleriyle bu açıdan üst sıradaki ilçeler arasında yer alıyor. Nitekim İBB verilerine göre, Çatalca ve Silivri'deki binaların %95'ine yakını dört ve daha az kata sahip binalar olup; iki ilçe de İstanbul'da az katlı bina sayısı en yüksek olan ilçeler arasında yer alıyor.[2]

Benzer şekilde binalarının yarısından fazlası beş ve daha yüksek katlı olan Sultangazi, Kağıthane ve Kadıköy, nüfuslarına kıyasla potansiyel açısından daha alt sıralarda yer alırken; binalarının %98'i dört kattan az olan Şile ise nüfusuna kıyasla daha üst sıralarda kendisine yer bulmakta. Çatalca, Şile ve Silivri'de kişi başına düşen çatı üstü güneş santrali potansiyeli, bir kişinin tüketeceği elektrikten çok daha fazlasını sağlayabilecek seviyelerde.

İstanbul'da mevcut binalardan bir kısmının, hem güneş panellerini taşıyabilmeleri hem de deprem riski nedeniyle güçlendirilmeleri ya da bu binaların kentsel dönüşüm kapsamında yeniden inşa edilmesi gerekecek. İstanbul'daki 1,3 milyon riskli konuttan 230 bininin acilen dönüşmesi gerekiyor.[3] Bu süreçle beraber İstanbul'daki enerji dönüşümünün önünün açılması ve bunun da Türkiye'ye öncülük etmesi sağlanabilir. Enerji dönüşümünün dahil edileceği bir kentsel dönüşüm programı, yurtdışından finansman sağlanmasını da kolaylaştıracaktır.

Bununla birlikte, kişilerin yaşadıkları evin çatısına güneş paneli kurabilmeleri için öncelikle o çatının sahibi olmaları gerekiyor. Eğer müstakil bir ev yerine apartman katında ikamet ediliyorsa, apartman çatısına kurulacak güneş panelleri ancak binanın asansör ve aydınlatma gibi ortak elektrik tüketimi amacıyla kullanılabiliyor.

İstanbul'da Meskenlerin Aylara Göre Elektrik Tüketim Miktarları (2023)



Kaynak EPİAŞ

Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2021 Nüfus ve Konut Sayımı istatistiklerine göre İstanbul'da hane halkının %53'ü ikamet ettiği evin sahibi.[4] TÜİK'in Bina ve Konut Nitelikleri Araştırması'na göre ise İstanbul'daki konutlarda yaşayan hane halkının yalnızca %2,1'i tek katlı binalarda ikamet ediyor.[5] Dolayısıyla çatılar genellikle çok fazla sayıda haneyle paylaşılıyor. Diğer yandan Türkiye'de konutunun sahibi olup çatıyı başka hanelerle paylaşmayan az sayıdaki ev sahibini de uzun bir bürokratik süreç beklemektedir. Bir konutun çatısına kurulacak küçük bir güneş santralinin bile devreye alınması izin süreçleri nedeniyle en iyi ihtimalle dört ay sürer.

Türkiye'de ev sahibi olmayan ya da ev sahibi olsa bile çatıya sahip olmayan kişilerin, bir topluluğun parçası olarak bir çatıyı ya da güneş santralini başkalarıyla paylaşıp kendi elektriğini üretmesi mümkün değil. Oysa kişilerin enerji dönüşümünün parçası olması demokratik bir hak olmalı. Türkiye'de vatandaşların kayda değer bir kısmı, kendi imkanlarıyla güneşten elektrik üreterek faturalarını düşürmenin ve kazanç elde etmenin yollarını aramakta. Bu yönden düşünüldüğünde enerjinin demokratikleştirilmesi yoluyla bu engellerin kaldırılmasının kişilerin oy verme davranışları üzerinde etkili olması da beklenebilir.

Dünyada çatılarda elektrik üretimini yaygınlaştırmak isteyen ülkeler, öncelikli olarak tüketicilere mahsuplaşma imkanı tanımıştır. Mahsuplaşma uygulamasında, ilgili dönemde çatıda üretilen elektrik öncelikle tüketilen elektriği karşılamak için kullanılır; üretim tüketimden daha çoksa, şebekeye verilen fazladan elektrikle kazanç elde edilebilir. Dünyada her yıl elektrik fiyatları yükselirken güneş paneli fiyatlarının düşmesi, bu uygulamayla güneşten elektrik üretiminin yaygınlaşmasına önemli bir katkıda bulunmuştur.

Mahsuplaşma yapılırken şebekeden alınan ve şebekeye verilen elektriğin ölçülebilmesi için her bir tüketim noktası için ayrı bir sayaca ihtiyaç duyulur. Apartmanlar gibi birden çok hanenin bulunduğu binalardaysa üretimi birden çok sayaçla mahsuplaştırabilmek için sanal mahsuplaşma uygulanır. Tüketici sayaçları ve santral arasında fiziksel bağlantı olmayan bu uygulamada, ortak alanlara ait elektrik tüketimi karşılandıktan sonra, eğer varsa, üretilen elektriğin fazlası şebekeye verilir. Tüketicilerin şebekeden kullandıkları elektrik ve şebekeye verilen elektrikten kazanılan gelir, santraldeki paylarına göre hesaplanarak hanelerin faturaları üzerinden finansal mahsuplaşma yapılır. Türkiye'de apartman sakinlerinin elektrik üretiminin parçası olması bu tür bir sanal mahsuplaşma ile sağlanabilir.

2024 yılında küresel çapta 593 GW kapasiteye sahip güneş santralinin devreye alınması beklenmekte.[6] Bu miktar yalnızca son üç yılda üç katına çıkmıştır. Gelecekte küresel elektrik üretiminde en büyük paya sahip kaynağın güneş olması beklenmekte. Güneş enerjisi bir yandan yükselişini sürdürürken, çatılar, elektrifikasyon ile birlikte artacak ısınma ve ulaşım kaynaklı elektrik tüketiminin karşılanmasında, gelecekte de önemli bir rol oynamaya devam edecek.

Notlar

1 Alparslan, U. ve Yıldırım, A. (2023). *Çatılarda 120 GW'tan fazla potansiyel mevcut.* EMBER, https://ember-energy.org/app/uploads/2023/12/Catilarda-120-GWtan-fazla-potansiyel-mevcut.pdf.

2 İBB (t.y.). 2017 Yılı Mahalle Bazlı Bina Sayıları, *İBB Açık Veri Portalı*, https://data.ibb.gov.tr/tr/dataset/mahalle-bazli-bina-analiz-verisi/resource/cef193d5-0bd2-4e8d-8a69-275c50288875

3 Gencelli, A. ve Tekçe- Demirkol, Ö. (2024). "Her Yıl 200-250 Bin Konut": *Kentsel Dönüşüm Vaat Analizi*, İstanbul Planlama Ajansı, İstanbul Büyükşehir Belediye iştiraki Kültür A.Ş. https://ipa.istanbul/wp-content/uploads/2024/03/KENT-GUNDEMI-TOKI.pdf.

4 TÜİK (2021). *Konut İstatistikleri*, 2021. https://nip.tuik.gov.tr/?value=KonutIstatistikleri.

5 TÜİK (2021). *Bina ve Konut Nitelikleri Araştırması*, 2021, https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Bina-ve-Konut-Nitelikleri-Arastirmasi-2021-45870

6 Grahama E. ve Flghum N. (2024, 19 Eylül). *Solar power continues to surge in 2024.* EMBER, https://ember-energy.org/latest-insights/solar-power-continues-to-surge-in-2024/.

İstanbul: Müstesna ve Kırılgan

Kentsel ekoloji ve peyzaj ekolojisi, adaletin yeniden inşasında nasıl bir rol oynayabilir? Yeşil alanların artırılması, sadece çevresel bir gereklilik mi, yoksa toplumsal dayanışmayı güçlendiren bir araç mı?

Fatma Nur Karanfil *

* Kentsel Tasarımcı ve Yüksek Peyzaj Mimarı

İklim değişikliğinin iklim krizine dönüşmesiyle birlikte, büyük bir çevresel sorun artık küresel bir adalet sorununa dönüştü. Ülkelerin iklim kriziyle ilgili taşıdıkları eşit olmayan tarihsel sorumluluk, iklim adaleti kavramının çıkış noktası oldu.[1] Sanayi Devrimi'nden sonra sera gazı salınımı artan ülkeler hızla zenginleşirken, iklim değişikliğindeki payları tartışma konusu bile değildi. Bugün ise bu kavram, iklim değişikliğiyle ilgili karar alma ve eyleme geçme sürecinin merkezine eşitliği ve insan haklarını koyuyor; iklim değişikliğinde en az payı olanın en savunmasız ülke ve topluluklar olduğunu belirterek bu adaletsizliğe dikkat çekiyor.

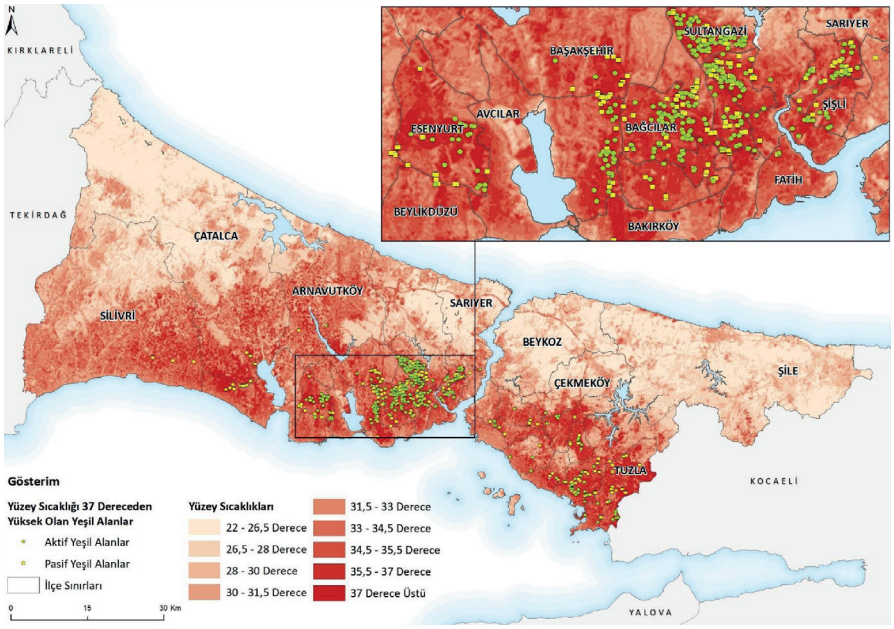
Aktivist gazeteci ve yazar Naomi Klein, "İklim değişikliği küresel adaletsizliklerin büyüteci hâline gelmiştir" diyerek savunmasız ve kırılgan toplulukların bu krizden en ağır şekilde etkilendiğini ve eşitsizlikleri daha görünür hâle getirdiğini belirtiyor.[2] Kentler tam da bu büyütecin altında kalan, hem sorunların kaynağı hem de çözümün kilit noktasında bulunan, bu hikâyenin hem aktörü hem sahnesi oluyor. Peki, bu sahnede biz ne tür bir oyun yazıyoruz? İstanbul gibi mega kentler karşılaştıkları sorunları bir fırsata dönüştürerek adil ve yaşanabilir bir geleceğin temellerini nasıl inşa edebilir? Bu dönüşümde peyzaj mimarlığının rolü nedir?

Sahip olduğu özel koşullar İstanbul'un güçlü yanıyken, yanlış politika ve stratejiler, öngörüsüz planlama ve tasarım kararları, başarısız uygulamalar şehrin güçlü yanlarının birer soruna dönüşmesine sebep olur.

Eşsiz Coğrafyadan Kırılgan Kentleşmeye

İstanbul, Boğaziçi'nden Haliç'e, kuzey ormanlarından Marmara Denizi'ne çok yönlü bir coğrafyaya sahiptir. Aynı enlemde yer alan diğer yerleşim yerlerinden farklı iklim özelliği göstermesi birçok "müstesna" özelliğiyle ilişkilendirilir: Bitki örtüsü, ormanları, yeşil alanları, biyolojik çeşitliliği, topografyası, akarsuları, dereleri, kıyıları ve Boğaz'ın etkisi gibi özellikler, dar alanda farklılaşan iklim özelliklerinin oluşmasının sebebi olarak gösterilir. Kuzey kıyılarında Karadeniz, güney kıyılarında Akdeniz, orta kısımda Akdeniz ve Karadeniz ikliminin geçişi olarak kabul edilen Marmara iklimi hâkimdir. Bu sebeple dünya şehirleri kıyaslamasında her zaman öne çıkmayı başarır. Dahası, bu eşsiz yapısı İstanbul'la ilgili yapılacak tüm genellemeleri rafa kaldırmamıza sebep olur. Sahip olduğu özel koşullar İstanbul'un güçlü yanıyken, yanlış politika ve stratejiler, öngörüsüz planlama ve

tasarım kararları, başarısız uygulamalar şehrin güçlü yanlarının birer soruna dönüşmesine sebep olur. Tüm bunlara bir de iklim değişikliği gibi küresel bir sorun eklenince ve çoktan yanlış kentleşmenin sebep olduğu sorunlar iklim değişikliği sürecini hızlandırınca, İstanbul tüm kırılgan yanlarıyla bu değişime teslim olur. Kentsel ısı adalarının oluşumu, artan sel baskınları, azalan yeşil alanlar, bozulan yağış rejimi ve toprak yapısı, hava kalitesindeki düşüş, azalan biyoçeşitlilik, yanlış arazi kullanım kararları, açık ve yeşil ağ sisteminin sürekliliğinin sağlanamaması, doğal kaynaklarının hızla tükenmesi ve yüzyılın ortalarında gerçekleşeceği düşünülen deniz seviyesinin artma ihtimali, güçlü bildiğimiz tüm eşsiz özelliklerini birer soruna dönüştürebilir. Bu sorunları birbirinden ayrı ele alıp değerlendirmemiz mümkün olmadığı gibi, birinin etkisi bir diğerinin sebebine dönüştüğü için sebep-sonuç ilişkisinin kurulmasını da zorlaştırır. Bu noktada, İstanbul'un iklim tabanlı sorunlarına çözüm üretebilmek için sorunları gruplamaktan ziyade daha bütüncül ve stratejik bir bakış açısına ihtiyaç duyarız.



Harita 1 Yüzey Sıcaklıklarına Bağlı Olarak Risk Altında (370C) Olan Yeşil Alanlar
Kaynak İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2022). *Yeşil İstanbul Planlama Yaklaşımı Sentez Raporu*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi.

"İklim değişikliğine bağlı olarak yaşanan sorunların "kırılgan" mahalleleri daha fazla etkilediği ve bu mahallelerin başetme" güçlerinin zayıf olması sebebiyle mücadelede geride kaldıkları görülüyor. Burada sorun yalnızca çevresel bir krize değil; aynı zamanda toplumsal eşitsizliklerin derinleştirdiği bir adalet meselesine dönüşüyor.

Kentte Adaletsizlik: Ekolojik Boyut ve Sosyoekonomik Kırılganlık

Çoğunlukla "doğa tabanlı çözümler" diye sunulan ve etkisi minimal düzeyde kalan, bir kısmı da "yeşil aklama (greenwashing)" olarak değerlendirilebilecek bazı -sözde- çözüm önerileri, kentsel sorunları çözmenin ve yenilikçi, sürdürülebilir bir yaklaşım sunmanın çok uzağında kalıyor. Bu durum sosyoekonomik kırılganlığı daha da derinleştiriyor. Yüksek gelir gruplarının yaşadığı mahallelerde daha fazla yeşil alanın bulunması, alt gelir gruplarının ise beton yığınları arasında sıkışmış olması, kent içi adaletsizliğin ekolojik bir boyut kazandığını gösteriyor. "İklim değişikliğine bağlı olarak yaşanan sorunların "kırılgan" mahalleleri daha fazla etkilediği ve bu mahallelerin başetme" güçlerinin zayıf olması sebebiyle mücadelede geride kaldıkları görülüyor. Burada sorun yalnızca çevresel bir krize değil; aynı zamanda toplumsal eşitsizliklerin derinleştirdiği bir adalet meselesine dönüşüyor. Buna örnek olarak, 2021 yılının nüfus verilerine dayanarak, yoğun nüfuslu Bahçelievler, Güngören ve Bağcılar ilçelerinde kişi başına düşen aktif yeşil alan miktarının 7 m^2'nin altında olması gösterilebilir.[3] Kadıköy'ün kişi başına düşen yeşil alan miktarı, sahil boyunca uzanan parkları ve yürüyüş yolları, geniş yeşil alanları, yağmur suyu hasatına ilişkin altyapı projeleri Esenler'le kıyaslandığında, elbette Kadıköylü bir kişi -iklim değişikliğine daha çok sebep olsa bile- değişimin etkisini daha az hissedecektir. Sarıyer-Bağcılar, Üsküdar-Sultangazi, Şişli-Arnavutköy kıyaslamaları, belki farklı noktalardan ama benzer şekilde bu adaletsizliğin mekânsal yansıması olarak değerlendirilebilir. İl özelinde 2017 yılı verileriyle yapılan yüzey sıcaklık analizi İstanbul'un 22-47^{0}C arasında yüzey sıcaklık farkı olan bölgelerini tespit etmekte . 37^{0}C ve üstünün "risk altında" olarak değerlendirildiği çalışmada, Bahçelievler, Güngören ve Bağcılar ilçelerinin kentsel ısı adası etkisinin bitki örtüsü tarafından tolere edilemediği görülüyor.

Bu noktada şu soruları gündeme getirebiliriz: Kentsel ekoloji ve peyzaj ekolojisi, adaletin yeniden inşasında nasıl bir rol oynayabilir? Yeşil alanların artırılması, sadece çevresel bir gereklilik mi, yoksa toplumsal dayanışmayı güçlendiren bir araç mı?

Peyzaj Ekolojisi: Adalet ve Sürdürülebilirlik için Bir Araç

Planlamada ekolojik yaklaşımlar 1960'larda konuşulmaya başlayan bir konu olmasına rağmen, "peyzaj ekolojisi" kavramı ilk olarak 1939 yılında Carl Troll tarafından kullanıldı ve ekoloji biliminin bir alt dalı olarak değerlendirildi.[4] Ekoloji bilimi, ölçek adaptasyonu sorunu yüzünden ya mekânsal karmaşıklığı göz ardı etmek zorunda kalır ya da ekolojik süreçlerin mekânsal desenleri nasıl ortaya çıkarttığına odaklanır. Ancak peyzaj ekolojisi, tam tersinden giderek mekânsal desenin ekolojik süreç üzerindeki etkilerinin incelenmesi kaygısını güder.[5] Bunun peyzaj mimarlığı için müthiş bir varoluş sebebi olduğu düşünülebilir. Peyzajı günlük hayatımızda bir arka plan olarak görmenin ötesine geçirerek, bakılması ve yönetilmesi gereken bir kaynak hâline dönüştürmüştür. İnsan ve ekosistem arasındaki ekolojik ilişkilerin kurulmasını kurgulayan bu alan, bir uca kent ve mimariyi diğer uca doğa ve yaban hayatını koyarak iki ucun kesintisiz bir şekilde birleşmesi için çalışır.[6] Bu amacın başarıya ulaşması planlanmış mekânda çevre kalitesinin iyileşmesi, bozulan koşulların onarılması ve adaletin yeniden inşası demektir.

Her müdahale etme şansı bulanın bir parçasını kopardığı, kaynaklarını ve güzelliklerini hoyratça harcadığı ve bireysel estetik anlayışını dayattığı "müstesna" İstanbul'da "istisna" hâller üreten mekanizmalar, kendi meşruiyetine dayanarak kenti elinde evirip çevirme imkânı buldu.[7] Dolayısıyla İstanbul'a müdahale edildikçe hayati ve özgün tüm ilişkileri bozuldu. Bu ilişkilerin yeniden düzenlenmesi ve kent-doğa uzlaşmasının sağlanması gerekliliği ortaya çıkıyor. Bu gereklilik, sadece ekolojik sürdürülebilirlik ve fiziki çevrenin iyiliği bağlamında değil, aynı zamanda beşerî ilişkilerin ve toplumsal dayanışmanın güçlenmesi, kalkınmanın sağlanması, devlet-vatandaş ilişkilerinin gerilimden uzaklaşması bakımından sosyal bir mecburiyete dönüşüyor. Bu noktada peyzaj mimarlığı estetik bir disiplin olmaktan çıkarak stratejik bir alana dönüşüyor. Yeşil koridorların yeniden oluşturulması, mikro iklim simülasyonlarıyla doğru bitki türlerinin seçilmesi, betonlaşmış yüzeylerin su geçirimli malzemelerle dönüştürülmesi, yağmur suyu hasadının yaygınlaşması gibi somut adımlar, bu stratejinin sadece küçük birer parçası.

İklim Duyarlı Tasarım: Bir Söylemden Fazlası

Diğer taraftan, kentsel alanların sadece şekillendirilecek ve üzerinde çalışılacak bir "nesne" olarak değil, kendi başına "özne" olarak ele alınması gerektiği çok zamandır savunulan bir bakış açısı.[8] Elbette burada özne ve nesne ilişkisi, döneme, yere ve yönelime göre değişiklik gösterebilir; ancak kentin mimarlık ve planlama eylemleri bağlamında nesne değil özne olduğu, kendi başına var olan bir karakter taşıdığı, belli bir ritminin olduğu, toplumsal dinamiklerle ve doğayla doğrudan etkileşimde bulunan bir özne olduğu kabul edilmeli. Buna bağlı olarak mimarlık, planlama ve peyzaj mimarlığından beklenti, sadece inşa sürecine dair biçim önerileri sunmaları değil, tasarım sürecini tanımlayan kararlar üretmeleri olmalı. Çünkü tasarım, yalnızca bir şeyler inşa etmeyi değil, aynı zamanda bir şeyler üzerine düşünmeyi ve bu düşünceleri kolektif bir geleceğe dönüştürmeyi kapsar. Dolayısıyla İstanbul'u sürdürülebilir bir kent yapma düşüncesi, sadece planlama ve inşaat eylemleriyle sınırlı değil. Bu sebeple kentte mevcut ekosistemlerin korunması, inşa edilmiş mekânların iyileştirilmesi, kaybolan ve hasar gören dokuların yeniden kurgulanması için iklimi ve ekolojik dengeyi önceleyen hakikatli ve sahici söylemler üretilmesi önceliklidir.

Bu söylemlerin eyleme dönüşme sürecini peyzaj mimarlığı perspektifinden bir örnekle şöyle açıklayabiliriz: Söylemimiz "İklim duyarlı peyzaj projeleri geliştirilmesi doğrultusunda doğru bitki seçimi yapmak" olsun (Tablo 1). Bu söylemi destekleyecek ve geliştirecek düşünce ve ifadeleri üretmekle işe başlarız. Bu yaklaşım, iklim değişikliğiyle mücadeleye ne derece katkı sunacak, hangi temel değerleri ve ilkeleri tanımlayacak gibi sorulara yanıt ararız. Bu adımın amacı, üzerinde eylemde bulunulacak alanı tanımaya çalışmak ve rota çizmeyi kolaylaştırmaktır. Sonrasını sırasıyla veri toplama, mevcut durumu analiz etme, meteorolojik verileri değerlendirme, peyzaj karakterine dair bilgileri sınıflandırma, iklim simülasyonu oluşturma, üretilen analizleri yorumlama ve sorunları tanımlama ile bilgi üretme adımları izler. Verilerin işlenerek bilimsel analizlerinin yapılması ve çıkan sonuçtan bilgi üretilmesi, tasarım ilkelerini belirlemek için sadece bir hazırlık evresidir. Kısaca 'iklim duyarlı tasarım yapıyorum' demek, bir eylem değil bir söylemdir. Bunu destekleyecek adımlarla eyleme dönüşebilir. Eylemi özne gerçekleştirir ve burada özne karar vericiler, politikacılar, şehir plancılar, mimarlar, peyzaj mimarları vb. değil, tüm bileşenleriyle bizatihi şehrin kendisi olmalıdır. Tüm sorunlarına rağmen İstanbul bilimsel bilginin, sosyal sorumluluğun ve estetik duyarlılığın birleştiği bir model hâline gelebilir. Özgünlük kazandıran tüm değerleri yeniden kurgulanabilir. Burada önemli nokta birlikte hareket etme zorunluluğunun çözüme ulaştıracak tek yol olduğunun bilinmesidir.

'İklim duyarlı tasarım yapıyorum' demek, bir eylem değil bir söylemdir. Bunu destekleyecek adımlarla eyleme dönüşebilir. Eylemi özne gerçekleştirir ve burada özne karar vericiler, politikacılar, şehir plancılar, mimarlar, peyzaj mimarları vb. değil, tüm bileşenleriyle bizatihi şehrin kendisi olmalıdır.

Sonuç: Uyum Hikayesi Yazmak

Adil ve yaşanabilir bir İstanbul hayalimiz varsa, hep birlikte bir "uyum hikâyesi" yazmalıyız. Belediyeler, kamu kurumları, proje firmaları ve İstanbullular arasında iş birliği, uyum ve denetim mekanizması kurularak; yeni proje kabul şartları ve standartları geliştirilerek; basit bir kaç teknik çözüme bel bağlamadan kapsamlı veri toplama ve işleme süreçleriyle geleceğin adil ve yaşanabilir şehirlerinden biri olmak mümkündür.

İklim Duyarlı Bitkisel Peyzaj Tasarımı Planlama

Verilerin Elde Edilmesi	Veri Toplama ve Veri Tabanı Oluşturma	
	Kurumlardan İklim, Topografya, Hâlihazır, Toprak, Su, Bitki Örtüsü vb. Verilerin Elde Edilmesi	
İklim Tasarım Parametrelerinin Belirlenmesi	Mekânsal Analiz Verileri	Peyzaj Karakter Zonları Haritası
	Topografya Mevcut Yapılar Yeşil Alanlar Yollar Alan Sınırları	
	İklim Verileri	
	Sıcaklık Rüzgar Yağış Güneşlenme	
	Peyzaj Karakteri Verileri	
	Toprak Jeoloji Hidroloji Bitki Örtüsü Topografya Sosyokültürel Peyzaj Özellikleri	
İklim Simülasyonu	3d Model Üretimi	3D İklim Modeli
	Mikro-Iklim Simülasyonu Üreten Yazılımlarla Gelecek Öngörüsü Üretme	
İklim Sınırlayıcılarının Tanımlanması	Bitkilerin Sıcağa Ve Soğuğa Dayanıklılık Zonları	Bitki Listesi
	Bitkilerin Ekolojik İstekleri (Işık, Su, Toprak, Nem)	
	Doğal, Endemik, Doğallaşmış, Egzotik Tür	
Tasarım İlkelerinin Geliştirilmesi	Analiz Sonuçlarının Değerlendirilmesi	Bitki Yerleşim İlkeleri Tür Seçim İlkeleri
	Peyzaj Karakter Zonlarının Yorumlanması	
	3D İklim Simülasyonunun Değerlendirilmesi	

Tablo 1 İklim Duyarlı Peyzaj projelerinde Bitki Seçim Sürecinin Tanımlanması
Kaynak Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Notlar

1 United Nations Development Programme. (2023, June 30). *Climate change is a matter of justice – here's why.* Climate Promise. https://climatepromise.undp.org/news-and-stories/climate-change-matter-justice-heres-why

2 Klein, N. (2014). *This Changes Everything: Capitalism vs. The Climate.* Simon & Schuster.

3 İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2022). *Yeşil İstanbul planlama yaklaşımı sentez raporu.* İstanbul Büyükşehir Belediyesi. https://www.ibb.gov.tr/raporlar/yesil-istanbul

4 Turner, M. G., Gardner, R. H., & O'Neill, R. V. (2001). *Landscape ecology in theory and practice: Pattern and process.* Springer.

5 With, K. A. (2019). *Essentials of landscape ecology.* Oxford University Press.

6 Cook, R. E. (1999). Do landscapes learn? Ecology's new paradigm and design in landscape architecture. In C. Reed & N. M. Lister (Eds.), *Projective ecologies.* Harvard University Graduate School of Design.

7 Çavdar, A., & Tan, P. (Eds.). (2023). *İstanbul: Müstesna şehrin istisna hâli.* Sel Yayıncılık

8 Tanyeli, U. (2016). *Yıkarak Yapmak* Metis Yayınları, s. 132.

Kent ve Atık

Dışavurumcu Sanatın Şehir Atıkları ile Buluşması

Kentlerin atık miktarlarını azaltmaları ve sürdürülebilir atık yönetimini oluşturmaları ekosistemi korumak, kentte yaşanabilirliği ve sürdürülebilirliği sağlamak için kritik öneme sahip. Bunun da yolu teknik çözümler kadar kentlilerin atıklarla ilgili farkındalığının oluşmasından ve temel unsurları ayrıştırma, toplama ve bertaraf olan atık yönetimine katılımlarından geçiyor. İPA'nın FNF ve İHA ile iş birliği içerisinde gerçekleştirdiği Kent ve Atık Hackathonu'nda katılımcılar kent atıkları hakkında gözlem yapıp düşünürken ortak biçimde yaratıcı fikirler geliştirmenin ve bunları sanat yoluyla ifade etmenin yollarını aradı.[1]

Cansu Yapıcı *

* Mimar, İstanbul Planlama Ajansı



İstanbul, milyonlarca insanın yaşadığı ve her gün yaklaşık 18 bin ton atığın üretildiği dev bir metropol. Hızlı nüfus artışı, yoğun kentleşme ve yüksek miktarda atık üreten tüketim alışkanlıkları, atık yönetimini kritik bir mesele hâline getiriyor. Atıkların doğru şekilde ayrıştırılması, toplanması ve bertaraf edilmesi gibi konular her ne kadar İstanbulluların günlük hayatına değmiyor gibi görünse de bu döngünün arka planında dev bir ekosistem ve sürdürülebilirlik çabası yatıyor. İstanbul, bu doğrultuda 2050'ye kadar sıfır atık hedefi doğrultusunda planlanan projelerle, atık miktarını azaltmayı ve sürdürülebilir atık yönetim sistemleri oluşturmayı amaçlıyor.

İstanbul'un bu çok fazla bilinmeyen hayati ve devasa döngüsünü incelemek için 31 Ekim-2 Kasım 2024 tarihleri arasında İstanbul Planlama Ajansı (İPA), Friederich Naumann Foundation (FNF) ve İnsan Hakları Akademisi (İHA) ortaklığında "Kent ve Atık Hackathonu" düzenlendi. Hackathon, İstanbul'un sürdürülebilirliği için yaratıcı çözümler geliştirmek isteyen katılımcıları bir araya getirdi. Etkinlik boyunca, atık yönetimi konusundaki uzmanlardan bilgi alan ve İstanbul'un farklı bölgelerinde gerçekleştirilen saha çalışmalarıyla yerel atık yönetimini birebir gözlemleme fırsatı bulan katılımcılar, kentle atık arasındaki ilişkiye dair farkındalık yaratacak projeler geliştirdiler. Üç gün süren "Kent ve Atık Hackathonu", çevresel sürdürülebilirliği sağlamanın ve İstanbul'un ekolojik ayak izini azaltmanın yollarını ararken katılımcıların yaratıcı düşünme becerilerini dışavurumcu sanatla birleştirdiği bir alan sundu.

Bir Kentin Atık Yönetimi Nedir?

Atık yönetimi, bir kentin sürdürülebilirliği ve yaşanabilirliği için kritik bir unsur. Temel olarak atıkların toplanması, taşınması, ayrıştırılması, geri dönüştürülmesi ve nihayetinde bertaraf edilmesini içeren bir süreç. Ancak bu döngü yalnızca teknik bir işlem değil; sosyal ve kültürel dinamiklerle de doğrudan ilişkili. İstanbul gibi büyük metropollerde, günlük 18 bin ton atık doğru şekilde yönetilmediğinde çevresel kirlilik, doğal kaynakların tükenmesi ve halk sağlığı sorunları gibi ciddi sonuçlar doğurabilir.



Fotoğraflar İstanbul Planlama Ajansı arşivi

Atıkların doğru şekilde ayrıştırılması ve geri dönüştürülmesi, ekonomik değer yaratmanın yanı sıra çevresel sürdürülebilirliği de destekler. İstanbul, 2050 yılı sıfır atık hedefi doğrultusunda bu döngüyü daha verimli hâle getirmeyi amaçlıyor. Bu hedef, atıkların enerjiye dönüştürülmesini, karbon emisyonlarının azaltılmasını ve döngüsel ekonomi modellerinin güçlendirilmesini içeriyor.

Atıkların doğru şekilde ayrıştırılması, toplanması ve bertaraf edilmesi, yalnızca teknik altyapı ile değil, bireylerin çevresel farkındalığı ve katılımıyla daha etkili hâle geliyor.

Atık yönetimi, teknik ve mühendislik çözümlerini içeren bir süreç olsa da, bireylerin ve toplulukların bu sürece dahil olması sürdürülebilir bir gelecek için kritik bir önem taşıyor. Atıkların doğru şekilde ayrıştırılması, toplanması ve bertaraf edilmesi, yalnızca teknik altyapı ile değil, bireylerin çevresel farkındalığı ve katılımıyla daha etkili hâle geliyor.

Dışavurumcu Sanat ve Atık Yönetimi

Dışavurumcu sanat, bireylerin duygularını ve düşüncelerini sanatsal araçlarla görünür kılmasını amaçlayan bir sanat akımı olarak 20. yüzyılın başlarında ortaya çıktı. Özellikle savaş sonrası Avrupa'da sanatçılar, yaşanan travmaları ve toplumsal değişimleri sanat aracılığıyla ifade ederek izleyicilerle derin duygusal bağlar kurmayı hedeflediler.

Bu sanat anlayışı, bireylerin çevresel sorunlara karşı farkındalığını artırmada ve bu sorunlara yaratıcı çözümler üretmede güçlü bir araç olarak öne çıkıyor. Atık malzemelerin sanatsal eserlerde kullanılması, atıkların yalnızca birer problem olmadığını, dönüşüm ve yeniden doğuş fırsatı sunduğunu gösteriyor.

Sanat, atık yönetimi süreçlerine duygusal ve yaratıcı bir boyut ekleyerek bireylerin çevresel sorunlara olan ilgisini artırır. Sanatçılar ve katılımcılar, atıkları birer hikaye anlatma aracı olarak kullanarak çevresel sorunlara dair derin ve etkileyici mesajlar verebilir. Kent ve Atık Hackathonu, sanatsal anlatım ve teknik çözümler bir araya getirerek atıkların yalnızca bertaraf edilmesi gereken bir yük değil, birer dönüşüm aracı olduğu gerçeğini gözler önüne serdi.

Atık malzemelerin sanatsal eserlerde kullanılması, atıkların yalnızca birer problem olmadığını, dönüşüm ve yeniden doğuş fırsatı sunduğunu gösteriyor.

İstanbul'un Atık Döngüsüne Şahit Olmak

Hackathon katılımcıları, üç ana tema doğrultusunda gruplara ayrılarak saha gezileri ve serbest ziyaretler gerçekleştirdi. Bu gezilerde katılımcılar hem atık yönetimi uygulamalarını yerinde gözlemlediler hem de sanat eserleri için çeşitli atık malzemeler topladılar.

• Gıda, Hal, Tarım ve Atık Grubu

Gıda, Hal, Tarım ve Atık grubu, kentte gıda israfının azaltılması ve atıkların sürdürülebilir bir şekilde değerlendirilmesi üzerine odaklandı. Grup, İstanbul'un farklı bölgelerindeki gıda atık yönetimi uygulamalarını gözlemleyerek yerel halkın bu konudaki farkındalığını artırmayı ve topluma yeniden kazandırılabilecek atık malzemelerle yaratıcı ve ilham verici eserler üretmeyi amaçladı.

Gıda, Hal, Tarım ve Atık grubu, ilk gün İBB'nin organik atık tesislerine gerçekleştirdiği ziyarette kompost örnekleri ve daha sonrasında serbest ziyarette çeşitli atık organik malzemeleri topladı. Grup, toparlanan atıklar üzerinden hackathonun son sabahında bir tema belirledi. Saha gezilerinde katılımcıların gözlemlerinden çıkan ortak duyuları tartıştıkları yarım saatlik bir beyin fırtınasının sonucunda, birinci grup oluşturacağı sanat eserinin temasını "kaçınılmaz olan kaosun devinimini anlatmak" olarak belirledi. Temasını belirleyen grup, son günün kalan zamanında sanat eseri üzerinde çalıştı.

Sunumlarında eserin kaosun içinden doğan canlılıklardan esinlendiğini belirten grup sözcüleri, aslında eserin göz hizasının altında kalan alanlarında çokça küçük detayların olduğuna, bu detayların sağlam ve kompost hâline gelmeye yakın organik atıkları içermesiyle bir yaşam formunu tasvir ettiğine dikkat çekti. Grup sözcüsü, eserin doğanın aslında bütün atıklara ve tüketime rağmen kendisini koruyor oluşunu tehditkâr bir görüntüde sunmak istediklerini dile getirdi.

Gün sonu sunumlarında birinci grup ürettiği sanat eserini şu şekilde tanımladı:

"Sanat eserimizde hem yaşayan hem de çürüyen nesnelere yer vererek, şehrin dinamiklerini ve doğal döngülerin kırılganlığını vurguladık. Muz yaprakları, toprak ve kompost gibi organik malzemeler, yenilenme ve dönüşüm sürecini temsil ederken; plastik parçalar ve çeşitli atıklar ise bu döngüyü kesintiye uğratan kentsel tüketim kültürünü yansıttı. Yaşam ve çürümenin bir arada bulunduğu bu çalışma, şehirdeki hızlı yaşamın ve atıkların bıraktığı kalıcı izleri düşündürdü. Eserin her katmanında, doğayla uyumlu bir dönüşüm mümkünken, betonlaşmanın ve plastik tüketiminin bizi doğadan nasıl uzaklaştırdığına dikkat çekmeye çalıştık."

• Deniz, Kıyı, Plaj ve Atık Grubu

Deniz, Kıyı, Plaj ve Atık grubu, İstanbul'da, deniz ve kıyı ekosistemine zarar veren plastik, kimyasal ve diğer atıkların çevresel etkilerini azaltmak ve geri dönüşüm süreçlerine katkı sağlamak konularında farkındalık yaratmayı amaçladı. Bu kapsamda, limanlar ve sahillerdeki atık toplama ve bertaraf yöntemlerini inceleyerek, sürdürülebilir bilinçlendirme alanında bir eser geliştirmeye odaklandı.

Deniz, Kıyı, Plaj ve Atık grubu ilk gün İBB'nin Haydarpaşa Atık Kabul Tesisleri'ne gerçekleştirdiği ziyarette tesiste bulunan çeşitli atıkları ve daha sonrasında serbest ziyarette İstanbul kıyılarındaki atık malzemeleri topladı. Grup, toparlanan atıklar üzerinden hackathonun son sabahında bir tema belirledi. Saha gezilerinde katılımcıların gözlemlerinden çıkan ortak duyuları tartıştıkları yarım saatlik bir beyin fırtınasının sonucunda, ikinci grup oluşturacağı sanat eseri için temasını "d(ur)mak" olarak seçti. Grup üyeleri, durmak kelimesinin içinde "ur" tabirini kent ve atık konusunda göz ardı ettiğimiz şeylerin aslında bir iltihap gibi büyüdüğünü ve bize yara verdiğini temsil ettiği için belirttiklerini ifade etti. Niyetini belirleyen grup, son günün kalan zamanında sanat eseri üzerinde çalıştı.

Grup sözcüleri, gün sonundaki sunum kısmında ürettikleri eserin adını "Blue was Here" olarak belirlediklerini, bu ismin Esaretin Bedeli filmindeki Brooks adlı karakterin 30 yılın ardından hapisten çıkınca hayatın çok ilerlemesinden duyduğu uyumsuzluk hissinin sonucu intihar edip "Brooks was here" yazısını yazmasından esinlediğini ifade ettiler. Grubun teması olan "durmak" kavramının da bu noktada çok önemli olduğunu, eğer bir mola verilip denizlere verilen zarar fark edilmezse, kişisel olarak sorumluluk alınmaya başlanmazsa, temiz suya ulaşımın da yakında mümkün olmayacağını vurguladılar. Bu doğrultuda oluşturdukları eserin arka tarafında biriken şişelerin, insanlar tarafından denize bırakılan atıkların ilk bakışta görülmeyince yok olmadığını, kovalar arası aktarım stilinin ise artık küçük damlaların bile kovayı taşırabileceğini temsil ettiğini söylediler.

Grup ürettiği sanat eserini şu şekilde tanımladı:

"Topladığımız envanterlerle ana strüktürü sabitledikten sonra çevreye zarar veren atıkları sembolik olarak sanat eserine yerleştiriyoruz. Bulduğumuz materyaller insan kaynaklıdır. Geri dönüştürülmekle uğraşılmamış ve terk edilmişlerdir. Bu atıklar denizlere ve insan sağlığına zarar vermektedir. Fazlasıyla tüketimin olduğu bu dünyada çevreye verdiğimiz zararları gözler önüne seren bir sanat eseri yapmak istedik."

• Teknoloji, Yaşam ve Atık Grubu

Teknoloji, Yaşam ve Atık grubu, şehir hayatında artan elektronik atıkların ve teknolojik ürünlerin çevresel etkilerini azaltmaya yönelik sürdürülebilir çözümler üretmeyi hedefledİ. Grup, özellikle elektronik atıkların geri dönüşümü ve ileri dönüştürülmesi üzerine odaklanarak, atıkların yeniden kullanılabilir hâle getirilmesi ve çevreye olan zararlarının en aza indirilmesi alanında farkındalık yaratacak bir eser üretmeyi amaçladı. Bu doğrultuda, İstanbul'daki elektronik atık işleme tesislerini ziyaret eden grup üyeleri, döngüsel ekonomi ilkelerine dayalı sürdürülebilir atık yönetimi stratejileri üzerine çalışmalarda bulundu.

Teknoloji, Yaşam ve Atık grubu ikinci gün İBB'nin Elektronik Atık Toplama Tesisi ve Döngüsel İşler Atölyesi'ne gerçekleştirdiği ziyaretlerde tesislerde bulunan çeşitli metal ve elektronik atıkları topladı. Grup, toparlanan atıklar üzerinden hackathonun son sabahında bir tema belirledi. Saha gezilerinde katılımcıların gözlemlerinden çıkan ortak duyuları tartıştıkları yarım saatlik bir



Fotoğraflar İstanbul Planlama Ajansı arşivi

beyin fırtınasının sonucunda, üçüncü grup oluşturacağı sanat eseri için temasını "dönmek" olarak belirledi. Grup üyeleri, dönme kavramının üzerinde durmalarının sebebinin hem önceki gün serbest grup vaktinde yaptıkları aktivitelerden çıkan çağrışım, hem de aslında sadece atıkların değil yaşamın her parçasının bütünsel bir döngü içerisinde olduğunu çağrıştırması olduğunu belirtti. Temasını belirleyen grup, son günün kalan zamanında sanat eseri üzerinde çalıştı.

Grup sözcüsü, eserlerinde teknolojiyi geliştirmenin getirdiği heyecanla, ardında bıraktığı kirliliği göz ardı etme eğilimini anlatmak istediklerini belirtti. Grup, teknolojik ilerlemenin ardındaki sis perdesini kaldırmak için makinelerin içindeki devre kartlarını yüzeye çıkararak bu durumu temsil etmeye çalıştığını ifade etti. Eserin tam dengede olmaması, ilerlemenin çarpık yapısını yansıtmak amacıyla bilinçli bir tercih olarak açıklandı. Ayrıca, eserin çeşitli atık malzemeler tarafından desteklenerek ayakta durmasının, ölüm-yaşam dengesini simgelediğini; temeldeki herhangi bir parçanın çekilmesiyle eserin yıkılacağını vurgulayan grup, döngüsel ekonominin de benzer bir kırılganlığa sahip olduğunu ifade etti.

Gün sonunda yapılan sunumlarda grup ürettiği sanat eserini şu şekilde tanımladı:
"Biz aslında tesis ziyareti ve serbest ziyaret sırasında çok fazla atık topladık ve bu karışıklığı esere de yansıtmak istedik. Elektronik atıkları (telefon, ekran) bozarak, küçük parçalara ayırarak aslında bir bütün gibi görünen nesnenin bile ne kadar fazla parçadan oluştuğunu, görünmeyen yüzünü yansıtmak istedik. Sanat eserimizi dönen bir düzleme oturttuk, bu da bizim aslında hackathonda grup içinde üzerinde çok durduğumuz bir konuydu: döngüsellik. Eserin yanına interaktif bir nesne olarak da bir polarizör bıraktık. Bu polarizör de aslında baktığın açıya göre algının nasıl değişebileceğini temsil ediyor."

Kent ve Atık Hackathonu, İstanbul'un atık yönetimi sürecine yenilikçi ve çok boyutlu bir yaklaşım sunarak çevresel sorunlara dair farkındalık yaratma ve çözüm geliştirme açısından ilham verici bir örnek oluşturdu. Atıkların yalnızca bertaraf edilmesi gereken bir yük olmadığı, aynı zamanda dönüştürülebilir bir kaynak olduğu fikrini benimseyen etkinlik, bireylerin çevresel farkındalıklarını artırırken, yaratıcı düşüncenin teknik çözümlerle birleştiği bir platform sağladı. Katılımcılar, sahada edindikleri gözlemlerle farklı temalar üzerinden atıklara dair hikayeler anlattı, sanat ve sürdürülebilirlik arasında güçlü bir bağ kurdu. Hackathon kapsamında üretilen eserler, doğal döngülerin kırılganlığı, tüketim kültürünün zararları ve döngüsel ekonominin önemi gibi konuları etkileyici biçimde yansıtarak, İstanbul'un sıfır atık hedefi doğrultusunda toplumun katılımının ne denli kritik olduğunu gözler önüne serdi. Etkinlik, çevresel sürdürülebilirlik için sanatsal ifade ve teknik bilginin nasıl bir arada kullanılabileceğini başarıyla sergileyerek, gelecekte bu tür girişimlere ilham olabilecek bir yol haritası sundu.

