



T.C.
ÜSKÜDAR ÜNİVERSİTESİ
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

KENT İÇİ GÜVENLİ YAŞAM ÜZERİNE DERLEME

Sinan YAVUZYİĞİT

Tez Danışmanı
Yrd.Doç.Dr. Rüştü UÇAN

İSTANBUL-2017

T.C.
ÜSKÜDAR ÜNİVERSİTESİ
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

KENT İÇİ GÜVENLİ YAŞAM ÜZERİNE DERLEME

Sinan YAVUZYİĞİT

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Rüştü UÇAN

İSTANBUL-2017

T.C.
ÜSKÜDAR ÜNİVERSİTESİ
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Anabilim Dalı : İş Sağlığı ve Güvenliği

Program : İş Sağlığı ve Güvenliği

Öğrenci No : 164203090

Öğrenci Adı Soyadı : Sinan YAVUZYİĞİT

“**Kent İçi Güvenli Yaşam Üzerine Derleme**” isimli çalışma aşağıdaki jüri tarafından 21/11/2017 tarihinde yapılan sınavda Yüksek Lisans Tezi olarak oybirliğiyle kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı /Danışman : Yrd.Doç.Dr. Rüştü UÇAN
(Üsküdar Üniversitesi)



Üye : Yrd.Doç.Dr. Mesut KARAHAN
(Üsküdar Üniversitesi)



Üye : Doç.Dr. Alparslan Hamdi KUZUCUOĞLU
(Yeniyüzyıl Üniversitesi)



ONAY

Bu tez, yukarıdaki jüri üyeleri tarafından uygun görülmüş ve Enstitü Yönetim Kurulu'nun tarih ve sayılı kararıyla kabul edilmiştir.

Prof.Dr.Nilgün SARP

Enstitü Müdürü

ÖZET

Günümüzde artan nüfus yoğunluğu ve beraberinde çarpık kentleşme birçok kentsel güvenlik sorununu da beraberinde getirdi. Nüfusun artmasıyla; park sorunları, sokak yapılanmaları, trafik sıkışıklıkları, kaldırımların insanlar tarafından özel mal gibi kullanımları da arttı. Ayrıca teknolojinin gelişimi ile elektronik manyetik alanlar(EMA) yaşam alanlarının bir parçası haline geldi. Elektrikli cihazların olumsuz etkileri ve bu cihazların kullanımı için oluşturulan baz istasyonları hakkında halkın bilinçlendirilmesi, zararlarına karşı önlemlerin alınması gerekmektedir.

Bu çalışma ile kentlerde yaşanan güvenlik sorunlarına Üsküdar ilçesinde yapılan çalışmalar ışığında değinilmeye çalışıldı. İlk olarak sorunları kamusal ve bireysel olarak sınıflandırarak her gün karşılaşılan tehlikelerin ne olabileceğine değinildi. Bu sınıflama dahilinde çözümler üretilerek bundan sonra yapılacak çalışmalara örnek olması amaçlandı.

Anahtar Kelime: Kent, Güvenlik Sorunu, EMA, Baz istasyonu, Tehlikeler.

ABSTRACT

Today, increasing population density and uneven urbanization have accompanied many urban security problems. With increasing population; parking problems, street structures, traffic congestion, sidewalks are also used by people as special goods. In addition, with the development of technology, electronic magnetic fields (EMA) have become a part of their living space. The public must be aware of the negative effects of electrical equipment and the base stations that are created for the use of these devices, and measures must be taken against their damages.

With this study, the security problems experienced in the cities were tried to be mentioned in the light of the studies made in the town of Üsküdar. Firstly, by categorizing the problems publicly and individually, it was mentioned what could happen to the daily threats. Within this classification, solutions were produced and it was aimed to be an example of the work to be done from now on.

Keyword: City, Security Problem, EMA, Base Station, Hazards.

TEŞEKKÜR

Bu tez çalışmamı hazırlamamda çalışmaya başlarken fikir aşamasından uygulamaya kadar tım aşamalarda büyük sabır özveri ve fedakarlıkla bana yol gösterip, yardımcı olan değerli hocam Yrd.Doç.Dr.Esin TMER başta olmak üzere tım değerli hocalarıma teşekkür ederim.

Çalışmaya başlarken yaptığım saha çalışmalarında bana yardımcı olan Üsküdar esnafına teőekkürlerimi sunarım.

Hayattaki en büyük şansım aileme sonsuz saygı ve sevgilerimle...

BEYAN

Bu çalışmanın kendi tez çalışmam olduğunu, planlanmasından yazımına kadar hiçbir aşamasında etik dışı davranışımın olmadığını, tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, tez çalışmasıyla elde edilmeyen bütün bilgi ve yorumlara kaynak gösterdiğimi beyan ederim.

Tarih

Adı Soyadı

İmza

İÇİNDEKİLER

RESİMLER DİZİNİ	vi
KISALTMALAR	vii
1. GİRİŞ	1
2. GENEL BİLGİLER.....	3
2.1. Kentlerde Yaşanan Güvenlik Sorunları.....	5
2.2. Kamusal Kaynaklı Sorunlar	6
2.2.1. Trafik Sorunu	6
2.2.2. Kavşak Ve Kaldırım Sorunları.....	8
2.2.3. Alt Yapı Sorunları.....	9
2.2.4. Çöp Ve Katı Atık Toplama Yönetimi.....	10
2.2.5. Elektrik Dağıtım Yönünden Tehlike Arz Eden Sorunlar	12
2.3. Bireysel Kaynaklı Sorunlar.....	13
2.3.1. Dış Cephelerdeki Sorunlar.....	14
2.3.2. Güvenlik İhlalleri	16
3. GEREÇ VE YÖNTEM.....	19
4. BULGULAR.....	21
5. TARTIŞMA	41
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	46
KAYNAKLAR	49
ÖZGEÇMİŞ.....	51
EKLER.....	i
EK 1 ÖZET.....	i
EK 2 ABSTRACT	ii
EK 3 ÖNSÖZ/TEŞEKKÜR	iii
EK 4 BEYAN	iv
EK 5 RİSK DEĞERLENDİRMESİ	52
EK 6 SAHA DENETİM FORMU	61

RESİMLER DİZİNİ

Resim 1: İstanbul' un Konumu (Google 2017).....	19
Resim 2: Üsküdar Belediyesinin Konumu (Google 2017)	20
Resim 3: Baz İstasyonlarının Çevreye Etkisi	22
Resim 4: Bina Dışındaki Klima Ve Anten Eklentileri	23
Resim 4.1: Bina Dışındaki Klima Ve Anten Eklentileri	23
Resim 4.2: Bina Dışındaki Klima Ve Anten Eklentileri	24
Resim 5: Reklam, Tabela, Gölgelek(Tente).. vb. Kullanımı	25
Resim 5.1: Reklam, Tabela, Gölgelek(Tente).. vb. Kullanımı	25
Resim 6: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanımı	26
Resim 6.1: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanımı.....	27
Resim 6.2: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanımı.....	27
Resim 6.3: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanımı	28
Resim 6.4: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanımı.....	28
Resim 6.5: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanımı.....	29
Resim 7: Rögar Kapakları- Izgaralar Açısından Kaldırımlar	30
Resim 8: Yaya Yollarının Araç ile Kapatılması	31
Resim 8.1: Yaya Yollarının Araç ile Kapatılması.....	31
Resim 9: Kaldırımlardaki Tehlikeli Çıkıntılar	32
Resim 9.1: Kaldırımlardaki Tehlikeli Çıkıntılar	33
Resim 9.2: Kaldırımlardaki Tehlikeli Çıkıntılar	33
Resim 10: Kaldırımların Düzensizliği	34
Resim 10.1: Kaldırımların Düzensizliği	35
Resim 11: Çöp Konteynirlerinin Konumu	36
Resim 11.1: Çöp Konteynirlerinin Konumu	36
Resim 12: Kaldırımlardaki Dağınıklık	37
Resim 13: Kaldırıma Taşmış Plansız İşyerleri	38
Resim 13.1: Kaldırıma Taşmış Plansız İşyerleri	38
Resim 13.2: Kaldırıma Taşmış Plansız İşyerleri	39

KISALTMALAR

BTK: Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

BİMER: Başbakanlık İletişim Merkezi

CIAM : Congres Internationaux d'Architecture Moderne-Modern Mimari

Kongreleri

cm: Santimetre

DSİ: Devlet Su İşleri

EMA: Elektromanyetik Alan

EMR: Elektromanyetik Radyasyon

GSM: Global System for Mobile Communication- Mobil İletişim İçin

Küresel Sistem

TEDAŞ: Türkiye Elektrik Dağıtım A.Ş.

mm: Milimetre

vb: Ve Benzeri

vs : Ve Saire

vd : Ve Diğerleri

1. GİRİŞ

İstanbul, çoğu konuda olduğu gibi kentsel dönüşümde de örnek alınan bir kent konumundadır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Alt Yapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğünün yaptığı açıklamalara göre 2023'e gelindiğinde 1 milyona yakın yapının dönüşümünü hedeflenmektedir. İvme artışı yaşanırsa bu rakamın 4 milyonu aşarak 6 milyona ulaşması beklenmektedir. Bu süreç yaşanırken, kentsel güvenlik açısından tüm önlemlerin tam anlamıyla alındığından emin olmak gerekmektedir. Yerel yönetimler tarafından insanlara; temiz, sağlıklı, güvenli ve devamlılığı olan çevreler sunulmak zorundadır.

Kent tüm bileşenleriyle içinde yaşayan insanlara aittir. Hem insan yaşamını hem hayvan hayatını tehlikeye atmayacak şekilde güvenliğin her daim sağlanması gerekmektedir. Bu amaçla, yerel yönetimlerin yetmediği durumlarda özel sektörle işbirliği yapılarak kentsel güvenlik ve güzelleştirme çalışmaları üst seviyeye taşınmalıdır.

Daha yaşanılır bir kent için sadece İstanbul' da değil Türkiye'nin her köşesinde yapılan çalışmalar önemli bir yere sahiptir. Örneğin; ülkenin birçok yerinde Ankara, Eskişehir, Bursa.. vs. elektrik direklerinin yerin altına alım çalışmaları başlatması, Kilis' te yapılan katı atık çalışmaları için düzenli depolama alanlarının oluşturulması, hem insan sağlığı açısından tehdit oluşturulabilecek gaz salınımları açısından önemli olmakla birlikte, çevre düzenlemesi ve depolama açısından önemli bir yere sahiptir. Ayrıca Samsun'da 2013 yılında başlatılan yolların ortasında tehlike saçan rögar kapaklarının yolların yanlarına alınması için yaptığı çalışmalarda güvenlik açısından alınan önlemlere örnek teşkil etmektedir.

Diğer taraftan ise, her ne kadar belediyeler tarafından tehlikelere karşı yönetmelikler, tebliğler çıkarılsa da eğer insan uymazsa tehlikeleri göze alarak hareket ederse yapılan çalışmalar boşa gitmektedir. Mesela klima ve anten aparatlarının, veya işyeri brandalarının yönetmeliklere bina dışına tehlike arzedecek şekil yerleştirilmesi yasaktır. Ama öncelikle biz kullanıcı ve tehlikeye sebebiyet veren bir birey olarak bu hatayı düzeltmek bir kenara tekrarlamaya devam edersek yasakların konması anlamsızlaştıracaktır. Bu nokta da, yasakların caydırıcılığı ve insanların bilinçlendirilmesi çok önemli bir konudur.

Ben bu araştırma ile mega kent olan İstanbul' un Üsküdar ilçesinde yapılan görsel çalışmalar ışığında kentsel güvenliği tehdit eden unsurlar ele alarak, daha yaşanabilir bir kent için neler yapılması gerekli, hangi yollara başvurmalı, nasıl bir yol izlenmeli sorularına cevaplar vermeye çalıştım. Ama kamusal sorunlara kamusal çözümler arandığı gibi insanlar tarafından yapılan sorunlara karşı da bireyler üstlerine düşenleri yerine getirerek yardımcı olmaları gerekmektedir. Tek taraflı yapılan çalışmalar hep eksik kalacaktır. İnsanlar kamusal desteklerle, kamusal desteklerin yetmediği durumlarda ise özel sektörlerin desteği ile hareket ederek onların işlerini zorlaştırmamalı ve kendi güvenlikleri, sağlıkları için her şeyden öte insani yaşam ortamlarını sağlamaya yardımcı olmalıdırlar. Çünkü her canlı güzel bir yaşamı hak eder.

2. GENEL BİLGİLER

Kent, tarım dışı üretimin yapıldığı, dağıtım ve denetim işlevlerinin toplandığı, belirli büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme seviyelerine erişmiş bir mekân olarak tanımlanır (Keleş 1996). Kentin tanımlanmasında, nüfus büyüklüğü yanında, ekonomik ve sosyal göstergeler de önem kazanmaktadır. Kent yaşam biçimi ve işlevleriyle gelişmiş bir yerleşim birimidir. “Şehir” sözcüğü ile de karşılık bulur. Örgütlenmiş bir yaşamı anlatan kentler, kırsal alanlara kıyasla farklılık gösterirler. Kentin temel özelliği tarım yapılmamasıdır; kentsel işlevlere sanayi, ticaret ve hizmet sektörü hâkimdir. Kent, insan eli ile yapılmış çevre olarak; bilgi ve kültürün yıllarca biriktiği alanlara ve doğal çevreye göre üstün özelliklere sahiptir. Kent, sadece bir ekonomik örgütlenme ve fiziki çevreyi değil, aynı zamanda bireylerin sosyal yaşamdaki düşünce ve davranışlarına da etki eden farklı bir toplumsal düzeni ifade eder (Kaypak 2015).

Kentler uygarlığın ortaya çıkış diyarlarıdır. Kentleşme sürecinin başlangıcı, genellikle uygarlığın başlangıcı olarak da kabul edilebilir. Araştırmacılar, insanların tarımsal faaliyetlerine geçişini, avcılık ve çobanlıktan yerleşik hayata geçmesini hem uygarlığın, hem de kentleşmenin başlangıcı olarak kabul etmektedirler (Childe, 1978:146). Kent (city), kentli (citizen), yurttaşlık (citizenship) ve uygarlık (civilisation) sözcükleri “yurttaşların oluşturduğu birlik” anlamına gelen Latince’deki “civitas” (yurttaşlık) ve hemşehrilik kavramlarından türemiştir (Holton, 1999). Doğuda, “medeniyet” kentli olandan yani “medeni”den gelmektedir (Toprak 2001a). İnsanlığın “topluluk”tan “toplum”a ulaşan yolculuğunun adıdır kent. Kentler, bir toplumun gelişmişlik düzeyini en iyi yansıtan mekânlardır. O yüzden, “kent, bulunduğu toplumun aynasıdır” derler. Toplumları tüm yönleriyle en iyi tanıtan sosyal birimlerdir. Kent denildiğinde; uygarlık, uzmanlaşma, işbirliği, standartlaşma, nüfus yığılması, ekonomik faaliyetlerin dönüşmesi, ticarileşme, toprağın değer kazanması, siyasi yapılanma, yerel karakteristikler gibi olgular öne çıkmaktadır (Parlak 2009).

