

Belediye



SEYİT TORUN

CHP Yerel Yönetimler'den
Sorumlu Genel Başkan
Yardımcısı ve
Ordu Milletvekili



ASFALT DEĞİL UCUZ, KONFORLU, GÜVENLİ VE KAPSAYICI ULAŞIM

Türkiye'nin ilk nüfus sayımı 1927'de gerçekleştirilmişti. O sayıma göre nüfus yaklaşık 14 milyondur ve nüfusun %76'sı köylerde ve beldelerde, %24'ü ise il ve ilçelerde yaşıyordu. 2020'de nüfusumuz 83 milyonu geçti. Kırsal nüfusumuz %7'ye düşerken kentsel nüfus %93 oldu. Bunun nedeni 1950'lerden beri sağ iktidarların temel politikasının kırsal üretici aileleri kente göçe zorlaması. Köylerden doktoru, öğretmeni çektiler, tarıma, gıda üretimine destekleri kestiler ve köyleri hayalet mekanlara çevirdiler. Kırsaldan kente göçenler içinse bir planları yoktu, işsizliği ve kent yoksulluğunu artırdılar. Sağ iktidarların kentleşme politikası hızlı oy kazanmaya dayanıyor ve içi boş yaklaşımlardan oluşuyor. Sonuçta ne köyde kalan ne de kente göçen insanlar mutlu. [Sayfa.2](#)

PANDEMİ SÜRECİ ULAŞIMI DÖNÜŞTÜRÜYOR MU?



Ulaşım, pandemiden en çok etkilenen sektörlerin başında geliyor. Yurtdışı ve yurtiçi ulaşım durdu, toplu taşıma kullanımında rekor seviyede azalma görüldü. Her birimiz, hareketsiz bir dünyanın neye benzediği üzerine zoraki bir deneyim yaşadık ve belki de hareketliliğin hayatımızın

neredeyse tüm alanlarındaki merkezi rolünü daha iyi anlama imkanı bulduk. Uzmanlar bu deneyimin, insanların ulaşım alışkanlıklarını kalıcı bir şekilde değiştirebileceği yorumunu yapıyor ve kentlerdeki ulaşımın dönüşümü açısından bir fırsat olarak görülebileceğinin altını çiziyor. [Sayfa.8](#)

Haftanın Röportajı



“YILMAZ BÜYÜKERŞEN”

Eskişehir Büyükşehir Belediye Başkanı

“EKONOMİ DEĞİŞİRSE DÜNYA DEĞİŞİR”

Korona virüs sonrasında, dünyada birçok dengenin değişeceğini düşünüyorum. Alışveriş biçiminden tutun da sosyal hayat, eğlence hayatı, tatil yapma alışkanlıklarına kadar. Yaşam biçimi değişecek, dolayısıyla tüketim biçimi, ona bağlı olarak da üretim biçimi. Yani ekonomi. Biliyorsunuz ekonomi değişirse dünya da değişir. Ve insanoğlu için en zorlu zamanlar değişim süreçleridir. Radikal olsun ya da olmasın, ekonomideki bu değişimin oldukça sıkıntılı olacağını düşünüyorum. [Sayfa.2](#)

Röportaj

Prof. Dr. HALUK GERÇEK



“YEŞİL AKTİF ULAŞIM GELİŞTİRİLMELİ”

Dünyadaki büyük metropollerin hepsinde ulaşım ciddi bir sorun. Bunun birçok nedeni var. Kentler büyüdükçe, nüfus arttıkça ulaşım talebi de artıyor. Motorlu araç sayısı, otomobil sahipliği ve kullanımı artınca trafik tıkanıklığı da artıyor. Toplu taşıma sistemi, yaya ve bisiklet ulaşımı yetersiz ise otomobil kullanımı daha ciddi boyutlara çıkıyor. Ulaşım sorunlarının sosyal, ekonomik ve çevresel birçok olumsuz etkileri var. Bunları hepimiz yaşayarak görüyoruz: Ulaşımında kaybedilen zaman, enerji tüketimi, kazalar, hava kirliliği ve bundan kaynaklanan sağlık sorunlarını ve iklim değişikliği üzerindeki olumsuz etkileri hemen sayabiliriz. [Sayfa.2](#)

BELEDİYELERDEN HABERLER

Belediyeler, vatandaşların dertlerine derman olacak, yenilikçi ve yaratıcı hizmetleri götürmeye devam ediyor. [Sayfa.2](#)

Belediyelerimizin çalışmalarına, haber ve röportajlara, analizlere yer vereceğimiz haftalık bültenimize, bölgenizden ya da belediyenizden haberlerinizle katkıda bulunmak isterseniz teamarastirma@gmail.com e-posta adresimizden bizimle iletişime geçebilirsiniz.

“EKONOMİ DEĞİŞİRSE DÜNYA DEĞİŞİR”

Haftanın Röportajı

“YILMAZ BÜYÜKERŞEN”

Eskişehir Büyükşehir Belediye Başkanı

SEYİT TORUN

CHP Yerel Yönetimler'den
Sorumlu Genel Başkan
Yardımcısı ve
Ordu Milletvekili



ASFALT DEĞİL UCUZ, KONFORLU, GÜVENLİ VE KAPSAYICI ULAŞIM

Türkiye'nin ilk nüfus sayımı 1927'de gerçekleştirilmiştir. O sayıma göre nüfus yaklaşık 14 milyondur ve nüfusun %76'sı köylerde ve beldelerde, %24'ü ise il ve ilçelerde yaşıyordu. 2020'de nüfusumuz 83 milyonu geçti. Kırsal nüfusumuz %7'ye düşerken kentsel nüfus %93 oldu. Bunun nedeni 1950'lerden beri sağ iktidarların temel politikasının kırsal üretici aileleri kente göçe zorlaması. Köylerden doktoru, öğretmeni çektiler, tarıma, gıda üretimine destekleri kestiler ve köyleri hayalet mekanlara çevirdiler. Kırsaldan kente göçenler içinse bir planları yoktu, işsizliği ve kent yoksulluğunu artırdılar. Sağ iktidarların kentleşme politikası hızlı oy kazanmaya dayanıyor ve içi boş yaklaşımlardan oluşuyor. Sonuçta ne köyde kalan ne de kente göçen insanlar mutlu.

Kentsel nüfus artıyor ancak sağ iktidarlar kent tasarımı, mimarisi, ulaşımı, eğitim, istihdam gibi konularda nüfus artışına uygun politikalar geliştiremiyor. Kentli nüfusun büyük çoğunluğunu kent istihdamına uygun vasıflarını geliştirme imkanından yoksun kalan, kırla bağı azaldığı için de giderek daha da yoksullaşanlar oluşturuyor. Korona salgınının yol açtığı kriz, bu politikaların içinin ne kadar boş olduğunu ve tüm ülkeyi nasıl bir sosyal ve ekonomik çöküşe götürdüğünü de ortaya koydu.

31 Mart 2019'a kadar 25 sene boyunca AKP'li belediyeler tarafından yönetilen şehirlerde sellerden, depremlerden sonra yoksulluğun ve eşitsizliğin ne kadar derin olduğunu ve şehirlerin ne kadar dayanaksız ve hazırlıksız olduğunu defalarca gördük. Şehirlerin yaşadığı en önemli sorunlardan birini ise ulaşım ile ilgili konular oluşturuyor. AKP belediyeleri 25 yıl boyunca ulaşım çözümlerini yol açmak, yeni yol yapmak ve asfalt dökmek olarak gördü. Bunlar da ulaşım sorunlarını çözen değil, şehirleri daha da büyüten, yeni rant alanları oluşturan palyatif girişimler olarak kaldı.

Yerel seçimler döneminde yaptığımız araştırmalarda kentli yurttaşların ulaşımı ve selleri en büyük problem olarak gördüklerini tespit etmiştik. Yurttaşlar ulaşım ile ilgili beklentilerini ucuz, konforlu ve güvenli ulaşım olarak ifade ediyordu. Araştırmalarda bu konularda en başarılı şehirlerin başında CHP'li Eskişehir Belediyesinin geldiğini görüyorduk. Bir yanda başkanlığı boyunca şehrin ulaşım karakterini değiştiren, raylı sistemlerle güçlendiren, faydanın yanında, çevreden ve estetikten de taviz vermeyen duayen belediyeci Yılmaz Büyükerşen diğer yanda şehirlerinin ulaşım ihtiyacını bir stratejiye, beklenti yönetimine ve kentin dokusuna uygun çözümlerle güçlendiremeyen, şehirleri betona boğan, toplu taşımayı istiflemeye çözen AKP yöneticileri. Övündükleri metroların büyük çoğunluğu da kendilerinden önceki vizyoner CHP belediyelerinin tasarladıkları ve başlattıkları girişimlerdi. Şimdi çözülecek daha çok sorunumuz var. Ucuz, konforlu ve güvenli ulaşım beklentisi korona sonrası sağlık kaygıları ve gelir kaybı ile daha da artması beklenen yoksulluk ile daha da çeşitleniyor ve karmaşılaşıyor. Korona krizinden sonra kent yoksulları, kadınlar, işsizler gibi mağdur kesimleri de kapsayan daha ekonomik ve daha güvenli ulaşım yolları, yöntemleri bulmamız gerekecek. Tek şansımız bugün artık daha çok belediyenin CHP'li vizyoner ve akılcı başkanlar tarafından yönetiliyor olması. CHP'li başkanlar yurttaşın beklentisine kulak verirken, ortak akılı da harekete geçirip en akılcı ve katılımcı çözümleri bulacaklardır.



Koronavirüs sonrası kentlerde hayatın radikal bir değişim geçireceği ileri sürülüyor. Özellikle işsizliği ve yoksulluğu artıracığı ve bunun kentlere önemli bir yük getireceği tespitleri yapılıyor. Siz de böyle düşünüyor musunuz? Bu durum stratejik planlarınızda, önceliklerinizde ve hedeflerinizde bir değişime yol açacak mı?

Y. BÜYÜKERŞEN: Korona virüs sonrasında, dünyada birçok dengenin değişeceğini düşünüyorum. Alışveriş biçiminden tutun da sosyal hayat, eğlence hayatı, tatil yapma alışkanlıklarına kadar. Yaşam biçimi değişecek, dolayısıyla tüketim biçimi, ona bağlı olarak da üretim biçimi. Yani ekonomi. Biliyorsunuz ekonomi değişirse dünya da değişir. Ve insanoğlu için en zorlu zamanlar değişim süreçleridir. Radikal olsun ya da olmasın, ekonomideki bu değişimin oldukça sıkıntılı olacağını düşünüyorum. En büyük sıkıntıyı da her zaman olduğu gibi sabit ya da az gelirli kesimler çekecek. Yoksulluk ve işsizlik arttıkça toplumsal barış da yerini güvensizliğe ve gerilime bırakacak.

Tabii ekonomideki bu olası değişimi yönetmek, yönlendirmek devletin ve onu yönetenlerin görevi. Biz yerel yöneticiler olarak alınacak kararlara uymakla yükümlüüz. Bu pandemi sürecinde, bu durumun olumsuz örneklerini yaşadık. Yardım kampanyaları, aşevi uygulamaları için getirilen kısıtlamaları ve yasakları hepimiz biliyoruz. O nedenle ekonomik anlamda artacak bu sıkıntı insanları olduğu kadar yerel yönetimleri de olumsuz etkileyecektir. Bunları şu an bile yaşıyoruz zaten. Devletten aldığımız gelirlerde bazen yüzde 50'leri geçen ölçüde kesintiler yapılıyor. Dolayısıyla ister istemez önceliklerimizde ve geleceğe yönelik planlarımızda değişiklikler olacaktır. Tüm planlamaları yeniden revize etmek, kimini ertelemek, kimini tamamen iptal etmek durumunda kalabiliriz.

İşsizliğin özellikle hizmet sektöründe ve küçük esnafta belirgin olduğunu görüyoruz. Ayrıca genç işsizler zaten çoktu, daha da artacak gibi ve iş bulma umutları da azalıyor. İstihdama yönelik hedeflerde ne gibi gelişmeler yaşanıyor? Dezavantajlı gruplara yönelik neler planlanıyor?

Y. BÜYÜKERŞEN: Yerel yönetimler gelir ve istihdam yaratacak çalışmalardan ziyade, halkın günlük yaşamını etkileyen çalışmalar yapmakla yükümlüdürler ve bunlar da zaten yasalarla belirlenmiştir. Bizim, özellikle ihtiyaç sahibi vatandaşlarımıza yardım etmek zaten yapageldiğimiz bir uygulama. Ancak genel bir işsizlik ve buna bağlı yoksulluk yaşanması durumunda, bizim de gelirlerimiz azalacağı için yeterli desteği veremeyeceğimizden korkarım. Bu pandemi döneminde özellikle CHP'li belediyeler olarak yaptığımız güzel uygulamalar oldu. Ancak bunlar daha çok, toplumsal duyarlılığı arttırmak ve insanların birbirlerine destek olmalarını teşvik edici nitelikte oldu. Ancak bildiğiniz gibi, o tür çabaların önü bile kesildi. Eskişehir Büyükşehir Belediyesi olarak bizim 25 yıldır hizmet veren aşevimizin bağış hesaplarına el konuldu ve Hazine'ye devredildi.

Elbette işsizliğin ve yoksulluğun önüne geçmek, yalnızca insanların karınlarının doymasını sağlamakla olmaz. İşin eğitim tarafı var, sağlık tarafı var. İnsanların çocuklarına iyi bir gelecek yaratmak için çabaları ve harcamaları var. Bizim öğrencilere yönelik ücretsiz kurslarımız var. Özellikle ev kadınlarına yönelik "meslek edindirme" kurslarımız var. Onlara evlerinde üretip, satarak ev ekonomisine katkı sağlayacakları beceriler kazandırıyoruz.

Dahası ürettiklerini pazarlayabilmeleri için onlara yol gösteriyoruz. Kooperatifleşmelerini, direk tüketiciye ulaşmalarını sağlayacak yöntemleri gösteriyoruz. Yani insanlara yalnızca balık vermekle kalmıyor, onlara balık tutmasını öğretiyoruz.

Covid19 süreci tarımın metropoller için ne kadar kritik bir konu olduğunu bize gösterdi. Termik santraller ve maden sahalarının tarım alanlarını tehdit ettiği Eskişehir’de kentsel tarım için plan nedir? Bir öncelik kazandı mı? Sağlıklı ve ekonomik gıdaya erişim için neler yapılması gündemde?

Y. BÜYÜKERŞEN: Benim Türkiye’nin tarım politikalarına yönelik endişelerim yeni değil. Türkiye’de tarım, pandemiden önce de kriz içindeydi, sonrasında da kriz içinde olacak. “Her şerde bir hayır vardır” derler ya, öyle umalım da hem yöneticilerin hem de halkımızın ülke tarımına bakışı değişsin.

Türkiye’nin en büyük ve en önemli tarım alanlarından biri olan ve Bakanlar Kurulu kararıyla “Büyük Ova” ilan edilen Eskişehir’in Alpu Ovası’na kömürlü termik santral kurulması gündemde. Hem biz CHP’li belediyeler olarak, hem de bir çok sivil toplum örgütü, meslek örgütü yargı aracılığıyla mücadele ediyoruz bunu önlemek için. Epey yol kat ettiğimizi söyleyebilirim. Durmadan genişletilen maden sahaları, siyanür havuzları ve bunlar gibi çevreye, toprağa, havaya, suya acımasızca tecavüz eden düzenlemelerin önüne geçmek için var gücümüzle uğraşyoruz. Tek güvencemiz yargı. Onun dışında yerel yönetimler olarak herhangi bir yasaklama, engelleme getirebilme şansımız yok.

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi olarak 2017 yılından bu tarafa, Eskişehir’in ilçelerinde ve köylerindeki çiftçilere destek vermeyi sürdürüyoruz. Burada şunu ifade etmek istiyorum; köylerimizin mahalle statüsüne geçirildiğini hepimiz biliyoruz. Ancak ben “köy” tanımını özellikle kullanıyorum. Çünkü köylerimiz için getirilen mahalle tanımı, benim kafamda hiç oturmamıştı. Özellikle de tarım ve çiftçilikle ilgili şeylerden söz ederken.

Çiftçilerimize ücretsiz (hibe olarak) domates fidesi ile çeşitli sebze fideleri dağıtıyoruz. Bir milyondan fazla fide dağıttık. Kendimize ait alanlarda dut fidanı yetiştirip, ipekböcekçiliği yapmak isteyenlere yine ücretsiz dut fidanı veriyoruz.

Üreticilerin bir araya gelip ürünlerini birlikte pazarlamaları için gereken altyapı konusunda destek veriyor, yol gösteriyoruz. Yerli tohum üretimi ünitemizde üretilen yerli ve geleneksel (kısır olmayan) tohumlar üretilip köylülere dağıtılıyor. Köylerimizde kalan yurttaşlarımızın kooperatifleşmelerini teşvik ediyoruz. Benim 2020 yılı için en önemli gördüğüm projelerimizden biri kısa adı ÇİDEM olan Çiftçi Destekleme Merkezi kurmaktır. Hayata geçireceğim sırada araya bu sıkıntılı dönem girince gecikti.

Ekonomik ve sağlıklı gıdaya erişim konusunda ise, yine hayli yol aldığımızı söylemeliyim. “Halk Ekmek” büfelerimizde 20 yılı aşkın süredir, kendi fabrikamızda ürettiğimiz ekmeği, piyasadan daha aşağıda bir fiyata satıyoruz. Yerel seçimlerden önce ekmeğin yanına sütü de ekledik. “Halk Süt” satışlarımız da yoğun talep görüyor. Daha sonra bunların yanına yumurtayı ekledik. Halk Marketlerimizin sayısını da arttırıyoruz. Bu tür faaliyetlerde bulunan CHP’li belediyelerimiz ve kooperatiflerden karşılıklı mal alıp veriyoruz. Kaldı ki, özellikle CHP’li belediyelerimizin hepsi bu konuya özel önem veriyor. Dolayısıyla o yörelere has ürünleri de daha ucuz bir fiyatla satın alıp halkımıza sunuyoruz.



Korona krizi ulaşımında da yeni tartışmalar getiriyor. Büyükşehir Belediyesi olarak Korona öncesi ulaşım hedefleriniz başlamış altyapı yatırımlarını bitirmek, toplu taşıma kapasitesini arttırmak ve kalitesini yükseltmek, böylelikle trafik sorununu çözmek ve toplu taşıma sistemleri arası entegrasyona önem vermektir. Şimdi ise toplu taşımayı güvenilir seviyelere çıkarmak, aktif ulaşım türlerine kaynak ayırmak, özel araç kullanım artışının önüne geçecek politikalar geliştirmek, herkes için kapsayıcı ulaşım gibi eşitsizliklere yönelik konular tartışılıyor. Ulaşım politikalarınız bu durumdan nasıl etkilenecek? Eskişehir’in coğrafi konumuna da çok uygun olan bisiklet kullanımını teşvik edici projeler öncelikli mi? Neler planlanıyor?

