Cumhuriyet

Yayın Adı : Cumhuriyet
Referans No : 84663515
Renk : Renkli
Yayın Tarihi : 01.02.2019
Etki : Etkisiz
STxCM : 227,222222
Küpür Sayfa : 8
Tiraj : 51675
Sayfa : 8

WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, bisiklet yollarının artırılması için projeler geliştiriyor

Bisikletli kent mümkün

İklim değişikliğiyle karşı karşıya geçmek için süre her gün azalıyor. İklim değişikliğinin başlıca nedenlerinden biri de karbon salınımı. Dünya Kaynakları Enstitüsü (WRI) Türkiye Sürdürülebilir Şehirler, kullanımı azaltmak, halk sağlığını iyileştirmek, karbon gazı salınımını azaltmak ve güvenli ve erişilebilir kamusal alanlar yaratmak için çalışmalar yapıyor. Türkiye'de 14 şehirde çalışmalar yürüten araştırma kuruluşunun gündeminde ise en başta bisiklet yolları yer alıyor. Bisiklet karbon salınımı sorununa en iyi çözümlerden biri. Türkiye'de de 1 Haziran 2019'dan itibaren imar uygulamaları yürürlüğe girmeyen alanlar için hazırlanacak yeni imar planlarında, bisiklet yolları ile binlerce park istasyonlarının sonuçta hale gelecek. İstanbul'dan Eskişehir'e kadar birçok şehirde çalışmalar yürüten WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler'in Direktörü Dr. Güney Canuz ile buluştuk. Canuz'la İstanbul Kadıköy'de bisiklet sürdük. Bisikleti bir şehrin sürdürülebilirliğinin anlatan Canuz, ulaşım aracı olarak yeni yeni keşfedilmeye başlanan bisikletin hızının etkin hale getirdiği görüşünde.

Fotoğraf: UĞUR DEMİR

Hazal OCAK

■ Bisiklet yolları ve yürünebilirliğin bir şehir için önemi nedir?

Bir kentte bisiklete binebiliyorsanız, çocuğunuz okula bisiklette gidebiliyorsa o kent zaten yaşanabilir bir kenttir, yürünebilir bir kenttir. Çocuğunuz bir ana arterde güvenli şekilde bisiklet sürebiliyorsa o şehir yaşanabilir bir şehirdir. Türkiye yürüme yüzdesi çok yüksek bir ülke, İstanbul da yürüme yüzdesi çok yüksek bir şehir. Ancak İstanbul pek çok noktada yürünebilir değil. Yani İstanbul yürünebilir değil arsa bir yürüyoruz.

Amsterdam örneği

■ İstanbul'da bisiklet yolları mümkün mü?

İstanbul çok büyük bir metropol. Ardında bisiklet yolları var arsa olması gerekene göre çok az. Özellikle Avrupa ülkelerine göre çok farklı noktadayız. Bisiklet daha yeni yeni ulaşım aracı olarak kabul edilmeye başlandı. Kullanım arttıkça farkındalık da artacak. Türkiye'deki ilk bisiklet yönetmeliği 2015'te çıktı. Bu yıl 1 Haziran 2019'dan sonra bisiklet yollarının imar planlarına işlenmesi zorunluluğu geliyor. Amsterdam örnek veriliyor hep arsa 50 yıl önce arada da durum aynıydı. Türkiye'de daha 3-4 yıllık bir geçmişten söz ediyoruz. Burada da aynı dönüşümü hızlı bir şekilde uygulamak mümkün.

■ Bisiklet yollarının uzunluğu önemli mi?

Türkiye'de en uzun bisiklet yollarına sahip il Konya. Ancak bisiklet yolları şehrin çeperinde kalmış. Yani nüfusa, şehrin merkezine, okula, hastaneye ya da ulaşım merkezlerine entegre değil. Bizim aracımız bisiklet yollarının bütünleşik bir ağ olarak planlanması. İstanbul'daki bisiklet yolları şehre daha entegre arsa hem İstanbul'da hem de Konya'da çok büyük eksiklikler var.

■ İmar planlarına bisiklet yollarını işlemek zorunluluğundan bahsettiniz. Şuana kadar imar planları yeterli mi? Başka neler yapılmalı?

Bisiklet yolları ulaşım master planı yapılırken bütünleşik bir şekilde planlanmalı. Dünyada bunun örnekleri var. Doğru tasarım ve mühendislik çözümlerini görmek mümkün. Bunların iyi incelenmesi gerek. Biz bunlarla ilgili eğitimler veriyoruz.

■ İdeal bisiklet yolu nasıl olmalı?

Kadıköy-Kartal arasında sahil yolunda bisiklet yolu var. Arsa bunu ideal diyemeyiz. Çünkü arsa yollarla birleştiği noktalarda problemler var. Bir bisiklet yolu örneğin toplu taşıma ile entegre olmalı. Bir bisikletli Mindbis Yolu'ndan ya da Bağdat Caddesi'nden Kadıköy'e gelip, bisikletiyle vapura binip karşıya geçebilmeli, örneğin. Kabataş'ta bisikletini güvenli şekilde bırakıp metroya geçebilmesi gerek. Bu ihtimal her an sanki olmuş gibi bırakabilmeli ve ulaşım geldiğinde bıraktığı yerde bulabileceğini bilmesi gerek.