19. yüzyıl ikinci yarısında burjuvazi takımı, sanayi kentinin sorunlarını çözmeyi kendisine görev olarak belirlemiştir (Tekeli 2001). Kapitalist pazarın itici gücüyle oluşan sanayi hamleleri ile birlikte nüfus hareketleri artmış, kırdan kente göç eden yığınlar kentlerde çeşitli sorunların yaşanmasına neden olmaya başlamıştır (Aslanoğlu 1998). Nüfusun artmasıyla yapıların fazlaşması, çevre kirliliğinin

artması, binaların yükselmesi ve birçok neden yaşam koşullarının değişmesine neden olmaktadır.

Kentsel mekanı daha yaşanabilir hale getirme çabaları 20. yüzyılın başlarında Ebenezer Howard'ın Bahçe Şehir kent modelini üretmesiyle başlamış ve Beaux Arts çerçevesinde Güzel Kent akımının doğmasına neden olmuştur. İngiltere ele alınan bu çalışma ile kır ve kentin olumlu yanları birleştirilmek istenmiştir. En önemli amaçları; aşırı büyüyen kentleri desantralize etmek, yeni konut ve iş alanları oluşturarak merkez kentteki baskıyı azaltmaktır.

Modernizmin yıkıcı yüzünü oluşturan ve eleştiriye yönelik bu akımların temelini önceleri İngiltere'de görülen sağlık kanunları başlatmış ve sonradan Fransa'da Haussmann'ın Paris'i düzenlemesi oluşturmuştur. Kent planlaması bu dönemde mimarlıktan ayrı bir disiplin olarak gelişmeye başlamıştır. Modernizmin kendi bilim anlayışıyla oluşturulan tutarlı kent planlamasının genel gelişimi bu süreç içinde geliştirilmiştir. Modernizmin kent planlama anlayışı en geniş ifadesini CIAM'ın (Congres Internationaux d'Architecture Moderne-Modern Mimari Kongreleri) 1933'te hazırladığı Atina Şartı'nda bulmuştur (Tekeli 2001).

1950'li yıllarda kentsel tasarımlar bir yüksek lisans uzmanlık programı olarak eğitimi verilen bir disiplin olarak karşımıza çıkmaktadır. 1947' de MIT kent planlama bölümünden mezun olan Kevin Lynch kenti bir organizma olarak görmektedir. Kenti algılanabilen parçaları içinde tanımlayıp, uygun gelişmeye dair biçimsel önerilerde bulunuyor. Lynch, bölgeleri, yolları, odakları, sınırları ve nirengileri kent imgesinin bileşenleri olarak ifade etmektedir.

Jane Jacobs (1961), modern Amerika kentleri için modern planlama ve kentsel tasarım anlayışının toplumun gereksinimlerini ve toplumsal ilişkileri göz ardı ettiğini ileri sürülerek öznel ve ideal bir sokak ve mahalle hayatına odaklanmıştır.

Jonathan Barnet (1974) ise kentsel tasarımların doğrudan mekanların tasarlanması olarak değil, kamusal politikalar oluşturmada bir araç olduğunu ifade etmektedir. Kentsel tasarımcıların, kentlere uzun vadeli politikalar çerçevesinde yaklaşarak koşulları belirlemeli ve kamusal mekanlar sistemi oluşturarak esnek bir çerçeveyi ortaya koymaları gerektiğinden bahsetmiştir.

1970' li yıllardan itibaren sosyal psikoloji, davranış psikolojisi ve bilişsel çalışmalarında etkisiyle kentsel tasarım alanları genişletilerek, insanların sadece estetik ihtiyaçları değil, çevrelerini nasıl etkiledikleri, çevrelerinden nasıl

etkilendikleri, kentsel mekanı nasıl kavradıkları ve beklentileri de önem kazanmaya başlamıştır. Artık sadece barınma amaçlı değildir.

İan Bentley vd. (1985), iyi bir kentsel mekan tasarımı için; geçirgenlik, çeşitlilik, okunabilirlik, zamana dayanıklılık, görsel uygunluk, zenginlik ve kişileştirme ilkelerini benimsemiştir.

Jon Lang (1994- 2005), kentsel tasarım ve proje türlerini yöntem ve sonuç ürün olarak ayırarak, kentsel tasarımın kentsel gelişmeyi yönlendirmede bir araç olarak üstlenebileceği roller üzerinde durmaktadır.

Günümüze geldiğimizde ulaşımın zorlaşması, taşıtların artması, binaların yükselmesi ve artması nedenleriyle kentsel planlamalar yetersiz kalmakta ve güvenlik açısından da tehditler oluşturmaktadır. Araştırmalara göre 2000 yılına kıyasla, kentsel alanlar 2020 yılına kadar, iki kat artması beklenmektedir (Angel 2012). Artan nüfus ve büyüyen ekonomiye bağlı olarak, dengeli kamusal mekân dağılımına ve bir yol ağına sahip olan ve bunları diğer işlevlerle birleştirebilen yeni konut alanlarına yönelik büyük bir talep bulunmakta, bu durum kentsel yayılma ile sonuçlanmaktadır.

2.1. Kentlerde Yaşanan Güvenlik Sorunları

Dünya nüfusunun yarısından fazlası günümüzde şehirlerde yaşamaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin metropoliten alanları, şehirsiz nüfusun yaşadığı plansız ve sağlıksız koşullarla iç içe gelişen alanlardan meydana gelmektedir.

Güvenli bir kent ortamının tasarlanması için şehirlerin; kültürlerine, politikalarına, tasarım ilkelerine, tarihlerine, gelişim özelliklerine, süreçlerine ve birçok çeşitli özelliklerine bağlı olarak planlama süreçlerine dahil edilmesi gerekmektedir.

Kaçak yapılaşma, yoğun göç, bilgi, deneyim, plansız şehirleşme, politik yaptırımların, kaynakların, kapasitenin ve eğitimli teknik elemanların eksikliği, ekip-ekipman yetersizliği ve gerekli hazırlıkların yapılmaması karşılaşılan riski yükseltilere taşımaktadır.

2.2. Kamusal Kaynaklı Sorunlar

2.2.1. Trafik Sorunu

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de hızlı bir şekilde artan motorlu taşıt sayısı karayollarımızın kaldıramayacağı bir trafik akımına maruz bırakmıştır. Günümüzde Türkiye'nin karayollarında, özellikle uluslararası değerdeki büyük kentlerin yolları dikkate alındığında motorlu taşıt araçlarının işlemeleri son derece yoğunlaşmış ve zorlaşmıştır. Yollar taşıt yoğunluğunu kaldıramamakta ve kapasitelerini aşan bir baskıya maruz bırakılmaktadır. Yolların bu durumu başlı başına bir sorun olmaktadır. Ülkemizde yoğun kentleşme ile beraber kısa sürede trafik sorunu sağlıklı ve aşırı boyutlara ulaşmıştır.

Kent içindeki mevcut yolların büyük bir kısmı özel otomobillerce park yeri olarak kullanıldığından büyük ölçüde trafik tıkanıklıkları ortaya çıkmıştır. Otomobil sahipleri kendileri için ayrılan park yerleri dışında kaldırımlara, konteynır önlerine, yay geçitlerinin üzerine ve engelli rampalarına park etmeleri üzerine yaşanan sorunlara çözüm olarak belediyelerin, halkın mevcut ve gelecekteki gereksinimlerini karşılamak, gelişimini yönlendirmek ve bilinçlendirmek amacıyla imar planı yapma veya yaptırma eylemini gerçekleştirmeleri bu eksikliği karşılamaları için otoparkların ihtiyaca cevap verecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.

Ek olarak, düzenli ve güvenli bir trafik için gereken ışık, trafiğe kapalı toplu taşıma yolları, kavşak iyileştirmeleri, tek yönlü veya bölünmüş yol, işaret, yükleme ve boşaltma noktaları belirleme çalışmaları yapılsa da bu kurallara uyulmaması sorunları beraberinde getirmiştir. Çarpık ve düzensiz bu kentleşme ortamında alt yapı yatırımlarını planlamak oldukça zor olduğu görülmektedir. Ama yatırımlar yapılabilse bile yapılanların kısa sürede bozulduğu ve kullanılamaz hale geldiği görülmektedir. (Özdemir 2004)

Sinyalizasyon sistemi, trafiğin yönlendirilmesinde en önemli araçtır. Trafik akışının ve güvenliğinin sağlanması için önemli kavşakların bilgisayarla sinyalize edilmesi ve sinyal zamanlamasında optimizasyona gidilmesi gerekmektedir. Sinyalize kavşakların kullanılması, kent içi yol sisteminin ayrılmaz bir parçasını ve kent merkezindeki trafik yönetimi ve yol, kavşak kapasitesinin artırılmasının ana unsurunu oluşturmaktadır. Sinyal sisteminin etkin kullanılması sonucu ancak yolların işlerliği ve kapasitesinin artırılması, otobüs ve yaya öncelikleri ve kent içi çevre

üzerinde önemli etkileri olacaktır. Duruş ve kalkışların azalmasıyla araçların yakıt tüketimi azaldığından iyi zamanlanmış bir sinyal sistemi merkezi iş bölgelerindeki kirlenme düzeyini de azaltacaktır. Fakat sistem, trafik bilgilerini de toplayabilmeli ve gerektiğinde merkezi bilgisayarın denetimi olmaksızın belli bir kavşağın yakın çevresiyle bütünlük içinde kendi başına çalışabilmesine olanak sağlayan donanıma sahip olmalıdır. (Özdemir 2004)

Yollar üzerinde özellikle doğal gaz, su, kanalizasyon, elektrik ve telefon çalışmaları olmak üzere beş ayrı kuruluş tarafından hemen hemen günün her saatinde kazı çalışmaları yapılmaktadır. Kent içinde yapılan bu kazı işlemleri plan ve program dahilinde olmayıp, her kurum ve kuruluş, aynı cadde ve sokakta değişik zamanlarda kazı yapılmaktadır. Kazı yapacak kuruluşların aynı anda yapması için gerekli koordinenin kurulması sağlanmalıdır. Çünkü bu çalışmaların aynı anda başlayıp aynı anda bitirilmesi, gerek trafik gerekse ekonomik açıdan yararlı olacaktır. (Özdemir 2004)

Politikacılar yani karar vericilerin kamu isteklerini algılamaları her zaman doğru yönde olmamaktadır. Avrupa Birliği'nde yapılan bir araştırma kitlelerin (Acar 2004);

- (i) otomobil trafiğinin en önemli yerel sorun olduğunu,
- (ii) otomobil trafiğinden kaynaklanan sorunların artık katlanılamaz boyutlara ulaştığını,
- (iii) otomobil trafiğine karşı dahi olsa toplu ulaşım sistemlerine öncelik verilmesini gerektiğini ortaya koymuştur.

Ancak politikacılar (karar vericiler) olguya bu yönde bakmamakta, toplumun isteklerinin bu yönde olduğunu düşünememekte, toplu ulaşım sistemlerinden önce otomobil yönünde görüşler ve projeler oluşturmaktadır. Peki bu durumlarda alınabilecek önlemler neler olabilir diye düşünersek;

- Öncelikle “Kentın insanlara ait olduğu” yaklaşımıyla, taşıt trafiğine kapalı alanlar oluşturulmalıdır.
- Trafik güvenliğinin artırılması amacıyla trafik işaretleri teknik gereklerine uygun olarak projelendirilmeli ve uygulanmalıdır. Aynı zamanda bu işaretlerin bakımı, kontrolü ve onarımı sürekli yapılmalıdır.

- Kentimizin nüfusunun yoğun olarak bulunduğu ve trafik yoğunluğunun da çok olduğu bulvarlarda yayaların emniyetli geçişlerini sağlamak için alt ve üst geçit yapılacak yerler tespit edilerek bir an önce hayata geçirilmelidir.
- Şehir içi araç trafiği yanında, şehir içi yaya trafiğinin de düzenlenmesi sağlanmalı bu amaçla kaldırımların yeniden düzenlenmesi yapılmalıdır. Kaldırımlarda standart sağlanmalıdır.

2.2.2. Kavşak ve Kaldırım Sorunları

Ulaşım da ana plan yapılmaksızın, araçların ve talebin peşinden giden kavşak düzenlemeleri sorunu çözmek yerine, onu bir süreliğine ötelemektedir. Yapılan kavşak düzenleme çalışmaları şehir içi araç trafiğini geçici olarak rahatlatacağı düşünülmüşdür. Ancak planlaması yapılan kavşaklardaki yaya hareketleri bu düzenlemeler içinde unutulmuştur. Ve bu kavşaklarda yayaların araçlardan korunarak nasıl yürüyecekleri belirsizlik içindedir.

Temel arterler ile bunların kavşaklara yaklaşımlarda ve kavşak çıkışlarında, yol boyu araçların park etmesi önlenemediği için çok ciddi kapasite düşüşleri yaşanmakta ve kavşakların işlevselliğini olumsuz etkilenmektedir.

Güncel ve moda olan noktasal katlı kavşak uygulamaları, çözüm girişimlerinin başında gelmektedir. Kent içinde katlı (köprülü) kavşak düzenlemeleri geometrisi düzgün ışıklı kavşaklar kent içi trafik düzeninin sağlanması için yeterli düzeyde artırılmalı ve her ışıklı kavşak bir sonraki kavşağın düzenleyicisi olarak devamı sağlanmalıdır.

