



AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI

16-22 EYLÜL 2022

2022 TEMATİK REHBERİ

Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik

#HareketlilikHafası

#MobilityWeek





İÇİNDEKİLER



1) Giriş

2022-2023 Teması	4
'Daha İyi Bağlantılar'	5
AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI kampanyasına nasıl katılabilirsiniz?	6
Diğer AB girişimleriyle bağlantı	6

2) Vatandaş Katılımı

2a) Birlikte yaratma	8
Almanya'nın Bremen kentinde birlikte yaratma vasıtasıyla semtin araç parkı sorununun çözülmesi.	8
Portekiz'in Lizbon kentinde çok modlu hareketlilik merkezlerinin kurulması.....	9
Sokağı fethetmek projesi: Leuven'de birlikte yaratma	10
2b) Vatandaş bilimi	11
WeCount – yaşadıkları yerlerde veri toplayan vatandaşlar	11
2c) Vatandaş katılımı	12
Bolonya: 30 km/saat bölgesi oluşturmada vatandaş katılımı	12

3) Mekânlar

3a) Alanın yeniden yapılandırılması	14
İsveç, Malmö'de buluşma yerlerinin oluşturulması	14
Polonya'nın Bytom kentindeki hız kesiciler (Kasisler).....	14
Avusturya, Salzburg'da fiziksel bariyerlerle araçsız şehir merkezinin oluşturulması	15
3b) Kentlerin yeşillendirilmesi.....	16
Çorak endüstriyel topraklardan doğa koruma alanlarına – Ruhr bölgesinin dönüşümü	16
Slovenya, Ljubljana'daki genişletilmiş yaya bölgeleri	17
3c) Bisiklet stratejileri	18
Hollanda, Utrecht kentindeki en gelişkin bisiklet parkı.....	18
Çekya'nın Třinec kentindeki otomatik park kulesi.....	18
Fransa'nın Île-de-France bölgesinde bisiklet parkının bölgesel ağı entegrasyonu.....	19

4) Lojistik	20
4a) Şehirlerde kargo teslimatı.....	20
Hollanda'nın Groningen kentinde teslimat koordinasyonu planlama yazılım paketi	20
İspanya'nın Barselona şehrinde kentsel teslimatın yeniden yapılandırılması.....	21
4b) Kentsel Araç Erişimi Düzenlemeleri (UVAR'lar) ve Düşük Emisyon Bölgeleri (LEZ).....	21
Parma'da UVAR'ın genişletilmesi.....	21

5) Planlama ve Politika	22
5a) Altyapı planlaması	22
Çekya'nın Prag kentinde sürdürülebilir altyapı yatırımlarının önemi	23
İspanya, Madrid'de araç park yerinin kentsel konsolidasyon merkezine dönüştürülmesi.....	23
5b) Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları (SKUp)	23
SKUp sayesinde Brüksel'de meydana gelen önemli değişiklikler	24
Son SKUp Ödülü Sahibi: Finlandiya'nın Tampere kenti.....	25

6) Avrupa Hareketlilik Haftası ve Türkiye	26
7) Avrupa Hareketlilik Haftası Ulusal Ödülleri	27

1) Giriş

2022-2023 Teması

AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI'NIN 2022 yıllı teması “Daha İyi Bağlantılar” olarak belirlenmiştir. Bu tema, Kovid-19 pandemisi nedeniyle uzun süren tecrit, kısıtlama ve sınırlamalardan sonra insanların birbirleriyle tekrar bağlantı kurma arzusunu yansıttığı için seçilmiştir. Kovid sonrası insanlar kendi kentlerindeki meydanlarda tekrar birbirleriyle buluşabilir ve kurdukları bu bağları toplu taşıma araçlarını kullanarak devam ettirebilirler. **Daha iyi bağlantılı ulaşım**, Avrupa Komisyonu tarafından tanıtılan **Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın**¹ temel odağı olan birbiriyle daha iyi bağlantılı yerler ve insanlar anlamına gelmektedir. **Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaşım Planlamaları**² da karar alıcılar, hizmet sağlayıcılar, kent planlayıcıları ve insanlar arasında daha iyi bağlantılar gerektirmektedir. 2021 yılında kentsel hareketliliğin sağlıklı ilgili yönlerine güçlü bir şekilde odaklanılmasının ardından, bu yılın teması olan “Daha İyi Bağlantılar” AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI'nın insanları bir araya getirme amacını kutlamaktadır.

Ulaşım, Avrupa'da hava kirliliğine en çok neden olan ikinci sektördür³ ve ulaşımdan kaynaklanan emisyonlar 2018 ve 2019 yılları arasında %0,8 oranında artmıştır⁴. Avrupa Yeşil Mutabakatında da hedeflendiği gibi 2050 yılında net sıfır sera gazı emisyon hedefine ulaşmak için kayda değer çalışmalar gerçekleştirilmelidir. Bu zorlu hedefe ulaşabilmede tüm paydaşların ve belediyelerin iş birliği yaparak (kentsel) hareketlilik emisyonlarını önemli ölçüde azaltması önem teşkil etmektedir.

Kovid-19 gibi krizler veya Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından enerji güvenliğinin tesisi gibi zorluklar, Avrupa Yeşil Mutabakatı'nda belirtilen hedefleri tehdit etmektedir. **REPowerEU Planı**⁵ Avrupa'nın temiz enerjiye geçişini hızlandırarak enerji tasarrufu sağlayacak, kaynakları çeşitlendirecek ve fosil yakıtların yerini alacak bir dizi faaliyetle bu zorlukların etkisini azaltmayı ve yatırımlar ile reformları akıllıca birleştirmeyi amaçlamaktadır⁶.

¹ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

³ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/ghg-emissions-by-aggregated-sector-5#tab-dashboard-02>

⁴ <https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_3131

⁶ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fc930f14-d7ae-11ec-a95f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

‘Daha İyi Bağlantılar’

‘Daha İyi Bağlantılar’ teması sürdürülebilir kentsel ulaşımın dört boyutunu kapsamaktadır: vatandaşlar (people), mekânlar (places), lojistik (*paketler* - packages) ve politika ile planlama (policy & planning).

Ayrıca, yaşamımızın bir parçası olan toplu taşıma, diğer aktif, entegre, talebe duyarlı ve ortak kullanımlı ulaşım türleriyle birlikte, bizleri birbirimize bağlarken, güvenli bir şekilde seyahat etmemize ve çevreyi korumamıza yardımcı olur. Geleceğin kilit noktalarından biri de “geleneksel” ulaşım türlerini yeni dijital çözümlere bağlamak olacaktır.

Bu yılın tematik kılavuzunda her dört başlığa bir bölüm ayrılmıştır. Bu doküman kent, kasabalar (ve belediyeler) ile vatandaş girişimlerinden güncel ve iyi uygulama örneklerine yer vererek, siz yerel kampanya yürütücülerine kentsel hareketliliği daha sürdürülebilir hale getirmede atacağınız adımlar konusunda ilham vermeyi amaçlamaktadır.

Vatandaşlar, 20 yıldan uzun süredir devam eden Avrupa Hareketlilik Haftası’nın merkezinde yer alarak kampanyamızın itici gücü olmuştur. Her yıl vatandaş katılımıyla gerçekleşen birkaç bin etkinlik, proje ve en iyi uygulama örnekleri ile yaklaşık 600 **HAREKETLİLİK KEYLEMİ** 16-22 Eylül haftası boyunca kampanya web sitesine (www.mobilityweek.eu) yüklenmektedir. Bu da Avrupa Hareketlilik Haftası’nın, vatandaşları kendi sürdürülebilir ulaşım girişimlerini uygulamaya yönelik teşvik edilmesindeki başarının kanıtıdır. Ayrıca, **2022 Avrupa Gençlik Yılı**⁷ tüm alanlarında gençlerle bağ kurmaya odaklanmaktadır.

Mekanlar, kentsel ve yeşil alanlarda dâhil olmak üzere, insanların buluşup bağlantı kurması için keyifli ve işlevsel de olmalıdır. Geçtiğimiz yıl gerçekleştirilen Temiz Şehirler Kampanyası anketi⁸ katılımcılarının %82’si Avrupa şehirlerinin daha fazla yeşil olması temel talebini dile getirmiştir.

Paketler, çift anlamda kullanılmaktadır. İlk kastedilen anlamı fiziksel olarak kargo paketleri ve onların dağıtımının çevre dostu olarak gerçekleştirilmesindeki giderek artan zorluklardır. İkinci kullanılan anlamındaysa kentsel hareketlilik operasyonlarının sorunsuz devam edebilmesi için dijital bilgi paketlerinden bahsedilmektedir. İkinci anlamı kullanılacak olursa kentsel hareketlilik operasyonlarının kolay yapılabilmesi için veri sağlayıcılar ile kullanıcılar arasında “Daha iyi bağlantıların” kurulması gereklidir.

Politika ve Planlama, belediyelerin kentsel hareketlilik konusundaki güçlükleri aşmak için kapsamlı ve esnek şekilde kullanması gereken araçlardır. Avrupa Hareketlilik Haftası, şehir planlayıcıların vatandaş merkezli hareketlilik planlarından esinlenmeleri için harika bir fırsat sunmaktadır. Vatandaş katılımı, bir Avrupa Komisyonu konsepti olan Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının (SKUp) temel bileşenidir. Avrupa Hareketlilik Haftası boyunca kamuoyundan alınan görüşler yepyeni fikirlerin ortaya çıkmasına ve yerelde uygulanabilecek çevre-dostu ulaşım çözümlerine ışık tutabilir.

⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

⁸ <https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/>

AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI kampanyasına nasıl katılabilirsiniz?

Bu yılın teması olan “Daha İyi Bağlantılar” aynı zamanda bizim sizinle olan bağlantı kurma isteğimizi de yansıtmaktadır! Bu nedenle, sizleri Avrupa Hareketlilik Haftası Uluslararası ve Ulusal sekretaryaları Twitter⁹, Instagram¹⁰ ve Facebook¹¹ sosyal medya hesaplarını takip edip, faaliyetlerinizi ve hikâyelerinizi bizimle paylaşmaya davet ediyoruz.