Notlar

1 Hackathon kelimesi, "hack" (yaratıcı çözüm üretme) ve "marathon" (uzun süreli çaba) kelimelerinin birleşiminden türemiştir. Takım çalışması odaklı bu etkinliklerde, katılımcılar belirli bir süre boyunca yaratıcı fikirler geliştirir ve bunları hızlı bir şekilde projelere dönüştürmeye odaklanır.

İstanbul'un Böcekleri

Böcekler, gerek sahip oldukları zengin tür çeşitliliği gerekse devasa nüfusları bakımından ekosistemlerin temel unsurlarından. Coğrafi ve iklimsel koşulların sağladığı avantajlar ile yüksek biyoçeşitliliğe sahip olan İstanbul, ekosistemin bel kemiği sayılabilecek bu canlı grubuna ait 1500-2000 civarında türe ev sahipliği yapıyor. Ancak toprak ve hava kirliliği, habitat parçalanması, iklim değişikliği gibi birçok neden, böceklerin de yaşam alanlarını daraltıyor, türlerinin yok olmasına neden olur.

Fatih Dikmen[*]

[*] Dr., İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Biyoloji Bölümü



Görsel *Oryctes nasicornis* (Gergedan böceği). Baş kısmında tıpkı gergedanlarınkine benzer bir boynuz çıkıntısı bulunur. İsmini de buradan alır. İstanbul'un ormanlık alanlarında gözlenebilmektedir.

Kaynak Envato Elements, Esindeniz

İstanbul, ona atfedilen tarihsel, jeopolitik veya sosyolojik önemlerinin yanı sıra, yeterince takdir görmediği başka bir özelliğe daha sahip: Biyoçeşitlilik.

Avrupa ve Asya kıtalarının karşılıklı iki yarımada şeklinde birbirine baktığı bu minik coğrafya, farklı iklim kuşaklarını barındırmasının da etkisiyle, yüz ölçümü bakımından kendisinden çok daha büyük bir karasal alana sahip İngiltere'den bile daha fazla çiçekli bitki türüne ev sahipliği yapar.[1] Binlerce yıldır insan yerleşimi baskısı altında olmasına rağmen fauna ve flora bakımından böylesine bir zenginliğe sahip olması, bu kadim şehrin önemli özelliklerinden biridir. İstanbul'un yaban hayatının ele alındığı "Yaban İstanbul" kitabı da bu çeşitliliğin hayvanlarla ilgili kısmına dair küçük bir kesiti sergilemeye yönelik önemli bir katkı sunmuştur.[2]

Kuşların yaklaşık 10 bin, memelilerin ise yaklaşık 7000 türü olduğu düşünüldüğünde, böceklerin milyonları aşan tür zenginliği, neden hayvanlar arasında en önemli grup olarak nitelendiklerine dair kısa ve net bir cevap oluşturur.

Bu çeşitliliğe en büyük katkıyı şüphesiz İstanbul'un coğrafi konumu verir. İstanbul'un görece daha yeşil ve orman varlığı bakımından daha yoğun bölümü olan kuzey kesimi, genel olarak Karadeniz iklimi özelliklerini taşırken doğal alanların oldukça sınırlı miktarda kaldığı, şehir yaşamının daha fazla yer kapladığı güney kısmında Akdeniz iklimi özellikleri kendini gösterir. İşte bu iklimsel ve coğrafik farklılıklar, birçok bitki ve hayvan türünün İstanbul'da yaşamasına olanak sağlar. Doğadan kopuk yaşayanlar bile bu çeşitliliği kuş göçleri, kelebek göçleri veya sivrisinek nüfusunun artışı gibi faktörlerle zaman zaman deneyimleme şansına erişebilmektedir.

Böceklerin Dünyasında Yaşıyoruz

Söz konusu biyoçeşitliliğin belki de en önemli payını oluşturan böcekler, Insecta sınıfına ait omurgasız canlılar olarak bilinir. Böcekler, dünya üzerinde yaşayan canlı türü sayısı bakımından açık ara en kalabalık grubu oluşturur. "Açık ara" diyoruz çünkü kayıt altına alınmış olan böcek türü sayısı yaklaşık 1.000.000 (bir milyon) olarak hesaplanıyor. Bu rakam, böceklerin, yeryüzündeki tüm canlıların yaklaşık yüzde 80'ini kapsadığını ve böylelikle ağaçlardan, çiçeklerden, bakterilerden veya balıklardan, kısaca her çeşit canlıdan, daha kalabalık olduğunu gösterir. En son tahminlere göre, dünyada henüz keşfedilmemiş 5-6 milyon böcek türü daha olabileceği düşünülüyor.[3] Kuşların yaklaşık 10 bin, memelilerin ise yaklaşık 7000 türü olduğu düşünüldüğünde böceklerin milyonları aşan tür zenginliği, neden hayvanlar arasında en önemli grup olarak nitelendiklerine dair kısa ve net bir cevap oluşturur. Bunun yanında, tahminen şu anda dünyada yaşayan 10.000.000.000.000.000.000'dan (10 kentilyon) fazla böcek nüfusu olduğunu düşündüğümüzde onların biyoçeşitlilik için önemini daha da iyi kavrayabiliriz.

Böceklerin bu devasa varlığı ve görünümlerindeki muhteşem farklılıklar, tarih boyunca insanları kendilerine hayran bırakmıştır. Böcekler kimi zaman insan toplumunda büyük maddi ve manevi zararlar oluşturmuşlar, hastalıklara, salgınlara veya kıtlıklara neden olmuşlardır. Kimi zamansa bal veya ipek üretmeleri gibi sağladıkları faydalarla ön plana çıkmışlardır. Tüm bu sebeplerle böcekler, insan toplumunun hemen hemen her alanına, kültürümüze, dini kitaplarımıza, yaşamımıza, soframıza, evlerimize hatta yatağımıza bile nüfuz etmiştir.

Neye Böcek Denir?

Her ne kadar pek çok insan için yerde sürünen, minik veya bir sürü bacağa sahip canlıların hepsi böcek olarak tanınsa da aslında böcekler bunların içinde ayrı bir grup. 3 çift bacağa, iki çift kanada ve bir çift antene sahip, vücutları baş-göğüs-karın şeklinde üç bölümden oluşan canlılara "böcek" denir. Bu tanımın dışında vücut yapılarına sahip canlılar "böcek" olarak nitelenmez. Örneğin, örümcekler böcek değildir. Çünkü 4 çift yani 8 bacağa sahiptirler. Aynı zamanda böceklerden farklı olarak anten ve kanat taşımazlar. Aynı durum akrep, kene ve kırkayak gibi canlılar için de geçerlidir. Bunların hiçbiri böcek olarak adlandırılmazlar.

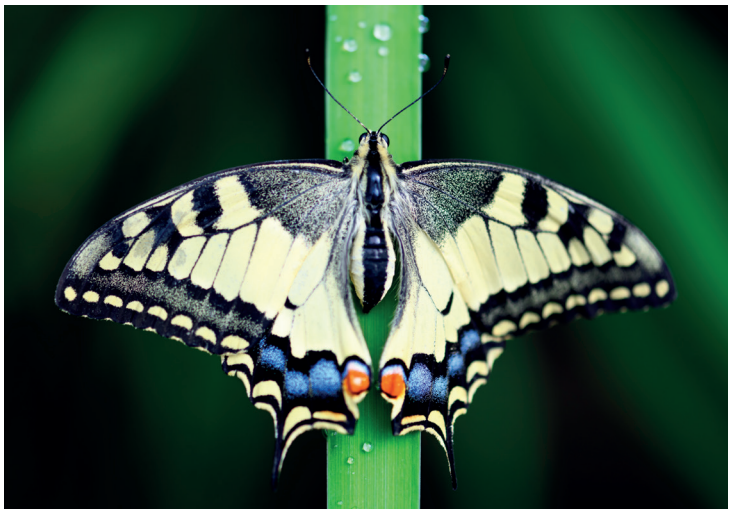
Böceklerdeki bu temel yapı birliği, farklı böcek gruplarının tanınmasını sağlayan bir özellik olarak da karşımıza çıkıyor. Özellikle farklı böcek takımları kanatlarına, bacaklarına ve ağızlarına yani beslenme şekillerine göre gruplandırılabiliyor. Örneğin dört yani iki çift kanadı olmayıp sadece bir çift kanadı olan böcekleri "Diptera" (Latince iki kanatlı anlamına geliyor) yani sinekler olarak adlandırıyoruz. Böceklerin bu şekilde gruplandırılması ile temelde 9 farklı böcek takımı karşımıza çıkıyor: Kelebekler (Lepidoptera), Sinekler (Diptera), Çekirgeler (Orthoptera), Yarımkanatlılar (Hemiptera), Kınkanatlılar (Coleoptera), Zarkanatlılar (Hymenoptera), Eşkanatlılar (Homoptera), Yusufçuklar (Odonata) ve Sinir Kanatlılar (Neuroptera).

İstanbul'un Böcek Varlığı

İstanbul genelinde yapılan sınırlı sayıdaki bilimsel araştırma, şehirde 1500-2000 civarında böcek türünün yaşadığını gösteriyor. Ancak bu sayının çok daha fazla olduğu tahmin ediliyor. Çünkü mevcut kayıtlar ancak sınırlı alanlarda ve sınırlı sürelerde elde edilebildi; tüm İstanbul'u kapsayan bir envanter çalışması da henüz yapılamamış durumda.

Son yapılan bir çalışmaya göre İstanbul'da 130 kadar gündüz kelebeği türü yaşıyor.

İstanbul önemli bir kelebek (Lepidoptera) çeşitliliğine ev sahipliği yapar. Kelebekler, genelde orman kenarı, ot, çalı ve ağaçların bulunduğu yerlerde, açıklık alanlarda, özellikle doğal çiçek öbeklerinin etrafında yoğun görülür. Son yapılan bir çalışmaya göre İstanbul'da 130 kadar gündüz kelebeği türü yaşıyor.[4] Gözlenen türler arasında kırlangıç kuyruk (*Papilio machaon)*, çok gözlü esmer (*Aricia agestis)*, benekli



Görsel *Papilio machaon* (Kırlangıçkuyruk kelebeği). Göz alıcı renkleri ve kanatların sonundaki uzantıları bu türü tanımamızı kolaylaştıran karakterlerdir. İstanbul'un doğal çiçekli alanlarında sıklıkla rastlanabilmektedir.



Görsel *Aedes albopictus* (Asya kaplan sivrisineği). Asıl memleketi Güneydoğu Asya olan bu sivrisinek, İstanbul'a istilacı olarak yerleşmiştir. Vücudundaki siyah beyaz benekler ve çizgiler bu cinsin tanınmasını sağlayan en tipik karakterdir.

bakır (*Lycaena phlaeas)*, esmer boncuk (*Lasiommata maera)* ve kutsal mavi (*Celastrina argiolus)* gibi göz alıcı örnekler İstanbul'un park ve bahçelerinde sıklıkla gözlenebilir.

Tozlaştırıcı arılar, biyolojik çeşitlilik içerisinde önemli bir yer tutar. Onlar sayesinde tüm çiçekli bitkilerin tozlaşması gerçekleşir; bu da tarımsal üretimde verim artışını sağlar. İstanbul'da arılar denildiğinde akla ilk olarak bal arısı yani *Apis mellifera* gelir. Ancak bunun yanında *Bombus terrestris* ve *Bombus pascuorum* gibi bombus arıları, *Halictus resurgens* ve *Lasioglossum marginatum* gibi ter arıları, *Xylocopa violacea* gibi marangoz arısı, yaprak kesen arılar (*Megachile)*, duvarcı arılar (*Osmia)* ve çeşitli türlerden kazıcı arılar *Andrena* çiçekli alanlarda karşınıza çıkabilen en yaygın tozlaştırıcı arılardandır. Bunların yanında eşek arıları da İstanbul'un doğal yaşamında önemli bir yer tutar. Eşek arıları sayesinde birçok zararlı böcek kontrol altında tutulabilmektedir. İstanbul'da bu eşek arılarından bazılarını hemen her alanda görmeniz mümkün. Örneğin *Polistes dominula* türü "Avrupa kâğıt eşekarısı" olarak bilinir. Çünkü kâğıda benzeyen bir malzemeyle balmumu peteklerine benzeyen minik kovanlar yapar; yavrularını burada yetiştirirler. Bunlardan daha agresif olan *Vespula germenica* ve *Vespa orientalis* türleri ise genelde toprak içinde yaşayan eşek arıları örnekleridir. Özellikle *Vespa orientalis* türü İstanbul'da görüp görebileceğiniz en büyük eşek arılarından biri olarak karşınıza çıkar.

Diptera yani sinekler olarak adlandırabileceğimiz takıma ait türler de İstanbul'da önemli bir tür çeşitliliği gösterir. Karasinek (*Musca domestica)* ve çeşitli sivrisinek türleri (*Culex* spp.*)* dışında özellikle doğal alanlarda çayır sinekleri (*Tipula* spp.*)*, çiçek ve reçel sinekleri (*Episyrphus balteatus)* ve (*Eristalis tenax*) gibi pek çok türle sıklıkla karşılaşılır. Bunların yanında Asya Kaplan sivrisineği olarak bilinen *Aedes albopictus,* istilacı bir tür olarak son yıllarda İstanbul halkının en çok şikâyet ettiği türlerden biri olarak yayılmaya devam ediyor.

İstanbul'un Coleoptera (kınkanatlılar) varlığına ilişkin 320 türün yayılış kaydına rastlanmıştır.

Coleoptera takımına ait kınkanatlılar olarak da bilinen böcekler, İstanbul'da pek çok habitatta bulunur. Kınkanatlılar, böcekler arasında en fazla tür çeşitliliğine sahip takımdır. Bu açıdan pek çok türün İstanbul'da gözlenmesi gayet doğal. Aslında bu grubun İstanbul'daki varlığına ilişkin ilk kayıtlar neredeyse 100 yıl önce Bernard Tubini tarafından tutulmuş ve toplanan örnekler bir koleksiyon hâline getirilmiş. Daha sonra bu koleksiyon, İstanbul Üniversitesi Zooloji Koleksiyonu'na devredilmiş ve günümüze kadar muhafaza edilebilmiş durumda. Bu koleksiyon nezdinde yaptığımız çalışmalar sayesinde günümüzdeki ve 100 yıl önceki İstanbul'un Coleoptera faunasının karşılaştırmasını yapma şansı bulabiliyoruz. Bu kapsamda İstanbul'un Coleoptera varlığına ilişkin 320 türün yayılış kaydına rastlanmış olsa da, günümüzde bu türlerin bir kısmına rastlanamıyor.[5] Ayrıca yeni türlerle de karşılaşılabiliyor. Bu yeni türlerin bazıları istilacı olarak İstanbul'da görülmeye başlandı. Örneğin turunçgil teke böceği (*Anoplophora chinensis)* son yıllarda İstanbul'daki pek çok geniş yapraklı ağaç türü için zararlı olarak bildirilmiş durumda. Bunların dışında, altın böceği ve çiçekzınnı olarak bilinen *Cetonia aurata* ve *Oxythyrea funesta* türleri, *Chrysolina herbacea* isimli yaprak böcekleri yine sıklıkla karşılaşılan türlerden. Aynı takıma ait farklı türden uğur böcekleri (*Coccinella septempunctata)* ve (*Chnootriba elaterii)* de, zararlı böcekleri, özellikle de yaprak bitlerini tüketmeleri açısından böcek popülasyonlarının dengesinin korunmasında önemli türler. Bunların yanında gergedan böcekleri (*Oryctes* spp.), teke böcekleri (*Cerabyx* sp.) ve geyik böcekleri (*Lucanus cervus)* gibi göz alıcı türler de İstanbul ormanlarında yaşıyor.

İstanbul'un belki de en ikonik kınkanatlı grubu ateş böcekleri olarak nitelenebilir. Lampyridae ailesi içinde incelenen bu böcekler, yılın sadece haziran ve temmuz aylarında gözükür. Havanın kararmasıyla birlikte çıkardıkları ışık sinyalleriyle hemen tanınabilir. İstanbul'un özellikle kuzeyinde birkaç ateş böceği türünün olması sevindirici. Çünkü ateş böcekleri son yıllarda şehirlerdeki kimyasal kirlilik ve özellikle de ışık kirliliği yüzünden çok dar alanlarda yaşam şansı bulan böcek gruplarından. Işığa duyarlı olmaları, onların sadece yapay ışıklandırması olmayan nemli ve doğal habitatlarda yaşayabilmelerine sebep oluyor.

Yok Olmadan Keşfetmeliyiz!

Hem İstanbul'da hem de dünya genelinde "biyoçeşitlilik krizi" olarak adlandırabileceğimiz, canlıların yok oluş süreci, böceklerin tür ve popülasyonlarını da etkiliyor. Şehirleşme, kimyasal tarım ilaçlarının yoğun kullanımı, toprak ve hava kirliliği, habitat parçalanması ve kaybı gibi birçok antropojenik etki ve bunların yanında iklim değişikliği gibi ekolojik faktörler, bu yok oluş sürecine en çok katkı veren etkenler. Bu faktörler yüzünden günümüzde İstanbul'daki böcek faunası da geçmiştekinden çok daha sınırlı alanlarda yaşayabiliyor. Ancak bu değişimin net resmini çok iyi göremiyoruz. Özellikle son 50 yıldır yaşanan şehirleşme ve betonlaşma baskısı, kentin doğal yaşam alanlarını hem kuzeyde hem de güneyde iyice daraltmış durumda. Bu da, fauna ve flora elemanlarının yok olmaya veya yaşam alanlarının daralmaya başlamasına neden olmaktadır. "Yok olmadan keşfetmek" için belki de son şansımız bu günler. Bu açıdan İBB'nin başlattığı ve 2024'te ilk aşama sonuçları elde edilen "Biyoçeşitlilik İzleme Projesi" özellikle şehrin su havzalarındaki faunanın tespiti ve buradaki canlılar üzerindeki insan baskısının etkilerini anlayabilmemiz adına önemli bir adım.[6]



Görsel *Episyrphus balteatus* (Reçel sineği). Bu resimdeki böceği ilk bakışta arı sanmanız hiç şaşırtıcı olmaz. Zaten kendisi bir arı taklitçisi sinek. Arılar iğneleri sayesinde avcı canlılardan korunabildiklerinden, onlara benzeyen bu sinekler de avcılardan korunmuş oluyor.



Görsel *Bombus terrestris* (Bombus arısı). Bu sevimli arılara İstanbul'un özellikle kuzey kesimlerinde ve ormanlık alanlarında daha sık rastlanmaktadır.



Görsel *Vespa orientalis* (Doğu eşekarısı). İstanbul'da görülebilen en büyük eşek arısı türü bunlardır. Bazı bireylerin boyu 3,5 cm kadar olabilmektedir.

Kaynak Envato Elements. Sırasıyla; ivankmit, beaezor, panxunbin, darrenb29, wirestock

Notlar

1 Özhatay N. ve Yüzbaşıoğlu Y. (2014). "İstanbul's flowering plant richness and two rare Apiaceae species". *Journal of Faculty of Pharmacy of Istanbul University*, 44(2): 101-112.

2 (2024). *İstanbul'un Faunası Yaban İstanbul*. İBB Yayınları Kültür A.Ş.

3 Stork N.E. (2018). "How many species of insects and other terrestrial arthropods are there on Earth?". *Annual Review of Entomology*, 63(1): 31-45.

4 Güngör U., Kurt M. ve Bal A. (2023). *İstanbul'un Kelebekleri*. İBB Yayınları (Kültür A.Ş.).

5 Dikmen F. ve Özuluğ O. (2018). "Insect (Coleoptera and Orthoptera) species of İstanbul in the Zoology Collection of Istanbul University". *Turkish Journal of Bioscience and Collections*, 2(1): 27-43.

6 İBB Park, Bahçe ve Yeşil Alanlar Dairesi Başkanlığı (2024). *İstanbul Biyoçeşitlilik Projesi Paneli Yönetici*. Özeti https://yesil.istanbul/storage/public/2024/03/29/66066dde8445c-istanbul-biyocesitlilik-paneli.pdf

İstanbul'da Yaya Olmak

Bir kentin yürünebilirliği yalnızca bir ulaşım meselesi değil; aynı zamanda toplumsal eşitlik, çevresel sürdürülebilirlik ve kentin yaşam kalitesiyle doğrudan bağlantılı.Kentlerin yürünebilir olması, bireylerin hareket özgürlüğünü desteklerken kamusal mekânları herkes için erişilebilir kılmayı da beraberinde getiriyor. Ancak motorlu taşıtlara öncelik veren ulaşım politikaları kentlerde yayaların güvenli ve özgürce hareket etmesini kısıtlıyor. Bu politikalar nedeniyle yayaların bağımsız hareket etmesi zorlaşırken, trafik sıkışıklığı, hava kirliliği ve kent mekânlarının kullanımına dair eşitsizlikler gibi sorunlar da derinleşiyor.

16 milyonu aşan nüfusa sahip İstanbul'da her gün 30 milyondan fazla yolculuk yapılıyor. Bu yolculukların yarısına yakını yaya olarak gerçekleştiriliyor. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, İstanbul'da 5,3 milyondan fazla motorlu taşıt bulunuyor ve kent içindeki yolların büyük bir kısmı bu araçlara ayrılmış durumda. Kentin ulaşım altyapısı büyük ölçüde motorlu taşıtlara göre şekillendiğinden, yayaların hareket güvenliği ve özgürlüğü her geçen gün daha fazla kısıtlanıyor.

Kentlerin herkes için erişilebilir olması gerektiği gerçeği, sürdürülebilir ulaşım politikalarının yalnızca ulaşım planlaması ile ilgili değil aynı zamanda kent hakkı ve sosyal, mekânsal adaletle doğrudan bağlantılı olduğunu gösteriyor. Güvenli kaldırımların eksikliği, yetersiz yaya geçitleri ve toplu taşıma bağlantılarındaki kopukluk, özellikle engelli bireyler, çocuklar, yaşlılar ve düşük gelir grupları için kentte bir varoluş mücadelesine dönüşüyor. Yayaların güvenliği ve hareket özgürlüğü yalnızca altyapı ile değil, aynı zamanda sosyal, ekonomik ve kültürel dinamiklerle de şekilleniyor.

Bununla birlikte, yürünebilir kentlerin teşvik edilmesi yalnızca kentlilerin gündelik yaşamı için değil, aynı zamanda iklim adaleti ve çevresel sürdürülebilirlik açısından da kritik bir konu olarak öne çıkıyor. İstanbul'da 2021'de kaydedilen 50,6 milyon tonluk CO_2 emisyonu Türkiye'nin toplam sera gazı emisyonunun %10'unu oluşturdu. Bu emisyonların büyük bir kısmı motorlu taşıtlardan kaynaklanıyor.

Dünya genelinde birçok kent, bireysel araç kullanımını azaltarak yaya öncelikli ulaşım politikalarına yöneliyor. Paris'in 15 Dakikalık Şehir Modeli, Amsterdam'ın bisiklet ağı ve Barcelona'nın yayalaştırma projeleri gibi örnekler, düşük karbonlu kentleşmenin mümkün olduğunu gösteriyor. İstanbul'un sürdürülebilir bir şehir olabilmesi için yayaları merkeze alan, düşük emisyonlu ve adil bir ulaşım sistemine ihtiyacı var.

Bu çerçevede, İstanbul'da sürdürülebilir ulaşım ve yaya öncelikli alanlar yaratmaya yönelik çeşitli projeler hayata geçirilmeye başlandı. "İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı" (SKUP), "İstanbul Yaya Ulaşımı Ana Planı" ve "34 Dakika İstanbul" gibi girişimler, yaya dostu bir kent vizyonu sunuyor. Bununla birlikte, Tarihi Yarımada, Kadıköy ve Beşiktaş gibi bazı merkezi bölgelerde yapılan yayalaştırma çalışmaları, bu dönüşümün ilk adımları olarak değerlendirilebilir.

Bugün İstanbul'da yürünebilir bir kent hayalini kurmak, yalnızca ulaşım politikalarını değiştirmek değil, aynı zamanda daha yaşanabilir, güvenli ve eşitlikçi bir şehir inşa etmek anlamına geliyor. Yaya haklarının merkezde olduğu bir İstanbul, kamusal mekânların tüm kent sakinleri için erişilebilir olduğu, toplumsal eşitsizliklerin derinleşmediği, çevreye duyarlı bir şehir modeline dönüşebilir.

Peki, yayalar için yürünebilir bir İstanbul yaratmak mümkün mü? Kentlilerin günlük yaşamlarını kolaylaştıracak ve eşit erişim hakkını güvence altına alacak fiziksel altyapı düzenlemeleri, toplumsal farkındalık çalışmaları, hukuki düzenlemeler ve yönetişim politikaları nasıl şekillendirilmeli? Bu dönüşüm nasıl sağlanabilir ve dünyadaki başarılı örneklerden nasıl ilham alınabilir?

Bu dosyada, İstanbul'un yaya hareketliliği, kent planlamasında yayaların göz ardı edilme süreci, sürdürülebilir ulaşımın iklim adaleti ile ilişkisi, kent hakkı ve toplumsal eşitlik perspektifiyle ele alınıyor. Daha yürünebilir, erişilebilir ve adil bir İstanbul mümkün mü sorusuna yanıt arıyor, birlikte tartışıyoruz.







Fotoğraf Bekir Dündar



İllüstrasyon Nazlı Çelebi


HAKTIR
OKUL
OKUL
TAKSİ
TAKSİ
ÇÖP
NÇ
24

İstanbul'da Yaya Olmak

Ulaşım planlamasında yaya yolculuklarının artırılması, iklim krizi, trafik ve çevre kirliliği gibi sorunları azaltmada önemli bir araç olarak görülüyor. Ancak yürünebilirlik, yalnızca yaya alanlarıyla sınırlı kalmayıp temel ihtiyaçlara yürüyerek ulaşılabilecek bir planlamayı da içermeli. İstanbul'da geçmişten bu yana çeşitli denemelerle birlikte bugün, yaya öncelikli düzenlemeler ve sürdürülebilir hareketlilik planları aracılığıyla olumlu adımlar atılmakta.

İbrahim Orhan Demir[*]

[*] Yüksek Şehir Plancısı



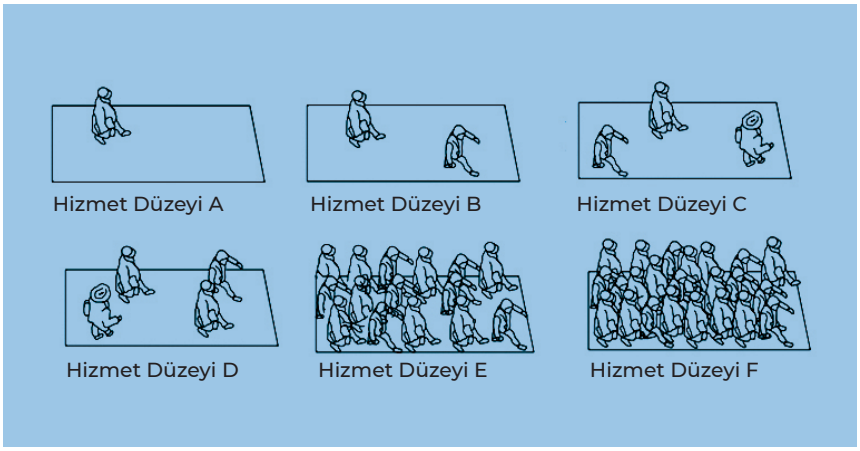
Son yıllarda yapılan ulaşım planlama çalışmalarında, toplu taşıma sistemlerinin daha fazla geliştirilmesi, özel araç kullanımının azaltılması ve yenilenebilir enerji kullanımının yaygınlaştırılması hedeflerinin yanı sıra en eski ulaştırma türü olan yaya yolculuklarının yaygınlaştırılması hedefi de oldukça öne çıkıyor. Elbette kentlerdeki yaya yolculuklarının artırılması başta iklim krizi olmak üzere trafik sıkışıklığı, çevre kirliliği, zaman kayıpları gibi olumsuz etkileri en aza indirmek için önemli bir araç, ancak yürünebilirlik kavramı sadece yaya kaldırımlarının ve yaya alanlarının oluşturulmasıyla sınırlı kalmamalı, temel ihtiyaçlara yürüyerek ulaşılabilen arazi kullanım planlamasını da içermelidir.

İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKHP)[1] kapsamında yapılan anketlere göre İstanbul'daki tüm yolculukların yaklaşık yarısını yaya yolculukları oluşturuyor. İstanbul gibi bir metropolde, en yaygın ulaşım modunun yaya olmasının birçok nedeni bulunuyor. Ancak, asıl üzerinde durulması gereken husus, sayıca araçlı yolculuklardan bile fazla olan yaya yolculuklarının rahat, konforlu, keyifli ve güvenli olup olmadıklarıdır.

Yürünebilirlik kavramı sadece yaya kaldırımlarının ve yaya alanlarının oluşturulmasıyla sınırlı kalmamalı, temel ihtiyaçlara yürüyerek ulaşılabilen arazi kullanım planlamasını da içermelidir.

Peki İstanbul'da Yaya Olmak Konforlu ve Güvenli midir?

Yaya kaldırımları ya da alanlarındaki konfor düzeyini değerlendirmek için farklı yöntemler geliştirilmiştir. Geliştirilen tüm yöntemlerin ortak yanı; belirli bir alandaki kişi sayısı, yani "yoğunluk" olarak ortaya çıkar. Ulaştırma planlamasında en önemli başvuru kaynaklarından birisi olan, Transportation Research Board tarafından hazırlanan "Highway Capacity Manual"[2] isimli çalışmada yaya alanlarındaki konfor düzeyini değerlendirmek üzere altı farklı yoğunluk tanımlanır. Söz konusu hizmet düzeyleri yandaki şekilde şematik olarak gösterilir.



Şekil 1 Yaya Alanlarındaki Hizmet Düzeyleri **Kaynak** Transportation Research Board (1950). *Highway Capacity Manual* (1st ed.), Washington, DC: Transportation Research Board.



Şekil 2 1928 Yılında İstanbul, https://gezidengeziye.com/beyoglu-tarihi/ , https://www.istanbultarih.com/Makale/gecmisten-gunumuze-beyazid-meydani.html

Hizmet Düzeyi A'da yayalar yürüyüş yolundaki diğer kişilerden etkilenmeden istedikleri doğrultuda yürüyebilir ve yürüme hızlarını serbestçe seçebilirler. Yayalar arasında çarpışma ya da çatışma yaşanmaz.

Hizmet Düzeyi B'de yayaların yürüme hızlarını serbestçe seçebilmeleri, daha yavaş yürüyenleri geçebilmeleri ve karşıdan gelenlerle çarpışmaktan kaçınabilmeleri için yeterli alan bulunmaktadır. Bu düzeyde yayalar diğer yayaların farkına varmaya ve yürüyüş yolu seçerken diğer yayalardan az da olsa etkilenmeye başlar.

Hizmet Düzeyi C'de yürüme alanı; normal yürüme hızlarında yürüyebilmek ve aynı yönde yürüyenleri geçebilmek için yeterlidir. Ters yön veya kesişme hareketleri küçük çatışmalara neden olabilir ve yürüme hızı biraz daha düşüktür.

Hizmet Düzeyi D'de yayaların yürüme hızını seçme ve aynı yönde daha yavaş yürüyenleri geçme rahatlığı kısıtlanmıştır. Karşıdan gelenler ile çapraz geçenler nedeniyle yürüme hızı ve yürüyüş doğrultusu sık sık değişmek zorunda kalır. Sık sık yön ve hız değiştirilmek zorunda kalınmasına karşın hâlen kabul edilebilir bir akım düzeyi bulunur.

Hizmet Düzeyi E'de hemen hemen tüm yayaların yürüme hızları kısıtlanmıştır. Yavaş yayaları geçmek için alan yeterli değildir. Çapraz veya karşı yönden gelenler ile karşılaşmalarda aşırı zorluklar ortaya çıkar. Tasarım hacimleri, akıştaki duraklamalar ve kesintilerle birlikte yürüme yolu kapasitesinin sınırına yaklaşmaktadır.

Hizmet Düzeyi F'de tüm yürüme hızları ciddi şekilde kısıtlanmıştır ve ilerleme yalnızca ancak diğer yayalara temas ile gerçekleştirilir. Diğer yayalarla sık sık ve kaçınılmaz olarak çarpışmalar yaşanır. Çapraz ve ters akış hareketleri neredeyse imkansızdır. Alanın görünümü yürüme yolundan çok kuyrukta bekleyen kişiler izlenimi vermektedir.

Yürüme konforuna ilişkin olarak verilen bu değerlendirmeden de görüleceği gibi, yaya konfor ve güvenliği için kentlerde yayalara ayrılan alanların büyüklüğü son derece önemli. İstanbul nüfusunun milyonlarla ifade edilmediği 1920'lere dönecek olursak, henüz otomobillerin kentleri istila etmediği, mevcut ulaşım araçları ile yayaların bir arada, aynı kentsel mekânları paylaşabildiği yıllarda İstanbul'da yaya olmak elbette günümüzden çok daha fazla keyifli ve güvenli idi. Yukarıda yer verilen 1928 yılında İstanbul'un iki önemli bölgesinde çekilen fotoğraflarda görüldüğü üzere gerek yoğunluk, gerekse araç hızları nedeniyle yayalar ve araçlar aynı mekânı paylaşmaktadır.

Ancak dünyada 1940'lara kadar 4 milyon araç/yıl düzeyinin altında olan toplam otomobil üretimi, özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında hızla artarak 1980 yılında 40 milyon araç/yıl düzeyinin de üzerine çıktı. Otomobil üretiminin hızlı bir artış gösterdiği bu yıllarda, İstanbul'da önemli büyük arterler de planlanıp inşa edilmeye başlandı. Tarihi Yarımada'da büyük kamulaştırmalarla Millet Caddesi, Vatan Caddesi, Ordu Caddesi, Mustafa Kemal Bulvarı, Sahil Yolu (Kennedy Caddesi) gibi arterlerin yanı sıra Barbaros Bulvarı gibi arterlerin açılması da 1950'lere rastlar.

Aynı yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nde de "The Chicago Area Transportation Study"[3] isimli çalışmayla İstanbul'dakine benzer şekilde, artması beklenen otomobil trafiğine çözüm olarak geniş bulvarlar öneriliyor ve inşa ediliyordu. Başka bir deyişle geniş caddeler, bulvarlar ve otomobillere göre düzenlenmiş meydanlar modernliğin ve çağdaşlığın bir ön şartı gibi değerlendirilmekteydi. Tüm bu gelişmelerden sonra dünyadaki büyük kentlerin yanı sıra, İstanbul'da da otomobiller, açılan geniş caddelerde artarak boy göstermeye başladı. Oysa bu otomobil serbestliğinin ileride yaratacağı tehlikeye dikkat çeken bilim insanları da yok değildi. Mimar, inşaat mühendisi ve kent plancısı Profesör Sir Colin Buchanan başkanlığındaki bir ekip, 1963'te ulaşım planlama politikalarını etkileyecek, "Traffic in Towns"[4] isimli bir çalışma yayınladı. Rapor, bir yandan, otomobillerin yol açacağı potansiyel tehlikelere dikkat çekerken diğer yandan bu tehlikeleri azaltmanın yöntemlerini belirtiyordu.

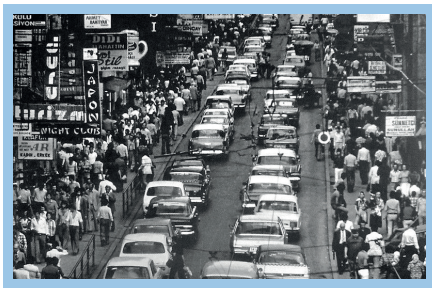
Ancak tüm farklı görüşlere karşın otomobil üretimi ve kullanımı artmaya devam etti, plancılar da aynı hızla araç ile yaya trafiğini ayırmak için yöntemler geliştirmeye başladılar ve uyguladılar. Özellikle 1950'lerde İstanbul'daki imar faaliyetleri önemli ölçüde geniş cadde ve bulvarların açılmasıyla özdeşleşti. Aşağıda İstanbul'da bir önceki şekilde 1928 yılı fotoğrafları verilen İstiklal Caddesi ile Beyazıt Meydanı'nın 1970'li yıllardaki fotoğraflarına yer verilmiştir. 1960'ların sonu ve 70'ler Türkiye'de ilk otomobil fabrikalarının kurulduğu ve otomobil imalatının başladığı yıllar olarak bilinir.

Aşağıda yer verilen iki fotoğraftan da görüleceği gibi, 40 yıl önce yayaların egemenliğinde olan bu iki önemli bölge artık otomobil öncelikli olarak düzenlenmiş, yayalar dar kaldırımlara sıkıştırılmışlardır. Bu dönem, otomobillerin akışını engellememek için İstanbul'un önemli arterlerine ve meydanlarına inşa edilen ve dezavantajlı gruplarla beraber merdiven çıkamayacak grup ya da kişilerin caddenin karşına geçmesine bile engel olan merdivenli yaya üst geçitleri ile öne çıkar. Kentin Beşiktaş, Sirkeci, Eminönü, Kadıköy, Osmanbey gibi hemen tüm önemli meydanları ya da kavşaklarına bu yaya üst geçitleri inşa edildi. Bu üst geçitlerle yayalar caddelerden uzaklaştırılırken açılan geniş caddelerin kesiştikleri kavşaklar da sıkışıklık yaratan noktalar olmaktaydı. Çözüm olarak Beşiktaş, Aksaray gibi meydanlarda araçlar için katlı kavşaklar inşa edildi.

1980'ler ve sonrası İstanbul başta olmak üzere Türkiye'deki birçok kentte ulaşım ana planlarının yapılmaya başlandığı yıllar oldu. Ancak, tüm bu çalışmalarda yukarıda bahsedilen "The Chicago Area Transportation Study"[5] çalışmasında kullanılan yöntem kullanıldı. Gelecekteki otomobil sahipliğini ve yolculuk taleplerini tahmin ederek hedef yılı için gerekli ulaştırma altyapısını karayolu başta olmak üzere inşa etmeye dayanan bu yöntem sonucunda ortaya çıkan çözümler ve artan otomobil sahipliğiyle birlikte, yeni talepler ortaya çıkmış ve araç trafiği hızla artmaya devam etmiştir.

2000'lerin başında İstanbul'daki trafik sorunu kentin en önemli sorunlarından biri hâline geldi. Araç trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde yayalar için akla gelen en önemli çözüm, iki önemli yayalaştırma projesi dışında, üst geçitlere tırmanmakla sınırlı kaldı. Bu projelerden Beyazıt Meydanı'nda, araç yolları kaldırılarak meydan yayalaştırıldı ve Sedat Hakkı Eldem, Turgut Cansever gibi ülkemizin önemli mimarlarına projeler hazırlatıldı. İstiklal Caddesi'nde 1980'de başlayan yayalaştırma tartışmalarıysa on yıl sürdü ve cadde 1990'da araç trafiğine kapatılarak yayalaştırıldı. Tabii ki bu yayalaştırma projesinin gerçekleşmesinde 1950'lerdeki imar hareketlerine benzer şekilde büyük kamulaştırmalar yapılarak Tarlabaşı Bulvarı'nın açılmasının etkisi çok büyük oldu.

2010'larda kendini başlarda kuraklık ve susuzluk olarak gösteren ve etkileri gün geçtikçe artan iklim kriziyle beraber sürdürülebilirlik kavramı da toplumun tüm kesimlerinin gündemine girdi. Zira, o günlere kadar pek



İstiklal Caddesi



Beyazıt Meydanı

Şekil 3 1970'li Yıllarda İstanbul.
Kaynak https://www.eskiistanbul.net/tag/beyaz%C4%B1t%20meydan%C4%B1/



İstiklal Caddesi



Beyazıt Meydanı

Şekil 4 2020'li Yıllarda İstanbul
Kaynak https://hatirlayansehir.hakikatadalethafiza.org/istiklal-caddesi/



Şekil 5 Beşiktaş Meydanı. **Kaynak** İbrahim Orhan Demir



Şekil 6 Ordu Caddesi. **Kaynak** İbrahim Orhan Demir

de karşılaşılmayan sel baskınları, yaz aylarında ani dolu yağışları, su kıtlığı, aşırı sıcaklıklar gibi iklim olayları normal vatandaşların da yaşamını etkilemeye başladı.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan "İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı"nda hesaplanan sera gazı emisyon envanterine göre kentteki toplam sera gazı salımlarının yüzde 28'i ulaştırmadan kaynaklanıyor.[6] Dolayısıyla, bireysel araç kullanımının azaltılması, trafiğin sakinleştirilmesi ve fosil yakıt kullanımının kısıtlanması gibi önlemler, bir yandan iklim kriziyle mücadele için gerekliyken diğer yandan da yaya alanlarının genişletilmesi ve konforlu yeni yürüyüş alanlarının oluşturulması bakımından önem taşıyor. Böylece özellikle 2010'ların sonlarından itibaren İstanbul'da çok sayıda cadde ve meydan, yaya öncelikli olarak düzenledi. Bu kapsamda Beşiktaş'ta bulunan katlı kavşak kaldırıldı ve önceleri otobüs peronları olarak kullanılan sahilin yanındaki meydan, yaya alanı olarak düzenlendi.

Benzer şekilde Tarihi Yarımada'nın en önemli arterlerinden biri olan Ordu Caddesi de yaya bölgesi olarak düzenlenmiş, cadde araç trafiğine kapatılmıştır.

Yayalaştırılan tüm bu bölgelerde yürüyen, uzun zaman geçiren kişi sayılarının büyük oranda arttığı ve yayalara ayrılmış kamusal alanların aynı zamanda kentlerdeki sosyal ve kültürel yaşamı zenginleştirdiği de gözlenmektedir. Ancak bu alanların planlanmasında Şekil 1'de verilen hizmet düzeyleri göz önüne alınarak düzenleme yapılmalıdır. Bu alanların kentli kesimlerce yoğun olarak kullanılabilmesi için bir ağ şeklinde planlanması son derece önemlidir. Birbirine kesintisiz biçimde bağlanan yaya yolları ve meydanların kentsel yaşam kalitesini arttıracağı son derece açıktır.

Sonuç olarak "İstanbul'da yaya olmak" geçmiş on yıllara oranla oldukça umut veriyor. Gerek kaldırılan kent içerisindeki katlı kavşaklar gerekse yaya öncelikli olarak yapılan düzenlemeler, kentteki yaya konforunu gün geçtikçe arttırıyor. İleriye dönük olarak yapılan ulaşım planlama çalışmalarında da araçlara öncelik veren yöntemler terk edilirken, sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları gündeme gelmiş durumda.

Notlar

1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2022), *İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKHP).* Ove Arup & Partners International Ltd: Londra.

2 Transportation Research Board (1950). *Highway Capacity Manual* (1st ed.), Washington, DC: Transportation Research Board.

3 Chicago Area Transportation Study. (1956). *Chicago area transportation study external survey manual.* Chicago, Ill.: Chicago Area Transportation Study.

4 Buchanan, C. (1963). *Traffic in towns: the Buchanan report.* London, ITMSO.

5 Chicago Area Transportation Study. (1956). A.g.e.

6 İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı, *İstanbul İklim Değişikliği Eylem Planı (2021).* İstanbul Büyükşehir Belediyesi: İstanbul. https://cevre.ibb.istanbul/wp-content/uploads/2022/01/ist_iklim_degisikligi_eylem_plani.pdf

Yaya Dostu Bir Kent Nasıl Mümkün?

Otomobil odaklı planlamanın hâkim olduğu kentler, yaya dostu kentlere dönüşme mücadelesi veriyor. Yaya öncelikli alanların artırılması, güvenli ve adil mekânların varlığı sadece planlama değil, aynı zamanda bir insan hakkı meselesi. İnsan ve çevre odaklı bir ulaşım vizyonu ile Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları (SKUP) bu farkındalığı artırırken, yaya dostu mekân dönüşümünde önemli bir rol oynuyor. Ancak uygulama süreçleri yerel bağlama uyum sağlamakta zorluk çekiyor. Tüm bu konuları derinlemesine Prof. Dr. Haluk Gerçek ve Prof. Dr. Ela Babalık ile konuştuk.

Söyleşi: Ezgi Kundakcı

Geçmişte kentsel yaşam alanlarında sokaklar herkese aitken günümüzde yaya hareketinin kaldırım, yaya bölgesi, yaya geçidi gibi alanlarla sınırlandırılması sürecini nasıl yorumlarsınız? Kentlerde yayanın var olma biçimi neydi, ne oldu?

Ela Babalık · Kent planlama, ulaşım planlaması ve kentsel tasarımın evrimine bakıldığında, 1950-60'lı yıllarda otomobili ön plana çıkaran "modernist" yaklaşımlar ile birlikte yayanın kent mekânında varoluş biçiminin değiştiğini görüyoruz. Sokaklar, bir zamanlar yayalar ve diğer araçlarla ortak kullanılırken; yayaların sokak mekânında her yerde ve diğer tüm araçlarla birlikte var olabildiği mekânlar söz konusuyken, otomobilin yaygınlaştığı modernist dönem bu anlayışın değişmesine, yaya ve motorlu taşıtları birbirinden tamamen ayırmaya çalışan yaklaşımlara sahne oldu. Bu süreçte, yayaların güvenliğini sağlamak başlıca amaçlardan biri gibi görülse de, motorlu taşıt hızlarının düşürülmemesi ve trafiğin akışkan tutulması hedeflerinin önceliklendirildiği de bir gerçek. Otomobil ile erişimi temel alan bu yaklaşım artık evrensel olarak eleştiriliyor.

