İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL REKREASYON ALANLARINDA SPOR VE AKTİVİTE AĞI: KADIKÖY ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Meltem KAYMAKOĞLU GÖKAŞAN

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Peyzaj Mimarlığı Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Yasin Çağatay SEÇKİN

HAZİRAN 2013

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL REKREASYON ALANLARINDA SPOR VE AKTİVİTE AĞI: KADIKÖY ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Meltem KAYMAKOĞLU GÖKAŞAN
(502101602)

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Peyzaj Mimarlığı Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Yasin Çağatay SEÇKİN

MAYIS 2013

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 502101602 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Meltem KAYMAKOĞLU**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı **"KENTSEL REKREASYON ALANLARINDA SPOR VE AKTİVİTE AĞI: KADIKÖY ÖRNEĞİ"** başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı :	**Doç. Dr. Yasin Çağatay SEÇKİN** İstanbul Teknik Üniversitesi	.....
Jüri Üyeleri :	**Doç. Dr. Hayriye EŞBAH TUNÇAY** İstanbul Teknik Üniversitesi	.....
	Yrd.Doç.Dr. Ebru FİRİDİN ÖZGÜR Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi	.....

Teslim Tarihi : **03 Mayıs 2013**
Savunma Tarihi : **07 Haziran 2013**

Eşime ve Aileme,

ÖNSÖZ

Yüksek Lisans eğitimim boyunca ve bu çalışmanın hazırlanmasında yardımlarından dolayı Sn. Doç. Dr. Çağatay Seçkin'e teşekkür ederim. Anlayışı, sabrı ve yüreklendirici yorumları ile her zaman yanımda olan ve bu tezi bitirmemde bana destek olan eşim Sn. Mert Gökaşan'a teşekkür ederim. Ayrıca ilkokuldan bugüne her zaman eğitimime destek olan aileme, annem Yıldız Kaymakoğlu'na ve babam Hüseyin Kaymakoğlu'na sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Haziran 2010

Meltem Kaymakoğlu Gökaşan
(Peyzaj Mimarı)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ ..... **vii**
İÇİNDEKİLER ..... **ix**
KISALTMALAR ..... **xi**
ÇİZELGE LİSTESİ ..... **xiii**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **xv**
ÖZET ..... **xviii**
SUMMARY ..... **xix**
1. GİRİŞ **1**
1.1 Amaç 2
1.2 Kapsam 3
1.3 Yöntem 3
2. KENT VE SPOR **5**
2.1 Kent İçi Rekreasyon 5
2.1.1 Boş Zaman Kavramı 8
2.1.2 Rekreasyon 40
2.1.3 Spor 13
2.1.4 Sağlık 15
2.2 Kent İçi Fiziksel Aktivite Mekânları 17
2.2.1 Meydanlar 17
2.2.2 Sokaklar ve Caddeler 17
2.2.3 Parklar 19
2.2.4 Spor Alanları 20
2.3 Kentsel Mekânda Fiziksel Aktivite 21
2.3.1 Yürüyüş 21
2.3.2 Koşu 22
2.3.3 Bisiklet 23
2.3.4 Saha Oyunları 23
2.3.5 Petank (Bocce) 24
2.3.6 Dış Mekân Fitness Egzersizleri 24
2.3.7 Yoga ve Plates 24
2.4 Kentsel Mekânlarda Başarılı Spor Ağı Oluşturmak İçin Kriterler 24
2.4.1 Ulaşılabilirlik 25
2.4.2 Ulaşım Modları ile Bağlantı 26
2.4.3 Güvenlik 28
2.4.4 İçerik 29
2.4.5 Kalite 29
2.4.2 Karma Kullanım 29
3. KADIKÖY ÖRNEĞİ **31**
3.1 Tartışma 34
3.1.1 Tespitler 40
3.2 Öneri Proje 45

4. SONUÇ.....51
KAYNAKLAR.....53
EKLER 57
ÖZGEÇMİŞ.....73

KISALTMALAR

HEPA	:Sağlık Arttırıcı Fiziksel Aktivite 'Health-Enhancing Physical Activity'
DSÖ	: Dünya Sağlık Örgütü
ADA	: Engelli Amerikalılar Yasası 'Americans with Disabilities Act'
TEA-21	: 21. Yüzyıl için Ulaşım Eşitliği Kanunu 'Transportation Equity Act for the 21st. Century'
G.S.B	: Gençlik ve Spor Bakanlığı
İ.B.B	: İstanbul Büyük Şehir Belediyesi
İ.M.P	: İstanbul Metropoliten Planlama
PBIC	: Pedestrian and Bicycle Information Center 'Yaya ve Bisiklet Bilgilendirme Merkezi'
NHTSA	: National Highway Traffic Safety Administration 'Ulusal Otoyol Trafik Güvenliği Başkanlığı'
FHWA	: Federal Highway Administration 'Bölge Otoyol Başkanlığı'
CDC	: Centers for Disease Control and Prevention 'Hastalık Kontrol ve Önleme Merkezi'
ITE	: Institute of Transportation Engineers 'Ulaştırma Mühendisleri Enstitüsü'

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Kentlerde kamusal alanların ve rekreasyon alanlarının değişimi 5
Çizelge 3.1 : Kadıköy'de ve İstanbul'da bulunan toplam spor alanı miktarı ve nüfusa oranı. İMP, İlçe belediyeleri İstanbul Gençlik ve Spor il müdürlüğü - 2008 (Güler, 2010) 32
Çizelge 3.2 : İstanbul'daki Gençlik ve Spor Bakanlığı ile İ.B.B'ye ait spor tesis alanları ile diğer spor alanları. Gençlik ve Spor Bakanlığı İl Müdürlüğü (Güler, 2010) 32
Çizelge B.1 : Kadıköy 1. Bölge parkları ve yeşil alanları. 63
Çizelge B.2 : Kadıköy 2. Bölge parkları ve yeşil alanları. 67

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Alan kulanımlarına göre kentlerin sınıflandırılması ve kent peyzajı.....7
Şekil 2.2 : Genel zaman kullanım dilimleri 9
Şekil 2.3 : Maslow Teorisi veya İhtiyaçlar Hiyerarşisi Teorisi. 10
Şekil 2.4 : HİS Federasyonu Etkinlik Afişleri. 15
Şekil 2.5 : Critical Mass İstanbul. 27
Şekil 2.6 : Critical Mass İstanbul. 27
Şekil 2.7 : Okula Güvenli Yollar Projesi 29
Şekil 3.1 : Kadıköy ilçesi ve çalışma alanı sınırı. 33
Şekil 3.2 : Çalışma alanı: Spor alanlarının ve parkların yürüme mesafeleri 35
Şekil 3.3 : Çalışma alanı: Ulaşım modlarına yürüme mesafeleri. 36
Şekil 3.4 : Çalışma alanı: Sosyal donatılara yürüme mesafeleri. 37
Şekil 3.5 : Çalışma alanı: Eğim yüzdeleri 38
Şekil 3.6 : Çalışma alanı: Giriş kat kullanımları. 38
Şekil 3.7 : Çalışma alanı: Yapı yükseklikleri. 39
Şekil 3.8 : Çalışma alanı: Yol bağlantıları 39
Şekil 3.9 : Yoğun kullanılan alanları belirlemek için kullanılan haritalar.....40
Şekil 3.10 : Çalışma alanı: Yoğun kullanılan alanlar. 41
Şekil 3.11 : Yaya konfor düzeyi yüksek yolları belirlemek için kullanılan haritalar.42
Şekil 3.12 : Çalışma alanı: Yaya konfor düzeyi. 42
Şekil 3.13 : Öneri Proje. 45
Şekil 3.14 : Öneri Fiziksel Aktivite Yolu Üzerinden Çekilen Fotoğraflar 46
Şekil 3.15 : Öneri Fiziksel Aktivite Yolu, Fotoğraf 1. 46
Şekil 3.16 : Öneri Fiziksel Aktivite Yolu, Fotoğraf 2. 47
Şekil 3.16 : Öneri Fiziksel Aktivite Yolu, Fotoğraf 3. 48
EK C : Öneri Proje. 69

KENTSEL REKREASYON ALANLARINDA SPOR VE AKTİVİTE AĞI: KADIKÖY ÖRNEĞİ

ÖZET

İnsanların bir araya gelerek nüfusu yoğunlaştırdığı, toplumların bir arada yaşayarak iletişim kurdukları, ticaret yaptıkları, fikir alışverişinde bulundukları ve içinde hareket ettikleri yerler olan kentlerde, sağlık ve kentsel yaşam kalitesi konuları sık konuşulan ve üzerinde çalışma yapılan kentsel tasarım tartışmalarındandır. Türkiye'de ve dünyada yaşam kalitesinin artırılması, sağlıklı nesillerin yetiştirilmesi üzerine bir çok girişim ve projeler, devlet, sivil toplum örgütleri ve özel kurumlar tarafından geliştirilmekte ve desteklenmektedir. Bu projelerin günlük yaşam içine girmesi ve sağlıklı nesiller için sağlık amaçlı fiziksel aktivitenin yaygınlaştırılması kentsel mekânların tasarımına, devlet politika ve yasalarına bağlıdır. Kent içinde ulaşımın bisiklet ile ya da yürüyerek gerçekleştirebilmesi için ulaşım modları arasında bağlantının, bisiklet yolları ve yürüyüş yollarının birbirleri ile bağlantısının, ulaşılabilirliğin ve güvenliğin sağlanması gereklidir. Bu nedenle kent bütününde spora ve fiziksel aktiviteye teşvik edici düzenlemeler, yollar, parklar ve spor alanları birbirleri ile bağlı ve bütüncül olarak tasarlanmalıdır.

Çalışmanın birinci bölümünde tezin amacı ve kapsamı açıklanmıştır. Tezin amacı olan kentsel rekreasyon alanlarında başarılı spor ağı oluşturma, Erdal Zorba'nın " spor yapmak önce zihnimizde başlar" sözünü temel alarak toplumun olumlu davranışları kopyalama eğilimi ile birlikte düşünülerek, spor yapan insanları görmek spor yapma isteğini zihnimizde oluşturur düşüncesi ile geliştirilmiştir. Günlük 15 dakikalık serbest yürüyüşün sağlık ve yaşam kalitesi açısından büyük farklar yarattığı yapılan birçok araştırma ile dile getirilmiştir. Ancak kentlerde birçok insanın 15 dakikasını sağlık amaçlı fiziksel aktiviteye ayırmamalarının nedenleri ve kısa mesafeler için ve günlük ulaşım için yürümenin ve bisikletin kullanılmamasının neler olabileceği sorusu üzerine gelişen çalışmada özellikle yürünebilirliğin önemi vurgulanmıştır. Spor yapmaya, yürümeye ve bisiklet kullanmaya teşvik edici, başarılı spor alanları ve kentsel mekân tasarlamanın kriterleri literatür araması sonucu belirlenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde kentsel mekânın ve rekreasyonun tanımı yapılmış ve yüzyıllar içinde gelişen teknoloji ile değişen insan hareketlerine göre kent formunun nasıl değiştiği açıklanmıştır. Değişen insan hareketlerinin sonucu sağlık ve yaşam kalitesi ve bu değerlerin günümüzde ne ifade ettiği üzerinde durularak sağlık için fiziksel aktivitenin yararları sıralanmıştır. Kentsel kamu alanları içinde spor alanlarının tanımı yapılmış ve bu alanların birbirlerine bağlanarak başarılı spor ağı oluşturmak için gerekli kriterler belirlenmiştir. Kentsel mekânda spor alanları ve parklarda yapılabilecek spor türleri sıralanarak tanımlanmıştır. Bölümün sonunda Türkiye'den ve dünyadan kentlerde sağlık amaçlı fizksel aktivitenin artırılması ve spor alanları ile ilgili örnek çalışmalar verilmiştir.

Çalışmanın üçüncü Bbölümü Kadıköy ilçesinde içinde seçilmiş olan alanda örnek bir proje yapılmıştır. Proje alanı üzerinde mevcut yolların yürünebilirliği, yoğun kullanılan bölgeler ve yaya konfor düzeyi analiz çalışmaları ile belirlenmiştir.

Oluşturulan haritalar sonucu proje alanı içinde ulaşılabilir, ulaşım modları ile bağlı ve güvenli yollar belirlenirken sporu, yürümeyi ve bisiklet kullanımını artıracak spor ağı tasarlanmıştır.

SPORTS AND ACTIVITIES NETWORK IN URBAN RECREATION AREAS: KADIKÖY AS A CASE STUDY

SUMMARY

Cities are the places not only where high density of population living together, but also communicate trade and exchange ideas. Cities belong to citizens and had been taken place for generations. They are reflects history of the community, social structure, geography and climatic conditions. They are also determine and influence public health, and life quality of citizens.

Scientific and technological developments, change structure of the cities, especially public spaces. Like Churchill's quote "We shape our buildings; thereafter they shape us.", we shape our cities; thereafter they shape us and change our life style. The biggest changes are about leisure time, recreation and entertainment perception. And these changes mostly effects on health problems like obesity.

Quality of life and public health are the most common issues of urban design discussions. In Turkey and all around the world, too many initiatives and projects are developed and supported by governments, non-governmental organizations and private institutions to create educated generations and increase quality of life in cities.

Transportation is one of the biggest infrastructure in cities. People are in constant motion in their daily life and they tend to reduce their physical activities in transportation. Using private car for short distance or prefer elevator instead of stair reduce physical activities in cities.

Reasons of limited usage of bicycle, public transportation and walking is;

- limited accessibility
- insecurity (physically and socially)
- the quality of roads
- lack of connection with other urban accessories and
- lack of connection with each other modes of transport

For the reasons that are listed above, creating sport network in urban green infrastructure is required. The only reason of creating sports network is not just for health, also it is also important for urbanization, citizenship and social capital.

Content of the study is, urban recreation areas, sports areas, public spaces and urban green network. Professional sports and athletes are excluded subjects in this study.

The method of the study is listed below:

- literature review: Sports in cities, public areas in cities, recreation and leisure time, walkability, sports areas.
- field research and mapping: Questionnaire with users of parks in Kadıköy, creating maps of, green and sports areas, transportation, ground floor utilization, taking photographs form study area.
- analysis studies: Analyzing questionnaire, photographs and maps.
- overlapping maps
- designing sports and physical activity network

First section describes the purpose and scope of the thesis. The aim of this thesis is creating a network for sports area, in urban recreation areas. The initial idea is

coming from Zorba's quote "sports begin in the mind". Societies tend to replicate positive attitudes for example seeing a people engaged in sports, creates desire for physical activity in our minds. My thesis developed from this behavior pattern and quote Zorba.

Second section defines cities and their development process over the centuries. Urban form evolution is explained by the Technology and human behavior changes. Benefits of physical activities and laziness as a major side effect of technology are analyzed at this section.

Many researchers have found that as little as 1/2 h moderate activity such as walking or bicycling may be adequate for long-term health, but only one quarter of the population achieves this (Southworth, 2005). The section discusses about this phenomena.

Quality of life, leisure time, recreation, sports and health descriptions are discussed under the urban and sports issues.

Description of sports fields and design criteria of these sports area for creating successful sports network are listed. At the end of the section given examples of case studies and projects from Turkey and all around the world to increase physical activity in urban areas.

National and international events that are working on the health-enhancing physical activity sampled. These events are held with government-sponsored or civil agencies. Examples of these events are listed below:

- International Sports For All Federation (FISpT)

They promote active life style by organize international 'sports for all' meetings, seminars and congresses, training course and in-service training for Sports All leaders. They also develop and support in the implementation of 'sports for all' programs; Stimulate 'sports for all' sponsorship. They organize events, sports festivals, games, international 'sports for all' journeys and promote sport tourism in general.

- World Health Organization (WHO)
- Critical Mass
- Cities for Sports
- Safe Routes to School National Partnership

Safe routes to school programs are the part of the solution to increase physical activity and improve unsafe walking and bicycling conditions. On a broader level, SRTS programs can enhance children's health and well-being, ease traffic congestion near the school, improve air quality and improve community members' overall quality of life.

- HEPA Europe

Their vision is, to achieve better heath through physical activity among all people in Europe. Their goal is, to strengthen and support efforts and actions that increase participation and improve the conditions favorable to a healthy life style in particular with respect to HEPA. Their objectives are, to contribute to the development and implementation of policies and strategies for HEPA in Europe, to develop, support, and disseminate effective strategies, programs, approaches, and other examples of good practice to promote HEPA, and to support and facilitate the development of multi-sectoral approaches to the promotion of HEPA.

To create successful sports and physical activity network, six criteria have identified from literature review.

- Connectivity and accessibility (Both locally and in the larger urban networks)
- Linkage with transportation modes (Bus, subway, train, minibus)
- Safety (Both from traffic and social crime)
- Quality of sports area and equipments (Including landscaping, signing and lighting)
- Sport area context (Including sports area design, visual interest, landscape and spatial definition)
- Variety of activities and land use patterns

In order to encourage sports and physical activity regulations; roads, parks and sports fields should be designed connected with each other and should be planned connected with public transportation modes.

Sustainable and equitable solution for increasing health-enhancing physical activity, government policies, multidisciplinary design and planning teams, holistic design and planning approach required. Providing accessibility and safety for walking and cycling, connection between transportation and green network are mandatory.

Third section of the study a case study was sampled in a selected area in the Kadıköy district. On the case study area walkability of existing roads, heavily used pedestrian areas and the comfort level of streets was determined by analysis studies.

At the result of the mapping and visual analysis sports and activity, roads are determined in the case study area. These roads planned and design with criteria that Appleyard (1981) presented and focused on neighborhood-level design importance.

Appleyard's ideal street (1981);

- The street as a safe sanctuary
- The street as a livable, healthy environment
- The street as a community
- The street as neighborly territory
- The street as a place for play and learning
- The street as green and pleasant land
- The street as a unique historic place

At the end of the study, for increase the use of sports area, walking and cycling, create an accessible, safe and connected with all modes of transportation, network of sports is determined and designed. To achieve sustainable design, sports area, planned with public transportation systems, pedestrian paths and green infrastructure.

1. GİRİŞ

Kentler, insanların bir araya gelerek nüfusu yoğunlaştırdığı yerlerden öte, iletişim kurdukları, ticaret yaptıkları, fikir alışverişinde bulundukları, rahatladıkları ve içinde hareket ettikleri mekânlardır (Gehl, 2010). Kentsel kamu alanları ise bütün bu aktivitelerin sahnelendiği herkes tarafından erişilebilir ve kullanılabilir olan kuşaklar boyu süre gelmiş ve herkese ait olmuş yerlerdir. Kent meydanları, sokaklar ve parklar, yani kamusal alanlar, kentin tarihini, sosyal yapısını ve iklim koşullarını yansıtan zamanın hem içinde hem de dışında yaşayan mekânlar olmuşlardır.

Bilim ve teknolojideki gelişmeler insanlığı olduğu gibi kentlerin yapısını ve en çok da kamusal mekân kullanımını değiştirmiştir. Bu değişim otomobil öncesi, yani sanayi öncesi kentler, otomobilin yaygınlaşması ile birlikte 19.yy kentleri ve 21.yy'da küreselleşen dünya kentleri olarak ele alınabilir. Bu sınıflandırma, kentlerin yapısal değişimlerinden öte kentlerin değişimi ile farklılaşan insan hareketlerine göre yapılmıştır. Churchill'in "Biz binalarımızı biçimlendiririz, sonra da onlar bizi biçimlendirir" sözünde olduğu gibi insanoğlu kentleri biçimlendirdikçe kentler de insanları ve yaşam şekillerini biçimlendirmiştir. Bu değişimlerin en büyüğü boş zaman kullanımı, rekreasyon ve eğlence anlayışında gerçekleşmiştir. Değişimin etkisi çoğunlukla obezite gibi sağlık sorunları üzerine olmuştur.

Kent yaşamı içinde sürekli hareket halinde olan insanlar, günlük yaşamlarındaki hareketlerini en aza indirme zorunluluğundadır. Örneğin, kısa mesafeler için bile motorlu ulaşıma başvurulması, merdiven yerine asansör veya yürüyen bant kullanımının tercih edilmesi gibi durumlar kent insanının hareketlerinin azalmasına neden olmaktadır.

Kent içinde yürüyüş ve bisiklet kullanımlarının sınırlı olmasının nedenleri incelendiğinde;

- kısıtlı ulaşılabilirlik (yürüyerek, bisikletle ya da toplu taşıma ile)

- güvensiz ortam (fiziksel şartlar ve sosyal koşullar),

- yol kalitesi ve erişim koşullarının yetersizliği

- diğer kentsel donatılar ile bağlantı zayıflığı gibi unsurlar öne çıkmaktadır.

Bu nedenle, kentsel açık yeşil alan sistemi içinde başarılı bir spor ağı sistemi oluşturmak gereklidir. Spor ağı oluşturmak sadece sporun sağlık üzerine faydaları açısından önemli bir konu değil aynı zamanda toplumun sosyal becerilerinin gelişmesi, çevre bilinci ve kentlilik gibi konuların içselleştirilmesi ve gelecek nesillerle aktarılması için de önemlidir.

Türkiye'de kentlerin yaşam kalitesi denildiğinde ilk sıralanan kriterden biri kişi başına düşen yeşil alan miktarıdır. Bu miktar hesaplanırken spor alanları, parklar gibi aktif yeşil alanlar ile araç yolları arasında kalan orta refüj gibi pasif yeşil alanlar birlikte hesaplanmaktadır. Ancak kent insanlarının yaşam kalitesinin artırılması için kişi başına düşen yeşil alan miktarı kadar kişi başına düşen spor alanı miktarı ve bu alanlara erişim de önemlidir.

Spor alanları planlanırken ve tekrar düzenlenirken, ulaşım ağları, toplu taşıma güzergâhları, yürüyüş yolları, bisiklet yolları ve açık yeşil alanlar gibi dinamik yapılarından ayrı tutulmamalılardır ki başarılı bir spor ağı oluşturulabilsin. Kamuya açık spor ve egzersiz alanları tasarlanırken kendi içine kapalı mekânlar olarak değil ulaşılabilir, çevre ile ve diğer kentsel donatılar ile bağlantılı, güvenlik esaslarına uygun, her yaştan ve her düzeyde insana hitap edebilecek içerikte ve toplumun her kesimi için eşitlik sağlayan alanlar olarak ele alınmalıdır ve bütüncül bir yaklaşımla tasarlanmalıdır.

Bu ilkeler ışığında Kadıköy ilçesi içinde, spor alanlarının ulaşılabilirliği, bağlanabilirliği, güvenliği, içeriği ve eşitliğinin sağlanabileceği örnek bir alan seçilmiştir. Bu alan içerisinde görsel analizler ve fotoğraflama çalışması yapılarak çevresel analiz, anket çalışması ile kullanıcı analizi yapılmıştır. Sonuç olarak belirlediğimiz bu alan içinde örnek bir proje hazırlanmıştır.

1.1 Amaç

Bu tezin amacı, sağlıklı nesiller için kentlerde fiziksel aktivitenin artırılması için, sporun günlük yaşamımıza girmesi ve her kesimden insanın spor alanlarına ulaşabilmesi için kent içinde bulunan yeşil alanların, parkların ve spor alanlarının birbirleri ile bağlanarak dinamik bir spor ağı oluşturulmasıdır.

Zorba'nın "spor yapmak zihnimizde başlar" ifadesinden yola çıkarak, kentsel rekreasyon alanlarında başarılı spor alanları tasarlamak için açık yeşil alan sistemi içinde yeni bir ağ oluşturulmalıdır (Zorba,2010). Spor ağını oluşturmak için planlama ve tasarım hedeflerini ve kriterleri belirlenmelidir. Bunun için kapsamlı bir literatür taraması yapılmış, bu kriterler doğrultusunda Kadıköy çalışma alanı içinde örnek proje geliştirilmiştir.

1.2 Kapsam

Tezin konusu olan kentsel mekânlarda ve rekreasyon alanlarında başarılı spor alanı tasarımı için açık yeşil alan sistemi içinde yeni bir ağ oluşturmak amacıyla, rekreasyon alanları, spor alanları, parklar ve yollar ele alınarak bu alanlar incelenmiştir. Çalışma alanı, Kadıköy İlçesinde önemli çekim noktaları olan Caddebostan Sahilini ve Bağdat Caddesini içine alarak D-100 Karayolu ile sahil arasında bir bütün oluşturması hedeflenerek seçilmiştir. Profesyonel spor tesisleri, sporcular ve spor dalları konu dışı bırakılmıştır, sedanter kent insanı ve kent içinde bulunan egzersiz ve sağlık için tasarlanmış kamuya açık spor alanları üzerine çalışılmıştır.

1.3 Yöntem

Çalışma aşağıda belirtilen sıra ile gerçekleştirilmiştir;

1- Literatür taraması. Başarılı bir spor ağı oluşturmak için gerekli kriterler literatür taraması yapılarak birçok kaynağın incelenmesi sonucu belirlenmiştir.