2021 yılında, Avrupa Hareketlilik Haftası 53 ülkeden 3.100’den daha fazla belediyenin katılımıyla ve yıl boyunca yaklaşık 650 Hareketlilik Eyleminin sunumuyla en yüksek kayıt sayısına ulaşmıştır.

2022 yılında da sizi Avrupa Hareketlilik Haftası’na katılmaya davet ediyoruz! Avrupa Hareketlilik Haftası’na birkaç şekilde katılabilirsiniz. Eğer bir belediyeyi temsil ediyorsanız, 16-22 Eylül tarihleri arasındaki kampanya çerçevesinde faaliyetlerinizi ve kalıcı önlemlerinizi www.mobilityweek.eu adresine girerek iletebilirsiniz.

Ayrıca, diğer kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum kuruluşları, üniversiteler, eğitim kurumları ve özel işbirlikler olarak yıl boyunca sürdürülebilir hareketlilik girişimleri ve “Daha İyi Bağlantılar” ile ilgili Hareketlilik Eyleminizi yıl boyunca sitemize kaydedebilirsiniz. Bu yılın Tematik Kılavuzu, Avrupa’daki yerel kampanya yürütücüleri tarafından sunulan daha önceki başarılı Hareketlilik Eylemi örneklerini içermektedir. Başvurusu yapılan üstün kaliteli Hareketlilik Eylemleri de kendi başarı hikâyelerini paylaşmak üzere 2023 yılında Brüksel’e davet edilecektir.

Siz de başarı hikayenizi ödüle hak kazanmak için gönderebilirsiniz. Belediyeniz sürdürülebilir kentsel hareketlilikle ilgili örnek teşkil eden ve öne çıkan bir başarı elde etti mi? O halde, Avrupa Hareketlilik Haftası kampanyası çerçevesinde göstermiş olduğunuz üstün başarınız ile ilgili ödül alabilirsiniz. Kampanyamız, başarılarınızın konularına bağlı olarak farklı ödüller sunmaktadır, sizi bir yıl boyunca süren yarışmamıza başvurmaya davet ediyoruz.



AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI

AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI, Avrupa Komisyonu’nun sürdürülebilir kentsel hareketlilikle ilgili farkındalık oluşturma kampanyasıdır. Aktif hareketlilik, toplu taşıma ve diğer çevreci, akıllı ulaşım çözümlerini kullanımı teşvik etmeyi amaçlar. 2022 yılı teması “Daha İyi Bağlantılar” hakkında daha fazla bilgi edinmek için [burayı ziyaret ediniz.](#)

Her yıl daha fazla belediyenin katılımıyla, kampanya Avrupa’yı ve ötesini sürdürülebilir kentsel hareketliliğe yönlendirmektedir.



⁹ <https://twitter.com/mobilityweek> ; <https://twitter.com/TBB>

¹⁰ <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/?hl=en> ; <https://www.instagram.com/tbb1945/>

¹¹ <https://www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek> ; <https://www.facebook.com/TBB1945/>

Diğer AB girişimleriyle bağlantı

Avrupa Hareketlilik Haftası, Avrupa takviminde yer alan ve temel AB politika girişimlerini de tamamlayan ana etkinliktir. Avrupa Komisyonu'nun **Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi**¹² önümüzdeki dört yıl içinde sunacağı 82 girişim projesiyle birlikte, 2050 yılı için hedeflenmiş olan iklim nötrlüğüne ulaşmak için ilk adımı oluşturmaktadır. Buna ek olarak kampanyamız, **Avrupa İklim Paktı**¹³ - Avrupa çapında iklim değişikliğiyle mücadele taahhütlerine ve eylemlerine odaklanan bir farkındalık oluşturma girişimi - desteklemektedir. Dolayısıyla, Avrupa Hareketlilik Haftası sürdürülebilir kentsel hareketliliği desteklemek için insanları, kentleri, eğitim kurumlarını, şirketleri ve sivil toplum kuruluşlarını teşvik etmede önemli bir rol oynamaktadır.

Yukarıda bahsi geçen girişimleri desteklemenin yanı sıra, Avrupa Hareketlilik Haftası **AB Yeşil Haftası**¹⁴ ve **AB Sürdürülebilir Enerji Haftası**¹⁵ gibi AB hedeflerini de desteklemektedir. Başarılı geçen **2021 Avrupa Demiryolları Yılı**¹⁶ girişiminin ardından, **2022 Avrupa Gençlik Yılı**¹⁷ gençlerin gelecekteki kentsel çevre ve sürdürülebilir kentsel hareketlilik konularını da dahil olmak üzere toplumundaki her alana katkısını vurgulamayı hedeflemiştir.



¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

¹³ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-pact_en

¹⁴ https://ec.europa.eu/environment/eu-green-week_en

¹⁵ <https://eusew.eu/>

¹⁶ https://europa.eu/year-of-rail/index_en

¹⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

2) Vatandaş katılımı

Ne yazık ki karar alıcılar tarafında alınan kentsel hareketliliğe ilişkin uygulamalar bireylerin göz ardı edilmiş veya dışlanmış hissetmesine neden olabilmektedir. Bu nedenle, daha kapsayıcı ve bütüncül bir karar verme süreci vatandaşların kendilerini ifade edebilmelerine yardımcı olabilir. Vatandaş merkezli politikalar genellikle uzun vadeli işlevler olmasına rağmen, sonuçları çok değerlidir. Bir sonraki paragrafta açıklanan **birlikte yaratma** çerçevesi, ortak bir etkiye sahip tedbirleri uygulamak üzere sivil toplum girişimlerini ve tüm yaş gruplarından ve sosyo-ekonomik kesimden bireyleri kapsamanın önemini vurgulamaktadır.

2a) Birlikte yaratma

Birlikte yaratma, “insanları ve toplulukları politika ve hizmet geliştirmeye dâhil ederek insanlar için değil insanlarla birlikte yeni çözümler yaratılmasına ilişkin sistematik bir süreç¹⁸” olarak tanımlanabilir. Bu tanım, Avrupa ve ötesindeki altı şehirde birlikte yaratma süreçlerini desteklemiş AB fonlu SUNRISE Projesi¹⁹ tarafından kullanılan bir önermedir. Aşağıdaki üç iyi uygulama örneği, birlikte yaratmanın farklı yönlerinin yanı sıra vatandaş katılımının farklı seviyelerine odaklanmaktadır.

Almanya’nın Bremen kentinde birlikte yaratma vasıtasıyla semtin araç parkı sorununun çözülmesi

Avrupa’da, 1940’lardan önce inşa edilmiş tarihi kent bölgelerinde bireysel araçlar için araba park alanları ne sokaklarda ne de başka alanlarda tasarlanmamıştır. Bu zorluk, Almanya’nın kuzeybatısında yer alan Bremen kentinde de mevcuttur. Kaldırım kenarında araçların park etmesi için alanı olmayan dar sokaklar ve kaldırımlar, Weserstadion yakınlarındaki “Hulsberg Bölgesi”nin alışlagelmiş sorunudur. Son döneme kadar uygulanan yöntemde; araçlar kaldırımları kısmen kapatıyor veya sokağın her iki yanına park ediyordu. Bu durum, önemli sorunlara neden oluyor ve kaldırımlar genellikle tekerlekli sandalye kullanıcıları ve bebek arabalı ebeveynler için erişilmez hale geliyordu. İtfaiye ve atık toplayıcılar da mevcut sınırlı alanda manevra yaparken büyük sorunlar yaşamaktaydı. Araç kullanıcıları, evlerinin önüne araçlarını park etmeyi bir hak olarak görmekte; kaldırım kenarına park etmeyi sınırlamak isteyen diğer kent sakinleriyle çatışmaktaydı.



SUNRISE Project

¹⁸ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

¹⁹ <https://civitas-sunrise.eu/>

Zorlama tedbirler yerine kent idaresi, zorlukları birlikte tespit etmek, birlikte uygulamak ve farklı insan grupları tarafından birlikte değerlendirmek üzere bir proje başlattı. Yukarıda bahsi geçen zorlukların tespit edilmesinin ardından, kent idaresi, kent sakinleriyle birlikte kaldırım kenarına araç park etme uygulamasını yeniden yapılandırdı. Bu süreçte, farklı çıkar grupları arasında arabuluculuk esastı. Bilgilendirme ve fikir alışverişi toplantıları, en fazla sayıda katılımın sağlanabilmesi için hafta içi akşam saatlerinde gerçekleştirildi. Ayrıca, hareketi kısıtlı kişilerin yanı sıra aileler ve yaşlılar gibi park etme sorunundan etkilenen hassas gruplara kendilerini ifade edecekleri bir platform verildi.

Genel olarak, ana çıkarım ve başarı, park etme politikasının yeniden düzenlenmesi ve uygulanmasının yanı sıra, fikir alışverişinin ve tartışmanın başarılı sonuçlar doğurabileceğini semt sakinlerine gösteren “birliktelik” anlayışıydı. Bu uygulamalar sayesinde, ilave 1.600m kaldırım kenarı serbest kalmıştır. Birçok yol kullanıcısı, yaya ve engelli birey, yeniden yapılandırmanın ardından kendi hareketlilikleri için daha fazla alana sahip olmuştur. Sonuç olarak, kolektif birlikte yaratma faaliyeti büyük başarı elde ederek ve Bremen’in diğer bölgelerinde uygulanacak bir örnek teşkil etmiştir²⁰.

Portekiz’in Lizbon kentinde çok modlu hareketlilik merkezlerinin kurulması

Lizbon kentinde 2019 yılı verilerine göre 173 milyon yolcu ve günlük olarak 500.000’den fazla kişi taşıyan, iyi işleyen bir metro sistemi bulunmaktadır²¹. Diğer toplu taşıma modlarıyla birlikte bu sayı, hafta içlerinde Portekiz’in başkentinde yapılan seyahatlerin %18’ine denk gelmektedir ve bu oran aktif hareketlilik oranının (%24) biraz altındadır. Maalesef, tüm seyahatlerin %56’sı bireysel araçlarla gerçekleşmekte, bu nedenle, toplu taşımada artış elde etmek, Lizbon’da emisyonları azaltmak için önemli bir mihenk taşı haline gelmektedir.

