

Evde Yaşayın Yaşayın

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ YEREL TARAFLLAR KONFERANSI RAPORU

iklimkrizi

Yayalaştırma ve Mikro - Mobilite



TÜRKİYE SAĞLIKLI KENTLER BİRLİĞİ



Peşya % ova

i k l i m k r i z i

Yayalaştırma ve Mikro - Mobilite

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ YEREL TARAFILAR KONFERANSI RAPORU



TÜRKİYE SAĞLIKLI KENTLER BİRLİĞİ



COP YALOVA**İklim Değişikliği Yerel Taraflar Konferansı Raporu**

Yayalaştırma ve Mikro-Mobilite

SüpervizörPınar Okyay, Prof. Dr.
Hatice Gökçe Başkaya**Derleyen**Dalya Hazar, Doç. Dr.
Gamze Karaman**Grafik Tasarım**Duru Dakoğlu
Hüseyin Artuk**Grafik Uygulama**

Duru Dakoğlu

Yönetim YeriTürkiye Sağlıklı Kentler Birliği
Santral Garaj Mh. Dr. Sadık Ahmet Cad. Merinos Atatürk Kongre ve Kültür Merkezi
Kuzey Girişi, 17 Nolu Kapı, Kat: B, 16140 Osmangazi/Bursa
(0224) 235 34 70 www.skb.gov.tr bilgi@skb.gov.tr**Kaynak Gösterim**Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği (2026). COP Yalova İklim Değişikliği
Yerel Taraflar Konferansı Raporu. (D. Hazar & G. Karaman, Der.)

© 2026

© Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği

e-ISBN: 978-625-95327-7-6

Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği'nin ücretsiz yayınıdır. Tüm hakları saklıdır.
Tanıtım için yayınlanacak yazılar dışında, yazılı izin alınmadan çoğaltılamaz ve satılamaz.



İÇİNDEKİLER

1. Açılış Konuşmaları	1
2. Panelden Notlar: Yayalaştırma ve Mikro-Mobilite	3
Yayalaştırma ve Mikro-Mobilite.....	3
Yalova Perspektifi.....	7
3. Atölyeden Notlar: Yalova Yaşayan Sokak Atölyesi	12
4. COP Yalova İklim Deklarasyonu	16

ÖN ÖN ÖN

Küresel ölçekte derinleşen iklim krizi, bugün artık yalnızca çevresel bir tehdit olarak değil; toplumsal, ekonomik ve yönetsel boyutlarıyla kentlerimizin bugünü ve geleceğini doğrudan etkileyen çok katmanlı bir gerçeklik olarak karşımızda durmaktadır. Bu tablo, bizlere yerel ölçekte daha kararlı, daha bütüncül ve daha katılımcı politikalar geliştirme sorumluluğu yüklemektedir. Çünkü iklim kriziyle mücadele, ancak kentlerin kendi özgün koşullarını, önceliklerini ve potansiyellerini dikkate alan yerel ölçekli güçlü yaklaşımlarla mümkün olabilir.

Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği olarak, kentlerimizi daha sağlıklı, dirençli, adil ve yaşanabilir kılama hedefiyle İklim Değişikliği Yerel Taraflar Konferanslarını (Town Hall COPs) son derece kıymetli buluyoruz. Bu süreci; yerel yönetimlerin, akademinin, sivil toplumun ve yurttaşların ortak akılda bulunduğu, çözüm odaklı ve çoğulcu bir platform olarak değerlendiriyoruz. BM İklim Değişikliği Konferanslarından (UNFCCC) esinlenerek geliştirilen bu yerel iklim zirveleri, iklim hedeflerinin yerelden ulusala taşınması, ortak sorumluluk bilincinin güçlendirilmesi ve uygulanabilir çözüm önerilerinin geliştirilmesi açısından önemli bir işleve sahiptir.

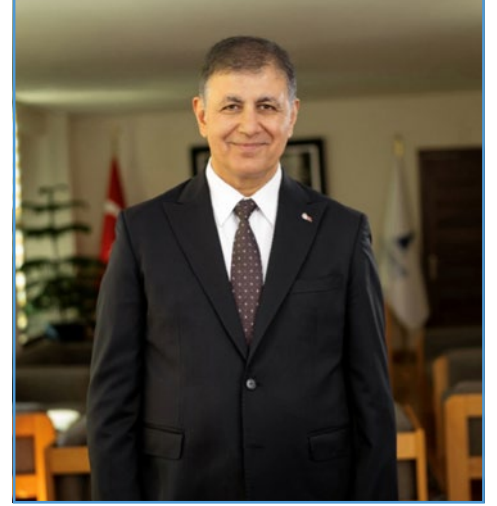
Yalova'da gerçekleştirdiğimiz Yerel COP süreci ise kentin kendine özgü yapısı, ölçeği ve gündelik yaşam pratikleri doğrultusunda son derece anlamlı bir odak belirlemiştir: yayaalaştırma ve mikro-mobilite. Bu tema, yalnızca ulaşım sistemine ilişkin teknik bir tercih değil; aynı zamanda kent sağlığı, kamusal alan kalitesi, erişilebilirlik, toplumsal eşitlik, güvenlik ve iklim duyarlılığı bakımından güçlü bir dönüşüm vizyonunun ifadesidir.

Bugün biliyoruz ki kent merkezlerinde yayaalaştırmanın güçlendirilmesi, kısa mesafeli yollarda bisiklet ve benzeri mikro-mobilite araçlarının desteklenmesi, güvenli ve erişilebilir güzergâhların oluşturulması; yalnızca karbon emisyonlarının azaltılmasına katkı sunmakla kalmamakta, aynı zamanda daha sağlıklı, daha güvenli ve daha canlı kent yaşamlarının kurulmasına da imkân vermektedir. Yaya öncelikli bir kent yaklaşımı; çocuklar, yaşlılar, kadınlar, engelliler ve tüm kentliler için daha kapsayıcı bir kamusal yaşamın temelini oluşturmaktadır.

Yalova'nın bu alanda ortaya koyduğu yaklaşım, iklim odaklı dönüşümün yerel ölçekte nasıl somutlaştırılabileceğine dair önemli bir örnek sunmaktadır. Kamusal mekânların yeniden düşünülmesi, hareketliliğin daha sürdürülebilir biçimlerde ele alınması ve gündelik yaşamın insan ölçeğinde yeniden kurgulanması; yalnızca çevresel fayda üretmekle sınırlı kalmayacak, aynı zamanda toplumsal bağları güçlendiren, kent aidiyetini artıran ve yaşam kalitesini yükselten sonuçlar da doğuracaktır.

Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği olarak, somut hedefler ortaya koyan, uygulanabilir eylem planları geliştiren ve bu planları kararlılıkla hayata geçirmeyi amaçlayan bir anlayışla çalışıyoruz. Yerel COP süreçlerini de bu yaklaşımın önemli bir parçası olarak görüyoruz; kentlerin kendi önceliklerini tanımlayabildiği, çok paydaşlı bir mutabakat zemini oluşturabildiği ve ortak çözümler geliştirebildiği dönüştürücü bir araç olarak değerlendiriyoruz. Kasım ayında Antalya'da gerçekleşecek COP31 BM İklim Değişikliği Konferansı'na hazırlanırken de yerelde geliştirilen bu tür uygulamaların ulusal ve küresel iklim politikalarına ilham vereceğini düşünüyoruz.

İnanıyorum ki bilimsel bilgiye dayalı, katılımcı ve kararlı politikalarla kentlerimizi daha sağlıklı ve dirençli bir geleceğe taşıyabiliriz. Yalova Yerel COP sürecinin bu bakımdan önemli bir eşik oluşturduğunu düşünüyoruz; sürece katkı sunan tüm kurumlara, uzmanlara, paydaşlara ve yurttaşlara teşekkür ediyorum. Daha sağlıklı, daha yaşanabilir ve iklim krizine karşı daha dirençli kentler için birlikte üretmeye, birlikte düşünmeye ve birlikte yol almaya devam edeceğiz.





Değerli Paydaşlar;

Günümüzde iklim değişikliği ve küresel ısınma, artık geleceğin değil, bugünün en önemli gerçeklerinden biridir. Artık kentlerimiz için; artan nüfus, yoğunlaşan ulaşım talepleri, enerji tüketimi, azalan kaynaklar ve çevresel baskılar karşısında kaynaklarımızı verimli kullanabilmek adına daha dirençli, daha sürdürülebilir, daha akılcı ve daha yaşanabilir çözümler üretmek zorundayız. Bu nedenle yerel yönetimlerin iklim kriziyle mücadelede üstlendiği rol her geçen gün şehirlerimiz için daha da fazla önem kazanıyor.

COP Yalova İklim Değişikliği Yerel Taraflar Konferansı kapsamında düzenlediğimiz "Yayalaştırma ve Mikro-Mobilité" paneli, kentlerimizin geleceğine ilişkin önemli fikirlerin, bilimsel verilerin ve yerel deneyimlerin bir araya geldiği değerli bir platform olmuştur. Akademisyenlerimizin, meslek odalarımızın, sivil toplum kuruluşlarımızın ve belediyemizin uzman kadrolarının katkılarıyla ortaya çıkan görüşler, Yalova'nın sürdürülebilir ulaşım

vizyonuna ve gelecek projeksiyonuna ışık tutacaktır.