Kavşakların bu özelliklere sahip olması, kent içinde herhangi bir köprülü kavşak yapımından sonra tehlikelerin azalmasıyla çok daha çarpıcı biçimde görülür. Katlı kavşak yapılarak trafik sıkışıklığına çözüm bulunmuş gibi görünse de, aslında sorun bir sonraki ışıklı kavşağın düzenlemelerin yapılmaması sonucu taşınmış ve oradaki sıkışıklığın artmasına yol açmasına neden olacaktır. Çünkü burada yapılacak katlı kavşak düzenlemesi bir sonraki kavşaktaki sorunu büyütmeden başka sonuç vermeyecektir. Bu süreç kenti köprüler tuzağına teslim etmek anlamına gelir ki, Ankara'da olduğu gibi köprülü kavşak düzenlemeleri 50'yi geçmesine karşın sorun çözülememiştir. Kent içi trafik sorununa kent genelinde bütüncül bir bakış getirmek

yerine noktasal düzeyde yaklaşımın ürünü olan bu tür çözümler hem büyük kaynak israfına yol açar, hem de kenti yayalar için yaşanmaz hale getirirler. Sorunlara sistematik bir biçimde birbirinin devamını getirerek düzenlenmediği sürece sorun çözülmüş sayılmaz. (Akşam 2006)

Kısacası cadde ve sokaklar projeye uygun olarak yapılmamakta (bazen projersiz bile olabilmekte), kaldırımlar özellikle park eden araçlar ve yanlış imalat nedeniyle etkin değerlendirilememektedir. Kavşaklar ise gereğinden daha geniş alanlar kullanılarak tanzim dilmekte ve hatalı sinyalizasyon yöntemleri ile işletilmektedir.

2.2.3. Alt Yapı Sorunları

Genel olarak bir ülkenin gelişmişliğinin en büyük göstergesi olan altyapı sistemlerinin, hayatı tüm yönleriyle etkilediğinden söz edilebilir. Altyapının düzgün yapılabilmesi ise; planlanmasından kullanımına kadar olan süreçte kural ve kaideleri belirleyen mevzuatların tam ve yeterli yapılmasına bağlıdır.

Ülkemizde altyapı çalışmalarına devam eden birçok kuruluş bulunmaktadır. DSİ, İller Bankası, Belediyeler, İl Özel İdareleri vb. kuruluşların mevcutta kullandıkları kabul görmüş yönetmelikleri ve şartnameleri bulunmaktadır. Örneğin, İlbank' ın görevi; altyapı konularında, bütün kuruluşlarında teknik desteğini sağlayarak ülkemizde uygulanabilir yeni teknolojileri değerlendirerek devamında geleceğin altyapısının iyi planlanmasına yönelik mevzuat çalışmalarını tamamlamaktır. (Gürbüz 2012)

Kentlerde teknik altyapı sorunlarının saptanması, irdelenmesi ve değerlendirilmesine yönelik analizlerin yapılması, altyapı projelerinin hazırlanabilmesinde, ortak ve eşgüdümsel niteliklere göre çözüm önerilerinin ve ortak gerçekleştirme programlama yaklaşımlarının geliştirilebilmesinde izlenmesi gereken yöntemin ortaya konulması açısından planlama çok önemli bir yer tutmaktadır. Çünkü bir yandan teknik altyapı hizmetlerine ilişkin kentlerin eğilimlerinin, taşıdığı potansiyellerin, risklerin belirlenmesi, değerlendirilmesi mümkün olabilecek, diğer yandan ise ortak eşzamanlı ve eşgüdümlü kararlar üretilerek sağlıklı, yaşanabilir kentlerin ve kentsel yaşam çevrelerinin oluşturulması açısından önemli ölçüde birikimler sağlanabilecektir (Tekeli 1991).

Teknik altyapı sorunlarının doğru planlamaması durumunda; (Erdin 2009)

- İçme ve kullanma suyu sorunlarının oluşmasını,
- Mevcut arazinin doğru kullanılmamasıyla kanalizasyon sorunlarının oluşmasını,
- Mevcut yolların kademelenmesi, tipleri ve özellikleri gereği yağmur suyu drenaj sorunlarının oluşmasını,
- Sosyo-ekonomik yapı değişkenliği nedeniyle çöp ve katı atık sularının yerin altına sızması sorunlarının oluşmasını,
- Arazi kullanımının doğru yapılmaması nedeniyle elektrik dağıtım sorunlarının oluşmasını beraberinde getirmektedir.

Bir kentin gelişmesini yönlendirecek planların hazırlanması kadar bu planların uygulanması da büyük önem arz etmektedir. Hazırlanan her ölçekteki planların belediyelerin denetimi altında olmalıdır. Gelişmelerin gerisinden değil gelişmeyi yönlendiren bir planlama anlayışı içinde devam etmelidir. (Görmez 2001).

Teknik altyapı sorunlarında bölgelere ve kente ilişkin müdahalelerin belirlenmesi, altyapı projelerinin hazırlanması veya revize edilmesinin yanında ortak eşgüdümsel çözüm önerilerinin ve ortak gerçekleştirme programlama yaklaşımlarının belirlenmesinde izlenmesi gereken yöntemin geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır.

2.2.4. Çöp ve Katı Atık Toplama Yönetimi

Katı atıklar ve çöpler, tekniğine göre uzaklaştırılmaz ve depolanamaz ise önemli derecede çevrenin kirlenmesine neden olmaktadır. Aynı zamanda halk sağlığını da olumsuz yönde etkilemektedir. Atıkların yeterince iyi bir şekilde yönetilememesi çevre ve insan sağlığı için riskler oluşturmaktadır.

Katı atık yönetimi; katı atıkların insan ve çevre sağlığı, ekonomi, mühendislik, kaynakların korunması, estetik ve diğer çevresel konularla ilgili toplumun tüketim ve üretim alışkanlıklarını da dikkate alarak atık miktarının kontrolünü sağlama, biriktirme, işleme, toplama, nakliye ve uzaklaştırma aşamalarını kapsayan disiplin olarak tanımlanabilir (Tchobanoglous vd. 1977). Temel amacı; istenmeyen malzemenin bertarafı diğer bir deyişle yok edilmesidir(Dhindaw 2004).

Bunun sonucunda; en iyi ya da uygulanabilir bir atık yönetim sistemi için; “ Katı Atık Yönetimi” aşağıda yer alan hedefleri içinde barındırmalıdır (Schübeler 1996):

- Çevre ve insan sağlığını en uygun yöntemlerle korumak,
- Kentsel çevre kalitesini hep bir adım ilerleterek bir üst basamağa çıkartmak/yükseltmek,
- Ekonominin verimliliğini artırmak ve yeterliliğini desteklemek,
- İstihdamı artırıp gelir elde etmek, bu hedeflere ulaşmak için ise sürdürülebilir katı atık yönetim sistemleri kurmak varsa genişletmek gerekmektedir.

Böylece, entegre atık yönetiminin; katı, sıvı, gaz atık çeşitlerinin her birini kapsadığı ve bir bütün olarak yönetim planlamasıyla birlikte hareket edilirse atık yönetiminin başarılı olacağı söylenebilir.

Normal belediye hizmeti ile toplanıp taşınan atıklar, evsel çöp depolama sahalarında bertaraf edilebilen, ayırma yolu ile geri kazanılabilen, kompost yapılabilen veya yakılabilen evsel ve endüstri kökenli atıktır. Mutfak çöpleri, ambalaj atıkları, ofis çöpleri vb. atıklar evsel atıklardır (Sayar 2012). Bu atıklar çoğunlukla sıkıştırılmalı kamyonlar ve konteynerler vasıtasıyla toplanırlar.

Hem toplama süreçleri sırasında oluşan çevre kirliliği ve koku salınımları hem de konteynerlerin düzgün dizilimli olmaması nedeniyle kente yakışmayan görüntüler ortaya çıkmaktadır. Bu sorunları çözmek amaçlı atılan adımlarda büyük önem taşımaktadır. Örneğin, Düzce'nin Akçakoca Belediyesin de kentin daha güzel görüntüye kavuşması için kent merkezindeki Çöp kovaları kaldırılarak yerin altına gömeceği ve Böylece hem koku hem de görüntü kirliliği oluşmaması için çalışmalar yapılmaktadır. Çöpler yeraltına gömülerek tüpler aracılığı ile toplama işlemi sağlanacaktır. Böylelikle çevreye koku salmayacak şekilde çöp merkezleri oluşturulacak ve çöpler yeraltında depolanacaktır.(Düzceyerelhaber 2011)

Düzce de yapılan bu değişimi takiben 2013 yılında Bolu belediyesi tarafından da bu çalışma başlatılmış ve çöp sorunun önüne geçmek için yer altı çöp konteynerleri oluşturulmuştur. Böylelikle hem daha az yer kaplamakta, hem koku ve sızıntı yapmamakta, hem de görüntü olarak daha güzel bir çevre oluşturmaktadır. Çöplerin yerin altında depolanmasından ötürü temiz ve hijyenik bir ortam sağlamakta ve yer altı konteyner sistemi ile trafik sıkışıklıkları ortadan kaldırılmaktadır. (Bolu Belediye Başkanlığı 2013)

Antalya Muratpaşa Belediyesince yapılan çalışma ile de Nisan 2017 itibariyle yeraltı otomatik çöp konteynerlerinin 2 bin 500'üncüsünün montajını gerçekleştirildi. Bu sistem ile çöpün toplandığı hazne yeraltında kaldığı için görüntü ve çevre kirliliği

de ortadan kaldırarak yaya ve taşıt trafiğinin yoğun olduğu noktalarda önemli avantajlar ortaya çıkmaktadır. Yerden sağladığı tasarrufun yanı sıra yaya ve araç geçişlerini kolaylaştırırken, site ve okul gibi alanlarda konteynerler sorun olmaktan çıkmakta, çocuklarını güvenle oynayabileceği alanlar yaratılmaktadır. (Muratpaşa Belediyesi 2017)

2.2.5. Elektrik Dağıtım Yönünden Tehlike Arz Eden Sorunlar

Elektrik hayatımızın vazgeçilmez konumundadır. Elektriğin şehrin içine dağıtımını özel dağıtım firmaları tarafından havai hatlar aracılığıyla yapılmaktadır. Daha önceleri sokaklarda ve caddelerde çok sık rastladığımız elektrik direkleri ve caddeyi bir uçtan bir uca kaplayan elektrik kabloları günümüz koşullarının bir gereği olarak birçok yerde yer altına alınmasına rağmen, bazı yerlerde hala mevcut. Dağıtımda kullanılan elektrik direklerinin konumu özellikle kaldırımlarda bulunmaktadır. Zaten park eden araçlar nedeniyle kaldırımda zorlukla yürüeyebilen yayalar elektrik direkleri nedeniyle iyice zor durumda kalıyorlar.

Ana yol üzerinde bulunan elektrik direkleri yoldan geçen vatandaşları, mahalle sakinlerini ve öğrencileri endişelendirirken, adeta rüzgar anında yıkılmayı bekleyen direkler o anda yanından geçenler için ölümcül tehlike arz etmektedir. Öte yandan aynı direğe bağlı elektrik tellerinin ise hat güzergahında bulunan ağaçların sardığı görülmekte, şehir merkezlerindeki elektrik direklerinin açık kabloları tehlikeye saçmaktadır. Bunlardan kaynaklı elektrik kesintileri yaşanmakta ve yangın tehlikesi arz etmektedir.

Yağmurlu ve rüzgârlı havalarda kabloların kopması nedeniyle vatandaşlar da her an tehlike altındayken, elektrik direkleri ve kablolar estetik olarak da kötü bir görüntü sergilemektedir. Haberlerden de bildiğimiz üzere yolda yürüyen vatandaşların, elektrik direğinin ihmali nedeniyle oluşan kaçaklar yüzünden yaşamını yitirmesi acı bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sorunlar üzerinde 2014 yılından itibaren yapılan çalışmalarla ülkemizin birçok yerinde Telefon haberleşme havai kabloları ve elektrik direkleri yerin altına alınmaya günümüze geldiğimizde de devam etmektedir.

TEDAŞ'ın sorumluluğunda bulunan dağıtım tesislerine özelleştirme kapsamında bulunmaları nedeniyle yaklaşık 20 yıldır gerekli yatırımlar yapılmamaktadır. Mevcut dağıtım tesislerinin büyük bir bölümü ekonomik ömrünü

doldurmuş, eski veya kapasitesi düşük tesislerdir. Bu tesisler, yatırım ödenekleri arttırılarak hızla yenilenmesi alınabilecek önlemler arasında yer almaktadır.

Şehrimizdeki ışıklı reklam panoları çok düzensiz ve aydınlatma tekniklerine aykırı olarak yapılmakta, bu durum çok çirkin görüntülere ve dahası enerji kaybına neden olmaktadır. Işıklı tabela sorununu çözmek için Valilik, Belediyeler, TEDAŞ ve ilgili Meslek Odaları bu konuda standart oluşturmalı, standart dışı ışıklı tabelalara izin verilmemelidir.

Şehir içindeki artan enerji talebine karşı mevcut trafoların yetersiz kalması ve yenilenmemesi aksaklıklara neden olmaktadır.

Yeni aydınlatma teknikleri; sokak, cadde, kavşak, meydan, bulvar gibi genel aydınlatma yapılan yerlerde yeni aydınlatma teknikleri uygulanmalıdır.

Atılması gereken adımlarla elektrik enerjisinin daha ucuz üretilmesi, yeterli ve güvenilir olması gerekmektedir. Fakat bu çalışmalar doğrudan endüstriyel ürünlerin fiyatlarına ve sosyal yaşama yansımacaktır. Bu nedenle mutlaka enerji kaynakları ve tüketimi birlikte incelenerek, enerjinin ülke genelinde tek elden planlanması ve uygulama birlikteliğinin sağlanması temel koşul olduğu göz önüne alınmalıdır. Doğal tekel olan elektrik dağıtımının merkezi planlama ile yürütülmesi teknik ve ekonomik bir zorunluluktur. Dolayısıyla bu alan özel sektörün kar hırsına bırakılmamalı, kamusal bir anlayış ile yönetilmeli ve özelleştirme uygulamalarından vazgeçilmelidir.