Y. BÜYÜKERŞEN: 1999 yılında göreve gelir gelmez ilk ele aldığım konulardan biri şehir içi toplu ulaşım sistemini hem yeni bir düzene sokmak hem de Eskişehirliilerin rahat ve güvenli bir şekilde ulaşımını temin etmek oldu. Bunun en önemli ayağı da hafif raylı sistemi şehre getirmek oldu. Dolayısıyla tramvayla birlikte otobüs ve minibüs güzergahları yeniden belirlendi. Duraklardan yolcu kapmak için birbirleriyle yarış eden, bu nedenle de çoğunda yayaların zarar gördüğü kazalara karışan halk otobüslerini disipline edebilmek için bir takım kurallar getirdik. Şehrin merkezinde bazı arterleri yayalaştırdık. Yalnızca tramvayın ulaşımına tahsis ettik. İlk tramvay hatlarının döşenmesi çalışmaları sırasında biraz tepki görsek de, tramvay ulaşımı başlayınca herkes gerçeği gördü. Bugün Eskişehir’deki her mahalle tramvay hattı talep ediyor. 3’cü etap hatlarımızda deneme sürüşleri devam ediyor. Toplamda 60 kilometrelik tramvay hattına sahibiz.

Aslında söylemek istediğim şey şu; sizin sorunuzun içindeki birçok hususu ben 21 yıldır zaten savunuyorum. Savunmakla kalmıyor, hayata da geçiriyorum. Dolayısıyla bizim ulaşım konusunda 1999’dan beri uyguladığımız planlarımız çok fazla değişmeyecek. Bisiklet yolları ile ilgili sorunuza gelirsek. Eskişehir 60’lı 70’li yıllarda tam bir bisiklet şehriydi. İşçiler çalıştıkları fabrikalarına bisikletleriyle gidip gelirlerdi. Fabrikaların bahçelerinde büyük bisiklet park alanları vardı. Ama ne yazık ki bugün bisiklet park etmek için olan yerler otopark haline geldi. Açıkçası ben bisiklet yollarını çoğaltmak konusunda çok istekliyim ancak tam olarak güvenemiyorum.

Bisiklet sürücülerinden çok araç sürücülerine güvenemiyorum. Zira iş yalnızca güzergahları belirleyip, işaretlemekle bitmiyor. Eskişehir’de araç sayısındaki artış nüfus artışından fazla nerdeyse. Herkesin harfiyen kurallara uyması gerekir ama bu konuda çok iyimser olduğum söylenemez. Bazı bulvarlarımızda geniş kaldırımlar ve bu kaldırımlar üzerinde bisiklet güzergahlarımız var. Onlar da daha çok gezinti amaçlı. Yine de bisiklet yolları projeleri gündemimizden hiç çıkmadı. Önümüzdeki dönemde, toplu taşıma araçlarındaki yoğunluğu azaltabilmek için yeni alternatifler düşüneceğiz bu konuda.

Eskişehir üç üniversitesiyle, özellikle öğrenci gençliğe yönelik altyapısıyla yenilikçi bir üniversite kenti. Yeni öğretim döneminde kampüs ve şehir alanlarında Covid 19 için ne tür önlemler olacak?

Y. BÜYÜKERŞEN: Pandemi, birçok alanda olduğu gibi eğitimde de zamanımızdan çaldı. Yanlış bilmiyorsam, Cumhuriyet döneminde eğitimde ilk kez böylesine uzun bir kesinti yaşanıyor. Gençlerimizin kaybettikleri zaman için üzülüyorum. Yıl ya da dönem kaybetmeyecekler belki ama eğitimlerini tam olarak alabildiklerini düşünmüyorum. Bazı şeyler sadece “şeklen” yerine getiriliyor. Yeni öğretim döneminde alınacak önlemler belli. Öncelikle insanların uymaları gereken kurallar var. Bu kurallar öğrenciler için de geçerli elbette. Nedir onlar? Sosyal mesafe, maske ve el hijyeni. Bunun dışında öğrencilerin sınıflardaki oturma biçimleri, yurtlardaki düzenlemeler ve kampüs içindeki diğer düzenlemeler yöneticiler tarafından belirlenip titizlikle uygulanmalıdır. Bu söylediklerim yalnızca üniversiteler için değil, kreş ve anaokullarından başlayıp tüm okullarda uygulanmalı.

Eskişehir turizmde de, bir başarı hikâyesi yarattı. Turizmde yeni dönem için ne tür önlemler gündemde?

Y. BÜYÜKERŞEN: Eskişehir özellikle son 5-6 yıldır, bazen benim bile inanmakta güçlük çektiğim sayıda turist çekiyor. İnsanlar kendi özel araçlarıyla, hızlı trenle ya da tur otobüsleriyle akın akın geliyorlar. Özellikle de havalar iyiyse. İnanın bu salgın olmasaydı, şu anda Eskişehir’de hemen her gün sayısız tur otobüsü görürdünüz. Açık söylemek gerekirse, en azından bu yıl içinde o yoğunluğa ulaşmak çok mümkün olmayabilir. Özellikle tur otobüsleriyle gelenler açısından. Çevre illerden kendi özel araçlarıyla gelenler yine gelmeye devam edeceklerdir ama eski canlılık ne kadar olur, bilemiyorum. Sonuçta sağlık her şeyin başı. Koşullar düşünüldüğü gibi Haziran sonu ve Temmuz ayı içinde düzelse hayat daha da normalleşecek. Önlem konusunda ise, bizim kimseye gel ya da gelme deme şansımız yok. Artık şehirlerarası seyahatler serbest ve aksi bir durum ortaya çıkıp yeniden kısıtlama getirilmezse, böyle devam edecek. Bizim belediye olarak alacağımız önlemler özellikle denetleme üzerine olabilir. Yani toplu bulunan yerlerdeki oturma düzenlerini ve çalışma saatlerini denetlemek gibi.



“YEŞİL AKTİF ULAŞIM GELİŞTİRİLMELİ”

Ulaşım dünya metropollerinin her zaman gündeminde. Kimisi altyapıyı geliştirirken, kimisi alternatif metodlar üzerine çalışıyor. Türkiye metropollerini karşılaştırdığımızda ulaşım konusunda benzeyen ve ayrılan tarafları için ne söyleyebiliriz?

HALUK GERÇEK: Dünyadaki büyük metropollerin hepsinde ulaşım ciddi bir sorun. Bunun birçok nedeni var. Kentler büyüdükçe, nüfus arttıkça ulaşım talebi de artıyor. Motorlu araç sayısı, otomobil sahipliği ve kullanımı artınca trafik tıkanıklığı da artıyor. Toplu taşıma sistemi, yaya ve bisiklet ulaşımı yetersiz ise otomobil kullanımı daha ciddi boyutlara çıkıyor. Ulaşım sorunlarının sosyal, ekonomik ve çevresel birçok olumsuz etkileri var. Bunları hepimiz yaşayarak görüyoruz: Ulaşımında kaybedilen zaman, enerji tüketimi, kazalar, hava kirliliği ve bundan kaynaklanan sağlık sorunlarını ve iklim değişikliği üzerindeki olumsuz etkileri hemen sayabiliriz. Sera gazı salımları açısından ulaştırma kesiminin payı dünyada ortalama olarak %25 dolayında. TÜİK verilerine göre, Türkiye’de 2018 yılında sera gazı salımında ulaştırma kesiminin payı yaklaşık % 20 olmuş. Bizim metropollerle dünyadaki gelişmiş bazı büyük kentleri karşılaştırdığımızda ilk göze çarpan şey şu: Onlar ulaştırmanın olumsuz etkilerini çok önce farkına varıp bununla ilgili önlemleri almaya, politikalar geliştirmeye ve büyük yatırımlar yapmaya başladılar. Özellikle kentsel mekanın insanlara, yayalara ve bisikletlilere ayrılması, kent merkezlerinde motorlu araç trafiğinin, otomobil kullanımının azaltılması, trafiğin yavaşlatılması ve toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi için stratejiler, politikalar geliştiriliyor, planlar ve yatırımlar yapılıyor. Ulaşımın çok önemli bir özelliği arazi kullanımı ile olan iki yönlü ilişkisi.

Arazi kullanımı, bir kentte sosyo-ekonomik faaliyetlerin mekansal dağılımını, bunun nasıl planlandığını gösteriyor. Bizim büyük kentlerimiz, İstanbul başta olmak üzere, ne yazık ki sağlıklı, yaşanabilir bir kent olmak için gerekli gelişmeyi gösteremediler. İstanbul’da ve elbette tüm kentlerde ulaşımı kentin şehircilik ve mekansal geçmişi ile birlikte okumak gerekir. Ulaşım mekansal gelişmeyi yönlendiriyor, değişen sosyo-ekonomik yapı ve faaliyetler de ulaşım talebini yönlendiriyor. Örneğin, kentlerde insanların işlerine, okullarına, sağlık tesislerine, alışveriş yapacakları yerlere kolay erişebilmeleri ve mesafelerin kısa olması kentin ve ulaşım sisteminin yapısıyla çok ilgili. Erişilebilirlik açısından bizim kentlerimiz ciddi sıkıntılar taşıyor. Örneğin, İstanbul’da toplu taşıma ile 30 dakikada işyerlerindeki istihdamın ancak beşte birine erişilebiliyor. Gene İstanbul’u göz önüne alırsak, izlenen rant odaklı büyüme politikaları nedeniyle, kent denizden uzaklaşarak, yeni merkezler yaratarak alabildiğine büyüdü, neredeyse ucu olmayan bir kent haline geldi. Bu da doğal olarak erişilebilirliği çok daha sorunlu hale getirdi.

Londra’da ulaşımında raylı sistem oranı yanlış bilmiyorsam %70’lerin üzerinde, Tokyo’da %90’ının üzeri. Bu büyüklükte bir kentin, alt yapı ve raylı sistem açısından biraz geç kaldığı söylenebilir mi?

HALUK GERÇEK: Elbette, özellikle raylı sistem açısından bu söylediğiniz kentlere, örneğin Londra, Paris, Moskova, New York gibi büyük kentlere baktığınızda bu kentlerin metro sistemlerinin yaklaşık yüz yıl önce kurulmaya başladığını ve bugün çok yaygın bir metro ağına sahip olduklarını görüyoruz. Bizim kentlerimizde raylı sistemler, demiryolu uzun yıllar boyunca ihmal edildi.

Röportaj

“Prof. Dr. HALUK GERÇEK”



HALUK GERÇEK

İTÜ İnşaat Fakültesi’nden 1970 yılında mezun oldu. 1974 yılında asistan olarak İTÜ’de göreve başladı. İngiltere’de Leeds Üniversitesi’nde ve Kanada’da Queen’s Üniversitesi’nde araştırmacı, Asya Kalkınma Bankası’nda danışman olarak görev yaptı. 1989 yılında profesör olarak atandığı İTÜ İnşaat Fakültesi’nden 2015 yılında emekli oldu.

İstanbul, İzmir, Bursa, Eskişehir Ulaşım Ana Planı çalışmalarında proje yöneticisi ve danışman olarak görev yaptı. Ulaştırma planlaması ve politikaları, sürdürülebilir kentsel hareketlilik ve erişilebilirlik ve ulaştırma yatırımlarının ekonomik değerlendirilmesi konularında çalışmalar yapıyor. Halen “İstanbul Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı” uluslararası projesinde yerel takım lideri olarak görev yapmaktadır.



Nüfusu 15 milyonu geçen bir kentte metro ağı, kuşkusuz, ulaşım sisteminin ana omurgası olmalıdır. Günümüzde İstanbul'da toplam uzunluğu 233 km olan raylı sistem ağı'nın öncelikleri doğru belirlenmiş bir planlama ile ve yeni kaynaklar yaratılarak yaygınlaştırılması temel hedef olmalıdır. İstanbul'da şu anda toplam 222 km uzunluğunda hattın da yapımı sürüyor. Hedef, raylı sistem ağını 1.000 km'nin üzerine çıkarmak. Ancak raylı sistem projeleri yüksek maliyetli ve yapımı uzun süren projeler; kolay tamamlanamıyor. Özellikle finansal sorunların olduğu dönemlerde bunların gerçekleştirilmesinin daha uzun sürmesini bekleyebiliriz.

İstanbul'da raylı sistemle günde yaklaşık 2.8 milyon yolculuk yapılıyor ve raylı sistemin toplu taşıma yolculukları içindeki payı % 20.6. Bunun % 30'a çıkarılması hedefleniyor. Raylı sistem dışında, diğer toplu taşıma türlerine baktığımız zaman, İstanbul deniz ulaşımı açısından çok büyük olanaklara sahip. Bunu da yeterli ölçüde kullandığımız söylenemez. Aynı şey İzmir için de söylenebilir. Yani denize kıyaslı olan kentlerde ulaşımın denizden yeterli ölçüde yararlanamıyoruz. İstanbul'un ulaşım sistemini belirleyen en temel etmenlerden biri kentin coğrafyası ve suyla ilişkisidir. Kent, Marmara ve Karadeniz ile çevrilmiş, Boğaz ve Haliç ile bölünmüştür. İstanbul herşeyden önce bir su kentidir. Su kenarı gelişme kimliğinin İstanbul'un makroformunun belirlenmesinde ve aynı zamanda sakinlerinin yaşamında belirgin etkileri olmuştur. 2019 yılı verilerine göre İstanbul'da toplu taşıma yolculukları içinde deniz ulaşımının payı % 3 kadardır. Denizin payının az olmasını insanların işlerine karayolu ile gidip gelişle açıklamak (şimdi Marmaray da var) kolay fakat eksik olur. 1950'lerde başlayan şiddetli göç dalgası ile gelenlerin kentin dış bölgelerinde kurdukları mahallelerle, özellikle köprülerin ve çevre yollarının kıskırttığı yayılmanın da etkisi ile, İstanbul denizden uzaklaşarak büyüdü. Bunun sonucunda kent, su kenti kimliğinden uzaklaştı ve deniz giderek kolay erişilebilen temel ulaşım ortamı olma özelliğini yitirdi. İBB tarafından yapılan Deniz Ulaşımı Çalıştay'ında da vurgulandığı gibi, bütünlük bir toplu taşıma ağı yapısı içinde, deniz ulaşımının payının artırılması için gerekli planlama ve yatırımların yapılacağı belirtilmesi sevindirici bir gelişmedir.



Covid-19 pandemisinin bütün dünya kentlerine gösterdiği bir şey var. Kentlerdeki yaşayanların sağlığı açısından özellikle yaya mekanları, yaya ve bisikletli ulaşımının önemi çok daha iyi anlaşıldı. Şimdi dünyanın birçok kentinde otomobile ayrılmış olan yol şeritlerini ve otopark alanlarını azaltan, bu mekanı yayalara ve bisiklet yollarına ayıran uygulamalar yapılıyor. Bunun en önemli nedeni insan sağlığı. İnsanlar salgın döneminde toplu taşıma araçlarına binmek riskli olduğu için daha çok otomobillere binmeyi tercih ediyorlar. Bu da trafik ve ulaşım sorunlarını daha da artırıyor. Onun için kentlerde insanların fiziksel mesafe kuralına göre yürüyebilmeleri ve bisiklet kullanabilmeleri amacıyla yeni yatırımlar planlanıyor.

Aralık ayında sizin de konuşmacılarından olduğunuz bir ulaşım kongresi yapıldı. Ve orada bir takım stratejik ortak kararlarla çıkmıştı. Deniz ulaşımını artıralım, raylı sistemi entegre edelim gibi. Covid 19 bu stratejik planlarda neleri değiştirecek? İstanbul için bisiklet ulaşımı bir alternatif olabilir mi?

HALUK GERÇEK: Covid-19 pandemisi şunu gösterdi. Bundan sonra "yeni normal" diye tarif edilen yaşam biçimi eskisi gibi olmamalı. Büyük bir olasılıkla da olmayacak. İnsanların davranış biçimleri değişti, uzunca bir süre de böyle olması gerekiyor.

Toplu taşıma araçları, istasyonlar, terminal noktaları insanların kalabalık olarak buldukları yerler. Buralarda fiziksel mesafe kurallarının (1.5 m) uygulanması için bir takım yeni kurallar getirildi. Toplu taşıma sisteminin kapasitesinin kullanılması pandemi öncesine göre önemli ölçüde azaldı. Oysa salgın öncesinde bütün stratejik planlarda toplu taşımanın mümkün olduğu kadar teşvik edilmesi düşünülüyordu. Kuşkusuz bu durum toplu taşımanın bundan sonra önemli olmadığı anlamına kesinlikle gelmiyor. Tersine çok daha önemli hale geldi. Çünkü toplu taşımaya yeni yatırımlar yaparak bunu gelecekteki belirsizliklere ve bu tür salgın risklerine karşı daha dayanıklı hale getirmek gerekiyor. Toplu taşıma sistemi, salgın döneminde, özellikle yaşamsal önem taşıyan hizmet alanlarında çalışanların (sağlık hizmeti çalışanları, kamu hizmetinde göreve gitmek zorunda olan çalışanlar, gıda vb. temel ürünlerin tedarik zincirinde çalışanlar) ulaşımı için çok önemli bir işlev gördü. Çoğunlukla düşük ve orta gelir grubunda olan ve özel ulaşım olanakları çok kısıtlı olan geniş bir kesimin hareketlilik ihtiyaçları toplu taşıma sistemi ile sağlanmalıdır.

Örneğin, birçok kentte pandemi sırasında toplu taşıma şeridi uygulamaları yaygınlaştırıldı. Bunu biz İstanbul için de önerdik. Belirli ulaşım koridorlarında, toplu taşıma araçlarının sabah ve akşam zirve saatlerde ya da gün boyunca kullanabilecekleri ayrılmış bir şeridin olması, bunların hem daha hızlı hareket etmesini sağlar, hem de kısıtlı sayıda araçtan daha çok yolcunun yararlanmasına olanak verir. Diğer çok önemli bir nokta ise esnek çalışma saatleri uygulaması. Ulaşım talebinin gün içinde dağılımını düzenlemek, sabah ve akşam zirve saatlerde toplu taşıma sistemi üzerindeki yükü azaltmak amacıyla, kamu ve özel işyerlerinde çalışma saatlerinin kaydırılması uygulamasının getirilmesi gerekiyor. Ayrıca, evden çalışma salgın sırasında çok önemli bir seçenek haline geldi. Bu salgın bize birçok kişinin işlerini evden yapabileceğini gösterdi. Evden çalışma yeni bir erişim türü olarak bundan sonraki planlarda göz önüne alınacaktır. Ancak, Mayıs ayında yapılan bir araştırmada, bir ofis kenti olarak düşünülen Londra'da bile insanların ancak % 42'sinin evden çalışma olanağı olduğu ortaya çıktı. Yani çalışanların önemli bir bölümü işine gitmek zorunda. Bunun dışında, yukarıda belirttiğim gibi, yaşamsal önemi olan kritik işlerde çalışan insanlar da büyük ölçüde toplu taşımaya bağımlıdır. Yani toplu taşıma kullanmak zorundadır. Bu nedenlerle, gelecekte taşıma sisteminin daha güçlü hale getirilmesi gerekecek.

