



MLGP4CLIMATE

MLGP Urban Atlas: Geleceği Şekillendiren Şehirler

Sürdürülebilirlik, Yenilik ve Yaşanabilirlik Üzerine Küresel Modeller

Abdulahap Sevim

GİRİŞ

Şehirler Artık Sadece Yaşanacak Yerler Değil!

GELECEĞİN DÜNYASI, ŞEHİRLERİN NASIL TASARLANDIĞIYLA BELİRLENECEK.

Bugün şehirler yalnızca barınma, ulaşım ya da ekonomik faaliyet alanları değildir.

Şehirler artık insan davranışını şekillendiren, toplumsal eşitliği belirleyen ve gezegenin geleceğini doğrudan etkileyen sistemlerdir.

21. yüzyılda rekabet eden ülkeler değil, rekabet eden şehirlerdir. Ve bu rekabet; beton, nüfus ya da büyüklük üzerinden değil, **yaşanabilirlik, sürdürülebilirlik ve akıllı tasarım kapasitesi** üzerinden yürümektedir.

Bu kitap, dünyanın farklı coğrafyalarından seçilmiş 10 öncü şehri incelerken, yalnızca “ne yaptıklarını” değil, hangi düşünce sistemiyle hareket ettiklerini ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Paris’ten Seul’e, Curitiba’dan Kopenhag’a uzanan bu atlas; şehirleri birer coğrafi alan olarak değil, birer karar alma ve tasarım laboratuvarı olarak ele alır.

Bu çalışma bir katalog değildir. Bu bir çağrıdır. Daha iyi şehirler, tesadüfen değil; bilinçli tercihler, cesur politikalar ve güçlü vizyonlarla inşa edilir.



PARIS VE 15 DAKIKALIK ŞEHİR MODELİ

Bölüm 1 – Paris | Mesafeyi Kısaltarak Yaşam Kalitesini Artırmak

PARİS VE 15 DAKİKALIK ŞEHİR MODELİ

01

YAKINLIK

Temel hizmetlere yürüme veya bisiklet mesafesinde erişim, 15 dakikalık şehir modelinin temel taşıdır. Bu ilke, günlük ihtiyaçların—okullar, sağlık merkezleri, marketler ve yeşil alanlar—ev veya işyerinden maksimum 15 dakika uzaklıkta olmasını hedefler. Paris, bu vizyonu hayata geçirerek mahalle bazlı yaşam kalitesini artırmaktadır.

02

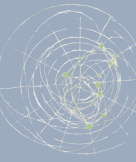
ÇEŞİTLİLİK

Karma kullanımlı mahalleler, konut, ticaret, ofis ve rekreasyon alanlarının bir arada bulunduğu yaşam alanları yaratır. Bu çeşitlilik, günün her saatinde canlı sokaklar, güçlü topluluk bağları ve ekonomik dayanıklılık sağlar. Tek işlevli bölgelerin aksine, karma kullanım kentsel vitaliteyi destekler.

03

YOĞUNLUK

Verimli kentsel alan kullanımı, mevcut altyapının optimize edilmesini ve boş alanların dönüştürülmesini içerir. Yoğunluk, kalabalık anlamına gelmez; aksine akıllı planlama ile yaşanabilir, sürdürülebilir ve erişilebilir şehirler inşa etmek demektir. Paris bu dengeyi mahalle ölçeğinde başarıyla uygulamaktadır.





KOPENHAG

Kopenhag ve Bisiklet Odaklı Şehir Modeli — Altyapı Davranışı Nasıl Dönüştürür?



STRATEJILER VE DERSLER

01

Bir şehir düşünün.
Sabah işe giderken trafikle karşılaşmıyorsunuz.
Hava temiz, sokaklar sessiz.
Ve insanların büyük bölümü ulaşım tercihini otomobilden değil, bisikletten yana kullanıyor.
Bu şehir Kopenhag.
Bugün kentte işe ve okula yapılan yolculukların önemli bir kısmı bisikletle gerçekleşmektedir.
Ancak bu durum, çoğu zaman düşünüldüğü gibi yalnızca bir "kültür meselesi" değildir.
Bu, bilinçli ve uzun vadeli bir şehir tasarımı sonucudur.

