



MİMARLAR ODASI İZMİR ŞUBESİ

2009 YEREL SEÇİMLERİNE DOĞRU
İZMİR KENTİNE DAİR ÖNERİLER - TALEPLER - BEKLENTİLER

şubat2009

İzmir’de 1999 yerel seçimleriyle başlayan, doğal, kültürel, kentsel değerlere saygılı kentleşme çabalarının sürmesi, kentimizin, 21. yüzyılda laik, demokratik, sosyal hukuk devletinin bir kenti olma özlemini, demokratik katılımı alınacak karar ve uygulamalarla destekleyecek yerel yöneticilerin göreve gelmesi isteğimizi kentlilerimizle paylaşıyoruz.





SUNUŞ

İlk insan yerleşmelerinden günümüze yaşamın gereği, zaman ve mekana bağlı olarak, insana ve topluma ilişkin ekonomik, siyasal, sosyal, kültürel ilişkilerin şekillendirdiği, bu bağlamda karmaşık evrimsel sürecin ve gelişmenin tamamladığı bir olgudur kent.

“Kişiler yaşadıkları mekana değerler yükledikleri ve oraya bağlandıklarında ve bu değerler için bazı fedakarlıklarda bulunmaya başladıklarında, yaşam alanının anlamlı bir kimliği oluşur.

Kuşkusuz bu bağlılıkların oluşmasında güzel tasarlanmış bir mimari kentsel çevre ve doğayla kurulan başarılı bir ilişkinin çok önemli katkısı olmaktadır.” (İlhan Tekeli)

Kentleşmenin, çok boyutlu gelişmesine karşın, oluşumuna müdahale edilebilen, bir temel vizyon kapsamında parça parça gerçekleştirilmesine katkıda bulunulabilen ve olumlu yönlerde geliştirmeye açık bir süreç olması, kentin kimliğinin de desteklenebilir, geliştirilebilir, korunabilir olmasını ortaya koymaktadır.

İzmir, Anadolu coğrafyasının batısında, mistik, doğa olaylarına karşı pozitif ve özgür düşüncenin geliştiği, bilimin ve akılcılığın ön plana çıktığı topraklarda sayısız uygarlığa evsahipliği yapmıştır.

Özetle tanımladığımız açılımda İzmir, Bayraklı (Smyrna) kazılarının bulgularına göre kurulduğu kabul edilen MÖ 3000 bin yıldan günümüze kadar geçen bütün çağlarda bir deniz kenti olma kimliğine sahiptir. Deniz kenti olmanın getirdiği çok yönlü sosyal, kültürel, ticari ilişkilerin şekillendirdiği kent mekanı örüntüsünü ve doğal değerlerini büyük oranda yitirmiştir.

Ülkemizde özellikle 1950’li yıllardan sonra kentsel gelişmenin ve hızlı büyümenin bir sonucu olarak büyük metropoller oluşmuştur. Bu büyük kentlerin, sosyal, kültürel, ekonomik yaşantısında ve mekansal gelişmesinde çalkantılar olması kaçınılmazdır.

Tanımlanan büyük ve yüksek değişim hızı özellikle 1980 sonrası neo liberal politikalarla birleşince kent topraklarının spekülasyonlarıyla elde edilen kazançlar, diğer denetimli gelirlerden daha yüksek düzeye tırmanmış ve üretmeyen “rant ekonomisi”ni egemen hale getirmiştir. Rant ekonomisinin kentsel alana yansması kentsel dokuların, kültürel mirasın, kentin fiziki çevresinin ve kentin yaşam kaynaklarının yok olmasına yol açmaktadır. Bu olumsuz süreçten İzmir de büyük oranda etkilenmiştir.

Kentsel yaşamın her alanında doğru kentsel politikalar ve uygulamalar ortaya konmadığı sürece kent sorunlarının büyümesi de kaçınılmaz olacaktır.

Günümüz kent planlamasına esin kaynağı olan, kent tarihinin embriyosu, ilk ızgara planlı yerleşmeye sahip İzmir, değişimini akılcı ve bilime saygılı politikalarla gerçekleştirmelidir.

İzmir’de 1999 yerel seçimleriyle başlayan, doğal, kültürel, kentsel değerlere saygılı kentleşme çabalarının sürmesi, kentimizin, 21. yüzyılda laik, demokratik, sosyal hukuk devletinin bir kenti olma özlemini, demokratik katılımı alınacak karar ve uygulamalarla destekleyecek yerel yöneticilerin göreve gelmesi işteğimizi kentlilerimizle paylaşıyoruz.

Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu



PLANLI İZMİR

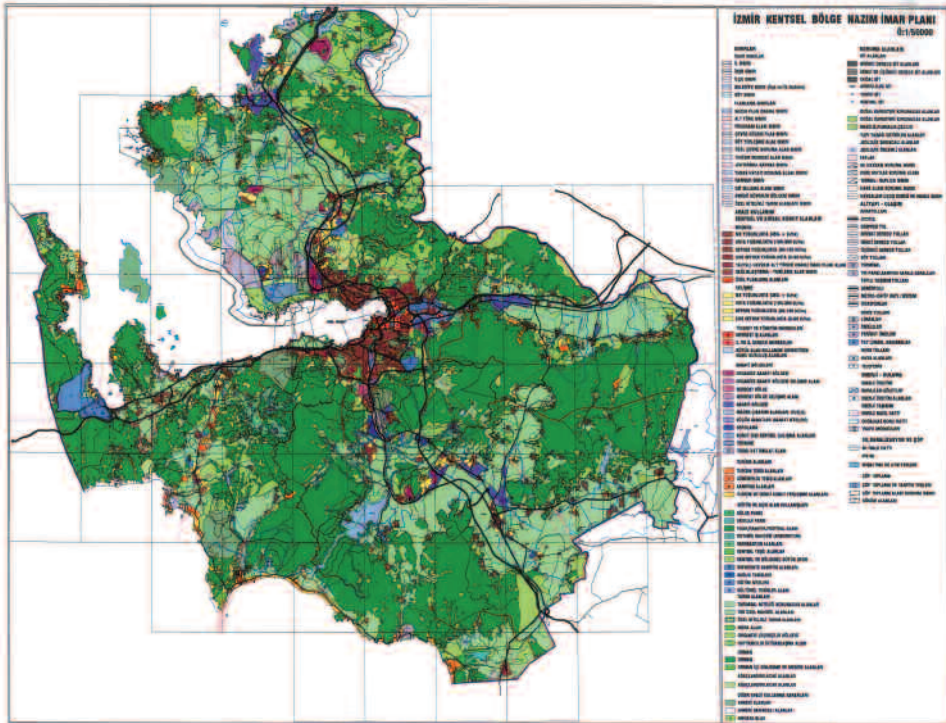
Sağlıklı, güvenli kentleşmenin, standartları yüksek kentsel yaşam alanlarının ve kentsel çevrenin oluşturulması, tarihsel, doğal, kültürel değerleri ve yaşam destek sistemlerini gözetten bir mekansal gelişmenin sağlanabilmesi bu değerlere önem veren kentsel planlama ve plana saygılı politikalar ile olanaklıdır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 2007 yılında İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı onanmış ve yürürlüğe girmiştir. Kent 1973 yılından günümüze ilk kez bütünü kapsayan bir plana kavuşmuştur. Ancak planların hazırlanması kadar, alt ölçek planlarla desteklenerek uygulanabilirliğinin ve yönlendirici işlevinin sağlanması da çok önemlidir. Bu kapsamda İz-

mir kentinin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları'nın ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planları'nın, Nazım Planı'nın ana kararları doğrultusunda süratle tamamlanması gereklidir.

Planlamanın "katılım" ilkeleri gözetilerek, karar süreçlerinde Belediye Meclisi ihtisas komisyonlarına, Mimarlar Odası (ve ilgili odaların) temsilcisinin katılımı sağlanmalıdır.

Kent yöneticilerinin ve yönetime talip olan adayların; plana ve planlamaya saygılı olması, Nazım Planda, plan ara kararlarını olumsuz etkileyecek noktasal değişikliklerden, zorunluluk ve kamu yararı olmadıkça kaçınmaları ve planlı kentleşme ilkesini benimsemeleri beklenmektedir.





ULAŞIM MASTER PLANI

Kentin Nazım İmar Planı ile uyumlu olarak (Büyükşehir Belediyesi Kanunundaki tanımı ile) Ulaşım Ana Planı, kent içi ulaşım - dolaşım işlevinin seçeneksiz çözüm yoludur. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nce ulaşım ana planı çalışmalarının başlatıldığı ve tamamlanma aşamasına geldiği bilinmektedir.

Yapılmış olan, yolculuk taleplerine yönelik analiz ve anketler ile araştırmaların sonuçlarına göre ortaya çıkan bulguların, İzmir kent içi ulaşım planlamasında raylı sistemleri öne çıkaran politikalarla birleştirilmesi esastır.

Raylı sistemler, İzmir Körfezi'nde deniz ulaşımı ve otobüs ulaşımı sistemlerinin entegre edildiği temel bir yaklaşımla ulaşım ana planı önerilerinin programlanması ve uygulamaya geçilmesi kentin mekansal gelişmesinin yönlendirilmesinde çok önemli bir araç olacaktır. Kent içi toplu ulaşım projeleri için gerekli olan finansal

kaynaklar Körfez Tüneli - Köprüsü gibi gerekliliği ve önceliği olmayan konulara harcanmamalıdır. Diğer yandan, projeleri ve koridorları hazır olup inşaatları başlamış ve belli aşamalara gelmiş bulunan, Üçyol - Üçkuyular hattı, E.Ü. Bornova hattı Metro inşaatının ve Aliağa - Menderes Hızlı Banliyö inşaatının süratle tamamlanarak kentçi ulaşımının rahatlatılması sağlanmalıdır. Kentte yeraltı ve yerüstü otoparklar çoğaltılmalı, raylı sistem ana istasyonları otoparklarla desteklenmelidir.

Toplu ulaşımın yaygınlaştırılmasının yanında, yaya yolları ve bisiklet yolları geliştirilerek, otomobil bağımlılığının azaltılmasına yönelik proje ve uygulamalar yaşama geçirilmelidir.

Yerel yönetimlerce, metropoliten kentlerin ulaşım gereksinimlerinin ve sorunlarının, bir plana dayalı raylı toplu ulaşım sistemlerinden başka çözümü olmadığı bilinmelidir.





AVRUPA KENTSEL ŞARTI VE MİMARLIK POLİTİKASI

Yerel yönetimler için bir rehber niteliğinde olan ve Avrupa Konseyince Mayıs 2008'de kabul edilen AVRUPA KENTSEL ŞARTINDA tanımlanan ilkeler özümsemeli, bu ilkelerin yerel olanak ve potansiyellerle zenginleştirilip uygulanabilir bir programının hazırlanması yerel yönetim politikası olarak benimsenmelidir.

Kentlerin ve yerleşimlerin, okunabilmesinde, algılanabilmesinde, o kentin mimarisi ve yapıları en belirleyici öğelerdendir. Bir başka ifadeyle kentler dünyaya mimarileri ile yansımaktadır.

Bu bağlamda Avrupa Kentsel Şartı'nda;

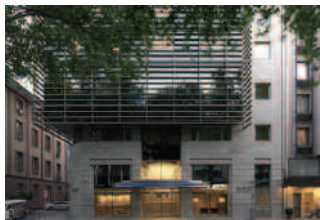
Madde 77 “Kentlerimizi ve kasabalarımızı bilgi, kültür ve sanat yuvaları haline getirme amacımızın, onların mimari güzelliklerini dikkate almadığımız takdirde saygınlıktan yoksun kalacağının farkındayız.”