Pandeminin bize gösterdiği bir başka önemli konu da geleceğe ilişkin belirsizlikler. Bugüne kadar gelecekle ilgili planlarda genellikle iklim değişikliği göz önünde tutuluyordu. Çünkü iklim değişikliği, etkileri tüm yerkürede her yıl gittikçe daha fazla hissedilen bir olgu. Yapılacak kentsel hareketlilik planlarının kentleri iklim değişikliği etkilerine karşı daha dayanıklı hale getirmesi gerekiyor. Üstelik hava kirliliği virüs salgını ile birleştiği zaman öldürücü etkilerinin daha fazla olduğunu gösteren çalışmalar var. Bu tabii bizi şu noktaya getiriyor. Özellikle yeşil ulaşım ya da aktif ulaşım türleri denilen yaya ve bisikletli ulaşımın geliştirilmesi lazım. Maalesef, İstanbul başta olmak üzere, kentlerimizde ulaşım motorlu araçlara göre planlanmış durumda. Yıllardır motorlu araç trafiğini mümkün olduğu kadar daha fazla ve kesintisiz olarak akıtmak amacıyla planlar yapılıyor. Oysa şimdi görüldü ki özellikle büyük kentlerde kent merkezlerinin yayalaştırılması, motorlu araç trafiğinden arındırılması gerekiyor. Buralarda otoparklar, otomobillere ayrılmış yollar yerine yayaların rahatlıkla yürüyebileceği, bisiklete binerek işlerine gidecekleri mekansal düzenlemeler yapılması gerekiyor. Bu salgın bize bunu bir kez daha hatırlattı.

Salgının etkilerinden biri olarak, özel araç kullanımı artıyor. Haberlerden de görüyoruz ki, ikinci el araba satışlarına ilgi büyük. Özel araç kullanımının çevreye ve karbondioksit emisyonuna etkileri var. Bu risklerle ilgili görüşleriniz nelerdir?

HALUK GERÇEK: İstanbul'da 1000 kişi başına düşen otomobil sayısı 200 dolayında. Yani 5 kişiden 1'inin otomobili var. Birçok batı kentiyle karşılaştırıldığında düşük bir oran. Avrupa kentlerinde, Kuzey Amerika'da 2 kişiye 1 otomobil düşüyor, daha büyük oranlar da söz konusu. İnsanların gelirleri artınca ilk almak istedikleri araçların başında otomobil geliyor. Covid-19 salgını sırasında da otomobile olan talebin arttığını biliyoruz. Otomobil satışlarında patlama oldu. Çünkü insanlar otomobilleri içerisinde diğer insanlarla temas etmeden, güvenli biçimde yolculuk yapacaklarını düşünüyorlar. Bu doğru ama bunun yaratacağı başka olumsuz etkiler var. Trafik eskisinden daha çok tıkanıyor; bir yere ulaşmak daha çok zorlaşıyor. Hava kirliliği, karbon salımı, kazalar artıyor. Daha önce de söylediğimiz gibi, Türkiye'de ulaştırma kesimi toplam sera gazının %20'sini salıyor.

Bunun da %92'si karayolu taşıtlarından kaynaklanıyor. Onun için de kentlerde otomobil kullanımının azaltılması lazım. Otomobil sahipliği ile otomobil kullanımı arasında şöyle bir ilişki var. Toplu taşıma sistemi yaygın ve etkili olan, yaya ve bisikletli ulaşımı gelişmiş kentlerde insanlar otomobil sahibi olmakla beraber her gün işe gitmek için otomobil kullanmıyorlar. Bizde otomobili olan insanlar hemen hergün araçlarını kullanıyorlar. Öyle olunca da düşük otomobil sahipliği değerlerinde bile çok yüksek tıkanıklık değerlerine ulaşabiliyor. Bunun azaltılması için mutlaka otomobil kullanımını azaltıcı önlemlerin alınması gerekiyor. Bunun için dünyada değişik politikalar izleniyor. Londra'da olduğu gibi kent merkezine otomobille girişlerin paralı olması ya da Oslo, Paris ve Madrid gibi kentlerde olduğu gibi kent merkezinin yayalaştırılması, kent merkezinde otopark alanlarının azaltılması, otomobil girişlerinin kısıtlanması gibi uygulamalar yaygın biçimde kullanılıyor.

Ayrıca, elbette, entegre bir toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi, yaya ve bisikletli ulaşım ile erişimin artırılması gerekiyor. Kuşkusuz bir yere bisiklet yolu yapmakla sorun çözülmüyor. Bu bisiklet yolunun diğer toplu taşıma türleri ile entegre olması gerekiyor. Yani toplu taşımaya, yaya ve bisikletli ulaşım ilişkili önlemlerin bütünlük bir yaklaşımla çözülmesi gerekiyor. Çünkü bunlar birbirini tamamlayan uygulamalar. Parçacı, noktasal projelerle başarılı sonuçlar etmek mümkün olmuyor.

Bir de bizde ulaşımın merkezi yönetilemediğini biliyoruz. Yani farklı kurumlar ve farklı ellerde yönetiliyor. Dolayısıyla burada bir entegrasyon ve tek merkezden planlama neden yapılamıyor?

HALUK GERÇEK: Çok doğru. Yönetim/yönetişim özellikle CHP belediyelerin kullanmayı sevdiği bir kavram. Ama uygulamadaki karşılığı henüz çok net olarak görülmüş değil.

Yönetişimden kentte yaşayanların görüşlerini alarak, ortak akılla kararların alındığı şeffaf, denetlenebilir ve hesap verilebilir bir yönetim sistemini anlıyoruz. Yönetimle ilgili merkezi ve yerel kurumsal yapının da eşgüdümü olarak ve işbirliği içinde çalışması gerekiyor.

Kente ilişkin kararlarda yetki ve sorumluluk alanları arasında çelişkilerin giderildiği, değişik birimler arasında işbirliğinin, eşgüdümün sağlandığı bir yönetim yapısı kurmak gerekiyor. Bir süredir İstanbul Büyükşehir Belediyesi için yapılmakta olan Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı çalışmasının önemli bölümlerinden biri de yönetim sistemine ilişkin önerilerin hazırlanması olacaktır. Bu çok önemli bir konu. Maalesef sizin de söylediğiniz gibi yıllardır gelen sorunlu bir yönetim yapısı ve karmaşık yasal düzenlemeler var. Bu yapının çok verimli olduğunu söylemek mümkün değil. Ülkemizdeki ve bazı ülke kentlerindeki en önemli yönetim sorunlarından biri de merkezi hükümetin yerel sorunlar üzerinde karar verme yetkisinin ve gücünün çok fazla olması. Yani İstanbul'daki büyük altyapı ve ulaştırma yatırımlarına İstanbul Büyükşehir Belediyesi değil, merkezi yönetim karar veriyor. Aynı şekilde kentle ilgili önemli imar kararları da yine yerel yönetim tarafından değil, yerel yönetim planlarına aykırı olarak merkezi yönetim tarafından alınıyor.

Ayrıca, Türkiye'de merkezi yönetimle aynı siyasi partiden olmayan büyükşehir belediye başkanlarının ciddi yasal ve finansal engellemelerle karşılaştığını görüyoruz. Yerel yönetimler, istedikleri planları uygulayamıyor, kısıtlı bütçeleri nedeniyle istedikleri yatırımları yapamıyorlar. Bu durumun yalnızca yerel yönetim yapısını değiştirerek çözülmesi mümkün değil, anayasal değişikliklere kadar gidebilecek düzenlemelere gerek var.

Diğer çok önemli bir konu finansman sorunu. Açıkçası büyükşehir belediyeleri yalnızca ulaşım ile ilgili değil kentteki tüm belediye hizmetlerinin yürütülmesi açısından da ciddi maddi zorluklarla karşı karşıyalar. Maddi açıdan merkezi yönetimin desteğine ihtiyaçları var. Covid-19 salgını sırasında bu durum ciddi bir biçimde ortaya çıktı. Dünyanın birçok kentinde merkezi yönetimler yerel yönetimlerin salgınla baş edilmek için yapmaları gereken yatırımlara çok önemli maddi destekler sağladılar. Bisiklet yolları, yaya alanları ve otobüs şeridi uygulamaları ve toplu taşıma sistemi için çok büyük paralar ayırdılar. Aynı desteğin ve işbirliğinin bizim kentlerimizde de sağlanması gerekiyor.

Şimdiye kadar deniz ulaşımının gelişmemesinde İstanbul'da deniz trafiğinin çok yoğun olması gösteriliyordu. Hatta köprülerin yapılması da bu gerekçeye bağlandı hep. Son yıllarda deniz trafiğinde bir azalma ve bir düzelleme de söz konusu. İstanbul'un ulaşım hedefinde deniz ulaşımını artırmak olduğunu söylediniz.

Nasıl bir planlama öngörülüyor? Denizle bağlantısı olan belediyelerin önünde nasıl bir yol açabilir?.

HALUK GERÇEK: İstanbul'un ulaşım sistemini belirleyen en temel etmenlerden biri kentin coğrafyası ve suyla ilişkisidir. İstanbul her şeyden önce bir su kentidir. 2019 yılı verilerine göre İstanbul'da toplu taşıma yolculukları içinde deniz ulaşımının payı yalnızca % 3 kadardır.

Kent zaman içerisinde, özellikle 80'li yıllardan sonra izlenen sosyo-ekonomik politikalarla büyük göçler alarak ve denizden uzaklaşarak büyüdü. Boğaz köprüleri ve çevre yolları kentin kuzeye doğru büyümesini daha da hızlandırdı. Bu yolların çevresinde yapılaşma hızla büyüdü. Boğaz köprüleri ve çevre yolları kentin kuzeye doğru büyümesini teşvik ettiler. Çünkü başta da söylediğim gibi, bir yere ulaştırma yapısı yaparak erişebilirliği arttırdığınız zaman arazi kullanımı da buna bağlı olarak değişiyor. Bu yolların çevresinde yeni yerleşim alanları, iş alanları açılıyor. Özellikle bu değişimi 80'li yıllardan sonra İstanbul'da çok net gördük.

Şimdi İstanbul'un kuzeyine 3. Havalimanı ve Kuzey Marmara Otoyolu ile Yavuz Sultan Selim Köprüsü de yapıldı. 2009 yılında tamamlanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda kentin hiçbir şekilde TEM'in kuzeyinde gelişmemesi gerektiği, çünkü bu alanların İstanbul'un korunması gereken ormanları ve su havzalarının bulunduğu alanlar olduğu belirtilmişti. Maalesef bu planın tavsiyesi yerine getirilmedi. Kent korunması gereken doğal alanları da tahrip ederek kuzeye doğru hızla büyümeye devam ediyor. Bu gelişmenin sonucu olarak da İstanbul'da insanların günlük yolculuklarında denizin payı giderek düştü.

Tabii deniz ulaşımının payındaki düşüklüğü yalnızca kentin mekânsal değişimi ile açıklamak eksik olur. İzlenen deniz ulaşımı politikaları da bunda rolü var. Birçok iskele ve deniz hattı işletmeye kapatıldı. Boğaz kıyısındaki bazı iskeleler restoran ya da kafe haline geldi. Haliç'teki bazı iskeleler kapatıldı.



Şimdi İstanbul'da yerel yönetim ve Şehir Hatları deniz ulaşımını geliştirmek amacıyla ciddi çalışmalar yapıyor. Bunun için yeni hatların açılması gerekiyor. Yalnızca Boğazın iki yakası arasında değil, kıyıya paralel bazı hatlarla da deniz ulaşımının teşvik edilmesi gerekiyor. Ayrıca yeni vapurlara, teknelere ihtiyaç var. Maalesef şu an Şehir Hatları'nın elinde küçük kapasiteli tekne sayısı çok az. 1500-1700 kişi taşıyan büyük tekneler sabah ve akşam zirve saatlerde doluyor, diğer saatlerde ekonomik olmuyor. Bunlarla ilgili bir takım çalışmalar yapılıyor.

Onun dışında Şehir Hatları'nın elektrikli gemi işletmeciliğine geçmek için bir takım çalışmalar içerisinde olduğunu biliyoruz. Tabii bütün bunların yanı sıra deniz ulaşımının diğer ulaşım sistemleriyle çok iyi entegrasyonu gerekiyor.

Yani insanların iskelelere kolayca erişebilmeleri gerekiyor. Bu entegrasyonda bizim gördüğümüz bazı önemli sorunlar, düzeltilecek önemli noktalar var. Bu entegrasyon iyi sağlarsa insanlar toplu taşımayla, yaya olarak ya da bisikletle deniz ulaşımına kolay ulaşabilirlerse, iskele ve hat sayıları artırılırsa deniz ulaşımının payını daha yukarılara çekmek mümkün olacaktır.

Doğma büyüme bir İstanbullu olarak, İstanbul vapurlarının kentin çok değerli ve güzel bir simgesi olduğunu düşünüyorum. İstanbul'da deniz yolculuğu yalnızca bir yolculuk değil, kent yaşamının zevkli, keyifli bir parçası bence.

Avrupa'da emisyon düşürmek ve karbon ayak izini azaltmak elektrikli araç kullanımını artırmak için çok teşvik ediliyor ve istasyonlar çoğalıyor. İstanbul'da İzmir'de bizim metropollerimizde stratejik plarlarda olduğunu biliyoruz ama somut adımları hissetmiyor, görmüyoruz. Acaba biz mi görmüyoruz yoksa yapılan şeyler var mı?

HALUK GERÇEK: İstanbul örneği üzerinden gidersek, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İklim Eylem Planı'nı revize ediyor. Biliyorsunuz Sayın Ekrem İmamoğlu Kopenhag'da C40 iklim zirvesinde 2050 yılında sıfır emisyon bildirdiğinin altına imza atan belediye başkanlarından biri.

Yani öyle bir söz de verilmiş durumunda. Kuşkusuz bu çok iddialı bir hedef ama böyle bir hedefe imza atmış olmak bile bu konuda bir istek olduğunu gösteriyor. Bununla ilgili gerekli politikaların da hayata geçirilmesi lazım. İklim Eylem Planı da bu amaçla yapıyor.

Önceki yönetim döneminde hazırlanan planda mevcut eğilimin sürmesi senaryosunda, İstanbul'da kişi başına sera gazı salımının 2050 yılında 5.56 ton CO2 eşdeğeri olacağı öngörülmüştü. Azaltım senaryosunda ise % 35.5 oranında bir azalma öngörülerek bu değer 3.59 ton CO2 eşdeğerine düşürülmesi planlanıyordu. Öte yandan İstanbul'da 2015 yılında kişi başına sera gazı salımı değeri 3.23 ton CO2 eşdeğeri olarak hesaplanmıştı.

Diğer bir deyimle, önceki yönetimin hazırladığı İklim Eylem Planı kişi başına sera gazı salımında bir azalma hedeflenmiş görünüyor. Ulaştırma kesiminde kentlerde elektrikli araç kullanımı tüm dünyada hızla yaygınlaşmaya başladı. Özellikle toplu taşımada elektrikli otobüs filolarının giderek genişlediğini görüyoruz. Yaklaşık 400.000 elektrikli otobüsle dünyadaki elektrikli otobüslerin % 99'u Çin'de bulunuyor. Bizim kentlerimizde bu konuda çok fazla bir girişim yok. Elektrikli otobüslerle ilgili bazı teknik ve ekonomik çekinceler var. Menzil sorunu ve bataryaların kullanıldıktan sonra atık olarak nasıl bertaraf edileceği sorunu var. Raylı sistemler elektrikle çalışıyor, ancak elektriği nasıl ürettiğiniz önemli. Örneğin, karbon salımı yüksek termik santrallerden elektrik üretiliyorsa kaynaktaki salımı da hesaba katmak gerekiyor. Karbon salımı neredeyse sıfır olan bisikletli ulaşımı ve yaya ulaşımını teşvik edici bir kentleşme ve ulaşım politikası izlemek lazım. Bütün dünyada çevreci politikalar deyince ilk akla gelen çözüm yaya ya da bisikletli ulaşım oluyor. Güvenli bisiklet yolları ve parkları yapmak, bunu toplu taşıma sistemiyle entegre ederek bisikleti yalnızca bir spor ya da rekreasyon aracı olarak kullanmak yerine bir ulaşım aracı olarak topluma kabul ettirmek gerekiyor. Bunun için, altyapı yatırımlarının farkındalık ve eğitim çalışmaları ile desteklenmesi lazım. Bisiklet yollarının olduğu alanlarda motorlu araç hızının 30 km saatin altına düşürülmesi lazım. Bütün bu politikalar birlikte uygulanırsa karbon azaltım hedeflerine ulaşmak mümkün olabilecektir.

Bir de Kanal İstanbul projesi var. Bilim çevreleri, İstanbul için sorunları katlayacağı, bir çevre felaketine yol açacağı konusunda hemfikir görünüyor. Hazırlanan raporda sizin de imzanız var. Ne tür sonuçlara yol açacak sizce?

HALUK GERÇEK: Kanal İstanbul Projesi ile ilgili bir rapor hazırlamak üzere İstanbul Büyükşehir Belediyesi bir bilim kurulu oluşturdu. Bu kurulda değişik alanlarda uzman olan bilim insanları var. Benim de ulaşım ve trafik konusunda bir değerlendirmemin yer alacağı bu rapor önümüzdeki haftalar içinde yayınlanacak. Bunun dışında TMMOB'nin oluşturduğu bir bilim kurulu da Kanal İstanbul'un sakıncalarını ortaya koyan çok disiplinli bir rapor hazırladı.

Sonuçta bütün raporlar şunu gösteriyor: Kanal İstanbul, İstanbul için bir çevre felaketi projesi. Üstelik projeye tek gerekçe olarak İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin artması nedeniyle Boğaz'daki kaza riskinin artacağı ve alternatif bir su yolunun oluşturulması gerektiği ifade ediliyor.

Bu böyle mi?

HALUK GERÇEK: Hayır. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre, 2007 yılında 56.886 olan İstanbul Boğazı'ndan geçen yıllık gemi trafiği bu yıldan itibaren azalarak 2018 yılında 43.121 düzeyine inmiş. 2006-2018 yılları arasında yıllık gemi sayısı toplam % 24.2 azalmış. Yani boğazdaki gemi trafiği 2007 yılından beri sürekli azalıyor.