Lizbon’un en büyük otopark şirketi olan EMEL, çok modlu hareketlilik merkezlerinin potansiyelini ortaya çıkarmayı amaçlayan birlikte yaratma sürecini başlatmak üzere belediyeyle iş birliği yaptı. Mevcut toplu taşıma hatlarının kesişim noktalarına stratejik biçimde yerleştirilen çok modlu hareketlilik merkezlerinin çoğu hâlihazırda birçok ulaşım modunu içinde barındıran istasyonlardır. Örneğin, kentin kuzeydoğusundaki “Oriente tren istasyonu”, kısa ve uzun mesafe tren bağlantılarının yanı sıra otobüs hizmetleri de sunmaktadır.



²⁰ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf

²¹ <https://www.metrolisboa.pt/company/wp-content/uploads/sites/4/2021/01/RC2019-EN.pdf> p7

Kent için uygun bir hareketlilik merkezi konsepti oluşturduktan sonra, ulaşım planlayıcıları için bir sonraki adım, toplu taşıma kullanıcılarının istekleri ve ihtiyaçlarına ilişkin anket çalışması ile birlikte yaratma süreci başlatmaktır. Tespit edilen beş merkezle ilgili olarak yönlendirme, rahatlık ve güvenlik memnuniyetine odaklanan ankete 2.000'den fazla kullanıcı katıldı. Katılımcıların önemli bir bölümü beş merkezin bağlantılarının iyi olduğu görüşünü dile getirdiği için Lizbon'un amacı, bu losyonlar etrafındaki genel güvenliğin geliştirilmesi oldu. Görüşülen kişilerin yaklaşık %50'si merkezlerde kendilerini güvende hissetmediklerini ve çevreyi tatsız bulduklarını belirtti. Merkezlerin geliştirilmesiyle ilgili diğer sorulara verilen cevaplar belediyenin yeşil alanların artırılması (anket katılımcılarının %90'dan fazlasının desteğiyle) ve oturma yerlerinin çoğaltılması kararı almasına neden oldu. Sonuçların doğruluğu, benzer sonuçlar veren derinlemesine görüşmelerle kontrol edildi.

Dolayısıyla, Lizbon'da yapılan bu anket çalışmasının sonucunda, belediye beş merkezin iyileştirme yatırımlarına yönelik halkın genel isteği hakkında fikir elde etti. Bunun gibi daha az masraflı sayılabilecek araç olarak anketler, yatırımlar için başlangıç noktası belirleyebilmektedir²².

Sokağı fethetmek projesi: Leuven'de birlikte yaratma



© Henk Vrieselaar / Shutterstock

Anket kullanarak yapılan birlikte yaratma aktiviteleri kent sakinlerinin etkisini nispeten pasif bırakırken, kişilerin faaliyetlere doğrudan katılmak, karar oluşturma süreçlerini etkilemektedir. Leuven'in "Sokağı fethetmek projesi" bunun bir örneğidir. Yaklaşık 100.000 sakini bulunan Belçika kenti, birkaç bin öğrenciye de ev sahipliği yaptığından, Belçika'daki ana bisiklet kentlerinden biridir. Buna rağmen Leuven sakinleri hâlâ sokakların araçlar tarafından işgal edildiğini düşünmektedir. Bu nedenle "Verover de Straat" (Sokağı Fethetmek) Projesi²³; "kent sakinleriyle birlikte, sokakları daha yeşil, daha sağlıklı, daha rahat ve daha fazla çocuk dostu yapıyoruz!" ilkesiyle yola çıkmıştır.

Proje faaliyeti olarak vatandaşlara, eski araç park yerlerini yeniden tasarlama fırsatı verilmiştir. Bir başvuru sürecinin ardından, seçilen bazı sokakların sakinleri, kendi sokaklarının belirli kısımlarını tasarlamışlardır. Vatandaşlar deneme süreci sonunda sonuçtan memnun kalırsa, söz konusu tedbirler kalıcı olacaktır. Leuven Belediyesi tarafından desteklenen proje, yerel iştirakçiler tarafından denetlenmektedir.

²² <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf>

²³ <https://veroverdestraat.be/over-het-project/>

2b) Vatandaş bilimi

Vatandaş bilimi, vatandaşların bilimsel analizlere ve süreçlere katılmasını sağlayan, katılımcı süreci ifade etmektedir. Bu nedenle vatandaş bilimi veri toplama ve analizinde görev dağılımının yükünü paylaştırmının yanı sıra, araştırma konularını belirleme sürecini de artırmaktadır. Bu belirleme yönü, “insanlar tarafından ve insanlar için” prensibinin demokratik bir boyutu olan vatandaş katılımının desteklendiği projeler için de esastır.

WeCount – yaşadıkları yerlerde veri toplayan vatandaşlar

AB Ufuk 2020 tarafından finanse edilen WeCount Projesinde, Avrupa’daki altı pilot kentte yaşayanlar, trafik verilerinin toplanması etkinliğine bizzat dahil oldular. Projeye gönüllü olarak katılanlar evlerinin veya işyerlerinin pencerelerine trafik sayım sensörlerini yerleştirdiler. Daha sonra yapılan eğitim çalışmalarında da katılarak elde edilen verileri anlamayı ve kullanmayı öğrendiler.

© WeCount Project



Katılımcı şehirlerden biri olan Dublin, pandemiden önce Avrupa’da trafik sıkışıklığının en yoğun olduğu altıncı kentti²⁴. Dublin devam eden nüfus artışı ve talebi karşılayamayan bir toplu taşıma sisteminin zorluklarıyla karşı karşıyaydı. WeCount projesi, halihazırda devam eden girişimlerin etkisini ölçme ve değerlendirmeye yardımcı olacak sensörler kullandı. Katılımcıların sağladığı geri bildirimlerle, semtlerindeki trafik ve kirlilik sorunu hakkında farkındalıkları; kendileri için önemli bölgelerin, yani yaşadıkları, çalıştıkları ve çocuklarının okula gittiği alanların iyileştirilmesi için kullanılabilecek verileri toplama konusundaki istekleri arttı. WeCount, vatandaşlara trafik modelleri hakkında veri ve bilgi toplama gücü vermiş ve kent sakinleri ile karar vericiler arasındaki bilgi transferini sağlamıştır²⁵.

İncelenen sorunların bazıları, bisiklet yollarının eksikliği, hız sınırlarına uyulmadığı, ticari trafiğin ölçülmediği ve hava ve gürültü kirliliği gibi çevresel bilgilerin eksikliğini içermekteydi. Katılımcılar, sunulan teknolojiyi cazip bulmuş ve veri toplama metotlarını anlamıştır. Daha fazla veriye ulaştıkça vatandaşların iş birliğine olan istekleri de artmış ve katılım sürecinden keyif aldıkları gözlemlenmiştir. Girişim, insanların bilimsel olarak veri ölçmeye ve kendi topluluklarında gerçek değişimi yaratmaya katılmasını sağlamanın yanı sıra, veri toplamaya ilişkin finansal ve idari yükü farklı kollara yükleyerek şehirlere de fayda sağlamaktadır.

²⁴ <https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/>

²⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/ec_rtd_swafs_report-citizen_science.pdf

Tedbir, politik değişim için doğrudan bir araç olmaktan ziyade insanlara proaktif olmak için ilham vermeyi amaçlamaktadır. Ayrıca proje, kent sakinleri ve politika üreticiler arasında kalıcı iş birliği doğurmuştur. Dublin Belediye Meclisi katılımcılardan kendi Okul Bölgesi (School Zone) projesini desteklemek üzere, trafik verilerini ve hava kalitesi ölçümlerini yapmalarını talep etmiştir. Bu girişim, aktif ulaşımı desteklemeyi ve belirlenen okul bölgeleri etrafında güvenliği artırmayı amaçlamaktadır²⁶. WeCount verileri, belediyenin projenin etkinliğini ve okulların etrafında zaman içerisinde meydana gelen yolculuk davranışlarını gözlemlemesini sağlamıştır.

2c) Vatandaş katılımı

Kent sakinleri, hareketlilik sorunları, kirlilik veya erişilebilirlikle ilgili eksiklikleri, tehlikeli sokak düzenlemelerini tespit edebilecek en iyi uzmanlardır. AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI kampanyası, HAREKETLİLİK EYLEMLERİ çerçevesi içerisinde kaydedilmiş hikâyelerden etkilenmiştir²⁷. Kampanyamız, bu iyi uygulama örneklerinin kendi ve diğer kentlere ilham verme potansiyellerinin farkındadır.

Bolonya: 30 km/saat hız bölgesi oluşturmada vatandaş katılımı

İtalya'nın yaklaşık 400.000 nüfuslu Bolonya kenti, tarihi şehir merkezinde gerçekleşen yolculukların yaklaşık %60'ı bireysel araçlarla yapıldığı için yoğun trafik sorunuyla karşı karşıyadır. Tarihi şehrin dar caddelerindeki yoğun araç kullanımının, trafik güvenliğini tehlikeye atıp ve aşırı emisyon kirliliğine neden olacağını bilmek için trafik uzmanı olmaya gerek yoktur. Bu öngörü son on yılın toplamda 20 ölü ve 2.600 yaralıdan oluşan kaza istatistikleriyle de desteklenmektedir.

Bu nedenle, farkındalık oluşturmak ve bireysel araç ulaşımının olumsuz yan etkilerini gidermek için vatandaşların öncülüğünde 2021 yılı Temmuz ayında *flash-mob* etkinliği düzenlemiştir. Bu etkinliği “30 Bologna – una citta per tutti” (Herkes için bir şehir) kampanyası izlemiştir. Sosyal medya, “bologna30.it”²⁸ web sayfası ve iletişim çalışmaları vasıtasıyla, halk hareketi birkaç bin imzalı destek de toplamıştır.

Akıllıca kullanılan istatistikler ve diğer kentlerdeki iyi uygulama örneklerinin özetleri, projenin mesajlarını aktarmaya yardımcı olacak dikkat çekici sloganlara çevrilmiştir. Kampanyaya özel web sayfasından yer alan bu posterler, kopyalanıp çıktıları alınabilir durumdadır. Kampanya Bolonya'daki kuruluşlar, girişimler ve şirketler arasında geniş kapsamlı destek bulmuştur.

