

CITTASLOW UNVANI ALAN KENTLERİN SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM BAĞLAMINDA İNCELENMESİ VE ANKARA-GÜDÜL İLÇESİ İÇİN ÖNERİLER

Mimar Ece Ceren TONK

Gazi Üniversitesi

Doç. Dr. Semra ARSLAN SELÇUK

Gazi Üniversitesi

ÖZET

Küreselleşmenin sebep olduğu değişiklikler ile birlikte kentler, çevre ve insan yaşamı olumsuz yönde etkilenmektedir. Gelişen yeni teknolojiler pek çok kolaylığı beraberinde getirirken, hızlı yaşam düzeni insanların alışkanlıkları şekillendirmekte, kentlerin kimliklerini değiştirmekte ve tek tipleştirilmektedir. Araştırmacılar, sivil toplum kuruluşları ve politika yapıcılar alternatif yaşam biçimleri ve kent düzenlerini korumak, yenilerini tasarlamak/oluşturmak amacıyla farklı platformlarda konuyu irdelemekte, sürdürülebilir yaklaşımların yaygınlaşabilmesi için arayışlarını sürdürmektedir. Bu bağlamda Cittaslow kavramı, modern dünya anlayışına karşı çıkan, onun sebep olduğu problemlere direniş gösteren, çevresel, ekonomik ve sosyal gelişimi destekleyen bir hareket ve “yaşamın kolay olduğu kentlerin uluslararası ağı” olarak karşımıza çıkmaktadır. Cittaslow felsefesi yaşamın, yaşamaktan zevk alınacak bir hızda yaşanmasını savunmaktadır. Bu hareket, insanların birbirleriyle iletişim kurabilecekleri, sosyalleşebilecekleri, kendine yeten, sürdürülebilir, el sanatlarına, doğasına, gelenek ve göreneklerine sahip çıkan ama aynı zamanda alt yapı sorunları olmayan, yenilenebilir enerji kaynakları kullanan, teknolojinin kolaylıklarından yararlanan kentlerin gerçekçi bir alternatif olacağı hedefiyle yola çıkmıştır. Bu çerçevede bu çalışma, Cittaslow unvanı alan kentlerin sürdürülebilir ulaşım stratejilerine odaklanmıştır. Seçilen örnek kentlerin alt yapı politikaları ve sürdürülebilir ulaşım alanındaki çalışmalarının Türkiye’de Cittaslow unvanı almak isteyen kentlere bir referans olabileceği hipotezi ile yürütülen çalışmada örneklem çalışması olarak Ankara’nın Gündül ilçesi seçilmiştir. Gündül ilçesinin üyelik başvurusu öncesi “sürdürülebilir ulaşım” bağlamında mevcut durumu ve gelecek için belirlenen hedefleri “iyi uygulama” örneklerinden alınan verilerle karşılaştırılarak elde edilen bulgular değerlendirilmiştir. Çalışmadan elde edilecek sonuçların Cittaslow üyeliğine başvuru yapmak isteyen yerel yönetimler için bir rehber niteliği taşıyacağı düşünülmektedir.

Anahtar kelimeler: Sürdürülebilir Ulaşım, Cittaslow, Gündül.

1. GİRİŞ

Küreselleşmenin etkisi ile birlikte günümüz kentlerinin doğa üzerindeki olumsuz etkilerinin artış göstermesi, çevre kirliliği ile birlikte insan sağlığının da olumsuz etkilenmesi, kentin ilgili gruplarının, “ekolojik kent yenileme ve yaşanabilir sağlıklı kent” üzerinde çalışmalar yapmaya motive ederek alternatif görüşler ortaya atılmasına neden olmuş ve bütün bu arayışların sonucu olarak kentler ve yaşam çevreleri farklı kent senaryoları ile karşı karşıya kalmıştır (Dikmen Kazancı, 2019).

Teknolojik gelişmeler ile birlikte iletişim ve ulaşım, mekân ve zaman arasındaki ilişkiyi dönüştürerek yaşamın her alanında hız kavramının gelişmesine öncü olmuştur (Akpınar & Pektaş, 2019). Küreselleşme ile birlikte kentler hızı ilke edinmiş yaşam alanlarına dönüşmeye başlamıştır. Kentler kuruluşlarının özünde olan güvenli ortam özelliğini yitirmiş, insanların daha hızlı çalışıp, daha hızlı hareket ettikleri bir oluşuma evrilmiştir. İnsanların bir arada yaşayarak paylaşımlarda bulunduğu sosyal mekânlar azalarak, tüketim odaklı yapılaşmalar artmıştır. Hızlanan ve tüketen insanlar daha hızlı yemek, daha hızlı alışveriş yapmak ve daha hızlı ulaşım sağlamak istemektedirler (URL-1, 2019). Yaşam tarzlarında ortaya çıkan dönüşüm sürecine paralel olarak, şehirler tüketim, zamansallık ve acelecilik kültürünün bir sonucu olarak kimliklerini yitirdiler ve “yok et ve inşa et” yaklaşımıyla prestij ve rekabet uğruna marka ve imaj aramaya başladılar. Sonuç olarak, tekdüze, homojenizasyon ve aidiyet duygusu kaybı, doğal kaynakların hızlı tüketimi ve küresel ısınma gibi sorunların yanı sıra sürdürülebilir bir dünya için yavaşlamanın kaçınılmaz olduğunu göstermektedir (Türkseven Doğrusoy & Dalgakıran, 2011).

Tek-tipleşen kentler insanları daha çok tüketmeye, daha hızlı yaşamaya iterek insan ve doğa ilişkisinin zayıflamasına sebebiyet vermiştir. Tüketim üzerine kurulu bu hızlı yaşam biçimi insanları mutsuzluğa sürükleyerek, kent ölçeğinde alternatif yaşam biçimlerini aramaları ile Cittaslow hareketi meydana gelmiştir (URL-1, 2019). Bu hareket ile birlikte problemlili kentlere, bozulan çevreye ve kalitesiz yaşam biçimine karşı durulmuştur.

1989 yılı itibariyle ortaya çıkan yavaş yemek hareketi ile filizlenen Cittaslow hareketi, küreselleşmenin doğayı olumsuz etkileyen gelişmelerine karşı durmak adına ortaya çıkmıştır (Demir, 2018). Cittaslow fikri; dünyanın miras değil, emanet olduğunu hatırlatan, küreselleşmenin etkisiyle yaşamı sıradanlaşan ve yerel özelliklerini unutan insanoğluna özünü anımsatan, gelişmenin ve ilerlemenin sadece “sanayileşme” ile olmayacağını, doğaya zarar vermeden de bu gelişmelerin sağlanabileceğini gösteren “sakin veya yavaş” hareketidir (Köse, 2019).

Yavaş Şehir (Cittaslow) Hareketi, küreselleşmenin doğayı tahrip eden kentlerine karşılık olarak; çevresel değerlerin gelecek nesillere aktarılmasını, yerel ekonominin ve kültürel varlıkların önemsenerek yaşam kalitesi artışını hedeflemektedir (Akpınar & Pektaş, 2019). Modern şehir kavramına alternatif olarak ortaya atılan Yavaş Şehir, bölge halkının günlük faaliyetlerini yerine getirirken çevre kirliliğini en aza indirerek doğal ve kültürel yapısı korunmuş kent anlamına gelmektedir (Numanoğlu & Güçer, 2018).

Sırım’a (2012) göre bölge halkı ve ziyaretçilerin yaşam kalitesini artırmak adına çalışmalar yapan Cittaslow oluşumu kısa zamanda bir ağ haline gelmiştir. Bununla birlikte, sürdürülebilir ulaşım çözümleri çevresel, ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliği garanti altına alarak doğanın döngüsüne katkıda bulunacak ve kentlinin yaşam kalitesini artıracaktır. Çağdaş, uygar yeşil ulaşım modellerinin uygulanabilirliğinin araştırılması, dünya örneklerinin irdelenmesi gerekmektedir (Coşkun & Esin, 2017). Bu çalışma; Cittaslow unvanı alan kentlerin sürdürülebilir ulaşım bağlamında incelenmesi ve başvuru yapacak kentlere bir rehber niteliğinde sunulmasını amaçlamaktadır.