Öte yandan, Boğazdaki gemi trafiğinin yönetilmesi için uygulamaya sokulmuş olan yeni yönetim teknolojisi ve kuralları, tek yönlü trafik uygulamasına geçilmesi nedenleriyle kaza sayıları da 2010 yılından sonra düşmüş. Boğaz'da gemi geçişlerine 24 saat bir yönde, 24 saat diğer yönde izin veriliyor. Dolayısıyla gemiler karşılaşmıyorlar. Üstelik yüksek teknoloji kontrol sistemiyle de kaza riski son derece azaltılmış durumda. Zaten 1979 yılındaki Independenta tankeri kazasından sonra Boğazda ciddi bir kaza olmadı.

Kanal İstanbul Projesi için hazırlanmış olan ve ÇED Raporu'na ek olarak verilen Trafik Etüt Raporu'nda 2007 yılından beri azalan İstanbul Boğazındaki gemi trafiğinin 2070 hedef yılında 86.018 düzeyine ulaşması öngörülmüş. Bu raporda, Boğazdaki gemi trafiğinin 2005-2016 yılları arasındaki 12 yıllık kısa bir döneme ait olması nedeniyle, gemi tahmininde uzun dönemli tarihsel verilere ihtiyaç gösteren olasılıksal bir tahmin modelinin kullanılmasının mümkün olmadığı belirtilmiş. Bu nedenle trafik tahmini, etüdü yapan uzmanların "tecrübesine" dayandırılmış.

Kanal İstanbul üzerinde, biri demiryolu geçişi olmak üzere, toplam sekiz adet köprü geçişi planlanmış. Bu köprülerden dördü İstanbul Boğazı'ndaki 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'nden daha büyük olup diğerleri de mevcut Boğaz köprülerinin boyutlarına yakın boyutlarda köprüler.



Ayrıca, Halkalı-Ispartakule-Edirne konvansiyonel demiryolu hattı ile Sefaköy-Beylikdüzü ve Mahmutbey-Esenyurt metro hatları olmak üzere toplam üç adet metro hattı geçişi planlanmış.

45 km uzunluğundaki kanaldaki su derinliği 20,75 m ve en dar yerinde genişlik 275 m. Buradan büyük tankerlerin geçmesi zaten söz konusu değil. Ayrıca gemi navigasyonu ile ilgili kaptanların belirttiğine göre gemilerin kanalda kaza yapma riski Boğaz'a göre çok daha fazla.

Sonuç olarak, kanımca, Kanal İstanbul projesi, İstanbul'un anayasası olarak kabul edilen 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni planı ulaştırma ve lojistik ana planlarında yer almayan, işletmeye açılmış olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve İstanbul Havalimanı ile birlikte, İstanbul'un henüz yapılaşmamış alanlarını imara açmak amacıyla tasarlanmış bir emlak projesi. Bu üç büyük proje, ne ulaşım ne de lojistik projeleridir.

21,06 milyar ABD doları yatırım gerektireceği öngörülen bu projenin finansmanının yarısının kanal çevresindeki arazilerin gayrimenkul projelerine ayrılmasıyla elde edilecek gelirden sağlanması düşünülüyor. Şimdi bu projeye ilgili açılmış davalar var. Umuyorum sonunda akıl galip gelir.

Kanal İstanbul sokaktaki insanın hayatına nasıl yansıyor? Mesela, İstanbul çürük yumurta gibi kokacak deniyor.

HALUK GERÇEK: Bu projenin sakıncalarını gerek İBB ve gerekse TMMOB maddeler halinde kamuoyuna açıkladılar. Halkın Kanal İstanbul gibi bir konuyla ilgili ekonomik ve sosyal bir isteği olduğunu düşünmüyorum. Ayrıca günümüzde çevresel duyarlılığın arttığını da söyleyebiliriz. İnsanlar sağlıklı bir çevrenin ne kadar değerli olduğunu, her yıl yaşadığımız çevre felaketlerinin nasıl katlanarak büyüdüğünün farkındalar. Buradan giderek insanların Kanal İstanbul projesine karşı çıkmaları sağlanabilir. Ama bence bundan da önemlisi tüm dünyanın içinde bulunduğu ekonomik kriz.

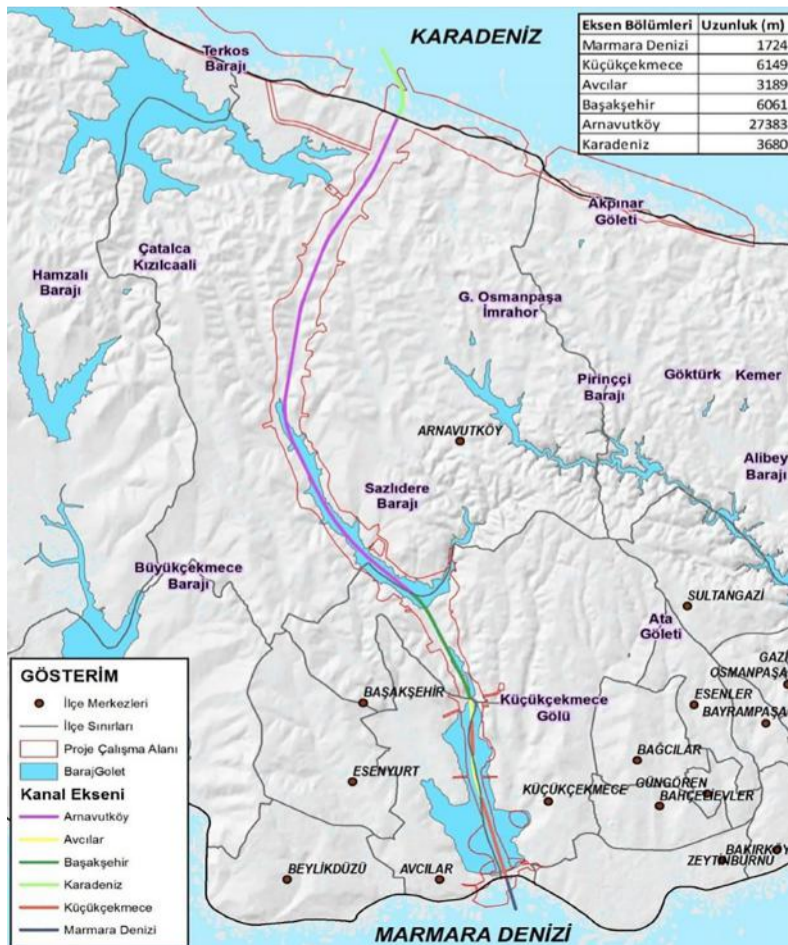
Şu anda bütün dünya ülkeleri Covid-19 pandemisi nedeniyle ciddi bir ekonomik çöküş içerisine girdi. Türkiye dünyada zaten ekonomisi en kırılgan olan ülkelerin arasında. Çok ciddi bir ekonomik kriz dönemi içindeyiz. İnsanlar, özellikle genç nüfus işsiz. Üniversite mezunları bile okullarını bitirdikten sonra iş bulamıyorlar. Üretimden daha çok kentlerimizi ranta açarak elde edilen gelirlerle ve inşaat sektörünün getireceği canlılıkla ekonomi ayakta tutulmaya çalışılıyor. Ama bu da bitti. Yani bunun kaynakları da tükendi artık. Şimdi böyle bir durumda insanlara şu soruyu sormak lazım: Bu denli ekonomik sıkıntılar varken, başka ekonomik önceliklerimiz olması ve insanlara yeni iş olanakları yaratılması gerekirken Kanal İstanbul projesine neden ihtiyaç var? Türkiye Cumhuriyeti'nin 20.6 milyar Amerikan doları büyüklüğünde bir yatırımı böyle bir projeye ayırması mümkün mü? Bence en etkili şey bu. Bu parayla Türkiye ekonomisini biraz olsun rahatlatılacak yüzlerce proje gerçekleştirilebilir, yeni istihdam olanakları yaratılabilir.

Tabii bütün bunların üzerinde Montrö Anlaşması var biliyorsunuz. Buna göre, Boğazlardan serbest geçiş hakkı olan gemileri para ödeyerek kanaldan geçmeye zorlayamazsınız. Yani gemi trafiğinden gelecek gelirin de bir garantisi yok.

Benim Kanal İstanbul'un yapılamayacağı konusunda, ikisi de ekonomi ile ilgili, iki öngörüm var. Bunlardan ilki, bu küresel ekonomik çöküş döneminde böyle büyük bir yatırıma, bu denli riskli bir projeye kaynak yaratacak uluslararası bir yatırımcı bulmak mümkün görünmüyor. Bütün ülkeler ekonomik sıkıntı içinde ve projeye alıcı bulunabileceğini pek sanmıyorum. İkincisi, Türkiye devletinin bunu kendi olanaklarıyla yapması da mümkün değil.

Bana göre olabilecek en olası senaryolardan biri şudur:

Siyasi inatlaşmayla proje bir ucundan başlatılır, bir miktar kazı yapılır ve öyle kalır. Ama en doğrusu bu projeyi tamamen unutmak.



PANDEMİ SÜRECİ ULAŞIMI DÖNÜŞTÜRÜYOR MU?

Ulaşım, pandemiden en çok etkilenen sektörlerin başında geliyor. Yurtdışı ve yurtiçi ulaşım durdu, toplu taşıma kullanımında rekor seviyede azalma görüldü. Her birimiz, hareketsiz bir dünyanın neye benzediği üzerine zoraki bir deneyim yaşadık ve belki de hareketliliğin hayatımızın neredeyse tüm alanlarındaki merkezi rolünü daha iyi anlama imkanı bulduk.

Uzmanlar bu deneyimin, insanların ulaşım alışkanlıklarını kalıcı bir şekilde değiştirebileceği yorumunu yapıyor ve kentlerdeki ulaşımın dönüşümü açısından bir fırsat olarak görülebileceğinin altını çiziyor. Bu sürecin üretimin yerleşmesi ve ulaşımın sürdürülebilir ve iklim dostu çözümlerin üretilmesi gibi konularda kentlerin kalıcı kararlar almasını kolaylaştırıp kolaylaştırmayacağı ise merak konusu.



Günümüzde çoğu şehrin ana toplu taşıma hizmetleri olmadan işlemesi mümkün görünmüyor. Fakat pandemi, toplu taşımacılığın en büyük artışı olan çok sayıda insanı hızlı, verimli ve uygun fiyata taşıma yetisine ket vurdu. Şehirler, bir yandan toplu taşıma hizmetinin sıklığını azaltarak maliyetlerini düşürmeye, bir yandan işlerine devam etmek zorunda olan sağlık çalışanları, gıda sektörü çalışanları gibi vatandaşları işlerini sekteye uğratmadan ulaştırmaya, bir yandan da devam eden hizmetlerde sağlık ve koruma önlemlerini almaya çalışıyor. Dünyanın çeşitli yerlerinde bulaş riskinin azalması için arka kapıdan binme, nakitsiz çalışma, taşıtların ve istasyonların sık sık dezenfekte edilmesi, doluluğun sınırlandırılması ve fiziksel mesafenin sağlanmasına ilişkin uygulamalarla riskler azaltılmaya çalışılıyor. Son iki önlem uygulananın ise oldukça zor olduğu görülüyor; otobüslerin, metroların ve trenlerin taşıma kapasitesinde yaşanan önemli düşüş, kuyrukları ve bekleme sürelerini artırıyor.

Pandemi sürecinde uluslararası kuruluşlar tarafından en çok gündem edilen ulaşım biçimleri ise yürüyüş ve bisiklet kullanımı oldu. Birçok insan, pandemi sürecinde kat edilen mesafelerin de oldukça düşmesi sebebiyle, toplu taşıma araçlarından kaçınmak için yürümeyi ve bisiklet sürmeyi tercih ediyor. Çevreye zararlı gaz salınımı olmayan ve yeşil ulaşım olarak nitelendirilen bu ulaşım biçimlerinin uluslararası kuruluşlar tarafından bu kadar gündem yapılmasının ise bir sebebi var. Pandeminin, "ulaşımın yeşil dönüşüm" için bir fırsata çevrilmesi umuluyor. Krizin en beklenmedik ve belki de sınırlı olumlu sonuçlarından biri ulaşım ağlarının ve işletmelerin kapanması nedeniyle karbon emisyonlarındaki ani düşüş oldu. Bu durum, bahsi geçen sektörlerin karbon ayak izinin azaltılmasının teknik olarak mümkün olduğunu tüm dünyaya hatırlattı. Geçen yıl bu zamanla karşılaştırıldığında, pandemi kapsamında alınan önlemler nedeniyle New York'taki kirlilik, çoğunlukla karayolu trafiğindeki azalmadan dolayı yaklaşık %50 düştü. Avrupa'da ise, Kuzey İtalya'nın uydur görüntüleri, esas olarak otomobillerde, kamyonlarda ve otobüslerde kullanılan fosil yakıtların yanmasından kaynaklanan azot dioksit (NO2) emisyonlarında etkileyici bir düşüş olduğunu gözler önüne serdi.

Pandemiden önce de Birleşmiş Milletler, Avrupa Birliği gibi uluslararası kuruluşların yakın dönemli stratejik hedeflerinin önemli bir bileşeni olan yenilikçi ulaşım yaklaşımları, pandemi süreciyle birlikte daha öncelikli ve yakıcı bir gündem haline gelmiş görünüyor.

SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM

Yeşil ulaşım olarak da anılan sürdürülebilir taşımacılık, azalan doğal kaynakları tehdit etmeyen ulaşım biçimlerini ifade ediyor. Fosil yakıtlara ihtiyaç duymayan sürdürülebilir ulaşım araçları, yenilenebilir ya da rejenere enerjiye dayanıyor.

Bu nedenle olumsuz çevresel etkiler ya ortadan kaldırılıyor ya da en aza indirgeniyor. Fosil yakıt enerjisiyle çalışan taşıtlar, çevrenin yanı sıra insan sağlığına da zarar veriyor. Günümüzde karşı karşıya kaldığımız hava kirliliğinin önemli bir bölümünü, bu taşıtların havaya saldığı zararlı gazlar oluşturuyor.

Dolayısıyla sürdürülebilir ulaşım araçları, insanların da özellikle şehirlerde daha temiz ve kaliteli bir havaya ulaşmasına katkı sağlıyor. Yürüyüş, bisiklet, yelken, paylaşımlı bisikletler ve elektrikli scooterlar, elektrikli araçlar gibi ulaşım biçimlerinin hepsi sürdürülebilir ulaşım başlığı altında değerlendiriliyor.



YAYALAŞMA VE BİSİKLET

Şehirler, hem pandemi sürecinde hem de normalleşme döneminde hareketliliği (yürüyüş ve bisiklete binme) anahtar bir çözüm olarak teşvik etmek için geçici ve kalıcı önlemlerin alınmasına öncülük ediyor. Pandemi ile mücadele kapsamında sokağa çıkma yasaklarının uygulandığı ve evde kalma çağrılarının yapıldığı şehirlerde, sokaklar yayalara daha çok alan sağlayacak şekilde düzenleniyor. Şehirlerde araç trafiğinin azalması, yetkililere muhtemelen on yıllardır ilk kez yayalara öncelik verme şansı tanıdı. Avustralya Griffith Üniversitesi'nden bir şehir ve çevre plancısı, bu sürecin ardından kent sakinlerinin sokaklarını yoğun trafiğe yeniden teslim etmek istemeyebileceğini, bu nedenle kent içi yürünebilirlik konusunda artık daha fazla savunuculuk yapılacağını düşünüyor. Yürümenin yalnızca insan sağlığı ve mutluluğu için değil, şehirlerin ulaşım ağı entegrasyonları ve ulaşım bütçeleri açısından da olumlu olduğu belirtiliyor.

Karşı karşıya kalınan sosyal mesafe önlemleri, hem ulaşım hem de açık hava egzersizleri için sağlıklı, güvenli ve hızlı bir ulaşım seçeneği olarak bisikletin de ne kadar önemli olduğu konusunda hatırlatıcı oldu. Birçok Avrupa ülkesi, pandemiyle mücadele kapsamında bisiklet yollarının genişletilmesi ve uzatılması, geçici bisiklet şeritlerinin yapılması, ücretsiz bisiklet kiralama sistemleri gibi uygulamaları hayata geçirdi. Bu değişikliklerin yeni normalde kalıcı hale gelebilmesi için Avrupa Bisikletçiler Federasyonu, yerel yönetimlere ve hükümetlere birtakım öneriler sunuyor. Bu önerilerden biri sürüş güvenliğinin artırılması yönünde. Federasyon, bisiklet ulaşımının düşük seviyelerde seyretmesinin başlıca nedeninin güvenlik endişeleri olduğunu belirtiyor. Bisikletle ulaşımı kolaylaştıracak, insanları bisiklet sürmeye teşvik edecek iyi tasarlanmış bir bisiklet altyapısının gerekliliğine dikkat çekiyor. Pandemi süreci içinse, sosyal mesafe kurallarına uyulabilmesi için bisiklet yollarının genişliğine dikkat edilmesi gerektiğini ifade ediyor.

PANDEMİ BİSİKLETTE BİR ALTIN ÇAĞ BAŞLATABİLİR Mİ?

Pandemiden sonra yaşam biçimlerimizin bir daha eskisi gibi olmayacağı öngörüsüyle, kentlerde daha bireysel, temiz ve sürdürülebilir bir düzen için birtakım politikalar güdüyor.

Avrupa'nın birçok şehrinde yetkililer, bu süreçte bisiklet kullanımıyla ilgili radikal teşvikler ve yatırımlar yapmaya başladı. Bu teşvikleri ve yatırımları, şehir yetkililerinin pandemiyle yükselen bisiklet rüzgarını kalıcı bir değişiklik olarak uygulamaya koymak istediği şeklinde okumak mümkün. Çünkü pandemi, sosyal mesafeyi koruyarak, tek kişilik seyahatlerin ne kadar önemli olduğunu gösterdi. Bunu başarmak için alternatiflere bakıldığında, otomobil seyahatleri, birçok yoğun nüfuslu Avrupa şehrinin en son tercih edeceği ulaşım biçimi.