Madde 78 “Bu bağlamda, kentsel peyzajlarımızın son elli yılda çok kez üst düzeyde bir

mimari kalite endişesi duyulmadan geliştiğinin farkındayız. Kent çevresindeki peyzajların pek çoğunu ihmal ettik ve kentlerimizin ve kasabalarımızın eteklerini ruhsuz ve yaratıcılıktan uzak bir ticari kentsel planlamaya terk ettik. Bu nedenle, mekansal gelişmemizde mimarlık boyutunu daha fazla dikkate almak ve karar vericilerde ve kentlerde canlı bir mimari kültürün gelişmesini teşvik etmek istiyoruz.”

Madde 79 “Kentlerimizle, kasabalarımızla ve onların kültürü ile olduğu kadar mimarileri ile de gurur duymak arzusundayız.” İfadeleri yer almaktadır.

Vurgulanan bu hedeflerin İzmir'de de yerel yönetimlerce benimsenmesi, kentleşmeye dair uygulamalarında bu yönlendirici ilkeleri gözetilen bir yerel mimarlık politikasının oluşturulması, bu politika kapsamında Mimarlar Odası ile birlikte ortak programlar gerçekleştirilerek, İzmir'de bütün kentlilerin gurur duyacağı bir mimari düzeye ulaşmak amaçlanmalıdır.





KENTSEL SAĞLIKLAŞTIRMA-YENİLEME

Kentsel Standartları Yetersiz Gecekondu Alanları

İzmir'in kentleşme sürecinde, özellikle 1950-2000 yılları arasında, göç olgusuna dayalı hızlı nüfus artışının, denetimsizlik ve plansızlıkla bütünleşmesi sonucunda, kentin yerleşime uygun alanlarının yaklaşık yarısı 2-3-4 katlı gecekondu tarzında yapılaşmıştır.

Barınma ve konut ihtiyacını karşılayacak, sürekliliği olan politikaların yokluğu, kentin potansiyel gelişme alanlarının niteliksiz, güvensiz yapı stoklarıyla işgali sonucunu doğurmuştur.

Süreç içinde imar affı uygulamalarıyla da desteklenen bu gelişme, kentin çevresinde, başta deprem riski olmak üzere her türlü güvenlikten, sosyal, kültürel ve kentsel teknik altyapıdan yoksun yerleşim alanları olarak şekillenmiştir.

Mekansal gelişmenin özetlenen fiziki ve sosyal yapısı kapsamında, İzmir kentinin öncelikli problemi; kentin ne yöne ve nasıl büyüyeceği değil, mevcut yapılaşmasını tamamlamış gecekondu alanlarının ve mevcut yapı stokunun nasıl daha yüksek standartlı ve güvenli yaşam

alanlarına dönüştürüleceği, kentsel olanaklara herkesin kolayca erişiminin nasıl sağlanabileceği sorunudur.

Özetle tanımlanan problemin çözümü, sürekliliği olan tutarlı politikalarla ele alınarak kent yenileme, sağlıklaştırma programlarının geliştirilmesiyle olanaklıdır.

Ancak kentsel yenileme, sağlıklaştırma, kentsel altyapısı yetersiz olan bölgelerde, çok titiz ve ayrıntılı analizlerle oluşturulacak strateji, yöntem ve araçlarla yaşama geçirilmelidir. Bu sürecin genel geçer bir yöntemi yoktur, her alanın, her bölgenin, her sosyal tabakanın kendine özgü modellerinin geliştirilmesi esas olmalıdır.

Yerel yönetimlerce yenileme - sağlıklaştırma programlarında temel ilke olarak yenilenecek bölgelerde yaşayanları yerinden etmeyecek ve o bölgelere daha yüksek yapı ve nüfus yoğunlukları öngörmeyecek yaklaşımlar benimsenmelidir.





DOĞAL KÜLTÜREL MİRASININ KORUNARAK YAŞATILMASI

İzmir kentinin sahip olduğu doğal, kültürel ve mimarlık mirası değerlerinin korunarak yaşatılması, yeniden kente kazandırılması yerel yönetimlerin öncelikli programlarından olmalıdır. Son yıllarda Büyükşehir Belediyesi ve Konak, Karşıyaka İlçe Belediyelerince bu konuda önemli çalışmalar yapılmaktadır. Agora Arkeolojik Sit Alanında, kazılara finansman sağlanmasının yanı sıra, sit alanı üzerindeki yapıların kamulaştırılıp yıkılmasıyla, Agora'nın İkiçeşmelik Caddesi'yle buluşması ve daha kolay erişim ve algılanması sağlanmaktadır. Kemeraltı'nda sokak sağlıklılaştırma, cephe bakım - onarımlarının yapılması, Kadifekale'nin restorasyonu vb. uygulamalar, tarihi sit alanı Konak Meydanı ve Kordon'daki yaya öncelikli kentsel düzenlemeler, kent kültürünün oluşmasına ve kent belleğinin korunmasına yapılan büyük katkılardan olup aynı zamanda bir yerel yönetim sorumluluğudur.

İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin sınırları içinde çok sayıda antik yerleşme ve ören yeri bulunmakta birçoğunda arkeolojik kazılar sürmekte-

dir. Bütün bu bilimsel kazılar, araç - gereç, finansman vb. destek programları artırılarak sürdürülmelidir.

Kentimizin sahip olduğu ve dünya ölçeğinde önemli sulak alanlardan olan Gediz Deltası Kuş Cenneti doğal ortamlarının titizlikle korunmasının, Bayraklı Atatürk Ormanı, İnciraltı, Bornova Çiçekliköy gibi doğal sit alanlarının korunmasının ulusal ve evrensel bir sorumluluk olduğu bilinmelidir.