2- Arazi ve haritalama çalışmaları. Belirlenen kriterlere göre Kadıköy ilçesinde bir alan belirlenmiştir ve bu çalışma alanı üzerinde haritalama çalışmaları yapılmıştır.

3- Analiz çalışmaları. Haritalar hazırlanırken fotoğraflama çalışması yapılarak çevresel ve görsel analizler gerçekleştirilmiştir. Kullanıcı analizi için çalışma alanı içinde ve çevresinde oturan insanlar arasında anket çalışması yapılmıştır

4- Sentez çalışmaları analiz çalışmaları sonucu elde edilen haritaları ayrı katmanlar olarak kabul ederek üst üste çakıştırılması.

5- Katmanların üst üste çakıştırılması sonucu elde edilen verilere dayanarak, çalışma alanı içinde spor ağı oluşturulabilecek yolların örnek proje kapsamında belirlenmesi.

2. KENT VE SPOR

2.1 Kent İçi Rekreasyon

Çağlar boyunca açık ve yeşil alanlar, rekreasyon alanları, insanların günlük yaşamlarının sıradanlıklarından kurtulup doğaya ait varlıklarla bir arada olabilecekleri bir tür sığınak olmuştur. Bu alanlar, geçmişten bugüne toplumların yaşam biçimine, kültürüne göre fonksiyonel farklılıklar göstermiştir (Ocak, 2006). Bu yüzyıllar boyunca kent kavramı da gelişen teknoloji ve farklılaşan insan ihtiyaçlarına göre değişime uğramıştır. Kentlerde kamusal alanların ve rekreasyon alanların değişimi çizelge 2.1 genel hatları ile aktarmaktadır.

Çizelge 2.1 : Kentlerde kamusal alanların ve rekreasyon alanlarının değişimi.

19.yy ve Erken dönem 20.yy kentleri;	Tek merkezli Karma kullanımlı İnsan odaklı Ulaşım: yürüme, binek hayvanları
20.yy kentleri;	Çok merkezli Özelleşmiş kullanımlı kentsel mekânlar Ticaret odaklı Ulaşım; otomobil, toplu taşıma, yürüme
21.yy kentleri;	Çok merkezli Karma kullanımlı, özelleşmiş kentsel mekânlar Kullanım odaklı Ulaşım; toplu taşıma, otomobil, yürüme, bisiklet

Ondokuzuncu yüzyıl ve erken dönem 20.yy kentleri tek merkezlidir ve bütün kent bileşenleri bu merkez etrafında yürüyüş ağları ile birbirlerine bağlıdır. Ulaşım genel olarak yürüme, binek hayvanları ya da hayvanların çektikleri arabalar ile yavaştır. Sokaklar çevresel koşullara bağlı olarak yürümeye elverişli olarak şekillenmiştir. Nüfus artıkça merkezde yoğunlaşan yerleşim, ticaret gibi insan aktiviteleri 20. yüzyılın erken dönemlerine gelindiğinde sık dokunmuş karma kullanımlı kentler oluşmasına neden olmuştur ve kentler hava, su ve toprak kirliliği ile yüz yüze gelmiştir.

Yirminci yüzyıl sonrası artan nüfusa, çevresel koşullara ve otomobillerle bağlı olarak yerleşimler kent çevresine ve kırsal kesimlere dağılmaya başlamıştır. Karma kullanımlı yerleşimler ayrışmış özel kullanımlı mekânlar haline gelirken kentler birden çok merkezli yapılar haline gelmiştir. Ulaşım otomobil odaklıdır ve sokaklar çevresel koşullara uymak yerine ticaret odaklı şekillenir. 20. yüzyılın modern yerleşimleri yol kenarlarındaki renkli ve büyük reklamlar eşliğinde, doğal ve ayrıcalıklı yaşam vaatleri ile kent dışına taşınırken kent merkezleri ıssız (geceleri boşalan, tanımını ve tarihini yitirmiş) iş merkezleri haline gelmiştir.

Kentler çevrelerine yayılırken yolarda artan araç yoğunluğu mühendislerin ve tasarımcıların bu konu üzerine profesyonelleşmesine neden olmuştur. Büyük ölçekli ulaşım ve araç yolları üzerine teknik personel eğilirken daha küçük ölçekli sokaklar kentsel tasarımcılara ve peyzaj mimarlarına bırakılmıştır (Southworth,2005).

Ayrı çalışmanın sonucu olarak kent merkezleri araçlar için uygun yollara kavuşurken yayalar yer altına ya da üst geçitlere yönlendirilmiştir. Kent meydanlarından ve sokaklarından yayaların uzaklaştırılmaları kentlerin kimliklerinin kaybolmasına neden olmuştur.

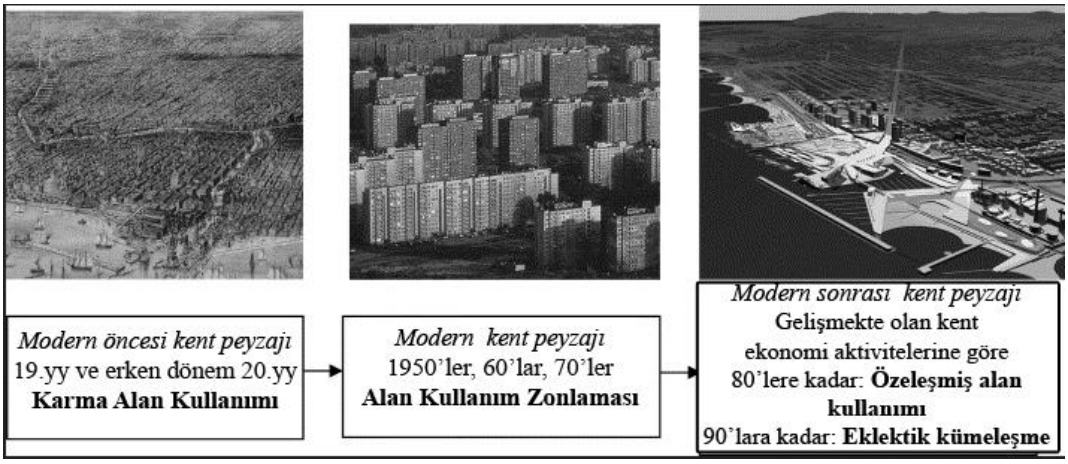
Modern kent imajları büyük otoyollara sarılmış sürekli akan araç trafiği olan kent meydanları haline gelmiştir. Kentler hızla büyürken çevrelerinde geniş ayak izleri bırakarak yayılmaya devam ederler. Bunun sonucu olarak artan çevre sorunlarına tepki olarak çevre koruma hareketleri hızlanmaya başlamıştır. 21.yy geldiğinde doğa ve kentler devlet koruma politikalarının korumasına girmiştir. Kentlilik, sosyal bağlar gibi konular ön plana çıkarak çevre bilincinin oturması ve kirliliğin yönetilmesi ile kent merkezlerine dönüş ile bu mekânların canlandırılması ve kimliklerini tekrar kazanmaları için yenilikçi planlar ve projeler oluşturulmuştur.

Kompakt kentler, toplu taşıma, yürüme ve bisiklet etrafında gruplandırılmış gelişmesiyle, çevresel açıdan sürdürülebilir tek kent formudur (Gehl ve Rogers, 2010). Bu düşünce ile kent merkezlerine öncü olarak profesyonel kentlileri yerleştirerek kent merkezinde prestijli mekânlar oluşturulmuştur. Bu öncü kentliler araç kullanma ihtiyacı duymadan şehrin bütün olanaklarından faydalanarak yaşayan genç çiftler, sanatçılar ve öğrencilerdir. Bu sayede kent mekânları tek bir kullanıma hizmet vermekten çok birden fazla işlevi olan karma kullanımlı mekânlar haline gelirler.

Gelişmiş ülkelerinde, kent merkezleri etrafında düşük yoğunluktan orta yoğunluğa yerleşim alanlarının genişleme eğilimi yaygındır. İyi gelişmiş altyapı ve artan araba kullanımı bu eğilimi artırır. Kentsel yayılma özel motorlu ulaşım kullanımında artış ile ilişkili özellikle çevre üzerinde zarar verici etkiye sahiptir (Unep,GEO-3,1972-2002).

Yirmibirinci yüzyılda kent ve insan sağlığı için büyük öneme sahip açık-yeşil alanlar büyük sistemler içinde muti-disipliner takımlar ile planlanmaya ve tasarlanmaya başlamıştır. Rekreasyon alanları spor tesisleri ve kent parkları modern şehirlerin göstergesi haline gelmiştir.

Kentsel yenileme ve iyileştirme projelerinin önemli kısmı spor tesisleri ve rekreasyon projeleri ile ekonomik gelişimi sağlanmıştır. Kentlerde alan kullanımına göre değişen kent peyzajı Şekil 2.1'de görsel olarak ifade edilmektedir.



Şekil 2.1 : Alan kullanımlarına göre kentlerin sınıflandırlması ve kent peyzajı (url4).

Kentlerin büyümesi ve çevrelerine yayılmaların önemli nedeni nüfus artışı ve kentlere göçtür. Kentlerde nüfus artışı, popülâsyonun büyümesi ve nüfus yapısının değişimi ile ilgili tek önemli konu değildir. Artan nüsün daha eğitimli hale gelmesi, daha sağlıklı olması, ekonomik refahın artması, teknolojik gelişmeler gibi değişimler de toplumun yapısı ve davranış kalıpları üzerinde etkilidir. Ayrıca gelişen toplumla birlikte değişen kentsel yapılaşma da toplumun fiziksel ve sosyal davranışlarını etkiler.

2.1.1 Boş Zaman Kavramı

Çalışma saatlerinin kısalması, yıllık izinlerin uzaması ve emeklilik yaşının artması gibi sosyal düzende gerçekleşen değişimler, boş zaman kavramını ve bu zamanın düzenlenmesi zorunluluğunu doğurmuştur. Boş zaman kullanımı; kaliteli, sağlıklı, uzun yaşamın gereği haline gelirken sosyal yapıyı şekillendiren bir faktör olarak gündeme gelmiştir.

Toplumun ekonomik geliri artıkça ve ülke içinde ekonomik istikrar sağlandıkça insanların yaşam kalitelerini yükseltmek için ayırdıkları bütçe de artmıştır. Spor ve egzersiz alışkanlıkları üzerinden bakılacak olursa, insanların spor için bütçelerinden ve boş zamanlarından giderek daha çok zaman ve para ayırdıkları söylenebilir.

Modern dünyada gün boyu tamamen boş zaman diye bir kavram yoktur. Boş zaman, hayatımızı sürdürmek için harcadığımız vaktin (yemek, içmek, uyumak ve en basit kişisel temizlik) ve sürdürdüğümüz hayatın devamlılığı için harcadığımız sürenin (para kazanmak, sosyal sorumluluklar) dışında kalan zamandır (Clawson ve Kenetsch,1971).

Bir toplumda çalışma hayatının kalıpları o toplumu nasıl şekillendiriyorsa, boş zaman kullanımı da o toplumun yapısını şekillendirir (Guggenheimer, 1969). Boş zaman kullanımı iyi düzenlenip yönetilmiyor ise, bireyi ve toplumu yapıcı yönde geliştirici olmak yerine zarar verecek alışkanlıklara yönlenmeye neden olabilir. Yani boş zaman kullanım programı olmayan toplumlarda, bu zamanı iyi değerlendirenler olacağı gibi kötü (toplum ve birey sağlığı açısından zarar oluşturacak davranışlar) kullananlar da olacaktır.

Yöneticilerin, eğitimcilerin ve tasarımcıların boş zaman kullanımı ile ilgili yönlendirici politikaları olmalıdır. Fiziksel aktivite içeren rekreasyon ve sportif faaliyetler boş zaman kullanımında yapıcı seçeneklerdir. Şekil 2.2 spor için harcanan zamanın genel zaman kullanım dilimleri içindeki yerini açıklamaktadır. Doğru, tatmin edici, yetenekleri açığa çıkarıcı ve eğer mümkünse yaratıcı eğlence deneyimi iyi gelişmiş kişiliğin oluşmasında önemli yere sahiptir(Pangburn, 1940).

Bireyselleşme, özel otomobil, kişiselleştirilmiş stereo ve televizyon aracılığıyla eğlence kullanımı, hatta internet üzerinden eğitim kişisel hareketliliği azaltarak, çağdaş kentsel nüfusun eğlence yaşamını derinden etkileyerek yeniden yapılandırmıştır (Bramham ve Wagg, 2009). Televizyon önünde kişisel egzersiz programlarının yaygınlaşması spor yapma fikrine yeni ve daha bireysel anlam katmıştır.



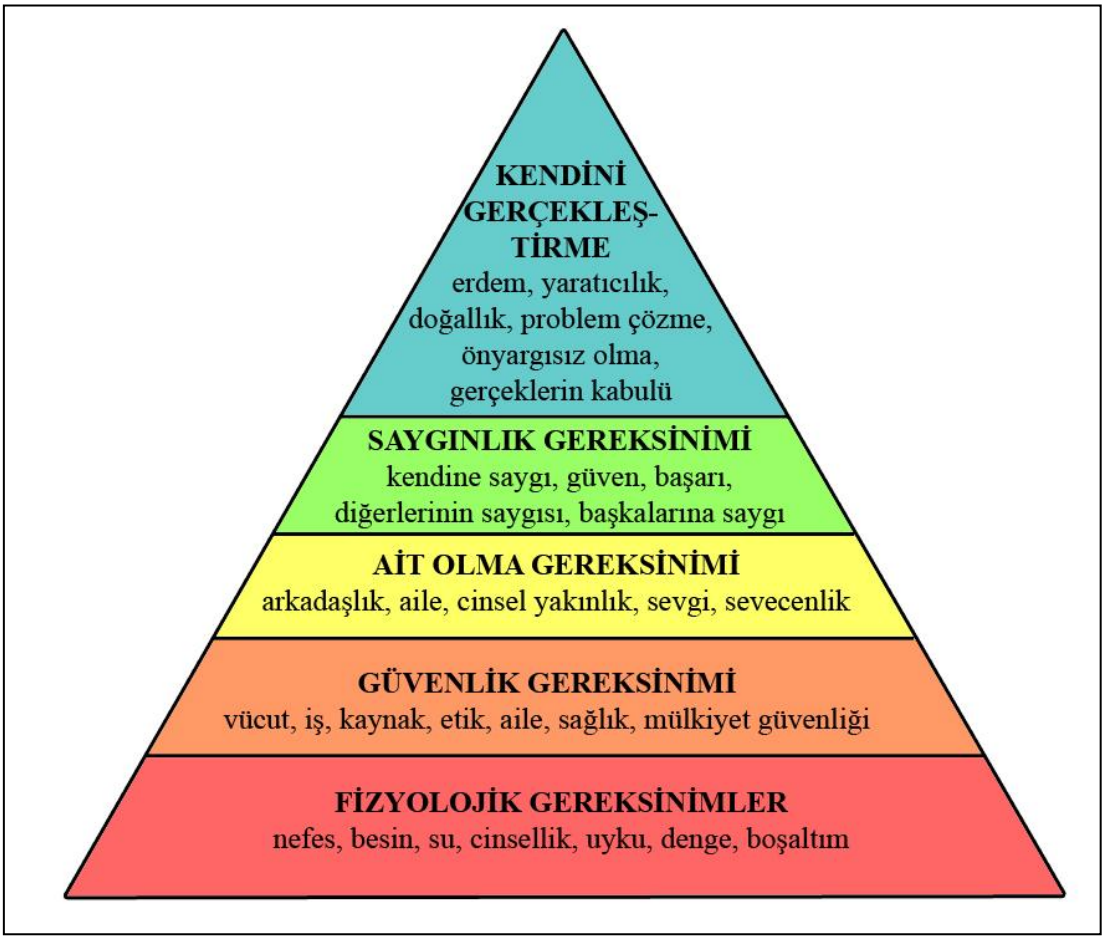
Şekil 2.2 : Genel zaman kullanım dilimleri.

Dış mekân rekreasyon aktiviteleri çoğunlukla yürüyüş, doğa gözlemi, informal oyunlar, organize edilmiş ya da düzenlenmiş oyunlar, su sporları, doğa sporları gibi birçok farklı aktiviteyi içerir. Bu aktiviteler genellikle geniş mekânlara ve zamana ihtiyaç duyarlar.

İnsanlar rekreasyon faaliyetleri ile kendi yapabileceklerinin, potansiyellerinin farkına varabilir, yaratıcılıklarını kullanabilir ve dolayısıyla İhtiyaçlar Hiyerarşisi'nin en üst basamağında olan kendini gerçekleştirme ihtiyacını da giderebilirler (Sevil ve diğ., 2012).

Maslow teorisi veya ihtiyaçlar hiyerarşisi teorisi, insanların belirli kategorilerdeki ihtiyaçlarını karşılamalarıyla, kendi içlerinde bir hiyerarşi oluşturan daha üst ihtiyaçları tatmin etme arayışına girdiklerini ve bireyin kişilik gelişiminin, o an için baskın olan ihtiyaç kategorisinin niteliği tarafından belirlendiğini söz konusu etmektedir. Birey, bir kategorideki ihtiyaçları tam olarak gideremeden bir üst düzeydeki ihtiyaç kategorisine, dolayısıyla kişilik gelişme düzeyine geçemez (Url-2). Şekil 2.3 Maslow Teorisini göstermektedir.

İnsanın en önemli ihtiyacı yaşama ve kendini gerçekleştirme etme isteğidir. Mitchell ve Mason, oyun oynamayı; kişinin kim olduğunu anlama, sahip olduğu fizyoloji ve anatomik yapı ile psikolojik eğilimlerini kişisel yetenekleriyle kullanarak hayatta kalma çabasıdır şeklinde tanımlamışlarıdır (Pangburn, 1940). Spor bunun en güzel örneklerinden biridir.



Şekil 2.3 : Maslow Teorisi veya İhtiyaçlar Hiyerarşisi Teorisi.

2.1.2 Rekreasyon

Rekreasyon fiziksel, bilişsel, duygusal ve sosyal etmenler içeren ve insanların boş zamanlarında dâhil olmayı seçtiği aktivitelerdir (Sevil ve diğ., 2012). Bu aktiviteler iç mekânda ya da dış mekânda gerçekleştirilen olmak üzere ikiye ayrılır. Ortak özellikleri duygusal ve entelektüel deneyim içermeleridir. Rekreasyon aktiviteleri, cinsiyet, yaş, yaşam şekli, ekonomik gelir gibi parametrelere göre değişkenlik gösterir (Clawson ve Kenetsch,1971).

Amerika Birleşik Devletleri'ndeki Açık Hava Rekreasyon Bürosu (BOR-Bureau Of Outdoor Recreation) rekreasyonu, çeşitli biçimlerde sınıflandırması yapılabilecek temel bir insan gereksinmesi, kişinin doygunluğu ve zevki için boş zamanların değerlendirilmesi şeklinde tanımlamıştır.

Rekreasyonun tanımı daha kapsamlı olarak şu şekilde yapılabilir; insanın yoğun çalışma yükü, rutin hayat tarzı veya olumsuz çevresel etkiler nedeniyle tehlikeye giren veya olumsuz etkilenen bedeni ve ruhi sağlığını tekrar elde etmek, korumak veya devam ettirmek, aynı zamanda zevk ve haz almak amacıyla, kişisel doyum sağlayacak, tamamen çalışma ve zorunlu ihtiyaçlar için ayrılan zaman dışında kalan bağımsız ve bağlantısız boş zaman içinde, isteğe bağlı ve gönüllü olarak ferdi veya grup içinde seçerek yaptığı etkinliklerdir (Url-1).

Rekreasyon faaliyetleri yapıldığı yer, zaman, katılımcı sayısı gibi birçok faktöre bağlı olarak sınıflandırılabilir (Sevil ve diğ., 2012) Aşağıda Sevil ve diğ. (2012)'nin rekreasyon faaliyetlerini sınıflandırmaları verilmiştir.

- Etkinliklere Katılma Şekline Göre Rekreasyon

Aktif Rekreasyon; aktiviteye bireylerin aktif katılımıyla oluşan hareketli ve dinamik bir rekreasyondur. Aktif rekreasyona en önemli örnek spor yapmaktır.

Pasif Rekreasyon; insanların kendilerinden bir şey katmadıkları ya da yapmak için aktif enerji sarf etmedikleri, etkinliklere katılmak yerine izledikleri, seyirci oldukları rekreasyon türüdür (Sevil ve diğ., 2012).

- Yerel Sınıflamaya Göre Rekreasyon

Kentsel Rekreasyon; kent sınırları içerisinde, açık veya kapalı alanlarda yapılan aktivitelerdir. Daha çok kısa süreli boş zamanlarda ve insanların yakın çevrelerinde kolayca ulaşabilecekleri faaliyetlerden oluşmaktadır parklarında yapılan aktiviteler kentsel alanda yapılan rekreasyon faaliyetlerine örnek olarak gösterilebilir.

Kırsal Rekreasyon; şehir merkezinin dışında çoğunlukla işlevsel, manzarası güzel, rekreatif aktiviteleri yapmaya uygun orman, su kenarı ve dağlık bölgelerde yapılan aktivitelerdir. Kırsal rekreasyon faaliyetlerine; su sporları, balık tutma, dağcılık, motor sporları, piknik yapma gibi etkinlikler örnek olarak verilebilir (Sevil ve diğ., 2012).

- Mekânsal Açıdan Rekreasyon

Açık Alan Rekreasyonu; açık havada yapılan, arazi kullanımı olan ve doğa ile iç içe yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Balonla gezme, bungee jumping, yüzme ve milli parklarda, tabiat parklarında ve orman içi dinlenme alanlarında yapılan faaliyetler açık alan rekreasyonuna örnek olarak verilebilir.

Kapalı Alan Rekreasyonu; binalarda ya da üzeri bir çeşit çatı sistemi ile kapatılmış mekânlarda yapılan rekreasyon aktiviteleridir. Açık alan rekreasyonu doğa ve hava koşulları ile yakından ilgili iken, kapalı alan rekreasyonunda bu koşulların pek bir önemi yoktur. Kapalı yüzme havuzunda akşamları yüzmek, kapalı spor salonunda basketbol oynamak vb. aktiviteler örnek olarak sayılabilir (Sevil ve diğ., 2012).

- Katılımcıların Sayısına Göre Rekreasyon

Bireysel Rekreasyon; insanların yalnız olarak boş zamanlarında gerçekleştirdikleri faaliyetlerdir. Örneğin; tek başına yapılan yürüyüş faaliyeti.

Grup Rekreasyonu; insanların grup halinde boş zamanlarını değerlendirmeleridir. Grup rekreasyon faaliyetlerine takım sporları müsabakaları ve toplu bisiklet turları örnek gösterilebilir (Sevil ve diğ., 2012).

- Fonksiyonel Açıdan Rekreasyon

Ticari Rekreasyon; İnsanların çeşitli kurum ve kuruluşların sunduğu hizmetlerden belirli bir ücret karşılığı yararlandığı rekreasyon çeşididir. Ticari rekreasyon faaliyetlerine; temalı parklar, özel spor alanları ve özel eğlence mekânları örnek olarak gösterilebilir.

Sosyal Rekreasyon; insanların sosyal ilişkiler kurmak ve kurulan bu ilişkileri kuvvetlendirmek ve geliştirmek için katıldıkları etkinliklerdir. Arkadaş grupla yapılan yoga, bisiklet turları, doğa yürüyüşleri sosyal rekreasyon aktiviteleri arasında sayılabilir (Sevil ve diğ., 2012).

- Zaman Açıdan Rekreasyon

Günlük Rekreasyon; genellikle bireyin yakın çevresinde, oldukça kısa mesafelerde ve gün içindeki boş zamanlarında gerçekleştirdiği rekreasyon aktiviteleridir. Günlük yürüyüşler, bisiklete binmek, saha sporları (basketbol, voleybol, tenis vb.) günlük rekreasyon faaliyetlerine örnek olarak sıralanabilir.

Tatil Rekreasyonu; Hafta sonu, bayram ve yıllık tatillerde oluşan boş zamanlarda gerçekleştirilen aktiviteleri kapsar. Doğa yürüyüşleri, yüzme, kano, kayak gibi bir çok faaliyet tatil rekreasyonu altında sıralanabilir (Sevil ve diğ., 2012).

Guggenheimer (1969) rekreasyon aktivitelerini aşağıdaki programlar içinde sıralamıştır;

- Atletizm, egzersiz ve spor programları
- Performans sanatları
- Sanat ve el işleri
- Seyahatler
- Günlük kamplar
- Bilim programları
- Sosyalleştirme programları
- Kitle faaliyetleri
- Kulüp ve üyelik organizasyonları
- Kütüphane programları
- Engelli çocuklar için programlar
- Kurumsal faaliyetler
- Sokak oyunları programı
- Kültürel kurumlar
- Mobil üniteler
- Eğlence parkı faaliyetleri
- Suda yapılan yada su kenarında yapılan aktiviteler
- Mini çiftlikler

2.1.3 Spor

Spor, rekreasyon faaliyetlerinin bir bölümünü oluşturmaktadır. Ancak sporun rekreasyon faaliyeti sayılabilmesi için bireyin tamamen boş zamanlarında oyun, eğlenme ve fiziksel aktivite amacıyla spor yapıyor olması gerekmektedir (Sevil ve diğ., 2012).