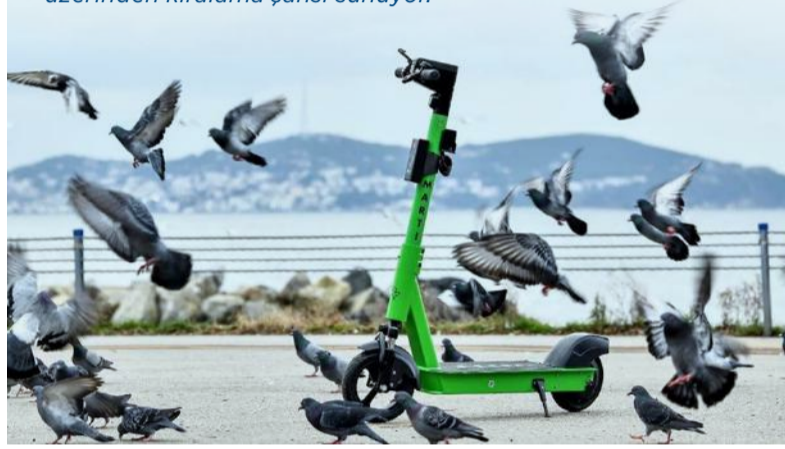
Koronavirüsün solunumu ve akciğerleri tehdit eden bir tehlike olması, şehirlerde hava kirliliğinin insan sağlığı için ne kadar önemli olduğu konusunda da hatırlatıcı oldu. İngiliz hükümeti, İngiltere genelinde bisiklet şeritleri, daha geniş kaldırımlar ve daha güvenli kavşaklar için kullanılacak 250 milyon sterlinlik acil "aktif seyahat fonu"nu açıkladı. Roma, Milano gibi şehirlerde bisiklet yolları uzatılıyor; Amsterdam, Berlin gibi halihazırda kuvvetli bisiklet ulaşım ağlarına sahip olan şehirlerde ise bisiklet yollarına ayrılan alanlar genişletiliyor. Dünya şehirleri bisiklet devrimine ne kadar hazır ya da bu konuya önümüzdeki yıllarda ne kadar önem verecek öngörmek mümkün değil ama bisiklet ulaşımının dünya gündemlerini belirleyen uluslararası kuruluşlar tarafından uzun bir süre daha teşvik edileceğini söylemek mümkün görünüyor.

PAYLAŞIMLI MİKROMOBİLİTE

Mikromobilite, saatte 25 kilometre hıza kadar çıkabilen, küçük ve hafif taşıtları ifade ediyor. Bisikletler, elektrikli scooterlar mikromobilitenin birer parçası ve kimi şehirlerde sıklıkla kimi şehirlerde ise daha seyrek olmak üzere bir süredir şehir ulaşımında kullanılıyor. Gündemimize biraz daha sonra giren paylaşımlı mikromobilite ise, şehir içinde bisikletlerin veya elektrikli scooterların dijital bir sistemle entegre bir şekilde kısa süreli kiralabilirdiği mekanizmaları ifade ediyor. Bu metot, dünya çapında birçok şehirde pandemi sürecinde günlük hareketliliğin sağlanmasına yardımcı oldu ve olmaya devam ediyor. Örneğin, paylaşımlı bisikletlerle yapılan yolculuklar, Wuhan'da 23 Ocak-13 Mart tarihleri arasında şehirde gerçekleştirilen tüm yolculukların yarısından fazlasını oluşturuyor.

TÜRKİYE'DEN ELEKTRİKLİ SCOOTER GİRİŞİMİ: MARTI

Paylaşımlı bisikletlerin belediyeler tarafından hizmete sunulduğu örnekleri Türkiye'de de görmek mümkün. Fakat elektrikli bisikletler ve scooterlar Türkiye'de henüz yaygın değil. Geçtiğimiz yılda paylaşımlı elektrikli scooterları hayatımıza sokan birkaç farklı girişimle tanıştık; bunlardan bazıları yalnızca üniversite kampüslerine, bazıları ise havalimanında kullanıma özel olarak hizmet sunuldu. Bu girişimler arasında, hizmet alanı ve araç sayısı ile öne çıkanlardan biri Marti girişimi. İstanbul Anadolu yakasında hizmete başlayan girişim, kısa zamanda İzmir, Antalya, Eskişehir, Yalova ve Ankara şehirlerinde de hizmet vermeye başladı. Kullanılan scooterların yazılımı ve elektronik donanımı Türkiye'deki mühendisler tarafından tasarlandı. Marti, telefona indirilen bir uygulama üzerinden bulunduğunuz konuma en yakın scooterı bularak uygulama üzerinden kiralama şansı sunuyor.



ELEKTRİKLİ ULAŞIM

Küresel binek araç filosunun 2050 yılına kadar, şimdiki iki katına çıkması ve artışın büyük kısmının gelişmekte olan pazarlarda gerçekleşmesi bekleniyor. Dünyada bulunan her dört otomobilden üçünün bu pazarlarda bulunacağı tahmin ediliyor. Gelişmekte olan ülkeler en hızlı büyüyen filolara sahipken çoğunda araç emisyonlarına dair standartlar, programlar ve teşvikler bulunmuyor. Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), daha yeşil bir taşımacılık sektörüne ulaşabilmek için bu önlemlerin bir arada uygulanması gerektiğini belirtiyor; Daha iyi tasarlanmış şehirler, motorsuz taşıma sistemleri, daha fazla toplu taşıma ve fosil yakıtlarla çalışan taşıtlara alternatif olarak elektrikli araçlar. Bazı ülkeler, elektrikli araç kullanımını desteklemek için birtakım politikalar yürütüyor. Örneğin, hazırlanan kapsamlı politikalarla, bugün Norveç'te satılan dört otomobilden biri elektrikli. UNEP'e göre, istenen etkinin elde edilebilmesi için bu tür uygulamaların ölçeklendirilmesi ve tüm dünyada çoğaltılması gerekiyor.



ENTEGRASYON

Ulaşımında entegrasyon, farklı ulaşım biçimlerinin bir arada kullanıldığı yolculukları daha rahat ve verimli hale getirme sürecini ifade ediyor. İyi entegre edilmiş bir ulaşım ağı, kaynakların en verimli şekilde kullanılarak daha sürdürülebilir olması ve ulaşım altyapısı ve hizmetlerinin sosyo-ekonomik maliyetinin azaltılması açısından da oldukça önemli kabul ediliyor. Ulaşımında entegrasyon ve sürdürülebilirliğin sağlanması için farklı ulaşım biçimleri arasında gerekli bağlantıların kurulduğu bir ulaşım ağının tasarlanması ve bunun doğal bir sonucu olarak gerçekleştirilen seyahat sayısının, uzunluğunun ve aynı zamanda araba bağımlılığının azaltılması gerekiyor. Olabildiğince entegre bir şekilde tasarlanmış bir ulaşım ağına sahip şehirlerde, araba kullanımı bir avantajdan ziyade dezavantaja dönüşüyor ve daha az tercih ediliyor. Bu da hem trafik yoğunluğunun daha az olmasını sağlıyor hem de karbon salınımının azalmasına katkıda bulunuyor.

DİJİTALE UYUM

Bilişim teknolojilerinin yükselişi, mevcut ulaşım ağını daha verimli ve kullanıcı dostu hale getirmek için yeni fırsatlar yarattı. Örneğin, aynı yere ulaşmak isteyen kişilerin bir arabayla seyahat etmesine izin veren yolculuk paylaşımı ve kısa süreli araba kiralama sağlayan araba paylaşımı gibi hizmetler, şehirliğin araba sahibi olmadan dolaşmasına yardımcı oluyor ve özel araç toplu taşıma sisteminin fiili bir uzantısı haline getiriyor. Birtakım yeni uygulamalar, yolculuk eden vatandaşların tüm ulaşım biçimlerinde zaman, maliyet, kolaylık, karbon ayak izi ve sağlık yararı karşılaştırmaları yapmasına izin veriyor. Böylece yolculara hem seçenek sunuyor hem de gerçek zamanlı koşulları değerlendirerek karar vermelerine yardımcı oluyor. Otomobil üreticileri ise diğer araçlara ve çevredeki altyapıya gerçek zamanlı olarak erişebilen, tüketebilen, bilgi yaratabilen ve paylaşabilen yeni nesil "bağlantılı araçlara" odaklanıyor ve trafik akışını ve güvenliğini artırıyor.



KIRSALDA ULAŞIM

Kırsal ulaşım, Birleşmiş Milletler'in Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'nin (SKH) yarısından fazlasına ulaşmada ve 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarının "kimseyi geride bırakma" vaadini yerine getirmesinde önemli bir rol oynuyor. Güvenli ve uygun fiyatlı kırsal ulaşım altyapısı ve hizmetlerinin sağlanması, kırsalda ürün ve hizmetlere, işleme ve istihdam olanaklarına, sağlık ve eğitime erişim açısından oldukça gerekli görülüyor. Tarımsal üretimin artırılması, modern tedarik zincirlerinin geliştirilmesi; dolayısıyla gıda kaybının önlenmesi ve açlıkla mücadele edilmesi de ulaşım ile ilişkili kabul ediliyor. Gelişmekte olan ülkelerdeki kırsal topluluklar genellikle şehirlerdeki ekonomik ve sosyal faaliyetlere ve fırsatlara erişim sağlayan ana karayollarından, demiryolu hatlarından ve toplu taşıma hizmetlerinden oldukça uzak kalıyor. Bu nedenle kırsal ulaşım kırsal yoksullukla mücadele edilmesinde ve kırsal alanları kasabalara, büyükşehirlere ve küresel pazara bağlayarak sosyal dışlanmanın üstesinden gelinmesinde temel kabul ediliyor.

DÜNYADAN ULAŞIM ÇÖZÜMLERİ

Covid-19 salgını, kentlerin ulaşım yaklaşımlarını yeniden düşünmesi ve alternatif seçenekler üretmesi açısından hızlandırıcı bir rol üstlendi. Pandemi sürecinde ve yeni normalde birçok kent, yurttaşların ulaşım riskini en aza indirmek için bisiklete binmeyi veya yürümeyi teşvik eden ulaşım ve hareketlilik planları uygulamaya başladı. New York Covid-19 krizi sırasında sosyal mesafe önlemlerini de içeren 100 mil yeni cadde açmayı taahhüt etti. Paris, pandemi sürecinde ve sonrasında 50 km'lik acil bisiklet yolları açacağını ve bisiklet kullanımını sınırlandıran ve sadece yayaların kullanabileceği 30 cadde yapılacağını duyurdu. Toronto, kaldırım şeridinin bölümlerini kapatarak daha büyük kaldırımlar yarattı, trenlerin ve otobüslerin sıklığını artırarak virüsün toplu taşımada yayılmasını en aza indirmeye çalıştı. Birçok kentin, krizin etkilerinden hareketle, temiz ve sürdürülebilir ulaşım planlarına geçişi hızlandıracağı ve kriz döneminde alınan acil tedbir kararlarını kalıcı hale getirmek için adımlar atacağı anlaşılıyor. Bu kapsamda sürdürülebilir, kapsayıcı, entegre ve yeşil ulaşım çözümlerine dair dünya kentlerinden örnekleri derledik.

KRİZ DÖNEMİNDE ÖNE ÇIKANLAR

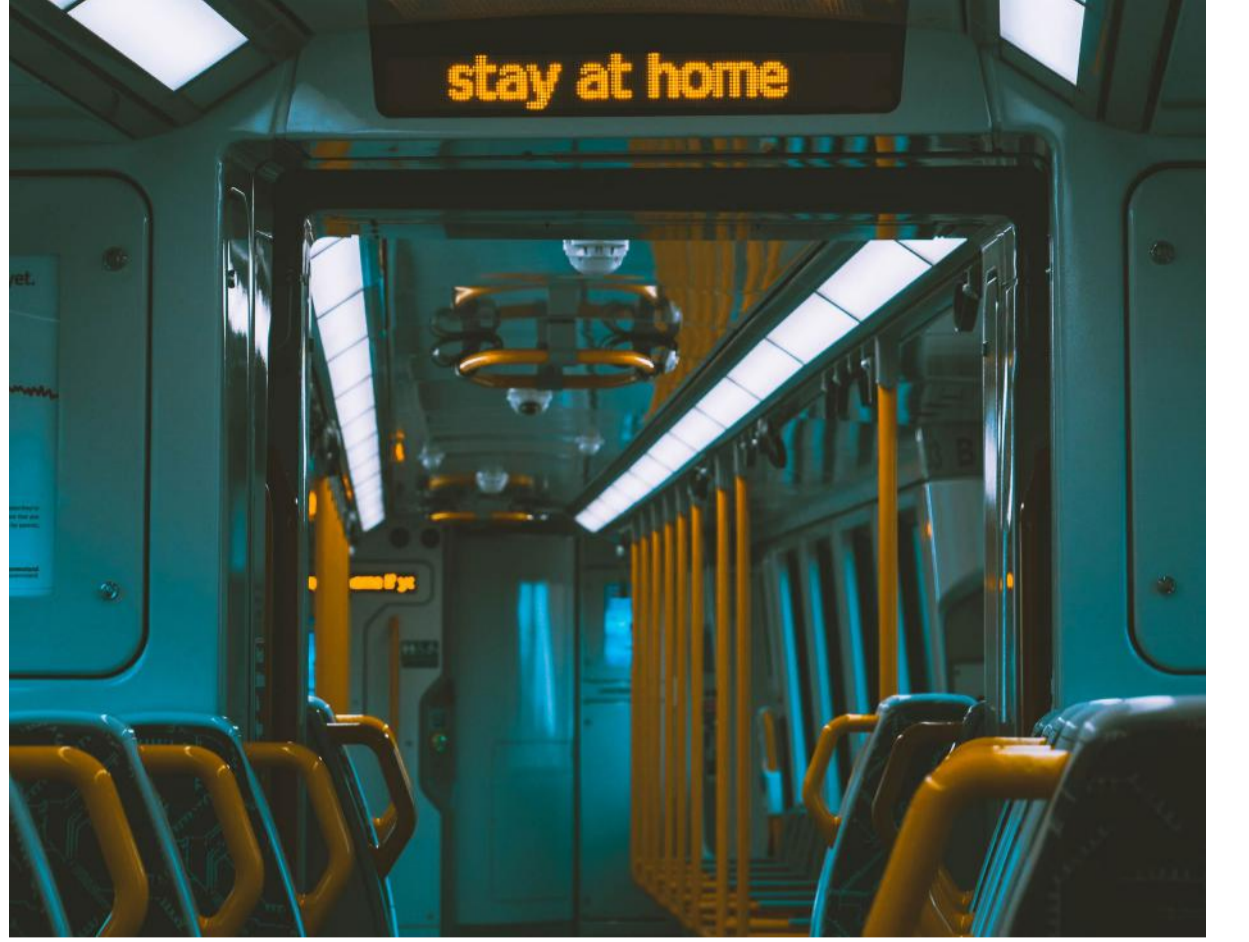
MİLANO: YEŞİL ULAŞIMA GEÇİŞ

Milano, Covid-19 krizinin en çok etkilendiği yerlerden biri oldu. İtalya kentteki işletmeleri yavaşça yeniden açmaya başlarken, Milano kentteki araba kullanımını azaltacak ve yeşil ulaşım teşvik edecek yeni tedbirleri hayata geçireceğini duyurdu. Pandemi krizini yeşil ulaşım dönüşümü için bir fırsat olarak değerlendiren Milano Belediyesi, şehir genelinde hızlı ve deneysel bir bisiklet ve yürüyüş alanı genişlemesi ile yaz boyunca 22 mil caddenin dönüştürüleceğini duyurdu. Milano Belediyesi aynı zamanda Milan2020 planı çerçevesinde kente 3.500 yeni elektrikli scooter ekleneceğini belirtti.



BERLİN: POP-UP BİSİKLET ŞERİTLERİ

Berlin'in Kreuzberg semtinde, sosyal mesafeyi sağlamak ve tekli araç kullanımındaki artışı önlemek amacıyla pop-up bisiklet şeritleri hayata geçirildi. Pop-up şeritlerle, bisiklet sürücüleri için gerekli 1,5 metre mesafeyi korumalarına yardımcı olacak iki şerit geçici olarak genişletildi. Pilot çalışma trafiği engellemezken bisiklet güvenliğini geliştirdiği için başarılı bulundu. Planın diğer bölgelerdeki yollarda da uygulanması planlanıyor.



İKLİM DOSTU ÇÖZÜMLER

STOCKHOLM: TEŞVİK EDİCİ ÖNLEMLER

2017 yılı itibarıyla trafikteki araçların %17'si (170 bin) temiz araçlardan oluşuyor. Yeşil ulaşım geçiş sürecine daha fazla yakıt tüketen ve ulaşımın %10'unu oluşturan ağır taşıtlarla başlandı. 300 temiz araçla başlayan yeşil ulaşım hem talebin artmasıyla hem de siyasetçilerin de bu araçları kullanmaya başlamasıyla ilgi çekti. Hükümet ve yerel teşvikler sonrasında, yeşil ulaşım geçişi hızlandırmak için ek çalışmalar yapıldı. Temiz araç sahiplerine bazı öncelikler ve ayrıcalıklar verilmeye başlandı. Örneğin temiz araç sahibi taksicilerin sıra beklemeden diğer araçların önüne geçebileceği açıklandı. Belediyenin anlaşma yapacağı şirketler için en az bir temiz aracı olması ve her yıl bu araç sayısının artması şartı getirildi.

BOSTON: KATILIMCI PLANLAMA

2015'te başlayan 15 yıllık ulaşım planı "Go Boston 2030" katılımı için hem online hem de gezici araçlarla vatandaşların fikrini alarak oluşturuldu. Vatandaşlar olası senaryoları interaktif ara yüzlerle deneyimleme şansı buldu. Sık sık düzenlenen geribildirim oturumlarıyla insanlar için ekonomik avantajlar sunan ve ekolojik duyarlılığa sahip bir ulaşım sisteminin kurulmasına yardımcı olacak fikirler üzerine tartışıldı. Temel amaç yaş, engel ve sosyoekonomik değişkenler göz edilmeksizin herkesin ulaşımından yararlanması oldu. Planın bir alt başlığı olan "Boston Yeşil Bağlantılar" (Boston Green Links) insanların yaşadıkları mahalleye en yakın doğal alanlara erişimini kolaylaştıracak ulaşım metotları geliştirmeyi hedefliyor.

LONDRA: CAYDIRICI CEZALAR

Londra'nın merkezindeki trafik sıkışıklığını azaltmak amacıyla Londra merkezine giren eski araçlardan "trafik sıkışıklığı ücreti" alınıyor. 2017 yılından itibaren de "T-Charge" adı verilen emisyon ücreti uygulaması başlatıldı. Bu uygulamada Londra merkezine giren eski araçların minimum emisyon standartlarını karşılaması ya da trafik sıkışıklığı ücretine ek olarak ödenen emisyon ücretini ödemeleri gerekiyor. 8 Nisan 2019 tarihinden itibaren Londra'nın merkezinde 3,6 milyon sakinin yaşadığı Ultra Düşük Emisyon Bölgesi (Ultra Low Emission Zone - ULEZ) bulunuyor. Bu bölgeye girecek olan araçlardan daha sıkı emisyon standartlarını karşılamaları bekleniyor.

KOPENHAG: KARBON NÖTR BAŞKENT HEDEFİ

Şehrin 2025 kalkınma planındaki temel hedeflerden biri tüm seyahatlerin %75'inin yürüyerek, bisikletle veya toplu taşıma araçlarıyla gerçekleştirilmesi. Bisiklet kullanımı hem enerji tüketimini azaltmak hem olumlu psiko-sosyal etkileri sebebiyle şehir tarafından destekleniyor ve teşvik ediliyor. İlk bisiklet yolu 1910'da inşa edilen şehirde şu anda 520 bin kişi yaşıyor ve 560 bin bisiklet bulunuyor. Tüm metro ve otobüs istasyonlarında bisiklet park yeri mevcut. Bisiklet altyapısına yapılan yatırımlar sebebiyle her geçen gün bisiklet kullanımı artıyor. Kopenhag 2025 yılına kadar dünyanın ilk karbon nötr başkenti olmayı hedefliyor.

İSPANYA: PAYLAŞIM SİSTEMİYLE TASARRUF

Dünyadaki bisiklet paylaşım sistemlerinin yaklaşık %20'sini karşılayan İspanya'da, bisiklet paylaşım sistemi sayesinde her yıl 2,5 milyon Euro tasarruf sağlandığı tahmin ediliyor.

Ayrıca ölümlü kazaların sayısında önemli bir azalma görüldüğü belirtiliyor.

PARİS: LOJİSTİK VE ULAŞIMDA ENTEGRE ÇÖZÜMLER

Paris, birçok iklim dostu uygulamayı hayata geçiren kentlerden biri. Bunlardan biri olan Green Link, küçük kent merkezlerinde, elektrikli araçları kullanarak son aşama teslimat hizmeti sunan bir lojistik uygulaması (bazılarında gıda ve soğuk zincirli teslimat için sıcaklık kontrollü bölmeler bulunuyor).

Lojistik şirketlerine, sıfır emisyonla, sıfır otopark ücretiyle ve entegre bir lojistik modelle son aşama teslimat için hizmet veren uygulama, teslimat güzergâhlarını ve kargo sürücülerini takip ederek gerçek zamanlı bilgi de sunuyor.

Bir diğer uygulama olan Autolib ise bir elektrikli araç paylaşım programı. Autolib programının kritik hedeflerinden biri, kişisel otomobile sahip Parislilerin sayısını azaltmak ve bu sırada şehrin emisyon oranını azaltma hedeflerini karşılamak için yeşil bir alternatif sunmak.

Tahminlere göre 22.500 aracın trafikten çekilmesi sağlanmış olan uygulama, başarılı sonuçlarına rağmen 2018 yılında belediye ve şirket arasındaki anlaşmazlıklar nedeniyle askıya alındı.

Velib ise 2007'de başlatılan kent çapındaki bisiklet paylaşımı programı. Bisiklet sürücüleri, elektronik kulübe veya park noktasından bir banka kartıyla bisiklet kiralayabiliyor; bu da vatandaşların kullanabileceği ulaşım türlerini artırırken Paris'in hava kalitesinin iyileştirilmesine yardımcı oluyor. Program aynı zamanda bisikletleri sürekli bir döngüde tutmayı hedefliyor: bisikletlerin kiralınmasındaki fiyatlandırma yapısı kısa süreli kullanımları teşvik ediyor ve ilk 30 dakikalık kullanımdan sonra kiralama ücretleri keskin bir şekilde artıyor.

VIYANA: YEŞİL ROTA

Viyana'da "Smile" projesi ile, bir noktadan diğer bir noktaya yapılan seyahatler için ulaşım, zaman, fiyat ve CO2 kriterlerine bağlı olarak rota veya ulaşım aracı planlamalarının yapılabildiği çevre dostu bir uygulama kullanılıyor.

AKILLI SİSTEMLER

BOLOGNA: OYUNLAŞTIRMA İLE SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIMI TEŞVİK ETMEK

Bologna'da Bella Mossa Projesi ile daha fazla kişinin toplu taşıma kullanması böylece kentin karbon ayak izinin düşürülmesi ve araç trafiğinden kaynaklı kirliliğin önlenmesi amaçlanıyor. Proje, kentlileri sürdürülebilir ulaşımına teşvik etmek için oyunlaştırma yöntemini kullanıyor. Akıllı telefon uygulaması ve web sitesi aracılığıyla oyuna katılan çalışan veya öğrenci kent sakinleri toplu taşıma veya bisiklet, paylaşımlı otomobil kullanımı gibi karbon ayak izini azaltacak şekilde yolculuk yaptıklarında her yolculukları için puan topluyor. Aldıkları puanlar belli bir seviyeye geldiğinde ise sponsor/destekçi firmaların ürünlerinden hediye seçme imkanına sahip oluyor.

İTALYA: TREN TRAFİĞİNİ ÖNLEME

İtalya trenlerde yaşanan sıkışıklığı ve bekleme sürelerini azaltmak amacıyla akıllı bir uygulama geliştirdi. Tren gelmeden hangi vagonun boş olduğunu belirten uygulama, trenin boşalma süresinin kısılması nedeniyle trene yolcuların çok daha hızlı biçimde alınarak hareket etmesini sağlıyor, gecikmeleri önüyor.

SİNGAPUR: GERÇEK ZAMANLI DANIŞMANLIK

Expressway Görüntüleme ve Bilgilendirme Sistemi, otoban boyunca tünel, otoyol ve trafiği izleyen, sürücüleri uyarıcı sinyali kontrolü yapan, acil durum yönetimi sağlayan gerçek zamanlı trafik danışmanlık bilgi sistemi kullanıyor. Green Man uygulaması, yaşlı ve engelli yayalara yol geçiş süresi tanıma, GPS takılı taksiler aracılığıyla trafik koşulları hakkında sürücülere bilgi verme ve hız göstergesi tabelaları gibi uygulamaları hayata geçiriyor. Her gün 4,5 milyon kişinin otobüs ve trene bindiği Singapur, daha rahat ve daha çeşitli ulaşım tercihleri yaratarak toplu taşımacılığı bir yaşam tarzı olarak benimsenmesini sağlamaya çalışıyor. Bu sistemde bir yolcu, tek bir akıllı kart ile tüm taşıma araçlarını kullanabiliyor, park ve sıkışıklık ücretlerini ödeyebiliyor.

AMSTERDAM: ÖZEL PARK YERLERİNİ DEĞERLENDİRME

Amsterdam'da "Mobypark" isimli akıllı telefon uygulaması ile özel şahıslara ait boş otopark alanlarının ihtiyacı olanlara kiralanması sağlanıyor. Bu sayede, trafik yoğunluğu azaltılıyor ve kentte yeni otopark alanı açma ihtiyacı en aza indirgeniyor.

HELSİNKİ: HER ŞEY İÇİN TEK KART

"MaaS" isimli sistem, her tür paylaşımlı yolculuğu ve toplu taşımayı tek bir ödeme ağında birleştiriyor. Bu sistem, bir web sitesi ve mobil uygulama vasıtasıyla günlük veya aylık seyahat paketi satın alma ve kullanılacak araç için çevrimiçi rezervasyon yapma altyapısına dayalı çalışıyor. Sistem sayesinde özel araçlara duyulan ihtiyacın azaltılması hedefleniyor.



BERLİN, HAMBURG VE KOPENHAG: ELEKTRİKLİ OTOBÜSLER

Berlin, şehirde bulunan araç sayısı ve şarj imkanları ile en büyük kamu şarj ağına sahip Almanya şehri. Bu kapsamda yürütülen projelerden biri de e-otobüs projesi. Proje kapsamında yaklaşık 2 bin adet elektrikli ticari araç ve 500 adet şarj istasyonu sağlandı ve yenileri için çalışmalar sürüyor. Manyetik induksiyon özelliğine sahip araçların bataryaları duraklarda kablosuz yöntemle kendiliğinden şarj oluyor. Duraklardaki yol altına yerleştirilen üniteler sayesinde her şarj seansı 4-7 dakika sürüyor.

Siemens Mobility tarafından geliştirilen Hamburg'daki hızlı şarj istasyonları önceleri sadece Volvo ile uyumlu olduğundan elektrikli otobüs üretken diğer firmalar devre dışı kalmıştı. Bu da şehrin planlama kapasitesini kısıtlamaktaydı. Ancak 2016 Ağustos'ta Siemens'in 300 kW'lık yüksek güçlü akü şarj edicileri sayesinde Polonyalı otobüs üreticisi Solaris'in ürettiği elektrikli otobüsler de şarj edilmeye başlandı. Böylece Göteborg ve Stockholm gibi toplu taşımada önde gelen yerlerin de belli markalara bağlı kalmaksızın elektrikli otobüs kullanımlarının önü açılmış oldu.

Danimarka'da da benzer bir uygulama geliştirildi. Siemens, Danimarka'nın en büyük toplu taşıma otoritesi olan Movia ile elektrikli otobüslere yukarıdan aşağıya pantografli şarj istasyonları geliştirdi. Seçilen otobüs duraklarına şarj istasyonları yerleştirildi. Otobüs durağa vardığı zaman, sürücü el frenini etkinleştirir etkinleştirmez şarj işlemi başlıyor. 150kW, 300kW veya 450kW güç seviyelerine sahip yüksek güçlü şarj (HPC) istasyonları elektrikli otobüslerin kapasitelerine göre hizmet sağlıyor.



AMSTERDAM: AKILLI TRAFİK YÖNETİMİ

Amsterdam'da ulaşım yönetiminden Amsterdam Belediyesi, Kuzey Hollanda Eyaleti ve Ulusal Hükümet sorumlu. Bu çoklu yapıda, her bir sorumlu birimin trafik akışını optimize etmeye çalışırken aldığı önlemler bazen birbirleriyle çelişebiliyordu. Buradan hareketle geliştirilen 'sanal trafik yönetimi' ile tüm taraflar arasındaki iş birliğinin sağlanması hedeflendi. Akıllı Trafik Yönetimi Projesi ile tüm merkezler tek bir ekranda trafikte olup biteni görürken, ortak ve otomatik olarak trafiği yönetebiliyor. Akıllı trafik yönetimi uygulamasından bu yana şehirdeki araç kayıp oranının %10'a düştüğü belirtiliyor.

SEUL: BAYKUŞ OTOBÜSLER

OWLBUS-Baykuş otobüsler, gece geç saatlerde mesaisi biten vatandaşlara güvenli ve ucuz seyahat imkânı ve ücretsiz wi-fi hizmeti sağlıyor. Gece otobüslerinin uğrayacağı duraklar, büyük veri kullanımı üzerinden belirliyor ve yoğun olarak kullanılan durakların verileri ve halktan gelen talepler birleştirilerek otobüs güzergahları şekillendiriliyor. Şoförlerin acil durumlarda en yakın polis istasyonu ile irtibat kurmalarını sağlayan ağ sistemi de otobüsün uygulamaları arasında.

ULAŞIMDA KAPSAYICILIK

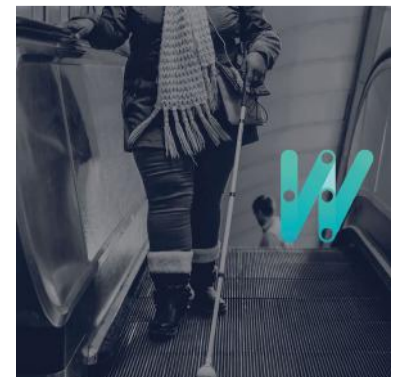
SİNGAPUR: EK SÜRE UYGULAMASI

Green man (Yeşil adam) uygulaması yaşlı ve engelli yayalara fazladan yol geçiş süresi tanıyor. Yaşlı yayalar ve engelliler, Green Man uygulaması ile donatılmış sinyalle yaya geçitlerini kullandıklarında karşıya geçmek için 12 saniye daha fazla süre tanınıyor.



LONDRA: GÖRME ENGELLİLER İÇİN ERİŞİLEBİLİR METRO

Londra Metrosu'nun Teknoloji ve İnovasyon Ekibi, akıllı altyapının görme engelli müşterileriyle nasıl etkileşime girebileceği konusunda sektörde ilk niteliğinde çalışmalar gerçekleştirdi. Akıllı şehir konseptinin erişilebilirlik sorunlarını nasıl çözmeye başladığını göstermeye aday uygulama, istasyon içinde bulunan yol bulma noktalarına kurulu yol göstericilerle etkileşime girerek çalışan bir mekanizmaya sahip. Görme engelliler cep telefonlarına gelen yönlendirmeler sayesinde kimseden yardım almadan metro istasyonlarında yönlerini bulabiliyor.



BELEDİYELERDEN HABERLER

ULAŞIM

Gölyazı'da Ücretsiz Bisikletli Ulaşım Dönemi Başladı

Gölyazı'da misafirlere bir saati ücretsiz hizmet verecek akıllı bisikletler devreye girdi. Nilüfer Belediye Başkanı Turgay Erdem, ilçedeki bisiklet yolunun 159 kilometreye ulaştığını, 23 Nilespit İstasyonu'nda 198 akıllı bisikletin faaliyette olduğunu belirterek, "Gölyazı'da pandemi sonrası turizm sezonu başladı. Misafirlerimiz ilk bir saati ücretsiz olarak akıllı bisikletleri kullanabilecekler" dedi.

Özel Toplu Taşıma Aracı İşletmecilerine Akaryakıt Desteği

Ankara Büyükşehir Belediyesi, koronavirüs sürecinde ekonomik yönden sıkıntı yaşayan özel toplu taşıma aracı işletmecilerine akaryakıt desteği sağlıyor. Başkan Yavaş'ın gündeme getirdiği ve Büyükşehir Belediye Meclisi'nde alınan karar doğrultusunda hayata geçen uygulama ile 2 bin 850 minibüs sahibine akaryakıt desteği ödemeleri yapılmaya başlandı.

İzmir'de Otobüslere Hijyen

İzmir Büyükşehir Belediyesi, toplu ulaşım araçlarında virüs ve bakterilerin yayılmasını önleyecek bir projeyi deneme amaçlı hayata geçirdi. Ameliyathanelerde kullanılan hepa filtreli ve UV ışınli hava temizleme cihazları dünyada ilk kez İzmir'de üç otobüse monte edildi. Pilot uygulamalar olumlu şekilde sonuçlandığı takdirde yaygınlaştırılması amaçlanıyor. Hastanelerde kullanılan UV ışınli ve hepa filtreli hava temizleme cihazlarının özelliklerine sahip yeni cihazlar yerli bir firma tarafından dünyada ilk kez otobüsler için üretildi.



Büyük İstanbul Otogarı'nda Önlemler Artırıldı

Seyahat kısıtlamasının kaldırılmasıyla İBB, Büyük İstanbul Otogarı'nda önlemleri artırdı. Otogara giren her otobüs dıştan dezenfekte ediliyor ve çıkarken yolcularla birlikte iç dezenfeksiyon yapılıyor. Otogarın her yerine el dezenfekteleri ve ayakkabı dezenfekte üniteleri konuldu. Açık ve kapalı alanlar sürekli ilaçlanıyor, içeri girişi ve çıkışlarda dezenfektan tünellerinden geçiliyor. Termal kameralarla da sürekli takip edilen alanda aynı zamanda anonlarla vatandaşlar bilgilendiriliyor.

Ankara Büyükşehir Belediyesi olası kaza ya da arıza durumunda trafik sıkışıklığını önlemek ve vatandaşlara destek amacı ile hafta içi her gün saat 07.00-09.30 arasında Ankara'nın 4 ana bulvarında 4 kurtarma aracı ve yol yardım ekibi ücretsiz hizmet verecek.

Hatay Büyükşehir Belediyesi, Madenli Yat Limanı, Su Sporları Merkezi ve Hatay Deniz Otobüsü - HADO işletmesi temel atma töreni gerçekleştirdi. Tüm çalışmaların tamamlanmasıyla birlikte Lübnan, Kıbrıs ve Mersin'e ulaşım imkanı sağlanacak.

ÇEVRE VE TARIM

Yağmur Suyu Toplama Sistemi

Binalara yağmur suyu toplama sistemi kurmayı zorunlu hale getiren Çaycuma Belediyesi'nin yeni hizmet binası, birçok özelliğinin yanı sıra, çevresindeki yeşil alanları da kendi topladığı yağmursuyu ile suluyor. Bin metrekare alana sahip terastan sifonik sistemle toplanan yağmur suları, toprak altına gömülü 40 metreküp hacme sahip bir depoda toplanıyor. Burada biriken sular hidrofor aracılığıyla binanın çevresindeki peyzaj alanın sulanmasında kullanılıyor. Depoda biriken su, toplam 700 metrekareyi bulan yeşil alanı hiç yağmurun yağmadığı en sıcak yaz günlerinde bile yaklaşık iki hafta yetecek bir rezerve sahip bulunuyor.

Çöp Gazından Enerji Üretimi

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu, dünyanın tek bir alanda kurulu çöp gazından enerji üretecek en büyük tesisi olacak "Seymen Enerji Üretim Tesisi"ni, Silivri Belediye Başkanı Volkan Yılmaz ile birlikte ziyaret etti. İstanbul Enerji A.Ş. Genel Müdürü Mehmet Aslan Değirmenci'den tesisin ilk etabının 15 Ağustos'ta devreye gireceği bilgisini alan İmamoğlu, "Bizim için elzem bir iş. Elimizdeki, avucumuzdaki neyse, burada fedakarlık yapıp, bu süreci taşımak istiyoruz. Silivri Belediye Başkanımız da bu sürecin farkında. Hep beraber bu işi ayağa kaldıracacağız. Ağustos 15'i iple çekiyoruz" dedi.



Foça'ya Üçüncü İleri Biyolojik Arıtma Tesisi Kuruldu

İzmir Büyükşehir Belediyesi, 5 Haziran Dünya Çevre Günü'nde İzmir'in Avrupa standartlarında ileri biyolojik arıtma yapan 23'üncü tesisini Foça Gerenköy'de Foça İleri Biyolojik Atıksu Arıtma Tesisi adıyla hizmete açtı. Tesis 16 bin kişiye hizmet verecek. Tesis günde 2 bin 600 metreküp evsel atık suyu arıtabilecek.

Aromatik Ve Tıbbi Bitkiler Parkı

Çanakkale Belediyesinin yeni projesi olan Aromatik ve Tıbbi Bitkiler Parkı'nın hazırlık çalışmaları tüm hızıyla sürüyor. Çalışmalar tamamlandığında hem koleksiyon bahçesi hem de anaç bitki üretim alanından oluşacak Aromatik ve Tıbbi Bitkiler Parkı'nda ıtırardan lavantaya, ıhlamurdan Bayramiç Beyazına kadar bölgede yetiştirilmeye elverişli 30'dan fazla aromatik ve tıbbi bitki türü kullanılacak. Alan içerisinde ilerleyen zamanlarda üretim alanında bulunan bitkilerden alınan ürünlerin sergileneceği tanıtım ve satış ofisinin de yer alması da planlanıyor.