Düzenlenen oturumlar boyunca ortaya konulan veriler; ulaşım kaynaklı karbon emisyonlarının azaltılması, yaya öncelikli kent anlayışının geliştirilmesi, bisiklet ve mikro-mobilité altyapısının güçlendirilmesi, toplu taşımının teşvik edilmesi ve kamusal alanların yeniden kent yaşamının merkezine yerleştirilmesi gerektiğini açıkça gösterdi. Aynı zamanda kentlerin yalnızca araçlar için değil, insanlar için planlanması gerektiği yönündeki evrensel yaklaşımın, Yalova'nın geleceği açısından da büyük önem taşıdığı gerçeğini bir kez daha güçlü bir şekilde hissettik.

Yalova; Marmara'nın kalbinde, sahip olduğu coğrafi avantajlar, kısa mesafeli ulaşım yapısı, güçlü sahil aksı ve bisiklet kullanımına elverişli kent dokusuyla sürdürülebilir ulaşım dönüşümünü gerçekleştirebilecek önemli şehirlerden biri. Ancak bu dönüşümün başarıya ulaşabilmesi için bilimsel verilerle desteklenen ulaşım ve yayalaştırma planlamaları, katılımcı karar alma süreçleri ve tüm paydaşların ortak iradesinin ortak bir hedef ve kent planlaması etrafında kümelenmesi gerekli.

Bu rapor, konferans süresince paylaşılan görüşlerin ve önerilerin kayıt altına alınmasının yanı sıra, Yalova'nın yeni şehircilik vizyonu, insan odaklı yaklaşımı ile iklim dostu ulaşım politikalarına yönelik yol haritasının oluşturulmasına da katkı sunacak. Ortaya konulan her bir fikir, daha temiz hava soluyan, daha güvenli sokaklarda yürüyen, doğal kaynaklarını daha efektif kullanan, bisikletin günlük yaşamın doğal bir parçası olduğu ve kamusal alanların yeniden insanlar için tasarlandığı bir Yalova hedefinin önemli bir parçası olacak.

COP Yalova'ya katkı sunan tüm konuşmacılarımıza, kurumlarımıza, sivil toplum temsilcilerimize ve katılımcılarımıza teşekkür ediyor; bu raporun kentimizin sürdürülebilir geleceğine yönelik değerli katkılar sunmasını diliyorum.



Mehmet GÜREL
Yalova Belediye Başkanı

YAYALAŞTIRMA VE MIKRO- MOBİLİTE

10.04.2026

01

1. AÇILIŞ KONUŞMALARI

Yalova'nın iklim kriziyle mücadeledeki yerel stratejilerini belirlemek, kentsel hareketliliği sürdürülebilir temeller üzerine inşa etmek ve yerel paydaşlarla ortak bir gelecek vizyonu oluşturmak amacıyla düzenlenen "COP Yalova: İklim Değişikliği Yerel Taraflar Konferansı", geniş bir katılımı gerçekleştirildi. Konferans; Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'ndan (UNFCCC) esinlenen ve ICLEI Sürdürülebilirlik için Yerel Yönetimler Ağı tarafından geliştirilen bir yerel iklim konferansı modeli olarak, kentin geleceğini, çevresel sürdürülebilirliğini ve yaşam kalitesini doğrudan ilgilendiren konuların teknik bir tartışmanın ötesinde, toplumsal bir mutabakat zemini olarak ele alınması amacıyla başlatıldı.

Bu kapsamda, açılış konuşmalarını gerçekleştiren Yalova Belediye Başkanı Mehmet Gürel, konuşmasına Yalova'nın tarihsel derinliği ile bugünün modern şehircilik ihtiyaçları arasındaki köprüyü kurarak başladı. Başkan Gürel, Yerel COP etkinliklerinin sürdürülebilirlik yolunda yerel yönetimler için stratejik birer ortak akıl platformu olduğunu vurgulayarak şu değerlendirmelerde bulundu: "Bugün burada sadece bir konferans için değil, geleceğe dair ortak bir sorumluluğu paylaşmak üzere bir araya gelmiş bulunuyoruz. Yerel COP, kente ve bölgeye dair kritik konuların yereldeki farklı paydaşlarla konuşulduğu bir yerel iklim zirvesidir. Bizim bugün odaklandığımız 'Yayalaştırma ve Mikro-mobilite' başlığı, Yalova'nın karbon emisyonunu azaltma ve kentsel estetiği güçlendirme vizyonunun temel yapı taşlarından biridir."

Başkan Gürel, Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Yalova'ya atfettiği "Benim kentimdir" sözünü hatırlatarak, Yalova'nın çevreci kimliğinin 1930 yılında inşa edilen Yürüyen Köşk hikayesiyle başladığına dikkat çekti. Bir ağaç dalını kesmemek için bir binayı taşıyan vizyonun, Yalova'nın bugünkü çevre politikalarına ilham verdiğini belirten Başkan Gürel, Yalova'yı "Ağaçların Şehri" ve "Marmara'nın Kalbi" olarak tanımladı.



Kendisi de bir şehir plancısı olan Başkan Gürel, kentsel tasarımda insan odaklı yaklaşımları ön plana çıkaracaklarını belirterek, kentin merkezindeki ana aksların yayalaştırılmasına yönelik projelerinin teknik detaylarına değindi. Bir önceki yıl Avrupa Hareketlilik Haftası'nda gerçekleştirdikleri yayalaştırma etkinliklerine yönelik aldıkları olumlu geri bildirimlerin, bu projelerin kalıcı hale getirilmesi için itici bir güç olduğunu belirten Başkan Gürel; kentsel mobilyalardan, bisiklet yollarına kadar geniş bir yelpazede Yalova'yı "yaşamak için en doğru şehir" yapma hedefini yineledi.

Başkan Gürel, konuşmasını şu sözlerle tamamladı: "Yalova, üç büyük metropolün ortasında hem muazzam avantajlara hem de ciddi sorumluluklara sahip bir şehir. Estetik, sosyal ve çevresel anlamda kenti güçlendirmek tek çıkar yolumuz. Burada konuşulacak bir kelime, paylaşılacak bir fikir Yalova'nın geleceğini kurtarabilir. Dayanışma ve ortak akılla, kentin doğal ve tarihi değerlerini koruyarak daha yaşanabilir bir Yalova'yı birlikte inşa edeceğiz."

Ardından sözü alan Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği Genel Sekreteri Hatice Gökçe Başkaya, Birlik Başkanı Dr. Cemil Tuğay'ın selamlarını ileterek başladığı konuşmasında, Türkiye'nin en güçlü yerel yönetim ağlarından biri olarak 150'den fazla belediyeyi sağlıklı ve sürdürülebilir kent vizyonu etrafında buluşturduklarını ifade etti. Yerel COP'ların küresel iklim krizine karşı yerel çözümler üretmedeki stratejik önemine değinen Başkaya, şu noktalara dikkat çekti: "Yerel COP; belediyeleri, akademiye, sivil toplumu ve farklı sektörleri aynı zeminde buluşturarak kentlerin kendi önceliklerini tanımlamasına ve uygulanabilir çözümler geliştirmesine imkan tanıyan çok kıymetli bir platformdur. Bu platform yalnızca fikir üretmekle kalmıyor, aynı zamanda yerelde somut eylemlere dönüşebilecek bir değişimi de tetikliyor."

COP Yalova buluşmasının ana odağı olan 'Yayalaştırma ve Mikro-mobilite' konusunun kent sağlığı üzerindeki etkilerini vurgulayan Başkaya; ulaşımın, bir kentin karbon ayak izini belirleyen en kritik alanlardan biri olduğunu belirtti. Erişilebilir, düşük karbonlu ve insan odaklı hareketlilik sistemlerinin kurulmasının, dirençli kentler inşa etmek için temel bir gereklilik olduğunu savunan Başkaya, konferansın çıktılarını ortak bir yol haritası oluşturma fırsatı olarak gördüklerini ifade etti.

Başkaya, Yalova'nın kentsel dokusundan ve ev sahipliğinden duyduğu memnuniyeti dile getirerek, yerel yönetimlerin bu tür katılımcı süreçlerle iklim değişikliğiyle mücadelede öncü rol üstlenmeye devam edeceklerine inandığını belirterek açılış konuşmalarını sonlandırdı.



02

2. PANELDEN NOTLAR

Yayalaştırma ve Mikro-Mobilite

Moderatör: Prof. Dr. Seda KUNDAK, SKB Danışma Kurulu Üyesi,
İTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Katılımcılar: Dr. Ebru Ülgen ŞENDİL, İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Dr. Görsev ARGİN UZ, Marmara Belediyeler Birliği
Esra YILMAZ KESKİN, İzmir Büyükşehir Belediyesi Güzel İzmir Hareketi



Dr. Ebru Ülgen ŞENDİL, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Sürdürülebilir Ulaşım da Süleymaniye Çözümleri

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2022 yılı itibarıyla yürütölen çalışmalar kapsamında, Süleymaniye bölgesindeki yayalaştırma ve mikro-mobilite projeleri ön plana çıkmaktadır. 1985 yılından bu yana UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde yer alan ve üç bin yıllık bir kentsel geçmişe sahip olan Süleymaniye; içerisinde barındırdığı külliye, İstanbul Üniversitesi ve Tahtakale çarşısı uzantılarıyla son derece zengin bir kültürel envantere ev sahipliği yapmaktadır.