Spor ortamı içinde birey kendi yeteneklerini ve başkalarının yeteneklerini tanımayı, eşit koşullarda yarışmayı, yenilgiyi kabullenerek başkalarını takdir edebilmeyi, kazandığı zaman mütevazı olabilmeyi, başkalarına yardım etmeyi, doğayla ve zamanla yarışarak zamanını ve emeğini en uygun şekilde kullanmayı öğrenir. Bu anlamda spor insanı çok yönlü olarak hayata hazırlamayı amaçlayan çağdaş eğitim sisteminin önemli bir aracıdır (Sevil ve diğ., 2012).

Spor, insanoğlunun var oluşundan beri onunla beraber olan, belirli kurallar içeren, rekabet ortamı olan ve haz veren aktiviteler bütünlüğüdür (Zorba, 2010). Sportif aktivitelerin bedensel yapıya çeviklik, denge, kuvvet, hız, gibi olumlu etkileri olurken, ruhsal yapıda da stresle başa çıkma, cesaret kazanma, gibi olumlu etkileri vardır (Sıvalıoğlu, 1997).

Spor genç kuşakların yapıcı, milli birlik ve beraberlik duygusu taşıyan kişiler olarak yetiştirilmesini sağlar. Ayrıca grup çalışması, karşılıklı dayanışma, kendine güven, dürüstlük gibi üstün niteliklerin kazandırılmasına yardımcı olur (Sıvalığolu, 1997). Bu yüzden spor yapan insanlar boş zamanlarında ve rekreasyon aktivitelerinde daha yapıcı ve etkin olurlar. Tüm bu sebeplerden dolayı devletlerin ve yönetimlerin gelecek nesillerin, sağlığı ve toplumun olumlu yönde ilerlemesi için spora teşvik politikaları olmalıdır.

Sporun ve sağlık amaçlı fiziksel aktivitenin yaygınlaşması için dünyada olduğu gibi ülkemizde de bir çok çalışma yapılmaktadır. Bu çalışmalara örnek olarak HİS Federasyonunun çalışmaları sayılabilir.

Her bireyin spor yapma hakkı vardır, spor sosyo-kültürel gelişimde önemli bir unsurdur ve günümüzde rekreasyonel anlamda spor anlayışı giderek artmaktadır söylemiyle 3 Nisan 1982 tarihinde Uluslararası Herkes İçin Spor Federasyonu Strazburg'da Avrupa Konseyi tarafından kurulmuştur. "Herkes İçin Spor" kavramı Avrupa Konseyi Spor Gelişim Komitesi tarafından sosyal durum, sınıf, ırk, özür ve engelliliklerine bağlı olmaksızın spor yapmayı arzu eden herkesin serbest zamanlarını spor ile değerlendirmesi ve katılımının mümkün kılınması şeklinde tanımlanmıştır. Ülkemizde Herkes İçin Spor Federasyonu Gençlik ve Spor Bakanlığı bünyesinde 1990 tarihinde resmen kurulmuştur. Federasyon, spor kültürü ve Olimpizm düşüncesinin toplumda yaygınlaşmasına yardımcı olmak amacıyla günümüze kadar birçok etkinlik eğitim, seminer ve proje gerçekleştirmiştir (Url-12). Şekil 2.4 HİS Federasyonunun etkinlik afişlerinden örnekleri göstermektedir.

2.1.4 Sağlık

Günümüzde sağlık sözcüğü sadece bedensel iyilik anlamında kullanılmaz, fiziksel, psikolojik ve sosyolojik açıdan bütüncül olarak iyi olma durumunu ifade eder. Spor sağlıklı yaşamın öne çıkan koşullarındandır.

Yapılan araştırmalar ile günde 15 dakikalık serbest yürüyüşün; kalp-damar hastalıkları riskini azalttığını, beslenme ve uyku düzeni oluşturulmasına yardım ettiğini, stres yönetiminde etkin olduğunu, yaşanılan çevreyi ve insanları tanımada büyük değişiklikler yarattığını göstermiştir (Southworth,2005). Ancak spor yapma isteğinin oluşması ve sporun günlük yaşamımıza girmesi öncelikle zihnimizde başlar (Zorba, 2010). Özellikle görme en önemli uyarıcıdır ve bizi harekete geçirecek en önemli etkendir.



Şekil 2.4 : HİS Federasyonu etkinlik afişleri.

Bisiklet ile günlük ulaşımını sağlayan insanları görmek, top oynayan bir grubu seyretmek ya da egzersiz yapan insanları izlemek zihnimizde bunu olumlu davranışlarla bağdaştırır ve spor yapma isteğini oluşturur. Buna sporun birleştirici ve harekete geçirici etkisi denebilir.

Dünya Sağlık Örgütü'ne göre sağlıklı yaşam için bir yetişkinin haftada beş gün, en az 30 dakika fiziksel olarak aktif olması gereklidir. Fiziksel aktivite ve spor yapma, spor alanları ve parklar gibi rekreasyon alanlarına erişim ile ilişkili olduğu gibi, sosyal kapital ve komşuluk gibi sosyal çevre ile de ilişkilidir (Prins ve diğ.,2012).

Dünya genelinde sağlık amaçlı fiziksel aktivitenin yaygınlaşması için çalışmalar yapılmaktadır. DSÖ'nün çatısı altında bu konu ile ilgili bir çok çalışma yapılmaktadır. Bu çalışmalar içinde öne çıkan HEPA Avrupa'dır.

Avrupa Komisyonu, DSÖ Avrupa Bölgesi'ndeki insanların fiziksel aktiviteye katılımını artırmak ve fiziksel aktivite ile daha sağlıklı yaşam için, HEPA Avrupa'yı kurmuştur. HEPA Avrupa, yaşam koşullarının iyileştirilmesi, güçlendirilmesi, sağlığı geliştirici fiziksel aktivitenin daha iyi anlaşılmasının sağlanması ve işgücü geliştirmeyi desteklemek de dahil olmak üzere Avrupa'da sağlık politikaları ile birlikte çalışmaktadır **(**Url-3**).**

Avrupa'da, HEPA Avrupa çalışması altında her yıl birçok uluslararası proje destek almaktadır. 2012 yılında toplam 3.5 Milyon Euro olan HEPA Avrupa bütçesi Avrupa Komisyonunca seçilen uluslar arası projeler arasında dağıtılmıştır. Bu projelerin 7 tanesi şikeye karşı mücadele, 14 tanesi fiziksel aktivitenin tanıtımı ve aktif yaşamın desteklenmesi, 10 tanesi bilinçlendirme ve belediye düzeyinde spor teşviki, 14 tanesi sınır ötesi komşu bölgelerde ve üye devletlerde spor müsabakalarına katılım konularındadır.

Avrupa da oluşturulan bir diğer bilgi ağı Spor için Şehirler "Cities for Sports" Avrupa şehirleri ve yerel kuruluşları kendi etki alanları içinde günlük egzersizi teşvik açısından birbirlerine bağlamak için çalışır. Spor için Şehirler bilgi paylaşımını oluşturduğu beş eylem alanı içinde sunar, bu alanlar: (Url-7)

1- Eylem alanı: Çocuk
2- Eylem alanı: Gençlik
3- Eylem alanı: Yetişkin
4- Eylem alanı: Yaşlılar
5- Eylem alanı: Mekân

2.2 Kent İçi Fiziksel Aktivite Mekânları

Gehl ve Rogers (2010)'a göre insani kent, özenle tasarlanmış sokakları, meydanları ve parkları ile ziyaretçiler ve yoldan geçenler için yaratılmış keyifli mekânların yanı sıra, orada yaşayan, çalışan ve her gün oradan geçen insanlar için oluşturulmuş yerleşimlerdir.

Kentlerde fiziksel aktivite ve spor yapılabilecek birçok yeşil ve açık alan bulunmaktadır. Parklar, sokak ve caddeler, spor alanları ve kentin meydanları fiziksel aktivite ve spor faaliyetleri yapılabilecek kentsel mekânlardır. Bu kentsel mekânlar aşağıda tanımlanmıştır:

2.2.1 Meydanlar

Kentsel mekânlar karşılıklı etkileşimin ve iletişimin etkin olduğu toplumsal mekânlardır. Bu alanlar toplumsal yaşamı sürdürebilmek için gerekli olan bir araya gelme ihtiyacından doğmuştur (Baskıcı, 2002). Meydan biçiminde ortaya çıkan ilk kentsel dış mekânlar, kentin kültürünü yansıtmakta olup, kent toplumunun doğal, kültürel ve sosyal özelliklerini sergiledikleri mekânlardır (Bağbaşı, 2010).

Meydanlar, sosyal entegrasyonu sağlamaları nedeniyle, şehrin sosyal kimliğinin belirlenmesinde ve kitlesel kültürün oluşumunda büyük öneme sahiptirler (Baskıcı, 2002). Meydanlar, kentlinin ortak kullanımına açık alanlar olarak, kentliye bütün bu gereksinimlerini karşılayacak mekânları sunarlar. Kentlerde ortak yaşamın geçtiği meydan vb. gibi kentsel mekânlar toplumsal örf ve adetlere göre biçimlenmiş, yer aldıkları toplumun kültürünü, inançlarını ve yaşam değerlerini yansıtmıştır. Meydanlar, en önemli kentsel ve anıtsal yapıların sergilendiği alanlar olarak, kentlerin prestij mekânları haline gelmiş, kent içinde süregelen törenler, kutlamalar, bayramlar, festivaller vb. gibi olaylar hep bu mekânlarda gerçekleştirilmiştir (Uçak, 2000).

Meydanlar; konuma, ölçeğe, kamusallık derecesine, işleve bağlı farklılıklar gösterebilmektedir.

2.2.2 Sokaklar ve Caddeler

Sokaklar toplumsal yaşama sahne olan kentsel açık alanlardır (Çağlar, 1992).

Appleyard (1981) İdeal sokak için, sokak sakinlerinin hakları yönergesini aşağıda olduğu gibi sıralamıştır:

- Güvenli bir sığınak olarak sokak:

Mahalle sokakları, mahalle sakinlerinin, çocukların ve yaşlıların güvenle gezinebileceği, oynayabileceği, bisiklete binebilecekleri, araçların dikkatli ve sağduyulu araç kullandıkları yerler olmalıdır.

- Yaşanabilir, sağlıklı bir çevre olarak sokak:

Mahalle sokakları, gürültü, hava kirliliği ve çöplerin olmadığı, insanların evlerinde ve mahalle parklarında trafik gürültüsü olmadan dinlenebildikleri, sokakta normal sesle iletişim kurdukları ve kirlilik olmadan yaşadıkları sokaklar olmalıdır.

- Topluluk, birlik olarak sokak:

Sokaklar ve mahaller en küçük sosyal toplulukları oluştururlar. Komşuluk bu sosyal birimin temelini oluşturur. Karşılıklı davranışlar ve karşılıklı güven komşuluk seviyesindeki topluluklar için önemli bir sosyal kapitaldir. Komşular birbirlerine güvendiklerinde yardıma ve desteğe ihtiyaç duyduklarında yarar sağlarlar örneğin; çocukların spor kulüplerine götürülmesi, parkta oynayan çocukların gözlemlenmesi gibi(Prins ve diğ.,2012). Eğer mahalle sakinleri komşuluk ilişkileri ile birlik oluşturulabilirlerse sokaklarında istedikleri ve istemedikleri uygulamalar konusunda söz sahibi olabilirler.

- Komşuluk alanı olarak sokak:

Tüm sakinlerin bölgesel haklarına saygı gösterilerek yasal olmasa da mahalle sakinlerinin o sokağın kendilerinin olduğunu hissetmeleri güvenlik ve temizlik için önemlidir. Sokaklarına sahip çıkan mahalleliler sokak ağaçlarına, yeşilliğe, çevre temizliğine önem gösterdiği gibi dışarıdan yapılacak müdahalelere karşı da yapıcı tepkileri olacaktır.

- Öğrenme ve oyun alanı olarak sokak:

Çocukların oyun alanı olarak bir mekânı ne iyi yapar? Çocukların birlikte oynamak isteyecekleri her tür sokak oyunu için uyun alanlar, farklı tür yüzeyler ve çeşitlilik içeren mekânlar, saklanabilecekleri, bir şeyler üretebilecekleri ya da toprakla oynayabilecekleri yerler ve bütün bu şeyleri yetişkinler tarafından rahatsız edilmeden yapabilecekleri mekânlar o yeri çocuk oyun alanı olarak iyi yapar.

Arka bahçeler tüm bu oyunlar ve koşullar için uygun olsalar da kentlerde bu oyun alanları çoğunlukla sokaklardır. Sokak öğrenme ortamıdır. Sokakta çocuklar bitkileri, ağaçları, güneşi ve rüzgârı gözlemleyerek doğa, dünya ve keşfetmek hakkında daha çok şey öğrenirler. Çocuklar sosyal hayatı, eğer sokakta güvenle konuşabilecekleri insanlar varsa öğrenirler. Yaşadıkları şehri öğrenmeleri, özgürce ve güvenle sokaklarında gezebilmelerine bağlıdır.

- Yeşil ve keyifli mekân olarak sokak:

Sokakları yeşillendirmek görsel etki yanında gölge sağlama, kent ekosistemini güçlendirmede, hava akımını sağlamada ve mevsimlerin ve hayat döngüsünün algılanmasında önemlidir.

7- Eşsiz tarihi yerler olarak sokak:

Tek bir yapı, sokağın kendisi ya da yapıların ve sokağın tarzı, o sokağı içinden geçilen bir koridor olmaktan çıkarır ve orayı bir yer yaparak, yol olmak yerine hedef yapar.

2.2.3 Parklar

Parklar yerleşim alanlarında, gezme dinlenme, spor yapma ve eğlenme gibi her yaştan insana rekreasyon imkanı tanıyan yeşil alanlardır. Parklar şehirlerin ekoloji, sağlık ve estetik açıdan önemli donatılarındandır (Arda, 1997).

Kamuya açık kentsel yeşil alanlar boyutlarına ve içlerinde yer alan fonksiyonlara bağlı olarak, mahalle parkları, kent parkları ve bölge parkları gibi üçe ayrılmaktadır (Arda, 1997).

Mahalle parkları; minimum 8 hektar ve 800m² etki alanına sahip bu parklar, her kesimden ve yaştan insanın günlük rekreasyon ve spor ihtiyaçlarını karışılacak donanımda olmalıdırlar (Arda, 1997).

Kent parkları; mahalle parklarından daha büyük etki alanına sahip, kent halkına hizmet eden büyük yeşil alanlardır. Her kesimden ve yaştan insanın rekreasyon ve spor ihtiyaçlarını karşılayacak ve çeşitli spor aktivitelerinin, dinlenme ve temel ihtiyaçların karşılanabileceği donanımlara sahip parklardır (Arda, 1997).

Bölge parkları; Kentlerin çevresinde doğal kaynaklara sahip, koruma amacı öncelikli olan rekreasyon alanlarıdır. Bu parklar tek bir kente değil bulunduğu coğrafyaya hizmet veren alanlardır.

2.2.4 Spor Alanları

Kent içinde spor ve oyun alanları halka açık yeşil alanların en geniş kısmını teşkil ederler ve spor alanları din, inanç, meslek ve yaşama biçimi bakımından çok farklı insanları bir araya toplayan yerlerdir (Sıvalıoğlu, 1997).

Kent içinde yer alan spor alanlarının birçoğu, standart oyun ölçüleri dışında egzersiz amaçlı düzenlenmiş alanlardır. Egzersizin spordan farkı içinde rekabet ortamının olmamasıdır.

Spor alanları, açık-yeşil alan sistemi içinde bulunan yürüyüş yolları, bisiklet yolları, mini futbol sahaları, mini basketbol sahaları gibi parkların bir parçası olarak tasarlanmış alanlar ve sokaklar, caddeler gibi kamusal alanlar olarak sıralanabilir.

Çizelge 2.2'de Avrupa ülkelerinde spor tesisleri için imar planlarında ayrılan alan başına düşen kişi miktarı görülmektedir.

Sıvalıoğlu (1997) kentsel kamusal mekânda spor alanlarını, kamusal ve yarı kamusal olmak üzere iki gruba ayrılmıştır.

Kamusal spor alanları, hiçbir kayıt ve koşula bağlı olmaksızın, kişilerin istediği zaman yararlanabildikler spor alanlardır. Genellikle parklar ve yeşil alanların içinde konumlanırlar. Voleybol, basketbol, mini futbol ve futbol gibi yaygın ama fazla malzeme gerektirmeyen spor türleri ile yürüyüş ve bisiklet yolları bu tür spor alanlarını oluşmaktadır.

Yarı kamusal spor alanları, amatör ve profesyonel amaçlıdır ve kullanım için üyelik ya da kullanım kirası gereklidir. Bu alanların bakımı ve organizasyonu düzenli olarak alanı işleten kurum tarafından yapılmaktadır. Tenis, basketbol, mini futbol, futbol gibi yaygın spor türleri olabileceği gibi eğitim ve özel malzeme gerektiren yelken, golf, kayık gibi spor türleri bu tür yarı kamusal spor alanları içinde girer.

Amerika'da yaygın olarak kamuoyunda yapılan kent formu ve sağlık üzerine büyük ölçekli bir çalışma, kent dokusu, fiziksel aktivite biçimleri ve birtakım sağlık çıktıları arasında bir ilişki olabileceği ile sonuçlanmıştır. Çalışmada kentlerin çevrelerine yayılmış olan uydu yerleşimlerde yaşayan insanların daha az yürümeye eğilimli oldukları ve daha fazla kilolu oldukları, kent merkezi gibi kompakt bölgelerde yaşayan insanlardan daha sık hipertansiyon görülme olasılığı olduğu sonucuna varılmıştır (Southworth, 2005).

Kentsel spor alanları, kentsel doku içerisinde büyük işlevsel alanları oluştururlar. Spor alanlarının yerleştirilmesinin fiziki plan içindeki konumu ve ideal kullanıcı ilişkisi aşağıda sıralanan kriterlerle sağlanmaktadır (Sıvalıoğlu, 1997);

1- Eğitim kurumlarının içinde veya bitişiğinde, 10 dakikalık erişme mesafesinde olması (500-800m)

2- Toplumun her yaş kademesine hizmet etmesi,

3- Yeterli yan tesislerin bulunması,

Çizelge 2.2 : Avrupa ülkelerinin spor tesisleri için imar planlarında ayrılan alan başına düşen kişi miktarı (Sıvalıoğlu, 1997).

Konut Grubu	1.400 kişi	Voleybol Basketbol Mini Futbol Fitness ekipmanları Koşu ve bisiklet yolu
Komşuluk Düzeyi	5.000 kişi	Tenis sahası Kapalı spor salonu Açık yüzme havuzu
Mahalle Düzeyi	15.000 kişi	Futbol Sahası Atletizm Alanı Yüzme havuzu (50m) Spor Salonu
Kent Düzeyi	100.000 kişi	Sandalcılık Kapalı yüzme havuzu Spor salonu Stadyum
Metropol Düzeyi	1.000.000 kişi	Yüzme havuzu (olimpik) Olimpiyat stadı Spor Merkezi (uluslar arası)

2.3 Kentsel Mekânda Fiziksel Aktivite

Kentsel kamusal alanlarda, rekreasyon alanlarında ve spor alanlarında yapılabilecek fiziksel aktivite türleri şunlardır:

2.3.1 Yürüyüş

Yürüyüş egzersiz yapmanın en kolay ve ekonomik yoludur. Yürümenin zihinsel ve fiziksel sağlığa birçok yararı vardır, bunlar kardiyovasküler sağlık, stres kontrolü, güçlü kemikler, kilo kontrolü, zihinsel uyanıklılık ve yaratıcılığı artırmak olarak sayabiliriz (Southworth, 2005).

Yürüme, yürüyüş için düzenlenmiş yolarda yapılabileceği gibi kent sokakları ve kaldırımları yürüyüş yapılabilecek yerlerdir.

Yürüyüş günlük egzersizlerin dışında ulaşımın temelidir ve kentler için yürünebilirlik sürdürülebilirlik için önemlidir, Bisiklet ve yürüme 'yeşil' ulaşım türlerindendir. Yürünebilirlik olmadan anlamlı bir kaynak koruma planı yapmak mümkün değildir (Southworth, 2005). Yürünebilirlik, ulaşım ağı içinde yapılı çevrenin yürümeye izin verdiği ölçüde yaya konforunu ve güvenliğini sağlayarak, yürümenin desteklendiği ve teşvik edildiği, yolculukta görsel çekicilik sunarak insanları makul bir süre içinde çeşitli destinasyonlar arasında bir araya getirmeyi sağlayan yollar bütünüdür (Southworth, 2005).

Yürünebilirlik düzeyi, karma alan kullanımı ve kullanım çeşitliliği, yoğunluk, ulaşılabilirlik, sokak bağlantıları, estetik, trafik düzeyi ve sosyal suçlar gibi çeşitli faktörlere bağlıdır.

Yürüyüşün sağlık açısından yararları olduğu gibi sosyal açıdan da faydaları vardır. Galway, İrlanda'da yapılan bir çalışma yürünebilir mahallelerde yaşayan insanların sosyal kapitallerinin daha yüksek düzeyde olduğunu, komşularını daha fazla tanıdıklarını, siyasi katılımlarının yüksek olduğunu, başkalarına güven olasılığının daha yüksek olduğunu ve sosyal olarak daha meşgul olduğunu göstermektedir (Southworth, 2005).

2.3.2 Koşu

Koşu hafif ve hızlı tempoda yapılabilir, aralarındaki en önemli fark egzersizin yoğunluğudur. Koşuda farklı ayaklar üzerinde hızlı adımlar ile hareket edilir ve asla aynı anda iki ayakla birden yere basılmaz. Koşu aerobik egzersizler içinde en fazla rağbet edilen egzersizlerden biridir (Zorba, 2010).

Koşu, parklarda ve yeşil alan sistemleri içinde tasarlanmış yüzeyi yumuşak malzeme ile kaplı özel koşu parkurlarında yapılabileceği gibi koşu için uygun ayakkabılar ile kentin tüm sokaklarında yapılabilecek bir spor türüdür. Yürünebilir her yerde koşu yapmak da mümkündür.

2.3.3 Bisiklet

Bisiklet kullanma her yaştan insanın zorlanmadan yapabileceği bir spordur (Zorba, 2010). Bisiklet kullanmanın sağlık açısından birçok yararı olduğu gibi ruhsal sağlık ve sosyal çevre açısından da yararları vardır.

Bisiklet kullanma aile boyu birlikte yapılabilecek eğlenceli bir egzersiz türüdür. Ayrıca, bisiklet kullanarak çevreyi tanıyabilir, keşfetme duygusu ile günlük stresten kurtulabilir ve grup gezileri ile sosyal çevre genişletilebilir.

Bisiklet ile egzersiz yapmak için günün serin saatleri tercih edilmelidir. Bisiklet egzersiz için yapılabileceği gibi ulaşım aracı olarak da kullanılmaktadır. Bu nedenle bisiklet kullanılırken araç kullanıldığı unutulmamalı ve bütün trafik kurallarına uyulmalıdır. Trafik içinde bisiklet kullanırken trafik yönüne ve hızına dikkat edilmelidir. Bisiklet kullanırken açık renkli ve reflektörlü kıyafetler tercih edilmelidir. Bisiklet kullanırken dikkat edilmesi gerekli diğer nokta ise bisikletin boyunun ayarıdır.

Bisikletin direksiyon kavrama ayarı ve yükseklik ayarı doğru yapılmalıdır, fazla yüksek ya da alçak ayarlanan oturma yükseklikleri bacak kaslarının fonksiyonel kullanımını engeller ve çabuk yorulmaya neden olur (Zorba, 2010). Ek D'de trafik içinde paylaşımlı yollarda bisiklet kullanıcıları için uyarı notları verilmiştir.

2.3.4 Saha Oyunları

Tezin konusu olan sağlık için fiziksel aktive düşünüldüğünde egzersiz amaçlı saha oyunlarını bu aktiviteler içine ekleyebiliriz. Ancak profesyonel spor alanları bu tezin kapsamı içinde yer almamaktadır. Bu oyunlar birçok park düzenlemesi içinde yer alan basketbol, voleybol, futbol ve tenis olarak sıralanabilir. Bu sahalar halka açık olabileceği gibi yarı özelleşmiş olarak belirli bir ücret karşılığı halkın kullanımına açık da olabilirler. Saha oyunlarının belirli kuralları ve saha ölçüleri mevcuttur, bu tür spor alanları düzenlenirken bu kurallara göre yerleştirme ve planlama yapılır. Saha oyunları sosyal becerilerin ve koordinasyonun geliştirilmesini sağlar.