2.3. Bireysel Kaynaklı Sorunlar

Günümüz şehirlerinde, kentsel tasarımı oluşturmak için yararlanılan donatı elemanları yaşanabilir mekanlar açısından önem arz etmektedir. Fakat, insani yaşamın devamlılığını sağlayan donatıların varlığı görsel kirliliğe neden olmaktadır. Güçlü kentlerin yapılaşmasında kentlerin özellikle tarihi geçmişi çok önemlidir. Çağdaş yaşama uyum sağlamak adına geçmişin etkilerini silen uygulamalar karşımıza çıkmaktadır (Proto 2003). Kent donatılarının işlevsel ve estetik anlamda etkili olabilmesi için yapıların bakım ve onarım çalışmalarındaki yetersizlikler giderilmelidir. Yapıların tarihi doku ile uymayan kısımları, trafik problemi, altyapı noksanlıkları, ticari iş yerlerinden kaynaklanan problemler ve altyapı-sokak ilişkilerinde bütünlüğün sağlanamaması vb. konuların ilk olarak halledilmesi gerekmektedir (Nayim vd. 2003)

Kullanıcı kitlesinin özelliklerine göre değişkenlik gösteren kent estetiği, güzellik ve güzelliğin insan hislerindeki yansımaları olarak ortaya çıkmaktadır. Kentlerde yürütülen sosyo- kültürel ve fiziksel koruma çalışmalarının yanında kent estetiğinin sağlanması içinde çalışmalara önem verilmesi gerekmektedir. Çünkü kentsel planlama ve tasarım, güvenliğin sağlanması vs. gibi konular insanların fiziksel sağlığı üzerinde etkili olurken, kent estetiği üzerine çalışmalar da insanların ruh sağlığı ve dolayısıyla çevreye bakış açıları üzerinde etkili olacaktır.

Çoğunlukla mega kentler karşımıza çıkan kent estetiği kaygısı gün geçtikçe büyüyen bir sorun olarak devam etmektedir. Bu sorunları çözmeye amaçlı, Türkiye’de İstanbul, Ankara, İzmir gibi metropol şehirler ile Eskişehir, Kocaeli, Konya, Kayseri, Bursa, Sakarya gibi şehirlere ait belediyelerde Estetik Kurul’lar oluşturulmuştur. Bu kurulların kuruluş nedeni yaşanabilir bir şehir ortamı oluşturmak ve şehrin tümünü güzel bir görünüme kavuşturmadır. Fakat bu çalışmalar birbiriyle ilişkili olarak sürdürülmelidir. Temel çalışmalar insanların rahat hareket etmesini, nefes almalarını, görmelerini, yürümelerini, durmalarını, trafik ile güvenli bir ilişki içinde bulunmalarını, yollarını kolay bulmalarını, işaretleri kolay okumalarını temin eden uygulamalar olmalı ve tüm şatafattan, suni tasarımlardan daha önde gelmelidir. (Erzen 2006).

2.3.1. Dış Cephelerdeki Sorunlar

Blok dış cepheleri ve balkon içlerinde, pencere kenarlarında binaların genel görüntüsünü bozabilecek, klima aparatları, uydu ve tv antenleri, reklam ve tanıtım araçları, yoğun rüzgar sebebiyle aşağı düşerek tehlike arz edebilecek çiçeklik (saksı) gibi materyallerin asılması sonucu oluşabilecek kazaların önüne geçmek amaçlı belediyelerce ve bina yönetimlerince hazırlanan yönetmeliklere uymak gerekmektedir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından düzenlenen Görüntü Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği Taslağı ile şehirleşme ve kent estetiği hedefleri baz alınarak düzenli bir kentsel çevrenin oluşturulması amaçlanmıştır. Yerleşim alanlarındaki bina ve diğer yapıların görüntü kirliliğine yol açan uygulamalarını önlemek için gerekli olan yasal ve teknik konular belirlenmiştir. Yönetmeliğin ihlalinin tespiti durumunda idari yaptırım uygulanmaktadır.

Bu kapsamda ele alınan esaslar;

- Görüntü kirliliğine sebep olan hususların önlenmesine yönelik olarak ilgili tüm kişi, kurum ve kuruluşların tüm hassasiyeti göstermesi,
- Görüntü kirliliğine yol açan yapılar ile bu yapıların çevresinde farklı amaçlarla kullanılan her türlü donatım, tanıtım ve düzenleme elemanlarının estetik ve fonksiyonel hedeflere uygun olarak seçilmesi,
- Hava kirliliği, yeşil alan noksanlığı, monoton ve iç içe yapılaşma, görüş alan darlığı, dış cephe görüntüsündeki karmaşa, enkazlar, birikintiler, gelişigüzel atıklar, levha ve tabelalardaki oransızlık ve gelişigüzellik gibi kentlerde kirlilik oluşturan görüntülerin engellenmesine yönelik gerekli tedbirlerin alınması,
- Bina ve sair yapıların bir araya gelerek oluşturdukları çevrenin yalnızca insanların biyolojik gereksinimlerini karşılayan işlevsellik değil, aynı zamanda toplumların psikolojik ve entelektüel gereksinimlerini karşılayan estetik nitelikler taşıyacak şekilde oluşturulması,
- İl genelinde, çevre ve şehir estetiği ile yöre mimari dokusunun korunmasına yönelik olarak kentsel tasarım rehberlerinin hazırlanması ve çalışmalarda göz önüne alınması,
- Telekomünikasyon araçlarının, kent estetiğinin ön planda tutularak görüntü kirliliği oluşturmayacak şekilde uygun yerlere yerleştirilmesi,
- İl özelinde ilgili birimin temsilci üyelerinden oluşan çevre ve şehir estetiği koordinasyon kurullarının kurulması,
- Bu Yönetmelikte yer alan hususların detaylandırılması, alınması gereken önlemleri içeren usul, esas ve kriterlerin belirlenmesi,
- Her türlü reklam ve tanıtım aracının; il bütününde, kentin estetik ve mimari dokusuna zarar vermeyecek şekilde, kentin doğal ve tarihi silüeti ile çelişmeyecek şekilde tasarlanması,
- Konum, şekil, renk ve boyutları gibi hususların yetkili idareler tarafından belirlenmesi,
- Yeni yapılacak her türlü ticari yapılar için bu yönetmelikte yer alan ve görüntü kirliliğinin önlenmesine yönelik hususların, belediye ve il özel idarelerine sunulan mimari projeler için verilecek her türlü ruhsatın düzenlenme sürecinde göz önüne alınması,

- Belirli bir yerleşim yerinde kullanılan her türlü reklam ve tanıtım araçlarının; yöresel mimari doku ile kent estetiğini korunmaya yönelik olarak yapılan çalışmalarda belirli bir standardın oluşturulması ve bu bağlamda kullanılan malzemelerin benzer nitelikte olması,
- Şahsi alanlarda kurulan reklam ve tanıtım ekipmanlarına yönelik uygulama usul ve esaslarının yetkili idareler tarafından belirlenmesi,
- Bina ve diğer yapıların sağır cephelerinde yapılacak olan reklam ve tanıtım araçlarındaki iletinin sağır cephe yüzeyinin %50 sini geçmemesi,
- Konut amaçlı olarak kullanılan bina çatılarına hiçbir amaçla reklam ve tanıtım araçlarının yerleştirilmemesi,
- Birden çok ticari işletmenin bir arada olduğu yapılarda ortak bir tanıtım levhasının kullanılması, ancak ortak tanıtım levhasının kullanımının mümkün olmadığı yerlerde, yetkili birim tarafından uygulamaya konulan esaslar kapsamında uygulamaların yürütülmesi,
- Bina ve diğer yapıların çatı katlarına konulacak her türlü reklam ve tanıtım araçlarının çatı mahya yüksekliğini aşmaması,
- İnşa ve tamirat halindeki bina ve diğer yapılarda oluşan görüntü kirliliğinin engellenmesi, düzenin sağlanması ve inşaat atıklarının çevreye yayılmaması için kentin genel estetiğini engellemeyecek önlemlerin alınması,
- Dış görünüş itibariyle çevre ve şehir estetiğini olumsuz yönde etkileyen ve atıl durumda bulunan yapılarda, görüntü kirliliğine neden olan unsurların önüne geçilmesi amaçlı yukarıda yer alan esaslar çerçevesinde adım atılması gerekmektedir.

2.3.2. Güvenlik İhlalleri

Anayasaya göre herkes sağlıklı ve düzenli bir çevrede yaşamını sürdürme hakkına sahiptir. Temiz hava, doğal çevrenin oluşumunda ve insan yaşamının sağlıklı bir şekilde idame ettirilmesinde vazgeçilmez ve esas bir ihtiyaçtır. Yerel yönetimlerce bu standartların sağlanması için gerekli sorumluluklar alınıp, yerine getirilmelidir.. Örneğin bacaların yanlık konumlandırılması, yanma sonucu karbonmonoksit gazının güvenli bir şekilde ortamdan uzaklaştıracak önlemlerin

alınmamış olması kısaca yanlış baca uygulamaları zehirlenmeler ve kazalara yol açarak ölümlere neden olmaktadır.

Diğer bir yönden hızla yaygınlaşan kentsel dönüşüm projelerinden kaynaklı yıkımlar insan sağlığı açısından tehdit oluşturmaktadır. Bina yıkımları sırasında çıkan ve kanserojen bir mineral olan asbest ülkemizde 2010 yılında yasaklanmasına rağmen yeterli çalışma ve akademik bir veri tabanı olmaması nedeniyle Rusya' dan İthal edilen asbestlerin etkisinin ne derece kaybettiği bilinmemektedir. Ayrıca asbest tehlikesi sadece binalarda değil günümüzde ev eşyalarında bile karşımıza çıkmaktadır. Denetim eksikliği ve bilinçlendirilmemekten kaynaklı bu durum en başta akciğer kanseri olmak üzere solunum yolu enfeksiyonlarına kadar neden olmaktadır. Şuanda kullanımı yasak olsa dahi 2004 ve öncesi bina yapılarında halen var olan asbestlerde tehlikeli olma özelliğini kaybetmemektedirler. Çünkü, yoğun asbest içeren binaların günümüze geldiğimizde hiçbir önlem alınmadan yıkılmaları işçiler ve çevrede yaşayan insanlar açısından son derece tehlikeli olmaktadır. Alınabilecek önlemler arasında yıkım esnasında bazı kimyasal maddelerin binaya uygulanması üzerine asbestler binaya yapıştırılıp bu alanlar kesilerek paket şeklinde çıkarılması bulunabilir. Havayla temasının en aza indirilmesi amaçlanır.

Yapılan araştırmalar ışığında asbest kullanan bir evde doğan bir insanda kanser etkileri hemen çıkmamaktadır. 15-20 yıl geçtikten sonra çıkan etkiler özellikle solunum yoluyla alındıktan sonra zararlı etkisini göstermektedir. Sindirim yoluyla alınan asbestler diğerine göre yüksek tehlike arz etmemektedir.

Asbest üzerine yasal mevzuatlar vakit kaybetmeden yeniden düzenlenmeli, devletin tüm kurumları işbirliği içinde bu konunun üzerine gitmelidir. Belediye ve asbest sökümler uzmanları süreçlerin düzgün ve çevre sağlığını tehdit etmeyeceğinden emin olmak zorundadır. (Onedio 2017)

Günümüzde araç alımlarının artmasıyla ulaşım hizmetlerinin problemleri de artmaktadır. Geçmişte yaşanan ekonomik sorunlar, plansız büyüme ve toplumsal alışkanlıkların bir sonucu olarak şehirlerin büyük bir otopark problemi mevcuttur. Merkezi yerlerdeki park problemleri artık kaldırımlara araçların park edilmesinden dolayı yaya güvenliği problemlerine de neden olmaktadır. Yaya ulaşımı için ayrılmış olan tek yerin normal şartlarda kaldırımlar olması gerekirken araçların kaldırımlara park etmeleri durumunda yayalar yollardan gitmek zorunda kalıp trafik içinde yürümektedirler. Bu durum sadece yayalar için değil özellikle yola iki yönlü parklar

gerçekleştğinde trafiğin yoğunluğunu ve akışını da etkilemektedir. Bu ihmaller hem can hem mal güvenliğini tehdit etmektedir.

Diğer bir ihmal ise binanın mimari projesi yapılırken döner merdiven olarak projelendirilen kısımlarda oluşan galeri boşluğunun özellikle çocuklar, yaşlılar ve engelliler için çok büyük bir düşme tehlikesi oluşturmasıdır. Ayrıca bu boşluk hem gereksiz bir alanı kaplarken hem de güvenliksizdir. Proje oluşum aşamasında döner merdiven kullanılmaması önerilirken, zorunlu yapımlarında boşluk oluşan alan sahanlık ile kapatılmalıdır.

Belediyelere bağlı Zabıta müdürlüklerince denetlemesi yapılan işyerleri, bina sakinlerinden izin almadan onları rahatsız edecek, görüş alanını kısıtlayacak ve yayalara zarar verecek şekilde unvan levhası takması ve unvan levhası dışında herhangi bir tabela takması da yasaktır. Yönetmeliklerce belirlenen bu kurala ek olarak levhalar geçişi engellemeyecek derecede yüksekliği 2,5 metreden aşağı asılamayacaktır. Ayrıca işyerleri önüne masa ve sandalye koymak için izin almış işletmeler, gelip geçişi engellemeyecek ve çevreyi rahatsız etmeyecek şekilde düzenleme yapmalı gece yayalar için tehlike oluşturabilecek durumlara karşı önlemlerini almalıdırlar. Ayrıca işyeri sahipleri izin almadan kaldırımlara reklamı dubalar, mantarlar ve zincirler koyarak farklı araçların park etmesini engellemeye çalışmaktadır. Bu uygulama ile de yaya geçişlerinde zorluklar yaşanmaktadır.

Bina ve işyerlerinin her türlü inşaat yıkımlarında inşaat; molozlar, kereste, kireç, taş, tuğla, çimento, demir malzemesi vb. artıklarının, insan ve çevre sağlığını etkileyecek şekilde dışarıya atılmasının yasak olmasına rağmen her gün sokak arasında buna benzer örneklerini görmek mümkündür. Bu bağlamda Zabıta tarafından uyarılar yeterli gelmemekte, özel etkinlik ve pişmanlık hükümlerinin varlığı bu tehlikeli davranışlarının devamını getirmektedir.

3. GEREÇ VE YÖNTEMLER

Araştırma Alanı; Araştırma alanı olarak İstanbul' un Üsküdar ilçesi (Şekil 1) kullanılmıştır. Bu alan okulun çevresinde olduğundan dolayı, yeni yapılan çalışmaların yoğun olduğu bölge ve aynı zamanda kentsel dönüşüme elverişli bir alan olduğundan dolayı kullanılmıştır. Bölgedeki güvenlik sorunları, işyerlerinin oluşturduğu tehlikeler, okul çıkışlarında öğrencilerin eve gidiş yollarında yaşadıkları sorunlar, engellilerin ulaşım kısıtları açısından çok açılı görsellere sahiptir.