02

Kopenhag'ın dönüşümü, onlarca yıla yayılan üç temel strateji üzerine inşa edilmiştir:
Bisiklet altyapısının sistematik olarak kurulması
Şehir merkezi ile banliyöleri birbirine bağlayan, güvenli ve kesintisiz bisiklet yolları ("bisiklet otoyolları") oluşturulmuştur.
Bisiklet öncelikli ulaşım sistemi
Trafik ışıkları, yol genişlikleri ve kavşak tasarımları bisiklet kullanıcılarının hız ve akışına göre düzenlenmiştir.
Ulaşım planlamasının iklim hedefleri ile entegre edilmesi
Kentsel mobilite, karbon emisyonlarını azaltma hedefleriyle birlikte ele alınmıştır.

03

Bugün Kopenhag, karbon nötr olmayı hedefleyen öncü başkentlerden biri olarak öne çıkmaktadır.
Bu model, şehirlerin dönüşümüne dair üç temel ders sunmaktadır:
Ulaşım planlaması, doğrudan bir iklim politikasıdır.
Altyapı tercihleri, enerji tüketimini ve karbon salımını belirler.
İnsan odaklı tasarım, sistem verimliliğini artırır.
Şehirler, araçlara göre değil insanlara göre kurgulandığında daha akıcı ve yaşanabilir hale gelir.
Altyapı davranışı şekillendirir.
İnsanların tercihleri, sunulan seçeneklerin bir sonucudur.
Kopenhag örneği açık bir gerçeği ortaya koyar:
İnsanlar bisikleti tercih ettiği için şehir böyle değildir.
Şehir, bu tercihi mümkün kıldığı için insanlar bisikleti kullanmaktadır.



Barselona ve Superblocks Modeli!

BARCELONA | Sokak Alanını Yeniden Dağıtmak



Barcelona ve Superblocks Modeli

SOKAK ALANINI YENIDEN DAĞITMAK

Barcelona, 2016 yılında başlattığı Superblocks (Superilles) projesiyle kentsel dönüşümde çığır açan bir model ortaya koydu. Bu yaklaşım, dokuz bloktan oluşan alanları birleştirerek araç trafiğini dış çepelere yönlendiriyor ve iç alanları yayalara, bisikletlilere ve toplumsal aktivitelere açıyor.

Akdeniz ikliminin ve yoğun kentsel dokunun karakterize ettiği bu şehir, kamusal alanı yeniden tanımlama konusunda dünya çapında bir referans noktası haline geldi. Eixample bölgesindeki grid yapısı, bu modelin uygulanması için ideal bir zemin sunuyor.

Geleneksel kentsel planlama anlayışı, sokakları öncelikli olarak araç trafiği için tasarlarken, Superblocks modeli bu paradigmayı tersine çeviriyor. Proje, sokak alanının yüzde yetmişini motorlu araçlardan geri alarak yeşil alanlar, oyun parkları ve sosyal buluşma noktalarına dönüştürmeyi hedefliyor.

Bu dönüşüm sadece fiziksel değil, aynı zamanda sosyal ve ekolojik bir müdahale. Hava kalitesinin iyileştirilmesi, gürültü kirliliğinin azaltılması ve topluluk bağlarının güçlendirilmesi projenin temel çıktıları arasında yer alıyor.

Superblocks Modeli

01

Trafik Yönlendirme

Superblocks modeli, araç trafiğini mahalle bloklarının çevresine yönlendirerek iç alanları yayalara ve bisikletlilere açar. Bu sistem, geleneksel ızgara yapısını korurken trafik akışını optimize eder. Ana arterler blokların dış kenarlarında kalırken, iç sokaklar yalnızca acil durum araçları ve sakinler için erişilebilir hale gelir. Bu yaklaşım, kentsel hareketliliği yeniden tanımlar.