Bölgenin 2006 yılında yenileme alanı ilan edilmesi, fiziki mekanda çeşitli tahribatlara yol açmış olsa da Süleymaniye'nin İstanbul ekonomisindeki perakende ve toptan ticaret hacmi varlığını güçlü bir şekilde sürdürmektedir. Bu yoğun ticari ve gündelik hayat, ulaşım ve altyapı üzerinde baskılar yaratmaktadır. Alanda boşalan parsellerin düzensiz otopark alanlarına dönüşmesi ve yoğun göçmen işçi sirkülasyonu, çöküntü alanlarının oluşmasına ve güvenlik problemlerinin artmasına zemin hazırlamaktadır.

Kentsel mekanın karmaşık yapısı göz önüne alındığında, standart bir koruma amaçlı imar planının yetersiz kalacağı tespitiyle; bütüncül, esnek ve sürekli geri beslemeli bir vizyon geliştirilmiştir. Bu doğrultuda Mekansal Stratejik Plan, Kentsel Tasarım Rehberi ve ana eylem planları eşzamanlı olarak üretilmiştir. Alanın mevcut durumunun okunabilmesi adına üç boyutlu haritalandırma, saha tespitleri ve Türkiye’de ilk defa uygulan kapsamlı bir sosyo-ekonomik araştırma entegre edilmiştir.

Ulaşım ve hareketlilik dinamiklerinin analiz edilmesi amacıyla 23 farklı noktada, 15'er dakikalık periyotlarla yaya ve araç sayımları gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler, alana giren araçların yarısının otomobil, üçte birinin ise ticari araç olduğunu göstermektedir. Ticari mal ve hammadde girişlerinin büyük oranda sabah ve öğle saatlerinde yoğunlaştığı (peak time) görülmektedir. Alanın dar ve sıkışık sokak dokusu, büyük lojistik araçlarının girişine imkan tanımadığından, esnafın kendi iç dinamikleriyle geliştirdiği “çekçekçiler” (el arabası ile taşıma yapanlar) mikro-mobilite ve aktif hareketlilik zincirinin en önemli aktörleri olarak sisteme dahil olmaktadır. Karbon salınımı olmaksızın çalışan bu yerel lojistik sisteminin, iş sağlığı ve güvenliği standartları çerçevesinde regüle edilerek korunması ve desteklenmesi hedeflenmektedir.

Yaya ve turizm hareketliliği incelendiğinde, yaya akışının öğleden sonraki saatlerde ve özellikle toplu taşıma odaklarına yakın bölgelerde yoğunlaştığı tespit edilmektedir. Yayaların alana giriş ve çıkış noktalarının birebir örtüşmesi, toplu taşıma kullanım pratiklerinin sabitliğine işaret etmektedir. Turizm hareketliliği ise ağırlıklı olarak sabah ve öğle saatleri arasında taksit ve tur otobüsleri vasıtasıyla gerçekleşmekte olup, ziyaret süresinin ortalama yarım saat ile sınırlı kaldığı dikkat çekmektedir.

Saha okumaları ve veri analizleri sonucunda, Süleymaniye'nin sürdürülebilir ulaşım altyapısına kavuşması için üretilen 70 eylem planı içerisinde ulaşıma özgü 5 temel strateji belirlenmiştir. Bu kapsamda alanın %70'inin yayalaştırılarak yürünebilirlik kalitesinin artırılması ve kademeli motorlu taşıt kısıtlamasına gidilmesi planlanmaktadır. Otopark yönetimi çerçevesinde, yalnızca bölgede yaşayanlar için abonman sistemi getirilmesi, ziyaretçiler için ise yüksek ücretli ve kısa süreli (caydırıcı) otopark politikası uygulanması amaçlanmaktadır. İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKUP) ile uyumlu olarak, ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı alanların giriş noktalarında belediye işletmesinde olan küçük ölçekli lojistik transfer merkezlerinin (“Ambar”) kurularak, mal dağıtımının çevreye duyarlı ve sistematik hale getirilmesi öngörülmektedir. Sonuç olarak, dünya mirasına layık kültür envanteri ve kadim kent merkezi karakteri ile İstanbul genelinde yoğun yaya ve araç trafik yüküyle öne çıkmakta olan Süleymaniye için yerel kentsel potansiyeli ortaya çıkaran değerlendirmeler yapılmış ve özgün çözümler geliştirilmiştir.

Dr. Görsev ARGİN UZ, Marmara Belediyeler Birliği, Sokaklar Dönüşüyor Projesi

1975 yılında kurulan ve 190'in üzerinde üye belediyesi bulunan Marmara Belediyeler Birliği (MBB) bünyesinde faaliyet gösteren Yerel Yönetim Akademisi, yılda yaklaşık 20.000 katılımcıya ulaşmaktadır. Bu akademi çatısı altında yürütülen “Sokaklar Dönüşüyor Projesi”; başvuru yöntemiyle ilerleyen, daha spesifik bir kitleye odaklanan ve yoğun emek gerektiren uzun soluklu bir öğrenme programı olarak öne çıkmaktadır. Global Designing Cities Initiative (GDCI) ve Superpool işbirliği ile kurgulanan bu program; sokakları insan odaklı, iklime duyarlı ve kamusal yaşama entegre mekanlara dönüştürmeyi hedeflemektedir.

Araç odaklı planlama yaklaşımları, günümüzde insanların araçlar arasına sıkışmasına ve sokakların asıl işlevlerini yitirmesine neden olmaktadır. Küresel istatistikler, araç odaklı kentleşmenin yarattığı tahribatı açıkça ortaya koymaktadır; dünya genelinde her gün 500 çocuk trafik kazalarında hayatını kaybederken, özellikle bebekleri ve çocukları derinden etkileyen hava kirliliğine maruz kalma oranı %99 seviyelerine ulaşmıştır. Bu veriler ışığında, sokakların yalnızca araçların geçiş güzergahı olmadığı; yaşamın, oyunun

ve ekonomik faaliyetlerin sürdürüldüğü alanlar olarak çok daha adil bir paylaşım ihtiyacı duyduğu görülmektedir. Bu kapsamda Küresel Sokak Tasarımı Rehberi ve Çocuklar İçin Sokaklar Tasarlamak Rehberi gibi uluslararası standartlar temel alınmaktadır.

Sokakların dönüşüm süreci; pop-up (günübirlik), prova (taktiksel) ve kalıcı uygulamalar olmak üzere üç aşamalı bir metodolojiyle yürütülmektedir. Günübirlik pop-up uygulamalar, sokakta başka nelerin mümkün olabileceğini halka göstermek için bir iletişim ve hayal etme aracı olarak işlev görmektedir. Ardından, 3 ila 6 ay - 1 yıl süren prova uygulamalara geçilmektedir. Taktiksel kentleşme yöntemlerinin kullanıldığı bu aşamada, kanıta dayalı veri toplanarak uygulamanın geçerliliği ve revizyon ihtiyaçları ölçülmektedir. Son aşamada ise asfaltın kırılarak yerine esnek, geçirgen ve iklime duyarlı kalıcı yatırımların yapılması hedeflenmektedir.

İstanbul Maltepe’de bir günlük bir eğitimle başlayan süreç, zamanla çok paydaşlı ve uzun soluklu bir yapıya evrilerek bugün 5. dönemine ulaşmış durumdadır. Bugüne kadar Marmara Bölgesi’ndeki 6 farklı şehirden 26 belediye ile çalışılmış, disiplinlerarası ekiplerle saha verileri toplanarak katılımcı tasarımlar geliştirilmiştir. Sahadaki dönüşümün en çarpıcı dinamiklerinden biri “İlk Bisikletli Çocuk Kuralı”dır. Taktiksel dönüşüm başlar başlamaz alanı ilk sahiplenelerin çocuklar olduğu görülmekte, bu durum yetişkinlerin ikna sürecini de hızlandırmaktadır.

Dört dönemlik süreç içerisinde 6 şehirde toplam 20 sokak dönüştürülmüş ve böylece 18.000 metrekarelik alan araçlardan geri alınarak yaklaşık 250.000 kişilik bir nüfusun kullanımına sunulmuştur. Elde edilen veriler, yapılan müdahalelerin somut başarılarını yansıtmaktadır; örneğin dönüştürülen bir okul sokağında kamyon trafiği %72 oranında azalmıştır. Taktiksel uygulamalar her zaman yerelde anında kabul görmese dahi, belediyelerin stratejik planlarında birer “Truva atı” işlevi görerek politika metinlerine güvenli okul ve oyun sokakları kavramlarının entegre edilmesini sağlamaktadır.

Dönüşüm vizyonunun tarihsel kökenleri incelendiğinde, MBB arşivlerinde 1970’lerin sonunda Dünya Çevre Günü kapsamında üye belediyelerle eş zamanlı günübirlik sokak kapatma etkinliklerinin raporlandığı görülmektedir. O dönemde günübirlik kapatılan İstanbul İstiklal Caddesi’nin 1990’larda tamamen yayalaştırılması örneği, mikro ölçekli ve geçici müdahalelerin uzun vadede kalıcı kentleşme politikalarına dönüşebileceğinin en net kanıtıdır. Bu tarihsel vizyondan alınan güçle, her sokağın adil şekilde paylaşıldığı ve insan öncelikli olarak tasarlandığı bir gelecek inşa edilmesi amaçlanmaktadır.