Beşiktaş'ta Eczanelere 'Atık İlaç Toplama Kutusu' Dağıtıldı

Beşiktaş Belediyesi çevreye ve topluma zarar veren tarihi geçmiş ilaçların ayrıştırılması ve doğru şekilde imha edilebilmesi için bir çalışma başlattı. Belediye ekipleri, ilçedeki tüm eczanelere atık ilaç toplama kutusu dağıttı. Vatandaşlar evlerinde bulunan tarihi geçmiş, kullanılmayan ilaçları evinin yakınında bulunan herhangi bir eczaneye götürerek bu kutuya bırakabilecek. Böylece ilaçların ayrıştırılması konusunda çalışma gerçekleştiren belediye ekiplerine hem yardımcı olunacak hem de çevreye zarar veren tıbbi atıklar bu kutuyla kolayca geri toplanabilecek.

Sağlık Emekçilerinin İsimleri Atakum Kent Ormanı'nda Ölümsüzleşti

Atakum Belediyesi, koronavirüsle mücadele döneminde hastalarını yaşama döndürebilme mücadelesinde hayatını kaybeden sağlık emekçilerini unutmadı. Pandemi mesaisinde yaşamını yitiren 42 sağlık emekçisinin isimleri, törenle Atakum Kent Ormanı'ndaki ağaçlara verildi.

İstanbul İçin %100 Yenilenebilir Enerji Hedefi

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı Ekrem İmamoğlu, Avrupa Yenilenebilir Enerji Birliği Türkiye Bölümü EUROSOLAR tarafından bu yıl 10'uncu kez düzenlenen ve çevrimiçi olarak gerçekleştirilen IRENEC Uluslararası %100 Yenilenebilir Enerji konferansına katılarak açılış konuşması gerçekleştirdi. İmamoğlu konuşmasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin halihazırda elektrik tüketiminin binde üç oranında yenilenebilir enerji kaynaklarından sağladığını, bu oranı görev süresinin sonu olan 2024'te yüzde 18 seviyesine çıkarmayı hedeflediklerini, ayrıca kısa bir süre içinde İstanbul adına %100 yenilenebilir enerji hedefi için belirlenen yılı yazılı bir deklarasyonla duyurmak istediklerini belirtti.

Mobil Atık Geliştirme Merkezi

Çankaya Belediyesi çevre korumaya yönelik çalışmalarına aralıksız devam ediyor. Geri dönüşümlü atıkların toplandığı "Mobil Atık Getirme Merkezleri" ilk etapta 9 noktaya yerleştirildi. Mobil Atık Getirme Merkezine 11 adet daha eklenerek sayının kısa sürede 20'ye çıkarılması hedefleniyor.



Kuşadası'nda Üretici ile Tüketiciyi Aracısız Buluşturan "Adamarket Ekspres" Hizmete Girdi

Kuşadası Belediyesi, yerel tarımsal üretimi geliştirmek için "Toprağa Sarıl, Üretime Katıl" sloganı ile hayata geçirdiği "Adabahçe" projesinde, yerli tohumlarla yetiştirilen ürünlerin halka aracısız ulaşmasını sağlayacak olan "AdaMarket Ekspres" isimli aracı düzenlediği bir toplantı ile tanıttı. Kuşadası'nda üretilen tüm sebze, meyve ve ambalajlı gıdaların yer aldığı araç, haftanın 7 günü kentin çeşitli mahallelerini dolaşacak.

Macar Fiğ Tohumu Desteği

Ankara Büyükşehir Belediyesi, Başkentli çiftçiye yönelik destek programına dahil ettiği "Macar Fiğ Tohumu" dağıtımını için ön kayıt başvurularını almaya başladı. Kırsal Hizmetler Daire Başkanlığı, Başkent'te tarım ve hayvancılığı geliştirmek amacıyla yem amaçlı kullanılan Macar Fiğ Tohumunu en az 5 dekar, en fazla 20 dekar tapulu arazisi olan çiftçilere dağıtacak. Yüzde 90'ı hibe, yüzde 10'u çiftçi ödemeli olarak sağlanacak destekten yararlanmak isteyen çiftçiler; İlçe Tarım ve Orman Müdürlüklerine 12 Haziran 2020 tarihine kadar başvuru yapabilecek.

Muğla'da Çiçek Seraları

Muğla Büyükşehir Belediyesi'nin alım garantisi verdiği ve tamamını kadınların oluşturduğu Beyobası Tarımsal Kalkınma Kooperatifi, 3 sera ile başladıkları çiçek serasını 27'e çıkardı. Köyceğiz ilçesinde 2015 yılında Muğla Büyükşehir Belediyesi ve Beyobası Tarımsal Kalkınma Kooperatifi 3 üretici ile başlattığı alım garantili çiçek üretiminde bugün 30 bin 500 metrekare alanda 27 sera ile mevsiminde 60 üretici rakamlarına ulaştı. Bugüne kadar 18 Milyon 013 bin 985 adet çiçek üreten seralar satışlarında sadece Muğla ile sınırlı kalmadı Aydın, Isparta, Burdur, Antalya ve Afyon'a da satışlar gerçekleşti.



Ata Tohumu ile Üretim

Karadeniz Ereğli Belediyesi kentte sağlıklı tarımı desteklemek için ata tohumu üretimine başladı. Belediyenin Delihakkı mevkiindeki arsaları bu amaçla üretime açıldı. Burada kurulan açık ve kapalı sera alanlarına çeşitli illerden ve köylerden 12 çeşit ata tohumu getirilerek üretime başlandı.

Çiğli Kendi Sebzesini Üretiyor

Çiğli Belediyesi vatandaşın kendi sebzesini yetiştirmesi için harekete geçti. Çiğli'deki bahçe, balkon ve teraslarda sebze yetiştirilmesini teşvik etmek ve salgın sürecinde halka moral ve destek vermek amacıyla, çeşitli sebzelerin fideleri ile balkon saksıları muhtarlar aracılığıyla dağıtmaya başlandı. 10 bin adet domates, biber, patlıcan, salatalık fidesi ile balkon saksıları, evlerinde sebze yetiştirmek isteyen vatandaşlara dağıtılmak üzere, Çiğli'deki 26 mahalle muhtarına teslim edildi.

Çiğli Belediyesi'nden gelen fide ve saksıları ilgiyle karşılayan vatandaşlar ise kendi sebzelerini memnuniyetle yetiştireceklerini ifade ettiler.



Adalar'daki Atlar Sahiplendiriliyor

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB), Adalar'da faytonculuğun yasaklanmasının ardından satın aldığı atları sahiplendirmeye başladı. İlk etapta satın alınan toplam bin 177 atın, 20'si İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Veterinerlik Meslek Yüksek Okulu Atçılık ve Antrenörlüğü Bölümü tarafından sahiplenildi. Sahiplenilen atlar, İBB Muhtarlıklar ve Gıda Daire Başkanlığı ekipleri tarafından yeni yerlerine taşındı. Elazığ Fırat Üniversitesi Veterinerlik Fakültesi de 8 Haziran'da 20 at daha sahiplenecek. Böylece sahiplenilen atların sayısı 40'ı bulacak.

Ankara Büyükşehir Belediyesi, "5 Haziran Dünya Çevre Günü"nde personeline ve belediyeye gelen vatandaşlara yaklaşık 5 bin 500 adet Mavi Selvi ve Sedir Ağacı fidesi dağıttı.

Antalya Büyükşehir Belediyesi, doğal afetlerde seraları hasar gören çiftçilere sera naylonu desteği sağlıyor.

Fındıklı Belediyesi ve Fındıklı Ziraat Odası işbirliği ile halka dağıtılmak üzere organik fide üretimine Gençlik Meclisi'nin de katılımı ile devam edildi.

Mersin Büyükşehir Belediyesi 5 Haziran Dünya Çevre Günü'nde Dalış Etkinliği ve Deniz Çöpleri Sergisi'ni düzenledi.

Kartal Belediyesi'nin 5 Haziran Dünya Çevre Günü'ne dikkat çekmek amacıyla Mayıs ayında başlattığı "Atık Malzemelerden Müzik Aleti Tasarım Yarışması" sonuçlandı. Dünya Çevre Günü kapsamında düzenlenen bir diğer etkinlik ise Yakacık Bayram Demirkol Parkı'nda gerçekleştirildi. Pandemi koşulları nedeniyle dışarı çıkmaları kısıtlanan 18 yaş altı çocukların ve gençlerin izin günlerinde gerçekleştirilen 'Dünya Çevre Günü' etkinliği kapsamında çocuklara çevreci hediyelerin yanı sıra; toprağa ekmeleri için tohumlar verildi.

Bornova Belediyesi, Pınarbaşı'ndaki Veteriner İşleri Müdürlüğü Tedavi ve Rehabilitasyon Merkezi'ni hem baştan aşağı yeniliyor, hem de daha fazla can dostunu koruma altına almak için kapasitesini artırıyor. Başlatılan çalışmalar kapsamında daha steril koşullarda 40 köpeğin barınabileceği 20 padoklu barınağın yapım çalışması sürüyor. Açık alanları da bulunan padokların sayısı ilk çalışmalarının ardından yapımına başlanacak ikinci etap bölümü 40'a çıkarılacak. Padokların yanı sıra kedi kliniği, soğuk hava deposu ve idari bina da yenilenecek. Modern koşullardaki ameliyathane ise aynı şekilde kullanılmaya devam edilecek.

Konyaaltı Belediyesi'nin "Geleceği Düşünüyoruz, Geri Dönüştürüyoruz" sloganıyla başlattığı 'En Çok Atık Yağ Toplayan Muhtar' yarışmasının sonuçlarını açıkladı. 4 aylık süreçte muhtarlar ve vatandaşlar yarışmaya yoğun ilgi gösterdi. Öğretmenevleri Mahalle Muhtarı, 448 kilogram atık yağ toplayarak birinci oldu. Kampanya süresince bin 200 kilogram atık yağ toplandı.

Antalya'da, **Muratpaşa Belediyesi,** 2019'da topladığı bin 910 kilogram atık ampul ve floresanla, Aydınlatma Gereçleri İmalatçıları Derneği'nin (AGİD) her yıl açıkladığı "e-atıklarda fark yaratan belediyeler" arasında aydınlatma ekipmanları kategorisinde Türkiye birincisi oldu.

Buca Belediyesi, Çevre Haftası kapsamında bilinçlendirme kampanyası başlattı. Evsel atıkların ayrıştırılarak geri dönüşüme yönlendirilmesi için çalışan Belediye, sevimli maskotlarla kent geneline atık poşeti, çevreci bez çanta ve bilgilendirici broşürler dağıttı.

Mezitli Belediyesi 5 Haziran Dünya Çevre Günü kapsamında biberiye ve kekik dikimi gerçekleştirdi.

5 Haziran Dünya Çevre Günü dolayısıyla **Söke Belediyesi** seralarında yetiştirdiği binlerce çiçek fidesini Sökelilere ücretsiz olarak dağıttı.

Edremit Belediyesi tarafından 25 yıl sonra tarıma açılan arazilerde yapılan ekimler ilk hasadını verirken elde edilen karpuzlar Adana'ya rakip oldu. Edremit Belediyesi Özel Kalem Müdürü ve Belediye Sözcüsü Tayfun Canlı, "Hizmette de üretimde de birbirimize rakip olacağız" dedi.

Narlıdere Üretici Kadın Kooperatifimizin ikinci satış mağazası ve kafeteryası Huzur Mahallemizde, Belediyemize ait tesis içinde açıldı.

Menteşe Belediyesi ve Yerel Tohum Derneği ile ortaklaşa yürütülen "İpekböcekçiliği Yetiştiriciliği" projesi ile kadın üreticilere yeni bir gelir kapısı sağlanıyor. Üreticilerin emekleriyle "İpek Evleri"nde yeniden canlanan ipekböcekçiliği yetiştiriciliği sayesinde, yörenin yeniden ipek sektöründe canlanması ve kırsal kalkınmanın oluşması hedefleniyor.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, uzlaşma ve yerinde dönüşüm ilkeleriyle devam eden Örnekköy kentsel dönüşüm projesinin tamamlanan etabındaki 170 konut ve 20 işyeri için kura çekimi yaptı.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, ENGELSİZMİR 2020 Kongresi hazırlıkları kapsamında Bahçe Terapisi ve Yerel Yönetimler Çalıştayı'nda alınan kararları hayata geçiriyor. "Bahçe Terapisi ve Kent Sağlığı Projesi" ile yeşil alanlar oluşturulacak, terapi bahçeleri geliştirilecek.

Muğla Büyükşehir Belediyesi tarafından 17 dekarlık alan üzerinde 2 bin 560 üzüm fidanının yer aldığı asma bağı projesi Fethiye İlçesi Yeşilüzümlü Mahallesinde hayata geçti. Bölgenin toprak yapısı yapılan incelemelerin ardından belirlenerek Amerikan asma anacı dikimi yapıldı. Dikimi yapılan asma bahçesinde üzüm fidanlarının 1 yıllık gelişmelerinin ardından, bölgenin 13 farklı yerel üzümün yanı sıra sofralık ve şaraplık olmak üzere belirlenecek olan çeşitlerde aşılama yapılarak üretime geçilecek.



DAYANIŞMA

Bornova'dan STK'lara Destek

Bornova Belediyesi Altındağ Atatürk Kültür Merkezi'ni Sivil Toplum Kuruluşları Yerleşkesi haline getiriyor.

Yapılacak düzenlemelerle ilçede faaliyet gösteren 700'e yakın sivil toplum kuruluşu (STK) dernek merkezi olarak yerleşkeyi gösterebilecek, ortak sekreteryası ve iletişim hatlarını kullanabilecek, toplantı ve çalışmalarını ortak alanlarda yapabilecek.

Büyükşehir'den Sabun Üretim Projesine Destek

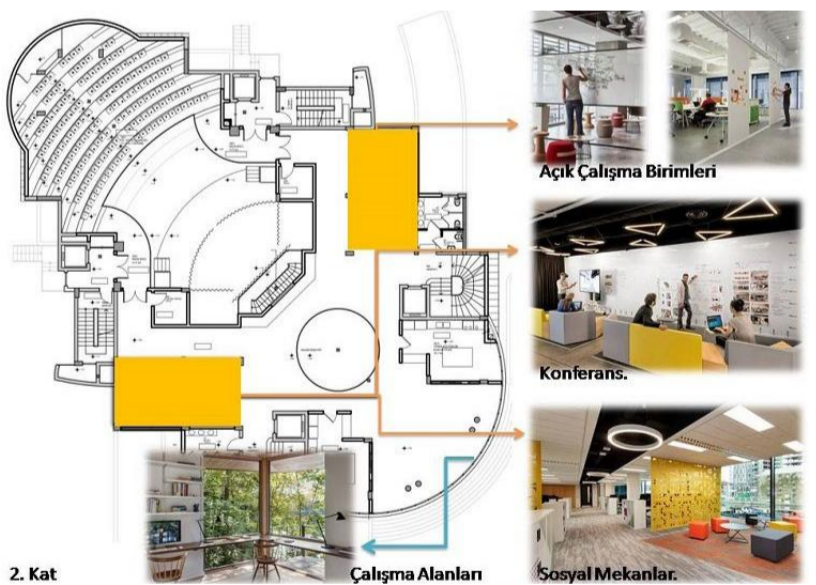
Mersin Büyükşehir Belediyesi, Uluslararası Gençlik Dayanışma Derneği Mersin Temsilciği tarafından yürütülen sabun üretim projesine atölye, ekipman ve lojistik desteği sağladı. Birleşmiş Milletler Yüksek Mülteciler Komiserliği tarafından finanse edilen ve koordinasyonu sağlanan projenin ilk haftasında 4 bin adet organik sabun üretildi. Büyükşehir Belediyesi Toroslar Engelsiz Mesleki Eğitim Merkezi'ndeki atölyede üretimini 8 Suriyeli sığınmacının yaptığı sabunlar, Büyükşehir tarafından mevsimlik tarım işçilerine ve dar gelirli yurttaşlara ulaştırılacak.

Başkan Yavaş'tan Ankaragücü'ne Destek

Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Mansur Yavaş, koronavirüs salgını sürecinde seyircisiz oynanan maçlar nedeniyle ekonomik gelir kaybına uğrayan MKE Ankaragücü Spor Kulübü'ne destek olacaklarını açıkladı. Ankaragücü yönetiminin başlattığı "Hatıra Bileti" kampanyasına destek vereceklerini belirten Başkan Yavaş, "Tüm Ankaralı hemşehrilerimizi de kulübümüze gelir sağlaması için kampanyaya destek olmaya davet ediyoruz" dedi.

Kardeş Eller Projesi

İzmit Belediyesi, "İyilik Gülümsetir" sloganıyla "Kardeş Eller" projesini başlattı. Proje, pandemi koşullarında ortaya çıkmış olsa da yılın her günü aktif şekilde ihtiyaç sahiplerini hayırseverlerle buluşturmayı amaçlıyor. İhtiyaçların ev eşyası, eğitim, kira, yakacak, gıda, sağlık, giysi, askıda fatura, bebek malzemesi şeklinde kategorize edildiği sitede www.izmitkardeseller.com kişiler ihtiyaçlarını belirterek başvuruda bulunabiliyor.



Akıllı Bileklik Uygulaması

Tarsus Belediyesi, şehirde bulunan Alzheimer hastaları ile kronik rahatsızlığı bulunan yaşlıların anlık takibini sağlayacak ve üzerinde "panik butonu" bulunan "Akıllı Bileklik" dağıtımını sürdürüyor.

Biz Varız Hijyen Paketi

İzmir Büyükşehir Belediyesi koronavirüs sürecinde hayata geçirdiği "Biz Varız" dayanışmasının kapsamını yeni uygulamalarla büyütüyor. Gücü olanla ihtiyacı olanı buluşturmayı hedefleyen Belediye, ekonomik nedenlerle hijyen malzemelerine erişim güçlüğü çekenler için Halkın Bakkalı üzerinden "Biz Varız Hijyen Paketi"ni satışa sundu. Dileyen herkes 40 liraya, 7 parçalık hijyenik ürün paketinden istediği kadar satın alarak kampanyaya destek olabilecek.

Çankaya Belediyesi'nden Sağlık Kart

Çankaya Belediyesi ilçedeki 40 özel hastane ile protokol imzalayarak, Çankayalılar için %50'ye varan indirimler aldı. Çankayalılar indirimlerden faydalanabilmek için gerekli olan "SağlıkKart"larını belediyelerden ve tahsilat bürolarından temin edebiliyorlar.