02

Yaya Önceliği

Superblocks içindeki sokaklar, yaya öncelikli alanlara dönüştürülür. Hız limitleri 10 km/s'e düşürülür ve yayalar ile bisikletliler her zaman geçiş hakkına sahiptir. Bu dönüşüm, sokak mobilyaları, oturma alanları ve çocuk oyun alanları eklenmesiyle desteklenir. Kamusal alan kullanımı demokratikleşir ve topluluk etkileşimi artar.

03

Yeşil Alan Entegrasyonu

Her superblock, minimum %30 yeşil alan hedefler. Eski otopark alanları küçük parklara, sokaklar ise ağaçlandırılmış koridorlara dönüştürülür. Bu yeşil altyapı, kentsel ısı adası etkisini azaltır, biyoçeşitliliği destekler ve yağmur suyu yönetimini iyileştirir. Akdeniz iklimi için optimize edilmiş bitki türleri tercih edilir.

Temel İlkeler

TRAFİK YENİDEN YÖNLENDİRME

Superblock modelinin temelinde, motorlu araç trafiğinin blok çevresine yönlendirilmesi yatar. İç alanlar yalnızca yayaalara, bisikletlilere ve acil durum araçlarına açık kalır. Bu yaklaşım, gürültü ve hava kirliliğini önemli ölçüde azaltır.

KAMUSAL ALAN DÖNÜŞÜMÜ

Eski otopark ve yol alanları; oyun alanları, yeşil koridorlar ve toplumsal buluşma noktalarına dönüştürülür. Sokaklar artık geçiş mekanları değil, yaşam alanları olarak işlev görür. Mahalle sakinleri bu alanların tasarımına aktif olarak katılır.

YEŞİL ALTYAPI ENTEGRASYONU

Her superblock, kentsel ısı adası etkisini azaltmak için ağaç dikimi ve geçirgen yüzeyler içerir. Yağmur suyu toplama sistemleri ve biyoçeşitlilik koridorları, ekolojik dayanıklılığı artırır. Bu yeşil altyapı, iklim değişikliğine uyum stratejisinin kritik bir parçasıdır.

SONUÇLAR

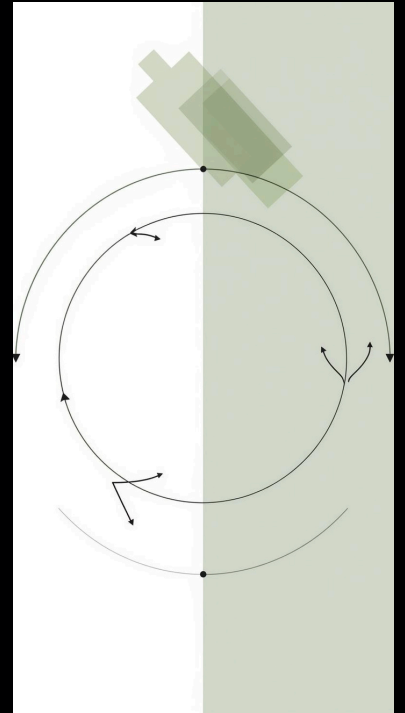
Pilot bölgelerde hava kalitesi %25 iyileşti, gürültü seviyeleri %30 düştü. Yeşil alan oranı üç katına çıkarken, mahalle ticareti canlandı ve toplumsal bağlar güçlendi.



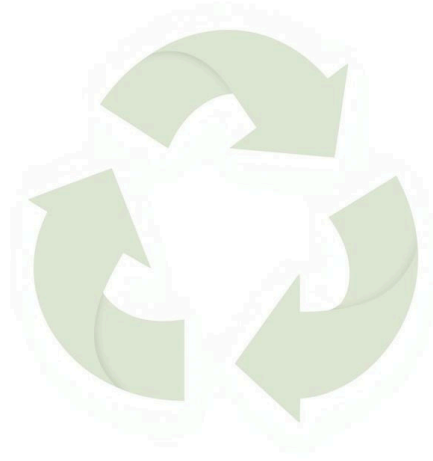
AMSTERDAM VE DÖNGÜSEL ŞEHİR MODELI



ATIĞI KAYNAĞA
DÖNÜŞTÜREN
EKONOMİ



AMSTERDAM VE DÖNGÜSEL ŞEHİR MODELI



DÖNGÜSEL EKONOMİ MODELİ

Döngüsel ekonomi, geleneksel "al-yap-at" modelinin aksine, kaynakların sürekli döngü içinde kalmasını hedefler.

Amsterdam, bu modeli kentsel ölçekte uygulayan öncü şehirlerden biridir. Atık kavramını ortadan kaldıran bu yaklaşım, her çıktığı yeni bir girdiye dönüştürür.

ÜÇ TEMEL PRENSİP

1. Yeniden Kullanım: Ürünler ve malzemeler maksimum ömür boyunca kullanılır.
2. Geri Dönüşüm: Kullanım sonrası malzemeler yeni üretim döngüsüne dahil edilir.
3. Tasarım: Ürünler baştan döngüsellik için tasarlanır.

Bu prensipler, Amsterdam'ın 2050 hedefine ulaşmasında temel yapı taşlarını oluşturmaktadır.



SINGAPUR VE 'DOĞA İÇİNDE ŞEHİR' MODELI

Singapur | Doğayı Kentsel Sistemlere Entegre Etmek ๓



SINGAPUR VE 'DOĞA İÇİNDE ŞEHİR' MODELİ

01

MODEL AÇIKLAMASI

Singapur'un "Doğa İçinde Şehir" vizyonu, kentsel gelişimi ekolojik sistemlerle bütünleştiren kapsamlı bir yaklaşımdır. Bu model, şehrin sınırlı toprak alanına rağmen yeşil örtüsünü %47'ye çıkarmasını sağlamıştır. Strateji, parkları, koruları ve kentsel yeşil alanları birbirine bağlayan entegre bir ağ oluşturmayı hedefler. Doğa, şehir planlamasının merkezine yerleştirilmiştir.

02

TEMEL İLKELER

Yeşil Koridorlar: Park bağlayıcıları ve doğa yolları, 300 km'lik kesintisiz yeşil ağ oluşturur. Bu koridorlar biyoçeşitliliği destekler ve kentsel ısı adası etkisini azaltır.

Dikey Ormanlar: Gökdelenlerde entegre bitki örtüsü, yapı başına 1.000+ ağaç barındırır. Skyrise Greenery programı, çatı bahçeleri ve yeşil cepheleri teşvik eder.

Ekolojik Bağlantılar: Doğal habitatlar arasında köprüler ve geçitler, yaban hayatı hareketini kolaylaştırır ve ekosistem sürekliliğini sağlar.

03

SONUÇ

Singapur modeli, yoğun kentleşme ile doğal sistemlerin bir arada var olabileceğini kanıtlamaktadır. Bu yaklaşım, şehirlerin karbon ayak izini azaltırken yaşam kalitesini artırır.

Gelecek nesiller için sürdürülebilir kentsel kalkınmanın mümkün olduğunu gösteren bu model, dünya genelinde şehir planlamacıları için ilham kaynağı olmaya devam etmektedir.





SEUL SEUL VE CHEONGGYECHEON DÖNÜŞÜMÜ

Altyapıyı Kaldırarak Ekolojik Sistem Kurmak

SEUL



Seul ve Cheonggyecheon Dönüşümü

PROJE AÇIKLAMASI

Cheonggyecheon Restorasyonu, 2003-2005 yılları arasında gerçekleştirilen ve Seul'un merkezindeki 5,8 kilometrelik bir otoyolun kaldırılarak yerine tarihi bir derenin yeniden canlandırılmasını içeren dönüştürücü bir kentsel yenileme projesidir. Bu proje, 1970'lerde ekonomik kalkınma adına üzeri kapatılan ve üzerine yükseltilmiş otoyol inşa edilen Cheonggyecheon Deresi'nin ekolojik restorasyonunu kapsamaktadır. Belediye Başkanı Lee Myung-bak liderliğinde hayata geçirilen bu girişim, kentsel altyapı planlamasında paradigma değişiminin simgesi haline gelmiştir.

ÜÇ TEMEL İLKE

Ekolojik Restorasyon:

Proje, beton altyapının yerini alan doğal su yolu ile biyoçeşitliliği yeniden tesis etmiştir. Dere boyunca 62 tür kuş, 25 tür balık ve 192 tür bitki türü geri dönmüştür. Su kalitesi sürekli izlenerek ekolojik denge korunmaktadır.

Kentsel Yenileme: Otoyolun kaldırılması çevredeki gayrimenkul değerlerini artırmış ve bölgeyi ticari açıdan canlandırmıştır. Yaya dostu tasarım, günlük 64.000 ziyaretçi çekmektedir.

Toplumsal Bağlantı:

Dere koridor boyunca kültürel etkinlikler, festivaller ve kamusal buluşma alanları oluşturulmuştur. Proje, kentlilerin su ve yeşil alanlarla yeniden bağ kurmasını sağlamıştır. Sonuç Cheonggyecheon, otomobil odaklı altyapının ekolojik ve sosyal değerlerle nasıl dönüştürülebileceğinin küresel bir örneği olmuştur. Bu başarı, dünya genelinde benzer kentsel restorasyon projelerine ilham vermektedir.



OSLO VE ELEKTRİKLİ ULAŞIM DÖNÜŞÜMÜ

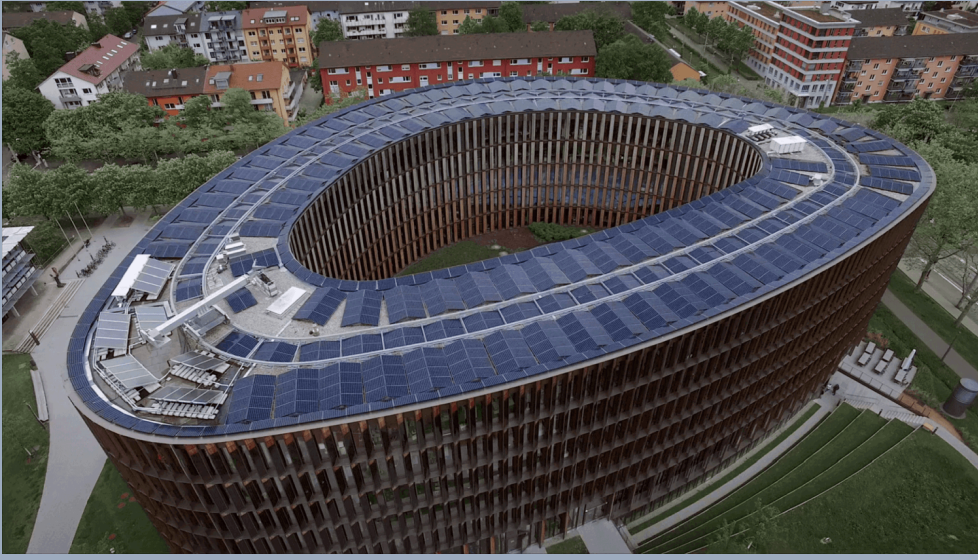
POLİTİKA İLE DAVRANIŞ
DEĞİŞTİRMEK



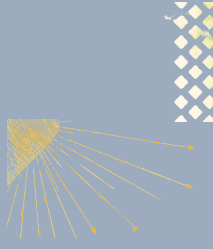


FREIBURG

Freiburg ve Yerel Enerji Modeli



FREIBURG ENERJİ MODELİ



01

YEREL ÜRETİM

Freiburg'un enerji modeli, merkezi olmayan üretim ilkesine dayanır. Şehir genelinde 400'den fazla bina çatısında güneş panelleri bulunmaktadır. Vatandaşlar ve kooperatifler, kendi enerjilerini üreterek şebekeye katkıda bulunur. Bu yaklaşım, enerji bağımsızlığını artırırken yerel ekonomiyi de güçlendirir.

02

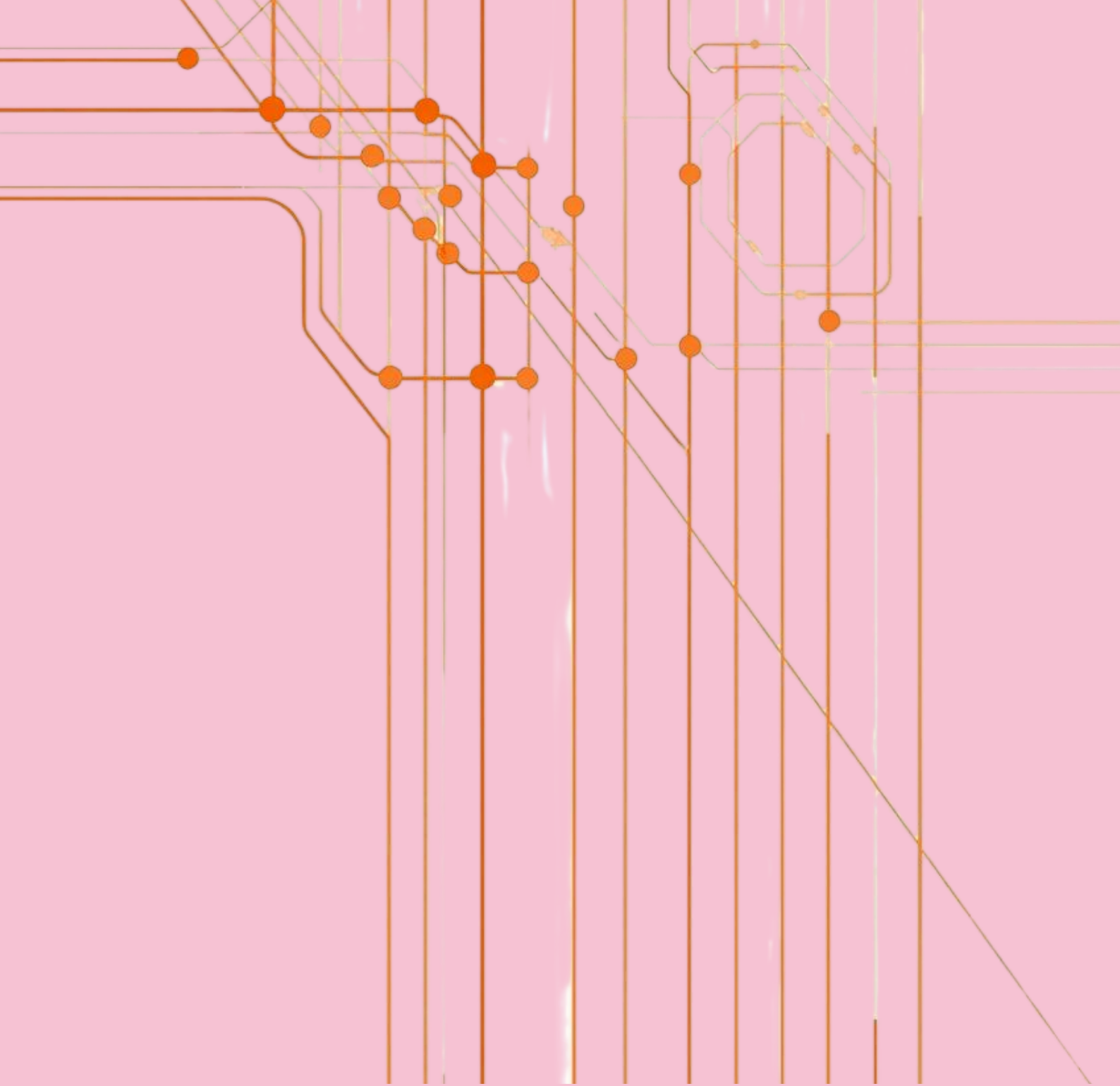
TÜKETİM AZALTMA

Pasif ev standartları, Freiburg'un tüketim azaltma stratejisinin temelini oluşturur. Vauban mahallesi, bu yaklaşımın en başarılı örneğidir. Yalıtım, doğal havalandırma ve akıllı tasarım sayesinde binalar minimum enerji ile maksimum konfor sağlar. Enerji tüketimi geleneksel binalara göre %80 daha düşüktür.

03

VERİMLİLİK DÖNGÜSÜ

Üretim ve tüketim arasındaki denge, sürdürülebilir bir döngü yaratır. Fazla enerji depolanır veya şebekeye aktarılır; eksik kalan ise topluluk kaynaklarından karşılanır. Bu entegre sistem, Freiburg'u Avrupa'nın en yeşil şehirlerinden biri haline getirmiştir. Model, diğer kentler için ilham kaynağı olmaya devam etmektedir.



Curitiba ve BRT Ulaşım Modeli

VIYANA

VIYANA VE YAŞAM KALİTESİ ODAKLI ŞEHİR MODELİ



Viyana, küresel yaşam kalitesi endekslerinde sürekli olarak en üst sıralarda yer alan bir şehir olarak, kentsel planlamanın sosyal eşitlik üzerindeki etkisini somut biçimde ortaya koymaktadır.

Avusturya'nın başkenti, konut politikalarından toplu taşıma sistemlerine, kamusal alanların tasarımından sosyal altyapı yatırımlarına kadar uzanan bütünleşik bir yaklaşım benimsemiştir. Bu model, şehrin tüm sakinlerine eşit fırsatlar sunmayı hedefleyen bir kentsel vizyon üzerine inşa edilmiştir.

Viyana'nın başarısı, uzun vadeli planlama perspektifi ve sosyal konut geleneğiyle doğrudan ilişkilidir. Şehir, yüz yılı aşkın süredir sürdürdüğü sosyal konut programlarıyla, konut piyasasının spekülasyon baskılarından korunmuş bir yapı oluşturmuştur.

Bu bölümde, Viyana'nın yaşam kalitesi odaklı şehir modelini üç temel eksen üzerinden inceleyeceğiz: konut politikaları, ulaşım sistemleri ve kamusal alan tasarımı.

Her bir eksen, şehrin eşitlikçi yaklaşımının farklı bir boyutunu temsil etmektedir. Konut, barınma hakkının güvence altına alınmasını; ulaşım, kentsel hareketliliğin demokratikleştirilmesini; kamusal alanlar ise sosyal etkileşimin ve toplumsal bütünleşmenin fiziksel zeminini oluşturmaktadır.

01

Viyana



VIYANA VE YAŞAM KALİTESİ ODAKLI ŞEHİR MODELİ

01

KONUT EŞİTLİĞİ

Viyana modeli, konut politikasını temel bir insan hakkı olarak ele alır. Şehir nüfusunun yaklaşık yüzde altmışı sosyal konutlarda veya sübvansiyonlu kiralık dairelerde yaşamaktadır. Bu yaklaşım, kentsel ayrışmayı önlerken farklı gelir gruplarının aynı mahallelerde bir arada yaşamasını sağlar. Konut maliyetlerinin kontrol altında tutulması, vatandaşların yaşam kalitesini doğrudan yükseltmektedir.

02

ENTEĞRE ULAŞIM

Viyana'nın ulaşım sistemi, erişilebilirlik ve sürdürülebilirlik ilkeleri üzerine inşa edilmiştir. Yıllık toplu taşıma kartı, bir euro günlük maliyetle sunulmaktadır. Metro, tramvay ve otobüs ağları kusursuz entegrasyonla çalışır. Bisiklet altyapısı sürekli genişletilirken, yaya öncelikli bölgeler şehir merkezinde artmaktadır.