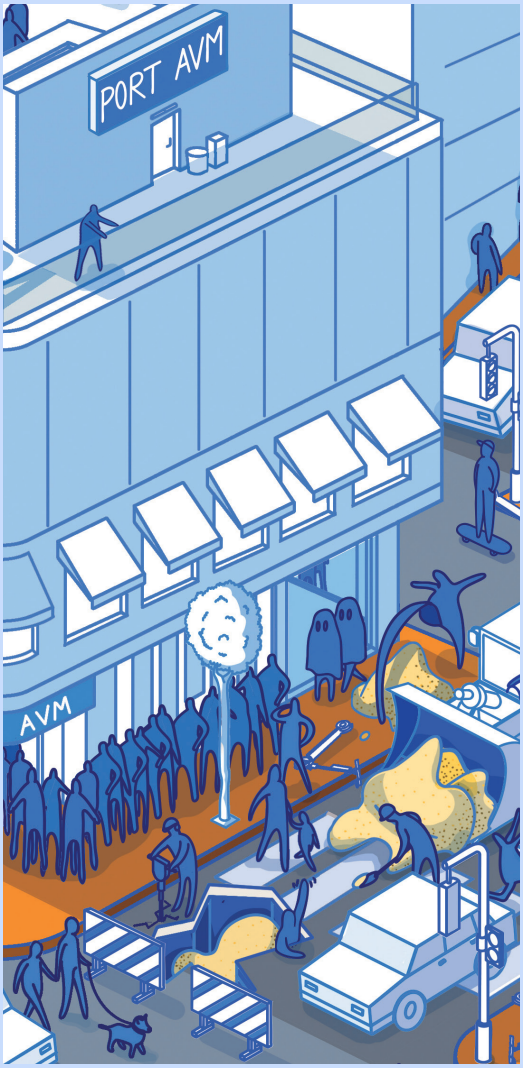
Haluk Hoca'nın bir konuşmasından hatırımda kalan, "Kentleri otomobillere uydurmaya çalışmak değil, yapılması gereken otomobilleri kente uydurmaktır" sözü, bu bağlamda değerli bir bakış açısı sunuyor. Yayalara ayrılmış mekânları artırma çalışmaları, ulaşım ve kent planlamada olumlu karşılanıyor. Ancak, son on yılı aşkın süredir dünyada, bu tür yayalaştırma çalışmalarına yönelik yeni bir eleştirel bakış da dikkat çekiyor. Bu görüş, yayalaştırma çalışmalarının taşıt ile yayayı birbirinden tamamen ayıran o modernist yaklaşımın bir başka versiyonu olabileceğini savunuyor. Eleştiriler, motorlu taşıt erişimi ile yaya erişimini birbirinden tamamen ayırmadan, yayalar ve motorlu taşıtların bir arada var olabileceği sokak ve kent mekânlarının tasarlanması gerektiğini öne sürüyor. Bu bağlamda, özellikle Avrupa kentlerinde yaygınlaşan paylaşımlı mekân uygulamaları öne çıkıyor; sokakların herkesin birlikte kullanabileceği alanlar olarak yeniden düzenlenmesi öneriliyor. Türkiye'de de "paylaşımlı mekânlar" ve taktiksel kentleşme gibi kavramlar giderek öne çıkıyor. Kalıcı altyapı müdahaleleri yerine, ufak stratejik müdahaleler ile mekânları düzenleyip hem yayaların hem taşıtların birlikte olduğu ve bunun sonucunda taşıt trafiğinin yavaşladığı geçici uygulamalara olanak sağlayan taktiksel kentleşme akımı, kentlilerin tepkisini ölçmek ve bu tür mekânsal yaklaşımların yaşam kalitesini artıracağına ikna etmek açısından önemli oluyor.

Haluk Gerçek · Tarihsel açıdan baktığımızda Antik Roma ve Yunan kentleri tamamen yaya odaklıydı. Tüm yaşam yaya hareketleri etrafında şekilleniyordu. Ancak motorlu araçların yaygınlaşmasıyla kentler büyüdü, erişim mesafeleri arttı ve yaya-araç önceliği tartışmaları başladı. Özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısında, Amerika'daki otomotiv endüstrisinin baskısıyla otomobil odaklı kentleşme hızlandı. Oysa kentleri otomobile değil, otomobilleri kente uydurmak gerekiyordu.

1988'de Avrupa Parlamentosu'nun yayımladığı Yaya Hakları Beyannamesi, yaya haklarını kent hakkı olarak tanımlıyordu. Bu beyannamede yolların, sokakların ve meydanların insanlara ait olduğu, insanların buralarda yaya olarak özgürce hareket edebileceği bir kent hakkı savunuluyordu. Ama aradan geçen onca zamana rağmen, planlarda yayalar lehine uygulamaların hâlâ sınırlı olduğunu görüyoruz. Türkiye'de de durum farklı değil; uzun yıllar planlar araç odaklı ilerledi.

Son yıllarda yaya hakkı, yaya önceliği, yürünebilir kent gibi kavramlar daha fazla konuşulmaya başladı. İnsanların kamusal mekânların yayalara ait olduğunu savunduğunu görüyoruz. Ancak iş uygulamaya gelince, maalesef yerel ve merkezi yönetimler bu konuda yetersiz kalıyor. Sürdürülebilirlik, yaya öncelikli kent, sağlıklı sokaklar gibi kavramlar çokça kullanılıyor ama bu kavramların içi doldurulmuyor. Oysa yaya kaldırımlarını genişletmek, bisiklet yollarını artırmak, kamusal alanları yayaların kullanımına açmak, insan hakkı ve kent hakkı açısından bir zorunluluk. Bunları hayata geçirebilmek için otomobile ayrılan mekânları azaltmak şart. Fakat bu konuda henüz ciddi bir ilerleme göremiyoruz

Ela Babalık · Hocamın bıraktığı yerden devam etmek gerekirse, kaldırımların park eden taşıtlarca işgal edilmesi, yaya hakkı ve kent hakkı açısından büyük bir sorun. Kent planlamasında kaldırım genişliği belirlemekten öteye geçemeyen tasarımlar hâkim. Yaya alanlarının ve yürünebilir mekânların artırılmasına yönelik bir vizyon, imar ve ulaşım planlarında genelde yer bulmuyor. Ulaşım ana planları da ağırlıklı olarak motorlu taşıt trafiği ve toplu taşımaya odaklanıyor; yaya konusu ise genelde göz ardı ediliyor.



Son yıllarda bisikletli ulaşım planları daha fazla gündeme geliyor. Aktif hareketliliğin bir parçası olarak önemli olsa da, bazen bu planlar yaya dolaşımını olumsuz etkileyebiliyor ve çatışmalara yol açabiliyor. Kent planlarına baktığımızda yaya dostu kent vizyonu sunuluyor ama uygulamaya baktığımızda bunun pek gerçekleşmediğini görüyoruz.

Ankara örneğinde, katlı kavşaklar gibi projeler yıllar içinde sürekli kaldırımları daraltarak taşıt yollarını genişletti: Atatürk Bulvarı gibi merkezi, kentin kalbinden geçen ve anıtsal niteliğe sahip bir bulvarda bir tarafta yaya kaldırımı yok, diğer tarafta ise yok denecek kadar dar ve yanından çok hızlı trafik geçiyor. Dolayısıyla uygulamada ciddi sorunlar söz konusu.

Haluk Gerçek · Otomobiller günün yalnızca 1-1,5 saatini trafikte geçiriyor, geri kalan zamanlarında ise park hâlinde. Ancak kent merkezlerindeki değerli mekânlar, insanların kullanımına açılmak yerine otoparklara ayrılıyor. Bu, genelde otomobil kullanıcılarını üzmemek adına yol kenarı park yerlerinin artırılmasıyla destekleniyor. Hatta yerel seçimler öncesinde başkan adayları tarafından sıkça otopark kapasitesini artırma sözleri veriliyor. Çünkü otomobil kullanımı arttıkça bu ihtiyaç da büyüyor.

Pandemi döneminde Batı kentlerinde yapılan geçici bisiklet yolları pandemi sonrasında kalıcı hâle geldi, ama bizde tam tersi oldu. İstanbul'da benim oturduğum bölgede pandemi sırasında yapılan bisiklet yolu otomobil sahiplerinin ve esnafın şikayetleriyle kaldırıldı. Bu tamamen bir tercih meselesi: Önceliği kime veriyoruz? Yayalara, toplu taşımayı kullananlara, bisikletle ya da yürüyerek ulaşım sağlamayı tercih edenlere mi, yoksa araç sahiplerine mi? Türkiye'de bu tercih genelde araç sahipleri lehine oluyor.

Büyük kentlerde sürekli değiştirilen imar planları ve rant odaklı büyüme sonucu ulaşım mesafeleri artıyor, günlük hareketlilik için harcanan zaman ve enerji tüketimi de artıyor. Buna karşı Paris'te "15 Dakikalık Kent" kavramı ortaya çıktı. İnsanların ihtiyaçlarını yürüyerek ya da bisikletle karşılayabileceği, kompakt bir kentleşme modeli öneriyor. Barselona'daki süper blok uygulamaları gibi başarılı örnekler var. Ancak bu paradigma değişimi için öncelikle yöneticilerde anlayış değişikliği gerekiyor. Rant odaklı büyümeden uzaklaşıp kompakt, erişilebilir ve yaya dostu kentlere odaklanmalıyız. Bunu başarmak için otomobillere ayrılan mekanları mutlaka azaltmamız şart.

Kent planlarına tekrar dönersek, sizler de bahsettiniz, imar planlarında sadece kaldırım, belki yaya geçitlerini görüyoruz ve bunlar genelde yönetmelikler tarafından belirlenen minimum sınırlarda yapılıyor. Bunların gerçekte uygulanıp uygulanmadığı konusu da şüpheli. Uygulansa bile bir şekilde kaldırımlar ya da yaya alanları işgal altında kalabiliyor. Bu noktada planlama mevzuatına ve bu planların hazırlanma süreçlerine ulaşım ve aktif hareketlilik nasıl dâhil edilebilir? Üst ölçekli planlarda stratejik yaklaşımlardan bahsettiniz, ama uygulamaya yönelik planlarda nasıl bir yaklaşım ele alınabilir? Ya da planlarda ne gibi eksiklikler var?

Ela Babalık · İmar planlarında yayalara ayrılan kaldırımlar genelde minimum genişlikte tutuluyor, bu da yetersiz bir yaya deneyimi sunuyor. Ancak özellikle tarihi kent dokularında yaya ağırlıklı çözümleri görebiliyoruz. Haluk Hocamın bahsettiği gibi, yaya yollarını çekici hâle getirmek yalnızca planlarla değil, mekânsal kaliteyi artıracak düzenlemelerin geliştirilmesiyle mümkün. Bu nedenle mevcut Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nde yaya alanlarının stratejik bir öneme sahip olduğunu vurgulayan değişiklikler yapılması gerekiyor. Yeşil koridorlar, sahil yaya yolları gibi konular Çevre Düzeni Planı gibi üst ölçekli planlarda daha fazla yer bulmalı. Yönetmeliklerde sürdürülebilirlik kavramı vurgulanıyor, ancak Haluk Hoca'nın dediği gibi içeriği çoğu zaman yetersiz kalıyor. Yaya yollarının genişliği ve sürekliliği gibi somut konuların yönetmeliklere girmesi, plancılar ve uzmanlar için farkındalık yaratabilir. Ayrıca, ulaşım ana planlarında yaya dolaşımına ilişkin önerilerin zorunlu tutulması da önemli bir adım olur. Ulaşımda enerji verimliliği konularına odaklanan mevcut yasal düzenlemelerde yaya vurgusu yeterli değil. Dolayısıyla yasal belgelere ve yönetmeliklere yaya alanlarının planlaması, artırılması, iyileştirilmesi, yürüme aktivitesinin teşvik edilmesi gibi konuların da girmesi anlamlı olabilir.

Dünya örneklerinden bahsedecek olursak, İngiltere'de merkezi hükümetin hazırlayıp yerel yönetimlere sunduğu rehber belgeler bu konuda dikkate değer. Bu belgeler yalnızca planlama ve tasarım önerileri sunmuyor, aynı zamanda "Yaya odaklı bir planınız var mı?" gibi sorularla yerel yönetimlerin farkındalığını artırıyor. Her şeyi yasa ve yönetmelikle çözmek yerine bu tür rehberlerle merkezi bilgi birikimini yerel düzeye aktarmak mümkün. Ayrıca, toplumda yaya dostu kentler konusunda farkındalığın artırılması da kritik bir ihtiyaç.

Haluk Gerçek · Ela'nın söylediklerine ek olarak, yaya ulaşımı oranı son yıllarda birçok kentte artıyor. İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKUP) kapsamında 2024 yılında yapılan hane halkı yolculuk anketlerine göre, yolculukların yüzde 50'si yaya olarak gerçekleşiyor. 2012'de bu oran yüzde 45 civarındaydı. Ancak bu artışın nedenlerinden biri yaşanmakta olan ekonomik kriz ve artan yoksulluk. Yoksulluk arttıkça, yaya yolculuklarının oranı artar; günümüzde toplu taşımayı bile ödemekte zorlanan insanlar uzun mesafeleri yürümek zorunda kalıyor.

Şaşırtıcı bir durum bu. Örneğin, Londra'da yaya ve toplu taşımayı birleştiren yolculuklarda yüzde 70 hedefleniyor. İstanbul'da ise yalnızca yaya yolculuklarının oranına baktığımızda Londra'dan daha iyi bir tablo var gibi görünüyor. Ama burada asıl mesele yürümenin kalitesi ve güvenliği. Süreksiz kaldırımlar, otomobil ve esnaf işgalleri gibi sorunlar yayalar için hâlâ ciddi bir engel. İstanbul'da yürünebilirlik kalitesinden söz etmek mümkün değil. Ama bazı olumlu gelişmeler de yok değil. Örneğin, sürücülerin yayalara yol verme alışkanlığı yavaş yavaş gelişiyor.

Kentsel mekâna ve ulaşım sistemine ilişkin öncelikleri değiştirmek uzun bir süreç. İstanbul SKUp kapsamında başlatılan sağlıklı kentler ve trafik sakinleştirme projeleri bu açıdan umut verici. Fakat yerel yönetimlerin projelerinde doğru çabaları ve yanlış uygulamaları bir arada görebiliyoruz. Örneğin, Karaköy'deki katlı otoparkın yıkılıp meydana dönüştürülmesi olumlu bir hamleydi. Ama meydanın altına yeraltı otoparkı yapılması kararı çelişkili. Karaköy, toplu taşımayla kolayca ulaşılabilen bir yerken, buraya neden tekrar otopark yapılıyor? Galataport'un bu yeraltı otoparkı projesini üstlenmiş olması yanlış uygulamayı geçerli kılmıyor.

Adalar ilçesi ise başka bir örnek. Tarihi ve kültürel miras açısından korunması gereken ve koruma amaçlı planların yapıldığı Adalar ilçesi tamamen yaya odaklı bir yaklaşımla bir pilot proje alanı olabilecekken, Adalar'da faytonların kaldırılmasının ardından getirilen araçlar, diğer bireysel akülü araçlar, bisikletliler ve yayaların birlikte hareket ettiği kaotik bir hareketlilik yapısı oluşmuş durumda. Bu durum, yaya öncelikli bir yaklaşım eksikliğini ve vizyon sorununu yansıtıyor.

İstanbul SKUp ve çeşitli uygulamalarından bahsettiniz; SKUp, geleneksel ulaşım planlaması yaklaşımları ile kıyaslandığında insan odaklı bir bakış açısını ortaya koyuyor. Türkiye'de yeni yeni ele alınan SKUp ilk olarak İstanbul'da başladı, ardından Ankara, İzmir, Kocaeli başta olmak üzere birçok ilde çalışılmaya devam ediyor. Sizce teorik ve pratik alanda SKUp'lar ve SKUp'lara paralel gerçekleştirilen uygulamalar geleneksel yaklaşımlardan farklı olarak yaya ve bisikletli ulaşımı açısından nasıl bir alan açıyor?

Ela Babalık · Avrupa'da geliştirilen SKUp çerçevesinin Türkiye'de uygulanması bağlam açısından çok kritik. Avrupa'daki politika ve uygulamaları birebir alıp bizim kentlerimize taşımak doğru değil. Çünkü kentlerimizin nüfus yapısı, mekânsal büyümesi ve dinamikleri Avrupa'daki şehirlerden oldukça farklı. Bu yüzden SKUp'tan tüm sorunları çözmesini beklemek gerçekçi değil.

Ama SKUp'un aktif hareketliliği, yani yaya ve bisiklet ulaşımını ön plana çıkarması çok değerli. Bu planları benimseyen kentlerde belli bir farkındalık ve duyarlılık oluştuğunu düşünüyorum. SKUp ile yaya ulaşımını güvenli ve kaliteli hâle getirmek bir zorunluluğa dönüşüyor. Dolayısıyla, Türkiye'de SKUp çalışmaları farkındalığı artırdı. Özellikle veri toplama ve analiz süreçleriyle yaya ulaşımına yeni bir perspektif kazandırdı.

Ancak tekrar vurgulamak gerekirse, Avrupa kentlerinden farklı olarak bizim kentlerimiz hâlâ büyüyor ve gelişiyor. Avrupa'daki gibi oturmuş toplu taşıma sistemlerimiz yok. Bu yüzden SKUp'u mutlaka yerel dinamiklere uyarlamak gerekiyor. Yeni toplu taşıma sistemlerinin planlanmasına temel oluşturan ulaşım ana planlarıyla SKUp arasındaki ilişkiyi iyi kurmalıyız. Çünkü SKUp, toplu taşıma, otopark ve trafik düzenlemeleri gibi konuları kapsamakla beraber aktif hareketliliği önemli bir planlama bileşeni olarak ele alıyor.

Sonuç olarak, SKUp Türkiye'de olumlu etkiler yaratıyor, ama her şeyi çözmesi beklenemez. Planlamanın yerel ihtiyaçlara uygun şekilde, daha geniş bir vizyonla ele alınması şart.

Haluk Gerçek · Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının (SKUp), zamanla geleneksel ulaşım ana planlarının yerini alacağını düşünüyorum. Avrupa'da birçok kentte bu planlar yasal bir zorunluluk hâline geldi. Türkiye'de ise büyük kentlerin ulaşım ana planı hazırlaması yasal bir gereklilik, ancak bu planlar genellikle kâğıt üstünde kalıyor, uygulamalar çoğunlukla eksik.

SKUp'ların geleneksel ulaşım planlarından temel farkı, insan odaklı, kapsayıcı ve katılımcı bir yaklaşım sunması. Örneğin, İstanbul SKUp'ın mottosu "Kimseyi geride bırakma" idi. Bu, özellikle otomobili olmayanlar, yoksullar, yaşlılar, çocuklar, kadınlar, engelli bireyler gibi kırılgan grupların hareketlilik ihtiyaçlarını önceliklendirmeyi amaçlıyordu. Oysa geleneksel planlar genelde "ortalama bir kullanıcı" için yapılıyor ve bu kavram, gerçekte pek karşılık bulmuyor.

SKUp'ların diğer önemli farkı katılımcılık ve izleme süreçleri. Bizde ise katılım genelde biçimsel bir düzeyde kalıyor; çalıştaylar, anketler yapılıyor ama gerçek bir birlikte planlama süreci olmuyor. Ayrıca, planların sürekli izlenip değerlendirilmesi gereken dinamik belgeler olduğunu henüz tam anlamıyla benimseyemedik. "Plan yapıldı, bitti" anlayışından kurtulmamız gerekiyor.

Trafik odaklı bakış açısını değiştirmek de şart. Örneğin, pandemi sırasında yaşadığım bölgede yayalar için butonlu hâle getirilen sinyalize bir kavşakta, yayaların uzun süre beklemek zorunda kaldığını fark ettim. İTÜ'de doktora yapmakta olan eski bir öğrencime bu durumu belediyede ilgili birime aktarmasını rica ettim. Bir süre sonra, kavşakta bir sorun olmadığı, kavşaktaki sinyal sürelerinin araç akışını sağlamak amacıyla bir önceki kavşak ile bağlantılı olarak ayarlandığı yanıtını aldığını söyledi. Bu da gösteriyor ki hâlâ araç öncelikli bir anlayışla hareket ediyoruz. Bu süreç kolay değil, ama hem yöneticilerde hem de toplumda bu bakış açısını değiştirebilirsek önemli kazanımlar elde edebiliriz. Kapasite geliştirme, farkındalığı artırma ve insan odaklı yaklaşımlara yönelme, bu dönüşümün önemli adımları olacak.

Ela Babalık · İzleme ve değerlendirme süreçlerine Haluk Hocamın yaptığı vurguya ek olarak veri kapasitesinin artırılması da kritik bir konu. Türkiye'deki kentlerde karşılaştırılabilir, standardize edilmiş, sürekli ve periyodik olarak toplanan ve açık olarak paylaşılan güvenilir verilere ihtiyaç var. Bu konuda SKUp projelerinin kapasite geliştirme açısından olumlu bir etkisi olduğunu düşünüyorum. Özellikle aktif hareketliliğin, yani yaya ulaşımının, bu kadar gündeme gelmesiyle yerel yönetimlerde kapasite artırma gereksinimi daha görünür hâle geldi. İzmir SKUp projesinde de katılımcı planlama ve kapsayıcılık konularında önemli bir vurgu olduğunu gözlemliyorum. İzleme - değerlendirme aşamasında veri kapasitesinin artırılmasının değeri daha da iyi anlaşılacaktır.

Yaya alanlarının planlanmasında sadece miktar -şu kadar yaya yolu/alanı yaptık- değil, nitelik de çok önemli. Örneğin, İklim Değişikliğiyle Uyum Stratejisi kapsamında yaya alanlarını iklim tehlikeleri karşısında korunaklı hâle getirmek büyük bir öncelik. Sıcak hava dalgaları sırasında yürümek ya da toplu taşıma beklemek ciddi bir zorluk olabiliyor. Bu nedenle yeşil altyapılar, gölgelikli ve korunaklı yaya yolları gibi çözümler geliştirmeliyiz. Barselona'nın La Rambla Bulvarı gibi ağaçlıklı, ticari aktivitelerle entegre alanlar, yürünebilirlik açısından örnek teşkil ediyor. Ayrıca, yaya mekânlarında konuşmanın başında belirttiğim farklı modelleri denemek de çok önemli. Paylaşımlı mekânlar, taşıt ve yayanın bir arada olduğu, sınırların belirsizleştiği çözümler bu alanda dikkat çekiyor. Taktiksel kentleşme yaklaşımları, geçici bisiklet yolları gibi esnek uygulamalar da kent planlamasında yer alabilir. Yaya planlaması, küçük gibi görünen ama araştırma ve deneylerle kapasitemizi artırabileceğimiz büyük bir alan.

Son olarak okuyucularımıza da ulaşması ümidiyle, yaya ve bisikletli ulaşımın geliştirilmesinde bireysel ve kolektif çabalarda bizlere düşenler nelerdir?

Haluk Gerçek · Şu an toplum, yürünebilirlik olanakları oldukça kısıtlı olmasına rağmen yürümek zorunda olduğu için yürüyor. Oysa yaya altyapısını ve kentsel tasarımın kalitesini artırdığımızda, hem daha fazla kamusal fayda sağlanır, hem de insanlar daha keyifle yürür.

Bisiklet kullanımının neden az olduğunu da iyi anlamamız lazım. En temel sorun, bisiklet yollarının bütünleşik ve kapsayıcı bir ağ oluşturacak şekilde planlanmamış olması. Kentin ana arterlerinde yer alan bisiklet yolları çoğu zaman bir yerden bir yere gitmiyor. Ayrıca, kullanıcılar için güvenlik çok önemli. Motorlu araç sürücüleri çoğu zaman bisikletlileri fark etmiyor ya da önemsemiyor. Bu durum hem tehlikeli hem de caydırıcı. Güvenlik, entegrasyon ve kapsamlı bir bisiklet altyapısı olmadan bisiklet kullanımının artmasını beklemek zor.

Toplumda farkındalık yaratmak ve bu kültürü geliştirmek için eğitim kampanyaları düzenlemek, okullarda bisiklet ve yaya hareketliliğinin önemini anlatmak gerekiyor. Ayrıca, sokakları çocukların güvenle oynayabileceği alanlara dönüştürmek, yaya öncelikli, düşük hızlı (20 km/sa), trafiği sakinleştirilmiş alanlar yaratmak çok önemli. Çocukken sokakların oyun alanı olduğu bir nesildik; bu ortamı yeniden kurmalıyız. Toplum bu tür olumlu adımları benimsemeye hazır. Ancak mevcut engeller, toplumda bir umutsuzluk yaratıyor ve "Bu işler değişmez" düşüncesini yerleştiriyor. İşte, asıl tehlikeli olan da bu.

Ela Babalık · Bireysel olarak ne yapabiliriz sorusuna ikili bir cevabım var. İlk olarak, taleplerimizi dile getirmeliyiz. Daha fazla ve nitelikli yaya alanı talep etmek, kırık veya eksik kaldırımlar gibi sorunları yerel yönetimlere raporlamak önemli. Yani, talebin olduğunu göstermek gerekiyor.

İkinci olarak, örgütlü hareket etmek şart. Yaya hakları üzerine çalışan dernekler, "Ayda Bir Gün Sokak Bizim" veya "Kaldırım Nerede?" gibi kampanyalar güzel örnekler. İnsanlar kaldırımlardaki eksiklikleri fotoğraflayıp paylaşarak farkındalık yaratabiliyor.

Akıllı şehir uygulamaları da burada devreye girebilir. Bu tür uygulamalar sadece yerel yönetimlerin kontrolünde olmamalı; kentlilerin katılımını ve geri bildirimini sağlayacak şekilde tasarlanmalı. Örneğin, bir sorun fark ettiğinizde telefonunuzdan doğrudan sisteme bildirim yapabilmek çok anlamlı olur.

Sonuçta, bireysel çabalar elbette önemli ama yaya örgütleri ve kampanyalarla birlikte hareket etmek farkındalık yaratmak için daha etkili. Yaya alanlarının önemini vurgulamak, sürücülere yayaların kırılganlığını ve yaya hakkının bir kentli hakkı olduğunu hatırlatmak da bu çabanın bir parçası.

Haluk Gerçek · Ela'nın altını çizdiği örgütlenme meselesi gerçekten çok önemli. Tüm bu planlar – imar planları, ulaşım planları, SKUp'lar, yeşil şehir eylem planları – üst ölçekte hazırlanıyor ve bu planların yapılması elbette gerekli. Ancak hareketlilik ihtiyaçlarına ilişkin şikayetler genellikle alt ölçekte, mahalle ve sokak düzeyinde ortaya çıkıyor. Bu ölçekte, o bölgede yaşayan bireylerin, ailelerin ve mahalle topluluklarının örgütlü bir yapı içerisinde taleplerini dile getirmesi ve çözüm için çaba göstermesi gerekiyor.

Yerel yönetimlerin günlük rutin işlerinde, eğer bu talepler örgütlü ve güçlü bir şekilde yöneticilere aktarılmazsa, alt ölçekteki sorunlar genellikle göz ardı ediliyor. Yani, yukarıdan aşağıya makro planlama yapılırken, aşağıdan yukarıya doğru bir katılım mekanizmasının devreye girmesi şart. Mahalle sakinleri, kendi bölgelerindeki sorunları daha iyi yaşam koşulları ve yaya odaklı tasarımlar için dile getirmeli. Bu yalnızca bir uzman görüşü değil, bir vatandaş olarak benim de gördüğüm bir gerçek.

Örneğin, Kadıköy'de Kuşdili Çayırı'ndaki otoparkın kaldırılıp alanın yeniden "çayır" olarak düzenlenmesi için Kadıköy'deki bazı sivil inisiyatifler harekete geçti. İBB'nin ilgili birimleri ile yapılan toplantılar sonucunda bu yönde bir karar verildi. Proje henüz tamamlanmadı, alanda arkeolojik incelemeler devam ediyor. Bu tür çabalar örgütlü bir biçimde yürütüldüğünde daha etkili oluyor.

Belediyeye bireysel olarak yapılan şikayetler ve talepler, ne yazık ki çoğu zaman yeterince karşılık bulmuyor. Özellikle toplu taşımaya erişim sorunlarında bu çok net görülüyor. Metro ve metrobüs duraklarında hâlâ asansör ve yürüyen merdiven eksiklikleri var. Engelli bireyler, yaşlılar, çocuklu aileler bu noktalarda ciddi zorluklar yaşıyor. Yayaların toplu taşımaya engelsiz erişimi çok önemli. İstanbul'da toplu taşımayı kullananlar bu erişim engellerini aşmak için büyük çaba göstermek zorundalar.

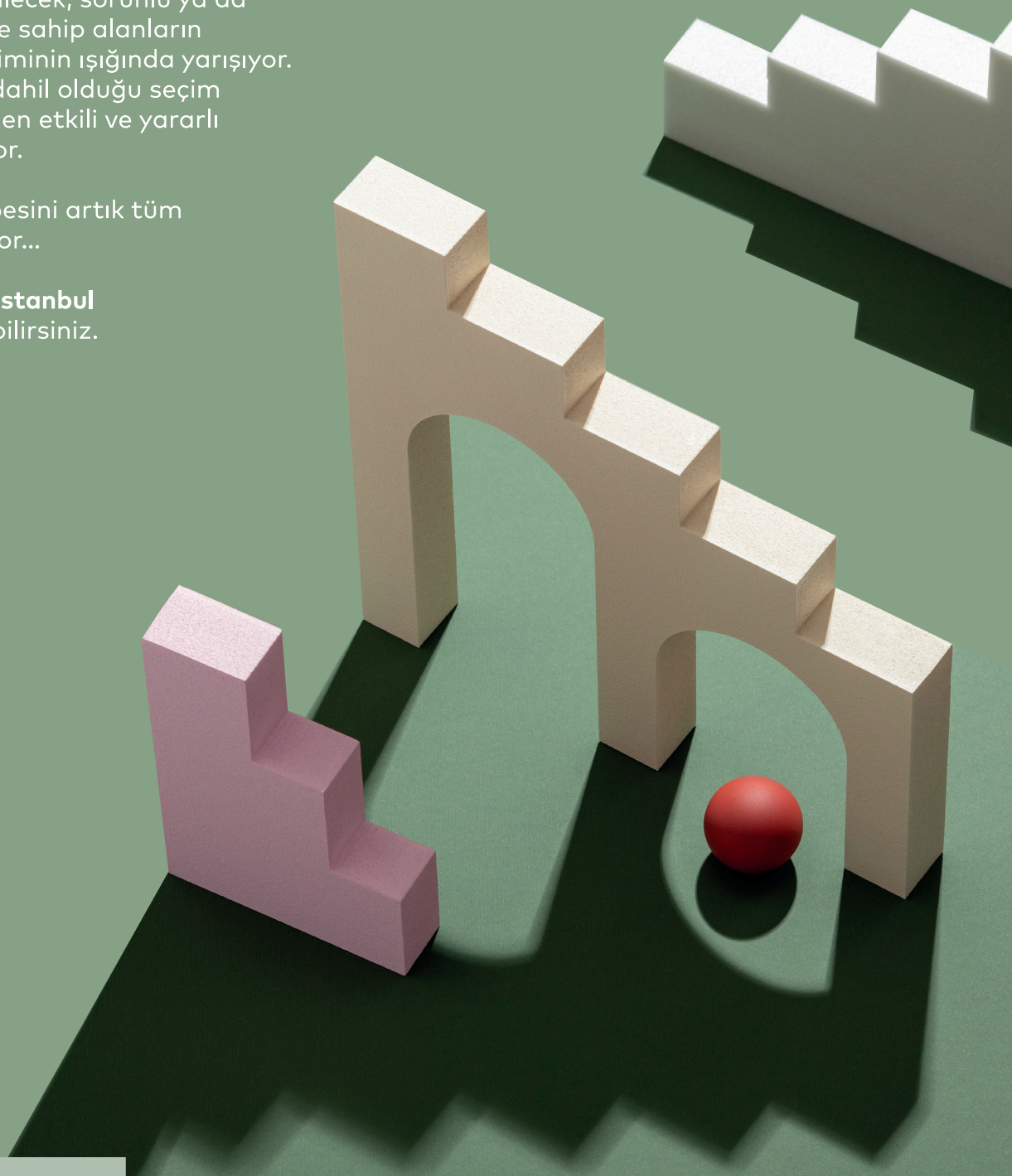
Umuyorum ki, örgütlü bir yönetişim anlayışıyla bu sorunlar çözüme ulaşır. Daha kapsayıcı ve insan odaklı bir kent için hep birlikte hareket etmemiz gerekiyor.

İPA KENTSEL TASARIM Yarışmaları

Kente değer katabilecek, sorunlu ya da farklı potansiyellere sahip alanların projeleri İPA deneyiminin ışığında yarışıyor. Vatandaşların da dahil olduğu seçim sürecinde kent için en etkili ve yararlı proje ödüllendiriliyor.

İPA yarışma tecrübesini artık tüm Türkiye ile paylaşıyor...

Detaylı bilgiye **ipa.istanbul** adresinden ulaşılabilirsiniz.



İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İPA İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul

ipa.istanbulplanlamaajansi

İstanbul'da Yaya Ulaşımı

Savunmasız yol kullanıcıları için trafik güvenliğinin zayıf olduğu yerlerde, yeterince temsil edilemeyenlerin ihtiyaçlarına yönelik çözümler üretilmesi temel ilkesinden hareketle oluşturulan yaya ulaşımı eylem planları, temel olarak kentlerdeki yürünebilirliği artırmayı hedefler. Yürünebilir bir kent, çevresel etkileri ile kentsel sürdürülebilirliğe katkıda bulunurken; toplumsal ve rekreatif değeriyle kentteki adalete hizmet eder.

Hale Erez Külekçi *

* Dr., İBB Ulaşım Dairesi Başkanlığı Yaya Erişimi Şefi



Kentsel ulaşım planlamasının tarihsel gelişimine bakıldığında; ulaşım konusu bütüncül olarak değil dönemin taleplerini karşılamaya yönelik arz üretimiyle biçimlendirildiğinden; bu yaklaşımın mekânsal, ekonomik, sosyal ve çevresel etkileri de olumsuz olmuştur. Bu olumsuz etkilerin giderilmesi bakımından trafik kazalarının azaltılması, çevre kirliliğinin önlenmesi, herkes için erişilebilir ulaşım seçeneklerinin üretilmesi, ulaşım maliyetlerinin azaltılması, kamu kaynaklarının verimliliğinin artırılması hedefleriyle uyumlu olarak ulaşım sorunlarının çözümü için sürdürülebilir ulaşım politikaları önem kazanır. Sürdürülebilir ulaşımın temelindeyse yürünebilirlik politikaları yer alır; yürünebilir ortamların konfor ve güvenlik şartları, yaya yolculuklarının ve ulaşım türleri arasındaki aktarmalı yolculukların tercih edilmesinde en etkin uygulama araçlarından biri sayılır.

Kentsel Ulaşım Planlamasında Yürünebilirlik

Yürünebilirlik, bir alanın ne derece yürümeye uygun olduğu - bir başka deyişle yürünebilirlik performansının ölçüsü olarak tanımlanır. Bu ölçünün birimleriyse; alanda yayalara sunulan hizmetlerin kalitesi, motorlu taşıt yollarının koşulları ve yaya mekânlarıyla olan ilişkisi, arazi kullanım türleri, güvenlik ve konfor anlamında yeterli bir yürüyüş çevresi sunup sunmaması gibi koşullarla ifade edilir.

Yürüme, başta motorlu taşıtlar olmak üzere diğer ulaşım türlerini kullanırken mümkün olmayan bir şekilde yerel çevreyi deneyimleme ve daha geniş toplum kesimleriyle etkileşim kurma imkânı sunar.

Yürünebilirlik; trafik tıkanıklığını azaltan çevre dostu/yeşil bir ulaşım türü olma niteliği ve enerji tüketiminin, hava ve gürültü kirliliğinin azalmasını sağlayan çevresel etkileriyle sürdürülebilir kentlerin de temelini oluşturur. Yürümek, toplumsal ve rekreaktif değerinin yanı sıra toplumun tümüne açık olmasından ötürü sınıfsal ayrışma yaratmayan, adil bir ulaşım türüdür. Bununla birlikte yürümek, başta motorlu taşıtlar olmak üzere diğer ulaşım türlerini kullanırken mümkün olmayan bir şekilde yerel çevreyi deneyimleme ve daha geniş toplum kesimleriyle etkileşim kurma imkânı sunar. Yerel çevrenin ve kentsel gelişimin bir parçası olarak yürüme, kamusal alanın hem bir göstergesi hem de iyileştirme aracıdır.

İstanbul'u insan odaklı bir ulaşım planlaması ile buluşturmak için "Yürünebilir İstanbul" vizyonundan yola çıkılarak yayaların daha güvenli ve rahat hareketini sağlamak amacıyla 2020'de İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Ulaşım Daire Başkanlığı'na bağlı Yaya Erişimi Şefliği kuruldu ve bu doğrultuda çalışmalar başlatıldı. Bu şeflik, C40 Cities ve C40 Walking & Cyling Network üyelikleri gibi uluslararası iş birlikleriyle İstanbul'da toplu taşıma, yürüme ve bisiklet gibi sürdürülebilir ulaşım türlerini destekleyen projeler geliştiriyor.

İBB 2020-2024 Stratejik Planı'nda öngörülen "Sürdürülebilir Hareketlilik Kapsamında Kentsel Ulaşımı Geliştirmek" amacı altında "Ulaşılabilir İstanbul" teması yer alıyor. "Sürdürülebilir Hareketlilik Kapsamında Kentsel Ulaşımı Geliştirmek" amacıyla uyumlu insan odaklı bir ulaşım vizyonu doğrultusunda, İstanbul'un çeşitli yerlerinde yayalaştırma, yaya alanlarının erişilebilirlik, konfor ve güvenlik şartlarının iyileştirilmesi ile ilgili çalışmalar devam ediyor. Sürdürülebilir hareketlilik kapsamında bisikletli ulaşımın ve yaya ulaşımının toplu taşımayla entegre edilmesi yönünde planlamalar yapılıyor. Kısa mesafeli yolculuklarda ve aktarmalarda, yayaların dinlenme, kısa süreli sosyalleşme ve bu süre içinde temel ihtiyaçlarını gidermelerine yönelik konforlu kamusal alanlar, erişilebilirlik standartlarına uygun tasarımlar ve uygulamalar geliştiriliyor. Bu çalışmalarda ulusal ve uluslararası düzeyde çeşitli paydaşlarla ortak fon ve hibe programlarından destekler alınıyor ve aynı zamanda özel günlerde etkinlikler düzenleniyor.

Amaç İstanbulluların, kentin sokaklarında yürümelerini teşvik etmek için gerekli fiziki ve sosyal altyapıyı oluşturmak, güvenli ve konforlu yaya erişimini sağlamak ve dolayısıyla bireylerin kent ile bağlarının kuvvetlenmesini sağlamak, konforlu yaya erişimiyle özel araç kullanımını azaltmak ve daha az araç kullanımı ile hem şehir mekânını daha verimli kullanabilmek hem de karbon salımını düşürerek İstanbul'u çevreye daha duyarlı bir kent hâline getirmek.

İstanbul'da Bir İlk: Yaya Durağı

Yaya Erişimi Şefliği'nin kuruluş tarihi ile başvuru süreci örtüşen ilk fon projesi 2020'de başlayan parklet projesidir. Literatürde ve yurt dışındaki şehir uygulamalarında parklet adıyla bilinmesine karşın ülkemizdeki ilk uygulama olması nedeniyle ulusal literatüre ve teknik terimler sözlüğüne "yaya durağı" olarak geçmiştir. Bu kapsamda Yaya Durağı-Parklet Projesi, Sağlıklı Şehirler Ortaklığı'nın (PHC) desteği, İBB ve WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler iş birliğiyle kent içi ulaşımda yol güvenliğini sağlamak, motorlu taşıtlar yerine aktif ulaşımı teşvik etmek üzere geliştirilmiştir. Bu projeyle trafiği sakinleştirerek yol güvenliğini sağlamak, seçilen taşıt park yerlerini halka açık alanlara dönüştürerek yürümeyi teşvik etmek, yayalara konforla kullanabilecekleri kamusal alanlar sağlamak ve topluluk duygusunu güçlendirmek amaçlanmaktadır. İstanbul'un ilk yaya durağı 2022 yılının Haziran ayında Şişli, Halaskargazi Caddesi'nde hizmete açılmıştır (Resim 1).



Resim 1 Şişli Halaskargazi Caddesi Yaya Durağı



Resim 2 Şişli İlçesi Yıldız Posta Caddesi Yaya Durağı

İkinci yaya durağıysa Mayıs 2023'te belediye öz kaynağıyla Şişli'de Yıldız Posta Caddesi üzerinde hizmete açıldı (Resim 2). İstanbul genelinde yaya duraklarının yaygınlaştırılması çalışmalarına ve çalışmalarla ilgili taleplerin toplanılmasına hâlen devam ediliyor.[1] Toplanan talepler, yol üstü parklanma, yaya yoğunluğu, trafik güvenliği, ulaşım entegrasyonu ve arazi kullanımı türü göstergeleri açısından değerlendiriliyor ve yeni yaya durakları bu perspektifle belirleniyor.

Türkiye'de Bir İlk: Yaya Ulaşımı Ana Planı

Aralık 2020'de başlayan İstanbul Yaya Ulaşımı Ana Planı (YUAP) çalışması, sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlamasında motorsuz ulaşım türlerinin kullanımının artırılmasına yönelik iyileştirmelere odaklanıyor. Çalışma yaya ulaşımıyla yürünebilirlik sorununun tüm yönleriyle tespiti, arazi kullanım ve ulaşım planları ile uyumlu, etkin, sürdürülebilir stratejilerin belirlenmesi, model ağ analizinin hazırlanarak uygulamaya esas teşkil edecek fikir projelerinin ve rehberlik sağlayacak tasarım-standart kılavuzunun hazırlanmasını kapsıyor.

Çalışmanın temel amacı, İstanbulluların, kentin sokaklarında yürümelerini teşvik etmek için gerekli fiziki ve sosyal altyapıyı oluşturmak, güvenli ve konforlu yaya erişimini sağlamak ve dolayısıyla bireylerin kent ile bağlarının kuvvetlenmesini sağlamak, konforlu yaya erişimiyle özel araç kullanımını azaltmak ve daha az araç kullanımı ile hem şehir mekânını daha verimli kullanabilmek hem de karbon salımını düşürerek İstanbul'u çevreye daha duyarlı bir kent hâline getirmek.

Sosyoekonomik, demografik, mekânsal ve toplu ulaşıma ilişkin verileri kullanarak, yayaların sorun yaşadığı alanların belirlenmesini sağlamak ve politika önlemleriyle ilişkilendirilecek öncelikli müdahale alanlarını belirlemek amacıyla İstanbul Yaya Ulaşımı Analiz Modeli oluşturuldu. Bu çerçevede İstanbul coğrafyası, yürüme mesafeleri göz önünde bulundurularak 250 metre yarıçaplı eşdeğer altıgenlere ayrıldı; analiz modeli yapısını oluşturacak ana ve alt değişkenler belirlendi. Yaya yoğunluğu, yaya

konforu vb. belirleyebilecek veriler toplandı; veri madenciliği uygulamaları ile bu veriler işlenerek; ana değişken ve alt değişkenler standart skorlara dönüştürüldü (Resim 3). Analitik hiyerarşi yöntemi (AHP) kullanılarak ana değişken ve alt değişkenler, önemlerine göre ağırlıklandırıldı.

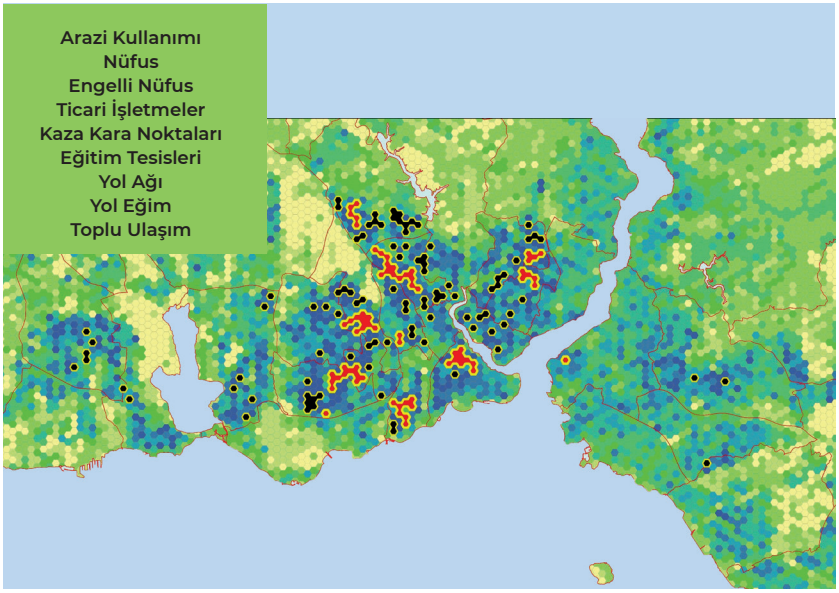
Yaya ulaşımının artması, davranış değişikliğiyle bağlantılı. Dolayısıyla davranış değişikliğinin toplumsal etkiye dönüşebilmesi için değişime çocuklardan başlamak önemli. Bu doğrultuda Güvenli Okul Projeleri, yürümenin bir davranış biçimi hâline gelebilmesi için çok önemli bir adım.

Çalışmanın vizyonu, 2040 yılı hedef alınarak "birlikte, adil, engelsiz ve güvenle daha fazla yürüyen İstanbul" olarak belirlendi. Çalışmada 4 temel amaç, 6 politika önlemi ve 20 proje belirlenmiş olup detayları Tablo 1'de yer alıyor.