Kamunun ve yerel yönetimlerin mülkiyetinde bulunan, tescilli mimarlık mirası yapıların restorasyonu, bakım onarımları yapılarak sosyal, kültürel mekanlar olarak kent yaşamına kazandırılması, Havagazı Fabrikası'nın Restorasyonu ve Üçkuyular Trolleybüs Deposu alanının Ahmed Adnan Saygun Sanat Merkezi olarak geliştirilmesi gibi, kentin kültür sanat mekanlarıyla zenginleştirilmesi, sürekliliği olan bir yönetim politikası haline getirilmeli, kent tarihsel - kültürel geçmişi ve değerleriyle barışık olarak yönetilmelidir.





İZMİR'DE MERKEZİ İDARENİN UYGULAMALARI

TOKİ Uygulamaları

Konut konusu analiz edildiğinde, İzmir metropoliten alanında konut azlığı değil, var olan ve yapılmakta olan konutların niteliği sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde ve dışında, TOKİ'nin mimari proje elde etme yöntemlerinin ve mimari tasarım niteliklerinin sorgulanması gerekmektedir. Toplu konut alanlarının yer seçiminde ve uygulamalarında Nazım İmar Planı kararlarının gözetilmesi, yerleşimlerle fiziki bağının bulunmasına özen gösterilmesi, yöresel ve çevresel değerlere duyarlı, nitelikli mimari tasarımlarla yapılacakları çevreye ve bölgeye bir değer katmaları da amaçlanmalıdır.

Efemçukuru Altın Madeni İşletmesi

İzmir güney aksında yer alan ve İzmir Körfezi, Doğanbey Körfezi, Menderes ile Urla yerleşkelerinin çevrelediği bölge İzmir kentinin su kaynakları kuşağı olarak gelişmiştir. 1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge İmar Planı'nda "Su

Kaynakları Zonu" olarak tanımlanan bölge içinde, Tahtalı Barajı, Ürkmez Barajı, Seferihisar Barajı, Gelinalan Barajı, Balçova Barajı ile beş adet gölet yer almaktadır. Bölgede ayrıca 20 milyon m³ hacminde Çamlı Barajı da projelendirilmiş olup batı aksı İzmir için önemli bir su kaynağı olarak DSİ ve İZSU programlarında yer almaktadır. Küresel iklim değişiklikleri bağlamında su havzalarının ve su kaynaklarının korunması yaşamsal önem kazanmıştır.

Kentin su potansiyeli açısından çok önemli olan bölgede, Efemçukuru Köyü'nde altın işletmesi için Çevre Bakanlığı'nca ÇED uygun görüşü verilmiştir. İzmir kentinin halk sağlığı ve çevre sağlığı açısından son derece tehlikeli olan, Efemçukuru'nda altın madeni işletilmesinden biran önce vazgeçilmeli, bölgenin su, orman, tarım (üzüm, zeytin) gibi yaşam destek sistemlerine zarar verilmemelidir. İzmir kenti sağlığı her değer üstündedir, yerel yönetimler bu olumsuz gelişmelere karşı tutumlarını kararlılıkla sürdürmelidirler.





Aliağa'da İthal Kömüre Dayalı Termik Santral Kurulması Girişimi

İzmir Aliağa İlçesi, demirçelik tesisleri, gübre tesisleri, gemi söküm tesisleri, petro kimya tesisleri, petrol rafinerisi, hurdalıklar gibi çok sayıda çevre kirliliği yaratan sanayi gelişmeleri ile kapasitenin üstünde doluluk oranına erişmiştir.

Başta İzmir Metropol kenti olmak üzere bölgede 3 milyondan fazla nüfus barındıran yerleşmeler, Gediz ve Bakırçay gibi dünya ölçeğinde önemli tarım havzaları, Uluslararası öneme sahip Kuşçenneti Sulak Alanı, ve çok sayıda doğal, kültürel ortamlar yer almaktadır.

Özetle tanımlanan değerlerin bulunduğu bölgenin ortasına, Aliağa Çakmaklı, Horozgediği mevkiine şimdi de ithal kömüre dayalı termik santral kurulması amacıyla planlama girişimleri yürütülmektedir.

İzmir Kenti'nin hava kirliliğine, Aliağa'da bulunan mevcut tesislerin yol açtığı, bilimsel rapor-

larla da tespit edilmiştir. Mevcut hava ve çevre kirliliği yaratan tesislerin halk sağlığı için yarattığı tehlike ve sorunlar henüz giderilmemişken, bölgede ithal kömüre dayalı termik santral yapılması kabul edilemez.

Sağlıklı, güvenli bir kentleşme için insan ve çevre sağlığına duyarlı, karar ve politikalar belirlenerek uygulanmalıdır. İthal kömüre dayalı termik santral kurulması yerine, kent nazım planının önerisi olan, temiz enerji kaynaklarından rüzgar enerjisi potansiyelinin yaşama geçirilmesi benimsenmelidir. Yerel yönetimler ve merkezi idare sürdürülebilir bir gelecek için temiz hava, su, toprak gibi yaşam kaynaklarının korunmasına önem vermek zorundadır. Termik santralin yarattığı kirlilik nedeniyle Yatağan'da zaman zaman halka sokağa çıkmayın uyarıları yapıldığı unutulmamalıdır.





KENTLİ HAKLARI

Avrupa Kentsel Şartı ve Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonlarında kentin her şeyden önce kentte yaşayan insanlar için düzenlenmesi, yerel ve merkezi yönetimlere öncelikli olarak önerilmektedir.

İzmir kent merkezinde sınırlı bir alanda yapılan tespit çalışmasında ulaşılan verilerin çarpıcılığı ve ilginçliği ortadadır.