Esra YILMAZ KESKİN, İzmir Büyükşehir Belediyesi Güzel İzmir Hareketi, Güvenli Okul Çevreleri Projesi

İzmir Büyükşehir Belediyesi (İZBB) iştiraki Egeşehir A.Ş. bünyesinde, İZBB ve Türkiye Sağlıklı Kentler Birliği Başkanı Dr. Cemil Tugay öncülüğünde hayata geçirilen “Güzel İzmir Hareketi”, yerel ölçekte kamusal alanların kalitesini artırmayı hedefleyen katılımcı bir strateji modelidir. Bu hareket; kentsel ve kırsal alanlarda küçük ölçekli ancak etkili müdahalelerle nitelikli yaşam alanları oluşturmayı amaçlamaktadır. Projelerin tasarım aşamasından yerinde uygulamasına kadar geçen tüm süreçler, tamamen belediyenin kendi öz kaynakları ve işgücü ile yürütülmektedir. Temel prensip olarak sorunların İzmirililerle birlikte tespit edilip çözüm süreçlerine ortak edildiği katılımcı bir kentsel tasarım anlayışı benimsenmektedir. Modelin omurgasını; “kalkınmacı, kapsayıcı, katılımcı, kreatif, kapsamlı ve kolektif” olmak üzere altı ana ilke oluşturmaktadır.

Güzel İzmir Hareketi’nin stratejileri, Birleşmiş Milletler Taraflar Konferansı (COP) iklim eylemi taahhütleri ve Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları ile doğrudan uyumludur. Özellikle Hedef 11 alt başlıklarında belirtilen güvenli ve geniş yaya yollarının oluşturulması, aydınlatmaların artırılması, kente yayılan küçük ölçekli kamusal alanların inşası ve okul çevrelerinde çocuk odaklı iyileştirmelerin yapılması bu vizyonun temel dayanaklarıdır.

“İzmir’i Birlikte Güzelleştirelim” mottosuyla yürütülen projeler; kentsel buluşma noktaları, canlanan sokaklar, davetkar parklar, yeşil alanlar, yeni nesil pazar yerleri, kıyı köşe kentsel yüzeyler, keyifli sosyal mekanlar, kentsel bellek noktaları ve güvenli okul çevreleri temaları üzerinden şekillenmektedir.

Çalışmaların en önemli odak noktalarından birini “Güvenli Okul Çevreleri” oluşturmaktadır. Kente bir çocuğun gözünden, 95 cm yüksekliğinden bakma perspektifini temel alan bu yaklaşım, özellikle yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu dezavantajlı bölgelerde uygulanmaktadır. Çocukların ev ile okul arasındaki günlük güzergahlarının; onların fiziksel, sosyal ve psikolojik gelişimleri ile gelecek öngörülerini üzerindeki kritik etkisi göz önünde bulundurularak, araç trafiğinin yavaşlatılması, yaya öncelikli çözümlerin üretilmesi ve alanların peyzaj öğeleri ile donatılması sağlanmaktadır.

Karabağlar ilçesinde gerçekleştirilen projede, bölgenin en işlek ve dezavantajlı caddelerinden birinde yer alan bir okulun girişindeki trafik kaosu ve otopark işgalleri çözüme kavuşturulmuştur. Farklı gün ve saatlerde yapılan 7-8 ayrı saha gözlemi ve kullanıcı görüşmeleri sonucunda alan genişletilmiş ve UKOME kararıyla yayalaştırma adımları atılmıştır. Dar sokaktaki araç yolu trafiğe kapatılmış, 3-4 farklı noktada yaya öncelikli geçiş alanları oluşturulmuştur. Fiziksel düzenlemelerin yanı sıra altyapı koordinasyonu (AYKOME/UKOME izinleri) sağlanarak havai hatlar yeraltına alınmış, karanlık bölgelerin aydınlatma seviyesi artırılmış ve okul cephesinde yenileme çalışmaları yapılmıştır. Engellenen usulsüz parklanmaların yerine oturma birimleri ve oyun grupları entegre edilerek güvenli bir kamusal mekan yaratılmıştır.

Çiğli ilçesi Şirintepe Mahallesi’nde (Güzeltepe bölgesi) hayata geçirilen diğer bir projede ise, çocukların 19 metre genişliğindeki yoğun ve hızlı araç trafiğine sahip bir otobüs güzergahından geçmek zorunda kalması problemi ele alınmıştır. Mevcut durumda 40 santimetreden daha dar olan güvenlik korkulukları sebebiyle yaya ve bebek arabası akışının taşıt yoluna taşması engellenmiştir. Bölgede atıl durumda bulunan eski bir karakol alanı, imar planı tadilatıyla çocuk parkına dönüştürülmüştür.

Kaldırımlar genişletilmiş, otobüs durak alanları düzenlenmiş, altyapı iyileştirmeleri yapılmış ve belediyenin elindeki atıl istinat duvarı elemanları geri dönüştürülerek oturma birimleri elde edilmiştir.

Sahada elde edilen bu başarılı sonuçların ardından, projenin diğer ilçe belediyelerine yaygınlaştırılması süreci başlatılmıştır. Çiğli Belediyesi’nin talebi doğrultusunda tasarım ve mevzuat rehberliği İZBB tarafından sağlanmış, ilçe belediyesinin kendi Fen İşleri ekiplerince yaya yolu ve bitkilendirmesi dahi bulunmayan bir okul çevresine peyzaj, oyun ve oturma alanları entegre edilmiştir. Uygulamaların sürdürülebilirliği ve kapasite geliştirme hedefleri doğrultusunda, üniversitelerin mimarlık, planlama ve peyzaj mimarlığı 3. ve 4. sınıf öğrencilerine yönelik “Gençlerle Tasarlıyor, Gençlerle Uyguluyoruz” programı yürütülmektedir. Tarihi Şato binasında gerçekleştirilen atölyeler ve saha çalışmalarıyla geleceğin tasarımcılarına kentsel mekan üretimi pratikleri aktarılmaktadır. Sonuç olarak; iyi yaşamın ve iyi olma halinin yalnızca bireysel tercihlerle değil, nitelikli kamusal alanlar ve kolektif deneyimler aracılığıyla kalıcı hale getirilebileceği vurgulanmaktadır.

YALOVA PERSPEKTİFİ

Moderatör: Dr. Emine KARAOĞLU, Yalova Belediyesi

Katılımcılar: Dr. Yavuz DELİCE, Yalova Üniversitesi Ulaştırma Mühendisliği Bölümü
Fatih AYAN, Yalova Belediyesi
Safa UYGUN, Yalova Mimarlar Odası
Harun ERTUĞRUL, Yalova Bisiklet Yıldızları Spor Kulübü



Dr. Yavuz DELİCE, Yalova Üniversitesi Ulaştırma Mühendisliği Bölümü

Dünya genelinde yıllık toplam sera gazı emisyonu 38 milyar ton seviyesinde olup, 8 milyar civarındaki küresel nüfus göz önüne alındığında kişi başı ortalama emisyon değeri 4,85 tona karşılık gelmektedir. Küresel emisyonların yaklaşık %60'lık kısmı Çin (12 milyar ton), Amerika Birleşik Devletleri, Hindistan, Rusya ve Japonya olmak üzere yalnızca beş ülke tarafından üretilmektedir. Kişi başı emisyon değerlerinde Suudi Arabistan en yüksek seviyeyi gösterirken, Türkiye 5,3 tonluk kişi başı emisyon salınımı ile küresel ortalamaya yakın bir konumda yer almaktadır.

Toplam emisyonlar içerisinde ulaştırma sektörünün payı, gelişmiş ülkelerde yüksek oranlarda seyretmektedir. Ulaşım kaynaklı emisyonların toplam içerisindeki oranı ABD'de %38, Avrupa ülkelerinde %23 ile %45 bandında iken Çin'de %9 seviyesindedir. TÜİK ve uluslararası istatistik kurumlarının verilerine göre Türkiye'de bu oran %15'tir. Türkiye'nin toplam sera gazı emisyonu 664 milyon ton olup, 2015-2024 yılları arasında %30'luk bir artış kaydedilmiştir. Ülke genelindeki emisyonların %63'lük en büyük dilimi (elektrik üretimi, ısınma ve akaryakıt tüketimini kapsayan) enerji sektöründen kaynaklanmaktadır. Ekonomik büyüme, sanayileşme ve gelir düzeyindeki artış, doğrudan hareketliliği tetikleyerek ulaşım kaynaklı emisyonların artışına zemin hazırlamaktadır.

2022 yılı verileri incelendiğinde, Türkiye'de ulaşım sektöründeki emisyon artışının %24,7 olduğu ve ulaşım kaynaklı emisyonların %91,5'inin karayolu taşımacılığından (ağırlıklı olarak fosil yakıtlı otomobillerden) meydana geldiği görülmektedir. Bu artış eğiliminin yavaşlatılması amacıyla, araç parkının hibrit ve tam elektrikli gibi alternatif yakıtlı sistemlere dönüştürülmesi, şarj istasyonu altyapılarının kurulması, yayalaştırma projelerinin hayata geçirilmesi ve mikro-mobilite güzergahlarının oluşturulması kritik önem taşımaktadır.