03

KAPSAYICI KAMUSAL ALANLAR

Kamusal alanlar, Viyana'nın sosyal dokusunun temel taşıdır. Parklar, meydanlar ve kültür merkezleri tüm vatandaşlara eşit şekilde açıktır. Sonuç olarak, Viyana'nın dengeli kentsel modeli konut, ulaşım ve kamusal alan politikalarını bütünlük bir yaklaşımla ele alarak yaşanabilirlik standartlarında küresel bir referans noktası oluşturmaktadır.

TOKYO VE YOĞUNLUK YÖNETİMİ MODELİ

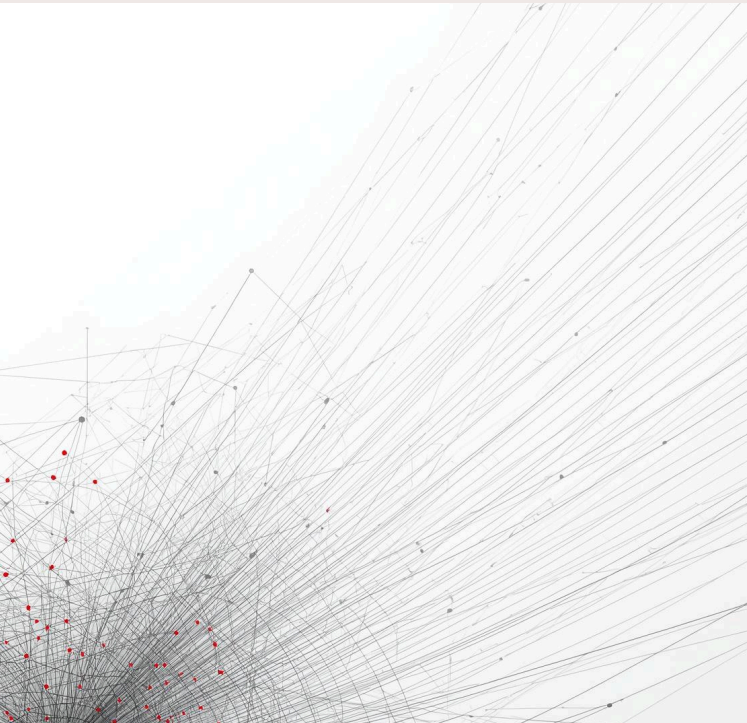
Sistem Modeli Açıklaması

Tokyo'nun yoğunluk yönetimi modeli, dünya kentleri için bir referans noktası oluşturmaktadır. 37 milyonu aşan nüfusuyla megakent, karmaşık altyapı sistemlerini kusursuz bir şekilde entegre ederek benzersiz bir verimlilik standardı belirlemiştir. Bu model, katmanlı ulaşım ağları, akıllı enerji dağıtımı ve dinamik alan kullanımı prensipleri üzerine inşa edilmiştir.

Üç Temel Prensiptir

1. Çok Katmanlı Entegrasyon: Metro, tren ve otobüs sistemleri tek bir organizma gibi çalışır. Her aktarma noktası maksimum 3 dakika yürüme mesafesinde konumlandırılmıştır.
2. Dinamik Yoğunluk Dengesi: Ticari ve konut alanları dikey zonlama ile ayrılır. Gündüz ve gece nüfus hareketleri önceden modellenerek altyapı kapasitesi buna göre optimize edilir.
3. Gerçek Zamanlı Adaptasyon: Sensör ağları anlık veri toplayarak sistem yükünü dengeler. Trafik akışı, enerji tüketimi ve insan hareketleri sürekli izlenir.

Sonuç: Tokyo modeli, karmaşıklığın kaos değil düzen üretebileceğini kanıtlar. Sistemler arası senkronizasyon, kentsel verimliliğin anahtarıdır.



KENTSEL ATLAS

ŞEHİRLERİN GELECEĞİ: MODELDEN SISTEME

Farklı Yaklaşımlar, Ortak Bir Gerçek



MLGP4Climate

"Başarılı şehirler, rastlantısal olarak gelişmez. Tasarlanır."