Muğla'da Halkkart

Muğla Büyükşehir Belediyesi, uzman ekiplerin belirlediği ihtiyaç sahiplerine bugüne kadar Halk Kart ve sosyal yardımlarla 5004 aileye 9 Milyon 096 bin 507 TL yardımda bulunuldu. Halk Kart, banka kartına aylık yüklenen belirli bir meblağ ile vatandaşların alışverişlerini yapmalarına imkan sağlıyor. Gıda, giysi, kırtasiye ve temizlik gibi ihtiyaçların tanımlı olduğu Halk Kart diğer ürünler için kullanılabiliyor.

İzmir Konak Belediyesi, üç aydır işgaliye bedeli almadıkları esnaftan, normalleşme sürecinde can suyu olsun diye üç ay daha bedel alınmayacağını duyurdu.

Kepez Belediyesi, istisnasız şekilde kiracısı olan tüm esnaftan 3 ay boyunca kira almayacağını duyurdu.

Mersin Büyükşehir Belediyesi ve Çimsa İşbirliği ile 50 Engelli yurttaş akülü tekerlekli sandalyelerine kavuştu.

Balçova Belediyesi, salgın nedeniyle evlerinden çıkamayan ve işlerini kaybeden vatandaşların sıcak yemeklerini karşılıyor. 80 bin nüfuslu Balçova'da her gün bin kişiye 5 çeşit sıcak yemek götürülüyor. Yemek menüsünü haftalık olarak kendisi kontrol eden Belediye Başkanı Fatma Çalkaya, bu zor günleri dayanışma ile aşacaklarını belirtiyor.

Antalya Büyükşehir Belediyesi, sağlık sorunu nedeniyle yatağa bağımlı yaşayan vatandaşlara yatak ve tekerlekli sandalye ihtiyacını karşılamaya devam ediyor.

Beşiktaş Belediyesi daha önce marketlerde başlattığı "Dayanışma Askısı" uygulamasını genişleterek ilçede bulunan sitelere de kuruyor.

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin "Askıda İzmir Kart" uygulamasıyla hayırsever İzmirli, destek olunması gereken öğrencilerin kartlarına yükleme yapabilecek.

Safranbolu Belediyesi Kovid-19 salgını süresince ihtiyaç sahiplerine ve sokağa çıkma yasağı olan vatandaşlara destek sağlamak için "Askıda Fatura" uygulamasını başlattı.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, Halkın Bakkalı'nın yeni şubelerini Bayraklı Özkanlar ve Karşıyaka Girne'de hizmete açtı.

Çiğli Belediyesi 15 Haziran Pazartesi günü alanında uzman psikologların katılım göstereceği ve öğrencilerin LGS sınavı ile ilgili sorularına cevap bulabileceği online bir toplantı düzenliyor.

Paket 1	Paket 2	Hijyen Kitleri
 <p>İÇERİKLER AYÇİÇEK YAĞI 2lt OSMANCIK PİRİNÇ 4kg FASÜLİ 1kg NİOHİTİ 1kg UN 2kg</p> <p>Ürün Fiyatı: 63,75 TL</p>	 <p>İÇERİKLER AYÇİÇEK YAĞI 2lt OSMANCIK PİRİNÇ 4kg FASÜLİ 1kg NİOHİTİ 1kg UN 2kg</p> <p>ÇAY 100g ÇİÇEK BAĞLI 200g (sade) SİYAH ZEYTİN 100g (sade) SARILIK BİREK 200g (sade)</p> <p>Ürün Fiyatı: 134,00 TL</p>	 <p>İÇERİKLER DİS FİRKAŞI DİS MACUNU 100 ML HİTİNİN SAKIN PETİTİ (ULUPAKET) KATI SABUN (EKOLOJİK) KOLONYA 20 ML SANTİFAN 200 ML EL KREMLİ 20 CC</p> <p>Ürün Fiyatı: 40,00 TL</p>

HİZMET

Atakum Belediyesi'nden İşaret Dili Eğitimi Platformu

Atakum Belediyesi, işitme engelli bireylerin günlük yaşamlarında ihtiyaç duydukları bilgileri Türk İşaret Dili ile anlatan özel videolar içeren bir uzaktan eğitim platformu kurdu.

Atakum Belediyesi ve Atakum İşitme Engelliler Spor Kulübü'nün ortaklığında oluşturulan Türk İşaret Dili Akademisi, yerel yönetim tarafından oluşturulan, herkesin erişimine açık ve ücretsiz eğitim modülleri sunan Türkiye'nin ilk platformu oldu.

www.tid.atakum.bel.tr adresinde ulaşılabilen online platformda Türk İşaret Dili'nin öğrenmek isteyen yurttaşlar için dört seviyeli eğitim modülünün yanı sıra işitme engelli yurttaşların yaşamlarını kolaylaştıracak özel videolar bulunuyor.

Mersin Büyükşehir Belediyesi sıcaklıklar ve sahil kullanımının artışıyla yurttaşların su ihtiyacını giderebilmeleri adına sahil şeridinde tasarruflu çeşmeler yerleştirdi. Merkezde 11, ilçelerde 10 olmak üzere yerleştirilen zaman ayarlı 21 çeşme hizmete açıldı.

Uzunköprü Belediyesi sokağa çıkan vatandaşların kolaylıkla ulaşabilmeleri için Uzunköprü'nün her mahallesinin en işlek yerlerine el ve ayak dezenfektan aparatları yerleştirdi. Sosyal mesafenin korunmasının korona virüsle mücadelede en başta gelen faktör olması sebebi ile banka, resmi kurum ve esnaf dükkanları önlerine sosyal mesafe stickerları yapıştırıldı.

Çankaya Belediyesi yayaların yoğun olarak kullanıldığı bölgelere el dezenfektan noktaları kurdu.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, sağlık çalışanlarına ücretsiz ulaşım ve otopark hizmetini 3 ay daha uzattı. Bu olanaktan faydalanmak isteyen sağlıkçılar web üzerinden başvuru yapabiliyor.

Odunpazarı Belediyesi günlük çöp alım haritasına artık internet üzerinden erişilebiliyor. Uygulama ile ilçedeki yaklaşık 4 bin çöp konteynerinin hangi noktalarda bulunduğu, o bölgelerde çöplerinin toplanıp toplanmadığını anlık olarak takip ediyor.

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, glutensiz ve proteini düşük gıdaları bulmakta zorlanan çölyak ve PKU hastalarına destek olmaya devam ediyor. Haziran ayının ilk haftasında yaklaşık 400 hastaya ihtiyaç duydukları özel unları belediye ekipleri dağıttı.



Fındıklı Belediyesi "Viçe Bülten" ile aylık tüm çalışmalarını vatandaşlara şeffaf olarak aktarıyor. Bültende Belediyenin gerçekleştirdiği çalışmaların yanı sıra, gelir gider tabloları da ayrıntılı bir şekilde yer alıyor.

Hatay Büyükşehir Belediyesi, iki adet deniz yüzeyi temizlik teknesi ve kıyı temizleme araçları ile atık bertarafı çalışmalarını gerçekleştiriyor.

Bolu Belediyesi meclis toplantılarını canlı olarak yayınlamaya başladı.

Hükümetin 65 yaş ve üzeri vatandaşlara yönelik aldığı kararın ardından **İzmir Büyükşehir Belediyesi**, daha önce askıya aldığı 65 yaş ve üstü vatandaşların ücretsiz toplu ulaşım kartlarını yeniden kullanıma açtı.

Dazkırı Belediyesi, baharın gelmesi ve sıcakların artması ile birlikte sucul alanlar ve organik atık alanlarda başladığı larva uygulamalarına istinaden larvasit ilaçlamaları yapmaya devam ediyor. Belediye, vektör haşerelerin verebilecekleri olumsuzlukları ortadan kaldırmak için sivrisinek ve karasinek mücadeleleri kapsamında uçkun insektisit uygulamalarını da başlattı.

Hatay Büyükşehir Belediyesi, kontrollü sosyal hayata geçiş ile birlikte UNESCO Hatay Gastronomi Evinde tüm önlemleri alarak hizmet vermeye başladı.

Dikili Belediyesi Destek Hizmetleri Müdürlüğü tarafından yürütülen çalışmalar kapsamında belediye bünyesinde hurdaya çıkmış 184 ton araç ve demirin Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu Hurda İşletmesi Müdürlüğü'ne devri gerçekleştirildi.

Devirden elde edilen kazanç ile belediyede bakım ve onarım ihtiyacı bulunan 2 kamyonet ve bir iş makinesi yeniden hizmete kazandırıldı.

Muğla Büyükşehir Belediyesi, 60 yaş ve üzeri vatandaşların sosyal yaşama daha aktif katılmaları ve üretkenliklerinin devamını sağlamak amacıyla Fethiye'de oluşturduğu ve hazırlıklarını tamamladığı 100 Yaş Evi'ni önümüzdeki günlerde hizmete açacak.

ETKİNLİK KÜLTÜR & SANAT & AKTİVİTE

Kütüphane Atölyeleri

Nilüfer Belediyesi kütüphanelerinin uzun yıllardır farklı okuma ilgilerine yönelik düzenlediği atölyeler, Bursa Nilüfer'deki Misi Yazievi'nde yeniden gerçekleştiriliyor. Yeni programların yaz dönemi boyunca katılımcılarla buluşacağı Misi Akademi'nin atölyelerine katılım ücretsiz olmakla birlikte katılım zoom uygulaması üzerinden gerçekleştirilecek. İlk atölye ise Feridun Andaç'ın yürüteceği "Ernest Hemingway'i Anlama Biçimleri".

Narlıdere Belediyesi ve İzmir Türk Koleji Yelken ve Spor Kulübü ilçede bulunan çocuklara yelken eğitimi vermek için iş birliği yaptı. İlk etapta 'teorik' olarak online gerçekleştirilecek olan eğitimlerin 2. etabı 13-14 Haziran tarihlerinde, 7-12 yaş grubu arasına ücretsiz verilecek.

Nilüfer Belediyesi koronavirüs nedeniyle uzun süredir dışarıda sinema keyfi yaşayamayanlar için, arabada açık hava sineması etkinliği başlatıyor. Nilüfer Belediyesi, ücretsiz olarak düzenleyeceği etkinlikle, 10 Haziran Çarşamba gününden itibaren haftada iki gün sinema meraklılarını filmlerle buluşturacak.

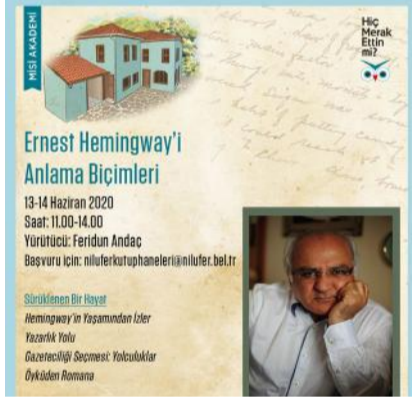
Datça Belediyesi 2020 yaz konserleri internet üzerinden gerçekleştiriliyor. 15 Haziran Pazartesi günü saat 22:00'da Rampada grubunun konseri sosyal medya üzerinden canlı olarak izlenebilecek.

Muratpaşa Belediyesi, salgın sebebiyle zor günler yaşayan sanatçılara destek amaçlı Türkan Şoray Kültür Merkezi ve Muratpaşa Belediyesi Kültür Salonunu yıl sonuna kadar bilet satışı olan tiyatro, müzikli danslı gösteri ve konserlere ücretsiz olarak tahsis etme kararı aldı.

Cide Belediyesi, koronavirüs nedeniyle meslek hayatı duran tiyatro emekçilerinin temel ihtiyaçlarını karşılamak, Türkiye'de bağımsız tiyatroyu desteklemek için Dayanışmanın 100'ü Şiir adı ile oluşturulan dayanışma platformunun destekliyor.

Konyaaltı Belediyesi pandemi döneminde "Evde Yapacak Çok Şey Var" kampanyasıyla ilçe genelinde 8-12 yaş arası çocuklara yönelik çok sayıda kitap dağıtımını gerçekleştirdi.

Bornova Belediyesi'nin Koronavirüs vakalarının azalmasıyla kadınlara yönelik step, aerobic, pilates ve yoga kursları açık alanlara taşındı.



Ernest Hemingway'i Anlama Biçimleri
13-14 Haziran 2020
Saat: 11.00-14.00
Yürütücü: Feridun Andaç
Başvuru için: niluferkutuphaneleri@nilufer.bel.tr

Hiç Merak Ettin mi?

Sürüklenen Bir Hayat
Hemingway'in Yaşamından İler Yazırlık Yolu
Gazeteciliği Seçmesi: Yolculuklar
Öyküden Romana



Misi Akademi Atölyeleri Devam Ediyor!

Misi Akademi'nin yeni dönem atölyeleri Zoom programı aracılığıyla meraklılarıyla buluşuyor.

13-14 Haziran 2020 Ernest Hemingway'i Anlama Biçimleri Yürütücü: Feridun Andaç Saat: 11.00-14.00	4-5 Temmuz 2020 "Bir Başka Benlikte Kendi Sınırlılığını Keşfetmek: Kadın Edebiyatında Yaşlı Kadın" Yürütücü: Nil Sakman Saat: 11.00-14.00
27-28 Haziran 2020 Psikanalitik Edebiyat Okumaları Yürütücü: Tuğçe İsayıl Saat: 11.00-15.00	18-19 Temmuz 2020 Derin Okuma Atölyesi Yürütücü: Hakan Akdoğan Saat: 11.00-14.00

*Atölyeler ücretsizdir. Kayıt için niluferkutuphaneleri@nilufer.bel.tr adresine e-posta gönderilmelidir. Kayıt yaptırmak isteyenler e-postanın başlığına katılmak istediği atölyenin adını; mesaj içeriğine ise ad, soyad, şehir, yaş ve telefon numaralarını yazmalıdır. Kayıt onayıyla birlikte Zoom oturumunun şifresi ve atölye kitaplarının listesi iletilecektir.

NİLÜFER BELEDİYESİ KÜTÜPHANE

NORMALLEŞME DÜZENLEMELERİ

İBB, spor tesislerini 15 Haziran'da açıyor. Tesisler kullanıma hazır getirilirken beraberinde yeni uygulamalar da getirildi. Vatandaşların online rezervasyonla kullanabilecekleri tesisleri İBB sosyal mesafeye uygun hale getirdi, ekipmanlar aralıklarla dezenfekte edilecek.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, koronavirüse önlemler almaya normalleşme sürecinde de devam ediyor. Belediye, Kemeraltı'nda gıda satışı yapan esnafa Tarihi Kemeraltı Esnaf Derneği işbirliğiyle siperlik dağıttı.

Antalya Büyükşehir Belediyesi Covid-19 kapsamında 3 aydır kapalı olan açık hava spor alanlarını bakıma aldı.

Antalya Büyükşehir Belediyesi kent merkezinde 222 okulu sınava hazır hale getirdi, dezenfeksiyon çalışmaları gerçekleştirdi.

Adana Büyükşehir Belediyesi, Liselere Geçiş Sınavı (LGS) ve Yükseköğretim Kurumları Sınavı'na (YKS) girecek çocukların sağlığını korumak amacıyla okullarda dezenfeksiyon çalışmaları yaptı.

Efes Selçuk Belediyesi, yeni normalleşme döneminin başlamasının ardından kentlilere portakalla "C Vitamini" desteği verdi.

Bodrum Belediyesi tarafından, ilçede bulunan başta turizme yönelik faaliyetlerde bulunan işletmelerin güvenilirliğini sağlamak amacıyla başlatılan 'Covid-Free Sertifikasyonu' programı devam ediyor. Kriz Masası koordinesinde başlatılan 'Covid-Free Sertifikasyonu' programı, Bodrum Belediyesi Gıda A.Ş. kafe ve restoran sorumlularına verilen ilk eğitimin ardından Bodrum Ticaret Odası ile Esnaf ve Sanatkarlar Odası üyelerine "pandemi sorumlularına yönelik pandemide hijyen ve gıda güvenliği eğitimi" verildi. Eğitimler, gelen talepler doğrultusunda devam edecek.

Mersin Büyükşehir Belediyesi, yeni normalleşme süreciyle birlikte geçtiğimiz günlerde sokağa çıkma kısıtlaması kaldırılan 18 yaş altı için "Harekete Devam Projesi"ni hayata geçirdi. Mersin Büyükşehir Belediyesi Gençlik ve Spor Kulübü bünyesinde faaliyet gösteren genç sporcular, sahilde gezintiye çıkan 18 yaş altı çocuklar ve gençler ile birlikte spor yaptı.



Atakum Belediyesi, yeni normalleşme dönemi ile birlikte parklarını çiçeklerle süslemeye başladı. Park ve Bahçeler Müdürlüğü ekipleri, belediyeye ait serada fideden yetiştirilen 50 bin adet çiçekler kent parklarına renk katıyor. Atıl durumdaki serayı işler hale getirerek çiçek üretimine başlayan ekipler, bütçede tasarruf kalemi oluşturdu.

Kartal Belediyesi, pandemi dolayısıyla "evde kal" çağrısına uyan vatandaşlar için normalleşme süreci ile birlikte kültür sanat etkinliklerine başladı. Sosyal mesafe kurallarına riayet edilerek yapılacak olan etkinliklerde Kartallılar, 12-13-14 Haziran boyunca "Arabalı Sinema" nostaljisi yaşayacak.

İBB, 2011 yılında Türkiye'ye geldiğinde açılışını yaptığı Caddebostan sahilindeki sahayı Kobe Bryant'ın anısına yeniledi.

DÜNYA BASININDA BELEDİYELER

Beşiktaş ve Çorlu Belediyeleri OECD Raporunda

OECD Girişimcilik, KOBİ, Bölgeler ve Kentler Merkezi, Kentsel Politika Çalışma Grubu ve Lider Belediye Başkanları Kapsayıcı Büyüme Girişimi tarafından hazırlanan "Kentlerin Koronavirüs'e Karşı Politika Yanıtları" raporunda dünyadan başarılı kent uygulamalarına yer verildi. Beşiktaş Belediyesi'nin "Eşitlik Evde Başlar" kampanyası toplumsal cinsiyet eşitliği ve Çorlu Belediyesi'nin düşük geliri ailelere yönelik başlattığı günde iki kez sıcak yemek servisi uygulaması yoksul ve düşük ücretli çalışanlar kategorisinde salgın sürecinde yapılan örnek çalışmalar arasında yer aldı.



OECD'nin Kentlerin Covid-19'a Politika Yanıtları raporunda Eşitlik Evde Başlar kampanyamızla dünyaya örnek gösterildik!

KADIN İŞİ ERKEK İŞİ YOKTUR! EV İŞİ VARDIR!

EV TEMİZLİĞİNDEN HERKES ANLAR!

ÇOCUKLAR ALGILANMAYAN KAVRAMLARDAN ORTAK GÖREVIDİR!

NE MUTLU BEŞİKTAŞ BEŞİKTAŞ VAR

RIZA AKPOLAT
BEŞİKTAŞ BELEDİYE BAŞKANI

OECD
BETTER POLICIES FOR BETTER LIVES