İklim değişikliğiyle mücadele kapsamında 1997'deki Kyoto Protokolü'nden Paris İklim Anlaşması'na uzanan süreçte imzalanan uluslararası sözleşmeler, ülkelere ciddi mali yükümlülükler getirmektedir. Avrupa Yeşil Mutabakatı ve uyumlaştırma paketleri (Fit for 55) doğrultusunda, 1990 ile 2030 yılları arasında emisyonların %55 oranında azaltılması hedeflenmektedir. 2026 yılı itibarıyla devreye giren Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması ve genişletilmiş emisyon ticaret sistemleri, belirlenen emisyon sınırlarını aşan ihraç ürünlerine yönelik ek ücretlendirmeler (ör. karbon vergisi) getirmektedir. Ayrıca havacılık sektöründe 2030 yılına kadar %10 oranında "Sürdürülebilir Havacılık Yakıtı" (SAF) kullanım zorunluluğu gibi uygulamalar devreye alınmıştır; normal yakıtla aynı oranda emisyon salan ancak üretim aşamasında daha çevreci olan bu alternatifin maliyeti standart yakıtlara kıyasla 3-4 kat daha yüksektir.

Bu küresel düzenlemelerde, 1990 yılı öncesinde ağır sanayileşmesini tamamlayarak kirlilik yaratan ancak günümüzde emisyon değerleri düşüş eğiliminde olan (toplam emisyonu 1 milyar tonu aşan) Almanya gibi ülkeler vergilendirme dışında kalırken; gelişmekte olan ve sanayi üretimi/hareketliliği arttığı için emisyon değerleri yükselen (toplam emisyonu yaklaşık 500 milyon ton olan) Türkiye gibi ülkelerin ağır bedeller ödemek zorunda bırakılması, sistemin kendi içindeki adaletsizliğini ve büyüme ile yeşil dönüşüm arasındaki çatışmayı ortaya koymaktadır.

Türkiye'de ulaştırma vizyonu, 2053 Net Sıfır Emisyon hedefi doğrultusunda hazırlanan Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı çerçevesinde şekillenmektedir. Yerel yönetimler ölçeğinde ise İstanbul, Konya, Kocaeli, Ankara, İzmir, Antalya, Bursa, Eskişehir, Gaziantep ve Mersin gibi şehirlerde Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planları (SKUP) çalışmaları yürütülmektedir. Yalova kent geneline inildiğinde, en büyük problemin güncel bir Ulaşım Ana Planı'nın olmaması olduğu saptanmaktadır. Yalova'nın mevcut planı 2006 yılı verilerine dayanılarak 2012 yılında hazırlanmış olup, günümüz ihtiyaçlarını (ör. 20.000 nüfuslu bir üniversiteye yönelik toplu taşıma kapasite yetersizliklerini ve trafik tıkanıklıklarını) karşılamaktan uzaktır. 5393 sayılı Belediye Kanunu ve Enerji Verimliliği Kanunu uyarınca, Yalova ölçeğindeki şehirlerde ulaşım ana planlarının 5 yılda bir revize edilmesi ve 10 yılda bir tamamen yenilenmesi yasal bir gerekliliktir.

Safa UYGUN, Yalova Mimarlar Odası

Mimari ve kent bilimi perspektifinden sağlıklı kentler ve mikro-mobilite kavramları incelendiğinde, bu tasarıların somut verilere ve yerel gözlemlere dayandırılması gerekliliği ön plana çıkmaktadır. Akdeniz Üniversitesi tarafından yapılan bir araştırmada; Türkiye'de Antalya Akseki, Aydın Nazilli, Ordu Aybastı, Trabzon'un bazı ilçeleri ve Sivas Doğanşar (yaklaşık 1600 rakımlı) gibi bölgeler ile dünyada İtalya'nın Sardinia adası gibi lokasyonların ortak bir özelliğe sahip olduğu tespit edilmiştir. Bu bölgelerde ticari ve sosyal hayatın sürdürülebilmesi için yürümenin bir mecburiyet olması, bireylerin kardiyovasküler sağlık durumlarını maksimize etmekte ve ortalama yaşam süresinin 90 yaşın üzerine çıkmasını sağlamaktadır. Yaya ve bisiklet kullanımının yoğun olduğu kentler, sağlıklı toplumların temelini oluşturmaktadır.

Küresel pandemi süreciyle birlikte, kent bilimci Carlos Moreno tarafından literatüre kazandırılan "15 Dakikalık Şehir" konsepti büyük önem kazanmıştır. Bireylerin barınma, tedarik, istihdam ve sosyalleşme gibi temel günlük ihtiyaçlarına 15 dakikalık bir yürüme veya bisiklet mesafesinde ulaşabilmesini öngören bu model, esasen 1950'lerde Mimar Turgut Cansever'in ortaya koyduğu "yıldız şehir kümesi" vizyonuyla da örtüşmektedir. Günümüzde Barselona gibi şehirlerin başarıyla uyguladığı bu konsept, yaya öncelikli planlamanın kent sağlığı açısından vazgeçilmez bir metrik olduğunu göstermektedir.

Yaya alanlarının korunması ve katılımcı tasarım süreçlerinin işletilmesi, çağdaş şehirciliğin odak noktalarındandır. Yalova'daki Raif Dinçkök Kültür Merkezi'nin de mimarı olan tasarımcının Londra'da katıldığı bir proje süreci bu duruma emsal teşkil etmektedir. İlgili yerel yönetimin, boş bir parsel için maksimum imar sınırları belirlemek yerine, alanın mahalle sakinleri tarafından sabah koşuları ve evcil hayvan gezdirme rutini için kullanıldığını gözeten katılımcı bir proje talep etmesi dikkat çekicidir. Tasarımın, parselin içine açık bir yürüyüş pasajı entegre ederek yürünebilirlik olanağını koruması, projenin kabulündeki en büyük etken olmuştur. Dünya genelinde mekanize olmaktan ziyade yürünebilirliğe ve mekansal hafızaya verilen değer bu örnekle netleşmektedir.

Yalova özelinde inildiğinde, kentte karbon emisyonu ve araç kullanım oranlarının yüksek olmasının faturası geçmişte doğrudan yurttışa kesilmiş olsa da; gelinen noktada kent içi yürüyüş alanlarının ve erişim akslarının ciddi oranda daraldığı saptanmaktadır. Sokakların ve yapısal peyzaj envanterinin yaya odaklı şehircilik eylem planlarına uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Türkiye genelinde nüfus yoğunluğunun Mersin, Antalya, Ege ve Marmara gibi kıyı şeritlerinde toplanması, Yalova gibi kentlerdeki en değerli rekreasyon alanları olan sahil bantları üzerinde ciddi bir baskı yaratmaktadır. Nüfus yoğunluğu göz önüne alınarak, sahil bantlarının makro planlamalarla genişletilmesi ve modernize edilmesi elzemdir.

Hamburg ve Hollanda gibi küresel ölçekteki başarılı yayalaştırma ve karayolu iptal/bypass süreçleri incelendiğinde, bu dönüşümlerin "landmark" (cazibe merkezi/işaret noktası) olarak tanımlanan yapılar arasında güçlü yaya aksları kurularak gerçekleştirildiği görülmektedir. Yalova bağlamında, bu tür bir yaya aksının ve cazibe merkezinin ilk başlangıç noktası "Yürüyen Köşk"tür. Kentin gelecekteki yayalaştırma vizyonunun, Yürüyen Köşk ve benzeri nirengi noktalarını birbirine bağlayan bütüncül bir planlama ekseninde ele alınması ve yerel yönetimlerce ivedilikle icraata dökülmesi hedeflenmektedir.

Fatih AYAN, Yalova Belediyesi

Ulaşım ve trafik politikaları açısından kentsel bir anayasa olarak kabul edilen ve 1992 yılında Avrupa Konseyi tarafından onaylanan Avrupa Kentsel Şartı, sürdürülebilir ulaşımın temellerini oluşturmaktadır. Şartın sonuç bildirgesinde, otomobil odaklı kent modelinin yavaş ancak kesin bir biçimde terk edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Bu kapsamda dört temel ilke belirlenmiştir: Birincisi, kent merkezlerinde binek araç seyahatlerinin azaltılarak toplu taşıma, bisiklet ve yaya hareketliliğine öncelik verilmesidir. İkincisi, alternatif ulaşım türlerine imkan tanıyan, yaşanabilir kent modellerinin oluşturulmasıdır. Üçüncüsü, sokakların yayalar için birer sosyal mekan olarak yeniden düzenlenmesidir. Dördüncüsü ise, kent yöneticilerinin bu vizyon doğrultusunda sürekli bir eğitime ve zihniyet değişimine tabi tutulmasıdır.