Bu çalışma kapsamında, ilk olarak literatür taraması yapılmıştır. Cittaslow hareketi tanımı, felsefesi ve tarihçesi araştırılıp, üyelik süreci ve başvuru kriterleri irdelenmiştir. Ardından sürdürülebilir ulaşım alt başlığı altında sürdürülebilir ulaşım modellerine açıklık getirilmeye çalışılmıştır. Dünya ve Türkiye örnekleri ile sürdürülebilir ulaşım alanında yapılan çalışmalar ve yenilikler araştırılmıştır. İkinci olarak, Cittaslow unvanı alan kentlerin yapmış olduğu sürdürülebilir ulaşım çalışmalarına örnekler verilmiş ve bu örnekler aday kentlere altlık olarak sunulmaya çalışılmıştır. Son olarak, örneklem çalışması olarak seçilen Ankara Güdül ilçesinin üyelik başvurusu araştırılmış, sürdürülebilir ulaşım anlamında yapmış olduğu çalışmalar incelenmiştir. İyi uygulamalarla karşılaştırılarak elde edilen bulgular değerlendirilmiştir.

2. CİTTASLOW-YAVAŞ KENT HAREKETİ

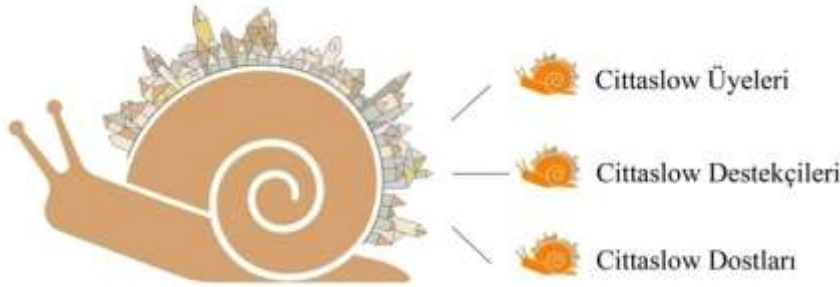
21.yy’ın büyük ve kalabalık kentlerine bir alternatif olan Cittaslow; İtalyanca “*citta* (kent)” ve İngilizce “*slow* (yavaş)” kelimelerinden türetilmiştir. Küreselleşme süreci ve gelişen teknoloji ile aynışan kent kimliklerini ve yaşam tarzlarını temele alarak kent halkı ve ziyaretçiler için daha anlamlı hale getirmeyi amaçlayan bir “kentler birliği”dir. Bilgi’ye (2013) göre sakin kentler birliği, “salt koruma hareketi olarak doğmamıştır; küreselleşen dünyaya uyum sağlama sürecinde, şehirler ruhlarını kaybetmeden önce, atılması gereken adımların sorgulanması periyodunda hayat bulmuştur”. Küresel dünyanın birçok “aynışmış” kentinden farklı kalabilmek için kentlerin öne çıkan özgün değerlerinin iyi belirlenmesi, bu değerlerin sürdürülebilirliğini sağlamaya yönelik stratejiler geliştirilmesi gereklilik olarak görülmektedir (Sarıyıldız, 2019).

Cittaslow hareketi, kişiler birbirleri ile iletişim halinde olabilecekleri, sosyalleşebilecekleri, kültürünü ve doğasını koruyan, sürdürülebilirliğe önem veren, alt yapı sorunları olmayan, yenilenebilir enerji kaynakları kullanan, teknolojinin getirdiği olanaklardan faydalanan kentlerin gerçekçi bir alternatif olacağı hedefiyle yola çıkmıştır (URL-1, 2019). Cittaslow alan ve kentsel dokunun özelliklerini korumak ve geliştirmek için bir çevre politikası uygulamakta, ilk etapta geri kazanma ve geri dönüşüm tekniklerinin kullanımını teşvik etmektedir. Bu alt yapı politikasında, bölge topraklarının değer kazanmasına ve işgaline değil işlevselliğine göre uygulanır; çevrenin ve kentsel yapının kalitesini artırmaya yönelik teknolojilerin kullanımı tavsiye edilir (URL-2, 2017).

Günümüz hızlı temposunda ve koşuşturmasında artık insanlar, makine gibi yaşamaktan sıkılmış ve özüne dönme ihtiyacı hissetmeye başlamıştır. Bu görüşte olan Dünyanın her yerindeki bilinçli insanlar, İtalya’da fitili ateşlenen Cittaslow Hareketiyle örgütlenmiş ve belli kriterlerle üye olunabilen belediyeler

birliğini kurmuştur. Bu sayede köklü bir tarihi, geleneği, mutfağı ve kültürü olan kentler, değerlerini yaşatmak için projeler geliştirmekte, eskiden olduğu gibi cazibe merkezi olmak için atılımlar yapmaktadır(Özer, 2018).

Tüzük'e(URL-2, 2017, md.9) göre üç farklı Cittaslow üyeliği mevcuttur. Bunlar olağan üyeler, Cittaslow destekçileri ve Cittaslow dostlarıdır. Olağan üyeler, ağı katılmak için gerekli tüm kriterleri sağlayan üyelerdir. Olağan üyeler, kendi bölgelerinde Cittaslow olmak için gerekli çalışmaları yaparlar ve Cittaslow felsefesine uygun olmayan ve birliğe zarar verebilecek her türlü faaliyetten uzak dururlar. Harekete katılan şehirler Cittaslow'un girişimlerini yaymak ve hareketin amaçlarına ulaşmak için uygulanan girişimleri de kamuya duyurmakla yükümlüdürler. Cittaslow unvanını alan kentlere verilen logo (Şekil1)ise tüm kamu ve özel girişimlerinde ve faaliyetlerinde amaçlara ulaşılmasına katkıda bulunan faaliyetlerde kullanılmalıdır(URL-2, 2017).



Şekil 1. Cittaslow Birliği Üyeleri(URL-2, 2017)

Uluslararası Meclis, Uluslararası Koordinasyon Komitesi, Uluslararası Başkan, Başkan Konseyi, Garantör Kurulu, Uluslararası Bilim Komitesi, Muhasebe Denetçisi: Uluslararası Birliğin Organlarıdır (Şekil2). Tüm organlar 3 yıllığına atanır(URL-2, 2017, md.15).Uluslararası Meclis(URL-2, 2017, md.16) yıllık olarak toplanır; Üyelik aidatı tamamen ödenmiş ve diğer tüm gerekli formaliteleri tamamlamış olan üye şehirlerin tüm temsilcilerinden veya delegelerinden oluşur.Uluslararası Meclis, karşılıklı stratejiler, uluslararası tanıtım faaliyetleri ve uluslararası koordinasyon sorunları hakkında görüşür.



Şekil 2. Cittaslow Uluslararası Birliği Organları(URL-2, 2017)

Türkiye'den yapılan başvuru sürecini "Cittaslow Türkiye Ağı sekreteryası ve koordinatörlüğü" yürütmektedir. Başvuru yapacak kentlerin nüfuslarının 50.000'den az olması ve

Cittaslow felsefesiyle uyumlu kent yönetimine sahip olmaları gerekmektedir (URL-1, 2019). Üyelik süreci ise (URL-1, 2019); “başvuru mektubunun sunulması, başvuru mektubunun değerlendirilmesi, adaylık değerlendirme ziyareti ve raporu, adaylık süreci ve hazırlık raporu, üyelik değerlendirmesi ve başvuru dosyası ve son olarak Cittaslow genel merkez değerlendirmesi” adımlarından oluşmaktadır. Üyelğe kabul edilmek için değerlendirme sonucunda puanların en az %50’sine sahip olmak gerekmekte olup üyelik başvurusunun kabul edilmeden önce Sakin Şehir Birliği’nin ülke temsilciliği (Türkiye için Seferihisar Belediyesi) tarafından değerlendirilmesi gerekmektedir. “Bir kentin Sakin Şehir Birliği’ne üye olabilmesi için, birliğin tüzüğünde ifade edilen 59 kriter ile ilgili projelerin geliştirilmesi, uygulaması ve % 50’den fazla puan alması gerekmektedir” (Sırım, 2012). Üyelik sürecinde olan kentlerin dikkat etmesi gereken bu maddelere değindikten sonra Cittaslow başvuru kriterleri belirtilmelidir. Cittaslow toplam 72 adet olan başvuru kriterleri 7 ana başlık altında toplanmıştır. Bu 7 ana başlık (URL-1, 2019);

1. Çevre Politikaları,
2. Altyapı Politikaları,
3. Kentsel Yaşam Kalitesi Politikaları,
4. Tarımsal, Turistik, Esnaf ve Sanatkarlara Dair Politikalar,
5. Misafirperverlik, Farkındalık ve Eğitim İçin Planlar,
6. Sosyal Uyum,
7. Ortaklıklar, olaraksınıflandırılmıştır.

