



Çocuk İçin Daha Yaşanılır Bir Kentsel Mekan: Dünyada Gerçekleştirilen Uygulamalar

More Livable Urban Space for Children: Practices around the World

Okşan TANDOĞAN

ÖZET

Çocuğun davranışları, kişilik, zeka gibi özelliklerinden çok içinde bulunduğu mekânlar/fiziksel çevresi tarafından belirlenmektedir. Bu nedenle toplumun bir bireyi olmasında, sosyalleşmesinde ve gelişiminde çocuğun etkileşim içinde olduğu ve fiziksel çevresini oluşturan konut yakın çevresi, okul ve çocuk oyun alanları gibi kentsel mekanlar büyük öneme sahiptir. Çocuğun gelişimindeki önemi doğrultusunda fiziksel çevrenin çocuk için daha yaşanılır hale getirilmesi başta Kuzey Avrupa ülkelerinde önem kazanmıştır ve bu ülkelerde çeşitli çalışmalar, projeler ve uygulamalar gerçekleştirilmektedir. Bu çalışmalardan en önde geleni Çocuk Dostu kent girişimleridir. Diğer çalışma ve uygulamalar sokak, okul bahçesi, çocuk oyun alanları ve çocuğun okul ve ev arasındaki ulaşımı başlıkları altında incelenebilir. Bu çalışmada fiziksel çevrenin çocuk için önemini ortaya koymak ve bu doğrultuda fiziksel çevrenin çocuk için daha yaşanılır kılınması için dünyada yapılmış/yapılmakta olan çalışmalar ve uygulamalar ile ilgili bir literatür çalışması oluşturmak amaçlanmıştır.

ABSTRACT

Rather than by any personal or mental features, a child's behaviour is shaped by the spaces he/she occupies, namely his/her physical environment. In this context, urban open spaces such as the immediate surroundings of the home, the school garden and playground, all of which constitute the child's physical environment and the spaces the child interacts in, are of great importance in the formation of the child as a member of society, and his/her socialization and development. In light of the role it plays in child development, making the physical environment more livable for children has become crucial, particularly in northern European countries, and various studies, projects and practices are being realised in these countries. Foremost among these studies are Child Friendly City initiatives. Other studies and practices may be analysed under headings such as street, school garden, playgrounds and the child's transportation between school and home. In this study, the aim is to highlight the importance of physical environment for children, and, in this context, to put together a literature study related to applied and on-going studies and practices around the world in the effort to make the physical environment more livable for children.

İstanbul Teknik Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı, İstanbul.

Department of Landscape Architecture, İstanbul Technical University, İstanbul, Turkey.

Başvuru tarihi: 29 Temmuz 2013 (Article arrival date: July 29, 2013) - Kabul tarihi: 14 Şubat 2014 (Accepted for publication: February 14, 2014)

İletişim (Correspondence): Okşan TANDOĞAN. **e-posta (e-mail):** tandogano@yahoo.com

© 2014 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi - © 2014 Yıldız Technical University, Faculty of Architecture

Günümüzün sanayileşmiş dünyasında nüfusun büyük çoğunluğu kentsel alanlarda yaşamaktadır. 21. yüzyılın başlarında Asya ve Latin Amerika'daki 15 yaş altındaki dünya çocuklarının %44'ü kentsel alanlarda yaşamakta olup, Birleşmiş Milletler Nüfus Bölümü'ne (United Nations Population Division) göre gelişmekte olan ülkelerdeki her 10 çocuktan 6'sı 2025 yılı itibari ile kentlerde yaşayacaktır (UNPD, 2000).

Kentsel mekânlarda büyümek birçok zorluğu da beraberinde getirmektedir. Hızlı kentleşmenin getirdiği sonuçlar kentsel mekâna olumsuz olarak yansımaktadır. Plansız ve çarpık gelişmiş kentsel mekânlar ise çocukların davranışlarını, tutumlarını ve reaksiyonlarını kötü yönde etkilemektedir (Al-Khalaileh, 2004).

Yapılan bir çok çalışma sonucunda çocuğun davranışlarının, zeka ve kişilik özelliklerinden çok, içinde bulunduğu mekânlar tarafından belirlendiği kanıtlanmıştır (Barker, 1968, Bechtel, 1977, Wicker, 1979). Bu nedenle çocuğun toplumun bir bireyi olmasında, sosyalleşmesinde ve gelişiminde çocuğun etkileşim içinde olduğu fiziksel çevresi büyük öneme sahiptir.

Çocuğun fiziksel çevresi, çocuğun fiziksel, algısal-bilişsel ve toplumsal-duygusal gelişimine paralel olarak konut, konut yakın çevresi, okul, oyun alanları vb. mekânlar olarak çeşitlilik göstermektedir.

Ancak hızlı kentleşmenin sonucu olarak yoğun ve düzensiz yapılaşma nedeni ile kentsel alanlarda açık alanların hızla azalması, otomobil sahipliğinin artmasına bağlı olarak trafik yükünün artması kentsel alanları çocuklar için tehlikeli mekanlar haline getirmektedir. Kentsel mekânlar çocuğun gereksinimlerine, beklenti ve isteklerine cevap vermemekte, çocuğa güvenli ortamlar sunamamaktadır. Bunun sonucu olarak günümüz çocukları konut yakın çevresi olarak adlandırılan alanların, özellikle sokakların kendisine tanıdığı olanaklardan mahrum kalmakta, sosyal, kültürel, zihinsel gelişimleri olumsuz yönde etkilenmektedir. Kentsel mekânda yetişkinler tarafından belirlenen bir takım kriterler doğrultusunda tasarlanan çocuk oyun alanları ve okul bahçeleri de çocuğun ihtiyaçlarına, beklenti ve isteklerine cevap verememektedir. Hızlı kentleşmenin ortaya çıkardığı sonuçların kentsel mekâna yansımaları ile sosyal, kültürel, zihinsel gelişimi olumsuz şekilde etkilenen çocukların yaşam kalitesini iyileştirmek toplumun geleceği açısından önem taşımaktadır.

Bu çalışmanın amacı çocuğun gelişimindeki önemi doğrultusunda fiziksel çevrenin çocuk için daha yaşanabilir kılınması için dünyada yapılmış/yapılmakta olan çalışmalar ve uygulamalar ile ilgili bir literatür çalışması oluşturmaktır.

Yaşanabilirlik Kavramı

Kelime karşılığı olarak "yaşanabilirlik", bir yerleşim yerinde insanların yaşamasına elverişli tüm koşulların değerlendirilmesi ve ölçülmesine ilişkin parametreler bütünüdür. İnsanların temel ve daha üst düzey nitelikteki gereksinimlerinin karşılanma düzeyi yaşanabilirlik kavramının anlamını oluşturur (Parlak, 2011).

Yetişkin bir insanın gereksinimleri hiyerarjik bir yapıya sahiptir. İnsan gereksinimleri en temelden başlayarak biyolojik gereksinimler, güvenlik, ait olma-bağlanma, saygınlık (prestij), kendini kanıtlama (yetenekleri geliştirme) ve entelektüel, duygusal ve estetik gereksinimler olmak üzere sıralanmaktadır (Maslow, 1968).

Çocuğun gereksinimleri, yetişkinlerden çok farklılık göstermemekle birlikte çocuğun gelişimi, sosyalleşmesi ve toplumun bir bireyi olması doğrultusunda daha da önem kazanmaktadır. Ancak yetişkinden farklı olarak çocuğun temel yaşamsal gereksinimlerinden biri oyun eylemidir ve yukarıda sayılan tüm gereksinimlerle ilişki içindedir.

"Oyun eylemi, çocuğun fizyolojik gelişmesine, topluma katılımına (sosyalleşmesine), yaşamı kavramasına, kişiliğini oluşturabilmesine ve kültürün sonraki kuşaklara aktarılmasına yöneliktir (Çukur, 2009).

Bu bağlamda fiziksel çevrenin için oyun değerini dolayısıyla yaşanılabilirliğini artırmada şu kriterler önemlidir:

- Yakın çevre ve trafik güvenliği,
- Aynı arkadaş grubu (kendisi gibi duyup düşünen akranlarıyla birlikte olması, törel gelişimin sağlanması, farklı yaş grupları arasında akıcı etkileşimin gerçekleşmesi ve arkadaş grubunun sürekli olması mekanın oyun değerini artırmaktadır),
- Doğal öğelerin bulunması (çevresini ve kendisini tanıyabilmesi, evrenin ve doğanın düzenini kavrayabilmesi, temel deneyimleri kazanabilmesi, yaratıcılığa ve üreticiliğe yönelebilmesi, özerklik dönemi bunalımları sırasında kirlenme ve bulaştırma eğilimlerinin en sağlıklı biçimde karşılanabilmesi, dolayısıyla ruhsal sağlığının korunabilmesi nedeniyle doğal öğeler önemlidir),
- Oyun araç ve gereçlerinin uygun ve yeterli donatımı (Çukur, 2009).