Sürdürülebilir gelişme; gelecek kuşakların ihtiyaçlarını tehlikeye atmadan bugünün gereksinimlerini toplumsal, çevresel ve ekonomik boyutlarda karşılamayı hedeflemektedir. Bu bağlamda kentin yaşam döngüsünü sağlayan en kritik unsur sürdürülebilir ulaşımıdır. Mevcut demografik eğilimler, önümüzdeki 30 yıl içinde kent nüfusunun %27 oranında artacağını öngörmektedir. Gelişmiş ülkelerde otomobil sahipliği yavaşlarken, gelişmekte olan ülkelerde bu oran hızla artmaktadır. Türkiye genelinde otomobil sahipliği artış trendindeyken, Yalova özelinde nüfusun yalnızca %16'sının otomobil sahibi olduğu, %84'ünün ise otomobil sahibi olmadığı tespit edilmiştir. Ancak mevcut ulaşım altyapısı ve yatırımları ağırlıklı olarak bu %16'lık grubun hareketliliğine hizmet etmektedir. Oysa bireysel araçlar kent yollarının %90'ını işgal etmesine rağmen yolculuk talebinin yalnızca %25'ine cevap verebilirken; toplu taşıma araçları yolların %10'unu kullanarak yolculuk talebinin çok daha büyük bir kısmını karşılamaktadır. Toplu ulaşım sistemlerinin kullanım oranı arttıkça ulaşım maliyetleri toplumsal düzeyde düşmektedir.

Mekansal ve çevresel verimlilik analizleri, otomobil odaklı ulaşımın sürdürülebilir olmadığını net bir şekilde ortaya koymaktadır. 3 metrelik bir şerit genişliğinden bir saatte otomobil ile 2.000 kişi geçebilirken, aynı alandan 19.000 yaya geçiş yapabilmektedir. Bir yayanın hareket alanı yaklaşık 0,45 metrekare iken, tek bir kişinin seyahat ettiği bir otomobil hareket edebilmek için 27 metrekarelik bir alana ihtiyaç duymaktadır. Otomobiller, otobüslere kıyasla kişi başına 5 kat daha fazla enerji tüketmektedir. Otomobil bağımlılığı; trafik tıkanıklığına, toplu taşıma hizmet düzeyinin düşmesine, hava kirliliğine, gürültüye, kazaların artmasına ve kent merkezlerinin yaşanabilirliğini kaybederek mekansal çöküntü yaşamasına neden olmaktadır. Dünyadaki Londra gibi modern kent örneklerinde düşük emisyon bölgeleri, kordon fiyatlandırması ve “park et-devam et” sistemleri gibi uygulamalarla kent merkezleri sakinleştirilmekte ve yaya öncelikli hale getirilmektedir.

Bu uluslararası referanslar ve Yalova Belediye Başkanlığı'nın vizyonu doğrultusunda, Yalova kent merkezinde trafik sakinleştirme ve yayalaştırma projesi çalışmaları başlatılmıştır. Süreç başından itibaren veri odaklı ilerletilmiş; kavşaklarda trafik sayımları ve kuyruk boyu analizleri gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler ışığında oluşturulan trafik sirkülasyon planları, 18-22 Eylül 2025 tarihleri arasında düzenlenen Avrupa Hareketlilik Haftası kapsamında sahada test edilmiştir. Avrupa genelinde 2.700, Türkiye'den ise 64 belediyenin katıldığı bu hafta boyunca Yalova'da dört günlük geçici yayalaştırma ve sokak etkinlikleri düzenlenmiştir. Belirlenen “kırmızı bölge” trafiğe kapatılmış ve mevcut trafik akışının hiçbir iyileştirme yapılmaksızın en yoğun durumdaki (kötü senaryo) performansı gözlemlenmiştir.

Avrupa Hareketlilik Haftası kapsamında Cumhuriyet Meydanı'nda halk oyunları, empati parkurları ve farkındalık çalışmaları yapılmış, motosiklet park alanları kısıtlanmış ve ücretsiz toplu taşıma (600 kişilik ücretsiz taşıma) sağlanmıştır.

Toplamda minimum 25.000 kişinin katılım gösterdiği etkinlikler sürecinde sosyal medyada 3.567 etkileşime ulaşılmıştır. 2.342 kişiyle yapılan saha anketlerinde, halkın yayalaştırma projesine yönelik olumlu bakış oranının %76'dan %85'e yükseldiği tespit edilmiştir. Eş zamanlı olarak 5 farklı noktada yapılan trafik sayımlarında, ilk gün 560 metreye ulaşan araç kuyruklarının, kentlinin yeni sirkülasyona adaptasyonu ile ikinci gün 180 metreye düştüğü gözlemlenmiştir. Akşam saatlerinde ise kuyrukların 500 metre civarında seyrettiği raporlanmıştır. Analizler, kentteki mevcut yol kapasitesinin trafiği taşıyabilecek düzeyde olduğunu; asıl problemin kapasite yetersizliği değil, uygunsuz parklanmalar ve duraklamalar olduğunu göstermiştir.

Sahadan elde edilen veriler ve sorunlu noktalar (Sefa Bey Caddesi kesişimi ile İstanbul ve Fatih caddelerindeki otopark problemleri) doğrultusunda nihai sirkülasyon önerileri geliştirilmiştir. Bu kapsamda; İstanbul Caddesi'nin içe doğru akmasının sağlanması, Mimar Sinan Caddesi'nin mevcut durumunu koruması, Kadı Caddesi'ndeki toplu taşıma aksının Şehit Osman Altınkuyu Caddesi'ne kaydırılması ve Sefa Bey Caddesi'nin güneye doğru tek yönlü olarak revize edilmesi planlanmaktadır. Ayrıca, parklanma sirkülasyonunu çözmek ve trafik akışını rahatlatmak amacıyla Sefa Bey Caddesi üzerinde tek şeritli bir dönel kavşak önerisi sisteme dahil edilmiş olup, yayalaştırma projesinin kente sağlayacağı kalıcı faydalar raporlanmıştır.

Harun Ertuğrul, Yalova Bisiklet Yıldızları Spor Kulübü

Mikromobilité ve sürdürülebilir ulaşım stratejilerinin merkezinde yer alan bisiklet kullanımı, iklim değişikliğiyle mücadelede ve sağlıklı kentler vizyonunun oluşturulmasında kritik bir role sahiptir. Ulusal şampiyonalarda elde edilen başarılar ve kurumsal temsil yetler, bisiklet sporunun kent kimliğine sağladığı katkıyı net bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu kapsamda Yalova İl Sağlık Kurulu bünyesinde yürütülen fiziksel aktivitelerin artırılmasına yönelik çalışmalar ve Avrupa Hareketlilik Haftası etkinlikleri, bisiklet kültür-

rünün özellikle çocuklar ve gençler nezdinde hızla yaygınlaştığını göstermektedir. Sivil toplum kuruluşlarının kamu kurumları tarafından desteklenerek çoğalması, kentteki çevre duyarlılığının ve organik ulaşım bilincinin kurumsallaşması açısından elzemdir.

Türkiye genelindeki kentsel bisiklet yolu uzunlukları incelendiğinde; bisiklet tramvayı ve entegre otopark sistemleri gibi altyapılara sahip olan Konya, 635 km'lik bisiklet yolu ağıyla ilk sırada yer almaktadır. Konya'yı sırasıyla 368 km ile Bursa, 314 km ile İstanbul ve yaklaşık 100 km ile İzmir takip etmektedir. Coğrafi ve iklimsel açıdan bisiklet kullanımına son derece uygun bir potansiyel barındıran Yalova ise, mevcut 37 km'lik bisiklet yolu ağıyla 5. sırada konumlanmaktadır. Yalova Bisiklet Yıldızları Spor Kulübü'nün, Türkiye'de bisikletin başkenti sayılan Konya'ya temsilcilik verecek düzeyde bir teşkilatlanmaya ulaşması, kentin bu alandaki sportif ve vizyoner gücünü kanıtlamaktadır.

Bisiklet altyapısına yapılacak yatırımlar sadece sportif bir faaliyet değil, çok boyutlu bir kentsel kalkınma hamlesidir. Güvenli bisiklet yollarının kente entegre edilmesi; turizm potansiyelini artırmakta, ekonomik canlılık sağlamakta, karbon ayak izini ve şehir içi trafik yükünü doğrudan azaltmaktadır. Ayrıca aktif ve sağlıklı bir toplum yapısının inşasıyla, sağlık sisteminin üzerindeki kamu yükü de hafiflemektedir. Bu makro faydaların elde edilebilmesi için bir dizi stratejik adımın atılması gerekmektedir: Ağır vasıtaların şehir içindeki sirkülasyonunun en aza indirilmesi, kent girişlerine katlı otopark ünitelerinin inşa edilmesi ve planlanan yayalaştırma projelerinin ivedilikle hayata geçirilmesi zorunludur.

Yerel ulaşım altyapısında en kritik husus, bisiklet yollarının kesintisiz bir ağ oluşturacak şekilde birbirine bağlanmasıdır. Yalova'da halihazırda tamamlanan ilk iki etabın ardından, güzergahı doğrudan üniversiteye bağlayacak olan 3. etap projesi büyük önem taşımaktadır. Üniversite öğrencilerinin kentsel ulaşımına dahil edilmesi ve halihazırda 10 yaşındaki çocukların dahi lisanslı sporcu olarak sisteme katılması, genç neslin bisiklet altyapısına duyduğu somut ihtiyacı göstermektedir. Bu bağlamda, yerel yönetimlerin yürüttüğü bisiklet yolu ve mikro-mobilite projelerinin bakanlıklar ve üst merciler tarafından güçlü bir şekilde finanse edilmesi, sürdürülebilir kent vizyonunun çok daha hızlı tesis edilmesini sağlayacaktır.