Altyapı politikalarına değinmeden önce diğer politikaları özetlemek gerekirse;

1. *Çevre politikaları*; hava ve su kalitesinin korunması, atıkların toplanması ve ayrıştırılması, yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılması ve enerji tasarrufu sağlanması, biyoçeşitliliğin korunması, ışık kirliliğinin azaltılması, görsel kirliliğin ve gürültü kirliliğinin azaltılması maddelerini içermektedir.

3. *Kentsel yaşam politikalarının kalitesi*; kentsel yaşanabilirlik, esneklik, sosyal ve yeşil alanların iyileştirilmesi, sürdürülebilir mimari için çalışmalar, teknolojiyi etkin kullanım, yerel ürünlerin ticareti için alanlar oluşturulması gibi unsurları kapsamaktadır.

4. *Tarımsal, turistik ve sanatçı politikaları*; yerli üretimin teşviki, tarımsal ekoloji sağlanması, organik tarım yapılması, geleneksel kültürel faaliyetlerin korunması ve artırılması uygulamalarını içermektedir.

5. *Misafirperverlik*, farkındalık ve eğitim için planlar; Cittaslow anlayışının yerel halka ve ziyaretçilere tanıtımının yapılması, misafirperver tutum sergilenmesi ve eğitim çalışmalarını içermektedir.

6. *Sosyal dayanışma*, toplum içerisindeki azınlıklar, engelliler, yoksullar, çocuklar ve gençlerin entegrasyonu hususunu dikkate alan politikalarıdır.

7. *Ortaklıklar*; Cittaslow’un yayılmasını sağlayan kampanyalar ve etkinlikler ve geleneksel gıdaları teşvik eden diğer kuruluşlarla iş birliği içerisinde olmayı içermektedir.

Cittaslow ağına katılmış ve katılmak isteyen kentlerin uyması gereken kriterler, sürdürülebilir kentleşme ilkeleri ile paralellik göstermektedir. Kentsel yaşam kalitesinin artırılması, doğal kaynakların ve ekosistemin korunması, yenilenebilir enerji kaynaklarının tercih edilmesi gibi ekolojik, ekonomik ve kültürel gelişimi destekleyen sürdürülebilirlik ilkeleri Cittaslow’un da kriterleri içerisinde yer almaktadır (Keskin, 2015, p. 127).

Bu çalışma kapsamında sürdürülebilir ulaşım alanında çalışmalara değinileceğinden ikinci ana başlık olan “Altyapı Politikalarının” ilgilimaddelerine ayrıca odaklanılmıştır. Cittaslow kentleri için altyapı politikaları (URL-1, 2019):

- 2.1. Kamu binalarına bağlı verimli bisiklet yolları
- 2.2. Mevcut bisiklet yollarının araç yollarıyla kilometre üzerinden karşılaştırılması *
- 2.3. Metro ve otobüs durakları gibi aktarma merkezlerinde bisiklet park yerleri
- 2.4. Özel taşıt kullanımına alternatif olarak eko ulaşım planlanması^{1*}
- 2.5. Engellilere yönelik mimari engellerin kaldırılması *
- 2.6. Aile hayatı ve hamile kadınlar için girişimler^{2*}
- 2.7. Sağlık hizmetlerine onaylanmış ulaşılabilirlik

¹ Elektrikli otobüs, dik yokuşlarda yürüyen merdivenler vb.

² Kent merkezlerinde ve/veya hastanelerde hamileler için özel park yeri ayrılması gibi

2.8. Kent merkezlerinde malların sürdürülebilir dağıtımı³

2.9. Şehir dışında çalışan şehir sakinlerinin oranı *

Yavaş kentler sürdürülebilirlik gelişimini, su, hava ve canlıların korunmasını, kültürel ve sosyal faaliyetlerin artırılmasını, yaşam kalitesinin yükseltilmesini sağlamaktadır. Bunun yanında özel araç kullanımı minimize edilerek karbon emisyonunu azaltma, herkes için erişilebilir alanlar oluşturarak yaya ve bisiklet kullanımını teşvik etme, altyapı, ulaşım, enerji ihtiyaçlarını verimli hale getirme gibi olumlu kriterlere de sahiptir (Çetinkaya & Cıraoğlu, 2016).

Sakin hareket felsefesinden etkilenen bir diğer hareket ise sakin seyahattir. Sakinseyahatin ana fikri çok fazla yer gezmek görmek değil, gittiği yerde uzun süre kalmak ve gittiği yeri özümseyerek bütünleşme sağlamaktır. Ayrıca sakin seyahat, seyahat ederken kullanılan hızlı araçlar yerine farklı seçenekler sunan kavramsal bir yapıdır. Bunları yaparken asıl hedef, hız kavramından olabildiğince uzaklaşmak, seyahati bilinçli bir şekilde sürdürmek, seyahati tamamıyla dinlenmenin bir parçası haline getirip, stresten uzak bir şekilde tamamlamaktır. Bölgeyle iletişim ve etkileşimin sağlanması için seyahat esnasında hızlı araçlar yerine daha yavaş araçların kullanılmasının doğru bir karar olacağı vurgulanmaktadır. Seyahat esnasında geçirilen zaman, dinlenmeyi, eğlenmeyi ve seyahatten haz almayı içeren kavramları içerisinde barındırmaktadır. Sakin seyahati tercih edenler, şehri sindirerek sakin bir şekilde ziyaretlerini gerçekleştirirler ve yörede yaşayan insanlarla daha fazla etkileşim halinde olmaya çalışırlar (Dickinson ve Lumsdon, 2010: 79-80, Akt: Köse, 2019).

Yavaş hareketi, şehir sakinlerini yürüyüş veya bisiklet gibi yavaş ulaşımı düşünmeye teşvik ederek ve marjinal bölgelerde taşımacılığı geliştirerek trafik, enerji kullanımı, gürültü ve hava kirliliğinin azalmasına neden olabilir(Matta & Caballero, 2016). Ulaşım öncelikleri, kentsel formun şekillenmesinde ve dolayısıyla konut ve enerji kullanımı için alınan toprak miktarının ve dolayısıyla ekolojik ayak izinin azaltılmasında önemli bir faktördür(Newman & Jennings, 2008). Rekreatyonel değere sahip, ekolojik ve kültürel oluşumların bir bütün olarak kabul edildiği Yeşil Yol tasarımları; biyolojik çeşitliliğin korunmasında bir köprü görevi görmesi, kültürel zenginlikleri ön plana çıkarması, sulak alanların korunmasına ve doğru yönetimine olanak sağlaması, doğal kaynaklara dayalı rekreatyonel alanları ortaya çıkarması gibi özellikleri ve insan ile doğa arasındaki dengeyi sağlamaya yönelik prensipleri bakımından, Sakin Şehir kavramı ile doğrudan örtüşmektedir(Tural, 2018).

30 ülkeden 252 kentin üye olduğu Cittaslow Birliği'ne Türkiye'den 17 kent üyedir. "Ahlat, Akyaka, Eğirdir, Gerze, Gökçeada, Göynük, Halfeti, Köyceğiz, Mudurnu, Perşembe, Şavşat, Seferihisar, Taraklı, Uzundere, Vize, Yalvaç veYenipazar"Cittaslow Türkiye kentleridir (URL-3, 2019).Bu kentler aynı kriterleri sağlamaya çalışsalar bile birbiri ile farklı kimlikleri ile çeşitlilik oluşturmakta ve kültürel zenginlikleri ile aynışmış küresel dünya kentlerine karşı duruş sergilemektedirler.