Yüzde 40 hibe var

■ Hangi belediyelerle çalışıyorsunuz?

İstanbul Kalkınma Ajansı'ndan bir destek aldık. İstanbul'da güvenli bisiklet yollarının için tasarım kılavuzu hazırladık. Doğru, güvenli bisiklet yolları nasıl tasarlanır, dünyadaki örnekler, ilkeler ne gibi sorulara yanıt verdik. Ardından İstanbul'da üç ana arterde toplu taşıma entegrasyonu için 0.5 kilometrelik planlar çizdik. İstanbul'daki tüm belediyelere gönderdik. Trakya Kalkınma Ajansı da Tekirdağ, Edirne ve Kırklareli'nden sorumlu. O bölgede bisiklet kullanımı çok olduğu için bisiklet planlarının yapmak gibi bir planları vardı. Bizden ayrı kılavuzun kendi bölgeleri için hazırlanmasını istediler.

Türkiye'deki bisiklet yollarından Çevre ve Şehircilik Bakanlığı sorumlu. Bakanlık projelerinin hazırlarken bize görüş sordu ve böylece ilk projelerinin ortaya çıktı. Biz de belediyelere " Planlarınızı eğer bu projelerin doğrultusunda yaparsanız yüzde 40 hibe veriyoruz" dedik. Bu güzel bir teşvik aktı arsa yine de sorunlar çıktı. Çünkü projelerinin doğru tasarlanıp anlaşılmadığını gördük. Bu konuda bu konuda yardım istedi. Önce kendi personelleri dahil 200 kişiye eğitim verdirmemizi istediler. Özellikle il müdürlüklerinde eğitim verdik. Bir belediye, bisiklet yolu projesi sunduğunda bunu cüdürlüklerdeki teknik personel değerlendiriyor ve onların da buna hâkim olması gerekiyor. Eğitim ardından hakanlık bize bir yer gösterdi. Burada projelerine uygun planlar, paftalar yapmamızı, üç boyutlu modellemeler yapmamızı istediler. Biz de bunları yaptık. Şu anda hepsi bakanlığın internet sitesinde. Böylece belediyeler buradan bakarak örnek projeler hazırlayabiliyor. Bu projelerin 2015'te çıktı. Bebek adımlarla ilerlemeye çalışıyoruz. Çünkü bu şehirlerde hayları bisiklet yolları planlamadı. Bu aşamadan sonrası en doğru şekilde tasarlamalı.

Bisiklet kültürü

■ Bisiklet yolları için hayaliniz nedir?

Sorunlara çözüm odaklı yaklaşmak. Bu önerileri koordinasyon eksikliğinin ve teknik kapasite eksikliğinin giderilmesi. Tekzik personelin isteksizliği ve karar vericilerin de bu işe popülist bakış açısıyla değil de gerçek bir ulaşım alternatifi olarak yaklaşması. Türkiye bunu başarabilir. Henüz 4 yıl önce bisiklet bir ulaşım türü olarak kabul edilmiyordu. 4 yılda bu noktaya gelindiyse başarabiliriz. Tabii ki yapacak çok şey var ama umutluyum, umutluyuz. Özellikle gençler arasında bisiklet kültürü var, bisiklete binerek havalı bir şey oldu. İnsanlar kullandıkça talep artıyor ve talep arttıkça karar vericiler de bunu bir ihtiyaç olarak görüyor.

34 İLDE BİSİKLET YOLLARI VAR

Türkiye'deki 34 ilde bisiklet yolları bulunuyor. İstanbul'da 160 kilometre, Konya'da ise 525 kilometre bisiklet yolu var. Belediyeler için Bisiklet Ulaşımın Geliştirilmesine Yönelik Yol Haritası Çalıştayı'nda bisiklet yollarına ilişkin başlıca sorunlar şöyle sıralandı:

● Plân ve uygulamaların birbirleriyle örtüşmemesi ● Uygulamadaki bilgi eksikliği ● Kurum içi ve kurumlar arası koordinasyon eksikliği ● Eğitim eksikliği ● Bisiklet ulaşıma yönelik farkındalık etkinliklerinin eksikliği ● Teşvik konusunun tek bir çatı altında ele alınmaması ● Yönetmeliğin revize edilmemesi, bekleyiş gerçekleşmeye uygun olmaması.

Yaşanabilir dünya için

Dünya Kaynakları Enstitüsü (WRI) Türkiye Sürdürülebilir Şehirler kirliliği azaltmak, halk sağlığını iyileştirmek, karbon gazı salınımı azaltmak ve güvenli ve erişilebilir kamusal alanlar yaratmak için çalışmalar yürütüyor. 2015 yılında kurulan EMBARQ Türkiye, WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler ile yerlilere ulaşım ve kentsel gelişim alanında sürdürülebilir entegre çözümler sunmayı hedefliyor. Dünya Kaynakları Enstitüsü , Amerika Birleşik Devletleri, Çin, Hindistan, Endonezya, ve daha fazla ülkedeki ofisleriyle 50'den fazla ülkeyi kapsayan küresel araştırma kuruluşu.