Kentsel gelişme ve büyüme sürecinde, yalnızca yaya yollarının olması gereken kaldırımlar, parklar, yaya yol ve alanları, araçlar, büfeler, seyyar satıcılar, restoran ve kafeler tarafından işgal edilmekte yaya erişimi engellenmektedir.

Kent mekanlarının düzenlenmesinde insanı esas alan ve hedefe ulaşırken göz önünde bulundurulması gereken standartların titizlikle uygulanması ve yaygınlaştırılması benimsenmelidir.

AVRUPA KENTLİ HAKLARI DEKLARASYONU

Aşağıda belirtilen hakların gerçekleşmesi bireylerin, dayanışma ve sorumlu hemşeriliği ilişkili eşit yükümlülükleri kabul etmesine bağlıdır. Avrupa yerleşimlerinde yaşayan kent sakinlerinin sahip olduğu haklar;

1-Güvenlik: Mümkün olduğunca suç, şiddet ve yasa dışı olaylardan arındırılmış emin ve güvenli bir kent;

2-Kirletilmemiş, Sağlıklı Bir Çevre: Hava, gürültü, su ve toprak kirliliği olmayan, doğası ve doğal kaynakları korunan bir çevre;

3-İstihdam: Yeterli istihdam olanaklarının yaratılarak, ekonomik kalkınmadan pay alabilme şansının ve kişisel ekonomik özgürlüklerin sağlanması;

4-Konut: Mahremiyet ve dokunulmazlığının garanti edildiği, sağlıklı, satın alınabilir, yeterli konut stokunun sağlanması;

5-Dolaşım: Toplu taşıma, özel arabalar, yaya ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması;

6-Sağlık: Beden ve ruh sağlığının korunması na yardımcı çevrenin ve koşulların sağlanması;

7-Spor ve Dinlenme: Yaş, yetenek ve gelir durumu ne olursa olsun, her birey için, spor ve boş vakitlerini değerlendirebileceği olanakların sağlanması;

8-Kültür: Çok çeşitli kültürel ve yaratıcı etkinlikler ve uğraşlara erişim ve katılımın sağlanması;

9-Kültürler Arası Kaynaşma: Geçmişten günümüze, farklı kültürel ve etnik yapıları barındıran toplulukların barış içinde yaşamalarının sağlanması;

10-Kaliteli Bir Mimari ve Fiziksel Çevre: Tarihi yapı mirasının duyarlı bir biçimde restorasyonu ve nitelikli çağdaş mimarinin uygulanmasıyla, uyumlu ve güzel fiziksel mekanların yaratılması;

11-İşlevlerin Uyumlu: Yaşama, çalışma, seyahat işlevleri ve sosyal aktivitelerin olabildiğince birbiriyle ilintili olmasının sağlanması;

12-Katılım: Çoğulcu demokrasilerde; kurum ve kuruluşlar arasındaki dayanışmanın esas olduğu kent yönetimlerinde; gereksiz bürokrasiden arındırma, yardımlaşma ve bilgilendirme ilkelerinin sağlanması;

13-Ekonomik Kalkınma: Kararlı ve aydın yapıdaki tüm yerel yönetimlerin, doğrudan veya dolaylı olarak ekonomik kalkınmaya katkı konusunda sorumluluk sahibi olması;

14-Sürdürülebilir Kalkınma: Yerel yönetimlerce ekonomik kalkınma ile çevrenin korunması ilkeleri arasında uzlaşmanın sağlanması;



15-Mal ve Hizmetler: Erişilebilir, kapsamlı, kaliteli mal ve hizmet sunumunun yerel yönetimi, özel sektör ya da her ikisinin ortaklığıyla sağlanması;

16-Doğal Zenginlikler ve Kaynaklar: Yerel doğal kaynak ve değerlerin; yerel yönetimlerce, akılcı, dikkatli, verimli ve adil bir biçimde, beldede yaşayanların yararı gözetilerek, korunması ve idaresi;

17-Kişisel Bütünlük: Bireyin sosyal, kültürel, ahlaki ve ruhsal gelişimine, kişisel refahına yönelik kentsel koşulların oluşturulması;

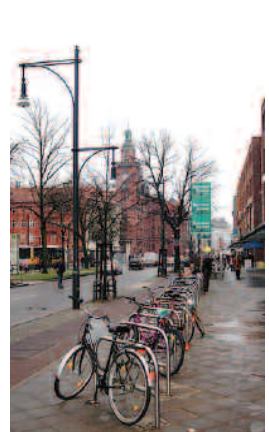
18-Belediyelerarası İşbirliği: Kişilerin yaşadıkları beldenin, beldeler arası ya da uluslararası ilişkilerine doğrudan katılma konusunda özgür olmaları ve özendirilmeleri;

19-Finansal Yapı ve Mekanizmalar: Bu deklarasyonda tanımlanan hakların sağlanması için, gerekli mali kaynakları bulma konusunda yerel yönetimlerin yetkili kılınması;

20-Eşitlik: Yerel yönetimlerin; tüm bu hakları bütün bireylere cinsiyet, yaş, köken, inanç, sosyal, ekonomik ve politik ayırım gözetmeden, fiziksel veya zihinsel özürlerine bakılmadan; eşit olarak sunulmasını sağlamakta yükümlü olması.