2.3.5 Petank (Bocce)

Petank, Avrupa'nın en popüler açık hava oyunlarından biridir. Her ortamda ve her yaştan insanla oynanabilen, basit kuralları olan, sohbet ve diyaloga dayalı, sosyal bir oyundur. Bu sporun kökeninin Anadolu'ya dayandığı ve MÖ 5000 yıllarında oynandığı tahmin edilmektedir (Url-9). Oyunda portakal büyüklüğünde metalden imal edilmiş toplarla (bilye), pinpon topu büyüklüğünde ahşap miskete (but) yaklaşmak, rakip topları vurmak hedeflenir.

Temeli centilmenliğe dayalı oyunda, çocukların koordinasyon becerilerinin gelişimi ve sosyal gelişmeleri artar. Petank ileri yaşlardaki oyuncular için de uzun süreli yapılabilecek bir spor dalıdır.

Petank oyunu için boş bir alan ve toplar yeterlidir, kentlerde park ve bahçelerde, çimde ya da toprakta oynanabilen bir oyundur.

2.3.6 Dış Mekân Fitness Egzersizleri

Son 10 yıl içinde parklarda uygulanan dış mekân fitness aletleri, kent içinde parklarda egzersiz yapmanın bir türü haline gelmiştir. Farklı kas gruplarını çalıştırmak üzere tasarlanmış aletlerin kullanımı dikkat ve bilgi gerektirmektedir.

2.3.6 Yoga ve Plates

Parklarda ve açık alanlarda yapılabilen diğer fitness egzersizleri yoga ve platestir.

Sıçrama ve ip atlama koşu kadar kalp verimliği ve ciğer gelişimi için önemlidir ayrıca denge, koordinasyon ve çevikliği geliştirir. 10 dakikalık ip atlamanın 30 dakikalık koşuya eşdeğer yararlılık sağladığını, yapılan araştırmalar ortaya koymuştur (Zorba, 2010).

2.4 Kentsel Mekânlarda Başarılı Spor Ağı Oluşturmak İçin Kriterler

Spor alanlarının ve parkların kullanımının, ulaşılabilirlik ve sosyal kapital ile bağlantısı araştırıldığında spor alanlarına tek başına ulaşımın bu alanların kullanımını değiştirmediği, ancak çevrenin sosyal kapitalin ve parkların yoğunluğunun, bu alanların kullanımını büyük ölçüde değiştirdiği görülmüştür. Hem çevrenin sosyal kapitali yüksek olduğunda hem de ulaşılabilirlik sağlandığında kullanımın en yüksek olduğu tespit edilmiştir (Prins ve diğ.,2012).

Spor alanlarının kullanırlığını fiziksel çevre ve sosyal çevre faktörleri birlikte ve etkileşimli olarak etkiler. Kent içindeki spor alanlarının kullanırlığını artırmak için spor alanlarını birbirleri ile ve diğer kentsel donatılar ile bağlayarak yeşil alan sistemi içinde yürüyüş ve bisiklet ağları oluşturulmalıdır. Başarılı spor ağı oluşturmak için gerekli kriterleri belirlemek için yol gösterici olması için Southworth'un (2005) başarılı yürüyüş ağı tasarımı için belirlediği 6 kritere bakılmıştır.

Bu kriterler;

1- Ulaşılabilirlik / Erişilebilirlik,

2- Ulaşım modları ile bağlantı,

3- Karma kullanımlı arazi dokusu

4- Güvenlik

5- Yol kalitesi

6- Yolun içeriği

Başarılı spor ağı oluşturmak için gerekli kriterleri belirlerken diğer bir yol gösterici olarak Prins ve diğerlerinin (2012) çalışması incelenmiştir. Prins ve diğerleri (2012) spor alanlarının kullanım yoğunluğunu etkileyen sosyal faktörleri 'sosyal kapital' başlığı altında toplamışlardır. Komşuluk sosyal kapitali (Neighborhood social capital);

1- Sosyal uyum

2- Bağlantılılık

3- Toplumun yönetim gücü olarak sıralanır.

Başarılı spor ağı tasarımı için yukarıda Southworth'un (2005) ve Prins ve diğerlerinin (2012) çalışmaları bir arada düşünülerek ve belirledikleri kriterler spor alanları ve fiziksel aktivite davranışları düşünülerek tekrar düzenlenmiştir. Fiziksel çevre ve sosyal çevre faktörleri birlikte ele alınarak aşağıda sıralanan kriterler belirlenmiştir.

2.4.1 Ulaşılabilirlik

Spor alanları ve parklar hem yerelde hem de kentin bütünü düşünüldüğünde ulaşılabilir olmalıdır. Erişilebilirlik, bir aktivitenin diğer aktivitelere olan etkileşiminin ulaşım yönünden ne ölçüde sağlanıp sağlanamadığını gösterir (Tezer, 1997).

Yol bağlantıları araçla sağlanabileceği gibi yürüyüş ve bisiklet yolları ile de sağlanmalıdır. Spor alanlarını ve parkların kullanırlığını ulaşılabilirlik kadar etkileyen diğer önemli faktör engelli ve yaşlıların ulaşımı ve bu alanların toplumun her kesiminin ulaşabileceği yerler olmasıdır (Nicholls, 2001).

Engelli Amerikalılar Yasası (ADA), 2010 ulaşılabilir tasarım standartları çalışmasında, dış mekân rekreasyon ve spor alanlarında tasarımcıların spor sahalarına ulaşım da dahil olmak üzere en az bir erişilebilir yol ile aynı alanda bulunan binaları, tesisleri, unsurları ve boşlukları birbirlerine bağlaması gereklidir demektedir (Url-8).

2.4.2 Ulaşım Modları İle Bağlantı

Demiryolu ile kitlesel taşımanın başlamasından otomobil kullanımının yaygınlaşmasına kadar gelişen hızlı ulaşım türleri, yerleşimlerin yürüme mesafesinden daha uzaklara yayılmalarına yol açmıştır (Tezer, 1997).

Spor alanları ve parklar otobüs, tramvay, metro, tren gibi ulaşım modları ile bağlantılı planlanmalıdır. Bisiklet parkları sadece yürüyüş rotaları, spor alanları ve parklar üzerinde değil iş merkezleri, alış-veriş merkezleri, okullar ve diğer sosyal donatılar için de düşünülmelidir.

TEA-21 (2003) "Bisiklet ve Yaya girişine izin verilmeyen yollar dışında, tüm yeni inşaat ve ulaşım projelerinde uygun olan yerlerde bisiklet ulaşım olanakları ve yaya yürüyüş yolları düşünülmelidir" diyerek bisiklet ve yürüyüşün ulaşım modları arasında yerini alması gerektiğinin altını çizmiştir.

Türkiye'de ve dünyada bisikletin ulaşım araçları arasına girmesi ve farkındalık yaratmak için bir takım projeler bulunmaktadır. Bu projeler arasında Türkiye'de en çok tanınan etkinlik Critical Mass etkinliğidir. Şekil 2.5 Critical Mass etkinliğinin İstanbul için afişi görülmektedir. Şekil 2.6 Critical Mass İstanbul etkinliğinden bir fotoğraf görülmektedir.

Türkçede ciddi çoğunluk anlamına gelen ve bisiklet ile yapılan bir etkinlik olan Critical Mass dünyanın üç yüzden fazla şehrinde, genellikle her ayın son cuma günü düzenlendiği gibi Türkiye'de de "Biz trafiği tıkamıyoruz, trafik biziz" sloganıyla gerçekleştirilmektedir. İlk olarak San Francisco'da, 25 Eylül 1992 tarihinde, yaklaşık elli kadar bisikletçi ile başlamış olan Critical Mass yaygınlaşarak uluslararası boyutlara ulaşmıştır.

Yaklaşık 325 şehirde uygulandığı tahmin edilen etkinlik esas olarak şehrin içinde gerçekleşmektedir ve kökeni Çin'de ışıksız kavşaklarda otomobiller ve bisikletler arasındaki geçiş önceliği anlaşmasına dayanır. Bisikletçiler kavşakta yığılıp kritik bir çoğunluğa ulaşınca kavşaktan geçerler. Critical Mass'in bu mantıkla oluşturulan ilkeleri şunlardır;

-Halka açık alanları, motorlu taşıtların kullanımından çıkararak, güvenli bir biçimde işgal etmek için kritik bir çoğunluğa yani yeterli sayıda bisikletçiye gerek vardır.

-Otomobillerin "kritik çoğunluğu" kendi ulaşımını dahi engeller ve şehir yaşam tarzında yadsınamaz etkilere sebep olur.

-Otomobillerin çokluğu değil, bisikletlerin "kritik çoğunluğu" trafik akışını ve hızını belirler **(**Url-3).

Esas olarak Critical Mass kendiliğinden düzenlenmiş bir organizasyondur, hiyerarşisi, önderi, örgütleyicisi, üyelik sistemi yoktur bu nedenle resmi web sayfaları yoktur. Günümüzde her şehirde etkinliği düzenleyen gönüllü gruplar etkinlik ile ilgili iletişimi sosyal web siteleri aracılığı ile duyurmaktadırlar.



Şekil 2.5 : Critical Mass İstanbul.



Şekil 2.6 : Critical mass İstanbul.

2.4.3 Güvenlik

Spor alanlarında güvenlik trafik, malzeme, tasarım ve sosyal suç açısından düşünülmelidir. Spor alanlarında güvenli tasarımlar oluşturmak için dikkat edilmesi gereken önemli konular:

-Seçilen alanın spor yapmaya uygunluğu,

-Spor alanı içinde tasarlanan aktiviteler için güvenlik koşullarını sağlayacak yeterli alan miktarı,

-Spor alanında kullanılan malzemenin güvenliği ve kalitesi,

-Spor alanlarının bakım programı,

Sağlık açısından güvenlik konusunda diğer bir konu spor yaralanmalarıdır. Spor yaralanmaların çoğu yanlış malzeme kullanımından kaynaklanır ancak bu tür spor yaralanmalarının etkisi yıllar içinde ortaya çıkar. Spor alanı içinde bulunan istasyonların birbirleri ile ilişkisi de sağlıklı spor için önemlidir. Ayrıca parkın gece kullanımı için aydınlatma ve kör noktalar oluşturmadan hazırlanmış spor alanı sosyal suçun engellenmesi için dikkat edilmesi gereken önemli konulardır.

Trafik açısından bakıldığında sadece spor alanları açısından değil sokak ve caddelerdeki yaya yolları da düşünülmelidir. Yürüyüş, koşu ve bisiklet kullanıcıları için trafik en önemli güvenlik konusudur. Ulaşım analizleri nadiren çevre kalitesi ya da kullanıcı algısı üzerine yapılır ve kavşaklarda araç akışını yavaşlattığı için yayalara olumsuz bakılır (Southworth, 2005). Bu anlayış trafik koşullarında yayalara ve bisikletlere genel hoşgörüsüzlük yaratmaktadır.

Dünyada ve Ülkemizde güvenli şekilde sporu ve fiziksel aktiviteyi artırmayı hedefleyen çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalardan biri de Okula Güvenli Yollar Projesidir.

Okul çağındaki çocukların günlük fiziksel aktivitelerini artırmak ve bisiklet ile ulaşımı güvenli biçimde yaygınlaştırmak için Amerika'da 'Okula Güvenli Yollar (Safe routes to school)' projesi oluşturulmuştur. Temeli gönüllülük üzerine kurulu bu etkinlik için PBIC tarafından NHTSA, FHWA, CDC ve ITE'nin destekleri ile bir rehber hazırlanmıştır ve bu proje Ulusal Okul Yolu Güvenliği Merkezince yönetilmektedir (Url-10). Şekil 2.7'de okula güvenli yollar projesinin resmi sayfasından alınmış fotoğraf görülmektedir.



Şekil 2.7 : Okula güvenli yollar projesi

2.4.4 İçerik

Spor alanlarının, aktivite çeşitliliği, yapısal çevrede görsel çekicilik, şeffaflık, mekânsal tanım, döşeme, peyzaj tasarımı ve keşfetme duygusu oluşturma gibi konular spor alanlarının çekiciliğini belirler. Tek bir sportif aktiviteye olanak sağlayan spor alanları kullanıcıları sınırlarken, çeşitli ve her yaştan kesime hitap edecek aktiviteler kullanıcıları da çeşitlendirir ve parkın daha yoğun kullanılmasını sağlar.

2.4.5 Kalite

Spor alanlarının tasarımı, malzeme seçimi, peyzaj elemanları, bilgilendirme ve aydınlatma gibi donatılarının kalitesi özellikle güvenli spor açısından önemlidir. Bunun yanı sıra Perth, Avustralya'da yapılan bir araştırmada, insanların kalite düzeyi yüksek sokaklarda yürümeyi %50 daha çok tercih ettikleri tespit edilmiştir (Giles ve Donovan, 2003).

2.4.6 Karma Kullanım

Başarılı spor ağı oluşturmak için gerekli sayılan fiziki çevre faktörleri o çevrenin sosyal kapitali yüksek olduğunda etkili olmaya başlar. Sosyal kapitalin toplum sağlığı üzerine etkileri büyüktür. Sosyal kapitali güçlü toplumlarda yardımlaşma ve destek olma gibi mekânizmalar daha iyi çalışır, komşulukların sıkı olduğu mahallelerde güvenliğin ve gözlemciliğin iyi olması çocuklarını parka getiren ve spor yapan insan sayısını artırır bu da spor alışkanlıklarının artmasını sağlar.

Ayrıca sosyal kapital olumlu davranışların toplum içinde yaygınlaşması için de önemlidir. Özellikle çocuklar ve gençler toplumdaki olumlu davranış kalıplarını tekrarlarlar (Prins ve diğ.,2012).

Başarılı spor ağı tasarımı için gerekli fiziksel çevre ve sosyal çevre faktörleri birlikte ele alınarak kentlerin açık yeşil alan sistemleri içinde düşünülerek tasarlanmalıdır. Kentlerin açık yeşil alan sistemleri diğer kentsel altyapı ağları gibi kentlerin önemli bir alt yapı ağı olan yeşil altyapı sistemini oluştururlar. Yeşil altyapı ağı, kent içindeki doğal alanlar ve diğer açık alanlar sayesinde korunan, doğal ekosistem değerleri ve işlevleri, temiz hava ve su kaynakları ve yaban hayatı için birçok fayda sağlayan birbirine bağlı ağ olarak tanımlanabilir. Yeşil altyapı, çevresel, sosyal ve ekonomik sağlık için ekolojik bir çerçeve, kısacası, doğal yaşam destek sistemi denilebilir (Benedict, 2006).

Yollar, kanalizasyon sistemleri, hastaneler ve yerleşim altyapıları ya da gri altyapılar toplumun kritik ihtiyaçlarını sağlamak için geliştirildiği gibi, yeşil altyapı da toplumun sağlık ve yaşayabilirliği için önemlidir. Gri altyapı gibi, yeşil altyapı da kentlerin büyümesi ve özel ihtiyaçlarının karşılanması üzerene gelişmiştir. Ulaşım ağları tek tek ele alınıp ya da araç yolları parçalanıp bağlantıları kesilirse kullanımları nasıl sınırlanır ise spor alanları, açık yeşil alan ağından ayrı düşünüldüğünde kullanımları azalır.

3. KADIKÖY ÖRNEĞİ

Çalışma alanı, Kadıköy İlçesinde önemli çekim noktaları olan Caddebostan Sahili ve Bağdat Caddesi düşünülerek seçilmiştir. Bu iki çekim merkezini içine alarak D-100 Karayolu ile sahil arasında bir kesit oluşturması hedeflenerek alan belirleme yapılmıştır. Kadıköy ilçesinde, belirlenen alan içinde yürünebilirlik, bisiklet ile ulaşım ve sağlık amaçlı sportif aktiviteyi teşvik edici planlama ve tasarım kararları üzerine örnek çalışma hazırlanmıştır.

Kadıköy spor tesisleri açısından İstanbul geneli ile karşılaştırılır ise spor tesisleri açısından İstanbul ortalamasından düşüktür. Ancak parkları, parklar içinde bulunan spor alanlarını ve açık hava fitness istasyonlarını eklersek bu ortalama değişim gösterecektir. Kadıköy ilçesindeki yeşil alanlar, belediye kontrolündeki yeşil alanlar ve büyükşehir kontrolündeki yeşil alanlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Kadıköy Belediyesi, Park ve Bahçeler Müdürlüğü ile 16.04.2012 tarihinde yapılan görüşme notlarına göre;

1- Belediye kontrolündeki yeşil alanlar: 510.000m²
2- Büyükşehir kontrolündeki yeşil alanlar: 800.180m²
Toplam yeşil alan : 1.310.180 m²
Kadıköy ilçe nüfusu: 553.602 kişi
Kadıköy ilçesinde kişi başına düşen yeşil alan : 2.36 m²/kişi olarak hesaplanmıştır.
İstanbul ili bütününde kişi başına düşen yeşil alan (İstanbul'un nüfusu 12.782.960): 6.05 m²/kişidir (Url-14). Çizelge 3.1'de Kadıköy'de ve İstanbul'da bulunan toplam spor alanı miktarı ve nüfusa oranı görülmektedir.
Kadıköy ilçesinde kişi başına düşen yeşil alan miktarı İstanbul bütünü ile karşılaştırıldığında kişi başına düşen yeşil alan miktarının İstanbul geneline göre az olduğu görülmektedir. Çizelge 3.2'de İstanbul'da ve Kadıköy'de bulunan Gençlik ve Spor Bakanlığı ile İ.B.B'ye ait spor tesis alanlarının ve diğer spor alanlarının adetleri verilmiştir. Spor alanı ve tesisleri açısından Gençlik ve Spor Bakanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Kadıköy ilçesinde yatırım eksiklikleri görülmektedir.

Çizelge 3.1 : Kadıköy'de ve İstanbul'da bulunan toplam spor alanı miktarı ve nüfusa oranı. İMP, İlçe belediyeleri İstanbul Gençlik ve Spor il müdürlüğü - 2008 (Güler, 2010)

İlçe	Nüfus	Mevcut ve Planlanmış spor alanı (m²)	Mevcut spor alanı	Planlanmış spor alanı	M² / Kişi
Kadıköy	553,602	482456	80 Adet	11 Adet	0,70
İstanbul	9697552	9194799	1092 Adet	204 Adet	0,94

Çizelge 3.2 : İstanbul'daki Gençlik ve Spor Bakanlığı ile İ.B.B'ye ait spor tesis alanları ile diğer spor alanları. Gençlik ve Spor Bakanlığı İl Müdürlüğü (Güler, 2010)

Spor Tesisi türü	Kurum	KADIKÖY	Tüm İSTANBUL
Spor Tesisleri	G.S.B.	1	36
	İ.B.B.	1	26
Yüzme Havuzu	G.S.B.		10
	İ.B.B.		6
Stadyum		1	5
Futbol Sahası	Çim		12
	Toprak		11
	Suni çim		19
Atletizm Pisti			4
Atış Poligonu			4
Moto Cross			1
Binicilik			7

Kadıköy'de bulunan spor tesisleri;

-Fenerbahçe Şükrü Saraçoğlu Stadı,

-İstanbul Yelken Kulübü,

-Galatasaray Yelken Kulübü,

-Fenerbahçe Faruk Ilgaz Tesisleri,

-Kalamış Yelken Kulübü,

-Caferağa Spor Salonu,

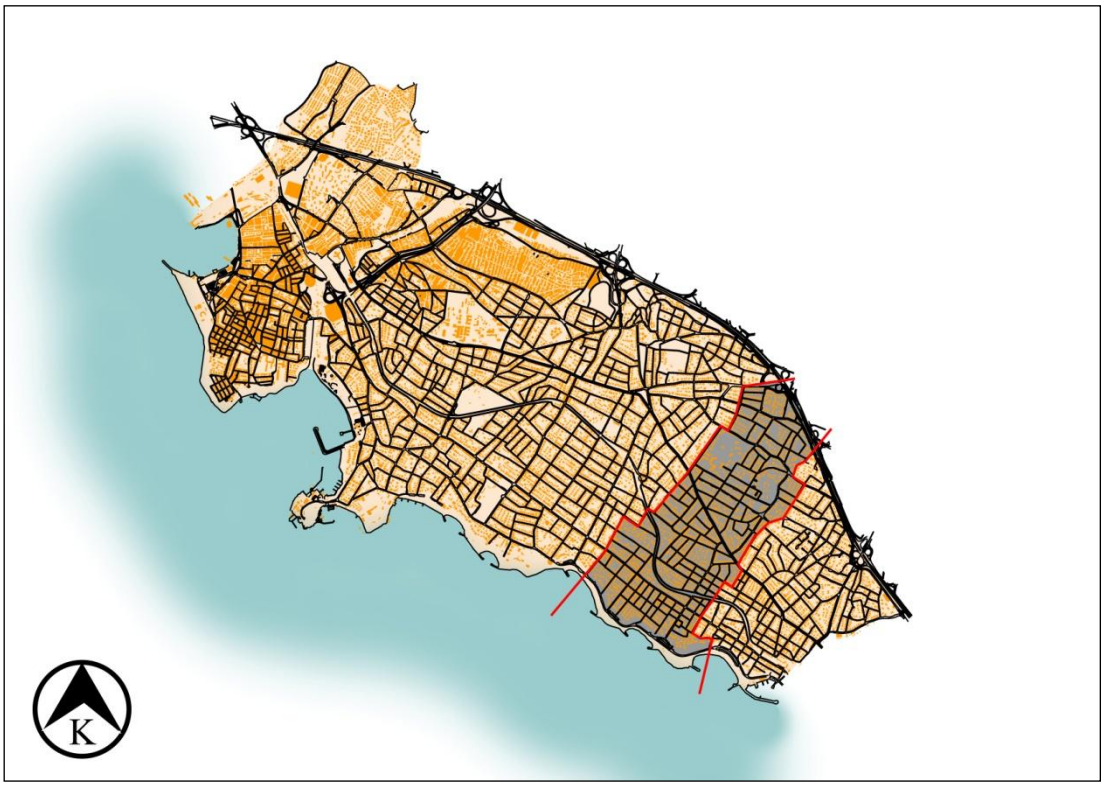
-Kalamış Parkı,

-Göztepe Parkı

-Feneryolu-Bostancı Sahili,

-Mahzarbey Parkı olarak sayılabilir. Spor alanlarının dışında Kadıköy'de bulunan parkların listesi Ek-B.1 verilmiştir.

Çalışma alanı, D-100 Karayolu ile Caddebostan Sahili arasında spor alanları ve tesisleri ile parkların dağılımı açısından örnek teşkil edecek bir kesit ifade edecek şekilde seçilmiştir.



Şekil 3.1 : Kadıköy İlçesi ve Çalışma Alanı Sınırları

Çaışma alanı içinde bulunan parklar ve bu parklar içinde yer alan spor çeşitleri;

-Ahmet Taner Kışlalı Parkı, 284m²,1 adet basketbol sahası, koşu parkuru.

-Akasya Parkı, toplam alan2477m², 1 adet basketbol sahası.

-Ekin Parkı: toplam alan 4802m², 1 adet basketbol sahası, koşu parkuru.

-Hürriyet Parkı, toplam alan 8843m², 3 adet basketbol sahası.

-Kozyatağı Karakol Karşısı Park, toplam alan 2443m², 1 adet basketbol sahası.

-Kriton Curi Parkı, toplam alan 10571m², 2 adet dışmekân fitness adası, koşu parkuru.

-Zübeyde Hanım Parkı, toplam alan 4011m², 1 adet basketbol sahası, koşu parkuru, 2 adet dışmekân fitness adası.

-Sarıkanarya Parkı, toplam alan 1219m²

-Hasan Ali Yücel Kreşi, toplam alan 1033m²

-Caddebostan sahili içinde yer alan parklar

3.1 Tartışma

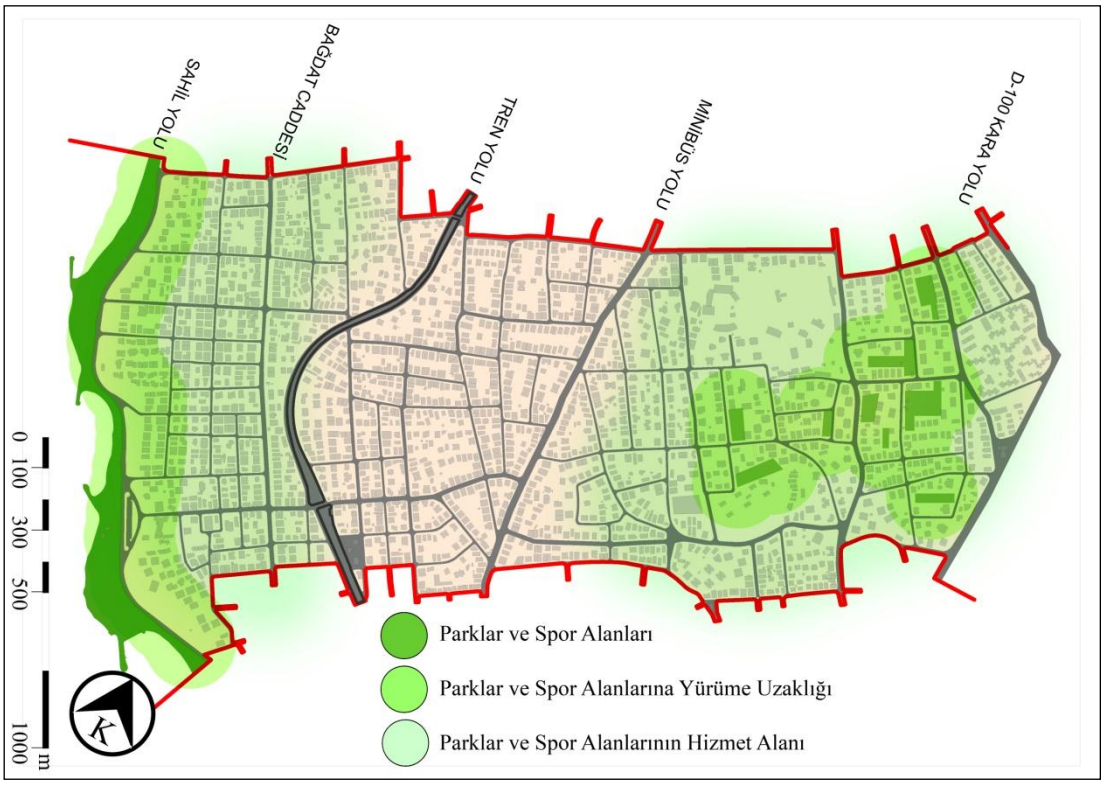
Çalışma alanı içinde bulanan parklar Şekil 3.2'de işaretlenmiştir.150 metre, yorulmadan yürüme mesafesi olarak belirlenmiştir ve bu mesafe parkların merkezleri esas alınarak parka yürüme menzilleri belirtilmiştir. Ayrıca bu parkların hizmet verdiği alanlar eğim, araç trafiği, sosyal donatılar gibi kriterler esas alınarak çalışma alanına işlenmiştir.

150m yorulmadan yürüme mesafesi çalışma alanı büyüklüğü ve mahalle ölçeği düşünülerek, çekici olmayan ve hava koşularından korunmayan yerlerde (trafik yoğunluklu sokaklar ve araç parkları) yürüme mesafesi (180m ya da 2 dakika) düşünülerek belirlenmiştir (Url-15).

Şekil 3.2'de ortaya çıkan sonuçta Minibüs Yolu (Şemsettin Günaltay Caddesi) ile Tren Yolu arasında kalan bölgede spor alanlarının ve parkların bulunmadığı gözlemlenmiştir.

Minibüs Yolu (Şemsettin Günaltay Caddesi) ile D-100 Karayolu arasında kalan bölgede yürümeyi, bisiklet kullanmayı ve spor yapmayı teşvik edecek parkların ve spor alanlarının bulunduğu ancak bu alanın sahil ile birleştirilerek daha etkin kullanılması gerktiği sonucuna varılmıştır. Bu sonuca söz konusu alan içinde bulunan parklar arasındaki yürüme mesafeleri göz önüne alınarak ve yapılan gözlemler ile varılmıştır.

Yürümeyi ve yürünebilirliği artıran önemli faktörlerden bir diğeri ulaşım modları ile spor alanları arasındaki bağlantıdır. Bu nedenle çalışma alanı içinde işleyen ulaşım modları, duraklar ve bu noktalara 150m yürüme mesafesi Şekil 3.3'te işaretlenmiştir.

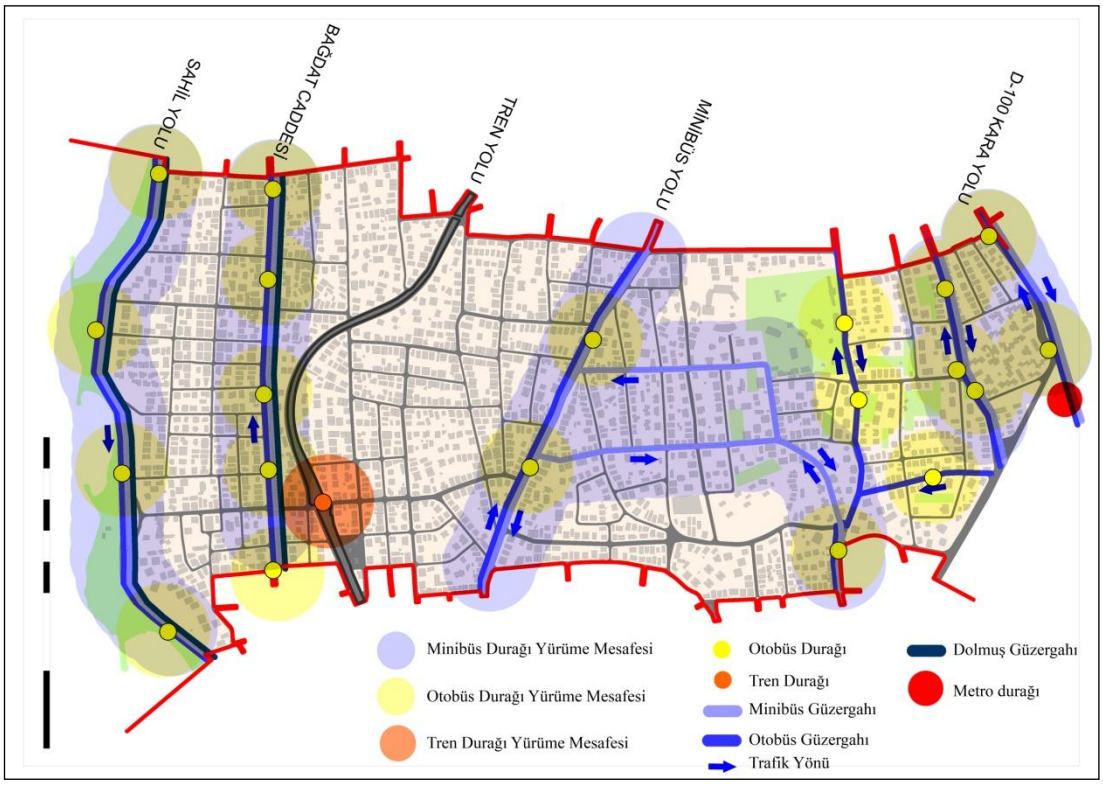


Şekil 3.2 : Çalışma alanı: Spor alanlarının ve parkların yürüme mesafeleri

Toplu taşıma modlarına ulaşılabilirlik özel araç kullanımına bağlılığı azaltacağı için fiziksel aktiviteyi artıracaktır. Ayrıca spor alanlarına ulaşım zorlukları sportif aktiviteleri erteleme düşüncesini desteklemektedir. Alanda D-100 Karayolu, İnönü Caddesi, Bayar Caddesi ve Minibüs Yolu üzerinde toplu taşıma durakları bulunduğu gözlemlenmiş ve bu yollar arasında kalan parklara ulaşım toplu taşıma araçları ile sağlanabildiği tespit edilmiştir. Minibüs Yolu ile Tren yolu arasında kalan yerleşim bölgesinde toplu taşıma modları bulunmadı gözlemlenmiştir. Tren yolu ile Sahil yolu arasında Bağdat Caddesinde bulunan toplu taşıma modları bu bölge için yeterli ulaşım sağladığı görülmüştür.

Şekil 3.3'te ortaya çıkan sonuç Minibüs Yolu (Şemsettin Günaltay Caddesi) ile Tren Yolu arasında kalan spor alanlarının ve parkların bulunmadığı bölgede toplu taşıma ile ulaşımın da bulunmadığu gözlemlenmiştir.

Minibüs Yolu (Şemsettin Günaltay Caddesi) ile D-100 Karayolu arasında kalan bölgede yürümeyi, bisiklet kullanmayı ve spor yapmayı teşvik edecek toplu taşıma modları ile Tren yolu ve sahil yolu arasında kalan alanın birleştirilerek daha etkin ulaşım ağı oluşturulması gerktiği sonucuna varılmıştır.



Şekil 3.3 : Çalışma alanı: Ulaşım modlarına yürüme mesafeleri

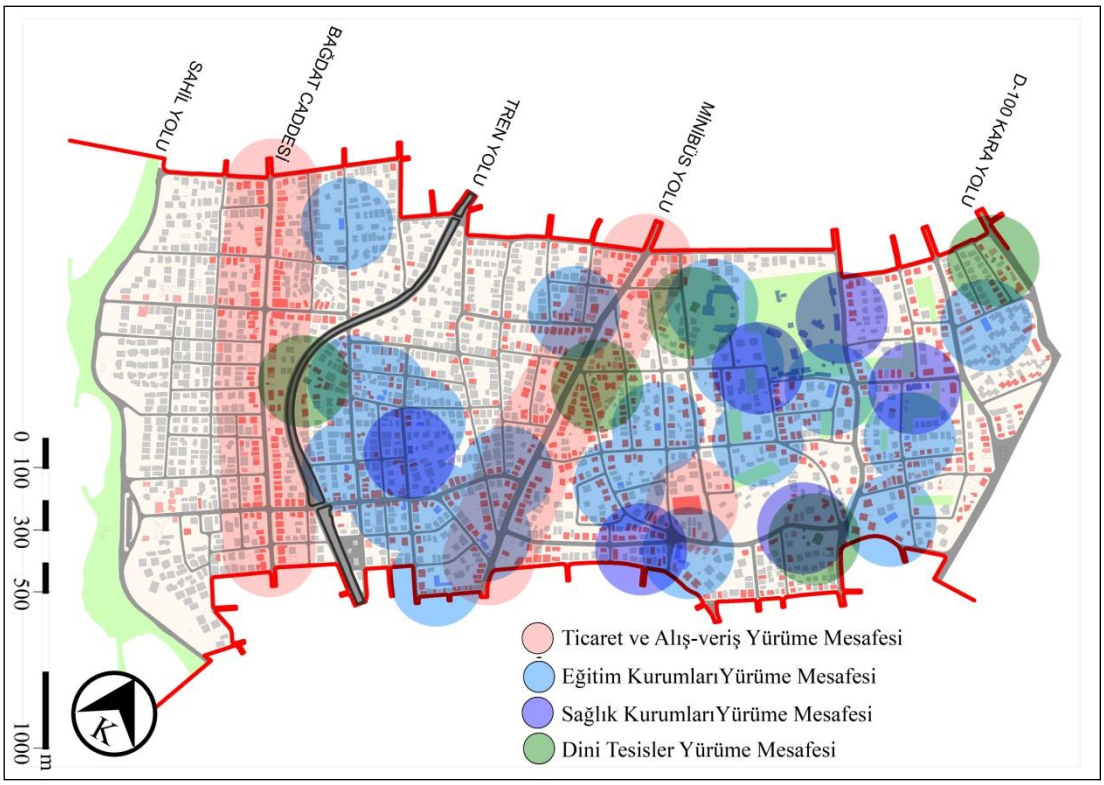
Spor alanlarının kullanımını artıran faktörlerden biri olan sosyal çevre faktörü sosyal donatılar analizi ile saptanmıştır. Eğitim ve sağlık kurumları, ticaret ve alış-veriş bölgeleri ve dini tesisler gibi sosyal donatıların çevreleri yoğun kullanılan ve daha çok yaya odaklı yerlerdir. Şekil 3.4 çalışma alanı içinde bulunan sosyal donatıları ve bu donatılara 150m yürüme mesafesini göstermektedir.

Şekil 3.4'te Minibüs Yolu (Şemsettin Günaltay Caddesi) ile D-100 Karayolu arasında kalan bölgede yoğun yaya odaklı sosyal kullanımların olduğu ortaya çıkmıştır.

Spor alanlarına ulaşımı ve yürüyüş, koşu, bisiklet gibi sportif aktiviteleri etkileyen önemli fiziksel çevre koşullarından biri de eğimdir. Şekil 3.5 çalışma alanı içinde bulunan yolların yüzde eğimlerini belitmektedir. Bu analiz, oluşturulması planlanan sportif aktivite ağı için yol belirlemede önemlidir.

Yürümeyi ve yaya konforunu artıran bir diğer bir çevre faktörü alt kat kullanımlarıdır. Ticaret, hizmet, sağlık, eğitim gibi çeşitli kullanımların bir arda olduğu cadde ve sokaklar, konut ve boş arazi gibi kullanımların olduğu sokaklardan daha çok insanı çekerler ve yürünebilirliği

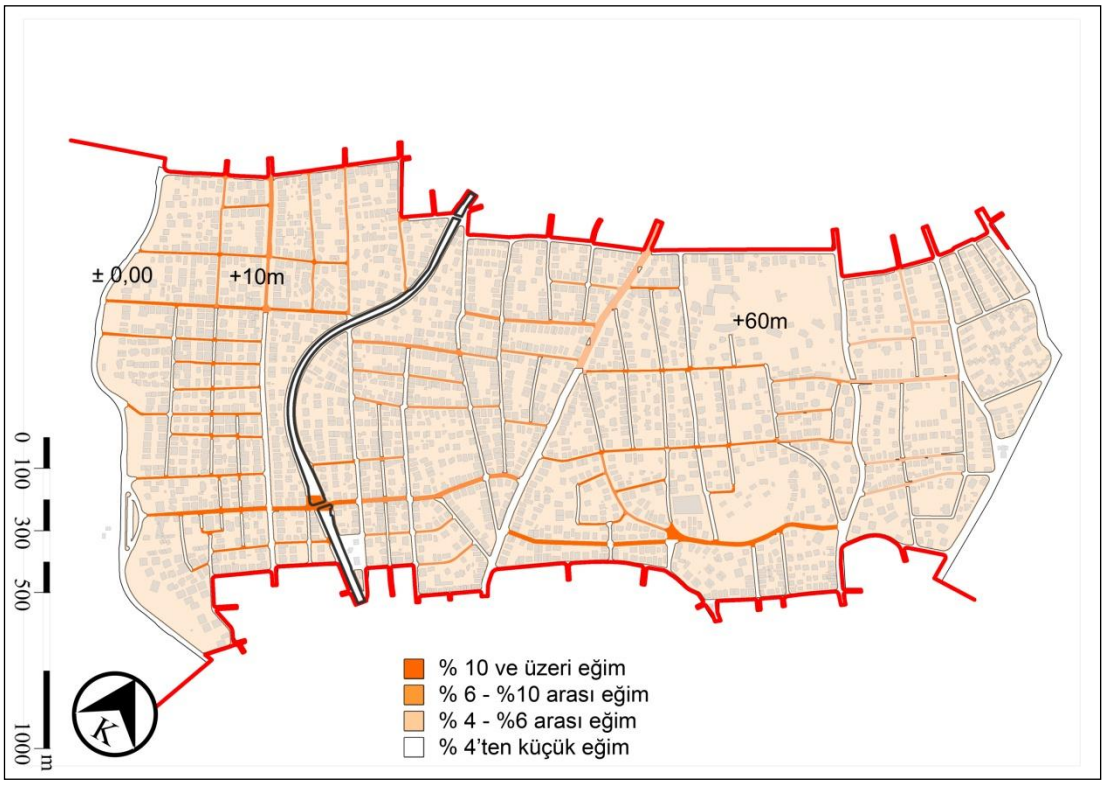
artırırlar. Bu nedenle çalışma alanı içinde yürümenin tercih edileceği yolları tespit etmek amacıyla Şekil 3.6'da hazırlanan analiz kullanılmıştır.



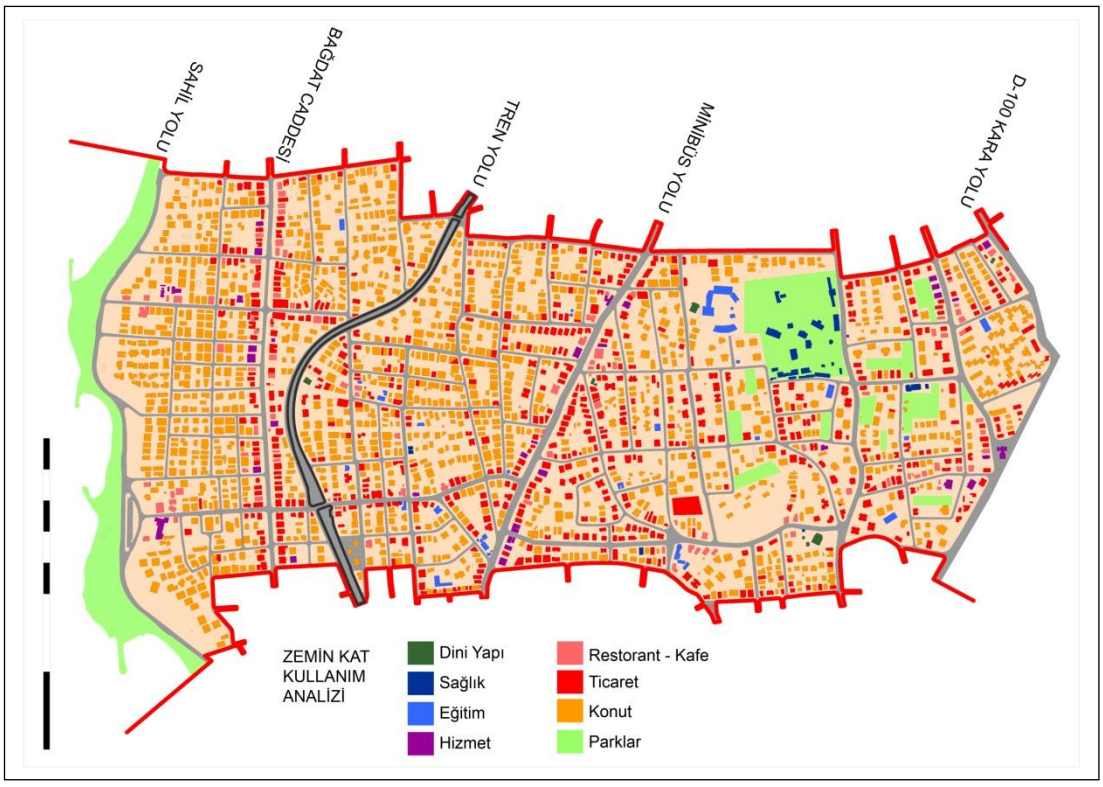
Şekil 3.4 : Çalışma alanı: Sosyal donatılara yürüme mesafeleri

Yürümeyi ve yaya konforunu artıran bir diğer bir çevre faktörü kat yükseklikleridir. Yüksek katlı yapıların bulunduğu cadde ve sokaklarda yürümek kapalılık hissini artıracağı için yaya konforunun yüksek olacağı cadde ve sokakları bulmak için Şekil 3.7 'de hazırlanan analiz kullanılmıştır.

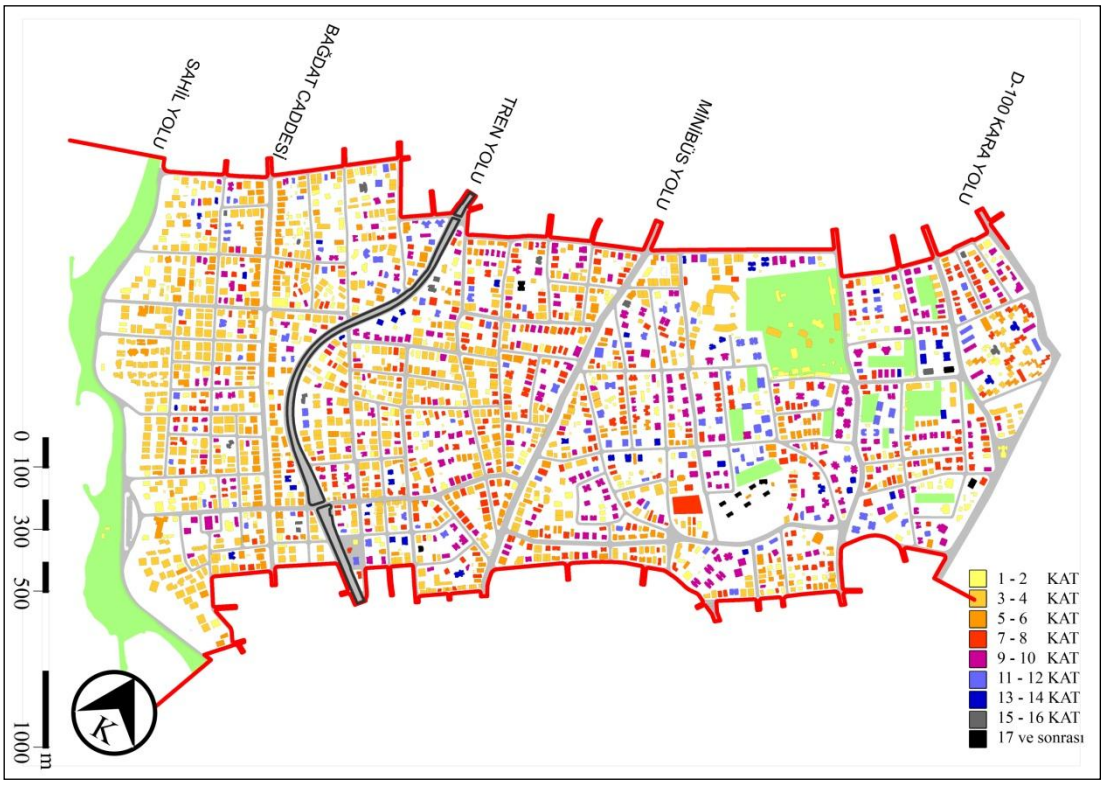
Yürümeyi ve spor alanlarını birbirine bağlamayı artıracak en önemli konu yolların birbirleri ile bağlantıları ve kesişim noktalarıdır. Çıkmaz sokaklar ya da tek bir yöne izin veren sokaklar yürümek için fazla tercih edilmezken keşfetme duygusunu artıracak ve özgürlük hissi sağlayacak kesişen yollar yürümek için daha çok tercih edilir. Ayrıca yolların kesişim noktaları fazla olan bölgelerde insanları kendi rotalarını çizerek yürümeyi daha çok tercih ettikleri söylenebilir. Çalışma alanı içinde bulunan bağlantı noktalarını ve bu noktalar içinde en yoğun olarak kullanılanları Şekil 3.8'de gösterilmiştir.



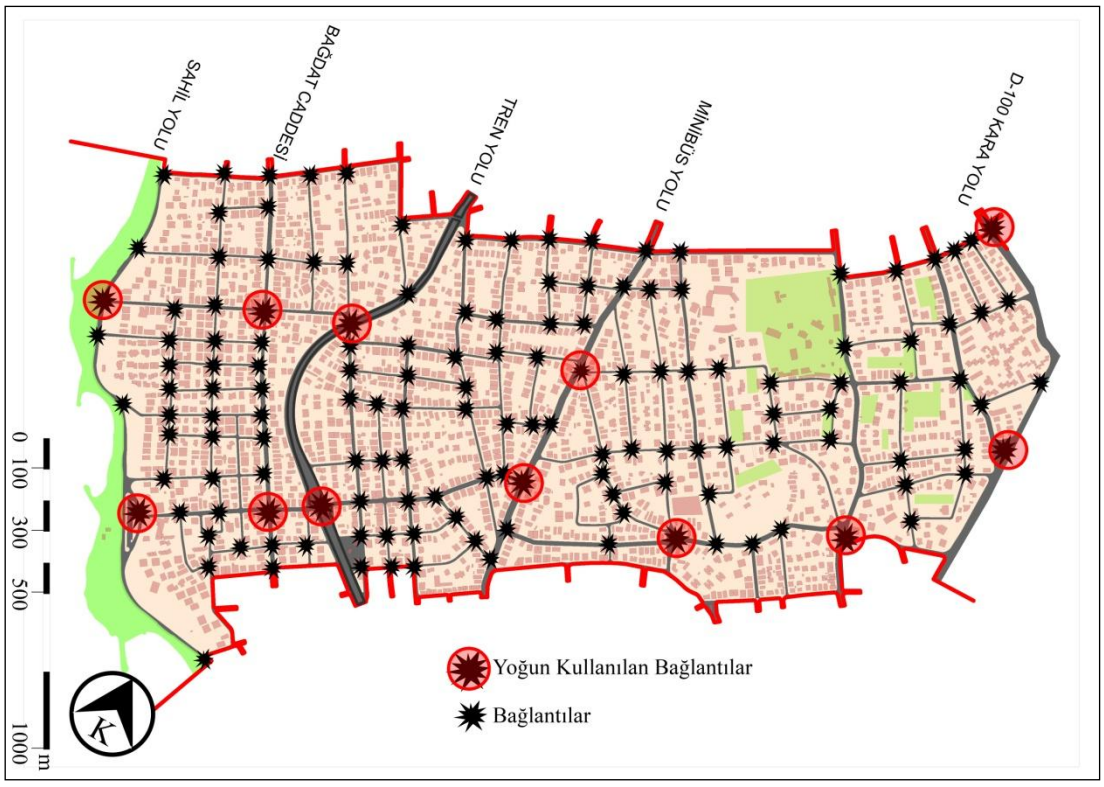
Şekil 3.5 : Çalışma alanı: Eğim yüzdeleri



Şekil 3.6 : Çalışma alanı: Giriş kat kullanımları



Şekil 3.7 : Çalışma alanı: Yapı yükseklikleri

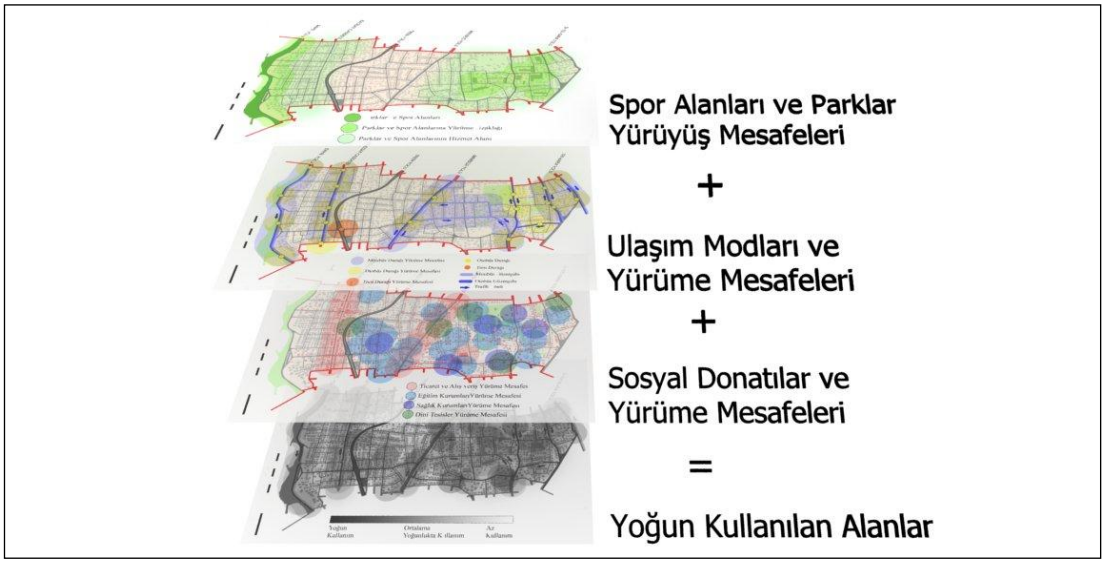


Şekil 3.8 : Çalışma alanı: Yol bağlantıları

3.1.1 Tespitler

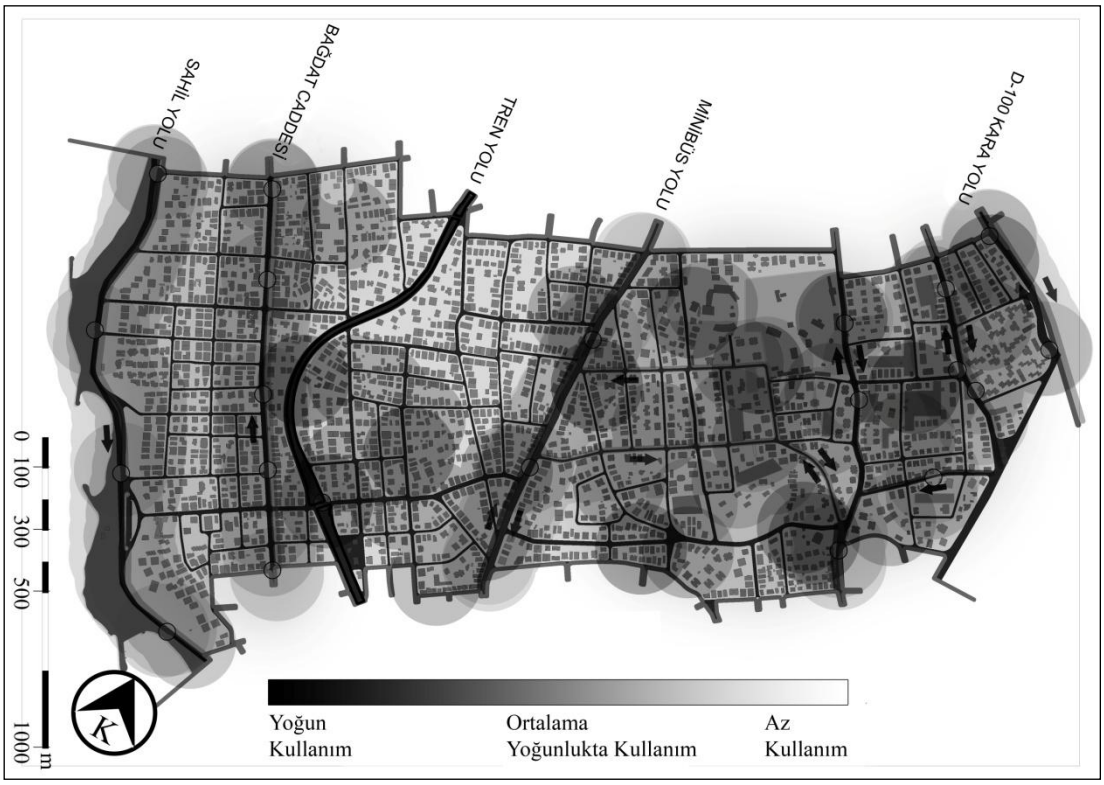
Yapılan analizleri tek tek değerlendirdiğimizde Tren yolu ve sahil yolu arası bölge ile Minibüs yolu ve D-100 Karayolu arası bölgelerin spor alanlarına ulaşımının iyi, yürünebilirliğinin yüksek olduğu, ancak Minibüs yolu ile Tren yolu arasında kalan bölgenin spor alanlarına ulaşımının ve yürünebilirliğinin düşük olduğu tespit edilmiştir. Spor alanlarına ulaşımı güçlü iki alanın birbirlerine bağlanması ile bu iki bölge arasında kalan bölgeninde spor alanlarına ulaşımı sağlanacağı gibi tüm çalışma alanı içinde yürünebilirlik ve spor alanlarına ulaşım güçlenecektir ve spor ağı oluşacaktır.

Başarılı bir spor ağı tasarlayabilmek için öncelikle yoğun kullanılan alanları belirlememiz gerekmektedir. Yoğun kullanılan alanlar, spor alanları, parkları ve bu alanlara yürüş mesafelerini gösteren haritayı, ulaşım modları ve bu modlara yürme mesafelerini gösteren haritayı ve sosyal donatılar ve bu donatılara yürüme mesafelerini gösteren haritayı birleştirerek elde edilmiştir. Şekil 3.9 çalışma alanı içinde yoğun kullanılan alanların belirleme yöntemini göstermektedir.



Şekil 3.9 : Yoğun kullanılan alanları belirlemek için kullanılan haritalar

Şekil 3.10'da ifade edildiği gibi spor alanlarına, parklara ve ulaşım modlarına yürüme mesafesi içinde bulunan alanlar en yoğun kullanılan alanlar olduğu görülmüştür. Çevresinde Spor alanı, park ya da toplu taşıma aracı bulunmayan bölgelerin en az yoğunlukta kulanıldığı tespit edilmiştir.



Şekil 3.10 : Çalışma alanı: Yoğun kullanılan alanlar

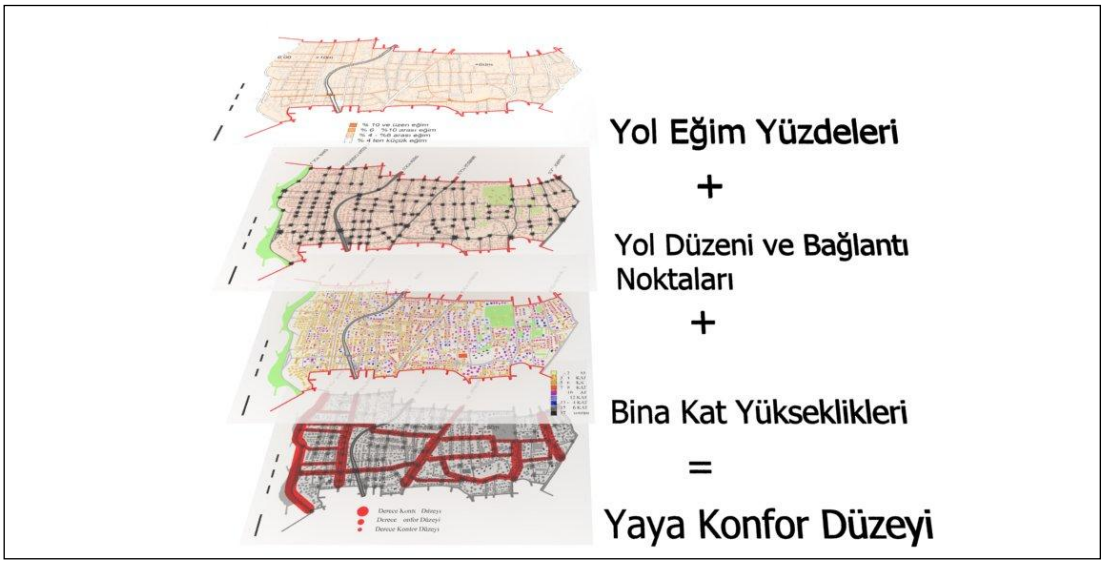
Başarılı bir spor ağı tasarlayabilmek için diğer önemli konu yaya konfor düzeyidir. Yaya konfor düzeyinin yüksek olduğu alanlar, yol eğim yüzdelerini gösteren haritayı, bağlantı noktalarını gösteren haritayı ve bina kat yüksekliklerini gösteren haritayı birleştirerek elde edilmiştir. Şekil 3.11 çalışma alanı içinde yaya konfor düzeyi yüksek alanları belirleme yöntemini göstermektedir.

Şekil 3.12'de ifade edildiği gibi yol eğiminin % 4'ten küçük ve % 4 ile % 6 arasında olduğu , bağlantı noktaları fazla, kapalılık hissi fazla olmayan sokak ve caddelerde yaya konfor düzeyinin yüksek olduğu görülmüştür.

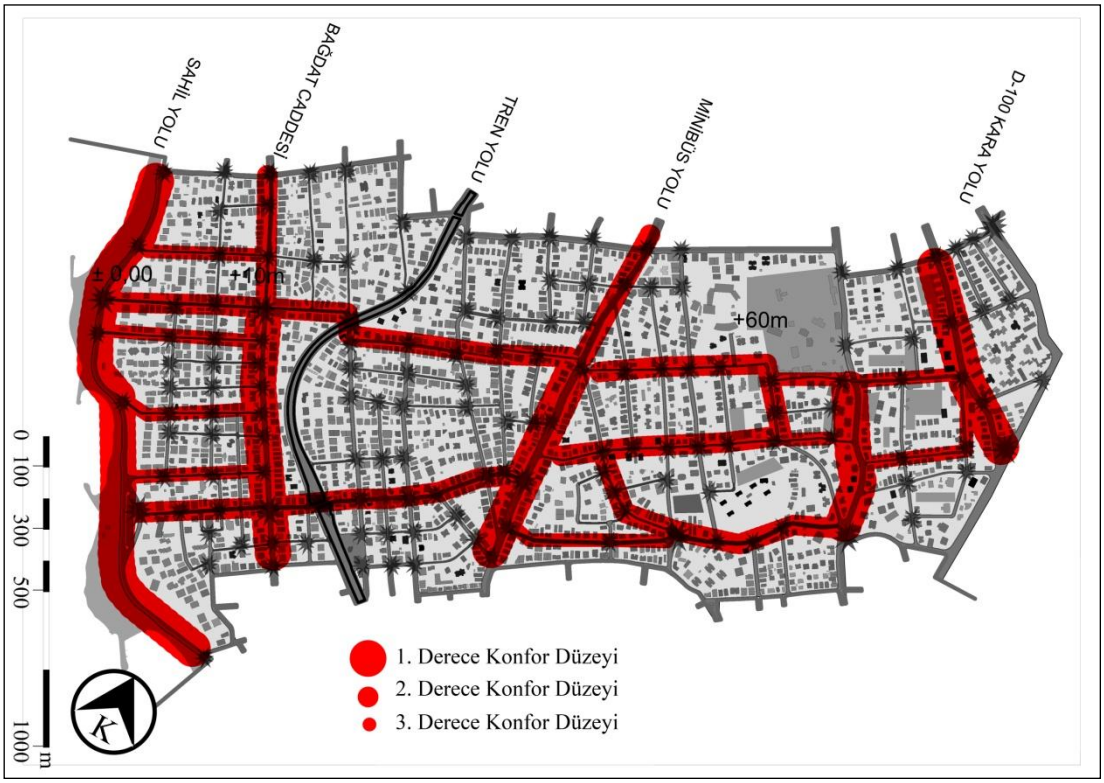
Çalışma alanı içinde kullanıcı tercihleri ve spor alışkanlıkları tesbiti için EK-A'da verilen19 sorudan oluşan anket 30 kişiye uygulanmıştır. Anketi 16'ü kadın, 14'ü erkek olmak üzere 30 kişi yanıtlamıştır.

'Sigara içiyor musunuz?' sorusu ile sigaranın kişilerin günlük fiziksel aktivite sürelerine etkisini analiz etmek hedeflenmiştir. Yaş ortalaması 41,5 olan kadın katılımcıların 5'i sigara içmekte, Yaş ortalaması 37,5 olan erkek katılımcıların 4'ü sigara içmektedir. Toplam

katılımcıların %30'unun sigara tükettiği tespit edilmiştir. Sigara kullanımının kişilerin günlük fiziksel aktivite sürelerine etkisi konusunda bir sonuca varılamamıştır.



Şekil 3.11 : Yaya konfor düzeyi yüksek yolları belirlemek için kullanılan haritalar



Şekil 3.12 : Çalışma alanı: Yaya konfor düzeyi

Sağlık ile ilgili sorular ile kişilerin spor yapmaktaki amaçları ve spor ile sağlık arasındaki ilişkinin analiz edilmesi hedeflenmiştir. Anket katılımcılarının genel olarak yüksek kolesterol, yüksek tansiyon ve kalp hastalıkları ile ilgili sıkıntıları olduğu belirlenmiştir ve ankete katılan insanların kendi sağlık sorunları konularında net cevap vermekten kaçındıkları tespit edilmiştir.

Öğrenim düzeyi sorusu ile spor ve fiziksel aktivite çeşitlerinin ve kişilerin yaşam tarzları analiz edilmesi hedeflenmiştir. Anket katılımcılarının %71'i üniversite mezunu olup, çoğunluğunun hareketli yaşam tarzı sürdürmekte oldukları tespit edilmiştir.

Kişilerin fiziksel aktivite ve spor yapma nedenlerini tespit etmek için hazırlanan 7,8 ve 9. Soruların cevapları sonucu; düzenli spor yapmadığını belirten 11 katılımcının; stres yönetimi ve ruhsal gevşeme için yaşadıkları çevrenin içinde bulunan parklarda ve sokaklarda serbest ya da tempolu yürüyüşü tercih ettikleri gözlemlenmiştir. Ankete katılan diğer 17 katılımcının % 40'ının haftada 3 gün spor yaptığı ve ağırlıklı olarak sağlık, kilo kontrolü ve formda kalmak için spor yaptıkları gözlemlenmiştir.

Kişilerin tercih ettikleri fiziksel aktivite spor çeşitlerini tespit etmek ve bu aktiviteleri nerelerde gerçekleştirdiklerini ve memnuniyet derecelerini belirlemek için 10, 11, 12 ve 13. Sorular hazırlanmıştır. Ankete katılan 22 kişi serbest ve tempolu yürüyüşü tercih ettikleri, ve yaşadıkları çevrede bulunan parkları, sokakları ve caddeleri kullandıkları belirlenmiştir. Katılımcılardan yalnızca 6 kişi spor salonunu tercih ettiğini bildirmiştir. Katılımcılar, spor yaptıkları mekânları değerlendirerek 10 üzerinden ortalama 8 memnuniyet puanı vermişlerdir.

Kişilerin günlük ulaşımları içinde ne kadar yürüdüklerini tespit etmek için temeli yürümek olan toplu taşıma araçlarını kullanımlarını ve yürümelerini belirlemek için 14. ve 15. Sorular hazırlanmıştır. Ankete katılan 30 kişinin bir yerden bir yere gitmek için (ulaşım için) haftanın ortama 5 günü motorlu taşıtları ve toplu taşımayı, ortalama günde 1 saat kullandıkları görülmüştür. Ankete katılan 30 kişinin bir yerden bir yere gitmek için (ulaşım için) haftanın ortama 5 günü, ortama günde yarım saat yürüdükleri görülmüştür.

Kişilerin günlük ulaşımları için ne kadar bisikleti kullandıklarını tespit etmek için 16. Soru hazırlanmıştır. Ankete katılan yalnızca 2 kişinin bir yerden bir yere gitmek için (ulaşım için)

ortalama 1 gün, ortalama günde 45 dakika bisiklet kullandıkları gözlemlenmiştir. Bu da bisikletin ulaşım aracı olarak günlük yaşamımızda henüz yer almadını göstermektedir.

Kişilerin boş zamanlarında şiddetli fiziksel aktivite sürelerini tespit etmek için 17. Soru hazırlanmıştır. Ankete katılan yalnızca 7 kişinin boş zamanlarında basketbol, futbol, aerobik, koşu, hızlı bisiklet çevirme veya hızlı yüzme gibi şiddetli fiziksel aktivite yaptığı gözlemlenmiştir. Şiddetli fiziksel aktivite yapanların ortalama 2 gün içinde, günde 1 saat bu aktivite ile zaman geçirdikleri tespit edilmiştir.

Kişilerin boş zamanlarında orta şiddetli fiziksel aktivite sürelerini tespit etmek için 18. Soru hazırlanmıştır. Ankete katılan yalnızca 9 kişinin boş zamanlarında dans, halk oyunları, masa tenisi, bowling, düzenli tempoda bisiklet çevirme ve düzenli tempoda yüzme gibi orta dereceli fiziksel aktivite yaptığı gözlemlenmiştir. Orta dereceli fiziksel aktivite yapanların ortalama 2,5 gün içinde günde 45 dakika bu aktivite ile zaman geçirdikleri tespit edilmiştir.

Kişilerin boş zamanlarında yüyüyüş için ayırdıkları zamanı tespit etmek için 19. Soru hazırlanmıştır. Ankete katılan 22 kişinin boş zamanlarında ortalama 6 gün içinde günde yarım saat yürüdükleri tespit edilmiştir.

Anket sonuçlarının genel değerlendirmesi yapıldığında insanların genelde düzenli olmamakla birlikte, sağlık amaçlı olarak, haftanın 3 günü, çevre parklar ve sokaklarda, serbest ya da tempolu yürüyüş yaptıkları ve spor yaptıkları çevreden ortalama memnun kaldıkları gözlemlenmiştir. Katılımcılar genel olarak ulaşım için motorlu taşıtları tercih ettikleri, bisiklet kullanımının ulaşım için kullanılmadığı sonucuna varılmıştır. Katılımcıların boş zamanlarında şiddetli ya da orta şiddetli fiziksel aktivite yerine haftada 2 gün serbest yürüyüşü tercih ettikleri tespit edilmiştir.

3.2 Öneri Proje

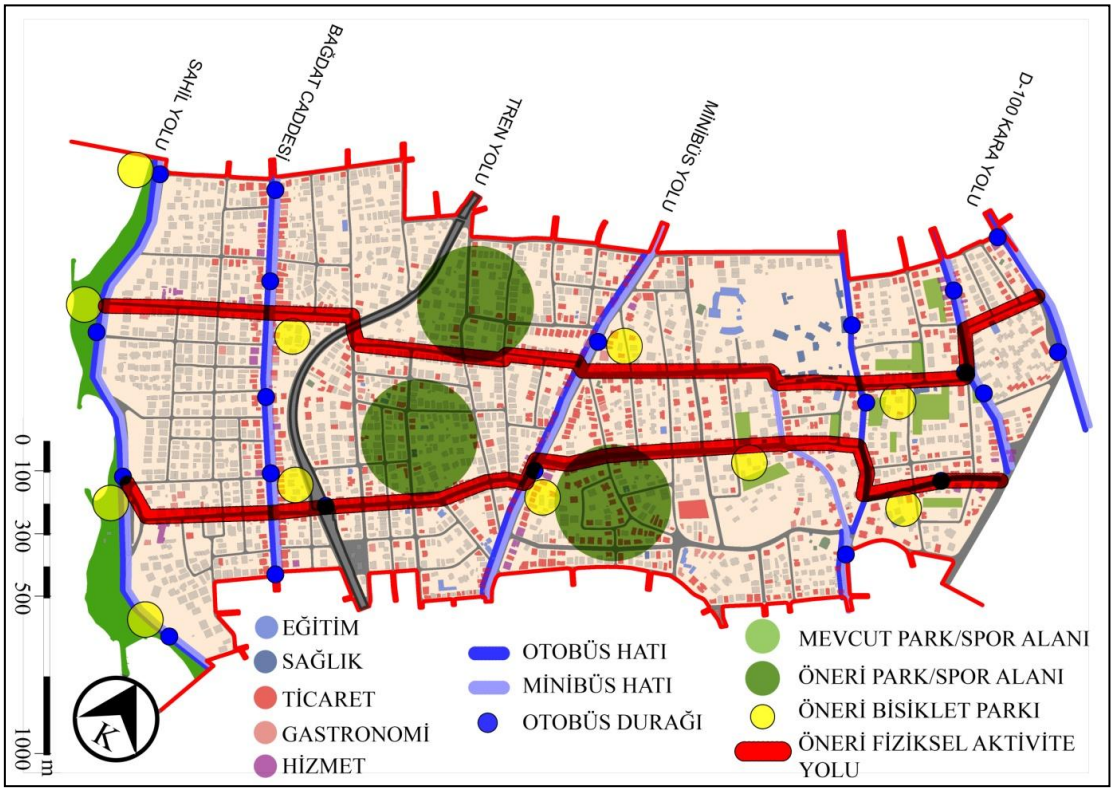
Sağlıklı nesiller için sporun yaygınlaştırılması ve günlük fiziksel aktivitenin artırılması gereklidir. Sağlık amaçlı sporun yaygınlaşabilmesi ve günlük yaşam içine girebilmesi için mahalle düzeyinde sokak ve trafik düzenlemeleri gereklidir.

Çalışma alanı içinde yapılan anket çalışmasının sonuçları parkların içinde düzenlenmiş yürüyüş yollarının yanı sıra sokak ve caddelerin yürüyüş ve koşu için daha çok kullanıldığını göstermiştir.

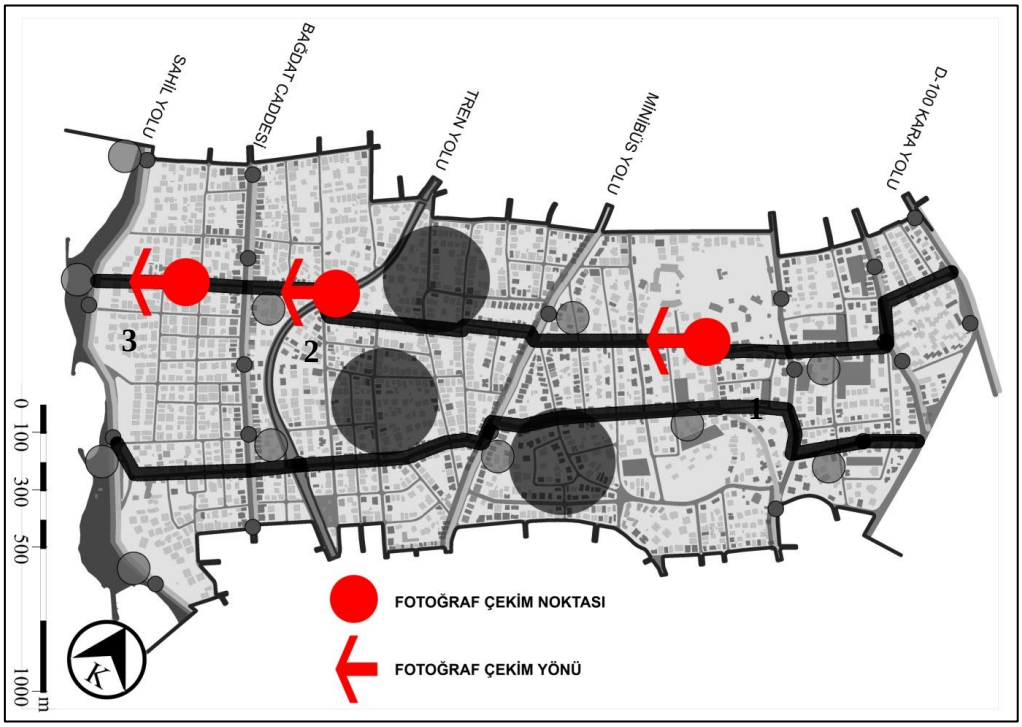
Üstelik sokaklar sadece ulaşım ve spor amaçlı kullanılan mekânlar değil, çocukların yetiştiği, sakinlerinin yaşamlarını geçirdikleri kentsel mekânların en önemli bileşenlerindendir (Appleyard, 1981).

Şekil 3.13'de görüldüğü gibi çalışma alanı içinde bulunan parkların ve spor alanlarının kullanılırlığını ve sağlık amaçlı fiziksel aktiviteyi artırmak için analiz çalışmaları sonucu iki fiziksel aktivite yolu önerilmiştir.

Bu yolların amacı içlerinden geçtikleri mahalle sokaklarını güvenilir ve yürünebilir kılarken üzerlerinde bulunan park ve spor alanlarını birbirlerine bağlayarak kesintisiz yürüyerek ya da bisiklet ile ulaşımı sağlamasıdır.



Şekil 3.13 : Öneri proje



Şekil 3.14 : Öneri Fiziksel aktivite yolu üzerinden çekilen fotoğraflar



Şekil 3.15 : Öneri Fiziksel aktivite yolu, Fotoğraf 1



Şekil 3.16 : Öneri Fiziksel aktivite yolu, Fotoğraf 2

Fiziksel aktivite yolları belirlenirken ulaşım modları ile bağlantılı olmasına dikkat edilmiştir. Bisiklet ile ulaşımın yaygınlaşması için toplu taşıma durakları çevresinde bisiklet parkları ve bisiklet kiralama noktaları yerleştirilmesi planlanmıştır (Şekil 3.14).

Trafik güvenliği bu yolların etkin kullanımında, önemli bir etkendir. Tasarlanan bu yolların paylaşımlı yol olarak belirlenmesi, trafik levhaları ve uyarı işaretleri ile motorlu taşıt sürücülerinin bilgilendirilmesi hedeflenmiştir. Şekil 3.15'te tasarlanan fiziksel aktivite yollarından bir kolaj.

Türkiye'de yerleşim yeri içi resmi hız sınırı olan 50km/s, tasarlanan yollar için 30km/s sınırına düşürülmesi ve sürücülerin mahalle içine girdiklerini gösteren levhalar yerleştirilmesi planlanmıştır.

Fiziksel aktivite yolu üzerinde geçiş üstünlüğü öncelikle yayaların sonra bisikletlerin en son araçların olacak şekilde tasarlanması düşünülmüştür. Bunun için yaya geçitlerinin tasarımı ve planlaması büyük öneme sahiptir. Ayrıca yaya geçitlerinin tasarımı kazaların önlenmesi için de önemlidir.



Şekil 3.17 : Öneri Fiziksel aktivite yolu, Fotoğraf 3

Bu yollar üzerinde gürültü seviyesi için gereksiz yere korna çalınmasını önlemek için uyarı levhaları düşünülmüştür.

Park alanı olarak ayrılmış yerler dışında, yol kenarlarına park eden araçlar diğer bir güvenlik sorunudur. Hem yayaların geçişi hem de bisikletler için tehlike oluştur.

Fiziksel aktivite yolları üzerinde bulunan parklar ve spor alanlarını birbirine bağlanırken ihtiyaç bulunan yerlerde park ve spor alanları planlanmıştır. Bu sayede bu yollar üzerinde ilerleyen insanların dinlenebilecekleri, spor yapabilecekleri ve nefes alabilecekleri açık alanlar sağlanmış olur.

Tasarlanan fiziksel aktivite yolları mahalle için önemli bağların oluşmasında sporun birleştirici gücü ile önemli rol oynayacaktır. Mahallenin toplumsal gücü ve sosyal bağları bu yolların sürdürülebilirliği için önemli konulardır.

Bu yolların tasarım ve planlama kriterleri Appleyard (1981) İdeal sokak için, sokak sakinlerinin hakları yönergesinde olduğu gibi sıralanabilir:

1- Güvenli bir sığınak olarak sokak:

Mahalle sokakları, mahalle sakinlerinin, çocukların ve yaşlıların güvenle gezinebileceği, oynayabileceği, bisiklete binebilecekleri, araçların dikkatli ve sağduyulu araç kullandıkları yerler olmalıdır.

2- Yaşanabilir, sağlıklı bir çevre olarak sokak:

Mahalle sokakları, gürültü, hava kirliliği ve çöplerin olmadığı, insanların evlerinde ve mahalle parklarında trafik gürültüsü olmadan dinlenebildikleri, sokakta normal sesle iletişim kurdukları ve kirlilik olmadan yaşadıkları sokaklar olmalıdır.

3- Topluluk, birlik olarak sokak:

Sokaklar ve mahaller en küçük sosyal toplulukları oluştururlar. Komşuluk bu sosyal birimin temelini oluşturur. Karşılıklı davranışlar ve karşılıklı güven komşuluk seviyesindeki topluluklar için önemli bir sosyal kapitaldir. Komşular birbirlerine güvendiklerinde yardıma ve desteğe ihtiyaç duyduklarında yarar sağlarlar örneğin; çocukların spor kulüplerine götürülmesi, parkta oynayan çocukların gözlemlenmesi gibi(Prins ve diğ.,2012). Eğer mahalle sakinleri komşuluk ilişkileri ile birlik oluşturulabilirlerse sokaklarında istedikleri ve istemedikleri uygulamalar konusunda söz sahibi olabilirler.

4- Komşuluk alanı olarak sokak:

Tüm sakinlerin bölgesel haklarına saygı gösterilerek yasal olmasa da mahalle sakinlerinin o sokağın kendilerinin olduğunu hissetmeleri güvenlik ve temizlik için önemlidir. Sokaklarına sahip çıkan mahalleliler sokak ağaçlarına, yeşilliğe, çevre temizliğine önem gösterdiği gibi dışarıdan yapılacak müdahalelere karşıda yapıcı tepkileri olacaktır.

5- Öğrenme ve oyun alanı olarak sokak:

Çocukların oyun alanı olarak bir mekânı ne iyi yapar? Çocukların birlikte oynamak isteyecekleri her tür sokak oyunu için uyun alanlar, farklı tür yüzeyler ve çeşitlilik içeren mekânlar, saklanabilecekleri, bir şeyler üretebilecekleri ya da toprakla oynayabilecekleri yerler ve bütün bu şeyleri yetişkinler tarafından rahatsız edilmeden yapabilecekleri mekânlar o yeri çocuk oyun alanı olarak iyi yapar.

Arka bahçeler tüm bu oyunlar ve koşullar için uygun olsalar da kentlerde bu oyun alanları çoğunlukla sokaklardır. Sokak öğrenme ortamıdır. Sokakta çocuklar bitkileri, ağaçları, güneşi ve rüzgârı gözlemleyerek doğa, dünya ve keşfetmek hakkında daha çok şey öğrenirler. Çocuklar sosyal hayatı, eğer sokakta güvenle konuşabilecekleri insanlar varsa öğrenirler. Yaşadıkları şehri öğrenmeleri, özgürce ve güvenle sokaklarında gezebilmelerine bağlıdır.

6- Yeşil ve keyifli mekân olarak sokak:

Sokakları yeşillendirmek görsel etki yanında gölge sağlama, kent ekosistemini güçlendirmede, hava akımını sağlamada ve mevsimlerin ve hayat döngüsünün algılanmasında önemlidir.

7- Eşsiz tarihi yerler olarak sokak:

Tek bir yapı, sokağın kendisi ya da yapıların ve sokağın tarzı, o sokağı içinden geçilen bir koridor olmaktan çıkarır ve orayı bir yer yaparak, yol olmak yerine hedef yapar.

4. SONUÇ

Başarılı tasarımlar oluşturmak için sporun birleştirici ve harekete geçirici etkisi göz önüne alınarak; parklar, yürüyüş yolları ve spor alanları kendi içinde izole mekânlar olarak değil, kentin diğer dinamik ağları içinde düşünülmelidir. Bu sayede kentsel donatılar ile bağlı, herkes için ulaşılabilir, güvenli, çeşitlilik ve eşitlik içeren mekânlar oluşturulmalıdır.

Kentlerde fiziksel aktivitenin artması ve yerleşim yerleri içinde sağduyulu trafik için bisiklet kullanımının ulaşım modları arasına girmesi gerekmektedir. Ulaşım planlama çalışmaları içinde toplu taşıma, kaldırımlar, bisiklet kiralama noktaları ve paylaşımlı yollar öne çıkartılarak kişisel ulaşım seçeneklerinin artırılması sağlanmalıdır.

Kentin bütününden mahalle ölçeğine kadar, kent planlama çalışmaları interdisipliner takımlar oluşturularak planlanmalıdır. Özellikle mahalle ölçeğinde mahalle sakinlerinin katılımı sağlanmalıdır.

Sağlıklı nesiller ve toplumlar için sağlık amaçlı sportif aktiviteler desteklenerek toplumun her kesiminin ulaşabileceği ve fiziksel aktivitenin topum yaşamının içine girebilmesi için birbirleri ile bağlı spor ağı oluşturulması önemlidir.

Alan içinde yapılan anket sonuçları da göstermektedir ki insanlar fiziksel sağlık ve formda kalmak için olduğu kadar ruhsal sağlık için de spor yapmaktadırlar. Anket sonuçları insanların yürüyüş ve koşu yapmak için en çok sokakları tercih ettiklerini göstermektedir.

Sağlık amaçlı spor ve kent içinde fiziksel aktivitenin artırılması için projeler hazırlanmalı ve bu projeler için finansman desteği, sosyal örgütlerin ve üniversitelerin rehberliği, belediyelerin ve yönetimlerin politikaları gereklidir. Örnek olarak okullarda çocuklara bisiklet kullanma ve trafik kurallarını öğretmek. Mahalle içinde bisiklet turları düzenleme gibi geleceğin araç kullanıcılarına sağduyulu ve bisikletlere saygılı trafik kurallarını öğretmek. Trafik ve trafik içinde bisiklet kullanımı, paylaşımlı yol gibi konularda okullarda eğitim çalışmaları düzenlenmek.

Ulaşılabilir, güvenli ve çeşitliliği ile çekici spor alanları tasarlamak sosyal kapitalin düşük olduğu yerlerde bu alanların kullanılırlığını sağlamaz. Spor yapmak sosyal baskılar içinde gençleri en çok etkileyen aktivitedir. Kilosundan ya da kendinden memnun olmayan birinin rahat bir şekilde parklarda, sokaklarda hatta spor salonlarında koşması büyük bir psikolojik eşiktir. Sosyal çevre sporu destekliyor ise ve fiziksel çevre koşulları uygunsa, yoğun kullanımlı spor alanları oluşturulabilir. Sosyal çevrenin spor ve fiziksel aktiviteye olan algısının yenilenmesi için okullar ve okul aile birlikleri önemli bilgilendirme noktalarıdır.

Sosyal çevrenin gelişmesi, mahallelilik kavramının güçlenmesi ve bağlılıkların artması için okullarda ve parklarda gönüllülük esasına dayalı çalışmalar yapılmalıdır.

Belediyelerin desteklediği spor organizasyonları artırılmalı ve özellikle çocuklar ve gençler için yaz okulları ve yıl boyu süren spor eğitimleri düzenlenmelidir.

KAYNAKLAR

Anderson, S., 1978: On Streets. MIT Press, Cambridge, Massachusetts, United States

Appleyard, D., 1981: Livable streets, University of California Press, Berkeley, United States

Arda, N. Z., 1997: Geçmişten günümüze rekreasyon anlayışı ve son dönem park anlayışının Kadıköy kıyı şeridinde yer alan parklar üzerine irdelenmesi, Y. L. Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi - Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

Bağbaşı, G., 2010: İstanbul kent meydanlarının peyzaj mimarlığı ilkeleri açısından irdelenmesi: Sultanahmet, Beyazıt, Taksim, Beşiktaş, Ortaköy meydanı örneği, Y. L. Tezi, Bartın Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Bartın, Türkiye

Baskıcı, S., 2002: Meydanların niteliksel ve mekânsal analizi: Örnek alan çalışması olarak Konak Meydanı, Y. L. Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi - Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir, Türkiye

Benedict, M. ve McMahon, E. T., 2006: Green infrastructure: Linking landscapes and communities, Island Press, Washington, United States

Bilgili, C. C., 2001: Tarihi Antalya parkının rekreasyonel alan kullanımı yönünden değerlendirilmesi ve geliştirilmesi üzerine bir araştırma, Y. L. Tezi, Mustafa Kemal Üniversitesi - Fen Bilimleri Enstitüsü, Antakya, Türkiye

Bishop, K. R., 1989: Designing urban corridors, American Planning Association, United States

Bramham, P. ve Wagg, S., 2009: Sport, Leisure and culture in postmodern city, Leeds Metropolitan University, U.K.

Clawson, M., ve Kenetsch, J. L., 1971: Economic of outdoor recreation. The John Hopkins Press, Baltimore and London

Çağlar, T. N., 1992: Konut alanları ve alışveriş merkezlerindeki kent sokaklarının çağdaş tasarımları üzerinde bir araştırma, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi - Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Türkiye

Davies, L. E., 2011: Sport and economic regeneration: a winning combination?, Sports in city: Cultural and politic connection, Routledge, London

Dee, C., 2001: Form and fabric in landscape architecture, a visual introduction, Spon Press, London And New York

Gelh, J. R. ve Lord, R., 2010: Cities for people, Island Press, Washington, United States

Giles C. B., ve Donovan, R., 2003: Relative influences of individual, social environmental, and physical environmental correlates of walking., Am. J. Public Health, 93(9), 1583–1589.

Guggenheimer, E. C., 1969: Planning for parks and recreation needs in urban areas, Twayne Publishers, Inc., United States.

Güler, G., 2010: Başarılı bir olimpiyat için olimpiyatlara ev sahibi olmuş kentlerden alınacak dersler ve İstanbul örneği, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi - Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

Kadıköy Belediyesi, Park ve Bahçeler Müdürlüğü, 2012. Kişisel görüşme

Nicholls, S., 2001: Measuring the accessibility and equity of public parks: a case study using GIS. Managing leisure 6, 201-219

Ocak, E., 2006: İstanbul'daki tarihi parkların günümüz kullanım işlevleri açısından irdelenmesi, Y. L. Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi - Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

Pangburn, W. W., 1940: Play and recreation. Annals of the American Acedemy of Political and Social Science, vol. 212.

Prins, R. G., Mohnen, S. M., Lenthe, F. J., Brug, J., ve Oenema, A., 2012: Are neighbourhood social capital and availability of sports facilities related to sports participation amang Dutch adolesents? Research. İnternational journal of behavioral nutrition and physical activity, 9:90

Sam, M. P., ve Hugson, J. E., 2011: Sport in the city: Cultural and politic connection, Routledge, London

Sevil, T., Şimşek, K. Y., Katırcı, H., Çelik, O., Çeliksoy, M. A., ve Kocaekşi, S., 2012: Boş zaman ve rekreasyon yönetimi. Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.

Sıvalıoğlu, P., 1997: Kadıköy ilçesindeki semt parkları ve sahil dolgu alanlarından kullanıcıların memnuniyet derecelerinin değerlendirilmesi, Y.L. Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi - Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

Southworth, M., 2005:Designing the walkable city. Journal of urban planning and development vol.131, no.4, December 1 -2005

TEA-21, 2003: 21. yüzyıl için Ulaşım Eşitliği Kanunu 'Transportation Equity Act for the 21st. Century'. < *http://www.fhwa.dot.gov/tea21/*>, alındığı tarih 08.04.2013

Tezer, A., 1997: Kentsel ulaşım planlamasında (KUP) azari kullanım – ulaşım etkileşiminin modellemesi: İstanbul üzerine bir değerlendirme. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi - Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

Uçak, İ., 2000: Meydan mekânlarını oluşturan peyzaj öğeleri Ortaköy meydanı ve Bakırköy özgürlük meydanı üzerine bir inceleme, Y. L. Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi - Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

UNEP - Global Environment Outlook-3, 1972-2002: State of the environment and policy retrospective: Urban areas, global overview, <*http://www.unep.org/geo/geo3/english/081.htm*>, alındığı tarih 05.04.2013.

Url-1 <*http://www.rekreasyon.org/rekreasyon-ve-cevre*>, alındığı tarih 05.04.2013.

Url -2 <*http://tr.wikipedia.org/wiki/Maslow_teorisi*>, alındığı tarih 05.04.2013.

Url-3 <*http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/disease-prevention/physical-activity/activities/hepa-europe*>, alındığı tarih 08.04.2013

Url-4 <*http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026427510600059X*>, alındığı tarih 04.02.2013

Url-5 <*http://www.voiceofplay.org/content.aspx?pI027*>, alındığı tarih 08.04.2013

Url-6 <*http://www.ibb.gov.tr*>, 04.02.2013

Url-7 <*http://www.citiesforsports.eu/*>, alındığı tarih 20.04.2013

Url-8 <*http://www.ada.gov/2010ADAstandards_index.htm*>, alındığı tarih 20.04.2013

Url-9 <*http://tr.wikipedia.org/wiki/Bocce*>, alındığı tarih 28.04.2013

Url-10 <*http:www.saferouteinfo.org*>, alındığı tarih 28.04.2013

Url-11 <*http://tr.wikipedia.org/wiki/Critical_Mass*>, alındığı tarih 24.05.2013

Url-12 <*http://www.his.gov.tr/*>, alındığı tarih 24.05.2013

Url-13 <http://www.dmv.ca.gov/pubs/brochures/fast_facts/ffdl37.htm>, alındığı tarih 29.05.2013

Url-14 <*http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/BilgiHizmetleri/Istatistikler/Documents/bldhizmetleri/2010/parkvebahceler_mud_2004-%202010.pdf*>, alındığı tarih 24.06.2013

Url-15 <*http://www.fairfaxcounty.gov/planning/tod_docs/walking_distance_abstracts.pdf*>, alındığı tarih 24.06.2013

Zorba, E., 2010: Herkes için yaşam boyu spor, Türkiye herkes için spor federasyonu. Ankara,Türkiye.

EKLER

EK A: Anket
EK B.1: Kadıköy ilçesindeki parklar ve yeşil alanlar listesi
EK B.2: Kadıköy ilçesindeki parklar ve alan nitelikleri listesi
EK C: Öneri proje
EK D: Motorlu araç kullanıcıları ve bisikletliler için güvenlik notları

EK A : Anket

1	Cinsiyetiniz □ Kadın □ Erkek
2	Yaşınız _____
3	Eğitim dereceniz? □ İlkokul □ Lise □ Üniversite □ Yüksek okul
4	Sigara içiyor musunuz? □ Evet □ Hayır Cevabınız `evet` ise günde kaç adet sigara içiyorsunuz? _____
5	Kilonuzu ve boyunuzu biliyor musunuz? Boyum: _____ Kilom: _____
6	Geçmişte geçirdiğiniz ya da halen geçirmekte olduğunuz bir rahatsızlığınız var mı? (birden çok kutu işaretleyebilirsiniz) □ Hayır □ Anemi (Kansızlık) □ Diyabet (Şeker) □ Astım □ Kalp rahatsızlıkları □ Kanser-Türü □ Fıtık □ Göğüs ağrıları □Yüksek kolesterol □Yüksek tansiyon □ Felç □ Epilepsi(Sara) Diğer: _____
7	Aşağıdakilerden hangisi yaşam tarzınızı en iyi şekilde açıklar □ Stresli □ Sakin □ Hareketli

EK A : (devam) Anket

8	Düzenli olarak egzersiz ya da spor yapar mısınız? □ Düzenli olarak spor yapmam □ Düzenli olarak her gün spor yaparım □ Düzenli olarak haftada 3 gün spor yaparım □ Düzenli olarak hafta sonları spor yaparım
9	Neden spor yapıyorsunuz? (birden çok kutu işaretleyebilirsiniz) □ Doktorum tavsiye ettiği için □ Sağlık için □ Kilo kontrolü için □ Formda kalmak için □ Kaslarımı güçlendirmek ve kuvvet kazanmak için □ Ruhsal gevşeme için (stres yönetimi)
10	Genellikle hangi tür egzersizleri tercih ediyorsunuz? (birden çok kutu işaretleyebilirsiniz) □ Serbest yürüyüş □ Tempolu yürüyüş □ Hafif ve hızlı tempo koşu □ Dış mekân spor aletleri □ Bisiklet kullanmak □ Yoga □ Yüzme □ Plates
11	Günlük egzersizlerinizi yapmak için hangi tür alanları tercih ediyorsunuz? □ Parklar □ Bisiklet yolları □ Yaşadığım çevrede bulunan sokakları ve caddeleri □ Spor salonları □ Spor tesisleri
12	Günlük egzersizlerinizi yapmak için genelde tercih ettiğiniz park, çevre ya da tesisin adı nedir? □_____

EK A : (devam) Anket

<table>
<tr><td>13</td><td>Günlük egzersizlerinizi yapmak için genelde tercih ettiğiniz park, çevre ya da tesis için memnuniyet derecesi belirlerseniz 1'den 10'a kadar puanınız kaç olur?(1 hiç memnun değilim, 10 çok memnunum)
<table>
<tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>14</td><td>Bir hafta içerisinde tren, otobüs, araba gibi motorlu bir taşıtta yolculuk yaptığınız gün sayısı kaçtır, Bu günlerden birinde motorlu taşıtta yolculuk yaparak genellikle ne kadar zaman geçirdiniz?
□Haftada----gün
Günde___ saat
Günde___dakika
□Motorlu taşıtta yolculuk yapmıyorum.</td></tr>
<tr><td>15</td><td>Bir hafta içerisinde bir yerden bir yere gitmek için bir seferde en az 10 dakika yürüdüğünüz gün sayısı kaçtır, Bu günlerden birinde genellikle ne kadar zaman yürürsünüz?
□Haftada----gün
Günde___ saat
Günde___dakika
□Bir yerden bir yere giderken yürümedim.</td></tr>
<tr><td>16</td><td>Bir hafta içerisinde bir yerden bir yere gitmek için bir seferde en az 10 dakika bisiklete bindiğiniz gün sayısı kaçtır, Bu günlerden birinde genellikle ne kadar zaman bisiklete bindiniz?
□Haftada----gün
Günde___ saat
Günde___dakika
□Bir yerden bir yere bisikletle gitmedim.</td></tr>
</table>

EK A : (devam) Anket

17	Bir hafta içerisinde boş zamanlarınızda basketbol, futbol, aerobik, koşu, hızlı bisiklet çevirme veya hızlı yüzme gibi şiddetli fiziksel aktiviteleri yaptığınız gün sayısı kaçtır, Bu günlerden birinde boş zamanınızda şiddetli fiziksel aktivite yaparak genellikle ne kadar zaman geçirdiniz? □Haftada----gün Günde___ saat Günde___dakika □Boş zamanımda şiddetli aktivite yapmadım.
18	Bir hafta içerisinde boş zamanlarınızda dans, halk oyunları, masa tenisi, bowling, düzenli tempoda bisiklet çevirme ve düzenli tempoda yüzme gibi orta dereceli fiziksel aktiviteleri yaptığınız gün sayısı kaçtır, Bu günlerden birinde boş zamanınızda orta şiddetli fiziksel aktivite yaparak genellikle ne kadar zaman geçirdiniz? □Haftada----gün Günde___ saat Günde___dakika □Boş zamanımda orta şiddetli aktivite yapmadım.
19	Bir hafta içerisinde boş zamanınızda bir seferde en az 10 dakika yürüdüğünüz gün sayısı kaçtır, Bu günlerden birinde genellikle ne kadar zaman yürürsünüz? □Haftada----gün Günde___ saat Günde___dakika □Boş zamanımda yürümedim.

EK B.1: Kadıköy 1. Bölge parkları ve yeşil alanlar

Çizelge B.1: Kadıköy 1. Bölge parkları ve yeşil alanlar

	PARK ADI	YERİ	ALANI m²
1	BAŞKANLIK ALANI	KADIKÖY	10.834,14
2	MEYDAN PARKI	KADIKÖY	
3	BAŞKANLI ALANI	HASANPAŞA	20.630,00
4	EVLENDİRME	HASANPAŞA	14.959,41
5	İNCİRLİBOSTAN PARKI	İNCİRLİBOSTAN	1.001,08
6	İNCİRLİBOSTAN KÜÇÜK PARKI	İNCİRLİBOSTAN	
7	İNCİRLİBOSTAN REFÜJ	İNCİRLİBOSTAN	
8	HASANPAŞA REFÜJ-1	HASANPAŞA	
9	HASANPAŞA REFÜJ-2	HASANPAŞA	
10	HASANPAŞA REFÜJ-3	HASANPAŞA	
11	HASANPAŞA REFÜJ-4	HASANPAŞA	
12	MEVHİBE İNÖNÜ KREŞİ	HASANPAŞA	269,62
13	S.ÇEŞME-BAHARİYE REFÜJ	HASANPAŞA	
14	MODA PARKI	MODA	3.461,08
15	MODA KÜÇÜK PARKI	MODA	846,73
16	MODA TANZİM YANI	MODA	2.848,84
17	YOĞUTÇU PARKI	MODA	20.903,00
18	YOĞURTÇU REFÜJ	MODA	1.080,76
19	YOL SOKAK PARKI	MODA	491,87
20	MODA REFÜJ	MODA	
21	T.KADINLAR BİRLİĞİ PARKI	ACIBADEM	2.621,43
22	ÖĞRETMEN PARKI	ACIBADEM	2.090,97
23	SOKULLU PARKI	ACIBADEM	3.720,83
24	JN.TÜFEKÇİ PARKI	ACIBADEM	4.497,27
25	ACIBADEM GÖNÜLLÜ PARKI	ACIBADEM	754,89
26	KOŞUYOLU PARKI	KOŞUYOLU	8.648,38
27	LİONS PARKI	KOŞUYOLU	1.052,18
28	ÜÇGEN PARKI	KOŞUYOLU	508,50
29	YAŞAM PARKI	KOŞUYOLU	3.154,93
30	PAZARBAŞI PARKI	KOŞUYOLU	1.333,46
31	KOŞUYOLU MANOLYA PARKI	KOŞUYOLU	3.758,25
32	ATATÜRK PARKI	KALAMIŞ	51.746,93
33	BEHİCE YAZGAN PARKI	KALAMIŞ	2.966,71
34	23 NİSAN PARKI	KIZILTOPRAK	2.545,50
35	FENERBAHÇE PARKI	FENERBAHÇE	8.609,89
36	IHLAMUR SOKAK PARKI	SELAMİÇEŞME	5.816,14
37	FENERBAHÇE LİSE ARKASI	SELAMİÇEŞME	3.993,29
38	NİDARAĞA PARKI	GÖZTEPE	540,61
39	KARANFİL SOKAK PARKI	GÖZTEPE	1.326,17
40	GÖZTEPE MUHTARLIK YANI	GÖZTEPE	
41	ERENKÖY KIZ LİS. KARŞISI	GÖZTEPE	
42	SSK YANI PARKI	GÖZTEPE	1.086,22
43	SSK KARŞISI PARKI	GÖZTEPE	3.748,46

Çizelge B.1: (devam) Kadıköy 1. Bölge parkları ve yeşil alanlar

44	HIZIRBEY PARKI	GÖZTEPE	3.652,78
45	LEYLAK PARKI	GÖZTEPE	1.514,13
46	MİNÜBÜS YOLU REFÜJ	GÖZTEPE	3.873,87
47	DURSUN DEMİRLİ KREŞİ	GÖZTEPE	1.775,26
48	FENERYOLU TANZİM REFÜJ	FENERYOLU	
49	26 MART PARKI	KUYUBAŞI	1.980,97
50	KUYUBAŞI MUH. YANI	KUYUBAŞI	875,02
51	KUYUBAŞI PARKI	KUYUBAŞI	
52	YILDIRIM SOKAK PARKI	FİKİRTEPE	720,00
53	J.ER ÇAĞLAR MENGÜ PARKI	FİKİRTEPE	3.254,77
54	ONAY SİSTESİ PARKI	FİKİRTEPE	6.775,84
55	DUMLUPINAR MUHTARLIK	FİKİRTEPE	3.640,76
56	DAYANIŞMA PARKI	FİKİRTEPE	1.843,97
57	KEMAL SUNAL PARKI	FİKİRTEPE	583,50
58	MURAT SİNEMASI REFÜJ	FİKİRTEPE	
59	ÖZGÜRLÜK PARKI	SELAMİÇEŞME	115.000,00
60	FENERBAHÇE TURİNG PARKI	FENERBAHÇE	63.500,00

Çizelge B.1: Kadıköy 2. Bölge parkları ve yeşil alanlar

	PARK ADI	YERİ	ALANI m²
1	AHMET TANER KIŞLALI PARKI	KOZYATAĞI	283,65
2	AKASYA PARKI	19 MAYIS MAH.	2.477,20
3	ARAPGİRLİ PARKI	SAHRAYICEDİD	1.555,65
4	BAHRİYE ÜÇOK KREŞİ	19 MAYIS MAH.	1.500,00
5	BARIŞ-1 PARKI	KOZYATAĞI	2.477,30
6	BARIŞ-2 PARKI	KOZYATAĞI	2.310,70
7	BAYAR CAD. KIZ ÖĞR. YURDU	SAHRAYICEDİD	928,52
8	SAHRABİRLİK TAKSİ DUR. ARK.	SAHRAYICEDİD	319,13
9	BOSTANCI ATATÜRK HEYKELİ ÖNÜ YEŞİL ALAN	BOSTANCI	1.576,10
10	BOSTANCI MENEKŞE SOKAK PARKI	BOSTANCI	553,62
11	BOSTANCI MEYDAN PARKI	BOSTANCI	3.129,40
12	DR.KEMAL AKGÜDER CAD. YEŞİL ALANI	3.129,40	162,32
13	DOSTLUK PARKI	19 MAYIS MAH.	1.774,45
14	EKİN PARKI	19 MAYIS MAH.	4.801,80
15	EMANET SOKAK PARKI	BOSTANCI	930,85
16	FİRUZAN TOPRAK PARKI	KOZYATAĞI	767,80
17	HALK SOKAK PARKI	SAHRAYICEDİD	2.038,85
18	HASAN ALİ YÜCEL KREŞİ	19 MAYIS MAH.	1.033,20
19	ŞEBNEM SOK. HAVUZLU PARK	KOZYATAĞI	584,55
20	HÜRRİYET PARKI	19 MAYIS MAH.	8.842,55
21	İNÖNÜ CADDESİ REFÜJLER	SAHRAYICEDİD	2.501,18
22	ATATÜRK CADDESİ REFÜJLER	SAHRAYICEDİD	1.500,00
23	KAZASKER BÜFE ARKASI YEŞİL ALAN	KOZYATAĞI	741,78
24	KAZASKER SAHRAYICEDİD ARASI REFÜJ	KOZYATAĞI	1.369,89
25	SAHRAYICEDİD GÖZTEPE ARASI REFÜJ	SAHRAYICEDİD	1.199,47
26	KOZYATAĞI KARAKOL KARŞISI PARK	19 MAYIS MAH.	2.442,90
27	ZABITA YANI-ESKİ SABİT PAZAR PARK	SAHRAYICEDİD	4.527,27
28	KUŞLUK PARKI	19 MAYIS MAH.	2.204,50
29	MENGÜ PARKI	SAHRAYICEDİD	2.477,21
30	MERDİVENKÖY PARKI	SAHRAYICEDİD	4.576,70
31	İSMAİL HAKKI TONGUÇ KREŞİ	SAHRAYICEDİD	891,74
32	19 MAYIS MAH. KÜLTÜR MERKEZİ KARŞISI	19 MAYIS MAH.	247,81
33	19 MAYIS PARKI	19 MAYIS MAH.	7.410,15
34	SULTAN SOKAK YEŞİL ALAN	19 MAYIS MAH.	1.204,79
35	KRİTON CURİ PARKI	19 MAYIS MAH.	10.571,30
36	MİLLİ HAKİMİYET PARKI	SAHRAYICEDİD	10.461,00

Çizelge B.1: (devam) Kadıköy 2. Bölge parkları ve yeşil alanlar

37	DERYA SİTESİ PARKI	KOZYATAĞI	702,94
38	TOYOTA ARKASI PARK	SAHRAYICEDİD	3.061,45
39	ZÜBEYDE HANIM PARKI	KOZYATAĞI	4.010,95
40	23 NİSAN PARKI	SAHRAYICEDİD	2.477,21
41	SARI KANARYA PARKI	KOZYATAĞI	1.218,50
42	TÜTÜNCÜ MEHMET EFENDİ CADDESİ	GÖZTEPE	410,00
43	ATATÜRK İNÖNÜ CADDESİ BAĞLANTI YOLU	19 MAYIS MAH.	539,37
44	BOSTANCI TREN İSTASYONU YANI	BOSTANCI	100,00

EK B.2: Kadıköy ilçesindeki parklar ve alan nitelikleri listesi

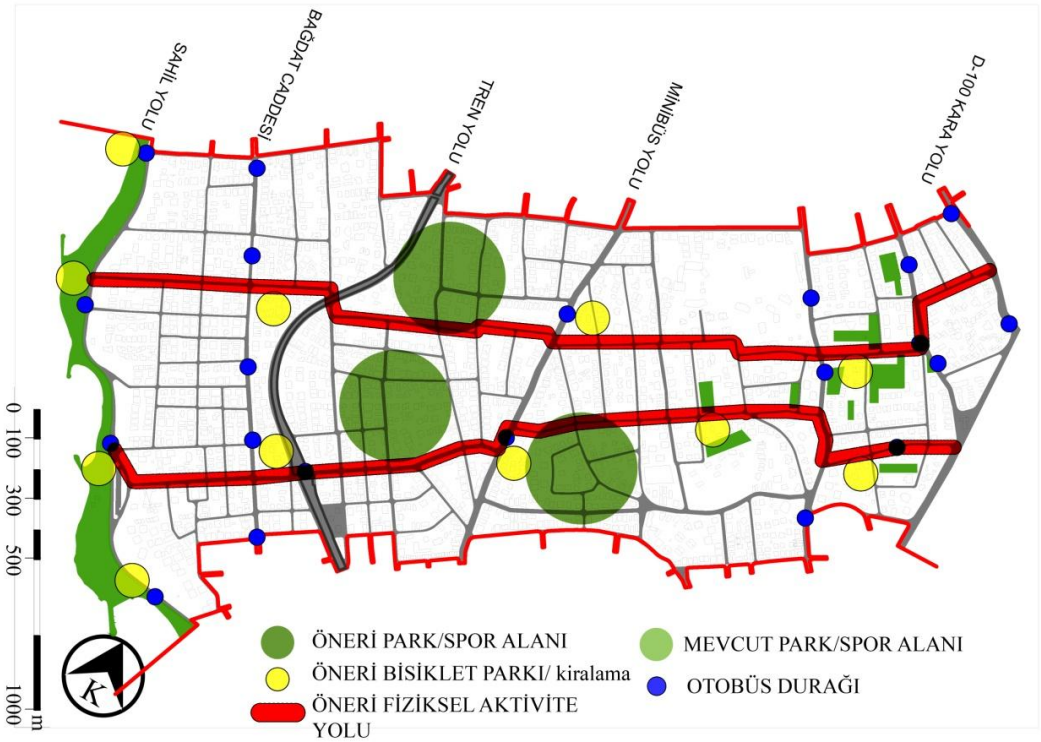
Çizelge B.2: Kadıköy ilçesindeki parklar ve alan nitelikleri listesi

SIRA NO	PARK ADI	ALANIN NİTELİĞİ	ALAN BÜYÜKLÜĞÜ m²	SOKAK ADI	MAHALLE ADI	DURUMU
1	AKASYA PARKI	Basketbol sahası	418,68	Akasya Sokak	19 Mayıs Mah.	
2	ARAPKİRLİ PARKI	Basketbol sahası	130,91	Halk Sokak	Sahrayıcedid Mah.	
3	BARIŞ-2 PARKI	Basketbol sahası Futbol sahası	823,87	Fatih Devravut Sokak	Kozyatağı Mah.	
4	DOSTLUK PARKI	Basketbol sahası	136,14	Mescitli Sokak	Sahrayıcedid Mah.	Yenileniyor
5	EKİN PARK	Basketbol sahası	208.44	Aydın Sokak	19 Mayıs Mah.	
6	HÜRRİYET PARKI	Basketbol sahası Basketbol sahası Basketbol sahası	439,91 433,94 433,13	Yıldız Sokak	19 Mayıs Mah.	
7	MİLLİ HAKİMİYET PARKI	Basketbol sahası	474,93	Çamlık Park Sokak	Sahrayıcedid Mah.	
8	KOZYATAĞI KARAKOL KARŞISI PARKI	Basketbol sahası	490,89	Nihal Sokak	19 Mayıs Mah.	
9	MERDİVENKÖY PARKI	Basketbol sahası Basketbol	374,68 143,37	Bankalar Sokak	Sahrayıcedid Mah.	
10	19 MAYIS PARKI	Basketbol sahası Basketbol sahası	365,56 374,53	Sultan Sokak	19 Mayıs Mah.	
11	TOYATA ARKASI PARKI	Basketbol sahası	275,88	Mengi Sokak	Sahrayıcedid Mah.	
12	ÖZGÜRLÜK PARKI	Futbol sahası Basketbol sahası Basketbol sahası Tenis kortu	2621,10 499,66 546,47 406,13	Mustafa Mazhar Bey Caddesi	Feneryolu Mah.	Futbol ve Tenis Sahaları İşletmede

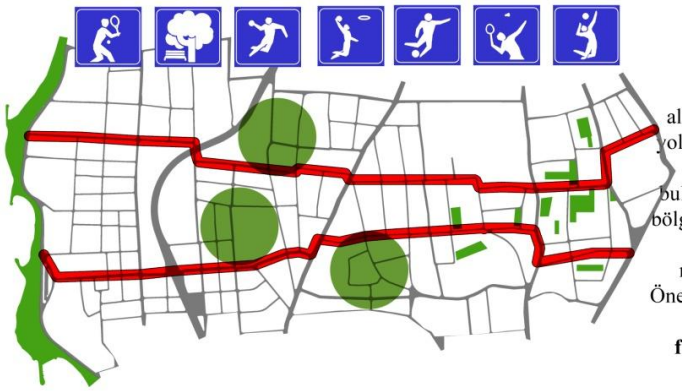
Çizelge B.2: (devam) Kadıköy ilçesindeki parklar ve alan nitelikleri listesi

13	KALAMIŞ PARKI	2 Ad. Futbol sahası 1 Ad. Plaj Voleybolu 2 Ad. Tenis kortu	2754,75 1504,88 1312,30	Münir Nurettin Selçuk Caddesi	Fenerbahçe Mah.	Futbol ve Tenis Sahaları İşletmede
14	YOĞURTÇU PARKI	Basketbol sahası Tenis kortu Squash Sahası	457,20 675,98 230,33	Yoğurtçu Çayırı Caddesi	Osmanağa Mah.	
15	HIZIRBEY PARKI	Basketbol sahası	383,04	Hızırbey Cad.	Göztepe Mah.	
16	23 NİSAN PARKI	Basketbol sahası	95,53	Sahrayı Cebesoy Sokak	Sahrayıcedid Mah.	
17	İNTAŞ 23 NİSAN PARKI	Basketbol sahası	506,98	İslam Çupi Sokak	Zühtüpaşa Mah.	
18	KOŞUYOLU PARKI	Futbol sahası Basketbol-Voleybol Tenis sahası	1023,64 418,50 377,43	Mehmet Akman Sokak	Koşuyolu Mah.	Futbol Sahası İşletmede
19	IHLAMUR PARKI	Basketbol sahası	540,00	Bozkır Sokak	Fenerbahçe Mah.	
20	ÇAĞLAR MENGÜ PARKI	Basketbol sahası Üçlü Basketbol Futbol sahası	315,06 114,36 365,94	Yumurtacı Abdi Bey Caddesi	Dumlupınar Mah.	
21	PROF.DR. AHMET TANER KIŞLALI PARKI	Basketbol sahası	392,00	Hüseyin Ayanoğlu Sokak	Kozyatağı Mah.	
22	ZÜBEYDE HANIM PARKI	Basketbol sahası	319,25	Hilmi Paşa Caddesi	Kozyatağı Mah.	
23	YEŞİLÇEŞME SOKAK PARKI	Futbol sahası	717,42	Yeşilçeşme Sokak	Fenerbahçe Mah.	Futbol Sahası İşletmede

EK C: Öneri Proje







ÖNERİ FİZİKSEL AKTİVİTE YOLU

Çalışma alanı üzerinde yapılan analizler sonucunda yaya konfor düzeyi yüksek, yoğun kullanılan yollar içinden belirlenen kırmızı renk ile işaretlenmiş bu iki yol **fiziksel aktivite yolu** olarak belirlenmiştir. Yolların belirlenmesinde D-100 karayolu altında bulunan parklar ile sahilde bulunan yeşil alanların birleştirilmesi hedef alınmıştır. Özellikle mahalle içlerinden geçen bu yollar motorlu taşıtlar ile **yayalar**, **bisikletler**, **kaykay** ve **paten** kullanıcıları ile **paylaşımlı yollar** olarak planlanmıştır. Fiziksel aktivite yolu üzerinde toplu taşıma durakları ile birlikte **bisiklet park** yerleri ve kiralama noktaları düşünülmüştür.

ÖNERİ PARK/SPOR ALANLARI

Park ve spor alanları miktarları ve bu alanlara ulaşım incelendiğinde Minibüs yolu ile tren yolu arasında kalan yerleşim alanında **park yada spor alanı** bulunmadığı gözlemlenmiştir. Belirlenen bölgeler çalışma alanı buyunca düşünülen **spor ağı sistemi** için gerekli bağlantı noktalarını oluşturması hedeflenmiştir. Öneri park ve spor alanları için düşünülen aktiviteler; **basketbol, voleybol, mini futbol, tenis gibi saha oyunları ile dış mekan fitnes aletleri, koşu yolu, çok amaçlı aktivite açıklığı.**

Şekil C.1: Öneri Proje

EK D: Motorlu Araç Kullanıcılrı ve Bisikletliler için Güvenlik Notları

(URL-13)

37

Sharing the Road

Fast Facts

Safety Tips for Bicyclists and Motorists

www.dmv.ca.gov

FFDL 37 (REV. 12/2012) WWW

Hazards

Keep your eyes on the road ahead. Avoid running over potholes, gravel, broken glass, drainage grates, puddles you can't see through, or other unsafe road conditions. Look over your shoulder to avoid swerving suddenly into traffic. When possible, signal before changing lanes.

Parked Vehicles

Bicyclists should ride far enough away from parked vehicles to avoid being hit by an opening door.

When to Take the Traffic Lane

A bicycle lane is a **designated traffic lane** for bicyclists, marked by a solid white line, and typically breaking into a dotted line at the corner. A bicycle lane is different from a simple white line showing the edge of the road because it follows specific width requirements and is clearly marked as a bike lane. Many roads do not have designated bicycle traffic lanes, so bicyclists share the traffic lane to the left of the white line. If there is no shoulder or bicycle lane and the traffic lane is narrow, ride closer to the center of the lane. This will prevent motorists from passing you when there is not enough room. Bicyclists can travel at speeds of 20 mph, or faster. You should also use the traffic lane when you are traveling at the same speed as the traffic around you. This will keep you out of motorists' blind spots and reduce conflicts with right-turning traffic.

Motorists Passing Bicyclists

Be patient when passing a bicyclist. Slow down and pass only when it is safe. Do **not** squeeze the bicyclist off the road. If road conditions and space permit, allow clearance of at least three feet when passing a bicyclist.

Obey Traffic Signs and Signals

Bicyclists **must** obey STOP signs and red signal lights. It's a good idea to stop for yellow lights too—rushing through a yellow light may not leave you enough time to make it across the intersection before the light changes.

Left Turns

There are two proper methods for making a left turn on a bicycle:

1. Using Traffic Lanes

As you approach the intersection, look over your left shoulder for traffic. If clear, signal your turn and move over to the left side of the lane, or into the left or center turn lane. Position yourself so that vehicles going straight cannot pass you on your left while making your left-hand turn. Yield to oncoming traffic before turning. If you are riding in a bicycle lane or on a multi-lane road, you need to look and signal each time you change lanes. Never make a left turn from the right side of the road, even if you're in a bicycle lane.

2. Using Crosswalks

Approach the intersection staying on the right. Stop and either cross as a pedestrian in the crosswalk, or make a 90 degree left turn and proceed as if you were coming from the right. If there is a signal light, wait for the green light or the WALK signal before crossing. Yield to pedestrians in the crosswalk.

Each year in California, more than 100 people are killed and hundreds of thousands more are injured in bicycle collisions. Some bicycle related crashes are connected to the bicyclist's behavior, while others are due to the motorists' lack of attention.

- Bicycle riders on public roads have the same rights and responsibilities as motorists, and are subject to the same rules and regulations. Refer to the *California Driver Handbook* to become familiar with these rules.
- Motorists must look carefully for bicyclists before turning left or right, merging into bicycle lanes, and opening doors next to moving traffic. Respect the right-of-way of bicyclists because they are entitled to share the road with you.

Four Basic Safety Tips

Here are four basic bicycling tips:

- Maintain control of your bicycle.
- Protect yourself—reduce the risk of head injury by always wearing a helmet.
- Be visible, alert, and communicate your intentions.
- Ride with traffic.

Maintain Control of Your Bicycle

There are many things you can do to control your bicycle, even in an emergency. First, ensure your bicycle is the right size and properly adjusted to fit you. A properly fitted bicycle is easier to control, more comfortable, and causes less fatigue. A bicycle shop can help you choose the correct size bicycle. Ensure your bicycle is in good working order by inspecting it regularly.

The *California Vehicle Code* (CVC) contains specific laws pertaining to bicycle riders. For example, it is unlawful to operate a bicycle while under the influence of an alcoholic beverage or a drug (CVC §21200.5).

Convictions are punishable by a fine of up to $250. If you are under 21, but over 13 years of age, your driving privilege will be suspended or delayed for one year once you are eligible to drive.

Protect Yourself

Even a simple fall can cause a life threatening head injury. The brain is fragile and often does not heal the way that broken bones can. The damage can stay with you for life. Properly fitted helmets provide protection. By law, bicycle riders under 18 years of age must wear a bicycle helmet while riding on a public road (CVC §21212).

Wear your helmet per manufacturer directions.

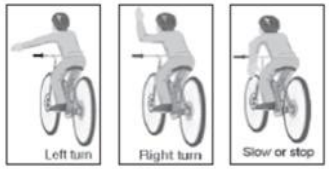


Right **Wrong**

Be Visible and Alert

Even if you obey all traffic laws, there is always a risk of being hit by a motorist who is not obeying the laws, or who simply does not see you. Ride carefully—vehicles waiting at stop signs, in driveways, or parking spaces may suddenly pull out in front of you. Watch for vehicles that have just passed you and may turn right, as well as vehicles coming the opposite way that may turn left in front of you. **Be prepared to stop or take evasive action.**

Use hand signals before making turns or changing lanes to warn traffic around you. To signal a left turn, look behind you, over your left shoulder, and then extend your left arm out. To signal a right turn, hold your left arm up with your elbow bent (you may also hold your right arm straight and point to the



right). You do not have to keep your arm extended while completing the maneuver—always have at least one hand on the handlebars to maintain control. To signal that you are slowing or stopping, extend your left arm down.

Using lights and reflectors at night is the law (CVC §21201). During darkness, bicyclists **must** have the following equipment:

- A front lamp emitting a white light visible from a distance of 300 feet.
- A rear red reflector visible from a distance of 500 feet.
- A white or yellow reflector on each pedal or on the bicyclist's shoes or ankles visible from a distance of 200 feet.
- A brake which will enable the operator to make a one brake wheel stop on dry, level, clean pavement.

Increase your visibility by wearing light or bright colored clothes, such as yellow or lime green. Red appears black in fading light and is not a good choice for riding in the evening. Mirrors provide opportunities for increased awareness of your surroundings, but use mirrors **only** as an aid. Always look over your shoulder to make sure the lane is clear before turning or changing lanes. Make sure your brakes are in good working order.

Ride With Traffic

Ride in the same direction as traffic. This will make you more visible to drivers entering roads or changing lanes, because they will know where to look for possible conflicts. On a one-way street, you may ride on the left as long as you are riding with traffic.

How Far to the Right?

Ride on the right, but not so far that you might hit the curb. You could lose your balance and fall into traffic. Do not ride too far to the right:

- When avoiding parked vehicles or road hazards.
- When a traffic lane is too narrow for a bicycle and vehicle to travel safely side by side.
- When making a left turn so that vehicles going straight do not collide into you.
- To avoid conflicts with right-turning vehicles.

FFDL 37 (REV. 12/2012) **WWW**

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad:	**Meltem KAYMAKOĞLU GÖKAŞAN**
Doğum Yeri ve Tarihi:	Ankara 04.02.1984
Adres:	19 Mayıs Mah. Kadıköy/İSTANBUL
E-Posta:	meltemkaymakoglu@yahoo.com
Lisans:	Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı
Mesleki Deneyim ve Ödüller:	Diyarbakır Dicle Vadisi peyzaj Planlama Kentsel Tasarım ve Mimari Proje Yarışması – 2.'lik Ödülü Maltepe Bölge Parkı Fikir Yarışması – 3.'lük Ödülü Sarıkamış Harekatı Anma Alanları Fikir Yarışması – 3.'lük Ödülü Gelibolu Yarımadsı Tarihi Milli Parkı Kartepe Tanıtım Merkezi Fikir Projesi Yarışması – 4.Mansiyon
Setifikalar ve Deneyimler:	Herkes İçin Spor Federasyonu Wellness 1. Kademe yardımcı antrenörlük belgesi. B-fit antrenörlük belgesi. B-fit spor salonu işletmesi.