Bu halk hareketi, durumla ilgili farkındalık oluşturmada, farklı Avrupa ülkelerindeki diğer iyi uygulama örneklerini vurgulamada ve bu tür bir yaklaşımın faydalarını Bolonya sakinlerine öğretmede başarılı olmuştur.

²⁶ https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf

²⁷ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/>

²⁸ <https://bologna30.it/>

Gençlerle ilişki kurmanın beş yolu

“Çocuklarımız geleceğimizdir” cümlesi, dünya etrafındaki birçok politikacı tarafından dile getirilir. Sorulması gereken soru, sürdürülebilir hareketlilikte gençlerin ilgisinin nasıl çekileceği olmalıdır.

AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI kampanyamız, materyaller oluşturmuş ve genç nesillerle nasıl iletişim kurulacağı üzerine çalıştaylar düzenlemiştir. AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI web sitesi Avrupa Gençlik Yılı²⁹ girişimine özel bir web sayfası ve genç nesillerle nasıl iletişim kurulacağına dair de bir kılavuzu içermektedir³⁰. Sizlerle paylaşmak istediğimiz beş tavsiyelerimiz şunlardır:

1. Gençlerle ilişki kurmak ve anlamlı bir diyalog oluşturmak esastır; böylece gençler, politika oluşturma sürecinin bir parçası olur. Dünya, insanların kolaylıkla göz ardı ettiği içi boş pazarlama mesajlarıyla doludur. Bu sebeple, gençleri ve politika üreticilerini gerçekten birbirleriyle bağlanmak için, diyalog kurabilecekleri, sorular sorabilecekleri ve birbirlerini dinleyebilecekleri bir platforma ihtiyaçları vardır.
2. Genç kitlenin çeşitlendirilmesi, farklı yaş gruplarını ve arka planları temsili gereklidir. Yerel ağlar, hareketlilik planlamasının gençlerin günlük yaşamını nasıl etkilediğini gösteren ve bu sürece nasıl katılabilecekleri konusunda onlara ilham veren müthiş rehberler olabilir.
3. Hareketlilik planlama sürecinde değerli ve yapıcı olması açısından, katılım hakiki olmalıdır ve yalnızca yapmış olmak için yapılmamalıdır. Topluluktaki katılımcılar ne kadar çeşitliyse, kent sürdürülebilirliği ve insanların yaşam kalitesini iyileştiren başarılı bir plan oluşturmada o derece etkin olur.
4. Ulaşım erişilebilirliğinin, gençler için fırsat ya da bariyer yaratabilecek önemli unsur olduğunu kabul edin. Fayda ve maliyetler kişisel gelişim için her zaman önemlidir, özellikle de henüz yaşamda kendi yollarını bulmaya çalışanlar için.
5. Gençler, sürdürülebilir ulaşım seçeneklerini desteklemeye daha yatkındır. Değişimi zor ulaşım alışkanlıklarını daha edinmediklerinden, aktif ulaşım (yürüyüş ve bisikletle) yoluyla giderdikleri hareketlilik ihtiyaçlarını o şekilde devam ettirmeleri konusunda telkine açıktırlar. Gençlerin perspektifinden konuya bakış, topluluktaki diğer kişileri de etkileyebilir ve bu da kullanıcı dostu ulaşımın ve sürdürülebilir hareketlilik girişimlerinin başarısında kilit bir faktör olabilir.

²⁹ <https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/>

³⁰ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/Images/2022_Awards_Ceremony/EMW_-_Communicating_With_Youth_Poster_.pdf

3) Mekanlar

AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI'nın amacı, ulaşım merkezlerinin ziyaretçi ve kullanıcıların bulunduğu, vakit geçirdiği ve dolaşmaya geldiği yerler haline dönüştüren çözümlerini vurgulamaktadır. Kampanya sekreterliği bu kategori için mekanları, caddeleri, semtleri ve kentleri daha yaşanabilir ve çevre dostu yerlere dönüştüren iyi uygulama örneklerini seçmiştir. Avrupa'nın birçok şehrinde kentsel mekanları ve kaldırımları araçlardan arındırdığı için park yeri politikaları bu bölüm için esastır. Bu sayede kentsel mekanlar vatandaşlar, çevre ve hareketlilik seçenekleri arasında "Daha İyi Bağlantılar" oluşturabilir.

3a) Alanın yeniden yapılandırılması

Son dönemdeki gelişmeler, insanların evde daha fazla vakit geçirmesine, içinde yaşadıkları alanı keşfetmesine ve yerel olarak alışveriş yapmasına yol açmıştır. Bu yavaş hareket ve kendi alanında vakit geçirme eğilimi kamusal alanın tahsisinde büyük değişimleri de beraberinde getirmiştir. Vatandaşlar kendi semtlerinde düzenli olarak yürümeye başladığında, onları sürdürülebilir girişimlere dâhil etmek kolaylaşmıştır.

İsveç, Malmö'de buluşma yerlerinin oluşturulması

Malmö, vatandaşların sokakları değerlendirmesi ve keyif almasını sağlamak için, araç park yerlerini sokak mobilyalarıyla değiştirmeye karar vermiştir³¹. Kentin her yerinde vatandaşların katılımı ve tavsiyeleriyle tasarlanan bu tür yerler oluşturuldu. Bu konsept, farklı şekillerde ve amaçlarda yapılandırılan ve yeniden düzenlenebilen önceden inşa edilmiş iklime dayanıklı mobilya "modülleri" (masalar, sandalyeler, bitkiler, vs.) sunuyor.

Genel konsept, bir araç park "yerini" insanlar için bir buluşma "yeriyle" değiştirmek üzerine kuruldu. Bu mobilyalar, sokakları sıradan kullanım alanlarından, komşular için bir buluşma yerine çevirme potansiyeline sahip olarak sokak mobilyaları, komşularla karşılaşma ve buluşma yerine dönüştürülerek trafik akışını değiştirerek, kent sakinleri ve çocuklar için daha keyif alacakları yerleşim, ticari ve kentsel alanlar yaratıyor.

Vatandaşların kendi semtlerindeki alanı yeniden tasarlama sürecinin bir parçası olmasına izin verilmesi, "Daha İyi Bağlantılar" konseptini tanıtmak için de mükemmel bir yaklaş haline gelmiştir. Bu sayede yayalar ve bisikletler için alanların oluşu; uzak yerler yerine insanların evlerinin ya da semtlerindeki dükkanların hemen önünde sosyalleşmesi; sürdürülebilir ulaşımı kapılarının dışına adım attıkları andan itibaren mümkün kılmaktadır..

Polonya'nın Bytom kentindeki hız kesiciler (kasisler)

Hepimizin mahallemizde sürücülerin hız limitini aştıkları ya da yayalar ve bisikletliler için güvenli olmayan en az bir sokak biliyoruzdur. Böyle sokakların olmasının birçok nedeni olabilir. Bu nedenlerin başında sokağın iki hızlı yol arasında oluşu, hız kameralarının ve yaptırım tedbirlerinin eksikliği veya sadece aktif hareketliliği desteklemeyen kentsel tasarım olabilir. Polonya'nın Katowice kenti yakınlarındaki Bytom'un sakinleri, 'Miarki Sokağındaki' 100km/saat'ten daha fazla hız yapan sürücülerin tehditlere katlanmak zorundaydı.

³¹ <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/>

Belediyenin yeniden yapılandırma tedbiri için yalnızca 15.000 €'luk bir bütçesi olduğu için düşük bütçeli çözümler gerekliydi. Bir grup insan için faal hareketlilik seçeneklerinde kullandıkları 'boya altyapı değildir' sloganı son derece klişe olsa da trafik akışını, gürültüyü ve kirliliği azaltmak için yine de tek çözüm olmuştur. Kesintisiz çift yönlü bisiklet yolu, birkaç yaya geçidi ve yol üstü otopark yerlerinin boyanması ile yol daraltılmıştır. Kavisli yol tasarımı da trafiğin yavaşlatılmasına yardımcı olmuştur.

Sonuç olarak, birkaç tabela ve birkaç litre boya ile ortalama trafik hızında 20km/saat'ten fazla bir azalma sağlanmıştır. Bununla beraber, araç trafiği %30'dan fazla azalmış ve bu da sokak sakinleri için hava ve gürültü kirliliğini önemli ölçüde ortadan kaldırmıştır. Halkın bu düşük bütçeli ve etkili uygulama örneğinin Polonya'nın diğer şehirlerinde de uygulanabileceğine güvenleri tamdır³².

Avusturya, Salzburg'da fiziksel bariyerler ile araçsız şehir merkezinin oluşturulması

İnsanların etrafta dolaşıp temiz havanın tadını çıkarmalarını sağlayan araçsız bir şehir merkezi, çoğumuz için yalnızca bir hayaldir. Salzburg, bu hayali gerçekleştirmeye karar verdi. Bu değişim kent sakinlerini araçlardan kurtarmanın yanında, aynı zamanda Mozart'ın doğum yeri olan şehirde geceleyen ve sayısı günde 170.000'den fazlayı bulan turistlerin deneyimlerini de pozitif yönde etkilemiştir.

Avusturya'nın dördüncü büyük kenti olan ve Salzach nehir vadisinde kurulu Salzburg yapılaşması yoğun bir kent merkezine sahiptir. Şehir merkezindeki trafiği azaltılmak için sert önlemler alınmış, erişimi engelleyen hareketli bariyerler konulmuştur. Bu kısıtlardan polis ve itfaiye gibi acil durum araçlarının yanı sıra, şehir merkezindeki mağazaların teslimat araçları da muaf tutulmuştur. Teslimatlar Pazartesi-Cumartesi 06:00-11:00 saatleri ile sınırlandırılmış, Pazar günleri için de teslimat yapanların tüm gün şehir merkezine girişleri yasaklanmıştır.³³ Salzburg kent merkezinde yaşayanların araçlarıyla evlerine erişebilmeleri için özel izinler tahsis edilmiştir.