YAYA YOLLARI* YAYALARINDIR

- Bütün kentsel yerleşim alanlarında gereği kadar ve standartlara uygun güvenli yaya yolları, bir yaya hakkıdır.
- Motorlu araç ve her türlü fiziki engellerin (direk, tabela, ağaç ve alçak dalları, dikenli bitki ve teller) insani ölçü ve rizikoları göz ardı edilmeksizin yayalara özellikle görme engellilere güven içinde yürütme olanağı sağlanarak yeniden düzenlenmesi, yaya mekanlarının herkes tarafından eşit kullanılabilir hale getirilmesi,
- Yaya yollarında insani ve hijyenik koşullar dikkate alınarak yerleşik çöp bidonu ve çöpsü atıklardan arındırılması,
- Yaya yollarına ve yayaların üstüne toz, çamur ve kirlı su sıçramasına önlem getirilmesi,
- Yaya geçitlerinde geçiş üstünlüğünün yayalara ait olması evrensel gerçeğinden yola çıkarak yayalara uygarca ve gereksindiği kadar geçit düzenlenmesi,
- Bütün geçitlerde yaya geçidi, çizgi ve levhaların bulundurulması,
- Okul ve çevrelerindeki bütün yollarda, hız kesici tümsek ve hız indirimi levhalarının bu-



Dünyadan Uygulamalar



lundurulması ve bu alanlarda denetimlerin eksiksiz sürdürülmesi,

- Işıklı kavşaklarda geçiş sürelerinin yaya, insan, çocuk, yaşlı, hamile, çocuklu ve özürülüler dikkate alınarak düzenlenmesi,
- Flaşöre (yanıp-söner) çevrilmiş kavşaklarda, yayalara güvenceli geçiş sağlayan yeşil ışık yakma düğmeleri sağlanması,
- Alt ve üst yaya geçitlerinde, özellikle yaşlı ve özürülüler için uygun eğimli yol, yürüyen merdiven ya da asansör olanaklarının geliştirilmesi,
- Araç trafiğinden arındırılmış güvenli yürüme, alışveriş ve dinlenme alanlarının oluşturulması,
- Ve bu yaya alanlarına uyumlu bitki, ağaç ve sanatsal yapıtlarla görsel çekicilik kazandırılması, sürekli olarak atıklardan arındırılması, güvenli aydınlatılması, onarımlarının da insan varlığı göz ardı edilmeden uygun zamanlarda yapılması,
- Yayaların bütün yürüme alanlarının el, kol, baş boyutlarında kesici metal, dikenli tel, tuzak çöküntü ve uçurumsu kot farklılıklarından arındırılması,
- Kentlerin en devingen gerçek sahipleri olan, insanlar arasındaki iletişimi artıran, kentsel kültüre katkıda bulunan yayalar için sağlıklı yeşil

kuşaklar, park ve bahçeler, çocuklara güvenli oyun, spor, gezinti, dinlenti ve izlenti-seyir alanları düzenlenmesi,

- Kentlerin yaşayan hücresi, yaya yukarıdaki maddelerde belirtilen hakların yasal koruyucusudur. Yerel yönetimler, yaya haklarını gözetmek, suç duyurularını değerlendirmekle sorumludurlar.

*Yaya Hakları Derneği Tüzüğü'nden alınmıştır.

YAYA YOLLARI DÜZENLEMELERİ

Yaya yolları ve diğer kamusal alanlar toplumun her kesiminin yararlanabildiği mekanlardır.

1- Yayaların güvenliği ve hareket özgürlüğü sağlanmalıdır. Bu amaçla ulaşımda yüksek kot farklılıklarının basamak yerine rampalarla aşıldığı, tekerlekli iskemle kullananların geçiş ve dönüşünü engelleyecek bariyerlerin kullanılmadığı düzenlemelere gidilmelidir.

2- Yaya ve taşıt ulaşımının kesiştiği noktalarda önlemler alınmalı ve yaya ulaşımına öncelik tanınmalıdır.

3- Kavşak ve dönüşleri, düzey ve kullanım farklılaşmalarını söz konusu olduğunda (bu alanla-



Dünyadan Uygulamalar





ra yaklaşırken) yüzey kaplama malzemesinde yapılan renk ve doku değişiklikleri ile özellikle görme engelliler uyarılmalıdır.

4- Yer kaplama malzemesi seçiminde sağlamlığa, yüzeyin düzgünlüğüne, kaymayan ve parlamayan malzemeye öncelik verilmelidir.

5- Yaya yollarında suyun birikmesine engel olacak drenaja önem verilmelidir. Su dolmalarını engellemek için drenaj ızgaraları yapılmalıdır.

6- Görme engelliler için, bulunduğu yerin niteliğini belirtmek üzere bahçe yollarında malzeme farklılıkları yapılabilir.

7- Sosyal kontrol sağlamalıdır. İssiz mekanlar yerine insan ilişkilerinin canlı olduğu noktalar güvenliği pekiştirir. Gece karanlığa karşı da önlem alınmalıdır.

8- Yollarda bağlantı eksikliği, sapalık, yapısal ya da başka bazı elemanlar (direkler, levhalar, ...) aşırı dik geçitler yayaların hareket kabiliyetini engeller. Bu yüzden yaya yollarını özendirici önlemler almak gereklidir.

BAKIM-SERVİS MALZEME SEÇİMİ

1- Yaya yollarına ait alanların çevresinde konumlanan konut-ticaret gibi işlevlerin yükleme-boşaltma, katı atıkların alınması gibi servislerinin yapılacağı saatler düzenlenmeli ve bu servisler yayaları en az rahatsız edecek biçimde yapılmalıdır.

2- Malzemeler dayanıklı, yaralanmalara neden olmayacak, gerektiğinde sökülüp yenilenebilecek türde seçilmelidir.

KULLANIM HAKKI KULLANILABİLİR OLMA

Yayaların yaş ve bedensel yeterlilik koşulları göz önüne alınarak güvenlik sağlayacak; erişimi mümkün kılan kullanım olanakları hazırlanmalıdır.

1- Tekerlekli sandalyeler için uygun eğimde (%8) rampalar, korkulukla ve dönüş alanları (en az 150 cm çapında) tasarlanmalıdır.