1996 yılında gerçekleştirilen Habitat II. konferansında ortaya çıkmış olan "Çocuk Dostu Kent" konseptinde, kentin çocuk için daha yaşanabilir hale gelmesi için, kentsel mekanın tasarımıyla ilgili ortaya konan amaçlar ise çocukların kentsel mekanların sokaklarında güvenle yürüyebilmelerinin, oyun oynamak için bir olanaklara, birçok

arkadaşa ve yaşta, yeşil alanlara sahip olmalarının, kirlenmemiş, temiz ve sürdürülebilir bir çevrede yaşamalarının sağlanması olarak belirlenmiştir (Riggio, 2002).

Bu bağlamda çocuk için yaşanabilir bir kent, yetişkinlerin sahip olduğu temel hak ve hizmetlerden yararlanabildiği, kötülük ve çeşitli tehlikelerden korunmuş güvenli bir kentsel çevrede yaşayabildiği, kentsel açık mekanlarda güvenli bir şekilde oyun oynayabildiği, sokaklarda güvenle yürüyebildiği, başkalarıyla/ arkadaşlarıyla buluşabildiği, paylaşmada bulunabildiği ve böylece başka çocuklarla birlikte öğrenebildiği, yeşil alanlara sahip olabildiği yerdir (Gökmen, 2008), ((Riggio, 2002).

Fiziksel Çevrenin Çocuk İçin Daha Yaşanabilir Kılınması İçin Dünyada Yapılmakta Olan Uygulamalar

Çocuğun gelişimindeki önemi doğrultusunda fiziksel çevrenin çocuk için daha yaşanabilir hale getirilmesi başta Kuzey Avrupa ülkelerinde önem kazanmıştır ve bu ülkelerde çeşitli çalışmalar, projeler ve uygulamalar gerçekleştirilmektedir.

Çocuk Dostu Kent Girişimi

Bu çalışmalardan en önde geleni Çocuk dostu kent girişimleridir. Çocuk dostu kent girişimi 1996 yılında gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansında (Habitat II) alınan ve şehirleri herkes için yaşanabilir mekanlar kılmayı amaçlayan kararın uzantısı olarak başlatılmıştır. Girişim UNICEF'in terminolojisi ile 'önce çocuklar' ilkesini temel almaktadır (Korkmaz, 2006). Bu kentlerde çocukların sesleri, gereksinimleri, öncelikleri ve hakları kamusal politikaların, programların ve kararların ayrılmaz bir parçası olarak tanımlanmıştır (Riggio, 2002).

Çocuk dostu kentin amaçları aktif biçimde her genç ya da çocuk vatandaşlarının kendi yaşadıkları kent hakkında alınan kararlarda etkili olmalarını, yaşadıkları kente dair isteklerini ve fikirlerini dile getirebilmelerini, aile, toplum ve sosyal yaşama katılımlarını, temiz ve sağlıklı su içmelerini ve en yüksek sağlık standartlarından yararlanabilme hakkına sahip olmalarını, eğitim, sağlık-bakım ve barınma ihtiyaçları gibi en temel gereksinimlerinin karşılanmasını, sömürü, istismar, şiddet ve suiistimalden korunmalarını, sokaklarda güvenle yürümelerini, arkadaş edinmelerini ve oyun oynayabilmelerini, hayvanlara ve bitkilere, yeşil alanlara sahip olmalarını, kirlenmemiş ve sürdürülebilir bir çevrede yaşamalarını, kültürel ve sosyal olaylara katılımlarını, etnik kökenine, dinine, gelirine, cinsiyetine ve engelli olup olmamalarına bakmaksızın her hizmete ulaşabilmelerini sağlayarak her çocuğun yaşadıkları kent için

de eşit haklara sahip birey ya da vatandaş olmalarını sağlamayı amaçlamaktır (Unicef 2004).

Dünyada ki "Çocuk Dostu Kent" girişimleri incelendiğinde genel olarak gelişmiş ülkelerde "Çocuk Dostu Kent" girişimlerinde önemin, çocukların katılımının sağlanması ile özellikle yeşil alan ve parklar gibi rekreasyonel alanların geliştirilmesi, artırılması ve sokakların daha güvenli yerler haline getirilmesi gibi fiziksel çevrenin/inşa edilmiş çevrenin iyileştirilmesine verilmiş olduğu görülmektedir. Bu girişimlerde çocukların bağımsız ve özerk bir vatandaş olarak kendisini ilgilendiren her konuda karar alma ve politikaların oluşturulması süreçlerine katılımın sağlanmasının da önem taşıdığı görülmektedir. Gelişmekte ve gelişmiş ülkelerde ise önem özellikle zor koşullar altındaki çocukların sağlık, eğitim, barınma gibi temel hizmetlerden yararlanabilmesinin artırılması yönünde girişimlere verilmektedir (Riggio, 2002) Malesef gelişmekte ve gelişmemiş ülkelerde fiziksel çevrenin iyileştirilmesine yönelik çalışmalara rastlanmamaktadır.

Sokakların Çocuk İçin Daha Yaşanabilir Kılınması İçin Yapılan Uygulamalar

Kuzey Avrupa ülkeleri başta olmak üzere birçok ülkede özellikle sokakların çocuklar için önemi farkedilerek çocuklar için daha yaşanılır kılınması için farklı isimler altında bir takım düzenlemelere gidilmekte olduğu da görülmektedir. Bu düzenlemeler ile aynı mekânda yaşayan insanların birbirleri ile iletişim kurmaları sağlamak vasıtası ile toplumsal bağların kuvvetlendirilmesi de amaçlanmaktadır.

Bu düzenlemeler "Woonerf", "Home Zone" gibi farklı isimler altında adlandırılmış olsa da genel olarak sokak trafiğinin ya da trafik hızının azaltılmasıyla, sokakta çocuklar için oyun mekanları geliştirilmekte, dinlenme, oturma mekanları oluşturulmaktadır (Ergen, 2000).

Sokakların çocuklar için yaşanabilir kılınması için yapılmış olan bu uygulamalara bakıldığında en önemli unsurun mekânın çocuklar için güvenli hale getirilmesi olduğu görülmektedir. Sokakların çocuklar için güvenli hale getirilmesinde en önemli faktör taşıtlara getirilen hız sınırlamalarıdır.

Yapılan çalışmalara göre:

- Kent mekanında sokaklarda maksimum hız, yaya- lar için yeterli yaya kaldırımının, kaliteli ve güvenli geçiş olanaklarının sağlanması şartı ile, çocuğun evden okula ya da okuldan eve yaya olarak ya da bisikleti ile güvenli şekilde ulaşabilmesini sağlamak amacıyla 30 saat/km olmalıdır. Kentsel mekânda 30 km/saat hız sınırı ölümcül kazaların sayısını da azaltacaktır.

- Bu hız sınırı yayalar ve bisiklet binenler için yolun her iki tarafında güvenli ve yeterli büyüklükte yaya kaldırımı ve bisiklet yollarının sağlanması şartı ile 50 km/saat olabilir. Kentin çocuk için daha yaşanabilir kılınması amacı ile kentsel mekânda çocukların yaya yada bisikleti ile kullandığı sokaklarda bu hız sınırı aşılmamalıdır.

- Ancak çocukların trafikteki güvenliği yanında onların yaşam kalitesini ve sağlıklı gelişimini desteklemek için yerleşme alanlarındaki sokaklar yeniden kazanılmalı, standartın 30 km/saat olduğu alanlar içinde çocukların diğer çocuklarla uygun güvenlilik içinde oyun oynayabilecekleri “home-zones” ya da “woornerf” alanları ile bütünleştirilmelidir. Ancak çocuğun perspektifinden bu hız hala çok yüksektir. Bu nedenle yayaların dominant olduğu ve bisiklete binenlerin, yayalar ve araçların aynı mekânı paylaştıkları geniş kaldırımsız sokaklarda maximum taşıt trafiği hızı Hollanda’da olduğu gibi 15 km/saat ya da İsviçre’de olduğu gibi 20 km/saat ile sınırlanmalıdır (Zomervrucht, 2005).