2.1 Sürdürülebilir Ulaşım

Sürdürülebilirliğin çeşitli tanımları mümkün olsa da, sürdürülebilir kalkınmanın en bilinen tanımı Brundtland Raporu'nda⁴ yer alan 'gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme kabiliyetinden ödün vermeden, bugünün ihtiyaçlarını karşılamaktadır.'tanımıdır. Litman'a (2006) göre sürdürülebilirlik ile ilgili endişe, insan faaliyetlerinin ekonomik, sosyal ve ekolojik maliyetleri etkileyebilecek önemli çevresel etkilere sahip olduğuna dair artan farkındalığa dayanıyor. Küresel hava kirliliği, üretilen toksinlerin kalıcı etkileri, bozulmuş doğal kaynaklar ve birçok çevresel sorunun sınır ötesi doğası, insan etkilerini geniş bir perspektiften görme ihtiyacını vurgulamaktadır. Bu anlamda sürdürülebilir gelişim için çeşitli faktörler bugünün ihtiyaçlarını karşılamada önemli rol oynarlar.

Ulaşım, insanların yaşamlarını desteklemek ve geliştirmek için gereken faaliyetlerin, malların ve hizmetlerin çoğunun ayrılmaz bir parçasıdır, ancak aynı zamanda kaynakları tüketir ve olumsuz yan etkileri vardır. İnsanların taşımacılığının zarar vermeyecek veya tükenmeyecek şekilde karşılanmasını sağlayacak bir denge bulunmalıdır(AsianDevelopmentBank, 2010). Bamwesigye ve Hlavackova'ya, (2019) göre sürdürülebilir taşımacılığın tanımlarından biri, çoğu insanın anlaması için temel olan üç

³ Tarihi kent merkezlerinde mal dağıtımı için havayı kirleten araçlar yerine elektrikli veya motorsuz taşıtlar gibi kirlilik yaratmayan taşıtların tercih edilmesi

⁴Report of the World Commission on Environment and Development: OurCommonFuture

<http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>(URL-5)

temel değeri yakalar. Birincisi, böyle bir sistem gelecek nesiller için istikrarı sağlamak amacıyla hem insan hem de ekosistem sağlığını güvence altına alırken bireysel ve toplumsal temel ihtiyaçlara güvenli ve tutarlı erişime izin vermelidir. İkincisi, sürdürülebilir ulaştırma, seçilecek çeşitli alternatif ulaştırma modları sunarken verimlilik ve uygun fiyatla paranın karşılığını almalıdır. Üçüncüsü, diğer değişkenlerin yanı sıra, sera gazı emisyonları açısından çevre dostu olmalıdır. Aynı zamanda, sürdürülemez ulaşım biçimlerinin, hem kısa hem de uzun vadeli tahminlerde, çevreye doğrudan zarar verenler olduğu kaydedilmiştir. Başka bir deyişle, sürdürülebilir ulaşım sosyal ve ekonomik kalkınmayı harekete geçiren temel kavramdır. Asya Kalkınma Bankası'nın (2010) işletme planına göre de çevresel olarak, sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi, arazi kullanımını, emisyonları, israfı ve gürültüyü en aza indirir. Maliyet açısından sürdürülebilir bir ulaşım sistemi, uygun maliyetli ve verimli çalışan bir sistemdir, kapasiteye yatırım için yapılan yatırım gereksinimlerini ve bakım ihtiyacını dikkate alır. Bu düşüncelere dayanarak, sürdürülebilir bir ulaşım sistemini erişilebilir, güvenli, çevre dostu ve uygun fiyatlı bir sürdürülebilirlik boyutu olarak tanımlamaktadır.

Çevresel olarak sürdürülebilir taşımacılık ile ilgili olarak, Çevresel Sürdürülebilir Ulaştırma projesi sırasında Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü 'OECD' tarafından önerilen tanıma göre çevreye duyarlı bir ulaşım sistemi şu özellikleri karşılamalıdır. Sağlık ve çevre kalitesi için genel kabul görmüş hedeflere, örneğin hava kirliliği ve Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından önerilen gürültüye ilişkin hedeflerin karşılanmasına izin verir. Ekosistem bütünlüğü ile tutarlıdır. Aynı zamanda iklim değişikliği ve stratosferik ozon tabakasının incilmesi gibi olumsuz küresel fenomenlerin kötüleşmesine neden olmaz (Cormier & Gilbert, 2005 ; Çelikyay & Öztaş, 2018). Litman'a (2006) göre sürdürülebilirlik, ölçülmesi zor olanlar da dahil olmak üzere geniş bir ekonomik, sosyal ve çevresel etki kümesi olan daha kapsamlı ve entegre bir planlama gerektirir. Sürdürülebilir ulaşım, bireysel teknolojik çözümleri destekleme eğilimindeyken, gelişmiş seyahat seçenekleri, ekonomik teşvikler, kurumsal reformlar, arazi kullanım değişiklikleri ve teknolojik yenilik dahil olmak üzere daha entegre çözümler tercih etme eğilimindedir.

Goldman ve Gorham'a (2006) göre ulaşım kapalı, bağımsız bir sistem değildir; bunun yerine, diğer sistemlerle sıkıca iç içe geçmiş durumdadır. Sürdürülebilir ulaşım, alanda meydana gelen taşımacılık pratiğindeki bir dizi organik yenilik ile daha iyi bir şekilde yerine getirilebilir. Ortaya çıkan dört yenilik alanı tanımlamaktadır: Yeni Hareketlilik, Şehir Lojistiği, Akıllı Sistem Yönetimi ve Yaşanabilirlik.

Yeni Hareketlilik, bireylerin günlük faaliyetlerini nasıl planladıklarını ele almaktadır. Mod seçimini ve araç sahipliği kararlarını şekillendiren tüm ekonomik ve psikolojik faktörleri bu aktivite kalıpları bağlamında anlamaya ve etkilemeye çalışır. Şehir lojistiği, mal hareketi işine hitap eder. Daha sürdürülebilir kentsel dağıtım sistemleri için yeni iş modellerini güçlendirmenin fizibilitesini göstermektedir (Karlı, Öztaş, & Aydın, 2019). Akıllı Sistem Yönetimi, altyapı ile onu işleten kamu kurumları arasındaki ilişkiyi ele almaktadır. Son olarak, Yaşanabilirlik, toplumun ulaşım sistemleriyle nasıl etkileşime geçtiğini ele almaktadır. Ulaştırma planlamasının, rekreasyon ve sosyal etkileşim olanakları ve çocuklar ve yoksullar için erişilebilirlik dahil olmak üzere toplumsal ihtiyaçlarla daha fazla entegrasyonunu savunur (Goldman & Gorham, 2006). Enerji, ulaşım, kentsel tasarım ve işlevlerin bölgeleşmesi; büyük ölçekli, çok işlevli (konut-ofis-AVM) karma geliştirme binalar, kentsel estetik, kentler arası bağlantılar vb. her türden mühendislik, mimarlık, kent mimarlığı, peyzaj mimarlığı, sanat ve tasarım bilimsel alanlarının katkı koymasıyla oluşabilecek kapsamlı planlamalar gerektirmektedir (Coşkun & Esin, 2017). Planlama farklı disiplinleri bir arada düşünüp dikkate alarak daha sağlıklı çözümler üretebilir. Akbulut'a (2016) göre kentsel yaşamın en önemli unsurlarından biri de ulaşım'dır. Ulaşım hizmetleri, kentteki kamusal alanlar, iş ve konut alanları gibi farklı kullanımları ilişkilendirerek birden fazla etmeni dikkate alan bir konudur. Kentiçi ulaşım planlaması mekansal planlama ile birlikte düşünülmelidir. Ulaşım ve arazi kullanımı ilişkisi, çevresel, ekonomik ve sosyal boyutları düşünülerek oluşturulmalıdır.

Kentlerin ulaşım sorunlarının her kentte, kentin arazi yapısına göre değiştiği söylene bile, bu sorunlar genel bir tipoloji ve benzer yaklaşımlarda kaynaklanmaktadır. Özel araç kullanımı başlangıçta bir ayrıcalıkken, ekonomik gelişim ile birlikte araç sahipliği artmıştır. Bununla birlikte mevcut yollar artan araç sayısına yetersiz gelmeye başlamıştır ve trafik sıkışıklığı problemine yol açmıştır. Trafik sıkışıklığını gidermek için, ulaşım altyapısındaki talebe yönelik olarak yeni yollar açılması çözüm olarak görülmüştür (Çelik). Fakat bu çözüm önerisi geniş anlamda kentlerin ulaşım sorunlarını

çözmekten uzaktır ve daha fazla problemin doğmasına sebep olmaktadır. Kentlerin sosyal, ekonomik ve çevresel sorunlarına sürdürülebilir ulaşım yaklaşımı ile geliştirilmeye çalışılan çözüm önerileri bütüncül bir yaklaşım ile ele alınmadığı takdirde gelişmenin önündeki engeller aşılamayacaktır.