Resim 1: İstanbul' un Konumu (Google 2017)



1926 yılına kadar il statüsünde olan Üsküdar aynı yıl yapılan yasal düzenlemeyle ilçe statüsüne getirilip İstanbul'a bağlanmıştır. 1930'da Kadıköy ve Beykoz'un, 1987'de Ümraniye'nin Üsküdar'dan ayrılarak ilçe olmaları, 2008'de de Örnek, Esatpaşa ve Fetih mahallelerinin Ataşehir ilçesine bağlanmasıyla bugünkü Üsküdar, İstanbul'un Anadolu Yakası'nın bir ilçesidir. Üsküdar İlçesi, kuzeyden Beykoz, kuzeydoğudan Ümraniye, doğudan Ataşehir, güneyden Kadıköy ilçeleri ve batıdan İstanbul Boğazıyla çevrilidir (Wikipedia). (Şekil 2)

Resim 2: Üsküdar Belediyesinin Konumu (Google 2017)



Literatür Taraması: Kent estetiği, bina dışı donatıları ve işyerlerinin kamuya açık alanlarında oluşturdukları güvenlik zafiyetleri gibi konularda; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Alt Yapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün açıklamalarına, Görüntü Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği Taslağına, İşyerlerinin uyması gereken hususlar açısından Zabıta Müdürlüğü'nce hazırlanan kurullardan bilgiler toplanmıştır.

Alan Analizi; Üsküdar belediyesinin yaya yolları, işyeri önleri, engelliler açısından kaldırımların durumu, okul çıkışı çocuklara tehlike arz edebilecek; elektrik direklerinin durumu, ulaşım yollarının kullanışsızlığı, bina önlerindeki kablo, inşaat yığıntı atıklarının durumları incelenmiştir. Haftanın farklı gün ve saatlerinde gözlem yapıp, fotoğrafları çekilmiştir.

Verilerin Analizi ve Değerlendirme; Araştırma bulguları kapsamında elde edilen veriler analiz edilerek, değerlendirme yapılmıştır.

Sonuç ve Önerilerin Geliştirilmesi; Bu analiz ve değerlendirme sonucunda çalışmaya ilişkin sonuçlar ortaya konmuş olup Üsküdar'ın geliştirilmesi, yaşam kalitesinin artırılması için önerilerde bulunulmuştur.

4. BULGULAR

Zamanla yaşanan göçler, yaşam şeklinin değişimi gibi nedenlerle kendini gösteren sosyo-kültürel ve politik değişimler, maddi yetersizlikler, fiziksel eskime gibi nedenler kent estetiğine zarar vermekte ve görsel kirlilik sorunların üst seviyeye ulaşmasına neden olmuştur. Bunlara ilaveten, ulaşım yolları ve trafik akışının çözülememiş olması, otopark sorunu, kaldırımların yaya akışını engelleyecek şekilde esnaf tarafından işgali kent estetiğini bozmaktadır. Reklam ve ilan panolarının boyutları ve konumlarının yanlışlığı görsel kirliliğin nedenleri arasındadır. Aşağıda bu konular fotoğraflarla ele alınarak açıklanmaya çalışılmıştır.

Resim 3: Baz İstasyonlarının Çevreye Etkisi



Çevrede yer alan baz istasyonlarının hem insan sağlığına tehlikeleri açısından hem de görüntü kirliliği açısından olumsuz etkileri yadsınamayacak düzeye ulaşmış durumdadır. BİMER'e gönderilen açıklamada, Telekomünikasyon kurumu, Gsm baz istasyonlarına 10 metreden daha fazla yaklaşılmamasının insan sağlığına zarar vereceğini açıklamıştır. Baz istasyonu anteni çevresinde yaşayanlar için bağışıklık

sistemlerini zayıflatarak hasta olmalarına neden olabilir ve EMR 'ye sürekli olarak maruz kalındığında bu ciddi bir risk oluşturabilir.

Resimde de görüldüğü üzere baz istasyonu yaşam alanlarının tam ortasında bulunmaktadır. Her ne kadar sabit telekomünikasyon cihaz ve sistemlerinden yayılan elektromanyetik dalganın belirlenen elektromanyetik alan limit değerlerini aşmadığı ve güvenli alanların sağlanması için baz istasyonları gibi sabit telekomünikasyon cihazlarının yönetmelikte belirtilen tüm kriter ve limit değerlere uygun olarak kurulmasının amaçlandığı Sağlık Bakanlığı tarafından hazırlanan yönetmelikte belirtilse de günümüzde bu hükümlere tam anlamıyla uyulmadığı görülmektedir.

Avrupa'da elektromanyetik kirlilik limitlerini belirleme çalışmaları International Conference on Nanotechnology, Electrosonics and Photonics adlı kuruluş tarafından yapılmaktadır. 28 voltmetre bu kuruluş tarafından belirlenen en üst limit olarak kabul ediliyor. Yaklaşık 10 yıl önce Üsküdar'ın Çamlıca bölgesinde yapılan ölçümlerde bölgedeki elektromanyetik kirliliğin 32 voltmetre olarak tespiti kirliliğin boyutlarını ortaya koymuştur. Günümüze gelindiğinde tekrar çalışmaların yapılmaması bir yana son 10 yılda artan baz istasyonlarını düşünürsek bu kirlilik oranının artmış olabileceğini düşünmek yanlış olmaz.

Resim 4: Bina Dışındaki Klima Ve Anten Eklentileri



Resim 4.1: Bina Dışındaki Klima Ve Anten Eklentileri



Resim 4.2: Bina Dışındaki Klima Ve Anten Eklentileri



Binaların dış yüzeylerine takılan soğutma cihazlarının ve anten eklentilerinin dış görünümü bozmaları bir yana montaj işlemlerinin iyi yapılmaması veya montaj sonrası ilerleyen dönemlere kontrollerinin yapılmaması durumunda sokaktan geçen veya iş yeri olan insanların hayatlarını da tehlikeye atmaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Emir ve Yasaklar Yönetmeliği'nin 6.maddesinin o. bendine göre; komşu bina sakinlerine ve gelip geçenlere zarar verecek şekilde, binaların dış yüzeylerine takılacak olan anten, klima vb. malzemeleri, monte etmek yasaktır. İş yerlerinin ve meskenlerin, bulvar, cadde ve sokağa bakan cephelerine görüntü kirliliğine neden olacak şekilde ve rüzgâr, darbe, sarsıntı gibi nedenlerden dolayı düşme olasılığı nedeniyle yayalar ile araç güvenliğini tehlikeye düşürecek olan uydu anteni, klima cihazı, çiçek saksıları gibi ağır cisimlerin monte edilmesi ya da konulmasının yasak olması açıkça belirtilmesine rağmen resimler de de görüldüğü gibi bütün tehlikelere rağmen hala devam edilmekte yayaların sağlığı tehlikeye atılmaktadır.

Resim 5: Reklam, Tabela, Gölgecik(Tente).. Vb. Kullanımı



Resim 5.1: Reklam, Tabela, Gölgelek(Tente).. Vb. Kullanımı



Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde bulunan; tabela, reklam, saçak, gölgelek (tente), boş alan, arsa ve yapı kullanımının, iletişim ve haberleşme araçlarının yol açtığı görsel kirliliği ortadan kaldırmak amaçlı yönetmelikler oluşturulmuştur. Aynı zamanda reklam asmak ve ticari tabela kullanımını düzenlemek, şehir estetiğine katkıda bulunmak, düzenli bir kentsel çevrenin oluşturulmasını sağlamak, görüntü kirliliğinin önlenmek amaçlı bu işleri yapan gerçek ve tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarının uymak zorunda buldukları bazı esaslar bulunmaktadır. Örneğin; işyerlerinin kapı önlerindeki boşluklarda ve geçiş koridorlarında yerden itibaren 2.40 metre yüksekliği altında hiçbir pano, levha, tabela asılamaz ve konulamaz.

Caddenin ve bina yüzeylerinin işgalinin yani; aşırı kalabalık tabelalardan, reklâm panolarından, yollara taşan satış malzemelerden kaynaklanan görüntü kirliliğinin halkı en fazla rahatsız eden faktör olduğu saptanmıştır. Ayrıca bölgenin tarihi yapısına uygun olmamaktadır.

Resim 6: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanımı



Resim 6.1: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanım



Resim 6.2: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanım



Resim 6.3: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanım



Resim 6.4: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanım



Resim 6.5: Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanım



Şehrin her yanında görebileceğimiz elektrik kutularının ve direklerinin hem insanlar hem de hayvanlar kısaca tüm canlılar için bir tehdit oluşturduğu su götürmez bir gerçektir. Hiçbir güvenlik önleminin alınmadığı kabloları ortaya çıkmış, kapılarında bile hiçbir tehlike işaretinin bulunmadığı bu elektrik kutularının her geçen gün birçok kişinin hayatına kastetmekte ve her an bir facia yaşanabileceği ortadadır.

Aşınmış kablolar, aşınmış direkler, açığa çıkmış teller yayaların yaşamlarını tehlikeye atarken çevrede bulunan ev ve iş yerleri içinde sorun olmaktadır. Elektrik kesintilerinin yaşanması, voltaj düşüklüğü nedeniyle elektrikli aletlerin bozulmasına neden olur. Açıkta bulunan kablolardan sıçrayabilecek küçük kıvılcımlar sonucu büyük yangınlara sebebiyet verir.

Bu şekilde yerüstünde bulunan ve insan hayatına tehlike saçan elektrik kabloları, direkleri ve kutularının yer altına alınması hem can güvenliği hem de görüntü kirliliğinin düzeltilmesi nedeniyle çok önemlidir. Yetkililerin bu konuda yapılan çalışmalarını arttırması gerekmektedir.

Resim 7: Rögar Kapakları- Izgaralar Açısından Kaldırımlar



Alt yapı çalışmaları sonucunda düzgün kapatılmayan, çevre düzeni bozulmuş, kötü görünümlü rögar kapakları yayalar için tehlike arz ediyor. Ama en önemlisi hem görme engelliler hem de diğer yayalar için hiçbir önlemin alınmadığı durumlarda can kaybına kadar yol açmaktadır. Hava kararınca yayalar için tam bir ölüm kapanları haline gelen rögarlar; semti bilmeyen insanlar, okula giden, sokakta oynayan çocuklar içinde tehlikeli olup kapağı gevşemiş, bakımı yapılmayan rögar kapakları nedeniyle yayaların rögarların içine düşmesine yaralanma ya da ölümlerle sonuçlanmasına neden olur.

Kaldırım üzerinde ızgara, rögar kapağı gibi altyapı elemanlarının yer alması durumunda, donatılar çıkıntı veya çukur oluşturmayacak şekilde kaldırımın yüzeyi ile eşit düzeyde yer almalı, görüntü açısından ise eş görüntüye sahip olmalıdır. Mümkün olduğu durumlarda rögar kapaklarının hareketi engellemek ve tehlikeye yol açmaması için kaldırımda yer almaması gerekmektedir. Bu önlem alınmadığı durumlarda ise yürüyüş yoluna dik olacak şekilde yerleştirilmeli ve ızgara olarak kullanılıyorsa ızgara boşluğunun 13mm aralıklı olması gerekmektedir.

Resim 8: Yaya Yollarının Araç ile Kapatılması



Resim 8.1: Yaya Yollarının Araç ile Kapatılması



Yaya yollarına park edilen arabalar nedeniyle yürüyüşlerin engellenmesi nedeniyle caddeden yürümek zorunda kalınması ve ara sokaklarda bile hızlı kullanılan arabalar nedeniyle trafik kazalarına sebebiyet vermektedir. Görme engelliler açısından kaldırımların belli kısımları hissedilebilir yüzeyle kaplanmış olsalar bile araba parkları sonucunda arabalara takılmalarına ve canlarının tehlikeye girmesine neden olmaktadır. Diğer yönden sadece yaya geçişlerini engellemekle kalmayıp dar sokaklarda yapılan bu şekildeki parklar nedeniyle trafiğin aksamasına da neden olup acil durumlarda ambulans ve itfaiye geçişlerini de engellemektedir.

Resim 9: Kaldırımlardaki Tehlikeli Çıkıntılar



Resim 9.1: Kaldırımlardaki Tehlikeli Çıkıntılar



Resim 9.2: Kaldırımlardaki Tehlikeli Çıkmıntılar



Kaldırım ve yollardaki direk vb. materyallerin kaldırılması sonucu kalan çivi, çengel, askı vb. şeyler sonucu yayaların geçişini engelleyecek ve işyerlerine ait boru ve havalandırma kanallarının özellikle hava karınca yayaların can ve mal güvenliğini engelleyecek şekilde inşası İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kurallar Yönetmeliğinin; sağlık, emniyet ve kamu düzeni ile ilgili kuralları çerçevesinde yasak olup, hem yayaların hem görme engellilerin hem de bedensel engellilerin canlarını tehlikeye atmaktadır.

Resim 10: Kaldırımların Düzensizliği



Resim 10.1: Kaldırımların Düzensizliği



Günümüzün en hassas konuları arasındaki kaldırımların düzensizliği özellikle bedensel ve görme engelliler açısından büyük sorun arz etmektedir. Resimdeki gibi bir kaldırımda, ne tekerlekli sandalye ile rahatlıkla ulaşım sağlanabilir, çünkü kaldırım yeterince büyük ve uygun olmadığı için trafik içinde kaza tehlikesiyle karşı karşıya kalarak yoldan ulaşım sağlamalı, ne de görme engelli biri can güvenliğini tehlikeye atmadan yürüyebilir. Ayrıca okul gidiş-geliş yollarında çocukların güvenli bir şekilde yürüyebileceği kaldırımlar değildir.

Kaldırımların genişliği, kullanım sıklığı ile yol grubuna göre boyutlandırılmaları gerekir. Yaya kaldırımlarının genişliği, özürler dahil tüm yayaların güvenlice hareket edebilmeleri için net olarak en az 150 cm olmalıdır. Bu genişlik aynı zamanda, iki tekerlekli sandalye kullanıcısının yan yana geçebilmesi için gerekli olan minimum genişliktir. Yaya kaldırımını net ölçüsüne ilave emniyet şeridi, mülkiyet yanında en az 25 cm, bórdür taşı tarafında ise bórdür taşı dahil 50 cm olmalıdır. Kaldırım genişliğine ve yol gruplarına göre emniyet şeritleri mülkiyet sınırında 50 cm'ye, bórdür taşı tarafında ise 120 cm'ye kadar olabilir.