Izmir'deki Durum



2- İkaz ve yönlendirme işaretleri basit, görülebilir olmalıdır. Yüksekliği, konumu, kolay okunması, renk ölçü grafik düzeni önem taşımaktadır. İşaretler mümkünse ışıklandırılıp, kabartma yazı (Braille) ile yazılmalıdır. Bu işaretlerin yerden yüksekliğinin dokunulabilir olması yararlıdır, bu yükseklik en fazla 100 cm olmalıdır.

3- İşaret ve levhalar yaya mekanından 60 cm çekilmeli ve 255 cm yüksekliğe konumlandırılmalıdır. Yönlendirici işaretler, yönelimle ilgili karmaşa olabilecek her yerde kullanılmalıdır.

4- Genel telefonların bir bölümünün yüksekliği, tekerlekli iskemlede oturanların erişebileceği biçimde belirlenmelidir, en fazla 120 cm yüksekliğinde olmalıdır.

5- Yaklaşım ve kullanımda bariyerlerden kaçınılmalıdır.

6- Özel duyarlılık gerektiren grupların korunması önemlidir; yaya trafiğinin yanında küçük çocuklar, yaşlılar ve fiziksel engellilere yönelik alanlar düşünülmelidir.

7- Taşıt ve yaya trafiğinde olduğu gibi gürültü ve sessiz kullanımları da ayırmak buna göre

mekansal düzenlemeler yapmak gerekir.

8- Kamuya ait mekanın gaspına engel olacak denetimler düzenli olarak yapılmalıdır.

9- Kavşaklara yaklaşan görme engelliler yer döşemesi değişiklikleri ve hatta ses ile uyarılmalıdır.

10- Oyun alanlarında tekerlekli sandalyedeki çocuklar için sert dolaşım alanı sağlanmalı, ayrıca onlar için oyun elemanları sağlanmalıdır.

11- Yaya yollarında kaldırım genişliğinde temiz bir koridor oluşturulmalıdır.

12- Yaya mekanlarında zeminde yaratılacak renk ve doku farklılığı ile kent mobilyaları ve rampalar görme engelliler için kullanılabilir hale getirilmelidir. Yaya mekanlarında kullanılan yüzey kaplamaları kaygan olmamalıdır.

13- Karşıdan karşıya geçiş noktalarında karşılıklı %17 rampalar sağlanmalı, rampa noktalarında görme engelliler için döşeme farklılığı sağlanmalıdır. Yaya adasının minimum genişliği 120 cm olmalıdır, bu alanda yırtık oluşturacak karşıdan karşıya geçiş tekerlekli sandalyeli insan için konforlu hale getirilmelidir.



Izmir'deki Durum





RAHATLIK ve KONFOR

Klimatik Faktörler-Bitkilendirme

1- Yolların ağaçlandırılması, kent içinde yeşil kuşakların oluşması anlamında önemlidir. Kullanılan yeşil elemanların kökleri alt yapıya zarar veremeyecek nitelikte olmalıdır. Kökleri derin olmalıdır.

2- Kötü hava koşullarında korunmak amacı ile yeşil öğeler, saçaklar arkadlar, rüzgâr kırıcılar ve çeşitli kent mobilyalarından yararlanılmalıdır.

3- Yaya geçitlerinde, yol ve sokak kullanımında yeşil doku, geçişi ve görüş alanını kısıtlamamalıdır. Yaya mekanına sarkan dallar en az 255 cm yüksekliğinde olmalıdır.

4- Dikenli bitkiler, tohum ve meyve dökümüyle yerde kaygan bir yüzey oluşturmaya müsait ağaçlar yaya yolları yakınlarında konumlandırılmamalıdır. Bitki dikiminde seçilecek uzaklıklar buna göre ayarlanmalı ve bitkilerin düzenli bakımı yapılmalıdır.

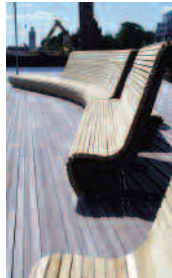
SOKAK MOBİLYALARI

1- Kent kimliğine ve kentin imajına katkıda bulunacak fonksiyonel/estetik sokak mobilyalarının, farklı kullanıcı türlerine hizmet edebilecek biçimde önlemlerin de göz önünde bulundurulmasıyla kentli kullanımına sunulmalıdır.

2- Çeşmeler, havuzlar, çöp sepetleri, yangın muslukları, büfeler, genel tuvaletler, telefon kulüpleri vs. çocukları, yaşlıları ve bedensel engellileri dışlamayan nitelikte olmalıdır. Telefon kulüpleri 120 cm. yüksekliğinde olmalıdır. Terlekli sandalye kullanıcıları için oturma banklarının yanında en az 75 cm. boşluk bırakılmalıdır.

3- Özellikle satış standartları, büfeler ve sokak mobilyalarının yaya geçişini engellemeyecek biçimde konumlandırılması önemlidir.

4- Yaya yolu taşıt yolunu ayırmada yeşil bantlardan ya da sınırlandırıcı öğelerden yararlanılmalıdır.



Dünyadan Uygulamalar



5- Sokak mobilyalarında yaralanmalara neden olmayacak malzeme seçimi önemlidir. Çöp kutuları yerden 90 cm. yükseklikte ve tek elle kullanılabilecek şekilde, kapaklı olmalıdır.

6- Sokakta kullanılan malzemelerin sürekli bakımı sağlanmalı ve az bakım gerektiren doğal malzemeler tercih edilmelidir. Hasar gördüğü takdirde kolayca değiştirilebilir detayların uygulanması gerekir.

RAMPALAR KORKULUKLAR MERDİVENLER

1- Kot farklılıklarını rampa ile almak, toplumu oluşturan her kesimi önemseyen, erişimi kolaylaştıran önemli bir önlemdir.

2- Rampaların eğimi %8'i aşmamalıdır.

3- Rampa başlangıç ve bitişlerinde açık ve düz bir alan (sahanlık) bırakılmalıdır.

4- 1 metreden geniş rampaların her iki yanında, iki ayrı yükseklikte uzanan sürekli korkuluklar bulunmalıdır. Böylece düşük seviyede bulunan korkuluk tekerlekli iskemle kullanan kentliler ve çocuklar tarafından kullanılabilir. Tırabzanlar rampa başlangıç ve bitiş noktalarında 45 cm daha uzatılmalıdır. Bu uzatmalar sakatlanmaları önlemek amacıyla yuvarlaklaştırılmalıdır. Rampa genişlikleri tek yönde en az 120 cm, çift yönde en az 180 cm olmalıdır. Rampa yüzeyleri kaymayı önleyici nitelikte olmalıdır. Uygun aydınlatma kullanılarak rampa ve merdiven üzerinde gölge sebebiyle oluşacak tehlikeler en aza indirgenmelidir. Rampa ve merdiven yanında kullanılacak bitkilendirmede yüzeyi kaygan hale getirmeyecek, meyve dökmeyen bitki seçilmelidir.

5- Korkulukların yere ve duvara montajı emniyetle yük taşıyabilecek biçimde yapılmalıdır. Duvara ankastre korkuluklarda, duvarla korkuluk arasında en az 7.5 cm mesafe olmalıdır.



Dünyadan Uygulamalar



6- Merdiven basamakları takılmaya neden olmayacak düzlükte, kaygan olmayan malzeme ile kaplanmalıdır.

7- Kaldırım bordürleri rampalandırılmalıdır. En fazla eğim %17 olmalıdır.

8- Kent alanlarındaki merdivenlerde en az 15/18 basamaktan sonra sahanlık yapılması gereklidir. Merdiven yükseklikleri 17 cm yi geçmemelidir.

OTOPARKLAR ARAÇ TRAFİĞİ

1- Özellikle yayalaştırma uygulamalarında özel araç trafiğinin azaltılarak toplu taşıma özendirici önlemler alınmalıdır.

2- Yayaların toplu taşıma noktalarına erişimini kolaylaştıracak bağlantılar kurulmalıdır.

3- Bu alanlarda yer alan konut, ticari kullanımlarının ziyaretçi ve servis ulaşmaları için çözüm üretilmelidir.

4- Yeterli oranda otopark yapılmalı ve otopark otoparkların bina girişleri ile bağlantılarının kolay ve güvenli olması sağlanmalıdır.

5- Özellikle büyük otopark alanlarının gece aydınlatılmasına önem verilmelidir.

6- Otopark düzenlemelerinde belirli alanlar bedensel engellilere tahsis edilmelidir. Otopark alanının yüzeyinin sert zemin olması tekerlekli sandalye kullanıcılarının hareket kabiliyetini artıracaktır. Özürlüler için ayrılmış otopark alanlarının işaretler ile onlara ait olduğu belirtilmeli, ayrıca zemin boyanarak onlara ait olduğu vurgulanmalıdır.

Yayaların park etmiş araçların arasında değil, trafikle kesişmenin olmadığı alanlarda ulaşımına olanak tanınmalıdır. Park için ayrılmış alanın yanında engelliler için en az 120 cm genişliğinde erişim koridoru bırakılması ve bu koridorun kaldırımla ilişkilendirilmesi gereklidir.



İzmir'deki Durum



YAYA ALANLARININ PLANLA BÜTÜNLEŞMEMESİNDEN KAYNAKLANAN SORUNLAR

- Özel araç trafiği ile alana erişimde ciddi bir otopark bunalımı,
- Park etmenin yayalaştırma yapılmayan yan yollara kayması ile bu yolların araç trafiğini kriz ölçüsünde güçleştirecek biçimde park etme amaçlı kullanımı,
- Yaya yollarının sürekliliğinin kesintiye uğraması ve ana yollarla kesişme noktalarında gözlenen sorunlar,
- Yaya yolu olarak trafiğe kapatılan alanda servis problemleri,
- Kesişme noktalarında hareketi engelleyici elemanlar (havuz, çiçeklik, vb.)
- Oturma olanaklarının çeşitliliğinin sınırlı olması,

- Plastik öğelerin az sayıda olması ve sembolik anlamlarındaki belirsizlik,
- Bina ve dükkan girişlerini yansıtmayan döşeme kaplaması, yeşil alan tasarımı,
- Peyzaj öğelerinin sınırlı ölçü ve nitelikte olması,
- Oynayan taş döşemeler,

ALANLARIN KULLANIM BİÇİMİNDEN ya da KULLANICILARDAN KAYNAKLANAN SORUNLAR

- Çöp atma sorunu
- Yaya yollarına servis saatleri dışında araç erişimi
- Bloke edilen geçişler
- Özel alan olarak algılanan alanlar
- Bisiklet ve mobiletlerin yayalarla birlikte hareketindeki kesişmeler.



Izmir'deki Durum





BEKLEME ve İNDİRME BİNDİRME ALANLARI

- Otobüs duraklarında otobüslerin yanaşması ve trafiği engellememesi için 3.60-4.20 m genişliğinde bir cep ayrılmalıdır.
- Durağın önünde ve arkasında gelip geçen yayalar için yeterli mekan ayrılmalıdır.
- Gece güvenliği ve konforu için aydınlatma sağlanmalı, bildirişim elemanları konumlandırılmalıdır.
- Araç ve yaya trafiğinin aynı yükseklikte olduğu alanlarda her iki alanı birbirinden ayırmak için bölücü elemanlar kullanılmalıdır.
- Özellikle sıcak iklimli bölgelerde bekleme mekanlarında gölgelendirilme konforu bir biçimde sağlanmalıdır.
- Taksi durakları yaya erişimini engellemeyecek şekilde düzenlenmelidir.



İzmir'den Uygulamalar