03

3. ATÖLYEDEN NOTLAR

Yalova Yaşayan Sokak Atölyesi

Moderatör: **Ali Faruk GÖKSU**, Kentsel Strateji
Sonia IRANİ, Kentsel Strateji

Katılımcılar: Panel Katılımcıları



COP Yalova kapsamında düzenlenen atölye çalışmasında, yayalaştırılması planlanan Yalı ve Cumhuriyet Caddeleri “yaşayan sokak” vizyonuyla ele alınmıştır. Farklı disiplinlerden uzmanların ve paydaşların katılımıyla yürütülen çalışmada, yalnızca mimari ve peyzaj tasarımının ötesine geçilerek sokağa yeni bir kentsel kimlik ve hikaye kazandırılması hedeflenmiştir.

Atölye çalışması; Yalı ve Cumhuriyet Caddelerinin yer aldığı maket etrafında oturan katılımcılara atölye yöneticilerinin üç aşamalı tartışma soruları üzerine kurgulanmıştır.

1. Aşama: KEŞFET; Sorunlar ve fırsatların birlikte keşfedilmesi

Sorunlar: Nerede ve nasıl yaşanıyor? (trafik, güvenlik, ısı, sert zeminler)

Fırsatlar: Nereler canlanabilir? (yaya, mikro mobilite, gölge, su)

Beklentiler: Bu sokak nasıl bir yer olmalı? (serin, yürünebilir, dirençli)

2. Aşama: TASARLA; Sürecin ve çözümlerin birlikte tasarlanması

Yaya-Trafik Sistemi: Sokak nasıl işleyecek? (yaya, bisiklet, paylaşımlı kullanım)

Mekânsal Tasarım: Sokak nasıl serinler ve nefes alır? (ağaç, gölge, geçirgen zemin, sünger kent)

Yaşam & Etkinlik: Sokak gün boyu nasıl yaşayacak? (gündüz, gece, farklı kullanıcılar)

3. Aşama: UYGULA; Sürecin birlikte deneyimlenmesi

Başlangıç: Nereden başlıyoruz? (öncelikli nokta)

Deneme: Nasıl test ediyoruz? (geçici uygulama, araçsız gün, gölgeleme)

Süreklilik: Nasıl sürdürüyoruz? (katılım, bakım, sahiplenme)

Süreç boyunca öncelikle katılımcıların deneyimleri üzerinden mekânın mevcut sorunları, beklentileri ve potansiyelleri analiz edilmiştir. Elde edilen bu veriler ışığında, alanın geleneksel yaya yolu örneklerinden sıyrılarak yenilikçi, sürdürülebilir ve etkinlik odaklı bir yaklaşımla nasıl canlandırılacağı tartışılmıştır. Ortak akılla yürütülen atölyede üretilen tüm bu fikirler, karar vericilere ve tasarımcılara alternatif bir perspektif sunması amacıyla "Yalova'nın Yeri" adı verilen kavramsal bir çerçeve etrafında sentezlenmiştir. Çalışmanın ilk aşamasında, Yalı ve Cumhuriyet Caddeleri'nin yayalaştırılması senar-



yosu üzerinden alanın mevcut sorunları, paydaşların beklentileri ve projenin önündeki olası engeller tartışmaya açılmıştır. Hem açık oturum hem de yazılı notlar (post-it) aracılığıyla toplanan veriler incelendiğinde, alanın yayalaştırılmasına yönelik endişelerin ağırlıklı olarak lojistik, erişilebilirlik, altyapı yönetimi ve sosyo-psikolojik alışkanlıklar etrafında kümelenildiği görülmektedir. Katılımcılar ve özellikle alanda faaliyet gösteren esnaf temsilcileri tarafından en sık dile getirilen temel sorun, ticari lojistiğin sekteye uğrama ihtimalidir. Araç girişinin kısıtlanmasıyla birlikte toptancıların mal sevkiyatı, malzeme indi-bindi süreçleri ve paket servis (kurye) hizmetlerinin nasıl yönetileceği belirsizlik taşımaktadır. Bunun yanı sıra, yayalaştırma projesinin bölgedeki dükkan kiralarını artırarak mevcut esnafı yerinden etme riski ve genel iş hacminde yaşanabilecek düşüş kaygısı, ticari sürdürülebilirlik açısından önemli engeller olarak saptanmıştır.

Mekânsal erişilebilirlik ve kent içi hareketlilik bağlamında ise, otopark yetersizliği ve trafik yükünün alternatif güzergahlara kayarak kentin diğer akslarında yığılmaya (darboğaz) neden olması en fazla vurgulanan sorunlar arasında yer almıştır. Özel araç kullanımının kısıtlanmasına ek olarak bölgeden toplu taşımının çekilmesi durumunda, özellikle engelli bireylerin, yaşlıların ve çocuklu ailelerin alana erişiminin ciddi şekilde zorlaşacağı ifade edilmiştir. Ulaşım planlaması açısından, kurgulanacak olası bir bisiklet yolunun yalnızca bu cadde ile sınırlı kalmaması, kentin mevcut bisiklet ağına entegre edilerek sürdürülebilir bir ulaşım aksına dönüştürülmesi gerektiği belirtilmiştir. Öte yandan, proje alanının bir kısmının Karayolları Genel Müdürlüğü yetki sahasında kalıyor olma ihtimali, yerel yönetimin alana müdahale kapasitesini kısıtlayabilecek yönetsel ve bürokratik bir engel olarak düşünülmüştür.

Projenin altyapı, güvenlik ve acil durum yönetimi boyutları değerlendirildiğinde, yayalaştırılmış ve fiziksel bariyerlerle sınırlandırılmış bir sokağa ambulans, itfaiye ve polis araçlarının nasıl hızlı erişim sağlayacağı kritik bir tasarım problemi olarak ortaya konmuştur. Benzer şekilde, çöp kamyonlarının giremeyeceği bir alanda bireysel veya merkezi atık yönetiminin, çöp toplama rejiminin nasıl kurgulanacağı çözülmesi gereken temel bir işletme sorunu olarak belirtilmiştir. Ayrıca, olası bir afet durumunda bu alanın toplanma ve tahliye bölgesi olarak işlevselliği, binaların mukavemeti ve sokakta oluşturulacak yeni açık alanların geceleri “boş ve işlevsiz kamusal alan” riskine dönüşerek güvenlik zafiyeti yaratma ihtimali katılımcılar tarafından önemle vurgulanmıştır.

Tartışmanın sosyo-psikolojik boyutunda ise gerek vatandaşların gerekse dükkanının önüne aracını park etmeye alışmış esnafın “toplumsal alışkanlıkları”, değişimin önündeki en büyük direnç noktalarından biri olarak tanımlanmıştır. Katılımcılar, bu direncin kırılabilmesi için projenin halka ve esnafa çok iyi aktarılacağı bir iletişim ve tanıtım stratejisine ihtiyaç duyulduğunu; esnafın psikolojik olarak bu gelişime hazırlanmadan ve projeyi sahiplenmeden atılacak fiziksel adımların eksik kalacağını belirtilmiştir. Çalışmanın bu bölümünün sonunda yürütücü tarafından, tüm bu sorunların standart peyzaj veya zemin düzenlemeleriyle (havuz, ağaç, boya vb.) değil, “Yalova’ya özgü yeni nesil bir müdahale” ile çözülmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu doğrultuda, sokağın salt bir geçiş alanı olmaktan çıkarılıp, örneğin yürüyüş hareketinden (kinetik) elektrik enerjisi üreten akıllı zeminler gibi literatüre girecek düzeyde yenilikçi ve iddialı tasarım fikirlerine odaklanması gerektiği tespitiyle, çalışmanın ikinci aşaması olan tasarlama kurgusuna geçiş yapılmıştır.

Kentsel sorunlara kalıcı çözümler üretmek amacıyla dünyadaki güncel şehircilik trendleri ve yeni nesil kamusal alan yaklaşımları tartışmaya açılmıştır. Katılımcılar tarafından, klasik yayalaştırma ve zemin düzenlemeleri gibi uygulamaların ötesine geçilmesi gerektiği belirtilerek; “Citta Slow” (Yavaş Şehir), “15 Dakikalık Kent” ve “Dirençli Kent” gibi makro kavramlar öne çıkarılmıştır. Küresel iklim krizinin kentler üzerindeki baskısı göz önüne alınarak, alanın yalnızca ticari bir geçiş aksı değil, aynı zamanda iklime duyarlı, ekolojik bir koridor olarak tasarlanması gerektiği ifade edilmiştir. Bu bağlamda, kentsel alanda insan sağlığını doğrudan tehdit eden PM 2.5 gibi zararlı taşıt emisyonlarının sınırlandırılması ve doğanın kent merkezine entegrasyonunu ifade eden “Yeni-den Doğallaştırma” (Rewilding) konseptinin, projenin ana tasarım bileşenlerinden biri olması gerektiği belirtilmiştir.