“Woonerf”

Woornerf sokakların çocuk oyun alanı olarak düzenlenmesine ilişkin bir sistemdir. Sistemin felsefi temelleri İngiliz mimar ve yol mühendisi olan Colin Buchanan tarafından kurulmuştur. Colin Buchanan 1963 yılında Ulaştırma Bakanlığı için yazdığı bir raporda etkin trafik akışının sağlanması ve yayalar açısından sokak mekânının bozulması arasında çatışmaya dikkat çekmiştir. Fikrin orjini aslen İngiliz olmasına rağmen bu felsefeyi gerçeğe dönüştüren Hollanda’dır. Hollandalı Niek De Boer, Colin Buchanan’ın trafik ve yayalarla ilgili fikrinden etkilenecek bir bahçe içinde otomobil sürüyormuş gibi izlenim yaratan sokaklar tasarlamıştır. Bu sokaklar, sokak sakinleri ve yayaları da hesaba katan, sürücülerini yavaş gitmeye zorlayan mekânlar olarak tasarlanmış ve De Boer tarafından “woonerf” olarak isimlendirmiştir (Hand, 2007).

İlk woonerf 1960’lı yıllarda Delft’de tasarlanmış ve inşa edilmiştir. Oturanlar ve kent yetkilileri tarafından mahallerindeki aşırı trafik yoğunluğuna çözüm olarak De Boer’ın fikrinin uygulanmasına karar verilmiş ve ilk “woonerf” uygulanmıştır. Delft’teki woonerf başarıları kısa sürede tüm Hollanda’da fark edilmiş, 1976’da Hollanda hükümeti tarafından ilk tasarım standartları yasallaştırılmış ve kabul edilmiştir. Ardından 1976’da Almanya, 1977’de İngiltere, İsviçre, Danimarka, 1979’da Fransa, Japonya, 1981’de İsrail bunu izlemiştir. 1990 yılı itibari ile Hollanda ve Almanya’da 3500’den fazla woonerf inşa edilmiştir (Hand, 2007).

Woornerf sistemi sokak trafiğinin ya da trafik hızının

azaltılmasıyla sokakta çocuklar için oyun mekânlarının geliştirilmesini, dinlenme, oturma mekânlarının oluşturulmasını; böylece sokağın çocuk için de yaşanabilir hale getirilmesini amaçlayan bir sistemdir (Ergen, 2000).

Taşıt trafiğinin yaya aktivitesi ile bütünleştirilmesi “woonerf” in planlanması ve tasarımında esas ilkedir. Sonuç oturanlara değer veren, sosyal etkileşimi teşvik eden, trafiğin sakinleşmesine yol açan ve zengin çevreler sağlayan sokak mekânıdır (Hand, 2007) (Şekil 1, 2).

Sonuçta yayalar ve oyun oynayan çocuklar sokağı tüm genişliği ile kullanabilmektedirler. Araçların sokakta park etmesine belirlenmiş park etme alanlarında izin verilmektedir ve trafik hızı yürüyüş hızındadır. Hollanda’da woonerf sisteminde saptanan maximum hız 15 km/saat İsviçre’de 20 km/saattir (Zomervrucht, 2005).

“Woonerf” sistemine kentsel planlama ve tasarım açısından bakıldığında sistemin önemli bir tasarım kon-



Şekil 1. Bir Woonerf örneği (Rijswijk, Hollanda) (Url-1).



Şekil 2. Bir Woonerf örneği (Hollanda) (Url-2).



Şekil 3. "Woonerf" olarak düzenlenmiş bir sokağın şematik planı (Collarte, 2012).

septi olduğu görülmektedir. Kentleşme, teknolojinin gelişimi ve otomobil sahipliğinin artması, günümüzde trafik, duman ve gürültü kirliliği gibi bir çok olumsuz etki ile yüzyüze kalmamıza neden olmuştur. Konut alanlarında otomobilin neden olduğu problemlerin çözümü için "woonerf" ispatlanmış ve tutarlı bir çözüm olarak görülmektedir. "Woonerf" aşırı trafik hızı ve hacmini önleyerek trafik problemlerini, gürültü ve güvenlik sorunlarını ortadan kaldırmaktadır. Ayrıca sokak mekanında ön bahçeler yaratarak toplum tarafından kullanılan yararlı mekânlar yaratmakta, oturanlar arasında sosyal ilişkilerin gelişmesini sağlamaktadır. (Hand, 2007).

Woonerf sistemi beş bileşeni vardır.

1. İliki Woonerf sisteminin uygulandığı mekânın kimliğini vurgulamak için farklı bir giriş yeri yaratmaktır. Bu şekilde taşıt sürücülerine orada bir konuk olduklarının hissetirilmesi sağlanmaktadır.

2. Taşıt sürücüsünün görüş çizgisini kırmak için trafik şeridinde virajların, dönemeçlerin eklenmesi de zorunludur. Böylece trafik yavaşlatılmakta aynı zamanda

oturanlar için çeşitli kolaylıkların yaratılması ile yaya dostu mekânlar yaratılmaktadır.

3. Banklar, sınır elemanları, oyun ekipmanları ve bitkilerin kullanımı da trafiğin yavaşlatılması ve daha yaya dostu olan mekânların yaratılması olmak üzere iki amaca hizmet etmektedir. Aynı zamanda sürücüler sınır elemanları, sokak mobilyaları, ağaç ve çeşitli döşeme malzemeleri ile yönlendirilmektedir.

4. Taşıt sürücülerinin sokakta hız yapmasını engellemek için devamlı kaldırım kenar taşları ortadan kaldırılmalıdır. Bu da sürücü ve yayalara aynı düzlemde, seviyede olduklarını hissettirir.

5. Taşıtlar için park alanı sağlamak da önemli bir unsurdur. Ancak sokak mekânında park alanları aralıklı mekânlar ile sağlanmalıdır. Böylece sokakta çok fazla aracın olduğu hissi uyanmaz. Tüm bu önlemlerin toplu etkisi büyük bir konfor duygusudur. Sonuç ise insanlara sokak mekânını kullandırmasıdır (Hand, 2007).

Şekil 3 ve 4'de "Woonerf" olarak düzenlenmiş bir sokağın şematik/3 boyutlu planı gösterilmektedir.



Şekil 4. "Woonerf" olarak düzenlenmiş bir sokağın üç boyutlu şematik planı (Collarte, 2012).

“Home Zone”

“Home Zone” girişimi 1998’de çocuk gelişiminde oyunun önemi ve her çocuğun daha iyi oyun olanakları ve hizmetleri için yeterli erişime sahip olma gereksinimi bilincinin artırılması amacı ile Childrens Play Council (CPC) olarak adlandırılan organizasyon tarafından İngiltere’de başlatmıştır (Bristol City Council, 2003).

İngilizce bir terim olan “Home Zone” terimi insan ve taşıtların eşit şartlar altında paylaştıkları kamusal



Şekil 5. İngiltere’deki ilk “Home Zone” örneği (Stainer Street, Northmoor, Manchester) (Joseph Rowntree Foundation, 2007).



Şekil 6. Bir “Home Zone” örneği (Leeds, İngiltere) (Url-3).



Şekil 7. İngiltere’den “Home Zone” örneği bir sokak (Londra, İngiltere).¹

mekânlar, sokaklar olarak tanımlanabilir. En önemlisi bu kamusal mekânlar insanları yürümeye, bisiklet kullanmaya teşvik edecek, oturanlar arasında iletişimi ve toplum aktivitelerini destekleyecek çeşitli donatılar ile tasarlanır (East Lothian Council, 2006). Bu düzenlemelerde de en önemli unsur mekânın yayalar için güvenli hale getirilmesi için taşıtlara getirilen hız sınırlamasıdır (Şekil 5, 6, 7).

Böylece bu sokak ve caddeler motorlu taşıtlar için tasarlanmış bir trafik yolu olmaktan çok yayaların bir araya gelmesini özendirerek kentsel yaşama mekânları olmakta ve bu sokaklar o bölgede oturan kentlilerin arasındaki iletişimi güçlendirecek bir sosyal mekân (Joseph Rowntree Foundation, 2007), çocuklar için alternatif bir oyun alanı seçeneği yaratmaktadır (Velibeyoğlu, 2000).

“Home Zone” sisteminin amaçları sokakların kullanış biçimini değiştirmek ve sokakları yalnızca taşıtlar için değil insanlar için de kullanılan mekânlar haline getirmek, böylece o mekandaki yaşam kalitesini ar-

¹ Kaynak gösterilmemiş tüm fotoğraflar Okşan Tandoğan’a aittir.

tırmak, sokak mekanında park etme alanları, oturma mekânları ve oyun alanları yaratmak ve sokak mekanında trafik hızını azaltmak olarak özetlenebilir (Surrey County Council, 2003).