³² <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18>

³³ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/poller-sichern-fussgaengerzonen/>

Alınan sert tedbirler, 2016 yılında başlatılan “Salzburg.Mobil 2025 planı”³⁴ çerçevesinde daha geniş olarak yer alan otopark stratejisine entegre edildi. Planın odak noktalarından biri olan “**park et ve devam et**” sistemi, havalimanı, fuar alanı ve fabrika satış mağazaları gibi kentin dış mahallelerindeki önemli ilgi alanlarında 4.000’den fazla araç park yeri³⁵ sunuyor. Buna ek olarak, tarihi şehir merkezi etrafındaki semtlerde yol üstü otoparklar sınırlandırılıp ücretlendirildi. Bu alanlarda maksimum park etme süresi üç saat ile kısıtlandı. Hafta sonlarında ve şehrin dış mahallelerinde, yol üstü otopark ücretsiz olmasına rağmen, maksimum üç saatlik süre kısıtlaması sürüyor. Genel olarak, bariyer uygulaması, park et ve devam et sistemi ve yol üstü otopark düzenlemeleri, araçları tarihi şehir merkezinden uzaklaştırırken turistlerin ve günlük yolcuların yükünü azaltıyor.

3b) Kentlerin yeşillendirilmesi

Kentlerin yeşillendirilmesi, kentlerdeki ortalama hava sıcaklığında yaklaşık 1°C³⁶ azalma sağlayacağı gibi ağaçlar vasıtasıyla emisyonların dengelenmesine de fayda sağlayacaktır. Ağaçların gölgeleri sayesinde sıcak yaz günlerinde yüzey sıcaklığı, Orta Avrupa’da 8-12°C arasında ve Güney Avrupa’da 4°C’ye kadar azalabilir³⁷. 300’den fazla otobüs durağının çatısına kelebekleri, arıları ve yaban arılarını çeken bitkileri eken Utrecht örneğinde olduğu gibi, belediyeler kentsel yeşillendirmeyi sağlayıp biyoçeşitliliği 15-20 sene içerisinde canlandırabilir. Bunun yanında, vatandaşlara vergi yükü düşmeksizin, uygulamanın bakım giderleri otobüs duraklarına alınan reklam gelirlerinden karşılanır³⁸.

2021 yılı AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI raporunda bahsedildiği gibi, Paris 2026 yılı itibarıyla 170.000 ağaç dikmeyi amaçlamaktadır³⁹. Avrupa çapında gerçekleştirilen bu tür girişimler, Avrupa Komisyonu’nun “Avrupa Yeşil Başkent Ödülü”⁴⁰ ile onurlandırılmaktadır. On yıldan fazla bir süredir her yıl verilen bu ünvan, çevrenin ve dolayısıyla ekonominin ve yaşam kalitesinin geliştirilmesine ilişkin projeleri onaylayarak ödüllendirmektedir. Geçmiş yıllarda Avrupa Yeşil Başkent Ödülü alan Essen ve Ljubljana şehirlerinin iyi uygulama örneklerine aşağıda yer verilmektedir.

Çorak endüstriyel topraklardan doğa koruma alanlarına – Ruhr bölgesinin dönüşümü

Ruhrgebiet (Ruhr Bölgesi), bir zamanlar Batı Alman ekonomisinin endüstriyel merkezi olup, kirlenmiş bacalarıyla tipik çorak bir kent olarak tarif ediliyordu. 1960’larda kömür madenlerinin azalmasından beri, beş milyondan fazla insana ev sahipliği yapmakta olan bölgeyi yeniden yapılandırmak için yatırımlar ve stratejik planlar yapıldı⁴¹. “Strukturwandel” (yapısal değişiklik) adındaki girişim ile eski madenciler ve aileleri için iş fırsatlarının yaratılmasını ve bölgenin yeniden doğaya kazandırılmasını hedefledi.

Öncelikli amaçlardan birisi de Essen’den geçen iki önemli nehir olan Emscher ve tüm bölgeye adını veren, Ruhr’ın yeniden doğaya kazandırılması olarak belirlendi. 1990’larda bu nehirler halk sağlığına tehdit oluşturmaktayken, son yıllarda yapılan girişimlerle büyük bir dönüşüm geçirdi. Emscher kıyısındaki kentler ve bölgeler arasındaki iş birliği sonucunda nehir kenarında yaklaşık 150km’lik bisiklet yolu inşa edildi.

³⁴ <https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/salzburgmobil2025>

³⁵ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/parken/>

³⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844019300702>

³⁷ <https://www.newscientist.com/article/2298675-trees-cool-the-land-surface-temperature-of-cities-by-up-to-12c/>

³⁸ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/green-roofed-bus-shelters-in-utrecht/>

³⁹ https://mobilit-weeklyeu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/>

⁴¹ <https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/>

Essen bölgesine, üç milyondan fazla ağaç dikilerek, 73 otobüs ve tren hattı yapıldı. Bu sayede yeşil alanlar şimdi kentin %53'ünü oluşturuyor. Ayrıca, nehir kenarı alanlar da rehabilite edildi. Bu girişimler ve diğer çalışmalarla kuşların ve balıkların nehirlere geri dönmesi sayesinde, 2017 yılında, Ruhr'daki 40 yıllık yüzme yasağı da kaldırıldı. Bu çabalar yoğun emek, yatırım ve birçok belediyenin iş birliğini gerektirmesine rağmen, Avrupa'daki pek çok belediyeye rol model olacağının altını çizmek gerekir.

imageBROKER.com



Slovenya, Ljubljana'daki genişletilmiş yaya bölgeleri

Slovenya'nın başkenti Ljubljana geçen seneki Tematik Kılavuzunda⁴² belediye girişimleri neticesinde araç dostu bir şehirden 140 futbol sahası büyüklüğünde yaya bölgesine geçerek büyük bir değişime imza atmış bir şehir olarak yer aldı. Ljubljana'nın yüzölçümünün %46'sı ormanlarla kaplı olduğundan, hâlihazırda oldukça yeşil bir kent olduğu kuşkusuzdur.

2007 yılında belediye, farklı kuruluşlar ve halka açık şirketler dâhil olmak üzere yerel paydaşların katılımıyla "Vision Ljubljana 2025"i yarattı. Bu kolektif organizasyon uzun vadeli plan bir plan yaptı. Aktif hareketlilikle ilgili altyapı iyileştirme, kültürel aktiviteler, meydanların güzelleştirilmesi gibi birbirinden değişik 100'den fazla projeyi hayata geçirdi. Kimileri 100 yıldan daha eski olan parkların yansira, yeni parklar da oluşturuldu.

Kent merkezinde var olan ve kullanılamayan "terk edilmiş endüstri bölgeleri, 80 hektar, yaklaşık 110 futbol sahası büyüklüğünde yeşil alana sahip yeni parklara dönüştürüldü. Bu yeşil alanlar, küçük bir hayvan çiftliği, çocuklar için oyun alanları, keçi yolları ve bisiklet alanı gibi boş vakit aktivitelerini de içeriyor.⁴³

⁴² https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

⁴³ https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

3c) Bisiklet stratejileri

Bisikletler, sürdürülebilir hareketliliğe geçişin yanı sıra, kentlerin yaşanılabilirliği de ve vatandaşların sağlığında önemli rol oynamaktadır. Altyapının ötesinde, diğer ulaşım modlarıyla geçiş noktalarında yeterli park alanı imkânının sağlanması, kentlerde bisiklet kullanımının artırması için önemlidir. A noktasında B noktasına gitmek için, toplu taşıma ve bisiklet arasındaki entegrasyon desteklemek, daha iyi bağlantılar gerektirir. Yeteri miktarda ve güvenli bisiklet park alanlarının sunulması, bisiklet stratejileri içerisinde yer alması gereken kilit bir unsurdur.

Hollanda, Utrecht kentindeki en gelişkin bisiklet parkı

Hollanda bisiklet kullanımı, park etme olanakları ve bisikletle ulaşımın teşviki konularında en kapsamlı bisiklet altyapısına sahip, öncü ülkelerdendir. Hollanda'nın Utrecht kentinin tren istasyonu da bu doğrultuda, yakın zamanda yenilenmiş olup, yenileme çalışmalarıyla birlikte bisikletler için 12.500 kapasiteli dünyadaki en büyük bisiklet park tesisi inşa edildi.

Tren istasyonu, demiryolu katı, alış-veriş katı ve kent merkezine ulaşım katı olmak üzere üç seviyede bisikletle doğrudan ulaşma fırsatı sunuyor. Park yeri müsaitliğinin sıranın sonundaki ekranlarda görülməsi ve canlı olarak güncellenmesi; tesisin içindeki çift seviyeli bisiklet park yerlerinin koruyucu tutucuları ve hidrolik desteğinin olmasının yanı sıra 24 saat boyunca ücretsiz park imkânı veriyor. Kullanımı – giriş ve çıkış –, toplu taşıma kartına entegre edilirken, tamir hizmetleri de sunuluyor. Tesis güvenlik amacıyla 24 saat izleniyor. Kargo bisikletleri gibi daha büyük bisikletler için daha büyük alanlar tahsis ediliyor.

Tesisle ilgili bütüncül yaklaşım sonucu, kentten bisiklet parkına, oradan trene ve sonra da eve sorunsuz bisiklet sürme olanağı veriliyor. Binada taş ve cam, dış çevrenin tasarımında kullanılırken gün ışığı da optimize edilmiştir. Çıkmaz yollardan kaçınılması, akışa ve fonksiyonelliğe katkıda bulunmasının yanı sıra, bisiklet parkı kullanıcı dostu unsurlara ve genel olarak keyifli bir kullanım deneyimine katkıda bulunmaktadır⁴⁴.

Çekya'nın Třinec kentindeki otomatik park kulesi

Avrupa Hareketlilik Haftası Tematik Kılavuzu, yalnızca büyük belediyelerden değil küçük belediyelerden de iyi örnekler sunmaya önem veriyor. Çekya'nın 35.000 nüfuslu Třinec kenti, sürdürülebilirliği artırmak gibi büyük hedefleri olan küçük belediyelere mükemmel bir örnek teşkil ediyor.

AB'nin Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu'nu kullanan kent, Třinec merkezinde 118 bisiklet kapasiteli otomatik bir park kulesi, kentin ana ulaşım istasyonuna yakın olarak inşa edildi. Böylece erişilebilirlik artmış ve kent sakinleri ve ziyaretçiler arasında aktif seyahat teşvik edildi.