Ulaşım sistemlerinin modern ve hızlı oluşu, toplumun değerlerini değiştirerek sosyal, ekonomik ve ekolojik tahribatlara yol açmaktadır. Bu ulaşım sistemi, yaşam ve doğa unsurlarını tehdit etmektedir. Sistem planlama önceliğini insandan otomobile dönüştürmüştür. Oysaki otomobil, doğaya uyum gösteren sürdürülebilir bir ulaşım türü değildir. Otomobil kullanımı çevre kirliliği, gürültü gibi olumsuz etkileri ile birlikte trafik sıkışıklığı ve kazalar gibi sistemin içerisinde barındırdığı problemlere de sebebiyet vermektedir. Bu sistem sürdürülemez bir işleyişin göstergeleridir (Knoflach & Ocalır, 2011).

Kentiçi ulaşım problemlerini çözmek adına yeni ve sürdürülebilir alternatifler geliştirilmelidir. Yaygın özel araç kullanımının sebep olduğu problemleri çözmek adına ulaşımın insanlar için kurgulandığı hatırlanmalı ve insan değerini göz önünde bulunduran sürdürülebilir ve insan odaklı ulaşım sistemleri desteklenmelidir (Güngör, 2012 ;Çelikyay & Öztaş, 2019). Litman (2006) başka önemli unsurları sıralamaktadır. Bunlar, ‘yeterli yürüyüş, bisiklete binme, araba paylaşımı, transit hizmeti sağlamak; çok modlu topluluk / arazi kullanımı, sokak planlama, trafik sakinleştirilmesi’ olarak çeşitlenebilir.

Sürdürülebilir, insan odaklı ulaşım stratejileri ile birlikte kent merkezlerindeki trafik yoğunluğu azaltılıp, güvenli yaşam kalitesi yüksek mekanlar planlanabilir. Bu planlama için toplu taşıma, yaya ve bisiklet altyapısına yatırım yapılmalıdır. Kent içinde araçların hızlarını artırıcı çalışmalar yerine insana değer verilen çalışmalar yapılmalıdır. Sonuç olarak plan kararlarıyla uyumlu, mali ve teknik açıdan uygulanabilir, sürdürülebilir ve insan odaklı entegre ulaşım sistemi oluşturarak kentlerimizi yaşanılabilir bir kent haline getirebiliriz(Güngör, 2012).

Bunun yanında, mevcut araçların karbon emisyonunu azaltmak,elektrikli araçları desteklemek ve özel araç sahipliğinden toplu taşımaya geçilmesi teşvik edici, yolcu konforunu dikkate alan çözümler geliştirmek öncelikli sıradadır(Coşkun & Esin, 2017). Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planları Kentsel Çevre Tematik Stratejisinin izlenmesi ile ilgili Hazırlık Belgesi’nde Avrupa Toplulukları (2007) dikkat edilmesi gereken bir takım ölçütlerden bahsediyor. Bunlar, arazi kullanımı ve ulaştırma planlamasının koordine edilmesi, toplu taşımacılığın teşvik edilmesi ve iyileştirilmesi, bisiklet ve yürüyüşün teşvik edilmesi, kentsel yük taşımacılığı yönetimi, otopark yönetimi, kentsel yol fiyatlandırması, trafik alanlarının yoğunlaştırılması ve çevre dostu araçlara ve ulaştırma modlarına yeniden konumlandırılması, en fazla kirlletici karayolu taşıtlarının kısıtlanması (düşük emisyon bölgeleri), daha temiz, daha sessiz ve daha düşük CO₂karayolu taşıtlarının kullanılmasının teşvik edilmesi, ve akıllı önlemler (otomobil paylaşımı, iş ve okul seyahat planları, hareketlilik yönetim merkezleri, bilinçlendirme kampanyaları)dir.

Tek bir teknoloji, sabit ve ulaştırma enerji kullanımından kaynaklanan sürekli artan CO₂ emisyonları sorununu çözemez. Enerji üretimi ve ulaştırma altyapısı sektörlerinde paralel faaliyetlerle çeşitli teknolojiler bir araya getirilmeli ve koordine edilmelidir(Lund & Clark, 2008). Asya Kalkınma Bankası (2010) trafiği daha düşük emisyon ve enerji tüketimine sahip modlara kaydırmak ve mevcut modlarda taşıma verimliliğini artırmak için çeşitli çalışmalar yapılması gerektiğini savunmaktadır. Arazi kullanım planlaması, hibrit ve alternatif yakıt araçları, yakıt ekonomisi normları, trafik talep yönetimi ve sürdürülebilir finansman mekanizmaları dahil olmak üzere düşük karbonlu taşımacılığın geliştirilmesi için teşvik sağlayan taşımacılık stratejilerini ve politikalarını desteklemek gerekmektedir.

Sürdürülebilir ulaşım, akıllı şehirlerin bir yönüdür ve akıllı şehri oluşturan diğer birçok bileşene katkıda bulunur. Hem sürdürülebilir taşımacılık hem de akıllı şehirlerin ana hedefi, özellikle karbon salınımlarının azaltılmasıyla şehirlerdeki topluluklar için daha iyi bir yaşamın sağlanmasını amaçlamaktadır(Bamwesigye & Hlavackova, 2019).

Sürdürülebilir kentiçi ulaşım ilkeleri:

- Araçlara değil, yayalara öncelik verilmesi,

- Enerjinin verimliliğinin sağlanması için, çevre duyarlı teknolojilerin, temiz araç ve temiz enerjinin kullanılması,
- Orta-uzun-kısa vadeli kararları içermesi,
- Kararların esnek olması ve alternatifliliği içinde barındırması,
- Türler arası entegrasyonun sağlanması,
- Kararlara halkın katılımının sağlanması,
- Halkın ve yönetimin bilinçlendirilmesi,
- Ulaştırma ilişkin eğitimin yaygınlaştırılması,
- Mekansal planlar ile ulaşım planlarının eşgüdümünü sağlamak,
- Yerel ve merkezi otoritenin işbirliğinin sağlanarak kamu desteğinin alınması,
- Uygulama,bütçe, denetim ve eğitim konularını içeren politik ve yasal reformların yapılması,
- Kamu yararının ön planda tutulması,
- Sosyal adaletin gözetilmesi,
- Erişilebilirliğin artırılması,
- Bilimsel yöntemlerden yararlanılması,
- Tüm bunların gerçekleştirilmesi için ulusal strateji belirlenmesi,

olarak özetlenebilir(Kaynak, 2005).

Sürdürülebilir ulaşımın gerçekleştirilmeye çalışılması ile birlikte belirtilecek olan unsurlarda iyileşmeler gözlenecektir. Bunlar (Litman, 2006), ulaşım fosil yakıt tüketimi ve CO₂ emisyonlarının daha az olması, kişi başına düşen motorlu taşıt kilometresinin daha az olması, trafik kazası yaralanmaları ve ölümlerinin daha az olması, arazi tüketiminin daha az olması ve karayolu estetik koşullarının iyileşmesi olarak çoğaltılabilir.

Sürdürülebilirlik, geniş bir ekonomik, sosyal ve çevresel etki kümesi olan daha kapsamlı ve entegre bir planlama gerektirir. Sürdürülebilirlik planlaması, farklı bakış açılarının ve tercihlerin dahil edilmesine izin vermek için yeterli paydaş katılımını gerektirir(Litman, 2006).