“Home Zone” iyi tasarlanmışsa taşıtların maksimum sürüş hızı insanın yürüyüş hızından biraz daha hızlıdır (Joseph Rowntree Foundation, 2007). Taşıt sokağa girdiğinde yolun dokusunda, rengindeki değişiklikler ve sokağın girişinde tasarlanmış olan giriş kapısı, sürücünün yayaların önceliği olduğu bir alana girdiğini hissettirir (Şekil 6). Sokağın içindeki çeşitli unsurlar araçların hızını yavaşlatmasına, doğal olarak sürücülerin yayalar açısından güvenli şekilde sürmesine neden olur. Bu unsurlar hız kesiciler, dolambaçlı taşıt rotası,



Şekil 8. “Home Zone” olarak düzenlenmiş sokağın giriş yeri (DFT, 2005).



Şekil 9. “Home Zone” olarak düzenlenmiş bir sokaktaki kent mobilyaları (Londra, İngiltere).



Şekil 10. “Home Zone” olarak düzenlenmiş bir sokakta oyun alanı (DFT, 2005).



Şekil 11. “Home Zone” olarak düzenlenmiş sokakta sokak oyunları (DFT, 2005).

tuzaklar, yolda yapılan daraltmalar, ağaçlar/bitkiler, oturma mekânları, bisiklet park etme alanları, farklı kademelerde düzenlenmiş park alanları ya da çocuklar için yoyun ekipmanlarının olduğu oyun alanları olabilir (Bristol City Council, 2003) (Şekil 9, 10, 11).

“Home Zone” sistemlerinin geliştirilmesi için Kuzey Avrupa ülkelerinden adapte edilen tasarım prensiplerini araştıran Joseph Rowntree Foundation tarafından

belirlenen anahtar prensipler şu şekilde sıralanmaktadır:

I. “Home Zone” tecrit ya da ayrılmışlık olarak düşünülmez. Bir “Home Zone” daha geniş bir alan için trafik sakinleştirme projesinin, “Okul İçin Daha Güvenli Rotalar” gibi bir girişiminin bir elementi olarak düşünülebilir.

II. Düzenlemeler taşıtların konut mülkiyetine çok yakın gitmesine engel olur ve ayrıca otopark alanlarının konut mülkiyetine çok yakın olmasına izin vermeyen peyzaj özellikleri içerir.

III. Düzenlemeler kurumsal kimliğe uygun işaret ve tabelaların bütünü, peyzaj düzenlemelerinin ve sokak mobilyalarının kullanımını düzenler. Bu elementler görsel olarak kargaşa yaratmadan bütünleştirici ve çecikidir.

IV. Her nerede olursa olsun yolun taşıtlara özgü kısmı ile kaldırım arasında bir ayırım, fark yoktur.

V. “Home Zone” mekânına girişler nettir ve bir “Home Zone” işareti içerir. Bu nedenle sürücüler kolayca “Home Zone” ve geleneksel yollar arasındaki farkı anlayabilir.

VI. Bir “Home Zone” içinde sürücüler kendilerinin önceliğe sahip olduğunu düşünemez. Sürücülerin sokak içinde izin verilmeyen bir hıza ulaşacaklarına düşünmelerine neden olacak bir unsur mevcut değildir.

VII. Kamusal aydınlatma, gece aydınlatma için kullanılan unsurları hız azaltıcı unsurlar olarak kullanır.

VIII. “Home Zone” içinde boyutlar, trafik akışının yaş hareket etmesi, park etme ve acil durumlarda araçların hareket etmesi için yeterlidir.

IX. “Home Zone” yeterli park alanlarını, hem mevcut hem de potansiyel oturanlar için konutların yakın çevresinde sağlar.

X. Mümkün olduğu yerlerde ön bahçeler korunur.

XI. Oturma mekânları dikkat ve özen içinde planlanır ve konumlandırılır.

XII. “Home Zone”lar oturanları rahatsız etmeyecek informal oyun ve ilgili aktiviteler için potansiyel sunar ve sokak buna göre tasarlanır.

XIII. Hollandalılara göre “Home Zone”larda sokaklarda en doruk noktada saat başına 100 den daha az sayıda araç olmalı, sokak 600 metreden daha kısa olmalıdır (Joseph Rowntree Foundation, 2007).

Dünyadaki başarılı “Home Zone” ve “Woonerf” girişimleri incelendiğinde bu uygulamaların olumlu yönle-

ri şu şekilde sıralanmaktadır:

I. Konut alanlarındaki sokaklarda araçların üstünlüğünü azaltmakta ya da yok etmektedir.

II. Topluluk duygusunu teşvik etmektedir.

III. Oturanların sokak kullanımını artırarak ve zengin aktivite çeşitliliğini desteklemektedir.

IV. Özellikle yaşlı insanlar arasında sosyal izolasyonu azaltmaktadır.

V. Çocuklara aktif ve yaratıcı oyun olanakları yaratmaktadır.

VI. Doğal gözetim vasıtası ile suçları caydırmaktadır.

VII. Önemli ölçüde trafik hızını azaltmaktadır.

VIII. İskan alanlarının güvenliğini, daha önemlisi sakinlerin güvenlik algısını geliştirmektedir.

IX. Çocuklar, yaşlılar ve engelli insanlar dahil olmak üzere toplumun tüm üyelerinin yerel çevrelerini otomobillerden tasfiye etmelerini, ehliştirmelerini mümkün kılmaktadır.

X. İnsanları yakın mesafedeki yerler için yürüme ve bisiklete binmeye teşvik etmektedir.

XI. İnşa edilmiş çevrenin kalitesini artırmaktadır.

XII. Daha kaliteli bir kentsel yaşam için taleplerin artmasına yardımcı olmaktadır (IHIE, 2002) (Şekil 12).

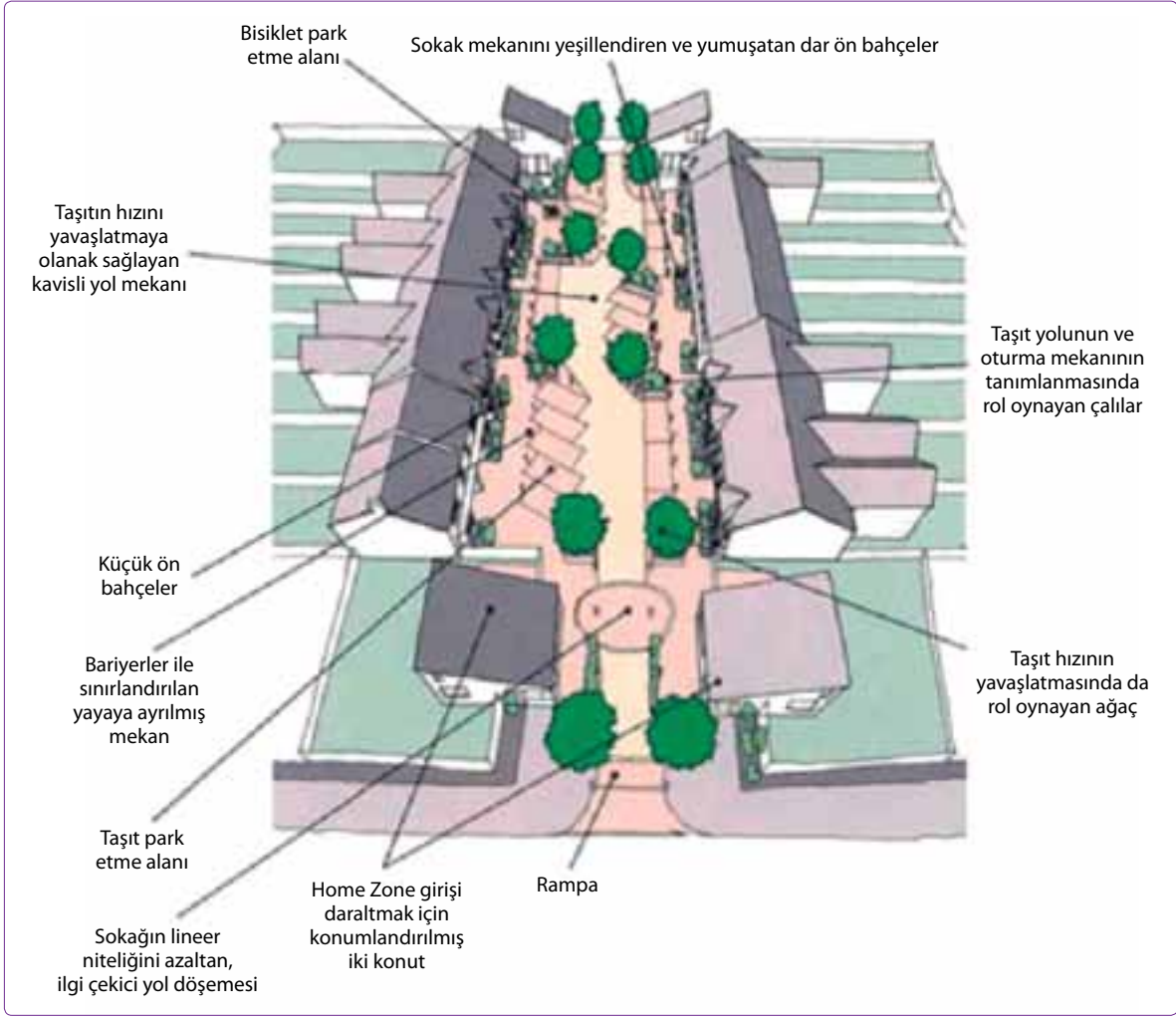
Tablo 1’de teknik ve geometrik standartların özeti gösterilmektedir.