Otomatik park kulesinde bir düğmeye basılarak bisikletler otomatik olarak güvenli bir park noktasına kaldırılır. Bisikleti geri almak için de makbuz taratılır ve bisiklet otomatik olarak sahibine iade edilir.

Proje kapsamında vatandaşların bireysel araç kullanım alışkanlıklarını azalmış, bisiklet kullanıcısı sayısı artmıştır. Kuleye bisikletle gidip sonra da trenle gidecekleri yere devam edebildikleri için, vatandaşlar kuleye ve hizmetlerine yoğun ilgi göstermiştir.

⁴⁴ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:~:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central,close%20to%20the%20station%20entrances.https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/https://turvec.com/blog/secret-behind-dutch-bicycle-parking/https://www.eltis.org/sv/node/44358>

Bu altyapı projesiyle belediye aktif ulaşımı yalnızca rekreasyon amaçlı değil aynı zamanda günlük kullanım için de teşvik etmeye odaklandı.

Şehrin her noktasına bisiklet yolları, bisiklet park yerlerinin yanı sıra bakım, tamir ve e-bisiklet şarjı noktaları da yerleştirildi⁴⁵.



© Ministry of Regional Development / Antonín Kapraň

Fransa'nın Île-de-France bölgesinde bisiklet parkının bölgesel ağa entegrasyonu

Fransa'nın Paris merkezli Île-de-France Bölgesi, bisiklet dağılımını %2'den %6'ya çıkarmaya çalışmakta ve bu amaçla toplu taşımayla bağlantılı bisiklet park tesislerine yatırım yapmaktadır.

Temel olarak oldukça gelişmiş toplu taşıma sistemi (515 istasyon) olan bölgenin hedefi, 2030 yılı itibarıyla 140.000 bisiklet park noktası inşa etmektir. On iki milyon vatandaşın, 1.850km'lik hat boyunca, günde 9,4 milyon seyahat gerçekleştirdiği bölgeyi bu yatırıma hazırlamak hiç de kolay bir görev değildir. Girişimin genel amacı, hizmet sağlayıcılar vasıtasıyla aboneliği kolaylaştırmak ve yıllık toplu taşıma kartı olanlara hizmeti bedava sunmaktır.

Bu proje, ulusal politikanın gelişimine paralel ve Paris Ekspres Ağı'nın geliştirilmesiyle uyumlu olarak başından itibaren toplu taşıma istasyonlarının yan yana tasarlanıp inşa edilmesine çalışmaktadır. Bisiklet sübvansiyonlarının ve elektrikli bisiklet kiralama sistemiyle ilgili planların dâhil edilmesiyle hedef, Paris'ten 10-15 km kadar dışarı bisikletle gitmeyi mümkün kılmaktır. Bütüncül ağ perspektifinden bakıldığında, kısa bisiklet yolculuklarını kentçinde ve bölgede uygun ve düzenlenmesi mümkün bir hale getirmektedir⁴⁶.

⁴⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia

⁴⁶ <https://www.polisnetwork.eu/news/polis-public-transport-lab-redesigns-the-city/> ; https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj_tns8

4) Lojistik

Ulaşım sektörü, Avrupa'da toplam CO2 emisyonlarının %30'undan sorumludur. Emisyonları sınırlandırmanın en etkili yollarından biri, seyahat sayısını azaltmaktır. Bir araç kargo paketlerini teslim etmek için ne kadar az yolculuk yaparsa, emisyonlar o kadar düşük olacaktır. Bunun yanında, her bir geri iade gönderisi, ilave ulaşım süresine, araç ve yakıt kullanımına neden olacaktır. Tüketicinin ürün açıklamalarına net şekilde ulaşabiliyor olması, akıllıca seçimler yapmalarına ve verdikleri kararların etkilerini anlamalarını dolayısıyla da geri iadeleri azaltarak, yerel trafik akışı ve çevresel etkinin azalmasını sağlayacaktır.

Teslimat hizmetlerinin sürdürülebilirliği, uygunluk ve etkinlik açısından diğer araçlara göre daha başarılı ve kısa mesafeler için de ideal olan elektrikli araç ve kargo bisikletleriyle artırılabilir.

4a) Şehirlerde kargo teslimatı

E-ticaretin son yıllarda katlanarak büyüdüğü bilinmektedir. Kovid-19 pandemi süresince alınan tedbirler nedeniyle alışverişe gidemeyen veya korunmak isteyen vatandaşlar internet üzerinden alışverişe yöneldiğinden, e-ticaret sisteminin kapsamı gittikçe artmıştır. 2022 yılı itibarıyla alınan tedbirlerde azalmalar görülse de geçmiş yılların alışkanlığıyla vatandaşlar internet üzerinden ürün satın almaya tedarik zinciri ve kentsel hareketlilik üzerindeki etkisini değerlendirmeksizin devam etmektedir.

Avrupa'da vatandaşların yaklaşık %40'ı, kentsel alanlarda yaşamaktadır⁴⁷. Giderek artan nüfus ve gelişen kent merkezlerinde etkili ve temiz kargo teslimatı ön plana çıkmaktadır. Bunun başlıca nedenlerinden biri de belediyelerin kent merkezlerine araç erişimlerin kısıtlayarak, araçlardan, özellikle de lojistik araçlarından kaynaklanan kirliliğin etkisini azaltmak için aldığı önlemlerdir.

Elektrikli kargo bisikletlerinin hem hızı hem de etkinliği, kamyonlardan daha fazladır. Londra'da yapılan bir araştırmada⁴⁸ şehir merkezlerinde elektrikli kargo bisikletleri tarafından yapılan lojistik teslimatlar, kamyonlardan %60 daha hızlıdır. Bu örnekte kamyonların altı teslimatına kıyasla elektrikli kargo bisikletinin saatte on kargo teslim ettiği tespit edilmiştir.

Kargo bisikleti, lojistik firmalarının teslimat filolarını karbondan arınması için müthiş bir araçtır; tedarik zincirinin önceki adımlarının da sürdürülebilir politikaları izlemesi halinde iklim değişikliğiyle mücadele taahhüdünü gösterir. Kargo bisikletler müşterilere daha çevre dostu olma çabalarını beyan etmenin basit ve görünür bir yoludur.

Hollanda'nın Groningen kentinde teslimat koordinasyonu için hazırlanan planlama yazılım paketi

Ürün teslimatını geliştirmek üzere kargo bisikleti kullanımının mükemmel bir örneği, Hollanda'nın Groningen kentinde görülmektedir. Kent, çevresel sürdürülebilirliğe yönelik çalışmalarda da her zaman ısrarcı olmuş ve 2014 yılında Hollanda'da en sürdürülebilir belediye ismini de alarak ödül kazanmıştır. Buna ek olarak, kent, SURFLOGH⁴⁹ ve ULaaDs⁵⁰ gibi AB finansmanlı projeye katılımcısı olarak 2025 yılı itibarıyla lojistik alanında sıfır emisyonu ulaşmayı amaçlamaktadır.

⁴⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

⁴⁸ Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian

⁴⁹ <https://northsearegion.eu/surflogh/>

⁵⁰ <https://ulaads.eu/>

Groningen bu özgün ve etkili rota planlama yazılımıyla seyahatleri koordine edip, merkeze daha yakın teslimat merkezlerine yönlendirerek kentin lojistik yapısını yeniden düzenlemiştir. Ayrıca, lojistik şirketleri sıfır emisyonlu kargo e-bisikletleriyle bisiklet yollarını kullanarak kent trafiğinden kaçabilmektedir.

Dünyanın her yerindeki belediyeler, artan nüfus sayısını barındırmak ve sürdürülebilir kentsel hareketliliği teşvik etmek amacıyla bireysel araç kullanımlarını sınırlandırma politikası yürütürken kent merkezlerinin büyük bir kısmını bireysel ve ticari araçlara tahsis etmekten kaçınmaktadır⁵¹.

İspanya'nın Barcelona şehrinde kentsel teslimatın yeniden yapılandırılması

Barcelona, düşük maliyetli ve etkili bir yöntem kullanarak ürün teslimatlarının gerçekleştirilmesini teşvik etmek amacıyla girişimlerde bulunmaktadır. Amaç, kent içinde lojistik servisin çevresel etkilerini azaltmak ve teslimat için elektrikli bisikletlerin ve küçük kamyonların kullanılmasını teşvik etmektir.

İspanya'nın ikinci en büyük kenti olan Barcelona'nın hedeflerinden birisi iklim nötr belediyeler arasında yer almaktır. Bu nedenle de şehirde sürdürülebilir kentsel hareketlilik çözümleri için kurulmuş olan mikro merkezlerin - sayısının artırılması amaçlanmaktadır. Bunun için de e-kargo teslimat bisikletlerinin alınmasını teşvik edecek ve ilçe belediyelerin "mikro merkez" oluşturmasını sübvansedecek hibe programı bulunmaktadır.

Hibe programı, kamu kurumları ve özel paydaşlar arasındaki iş birliği sonucunda oluşturulmuş ve hareketlilik projeleri için ilçe belediyelerine finansal destek sağlamayı amaçlanmaktadır. Hibe programı kapsamında Barcelona büyükşehir alanında düşük emisyonlu sahip belediyelere ödül verilmesi de öngörülmektedir. Barcelona örneğinde olduğu gibi belediyeler, özel girişimlerle birlikte sürdürülebilir hareketlilik projelerini destek verebilir.

4b) Kentsel Araç Erişimi Düzenlemeleri (UVAR'lar) ve Düşük Emisyon Bölgeleri (LEZ)

Kentsel Araç Erişimi Düzenlemeleri (UVAR'lar) ve Düşük Emisyon Bölgeleri (LEZ), kentsel alanda hava kalitesini geliştirmek amacıyla uygulanan tedbirlerden olup sağlıklı yaşam ve ortalama insan ömrünün artmasını etkilemektedir. Buna ek olarak, belirli araçların kent merkezlerine erişiminin düzenlenmesi ve belirli alanlarda trafiğin azaltılması sayesinde aktif hareketlilik teşvik edilmektedir. Bu stratejilerin uygulandığı şehirlerde sokak ve mekanlar yaya, bisiklet ve diğer hassas yol kullanıcılarının daha fazla hareketliliğini artırmak için yeniden düzenlemiştir. UVAR ve LEZ'lerin bir diğer olumlu etkisi, gürültü kirliliğini ve trafik gürültüsünden kaynaklı stres ve kaygıyı azaltmasıdır.