Bu çalışmada tanımlanan vizyon ve stratejilerle uyumlu olarak tasarlanan projeler ve bu projelerin takvimlendirilmesi ile "Yaya Ulaşım Eylem Planı" oluşturulmuştur. YUAP eylem planları, İstanbul genelinde yaya ulaşımını etkin hâle getirmek için oldukça önemli bir yere sahip.

Güvenli Okul Bölgeleri Projesi

Yaya ulaşımının artması, davranış değişikliğiyle doğrudan bağlantılı bir mesele. Davranış değişikliğinin toplumsal etkiye dönüşebilmesi için de değişime çocuklardan başlamak önem taşıyor. Bu doğrultuda Güvenli Okul Projeleri de yürümenin bir davranış biçimi hâline gelebilmesi için çok önemli bir adım. Kentsel ölçekte yaya öncelikli erişim ağı oluşturmak amacıyla belirlenen mekânsal müdahaleler kapsamında Güvenli Okul Bölgeleri Projesi geliştirildi ve öncelikli olarak projenin uygulanması için planlama yapıldı (Tablo 1).



Resim 3 Analiz Modeli, Alt Değişkenler ve Öncelikli Müdahale Alanları

Amaçlar		Politika Önlemleri		Projeler	
A01	Sokağı Birlikte, Engelsiz, Adil ve Güvenle Kullanmak	PÖ01	Bütüncül Sokaklar (Complete Streets) Yaklaşımı	P01	Yaya Dostu Sokaklar Projesi
				P02	Kaldırım Denetimi Projesi
				P03	Güvenli Okul Bölgeleri Projesi
				P04	Çocuk Dostu Sokaklar Projesi
				P05	Kaza Kara Noktaları ve Kavşak İyileştirme Projesi
				P06	Sakin Mahalleler Projesi
A02	Yürümeyi Bir Ulaşım Türü Olarak Tanımlamak	PÖ02	Kent İçi Ulaşımda Yaya Yolculukları	P07	Kentsel Ölçekte Yaya Öncelikli Erişim Ağı Projesi
				P08	Toplu Taşıma İstasyonlarına Yaya Erişiminin İyileştirilmesi Projesi
				P09	Mobil Yaya Uygulaması Projesi
A03	Yürümeyi Teşvik Etmek	PÖ03	Davranış Değişikliği Kampanyaları	P10	"Haklarımızın Farkındayız" Kampanyası
				P11	"Sağlık İçin Yürüyoruz" Kampanyası
				P12	"Yürüyoruz, Tasarruf Ediyoruz" Kampanyası
				P13	"Etkinliklere Yürüyerek Gidiyorum" Kampanyası
		PÖ04	Yaya Etkinlikleri	P14	Etkinlik Takvimi Projesi
A04	Yürümeyi Yönetmek	PÖ05	Yaya Ulaşımın Ölçülebilirliği	P15	Yaya Alanları Envanteri Oluşturulması Projesi
				P16	Yaya Hareketlerinin Ölçülmesi Projesi
				P17	Yürünebilirlik Endeksi Projesi
		PÖ06	Planlama Süreçlerinde Koordinasyon	P18	Kurum içi Paylaşım Sistemi Oluşturulması Projesi
				P19	Kurum içi ve Kurumlar arası Bilgi ve Deneyim Paylaşımı Etkinlikleri
				P20	İzleme - Değerlendirme Komisyonu Projesi

Tablo 1 Amaçlara ve Politika Önlemlerine Göre Projeler



Resim 4 Büyükçekmece Akçansa Mehmet Akif Ersoy İlkokulul Çevresi Prova Uygulama Öncesi ve Sonrası

Bu projeyle, bir ya da birden fazla okulun (ilkokul, ortaokul ve lise) bulunduğu alanlarda yapılacak fiziki müdahaleler ve trafik uygulamalarıyla okul çevrelerinin öğrenciler, veliler ve öğretmenler için güvenli hâle getirilmesi hedefleniyor.

İBB, bu vizyondan hareketle okula güvenli yaya erişimi konusunda birçok pilot uygulamayı hayata geçirdi. Bunlardan biri, öncesinde prova uygulaması yapılarak hayata geçirilen Büyükçekmece Akçansa Mehmet Akif Ersoy İlkokulu Güvenli Okul Projesi. Bu projeye, Marmara Belediyeler Birliği'nin çağrısıyla başvuruldu ve süreç, Global Designing Cities Initiative (GDCI) ve Superpool işbirliği ile sokak dönüştürme projesi kapsamında ilerledi. 2023 Avrupa Hareketlilik Haftası'nda projenin uygulama projesinin açılışı gerçekleştirildi; 2024 yılı Avrupa Hareketlilik Haftası'ndaysa kalıcı uygulama tamamlandı.

Proje kapsamında; ağır vasıtaların okul bölgesine girişi engellendi ve gerekli uyarı panoları konuldu, kaldırımlar ve dönüş kurplar yaya güvenliği doğrultusunda genişletildi, okul bölgesinde farkındalığın artırılmasıyla bu bölgede araçların kontrollü olarak sokaklara giriş yapılması sağlandı ve yaya alanlarının artırılmasıyla güvenli yaya ve okul bölgesi oluşturuldu.

Buradaki proje alanı, Büyükçekmece'de Eğitim Sokak'taki Akçansa Mehmet Akif Ersoy İlköğretim Okulu ve çevresini kapsıyor. Bölgenin ana caddelerle bağlantısı düşünülerek öncelikli olarak yaya güvenliği sorununun çözülmesi ve dezavantajlı grup olarak tanımlanan ilköğretim öğrencilerinin okula yürüyerek ulaşması hedefleniyor. Projenin prova uygulaması öncesinde; muhtar, öğretmenler, veliler ve esnaftan oluşan bir gruba yönelik 50 adet anket yapıldı. Anket sonuçları bölgede, okulun önünden geçen ağır tonajlı araçlara çözüm bulunması, yaya yollarının tasarlanması, okul çevresine oturma elemanlarının konulması gibi beklentilerin olduğunu gösterdi.



Resim 5 Büyükçekmece Akçansa Mehmet Akif Ersoy İlkokulu Çevresi Kalıcı Uygulama Öncesi ve Sonrası

Tüm bu değerlendirmeler ve yerinde yapılan etütler sonucunda teknik ekip tarafından güvenli okul projesinin prova uygulaması hazırlandı. Prova uygulamasıyla 320 m^2 alan paylaşımlı sokak, kaldırım harici 120 m^2 alan ise yaya alanı olarak bölgeye kazandırıldı. (Resim 4).

Prova uygulamasının açılışının ardından, 2024 Mayıs – Haziran aylarında kalıcı uygulamaya yönelik ikinci anket çalışması yapıldı. Okul idaresine teslim edilen anket formları doğrultusunda velilerden ve öğretmenlerden geri bildirimler alındı; burada ortaya çıkan olumlu sonuçlar doğrultusunda kalıcı uygulama kararı verildi. Kalıcı uygulama kapsamında, Eğitim Sokak ve Havuzaltı Sokak'ın kesiştiği alanda yükseltilmiş kavşakla geçici kaldırım alanları kalıcı olarak uygulandı. Bu alanlarda oturma elemanları yerleştirildi ve bitkilendirme çalışmaları yapıldı (Resim 5).

Son Söz Olarak;

Üst ölçekli planlarda ve politika belgelerinde, savunmasız yol kullanıcıları için trafik güvenliğinin zayıf olduğu yerlerde, kamusal meydanlar ve yaya altyapısı için yeni tasarımlar geliştirilmesi, yeterince temsil edilemeyenlerin (engelli, yaşlı, kadın, çocuk) ihtiyaçlarına yönelik çözümler üretilmesi, temel ilkelerden biridir. Bu kapsamda kurulmuş olan İBB Yaya Erişimi Şefliği'nin karşılamayı önüne koyduğu, yaya odaklı ulaşım türünü önemseyen, arazi kullanımında yürüme mesafesinde erişilebilirliği artıran, yürünebilirliğin konfor ve güvenlik şartlarını iyileştiren eylem planlarına ve uygulamalara ihtiyaç, artarak devam etmektedir.

Notlar

1 Talepler www.yayaduragi.ibb.istanbul adresi üzerinden toplanmaktadır.

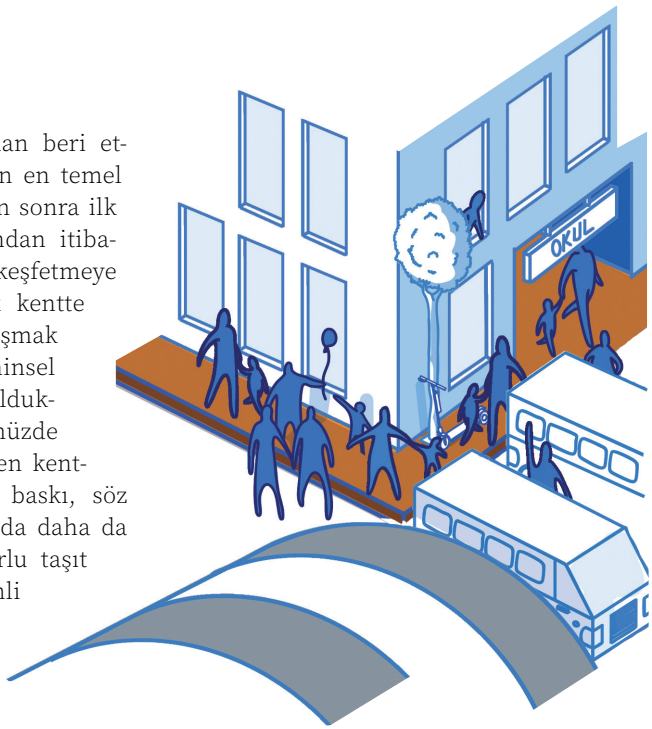
İstanbul'da Çocuk Olarak Yürümek

Motorlu Araçların Baskısına Karşı Araçsız Bir Kent Hayali

Yürümenin çocukların zihinsel, duygusal, bedensel ve sosyal gelişiminde olumlu birçok etkisi var. Ancak artan düzeyde araç odaklı hâle gelen kentlerde, çocuklar ev, okul ve diğer yerler arasındaki yolculuklarında güvenli ve özgür biçimde yürüyemiyor. Yürümek ve bisiklet gibi aktif ulaşım türlerinin yaygın olduğu Büyükada'da, çocuklar hareket serbestliğine sahip ve bu sayede doğayla, mekânla, birbiriyle sıkı bağlar kurabildikleri bir yaşam deneyimi kazanıyor.

Bahar Aksel˙ - Arzu Erturan¨

˙Doç. Dr., Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
¨ Dr. Öğr. Üyesi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü



Yürümek çocukluğumuzdan beri etrafı keşfetmemizi sağlayan en temel hareket biçimi. Doğduktan sonra ilk adımlarımızı attığımız andan itibaren dünyayı adımlayarak keşfetmeye başlıyoruz. Çocuk olarak kentte yürümek, koşmak, dolaşmak hem fiziksel hem de zihinsel sağlık ve gelişim için oldukça önemli. Fakat günümüzde motorlu taşıt odaklı gelişen kentlerdeki trafiğin yarattığı baskı, söz konusu çocuklar olduğunda daha da önem kazanmakta. Motorlu taşıt baskısı, çocukların güvenli ve özgür hareket etmelerini engellemenin yanı sıra çocukların kentle kurdukları ilişkiyi de zayıflatmakta. Bu nedenle çocukların güvenle yürüyebilecekleri, oyun oynayabilecekleri ve kenti özgürce deneyimleyebilecekleri alanlar her geçen gün azalıyor. Oysa çocukların güvenli ve özgürce hareket edebilecekleri yerleşimler yaratmak, geleceğin yetişkin kent sakinleri olacak çocuklar için önem taşıyor.

Çalışmalar, artan motorlu taşıt trafiğinin çocukların parklara ve oyun alanlarına erişimlerini düşürerek fiziksel aktivite ve oyunlarını azalttığını[1], serbest hareketliliklerini kısıtladığını[2] ve mekân algısını zayıflattığını[3] gösteriyor. Çocukların yürüme ve bisiklete binme gibi aktif hareket olanakları azaldıkça serbest hareket kabiliyetleri de azalıyor ve bu durum hem fiziksel hem zihinsel hem de sosyal gelişimlerini olumsuz etkiliyor.[4] Araştırmalar, ebeveynlerin de trafik güvenliği konusundaki endişeleri nedeniyle çocuklarının bağımsız hareketliliğini kısıtladığını gösteriyor.[5] Bunun sonucunda ev-okul yolculukları gibi rotalarda yürümek yerine ebeveynler ve çocuklar motorlu taşıtları tercih ediyor veya çocuklara yetişkinlerin eşlik ettiği yaygın bir şekilde görülüyor.[6]

Çocuk Dostu Kent ve Çocukların Bağımsız Hareketliliği

UNICEF tarafından 1989'de ilan edilen Çocuk Hakları Sözleşmesi'ne dayanan Çocuk Dostu Şehirler kavramı, "çocukların kendilerini güvende hissettikleri, seslerini duyurabildikleri ve sosyal hizmetlerden yararlanabildikleri şehirler ve topluluklar" olarak tanımlanmakta.[7] Çocukların bağımsız olarak hareket edebilmesi ve hareket özgürlüğü, Çocuk Dostu Şehirler yaklaşımı tarafından altı çizilen önemli konuların başında geliyor. Bu tanımlamadan yola çıkarak; çocukların kendilerini güvende hissettikleri, trafik kaynaklı tehlikelerin ve baskının olmadığı, çocukların sokaklarda güvenle ve tek başlarına hareket edebildikleri kentsel ortamlar yaratmanın temel hedeflerden biri olduğunu söyleyebiliriz.[8] Chawla'nın da belirttiği gibi, sürdürülebilir ve aktif ulaşım türleri olan yürüme ve bisiklete binme aynı zamanda en temel çocuk dostu ve bağımsız hareketlilik biçimleridir.[9] Çocukların günlük yaşamlarında aktif ve bağımsız hareketliliğinin desteklenmesi için kentlerin araçsızlaştırılması, trafiğin azaltılması ve yavaşlatılması, sürdürülebilir ve aktif ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması önemli adımlardır.[10] Fakat bu özelliklere sahip kentlerin az sayıda olduğu göz önüne alındığında çocuk dostu ve bağımsız hareketliliği destekleyen çevreler yaratmanın önemli olduğunu söylemek mümkün hâle geliyor.

Çocukların günlük yaşamlarında aktif ve bağımsız hareketliliğinin desteklenmesi için kentlerin araçsızlaştırılması, trafiğin azaltılması ve yavaşlatılması, sürdürülebilir ve aktif ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması önemli adımlardır.

Çocukların bağımsız hareketliliği, çocukların yaşadıkları çevrede herhangi bir yetişkin tarafından eşlik edilmeden veya gözlemlenmeden özgürce, kendi başlarına hareket edebilmeleri, oynayabilmeleri, akranları veya arkadaşlarıyla faaliyetlerde bulunmaları anlamına geliyor.[11] Bağımsız hareketlilik şüphesiz çevresel fırsatların varlığına ve bu fırsatlara bağımsız olarak erişebilme becerilerine göre şekilleniyor.[12] Araştırmalar, araç odaklı gelişen şehirlerin çocukların bağımsız hareket becerilerini ön planda tutmadığını, dolayısı ile çocukların bağımsız hareketliliğinin tüm dünyada azaldığını gösteriyor.[13]

Motorlu Araçların Baskın Olduğu İstanbul'da Çocuk Olarak Yürümek

Avrupa'nın en kalabalık metropollerinden biri olan İstanbul'un, barındırdığı 16 milyondan fazla nüfusu ve gün geçtikçe genişleyen yerleşik alanı nedeniyle yolculuk mesafelerinin ve sürelerinin uzun olduğu düşünülünce bu ölçekteki bir kentin çocuk dostu olması imkansız gibi görünebilir.[14] Gerçekten de çocuk olarak İstanbul metropol alanını deneyimlemenin motorlu araç bağımlı kentsel hareketlilik, bilişsel haritalamayı zorlaştıran büyük ölçekli fiziksel çevrede yaşama, yeşil alan, eğitim ve sağlık gibi olanaklara erişimin yetersizliği gibi zorlukları bulunmakta. Ebeveynler ve bakım verenlerin en çok endişelendikleri sorunlar arasında emniyet ve trafik güvenliği geliyor. Özellikle çocukların kentte yürümeleri söz konusu olduğunda bu endişe oldukça kısıtlayıcı olabiliyor.

İstanbul metropolünde her gün ortalama 30,3 milyon günlük yolculuk gerçekleşiyor.[15] Bu yolculukların %31,6'sı otomobil ve servis; %27,9'u toplu taşıma ve %40,5'i yaya olarak gerçekleştirilmekte.[16] Yaya yolculuklarının oranı yüksek görünmekle birlikte İstanbul'da araç sahipliği oranı ve trafikteki özel araç sayısı gün geçtikçe arttığından trafikte araçların baskın olduğu bir kent yaşamı ortaya çıkıyor. Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) verilerine göre Türkiye'de en çok aracın bulunduğu il olan İstanbul'da toplam 5.296.301 motorlu taşıt bulunmakta, bunun 3.530.325'ini özel araçlar oluşturmaktadır.[17] İstanbul'da 1.000 kişi başına düşen otomobil sayısı 191 iken Türkiye ortalamasının 151 olduğu görülüyor.[18] Rakamların da gösterdiği gibi motorlu araçların egemen olduğu bir ulaşım sistemine ve sokaklara sahip olan İstanbul hem çocuklar hem de aileler için araç bağımlı bir yaşam sunmakta.

Çocukların kentte yaptığı temel yolculukların başında evle okul arasındaki yolculukları gelmekte. Fakat İstanbul'un araç odaklı bir kent hâline gelmesi çocukların okul-ev yolculuklarında yürüme oranının da düşmesine sebep oluyor. İlkokulda okula yürüyerek gittiğini hatırlayan pek çok yetişkin İstanbullunun aksine günümüzde çocuklar, ev-okul mesafeleri yakın olsa da emniyet ve trafik güvenliği gibi endişeler nedeniyle okula servisle veya ebeveynlerinin araçlarıyla gitmekte.

İlkokulda okula yürüyerek gittiğini hatırlayan pek çok yetişkin İstanbullunun aksine günümüzde çocuklar, ev-okul mesafeleri yakın olsa da emniyet ve trafik güvenliği gibi endişeler nedeniyle okula servisle veya ebeveynlerinin araçlarıyla gitmekte.

Halbuki çocukların okullarına yürüyerek güvenli ve bağımsız bir şekilde gidebilmeleri çocukların arkadaşlarıyla birlikte yürüyerek sosyalleşmelerini, kendine güvene dayalı kişisel gelişimlerini ve her gün yürüyüş yapmalarını sağlaması nedeniyle fiziksel gelişimlerini destekleyen önemli bir hareketlilik biçimi. Son zamanlarda bu soruna çözüm üretmek amacıyla çocuklar için "güvenli okul rotaları" oluşturulduğu, çocukların birlikte veya bir yetişkin eşliğinde okula yürüdükleri "yaya okul otobüsü/servisi" gibi uygulamaların yaygınlaşmaya başladığı görülüyor. Olumsuzluklara karşın İstanbul'da çocuk olarak yürümek aynı zamanda bir oyuna dönüşme potansiyeline de sahip. Çocuklar kaldırımın kenarında veya yüksek bir kotta yürümek, yürürken sürprizli öğelerle karşılaşmak, sokaktaki hayvanlarla iletişime geçmek, bitkileri keşfetmek, yetişkinler için artık sıradanlaşan detaylara dikkat etmek gibi oldukça değerli deneyimler edinebiliyor. Çocuklar için oyunlu ve zengin bir deneyim sunma potansiyeli olan yürümek, araç baskısı ortadan kalktığındaysa daha da değişmekte ve zenginleşmekte. Peki İstanbul'da çocuklar için motorlu araç baskısının olmadığı bir yaşam hayal mi?

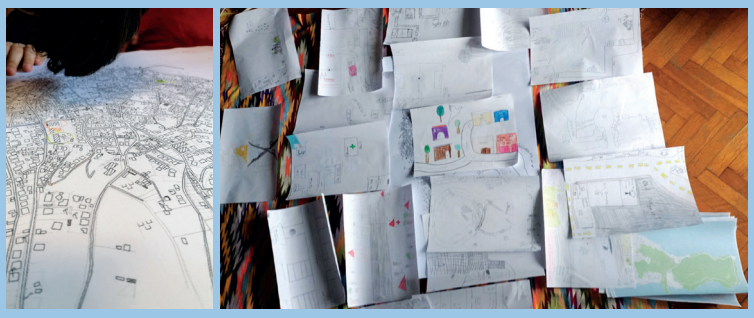
Motorlu Araç Baskısı Olmayan Bir Yerleşimde Yürümek: Büyükada'da Çocuk Olmak

İstanbul'un 1980'lerden itibaren artarak devam eden motorlu taşıt odaklı gelişiminin aksine, Adalar Türkiye'de tek motorlu araçsız bölge olarak kalabilmiş bir yerleşim. Kış nüfusu diğer 3 adaya göre daha yüksek olan ve eğitim, sağlık, kültür açısından farklı düzeylerde işlevsel çeşitlilik sunan Büyükada özel motorlu araç sahipliğinin bulunmadığı, ulaşımın yaya, bisiklet, elektrikli bisiklet ve elektrikli servislerle sağlandığı bir sisteme sahip. Dolayısıyla Büyükada, çocuk ve genç dostu bir ortam yaratma ve hareket özgürlüğü açısından İstanbul'a göre önemli avantajlara sahip. 2022 istatistiklerine göre nüfusu 8586 kişi[19] olan Büyükada'da 2020 hane halkı anketlerine göre nüfusun %52'si herhangi bir araca sahip değilken, %19'u akülü araç veya elektrikli bisiklete, %17'si bisiklete sahip.[20] Aynı araştırmaya göre, adalara yapılan yolculukların büyük çoğunluğu yürüme ve bisiklet gibi aktif ulaşım modlarıyla gerçekleştirilmekte. Büyükada'da çocuklar okul yolculuklarını araçsız yapmakta; ada içinde veya anakaraya yapılan ev-okul yolculuklarında ise yaya ve vapur seçenekleri %35,7'şer oranla en yüksekken özel araçlar %0,9'luk paya sahip.[21] Dolayısıyla, motorlu özel araçların bulunmadığı Büyükada, aktif ulaşım türlerinin yaygınlığı ve çocukların serbest hareketliliği konusunda önemli bir örnek. Büyükada'nın çocuklara sunduğu bu özel yaşam deneyimi mekân–hareketlilik ilişkisi üzerine sadece İstanbul için değil uluslararası ölçekte de öğretici çıktılar sunabilir.

Büyükada'da çocuklar okul yolculuklarını araçsız yapmakta, ada içinde veya anakaraya yapılan ev-okul yolculuklarında ise yaya ve vapur seçenekleri %35,7'şer oranla en yüksekken özel araçlar %0,9'luk paya sahip.

Çocukların Gözünden Büyükada

Yazarlar tarafından 2023'te gerçekleştirilen Büyükada'da yaşayan ve ilkokula giden 4. sınıf öğrencisi 20 çocukla yapılan bilişsel haritalama ve birlikte yürümeye dayalı araştırma, çocukların bağımsız hareketliliğiyle mekân algısı arasındaki ilişkiyi anlayabilmemiz için önemli ipuçları veriyor.[22]



Resim 1 "Çocukların Gözünden Büyükada" bilişsel harita çalışması kapsamında üretilen bireysel çizimler.

Çalışmada bir kez daha, yürümenin Büyükada'da temel hareketlilik biçimi olduğu görüldü. Çocuklar okula çoğunlukla arkadaşları ya da kardeşleriyle birlikte yürümekte, merkeze biraz daha uzak oturanlar ise büyükler tarafından okula bırakılıyor. Ada'da toplu taşıma için kullanılan elektrikli servisler ve özel elektrikli araçları hava koşulları uygun olmadığında veya uzun mesafeler için kullandıklarını dile getiren çocuklar, çevreyi daha iyi gözlemledikleri için yürümeyi tercih ettiklerini söylerken bir yandan da toplu taşımanın düşük hızı ve ada yerleşiminin ölçek avantajıyla bu hatların güzergahlarını mekânsal referanslarla aktarabilmektedir.

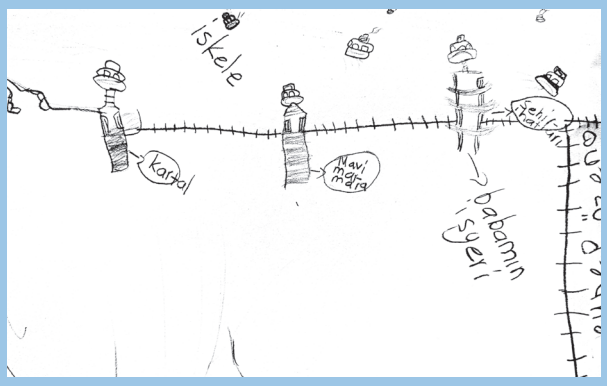


Resim 2: Çocukların ifadesiyle Büyükada'da mekânsal ilişkiler

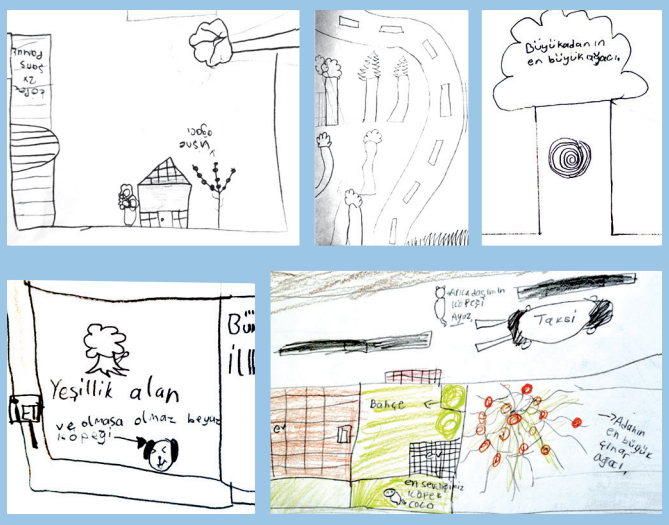
Motorlu araç baskısı olmadan, bağımsız şekilde hareket eden çocuklar, son derece detaylı zihin haritalarına sahip. Fiziksel çevreyi oluşturan mekânlar ve aralarındaki bağlantıların ötesinde akraba-arkadaş evleri, arkadaş ebeveynlerinin çalıştıkları yerlerin konumları bu haritalarda yer alıyor. Ada yerleşiminin ölçeğinin de etkisiyle yapılı çevre çocuklar için aynı zamanda sosyal ilişkilerin bağlayıcısı ve arkadaşlarla gezmek, çarşıda buluşmak, balıkçı barınağına gitmek, Atatürk Meydanı'nda ve sokaklarda oyun oynamak gündelik hayatlarının temel etkinliklerini kapsayabiliyor. Kurulan sosyal bağlar, çevreye duyulan güvenlik hissini de geliştiriyor.

Yürüme hızının en önemli avantajı ayrıntıları fark etmeyi ve güçlü bir mekân algısı geliştirmeyi mümkün kılması. Öte yandan, okuldan sonra eve gitmek amacıyla da olsa birlikte yürümek, sokakta paylaşılan boş zaman sağlıyor. Bu sayede çevreye dair bireysel farkındalıklarını paylaşabilir, "akran eğitimi" yoluyla birbirlerinden öğrenebilirler. Güzergâh üzerindeki hayvanları birlikte isimlendirmek, ağaç ve bitki türleri hakkında konuşmak, pazarda birlikte yemek yemek ve alışveriş yapmak hem yaşam hem de mekân deneyimini pekiştirir. Görüşülen çocukların %75'i mahalle, sokak ya da özel işlevlerin isimlerini biliyor, yerleşimi tarif ederken bunlardan bahsediyor.

Ada içi ulaşımı sağlayan "Adabüs" durağıyla Ada'yı İstanbul'a bağlayan "iskeleler" tüm çocukların anlatımlarında yerini almış durumda. Çocuklar için buralar sadece bir ulaşım durağı değil, aynı zamanda merkezi konumlarıyla birer buluşma ve sosyalleşme alanı.



Resim 4 Büyükada'nın iskeleleri



Resim 5 Çocukların gözünden Büyükada'nın bitkileri, hayvanları, "en büyük" ağaçları



Resim 3 Çalışmada öne çıkan mekânlar

Çocukların doğayla kurduğu yakın ilişki, detaylı çizimlere ve anlatılara yansıyor. Çocuklar, ağaç türlerini biliyor, isimlerini resimlere yazıyor ve özelliklerine göre görselleştiriyor. Adanın arkasındaki ormanlık alan, hepsinin en sevdiği yer olarak aktarılırken Dil Burnu, plajlar, büyük tur güzergahı ve Aya Yorgi Tepesi merkezdeki kullanımlarla eşit oranda anlatılmıştır.

İşlevsel çeşitliliğin yanında, zenginlik ve duyusal çeşitliliğe yol açan unsurların, çocuklarla mekân arasındaki ilişkiyi güçlendirdiği görülüyor. Doğal öğelerin çeşitliliği bu konuda önemli bir potansiyel sunuyor. Çocuklar, kentsel çevrede gürültülü ve kalabalık alanlara, sessiz ve huzurlu noktalara, yüzeyleri oluşturan farklı malzeme ve dokulara atıfta bulunuyor. Farklı duyuları cezbeden unsurları, bilişsel eşleşmelerle ifade etmekteler. Çocukların bağımsız hareketlilikleriyle güçlü mekân algıları arasında yakın ve sıkı bir ilişki olduğu açıktır. Yerleşim kurgusu ve mekân algısı açısından, çocukların yaşadıkları, oynadıkları ve kullandıkları alanlar adanın çeşitli bölgelerine yayılabildiğinden mekân algıları geniş bir alanı kapsamaktadır.

Çocukların bağımsız hareketliliği, doğayla daha fazla bağlantı kurmalarına, yaşadıkları yerlerin önemli noktalarını algılamalarına, Ada Çarşısı, deniz kenarları ve ormanlar gibi çeşitli alanlarda zaman geçirmelerine ve oynamalarına olanak sağlamıştır.

Sonuç olarak, çocukların bağımsız hareketliliği, doğayla daha fazla bağlantı kurmalarına, yaşadıkları yerlerin önemli noktalarını algılamalarına, Ada Çarşısı, deniz kenarları ve ormanlar gibi çeşitli alanlarda zaman geçirmelerine ve oynamalarına olanak sağlamıştır. Büyükada yerleşimini çocuklar için heyecan verici yapan şey çekici oyun alanları veya iyi tasarlanmış etkinlik alanları değil, algılanabilir ve yürünebilir bir ölçekte tüm çevrenin gerçekçi ve tutarlı bir çeşitlilik sunmasıdır. Bu, çocuklar için gerçek bir yaşam deneyimidir ve Büyükada'da araç baskısının ortadan kalkması çocuklar için bu deneyimi mümkün kılmaktadır. Araçsız bir yerleşimden elde edilen bu bulgular, İstanbul'da çocuk dostu bir kentsel gelecek inşa etmeye yönelik politikaların güçlendirilmesi için umut verici olabilir.

Notlar

1 Mindell, J. S. ve Karlsen, S. (2012). "'Community severance and health: What do we actually know?". *Journal of Urban Health*, 89(2): 232–246; Veitch, J., Salmon, J. ve Ball, K. (2007). "Children's perceptions of the use of public open spaces for active free-play". *Children's Geographies*, 5(4): 409–422.

2 Tranter, P. ve Doyle, J. (1996). "Reclaiming the Residential Street as Play Space". *International Play Journal*, 4: 81–97.

3 Appleyard, B. (2022). "Livable streets for schoolchildren: a human-centred understanding of the cognitive benefits of Safe Routes to School". *Journal of Urban Design*, 27(6): 692–716; Mitchell, H., Kearns, R. A. ve Collins, D. C. A. (2007). "'Nuances of neighbourhood: Children's perceptions of the space between home and school in Auckland, New Zealand". *Geoforum*, 38(4): 614–627; Rissotto, A. ve Tonucci, F. (2002). "Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school children". *Journal of Environmental Psychology*, 22 (1–2): 65–77.

4 Villanueva, K., Giles-Corti, B., Bulsara, M., Trapp, G., Timperio, A., McCormack, G. ve Van Niel, K. (2014). "Does the walkability of neighbourhoods affect children's independent mobility, independent of parental, socio-cultural and individual factors?". *Children's Geographies*, 12(4): 393–411.

5 Björklid, P. ve Nordström, M. (2007). "Environmental Child-Friendliness: Collaboration and Future Research". *Children, Youth and Environments*, 17 (4): 388–401; Chandwania, D., ve Natu, A. (2022). "Study of perception of parents and their children about day-to-day outdoor play spaces". *Early Child Development and Care*, 192(14): 2280–229.; Wales, M., Mårtensson, F., ve Jansson, M. (2021). "'You can be outside a lot': Independent mobility and agency among children in a suburban community in Sweden". *Children's Geographies*, 19 (2): 184–196.

6 Appleyard, B. (2022). "Livable streets for schoolchildren: a human-centred understanding of the cognitive benefits of Safe Routes to School". *Journal of Urban Design*, 27(6): 692–716; Collins, D. C. A., ve Kearns, R. A. (2001). "The safe journeys of an enterprising school: Negotiating landscapes of opportunity and risk". *Health and Place*, 7(4): 293–306.; Mitchell, H., Kearns, R. A. ve Collins, D. C. A. (2007). "Nuances of neighbourhood: Children's perceptions of the space between home and school in Auckland, New Zealand". *Geoforum*, 38(4): 614–627; Kyttä, M. (2004). "The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments". *Journal of Environmental Psychology*, 24(2): 179–198.

7 UNICEF-a. "Çocuk Haklarına Dair Sözleşme". https://www.unicef.org/turkiye/%C3%A7ocuk-haklar%C4%B1na-dair-s%C3%B6zle%C5%9Fme Erişim: 08.10.2024.; UNICEF. 'Çocuk Dostu Şehirler'. https://www.unicef.org/turkiye/%C3%A7ocuk-dostu-%C5%9Fehirler Erişim: 08.10. 2024.

8 Riggio, E. (2002). "Child friendly cities: Good governance in the best interests of the child". *Environment and Urbanization*, 14(2): 45–58.

9 Chawla, L. (der.) (2002). *Growing Up in an Urbanizing World*, Earthscan.

10 Gilbert, H., Whitzman, C., Pieters, J., & Allan, A. 2018. "Children's everyday freedoms: Local government policies on children and sustainable mobility in two Australian states". *Journal of Transport Geography*, V.71 April, 116–129; Jansson, M., Herbert, E., Zalar, A. ve Johansson, M. (2022). "Child-Friendly Environments—What, How and by Whom?". *Sustainability*, 14(8): 1–26.

11 Tranter, P. ve Whitelegg, J. (1994). "Children's travel behaviours in Canberra: car-dependent lifestyles in a low-density city". *Journal of Transport Geography*, 2(4): 265–273; Wales, M., Mårtensson, F. ve Jansson, M. (2021). "'You can be outside a lot': independent mobility and agency among children in a suburban community in Sweden". *Children's Geographies*, 19(2): 184–196.

12 Broberg, A., Kyttä, M., & Fagerholm, N. (2013). "Child-friendly urban structures: Bullerby revisited". *Journal of Environmental Psychology*, 35, 110–120. https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.06.001; Kyttä, M. (2003). Children in outdoor contexts: Affordances and Independent Mobility in the Assessment of Environmental Child Friendliness. Ph.D. Dissertation in Helsinki University of Technology Centre for Urban and Regional Studies; Kyttä, M. (2004). "The extent of children's independent mobility and the number of actualized affordances as criteria for child-friendly environments". *Journal of Environmental Psychology*, 24(2): 179–198.

13 Johansson, Maria, Fredrika Mårtensson, Märit Jansson, and Catharina Sternudd. (2020). "Urban Space for Children on the Move." İçinde E. O. D. Waygood, M. Friman, L. E. Olsson, and R. Mitra (der.) Transport and Children's Wellbeing, Elsevier; Wales, M., Mårtensson, F. ve Jansson, M. (2021). "'You can be outside a lot': independent mobility and agency among children in a suburban community in Sweden" *Children's Geographies*, 19(2): 184–196.

14 TÜİK (2023). Motorlu Kara Taşıtları Eylül 2023 İstatistikleri. https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Eylul-2023-49429. Erişim: 5 Aralık 2023.

15 İBB ve ARUP (2022). *İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı.* https://surdurulebilirulasim.istanbul/

16 İPA (2023). İstanbul'da Sürdürülebilir Ulaşıma Doğru. İstanbul Planlama Ajansı Kent Gündemine Bakış. https://ipa.istanbul/wp-content/uploads/2023/11/KENT-GUNDEMI-SURDURULEBILIR-ULASIM-2.pdf

17 TÜİK (2023). Motorlu Kara Taşıtları Eylül 2023 İstatistikleri. https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Eylul-2023-49429 Erişim: 5 Aralık 2023.

18 İBB & ARUP (2022). *İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı.* https://surdurulebilirulasim.istanbul/ Erişim: 5 Aralık 2024.

19 Adalar Belediyesi (2023). *İlçemizin Nüfusu.* https://adalar.bel.tr/nufus/ Erişim tarihi: 06. Aralık 2023.

20 İPA İstatistik Ofisi (2020). *Adalar Hane Halkı Anket Raporu.* https://sehirplanlama.ibb.istanbul/wp-content/uploads/2021/03/ADALAR_hh_anketi.pdf

21 İPA İstatistik Ofisi (2020). *Adalar Hane Halkı Anket Raporu.* https://sehirplanlama.ibb.istanbul/wp-content/uploads/2021/03/ADALAR_hh_anketi.pdf

22 Erturan, A. ve Aksel, B. (2024). *Being a Child on a Car Free Island: Exploring Independent Mobility and Children's Perception in Büyükada-Istanbul.* AESOP Annual Congress, 8-12 Temmuz 2024.

İPA etki

Habitat Girişimcilik Merkezi

Onarım Atölyesi
Regenerative Impact Space

girişimciler için

ETKİ ODAKLI ÖĞRENME PROGRAMI

İstanbul Planlama Ajansı ve Onarım Atölyesi iş birliğiyle düzenlenen **Girişimciler İçin Etki Odaklı Öğrenme Programı** başladı!

5 aylık bu programda;

- Etki odaklı iş modelleri tasarımı
- Sürdürülebilirlik ve sosyal etki üzerine uzmanlardan eğitimler
- Çift yönlü mentörlükler
- Küresel girişim hikayelerinden ilham
- İş birliği ve tasarım odaklı atölyeler

Detaylı bilgiye **ipa.istanbul** adresinden ulaşılabilirsiniz.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İPA İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul
ipa.istanbulplanlamaajansi

İstanbul Yaya Trafiğinin İyileştirilmesi

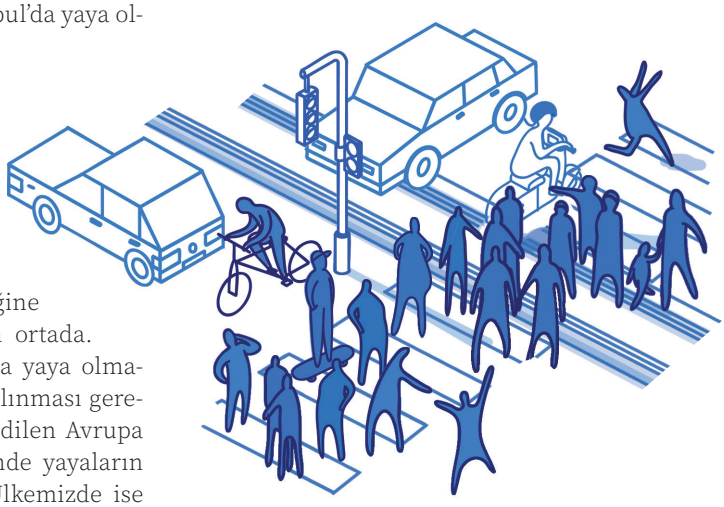
Dünyanın en büyük metropollerinden biri olan İstanbul'un sürdürülebilir bir yaya politikası benimsemesi, kentteki yaya trafiğinin iyileştirilmesi ile doğru orantılı bir mesele. Dar sokakları ve karmaşık tarihi dokusu, İstanbul'un yaya dostu bir kent olması için bulunmaz fırsatlar sunsa da; yaya trafiğiyle ilgili altyapının iyileştirilmesi, yaya güvenliğinin sağlanması, ulaşımın kapsayıcı hâle getirilmesi, erişilebilirliğin artırılması ve yaya gecikmelerinin azaltılması gibi unsurlar dikkate alınmadan, bu amacın gerçekleştirilmesi mümkün değil. Bu unsurlar dikkate alındığı takdirde İstanbul'da yaya trafiğinin iyileştirilmesi sağlanacak; kent hem çevresel hem de sosyal açıdan daha yaşanabilir hâle gelecek.

Görkem Akyol *

* MEF Üniversitesi, Yaya Derneği

15 milyonu aşkın nüfusuyla İstanbul, dünyanın en büyük metropollerinden biri. Ne yazık ki yoğun trafik sıkışıklığı ile yıllardır mücadele eden kentimiz, aynı zamanda başka bir problem ile karşı karşıya: Sürdürülebilir ulaşım türleri yerine özel motorlu taşıtların kullanımı. Sürdürülebilir ulaşım türleri başta yaya olmak üzere bisiklet, e-skuter, toplu taşıma gibi çevreye ve araç trafiğine etkisi özel araçlara nazaran daha az olan ulaşım türlerini ifade eder. Yazıda, bu türlerden yaya olmayı ve özellikle İstanbul'da yaya olmayı inceleyeceğiz.

Her bir yolculuğun yaya olarak başladığı ve İstanbul'da günde ortalama 30 milyon yolculuk yapıldığı düşünüldüğünde yayalara ve yaya trafiğine verilmesi gereken önem ortada. Bu bağlamda, İstanbul'da yaya olmanın farklı açılardan ele alınması gerekir. 1988 yılında kabul edilen Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi'nde yayaların hakları belirlenmiştir. Ülkemizde ise yaya hakları ve yaya trafiği, geçtiğimiz yüzyılda benimsenen özel araç merkezli karayolu ulaşımı yaklaşımı doğrultusunda, araç trafiğinin yanında düzenlenmesi gereken ikincil unsur olarak karşımıza çıkar. Bu yaklaşımın tersine yayayı önceleyen, yaya trafiğini ve yaya haklarını doğrudan etkileyen bir bakış açısı için dikkat edilmesi gereken unsurlar; altyapı, güvenlik, kapsayıcılık, erişilebilirlik ve gecikmelerdir.



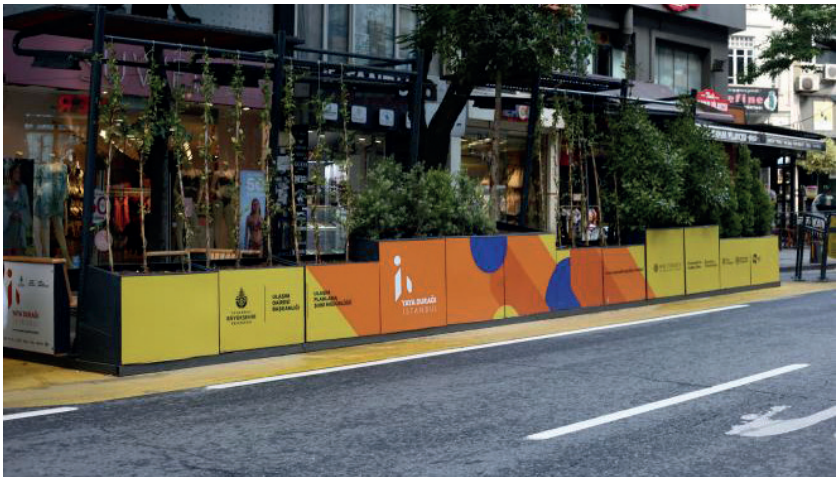
Ülkemizde yaya hakları ve yaya trafiği, geçtiğimiz yüzyılda benimsenen özel araç merkezli karayolu ulaşımı yaklaşımı doğrultusunda, araç trafiğinin yanında düzenlenmesi gereken ikincil unsur olarak karşımıza çıkar. Bu yaklaşımın tersine yayayı önceleyen, yaya trafiğini ve yaya haklarını doğrudan etkileyen bir bakış açısı için dikkat edilmesi gereken unsurlar; altyapı, güvenlik, kapsayıcılık, erişilebilirlik ve gecikmelerdir.

Altyapı İyileştirmeleri

Altyapının ve arazinin insanları yürümeye teşvik etmesi gerekirken, düzensiz kentleşme, özel araç merkezli tasarım ve güvensiz yaya alanları, kentleri yürünemez hâle getirmektedir. Kadıköy'de Rıhtım bölgesinden Söğütlüçeşme'ye yürüyeceğinizi farz edin. Karşılaşacağınız zorluklar düşünüldüğünde, her bir sinyal denetimli kavşakta ortalama iki dakikadan daha fazla bekleme süresini, dar kaldırımlar ve kaldırım darlığından oluşan insan sıkışıklığını örnek olarak verebiliriz. Bununla birlikte beklenen İstanbul depremine yönelik yapılan kentsel dönüşüm çalışmalarının ve bunların şehir içinde yarattığı şantiye ortamının da, insanları yürümekten caydırdığı söylenebilir.

Benzer şekilde, Beşiktaş merkez çevresinde araç parklarının kaldırımları işgal etmesi, yayaların hareket kabiliyetini kısıtlar. Bakırköy'ün özellikle alışveriş bölgelerindeyse, yaya geçitlerinin yetersizliği, yayaların güvenli geçişlerini zorlaştırır.

Altyapıya ilişkin problemler özellikle Kadıköy, Beşiktaş, Bakırköy gibi yaya yoğun merkezlerde fazlasıyla öne çıkar. Ana problemse, ülkemizde hâlen tam olarak benimsenmemiş olan yaya öncelikli kavşak ve sinyalizasyon tasarımı. Bu bağlamda, yayaların alışveriş yapmak, turistik ya da sosyal etkinlik gibi türlü amaçlarla kullandığı merkezi meydanlar, özel araç merkezli tasarım esas alındığından tam bir kaos ortamına dönüşür.



Şekil 1 Yaya durağı[4]



Şekil 2 Yaya güvenliğine ilişkin Söğütlüçeşme'de yapılan eylem[5]

Altyapı iyileştirilmesi örneklerini ve insanları yürümeye teşvik eden uygulamaları sıralamak gerekirse, son beş yılda yayalaştırılan 52 sokak, Tarihi Yarımada'da bulunan Ordu Caddesi'nin ve etrafının yayalaştırılması projeleri, Şişli Halaskargazi Caddesi ve Yıldız Posta Caddesi üzerinde bulunan iki yaya durağı örnek olarak verilebilir (Şekil 1).

Yaya Güvenliğinin Sağlanması

Güvenlik konusunu ele aldığımızdaysa, yaya güvenliğinin İstanbul özelinde problemli olduğunu söyleyebiliriz. 2023 yılı Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre İstanbul'da 347 kişi trafik kazası sonucu hayatını kaybetti ve 32452 kişi yaralandı.[1] 2023 yılında gerçekleşen yaya ölümlerinin tüm kazalar içindeki payı ise %22,2. Ortalama bir hesapla İstanbul'da geçtiğimiz yıl içinde 70 yayanın hayatını kaybettiği söylenebilir. Yaya güvenliğinin en önemli unsurları, altyapıyla bağlantılı olarak yayaya ayrılmış kaldırımların varlığı, yaya geçitlerinde yayalara verilmesi gereken öncelik, yeterli aydınlatmanın sağlanması olarak belirtilebilir. Söğütlüçeşme örneğinde kaldırımların darlığının yanı sıra hâlen Söğütlüçeşme'de yapılan inşaatlar ve kent içinde kurulan şantiyelerin yaya güvenliğine etkisi büyük bir problem olarak karşımıza çıkıyor. Kadıköy Kent İnisiyatifi, Söğütlüçeşme'de yaya güvenliğine ilişkin önlem alınması için eylem de yapmıştır (Şekil 2).

Yaya güvenliği, yaya merkezli tasarımın temel taşlarından birini oluşturur. Yaya merkezli tasarım, kullanıcıların aktivitelerini gerçekleştirirken zorlanmasının önüne geçerek, daha güvenli ve daha konforlu bir altyapı sunar.

Yaya güvenliği ile ilgili alınan önlemler arasında yaya geçitlerinin ve kaldırımların iyileştirmesi, yolların ve yaya geçitlerinin gece boyunca aydınlatılması, yaya geçitlerinde rutin olarak yapılan trafik kontrolleri verilebilir.

Kapsayıcı Ulaşım

Ulaşımda kapsayıcılık, sürdürülebilir ulaşım türlerinin ve özellikle yayaların ihtiyaçlarının göz önünde bulundurulduğu tasarım anlayışı olarak özetlenebilir. Ancak, günümüzde özel

araç merkezli tasarım ilkeleri, yayaların ihtiyaçlarını çoğunlukla ikinci plana atmakta ve bu durum kapsayıcı bir ulaşım planlama yaklaşımını engellemekte. Bu bağlamda sadece yaya hareketlerini önceleyen değil, incinebilir yol kullanıcılarının da (yayalar, engelli bireyler, çocuklar, bisikletliler vb. motorsuz taşıtlar) ulaşım ihtiyaçlarını göz önünde bulunduran tasarım ilkelerinin belirlenmesi gerekmektedir.

Yaya merkezli tasarım, kavşak ve meydanları kullanan tüm kullanıcıların faydasını gözeten özelliktedir. Bu yaklaşımın, incinebilir yol kullanıcılarının (yaya, bisikletli, elektrikli skuter kullanıcıları vb.) sıklıkla kullandığı arterleri yeniden tasarlayarak şehir içi ulaşımda yeni bir anlayış getirmesi beklenir.

Herkes için ulaşım hakkını gözeten kapsayıcılık ilkesi, İstanbul özelinde yapılan plan ve projelerde yer almaktadır. Bu projeler arasında Maltepe Zümrütevler Meydanı'nda Urban95 projesi kapsamında çocukların bakış açısının temel alındığı dönüşüm projesi (Şekil 4), Yenikapı, Zincirlikuyu gibi aktarma istasyonlarında tekerlekli sandalye kullanıcıları için yapılan asansörler ve rampalar, sinyal denetimli kavşaklarda görme engelli bireyler için yapılan sesli yönlendirmeler ile Braille alfabesi ve kabartmalarla ilgili kavşağın lokasyonunu ve geometrisini belirten yaya butonları örnek olarak gösterilebilir.

Diğer kapsayıcı tasarım örnekleri, sinyalize kavşaklarda bulunan sesli uyarı sistemleri, hissedilebilir takip yüzeyleri, toplu taşıma hatlarında bulunan sesli durak sistemleri ve İETT otobüslerinde bulunan engelli rampalarıdır.

Planlamada Erişilebilirlik Vurgusu

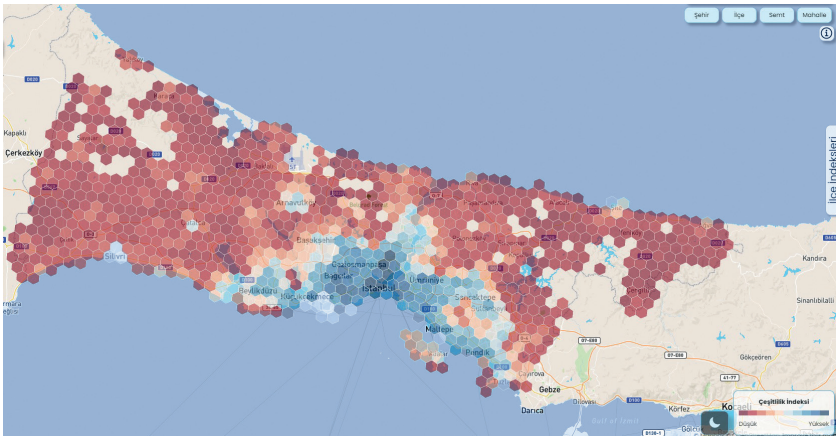
Erişilebilirlik, kapsayıcılıkla bağlantılı olarak herkesin istediği yere ve hizmete her zaman bağımsız ve güvenli olarak ulaşabilmesi ve bu hizmetleri kullanabilmesidir. Bu bağlamda İstanbul'daki kaldırımlarda, yaya geçitlerinde ve engelli rampalarında araç parklanması, bina girişlerinde bulunan merdivenlerin özellikle Kadıköy, Beşiktaş gibi yoğun bölgelerdeki dar kaldırımları iyice daraltması, yayaların hareket kabiliyetini kısıtlar.



Şekil 3 Önce Yaya Uygulaması[6]



Şekil 4 Zümrütevler Meydanı[7]



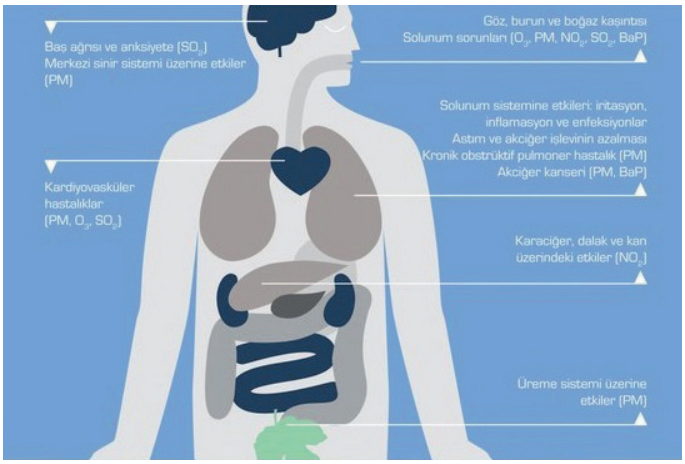
Şekil 5 "34 Dakika İstanbul" haritası[8]

İstanbul genelinde yapılan ulaşım projeleriyle erişilebilirlik her geçen gün iyileştirilmektedir. Bu bağlamda açılan yeni toplu taşıma hatları ve aktarma istasyonları, bisiklet yollarının oluşturulması, bisiklet ve e-skuter araçlarının park etmesi için korunaklı park alanları, kaldırım olmayan yollarda yayaların yürümesi için kaldırım sağlanması, bu konudaki çalışmalara örnek teşkil etmektedir.

İstanbul ölçeğinde erişilebilirlik kapsamında yapılan mekânsal analiz çalışmaları da mevcut. İBB Akıllı Şehirler Şube Müdürlüğü tarafından hazırlanan "34 Dakika İstanbul" çalışması (Şekil 5), günlük ihtiyaçların yürüyüş mesafesinde karşılanabildiği yaşam alanlarını planlamak için kullanılabilecek bir planlama aracı olarak karşımıza çıkmaktadır..



Şekil 6 Trafik eğitim parkı[9]



Şekil 7 Hava kirliliğinin insan sağlığına etkileri[10]

Gecikmelerin Azaltılması

Yayaların trafik akımı içerisindeki gecikmeleri, sinyal denetimli ve sinyal denetimsiz kavşaklarda meydana gelir. Yukarıda bahsettiğimiz özel araç merkezli tasarım, yayaların güvenliğini tehdit etmesinin yanı sıra, özellikle sinyal denetimli kavşaklarda uzun süreli gecikmelere neden olur. Sinyal denetimsiz kavşaklardaysa ülkemiz genelinde ve İstanbul özelinde yaya geçitlerinde bekleyen yayaların karşıya geçişlerini tamamlayabilmesi uzun zaman almaktadır.

Yaya merkezli kavşak tasarımı, yaya gecikmelerinin önüne geçen en önemli önlem. Burada dikkat edilmesi gereken hususlardan biri, yayalara verilen önceliğin araç trafiğinde yaratacağı gecikmeler. Buna bağlı olarak kirletici salımı artabilir. Bununla ilgili literatürde yapılan çalışmalar, kısmi ödünlere dayanan bir dengenin gözetilmesiyle aşılması gerekliliğini ortaya koyar.[2] Gecikmelerin azaltılması için, sinyal denetimli kavşaklarda uygulanan yaya butonları, görüntü işleme yöntemleri ile karşıya geçmeyi bekleyen yayaların sayısına göre uyarlanabilir trafik ışıkları örnek olarak verilebilir. Daha geniş perspektiften bakıldığında, ülkemizde trafik kültürünü geliştirmek için yapılan erken yaştaki eğitimler, sürücülerin ve yayaların trafik kurallarına daha sıkı uymasına olanak sağlar. İstanbul Topkapı'da bulunan trafik eğitim parkı, bu konudaki iyi bir örnek (Şekil 6).

Trafik kaynaklı gecikmeler, yayaların güvenliğini tehdit etmekle beraber yaşam kalitesini de bozar. Motorlu taşıtlardan yayılan hava kirletici gazlar (azot oksitler ve karbonmonoksit) iklim değişikliğini derinleştiren faktörler arasında yer alır. Bununla beraber trafik kaynaklı kirleticiler insan sağlığını doğrudan etkiler. Özellikle egzoz gazından salınan partikül maddeler, kardiyovasküler hastalıkların ortaya çıkmasında etkili olur (Şekil 7).

İstanbul'da yaya olmak, kentleşme dinamiklerinin, tarihi dokunun, trafik kültürünün ve altyapının kesiştiği bir deneyim sunar. Her gün milyonlarca insanın yaya olarak yaptığı yolculuklar, İstanbul'un yoğun trafik sorununa sürdürülebilir bir çözüm olabilecekken; şu anki altyapı ve kentsel tasarım, yayaların hareketliliğini sınırlandırır.

İstanbul'da yaya olmanın birçok zorluğu olsa da; son yıllarda yapılan "İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı"[3] ve "Yaya Ulaşımı Ana Planı" gibi projeler, bu sorunların çözümüne geniş açıdan bir çerçeve sunar. Özel araç merkezli ulaşım planlama anlayışından uzaklaşıp sürdürülebilir ulaşım türleri ve özellikle yaya odaklı bir ulaşım politikası benimsemek, İstanbul'un daha yaşanabilir, daha yürünebilir bir şehir olmasına önemli bir katkı sağlar.

Sonuç olarak, İstanbul'un sürdürülebilir bir yaya politikası benimsemesi, şehri hem çevresel hem de sosyal açıdan daha yaşanabilir hâle getirebilir. İstanbul'un tarihi dokusu, dar sokakları ve karmaşık yapısı, yayaların kente tam olarak entegre olmasını sağlayacak benzersiz bir potansiyele sahip. Bu nedenle, İstanbul'un yaya dostu bir metropol olma yolundaki adımlarını kararlılıkla sürdürmesi, şehrin sadece ulaşımda değil, genel yaşam kalitesinde de ciddi iyileşmeler yaratacaktır.

Notlar

1 TÜİK (2024). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2023.* https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2023-53479#:~:text=T%C3%9C%C4%B0K%20Kurumsal&text=%C3%9Clkemiz%20karayolu%20a%C4%9F%C4%B1nda%202023%20y%C4%B1l%C4%B1nda,ise%20%C3%B6l%C3%BCml%C3%BC%20yaralanmal%C4%B1%20trafik%20kazas%C4%B1d%C4%B1r Erişim Tarihi 16 Eylül 2024.

2 Akyol, G. (2021). *A Multi-Objective Optimization Framework for Trade-Off among Pedestrian Delays and Vehicular Emissions at Signal Controlled Intersections.* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

3 İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2022). *İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı.*

4 WRI Türkiye (2022). *İstanbul'da Bir İlk: Yaya Durağı!* https://wrisehirler.org/icerik/istanbulda-bir-ilk-yaya-duragi. Erişim Tarihi 17 Eylül 2024

5 https://www.indyturk.com/node/601916/cebini

6 Türkiye Cumhuriyeti İçişleri Bakanlığı (2019). *Trafikte Yaya Önceliğine Görselle Dikkat Çekilecek.* https://www.icisleri.gov.tr/trafikte-yaya-onceligine-gorselle-dikkat-cekilecek. Erişim Tarihi 17 Eylül 2024

7 Superpool (t.y.) *Zümrütevler Square.* https://www.superpool.org/work/zuemruetevler-square. Erişim Tarihi 17 Eylül 2024

8 34 Dakika İstanbul Nedir? https://34dakika.istanbul/. Erişim Tarihi 11 Ekim 2024.

9 Ulaşım Yönetim Merkezi (T.y.). *Trafik Eğitim Parkı.* https://uym.ibb.gov.tr/egitimler/trafik-egitim-parki. Erişim Tarihi 11 Ekim 2024.

10 Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı (T.y.). *Kirleticiler ve Sağlık Etkileri.* https:// havakalitesi.ibb.gov.tr/Icerik/bilgi/hava-kirleticileri. Son Erişim Tarihi 11 Ekim 2024.

TRAFİKTE VAR OLMA SORUNU: YAYALAR İÇİN GÜVENLİK

Ezgi Kundakcı *

* Şehir ve Bölge Plancısı, İstanbul Planlama Ajansı

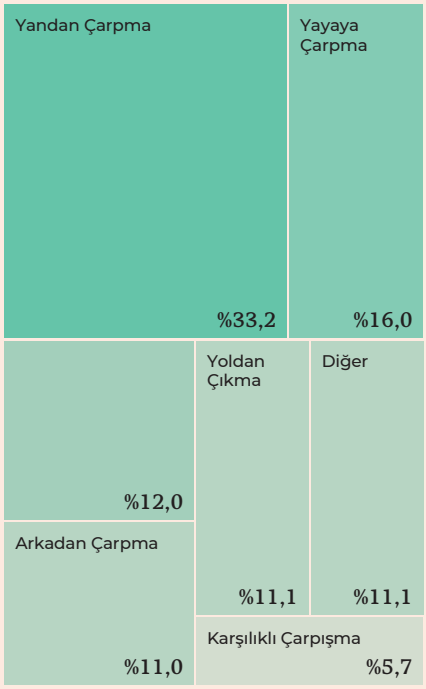
1950'li yıllardan itibaren hayatımıza giren ve hızlı bir şekilde artış gösteren motorlu taşıt kullanımı, dünya genelinde pek çok değişikliğe de sebep oldu. Gitgide taşıtlara öncelik veren yaklaşımlarla insanlar, kent alanının genelinden yalıtılıp kendileri için sınırlandırılmış alanlara hapsoldu; buralarda yürümek zorunda kaldı. Artan hızlı hareketlilik talebiyle yollar, araçlar ile genişledi, araçların hızları arttı ve yayalar için güvenli sınırların üstüne çıktı. Öte yandan motorlu taşıt trafiği ve hızlı erişim fikrinin yarattığı cazibeyle artan bireysel taşıt kullanımı, dünya genelinde sera gazı emisyonlarını artırarak ulaştırma faaliyetlerini tüm dünyadaki CO_2 emisyonunun beşte birini oluşturan bir seviyeye getirdi.[1] Dünya ve insanlık için çalan tehlike çanları ise küresel arenada ulaştırma sektöründe sürdürülebilirlik tartışmalarını başlattı.[2]

Karbonsuz ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması sürdürülebilir ulaşım kavramının en önemli bileşenlerinden biri.[3] Ulaşım araçlarının karbonsuzlaştırılmasının ve toplu taşıma kullanımının yaygınlaştırılmasının yanında yaya ve bisikletli ulaşımın, ulaşım piramidinin en üstüne çıkarılması fikri, uzun yıllardır dünya metropolü pek çok kentin gündeminde. Ancak yaya ve bisikletli ulaşımın ulaştırma hiyerarşisi içinde en öncelikli ve en çok tercih edilen hâle gelmesinin önünde pek çok zorluk yer alıyor. Bunların başında da yaya ve bisikletli gibi savunmasız yol kullanıcılarının trafik akışı içinde taşıtlar karşısında güvenliğini sağlamak geliyor.

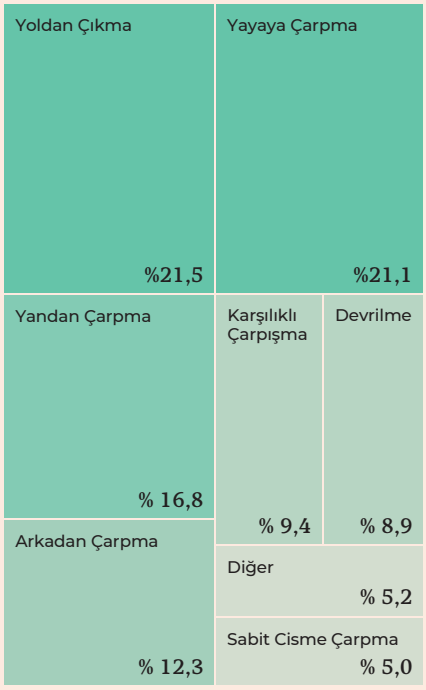
Trafikte güvenlik sorunsalı aynı zamanda bir küresel halk sağlığı sorunu olarak görülüyor.[4] Trafik kazalarının meydana getirdiği ölüm ve yaralanmaların, kazazedeler ve aileleri üzerinde yarattığı korkunç etkinin ötesinde, aynı zamanda toplumsal ve ulusal boyutlarda da sağlık finansı ve genel finansal açıdan kaynakları olumsuz etkiliyor. Sadece hayatını kaybeden insanlar veya kalıcı bir biçimde sakat kalan insanlar ve onların aileleri üzerinde yarattığı acı ve üzüntüyle sınırlı olmayan trafik kazaları, sağlık sistemi üzerinde yarattığı yük, üretkenlik (işgücü) kaybı ve oluşturduğu ekonomik maliyet ile de sosyoekonomik yansımaları üzerinden ülkelerin ve toplulukların refahlarını tehdit altında bırakıyor.

Tuğçe Tunç

Meydana Geliş Türlerine Göre Trafik Kazaları (Türkiye, 2023)



Ölümle Sonuçlanan Trafik Kazalarının Meydana Geliş Türleri (Türkiye, 2023)



Kaynak TÜİK. (2024). Trafik Kaza İstatistikleri, 2023.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından yayımlanan Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporu,[5] dünya genelinde yayalar (%23), bisikletliler (%6) ve iki-üç tekerlekli motorlu araçlar olmak üzere savunmasız yol kullanıcıları olarak belirlenen grupların karıştığı kazalar sonucunda meydana gelen ölümlerin, tüm ölümlerin %50'sini oluşturduğunu ortaya koyuyor. Geçmiş yıllar boyunca benimsenen motorlu araç trafiği öncelikli ulaşım altyapısının bir sonucu olarak, savunmasız yol kullanıcılarının trafik güvenliği açısından korunaksız kaldığını söylemek yanlış olmaz.

Türkiye'de trafik kazaları çeşitli şekillerde meydana geliyor. TÜİK tarafından açıklanan kaza istatistikleri, yandan meydana gelen çarpışmalardan sonra trafik kazalarının en çok meydana gelme şeklinin yayaya çarpma olduğunu ortaya koyuyor.[6]

Sadece ölümle sonuçlanan trafik kazalarının meydana geliş şekilleri değerlendirildiğindeyse durum oldukça çarpıcı. Türkiye'de ölümle sonuçlanan trafik kazalarının neredeyse dörtte biri, yayaya çarpma şeklinde meydana geliyor. Bir başka deyiş ile araç-yaya çarpışmasında yayanın hayatta kalma ihtimali oldukça az. Bu da trafik akışı içinde yayaların savunmasız olduğunu gözler önüne seriyor.

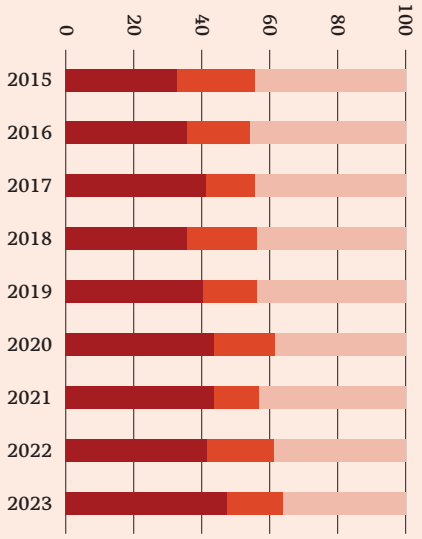
Trafik kazalarının meydana gelme şekli ve kazanın sonucunu ciddi anlamda etkileyen faktör olan yol kullanıcılarının kusurları incelendiğinde, sürücülerin araçlarını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmaması (%37), yayaların ise geçit ve kavşakların bulunmadığı yerlerde geçme kurallarına uymaması (%33,4) ve taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunması (%31) başta geliyor.

Türkiye genelindeki bu ortalamaların İstanbul için de geçerli olduğunu söylemek mümkün. İstanbul özelinde mevcut olan veriler ışığında 2015 yılından bu yana meydana gelen trafik kazaları sonucunda hayatını kaybeden yol kullanıcılarının dağılımları, yayaların karşı karşıya olduğu tehlikeyi doğrular nitelikte. Buna göre geçmiş yıllarda hayatını kaybedenlerin neredeyse yarısına yakınını yayalar oluştururken; son yıllarda bu oranın giderek azaldığını görüyoruz. Ancak yine de 2023 yılında meydana gelen kazalar sonucu hayatını kaybedenlerin en az üçte birini yayalar oluşturuyor.

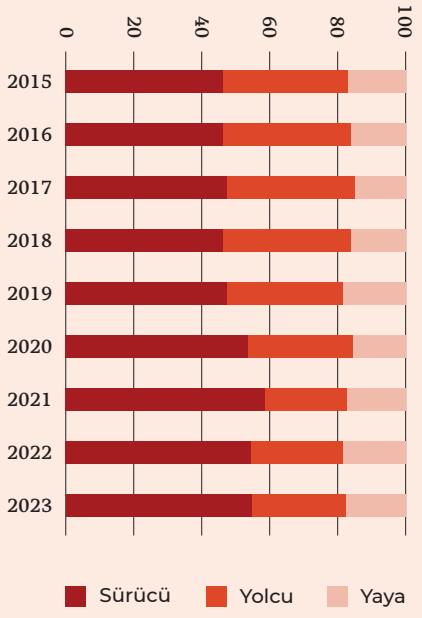
Trafik kazaları sonucunda meydana gelen yaralanmaların yol kullanıcılarına göre dağılımları incelendiğinde ise, yaralananların beşte birini yayaların oluşturduğu görülüyor. Yol kullanıcıları özelinde ölüm ve yaralanma grafiklerini bir arada düşündüğümüzde, en savunmasız yol kullanıcısı olan yayaların, trafik kazaları karşısında yüksek ölüm riskiyle karşı karşıya olduğu bir gerçek.

Sonuç olarak sayılar bize, trafik kazalarının hâlen gerek ülkemizde gerekse İstanbul'da güvenlik açısından ciddi bir zorluk oluşturduğunu ortaya koyuyor. Sürdürülebilir ulaşımın tam olarak tesis edilmesi aşamasında yayaların hareketlilik deneyimlerinde güvenliği sağlamak, tartışmasız en önemli konulardan biri. 1988 yılında deklare edilen Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi'nde[7] belirtildiği üzere yayaların, sadece yaya kullanımına yönelik tasarlanmış, yaya geçitleri ve kaldırımlar gibi yaya geçişlerinin sınırlandırıldığı ve ötekileştirildiği "yaya bölgeleri"nin aksine, kentsel yaşam çevrelerinin genel düzeni ile uyumlu bir şekilde, yayaları belli alanlarla sınırlandırmayan yaklaşımların benimsendiği uygulamalarla kentsel alanlara ve hizmetlere adil ve güvenli bir şekilde erişim hakkı vardır. Bunu sağlayabilmek için paylaşımlı alan[8] yaklaşımlarının benimsenerek, motorlu taşıtların "yolda öncelik hakkını" bu taşıtlardan alıp; 20. Yüzyılın başlarında olduğu gibi bu hakkın yayalara verilmesi ve böylelikle, sürücü ve yaya olmak üzere tüm yol kullanıcılarının bir arada güvenli ve konforlu bir şekilde hareket edebildikleri kentsel yaşam alanları inşa edilmesi gerekiyor.

Trafik Kazalarında Ölen Sürücü, Yolcu ve Yaya Oranları



Trafik Kazalarında Yaralanan Sürücü, Yolcu ve Yaya Oranları



Kaynak TÜİK. (2016-2024). Trafik Kaza İstatistikleri, 2015-2023.

Notlar

1 Statista (2023). *Global carbon dioxide emissions from 1970 to 2022, by sector.* https://www.statista.com/statistics/276480/world-carbon-dioxide-emissions-by-sector/ Erişim tarihi Kasım 21, 2023.

2 Birleşmiş Milletler (1973). *Stockholm Bildirgesi ve İnsan Çevresi Eylem Planı.* https://www.un.org/en/conferences/environment/stockholm1972 Birleşmiş Milletler (1987). *Ortak Geleceğimiz Raporu.* Erişim tarihi Kasım 13, 2023. https://digitallibrary.un.org/record/139811 Birleşmiş Milletler. (1992). *Çevre ve Kalkınma Konferansı*, Gündem 21. Erişim tarihi Kasım 11, 2023. https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf Erişim tarihi Kasım 13, 2023.

3 Birleşmiş Milletler (2023). *World Sustainable Day.* https://www.un.org/en/observances/sustainable-transport-day Erişim tarihi Kasım 13, 2023.

4 World Health Organization and World Bank (2004). *World Report on Road Traffic Injury Prevention.* https://www.who.int/publications/i/item/world-report-on-road-traffic-injury-prevention Erişim tarihi: 16.05.2024.

5 WHO (2023). *Global status report on road safety 2023.* Geneva: World Health Organization. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

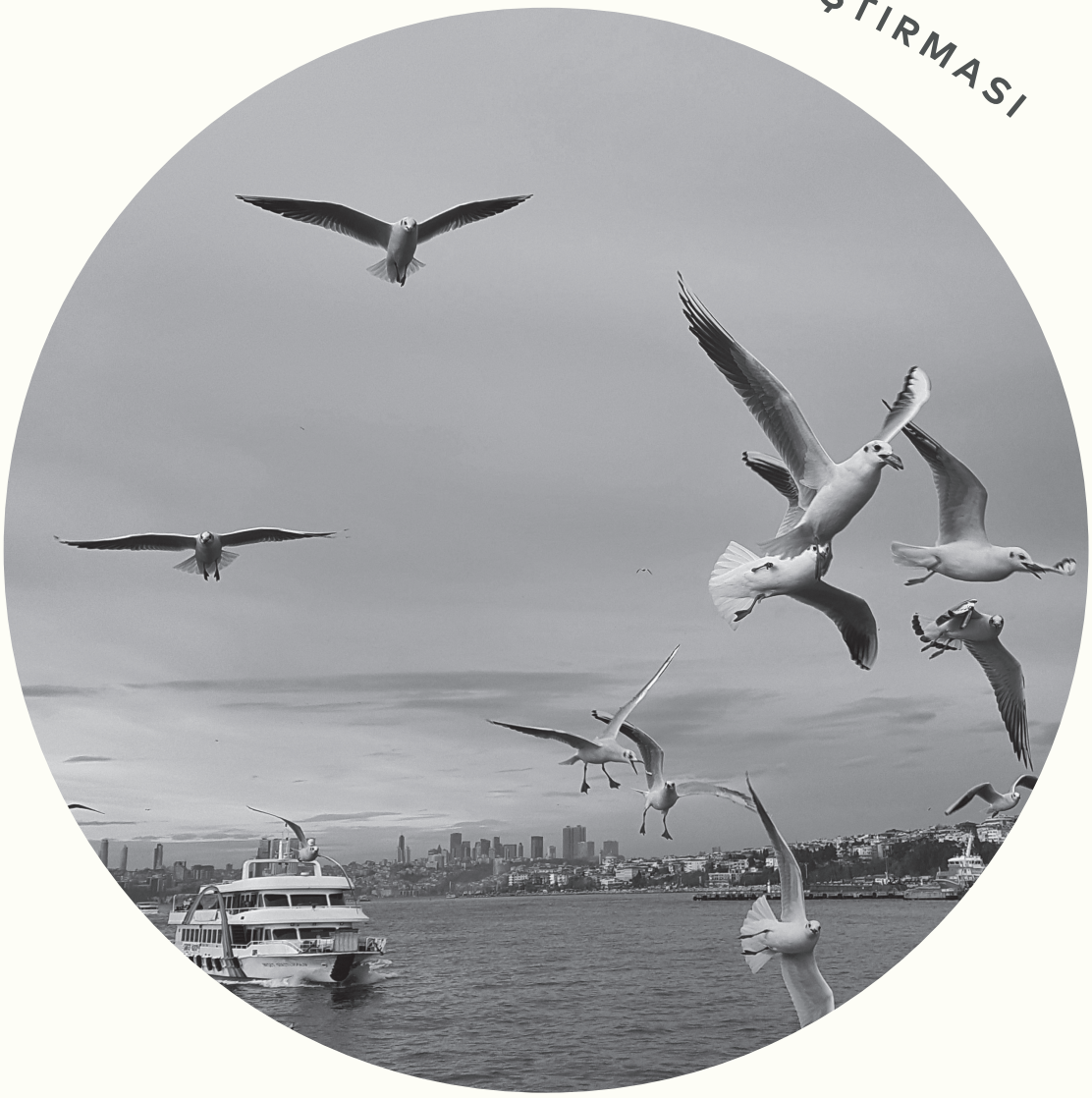
6 TÜİK (2024). *Trafik Kaza İstatistikleri, 2023.*

7 The European Parliament (1988). *The European Charter of Pedestrians' Rights.*

8 Project for Public Spaces (2017). *What is Shared Space?.* https://www.pps.org/article/what-is-shared-space Erişim tarihi: 25.10.2024.

istanbul barometresi

İSTANBUL GÜNDEMİ ARAŞTIRMASI



İstanbul Barometresi
her ay İstanbul'un nabzını tutuyor.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İPA İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul
ipa.istanbulplanlamaajansi

· SÖYLEŞİ · RÖPORTAJ ·

Yaya Derneği

“Yaya haklarının korunması ve artırılması için şehirlerde daha fazla yaya öncelikli alanlar ve sürdürülebilir ulaşım politikaları geliştirilmelidir.”

Yaya Derneği, Türkiye genelinde yaya haklarının, Avrupa Yaya Hakları Genelgesi’nde belirtilmiş olan kriterlere uygun hâle gelecek şekilde geliştirilmesi için uzun süredir çalışmalar yürütüyor. Yaya kültürünün ülke çapında toplumsal olarak kabul görmesini ve yaygınlaşmasını amaçlayan derneğin çalışmalarını, yaya haklarını ve kentlerde yayaların geleceğine dair sorularımızı Yaya Derneği’nden Yüksek Şehir Plancısı Çisem Seyhan’a yönelttik.

Yaya Derneği ne zaman, hangi amaçla kuruldu? Yapısı ve çalışma biçimi nasıl?

Çisem Seyhan · Yaya Derneği, Nisan 2018’de İzmir’de kuruldu. Kuruluş amacımız, Türkiye’deki yaya hakları düşünce ve uygulamalarının 1988 tarihli Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi çerçevesinde gelişmesi için çalışmalar yapmak ve kent içinde yürünebilirliğin toplumsal ve politik olarak öncelenerek yayaların güvenli, kolay ve keyifli bir ortamda özgürce yürüyebilmesini sağlamak.

Derneğimiz şu anda İzmir merkezli ve İstanbul’da yapılanması bulunmuyor. Ülke çapında bir dernek olma çabalarımız kapsamında başta Ankara olmak üzere diğer illerde bağlantılarımızı geliştiriyoruz.

Faaliyetlerimizi çalışma grupları aracılığıyla ilerletiyoruz. Bu kapsamda Toplumsal Cinsiyet, Medya ve İletişim, Hukuk ve Mevzuat ve Projeler çalışma gruplarımız bulunuyor.

Yaya hakkı nedir? Ülkemizde özellikle İstanbul, İzmir gibi metropollerde kentliler bu haklarının ne kadar bilincinde?

Yaya hakkı, bireylerin kent yaşamında güvenli, engelsiz ve erişilebilir bir şekilde yürüme özgürlüğünü, yaya yolları ve geçitlerini etkin biçimde kullanabilme imkânını, trafikte motorlu araçlara karşı korunarak öncelik hakkına sahip olma durumunu ifade eden temel bir insan hakkı. Bu hak, Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi ve Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi gibi uluslararası metinlerle destekleniyor. Yaya hakkı; kaldırımlar, yaya geçitleri ve bisiklet yolları gibi alanların güvenli, erişilebilir ve kullanışlı olmasını gerektirir.

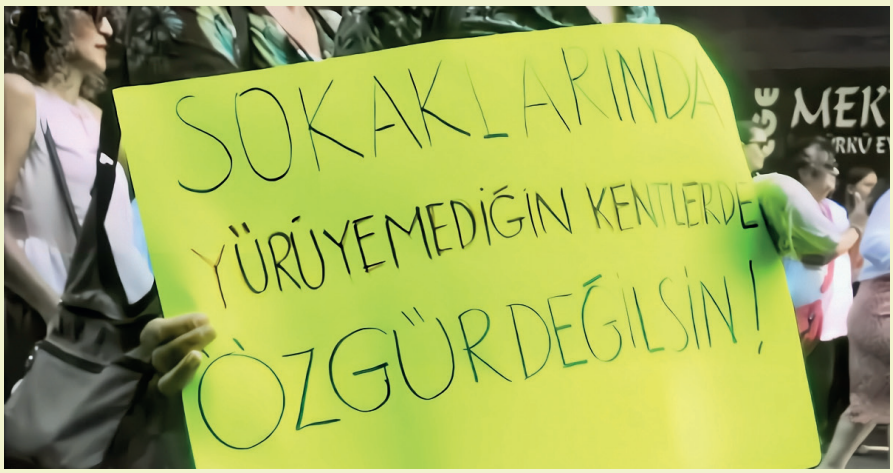
Yayalar, araçlara göre daha savunmasız oldukları için kent planlaması yapılırken onların güvenliği ve önceliği mutlaka gözetilmeli. Bu nedenle, yaya hakkı yalnızca kaldırım ve geçit düzenlemeleriyle sınırlı değil; aynı zamanda toplumda yayalara saygı, trafik kurallarına uyum ve genel bir farkındalık da gerekli. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na göre özellikle yaya geçitlerinde araç sürücülerinin yavaşlayıp yayalara yol vermesi yasal bir zorunluluk. Ancak bu düzenlemelerin günlük hayatta uygulanmasında ciddi eksiklikler bulunuyor. Pek çok araştırma, yaya haklarının korunmasının, kentsel yaşamın sürdürülebilirliği ve toplumun yaşam kalitesini artırma açısından kritik öneme sahip olduğunu gösteriyor.

Araştırmalar, sürücülerin ve yayaların yasal haklar konusundaki farkındalığının sınırlı olduğunu, yaya haklarının yeterince gözetilmediğini açıkça göstermekte.[1] Özellikle İstanbul ve İzmir gibi büyük şehirlerde yaya güvenliği konusunda ciddi eksiklikler bulunuyor. Kaldırımların araçlar veya ticari işletmeler tarafından işgal edilmesi ve yetersiz yaya geçitleri, yayaların günlük yaşamını önemli ölçüde zorlaştırmakta. Bu durum, yayaların güvenliğini tehdit ediyor.[2]

İstanbul üzerine yapılan bir çalışma, yayaların yalnızca yüzde 40'ının yaya geçitlerini düzenli olarak kullandığını gösteriyor. Aynı araştırmaya göre, araç sürücülerinin ise sadece yüzde 35'i yaya geçidi önceliğine riayet etmektedir.[3] Bu durum, yayaların büyük bir kısmının can güvenliği endişesiyle haklarını kullanmaktan çekindiklerini, sürücülerinse bu haklara saygı göstermediğini ortaya koymakta. Tarihi yarımadada uygulanan yayalaştırma projeleri, farkındalığın artırılmasında etkili bir adım oldu. İstanbul ve İzmir gibi metropollerde araç trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde yayalaştırma projeleri yaygınlaştırılmalı.[4]

Bu örneklerden yola çıkarak kent koşullarının yayalara uygun hâle getirilmesi ve şehirlerde daha fazla yaya öncelikli alanların yaratılması gibi adil kent politikalarına ihtiyaç var. Türkiye'nin İstanbul, İzmir gibi büyük metropollerinde yaya hakları farkındalığının artırılması; altyapı düzenlemeleri, toplumsal bilinç ve güçlü yasal yaptırımlarla mümkün. Toplumun her kesiminde yaya haklarının sadece bir hak değil bir yaşam biçimi olduğunun benimsenmesi, kent yaşamını daha güvenli ve erişilebilir kılacaktır.





Fotoğraflar Yaya Derneği arşivi

Günümüz kentlerinde yaya güvenliğini tehdit eden en önemli unsurlar nelerdir? Otomobil odaklı planlanan şehirleri, yürünebilir ve herkes için erişilebilir şehirlere dönüştürmek için yapılması gereken öncelikli çalışmalar nelerdir? Bu alanda ilham aldığınız örnek çalışmalar, kentler var mı?

Günümüz kentlerinde yaya güvenliğini tehdit eden birçok unsur bulunuyor ve bu durum kent yaşamını doğrudan etkiliyor. Artan trafik yoğunluğu, yayalar için en belirgin tehlikelerden biri. Yoğun araç trafiği, yaya geçitlerini tehlikeli hale getirirken, bakımsız veya yetersiz kaldırımlar güvenliği daha da azaltıyor. Sürücülerin hız limitlerine ve trafik kurallarına uymamaları, yayalar için ciddi riskler oluşturmakta; özellikle yaya geçitlerinde sürücülerin yayalara yol vermemesi çarpma riskini artırıyor. Kent tasarımı da yaya güvenliği üzerinde büyük bir etkiye sahip. Dar yollar, akışın düzenlenmediği bölgeler ve kaldırımlardaki engeller, yayaların rahat ve güvenli bir şekilde hareket etmesini zorlaştırıyor. Araç trafiğini önceliklendiren altyapılar nedeniyle yayalar için yeterli alan bırakılmıyor. Özellikle restoranlar, mağazalar ve park etmiş araçlar tarafından işgal edilen kaldırımlar, hâlihazırda kısıtlı olan güvenli yürüyüş alanlarını sınırlamakta.

Otomobil odaklı şehirleri yürünebilir hale getirmek için trafik yatıştırma önlemleri alınmalı, yayaların yoğun olduğu bölgelerde araçların hızı düşürülmeli. Kaldırımların genişletilmesi en sürdürülebilir ulaşım biçimi olan yürümeye teşvik eder. Yaya öncelikli alanlar oluşturularak araç trafiğinin kısıtlandığı şehir merkezleriyle yaya güvenliği artırılabilir. Yeşil yollar ve kapsayıcı tasarım ile her yaştan ve durumdan bireyin rahatça kullanabileceği kamusal alanlar yaratılmalı. Ayrıca, akıllı trafik yönetimiyle sensörlü trafik ışıkları gibi teknolojik çözümler uygulanabilir. Bisiklet kullanımını teşvik etmek için güvenli bisiklet yolları ve park alanları oluşturularak; otomobil bağımlılığı azaltılarak sağlıklı bir ulaşım alternatifi oluşturulmalı. Şehir planlamalarında, insan odaklı tasarım ilkelerine öncelik verilmesi, dükkanlar, restoranlar ve sosyal alanların yürüyüş mesafesinde bulunması sağlanarak yaya hareketliliğinin artırılması sağlanabilir.

Bu alanda örnek şehirlerden biri olan Kopenhag'da, yaya ve bisiklet altyapısıyla otomobil bağımlılığı ciddi oranda azaltılmıştır. Barcelona'da uygulanan Superblocks projesiyle mahallelerde araç trafiği sınırlandırılarak yayalara geniş alanlar kazandırıldı. New York'taysa Times Meydanı gibi bölgelerde yapılan yayalaştırma projeleriyle hem kentin simgesi haline gelen turistik ve kültürel mekânlar yaratıldı hem de sosyal yaşam canlandırıldı. Bogotá'da her hafta uygulanan Ciclovía programı, yolları yayalara ve bisikletlilere ayırarak topluma otomobilden arındırılmış kentsel mekânların potansiyelini gösteriyor.

Türkiye'de de başta İstanbul olmak üzere bazı şehirlerde taktiksel kentleşme çalışmaları üzerinden yaya dostu müdahaleler başlamış olsa da bunlar alana özgü çözümler olarak kalmakta. Bu ivme devam ettirilerek daha büyük ve ulusal ölçekte yayaların güvenliği ve haklarını kullanabilmelerini sağlayan politikalar geliştirilmeli.

· SÖYLEŞİ · RÖPORTAJ ·

Engelsiz Erişim Derneği

“Erişilebilirlik bir tercih değil, bir haktır; engelsiz bir yaşam için tüm paydaşların katkısı şart.”

Engelsiz Erişim Derneği, engellilerin kent içinde bağımsız, güvenli ve erişilebilir bir yaşam sürebilmesi için 2005 yılından bu yana aktif olarak çalışmalarını sürdüren bir sivil toplum örgütü. Dernek, herkes için kapsayıcı ve eşit bir yaşam alanı yaratma hedefiyle, fiziki ve dijital erişimden kültürel erişime kadar geniş bir yelpazede projeler yürütüyor. Dernek üyeleri yürüttükleri faaliyetler ve evrensel tasarım ilkelerine dayalı kent hedefleri üzerine sorularımızı yanıtladı.



Fotoğraf Beyaz Baston ve Erişilebilirlik Festivali açılış yürüyüşü

Engelsiz Erişim Derneği'nin kuruluş tarihi ve amacı nedir? Derneğinizin örgütlenme modeli ile yürüttüğü projeler hakkında detaylı bilgi verebilir misiniz?
Engelsiz Erişim Derneği, sakatlık alanına odaklı kör genç aktivistler tarafından 2005 yılında Engelsiz Erişim Grubu olarak çalışmalarına başladı. Yeni projeler oluşturmak, geniş kitlelerle bütünleşmek ve bürokratik işlemlerde ihtiyaç duyulan tüzel kişiliğe sahip olmak amacıyla dernekleşmeye karar verilmesiyle 2011 yılında Engelsiz Erişim Derneği kuruldu.

Dernek, sakatlık alanında genel kapsamda çalışmalar yürütmekle birlikte, mevcut üyelerin çoğunluğu körler olduğu için daha çok körlük ve körlük ile kesişen alanlarda çalışmalar yapıyor. Dernek, anti-hiyerarşik bir yönetişim modeli benimser, tüm üyelerin karar alma süreçlerine doğrudan katılımı sağlanır.