Ancak gerek “Woonerf” gerekse “Home Zone” uygulamaları yerleşme alanında emlak değerlerinde bir artışa da neden olmaktadır. Bu durum kentsel mekanda pozitif yada negatif sonuçlar doğurabilmektedir.

Okul Bahçesi

Kentin çocuk için daha yaşanılır hale getirilmesi için yapılan uygulamalar sınırlı ve yetersiz olsa da (Catling 2005), çocuğun fiziksel çevresini oluşturan okul ve okul bahçesini de kapsamaktadır: “Child Friendly School”, “Learning through Landscapes” (UNICEF, 2006).

“Çocuk dostu okul (Child Friendly School)” yalnızca çocuklara kaliteli eğitim için değil ayrıca eğlenceli, sağlıklı, güvenli ve çekici çevreler ve çocukların oyun gereksinimine cevap veren, çocuğu her türlü kötü olaylardan koruyan, çocukların istek ve beklentilerini yansıtan ve çocukların aktif olarak eğitim sürecine katmayı amaçlayan mekanlar sunmayı amaçlayan bir girişim olarak uygulanmaktadır (UNICEF, 2006). “Learning through Landscapes” ise okul bahçelerinin geliştirilmesi için başlatılmış bir girişimdir. Bu okullarda güçlü bir



Şekil 12. Şematik bir Home Zone sokak mekanı (East Lothian Council, 2006).

eğitim müfredatı ve bunun yanında okul bahçelerinin kullanımına odaklanmış olan teneffüs zamanı ya da oyun zamanı eşdeğer olarak düşünülmektedir (Jeffrey and Woods, 2003).

çocuklarla birlikte hazırlamaktan çok yetişkinler tarafından çocuklar için geliştirilmekte olan okul alanlarının yaratılması yönünde çalışmalardan oluştuğu görülmektedir (Catling, 2005).

Ayrıca bu girişimler incelendiğinde bu girişimlerin

Diğer taraftan çocuk için daha iyi okul bahçelerinin

Tablo 1. "Home Zone"da bazı geometrik ve teknik standartların özeti (East Lothian Council, 2006)

Öge	Standart
Tek girişli bir "Home Zone" için maksimum konut sayısı	25 konut
Tasarım hızı	10 mph* (1 mph=0.44704 metre/saat)
Trafik hızının yavaşlatılması için yol üzerinde yapılmış engel, viraj vb. yavaşlatıcılar arasındaki maksimum mesafe	30 metre
İleri görüş mesafesi	Max. 30 metre
"Home Zone" giriş yerinin minimum genişliği	3.5 metre
Minumum taşıt yolunun genişliği	3.7 metre
Maksimum "Home Zone" uzunluğu	400 metre

yaratılması konusunda dünyada yapılan uygulamalar ve girişimler incelendiğinde genel olarak bu uygulama ve girişimlerin yetersiz olduğu da görülmektedir.

Çocuğun Okul ve Ev Arasındaki Ulaşımı

Kentsel mekanda aktif açık alanların varlığı çocuğun fiziksel, zihinsel ve sosyal gelişiminde büyük öneme sahiptir (Zomervrucht, 2005) Ancak çocuğun bu mekanlarda serbest hareket kabiliyeti çocuğun gelişimi için temel zorunluluk, aynı zamanda haktır (Hüttenmoser ve Degen-Zimmerman, 1995), (Zomervrucht, 2005). Kentsel mekânda serbest hareket hakkına sahip olmayan çocuklar için, kent içinde aktivitelerine cevap verecek mekânların varlığı bir önem taşımamaktadır.

Bu doğrultuda çocuğun okul ve ev arasındaki ulaşımının güvenli hale getirilmesi amacıyla başta Danimarka, İngiltere olmak üzere Avrupa ülkeleri, Kanada ve Amerika'da bir takım uygulamalar yapılmaktadır. Bunlar "Safe Routes to School, SRTS (Okula güvenli rotalar)", "Traveling to School Initiative (Okula ulaşım girişimi)", "Walking School Buses (Yürüyen okul otobüsleri)", "Pilot Yellow School Buses (Sarı Okul Otobüsleri)", "Healthy Schools (Sağlıklı Okullar)" olarak sıralanmaktadır (Troels, 2006), (Newson ve diğ., 2010), (Osborne, 2005). Bu uygulamalarda amaç çocukların okula bisiklet ile ya da yürüyerek gitmelerini sağlamak, ayrıca okul gidiş-gelişlerinde meydana gelen ve çocuk ölümleri ile sonuçlanan kazaları da azaltmaktır (Osborne, 2005).

Bu uygulamalar kapsamında çocukların, öğretmenlerin, pedogogların ve ebeveynlerin ortak çalışmalarıyla okul ve ev arasında güvenli yürüme ve bisiklet rotaları oluşturulmaktadır. Çocukların bu projelere dahil edilmesi ile çocukların bu projeler ile ilgili olarak sahiplik duygusu ve projenin başarı şansı da artırılmaktadır.

"Safe Routes to School, SRTS (Okula güvenli rotalar)" konsepti Batı Avrupa'daki trafik kazalarından kaynaklanan çocuk ölümlerinin en yüksek seviye olması nedeni ile okul gidiş-gelişlerinde çocukları trafikten korumak için 1970'li yıllarda Danimarka, Odense'de okula yürüyerek ve bisiklet kullanarak giden çocukların güvenliği ile ilgili olarak başlatılmıştır. Ardından hızla diğer Avrupa ülkeleri ve Kanada, Amerika gibi ülkelerde uygulanmaya başlamıştır (Troels, 2006) (Şekil 13).

Uygulama sonrası Odense'de 1980 yılında yapılan bir proje ile okul gidiş-gelişlerinde meydana gelen kazaların %82 azaldığı tespit edilmiştir (Osborne, 2005). 1985-2000 arasında 6-16 yaşında trafik kazalarında ölen ya da yaralanan çocukların sayısı ise %46 azalmıştır. Yaklaşık olarak bu azalmanın yarısı güveni yol ve bisiklet rotası geliştirmelere dayanmaktadır (Jenson ve Hummer, 2002).



Şekil 13. Safe Routes to School (Hamilton County, UK) (Url-4).

Danimarka Avrupa'nın en önemli bisiklet kenti olmak için önemli adımlar atmış sonuç olarak bugün okul gidiş-gelişlerinin yarısından daha fazlası ve tüm merkezi seyahatlerin %50'si bisiklet ile yapılmaktadır (Osborne, 2005).

İngiltere'de ise çocuğun okul ve ev arasındaki ulaşımının güvenli hale getirilmesi konusu ile ilgili olarak hükümet yerel meclis için çocuklar ile birlikte çalışarak çeşitli kılavuzlar çıkarmakta, okul gidiş-gelişleri için yıllık dataları biriktirmekte, kendi beş yıllık yerel ulaşım planları içinde okul ulaşım stratejileri ile ilerleme raporları hazırlamaktadır.

2010 yılında hükümet tarafından İngiltere'de her okul için bir okul gidiş-geliş planı hazırlamak için ulusal "Traveling to School Initiative (Okula ulaşım girişimi)" adlı bir girişimi duyurmuştur. 40 adet okul seyahat planı çalışmalarının her birinin erken sonuçları ortalama araç kullanımında %23 azalma olduğunu ortaya çıkarmıştır (Newson ve diğ., 2010).

İngiltere'de bu konuda yapılan diğer girişimler okullarda bisiklet koymak için sundurmaların yapılması, planlanmış zamanlarda okul için belirlenmiş bir rotayı izleyen yetişkinlerin eşlik ettiği çocuklar grubu olarak tanımlanabilen "Walking School Buses (Yürüyen okul otobüsleri)" girişimi, ev ve okul arasındaki rota üzerinde verilen bisiklet eğitimleri, pilot sarı okul otobüsleri (Pilot Yellow School Buses), yürümeyi ve bisiklet kullanmayı teşvik eden "Healthy Schools (Sağlıklı Okullar)" programları, olarak sıralanabilir. "Home Zone" denemeleri de bu girişimler kapsamında dahil edilmektedir (Osborne, 2005) (Şekil 14).