Bisiklete binme, modern şehirlerde yaygın olarak kullanılan bir ulaşım şeklidir. Birçok ülkede, yerel yönetimler ya da sivil toplum örgütleri altındaki halka açık bisiklet sistemleri, trafik akışına izin vermek için sakinleri arasında bisiklet paylaşmak üzere kurulmuştur. Bisiklete binmeyi titizlikle desteklemek, bu akıllı taşımaya ev sahipliği yapmak için pek çok şehir ucuza gelebilecek fonlar oluşturmak, bisiklet yolları ve köprüler inşa etmek gibi altyapı geliştirmeye ihtiyaçları vardır(Bamwesigye & Hlavackova, 2019). Kopenhag Endeksi 2015'e göre dünya metropollerinde bisikletli yeşil ulaşımında Kopenhag şehri ilk sırada, Amsterdam 2.sırada, Barselona 12. sırada, Viyana 16. sırada, Paris 17.sırada ve Montreal 20.sırada yer almaktadır(Coşkun & Esin, 2017). Bisiklet paylaşımı uygulaması çoğu ülkede mevcuttur bunlardan biri de Almanya. Alman demiryolu şirketi Deutsche Bahn, Almanya'da 'Bisiklete binmek' programlarını sunuyor. Berlin, Frankfurt, Köln ve Münih'de kendiliğinden kilitlenen bisikletler kentin her yerine dağılmıştır ve telefon numarası aranarak ve kod ve kredi kartı bilgilerinin girilmesiyle kilidi açılabilir. Müşteriler dakika, gün veya haftaya göre ücretlendirilir. Müşteriler en yakın bisikletleri bulmak için cep telefonlarını da kullanabilirler. Lyon'da, bisikletlerde bakım ihtiyaçlarını otomatik olarak tanılayan ve raporlayan sensörler bulunur(Goldman & Gorham, 2006).

Kentiçi ulaşımında ulaşım sistemleri çeşitlendirilebilir. Kent merkezleri araç trafiğine kapatılıp bisiklet ve yaya yolları planlanabilir. Toplu taşıma ve alternatif ulaşım sistemleri yaygınlaştırılmalı ve bunları teşvik edici politikalar uygulanmalıdır. Bireysel motorlu araç kullanımı en aza indirilmelidir. Yürüyüş ve bisiklet kullanımının insan sağlığı üzerindeki olumlu etkileri halka hatırlatılmalı, yol üzerindeki şeritler ayrı planlanarak, kaldırım ve bisiklet yolu üzerinde park yasağı uygulanmalıdır. Kentin farklı ulaşım sistemleri kullanarak erişilebilirliğini artırması yaşam kalitesinin artmasına sebebiyet vermektedir. Toplu taşıma araçları yoğun saatlerde ve bölgelerde daha düşük kapasiteli araçlarla desteklenmeli ve aktarmalarda kolaylığın sağlanması adına ulaşım türleri arasında hat-zaman-ücret entegrasyonu sağlanmalıdır. Bununla birlikte engelli bireylerin kullanımını kolaylaştırıcı sistemler

kullanılmalı ve tasarlanmalıdır (Akbulut, 2016). Viyana’da kent merkezinde yaya sirkülasyonun fazla olduğu yerler Massive Caddesi gibi araç trafiğine kapatılmış durumdadır. Yalnızca bazı yerlere sadece toplu taşıma araçları girebilmektedir(Güngör, 2012).

Brezilya’nın Curitiba kentinde ulaştırma politikasına yenilikçi bir yaklaşım sergilenmiştir. Curitiba, uzun vadeli bir plan tarafından yönlendirilen bir dizi küçük iyileştirme ile başladı. İlk önce özel otobüs şeritleriyle mütevazı bir ekspres rota sistemi ekledi. Otobüsler yalnızca merkez şeritlerini kullanıyordu. Sistemi geliştirmek ve genişletmek için yollar arandı. Araştırmalar, otobüsleri kullanan yeni yolların en az % 20’sinin daha önce gidip gelmek için otomobil kullandığını gösteriyor. Daha az otomobil tıkanıklığı olan şehir, şehir merkezindeki caddelerin çoğunu geniş yaya merkezleri ve alışveriş alanlarıyla değiştirdi. Azalan trafik, önemli miktarda yakıt tasarrufunun yanı sıra azaltılmış kirletici emisyonları ile sonuçlanıyor(Rabinovitch, 1995). Curitiba, 2010 yılında dünyanın en yeşil kenti seçilmiş, “Sürdürülebilir Kent Ödülü”nü almış ve sürdürülebilir kent modeli olarak sunulmuştur(Coşkun & Esin, 2017).

Sunulan bir diğer ulaşım uygulama örneği, sıfır karbon emisyonu ile temiz araç olarak da adlandırılan elektrikli araçların kullanılmasıdır. Kaliforniya eyaletinde 2025 yılına kadar 1.5 milyon adet sıfır emisyonlu taşıtın devlete kayıtlı 250.000 adet taşıtın altı katı kadar yol katetmesini hedeflenmiştir. Eyaletteki en büyük elektrik şirketi olan Kuzey California’daki Pasifik Gaz ve Elektrik, 14.000 otomobil ve kamyon filosunun dörtte birini elektrik veya doğalgaz ile çalışan araçlarla değiştirmiştir. San Ramon şehrinde 90 araçlık elektrikli şarj istasyon alanı mevcuttur(Coşkun & Esin, 2017). Stockholm’deki HammarbySjostad (20.000 sakin için örnek bir sürdürülebilir şehir ve 10.000 işçi bulunan şehir merkezine yakın eski bir sanayi bölgesinde) şehir lojistiğini bir adım öteye götürmeye çalışıyor. Topluma yapılan teslimatlar özel olarak işletilen bir lojistik merkez tarafından koordine edilen elektrikli araçları kullanacaktır(Goldman & Gorham, 2006).

Bu bölümde sürdürülebilir ulaşım anlamında yapılan çalışmalar derlenerek ve Cittaslow kentlerine rehber olabilecek şekilde hazırlanarak değerlendirilmiştir.

2.2 Cittaslow Unvanı Alan Kentlerin Yapmış Olduğu Sürdürülebilir Ulaşım Çalışmaları

Cittaslow birliği modern dünyaya daha kaliteli bir yaşam odağında çevreye zarar vermeden sürdürülebilir kalkınma için elle tutulur bir örnek sunmaktadır. Büyük şehirlerde yaşayan insanların da daha kaliteli bir yaşama öykünmesi, organik tarım, gıda güvenliği, çevre sorunları ve CO₂ salınımı ile artan endişeler sebebiyle şimdilik yavaş hareketin kendini genişletmesi daha olası gözükmektedir (Narter & Bayraktaroğlu, 2010).

Şehirlerin “yavaş” olabilmeleri için altyapı politikalarını da değiştirmeleri gerekmektedir. Cittaslowkriterlerinde belirtilen altyapıya ilişkin yükümlülükler, tarihi ve kültürel mekânların korunmasını, ulaşım stratejilerinin daha çevreci oluşturulmasını içermektedir (Özkan, 2011).

Seçilen 2 örnek ile altyapı politikalarını geliştirmeye çalışan Cittaslow kentlerinin yapmış olduğu ulaşım çalışmalarına yer verilmiştir.

2.2.1 Seferihisar

İzmir’in Seferihisar ilçesi, 2009 yılında Cittaslow ağına üye olan Türkiye’deki ilk kenttir. Seferihisar ilçesinin Sığacık mahallesinde ulaşım araştırmaları yapmış olan Baykan (2014), anket çalışmalarının sonuçlarına bakıldığında %55 oranında özel araç, %22 yaya, %19 toplu taşıma ve %4 motosiklet kullanımının olduğunu tespit etmiştir ve bir takım ulaşım sorunlarına ulaşmıştır. Bu sorunlar otopark yetersizliği, toplu taşıma yetersizliği, yaya yolu yetersizliği, bisiklet yolu yetersizliği ve trafik gürültüsü olarak sıralandırılmıştır. Buradan yola çıkılarak ulaşım ve trafik sorununa yönelik çözüm önerileri geliştirilmiştir. Bunlar, bisiklet yolu yapılması, yaya yolları ve meydanların artırılması, toplu taşıma hizmetinin geliştirilmesi, yol kenarına park edenlerden ücret alınması, yol kenarına park edenlere ceza kesilmesi, otopark yapılması olarak belirtilmiştir(Baykan, 2014).

Seferihisar’da her zaman kullanılabilecek bir ulaşım türü olduğu bilincinin artırılarak bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak adına iki adet bisiklet garajı yapılmıştır. Bu garajlardaki bisikletler yerel halk tarafından ücretsiz kiralanabilmektedir (URL-1, 2019). Seferihisar’da yapılan bir diğer proje de “güneş enerjili bisiklet” projesidir. Kurulacak olan fabrikada üretilen bu bisiklet üç tekerlekli

olacak ve istendiğinde güneş enerjisi ile kullanılabilir. Bu proje gürültü ve kirliliğin azalmasında etkindir (Özkan, 2011).

Seferihisar'ın sakin şehir olmasıyla birlikte yerli turist sayısı artışı, var olan ulaşım sorununu daha da arttırmıştır. Kentin sakinşehir ölçütlerine uymasında en zorlayıcı ölçütlerin ulaşım ile ilgili olduğu söylenebilir. Bu konuyla ilgili belediye tarafından, kent içinde temel kullanımlar arası araç yoğunluğunu engelleyecek bir minibüs ring seferi planlanmaktadır. Ulaşım ile ilgili belediyenin yapmış olduğu uygulamalara ek olarak, kentin sakinşehir olmasının ardından iki proje başlatılmıştır. Bunlardan ilki Çukurova Üniversitesi, Ege Üniversitesi ve Dokuz Eylül Üniversitesi ortaklığında yürütülen AB COST projesidir. Projenin amacı uzun vadeli olarak kentteki ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik sakinşehir ölçütleriyle uyumlu alternatif ulaşım seçeneklerinin değerlendirilmesini kapsamaktadır. Bir diğer proje gönüllü bir kuruluş olan EMBARQ (Sürdürülebilir Ulaşım Derneği) tarafından yürütülmektedir. Bu proje kapsamında, Seferihisar Trafik Analizi yapılmış ve kentteki trafik sorununu kısa sürede çözebilecek bir takım trafik düzenlemeleri önerilmiştir. AB kaynaklı olan çalışmada, ilçe merkezinin ulaşım karakteristiklerinin incelenmesi ve sakin şehrin gerekliliği olan “altyapı” koşullarına uyum sürecine destek olunması hedeflenmiştir (Peker Say, 2015).

2.2.2 Akyaka

Muğla'nın Ula ilçesine bağlı Akyaka beldesi Cittaslow ağına 2011 yılında üye olmuştur. Akyaka doğal güzellikleri, tarihi ve mimari dokusu ile sakin şehir özelliğini sağlayabilecek nitelikte bir beldedir. Cittaslow ilkelerini uygulamak için yapılan çalışmalar yerel halk ve yöneticiler tarafından önemsenmektedir (URL-1, 2019).

Akyaka'daki sürdürülebilir ulaşım çalışmalarına bakıldığında, çeşitli bölgelerde bisiklet ve yaya parkurları düzenlendiği görülmektedir (URL-1, 2019). Her türlü motorsuz su sporları yapılmakta ve tekne, yelken ve deniz kanosu gibi ulaşım araçları da kullanılmaktadır. Bunlara ek olarak 'Gökova Pedallarımın Altında' bisiklet turu düzenlenmekte ve kent sakinleri ile turistler bisiklet kullanmaya teşvik edilmektedir. Kent içinde park yasağı uygulanmaktadır. Bunun yanında bölge ulaşımını kolaylaştırmak amacıyla belediye otobüs seferleri yoğunlaştırılmış ve yeni güzergâhlarla yerel halkın talebine karşılık düzenlenmiştir (Peker Say, 2015).

Cittaslow kentlerinin yapmış olduğu ulaşım çalışmaları özetlenecek olduğunda:

- Bisiklet ve yaya parkurları düzenlenmesi,
- Minibüs ring seferleri düzenlenmesi,
- Bisiklet garajlarının oluşturulması,
- Alternatif ulaşım seçeneklerinin değerlendirilmesi,
- Kentiçi park yasağı uygulanması,
- Bisiklet turları düzenlenmesi
- Trafik düzenlemeleri/Ulaşım planlanması
- Güneş enerjili bisiklet kullanımı

şeklinde listelenebilir.

3. ÖRNEK ÇALIŞMA: ANKARA GÜDÜL İLÇESİNİN CİTTASLOW BAŞVURU SÜRECİNDE SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM BAĞLAMINDA YAPMIŞ OLDUĞU ÇALIŞMALARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bildiride örnek çalışma olarak seçilen Ankara Güdül ilçesi Cittaslow ağına üyelik başvurusunda bulunmuş ancak henüz Cittaslow unvanını alamamıştır. Güdül potansiyeli olan bir kenttir fakat ulaşım açısından bir takım sorunları mevcuttur. Yalçiner Ercoşkun'a göre (2007), Güdül sürdürülebilir yaşamı devam ettirebilecek potansiyele sahip küçük bir yerleşmedir. Güdül'de özel araç kullanımı yaygındır ve kentiçinde bulunan yollar taşıta açıktır. Bununla birlikte doğa yürüyüşü için planlı rotaları bulunmamaktadır (Yalçiner Ercoşkun, 2007). Yalçiner Ercoşkun 2007 yılında yapmış olduğu akademik çalışmada Güdül'de ekolojik-teknolojik kent için yer seçimi yaptıktan sonra sürdürülebilirliğin esaslarını oluşturan tasarım anlayışını temel alan performans kriterleri belirlemiştir.

Ankara/Güdül İlçesi başvuru dosyasında (URL-4) belirtilen açıklamalarda kentiçinde mesafelerin yürüme mesafesinde olduğu belirtilip özel taşıt kullanım gereğinin azlığı vurgulanmıştır. Haftanın belirli günlerinde kent içi toplu taşıma servisleri çalışmaktadır. Araç yollarında otobüs park yerleri

- Kentin uzak noktalarındaki kamusal alan ve yeşil alanlara ulaşımı kolaylaştıracak minibüs veya metrobüs ring güzergahı oluşturulmalıdır.

şeklinde. Bu önerilere ek olarak, kentlerin sürdürülebilir ulaşım özelinde yapmış olduğu çalışmalar neticesinde ve literatür taramasından elde edilen veriler ile birlikte aşağıda verilen ilkeler rehberlik edebilir:

- Özel araç kullanımını en aza indirecek politikalar uygulanmalıdır.
- Kentin belirli noktalarına araç girişi yasaklanmalı ve park yasağı uygulamaları getirilmelidir.
- Bisiklet ve yaya ulaşımını merkeze alacak planlamalar geliştirilmelidir.
- Şehir merkezinde yaya ve bisiklet önceliği tanınmalıdır.
- Bisiklet ve yaya ulaşımı güvenli hale getirilmelidir.
- Alternatif ulaşım seçenekleri değerlendirilmeli, karbon emisyonunu en aza indirecek ulaşım araçları özendirilmeli, kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.
- Toplu taşıma güzergâhları belirlenmelidir.
- Güvenlik için toplu taşıma şeridi ayrılmalı ve belirginleştirilmelidir.
- Kamu binalarına engelli erişimi sağlanmalıdır.

4. SONUÇ

Sürekli bir devinim halinde değişen ve dönüşen dünyada olumlu gelişimler olduğu gibi çeşitli problemlerin sebep olduğu kayıplar da artmaktadır. Yeni teknolojilerin gelişmesi ile insanlık birçok imkâna sahip olurken aynı zamanda dünya tek tipleşen bir yer, evrensel bir kent modeline dönüşmeye başlamıştır. İnsanların çoğu hızlı bir yaşam düzeni içerisinde alışkanlıklarını şekillendirirken kendi üzerine düşünmeden, kimliklerini ve sağlıklarını kaybetmektedirler. Sürekli bir tüketim halindeki insan, kendisini olduğu kadar çevreyi de ciddi oranda etkilemektedir. Enerji kaynakları çeşitli faktörlerle hızla tüketilmektedir. Modern dünya insanının alışkanlıklarının biri de özel araç kullanımıdır. Bu alışkanlık kentlerimizi neredeyse otomobiller için tasarlanan mekânlar haline getirmeye başlamıştır. Bütün bunlar çevresel, ekonomik ve sosyal kayıplara neden olmaktadır. Araştırmalar neticesinde sürdürülebilirliğin temel nitelikleri olan çevresel, ekonomik ve sosyal gelişim desteklenmelidir.

Cittaslow, modern dünya anlayışına karşı çıkan, modern dünyanın sebep olduğu problemlere direniş gösteren ve çevresel, ekonomik ve sosyal gelişimi destekleyen bir hareket ve ‘yaşamın kolay olduğu kentlerin uluslararası ağı’dır. Bu çalışmada, Cittaslow kent yaklaşımlarının korunması ve sürdürülebilir yaşam alanlarının geliştirilmesinde sürdürülebilir ulaşım stratejilerinin önemine dikkat çekilecektir.

Sürdürülebilir ulaşım özelinde yapılan çalışmalar ve Cittaslow kentlerinin ulaşım çalışmalarından elde edilen veriler ile birlikte Türkiye’deki aday kentler için referans oluşturulmaya çalışılmıştır.

KAYNAKÇA

- Akbulut, F. (2016). Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11, 336-355.
- Akpınar, O., & Pektaş, E. K. (2019). Yavaş şehirler (Cittaslow) ve kentsel yaşam kalitesi üzerindeki etkileri: Seferihisar halkının algısı üzerine bir araştırma. *Kocatepe İİBF Dergisi*, 21(1), 31-46.
- AsianDevelopmentBank. (2010). *Sustainable Transport Initiative Operational Plan*.
- Bamwesigye, D., & Hlavackova, P. (2019). Analysis of Sustainable Transport for Smart Cities. *Sustainability*, 11(7). doi:10.3390/su11072140
- Baykan, N. M. (2014). *Farklı Ulaşım Seçeneklerinin Sakin Şehir (Cittaslow) Ölçütleri Kapsamında Değerlendirilmesi: Seferihisar-Sığacık Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), T.C. Çukurova Üniversitesi, Adana.
- Coşkun, K., & Esin, N. (2017). Kentlerde Ulaşım Dönüşümü: Yeşil Ulaşım Altyapısı. *Okan Üniversitesi, Sanat Tasarım ve Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü*, 123-134.
- Çelik, H. M. Sürdürülebilir Ulaşım ve Türkiye Kentleri Ulaştırma Sorunları. *TMMOB İZMİR KENT SEMPOZYUMU*, 703-711.
- Çelikyay, S., & Öztaş, R. G. (2018). Eco-Design Principles for Sustainable and Smart Cities. *V.International Multidisciplinary Congress Of Eurasia*.

- Çelikyay, S., & Öztaş, R. G. (2019). Sürdürülebilir Kentsel Gelişmede Mahalle Ölçeği, Mimarlık, Planlama Ve Tasarım Alanında Araştırma Ve Değerlendirmeler. *Gece Akademi*, ISBN:978-605-7631-54-1, 227-238.
- Çetinkaya, Z., & Ciravoğlu, A. (2016). Sürdürülebilir Yerleşim Modellerinin Karşılaştırılması: Eko-Kent ve Yavaş Kent. *İdealkent*, 7(18), 246-267.
- Demir, M. G. (2018). Yavaş Hareketin Kentsel Ölçekteki Yeni Yansıması: Cittaslow. *Ulusal Çevre Bilimleri Araştırma Dergisi*, 1(4), 203-210.
- Dikmen Kazancı, A. (2019). *Sürdürülebilir Turizm Kapsamında Cittaslow (Sakin Kentler Birliği) Hareketinin Tirebolu Kent Örneği (Giresun-Türkiye)'nde Uygulanması*. Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü,
- Goldman, T., & Gorham, R. (2006). Sustainable urban transport: Four innovative directions. *Technology in Society*, 28(1-2), 261-273. doi:10.1016/j.techsoc.2005.10.007
- Güngör, B. (2012). *Sürdürülebilir Ulaşım Politikaları Kapsamında İnsan Odaklı Entegre Ulaşım Yöntemi: Sakarya Kenti Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), T.C. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi,
- Karlı, H., Öztaş, R. G., & Aydın, H. (2019). Akıllı Kentlerin Kentsel Lojistik Üzerindeki Etkileri. *Çukurova 3. Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Kongresi*.
- Kaynak, Z. (2005). *Kentsel Alanlarda Ulaşım Politikaları ve Ulaşımında Sürdürülebilirlik*. (Yüksek Lisans Tezi), T.C. Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Keskin, E. B. (2015). *Yavaş Şehir*. İstanbul: Uludağ Yayınları.
- Knoflacher, H., & Ocalır, E. V. (2011). Sürdürülebilir Ulaşım Kavramı Üzerine Tartışmalar. *İnşaat Mühendisleri Odası 9. Ulaştırma Kongresi*, 51-58.
- Köse, H. H. (2019). *Sakin Şehirde (Cittaslow) Yaşayanların Misafirperverlik Anlayışlarının Yerli Turistlerin Şehri Tekrar Ziyaret Etme Niyeti Üzerindeki Etkisi: Seferihisar Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Litman, T. (2006). Issues in sustainable transportation. *Int. J. Global Environmental Issues*, 6(4), 331-347.
- Lund, H., & Clark, W. W. (2008). Sustainable energy and transportation systems introduction and overview. *Utilities Policy*, 16(2), 59-62. doi:10.1016/j.jup.2007.11.002
- Matta, E., & Caballero, G. (2016). Possible Implementation of Cittaslow to Urban Centres of the World. *International Federation of Landscape Architects (IFLA)*.
- Narter, Ç., & Bayraktaroğlu, S. (2010). Sürdürülebilir Kalkınma İçin “Yavaş Şehirler Hareketi” Ve Tasarımın Katkısı: Seferihisar İçin Ulaşım Proje Çalışması. *GreenAge Symposium*.
- Newman, P., & Jennings, I. (2008). *Cities as Sustainable Ecosystems : Principles and Practices (Conclusions)*. Retrieved from <http://ebookcentral.proquest.com/lib/gazi-ebooks/detail.action?docID=3317481>
- Numanoğlu, E., & Güçer, E. (2018). In Terms of Local People, The Cittaslow Movement Perception: The Case of Perşembe. *Journal of Multidisciplinary Academic Tourism*, 11-22. doi:10.31822/jomat.489899
- Özer, R. (2018). *Kü-yerleşme Perspektifinden Sakin Şehirler: Yalvaç Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,
- Özkan, H. C. (2011). *BİR SÜRDÜRÜLEBİLİR KENT MODELİ: YAVAŞ ŞEHİR HAREKETİ*. (Yüksek Lisans Tezi), T.C. Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Peker Say, D. D. N. (2015). İzmir-Seferihisar’da Sakinşehir (Cittaslow) Kısıtlarına Uygun Alan Kullanım Önerilerinin Geliştirilmesi ve Bu Kapsamda Farklı Ulaşım Seçeneklerin Değerlendirilmesi. *TÜBİTAK-COST Programı*.
- Rabinovitch, J. (1995). A sustainable urban transportation system. *Energy for Sustainable Development*, 2(2), 11-18.
- Sarıyıldız, M. (2019). *Sakin Kent Algısı Üzerine Bir Araştırma: "Bolu-Göynük Örneği"*. (Yüksek Lisans Tezi), Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,
- Sırım, V. (2012). Çevreyle Bütünleşmiş Bir Yerel Yönetim Örneği Olarak “Sakin Şehir” Hareketi Ve Türkiye’nin Potansiyeli. *Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi*, 1(4). doi:10.7596/taksad.v1i4
- Tural, S. Ö. (2018). *Sakin Şehir (Cittaslow) Kavramının Peyzaj Mimarlığı Açısından, Isparta/Eğirdir Örneğinde İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi, Antalya.

- Türkseven Doğrusoy, İ., & Dalgakıran, A. (2011). AN ALTERNATIVE APPROACH IN SUSTAINABLE PLANNING: SLOW URBANISM. *Archnet-IJAR, International Journal of Architectural Research*, 5(1), 127-142.
- URL-1. (2019). Cittaslow Türkiye. Retrieved from <https://cittaslowturkiye.org/>
- URL-2. (2017). Cittaslow International Charter. Retrieved from <http://www.cittaslow.org/content/charter>
- URL-3. (2019). CITTASLOW LIST. Retrieved from <http://www.cittaslow.org/content/association>
- URL-4. Retrieved from <http://www.sakinsehirgudul.net/img/turkce.pdf>
- URL-5. Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. Retrieved from <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>
- Yalçın Ercoşkun, Ö. (2007). *Sürdürülebilir Kent İçin Ekolojik-Teknolojik (Eko-Tek) Tasarım: Ankara-Güdül Örneği*. (Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.