Fiziksel tasarım kararları bağlamında, standart ağaçlandırma çalışmalarının yanı sıra alanın teknolojik ve ekolojik bir altyapıya kavuşturulması fikri üzerinde durulmuştur. Zeminde asfalt yerine yağmur suyunu drene edebilen geçirgen ve yumuşak malzemelerin kullanılması, alanın kendi enerjisini üreten (pozitif enerji bölgeleri) bir yapıya büründürülmesi önerilmiştir. Mekânsal müdahalelerin statik kalmaması, sokağın dört mevsime ve farklı iklim koşullarına uyum sağlayabilmesi amacıyla hareketli (mobil) ve iklimlendirmeye duyarlı kent mobilyalarının kullanılması gerekliliği ifade edilmiştir. Ayrıca, peyzaj kararlarında Yalova’nın yerel florasını yansıtan botanik öğelerin kentsel tasarıma entegre edilmesi gerektiği saptanmıştır. Sokağın denizle olan kopukluğunu gidermek için sahil bandı ile cadde arasındaki ticari ve yapısal sınırların geçirimli hale getirilerek açık yaya aksları oluşturulması önerilmiştir.

Kentin kimliği ve sosyo-kültürel dinamikleri değerlendirildiğinde, Yalova’nın “doğa ve spor kenti” potansiyeli ön plana çıkmıştır. Yayalaştırılacak bu caddelerin kentsel bütünden izole bir alan olarak tasarlanmaması; aksın sahil şeridiyle (mavi-yeşil aks) ve kentin çeperlerindeki doğa yürüyüşü (trekking) rotalarıyla entegre edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Alanın bir “bisiklet şehri” vizyonuyla ele alınması, bisiklet cepleriyle donatılması, mikro mobilite araçlarının teşvik edilmesi ve kentin genelindeki işletmelerin “bisiklet dostu” ilan edilmesi gibi kapsayıcı fikirler sunulmuştur. Toplumun otomobil odaklı alışkanlıklarından çıkarılarak yürümeye ve bisiklete teşvik edilmesi için oyunlaştırma ve sosyal etki projeleri geliştirilerek, mekânsal dönüşümün dijital ve sosyal bir altyapı ile desteklenmesi gerektiği belirtilmiştir.

Yayalaştırılan alanın sürdürülebilir bir canlılığa kavuşması için fiziksel dönüşümün, sosyo-ekonomik ve kültürel etkinlik programlarıyla desteklenmesi gerektiği vurgulanmıştır. Alanın, yılın farklı dönemlerinde değişen konseptlere ve tematik festivallere ev sa-

04

4. COP YALOVA İKLİM DEKLARASYONU

İklim değışikliği, günümüzde yalnızca çevresel bir kriz değil; kentlerin mekânsal kurgusunu, ekonomik yapısını, toplumsal eşitliğini ve halk sağlığını doğrudan etkileyen çok boyutlu bir krizdir. Bu krizin temel itici gücü insan faaliyetleri olup, kentlerde yoğunlaşan fosil yakıta dayalı ulaşım kaynaklı emisyonlar iklim değışikliğinin başlıca belirleyicilerinden biri haline gelmiştir. Bu nedenle, iklim kriziyle mücadelede kentlerin rolü belirleyici ve dönüştürücü bir nitelik taşımaktadır.

Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, bir ağaç dalının kesilmesi için koca bir binayı kaydırarak inşa ettiği "Yürüyen Köşk" vizyonu ile çevre bilincinin tarihsel başkentlerinden biri olan Yalova, bugün bu mirası çağdaş şehircilik ilkeleriyle geleceğe taşımayı amaçlamaktadır. Bu doğrultuda düzenlenen "COP Yalova: İklim Değişikliği Yerel Taraflar Konferansı" kapsamında; yayalaştırma ve mikro-mobilite teması çerçevesinde gerçekleştirilen panel ve atölye çalışmaları ile kentin mevcut durumu, potansiyelleri ve dönüşüm ihtiyaçları çok paydaşlı bir yaklaşımla ele alınmıştır. Bilimsel veriler, saha deneyimleri ve katılımcı görüşleri doğrultusunda; insan odaklı ve erişilebilir bir kentsel hareketlilik sistemine geçişin zorunlu olduğu ortaya konmuştur.

Bu kapsamda bizler; 2026 yılında ülkemizde gerçekleşecek olan COP31 BM İklim Değişikliği Konferansı'na giden süreçte, Yalova'nın geleceği için sorumluluk üstlenen yerel yönetimler, kamu kurumları, üniversiteler, meslek kuruluşları, sivil toplum örgütleri ve kent paydaşları olarak, Bilimin Rehberliğinde Ve Ortak Akıl Doğrultusunda;

1. Sürdürülebilir Ulaşım Planlaması: Yalova'nın değişen demografik yapısı, artan üniversite nüfusu ve 2053 Net Sıfır Emisyon hedefleri göz önüne alınarak; kentin güncel ihtiyaçlarını karşılayan, veri temelli, düzenli olarak güncellenen ve iklim hedefleriyle uyumlu bir "Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı (SKUP)" hazırlanmasını,

2. Yayalaştırma Odaklı ve Taktiksel Kentsel Dönüşüm: "15 Dakikalık Kent" vizyonu doğrultusunda kent merkezinde yaya öncelikli alanların artırılmasını; bu dönüşümün yukarıdan aşağı alınan kararlarla değil, yaya ve esnaf adaptasyonunu sağlamak amacıyla günöbirlik (pop-up) ve provaya dayalı "taktiksel kentleşme" adımlarıyla test edilerek kalıcı hale getirilmesini,

3. Mikro-Mobilite Altyapısının Güçlendirilmesi: Kent merkezi, sahil bandı ve üniversite kampüsü arasında organik bağ kuran bisiklet yollarının kesintisiz ve entegre bir ağ oluşturacak şekilde genişletilmesini; mikro-mobilite araçlarının güvenli kullanımını destekleyen bisiklet cepleri ve akıllı parklanma altyapı yatırımlarının artırılmasını,

4. Toplu Taşım ve Alternatif Ulaşım Sistemleri: Özel araç kullanımını ve kent merkezi otopark baskısını azaltacak şekilde toplu taşım sistemlerinin güçlendirilmesini; elektrikli, düşük emisyonlu ve entegre ulaşım çözümlerinin kentsel hareketlilik ağına dâhil edilmesini,

5. Trafik Sakinleştirme ve Kapsayıcı Erişilebilirlik: Kent içinde trafik yoğunluğunu azaltan, hız düşürücü uygulamaların yaygınlaştırılmasını; erken yaştan itibaren hareketlilik bilinci oluşturmak için sokakların “çocukların göz hizasından” (95 cm) bakılarak yeniden tasarlanmasını; yaşlılar ve engelli bireyler için evrensel, engelsiz kent tasarımının temel ilke haline getirilmesini,

6. Lojistik, Acil Durum ve Hizmet Erişimi Çözümleri: Yayalaştırılmış alanlarda ticari faaliyetlerin sürdürülebilirliğini sağlayacak, karbon salınımı yapmayan (kargo bisikleti vb.) mikro-lojistik çözümlerin geliştirilmesini; bu alanların ambulans ve itfaiye erişimine açık olmasının ve olası bir afet durumunda “güvenli toplanma/tahliye bölgesi” olarak işlevlendirilmesinin bütüncül biçimde planlanmasını,

7. Yeşil ve Dirençli Kamusal Alanlar: Kentsel ısı adası etkisini azaltmak ve iklim krizinin yarattığı taşkın risklerini yönetmek amacıyla “Yeniden Doğallaştırma” (Rewilding) yaklaşımının benimsenmesini; yağmur suyunu drene eden geçirgen yüzeyler, Yalova'nın florasına uygun yerel bitki türleri ve doğa-temelli peyzaj çözümleriyle iklime duyarlı alanların oluşturulmasını,

8. Katılımcı Yönetişim ve Toplumsal Dönüşüm: Ulaşım projelerinin tasarım ve uygulama süreçlerine esnafın, yurttaşların ve dezavantajlı grupların aktif katılımının sağlanmasını; otopark alışkanlıkları ve araç bağımlılığının aşılması için toplumsal dönüşümü destekleyen şeffaf iletişim ve farkındalık çalışmalarının yürütülmesini,

9. Veri-Temelli İzleme ve Değerlendirme: Uygulanan politikaların etkilerinin düzenli olarak ölçülmesini; emisyon azaltımı, trafik yoğunluğu, yaya kullanımı, otopark sirkülasyonu ve yaşam kalitesi gibi göstergeler üzerinden şeffaf izleme mekanizmalarının kurulmasını,

10. Kültürel ve Ekonomik Canlılık: Yayalaştırılmış alanların yalnızca fiziksel dönüşümle sınırlı kalmayan; “Yaşayan Sokaklar” olarak, “Yalova'nın Y'leri” (Yenilikçi, Yöresel, Yaşayan, Yürünebilen vb.) mottosu etrafında, yerel üretim, sosyal gastronomi ve kamusal programlarla entegre, sürekli yaşayan mekânlara dönüştürülmesini,

11. Eğitim ve Kapasite Geliştirme: Yerel yönetimlerin, teknik ekiplerin ve toplumun sürdürülebilir ulaşım, mikro-mobilite ve iklim politikaları konusunda bilgi ve kapasitesinin artırılmasını,

12. Ulusal ve Küresel Uyum: Yalova'da geliştirilen bu yerel yaklaşımın, ulusal iklim hedefleri (2053 Net Sıfır) ve uluslararası yükümlülüklerle (UNFCCC) uyumlu şekilde ilerletilerek diğer kentlere ilham verecek bir modele dönüştürülmesini, talep ediyoruz.



Paydaşlarda

#iklimkrizi

Yayalaştırma ve Mikro - Mobilite

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ YEREL TARAFLLAR KONFERANSI RAPORU