Amerika ise bir milden fazla seyahet etmek zorunda kalan çocuklar için ücretsiz olan okul otobüsü ulaşımına önem vermektedir. Bu girişim okula gidiş için



Şekil 14. Walking School Buses (Url-5).

otomobil kullanımının azalmasında bir çözüm olarak kabul edilmiştir. Ancak çocuklar arasında obezitenin artması, otomobil egemen komşuluklar ve artan okul taşıma ücretleri ile birlikte Amerika'da da Danimarka ve İngiltere'den "Safe Routes to Schools" modeli benimsenmiş, "California Safe Routes (Güvenli rotalar)" gibi programlar uygulanmaya başlanmıştır (Osborne, 2005).

"Frequent Walker/Rider Programı" çocukların okula bisiklet ile ya da yaya olarak gelmelerini teşvik etmek amacıyla Amerika'da uygulamaya konulmuş bir projedir. Çocuklar okula bisiklet ya da yaya olarak geldiğinde çocuklara önceden verilmiş olan kart delinmekte, kart tamamen deliklerle dolduğunda çocuklara küçük hediyeler verilmektedir. Sonuçta en sıcak aylarda katılım %90 ile %95 arasında değişmiştir (Osborne, 2005).

Okul ve ev arasındaki ulaşımın çocuk için güvenli hale getirilmesi amacı ile East Cleveland, Ohio'da bir çok girişimde bulunulmuştur. Çocuk yayalar için tehlikeli bir çevre olarak nitelendirilen East Cleveland'da oturanlar bu durumu değiştirmek için ilk girişimi başlatmışlardır. Çocukların güvenli şekilde yürüyebilmeleri için daha yaya dostu mekânlar yaratmak amacıyla cadde ve sokaklardaki trafik işaretlerini geliştirmiş yenilerini eklemişlerdir. Diğer bir çaba ise çeşitli toplum kuruluşlarının yardımı ile gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda öğrencilerin isimleri yeni boyanmış bir yaya geçidi üzerinde bir şablon yardımı ile ayak izleri ile çıkartılmıştır. Bu girişim yalnızca görsel değil aynı zamanda çocukların bu proje alakalı olarak sahiplik duygusu artırılmış aynı zamanda taşıt kullanıcılarının dikkati çocuk yayaları üzerine çekilmiştir. Ayrıca aileler ve öğrencilere tavsiye edilen yürüme yollarını ve yaşadıkları alan içinde mevcut olan engelleri gösteren "Okula Güvenli Rotalar Haritaları" (Safest Routes to School Maps) hazırlanmıştır. Haritalar kent yetkililerine yaya yolu onarılmasında

önceliklerin belirlenmesinde yardımcı olmuştur. Böylece çok sayıda eksik yaya yolu inşa edilmiştir (Osborne, 2005) (Şekil 15).

Okul ve ev arasındaki güvenli rotaların oluşturulması konusunda Amerika, İngiltere ve Danimarka ve diğer ülkeler tarafından yapılan girişimlerin sonuçlarına göre okul ulaşım politikası, özellikle kent genelinde yürüme ve bisiklet rotası ağının geliştirilmesi ile genel ulaşım stratejisinin bir parçası olmalıdır (Osborne, 2005).

Okula güvenli rotaların oluşturulması İsveç, Stockholm'de de önem kazanmıştır. 2003 yılında başlatılan bir çalışma ile özellikle ailelere farklı ulaşım araçlarının olduğunu göstermek ve çocukların daha sağlıklı olmasını ve okul yakın çevresinde ise daha güvenli trafik yaratmak için bu araçların kullanımını sağlamak amaçlanmıştır. Bu proje ile seyahat davranış biçimlerini değiştirecek teknikler geliştirilmiştir. Aileler ve öğretmenler çocukların okul ve ev arasında yürüme, bisiklet kullanmaları ya da gruplar halinde seyahat etmelerini cesaretlendirmeleri için teşvik edilmiştir. Böylece okul ve ev arasındaki daha güvenli, eğlence açısından daha zengin, daha oyun dostu rotaların oluşturulması amaçlanmıştır. Uzun vadeli amaç ise araç trafiğinin neden olduğu problemlere insanların farkındalıklarını artırmak ve ulaşım için farklı araç ve yöntemlerin kullanılmasını sağlamaktır. Bu amaçla "Walk-Buses" hakkında bir film yapılmış, broşürler çeşitli materyaller basılmıştır. Ayrıca farklı ulaşım şekillerini gösteren bir poster, güvenli okul rotaları için bir kontrol listesi ve ilçe yöneticileri, pedogog, ebeveynler ve öğrenciler ile birlikte bir eylem planı hazırlanmış, çocuklarını okula otomobil ile getiren aileler için çocuklarını indirme noktalarını gösteren bir harita yapılmıştır. Bu proje vasıtasıyla çocukların ulaşım alışkanlıklarının nasıl değiştiği konusunda en iyi kanıt Stocholm'de "Walk Buses" ların iki yıllık period içinde %500'den fazla oranda



Şekil 15. Okula güvenli rotalar haritası (Osborne, 2005).

artmasıdır. “Walk-Buses” ya da “Bike-Buses” ailelerin okul ve ev arasındaki rotalarda kendi çocuklarına ya da diğer çocuklara eşlik ederek yön verdikleri ve okul ile ev arasındaki rotalar için geliştirilmiş seyahat çözümleridir. Proje sayesinde ebeveynlerin ulaşım alışkanlıkları bile değişmiştir. Daha çok aile otomobillerini kullanmaktansa otobüs duraklarına yürümekte, işe bisiklet ile gitmektedir. Birçok okulda otomobil kullanımı %60 oranında düşmüştür (Url-6) (Şekil 16).

Çocuğun okul ve ev arasındaki ulaşımının ebeveyn-den bağımsız yürüyerek ya da bisikleti ile gerçekleştirilmesi için yapılan bu uygulamalar çocuğun kentsel mekanda serbest hareket hakkını elde etmesi ile sonuçlanacak ve bu da çocuğun kişisel ve sosyal gelişimini olumlu yönde etkileyecektir. Ayrıca bu uygulamalar okul gidiş-gelişlerinde meydana gelen trafik kazalarını, bu kazalarda ölen ya da yaralanan çocuk sayısını azaltacak ve de ebeveynlerin ulaşım alışkanlıklarını değiştirmesine neden olabilecektir.

Çocuk Oyun Alanı

Kentsel mekânda fiziksel çevrenin çocuk için daha yaşanabilir kılınması için yapılan uygulamalardan bir diğeri en başta emniyetli, güvenli olmak üzere çocuğun gelişimine katkıda bulunan ve çocukların istek ve gereksinimlerini karşılayan çocuk oyun alanlarının oluşturulmasıdır. Bu amaçla U.S. Consumer Product Safety Commission (CPSC), National Program for Playground Safety (NPPS) gibi kurumlarca çeşitli çocuk oyun alanlarının tasarımı göz önünde bulundurulması gereken planlama ve tasarım ilkeleri belirlenmiştir. Bu ilkelerden en başta gelenler güvenlik ve yaşa uygun tasarımıdır.

Diğer taraftan daha güvenli oyun alanlarının oluşturulması ve oyun parklarında ölümlerle sonuçlanabilecek kazaları engellemek amacıyla her bir oyun ekipmanı için gerçekleştirilmesi gereken standartlar oluşturulmuştur. EN 1176 üretim ve kurulum aşamasında oyun alanlarının ekipman ve zemin döşemelerinin güvenlik yönüyle asgari yeterliliğini sağlamak amacıyla Avrupa ve diğer gelişmiş ülkelerde ve Türkiye’de de uygulanmaktadır (Çakıroğlu ve Arslan, 2010).

Çocuk oyun alanları incelendiğinde çocuk oyun alanlarının geleneksel oyun alanları, çağdaş çocuk oyun alanları, macera oyun alanları ve özel öğrenme alanları olarak farklılaştığı görülmektedir.