Parma'da UVAR'ın genişletilmesi

İtalya'nın Parma kenti, Po Vadisi'nin merkezinde, Emilia Romagna Bölgesi'nde yer almaktadır. Parma'nın sorunu hava kirliliğidir. AB finansmanlı Dynaxibility4CE⁵² projesi sayesinde belediye Parma'da ve civar bölgelerde binek araçlarının erişimini ve dolaşımını düzenlemeye yönelik önemli tedbirler almıştır.

⁵¹ [City Hub Groningen | e-cargo bikes deliveries, Interreg VB North Sea Region Programme](#)
[Groningen has the most sustainable mobility in 2013 \(the Netherlands\) | Eltis](#)
[10 motivi per scegliere una cargo bike - Bikeitalia.it](#)
[Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian](#)

⁵² <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

UVAR'ın oluşturulması ve güçlendirilmesindeki ilk adım, kentte hâlihazırda başlayan uygulamanın ve yürürlükteki kentsel planların dokümantasyonu olmuştur. Daha sürdürülebilir bir geleceğe yönelik önemli adım 2021 yılı “Yeşil Alan” projesiyle başlanmıştır. Yeşil Alan, kentin çevre yollarıyla sınırlandırılmış düşük kirlilik bölgesini ifade etmektedir. Hava kirliliğiyle mücadeleye ilişkin bölgesel planda öngörüldüğü şekilde; Mayıs 2022'den bu yana yürürlükte olan trafik düzenleme tedbirleri yoğunlaştırılmıştır⁵³. Buna ek olarak, çevre yolu içerisinde kalan Parma caddeleri yeşil bulvarlar olarak tasarlanarak, şehir merkezinin daha yeşil olması; ve yaya ve bisiklet dostu haline getirilmeleri sağlanacaktır. Tarihi merkez, “Mavi Alan” olarak adlandırılarak özel geçiş ve park etme koşulları içeren LEZ ve çevresel adalar oluşturulmaktadır. Elektrikli veya hibrit araçlar, bu alana girerek park edebileceklerdir.

5) Planlama ve Politika

“Planlama ve Politika” isimli bu bölüm, farklı ulaşım modlarının kent merkezlerinde güvenli ve etkili bir şekilde bir arada bulunmasını sağlayan aynı zamanda daha yeşil, daha çeşitli ve kapsayıcı yerlere dönüştürülmesi konusuna odaklanmaktadır.

Kentlerimizde planlama ve altyapı geliştirme adeta iç içe geçmiştir. Alan gereksinimleri ve altyapı ve ağların yönetimi, kentsel alanların yapılandırmasını etkilemektedir.

Ulaşım altyapısının gelişimi kent merkezlerinde bağlantı oluşturulurken, aynı zamanda vatandaşları olumsuz şekilde etkileyebilecek yeni ve istenmeyen fiziksel engeller de oluşturulabilmektedir. Bunun önüne geçebilmek için, vatandaşların gereksinimleri ve artan taleplerini sağlayan, sürdürülebilir bir ulaşım altyapısının bireyler, toplum ve ekosistem üzerindeki olumsuz etkiden kaçınması, aza indirmesi ya da telafi etmesi gerekir.

Belediyelerin karşılaştığı en büyük zorluklardan biri, altyapının ve hareketliliğin her açıdan – ekonomik, sosyal ve çevresel olarak – tamamen sürdürülebilir olmasını sağlayabilmesidir. Sürdürülebilir ulaşım ve sürdürülebilir kentsel kalkınma, güvenli ve çevre dostu uygulamaların birbirine bağlantılı olmasıyla sağlanabilir. Sürdürülebilir altyapı inşası, çevreyle ve insanların ihtiyaçlarının karşılanmasıyla uyumlu bir hizmet desteği sisteminin geliştirilmesini gerektirir.

5a) Altyapı planlaması

Günümüzde ürün ve yolcu taşımacılığıyla ilişkili tüm sektörlerin daha sürdürülebilir hale gelmeye ve “akıllı” altyapı geliştirmek için yatırım yapması gerekmektedir. Gelecek yıllarda odaklanılması gereken husus, iklim acil durumunun zorluklarını yenmek üzere kamu yatırımlarının büyük bir kısmının Avrupa kentlerinin hareketlilik ve “sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlarına” odaklanması gereklidir. Sürdürülebilir altyapının geliştirilmesi için yenilikçi dijitalleşme, çalışma pratiği ve özel sektörle iş birliği benimsenmelidir.

⁵³ Limitazioni alla circolazione PAIR 2021 dal 1/10 al 31/12 - www.infomobility.pr.it

Çekya'nın Prag kentinde sürdürülebilir altyapı yatırımlarının önemi

Vatandaşların ve ürünlerin hareketliliğini iyileştirmeyi amaçlayan sürdürülebilir ve erişilebilir bir ulaşım ağı sistemi oluşturmak üzere, Çekya'nın başkenti Prag'ta bisiklet yolları ve bisikletle alakalı diğer altyapıların inşası için 14 milyon avroluk bir yatırım planı hazırlamakta olup bu yatırım planının diğer sürdürülebilir hareketlilik projelerini de finanse etmesi öngörülmektedir.

Avrupa çapında ve Prag'da aktif hareketlilik talebi sürekli olarak arttığı için, bisiklet altyapısı bu gelişmeyi desteklemek açısından verimli bir yatırımdır. Altyapı geliştirmenin ilk adımı, bisiklet yollarının, bisiklet park yerlerinin ve bisiklet tamir tesislerinin inşası için uygun alanların belirlenmesidir. Planda okula bisikletle gitmeyi teşvik etmek için okul yakınlarına bisiklet park istasyonların yapılması öngörülmüştür. Bu nedenle, okullara bisikletle ulaşımın desteklenmesi için okulların ihtiyaçlarını öğrenmek üzere onlarla iş birliğini başlatmıştır.

Gittikçe artan bisiklet kullanıma isteğine cevap veren Prag, bisiklet altyapısının sağladığı yararlardan faydalanarak daha az hava ve gürültü kirliliği, daha sağlıklı vatandaşları ve yüksek zindelik seviyesi olan bir kent olmuştur.

İspanya'nın Madrid kentinde bir araç park yerinin kentsel konsolidasyon (birleştirme) merkezine dönüştürülmesi

Yaklaşık 3,5 milyon nüfusa sahip Madrid gibi bir şehirde, kentsel lojistik kentin işleyişinde önemli bir rol oynamaktadır. Madrid Belediye Meclisi resmi kayıtlarına göre, kent içinde ürün dağıtımı; kentsel filonun %10'unu oluşturmakta ve trafiğin yoğun olduğu saatlerde sıklıkla %20'sine ve hava kirliliğinin %30'una sebep olmaktadır.

Yukarıda yer alan sorunlarla mücadele etmek üzere belediye kentin ana meydanlarından olan Plaza Mayor'daki araç park yerlerinin , kentsel konsolidasyon merkezine (UCC) dönüştürülmesi için strateji geliştirilmiştir. UCC konsepti, kent merkezindeki tarihi bölgelerde konuşlanmasına rağmen, ürünlerin dağıtımının yol açtığı etkinin azaltılmasıdır. Bu yeni yaklaşım sayesinde, UCC yaklaşık 150 bin hane halkına ürünlerini dağıtarak ve Madrid Düşük Emisyon Bölgesi içerisinde iş yerinden-müşteriye ve işyerinden-işyerine kargo servisi sunabilecektir. Bunun başarılı olabilmesi için de eski bir araç park yeri hareketlilik merkezine dönüştürülerek kargo bisikletleri de dahil olmak üzere elektrikli araçlar ile donatılıp, yük taşımacılığı için de ilave çözümlerin üretilmesi ile gerçekleşecektir.

Büyük kamyonlar/tırlar artık kent merkezine, Plaza Mayor UCC'ye, sabahın erken ve sakin zamanlarında ürünleri getirecekler ve ürünlerin ayrıştırma süreci sorununda da teslimatlar daha hafif ve temiz araçlarla dağıtılacaktır. Bu örnek, sürdürülebilir hareketlilik sistemine nasıl yeni bir sistem geliştirilerek ekolojik geçişin teşvik edilebileceğini gösteren bir iyi uygulama örneğidir.

5b) Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları

Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SKUp), bir dizi politika ve uygulama yoluyla kentlerde yolcu ve yük hareketliliğini iyileştirmeyi amaçlayan uzun vadeli, stratejik ve vizyoner bir plandır. SKUp'larda özetlenen müdahalelerin araç trafiğini azaltma ve yaşam kalitesini iyileştirme gibi genel bir amacı da bulunmaktadır. Bu amaca ulaşabilmek hareketliliğe odaklanmasının yanı sıra planlama sistemi içerisinde kentsel mekanların ve yürünebilir yaşam alanlarının yaratılmasıyla gerçekleşebilecektir. Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının başlıca hedefleri şunlardır: kentlerin çevresel etkisinin azaltmak; kentsel alanların optimizasyonu sağlamak; yol emniyetini artırmak; güvenlik ve hareketlilik sisteminin iyileştirilmesi sağlamak; ve araç kullanıcıların yansıra tüm yol kullanıcılarının ama özellikle de daha hassas olan çocuklar, engelliler ve bisiklet sürücülerinin korunmasını sağlamaktır.

Avrupa Komisyonu, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) üzerinde düğüm noktaları olarak bilinen bütün kentlerin, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları hazırlamasını kapsamlı bilgi ve kılavuz sağlayarak teşvik etmektedir. Sürdürülebilir hareketlilik planının hazırlanmasında belediyelerin önde gelen yetkili kurumlar olmalarına rağmen, ulusal ve bölgesel yönetimlerinde bu süreçte kentleri güçlendirmek amacıyla, bir destek çerçevesinin etrafında yer almaları önerilir.

Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlama çerçevesi, dört aşamaya ayrılmakta; ardında da çoklu aktivitelere bölünmektedir. Dört aşamanın her biri, bir sonraki aşamaya ilerlemek için gerekli olan karar veya sonuca karşılık gelen bir ara hedefle başlar ve tamamlanır. Buna karşın tüm kilometre taşları ve faaliyetler süreç boyunca iyileşen kesintisiz planlama döngüsünün parçaları olarak görülmelidir.

Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarıyla ilgili geniş bilgi, ELTIS platformunda mevcuttur⁵⁴.

SKUp sayesinde Brüksel’de meydana gelen önemli değişiklikler

Bir Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planının (SKUp), vatandaşların ve kentteki ticaretin belirli hareketlilik ihtiyaçlarını karşılaması gerekir. Avrupa Komisyonu’nun SKUp ödülü, yıllık temanın bağlantılı olduğu planlama döngüsünde en başarılı faaliyeti gösteren şehir ve belediyeleri ödüllendirmeyi amaçlar. AVRUPA HAREKETLİLİK HAFTASI bu ödül kategorisinin yönetim ve tanıtımını yapar.

Brüksel, insanların ve ticari ürünlerin ihtiyaçlarını nasıl entegre edileceğini ve yaşam kalitesini nasıl iyileştirileceğini çözümleyerek 5’inci ve 8’inci yıllık SKUp ödülleri almaya hak kazanmıştır. Brüksel, Avrupa’daki en büyük yaya bölgelerinden birine sahip olmasıyla tanınır ve bu yaya bölgesi, insanların araçlardan korkmadan kent merkezinin büyük bir kısmından keyif almalarını sağlar. Buna ek olarak, kentin birçok sokağında hız limiti 30 km/saat düşürülmüş; bu da kazaların önlenmesine ve tüm yol kullanıcıları güvenliğinin artırmasına yardımcı olmuştur. 30km/saat hız sınırı, bir önceki beş yılda ortalama 44,2 olan ölümlü kaza sayısını 30’a düşürmeyi başarmıştır.



Bütün bunlara rağmen kentin, üzerinde çalışması gereken sorunlarından bir diğeri de yük taşıma sistemi idi. Bu sorunu çözmek amacıyla Brüksel, yük taşımacılığı için üç maddeye dayanan bir Kentsel Hareketlilik Planı benimsemiştir:

Ek olarak, plan, düşük veya sıfır emisyon teslimat araçlarına ve bazı semtlerde mal yükleme alanlarının yeniden yapılandırılmasına yatırım yapmayı amaçlamaktadır⁵⁵.

- 1) Kamusal alan üzerindeki etkiyi azaltmak ve kuryeler üzerindeki iş yükünü hafifletmek üzere seyahatlerin düzenlenmesi,
- 2) Ürün teslimat sisteminin düzenlenmesi,
- 3) “Boş” taşımayı azaltan tedbirlerle teslimat araçlarının kargo kapasitesinin artırılması.

⁵⁴ <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

Son SKUp Ödülü Sahibi: Finlandiya'nın Tampere kenti

Finlandiya'nın üçüncü büyük kenti olan Tampere, 2021 SKUp Ödülü kazananı şehir olmuştur. 2021 yılı ödülleri odak noktası sağlıklı yaşam konusunda Tampere'nin bağımsız jüriyi ikna etmek için mükemmel nedenleri vardı.

Yaklaşık 250.000 kişiye ev sahipliği yapan kent, hareketlilik kampanyalarıyla vatandaşların fiziksel ve ruhsal sağlığını güçlendirmeyi amaçlamıştır. Kaliteli kentsel alanların oluşturulmasında hareketliliğinin rolünü tanıtmak amacıyla, Tampere Belediyesi'nin özel eğitim birimi çeşitli pilot uygulama faaliyetleri düzenlemiştir: yürüyerek, bisiklet veya skuterlerle ile aktif okul gezileri ve yaya geçidi kampanyaları gibi. Uzun kış ayları boyunca soğuk havaya ve kara alışkın kent sakinlerine rağmen, binek araçlarıyla yapılan seyahatlerin %30 oranında azaltılması sağlam bir hedeftir.

Tampere Belediyesi tarafından 2021 yılı Mayıs ayında yayınlanan Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planının "sağlık ve çevre" adlı özel bölümü⁵⁶, değerlendirilme aşamasında belirleyici olmuştur. Tampere'nin diğer Avrupa kentlerine kıyasla daha iyi hava kalitesine ve düşük gürültü kirliliği seviyesine sahip olmasına rağmen, vatandaşların %15'i, 55 desibel eşiğini aşan trafik gürültüsüne hâlâ maruz kalmaktaydı. Bu nedenle amaç, "sokaktaki büyüme baskısını azaltan uyumlu bir topluluk yapısı oluşturmak" olarak belirlenmişti. "Kentsel yapıyı daha yoğun kılmak, fonksiyonel toplu taşımanın yanı sıra bisiklet kullanımı ve yürüyüş için daha iyi koşullar yaratmak" da planda yer almıştır. Aktif hareketlilik, binek araçlarının kullanımını azaltacak bir diğer unsur olarak belirlenmiştir. Yürüyüş ve bisiklet kullanımını mümkün kılacak çözümler arasında, kaldırımların iyileştirilmesi ve Kentsel Araç Erişimi Düzenlemeleri (UVAR) de yer almıştır. Genel olarak Tampere sürece iyi bir noktadan başlamış olsa bile 2030 yılı sonuna kadar gerçekleştireceği iddialı bir Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı bulunmaktadır.



⁵⁵ Brussels' zone 30: 5 months on (brusselstimes.com)

⁵⁶ <https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/s/wnhhQDC1P/SustainableMobilityPlan.pdf>

6) Avrupa Hareketlilik Haftası ve Türkiye

Bu bölümde, 2018 yılında bu yana Türkiye Belediyeler Birliği tarafından yürütülen Avrupa Hareketlilik Haftası Ulusal Koordinatörlük görevi ardından ülkemizde gerçekleştirilmiş çalışmalara yer verilecektir.

Avrupa Hareketlilik Haftası, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de yerel makamların yeni ulaşırma yöntemlerini test etmesi ve halktan geri bildirim alması amacıyla kullanılabilmektedir. Kampanya, yerel paydaşların hareketlilik ve yaşam kalitesinin farklı yönlerini bir araya getirip kamuoyuna sunma; araç kullanımını azaltmak için yenilikçi çözümler bulma ve yeni teknolojileri deneme konusunda kentlere fırsat sunmaktadır.

Tek bir hafta ile sınırlı kalmayan ve sürdürülebilir ulaşım planlamasının hayata geçirilmesi ve kentlerdeki sosyal ve kültürel refahın geliştirilmesini sağlayan Avrupa Hareketlilik Haftası, sürdürülebilir kentsel hareketliliği artıracak kalıcı önlemlerin alınması ile belediyelerin uzun vadeli bir vizyon geliştirmesini teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Bu önlemlerden biri, vatandaşların refahını ve sağlığını merkeze koyan; şehirlerin geleceği için bir vizyon olan Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının (SKUP) uygulanmasıdır.

Ülkemizden Avrupa Hareketlilik Haftasına katılım sayısı her geçen yıl artmıştır. 2020 yılında 551, 2021 yılında ise 617 katılımcı belediyeyle yaklaşık 65 milyon vatandaşa erişilerek, Avrupa çapında en yüksek sayıda katılımcı ve vatandaşımıza ulaşan ülke olarak rekor kırmıştır. 2018 yılında bu yana ülkemizden Avrupa Hareketlilik Haftası’na katılan tüm kentlerimiz daha gelişmiş ulaşım sistemleri için bir adım atmıştır.

Lütfen aşağıdaki hesaplarımızı mutlaka takibe alınız ve # kullanınız.

Instagram ve Twitter: [trmobilityweek](#)

[#AHH](#) [#EMW](#) [#AvrupaHareketlilikHaftası](#) [#MixandMove](#) [#MobilityWeek](#) [#TBB](#)



7) Avrupa Hareketlilik Haftası Ulusal Ödülleri

Türkiye Belediyeler Birliği'nin 2018 yılından bu yana ulusal koordinatörlüğünü üstlendiği Avrupa Hareketlilik Haftasına katılımının artırılması, çevre dostu ulaşım yöntemlerinin teşvik edilmesi ve yaşanabilir çevre oluşturulmasına katkı sunulması amacıyla, en aktif katılımı sağlayan belediyelere "Ulusal Ödüller" vermektedir.

Ödüller; büyükşehir belediyeleri, nüfusu yüz bin ve üzeri olan belediyeler ve nüfusu yüz bin ve altı olan belediyeler olmak üzere üç kategoride verilmektedir. 2021 yılında toplam 9 belediyemiz ödül almaya hak kazanmıştır. Kazanan belediyeler:

Büyükşehir belediyeleri

Nüfusu 100 bin üstü belediyeler

Nüfusu 100 bin altı belediyeler

Kahramanmaraş Büyükşehir
Belediyesi

Rize Belediyesi

Tuşba Belediyesi

Sakarya Büyükşehir Belediyesi

Büyükçekmece Belediyesi

Oğuzeli Belediyesi

Antalya Büyükşehir Belediyesi

Mamak Belediyesi

Bayramiç Belediyesi



Avrupa Hareketlilik Haftası Türkiye Ulusal Koordinatörü

Türkiye Belediyeler Birliği
Dış İlişkiler Müdürlüğü
disiliskiler@tbb.gov.tr

Ayben OKKALI AKTAŞ
ayben.okkali@tbb.gov.tr

Çağatay Emre KILINÇ
Emre.kilinc@tbb.gov.tr

Avrupa Hareketlilik Haftası 2022 Tematik Rehberi Yazarları:

**POLIS: Ulaşım İnovasyonu için
Şehirler ve Bölgeler**
(POLIS Network: Cities and Regions
for transport innovation)

Niklas Schmalholz
NSchmalholz@polisnetwork.eu

Mark Meyer
MMeyer@polisnetwork.eu

EUROCITIES
info@mobilityweek.eu

Rehberin ana kısımları “Avrupa Hareketlilik Haftası 2022 Tematik Rehberi” başlıklı yayından tercüme edilerek hazırlanmıştır.

#HareketlilikHaftası
#MobilityWeek