Resim 11: Çöp Konteynırlarının Konumu



Resim 11.1: Çöp Konteynırlarının Konumu



Evsel atık toplayan firma elemanlarının çöpleri aldıktan sonra konteynırları rastgele yol kenarlarına bırakması özellikle işlek caddelerde ve kavşaklarda tehlike oluşturmaktadır. Hem vatandaşların hem de sürücülerin şikayetlerine konu olan bu duruma yapılan hiçbir ek müdehalenin olmadığı halen resimde de görülmektedir. Hem kazalar olması nedeniyle can güvenliğinin olmaması, görüntü açısından kirliliğin boyutlarının artması hem de çöplerden salınan zararlı gazlar nedeniyle insan sağlığına da zararlı etkileri bulunmaktadır.

Bu konuda alınabilecek önlemler arasında çöp konteynırlarının yer altına alınması çalışması var. Eğer bu çalışma tüm şehirlerde faaliyete geçirilirse, günün her saati çöpler rahatlıkla atılabilecek, çöplerin etrafa yayılması engellenecektir. Görüntü kirliliğinin ortadan kalkmasıyla da temiz ve güzel bir çevrede yaşam sağlanacak.

Resim 12: Kaldırımlardaki Dağınıklık



Kaldırımlardaki hortum, ip, kablo vb. materyallerin gelişigüzel sokak ve caddelere bırakılması yayaların takılmalarına ve düşmelerine sebebiyet verirken karanlık saatlerde bunların farkedilememesi daha büyük felakete yol açabilmektedir. Resimdeki durumun düzeltilmemesi durumunda hortuma takılarak ızgaralara düşmelerine ve eğer o ızgaraların bağlantı noktalarında bir gevşeme vs. olması durumunda ise kanala düşmeye neden olabilmektedir. Ve sonucunda hayati tehlikeye kadar varmaktadır. Engelliler açısından bakacak olursak ise böyle bir yerde yürüme ya da tekerlekli sandalyesini kullanma imkanları olmadığı için yoldan ulaşımını sağlamak zorunda kalacaklar ve trafiğin ortasında yapılacak olan bu ulaşım onların can güvenliklerini tehlikeye atmaktadır.

Resim 13: Kaldırma Taşmış Plansız İşyerleri



Resim 13.1: Kaldırma Taşmış Plansız İşyerleri



Resim 13.2: Kaldırma Taşmış Plansız İşyerleri



İşyeri donatıları; merdiven, dinlenme ve oturma elemanları, aydınlatma elemanları, çöp kutuları, peyzaj elemanları, ayırıcı ve sınırlandırıcı elemanları vb. kapsamaktadır. Doğru konumda ve erişime engel olmayacak şekilde kaldırıma taşan işyerlerinin güneşlikleri, oturma yerleri masalar ve merdivenler tasarlanmalı ve konumlandırılmalıdır. Keskin ve çıkıntılı kenarları olmamalıdır, yayaların erişimini engellememelidir.

Resimlerde görüldüğü gibi plansız oturma düzenleri ve giriş kısımları, rampasız merdivenler engelliler düşünülmeden onlara oralara girme oturma hakkı verilmeden yapılmış kısımlardır. Ayrıca merdivenlerde tutacak olmamaları güvenlik açısından tehlikelidir. İşyerleri önünde konumlanan oturma yerleri gelip geçene zarar verebilecek özelliklede akşam saatlerinde oradan geçenlerin büyük dikkat etmelerini gerektirecek şekilde yapılmıştır.

İşyerlerinin iç kısımlarındaki taş, bordür yapılarının devamı niteliğinde dış kısımlara da taşmaları hem kaldırımın tek düzeliğini bozmakta olup kışın o zor şartlarında buzlanma nedeniyle insanların geçişlerinde zorluk yaşamalarına neden olmaktadır. Çünkü kaldırımlar iklim şartlarına uygun malzemeyle kaplanırken bu tür

iç mekan malzemeleriyle dış kısımlar kaplandığında yayaların yürüyüş güvenliği sağlanamamaktadır.

Ayrıca işyerlerinde yapılacak tadilat, tamirat ve hafriyat sırasında gerekli önlemleri almak ve çevredeki insanları bilgilendirmek amaçlı uyarıcı ışık ve levhaları bulundurmak oluşabilecek tehlikelere karşı önlemleri almak gerekmektedir.

5. TARTIŞMA

İstanbul- Üsküdar bölgesi baz alınarak oluşturulmuş bu çalışma ile kent estetiği ve insan güvenliği açısından tehdit unsuru oluşturabilecek mekan ve yapılar incelenerek, daha güvenli, güzel ve yaşanabilir alanlar oluşturmak amaçlanmıştır.

Teknolojinin gelişimine paralel olarak, dünyada ve ülkemizde gün geçtikçe artan cep telefonu kullanımı yükselen bir hızda yaygınlaşmakta, elektrik ve elektrikli cihazlar, uydu antenleri, TV ve radyo antenleri ve verici antenler artık yaşamımızın ayrılmaz bir parçası haline gelmiş bulunmaktadır. Bu durum, baz istasyonlarını hayatımızın tam ortasına yerleştirmekte ve elektro manyetik alanların(EMA) oluşumunu arttırmaktadır. Yapılan araştırmalar baz istasyonlarının yaydığı elektro manyetik dalgaların insan sağlığına ve çevreye olumsuz etki ettiğini ifade ederek 21. Yüzyılın en büyük sorunu olduğunu vurgulamışlardır. 4.5G nin hayata geçirilmesiyle 130 bin civarına çıkan baz istasyonları sayısı gündemde olan 5G ile daha da artacağı düşünülmektedir. 5G' yi karşılayabilmek için kullanılacak frekansın mikrodalga fırınından daha yüksek olacağını belirten Avrupa Bilim Adamları, Avrupa Parlamentosu' na 5G' nin geçirilmemesi teklifini götürdü. 2009'da Anayasa Mahkemesi'nin baz istasyonlarının kurulumu için ruhsat ve kullanım izinlerini İmar Kanunu kapsamında çıkarılma kararını bozmasıyla operatörler, baz istasyonu kurmak için ruhsat ve kullanım izinlerini belediyelerden almak zorunda kaldı. Temmuz 2017 itibariyle de belediyelerden alınan ruhsat şartının kaldırılması üzerine izinler sadece Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına ve BTK' dan alınabilmektedir. Belediyelerden alınan iznin kaldırılmasının akabinde ülke genelinde 1472 köye daha baz istasyonunun, operatörlerin kar beklentisini karşılamadığı düşüncesiyle istasyon kurmadığı yerlere, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı tarafından kamu faaliyeti olarak kurulacağı açıklanmıştır. Tüm bu bilgiler ışığında zararlı olarak bilinen baz istasyonlarının sayısının azaltımı amaçlanmalıyken izinlerin kaldırılması üzerine baz istasyonlarının kurumu devlet teşviki olarak karşımıza çıkmaktadır. Madalyonun diğer yüzüne bakmak gerekirse de, günümüzde elektronik ve haberleşme teknolojisinde, her geçen gün artan elektromanyetik dalgalarının kullanımı insanların da baz istasyonlarına ihtiyacını arttırmasına karşın baz istasyonlarının sayısını azaltmak kullanılan cihazların kullanım kapasitesini düşürecek ve kullanım kapasitesi düşen makine sinyalinin şiddetlendirmek zorunda kalacaktır. Özellikle cep

telefonlarında da çok enerji yaymaya sebep olacak bu durum daha tehlikeli olarak da değerlendirilebilmektedir. (Hürriyet 2017)

Çalışmanın diğer bir konusu olan klima ve anten donatılarının hem görüntü kirliliğini hem de yayaların can ve mal güvenliğini tehlikeye atacak şekilde montajlarını önlemek amaçlı 2015 yılında atılan adım olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığıyla Radyo ve Televizyon Üst Kurulu' nun birlikte çalışma başlatmıştır. Kentsel dönüşüm kapsamında yeni yapılacak binalarda merkezi anten sisteminin oluşturulması ile çanak anteni kirliliğinin ve uygunsuz montajı sonucu oluşabilecek tehlikelerin önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda Görüntü Kirliliği Kontrol Yönetmeliğine göre, şehirler yalnızca insanların biyolojik ihtiyaçlarını karşılayan işlevsel nitelikte değil, aynı zamanda toplumların psikolojik ve entelektüel gereksinimlerini de karşılayan estetik nitelikleri taşımaktadır. Ve bu yönden alınmış kararlara gerekli görülmesi durumunda caydırıcı cezalar da verilmelidir. Klima donatılarını binaların dış yüzeylerine pencere kenarlarına monte edemeyecekleri, balkon kenarlarına veya çatılara anten ekipmanları takamayacakları duruma gelmeleri için gerekli tüm çalışmalar yapılmalıdır. Böylelikle bina önlerinden geçen herkes için tehlikeli olabilecek durumları ortadan kaldırmış oluruz.

Araştırmalarda da görüldüğü üzere işyerleri hem maliyetten kaçmak hem de güvenlik açısından hiçbir önlem almadan gelişigüzel hem reklam panolarını asabilmekte hem de oturma düzenlerini kurabilmektedirler. Sadece kar amacı güden sokak arası bu tür işletmelerde can ve mal sağlığı bilinçlerinin çok oluşmadığı, belediyelerce kural olarak konan yönetmeliklerden bu yönleriyle bilgidar olmadığı görülmüştür. Çünkü kentlerdeki tanıtım ve reklam donatıları, mimari ve estetik dokuyu etkilemeyecek şekilde, kentin tabii ve tarihi yapısına göre tasarlanmalıdır. Bina ve diğer yapıların cephelerine eklenecek olan, reklam ve tanıtım araçlarından verilen ürün mesajı, cephe yüzeylerinin yüzde 50'sini geçmeyecek şekilde ve kontrollü bir şekilde montelenmelidir. Ayrıca İşyerlerinin oturma yerleri doğru yapılandırılmalı, hem yayalar hem de engelliler için güvenli alanlar oluşturulmalıdır.

Türkiye' nin aksine, Amerika'da kullanılan elektrik direklerinin tümüne yakını ağaçtan yapılmış direklerdir. Elektrik hatlarının da tamamına yakını yerin üstündedir. Ayrıca telefon için ayrı direkler kullanılmamış, bütün elektrik direkleri aynı zamanda telefon direği olarak da kullanılmaktadır. Şehirlerarası yüksek gerilimler hariç, şehir içinde yüksek ve alçak gerilim ayrımı yapılmaksızın telefon ve elektrik için sadece tek bir direk yer almaktadır. Elektrik direklerine transformatörler

ekleyerek yüksek gerilimlerden direkt evlere elektrik akışı güvenli bir şekilde sağlanmaktadır. Bu transformatörler aynı zamanda elektrik dalgalanmalarının da önüne geçmektedir. Böylece elektrik dalgalanmalarından kaynaklanan sık sık elektrik kesintileri yaşanması engellenmiştir. Bizim ülkemizde ise; transformatörler elektrik direklerinde kullanılmamaktadır. Yüksek gerilim için farklı, düşük gerilim için farklı direkler dikildiği gibi telefon için de farklı bir direk dikilmektedir. Ülkemizde bazı mezralardan, yaylalardan ve sulanabilecek arazilerden yüksek gerilim hatları geçmesine rağmen oralara elektrik verilememektedir. Bir transformatör maliyetinin 1.900 ile 3.500 dolar arasında olmasına rağmen neden oradaki transformatör sisteminin Türkiye’de uygulanmadığı bilinmemektedir. Ayrıca ağaç direklerinin çoğu sökülerek yerine önce demir, sonra da beton direkler dikilmiştir. Ülkemizde ağaç direkleri ve havai hatları eleştirip, ağaç direklerin sökülmesi ve elektrik tellerinin yer altına alınması gerektiğini söylenmiştir. Ancak Amerika’daki uygulama ise ülkemizdeki uygulamanın tam tersidir. Ağaç direklerinin iletkenlik açısından daha sağlıklı, hatları yer altına almanın da pahalı olduğuna ve bu haliyle kalmasının bir mahsurunun olmadığına inanan Amerikan yetkilileri ülkelerinde bir şey yapılmış ise, sonuna kadar kullanılması gerektiği görüşündedirler. Biz ise bir şeyi sonuna kadar kullanmak yerine, onu yenisiyle değiştirmeyi tercih etmekteyiz. Hemen hemen birçok şehrimizde elektrikler yer altına alındı ve günümüzde de alınmaya devam edilmektedir.

Diğer ve en önemli güvenlik tehdidi ise yolların ve kaldırımların kullanışsızlığıdır. Her seçim öncesi eskisinin kaldırılıp yeniden yapılan asfalt ve kaldırımların tek farkı, kaldırımlar açısından ya renk değişimi ya da desen değişikliği, yollar açısından ise ilk bir hafta içinde yeni kalması sonrasında yeniden rögar kapaklarının aynı yerlerinden delinip kaldırılmasıyla seviye farkı oluşup eski haline dönmesi dışında bir eksikliği gidermek amaçlı yapılmadığı ortadadır. Her araba geçişinde ise rögar kapaklarının yavaş yavaş yerinden çıkmasıyla oluşan güvenlik tehdidinin ve yaşanan kazaların gün geçmiyor ki yenisini duymayalım. Rögar yapımı yerüstü sularının yeraltına alınabilmesi amaçlı çok önemli bir uygulama olmasına karşın ülkemizde bu uygulamanın çok yanlış anlaşıldığı bir gerçektir. İstanbul gibi mega kentlerde artık amacını yerine getiremeyen rögarlar, biriken yağmur suları sebebiyle kazalara da yol açmaktadır. Ülkemizde buzlanma yaşandığı gerekçesiyle yollara eğim verilip ızgaraların kaldırımların kenarlarına alınmadığı ifade edilmesine karşın, New York eyaletinin Syracuse şehrinde yılın en

az 7 ayı kar ve buzlanma yaşanmasına karşın bütün yolların dışa ve orta refüjdeki bordür taşına doğru eğimli olduğu bu sayede yağın kar ve yağmur sularının bu eğimlilik sayesinde akıp gittiği bilinmektedir.