Geleneksel Çocuk Oyun Alanları, yetişkinler tarafından belirlenen bir takım kriterler doğrultusunda tasarlanan, kataloglardan seçilmiş standart malzemelerden ve genelde tek bir kullanıma cevap veren oyun aletlerinden oluşmaktadır (Chamberlin, 1998). Bu tip oyun alanları genel olarak çocukların sallanma, kayma gibi



Şekil 16. Walk-Bus (Stockholm) (Url-7).

ihtiyaçlarına cevap veren, malzemelerin genel olarak adeste geliştirici olması nedeniyle çocukların yaratıcılığının gelişimine pek katkıda bulunmayan mekânlardır. Bu nedenle bu mekânlar oyun değil aktivite alanlarıdır. Bu tip oyun alanları, toplu oyun oynanmasına değil bireysel oyuna olanak tanır (Ergen, 2000). Salıncak, kaydırak, tahtıravalli, denge aletleri bu alanlarda yer alan oyun aletleridir (Şekil 17).

Çağdaş Oyun Alanları, 1950-1960’lı yıllarda geleneksel çocuk oyun alanlarına alternatif olarak ortaya çıkan oyun elamanlarının alışılmamış form, doku ve renkte olduğu, estetik açıdan memnun edici oyun alanlarıdır (Aydemir ve diğ., 2004). Maliyetleri yüksek olduğundan sayıları azdır. Arazi form olarak hareketli, malzemeler ise statiktir. Su ve fiskiyeler, tırmanma tepeleri, tüneller, iple oluşturulmuş aktiviteler genel karakteri oluşturur (Ergen, 2000). Oyun elemanları beton, fiberglas ve ahşap malzemeden, canlı renklerde, kaplumbağa, balık, gemi vb.çekici biçimde ve heykelsidir (Aydemir ve diğ., 2004). Çağdaş oyun alanlarının amacı, yarattıkları or-



Şekil 17. Geleneksel çocuk oyun alanı (Url- 8).



Şekil 18. Çağdaş bir çocuk oyun alanı (Url-9).



Şekil 19. İngiltere'den bir macera çocuk oyun alanı (Url-10).

tamlarla çocukların etkin oyunlarından başka, edilgen, düşsel, yaratıcı ve hatta bilişsel oyunlarına olanak tanı-maktır Çağdaş oyun alanları eğitim açısından, faydalı oyun formlarına olanak sağlar (Ergen, 2000) (Şekil 18).

Çocuk bahçeleri ile ilgili araştırmalar çağdaş çocuk bahçelerinin eğitsel açıdan daha değerli oyun türlerini teşvik ettiğini göstermektedir. Çağdaş çocuk oyun alanlarında ortaya konan yaratıcılık sayısı geleneksel oyun alanlarından %60 daha fazladır (Benedict ve Susa, 1994).

Macera Oyun Alanları, çocukların çoğu gerçek araç-gereç ve malzemelerle, bir yetişkin rehber denetiminde kendi oyunlarını geliştirebildikleri oyun mekânlarıdır. Bu tür oyun alanlarında çocuklar tam bir özgürlük ortamında neler yapabilecekleri konusunda kendilerini test edebilir, özgürlüğün bireye sorumluluklar yüklediğini oyun içinde, yaşayarak öğrenirler (Bengston, 1972). Bu tip alanlarda çocuklar, kendi oyun alanlarını yaratabilirler. Bu tip oyun alanları yardımlaşmayı, çocukların problemlerini çözmelerini, kendi kendilerini keşfetmelerini de sağlar (Chamberlin, 1998). Bu alanlarda kullanılan oyun aletleri ve malzemeleri statik değildir. Bunlar çocuğun kendi çevresini ve oyun aletlerini yaratabileceği el aletleri, kullanılmayan eski lastikler, atılmış lastikler, keresteler, sandıklar, çivi, çekiç, kestere, kürek, toprak, su, tuğla, halat vb. metaryallerden oluşur (Şekil 19, 20, 21).

Macera oyun alanları Danimarka'da 2. Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkmıştır. Çocukların bilgi, görgü ve deneyimlerini uygulamalar yoluyla artırmayı öngören, çocuğun bilişini zenginleştirmeyi hedefleyen bir öneridir. Çocukların bir şeyleri yapma-bozma yoluyla öğrenmekten zevk aldıkları inanacına dayalı olan bu görüş 1950'li yıllarda İngiltere'de, 1960'lı yıllarda İsviçre ve Almanya'da uygulanmaya başlanmıştır (Gür ve Zorlu, 2001).



Şekil 20. Plantenun Blomen Park çocuk oyun alanında, macera oyun alanından bir görünüm (Hamburg) (Url-11).



Şekil 21. Bir macera çocuk oyun alanı (Url-12).

Sonuç

İnsanlar, çevresinde bulunan kişilerin, olayların, içinde bulunduğu sosyo-ekonomik, kültürel ve fiziksel çevre gibi etkenlerin etkisindedir. Bu etkenlerin oluş-

turduğu karmaşık bütünün sonucunda insan bir birey olarak belirlenir. Çocuğun toplumun bir bireyi olmasında, sosyalleşmesi tüm bu etkileri yaşamaya başlaması ile olur (Çakır, 1997).

Bu doğrultuda çocuğun yaşadığı ve etkileşim içinde olduğu fiziksel çevresinin çocuk için daha güvenli, çocuğa oyun ortam ve çocuğun doğa ile iletişim içinde olmasını sağlayan dolayısıyla fiziksel ve sosyal gelişimini destekleyen mekanlar haline getirilmesi gerekmektedir.

Ülkemizde son dönemlerde ulaşımın toplumsal boyutu ile ilgilenen, yaya ve bisiklet erişimine odaklanan ve karar vericilerin bu konulardaki algılarını değiştirme çabası içinde bulunan çeşitli sivil toplum kuruluşlarının çabaları dışında, kentsel mekanın çocuk için yaşanabilir hale getirme çabasında olan uygulamalara ne yazık ki rastlanmamaktadır. Kentsel mekanda çocuk dostu mekanların oluşturma konusu ülkemizde gereken ölçüde önemsenmemektedir.

Türkiye’de çocuk ile ilgili yapılan uygulamalar ve girişimler incelendiğinde çocuk dostu kent projelerini de öne çıktığı görülmektedir. UNICEF’in aracılığıyla 2006- 2010 dönemini kapsayan ülke programı eylem planı çerçevesinde Türkiye’nin 12 şehrinde çocuk dostu kent girişimi başlatılmıştır. Girişim çocukların temel hak ve özgürlüklerini kentin günlük yaşamında hayata geçiren ve koruyan bir yerel yönetim sistemi olarak tanımlanmaktadır. Olumlu bir gelişme olması ile birlikte “kentsel mekanın çocuk için daha yaşanılır hale getirilmesi” çabalarının da bu girişiminin bir parçası olması gerekmektedir.

Churchman (2003)’in da belirttiği gibi çocuk dostu kent, çocuğun gelecekte kentine sahip çıkan yetişkin bir birey olabilmesi için onun fiziksel ve sosyal gelişimini destekleyebilen özelliklere sahip olan kenttir. Kentin, fiziksel anlamda çocukların hoşlanacakları ve kendilerini güvende hissedebilecekleri, oyun eylemlerine olanak sağlayan, sembolik anlamda da kent tasarımı, planlaması ve yetişkin bireylerin davranışları aracılığıyla çocuklara kendilerinin toplumun diğer bireyleriyle eşit bir parçası olduğu mesajını iletebilen bir yer olması gerekmektedir.

Bu doğrultuda daha yaşanabilir kentsel mekanlar için çocuğun kentsel mekânda fiziksel çevresini oluşturan konut yakın çevresi, sokak, okul bahçesi, çocuk oyun alanları başta olmak üzere tüm kamusal mekânlar çocukların gereksinim, istek ve arzularına cevap veren ve en önemlisi güvenli ve oyun eylemine olanak sağlayan yerler haline getirilmelidir.

Toplumun bir ögesi aynı zamanda da onun bir kaynağı olan çocuk, gelişime açık bir sistemdir. Bu nedenle toplumun gelecekteki gelişme düzeyi hedef alınarak

bu açık sisteme istenen yönde etkide bulunmak mümkündür (Ergin, 1982). Toplumun gelecekteki durumu şu an çocuk tarafından yansıtılmaktadır. Çocuğun gereksinimlerinin karşılanmaması durumunda gelişimi kötü yönde etkilenecek, dolayısı ile bugünün sağlıklı yetişen çocukları yarının sağlıklı yetişkinleri olacak ve bu durum toplumun geleceğini olumsuz yönde etkileyecektir. Çocuğun gelişimindeki önemi doğrultusunda fiziksel çevrenin tasarımında çocuğun göz ardı edilmemesi gerektiği açıktır. Bu doğrultuda konut ölçeğinden kent ölçeğine kadar tüm mekânların tasarımında çocuğun da bir kullanıcı olduğu unutulmamalı, çocuğun mekânsal algısı, gereksinimleri, tercihleri göz önünde bulundurulmalı ve bu bilgiler ışığında mekânın tasarımına gidilmelidir.

Kaynaklar

1. Al-Khalaileh, E. (2004) Understanding children’s environments: The effect of outdoor physical environments on children’s activities and quality of life within Al-Wihdat Palestinian refugee camp and environs, Amman, Jordan Ph.D., North Carolina State University.
2. Aydemir, Ş., Aydemir, S. E., Beyazlı, D. Ş., Ökten, N., Öksüz, A. M., Sancar, C., Özyaba, M. ve Türk, Y. A. (2004) Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, Akademi Kitabevi, Trabzon.
3. Barker, R. (1968) Ecological Psychology, Stanford University Press, Stanford.
4. Bechtel, R. B. (1977) Enclosing Behavior, Dowden-Hutchinson and Ross.
5. Benedict, J.O., & Susa, A.M. (1994) The Effects Of Playground Design On Pretend Play And Divergent Thinking, Environment and Behavior, 26/4.
6. Bengston, A. (1972) Adventure Playgrounds, Crosby Lockwood & Sons, London.
7. Bristol City Council (2003) New Build Home Zone Design Guidelines, First Edition November 2003, Bristol City Council.
8. Catling, S. (2005) Children, Place And Environment, Geographical Association. Retrieved September 14, 2007, from www.geography.org.uk
9. Chamberlin, A.O. (1998) Toplu Konut Alanları İle Kent Parkları İçerisindeki Çocuk Oyun Alanlarının Karşılaştırılması, Yüksek Lisans Tezi (Yayınlanmamış), İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
10. Churchman, A. (2003) “Is There a Place for Children in the City?”, Journal of Urban Design, Vol. 8 No. 2, pp. 99-111, June 2003.
11. Collarte, N. (2012) The Woonerf Concept “Rethinking a Residential Street in Somerville”, Master of Arts in Urban and Environmental Policy and Planning, Tufts University, Cambridge.
12. Çakır, H. (1997) Çocukların Algılamasında Etkili Olan Mimari Parametrelerin Belirlenmesi, Yüksek Lisans Tezi (Yayınlanmamış), İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
13. Çakıroğlu, F. ve Arslan, M. (2010) Standart Ekonomik ve

- Teknik Dergi, Yıl: 49, Sayı: 579, Ağustos 2010, ISSN:1300-8366.
14. Çukur, D. (2009) Çocuk Dinlenimi Açısından Oyunun Önemi ve Konut Yakın Çevresinde Oyun Değerini Artırıcı Meksansal Düzenlemeler, Ege Mimarlık, 2009/2 69.
 15. DFT (2005) Home Zones: Challenging the future of our streets, Department for Transport, UK.
 16. East Lothian Council (2006) Supplementary Planning Guidance 1, Director of Environment, Home Zone Design Standards, Draft for Consultation.
 17. Ergen, S. (2000) Sokakların Çocuk Oyun Alanı Olarak Kullanılabilirliğine İlişkin Bir Yöntem Denemesi:Süleymaniye Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
 18. Ergin, Ş. (1982) Kentsel Çevrenin Çocuk Açısından Yaşam Değeri, Türkiye 1. Şehircilik Kongresi, ODTÜ, Ankara.
 19. Gür, Ş. Ö. ve Zorlu, T. (2002) Çocuk Mekânları, YEM Yayınları, İstanbul.
 20. Hand, C. (2007) Woonerf: A Dutch Residential Streetscape.
 21. Hüttenmoser M. and Degen-Zimmerman, D. (1995). Lebensraume fur Kinder, Empirische Untersuchungen zurBedeutung des Wohnumfeldes fur den Alltag und die Entwicklung der Kinder, Bericht 70 des National Forschungsprogram Stadt und Verkehr (Room for Children: Empirical Research into the Influence of the Daily Environment for Children's Development, National research Program for City and Transport), Zurich.
 22. IHIE, (2002) Home Zone Design Guidelines, Institute of Highway Incorporated Engineers, ISBN 0-9542-875.
 23. Jeffrey, B. and Woods, P. (2003) The Creative School: A framework for success, quality and effectiveness. London: Routledge/Falmer.
 24. Jenson, S., U. and Hummer, C. H. (2002) Safe Routes to Schools: An Analysis of Child
 25. Road Safety and Travel (Şikre Skoleveje: en undersøgelse af børns trafikikkerhed og transportvaner), Danmarks Transportforskning, Denmark.
 26. Joseph Rowntree Foundation (2007) Planning and designing 'home zones'. Retrieved July 08, 2008, from <http://www.jrf.org.uk>.
 27. Korkmaz, N. (2006) Çocuk Dostu Şehir, Eylül 2006, www.illeridaresi.gov.tr/images/cocukdostusehir.ppt.
 28. Newson, C., Cairns, S., & Davi, A. (2010) Making School Travel Plans Work, Experience from English case studie, Transport for Quality of Life, Campaign for Better Transport, University College London, Adrian Davis Associates, Sustrans, Cleary Hughes Associates.
 29. Maslow, A. (1968) 'Toward a Psychology of Being', Wiley and Sons, New York, 1968.
 30. Osborne, P. (2005) Safe Routes for Children: What They Want and What Works, Children, Youth and Environments 15(1), pp. 234-239.
 31. Parlak, B. (2011), "Yaşanabilir Bir Samsun: Kentsel Yaşanabilirlik Analizi", Samsun Sempozyumu, 13-16 Ekim 2011, Samsun.
 32. Riggio, E. (2002) Child Friendly Cities: Good Governance in The Best Interests Of The Child, Environment & Urbanization, Vol 14, No 2. Retrieved June 04, 2007, from <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd26/enurb/v14n2/45.pdf>.
 33. Surrey County Council (2003) Tandridge Home Zone Project. Retrieved February 19, 2003, from www.surreycc.gov.uk
 34. Troels, A. (2006) Safe routes give healthy cycling children. Retrieved January 16, 2006, from http://www.cykelby.dk/eng_safe%20routes.asp.
 35. UNICEF (2006) The Child-Friendly School (CFS), Retrieved February 07, 2006, from <http://www.ungei.org/whatisungei/files/unicefungeiCFS1Web.pdf>
 36. Unicef (2004) "Building Child Friendly Cities A Framework for Action", UNICEF Innocenti, International Secretariat for Child Friendly Cities, Florence.
 37. UNPD (2000) Jordan Human Development Report, United Nations Development Programme, Amman, Jordan.
 38. Velibeyoğlu, K. (2000) Kentsel Ulaşım Sorunlarına Bütüncül Bir Yaklaşım: Bir Trafik Yönetim Metodu Olarak Trafik Sakinleştirme. Retrieved June 10, 2008, from <http://www.angelfire.com/ar/corei/trafik2000.htm>
 39. Wicker, A. W. (1979) An Introduction to Ecological Psychology, Wadsworth Inc., Belmont, California.
 40. Zomervrucht, J. (2005) Inviting Streets For Children, Some lessons and results of the Childstreet 2005 conference in Delft, Huizen, The Netherlands, Veilig Verkeer Nederland.

İnternet Kaynakları

1. Url-1 < <http://www.greeninfrastructurewiki.com/page/Woonerf>> [Erişim tarihi 27.02.2011]
2. Url-2 < http://www.courtyardhousing.org/images_shared.html> [Erişim tarihi 27.02.2011]
3. Url-3 < <http://www.headstogether.org/methleypic.html>> [Erişim tarihi 27.02.2011]
4. Url-4 <<http://freeways2.bikechattanooaga.org> >[Erişim tarihi 27.02.2011]
5. Url-5 < <http://www.teachernet.gov.uk> > [Erişim tarihi 27.02.2011]
6. Url-6 < <http://www.huddinge.se/stockholm.se>> [Erişim tarihi 20.01.2009]
7. Url-7 <<http://blogs.sweden.se/sustainability> > [Erişim tarihi 27.02.2011]
8. Url-8 < <http://www.emeraldilandrentals.com> > [Erişim tarihi 20.02.2011]
9. Url-9 < <http://imgs.sfgate.com/c/pictures> > [Erişim tarihi 12.03.2010]
10. Url-10 < <http://www.adventureplayground.org.uk/>> [Erişim tarihi 12.03.2010]
11. Url-11 < <http://commons.wikimedia.org/wiki> > [Erişim tarihi 12.03.2010]
12. Url-12 < <http://weburbanist.com> >[Erişim tarihi 12.03.2010]

Anahtar sözcükler: Çocuk dostu kent; güvenli rotalar; okul bahçesi; oyun alanları; sokak.

Key words: Child friendly city; safe route; school garden; playgrounds; street.