Derneğin temel amacı, engelliliğin bir eksiklik değil, insan çeşitliliğinin bir parçası olduğu kabulüyle, yeti farkı olan bireylerin karşılaştığı engellemeleri ortadan kaldırmak. Dernek, hayatın her alanının herkes için eşit, erişilebilir ve engelsiz olmasını sağlamayı hedeflemekte ve bunun herkes için temel bir insan hakkı olduğunu savunmaktadır. "Sakat, engelli" kavramını sosyal model temelinde tanımlar. Bu kapsamda erişilebilirliği arttırıcı çalışmalar, ayrımcılıkla mücadele, ürün ve özel kamusal hizmetlerin herkesin yararlanabileceği şekilde evrensel tasarım ilkelerine uygun olması için mücadele, yeti farkı olanların eşit imza, oy ve istihdam hakları için mücadele, kapsayıcılığın sağlanması için çözüm önerileri üretme, engellilerin bilgiye ulaşımındaki engellerin kaldırılması ve bilgiye ulaşımlarını kolaylaştırıcı çalışmaların yürütülmesi başlıca faaliyet alanlarıdır.Yanı sıra sesli otobüs, durak ve ulaşım erişilebilirliği, seçimlerin erişilebilirliği, uygulamaların erişilebilir hale getirilmesi, kaldırım aktivistleri etkinlikleri, web erişilebilirlik değerlendirme raporları Engelsiz Erişim Derneği'nin yaptığı faaliyetlerden bazılarıdır. Selen Özel Bilgi Yarışması, EEEH Dergi, Kemal Özceyhan Seminerleri, Beyaz Baston ve Erişilebilirlik Festivali, Engelsiz Eğitim Projesi yıllık düzenli yürüttüğü faaliyetlerdir. Haklara Destek Hibe Programı yararlanıcısıdır. UNFPA Türkiye ile TAPV tarafından yürütülen Cinsel Sağlık ve Üreme Sağlığı alanında kapasite geliştirme desteği almaktadır.



Fotoğraf "Eşit, Erişilebilir, Engelsiz Hayat"

Bir kenti engelsiz kılan kriterler nelerdir? Genel olarak engellilerin yaya olarak kent içi hareketliliğini kısıtlayan etkenler nelerdir? Engelsiz erişim konusunda dünyadan ve Türkiye'den dikkatinizi çeken örnek uygulamalar var mı?
Bir kenti engelsiz kılan en önemli unsur, o kentin cadde, sokak ve mekanlarının evrensel tasarım ilkelerine uygun şekilde, toplumun tüm kesimlerini gözeterek erişilebilir olarak tasarlanmasıdır. Bu, yalnızca fiziksel değil, sosyal, dijital ve kültürel alanlarda da erişilebilirliğin sağlandığı, herkes için eşit ve kapsayıcı bir yaşam alanı yaratılması anlamına gelir. Fiziksel erişilebilirlik, toplu taşımaya erişim, dijital erişilebilirlik, sosyal ve kültürel erişim sağlandığında kent herkes için eşit, erişilebilir, engelsiz kılınmış olacaktır.Eğer bir kentin cadde ve sokaklarında tekerlekli sandalyeli biri rahatça ve kimseden yardım almadan dolaşamıyorsa, körler kaldırımda yürürken araçlar park etmesin diye konulan mantarlara dizini, reklam tabelalarına yüzünü ve kafasını çarpıp yaralanıyorsa, kaldırımlara park eden araçlar varsa, düzensiz ağaç dikimleri bulunuyorsa, direkler tehlike yaratıyorsa, kılavuz yollar yeterli değilse ve kılavuz yollara engeller konuluyorsa, yaya geçitleri güvenli ve erişilebilir değilse ve sesli ışıklar yeterince bulunmuyorsa, o kent engellilerin ihtiyaçları gözetilmeden tasarlanmış demektir. Yayaların erişilebilir ve güvenli seyahatini engelleyen durumların çokluğu kentin erişilebilir ve güvenli olmadığını gösterir. Scooterların gelişigüzel bırakıldığı, esnafın malzemelerini kaldırımlara yığdığı, çevresi korunmamış inşaat alanlarının, çukurların ve tehlikeli direklerin bulunduğu bir şehirde yalnızca engelliler değil, tüm yayalar için riskler ve zorluklar kaçınılmazdır.



Fotoğraflar Engelsiz Erişim Derneği arşivi

Fotoğraf Beyaz Baston ve Erişilebilirlik Festivali'nde "Erişilebilirlik Sözü" söyleniyor.

Kent içi hareketliliği ve güvenliği sağlamak için daha sıkı denetimler, caydırıcı yaptırımlar ve etkili ve erişilebilir şikayet mekanizmaları gereklidir. Engelsiz Erişim Derneği'nin savunduğu gibi erişilebilirliğin sağlanması bir tercih değil, bir haktır. Denetimlerin sıklaştırılması, engellerin kaldırılması ve tüm kent sakinlerinin güvenle hareket edebileceği bir çevrenin sağlanması, kapsayıcı ve engelsiz bir kentin temelidir. Gelişmiş ülkeler ile ülkemiz karşılaştırıldığında, kapsayıcılık ve erişilebilirliği engelleyen temel faktörlerden birinin mevcut yasaların uygulanmaması olduğu görülmektedir. Yasaların etkin bir şekilde uygulanması ve bu konuda sorumlu kurumlar ile yetkililere gerekli yaptırımların uygulanması, erişilebilirlik konusunda önemli ilerlemeler sağlayacaktır.

Engelsiz Erişim Derneği olarak, çevresel engellerin giderilmesine yönelik hangi öncelikleri belirlemiş bulunmaktasınız? Bu engelleri kaldırmak için tasarımcılara, sivil topluma ve yerel yönetime düşen görevler nelerdir?

Dernek olarak çevresel engellerin giderilmesinde önceliğimiz, herkesin bağımsız bir şekilde yaşayabileceği, toplumsal yaşama tam ve eşit katılım sağlayabileceği bir ortam yaratmak. Özellikle engellilerin karşılaştığı fiziksel, dijital ve sosyal bariyerlerin ortadan kaldırılmasına yönelik somut adımlar atılması gerekiyor. Fiziksel erişilebilirliğin giderilmesi için kentlerin kaldırımlarından binalara, toplu taşıma araçlarından sosyal mekânlara kadar tüm alanların erişilebilir olması hayati önem taşıyor. Kılavuz yolların sürekliliği, asansör ve rampaların uygun yerlerde ve çalışır durumda olması gibi düzenlemeler, körler ve diğer engelli gruplar için olmazsa olmazlardandır. Dijital erişilebilirlik için kent hizmetlerinin dijital platformlarda erişilebilir olarak sunulması gerekmektedir. Erişilebilirliğin yalnızca fiziksel düzenlemelerle sınırlı olmadığını vurgulamak; sosyal, kültürel ve toplumsal algıları değiştirmek ve herkesin eşit haklara sahip olduğu bilincini yaygınlaştırmak da önceliklerimiz arasında yer alıyor.

Evrensel tasarım ilkelerine bağlı kalarak herkesin kullanımına uygun çevreler yaratmak tasarımcıların sorumluluğundadır. Kent tasarımlarının engellilerin ihtiyaçlarına göre şekillendirilmesi estetik kadar işlevselliğin ön plana alınmasıyla mümkün olacaktır.

Sivil toplum farkındalık yaratma, savunuculuk yapma ve erişilebilirlik standartlarının yerleşmesinin sağlanması konusunda kritik rol oynamaktadır. STK'lar engellilerin deneyimlerinden yola çıkarak ihtiyaçları görünür kılmalı ve bu doğrultuda politikaların geliştirilmesine katkıda bulunmalıdır.

Yerel yönetimler ise erişilebilir kentlerin inşasında kilit aktörlerdir. Mevcut fiziksel düzenlemeleri tüm toplum kesimlerini düşünerek erişilebilir hale getirmek, toplu taşıma ve kamusal alanların engellilere uygun şekilde planlanmasını sağlamak ve bu konudaki yasaları ve denetimleri titizlikle uygulamak, yerel yönetimlerin sorumluluğundadır.

Tüm hizmet, ürün ve etkinliklerin tasarımı aşamasında engellilerin görüşlerine başvurulmalı, ihtiyaçları gözetilmelidir. Bu ihtiyaçların bir lüks değil temel insan hakkı olduğu bilinci ile hareket edilmelidir. Hiçbir kurum engelliler için yapılacak düzenlemelerde engelliler olmadan karar vermemelidir.

Engelsiz bir yaşam ancak tüm paydaşların katkılarıyla mümkündür. Tasarımcılar estetik ve işlevselliği birleştirirken, sivil toplum bilinçlendirme çalışmalarına devam etmeli, yerel yönetimler ise bu dönüşümü sahaya yansıtmalıdır. Engelsiz Erişim Derneği olarak bu konuda tüm taraflarla iş birliği yapmaya, erişilebilir bir dünya için mücadele etmeye kararlıyız.



Interreg NEXT Black Sea Basin Co-funded by the European Union | GREENCITIES

GREENCITIES - DAHA YEŞİL ŞEHİRLER İÇİN İŞ BİRLİĞİ

DAHA AZ YAPI
DAHA ÇOK YEŞİL

KOMŞU ÜLKELERDEN BELEDİYELERLE BİRLİKTE DOĞAYA UYUMLU ŞEHİRLER İNŞA EDİYORUZ.

ZUGDIDI MUNICIPALITY CITY HALL

CITY OF KALAMARIA

www.greencitiesbsb.com

Proje Adı: GREENCITIES - Acting Together for Greener Cities **Proje Başlangıç Kodu:** BSB00460
Proje Başlangıç Tarihi: 03.07.2024 **Proje Bitiş Tarihi:** 02.07.2026 **Proje Süresi:** 24 Ay
Proje Bütçesi: 1.575.795,02 € **AB Fon Desteği:** 1.418.215,50 €

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ | İPA İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul
ipa.istanbulplanlamaajansi

· SÖYLEŞİ · RÖPORTAJ ·

Suat Ayöz Trafik Mağdurları Derneği

“Karar vericiler yol güvenliği sorumluluğundan kaçıyor, özellikle çarpışma sonrasında mağdurların sesini duymamakta ısrar ediyor. Bu nedenle mağdurlar ve onların haklarını savunan STK’lar olarak çok yüksek bir sesle bağırmamız gerekiyor.”

Trafik mağdurlarının sesini duyurma amacıyla kurulan Suat Ayöz Trafik Mağdurları Derneği’nin kurucularından Yeşim Ayöz, trafik çarpıp-kaçma sonucunda hayatını kaybeden kardeşi için başlattıkları hukuk sürecinden bugüne, trafikte güvenliği için verdikleri mücadeleyi anlattı.

Suat Ayöz Trafik Mağdurları Derneği nasıl kuruldu? İsminin de bize hemen anlattığı üzere kişisel bir yas tutma sürecinin kolektif bir mücadeleye dönüşmesi nasıl oldu?

Yeşim Ayöz · 9 Nisan 2006’da kardeşim Suat Ayöz’ü Bağdat Caddesi’nde, çarpıp kaçma sonucu kaybettim. 18 yıl geçti üzerinden, çok uzun ama çok kısa bir zaman, bazen dün gibi... Geri dönüşü ve telafisi olmayacak bir şekilde en kıymetlimizi kaybettik. Sonra bir baktık, bizim gibi pek çok aile var bu ülkede ve dünya üzerinde...

Çok sevdiğinizi, en kıymetlinizi bir anda kaybettiğiniz zaman bir tarafınız eksik kalıyor. Bir de bu kayba biri neden olmuş ise canınız daha da acıyor. Suat 35 yaşındaydı, uzun yol kaptanıydı, sualtı fotoğrafçılığına başlamıştı. Benim kardeşim ender bulunan çok güzel bir insandı. 9 Nisan 2006 günü Suat’a çarpan önce durup bakmış, sonra aracını saklamaya gitmiş. Kaçan ancak dokuz gün sonra geldi. Çarpışma sonrası bugün herkesin dilinde olan “adalet nerede” sorusu ile geçip giden bir yargı süreci geçirdik. Bu süreç AİHM dahil yaklaşık 10 yıl sürdü. Dava bitti, gerekçeli karar yazıldı: “Çarpıp kaçmıştır ama önemli değildir; çünkü Bağdat Caddesi Türkiye’nin en işlek yeridir” dendi. Yargıtay da bu kararı onadı. 18 yıl geçti, çarpan hala manevi tazminatını ödemeden mali kaçak olarak yaşıyor ve biz yasal olarak hiçbir şey yapamıyoruz.

Ben trafik kazası demiyorum; çünkü “kaza” kelimesi baştan affetmeyi öngörüyor. Oysa yaşananların hepsi dikkatsizlik ve sorumsuzluk nedeniyle meydana geliyor. Uzun, yıpratıcı ve çözümsüz bir süreçtir trafik mağdurlarının yaşadığı. Haklarımızı, bu haklara nasıl ulaşacağımızı, davamıza nasıl sahip çıkacağımızı ve haklıyken nasıl haksız duruma düşmeyeceğimizi hala bilmiyoruz. Bizim gibi trafik mağdurları için yargı kararlarının ve devlet desteğinin gelişmiş ülke standartlarında olmaması en önemli sorun.

Suat gittikten sonra bir baktık ki, adalet mülkün temeli değilmiş. Kazanın ardından Suat’ın arkadaşlarının da desteğiyle Suat Ayöz Trafik Mağdurları Derneği’ni kurduk. Derneğimizle Avrupa Trafik Mağdurları Federasyonu’na (FEVR) üye olduk. 2019 yılının sonuna kadar dernek olarak çalışmalarımızı yürüttük. Açık Radyo’daki “Traji-trafikten Beşeri Trafiğe” programına konuk olup, 10 yıl radyo programı yaptık. Uluslararası konferanslar gerçekleştirdik. TBMM’de parti gruplarına trafik mağdurları ve hakları ile ilgili sunumlar yaptık. “Ayda Bir Gün Sokak Bizim” etkinliğini ilk 2007 başında gerçekleştirdik. Atiye Sokak, bu etkinlik kapsamında ilk yayalaşan sokak oldu.



Fotoğraf Suat Ayöz

2020 yılı başında derneği kapatıp platform olarak yolumuza devam ettik. FEVR üyeliğimiz devam ediyor. 2021 yılında Trafikte Ortak Akıl (TRAP) Derneği'ni kurduk. Bu dernekte genel sekreter olarak görevime devam ediyor, mağdurlar ve hakları konusunda çalışmalar yürütüyorum. Ayrıca Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği'nde de genel sekreterlik görevini sürdürüyorum.



Fotoğraf Ayda Bir Gün Sokak Bizim Etkinliği

Derneğin neredeyse 20 yıldır yürüttüğü mücadeleyi sadece hukuki bir mücadele olarak sınırlandırmamız oldukça zor. Bu mücadeleye giden yolları ve daha da ilerisini nasıl keşfettiniz? Hukuki süreçler tıkanınca neler yapabiliriz?
Felaketler hepimizin başına gelebilir, anlık bir olay. Önemli olan sonrası, sonrasında ne yaptığınız. Hukuk süreci uzun, yıpratıcı ve çok pahalı bir sistem. Hukuki süreç tıkanıyor ve sonrasında da vazgeçiliyor. 2013 yılında Trafik Kazalarını Önleme Derneği Başkanı Hitay Güner: "Her yedi aileden birisi trafik mağdurudur" demişti. Bugün bu sayı üçte bire yükselmiştir.

Trafik güvenliği için pek çok kurum çalışmalar yapıyor. 2030 hedeflerine ulaşmak ve sokaklarımızı onları kullanan insanlar ve topluluklar için daha güvenli, daha sağlıklı, daha sürdürülebilir ve daha adil hale getirmek, karayolu ölüm ve yaralanmalarını %50 azaltmak amacıyla STK'ların daha etkin ve görünür hale gelmesi, destek alması ve destek vermesi gerekiyor. Ancak karar vericiler yol güvenliği sorumluluğundan kaçıyor, özellikle çarpışma sonrasında mağdurların sesini duymamakta ısrar ediyor. Bu nedenle mağdurlar ve onların haklarını savunan STK'lar olarak çok yüksek bir sesle bağırmamız gerekiyor. STK'lar mücadelelerini, kalıcı savunuculuk, ulusal ve yerel eylemin bir aradalığı ve çok sektörlü iş birlikleri temelinde ilerletiyor.

Tüm yol kullanıcılarını koruyan güvenli bir sistem sağlama sorumluluğu karar vericilere ve hükümetlere aittir. STK'lar, bunu ulusal ölçekte başaracak kaynaklara (personel, mali veya politik) sahip değildir. Bu nedenle, sınırlı kaynaklarıyla insanların güvenli, uygun fiyatlı, erişilebilir, sürdürülebilir ulaşıma erişimini sağlama yolunda bilgi ve deneyimlerini paylaşmak için çalışırlar. Etkili eylemleri savunmak ve karayolu sistemini kullanarak güvenli hareketlilik için hesap verilebilirliği güçlendirmek, STK'ları desteklemek ile olanaklıdır. İnsanların günlük yaşamları ve yolculukları, yol sistemlerimizin var olmasının nedenidir. Bu yol sistemlerini kullanarak güvenli hareketlilik, yaşam hakkının muhafazası her insanın hakkıdır. Yol sisteminin her parçasının, insanları koruması gerektiğine inanıyoruz ve bunu ulaşabildiğimiz her yerde duyurmaya çalışıyoruz.



Fotoğraf Şimdi Geçebilirsiniz!
(Yön: Deniz Yüce, 2020) Belgesel Tanıtımı
(soldan sağa Deniz Yüce, Yeşim Ayöz,
Kevser Üstündağ ve İdil Işık)

Kazalarda ya da afetlerde yaşanan ölümlere dair "kader" söylemi oldukça yaygın. Bu söylemi trafik kazaları özelinde düşündüğümüzde, bu perspektifin etkilerini nasıl değerlendirebiliriz?
Trafik çarpışmalarında "kaderiymiş, vah vah, tüh tüh" demek çok yaygın. Yargı bile böyle karar veriyor. Fakat o "kader" diye niteledikleri olayı bir başkası yapıyor. Birinin öngörülü olmaması, sorumsuzluğu, dikkatsizliği ve bilerek ihmali nedeniyle insanlar hayatını kaybediyor, yaralanıyor ya da sakat kalıyor. Eğer insanlar önce kendilerine, sonra da etraflarına saygılı olursa o zaman "kadermiş" kelimesini daha az kullanırız. Arabaya bindiklerinde, direksiyon başına geçtiklerinde cep telefonlarını nasıl çıkarıp yanlarına koyuyorlarsa, vicdanlarını da yanlarına koymaları gerekir.

Ölümlü trafik kazalarına dair istatistikler bize ne anlatıyor? İstanbul, Türkiye'deki diğer şehirlerle ve diğer dünya şehirleriyle kıyaslandığında ne görebiliriz? Bunun sebepleri sizce nedir?
Stalin'e atfedilen sözdeki gibi: "Bir kişinin ölümü trajedi, bir milyon kişininki sadece istatistiktir." TÜİK verilerine göre bile 2023 yılında trafik çarpışmaları sonucu, ölümlü, yaralanmalı trafik çarpışmalarında 2.984 kişi olay yerinde, 3.564 kişi ise sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra 30 gün içinde hayatını kaybetti. 2023 yılında, olay yeri ve hastane sürecinde 6.548 kişi hayatını kaybetti, 350.855 kişi yaralandı. Toplam çarpışma sayısı %6,6, ölümlü yaralanmalı çarpışma sayısı %19,2, maddi hasarlı kaza sayısı %4,2 arttı. Toplam ölü sayısı %25,2 ve yaralı sayısı %21,5 arttı. Kaza tespit tutanaklarında çarpıp kaçma diye bir kategori olmadığı için, bu sayılar bilinmiyor. Trafik çarpışmaları sonrasında Türkiye 30 günlük izleme yapıyor, gelişmiş ülkelerde ise 90 gün izleme yapılıyor. Bu da çarpışma sonrası yaralanmaların takibinin yetersiz kalmasına sebep oluyor. Dünya genelinde ve ülkemizde, 5-29 yaş arası çocuklar ve genç yetişkinler için önde gelen ölüm nedeni trafik çarpışmaları. 2023 TÜİK verilerine göre 663 çocuk yollarda hayatını kaybetti, 62.554 çocuk yaralandı. 18-25 yaş arası 889 genç hayatını kaybetti, 51.394 genç yaralandı. Para cezaları için elektronik denetleme sistemlerinin hepsini kullanıyoruz, denetimleri sıkılaştırıyoruz ama yargıda ödül gibi cezalar vermeye devam ettiğimiz için caydırıcılığı sağlayamıyoruz.

İstanbul, ülkemizde en fazla ölümlü çarpışmanın olduğu şehir. Ulaşımın en yoğun olduğu ama bir o kadar da en zor olduğu şehir. Trafiğin akmadığı yollar, yürünemeyen kaldırımlar, geçilmeyen yollar, stres, kaos, kavga, gürültü yani her şeyin bir arada olduğu bir kakafoni İstanbul trafiği.

Kurum Tarihini Aile Tarihinden Okumak: İSKİ'ye Emek Veren Üç Kuşak



Fotoğraf Bekir Dindar

İSKİ tarihi ile iç içe bir aile tarihi olan Ali Rıza İlhan ile, üç kuşak boyunca kurumun çalışanlar açısından tarihini, hem kurum içi hem de sahadaki deneyimlerini ve İSKİ'de çalışmanın anlamını konuştuk.

Nazlı Bülay Doğan

Ali Rıza İlhan • Bu yıl benim İSKİ'deki 25. yılım. Aslında 1999 girişliyim ama taşeron şirket sigortamı yapmamış. Ben, resmi olarak 1 Ocak 2000 tarihinde İSKİ'ye girdim. Zaten dede mesleğiydi bu meslek. Dedem 1960'lı yıllarda kardeşleriyle Bingöl'ün bir köyünden geliyor. Haliç Parkı'nda otururlarken İSKİ'nin yetkilisi geliyor. "İSKİ'de çalışmak ister misiniz?" diye soruyor. Bunun üzerine dedemler dört kardeş işe başlıyor. Üç tanesi işi zor bulup kaçıyor. Kanal kazma işi ağır geliyor. Sadece dedem kalıyor. Dedem o dönem ilkokul mezunu olduğu için, onu tahsildar yapıyorlar. Evlerin kapısına gittiğinde ne kadar su kullanıldığını ölçüyor ve vatandaşa fatura kesiyor, ödemeyi alıyor. Hatta bu yüzden Kasımpaşa'da üç defa dedemi soyuyorlar. Yine de dedem İSKİ'de çalışmakla çok övünürdü. Bu kurumda memur olmak prestijli bir şeydi, hem onun hem de çevresindekiler için.

Daha sonra dedem babamı işe sokuyor. Babam 1981 yılında girdi İSKİ'ye, 2008 yılında da emekli oldu. Çocukluğumda hep babamın elinde İSKİ'ye ait evrakları görürdüm. Lise okurken ailevi bazı sıkıntılar yaşayınca okulu bıraktım ve İSKİ'ye sayaç okuma personeli olarak giriş yaptım. Sonrasında liseyi dışarıdan bitirdim, üniversiteyi hâlâ dışarıdan okuyorum. Diplomam olsun dedim; ama diploma da ne kadar işe yarıyor?

İSKİ'de 2000 yılından itibaren uzun süre sahada çalıştım. İlk girdiğimde diğer çalışanlara göre daha gençtim. 5 yıl sayaç okumada, daha sonra 3-4 yıl sayaç açma-kapamada çalıştım. Sahada çalışırken bir gün Sarıyer'de sayaç okurken, okuma yaptığım vatandaş hiddetle kapıya çıkıp bana "Çocuğun topunu mu çalıyorsun?" dedi. "Yok teyzecim, ben İSKİ'den geldim" deyince zor inandırdım. Çünkü ben de 18 yaşındayım, çocuk sayılırdım.

Geçen zaman içinde İSKİ'de yönetim açısından çok fazla değişiklik oldu. Ama çalışma biçimimizde pek değişiklik olmadı. Ben ilk geldiğimde taşeronda çalışıyordum. 2018'den sonra İSKİ taşeronunda değil de; İSPER'de çalışıyor olduk. Yine aynı şekilde çalışmaya devam ettik. İlk başladığımda beraber çalıştığım insanların çoğu, o zaman genç olanlar, şimdi emekli oldular.

Emeklilik de, İSKİ'de çalışanlar için zaman içinde epey değişti. Mesela dedem 1985 yılında emekli olduğunda Kasımpaşa'dan iki daire, bir araba almış. Babam emekliliğinde bir daire almıştı. Ben emekli olduğumda belki bir araba parası bile alamayacağım. Emeklilerin çoğu başka yerlerde çalışmaya devam ediyor emekli maaşlarıyla. Ya da emeklilik yaşı geldiği hâlde kurumda çalışmaya devam ediyor. Ben kademeli emeklilik çıkarsa, emekli olmayı düşünüyorum. Tabii o koşullar da zor; ama o durumda bırakmayı düşünüyorum.







Şimdi, 2025'te emeklilik maaşı düşecek diye kurumdan çok ayrılan, emekliliğini isteyen oldu. Bu da kurumların hafızasının silinmesi anlamına geliyor. Şimdi yeniler işe başlıyor; ama arada, eski gidenlerle yeni gelenler arasında bilgi aktarımı olacak zaman olmadığında sorunlar yaşanıyor.

Seçimler de bizi etkiliyor. İktidar değişince İBB'de de bir sirkülasyon oluyor. O yüzden çalışanlar hep tedirgin. Herhangi bir şekilde kimliğini açıklamak istemez, düşüncesini dile getirmekten çekinir. Ona aracı olan parti hangisiyse, öbür parti geldiğinde işimden olurum diye korkar. Sendikadan bile çekiniyor çalışanlar.



Fotoğraflar Bekir Dindar

Ben 14-15 yıldır sahada değil, ofiste çalışıyorum. Benim için İSKİ'de çalışmak özel bir şey. Dededen kaldığı için özel bir aidiyet hissediyorum. İsmim gibi mesleğim de dededen.

Şimdi burada, borç takipte açma kapama bölümünün yöneticisiyim. Yapılan işleri koordine ediyor ve ekipmanları kontrol ediyorum. Burası vatandaşla doğrudan iletişim kurduğun bir yer. Sıkıntılı süreçler de oluyor çünkü borç takibi var, su kapatmalar yapabiliyoruz. Ekonomik kriz olduğu için vatandaş da öfkeli. Günde ortalama 30 kişiyle görüşüyorum. Telefon edenler, gelenler oluyor suyun kapanmasıyla ilgili. Sahada da iletişim konusu son derece önemli oluyordu. İletişimin kuvvetliyse iyi bir bağ kurabiliyorsun. Mesela burada Feriköy'de Ermeni mahallesi var. Oraya gittiğinde seni karşılarlar, özellikle yazın ellerinde mutlaka bir meyve suyu ya da ayran, bir ikram olur. Başka mahallelerde güvenlik tehdidi hissettiğin zamanlar da olabilir. Mesela Hacı Hüsrev Mahallesi'nde sataşanlar, küfredenler olabiliyor. Devleti temsil eden en zayıf halka olarak sen görülüyorsun. İnsanlar da öfkelerini sana yöneltiyor.





Bazen daha da sıkıntılı durumlar olabiliyor. Bir keresinde Ortaköy'deki bir kulübün suyunu kapatmaya gittik. Bekleyin, dediler. Patron geliyor. Bizi bir odaya kilitlediler. Sonra patronları silahla geldi. Ya suyu açarsınız ya da ayağınıza sıkarım, dedi. Sonrasında bu durumu bildirdik. O zamanki müdürümüz: "Burada yapılanları kişisel bazlı almayın" dedi. Ama bir sürü arkadaşımız böyle durumlarda mağdur oluyor, dayak yiyor. Beyoğlu'nda Hacı Hüsrev, Tarlabaşı, Şişli'de Kuştepe, güvenlik konusunda sıkıntılı yerler. Ama mesela Nişantaşı da bizim bölgede. Sahadaki arkadaşlar bazen bana "Abi Nişantaşı'ndan sonraki gün Hacı Hüsrev'e yollama lütfen beni" diyor.

Pandemide yaşadığımız zorluklar da oldu. Sokağa çıkma yasakları vardı ama sahadaki arkadaşlarımız sayaç okuma işlerine devam etmek zorunda kaldılar. Buna itiraz ettik, mücadele ettik. Sonrasında sayaçların büyük bir kısmı okunmadan, kıyas yoluyla faturalandırıldı. İSKİ'nin o dönem güzel bir projesi de oldu: "Askıda Fatura" uygulamasıyla maddi anlamda sıkıntı yaşayan vatandaşlara destek sundu. Bayağı da katılım oldu.

İSKİ'de benim çalıştığım birim olan açma kapama, sayaç okumacılar, teknik birim, kadrolu personel, memurlar, hepsi ayrı ayrı dünyalar. Birimlerin bu birbirinden ayrı durma hâli, kişi özellikle herkesle ilişki kurmak için çaba sarf etmezse, pek kolay kapanmıyor. Askere giden bilir, askeriyedeki tertip ilişkisi gibi. Memurlar kadrolulara, kadrolular şirket işçilerine, şirket işçileri taşeronlara üstten bakabiliyor. Hâlbuki mesela çalışanlar arasında en altta gibi gözüken, hakları ve maaşları en düşük olarak şahıs şirketine bağlı taşeronda çalışanlar, İSKİ'nin en zor ve en emektar işi olan kanal işini yapıyorlar. Son 5 yılda bu değişti; çünkü İSKİ'nin kendi kadrolu çalışan sayısı çok azaldı. Onların yerine İSPER'den alımlar artırıldı.

Dayanışma daha çok birim içinde kalıyor. Bir açma kapamacının başına bir şey gelirse, açma kapamadaki arkadaşları koşar onun yanına. Tüm birimlerde öyle. Dayanışma kültürü toplumda da pek kalmadığı için kurum içinde de onu inşa etmek daha zor oluyor.



İSKİ, belediyenin önemli ve çok büyük, A sınıfı şirketlerinden. Ama enflasyon nedeniyle faturalar çok yükselince, vatandaşın tepkisine de biz maruz kalıyoruz. Ben şikayet için telefon açanlardan çok küfür duyuyorum. Uzun zamandır burada çalıştığım için insanlar beni tanıyor. "Sana değil sözlerimiz, faturaya kızgınız" diyorlar. Bazen de kurum içinde yaşanan aksaklıklar ya da gecikmeler de doğrudan vatandaşı etkilediği için, onun da tepkisini alabiliyoruz. İBB'nin görünen yüzlerinden biriyiz bu anlamıyla. O yüzden her sıkıntıda vatandaşla biz yüz yüze geliyoruz.



Fotoğraf Bekir Dindar

Benim için burası farklı bir yer. Bir yandan çok zor. Mesai dışında da işimiz devam ediyor, telefonum gece 11'de bile aranıyor. Ama bir yandan da farklı bir deneyim. Çok heterojen bir yer burası. Çok çeşitli insanlar gelebiliyor buraya. Mesela bir travesti vatandaşımız geldiğinde, kurum çalışanlarında onlara karşı ön yargılı olanlar olabiliyor. Öyle durumlarda biz araya giriyoruz. Ünlüler gelebiliyor, bir kez Sırrı Süreyya Önder gelmişti. Göçmenler geliyor. Göçmenlere karşı da yine önyargı olabiliyor, karşılıklı sıkıntı yaşayabiliyoruz.

Göçmenlerle ilgili şöyle suistimaller de olmuştu. Vatandaş kendi kullandığı suyu yabancı birinin üstüne kaydediyor, ödemiyor. Nasılsa yabancı gidince kimse ondan hesap soramaz diye. Bir sene sonra vatandaş geliyor, ben yeni taşındım, kullanmadım, kullanmış gitmiş diye borçlarını sıfırlıyor. Şimdi İSKİ, eğer kullanıcı yabancıysa, noter onaylı ev sahibinden kira kontratı istiyor. 4000 TL'ye yakın bedel ödemek gerekiyor. Göç İdaresi'nden evrak istiyor. Göçmenler için oldukça zor ve maliyetli olabiliyor bu süreç.

Şu anda içinde bulunduğumuz İSKİ Beyoğlu Şişli Şube Müdürlüğü'nün olduğu yerin altında, eskiden Taksim'de dağıtılan, taksim edilen suların - zaten adı da oradan geliyor - pompalandığı ana istasyon var; artık aktif değil. Sayaç ambarlarını hâlâ görebilirsiniz, su sayaçlarının toplu olarak bulundukları yerler. Burada kollektörler de var, yine atıl durumda ama. Buradan pompalama istasyonuna kollektörle basınç oluşturuluyor. İleride de büyük su havuzları var. Barajın kapalı hâli gibi düşünebilirsiniz. Bu sarnıçla bağlantılı büyük su boruları, vanalar hâlen görülebiliyor.

Buradaki pompalama istasyonu sonradan Aksaray'a taşındı. Daha sonra da Nurtepe'ye taşındı. Ve daha sonra da İstanbul'un farklı yerlerine bölündü. Eskiden İstanbul daha küçük olduğu için, İstanbul'un Avrupa Yakası'na burası yetiyordu. Ancak şimdiki ihtiyacı karşılayabilecek teknik altyapısı yok. O yüzden uzun süredir kullanılmıyor; ancak burası ciddi tarihi değeri olan bir yer.

Sokağı “Bizim” Kılmak: Cengiz Bektaş ve Kuzguncuk

Tuğçe Kaplan[*]

[*] Salt Araştırma ve Programlar

Kent yaşamının sahnesi olan kamusal alanlarda karşılaşıyor, bir araya geliyor, paylaşıyoruz. Sokaklar da kamusal alanların en etkin birimlerinden. Kenti bir ev metaforu üzerinden ele alırsak, bir nevi kentin “oturma odası”. Arzu ettiğimiz yaşam biçimini birliktelikler üzerinden kurgulama imkânı sunuyor bizlere. Sokakla bağ kurduğumuz, sokakta vakit geçirdiğimiz ölçüde yaşadığımız yere dair aidiyet hissimiz artıyor ve aktif mevcudiyetten gelen güveni inşa edebiliyoruz.

Ne var ki sokakla kurduğumuz bağ gün geçtikçe zayıflıyor. Motorlu taşıtları odağına alan ulaşım politikaları, sosyolojik dokuyu değiştiren ve sokakta tasarlanmamış bir yer bırakmamaya ant içmiş kentsel dönüşüm projeleri, özelleştirmeler, araç işgali altındaki kaldırımlar yaşam alanlarımıza yabancılaşmamıza yol açıyor. Sokaklar, plansız ve gündelik olanın yeri, karşılaşma ve oyun mekânları olmaktan uzaklaşıyor. Bu durumu tersine çevirmek için kentlilere, sivil toplum kuruluşlarına, yerel yönetimlere çok iş düşüyor. Sokakları geri isteyebiliriz, geri kazanabiliriz ve bunu yapacaksak da birlikte yapabiliriz. En nihayetinde sokağı “bizim” kılacak olan da birliktelik, kentteki farklı paydaşlar arasındaki iletişim ve iş birliğini sağlayacak ortak bir zemin.

Bu zemini inşa etmeye yönelik en istikrarlı çabalardan birini 60 yıl boyunca kendi deyişiyle “ozan-mimar-yazar” ya da “yüksek mühendis-mimar” olarak üretim yapan Cengiz Bektaş (1934-2020) ortaya koyuyor. Bugün Kuzguncuk, İstanbul’un en sıra dışı semtlerinden biri ise bunda tam bir “sokak çocuğu” olan Bektaş’ın payı çoktur. 1978’de yerleştiği Kuzguncuk’a dair öyküsünü anlatırken “Kişi, her şeyden önce coğrafyasını seçmeyi bilmeli”[1] diyen Bektaş’ın Kuzguncuk’a ve sokaklarına ilişkin çabalarının ardındaki bilinci kendisine ait şu sözler özetleyebilir: “İnsanın en önemli özelliği, çevresini seçtiği yaşama biçimini sürdürebileceği ortama dönüştürmesi; yaşama biçiminin niteliğini, buna bağlı olarak çevrenin niteliğini, daha iyiye ulaştırmaya çabalamasıdır. Bu tarihsel ve kolektif savaşımla oluşturduğu ortamla ilişkisi, hem toplumsal hem de kişisel sorunudur. Kendi koşullarının da iyileşeceği daha iyi bir ortam için savaşımının, onun hem doğal hakkı hem de insanlık sorumluluğu olduğu ortadadır. İnsanın bu savaşımın içinde, yalnızca sözle yer alamayacağı, akademik tavrın yetmeyeceği, en azından sözün eylemle bağdaşık olma zorunluluğu yirminci yüzyılda iyice belirginleşmiştir. Giderek yirminci yüzyıl insanının aydın olma niteliği, neredeyse yalnızca eylemiyle kanıtlanabilmekte, inanılır olmaktadır. Çevresini kendi sorumluluk alanı olarak görmek, aydın, hele hele sanatçı olabilmenin belki de ilk aşamalarından biridir.”[2]

Motorlu taşıtların yaya olmak, yürümek gibi pratiklerimize dâhi ket vurduğu, park yeri ya da koca koca caddelerin, kavşakların yaşam alanlarımıza egemen olduğu bugünlerde, Bektaş’ın Kuzguncuk’ta sokakların etkinliğini artırmak, insanların yaşadıkları semte ait hissetmelerini sağlamak için sarf ettiği çabaları hatırlamak önemli. Salt Araştırma’daki Cengiz Bektaş Arşivi’nden bu doğrultuda sunacağımız bir Kuzguncuk görsel seçkisi, şüphesiz sokağa, kamusal olana dair toplumsal ve yönetsel beklentilerimizi eyleme geçirmemiz adına bir dürtü oluşturacaktır.



Notlar

1 Bektaş, C. (2003). *Kuzguncuk*, İstanbul: Literatür, s. 138.

2 Age, s. 137.



Fotoğraf Salt Araştırma, Cengiz Bektaş Arşivi



1978'de Kuzguncuk'a yerleşen Cengiz Bektaş, Üryanizade Sokak'ta küçük bir ev satın alıp restore eder, kendine uygun bir yaşama mekânına dönüştürür. Mahalleliye eski evlerin nasıl yaşanılır duruma getirilebileceğini göstermeye ve Kuzguncuk'un insanlarını, evlerini tanıtmaya çabalar.

Cengiz Bektaş, Kuzguncuk'taki ofisinde, tahminî 1980'ler
Salt Araştırma, Cengiz Bektaş Arşivi



Evlerin ardından, kamusal alanların onarımı ve kullanımına yönelen Bektaş, Bereketli Sokak'ın merdivenlerini bir amfi gibi kullanarak, orada Karagöz ve kukla oynatılmasına ön ayak olur. Mahalleli bir araya gelir, şarkılar söyler.



Bereketli Sokak'ın merdivenlerinde kukla oyunu, 1984
Salt Araştırma, Cengiz Bektaş Arşivi





Bereketli Sokak'taki Karagöz ve kukla oyununun ardından, mahallenin çocukları basketbol sahası talep eder. Bektaş ve çocuklar, belediyeye ait, pazarcıların masalarını yığdıkları alana gider. Pazarcılar masalarını başka yere yığmaya ikna olur. Hep beraber masaları taşıyıp küreklerle alanı temizlerler. Bektaş, belediyeyle görüşür. Alana, işçilerle beton döküp pota dikerler. Çocuklar basketbol sahasına kavuşur.

Kuzguncuk'ta basketbol sahası inşası, 1985
Salt Araştırma, Cengiz Bektaş Arşivi

Bereketli Sokak'ta Karagöz ve kukla oyunları gelenekleşir. Başka etkinlikler için de başvurular başlar. 1987 yılının Nisan ayında sokakta doğaçlama oyun sergilenir. Yine aynı yıl, Anadolu Çocuk Tiyatrosu ekibi merdivenlerde oyunlarını oynar.



Bereketli Sokak'ta doğaçlama oyun, 1987
Salt Araştırma, Cengiz Bektaş Arşivi





Bereketli Sokak'ın merdivenlerinde çocuk tiyatrosu, 1987
Salt Araştırma, Cengiz Bektaş Arşivi

1988 yılında, Bereketli Sokak'ın önceden tasarımı yapılmış olan sahnesi, Nevzat Sayın'ın sağladığı ahşapla, belediyeden de izin alınarak çakılır. Oyun yazarı ve dramaturg Güngör Dilmen'in evinin önü, sahne yerleştirilince bir sokak tiyatrosuna dönüşmüştür. Sahnede oyun ve mim sergilenir, kukla oynatılır, dinletiler sunulur.



Bereketli Sokak'ta sahne inşası, 1988
Salt Araştırma, Cengiz Bektaş Arşivi





Bereketli Sokak'ın sahnesinde çocukların oyunu, 1988
Salt Araştırma, Cengiz Bektaş Arşivi







Cengiz Bektaş ve Kuzguncukluların çocuk parkı (Yaldızlı Bahçe) için çalışmaları, 1986
Salt Araştırma, Cengiz Bektaş Arşivi



1986'da Bektaş, sokağının köşesindeki çöp, moloz alanını kazma kürekle temizlemeye başlar. Çocukların bir oyun alanının olmadığı sokağına park yapmak niyetindedir. Tahterevallileri tasarlamıştır bile. Birkaç saat sonra mahallelinin katılımıyla 30-40 kişi olurlar. Çöplük temizlenir. Alandaki iki parselden küçük olanı sahipli, öteki belediyenindir. Sahipli olanı taşlarla çevreleyip belirlerler. Ötekine tahterevallileri yerleştirirler. Çocuklar fidan diker. Kamyonlarla getirtilen kumlar yayılır. Alev ve Bihrat Mavitan'ın hazırladığı boya ve fırçalarla, çocuklar çevre duvarları resimlemeye başlar. Kaldırımlar harçlanıp içine çakıllar döşenir. Çöplük, duvar resimlerinden ağaçlarına kadar çocukların elinde şekillenmiş, demokratik katılımla "Yaldızlı Bahçe" olmuştur.



Cengiz Bektaş ve Kuzguncuklular kaldırımlarını harç içine çakıl gömerek onarırken
Salt Araştırma, Cengiz Bektaş Arşivi

Sürdürülebilir Normale Doğru

Disiplinlerarası Alternatif Tasarım Pratikleri, Müşterekler Üzerine Bir Atölye Deneyimi

Sosyoekonomik ve ekolojik süreçlerin mimari çözümler ile eklemlendiği bu disiplinlerarası atölye deneyimi, katılımcı ve bütüncül tasarım pratiklerinin geliştirilmesi ve toplumsal yapının dayanıklı olarak yeniden inşası konusunda kritik bir model öneriyor.

Büşra Topaktaş˙ - Seda Altan¨

˙ İstanbul Planlama Ajansı - ¨ AURA İstanbul

müşterek: ortak, birlik, birlikte

6 Şubat 2023'te meydana gelen deprem, yüksek riskli bölgelerde yerleşim alanlarının fay hatları etütleri dikkate alınmadan seçilmesi ve inşaat ya da tadilat süreçlerinde yönetmeliklere uygun standartlara uyulmamasının ağır sonuçlarını bir kez daha ortaya koydu. Afet sonrası süreçler afetten daha yıkıcıydı. İlk müdahaleler ve yardım faaliyetleri, bölgedeki acil ihtiyaçların karşılanması amacıyla organize edilmeye çalışılırken aslında coğrafyanın geçmişine rağmen ne denli hazırlıksız olduğumuz gerçeğiyle yüzleştik. Arama kurtarma çalışmalarını ve nitelikli barınma alanlarını organize etme konusunda önümüzde duran negatif tablo beraberinde pek çok soru işareti getirdi. Bu süreç gerek yerel yönetimlerin, karar vericilerin ve politika üretenlerin, gerekse mimarlık ve şehir planlama gibi disiplinlerin, afet sonrası yeniden yapılanmada nasıl bir rol oynayabileceği üzerine geniş bir tartışma alanı da açtı.

Kentlerin afet sonrası yeniden yapılanmasında, insan-doğa ilişkisinin sağlıklı bir şekilde kurulması ve üretim süreçlerinin ekolojik ve inovatif yaklaşımlarla yaşam alanlarına entegre edilmesi, yalnızca yapılı çevrenin fiziksel anlamda yeniden inşası açısından değil, aynı zamanda toplumsal sürdürülebilirlik ve dayanıklılık açısından da büyük önem taşıyor. Bu bağlamda, salt mimari ve şehircilik çözümleri yerine, sosyoekonomik ve ekolojik süreçleri merkeze alan bir mekân tasarım pratiği geliştirmenin gerekliliğinin, deprem sonrası yeniden yapılanma sürecinde en belirgin ihtiyaçlardan biri olarak ortaya çıktığını söyleyebiliriz.

İstanbul Planlama Ajansı ve AURA İstanbul olarak, bu gerekliliğin farkındalığıyla, geleceğe yönelik sürdürülebilir mekân üretim pratikleri üzerine ortaklaşa düşünmeye ve bu bağlamda "Neler yapabiliriz?" sorusuna yanıt aramaya yöneldik. Sıklıkla kullanılan ve zaman zaman içeriği boşaltılan "sürdürülebilirlik" kavramı, bu tartışmalar içinde bir yanıt olarak öne çıkan üst başlıklardan biri hâline geldi. Yaşanan felaketle birlikte, bizler de bu kavramın pratikte ne denli önemli ve vazgeçilmez olduğunun bir kez daha farkına vardık. Bu bilinçle, 2023 yılında "Sürdürülebilir Normale Doğru" temalı yaz akademisinin ilkini gerçekleştirdik.

Salt mimari ve şehircilik çözümleri yerine, sosyoekonomik ve ekolojik süreçleri merkeze alan bir mekân tasarım pratiği geliştirmenin gerekliliği, deprem sonrası yeniden yapılanma sürecinde en belirgin ihtiyaçlardan biri olarak ortaya çıktı.



Fotoğraflar Bünyamin Derman, Olgu Çalışkan, Tuğçe Tezer ve Özen Aksu seminerleri.

2023 yılında gerçekleştirilen ilk yaz akademisine, deprem coğrafyasındaki dokuz farklı üniversitenin mimarlık, iç mimarlık, şehir ve bölge planlama, peyzaj mimarlığı bölümlerinden seçilen yirmi beş öğrenci katıldı. Akademide İstanbul'un Güngören, Küçükçekmece ve Yedikule gibi farklı bölgelerinde afete dayanıklı ve sürdürülebilir yaşam alanlarının nasıl tasarlanabileceğine odaklanıldı.[1] Bu çalışmalar, afet sonrasında tarım ve üretim temelli bir iyileşmeyi önceleyen, farklı ölçeklerde projelerin üretilmesine ve bu projelerin sosyo-ekonomik ve ekolojik yaklaşımlarla nasıl güçlendirilebileceğinin tartışılmasına olanak sağladı.

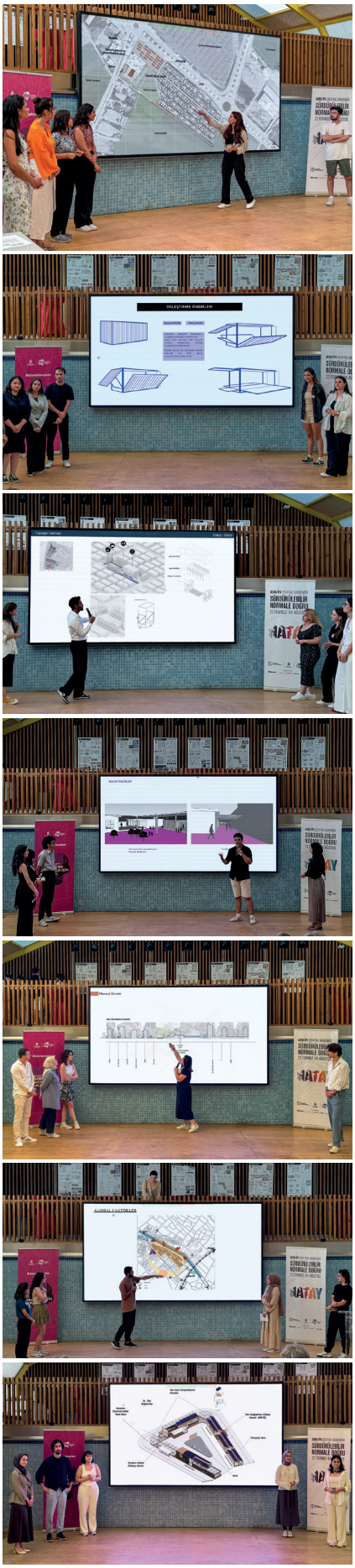
Sosyoekonomik ve ekolojik süreçlerin mimari çözümler ile eklemlendiği bu disiplinlerarası atölye deneyimi, katılımcı ve bütüncül tasarım pratiklerinin geliştirilmesi ve toplumsal yapının dayanıklı olarak yeniden inşası konusunda kritik bir model öneriyor. Bu modelin kurgulanmasını, katılımcılar İstanbul'un farklı bölgelerinde gerçekleştirdikleri saha çalışmaları ve atölyeler aracılığıyla deneyimlediler. Bu çok boyutlu ve disiplinlerarası çalışmalar, sadece fiziksel yapıların yeniden inşasını değil, aynı zamanda toplumsal dokunun ve ekolojik dengenin sürdürülebilirliğini de hedefledi.

Planlama ve kentsel tasarım ölçeğindeki bu öncül çalışmanın ardından, 2024 yılında Yaz Akademisi'nin ikincisi gerçekleşti. İlkinin devamı niteliğinde, daha geniş bir katılımcı kitlesine hitap ederek, İstanbul ve Hatay'daki üniversitelerden otuz beş öğrenciyi bir araya getirdik.

Bu çok boyutlu ve disiplinlerarası çalışmalar, sadece fiziksel yapıların yeniden inşasını değil, aynı zamanda toplumsal dokunun ve ekolojik dengenin sürdürülebilirliğini de hedefledi.

Depremden 2024 yazına kadar geçen süre içerisinde Hatay'da yürütülen ve yürütülemeyen süreçler, mevcut geçici yerleşim alanlarındaki fiziksel ve sosyal sorunlar, bu alanlardaki sosyalleşme mekânlarının yetersizliği gibi konular, bizi mevcut olanla eklemlenebilen, daha küçük ölçekli geçici/esnek mekân pratiklerini ve bu pratiklerin mevcut yapıyı birlikte düşünme/iyileştirme potansiyelini düşünmeye sevk etti. Bu doğrultuda, müşterek mekânlarda dayanışmanın ve birlikte olmanın sağaltıcı potansiyeline olan inancımızla, ikinci kez gerçekleştirdiğimiz atölye çalışmasının temasını "Gündelik Hayatı Müştereklerle Yeniden Örmek: Müşterek Mutfak +" olarak belirledik. Bu tema etrafında şekillenen atölye, geçici yerleşim alanlarındaki sosyalleşme mekânlarının eksikliklerini gidermek amacıyla tasarım pratiklerine odaklandı.

Akademide, İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde kurulan Hatay Planlama Merkezi'nin verilerinden, deprem sonrası sahada yardım ve çeşitli ölçeklerde çözüm üretme süreçlerinde yer almış kişilerden, sivil toplum kuruluşlarından ve mentorluk eden akademisyenlerin bilgi ve deneyimlerinden faydalanıldı.[2] Yaz Akademisi kapsamında katılımcılar, atölye çalışmasını destekleyici seminerlerin yanı sıra, İstanbullu öğrenciler ve profesyoneller ile bir araya gelme fırsatı buldu, programda çeşitli kamusal etkinlikler de yer aldı.



Fotoğraflar Final sunumu grupları.

Müşterekler ve Mekân Tasarımı

"Kolektif üretimde müşterekleşmenin tohumlarını önce kendi içlerinde yeşerttiler."

Müşterek kavramı, mimarlık, kentsel tasarım ve şehir planlama disiplinlerinde, kentsel mekânların ve kaynakların ortak kullanımı ve yönetimiyle ilgilidir. Müşterekler, bireylerin ve toplulukların birlikte hareket ederek sahip çıktığı, paylaştığı ve koruduğu ortak varlıklar olarak tanımlanabilir. Bu kavram, yalnızca fiziksel mekânlar değil, aynı zamanda sosyal, kültürel ve ekonomik bağlamlarda da kendini gösterir. Tasarım pratiğinde müştereklerin ele alınışı, mekânsal adaletin ve sürdürülebilirliğin sağlanmasında önemli rol oynar.

Hatay'daki müşterek yaşam kültürünün gündelik ve somut bir yansıması, ortak yemekler ve paylaşılan sofralar. Mutfak kültürü, sosyal dokunun ve topluluk bilincinin güçlenmesinde önemli bir rol oynar. Bu bağlamda, akademinin ana teması olarak belirlediğimiz müşterek kavramı, hem mekânsal düzenlemelerde hem de sosyal ve kültürel birlikteliklerde kendini göstererek, Hatay'ın mutfak kültürü ile örtüşen ortak bir yaşam pratiği sunar. Toplumsal belleğin sürekli kırıldığı bu coğrafyada, Hatay gibi mutfak kültürüyle bilinen bir kentin yine mutfağın ve sofranın birleştirici etkisi üzerinden ele alınması, toplumsal kolektif belleğin korunması, kültürün ileriye yönelik aktarımı açısından da önemli.

Müşterek mekânların tasarımında, kullanıcıların sadece mekânın kullanıcıları değil, aynı zamanda üreticileri olduğu bir model geliştirilebilir. Bu yaklaşım, mekânın hem fiziksel hem de sosyal boyutlarının daha derin ve anlamlı bir şekilde ele alınmasına olanak sağlar. Atölye süreci, müşterek mekânlarda birlikte üretme pratiğinin sosyal adaleti nasıl destekleyebileceği ve mekânsal adaletsizlikleri nasıl giderilebileceği üzerine düşündürmeyi de amaçlar.

Birlikte üretme pratiğini, salt mekân üretimi açısından, mekânların yalnızca tasarımcılar tarafından değil; aynı zamanda kullanıcıların ihtiyaçları, bilgi ve deneyimleri doğrultusunda şekillendirildiği bir yaklaşım açısından düşünmenin daha doğru olduğunu benimsiyoruz. Bu anlamda, müşterek mekânlarda birlikte üretme, kullanıcıların kendi yaşam alanları üzerinde söz sahibi olmasına imkân tanıyarak, sosyal adaleti destekler. Dolayısıyla, deprem gibi bir doğal afet sonrası, o coğrafyada yaşayan ve farklı disiplinlerden öğrencilerin bir araya gelerek, bir arada olma mekânlarını, birlikte üretmeyi pratik ederek gerçekleştirmeleri, nitelikli, sosyal, ekolojik ve en önemlisi dayanıklı mekân üretimi açısından önem taşır.

Müşterek kavramı, yalnızca fiziksel mekânlar değil, aynı zamanda sosyal, kültürel ve ekonomik bağlamlarda da kendini gösterir. Tasarım pratiğinde müştereklerin ele alınışı, mekânsal adaletin ve sürdürülebilirliğin sağlanmasında önemli rol oynar.

"Müşterek Mutfak +" atölyesi, geçici yerleşim alanlarındaki sosyalleşme sorunlarını ele alırken, müşterek mekânlarda dayanışmanın ve birlikte üretmenin önemini vurgulayan bir süreç oldu. Katılımcılar, bu süreci sadece teorik bir öğrenme deneyimi olarak değil; aynı zamanda toplumsal sorunlara pratik çözümler üretme fırsatı olarak değerlendirdiler. Bu süreç, müşterek kavramı ve birlikte üretme pratiğinin disiplinlerarası nasıl uygulanabileceği konusunda önemli bir deneyim sağlamıştır.

Stavros Stavrides'in *Müşterek Mekân: Müşterekler Olarak Şehir (Common Space: The City as Commons)*[3] kitabında vurguladığı gibi: "Müşterek mekânlar, bireylerin aktif katılımıyla sürekli olarak yeniden inşa edilen, dinamik yapılar" olarak tanımlanır. Müştereklerin "statik olmadığını, aksine katılımcıların katkılarıyla sürekli yeniden şekillenen dinamik yapılar" olduğunu belirtir. Bu yaklaşım, atölyenin katılımcı süreçlerle ilerlemesi ve kullanıcıların tasarımın bir parçası hâline gelmesi gerektiği fikriyle de örtüşür.

Katılımcıların bir kısmının İstanbul'daki üniversitelerden, diğer bir kısmının ise deprem bölgesi, Hatay'dan geliyor olması, şüphesiz bu atölye çalışmasının teorik ve pratik üretim sürecini daha dinamik hâle getirdi.

Hatay'dan gelen katılımcıların, yaşadıkları coğrafyanın hem deprem öncesi hem de sonrası yapılı çevresine, kültürel ve sosyal dokusuna aşina bireyler olarak, bu mekânların dönüşümünde tasarlayan ve deneyimleyen/deneyimleme ihtimali olan bir konumda durmaları Yaz Akademisi için yola çıkışımızdaki nihai hedefe ulaşmış olduğumuzu gösteriyor.

Hatay'dan gelen katılımcıların, yaşadıkları coğrafyanın hem deprem öncesi hem de sonrası yapılı çevresine, kültürel ve sosyal dokusuna aşina bireyler olarak, bu mekânların dönüşümünde tasarlayan ve deneyimleyen/deneyimleme ihtimali olan bir konumda durmaları, Yaz Akademisi için yola çıkışımızdaki nihai hedefe ulaşmış olduğumuzu gösteriyor. Tüm bu süreçte, deprem coğrafyasından gelen genç mimar, tasarımcı ve plancı adaylarının yerel bilgi ve deneyimlerini kullanarak, kendi şehirlerinin yaralarını sarmak için ortaya koydukları çaba, müştereklerin ve birlikte üretmenin dönüştürücü ve iyileştirici gücünü gözler önüne serdi. Katılımcılar, sadece fiziksel mekânları değil, aynı zamanda kültürel değerleri ve toplumsal belleği yaşatan alanlar tasarladı. İstanbul Planlama Ajansı ve AURA İstanbul olarak, dayanıklı ve sürdürülebilir yaşam alanları oluştururken, kültürel mirasın korunmasını ve sosyal adaletin tesis edilmesini her zaman ön planda tutuyoruz. Geleceğin mimar ve tasarımcılarını sosyal sorumluluk bilinci etrafında buluştururken, birlikte üretmenin ve dayanışmanın, daha adil ve sürdürülebilir bir geleceğin anahtarı olduğuna inanıyoruz.



Fotoğraflar "Sürdürülebilir Normale Doğru" AURA- İPA 2024 Yaz Akademisi.

Müşterek Mutfak +

Katılımcılar, toplumsal sorumluluk ve dayanışmayı mimari tasarımla buluşturarak, geçici yerleşim alanlarında sosyal yaşamı yeniden örmeyi hedefleyen; sadece barınmayı değil, aynı zamanda toplulukların afet sonrası yeniden inşasında müşterek alanların önemini vurgulayan projeler geliştirdi. Tasarlanan yedi proje, Hatay'daki farklı konteyner alanlarında deprem sonrası sosyal, kültürel ve ekolojik eksiklikleri gidermeye odaklandı. İskenderun, Defne, Antakya, Samandağ ve Kırıkhan'da kurgulanan projeler, yeşil alanlar, sosyal mutfaklar, çocuk oyun alanları, kadın istihdamı ve yerel üretimi destekleyen sosyal alanlar oluşturmayı hedefledi. Her biri, ekolojik dengeyi sağlamayı, toplumsal bağları güçlendirmeyi ve yerel kültürü yeniden canlandırmayı hedefledi. Projeler, mahalle kültürünü yeniden inşa etmek ve bölgenin sosyal gelişimine katkıda bulunmak amacıyla tasarlandı.

"Müşterek Mutfak +" atölyesi kapsamında tasarlanan projeler

Oyun[4] • İskenderun'un depremden zarar gören konteyner alanlarını ele alan bu proje, altyapı eksikliklerini gidermeyi ve sosyal gelişimi artırmayı hedefliyor. Yeşil alanlar, geri dönüşüm ve yağmur suyu toplama alanları ile ekolojik denge sağlarken, kadınların yöresel ürünler üretebileceği, çocukların ise güvenli oyun alanlarında vakit geçirebileceği sosyal alanlar yaratıyor.

Toprağın Hafızası[5] • Defne ilçesindeki konteyner alan için sosyal ve kültürel eksiklikleri gidermeyi amaçlıyor. Çok amaçlı sosyal alanlar, seyir terası ve açık hava sineması gibi donatılarla bölgedeki sosyal bağları güçlendirirken, ekolojik sürdürülebilirliği de ön planda tutuyor.

BACA[6] • Antakya'nın geleneksel mutfak kültürünü ve toplumsal dayanışmayı öne çıkaran bu proje, merkezi bir baca etrafında şekillenen kamusal alan tasarımıyla dikkat çekiyor. Baca, hem fırın bacası işlevini görüyor hem de toplumsal birlikteliği simgeliyor, bu sayede yerel üretim ve sosyalleşme destekleniyor.

Reenkarne-Seleucia Pieria[7] • Samandağ bölgesinde deprem öncesi ve sonrası analizler doğrultusunda, tarihi, ekolojik ve sosyolojik değerlere dayalı mekânsal öneriler sunuyor. Konteyner bölgelerinde mahalle kültürünü yeniden canlandırmayı hedefleyen "eklenti dam" konseptiyle toplumsal bağları güçlendiriyor.

Terra Mutfak[8] • Antakya'da, tarım arazileriyle çevrili bir alanda konteyner sakinlerinin sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılayacak müşterek mutfaklar tasarlıyor. Proje, kısa vadede sosyal yaşamı desteklerken; uzun vadede tarımsal üretimle bölgenin kimlik kazanmasını amaçlıyor.

İçten Dışa İyileşme[9] • İskenderun'daki Sayek konteyner alanında sosyal, kültürel ve ekolojik eksiklikleri gidermeye odaklanıyor, kadın istihdamını ve pazar kültürünü destekliyor. Feyzan Kanalı'ndaki iyileştirme çalışmalarıyla konteyner kent sakinlerine sosyalleşme ve istihdam olanakları sunuyor.

Sosyal Mutfak[10] • Kırıkhan'daki konteyner yerleşimlerinin kentle entegrasyonunu hedefliyor ve sosyal ve ticari alanlar ile sağlık ve eğitim alanlarını içeren bir mahalle yapısı oluşturuyor. Yeşil alanlar ve sosyal donatılarla afet sonrası stresin azaltılması ve toplumsal etkileşimin arttırılması sağlanıyor.

Notlar

1 Stüdyo yürütücülüklerini Hayriye Eşbah Tunçay, Ebru Bingöl, Sevgi Görmüş Cengiz ve Serhat Cengiz üstlendi.

2 Stüdyo yürütücülüklerini Defne Akşin Akyol, Hayriye Eşbah Tunçay, İnci Olgun ve Tansel Korkmaz üstlendi.

3 Stavrides, S. (2016). *Common Space: The City as Commons.* Zed Books.

4 Emir Öztürk, Güllü Gedikbaş, Halime Sude Kervan, Hasan Can Yeniay, Hatice Özcan (Stüdyo Asistanı: Ayşe Ceren Öztürk) tarafından hazırlanmış proje.

5 Fatma Dilara Abar, Hüsna Nazlıgül, Naim Can Akar, Sedanur Durmaz (Stüdyo Asistanı: Zeynep Solmaz) tarafından hazırlanmış proje.

6 Bilge Pınar Albayrak, Buse Çölmen, Emre Kandemir, Gülşen Demir, Makbule Bolat (Stüdyo Asistanı: A. Melisa Ovalı) tarafından hazırlanmış proje.

7 Asu Ceren Altunkaynak, Berk Yalçın, Busegül Ezer, Ekin Güneş, Gizem Dikici (Stüdyo Asistanı: İrem Koluksoy) tarafından hazırlanmış proje.

8 Betül Büşra Sakman, Hayriye Terzi, Mert Kaan Çevik, Özge Zengin, Safiye Gül Kılıç (Stüdyo Asistanları: Ayşe Nur Akkaya) tarafından hazırlanmış proje.

9 Ahmet H. Kaya, Bedriye Yılmaz, Elif Temiz, Kevser Gençsoy, A.Enes Daştan (Stüdyo Asistanı: Ece Özkan) tarafından hazırlanmış proje.

10 Kaya Aksu, Özge Altaş, Sultan Gövler, Tevhide Merve Akyüz (Stüdyo Asistanı: Betül Özmen) tarafından hazırlanmış proje.

İstanbul Planlama Ajansı'nın
Kent Gündemi Raporları'na
ipa.istanbul adresinden
ulaşabilirsiniz.



İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul
ipa.istanbulplanlamaajansi

Yürüyerek İstanbul*

Yürüyüş pratiklerini iyi şekilde gerçekleştirerek bu şehrin gediklisi olan iki büyük karakterin hatırasına; Ahmet Rasim ve Sait Faik...

İstanbul kent yürüyüşleri, özellikle 1990'larda birçok akademisyen ve araştırmacının gündemi oldu. İstanbul kültürünü tanıtmak için gündelik yaşamın merkezinde olmak, dönüşümleri bire bir gözlemlemek ve kentin geçmişine dair belirli bilgilerle hareket ederek ipuçları yakalamak gerekiyor.

Fırat Şenol *

* Sanat Tarihçisi

İnsanlık tarihi boyunca topluluklar yaşam formlarını belirlerken en önemli hareket hâli yürümek oldu. Yürümek; özgürlük, yalnızlık, düşünme, stresi azaltma ya da spor gibi birçok alanda ve düş gücünde yorumlandı ve aktarıldı. Şüphesiz hepsinin açıklığı söz konusu olduğu gibi yetersiz kaldığı ve bu her kavramın, kişinin "yürüyüş biçimiyle" alakalı olduğu düşünülebilir. İnsanın yaşadığı bölgenin topografyası yürüyüş biçimine etki ettiği gibi kendi içsel ruh hâlinin de şüphesiz bunda büyük etkisi bulunur. Peki ya kentte bunu nasıl yaşayabiliriz? Kent tarihçileri bu yürüyüş evresini nasıl gerçekleştirir? Rotaları belirlerken kentin doğal hâlinin yansıması nasıl olmalı? Bunun gibi birçok soru sorabilir ve farklı cevaplar alabiliriz. İşte bu noktada bir süredir gerçekleşen ve özellikle son yıllarda revaçta olan İstanbul turlarının değerlendirmesine İstanbul'da yaşayan ve İstanbul'u keşfetmeye çalışan insanların yürüyüşleriyle başlamak yerinde olacak.

Osmanlı İstanbulu ise bize farklı bir yürüyüş biçimi sunar. Özellikle bugün Eminönü aksına doğru kayan ticarileşme, buraya yürüyüş pratiklerini çekmiş olsa bile değişen sosyoekonomik durumlarla birlikte Boğaziçi, bahçeler ve mesire yerlerinde canlılık yaşandı ve uzun yürüyüşler gerçekleşti.

Roma, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerine dair bir İstanbul yürüyüş rotası; kent tarihi, sanat tarihi ve kent arkeolojisi açılarından kronolojik ve etken bir anlatım biçimi olarak düşünülebilir. Fakat İstanbul'un katmanlı yükselişi ve değişimi/dönüşümü göz önüne alındığında zor bir yürüyüş biçimi ortaya çıkar. Görünüşü ister sıradan ister ihtişamlı olsun, kentin izlenimi her zaman çoğu insana keyif vermiştir. İstanbul bu bakımdan Bizans döneminden beri oluşturulan bir seyir terası olmuş, Osmanlı döneminde gelen seyyahların ve ressamların fırçasıyla kendisinden haylice söz ettirmiştir.

Suriçi olarak bildiğimiz bölge, Roma dönemiyle bir kurulum evresine girmiş, Bizans döneminde şehrin merkezine dönüşmüş büyük bir alan. Bugün Roma döneminden kalan Hipodrom'un nadir parçalarından Sfendon kısmı, o dönemdeki yarışların dönüş alanıyken Bizans döneminde belli saatlerde halkın seyir terası olarak kullanılmış ve Boğaz'a doğru uzanan bir görüş alanı yaratmıştır. Bizans dünyasında yürüyüş, bugün Divan Yolu caddesi olarak bildiğimiz, Bizans'ın Mese Yolu'nda yapılıyordu. Şehrin en büyük yolu ve gündelik yaşamın yoğunlaştığı bir alandı; aynı zamanda hem şenliklerin hem törenlerin başlangıç ve bitiş yeri olarak biliniyordu.



Fotoğraf 1 Beyoğlu Senin Piyalepaşa'dan Kasımpaşa'ya Kültürel Miras Yürüyüşü **Kaynak** İBB Şehir Planlama Müdürlüğü Arşivi

Osmanlı İstanbuluysa bize farklı bir yürüyüş biçimi sunar. Özellikle bugün Eminönü aksına doğru kayan ticarileşme, yürüyüş pratiklerini bu bölgeye çekmiş olsa bile değişen sosyoekonomik durumlarla birlikte Boğaziçi, bahçeler ve mesire yerlerinde canlılık yaşandı ve uzun yürüyüşler gerçekleşmeye başladı. Bu durum Cumhuriyet ile birlikte daha çok ilkelere göre değişime uğradı, dönemin şehir planlamacılarının dokunuşlarıyla da değişti ve dönüştü.

Ağırlıklı olarak yabancı turistlerin ve yerli ama İstanbul'da yaşamayan turistlerin İstanbul'u gezme ve tanıma arzusu, son zamanlarda -özellikle pandemi sonrası- geniş kitlelere yayılmaya başladı. Farklı birçok meslek gruplarından insanların bir araya gelerek gerçekleştirdikleri bu yürüyüşler, her semte farklı bir anlayışla yaklaşılmasına neden oluyor. Burada özellikle çekimleri bazı platformlarda gerçekleşen dizi ve filmlerin etkisini görmezden gelmemek gerekir. Eski İstanbul yaşamına dair gerçekleştirilen bu işlerle birlikte insanların ağırlıklı olarak o film ya da dizilerin kapsamında yer alan mekânları ya da semtleri gezdikleri gözlemleniyor. Bunlara ek olarak özellikle sosyal medya paylaşımları ve Flanör/ Flâneur kavramının romantikleştirilmiş bir biçimde sunulması da İstanbul yürüyüş rotalarının çeşitlenmesinde etkili oldu.

Flâneur bir kent gezgini olarak yorumlansa bile ilk ortaya çıktığı dönemlerdeki tanımı daha vurucu ve şaşırtıcıdır. Kalabalıkları seven, kalabalıklarda yaşayan, metropolün her kısmını bilen ve bunu zihnine kaydeden bir karakterdir. Aylaktır ve zamanla alakalı bir derdi yoktur, kentin işleyişini zihninde tutar ve bir fantasmalar alemi yaratır.

Flâneur, Paris toplumu üzerinden özellikle Baudelaire ve Benjamin aracılığıyla incelenmiş ve kent gezgini olarak yorumlanmış karakterlerden birisidir. Bohem, Dandy gibi karakterler tarihsel süreç içerisinde kaybolmuş olsalar bile Flâneur kavramı günümüze kadar ulaşmış durumda. Flâneur, bir kent gezgini olarak yorumlansa bile ilk ortaya çıktığı dönemlerdeki tanımı daha vurucu ve şaşırtıcıdır. Kalabalıkları seven, kalabalıklarda yaşayan, metropolün her kısmını bilen ve bunu zihnine kaydeden bir karakterdir. Aylaktır ve zamanla alakalı bir derdi yoktur, kentin işleyişini zihninde tutar ve bir fantasmalar alemi yaratır, kavramı kullanarak kente yaklaşımlarda bulunulur. Kavramın bu tanımıyla günümüzde algılandığı hâli birbiriyle uyuşmuyor. Bunun gerçekleştiği ve görünür olduğu alan ise sosyal medya oldu. Bu kavram ya da karakter farklı dönemlerde dönüşüme uğrayarak tarihsel süreç içerisinde yer edindi. İşte burada tam anlamıyla "yürüyüş biçimi" diyebileceğimiz bir algı karşımıza çıkar.



Fotoğraf 2 Beyoğlu Senin Piyalepaşa'dan Kasımpaşa'ya Kültürel Miras Yürüyüşü **Kaynak** İBB Şehir Planlama Müdürlüğü Arşivi

Klasik Osmanlı döneminde, İstanbul gündelik yaşamı içerisinde halkın yürüyüş yaptığı ve sosyalleştiği alanlar ağırlıklı olarak ticari ve dini mekânların etrafından oluşmaktaydı. Kapalıçarşı, Eminönü Yeni Cami, Şehzade Camii, Süleymaniye Camii gibi yapıların yanı sıra halkın dinlenme ve su ihtiyaçlarını karşıladığı çeşme etrafları da yürünülen ve sosyalleşilen uğrak noktalarıydı. 19. yüzyılla birlikte Boğaziçi ve Anadolu yakası özellikle Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla canlılık kazandı ve bu alanlarda bir hareketlilik gerçekleşti. Kent içindeki en işlek yürüyüş alanının ise Haliç köprüleri olduğu söylenebilir. Osmanlı İstanbulu için önemli bir liman işlevi gören Haliç'in iki yakası bu köprüler aracılığıyla birbirine bağlanmaktaydı. Özellikle seyyahlar, ressamlar ve fotoğrafçılar Galata Köprüsü üstünde yürüyen insanların bir kesitini aktarmaya başlamışlardı. Bu durumun bir benzeriyse Pera sırtlarında gözükmeye başladı ve dönemin en önemli caddesi üzerinde sağlı sollu açılan bonmarşe vitrinleri izlenerek bir yürüyüş biçimi ortaya çıkmıştır. Kalabalıklaşan cadde artık bu yeni yürüyüş biçimini benimsemiş insanlarla dolmaktaydı; yani ilk defa, bir şey satın almasa bile vitrinler önünde bir aşağı bir yukarı giden insan tipi ortaya çıktı.

Bu kesitlerde karşımıza çıkan profiller bir kent biçimindeki gündelik yaşamdan örnekler sunar. Yürüyüş rotaları ise 19. yüzyılın değişen dünya sistemiyle alakalı kentleşme pratiklerinden geçmektedir.

İstanbul kent yürüyüşleri özellikle 1990'larda birçok akademisyen ve araştırmacı aracılığıyla gündem oldu ve başını Murat Belge, Mehmet İhsan Tunay, İlber Ortaylı gibi önemli araştırmacıların çektiği yürüyüşler gerçekleşti. İstanbul kültürünü tanımak için en büyük gereklilik kentin içinde, gündelik yaşamın merkezinde olmak, dönüşümleri bire bir gözlemlemek ve kentin geçmişine dair belirli bilgilerle hareket ederek ipuçları yakalamaktır. Bu durumun en büyük yansımasıysa kentin belirleyici noktaları olan ihtişamlı yapılardır. Semtlere ya da belirli bölgelere göre çizilen yürüyüş rotalarının yanı sıra konuya göre ve sınırları daha belirgin tematik rotaların da oluşturulması, bir kent yürüyüşü için en gerekli unsurlar. Tarihi yarımada, yapılacak bir kültürel yürüyüş için İstanbul'un şüphesiz en keyif verici noktalarından bir tanesi. Roma döneminden başlayarak Bizans ve Osmanlı'nın iç içe geçmiş bu ihtişamlı topografyası hem anlatıcı hem dinleyen için keyifli bir akışkanlık sunar. Bu akışkanlık, yapılar arası yürüyüş mesafelerinin kısa olmasını, rotanın araçlardan daha az etkilenmesini ve yürüyüşün hem deneyimleyerek gerçekleştirilmesi, hem de dinlenme duraklarıyla mesafesinin ideal olmasını sağlar. Ayasofya ve Topkapı Sarayı ekseninde oluşturulan rotalar, farklı kültürlerin ve dönemlerin iç içe geçtiği tarihsel bir geçişi gözler önüne serer; Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerinin bir arada sunulması bazen kafa karıştırıcı olabilir. Bu kafa karışıklığını gideren şey ise yürüyerek deneyimlemek, yerinde görerek fark etmek olacaktır.

Kültürel mirasın tanımı açısından Yarımadanın en rahat gezilebilecek kısmının Ayasofya, Topkapı Sarayı, Hipodrom ve Sultanahmet Camii aksı olduğu söylenebilir. Bu alanlar dışında ticari etkenlerden dolayı yoğunluğun yaşandığı Eminönü, Beyazıt ve Süleymaniye'de, topografyanın getirdiği etkenlerle Eyüp, Balat, Fener ve Zeyrek'te ve şüphesiz araç trafiğinin yoğun olduğu yerlerde yürüyüş zorlaşabilir.

En işlek kent yürüyüşü rotalarının başında Beyoğlu bölgesi gelir. Bu bölge, caddesinin ihtişamlı yapıları ve trafiğe kapalı olması nedeniyle yürüyüş pratiğini oldukça rahatlatan bir etkiye sahip olduğu gibi yapıların hemen hemen aynı tarihlerde yapılması açısından da oldukça açıklayıcı bir dönem rotası sunar. Altı farklı rotayla yürüyüşü gerçekleşebilen Beyoğlu bölgesi, Kevin Lynch'ın Kent İmgesi ve Bileşenleri bölümünden yola çıkılarak etkili rota olanakları sunar. Bağlantılar, sınırlar, bölgeler, odak alanları ve nirengi noktaları gibi unsurların yorumlanması ve yürüyüş sırasında katılımcıların sürece dahil edilmesi, kent yürüyüşlerinin temel dinamiklerini açıklamamıza yardımcı olur. His, koku, ses ve çıkarım olarak sonuçlandırdığımız yürüyüşler boyunca kentin değişim ve dönüşümlerine şahitlik edebiliyoruz: Tepebaşı bölgesinin mevsim dinlemeksizin rüzgar alan bir bölge olması, Galata bölgesinin denizle ilişkisinden dolayı daha serin bir bölge olması, Galatasaray Meydanı'nın daha ağır kokulara sahip olması ve Galatasaray-Taksim Meydanı aksının daha gürültülü olması…Bu tür kent yürüyüşleri, toplumsal hafızanın duyusal özelliklerini belirgin bir şekilde yansıtır ve katılımcıları bu yürüyüşler aracılığıyla performansa dahil etme açısından benzersiz bir niteliğe sahiptir.

İstanbul kent yürüyüşleri bünyesinde incelenen ana etkenlerin yanı sıra burada Guy Debord'un 1955 tarihinde ortaya attığı "psikocoğrafya" terimine de değinmek gerekiyor. "Psikocoğrafya", farklı coğrafi/fiziksel mekânların/çevrenin bireylerin duygu ve davranışları üzerindeki etkisinin incelenmesi olarak tanımlanır. Yapılan yürüyüşlerde kente müdahalelerin insanlar üzerinde yarattığı etki en sık rastlanan durumlardan birisi olarak karşımıza çıkıyor. Katılımcılar, ilk kez gördükleri yeni bir mekândan fazlasıyla etkilenerek o anda kalmayı tercih ederken, bildikleri ve aşina oldukları bölgelere, geçmişlerine göndermeler yaparak ya da geleceğe dair kaygılarını ifade ederek bir etkileşim kuruyorlar. Bu bağlamda, Tarihi Yarımada ve Beyoğlu bölgeleri arasındaki farklar da kendine özgü etkiler yaratarak belirginleşiyor.

Altı farklı rotayla yürüyüş gerçekleştirilebilen Beyoğlu bölgesi, Kevin Lynch'ın Kent İmgesi ve Bileşenleri bölümünden yola çıkılarak etkili rota olanakları sunar. Bağlantılar, sınırlar, bölgeler, odak alanları ve nirengi noktaları gibi unsurların yorumlanması ve yürüyüş sırasında katılımcıların sürece dahil edilmesi, kent yürüyüşlerinin temel dinamiklerini açıklamamıza yardımcı olur. His, koku, ses ve çıkarım olarak sonuçlandırdığımız yürüyüşler boyunca kentin değişim ve dönüşümlerine şahitlik edebiliyoruz.

Daha önce değinildiği gibi, semtler ya da belirli bölgeler için konuya göre belirlenmiş ve sınırları daha net çizilmiş tematik rotaların oluşturulması bir kent yürüyüşünün en belirgin özelliklerden birisidir. Direkt bir mekâna yapılan yürüyüşler hem şehir kültürünü zor algılamamıza neden olur hem de katılımcıların yürüyüşlerini daha sınırlı alanlarda yapmasından dolayı kent algısı açısından kısır bir rota hâline dönüşebilir. Burada Yıldız Sarayı ve Topkapı Sarayı dışında diğer İstanbul saraylarında yapılan yürüyüşler akla gelir. Bir kent yürüyüşü, mekânlarda yapılan etkinliklere kıyasla daha çok tercih edilen bir aktivite olarak karşımıza çıkar. Bu durumun etkisi ise yürüyüş pratiğinin kent ile iç içe geçme hâli olarak açıklanabilir. Son dönemlerde ise Beyoğlu rotasının yoğunluğunun artmasının yanı sıra Boğaziçi kent yürüyüşleri yapılmaya başlandı. Burada direkt tematik bir yürüyüş olarak ise İstanbul'un kentsel kültürüne en büyük etkiyi sağlayan ve uzun yıllardan beri varlığını koruyan işletmeleri kapsayan turları anmak gerekir. Buraya yapılan kent yürüyüşlerinde gastronomi ön plana çıkıyor ve bir mola gibi değil mekânın kent yaşamıyla bütünleşen karakterinin aktarımı söz konusu oluyor. Bu pratiklerin yanında, son zamanlarda özellikle edebiyatçıların ve sanatçıların yaşadığı apartmanlara ve vakit geçirdiği mekânlara yürüyüşler gerçekleşiyor. Bunların ayırt edici özelliğiyse bu sanatçıların İstanbul hikayelerine yaklaşımı ve birçok insanı etkilemesi. Bir diğer yürüyüş rotasıysa özellikle Avrupa'da birçok kentte düzenlenen ve hafızayı en duygusal yerden etkileyen mezarlıklar. Özellikle 19. yüzyılda kozmopolit bir şehir olma özelliğiyle dikkat çeken İstanbul'un mezarlıkları, tarihsel süreç açısından kıymetli alanlar. Şehirde iz bırakmış ailelerin ya da kişilerin mezarlıkları ya da mezarlık formlarının biçimleri, kültürel farklılıkların yansıması olarak net şekilde karşımıza çıkıyor.

Kısacası İstanbul kent yürüyüşleri kenti algılamanın en temel, saf ve net hâlidir. Her geçen gün nüfusu artan İstanbul, farklı açılardan ranta kurban gidiyor ve değişime, dönüşüme uğruyor. Bu değişim ve dönüşüm, bireyler üzerinde hasar yarattığı kadar kent kültürünü de büyük bir erozyona uğratıyor. Kent formlarına ayak uydurmak ve o kentin kimliğine bürünmek, bireyi oralı yapan ana etkenlerin başında gelir, bu etkenleri yansıtan unsur ise yürüyüş pratikleridir. Yürümek bir kenti algılamanın, tanımanın ötesinde, yaşamanın ta kendisidir.

İstanbul'un Mavi Alanları*

Mekânsal Adalet Perspektifinden İstanbul'daki Kentsel Mavi Alan Yenilenmesinin Değerlendirilmesi

Kentsel mavi alanlar, bir kentte herkesin suya eşit erişimini sağlayan kamusal alanlardır. Bu niteliğin tam anlamıyla hayata geçebilmesi için bu alanlar mekânsal adalet dikkate alınarak oluşturulmalı ve korunmalı. Ancak Haliç Projesi, İBB'den Haliç Dayanışması'na kadar yerel aktörlerin tüm çaba ve mücadelelerine rağmen merkezi hükümetin mekânsal adalet yerine ekonomik büyümeyi önceleyen ve özel sektörü devreye soktuğu bir planlamaya göre şekilleniyor.

Stijn Burijsten[·]

[·] Kent Araştırmacısı,
Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions

Çeviri: Jülide Kayaş



Fotoğraf İBB Kültür

* Bu yazı, saha araştırmasını İstanbul Planlama Ajansı'yla (İPA) iş birliği içerisinde gerçekleştirdiğim master tezime dayanmaktadır. İstanbul Planlama Ajansı iş birliğiyle daha önceki bir çalışma gezisi sırasında öğrenci arkadaşlarım İPA ile bağlantı kurmuştu. Bu bağlantıda öğrencilerin, İPA'daki insanlar ve kampüs hakkında çok olumlu izlenimleri olmuştu. Bu nedenle İPA ile iletişime geçtim. Onlar da beni ağırlamaktan heyecan duyduklarını söylediler. Böylece Erasmus+ aracılığıyla bir araştırma stajına başladım. Araştırma sırasında İPA bana veri ve görüşmeci bulma konusunda yardımcı oldu, araştırma alanını keşfedebilmem için ipuçları sağladı.



Şekil 1 19. yüzyılda Haliç Tersaneleri **Kaynak** Semavi Eyice Arşivi

İstanbul bir su kenti. Vapurda giderken denizin üzerinden kenti izlemek çok özel. Ne var ki kıyıdan denize baktığınızda başka bir şey yaşarsınız. Deniz kenarından suya bakarken alışveriş merkezlerine, otellere ve denize erişimi zorlaştıran yol engellerine rastlamamanız zor. Balıkçılar hâlâ yerlerinde dursa ve arada sırada yunusları kıyıdan görmek mümkün olsa da; suyun kenarındaki özel alanlar seçkin bir gruba ayrılmış durumda. Beni, İstanbul Planlama Ajansı'yla birlikte İstanbul'un kıyıları üzerine çalışmaya motive eden şey bu adaletsizlik oldu.

Kentsel mavi alan kavramı, suyun herkes tarafından erişilebilen ortak bir kamusal alan olduğunu ya da olması gerektiğini belirtir.

Kentlerde yaşayanlar sudan farklı şekillerde yararlanabilirler; içme suyu olarak, sulama ve temizlik için ya da sağlık hizmetleri alanında ve endüstride kullanabilirler.[1] Bu araştırmada da kentsel su kütlesi ve su kenarları "kentsel mavi alan" olarak tanımlanıyor. Kentsel mavi alan kavramı, suyun herkes tarafından erişilebilen ortak bir kamusal alan olduğunu ya da olması gerektiğini belirtir.[2] Merkezi hükümet, İstanbul'da kentin imajını iyileştirmek hedefiyle giriştiği kamusal alanı yenileme işini özel sektör mekanizmalarını devreye sokarak ele alıyor.[3] Hükümetin neoliberal politikaları, mavi alana erişimi azaltırken yerel nüfusa da çoğunlukla fayda sağlamamakta. Oysa akademik çalışmalarda genel olarak kentsel mavi alan yenilemelerinin eşitlik ve adaleti sağlayacak fırsatlar sunabildiğinden söz ediliyor.[4] Buna rağmen, İstanbul örneği göz önüne alındığında, bunun nasıl olacağı cevaplanması gereken bir soru.

Mekânsal adalet tanımlanması zor bir kavram. Kavram, alandaki kaynak dağılımının adil olup olmadığını değerlendirirken normatif bir mercek olarak kullanılabilir.[5] Mekânsal adaleti güçlendirmek için kentsel mavi alanların sunduğu faydalar toplumda adil bir şekilde dağıtılmalı. Bu yazıda İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi (Haliç Projesi) ile ilgili idare planları mekânsal adalet perspektifinden değerlendirilmektedir. Adalet ve kentsel mavi alan yenilemesiyle ilgili ampirik veri tabanını genişletmek amaçlanmaktadır. Yazıda özetle, hâlihazırda kentsel ve ulusal politikada hararetle tartışılmakta olan Haliç Projesi'nin, hükümet tarafından özel sektörün kalkınması için ihale edildiği ve tarihi Kuzey Haliç tersanelerini (Şekil 1) üst sınıf bir ticaret ve konut alanına dönüştürmenin amaçlandığı ileri sürülmektedir.

Haliç Projesi'nin Tartışılması

Haliç Projesi'ni, çevrenin korunmasından ve çevresel risklere karşı korunmadan; kültürel mirasın korunmasına ve yerel ticaretin kolaylaştırılmasına uzanan on yedi kriter üzerinden değerlendirmek mümkün. Bu kriterlerin hepsi mekânsal adalet tartışmasıyla ilişkili. Çalışmada kullanılan veriler, çeşitli görüşmeler, gözlem ziyaretleri ve alanın imar planlarının içerik analizinden oluşan farklı yöntemler yoluyla elde edildi. Veriler, Haliç Projesi planının alansal adalete öncelik vermediğini açıkça gösteriyor. Planın önceliğinin ticari gelişme, turizmin gelişmesi ve üst düzey lüks olanakların geliştirilmesi olduğu görülüyor. Yazının sınırları göz önüne alınarak, söz konusu kriterlerin ve bunlarla ilgili bulguların detaylı bir listesine ve incelemesine yer verilmeyecek. Bundan sonraki kısımda, alansal adaletin sağlanmasıyla ilgili bazı zorluk ve fırsatları ortaya koyacak şekilde, Haliç Projesi'nin yolunu açan planlama dinamiklerinin sadece bir kısmı tartışılacak.

Veriler, Haliç Projesi planının alansal adalete öncelik vermediğini açıkça gösteriyor. Planın önceliğinin ticari gelişme, turizmin gelişmesi ve üst düzey lüks olanakların geliştirilmesi olduğu görülüyor.



Fotoğraf İBB Kültür

Güçlü, Girişimci Bir Hükümet

İktidarın merkezileştirilmesi, Osmanlı İmparatorluğu zamanından beri sürmekte. Daha yakın zamanda, iktidardaki Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP), kalkınmacı politikalar yoluyla gücü daha da merkezi hâle getirmeyi başardı. Kalkınmacılık, özetle, gelişmekte olan ülkelerin, devletlerin egemenliğini arttırma süreciyle iç içe geçen biçimde, zengin kapitalist ülkelere dönüşme arzusu olarak tanımlanabilir.[6] Adaman ve Akbulut, kalkınmacılığın, sosyal ve çevresel etkileri göz ardı edilerek AKP tarafından ekonomik büyümeye öncelik vermek için nasıl bir strateji olarak kullanıldığını anlatır. Öyleyse AKP'nin popülaritesi ve bu dönemde gücün artan düzeyde merkezileştirilmesi, pek çok Türkiye vatandaşının ekonomik büyümeyi refah ve politik başarının temel göstergesi olarak görmesiyle açıklanabilir.[7] Dolayısıyla, Haliç Projesi gibi projelerle vücut bulan kalkınmacı politikaların, AKP hükümetinin gücünü artırmasına yardımcı olduğu düşünülebilir.

Haliç Projesi ihalesinde müteahhitlerin sosyal ya da çevresel, herhangi bir koruma yükümlülüğü bulunmuyordu. Bunun yerine, odakta ekonomik büyüme, diğer bir deyişle klasik kalkınmacı politika yer alıyordu.Türkiye'nin de bir örneğini teşkil ettiği gibi gücün merkezileşmesi, gelişmekte olan ülkelerde üniter devletin varlığının bir göstergesi niteliğinde.[8] Bu durum, kentsel idareyi zorlaştırır[9] ve hükümet, özel sektörün işine yarayacak kafa karıştırıcı bir politik çerçeve yarattığı için İBB ile arasındaki gerilimin artmasına sebep olur.

Yerel Yönetimler ve Merkezi Hükümet Arasındaki Gerilimler

İBB'nin muhalefet partisi (CHP) tarafından yönetiliyor oluşu, AKP tarafından yönetilen merkezi hükümetle bir çatışmaya sebep olmakta. Hükümet, Haliç Projesi'ni "özel proje alanı" belirleyerek ilgili bakanlığı görevlendirdi ve bunu yaparak, esasen hem İBB'yi hem de Beyoğlu ilçesinin yerel yönetimini, uygulamaya ilişkin kararlardan dışladı. Bu dışlayıcı uygulamaya rağmen İBB, mekânsal adalet anlayışını İstanbul kent planlamasına dahil etmek için kuvvetli bir iradeye sahip. Yerel ve ulusal idare arasındaki gerginlik, Haliç Projesi'nin farklı imar planlarına bakıldığında açıkça görülebilir. İBB'deki şehir plancıları, Beyoğlu için farklı katılım yöntemlerini kullanarak kapsamlı bir mekânsal strateji planı hazırladı.[10] Temel olarak bu plan, açıkça mekânsal adalete odaklanıyor ve Haliç Projesi'nin geleceğine dair fikirleri içeriyor. Şehir plancılarının bu çabası, mekânsal adalet için nasıl fırsatlar olduğuna işaret etmekte. Buradaki soru İBB'nin, ulusal yönetimin gölgesi altındayken mekânsal adaleti ne şekilde sürdürebileceği.

Güçlü ve merkezileşmiş bir merkezi hükümet tarafından yönetilirken kentsel projelerin hayata geçirilmesi zorlayıcı olsa da,[11] başarı şansını artıran belli faktörler bulunmakta. Yerel ve merkezi idareler İstanbul'daki gibi karşıt görüşlü partilerden olsa bile,

yerel aktörlerin arasında etkili bir koordinasyonun olması, yerel girişimlerin başarılı olma ihtimalini artırır. Kuyucu, ortak bir hedefin arkasındaki yerel paydaşların bir araya gelmesi için güçlü bir liderliğin şart olduğunu da belirtir.[12] Haliç Projesi'nde de ortak bir amaç (Haliç Projesi'ne karşı direnmek) etrafında birleşen ve Haliç Dayanışması olarak adlandırılan güçlü bir sivil toplum hareketi oluşmuştu. Ancak burada iki sorun bulunuyor: Birincisi, İBB ve Haliç Dayanışması'nın çıkarları ve amaçları her zaman aynı noktada buluşmuyor. Haliç Dayanışması aynı zamanda Haliç Projesi'nin yakınındaki belediyenin kentsel dönüşüm projesini de protesto etmekteydi. İkincisi, Kuyucu'nun incelediği projeler 2010'dan önce gerçekleştirilmişti. Ancak mevcut siyasi iklimde muhalif partiler tarafından yönetilen belediyeler kendi başlarına sürdürdükleri kentsel dönüşüm projelerinde daha fazla engelle karşılaşacak. Örneğin artık belediyelerin Avrupa Birliği gibi kanallardan kendi finansmanlarını yaratmaları yasaklanmış durumda. Dahası Türkiye 2016'daki başarısız darbe girişiminin bir sonucu olarak süresiz bir olağanüstü hâl durumunda bulunuyor. Bu durum, hükümetin, iktidarı daha da merkezileştiren yeni yasaları ve politikaları muhalefetin müdahalesine olanak vermeden çıkarmasına izin veriyor.[13]

İBB'nin kentsel mavi alan yenilenmesini mekânsal adaleti sağlayacak biçimde sürdürebilmesi için yeni bir politik düzen şart. Mart 2024 Yerel Seçimleri iktidardaki AKP için büyük bir yenilgiyle sonuçlandı.[14] Bununla birlikte hükümet el değiştirmeden ve belediyeleri kısıtlayan politikalar değişmeden, İBB'nin şansının düşük olduğu görünüyor.

Özel Sektöre Doğru Çarpıtılmış Bir Politika Çerçevesi

AKP yönetimi, özel sektörde yer alan inşaat ve gayrimenkul geliştirme aktörlerinin Haliç Projesi'ne dair isteklerini, kamu malına zarar veriliyor olmasına rağmen kısıtlamamış durumda. Esasen hükümetin, uygulama gücünü özel sektördeki müteahhitlere aktararak kolaylaştırıcı bir rol üstlendiği görülüyor. Kamu arazisinin ekonomik büyümeyi sağlamak için bir mülksüzleştirme sürecine tabi tutulan Haliç Projesi, felsefeci ve kent düşünürü Harvey'in "mülksüzleştirme yoluyla sermaye birikimi" dediği durumun tekrarı gibi duruyor.[15] Haliç Projesi, yine Harvey'in kapitalist ekonomilerde sermaye fazlasını absorbe etmek ve kârlılığı sürdürmek için sermaye fazlasının gayrimenkule yatırılarak fiziksel, sabit varlıklara dönüştürülmesi süreci olarak tanımladığı durumun da bir tekrarı gibi görünmekte.[16] Bu anlamda, Haliç Projesi'ne dair politik plan, gayrimenkulün geliştirilmesindeki kârları sabitleyerek kamu arazisi üzerinden ekonomik büyüme sağlamanın bir yolu. Haliç Projesi'ndeki kamu arazisinin özelleştirilmesi, kârın özel sektör elinde toplanmasına neden olacak ve bu süreç, Yap-İşlet-Devret (YİD) olarak adlandırılan modelle kolay bir şekilde ilerleyecek. Haliç Projesi YİD yaklaşımıyla ihaleye açıldığı için, ihaleyi alanlar söz konusu alanın 49 yıllığına sahibi olacak. Müteahhitler, alanı kendi ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde dönüştürme konusunda da tam karar verme yetkisine sahip olacak. 49 yıl içinde kâr hedeflerine ulaşamazlarsa hükümet aradaki farkı ödeyecek. Yani hükümet, adalet yerine ekonomik büyümeye desteği teşvik ediyor.

Sonuçlar

Araştırmanın sonuçları, hemen hemen bütün kriterlerde Haliç Projesi'nin önceliğinin mekânsal adalet değil ekonomik büyüme, kent imajı ve turizm olduğunu gösteriyor. Yerel yönetim kentsel mavi alana adaleti getirmek için daha istekli olsa da; otoriter siyasi iklimin kısıtlamalarıyla karşı karşıya. Haliç Projesi'nde iyileştirilmeye muhtaç pek çok nokta tespit edilmesine rağmen; herhangi bir büyük değişiklik için geç kalınmış olabilir. Projeye karşı şiddeti bir direniş olsa da; inşaatın birkaç yıl içinde bitmesi bekleniyor. Yeni bir politik düzene geçilmeden önce kamusal/kentsel mavi alanın özelleştirilme çalışmaları yoğunlaşabilir ve bu da, mekânsal adaletin sağlanma şansını azaltabilir.

Bu makale, Haliç Projesi'nin geleceğine dair çok umutlu bir tutum sergilemiyor. Bununla birlikte güçlü direniş hareketi ve giderek değişen siyasi iklim, İstanbul'un diğer mavi alanlarında mekânsal adaletin yaratılma şansını artırabilir. Her durumda yerel yönetimdeki şehir plancıları olumlu bakış açılarını koruyor: "Gerçekten yapılacak bir şeyler var, burada önemli olan niyet" diyorlar. Niyet edilen, kentsel mavi alanı İstanbul halkına yeniden kazandırmak; çünkü kentsel mavi alan çok değerli, özellikle de su şehri İstanbul için.

Notlar

1 White, M. P., Elliott, L. R., Gascon, M., Roberts, B. ve Fleming, L. E. (2020). "Blue space, health and well-being: A narrative overview and synthesis of potential benefits". *Environmental Research*, 191, 110169.

2 Wessells, A. (2014). "Urban Blue Space and 'The Project of the Century': Doing Justice on the Seattle Waterfront and for Local Residents". *Buildings*, 4(4): 764–784.

3 Kuyucu, T. (2018). "Politics of urban regeneration in Turkey: Possibilities and limits of municipal regeneration initiatives in a highly centralized country". *Urban Geography*, 39(8): 1152-1176.

4 Brownill, S. (2013). "Just add water: Waterfront regeneration as a global phenomenon". M. E. Leary ve J. McCarthy (der.) *The Routledge Companion to Urban Regeneration*, Routledge, s. 44–55.

5 Soja, E. W. (2009). "The city and spatial justice". J*ustice spatiale/Spatial justice*, 1(1): 1-5.

6 Harrison, G. (2020). *Developmentalism: The Normative and Transformative within Capitalism.* Oxford Academic.

7 Adaman, F., ve Akbulut, B. (2021). "Erdoğan's three-pillared neoliberalism: Authoritarianism, populism and developmentalism". *Geoforum*, 124: 279-289.

8 Kuyucu, T. (2018). "Politics of urban regeneration in Turkey: Possibilities and limits of municipal regeneration initiatives in a highly centralized country". *Urban Geography*, 39(8): 1152-1176.

9 Yazar, M., ve York, A. (2023). "Urban climate governance under the national government shadow: Evidence from Istanbul". *Journal of Urban Affairs*, 45(7): 1265-1281.

10 İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2023). *Beyoğlu Mekansal Strateji Planı.* https://www.beyoglusenin.ist/

11 Kuyucu, T. (2018). a.g.e.

12 A.g.e.

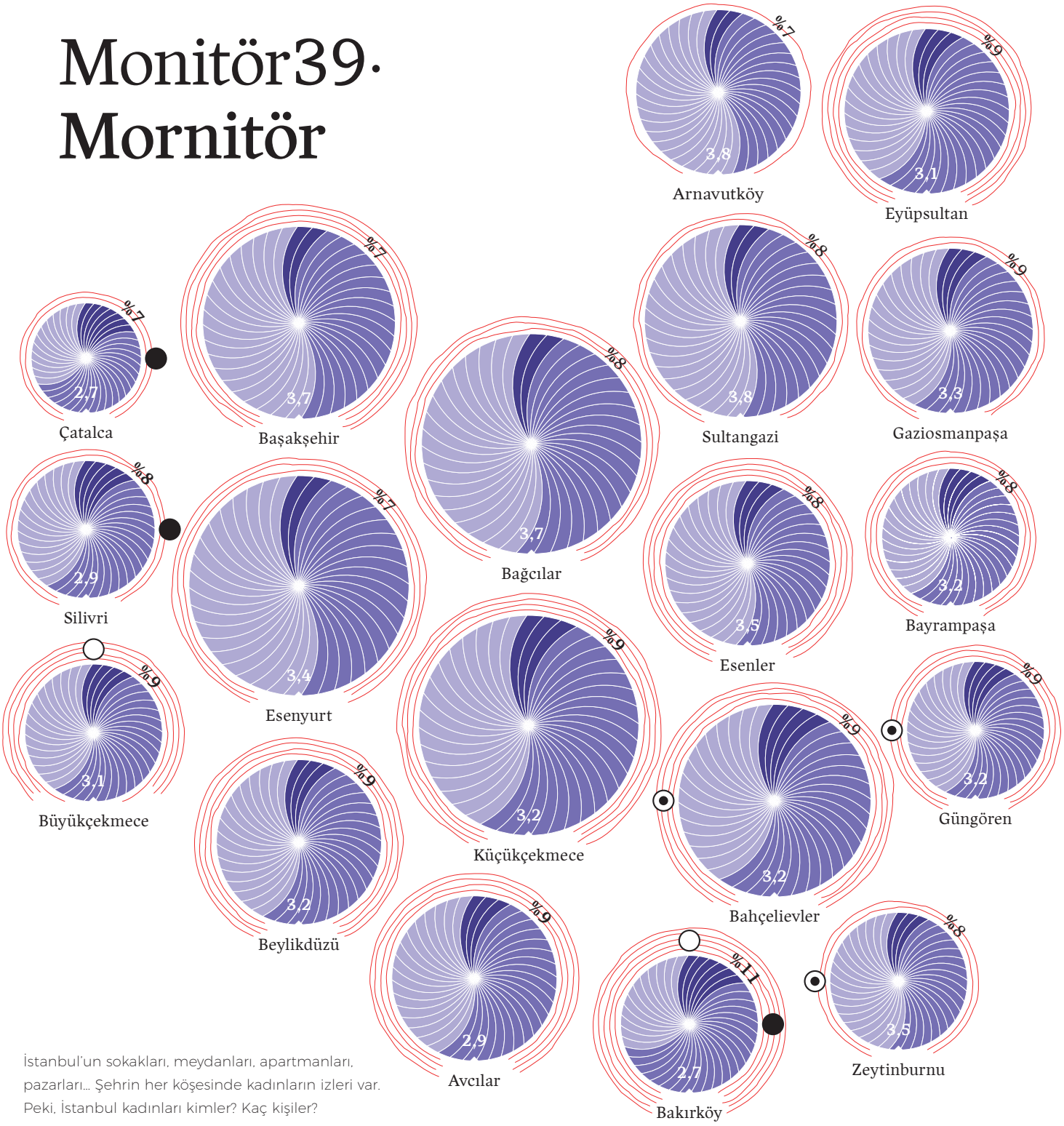
13 A.g.e.

14 Kirby, P. & Kasapoglu, C. (2024). *Turkish local elections: Opposition stuns Erdogan with historic victory.* BBC. https://www.bbc.com/news/world-europe-68704375 Son erişim: 24 Temmuz 2024.

15 Harvey, D. (2004). The "New imperialism": accumulation by dispossession. *Actuel Marx*, 35: 71-90.

16 Harvey, D. (2006). *The limits to capital.* Verso books.

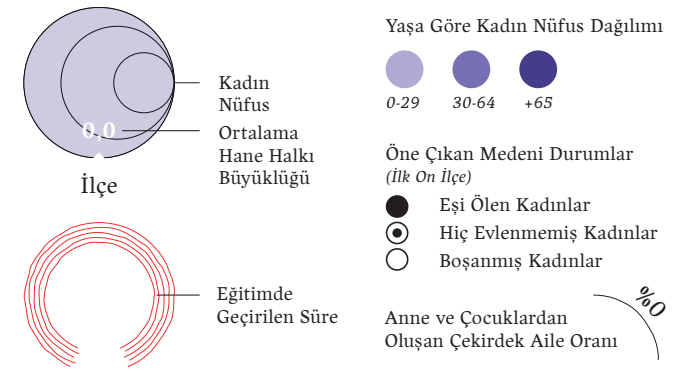
Monitör39· Mornitör

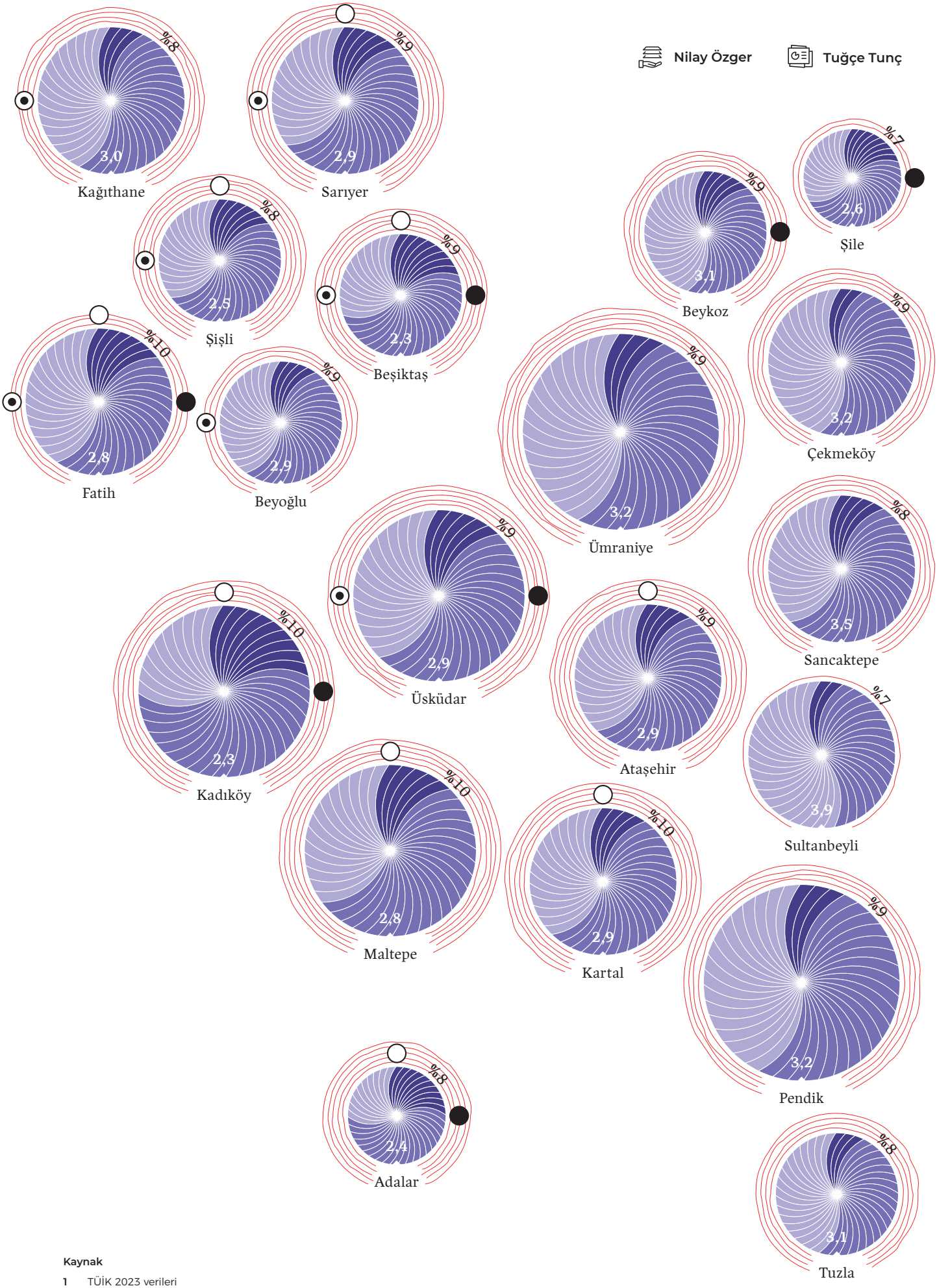


İstanbul'un sokakları, meydanları, apartmanları, pazarları... Şehrin her köşesinde kadınların izleri var. Peki, İstanbul kadınları kimler? Kaç kişiler?

Monitör39· bu sayıda İstanbul'un kadınlarını okumaya çalışıyor. Dairelerin büyüklüğü ilçelerdeki kadın nüfusunu gösterirken, mor rengin tonları kadınların yaş dağılımlarına dikkat çekiyor. İlçelerin ortalama hanehalkı büyüklükleri, farklı aile tiplerine dair ipuçları sunuyor. Annelerin omuzladığı çekirdek ailelerin oranları ise dairelerin hemen dışında yer alıyor.

Dairelerin etrafındaki çizgiler, altın bilezik misali, kadınların ortalama eğitim sürelerini gösterirken, bu çizgiler üzerindeki semboller kadınların öne çıkan medeni durumlarını sunuyor. Bu sayıda eğitimden yaşa, medeni durumdan aile büyüklüklerine kadar verileri karşılaştırarak kadınların farklı rollerde var olma biçimlerine dair ipuçları sunuyoruz.





Kaynak

1 TÜİK 2023 verileri

SAYAÇ

İPA, İstanbul İstatistik Ofisi

KONUT

İstanbul'da en çok konut satışı yapılan ay Eylül 2024 oldu.
İstanbul'da 2024'ün Temmuz-Ağustos-Eylül aylarını kapsayan döneminde en çok konut satışı yapılan ay 21.314 satışla Eylül olurken en az satış 19.047 adetle Temmuz ayında gerçekleşti. İstanbul'da III. çeyrek döneminde toplamda 59.828 konut satışı yapıldı. İstanbul'da III. çeyrek döneminde 44.181 adet ikinci el konut satışı gerçekleşti. III. çeyrek döneminde ikinci el satışlar en yüksek seviyeye 15.849 ile Eylül ayında, en düşük seviyeye ise 13.943 ile Temmuz ayında ulaştı. İstanbul'da aynı dönemde ilk el satışlar en çok 5.465 ile Eylül ayında görülürken en az satış 5.104 ile Ağustos ayında gerçekleşti.

İstanbul'da Konut Satış İstatistikleri

Dönem	Toplam Satışlar	İkinci El Satışlar	İlk El Satışlar
Temmuz 2024	19.047	13.943	5.104
Ağustos 2024	19.467	14.389	5.078
Eylül 2024	21.314	15.849	5.465
Toplam 2024	59.828	44.181	15.647

İstanbul'da 59 bin konut satıldı.
İstanbul'da 2024'ün Temmuz-Ağustos-Eylül döneminde konut satışları 2023'ün aynı dönemine kıyasla %23,7 arttı. İstanbul'da 2024'ün III. çeyreğinde konut satışlarının büyük çoğunluğu ikinci el olarak gerçekleşti. 2023'ün aynı dönemine kıyasla ikinci el satışlarda %22,2 artış gözlemlenirken ilk el satışlar %28,0 arttı.

Türkiye genelindeyse 2024'ün III. çeyreğinde, geçen yılın aynı dönemine kıyasla %20,3 artışla 402.162 konut satıldı. Türkiye'de de konut satışlarının büyük çoğunluğu ikinci el olarak gerçekleşti. Türkiye'de aynı dönemde 2023'e göre ikinci el satışlar %15,9, ilk el satışlar %30,9 arttı.

İstanbul'da en çok ipotekli konut satışı yapılan ay Eylül 2024 oldu.
İstanbul'da 2024'ün Temmuz-Ağustos-Eylül dönemlerinde en çok ipotekli konut satışı yapılan ay 3.167 adet ile Eylül, en az ipotekli konut satışı 2.103 ile Temmuz oldu. İstanbul'da III. çeyrek döneminde ipotekli satışların tüm satışlar içindeki payı %14,9 ile Eylül ayında, %11,0 ile en düşük Temmuz ayında gözlemlendi.

Türkiye'deyse bu dönemde en çok ipotekli konut satışı 15.825 ile Eylül ayında olurken, en az satış 11.496 ile Temmuz ayında gerçekleşti. 2024'ün III. çeyreğinde Türkiye'de toplam 40.895 ipotekli konut satışı oldu. İpotekli satışların toplam konut satışları içindeki oranı %10,2 oldu.

İstanbul'da ipotekli konut satışları geçen senenin aynı dönemine göre %18,8 arttı.
İstanbul'da yapılan ipotekli konut satışları, 2024'ün Temmuz-Ağustos-Eylül döneminde geçen yılın aynı dönemine göre %18,8 artarak 7.934 adet olarak gerçekleşti. 2024 yılının III. çeyreğinde Türkiye'de yapılan ipotekli konut satışları, geçen yılın aynı dönemine göre %3,9 arttı ve 40.895 adet olarak gerçekleşti. İpotekli satışlarda hem İstanbul'da hem de ülke genelinde artış olduğu gözlemlendi.

İlçelere Göre Konut Satışları

İlçe	Mart 2024	Mart 2023	Fark %
Adalar	25	20	25,0%
Arnavutköy	333	307	8,5%
Ataşehir	374	382	-2,1%
Avcılar	434	422	2,8%
Bağcılar	332	305	8,9%
Bahçelievler	552	606	-8,9%
Bakırköy	324	246	31,7%
Başakşehir	646	954	-32,3%
Bayrampaşa	199	227	-12,3%
Beşiktaş	194	195	-0,5%
Beykoz	41	103	-60,2%
Beylikdüzü	688	746	-7,8%
Beyoğlu	168	146	15,1%
Büyükçekmece	566	588	-3,7%
Çatalca	64	78	-17,9%
Çekmeköy	525	535	-1,9%
Esenler	233	286	-18,5%
Esenyurt	3.216	2.243	43,4%
Eyüpsultan	389	368	5,7%
Fatih	298	352	-15,3%
Gaziosmanpaşa	461	418	10,3%
Güngören	200	203	-1,5%
Kadıköy	826	666	24,0%
Kâğıthane	406	494	-17,8%
Kartal	752	762	-1,3%
Küçükçekmece	536	502	6,8%
Maltepe	776	728	6,6%
Pendik	790	783	0,9%
Sancaktepe	645	636	1,4%
Sarıyer	190	211	-10,0%
Şile	82	95	-13,7%
Silivri	407	457	-10,9%
Şişli	338	382	-11,5%
Sultanbeyli	407	351	16,0%
Sultangazi	505	462	9,3%
Tuzla	886	552	60,5%
Ümraniye	649	626	3,7%
Üsküdar	338	384	-12,0%
Zeytinburnu	245	345	-29,0%
Toplam	19040	18166	4,8%

İstanbul'da ilçeler bazında en çok konut satışı Esenyurt 'ta gerçekleşti.
İstanbul'da Temmuz-Ağustos-Eylül 2024 döneminde ilçeler arasında en çok konut satış 8.201 adet ile Esenyurt ilçesinde gerçekleşti. Esenyurt ilçesini sırasıyla 2.888 konut satışıyla Pendik ve 2.734 konut satışıyla Başakşehir takip etti. Bu dönemde İstanbul'un ilçeleri arasında en az konut satışı 64 adet ile Adalar'da gerçekleşti. Adalar'ı toplam 115 satışla Beykoz ve 138 satışla Çatalca takip etti.

İstanbul Küçükçekmece'de konut satışları geçen yılın aynı dönemine göre %34,2 azaldı.
İstanbul'da ilçelere göre konut satışlarına bakıldığında 2024'ün III. çeyreğinde bir önceki yılın aynı dönemine göre en büyük düşüş %34,2 ile Küçükçekmece ilçesinde gerçekleşti. En yüksek artışsa %76,8 ile Tuzla ilçesinde yaşandı.

İstanbul'da yabancılara en çok konut satışı yapılan ay Ağustos 2024 oldu.
İstanbul'da 2024 yılının III. çeyreğinde yabancılara yapılan konut satışları, Türkiye genelinde yabancılara yapılan satışların %35',8'ini oluşturdu. İstanbul'da bu dönemde yabancılara en çok satış yapılan ay 838 adet ile Ağustos 2024 oldu. Türkiye genelinde yabancılara yapılan konut satışları içinde İstanbul'da gerçekleşen satışların payının en yüksek olduğu ay %38,7 ile Eylül 2024, en düşük olduğu ay %32 ile Temmuz 2024 oldu.

Yabancılara Yapılan Konut Satış İstatistikleri (İstanbul, 2024)

Dönem	Yabancılara Satış	Toplam Satış	Türkiye'deki Payı
Temmuz	752	19.047	%32,0
Ağustos	838	19.467	%37,1
Eylül	783	21.314	%38,7
Toplam	2.373	59.828	%35,8

İstanbul'da yabancılara yapılan konut satışı geçen senenin aynı dönemine göre %17,5 azaldı.
İstanbul'da yabancılara yapılan konut satışları 2024 yılının III. çeyreğinde bir önceki yılın aynı dönemine göre %17,5, Türkiye genelindeyse %24,6 azaldı.

Ülke uyruklarına göre en çok konut satışı İran vatandaşlarına yapıldı.
İstanbul'da 2024 yılının III. çeyreğinde ülke uyruklarına göre en fazla konut satışı sırasıyla 321 ile İran, 201 ile Çin ve 139 ile Rusya Federasyonu vatandaşlarına yapıldı. Türkiye genelindeyse 2024 yılının III. çeyreğinde ülke uyruklarına göre en fazla konut satışı 1.212 ile Rusya Federasyonu vatandaşlarına yapıldı.

Metodoloji: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB) verilerinden derlenerek oluşturulmuştur.

İstanbul'da ihracat %2,6 arttı, ithalat ise %6,3 azaldı.
2024 yılının III. çeyreğinde İstanbul'da ihracat bir önceki yılın aynı dönemine göre %2,6 artarak 32.000.279.520 dolar seviyesinde, ithalat ise bir önceki yılın aynı dönemine göre %6,3 azalarak 48.471.756.155 dolar seviyesinde gerçekleşti. Türkiye'de ise ihracat %4,3 artarken ithalat %6,9 azaldı.

İstanbul'da Eylül ayında ihracat 10,6 milyar dolar; ithalat ise 15,9 milyar dolar olarak gerçekleşti.
İstanbul'da 2024'ün Eylül ayında toplam ihracat 10,6 milyar dolar, ithalat 15,9 milyar dolar olarak gerçekleşti. İhracatın ve ithalatın en yüksek seviyede gerçekleştiği ay Temmuz ayı oldu. Türkiye'de ise Eylül ayında 21,9 milyar dolar tutarında ihracat, 27,1 milyar dolar tutarında ithalat gerçekleşti.

Dış Ticaret İstatistikleri ($)

	İstanbul	
Dönem	İhracat	İthalat
Temmuz 2024	10.722.877.402	17.065.777.212
Ağustos 2024	10.584.207.100	15.415.906.553
Eylül 2024	10.693.195.018	15.990.072.390
	Türkiye	
Dönem	İhracat	İthalat
Temmuz 2024	22.489.032.653	29.783.200.341
Ağustos 2024	22.034.837.819	27.005.151.929
Eylül 2024	21.987.009.030	27.115.745.429

İstanbul'da dış ticaret açığı %19,7 azaldı.
İstanbul'un dış ticaret açığı %19,7 azalarak 16.471.476.635 dolar olarak gerçekleşti. Türkiye genelindeyse dış ticaret açığı bir önceki yılın aynı dönemine göre %34 azalarak 17.393.218.197 dolar oldu.

İstanbul'da dış ticaret açığının en yüksek olduğu ay Temmuz ayı oldu.
Bu dönemde en yüksek dış ticaret açığı 6.342.899.810 dolar ile Temmuz ayında oldu. Türkiye'de de dış ticaret açığının en yüksek olduğu ay yine 7.294.167.688 dolar ile Temmuz ayı oldu

İstanbul'dan yapılan ihracat en çok Birleşik Krallık'a gerçekleşti.
2024'ün III. çeyreğinde İstanbul'dan yapılan ihracatta Birleşik Krallık'ın payı geçen senenin aynı dönemine göre %48,5 artarak 2.590.054.308 dolar, Almanya'nınki geçen senenin aynı dönemine göre %4,2 azalarak 2.236.203.656 dolar, ABD'ninki %11,3 artarak 1.776.640.734 dolar, İtalya'nınki %2,8 artarak 1.408.503.746 dolar ve İspanya'nınki geçen senenin aynı dönemine göre %11,3 artarak 1.210.178.813 dolar olarak gerçekleşti.

İstanbul-Ülkelere Göre İhracat İstatistikleri ($) (3 Aylık)			
Dönem	2023 (Temmuz-Eylül)	2024 (Temmuz-Eylül)	Değişim (%)
Birleşik Krallık	1.744.497.962	2.590.054.308	48,50%
Almanya	2.334.034.106	2.236.203.656	-4,20%
ABD	1.596.088.181	1.776.640.734	11,30%
İtalya	1.370.384.221	1.408.503.746	2,80%
İspanya	1.087.100.186	1.210.178.813	11,30%

İstanbul'un ithalat istatistiklerinde en belirgin adres Çin oldu.

İstanbul'dan yapılan ithalatta 2024'ün III. çeyreğinde Çin'in payı geçen senenin aynı dönemine göre %0,2 artarak 7.423.694.660 dolar, Almanya'nınki geçen senenin aynı dönemine göre %7,1 azalarak 4.779.190.269 dolar, Rusya Federasyonu'nunki %10,9 azalarak 4.247.327.429 dolar, İtalya'nınki %28,4 artarak 2.719.331.160 dolar ve Fransa'nınki geçen senenin aynı dönemine göre %16,6 artarak 2.418.047.211 dolar olarak gerçekleşti.

İstanbul-Ülkelere Göre İthalat İstatistikleri ($) (3 Aylık)			
Dönem	2023 (Temmuz-Eylül)	2024 (Temmuz-Eylül)	Değişim (%)
Çin	7.411.037.786	7.423.694.660	0,20%
Almanya	5.141.741.147	4.779.190.269	-7,10%
Rusya Federasyonu	4.767.750.032	4.247.327.429	-10,90%
İtalya	2.117.506.847	2.719.331.160	28,40%
Fransa	2.074.534.309	2.418.047.211	16,60%

İstanbul'da ihracatın en yüksek seviyede gerçekleştiği ekonomik faaliyet kolu 3.975.105.844 dolar ile motorlu kara taşıtlarının imalatında oldu.

2024 Temmuz-Ağustos-Eylül döneminde İstanbul'da ihracatın en yüksek seviyede gerçekleştiği ekonomik faaliyet kolu geçen senenin aynı dönemine göre %17,2 artarak 3.975.105.844 dolarla motorlu kara taşıtlarının imalatında oldu. Bu faaliyet kolunu sırasıyla; 2.769.657.599 dolar ile kürk hariç, giyim eşyası imalatı, 1.845.596.384 dolar ile rafine edilmiş petrol ürünlerinin imalatı, 1.829.368.214 dolar ile mücevherat ve ilgili eşyaların imalatı ve 1.701.922.177 dolar ile değerli ana metaller ve diğer demir dışı metallerin imalatı takip etti.

İstanbul'da ithalatın en yüksek seviyede gerçekleştiği ekonomik faaliyet kolu değerli ana metaller ve diğer demir dışı metallerin imalatı ithalatı oldu.

2024 yılının III. çeyreğinde İstanbul'da ithalatın en yüksek seviyede gerçekleştiği ekonomik faaliyet kolu geçen senenin aynı dönemine göre %37,2 azalarak 5.378.957.999 dolarla değerli ana metaller ve diğer demir dışı metallerin imalatı oldu. Bu faaliyet kolunu 5.206.717.659 dolar ile motorlu kara taşıtlarının imalatı takip etti.

İstanbul'da 11.839 yeni firma kuruldu.

İstanbul'da 2024 yılının III. çeyreğinde kurulan şirket sayısı bir önceki yılın aynı dönemine göre %8,1 azalarak 11.839 oldu. Kapanan/tasfiye edilen şirketler ise bir önceki yılın aynı dönemine göre %2,1 artarak 9.097 oldu.

Eylül ayında İstanbul'da 4.277 firma kuruldu.

İstanbul'da 2024 yılının III. çeyreğinde 4.277 firma kuruldu, 2.869 firma ise kapandı/tasfiye edildi. Türkiye'de ise en fazla firmanın kurulduğu ay Eylül 2024 oldu. Türkiye'de ise Eylül ayında 12 bin 222 yeni firma kuruldu, 6 bin 499 firma ise kapandı/tasfiye edildi.

Dış Ticaret İstatistikleri ($)		
	İstanbul	
Dönem	Kurulan Şirketler	Kapanan/Tasfiye Edilen Şirketler
Temmuz 2024	3.872	3.457
Ağustos 2024	3.690	2.771
Eylül 2024	4.277	2.869
	Türkiye	
Dönem	Kurulan Şirketler	Kapanan/Tasfiye Edilen Şirketler
Temmuz 2024	11.248	7.632
Ağustos 2024	10.742	5.898
Eylül 2024	12.222	6.499

Metodoloji: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerinden derlenerek oluşturulmuştur.

İstanbul'a Temmuz-Ağustos-Eylül aylarında gelen toplam turist sayısı 5 milyon 460 bin oldu.
2024'ün Temmuz-Ağustos-Eylül aylarında İstanbul'a toplam turist sayısı 5 milyon 460 bin 976 geldi. İstanbul'a gelen turist sayısı geçen senenin aynı dönemine göre %4 arttı. Bu dönemde İstanbul'un Türkiye içerisindeki payı %27 oldu.

İstanbul'a en çok turistin geldiği ay Temmuz oldu.
2024 yılının III. çeyreğinde İstanbul'a en çok turistin geldiği ay 1.905.146 ile Temmuz ayı oldu. Turist sayısının en az olduğu ay ise 1.753.540 ile Eylül ayı oldu. Türkiye'deyse en çok turistin geldiği ay 7.333.812 ile yine Temmuz ayı oldu.

Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçiler

Dönem	İstanbul	Türkiye
Temmuz 2024	1.905.146	7.333.812
Ağustos 2024	1.802.290	6.825.403
Eylül 2024	1.753.540	6.054.431

İstanbul'a 2 milyon 380 bin 176 vatandaş giriş yaptı.
İstanbul'a 2024'ün III. çeyreğinde 2 milyon 380 bin 176 vatandaş giriş yaptı. İstanbul'a giriş yapan vatandaşlardan 2 milyon 366 bin kişinin havayolunu, 13 bin 830 kişinin deniz yolunu tercih ettiği görüldü. Geçen senenin aynı dönemine göre İstanbul'a giriş yapan vatandaşlardan havayolunu tercih edenler %12,2, denizyolunu tercih edenler ise %27,6 arttı.

Sınır Kapılarına Göre İstanbul'a Giriş Yapan Vatandaşlar (3 Aylık)

Dönem	Havayolu	Denizyolu
2023 (Temmuz-Eylül)	2.108.624	10.841
2024 (Temmuz-Eylül)	2.366.346	13.830
Değişim	%12,2	%27,6

İstanbul'da bulunan tüm havalimanlarında gelen-giden yolcu sayısı 33,7 milyona ulaştı.
2024'ün Temmuz-Ağustos-Eylül aylarında tüm havalimanlarında gelen-giden yolcu sayısı geçen senenin aynı dönemine göre %2,6 artarak yaklaşık 33,7 milyona ulaştı.

İstanbul'da bulunan tüm havalimanlarında gelen-giden yolcu sayısının en fazla olduğu ay Ağustos oldu.
Bu 3 ay içerisinde İstanbul'da bulunan tüm havalimanlarında gelen-giden yolcu sayısının en fazla olduğu ay 11 milyon 589 bin 889 ile Ağustos ayı oldu. Ağustos ayını 11,4 milyonla Temmuz ayı takip etti.

Sabiha Gökçen Havalimanına Eylül ayında 310 bin 82 vatandaş giriş yaptı.
İstanbul'da 2024 Eylül'de Sabiha Gökçen Havalimanına 310 bin 82 vatandaş giriş yaptı. Atatürk Havalimanına Eylül ayında 1.846 vatandaş, İstanbul Havalimanına ise 442.070 vatandaş giriş yaptı.

Sınır Kapılarına Göre İstanbul'a Giriş Yapan Vatandaşlar

Dönem (2024)	Temmuz	Ağustos	Eylül
Atatürk Havalimanı (H)	2.535	1.474	1.846
Ambarlı (D)	1.012	983	1.142
Haydarpaşa (D)	446	429	416
İstanbul Havalimanı (H)	515.204	452.683	442.070
Karaköy (D)	795	870	679
Marmara (D)	3	6	7
Pendik (D)	834	1.196	775
S. Gökçen (H)	341.994	298.458	310.082
Sarayburnu (D)	308	132	98
Tuzla (D)	389	408	311
Zeytinburnu (D)	873	940	778

İstanbul'a gelen yabancı ziyaretçiler arasında Ruslar ilk sırada yer aldı.
2024 yılı III. çeyrek istatistiklerine göre yabancı ziyaretçiler arasında 560 bin 851 kişiyle Ruslar ilk sırada yer aldı. Rusya'yı sırasıyla 416 bin 601 turistle Almanya, 353 bin 229 turistle İran, 318 bin 776 turistle ABD ve 245 bin 801 turistle Birleşik Krallık takip etti. 2023 yılının aynı döneminde yine ilk sırada 533 bin 578 turistle Rusya yer alıyordu.

Milliyetlerine Göre İstanbul'a Gelen Yabancı Ziyaretçiler (Temmuz-Eylül)

	2023	2024	Değişim(%)
Rusya Federasyonu	533.578	560.851	%5,1
Almanya	382.735	416.601	%8,8
İran	310.499	353.229	%13,8
Amerika Birleşik Devletleri	273.968	318.776	%16,4
Birleşik Krallık	205.988	245.801	%19,3

Metodoloji: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı verileri derlenerek oluşturulmuştur.

MALİYE

İstanbul'da vergi gelirleri tahsilatının en yüksek olduğu ay Eylül ayı oldu.

İstanbul'da 2024'ün Temmuz-Ağustos-Eylül döneminde vergi gelirlerinin tahsilatının en yüksek olduğu ay 382 milyar 843 milyon 823 bin TL ile Eylül ayı oldu. Eylül ayını 283 milyar 88 milyon 432 bin TL ile Temmuz ayı takip etti. Türkiye genelindeyse 2024'ün III. çeyreğinde vergi gelirlerinin tahsilatının en yüksek olduğu ay 732 milyar 243 milyon 893 bin TL ile yine Eylül ayı oldu.

Merkezi Yönetim Vergi Gelirleri (Bin Lira) - İstanbul

	İstanbul	Türkiye
Temmuz 2024	283.088.432	611.740.665
Ağustos 2024	263.114.913	576.708.862
Eylül 2024	382.843.823	732.243.893

İstanbul'da tahsil edilen vergi gelirleri 2023 yılının III. çeyreğine göre %46,9 arttı.

İstanbul'da 2024 yılının III. çeyreğinde 997 milyar 394 milyon 180 bin TL Merkezi Yönetim Bütçe geliri tahsis edildi. İstanbul'dan 2024 yılının III. çeyreğinde tahsil edilen vergi geliri bir önceki yılın aynı dönemine göre %46,9 artarak 929 milyar 47 milyon 168 bin TL'ye ulaştı. Türkiye genelinde ise tahsil edilen vergi geliri bir önceki yılın aynı dönemine göre %39,2 artarak 1 trilyon 920 milyar TL'ye ulaştı.

İstanbul'da dâhilde alınan Katma Değer Vergisi (KDV) tahsilatının en yüksek olduğu ay Eylül 2024 oldu.

İstanbul'da 2024'ün III. çeyreğinde dâhilde alınan Katma Değer Vergisi (KDV) tahsilatının en yüksek olduğu ay 44 milyar 594 milyon 768 bin TL ile Eylül ayı oldu. Eylül ayını 38 milyar 107 milyon 161 bin TL ile Temmuz ayı takip etti. Türkiye'deyse 2024 'ün III. çeyreğinde dâhilde alınan Katma Değer Vergisi (KDV) tahsilatının en yüksek olduğu ay 90 milyar 775 milyon 947 bin TL ile Eylül ayı oldu.

İstanbul'da dâhilde alınan Katma Değer Vergisi (KDV) tahsilatı bir önceki yılın aynı dönemine göre %10,1 arttı.

İstanbul'da 2024'ün III. çeyreğinde gerçekleşen gelir vergisi tahsilatı, 2023 yılının aynı dönemine göre %126,5 arttı. İstanbul'da 2024 yılının III. çeyreğinde gelir vergisi tahsilatı 230 milyar TL, kurumlar vergisi tahsilatı 134 milyar TL olarak gerçekleşti. Türkiye genelinde gerçekleşen gelir vergisi tahsilatıysa bir önceki yılın aynı dönemine göre %111,1 arttı. Dahilde alınan KDV tahsilatı ise bir önceki yılın aynı dönemine göre İstanbul'da %10,1, Türkiye genelinde %19,4 arttı.

İstanbul'da motorlu taşıtlardan alınan ÖTV gelirleri tahsilatının en yüksek olduğu ay Temmuz ayı oldu.

İstanbul'da bu dönemde motorlu taşıtlardan alınan ÖTV gelirleri tahsilatının en yüksek olduğu ay 58 milyar 290 milyon 543 bin TL ile Temmuz ayı oldu. Motorlu taşıtların ÖTV gelirleri içindeki oranının en yüksek olduğu ay ise yine %40,8 ile Temmuz ayı oldu.

İstanbul'da motorlu taşıtlardan alınan ÖTV gelirleri bir önceki yılın aynı dönemine göre %12,0 azaldı.

2024'ün III. çeyreğinde İstanbul'da toplanan ÖTV gelirlerinin %36,1'i motorlu taşıtlardan, %8,5'i alkollü içeceklerden, %11,2'si tütün mamullerinden, %2,0'ı kolalı gazozlardan ve %10,6'sı dayanıklı tüketim ve diğer mallardan gerçekleşti.

İstanbul'da Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi (BSMV) geliri tahsilatının en yüksek olduğu ay Ağustos ayı oldu.

Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi (BSMV) geliri tahsilatının en yüksek olduğu ay 31 milyar 124 milyon 297 bin TL ile Ağustos ayı, Şans Oyunları Vergisi tahsilatının en yüksek olduğu ay 981 milyon 455 bin TL ile Eylül ayı oldu. Türkiye'de ise Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi geliri tahsilatının en yüksek olduğu ayın 31 milyar 463 milyon 878 bin TL ile Ağustos ayı olduğu görüldü.

İstanbul'da Dijital Hizmet vergi geliri bir önceki yılın aynı dönemine göre %76,1 arttı.

İstanbul'da Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi (BSMV) geliri tahsilatının bir önceki yılın aynı dönemine göre 2024'ün III. çeyreğinde %180,5 artarak 90,7 milyar TL'ye ulaştığı görüldü. İstanbul'da 2024 yılının III. çeyreğinde alınan şans oyunları vergisi 2,7 milyar TL, özel iletişim vergi gelirleri ise 7,2 milyar TL oldu. Dijital hizmet vergi geliri ise bir önceki yılın aynı dönemine göre %76,1 artarak 5,9 milyar TL'ye ulaştı.

İstanbul'da gelir vergisi faal mükellef sayısının en yüksek olduğu ay Eylül oldu.

İstanbul'da 2024'ün III. çeyreğinde gelir vergisi faal mükellef sayısının en yüksek olduğu ay 647 bin 204 ile Eylül ayı oldu. Türkiye' de ise aynı dönemde gelir vergisi faal mükellef sayısının en yüksek olduğu ayın 2 milyon 584 bin 532 ile yine Eylül ayı olduğu görüldü.

Faal Mükellef Sayısı	Dönem (2024)		
	Temmuz	Ağustos	Eylül
Gelir Vergisi	638.724	642.337	647.204
Kurumlar Vergisi	430.161	431.544	433.267
Katma Değer Vergisi	1.043.517	1.048.091	1.054.106
Stopaj Vergisi	1.121.175	1.125.832	1.132.073

İstanbul'da gelir vergisi faal mükellef sayısı 1 milyon 928 bin oldu.

İstanbul'da bu dönemde gelir vergisi faal mükellef sayısı 1 milyon 878 binden 1 milyon 928 bine, kurumlar vergisi faal mükellef sayısı 1 milyon 254 binden 1 milyon 294 bine Katma Değer Vergisi (KDV) faal mükellef sayısı ise 3 milyon 68 binden 3 milyon 145 bine ulaştı.

Metodoloji: Hazine ve Maliye Bakanlığı Muhasebat Genel Müdürlüğü ve Gelir İdaresi Başkanlığı verilerinden derlenerek oluşturulmuştur.