Avrupa ve Amerika' nın birkaç şehirin arka sokakları hariç yol kenarında park etmiş araç görmek çok zordur. Bütün kamu ve özel kurumlar kendi araçları için otoparklar yaptığı gibi, o kurumlar gelecek insanlar için de ayrıca araç park yeri yapmışlardır ve hukuken de yapmak zorundadırlar. Ve oralandaki evler müstakil yapıları nedeniyle eve ruhsat alabilmeleri için evlerin bahçelerinde en az iki araç sığacak şekilde otopark yapmaları gerekmektedir. Ülkemizde ise eski yapılarda ya otopark gibi bir girişimde hiç bulunulmamış ya da gün şartlarına göre en fazla 2 ya da 3 araba girecek şekilde göstermelik garajlar yapılmıştır. Fakat günümüze gelindiğinde her evde en az 1 araba olduğu düşünülürse otopark ihtiyacı dev gibi büyümüştür. Artık arabalarını park edebilmek için uygun yere koymak bir kenara kaldırımlar, işyeri boşlukları, konteyn önleri gibi her alan kişisel park gibi sürücüler tarafından değerlendirilmektedir. Bu ihmaller yayaların geçiş alanlarını da engellemekte ve trafik sıkışıklıklarına neden olmaktadır. Yeni binalarda bu ihtiyacı gidermek amaçlı açık ve kapalı otoparklara yer verilmiş olması en azından o yapılardaki araçların sokaklara park edilemeyeceği düşünüldüğünde bir çözüm olmuştur. Tüm bu sorunların sadece bireyler açısından değil yetkili merciler tarafından da bilinmesine karşın hiçbir girişim yapılmamaktadır. Belli mesafelerde yapılacak katlı otoparklar kar amacı gütmeyen toplum yararına sunulmalıdır. Trafiğin sıkışıklığını gidermeli sadece yayalar için kullanıma ayrılmış kaldırımlar amacına uygun işlevini yerine getirmelidir. Araç parkı yüzünden yayalar sokaktan yürümemeli özellikle engelli arabaları trafikte normal araçlarla seyir etmemelidir. Tabiki dönüp baktığımızda araba park etmese dahi kaldırımlar ne kadar kullanışlı?, ne kadar yayalara hizmet edebiliyor?, yada ne kadar engellilerin güvenliği, rahatlığı düşünülmüş?.. Tüm bu sorulara dikkat çekmek amaçlı resimlerle de göstermeye çalıştım. Hıncal Uluç' un 2004 yılında kaleme aldığı ' Kentlerin Uygarlık Ölçüsü.. Kaldırımlar..' yazı aslında tam bu sorunu çok güzel anlatıyor. O yazıda özetle anlatılan; bir ülkenin uygarlık düzeyinin kaldırımların yüksekliği ile ters orantılı olduğudur. Çünkü kaldırımlar ne kadar az yüksekse o kentin çocukları, bebekleri, sakatları ve yaşlıları o kadar düşünülüp, onların iniş ve çıkışları göz önüne alınıyor. İstanbul' da yapılan 30 cm' lik kaldırımların yardımsız hiçbir şekilde engelliler açısından iniş ve çıkışı kolay değil, yaşlıların yürümeleri için kaldırımların yapıları

müsait değil, bebek arabalarının sürüşleri için kaldırımlar uygun değil. Bir de tüm bunların üstüne uygun olmayan kaldırımlara park edilmeye çalışılıp trafik kilitleniyor ve öfkelerini kornalardan alanlar yüzünden de gürültü kirliliği oluşuyor. Artık, İstanbul Avrupa standartlarında bir şehir olarak görülmesi bir kenara artık Trafik polisinden çekinme, cezaların caydırıcılığı diye bir olayda kalmamış durumda. (Uluç 2014)

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Sokak aralarında ihmallerden dolayı yaşanan güvenlik sorunları ülkemiz genelinde ele alınması gereken temel problemler arasında yer alması gerekmektedir. İstanbul' un Üsküdar İlçesinde yapılan çalışma kapsamında yayaların can ve mal güvenliğini tehdit eden ihmallere değinilmeye, alınması gereken önlemlerde aşağıda sıralanmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda İstanbul'u baz alarak ülke genelinde alınabilecek önlemler;

- İlk alınabilecek önlem halkın ve güvenliği korumakla yetkili mercilerin bilinçlendirilmesi için eğitim seminerleri düzenlenmelidir.
- Kentsel donatıların çevre ile uyumunun sağlanması yani çöp konteynrlarının yer altına alınması gibi çalışmalar yapılması, bu çalışmalar esnasında ise gelişigüzel yerleştirilmiş konteynrların noktasal belirlenmiş alanlara konması ve önünün kapanmaması için çalışmalar yapılmalıdır.
- Görsel kirliliğin önlenmesi amaçlı anten ve klima donatılarının bina dışlarına montesi engellenmeli, ilan reklam ve tabelalarının konumlandırılması ve kullanılmasında yönetmelikler dışına çıkılmamalı, işyeri önlerine ticari amaç kaygısıyla konulan sandalye ve masaların dizilimine dikkat edilmelidir.
- Elektrik direk ve kutularının tehlikeli arz eden durumları içermemesi için sürekli bakımları yapılmalı, kırılmış, açılmış kısımları kapatılmalı açık telleri dışarda bırakılmamalıdır.
- Çevre kirliliğine neden olan bina ve işyerinin inşa atıkları düzenli depolanmalı ve iş bitiminde atılmalı, çevrede açık bir şekilde bırakılmamalıdır.
- Kaldırımlar genişletilerek yaya geçişi hem engelliler hem yayalar için en uygun duruma getirilmelidir.
- Yaya- araç trafiğinin düzenlenmesi için işbirliği yapılmalı, tehlikeye sokan her türlü eylem cezai yaptırım ile sonuçlandırılmalıdır.
- Otoparkların nitelik ve nicelik olarak iyileştirilmesi sağlanmalı ve her semtte katlı otopark kurumu için adımlar atılmalıdır. Bu yapım için kar amacı güdülmemeli, halkın iyiliği, trafiğin düzenliliği baz alınmalıdır.

- Yeni binalar yapım aşamasındayken güvenlik tasarımları çerçevesinde inşası yapılmalıdır. Mimarlar bilinçlendirilip, örneğin döner merdiven yapımları engellenerek, estetik kaygısı güdülmeyen güvenliğin ikini plana atılmadığı yapılar yapılmalıdır.
- EMA eğitimleri arttırılarak ülkenin her yerindeki insanlara ulaşım sağlanmalıdır. Bu sayede bir farkındalık oluşturularak elektrikli aletlerin, cep telefonlarının gereksiz kullanımına kısıtlamalar getirilmelidir. Yaşantımız içindeki teknolojik ürünleri yok edebilme imkanımız olmadığına göre yapılacak çalışmalar hem bu cihazların canlılar üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirebilecek şekilde tasarlanmalı hem de bir arada kullanılan bu cihazların birbirleriyle uyumlu hale getirilmesini sağlayacak çalışmalar olmalıdır. Ayrıca EMA' dan korunmaya yönelik tedbir ve eğitim çalışmalarına yasal uygulamalar çerçevesinde önem verilmeye ihtiyaç bulunmaktadır.
- Baz istasyonlarının kurulum yerlerine kısıtlamalar getirilerek şehir içlerine girmesi büyük ölçüde yasaklanmalı, kurulacak yerlerin halkın rızası alınmalıdır. Örneğin muhtarlıklarca toplanan yeterli imza sonrası kurulumuna izin verilmeli yeterli imza toplanmadığı sürece kurulum gerçekleştirilmemelidir.
- Çanak ve antenlerin hem görsel kirliliği hem de güvenlik açısından yaratabileceği etkilere karşı girişimlerde bulunulmalı, 2 sene öncesinde başlayan merkezi anten sistemi uygulamalarına hız ve teşvik verilmelidir. Uygulamaya uymayan kişilere kentsel estetiği bozduğu ve güvenlik ihlalleri açısından cezai yaptırımlarda bulunulabilir. Çünkü ülkemizde cezai yaptırımı olmadan kimse harekete geçmemektedir.
- Kaldırımların kullanılabilirliği arttırılmalı, özellikle okul yollarında çocukların güvenli evlerine ulaşabilmeleri için çalışmalara başlanmalıdır.
- Kaldırımların yüksekliği ve engebeli durumu düzeltilerek engelliler için güvenli transfer alanları oluşturulmalıdır.
- Park edilerek yayaların geçişini engellen araçlara yüksek cezalar uygulanmalıdır. Fakat ara sokakların kontrolünün zor olması nedeniyle halk ile işbirliği yapılabilir. Örneğin mobil uygulama

hazırlanarak kaldırıma park eden araçların anında fotoğrafı çekilip sisteme yüklenebilir ve trafik şubeye aktarımı sağlanabilir. Bu sayede trafik Müdürlüğünün ulaşamadığı yerlere vatandaşlar sayesinde yardımlaşma ile çözüme ulaştırılabilir.

- Kısıtlı olarak yapılandırılan Estetik Kurul' larının bütün ülke dahilinde kurulumu amaçlanmalı ve her şehrin kendi dokusunu koruyacak Kent Estetik Birimleri oluşturulmalıdır. Ayrıca belediyeler kapsamınca hazırlanan İlan ve Reklam Yönetmeliklerinin hazırlanması bu oluşturulan birimlere bırakılmalıdır. En ince ayrıntısına kadar kriterler belirlenmeli ve kamu farkındalığı sağlanmalıdır.

Bu çalışma ortaya konan gözlemler, literatür taramaları ve kişisel öneriler kapsamında ulaşılan sonuçlar, İstanbul' da en sık görülen kentsel güvenlik sorunlarına sadece yetkili kurumlarca çözüm bulunamamaktadır. İnsanlar bilinçlendirilmediği ve sorunlar oluşturmadığı sürece yapılan önlemler çıkarılan yönetmelikler bir işe yaramamaktadır. Diğer taraftan yetkililerin de ihmalleri yaşanan sorunlara bir yenisini eklemekte elektrik direkleri ve kutularının durumundan, kaldırımların işlevsiz durumlarına kadar çalışmalar yeterli düzeyde ele alınmamaktadır. Engellilerin durumları da göz önüne alınarak ulaşım problemlerine geniş yer verilmelidir.

Bu çalışma ile göz ardı edilen güvenlik problemleri geniş açıyla ele alınarak alınacak önlemlere katkı sağlanması ve bu alanda yapılacak çalışmalara da literatür ve kaynak olması açısından örnek bir çalışma olmuştur.

KAYNAKLAR

- Acar, İ. H. (2004) Kent içi Ulaşımında Sorunlar Ve Çözümler, 33-34, Orj.: Better Mobility In Urban Areas, Uıtp (2001), Brüksel
- Aslanoğlu, R. A. (1998) Kent, Kimlik Ve Küreselleşme,103, Bursa: Asa Kitapevi.
- Akşam, 2006, [Http://V3.Arkitera.Com/H6688-Kent-İci-Trafik-Sorunu.Html](http://V3.Arkitera.Com/H6688-Kent-İci-Trafik-Sorunu.Html) (Ulaşım: 24 Ekim 2017)
- Bolu Belediye Başkanlığı, 9 Aralık 2013, [Http://Www.Bolu.Bel.Tr/İndex.Php?Sayfa=Haber&İd=1197](http://Www.Bolu.Bel.Tr/İndex.Php?Sayfa=Haber&İd=1197) (Ulaşım: 19 Ekim 2017).
- Düzceyerelhaber, 24 Ekim 2011, <http://www.duzceyerelhaber.com/akcakoca-haberleri/3716-Albayraktan-cop-sorununa-iliskin-yeni-proje-Cop-kovalari-kaldirilarak-yerin-altina-gomulecek#.WeiKz2i0PIU> (Ulaşım: 19 Ekim 2017).
- Erdin, H. E. (2009) Şehirselleşme ve Yerleşimlerde Teknik Altyapı Projelerinin Ortak-Eşgüdümsel Niteliklerinin Belirlenmesi Örnek Alan: Tire Belediyesi/İzmir”, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Programı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.
- Erzen, J. (2006) Çevre Estetiği, Ankara: ODTÜ Yayıncılık.
- Görmez, K. (2001) Büyük Kentlerde Kent Planlaması Ve Bazı Sorunlar, Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi, (2), s. 133-140.
- Gürbüz, M. (2012) Kentsel Teknik Altyapı Etki Değerlendirmesi, Kentsel Dönüşümde Altyapının Önemi, İbank, Antalya.
- Holton, R. J. (1999) Kentler, Kapitalizm ve Uygarlık (Çev. Ruşen Keleş), 13, Ankara: İmge Yayınları.
- Karadağ, T. (2017) Yeni Binaların Yapım ve Mimari Aşamasında Güvenlik Tasarımı, Üsküdar Üniversitesi, http://www.asansoristanbul.com/files/2017_Sunumlar/Yeni_Binalarin_Yapim_ve_Mimari_Asamasında_Guvenlik_Tasarimi-Turabi_Karadag.pdf (Ulaşım: 19 Ekim 2017)
- Kaypak, Ş. (2011) (Ed. Muhittin Karakaya, Selahattin Gültekin) Kent Güvenliğinde Yeni Açılımlar; Toplum Destekli Polislik, Suçla Mücadelede Çağdaş Yaklaşımlar, 13, Ankara: Polis Akademisi Yayını.
- Keleş, R. (1996) Kentleşme Politikası, 35, Ankara: İmge Yayını.

- Muratpaşa Belediyesi, 18 Nisan 2017 <https://www.muratpasa-bld.gov.tr/haber/27999/3/muratpasada2bin500uncukonteyneryeraltinaalindi> (Ulaşım: 19 Ekim 2017).
- Nayim, N., Cengiz, B., Sarı, Y. ve Kapuci, C. (2003) Bartın Tarihi Kent Kimliğinde Kent Mobilyaları. II.Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu ve Fuarı, 24-27 Nisan, İstanbul.
- Onedio, Mayıs 2017 <https://onedio.com/haber/kentsel-donusum-ve-aldigimiz-nefeste-kanser-tehlikesi-asbest-770243> (Ulaşım: 20 Ekim 2017).
- Özdemir, T. (2004) Balıkesir Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Ulaştırma Anabilim Dalı, Balıkesir.
- Parlak, B. (2009) Bilgi Toplumunda Kent ve Kentleşmenin Dönüşen Paradigmaları, Uluslararası 7. Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi Bildiriler Kitabı, Yalova, 1253 - 1263.
- Proto, M. E. (2003) Sanatın Adresi: Tarihi Kentler. II. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu ve Fuarı, 24-27 Nisan, İstanbul.
- Tekeli, İ. (2001) Modernite Aşılırken Kent Planlaması, Ankara: İmge Kitapevi, 17-18.
- Tekeli, İ. (1991) Şehirlerimizdeki Altyapı Sorunları, Tekeli, İ., Kent Planlaması Konuşmaları”, Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Yayını, 154-165.
- Toprak, K. Z. (2001a) Kent Yönetimi ve Politikası, İzmir: Anadolu Yayıncılık.
- Uluç, Hıncal 2004, http://www.sabah.com.tr/yazarlar/uluc/2004/10/19/kentlerin_uygarlik_olcusu_kaldirmalar (Ulaşım: 24 Ekim 2017).
- http://www.turkhukusitesi.com/makale_1512.htm (Ulaşım: 21 Ekim 2017).
- Yazgan, M. E. ve Erdoğan, E. (1992) Tarihi Çevrelerde Peyzaj Planlama, Ankara: Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Peyzaj Mimarisi Derneği Yayınları (2).

ÖZ GEÇMİŞ

Adı Soyadı : Sinan YAVUZYİĞİT
Doğum Yeri ve Tarihi : SAKARYA - 1986
Yabancı Dili : İngilizce
İletişim (Telefon / e-posta) : 0532 054 61 34 – sinanyavuziyigit@gmail.com

Eğitim Durumu (Kurum Yılı)

Lise : Şehit Üst Teğmen İbrahim Abanoz Lisesi – 2004
Üniversite : Marmara Üniversitesi - 2012

EK – 5 RİSK DEĞERLENDİRMESİ

Bu bölümde genel bilgilerde tespit edip açıkladığımız sorunlara bağlı olarak bulgular kısmında kullandığımız resimleri kullanarak risk değerlendirmesi yapılmıştır. Hayati tehlikeye neden olabilecek sorunlardan başlanarak düzeltimi beklenen sorunlar sırasıyla değerlendirilmiştir.

1. Elektrik Direkleri Ve Kutularının Kullanımı



Yayaların güzergahı üzerinde açık bir şekilde bulunan elektrik kabloları ile temas durumunda elektrik çarpması sonucu can kayıpları yaşanmaktadır.

2. Rögar Kapakları- Izgaralar Açısından Kaldırım lar



alışmalar sonucu düzgün kapatılmayan ya da zamanla aşınmış rögar kapakları veya kırık ızgaraların kaldırım lar da bulunmalarıyla yayaların özellikle akşam saatlerinde açık bırakılmaları, hiçbir ibare bulunmamaları veya üzerlerini karton, gazete, tahta vs. gibi güvenlik önlemi alınmadan kapatılması sonucu vatandaşların düşmeleri ile can kayıpları yaşanmaktadır. Yolda bulunanlar da ise otomobillerin üstlerinden geçerken kapakların çıkması ya da tekerleklerinin düşmesi sonucu yaşanan kazalar ile hem can hem mal kaybına yol açtığı da her geçen gün karşımıza çıkmaktadır.

3. Bina Dışındaki Klima Ve Anten Eklentileri



Bina dışında bulunan klima ve anten donatılarının düzgün montajının yapılamaması veya zamanla aşınmaları sonucu tehlike arz eden bu bölgelerden yaya olarak geçen vatandaşlar her gün bu donatıların düşmesi ihtimaline karşın can kaybı tehlikesiyle karşı karşıya kalmaktadırlar.

4. Reklam, Tabela, Gölgelek(Tente).. Vb. Kullanımı



Reklam, Tabela, Gölgelek(Tente).. Vb. eklentilerin yeterli yükseklikte montajı yapılmaması, montajının doğru yapılmaması veya kontrollerinin yapılmaması sonucu, müşterilerin gelip geçişlerde yaralanmalarına veya eklentilerin kopması, düşmesi sonucu can kaybının yaşanmasına sebebiyet verebilir.

5. Yaya Yollarının Araç ile Kapatılması



Yaya yollarına park edilen araçlar sebebiyle vatandaşların yola inerek yürümektedirler. Bunun sonucu yoğun trafik olan yerlerde kazalara ve can kayıplarına yol açmaktadırlar.

6. Kaldırımlardaki Tehlikeli Çıkıntılar ve Kaldırımlardaki Dağınıklık



Kaldırımlarda yürüyüşü engelleyici çıkıntılar ve dağınıklık özellikle engelliler açısından büyük tehlike arz etmektedir. Engellere takılmaları sonucu yaralanmalarına veya daha büyük kayıplara yol açabilmektedir. Gün ışığının geçtiği saatlerde ise herkes açısından tehlike arz etmekte ve yaralanmalar ciddi boyutlara ulaşabilmektedir.

7. Baz İstasyonlarının Çevreye Etkisi



Baz istasyonlarının yaydığı Elektro Manyetik Radyasyon dalgalarına sürekli maruz kalmak kısa zamanda etkilerini göstermese de uzun süreç içinde bağışıklık sisteminin çökmesine ve kansere yakalanma riskinin artmasına neden olmaktadır.

8. Kaldırıma Taşmış Plansız İşyerleri



İşyeri donatılarının kaldırıma taşması nedeniyle iç mekanlarının dışarıya devamı söz konusu olmaktadır. Kaldırımlar iç mekanlarda kullanılmayan her türlü hava şartına uygun olan materyallerden yapılmaktadır. Falan iş yerlerinin bu ihmalleri özellikle soğuk hava şartlarında buzlanma yaşanmasına yağmurlu havalarda kayganlık yaşanmasına neden olmaktadır. Bu da yayaların dikkat etmemesi durumunda kazalara sebebiyet vermektedir.

9. öp Konteynırlarının Konumu



Atıkların sokaklardaki toplama ekipmanlarından olan konteynırlar yaya geçişlerine park edildiğinde yayaların yoldan yürümelele sonuu trafik kazalarının yaşanmasına sebebiyet vermekte, yolda akan trafiğın uygunsuz yerlerine konmaları durumunda ise akışı engellemekte küçük ve büyük çapta araç kazalarına neden olmaktadır.

EK - 6 SAHA DENETİM FORMU

FİRMA LOGOSO	İŞ SAĞLIĞI ve GÜVENLİĞİ SAHA DENETİM VE TESPİT TUTANAĞI
---------------------	--

ÇALIŞMA ALANI	
TESPİT TARİHİ/...../.....
TESPİT SAATİ:.....

	TESPİT	EVET	HAYIR	BİLGİ
1	Çalışma alanına giriş/çıkış yolları belirlenmiş ve engellerden temizlenmiş mi?			
2	Giriş yolları sağlam zemin üzerinde ve kayma ve takılma risklerinden temizlenmiş mi?			
3	Yayalar için yol belirlenmiş ve işaretler asılmış mı?			
4	Yayalarla araçların kesişmesi en aza indirilmiş mi?			
5	Şantiye olan yerlerde trafiği yönlendirmek için işaretçi bulunuyor mu?			
6	Şantiyelere giriş/çıkış yapan araçlar için dönüş çemberi sağlanmış mı?			
7	Yolların bakımı yapılıyor ve zemin araçların rahat bir şekilde hareketine uygun mu?			
8	Alt ve üst yapı sorunları var mı? (Elektrik , su, telefon, doğalgaz vs.)			
9	İnşaat ve çevresinde çalışan insanları uyarmak amacıyla açık bir şekilde işaretlenmiş mi?			
10	Varsa Kazı alanının çevresi barikatlarla çevrilmiş mi?			
11	Cadde üzerinde çatlaklar ve küçük göçükle var mı?			

	TESPİT	EVET	HAYIR	BİLGİ
12	İnşaat çalışması varsa Çalışma alanında kazı izni var, asılmış ve geçerli mi?			
13	Trafik yolları temiz ve aydınlatılmış mı?			
14	İnşaat alanındaki mevcut enerji nakil hatları (yeraltı ya da yerüstü) belirlenmiş mi?			
15	Elektrik sağlayan direkler hatlar uygun renkte ve uygun işaretlerler işaretlenmiş mi?			
16	Tüm hatların elektrik kabloları kullanım için uygun, genel olarak iyi durumda ve hasarsız mı?			
17	Sinyal direkleri vb. Elektrik kabloları güvenli yerlere yerleştirilmiş mi?			
18	Tüm elektrik dağıtım panelleri üzerinde kaçak akım rölesi var mı?			
19	Parklarda İçme suyu kapları varsa olası bir enfeksiyonu önlemek amacı ile temiz tutuluyor mu?			
20	Cadde üzerinde akaryakıt istasyonu varsa bayilik sözleşmesi, ruhsatı var mı?			
21	TSE hizmet belgesi var mı?			
22	Tesiste tesisat projesi ve vaziyet planlarının bir örneği var mı?			
23	Tesiste kullanılan tankların periyodik bakımları yapılıyor mu?			
24	Tesiste yangın talimatları ve uyarıcı levhalar var mı?			
25	Basınçlı kapların periyodik kontrolü yapılıyor mu?			

	TESPİT	EVET	HAYIR	BİLGİ
26	Kavşaklarda gerekli yaya ve araçları uyarıcı işaretlemeler var mı?			
27	Kavşaklar standart şekilde yapılıp yapılmadığı kontrol edildi mi?			
28	Kavşaklarda uyarıcı işaretler kullanılmış mı?			
29	Kavşaklarda kullanılan işaretler doğru kullanılmış mı?			
30	Kavşaklarda trafik ışıkları yeterli sürelerde verilmiş mi?			
31	Okul önlerindeki trafik ışıklarında okul çıkış saatlerine göre ayarlanmış mı?			
32	Yayaların kalabalık olduğu kavşaklarda trafik ışıkları yayaların geçişini kolaylaştıracak sürelerde ayarlanmış mı?			
33	Yaya geçişleri olan yerlerde trafik ışıklarında yaya' ya yeşil yanmasını sağlayan yaya butonu var mı?			
34	Trafik ışıkları üzerindeki Yaya geçiş butonu standart yükseklikte mi?			
35	Denetim yapılan cadde üzerinde, alanda gerekli uyarı işaret, levha ve talimatlar var mı?			
36	Kavşak ve kaldırımlar kontrol edildi mi?			
37	Cadde zerinde her hangi bir göçük vb. aksaklık var mı?			
38	Kaldırımlarda kullanılan taşlar tek tip mi?			
39	Kaldırımlarda kullanılan taşlar yayalara engel oluşturup oluşturmadıkları kontrol edildi mi?			
40	Kaldırımlar standart genişlikte mi?			

	TESPİT	EVET	HAYIR	BİLGİ
41	Kaldırımlar standart yükseklikte mi?			
42	Orta refüjler standart yükseklikte mi?			
43	Orta refüjlerin genişliği standart genişlikte mi?			
44	İnşaat çalışma olan bölümlerde Yayalar için güvenli yürüme yolu oluşturulmuş mu?			
45	İnşaat çalışma olan bölümlerde gerekli uyarı işaretlemeleri yapılmış mı?			
46	Trafiği için yeterli sayıda ve gerekli uyarı ve yönlendirme levhaları konulmuş mu?			
47	Baz istasyonu bulunan alanlarda çevre sakinlerinden izin istendi mi?			
48	Baz istasyonu olan kısımlarda gerekli uyarı işaretlemeleri yapılmış mı?			
49	Cadde üzerindeki binaların genel durum kontrolleri yapıldı mı?			
50	Binaların dış cephelerinde bulunan anten, klima, askılık ve levhaların kontrolleri yapıldı mı?			
51	İşyerlerine ait klima kontrolleri yapıldı mı?			
52	Klima aparatlarının kontrolleri yapıldı mı?			
53	Dış cephelerdeki antenlerin duvara montajını sağlayan aparatların kontrolleri yapıldı mı?			
54	İş yeri önlerindeki tentelerin periyodik kontrolleri yapılıyor mu?			

	TESPİT	EVET	HAYIR	BİLGİ
55	Tenteler standart yükseklikte mi?			
56	İş yeri önlerine yerel yönetimden gerekli izinler dahilinde istenilen ölçülerde alan kullanıldığı tespit edildi mi?			
57	Cadde üzerinde bulunan elektrik kutularının uyarı işaretlemeleri yapılmış mı?			
58	Cadde üzerinde bulunan doğalgaz kutularının uyarı işaretlemeleri yapılmış mı?			
59	Cadde üzerinde bulunan elektrik kutularının topraklamaları yapılmış mı?			
60	Elektrik ve doğalgaz kutularının ek tehlike oluşturup oluşturmadığı kontrol edildi mi?			
61	Aydınlatma direklerinin kontrollü yapıldı mı?			
62	Aydınlatma direkleri topraklamaları yapılmış mı?			
63	Aydınlatma direklerinin güvenlik işaretlemeleri yapılmış mı?			
64	İptal edilen aydınlatma direklerine gelen enerji hatlarının iptali yapıldı mı?			
65	Saha çalışması yapılan cadde üzerinde okulların geçiş güzergahına uyarı işaretlemeleri yapıldı mı?			
66	Cadde üzerinde bulunan logar kapakları kontrol edildi mi?			
67	Yaya geçiş güzergahları engelleyen bir durum olup olmadığı kontrol edildi mi?			
68	Cadde üzerinde bulunan klima, jeneratör vb. araçların periyodik kontrol ve bakımları yapılmış mı?			

	TESPİT	EVET	HAYIR	BİLGİ
69	Çalışma yapılan alanda yayaları engelleyecek görünmesi güç cisim olup olmadığı kontrol edildi mi?			
70	Çalışma yapılan cadde üzerinde yangın söndürme ekipmanı var mı?			
72	Çalışma yapılan cadde üzerinde bulunan işyeri bina ve eklentileri yangın ekipmanları var mı?			
73	Çalışma alanında toplanma alanları oluşturulmuş mu?			
74	Çalışma alanında inşaat faaliyeti varsa bu çalışmalar sırasında çalışma saatlerine uyuluyor mu?			
75	Kaldırımlar engelli yayaların iniş çıkışlarını sağlayacakları şekilde tasarlanmış mı?			
76	Çalışma yapılan alanda geri dönüşüm kutuları tehlike oluşturmayacak şekilde konumlandırılmış mı?			
77	Çalışma alanında kaldırımlar üzerinde ek tehlike oluşturacak cisim, kablo vb var mı?			
78	Çalışma alanında bulunan iş yeri ve konutların oto parkları var mı?			
79	Park alanları kontrol edildi mi?			
80	Park alanlarında çocuklara ve parkta dinlenen vatanda ek tehlike oluşturacak bir husus olup olmadığı kontrol edildi mi?			
81	Parklarda kullanılan ekipmanlar standart olup olmadığı kontrol edildi mi?			
82	Parklarda kullanılan varsa elektrikli ekipmanların standart olup olmadığı kontrol edildi mi?			
83	Parklardaki elektrikli ekipmanların topraklamaları yapılmış mı?			

	TESPİT	EVET	HAYIR	BİLGİ
84	Aydınlatma direklerinde topraklama var mı?			

Çalışma hakkında kısa bilgi;

Tespit edilen diğer eksiklikler;

Denetim yapan:

Kontrol eden:

Onaylayan: