

Comp

Comp

1

T.C.
YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



KONUT ALANLARINDA ULAŞIM PLANLAMASI



YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİM. SÜREYYA GERMEYAN

Tez Yürütücüsü: Doç. Dr. Yalçın ÜNAL

İSTANBUL - 1988

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
GENEL KİTAPLIĞI

Kot : R 151 270
Alındığı Yer : Fen. Bil. Bne.
Tarih : 12/6/1989
Fatura :
Fiatı : 7000TL
Ayniyat No : 1/15
Kayıt No : 46251
UDC : 378.242-711
Ek :



+



İÇİNDEKİLER

GİRİŞ -----	1
KONUYA YAKLAŞIM -----	1
o ÇALIŞMA KONUSUNUN SEÇİMİ -----	2
o ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ -----	5
o BÖLÜMLER -----	6
I. BÖLÜM	
1. YAYA SORUNLARI -----	7
1.1. YAYALAŞTIRMA DÜŞÜNCESİNİN DOĞUŞU -----	9
2. YAYALAŞMA AMAÇLARI -----	11
2.1. TRAFİK GÜRÜLTÜSÜNDEN KORUNMAK -----	11
2.2. SERVİS TRAFİĞİNDE AZALMA -----	11
2.3. TRAFİK GÜVENİNİN SAĞLANIŞI -----	12
2.4. OTOMOBİL TRAFİĞİNİ AZALTMA -----	14
2.5. ÇOCUK OYUN ALANLARININ GENİŞLETİLİŞİ -----	15
2.6. BARINMA KALİTESİNİN YÜKSELTİLİŞİ -----	16
3. YAYA YOLLARINI SINIFLAMA -----	17
3.1. İSKAN ÜNİTELERİNDE YAYA ULAŞIMI PLANLAMASI -----	18
3.2. KENT İÇİ YOL TÜRLERİNİN YENİDEN AYIRIMI -----	211
4. OTOMOBİL-YAYA ÇELİŞKİSİNE ÇÖZÜM YAKLAŞIMLARI -----	23
4.1. KENT MERKEZLERİNDE -----	23
4.1.1. YAYA ARAÇ TRAFİĞİ KESİŞMELERİNDE ALINAN ÖNLEMLER -----	24
4.1.2. ARAÇ-YAYA TRAFİĞİNİ FARKLI DÜZLEMDE ÇÖZÜMLEME -----	27
4.2. KONUT ALANLARINDA -----	36
4.2.1. YERLEŞİK KONUT ALANLARINDA YAYALAŞTIRMA--	42
4.2.1.1. ARAÇ VE YAYANIN BÜTÜNLEŞTİRİLMESİ YAKLAŞIMI -----	42
4.2.1.2. TASARIM İLKELERİ -----	42
4.2.2. ÜLKELERDEKİ UYGULAMA FARKLILIKLARI -----	59
4.2.3. UYGULAMA ÖRNEĞİ: HOLLANDA -----	69
4.2.4. YAYALAŞTIRMA ÇALIŞMALARINDA KULLANICININ ÖNEMİ -----	76

4.2.4.1. KULLANICI ÇALIŞMALARINA ÖRNEKLER	
o ŞEHİRLERİNE SAHİP ÇIKAN	
HEMŞEHRİLER -----	78
4.2.5. SORUNLAR - ELEŞTİRİLER -----	82
4.2.6. YAYALAŞTIRMANIN GETİRDİĞİ FAYDALAR VE	
SAKINCALAR	
o KONUT ALANLARINDA -----	84
o MERKEZLERDE -----	85
4.3. YENİ KENTLERDE ULAŞIM SİSTEMİ -----	86
4.3.1. YENİ KENTLERDE ULAŞTIRMA KURALLARI VE	
STANDARTLAR -----	86
4.3.2. YENİ YERLEŞİM ÖRNEKLERİ	
o BAŞKENT BRASİLIA -----	89

II. BÖLÜM

1. ÜLKEMİZDE YAYA SORUNLARINA YAKLAŞIM	
1.1. GENEL SORUNLAR -----	92
2. İSTANBUL'DA ULAŞIM SORUNLARI -----	94
2.1. ÇÖZÜM ÇALIŞMALARI -----	101
2.2. İSTANBUL'DA YERLEŞİK KONUT ALANLARINDA ÖRNEK	
ÇALIŞMA: KADIKÖY -----	104
2.3. GELİŞME KONUT ALANLARINA ÖRNEK: ATAKÖY -----	106
3. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ -----	110
KAYNAKÇA -----	112



Ö N S Ö Z

Çağımızda kentsel yenileme kavramı sağlıklılaştırma ve modernleştirme kavramları ile beraber kullanılmaktadır. Bir yerleşmedeki barınma koşullarının rahatlığı, buradaki dış çevre faktörlerinden etkilenmektedir. Sözkonusu dış çevreye herşeyden önce sokaklar dâhildirler. Kentlerdeki sokaklarda motorlu taşıtlarca kullanıma öncelik tanınmasından bu yana, bunlar eskiden sahip oldukları niteliklerin büyük bir kısmını yitirmişlerdir. Bu gidiş, açık alan varlığında süregelen bir azalma, otopark yetersizliği, taşıt trafiği gürültüsünden rahatsız olma, trafik kazalarından meydana gelen zararlar gibi kent yaşamını olumsuz etkileyen çok sayıdaki sorunları doğurmuştur (1).

Kentlerin sanayileşmesi ile güçlenen, dev adımlarla ilerleyen teknolojik gelişmeler, insanlar arasındaki ilişkiyi nazaltmakta, asırlar öncesinden günümüze toplumun yapısını belirginleştirici, birleştirici unsur olarak gelen kültürü değiştirmekte, yok etmektedir.

Bir kültür biçiminin sona ermeden önce hızlandığı yadsınamaz bir gerçek. Sona ermenin nedeni olmasa da onun tehlikeli bir belirtisi hızlanma, bir hastanın atardamar ya da toplardamarlarındaki çok yüksek bir sıcaklık yaşam düzeyinin (ritminin) hızlanması olarak kabul edilebilir, ama bu hızlanmanın hastanın yaşamını da tehlikeye attığını biliyoruz; gökdelen yüzünden yaşamımızda meydana gelen hızlanma, henüz bunun farkına varmasak bile, kent için bir tehlike oluşturuyor (23).

Hiç nefes alan, uyuyan, aç, susuz, seven ve sevilme yi bekle-
yen bir kent gördünüz mü? Ya da cana yakın, tutumlu, soğuk,
yumuşak, düşünceli, karamsar, cömert kent? İnsanlar için ge-
çerli olan bütün bu tanımlamalar kentler için de rahatlıkla
kullanılabilir. Çünkü kentler de insanlar gibi, aslında ya-
şayan birer kişiliktirler. Hem de barındırdıkları, kucakla-
rına aldıkları insanları yönlendiren, şekillendiren güçlü
bir kişilik. Her güçlü kişilik karşısında kişinin takınacağı
sadece iki tavır vardır. Onu ya benimsemek ya da ona karşı
çıkılmak. Ya da kabul etmek, ya da reddetmek. Üçüncü bir alter-
natifin olmadığı bu gibi durumlarda yapılacak iş çok basittir.
Durumu değerlendirmek, seçimi yapmak, tavrı belirlemek, ona
uymak ve tabii ki sonuçlarına göğüs germek. Kısaca ya kalmak
ya da gitmek. Unutmamak gerekir ki nasıl bir bütün içinde o-
nu oluşturan zıt kutupları da barındırıyor, büyük kentler
de avantajlarını ve dezavantajlarını içlerinde güçlü bir şe-
kilde yaşatırlar.

Kent ve insan; birlikte yaşantının her iki tarafa da bir şey-
ler kattığı ve onlardan birşeyler sildiği düşünülürse, ken-
tin de insanlarına kendisini empoze ettiği ve insanlarından
birşeyler aldığı, kısaca sürekli bir etkileşim içinde bulun-
dukları bir gerçek. Bir tarafta, kentin insanlarına sürekli
karşı koyan, dayanıklı güçlü fiziksel yapısı, diğer tarafta
kendisini ona empoze etmeye, uydurmaya çalışan insan. Öyle ki,
kaybolup gidenleri araştırmak kazançları araştırmaktan çok
daha önemli.

Geniş aileden çekirdek aileye geçiş, nüfus patlaması, ekono-
mik sorunlar, yaşam şartlarının getirdiği bir çok sorunlar
günümüz insanını, adeta küçük birer şehircilik hayatının ya-
şandığı bahçeli, geniş evlerden çıkarttı. Yatay ve dikey be-
ton dilimleri halinde karmakarışık bir şekilde yaşanan meka-
na dağıtılmış küçük birimlere taşınmak zorunda bıraktı. Ve
Önceleri sokakta birbirleriyle selamlaşan insanların yerini,
birbirini hiç görmemiş yüzbinlerce insana bıraktı.

Sonuçta, hem kendileri, hem çevrelerine yabancılaşma sorunuyla karşı karşıya bırakılan insanlar, dış yaşam güçlüğünün yanısıra (nüfus sıklığı, ekonomik sorunlar, ulaşım sorunları, hava ve çevre kirliliği vs...) yaşadıkları beton mekanların da sorunlarını yüklenmek zorundalar. İç mekanlarda sıkışıp kalan insanlar, ister istemez dış dünyaya açılmak özlemi duymaktalar. Çünkü insanların fiziksel alana olan gereksinimleri, onları bir çok zorlamalara ve normal dışı davranışlarda bulunmaya itmektedir. Stres ve depresyon hali bugün kentde yaşayan birçok insanın yakından tanıdığı bir durum.

Öyleyse sağlıklı bir kent yaşamına kavuşmak için ne yapmalı?

Kentin insanlarını yönetmesine izin vermeyece kadar yürekli-
ce yaşamak, yaratıcılığını ön plana çıkartıp hem kendi yaşa-
mını, hem de çevresini renkli kılmak, bilinçli hareket etmek
zor olmasa gerek. Çünkü günümüzde bu tür mücadelelerde başa-
rıya ulaşmış şehirli örneklerinin sayısı artmaktadır. Doğa -
dan koparılmış insana, trafik endişesinden yoksun rahatça
yürüyebileceği yolları, nefes alıp derin bir "oh" çekebile-
cekleri ve çimlerle direkt ilişkiye girecekleri yeşil ve fe-
rah alanları sağlamak, kişinin psikolojik ve bedensel yapı -
sının sağlığı için gerekli olduğu kadar, şehrin ideal bir şe-
hir görüntüsü kazanmasını da sağlayacaktır (7).

İşte bu ideal şehir yaşantısına kavuşmak için yapılması ge-
reken çalışmalar, bu konuda uygulamaya geçmiş olan batılı
kent örnekleri verilerek anlatılmıştır.

FOREWORD

In our age, the concept of urban development is associated with the concepts of modernization and improvement. Comfort of housing at any particular dwelling depends on the external factors at the periphery. The external factors primarily include streets. Since introduction of motorvehicles on streets of the cities, the streets have largely lost their formal qualities. This, in turn, led to so many problems, such as lesser and lesser greens, insufficiency of auto-parks, nuisance from traffic, and harms due to traffic accidents, which adversely affect city life.

Technological developments, which get more powerful by the industrialization of cities and which progress at giant steps, decrease the rate of human relations and change, or even further, exterminate the culture which originates from centuries ago as an element to identify and bond the social structure.

It is an undeniable fact that any mode of culture reaches at its peak right before it vanishes. Though not a concrete reason, the dangerously process of development of any culture is similar to the increased rythmic activity of human's blood vessels, which is obviously a life threatening danger for human life. The rapid developments noted in our way of living due to erection of skycrapers create a hazard for cities though we are not yet fully aware of this danger. Have you ever seen a city which is breathing, sleeping or waiting for affection or left thirsty or hungry? Is there

any city who is temperate or pessimist, or generous or cold-blooded etc.? However such adjectives which are commonly used for human beings, might as well be attributed to cities, too. Because cities are in fact living beings as humans. They have personalities, directing and shaping those human beings which they accommodate... We have two choices only, when we encounter a strong character: Either we accept it or reject it. We shall either adopt it or we shall oppose it. In such cases where no third choice is possible, what we ought to do is simple: We assess the situation, we make our choice, we establish our likely attitude, we follow it and thence, of course, we stand all possible consequences. In short; either stay or go. We must always remember that, large cities accommodate in themselves their own advantages and disadvantages in the similar way as inclusion of opposite poles in an integrity.

City and human beings; considering that the common life mutually contributes or takes away certain things from the parties, it is a fact that cities impose themselves on their inhabitants and take away something from them. So, cities and the inhabitants are in a continuous interaction. The city, with its powerful physical structure, which always resists to its inhabitants, on one side, and the inhabitants, who try to adopt themselves to the city, on the other.

So much so that, searching for the losses is more important than searching for the gains.

Such problems arising from the change from large families to nucleus-type ones, burst out population, change in standards of living and economic conditions, have exiled today's families from their large houses, where a small-scale urban life had been lived. They had to move to small units, comprised of vertical and horizontal concrete piles, where people lived in a mess. And, now we see hundred thousands of people, never seen one another, instead of friendly inhabitants who salute each other on streets. Consequently, human beings, who

have become strangers in their own community, must now stand all their problems (e.g. population density, economic problems, transport problems, air and environmental pollution etc.) among the concrete piles. Human beings, who are stuck in very narrow spaces, strive for opening to outer world. Because, if the natural need of human beings to sufficient physical space is not fulfilled, they will characterize abnormal behaviours as a result of their frustration. Stress and depression are two events which today's inhabitants in cities encounter in common.

So, what should be done to attain a healthy city-life?

It must not be so difficult to be as brave as not to allow the city to direct its own inhabitants, to make one's life and his environment colourful by means of creativity and to behave in full awareness of the facts. Today, number of inhabitants who have succeeded in such fights are increasing. Providing large streets where people can walk with no traffic problem, and green areas where people can breathe and contact with nature for human beings whose relations with nature was broken, is very essential for psychological and physical health of human beings as well as for city's attaining an ideal city characteristics.

All steps to be taken to attain such an ideal city-life have been analysed in this paper with the samples of such Western Cities who already their applications in this respect.

G İ R İ Ş

KONUYA YAKLAŞIM

Antik çağlarda ve onu takip eden yüzyıllar içinde, 18.yüzyıl sonlarına kadar şehir hayatının sakin ve yavaş olduğu, kara ve denizyolları ile sınırlı bir mal ve insan ulaşımı yapıldığı söylenebilir. Her ulaşım araç'ı kendi güzergâhında işletilerek ve yerine göre bunlar arasında bazı bağıntılar kurmak suretiyle bu çağlarda da kendi ölçülerinde bir trafik akımı sağlandığı açıktır.

Henüz motorlu araçların kullanılmaması araç sayısının azlığı ve bilhassa insan ulaşımında yeni bir yaşama düzeni getiren özel otoların bulunmayışı, bu çağlardaki trafik konusunun şehir bünyesi bakımından bir bütün olduğu gereği kadar hissettirmemiştir. Bugün ise durum çok farklıdır. Büyük şehirde yaşamak için, insanın yazı ve renkli sinyallerden, vapur, tren ve benzeri araçların tarifelerine giriş yerlerinde jeton, kart vs. işlemlere kadar çeşitli kurallara uyması gereklidir. Büyük şehirlerde yayayar, motorlu araçlar ve düşünebildiğimiz bütün insanlar, ancak belirli kurallara uymak suretiyle rahat ve tehlikesiz bulunabilmektedir. Bunun tersine trafikte kullanılan kırmızı ve yeşil renklere araçların ve sinyal lambalarının veya görevlilerin işaretlerine dikkat edilmediği takdirde, daha doğrusu trafik dilinden anlanmadığı zaman, bu akım hem tehlikeli olur ve hem de normal hızından çok kaybeder.

Dönüş yönünü gösteren araçların sinyallerine dikkat etmeyen veya bu işaretlerden anlamıyan bir yaya bugünkü şehirde kendisi ve diğerleri için daima tehlike teşkil ettiği gibi, dur veya geç sinyallerine riayet etmeyen bir sürücü de kazalara veya en azından trafik tıkanıklığına sebep olur. Büyük metropollerde bu işaretlere uymak şöyle dursun, bütün bu sistemi ve yerlerini çok iyi tanımak zaman kaybını önlemek için ayrıca çok gereklidir.

Örnekler sonsuzdur. Şehir, yaya ve diğer trafiği ile eskisine kıyasla daha hızlı işleyen bir toplum mekanıdır. Burada trafiğin normal işlemesi ve bundan istifadeli bir tarzda yaşanabilmesi için onun kurallarına uymak ön şarttır. Başka bir deyimle trafik bir bütündür; bu bütünü doğuran ana sebep "Şehir hayatı"dır. Ve şehir hayatında bulunan herkes trafik akımının içinde bulunmakta ve ona katılmaktadır (2).

Şehir hayatını bu denli etkileyen trafik, şehir insanının günlük yaşayışına karışmakta, onu daha fazla dikkate, daha fazla düşünmeye ve daha hızlı harekete zorlamaktadır. Böylesine sakıncalı bir yaşamın elbette ki gerekçeleri vardır. Eski kent dokusunun hızlı gelişmeye ayak uyduramaması ile ortaya çıkan bozuk ulaşım düzeni, ulaşım sistemlerinin karşılıklı olarak birbirlerini engellemeleri, yetersiz otoparklar ve yaya dolantı alanlarının olmaması kentin fiziksel yapısında yeni düzenlemeleri kaçınılmaz kılmıştır. Eski kentlerin, koruma-yenileme kavramlarının oluşmasıyla yeniden projelendirilmesinin yanı sıra ulaşımında sosyo-ekonomik gelişmelerin dikkate alınmasıyla yayalaştırma düşüncesi ağırlık kazanmıştır.

o ÇALIŞMA KONUSUNUN SEÇİMİ

Kent yaşamını olumsuz etkileyen açık alanların azalması, otopark yetersizliği, taşıt trafiği gürültüsünden rahatsız olma, trafik kazalarından meydana gelen zararlar gibi sorunların artması, barınma çevrelerini sağlıklaştırma çalışmalarına yöneltmiştir.

Bu çalışmalardan biri trafik sorununa getirilen çeşitli önlemlerdir. Yoğun trafik akımını karşılamak için merkeze te-er get geçen çevre yollarının (8) yapılması ile bunların tüm yükü toplayacakları düşünölmüştü. Ancak motorlu araçlar ulaşmak istedikleri son noktaya kadar gidebilmek için ana yolları kullanmaya tercih etmişlerdir. Yayayı rahatlatabilmek için, seçilen sokaklara motorlu araç girişini tüm yasaklamak ise servis ihtiyacına cevap veremediğinden sürekli aynı kullanım- da kalamamıştır.

Yaya ve araç trafiğini birbirinden ayırmak yerine, çeşitli kısıtlamalarla aynı anda ulaşımalarını sağlamak daha geçerli bir yöntem olmuştur. Yayaya öncelik tanıyan bu ulaşım şekli yol kademelenmesine yeni bir ölçüt getirmiştir.

Toplum bakımılı, fertleri birbirleri ile ilişkili tutmayı başaran bu sistem, alışılmış sokak yapısını esaslı bir şekilde değiştirmektedir ki, konut alanlarındaki sosyal integrasyonun sağlanması, kentsel mekanın ve yaşantının düzeltilmesi bakımından tez konusu olarak seçilmiştir.

Çünkü artan nüfus ve beraberinde getirdiğı sorunların göröldüğü fonksiyonel kentsel alanlar ile konut alanları arasında sosyal yaşantıyı içeren değerler açısından önemli farklılıklar bulunmaktadır. Konut bölgesindeki bir cadde veya sokağın yüklendiğı işlevler, yaya ve araç trafiğini sağlamanın ötesinde pek çok kullanıma mekan olma görevini yerine getirmek şeklindedir.

Örneğin bu sokakta çeşitli yaş gruplarındaki çocuklar oyunlarına yer bulmakta, komşular karşılıklı sohbetlerini sürdürmekte, gezici satıcılar ev kadınlarının günlük gereksinmelerini karşılamakta, anneler arabalarıyla bebeklerini gezdirmekte, birçok otomobil gün boyu ve gece park etmekte, otomobiller burada yıkanmakta ve hatta bazı tamir ve bakımları yapılmaktadır. Tüm bunların ötesinde konutlar arasındaki bu basit sokak burada yaşayanların gün boyu seyrettikleri,

seyretmek zorunda oldukları bir bir "manzara", içinde yaşadıkları çevrenin en önemli ögesi olmaktadır. Varsa konutların ön bahçelerinin devamı olan kaldırımlar ve trafik izleri görsel ve işlevsel olarak konutlardaki yaşantının bütünleyicisi, devamıdır. Konut alanları içindeki bu sokağın ulaşımı sağlamanın ötesinde bir sosyal birleştiricilik yönü, eğitici ve öğretici özellikleri bulunmakta; tüm bunların güvenlik ve estetik gibi iki ögeyle kaynaşması beklenmektedir.

Kentleşmeye paralel olarak gelişen otomobilleşmenin henüz egemen olmadığı küçük yerleşmelerde sokağın bu tür işlevlerini halâ belirgin olarak sürdürdüğünü görebiliriz. Özellikle iklimin olanak verdiği bu tür yerleşmelerde sokak yalnızca üzerinde ulaşımın sağlandığı bir şerit değil, tüm yaşantının önemli bir bölümünün gerçekleştirildiği mekandır, henüz zayıflamayan karşılıklı sosyal ilişkilerin gelişmesine olanak veren bir çevredir.

Yaşadığımız kentlerin konut alanlarındaki sokak ise bu işlevlerinin büyük bir bölümünü gerçekleştirememekte, bir bölümünü ise güvensiz ve sakıncalı bir biçimde sürdürmeye çalışmaktadır. Sokak artık bir bütünleyici, birleştirici olmaktan çıkmış, iki tarafta yaşayanları ayırıcı bir unsura dönüşmüştür. Yalnızca burada yaşayanların otomobilleri bile trafik izlerini ve hatta kaldırımları kaplamakta, ara sokaklar önemli bir düzeyde transit trafik yükünü taşıma zorunda kalmaktadır. Ana yollar üzerindeki trafik sıkışıklığından, trafik sinyallerinden kaçma yollarını arayan otomobiller, konutlar arasındaki bu sokaklardan ana yolda ulaşamadıkları hızlarla geçmektedirler. Trafik izlerinde ve kaldırımlarda otomobillerin egemen olduğu bu sokakta artık bir sosyal ilişkinin gelişmesini beklemek olanaksızdır.

Yaşam çevresinin temel bütünleyicisi olması gereken sokağın kullanımı burada yaşayanlara değil, onların ve transit geçenlerin otomobillerine aittir. Sokakta yaşayanlar her geçen gün biraz daha güvensiz, tehlikeli, kirli, gürültülü ve hep-

sinden önemlisi içlerine dönük, kendi konutlarıyla sınırlı bir çevrede yaşamaya zorlanmaktadırlar.

Otomobil ve yaya arasında ortaya çıkan bu çelişkili ortam kent merkezlerinde daha erken ve çarpıcı bir biçimde ortaya çıktığında, sorunlara çeşitli çözüm önerileri getirilmiş ve bunların bir bölümü başarılı bir biçimde uygulanabilmiştir.

o ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ

Kentlerdeki sıkışık barınma koşullarından yakınmalar, esasta düzenli konut alanlarındaki hızlı arsa spekülasyonu sonucundaki yoğunlaşmanın getirdiği çevre standartları bozulmasından kaynaklanmakta ve bu yönde süregiden çarpık kentleşme ayrıca buralarda gerekli açık alanların oluşmasını zorlaştırmaktadır.

Bu düşünceden hareketle çeşitli ve çok sayıdaki önlemlerle başta Almanya ve Hollanda olmak üzere Batılı ülkeler uygulamaya geçmişlerdir.

Çalışmaya döküman arama ile başlanmıştır ki yönveren kaynakların çoğunluğunu Federal Almanya'nın konuya ilişkin bir bakanlığının sıkı denetimi altında yürütülen çalışmalarla, Hollanda'nın "Woonerf" adını taşıyan broşür ve çeşitli yayınlardan elde edilen makaleler oluşturmuştur.

Bu kaynaklar doğrultusunda yaya sorunları ve bu sorunları çözümleyici çalışmalar örnekler verilerek incelenmekte, sonuçta gelişmekte olan ülkeler statüsü ile dünya ülkeleri arasında yer alan ülkemizde bu konu ağırlıklı çalışmalar sergilemekte, yerleşik ve gelişme alanlarındaki uygulamalar anlatılmaktadır. Kısaca bu çalışma;

- o Döküman arama, yerli-yabancı
- o Ülkemizdeki uygulamalara ilişkin bilgi toplama, saha çalışmaları ile bazı saptamalar yapma şeklinde oluşturulmuştur.

o BÖLÜMLER

Bu çalışma, kent yaşamında ulaşımın, önemli ve dirimsel bir yeri olması nedeniyle, sağlıklı ve ekonomik bir ulaşım sisteminin kurulamadığı kent sorunlarına getirilen çözümleri incelemektedir.

Birinci bölümde otomotiv sanayinin hız kazanması ile kent yollarını ele geçiren araçlardan, bu haklarını biraz olsun ellerinden almak amacını güden yayalaştırma çalışmalarını kuramsal olarak planlama örnekleriyle anlatılmıştır. Böyle bir çalışmaya gerek duyulmasına neden olan yaya sorunları inceleyerek, sokağı kendi mekanı olarak kabul eden insanların çabalarının ne sonuç verdiği gösterilmiştir. Amaç belli olduktan sonra, onu uygulayabilmek için çeşitli çözüm yaklaşımları oluşturulmuştur ki kentin çeşitli toprak kullanım alanlarına göre değişen önlemler konut alanları ağırlıklı olmak üzere açıklanmıştır. Burada izlenen yol, bu konuda bizden çok ileriye gitmiş olan batılı ülke örneklerini göstermek, proje çalışmalarının başından sonuna değin geçen aşamaları anlatmak, kapasite durumu ve sonuçta olumlu ya da olumsuz eleştirilerin değerlendirilmesinin yanısıra yayalaştırmanın faydalarını irdelenmek olmuştur. Yerleşik alanlarda bu denli yoğun sorunla uğraşırken, bununla beraber yeni kurulan, gelişmekte olan konut alanlarında ideal düşünceye planlama aşamasında ulaşmak köklü bir çözüme gitmek için amaç edinilmiştir.

İkinci bölümde ise gelişmekte olan ülkeler arasında yer alan Türkiye'deki ulaşım sorunlarına değinilmiştir. Yayalaşma konusuna yönetimlerin yaklaşımı olmadığı gibi halkın henüz bilinçlenmediği gözlenmektedir ki bu konuda araştırma yapan kuruluşların çalışmalarının yerleşik alanlar için yetersiz olduğu ancak yeni kurulmakta olan konut alanlarında başarıya ulaşıldığı anlatılmıştır.

I. BÖLÜM

1. YAYA SORUNLARI

Yüzyıllar boyunca yaya esasına dayalı şehir trafiği, 19.yüzyıldan bu yana hızlı bir şekilde araç trafik şekline dönmüş ve böylece toplumlar kısa süre içinde "mobil" duruma gelmişlerdir; başka deyimle kendi kendine (yaya) mobil olan insanlar araçlı bir mobiliteye yönelerek, yayalıklarını imkânlaraya göre minimuma indirmişlerdir. Bu duruma akımların değişmesi ve şehir bünyesindeki ulaşımın strüktür değişmesi de denilebilir (2).

Merkez niteliğine ulaşmış yoğun konut alanlarının bulunduğu eski kent bölgelerinde ulaşım sektörü için yapılan araştırmalarda buradaki yol ağı şöyle karakterize edilebilir:

1. Yol genişliği ve devamlılıkta kuralsız bir örüntü ile artan trafik hacmine karşılık yetersizlikler,
2. Trafik akımını engelliyen dar yol genişlikleri ve genedar derinliklerdeki blok yapılar veya parseller.
3. Yeterli kavşak, alt ve üst geçitlerin bulunmayışı.
4. Kavşak ve servis yollarındaki yüksek trafik yoğunluğu.
5. Yaya ulaşımaya elverişli alanların azlığı, tratuar genişliklerinin yetersiz olmaları.
6. Otopark yetersizliği ve bu nedenle de tratuarların otopark yerleri olarak kullanılması.

Önde gelen sıralamaya daha bir çok sorunlar eklenebilir. Sorunların azlığı veya çokluğu sonucu değiştirmemektedir (16).

Tüm bu fiziksel yetersizliklerin yanısıra direkt bireyle ilgili olan sorunları da dikkate almak gerekir ki bunları da şöyle sıralayabiliriz:

1. Trāfik gürültüsünün artması,
2. Servis trafiğinde aşırı hızlanma,
3. Trafik güvenliğinden duyulan endişe,
4. Otomobil trafiğinin kısıtlanamaması,
5. Çocuk oyun alanlarının olmayışı,
6. Barınma kalitesinin nitelik kaybetmesi.

Teknik ve fiziksel ulaşım yetersizliklerinin yanısıra yayayı sosyal yönden ilgilendiren sorunlar da vardır. Aynı mahallede yaşayan, aynı sokağı paylaşan insanlar toplumsal hayatın dışındaymış gibi kendi kabuğunda yaşamlarını sürdürmektedirler. Şöyle ki:

1. Aynı sokağı paylaşan fertler arasında haberleşme ve bilgi değişiminin olmaması,
 - o Kentlinin birbiriyle buluşma, rastlaşma ve karşılaşma mekanının olmaması,
 - o Toplum yaşantısında çekim noktalarının oluşturulmaması,
 - o Kentlinin planlamaya katılma insiyatifini ve çeşitli konularda birbiriyle tartışma yapabileceği ortamın sağlanamaması,
 - o Açık hava alanlarının (oyun bahçeleri, parklar) gittikçe yok olması.
2. Sosyal İntegrasyon Olanaksızlığı
 - o Kentsel yaşamın getirdiği zor hayat şartları altında, fertler arasında karşılıklı anlayış ruhunun uyanmaması,
 - o Her yaş grubundaki insana boş zaman değerlendirme olanaklarının olmaması,
 - o Oyun, yarışma gibi aktivite meydanlarının ve sakin-pasif mekanların olmaması,
 - o İç yeşil alanların hiç olmaması ile kısa süreli dinlenme olanaklarının yaratılamaması.



3. Trafik fonksiyonlarının düzenlenmemesi

- o Yaya-taşıt trafiğini birbirinden ayırmanın dışında taşıt trafiğinin kısıtlanmaması, yaya trafiğinin teşvik edilememesi,
- o Trafikten uzak emniyetli yaya yürüyüşünün sağlanamaması,
- o Yaya-taşıtlar arasındaki ilişkilerindeki durumları, yaya lehine çözmek,
- o Yaya kaldırımı taşları, araba stop taşları gibi engellerle rahat yürümenin oluşmaması,

gibi nedenlerle insanlar arasındaki ilişkiyi sağlayan yaklaşmayı önleyişi yoğun trafikli ortamlar oluşmuştur. Sorunların böylesine artması ile kent ölçeğinde planlama çalışmalarının başlatılması için kararlar alınmıştır.

1.1. YAYALAŞTIRMA DÜŞÜNCESİNİN DOĞUŞU

1975 yılının nisan ayında Paris'te toplanan OECD kuruluşu tarafından düzenlenen konferanslardan bir tanesinde "belli bir akım hızında elde edilebilecek birim trafik ile daha iyi kentler" konusu tartışılmıştır.

Bu nedenle OECD kuruluşuna üye ülkelere bir bildiri sunulurak, bunlardan kendi ülkelerindeki kentlerin durum değerlendirilmesi şeklinde araştırılıp, ardından azın giderli yatırımlar ve yönetsel önlemler ile, özel taşıt trafiğinin "toplu taşıma" sistemine nasıl dağıtılacağı ve tüm kent kesimlerindeki trafiğin ne şekilde rahatlatılacağı sorunlarına önerilerde bulunulması istenilmiştir (4).

Bu kuruluşa üye ülkeler, ilgi çekici öneriler sunmakla kalmayıp, iki yıl gibi kısa zaman içinde, örnek proje uygulamalarından edinilen bilgi ve denemelerin ışığında, trafiği rahatlatıcı modeller geliştirmişlerdir. Bunların arasında övgüye değer bir girişim olarak, Hollanda'dan gelen ve halen önderlik önemini koruyan "WOONERF" projesi görülmüştür. Paris konferansı sonuçlarının İngilizce ve Fransızca dillerinde yayınlanmasından sonra öne sürülen düşünce, ulaşım planla-

rınca büyük bir ilgi görmüş ve konu, seminer ve denemelerde etraflıca araştırılmıştır. OECD kuruluşunun Paris konferansı, kentiçi ulaşım olgusuna yeni bir anlayış getirmiş ve böylece yayalaştırma düşüncesinin gerekçesini açıkça ortaya koymuştur. İdeal çözüme ulaşabilmek için standartlar belirlenmiş, akan trafik için çeşitli önlemler önerilmiştir. Yerleşik alanlar için, genel planlama dahilinde trafik düzenlemesini 2 yönlü amaç belirlemiştir:

1. Motorlu araçların artması ile meydana gelen zararlı durumların ortadan kaldırılması, (yayaların emniyetsizliği, gürültü, kesişmelerdeki beklemeler, gibi) yani yaya ve motorlu araç yollarına ait ayırmaları planlamak,
2. Emniyetli ayırmaları plânlarken her iki ayırmada kullanılan yaya ve araçlı trafiğin , gerçekte birbirinin tamamlayıcısı olduğunun dikkate alınarak, şehir ve çevresindeki tüm trafiğin işler hale getirilmesidir.

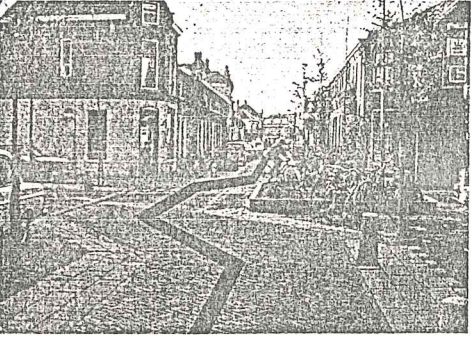
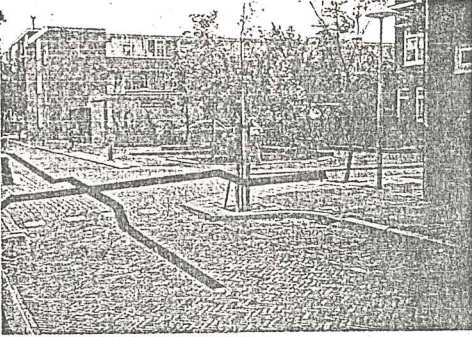
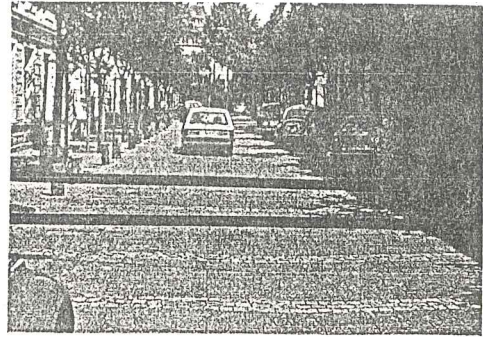
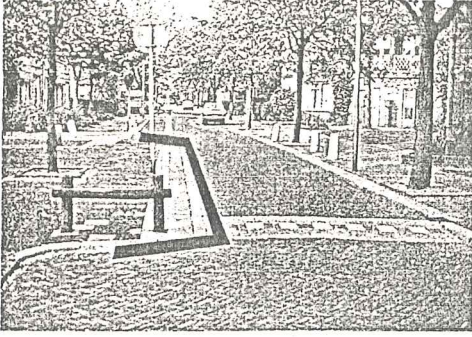
2. YAYALAŞMA AMAÇLARI

2.1. TRAFİK GÜRÜLTÜSÜNDEN KORUNMAK

Trafik gürültüsü her yoğun konut yerleşim bölgesinde barınma kalitesini düşürmektedir. Bu konuda yapılan anketler devamlı büyüyen trafik gürültüsünü başta gelen bir rahatsızlık olarak bulgulamışlardır. Bu nedenle barınma çevresinin sağlıklaştırılışına dair önlemlere trafik gürültüsüne karşı korunma dikkate alınmalıdır. Örneğin 1973 yılında Frankfurtta bir mahalle halkı, evlerinin hemen yanbaşından geçen otoyolun gürültüsünü püskürtmek için yolla evlerinin arasına dev bir duvar yaptırabilmişlerdir. Gerçekte 25 km/saat gibi bir taşıt hızında rahatsız edici gürültü düzeyi hissedilmeyecek dereceye kadar azalmaktadır.

2.2. SERVİS TRAFİĞİNDE AZALMA

Trafik hızının azaltılması sonucunda rahatlatılmış ikinci derecedeki servis yolları transit trafik için ilginçliklerini kaybetmektedirler. Çoğu durumlarda transit trafik yönlendirici birtakım önlemler ile servis trafiğine tek yönlü yollar şeklinde bağlanmaktadır. Ancak transit trafiği gereksiz yere dolaştırmaktan kaçınılmalıdır. Yol yüzeyinde yapılan değişiklikler ile erişilen trafik hızı azaltılışı, başvurulan yöntemler arasında öncelikle benimsenmektedir (19)



Şekil: 1. Trafik Hızını Azaltmak İçin Yol Yüzeyinde Yapılan Değişikliklerden Örnekler

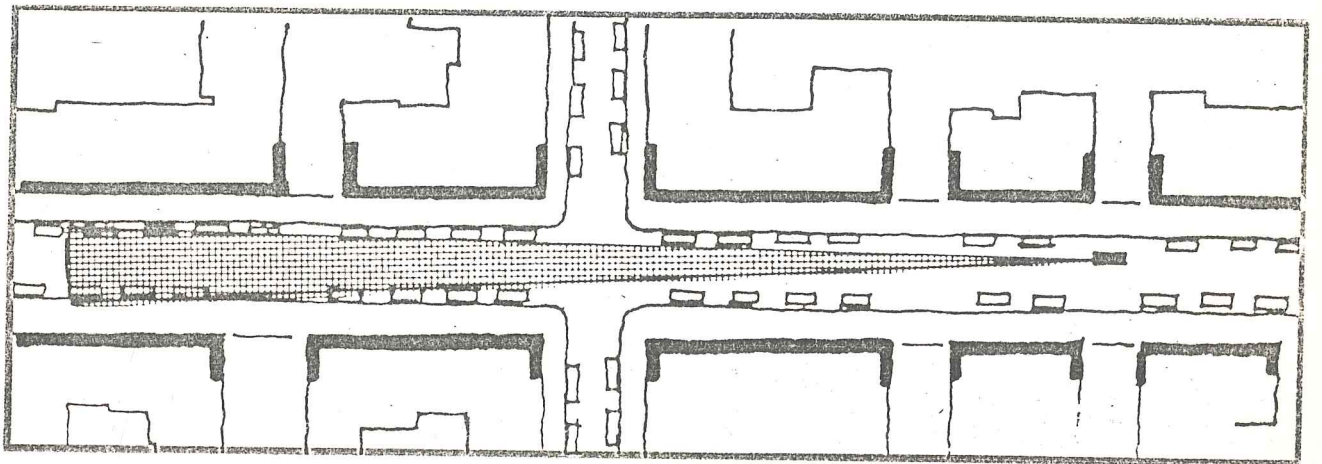
2.3. TRAFİK GÜVENİNİN SAĞLANIŞI

Kentlerde oturan fertlerin trafiğe olan salt ve duygusal güvensizlikleri yakın geçmişten beri devamlı büyümektedir. Kent içi trafik kazalarından en fazla etkilenen kimseler şüphesiz çocuklar, yaşlılar ve sakatlar olduğu bir gerçektir. Trafik güvencesinin sağlanışında motorlu taşıt hızının etkenliği büyüktür. Trafik hızının azalması doğrultusunda, kazalarda belirgin bir düşüş görülmekte, herşeyden önce ölüm ile sonuçlanan kazalar da azalmaktadır.

Konut alanlarında trafik güvenliğinin yükseltilmesi doğrultusunda çoğu kez motorlu, yaya ve bisiklet ulaşımı ağlarının birbirlerinden ayırımı önerilmektedir. Bu düşünce ise yolların bir tarafta oto trafiğine, diğer tarafta yaya dolantısına ayırımını getirmektedir. Kent kesimlerinin konut ve konut dışı kullanımlı bölgelere ayrılması isteği bu öneriden kaynaklanmaktadır. Ancak konut bölgelerindeki yolların yayalar, bisiklet sürücüleri ve motorlu taşıt sürücüleri tarafından bir eşitlik esası çerçevesinde kullanılmasına dair öneriler diğerlerine karşılık daha olumlu karşılanmaktadır.

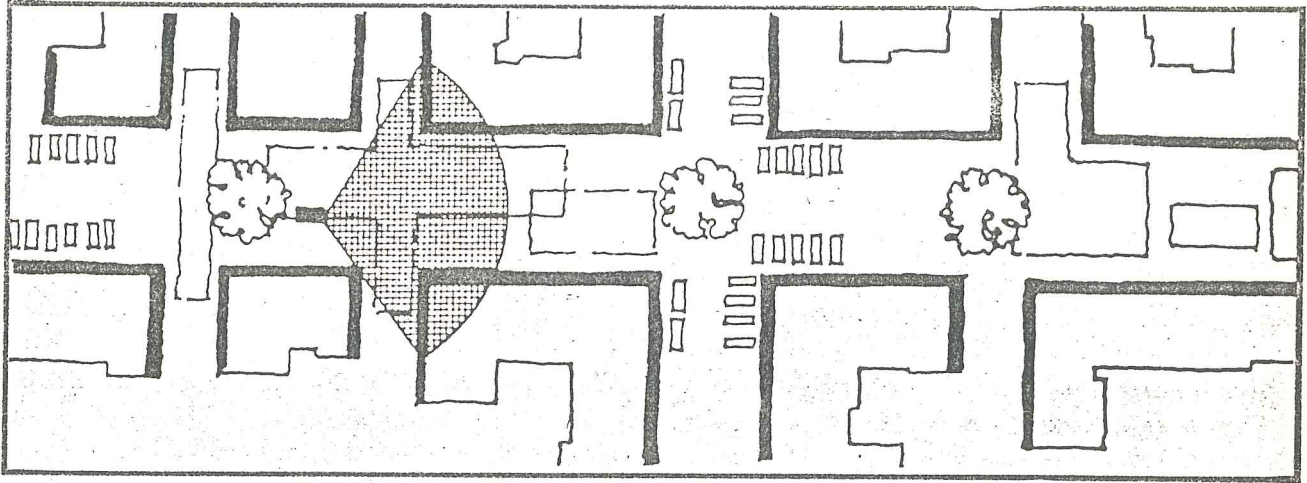
Çeşitli trafik hareketlerinin devamlı şekilde birbirlerinden ayırımı olanaksız bulunduğundan, trafik hızının hissediler düzeyde yavaşlatılması güvence verici bir önlem olarak kabul edilmektedir. Ancak motorlu taşıt hızını azaltmada çukur, basamak gibi bir takım engelleme ve ceza ile sonuçlanan radar kontrolü girişimlerinden kaçınılmalı, sorun daha çok yayalaşmaya kavuşmayı içeren çözümler de ele alınmalıdır.

Trafik hızının yavaşlığı yanısıra yol yüzeyinde taşıt sürücüsüne verilen görüş açısı, trafik güvenliği bakımından büyük önem taşımaktadır. Gelişgüzel bir sokakta 50 km/saat hızla hareket eden bir motorlu taşıt sürücüsünün görüş açısı (Şekil 2)'de çizildiği gibi taşıttan 50 m. uzaklıkta yol yüzeyini kapsamaktadır. Taşıt sürücüsü bu durumda yolun iki kenarındaki olayları belirsiz bir düzeyde algılayabilmektedir (9).



Şekil: 2. Alışılmış Bir Kent Sokağında 50 km/saat Hızla Hareket Eden Bir Motorlu Taşıt Sürücüsünün Görüş Açısı

Trafik hızının 25 km/saat öngörüldüğü bir sokakta hareket eden motorlu taşıt sürücüsünün ön yöndeki görüşü doğrudan taşıtın hemen ön kesiminde toplanmaktadır. Ayrıca yol yüzeyi tümüyle taşıt sürücüsünün görüş ve algılama egemenliği altında bulunmaktadır. Böylece taşıt sürücüsü bir önceki örneğe karşın daha çok şeyleri görebilmekte ve gereğinde (Şekil 3) gösterebileceği davranış (reaksiyon) ortamı ile bunun hızı iyileşmektedir.



Şekil: 3. Trafik Rahatlığına Kavuşmuş Bir kent Sokağında 25 km/saat Hızla Hareket Eden Bir Motorlu Taşıt Sürücüsünün Görüş Açısı.

Doğal olarak tüm kent sokaklarında trafik hızını 25 km/saat düzeyine düşürmek için girişimlerde bulunmak düşüncesi hiçbir zaman sözkonusu olmamalıdır. Ancak, trafik emniyeti açısından her defasında yayaların güvenliği ön planda tutulmalıdır.

2.4. OTOMOBİL TRAFİĞİNİ AZALTMA

Otomobil ulaşımını kısıtlayıcı önlemlerin alınması sonucunda, kentiçi ulaşımında otomobil kullanımını daha bilinçli bir düzeye çıkarmaktadır. Ulaşım alanlarının motorlu taşıtlar, yaya- lar ve kitle taşın araçlarına düzenli bir şekilde dağılması ve kitle taşımacılığının topluma özendirilişi, çağdaş ulaşım

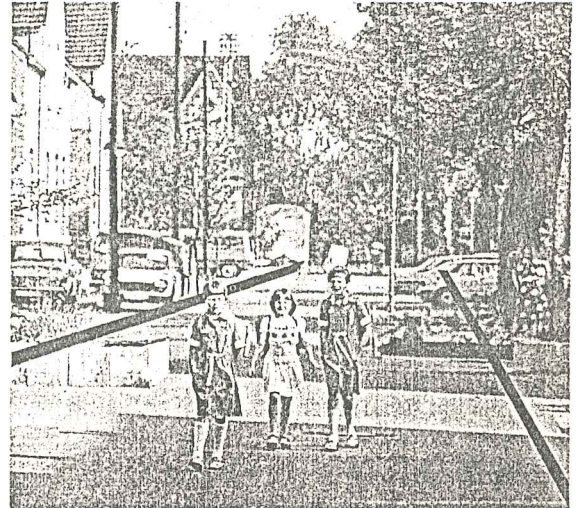
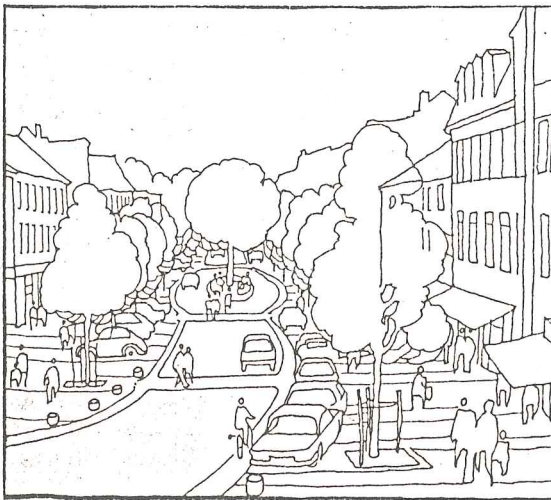
sistemleri için yeni seçenekler getirmektedir.

Trafiği rahatlaştırma girişimleri, bir bakıma kentiçi otomobil ulaşımındaki ağırlığı gidermekle kalmayıp, ulaşım aracı seçeneğinde topluma akılcı bir davranış kazandırmaktadır. Ulaşım planlamaları çerçevesinde yürütülen düzenlemelerin, yaya ulaşımına rahatlık getirmek koşulu ile otomobil trafiğini belirgin ölçüde azalttığını yapılan araştırmalar bulgulanmıştır.

2.5. ÇOCUK OYUN ALANLARININ GENİŞLETİLİŞİ

Değişik yaş gruplarındaki çocukların yetersiz oyun alanları varlığından ötürü sokaklarda oynamaları göze batan bir gerçeği simgelemektedir. Bu gerçek göz önünde tutulduğunda trafik hızı, otopark sayısı ve bunların yerleştirilişi, başka bir ifade ile ulaşım alanınının bir tarafta ulaşım faaliyetlerine, diğer tarafta dolantı ve oturma istemlerine ayrılaştırılması, küçük yaştaki fertlerin oluşturduğu isteklere cevap verilmesi açısından büyük önem taşımaktadır (9).

Yol yüzeylerinde genç yaştaki aile fertlerinin aynıyabilmeleri için aranılan başlıca koşullar, trafik hızının yavaşlatılması ile buralardaki oto trafiğinin sınırlandırılması girişimlerine bağlı kalmaktadırlar (Şekil 4).



Şekil:4. Trafik Hızının Yavaşlatılması ve Oto Trafiğinin Sınırlandırılması Şeklinde Alınan Önlemlerle Sokaklar Serbest Dolaşıma Olanak Sağlayabilmektedirler.

2.6. BARINMA KALİTESİNİN YÜKSELTİLiŞİ

Sokaklardaki toplumsal yaşama katılma sadece küçük yaştaki fertler için önem taşımakla kalmayıp aynı anda yetişkin fertler için barınma (konut)ve çalışma (işyeri) kesimlerindeki kullanımların niteliklerini yükseltmektedir. Bireysel faydalanmaya iyelik açık alanların, toplumsal kesimce kullanılan alanlara doğru genişlemesi, bu arada oturma,dolanma,dinlenme gibi faaliyetlerin kaynaşması, ulaşım tesislerinde aranan sosyal işlevliliğe varsıllık kazandırmakta, ayrıca toplumsal yaşam'ın sınırlarını genişletmektedir. Trafik gürültüsü sorununun çözümlenmesi ve yayalar için gerekli güvencenin sağlanması, burada aranan ve başta gelen şartlar olduğu kuşkusuzca söylenebilir.

Günümüze kadar taşıma işlevinin önemsendiği kent sokaklarında, dolanma ve zaman geçirme gibi faaliyetlerin sürdürülmesine dair istemler, buralarda salt (gerçek) yaya alanlarının varlığını koşullandırmakta ve böylece akan trafik sistemini parçalamaktadır.

Bu amaçlar doğrultusunda bir özet yaparsak yayalaştırma konusunun anlamı şu şekilde yorumlanabilir:

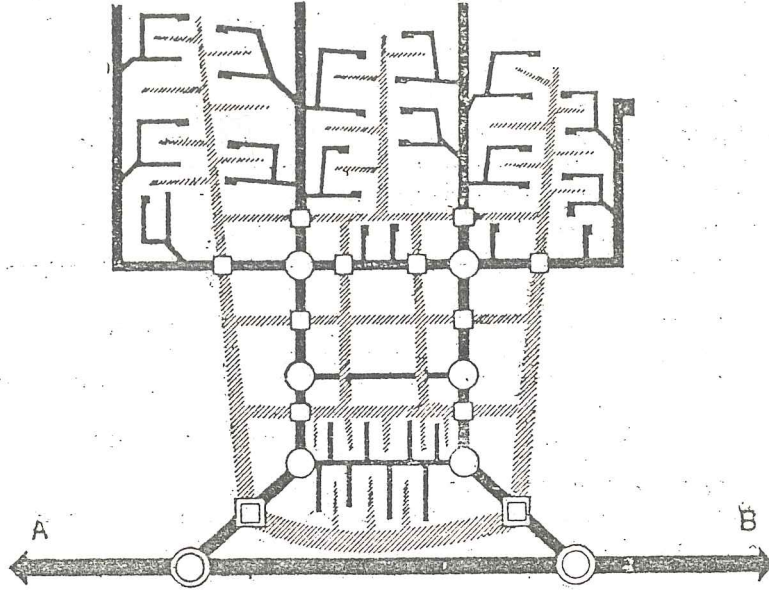
1. Barınma faaliyetini olumsuz yönde etkileyen yoğun ve hızlı oto trafiğinin rahatlaştırılması,
2. Kamuoyunun sağlıklaştırılması ve sokakların sosyal açıdan kullanılabilirliklerine kavuşturulması.
3. Emniyetli, anlamlı ve çevre sağlığına uyumlu bir ulaşım sisteminin geliştirilmesi ile bunun düzenlenişi.

3. YAYA YOLLARINI SINIFLAMA

Genel planlama yapılırken, araç yolundan farklı bir nitelik kazandırılan yol yaya yolu olmaktadır. Sadece yayaya ayrılan bu yollar için bir sınıflama yapabiliriz. Kaldırım bulunmayan bu yaya yolları 3 tip'e ayrılır (2):

1. İskan bölgesindeki özel yaya yolları (yeşil ile bağıntılı)
2. Çekirdek'deki alış veriş yerlerinde(pasajlar, pazarlar) kullanılan özel yaya yolları,
3. Serbest ve yeşil sahalarda veya sahillerdeki yaya yolları (promenad).

Hizmet (servis) yolu bazı bina ve tesislerin çeşitli ihtiyacını (satış malzemesi, kömür, mazot, odun ve yük gibi) karşılamak üzere yapılan yollardır. Bu yollara daha ziyade yaya yolları ile çevrili binalarda ihtiyaç olur ve böylece yaya yolu zedelenmeden diğer cephelerden hizmet yapılır. Birçok durumlarda ise yaya yolları belirli ve uygun saatlerde hizmet trafiği için kullanılabilir.



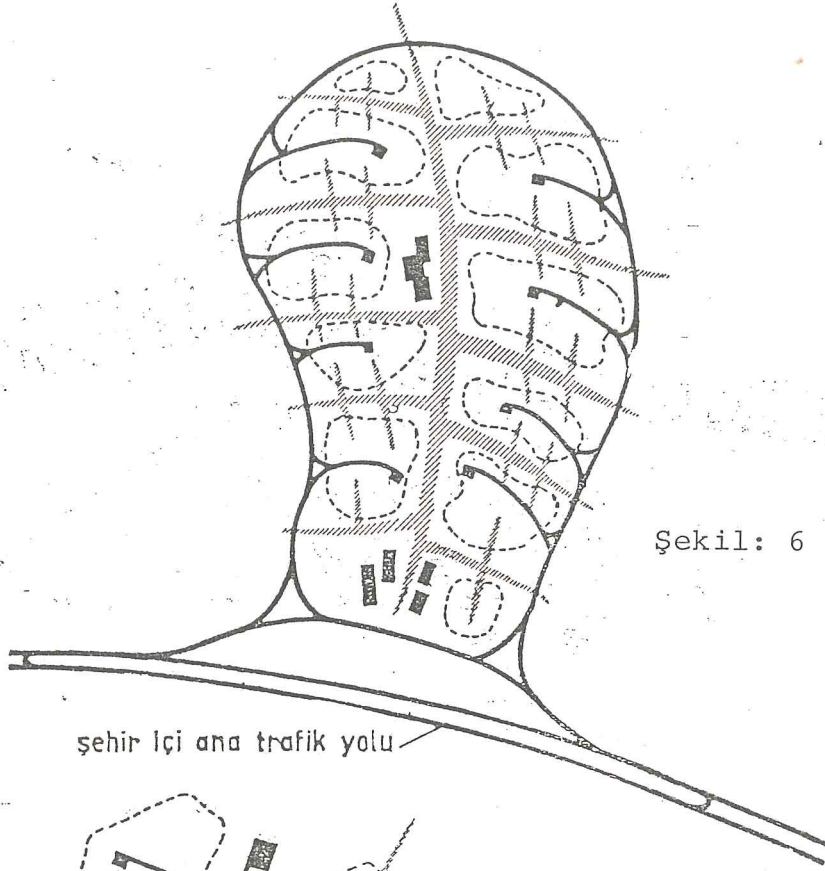
- ana ulaşım (uzak trafik) şehirlerarası
- ▬ ana trafik yolu (şehir içi)
- İrtibat yolları
- ▨ yaya yolları

- ⊙ kavşak 2 düzlem (tercih)
- kavşak 1 düzlem
- yaya geçitleri ışıklı veya 2 düzlemlilik (tercih)
- yaya geçitleri 1 düzlemlilik

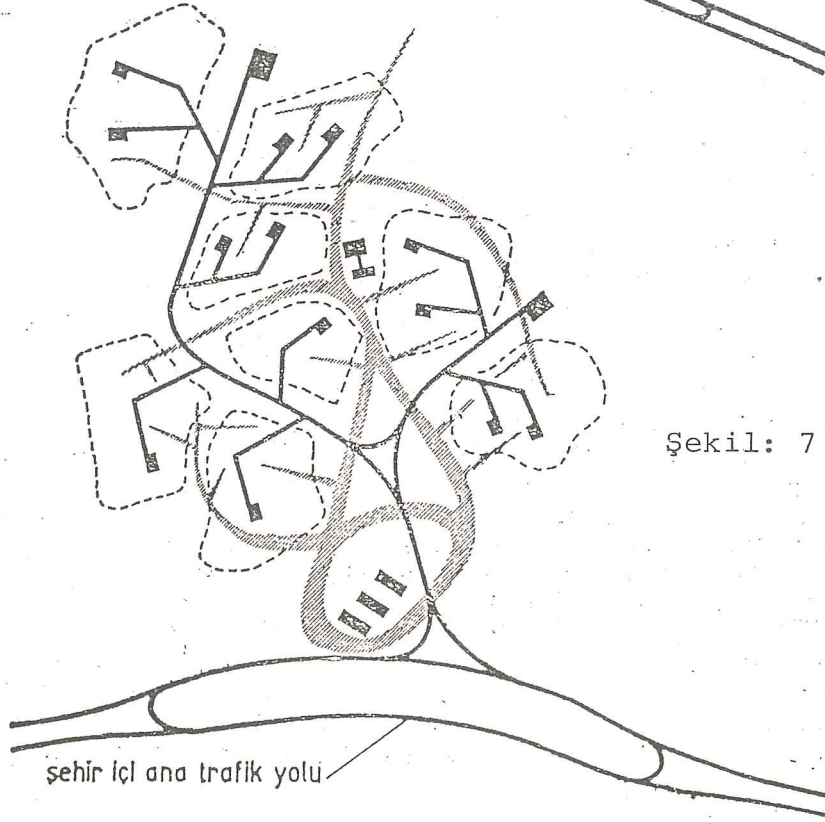
Şekil: 5. İskan Yüzeyi özelliklerine göre araçlı ve yaya trafiğinin gözönüne alınmış ve her iki cins trafiğin kesişme noktaları için ayrıca trafik emniyeti açısından gerekli çözümler işaretlenmiştir.

3.1. İSKAN ÜNİTELERİNDE YAYA ULAŞIMI PLANLAMASI

Yaya ve araçlı trafik ayrımının esas alındığı iskan ünitelerine ait yol şebekesi ilkeleri 3 ayrı şekilde açıklanmıştır.



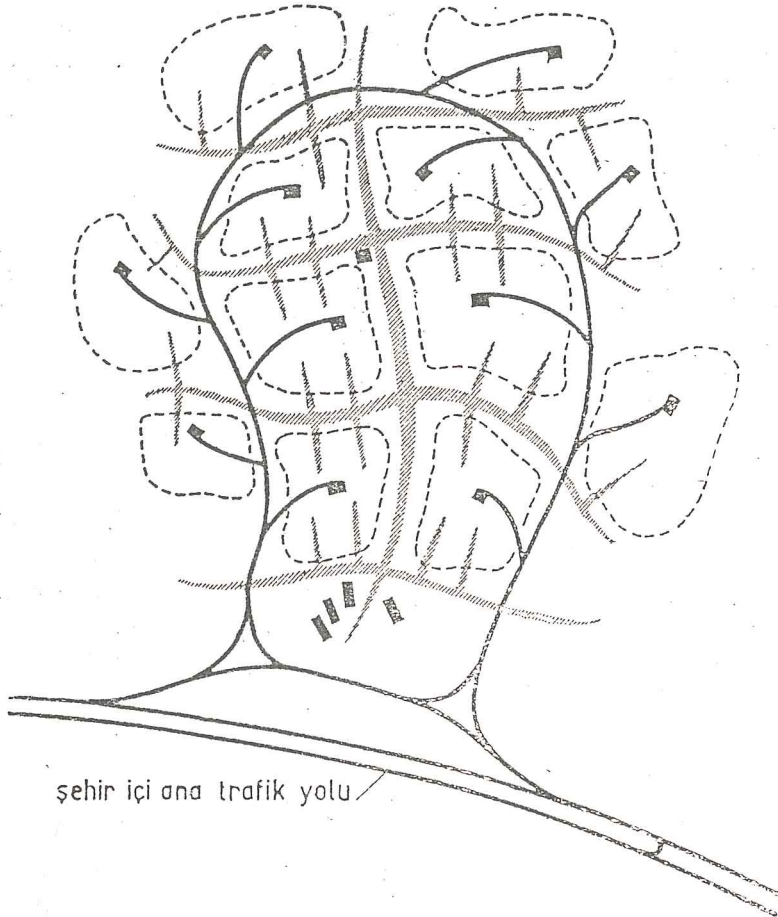
Şekil: 6



Şekil: 7

Şekil 6 araçlı trafik yollarınının dıştan içe açılarak ulaşımı sağladıkları yol şemasında içten dışa açılan yaya yolları taranmış olarak gösterilmiştir. Böylece yaya ulaşımı çarşı, okul ve binaları ayrıca bağıntılı duruma getirmekte ve yaya akımı araçlı trafikle kesişmeden devamlılığını muhafaza etmektedir. Toplanma yolu çevrede bir rink teşkil ettiği için, sadece tek taraflı kullanılabilenkte veya iki tarafı yeşil kalmaktadır.

Şekil 7 araçlı trafik için toplanma yolu her iki yanındaki irtibat yolları ile serbest formda, topoğrafyaya uygun bir düzendedir. Yaya yolları kısmen araçlı trafik ile kesişerek çarşı, okul, mesken bağıntısını kurabilmektedir. Kesişmeler trafik yoğun olmadığı müddetçe tehlikeli değildir.



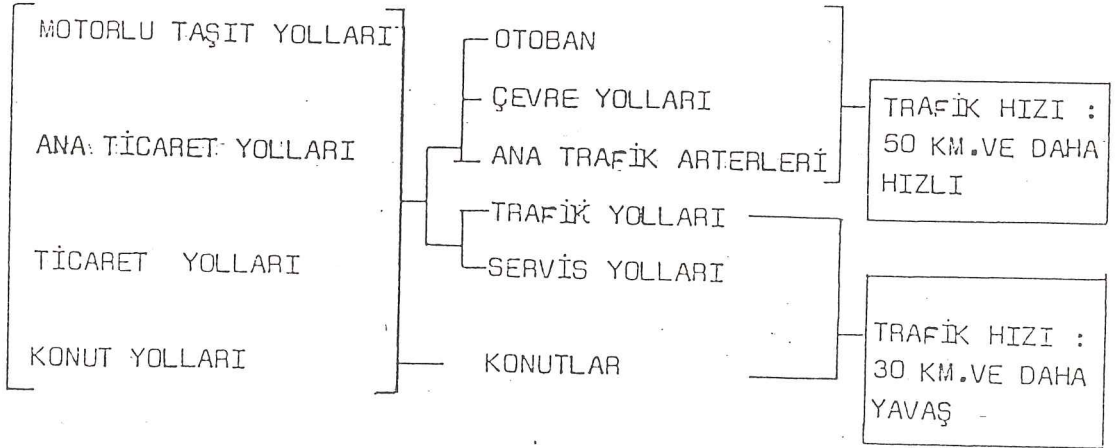
Şekil: 8

şehir içi ana trafik yolu

Şekil 8'de ise her iki düzenin hamur edilmiş bir şeklini görüyoruz. Planlamalarda görülen çözümler gerçekte bu 3 şeklin karışımından meydana gelebilmektedir.

Yakından tanıdığımız yerli ve yabancı şehirlerin yol şebekesi verilen şemalarla kıyaslandığı takdirde, eski kuruluşlarda henüz bu kademelerin ve yaya-araç yolu ayırımının varlığı izlenemez. Buna karşın, kısmi kademelenme ve yaya-araç ayırımı bu şehirlerin yeni iskân ünitelerinde görülebilir. Şehrin yol şebekesinin tümünü değiştirmek imkânsız olduğu için bu gibi şehirlerde, ana arterler ve şehir içi ekspres yollar ile bir organizma değişmesine gitmek mümkündür. Bunun dışında evvele kurulmuş mahalleler yol şebekesi ve iç düzeni ile muhafaza edilmek zorunluluğundadır. Ancak söz konusu eski ünitelerin kademesiz ve ayırimsız olan trafik düzeni, yakın çevrelerindeki yolların reorganizasyonu ile bir miktar netliğe kavuşturulabilir.

3.2. KENTİÇİ YOL TÜRLERİNİN YENİDEN AYIRIMI (SINIFLAMA)



Şeki: 9

Yayalaştırma ilkesi açısından geleneksel sokak sınıfları, bunların sosyal amaçlı kullanımları gözetilerek yeniden bir sıradizisinde gruplandırılmaları (Şekil 9) da önerilmiştir.

Önde gelen gruplandırmadaki yol türlerinden her birinin kendi başına bir ulaşım ağı oluşturması hiç bir zaman istenilmemiştir. Her taşıt sürücüsü gerekli gördüğü hallerde bu yollardan bir kaçını günlük şehir içi seyahatleri için kullanabilir.

Diğer yönden kentiçi ulaşımına katılan her fert için, yol ağının sık dokulu oluşu, bunların sürekliliği ve kavşakların rahatlığı çok önemlidir. Yayalar ve motorsuz taşıt sürücüleri için başta gelen rahatlık, şüphesiz ulaşılabilirliğin dolantısız (doğrudan) sağlanmasıdır. Taşıt trafiği için belli bir hoşgörü düzeyine kadar "dolanma" zorunluluğu getirilebilir. Ancak bu durumda gereksiz yere yakıt sarfiyatına neden olduğu ve çıkan eksoz gazlarından çevrenin kirlendiği unutulmamalıdır.

4. OTOMOBİL - YAYA ÇELİŞKİSİNE ÇÖZÜM YAKLAŞIMLARI

4.1. KENT MERKEZLERİNDE

Otomobile dayalı kentsel ulaşım biçiminin öncüsü ve savunucusu olan yaklaşımların bedeli, bu yaklaşımı benimseyen ameri- kan kentleri için bile ödenemeyecek boyutlara ulaşmıştır. Fiziksel, tarihsel ve sosyal yapısı farklı olan avrupa kent- leri ise bu yaklaşımı daha çabuk terketmek zorunda kalmıştır. Kent merkezine kadar ulaşan otoyollar, katlı kavşaklar ve otoparklar, tarihsel dokuyu ve onunla birlikte oluşan yaşamı koruma savaşı veren kesimleri karşısında bulmuştur.

Genellikle kentin tarihi dokusu içinde bulunan merkez alan- larında trafik sıkışıklığını gidermek amacıyla yapılan tek yön uygulaması, duruş ve dönüş yasaklamaları gibi yönetim ön- lemleri trafiğin akışını bir ölçüde hızlandırmış, ancak oto- mobil-yaya çelişkisine çözüm getirememiştir. Yayaları ve mo- torlu trafiği farklı düzlemlerde çözmeyi öneren "trafik mi- marisi" yaklaşımı ise, önerilerin getirdiği maliyetin boyut- ları nedeniyle uygulamada başarılı olamamıştır.

Otomobil ve yayayı gücendirmeden çözümler arayan yaklaşımlar beklenen yararı sağlayamadığı için, sorunlar kent merkezinde doruğa ulaştığında otomobil ve yaya arasında bir seçim yapma zorunluluğu doğmuş ve sonuçta yetmişli yıllarla birlikte oto- mobilin üstünlüğünü sona erdiren yayalaştırma projeleri uygu- lamaya konmuştur. Kent merkezindeki yayalaştırma projelerinin başarısı, projeler toplu taşıma ile desteklendiği ölçüde kalıcı

ve büyük olmuştur. Ancak otomobil kullanıcılarının projeden olumsuz etkilenmesini önlemek ve yayalaştırma projelerini desteklemek amacıyla merkez çevresinde yaratılan otoparklarla otomobilin yarattığı sorunlar merkez dışında tutulmuş, ama çevrede özellikle konut alanları ile bu alanları merkeze bağlayan ana yollarda sorunların devam etmesine göz yumulmuştur (17).

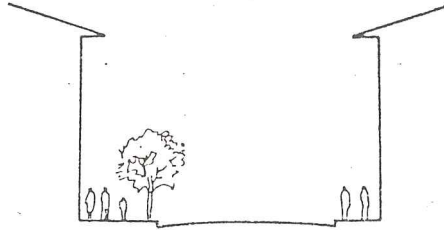
Unutulmaması gereken nokta, merkezdeki trafik düzeninin sınırlı oluşu, yayaların da daha rahat olduklarına bir işaret sayılmadığıdır. Ancak sınırlamalar yayaların akımını daha emniyetli duruma getirmiş olur.

4.1.1. YAYA-ARAÇ TRAFİĞİ KESİŞMELERİNDE ALINAN ÖNLEMLER

Merkezdeki yaya-araç trafiğinin düzenlenmesinde iyi bir analiz yapılması gerekmektedir. Çünkü güvenlik önlemlerinin alınması insan hayatı açısından ön şarttır.

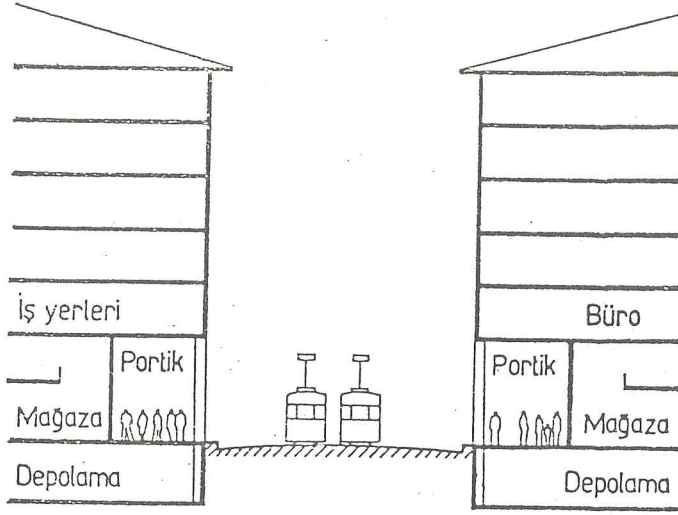
Günümüze dek süregelen ayırımları şöyle sıralayabiliriz(2).

1. Geleneksel yol profili ile yaya-araç trafiği ayırımı (Şekil 10).



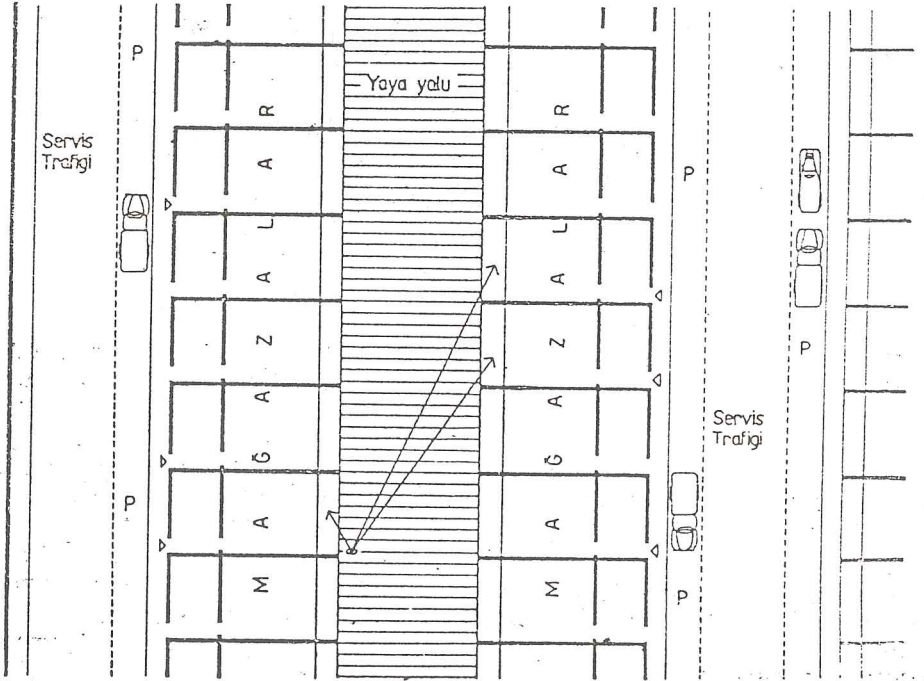
Şekil: 10

2. Portikli yol uygulaması ile yaya-araç trafiği ayırımı; kaldırımın binaların zemin katına, içeriye alınması ve böylece "portik" ismi verilen üstü örtülü bir yaya yolunun bina kenarında kurulmasıdır (Şekil 11).



Şekil: 11

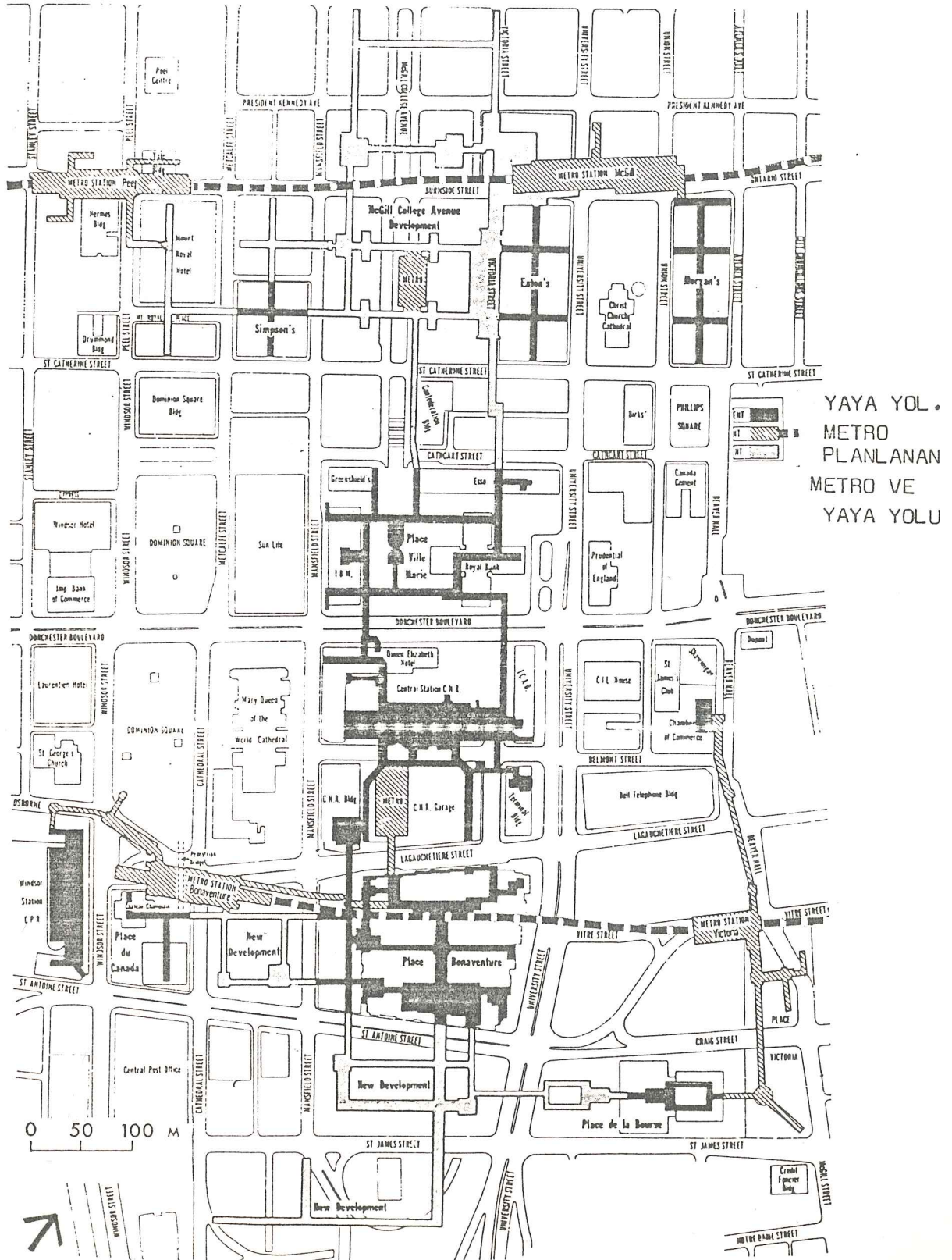
3. Yayıların alışveriş eden ziyaretçiler olarak, merkeze ulaşım sistemleri bir tarafa bırakılırsa, bugün için yaya ve hizmet (servis) trafiği yolu ayırımını kullanmak biçiminde oluşan çözümle tek düzlem üzerinde dengenin sağlanmasıdır (Şekil 12).

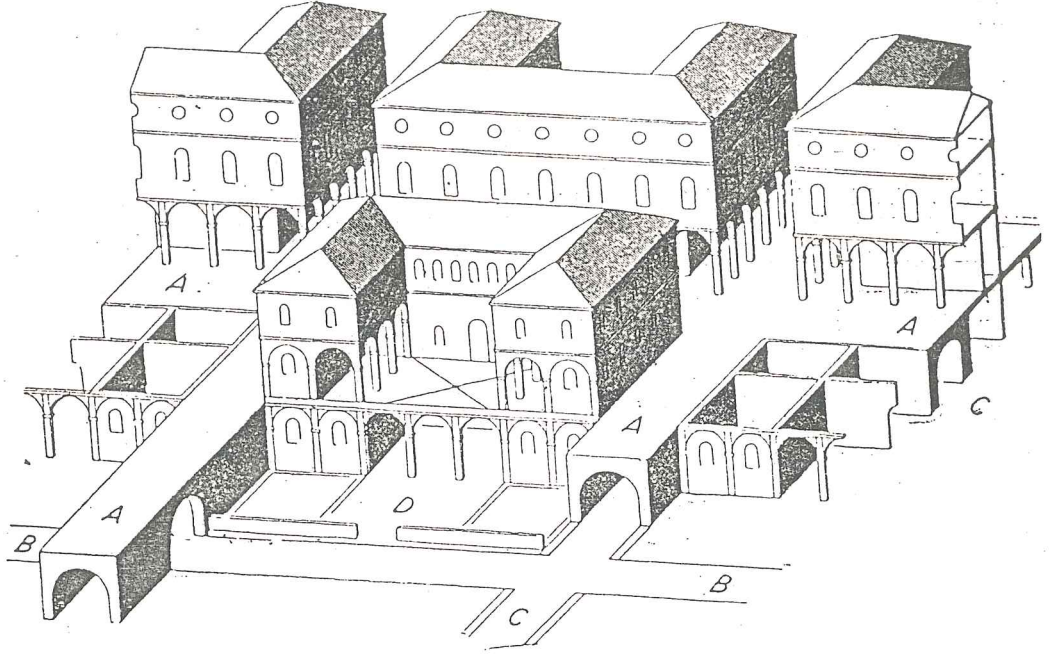


Şekil 12

4. Leonardo da Vinci tarafından düşünölen farklı düzlemlerle trafik akımını sağlamak, ki günümüzde Montreal kenti merkez bölgesinde yaya'yı teras'a çıkarmak şeklinde uygulanmaktadır (Şekil 13).

ŞEKİL: 13. Montreal Kenti Merkez Bölgesi Ulaşım Planlaması

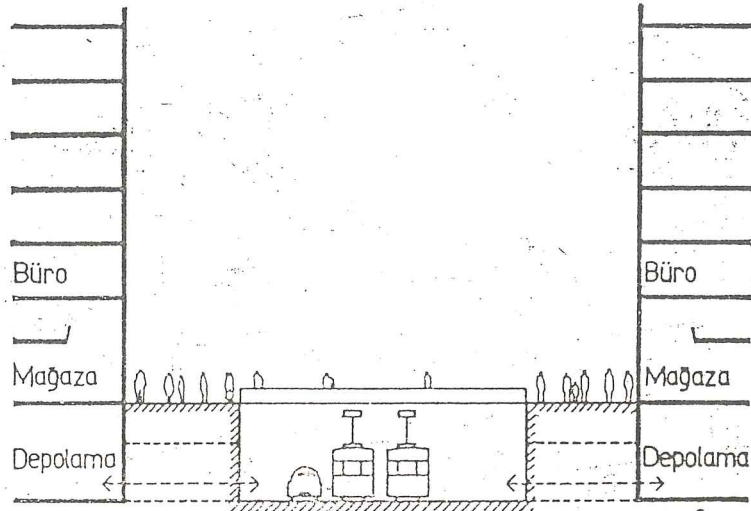




Şekil : 14. A.A: Yaya Yolu, B.B: Cadde, C.C: Servis Yolu
D.D: Avlu İlişkili Servis-Çöp Yolu

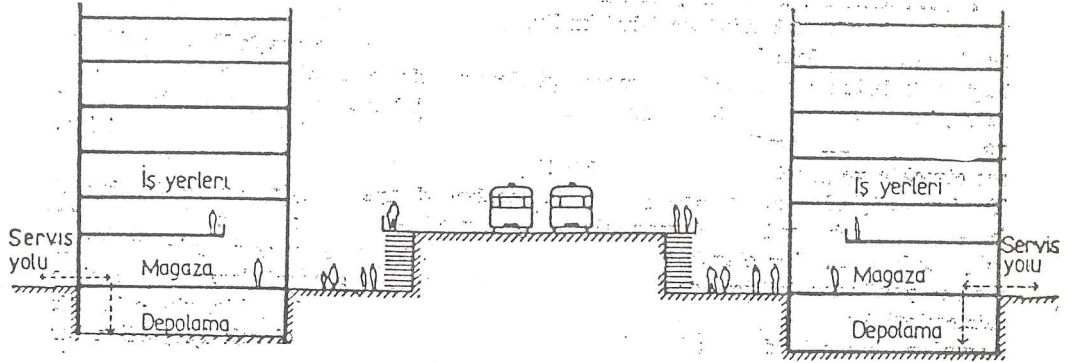
4.1.2. ARAÇ-YAYA TRAFİĞİNİ FARKLI DÜZLEMDE ÇÖZÜMLEME

1. Araçlı trafik yolunun bodrum kat seviyesine indirilerek, yol ile binalar arasında depolama bağıntısı kurmak ve böylece yayaları zeminde serbest bırakmak (Şekil 15).



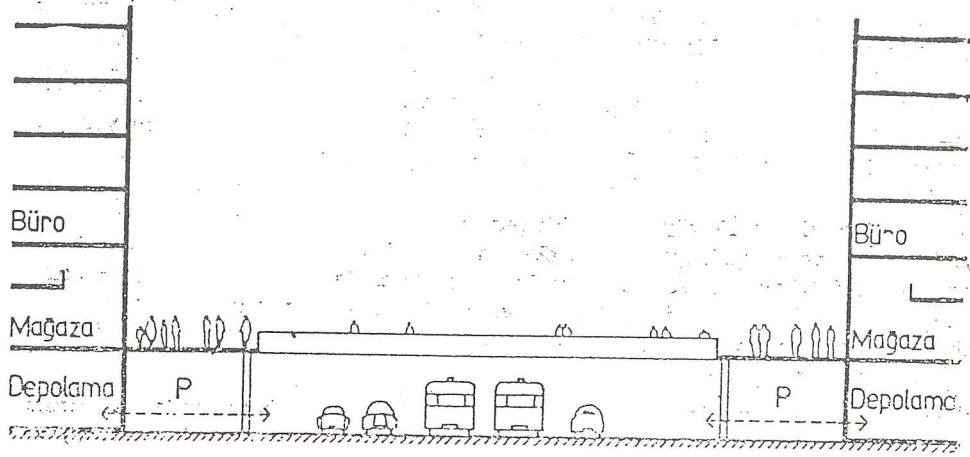
Şekil: 15

2. Araçlı trafik yolunun bir kat yukarı alınması ile elde edilen çözüm (Şekil 16).



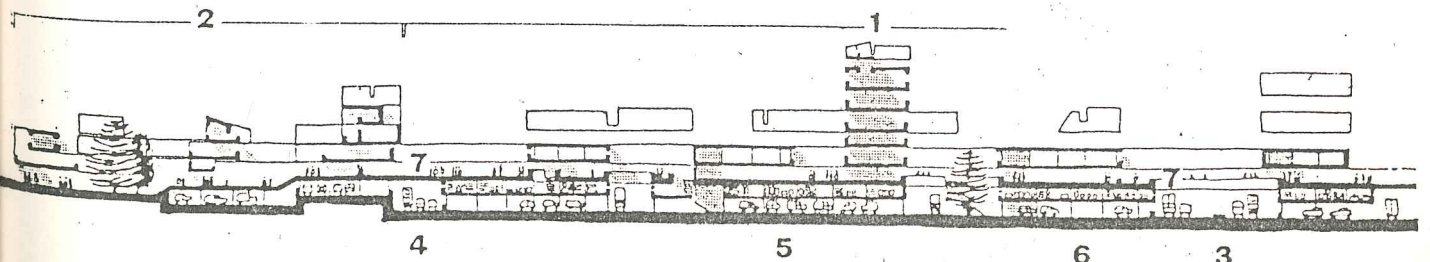
Şekil 16

3. Yaya düzleminin 1.kat seviyesine çıkarılması ile elde edilen bu çözümdede, alt düzlemde araçlı trafik için çeşitli hizmet yüzeyleride ayrılmıştır (Şekil 17).

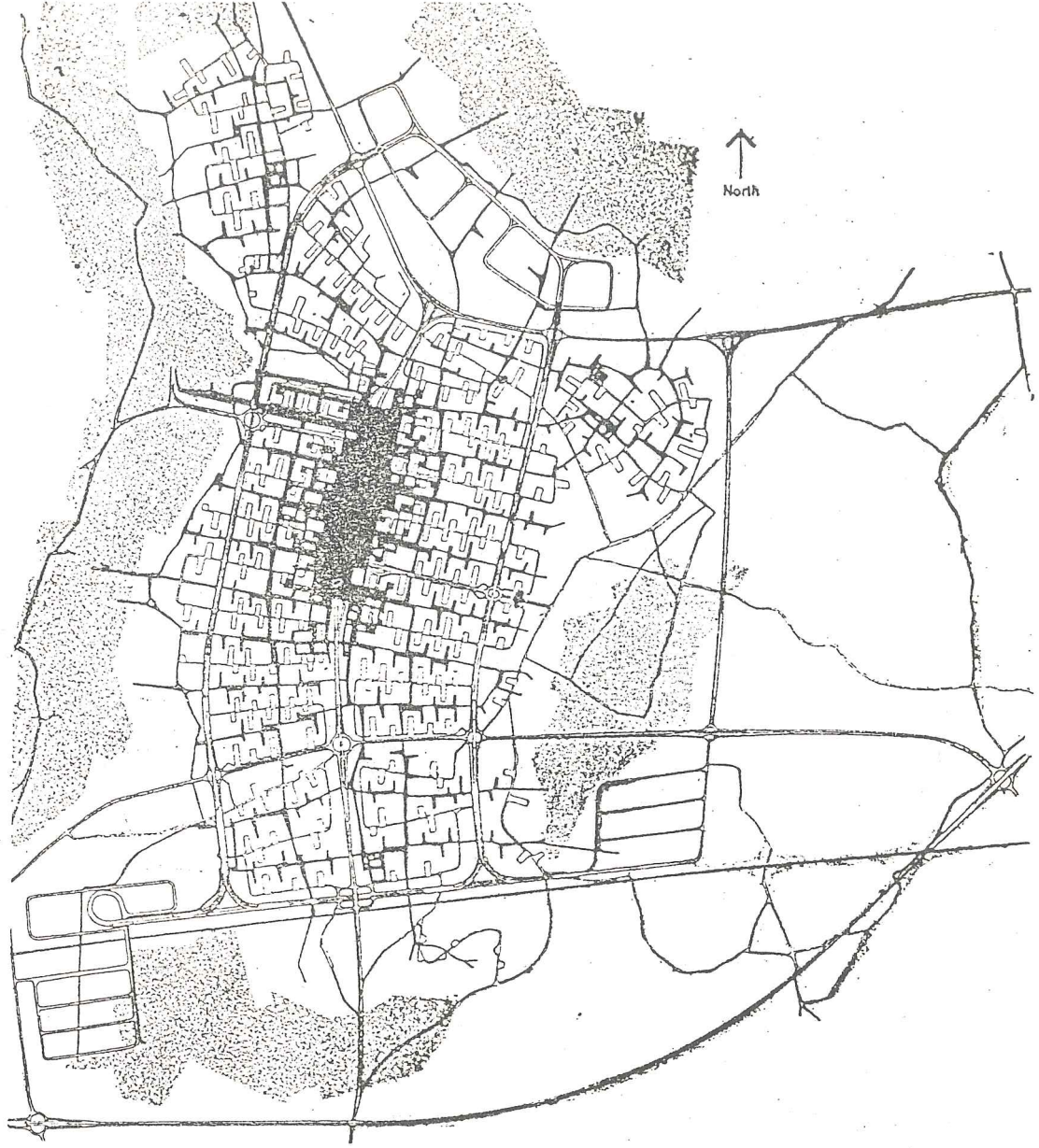


Şekil 17

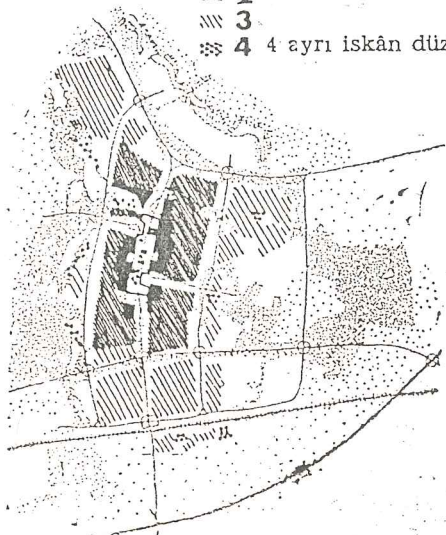
Örnek: Yaya trafiği düzeni, üst düzlemden dışa açıldıkça zemine inen yaya akımı; plan şeması ve çekirdekten iskân yönünde geçen kesit şeması ile birlikte verilmiştir (Şekil 18)



Şekil 18

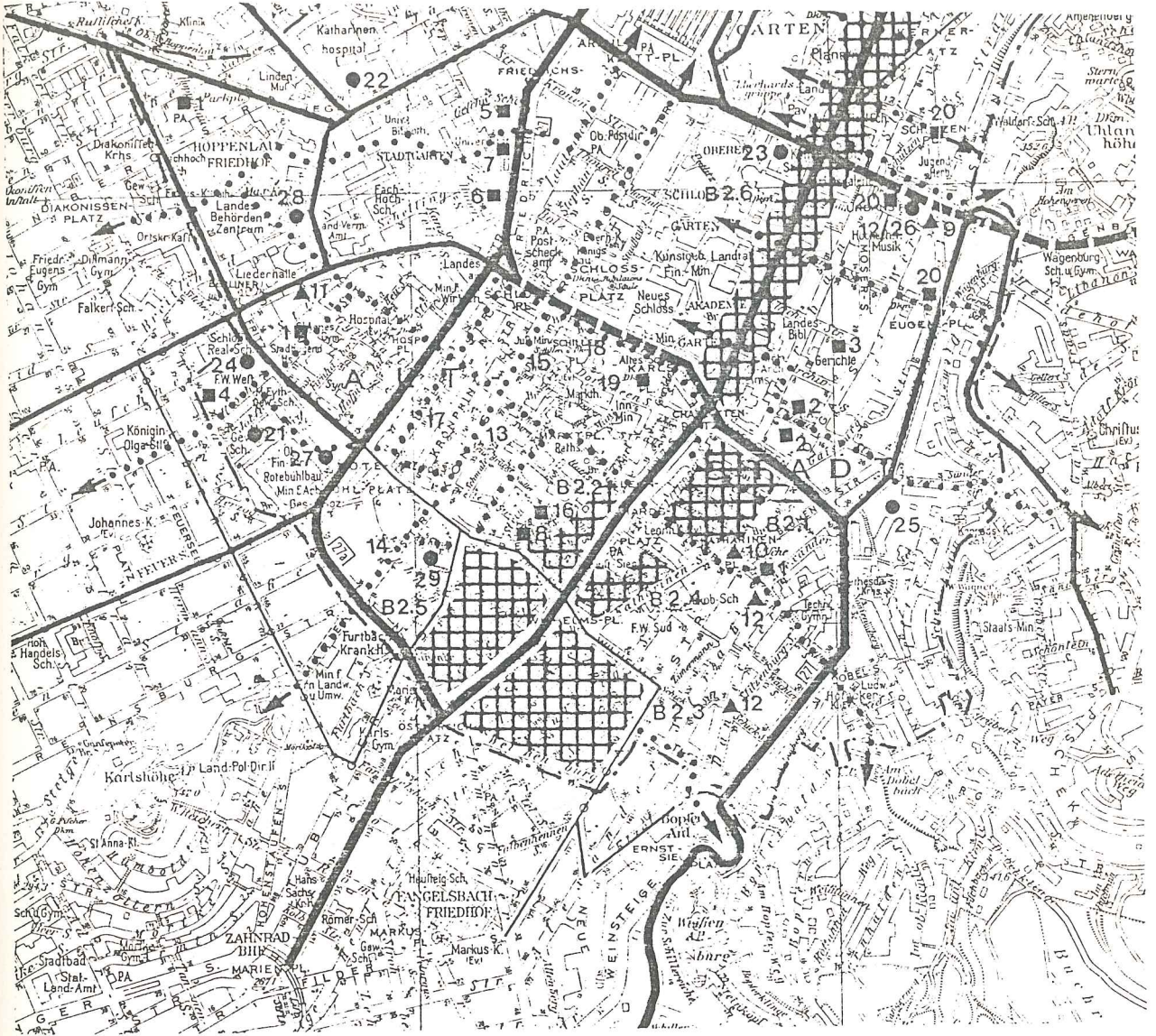


- 1
- ▨ 2
- ▧ 3
- ▩ 4 4 ayrı iskân düzeni.



Şekil: 18. Plan
Şeması ve İskan
Bölgelerinin
Yerleşme Düzeni

ŞEKİL: 19. KENT MERKEZİNDE ULAŞIM PLANLAMASI GENEL DURUMUNUN
F. ALMANYA STUTTGART KENTİNDE UYGULANIŞI



YÖREÜSTÜ ANA TRAFİK YOLLARI



YÖREİÇİ ANA TRAFİK YOLLARI



YÖRE İÇİ TRAFİK YOLLARI



ÖNEMLİ YAYA YOLLARI



SEMT SINIRLARI



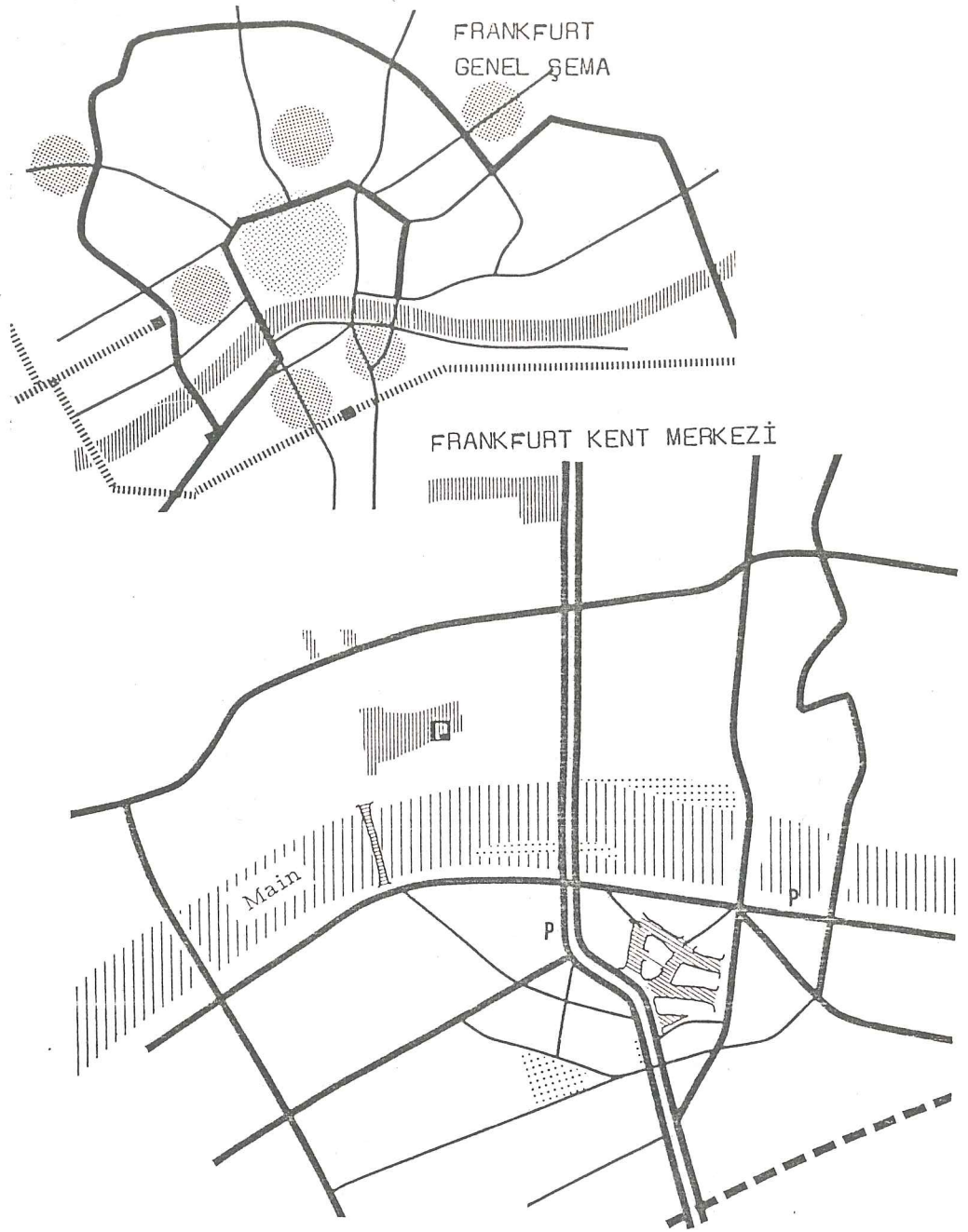
KORUMA İÇERİKLİ KENTSEL YENİLEME BÖLGELERİ

ŞEKİL: 20. KENT MERKEZLERİNDE TRAFİĞİ RAHATLATICI ÖNLEMLER VE YAYA BÖLGESİ DÜZENLENİŞİ

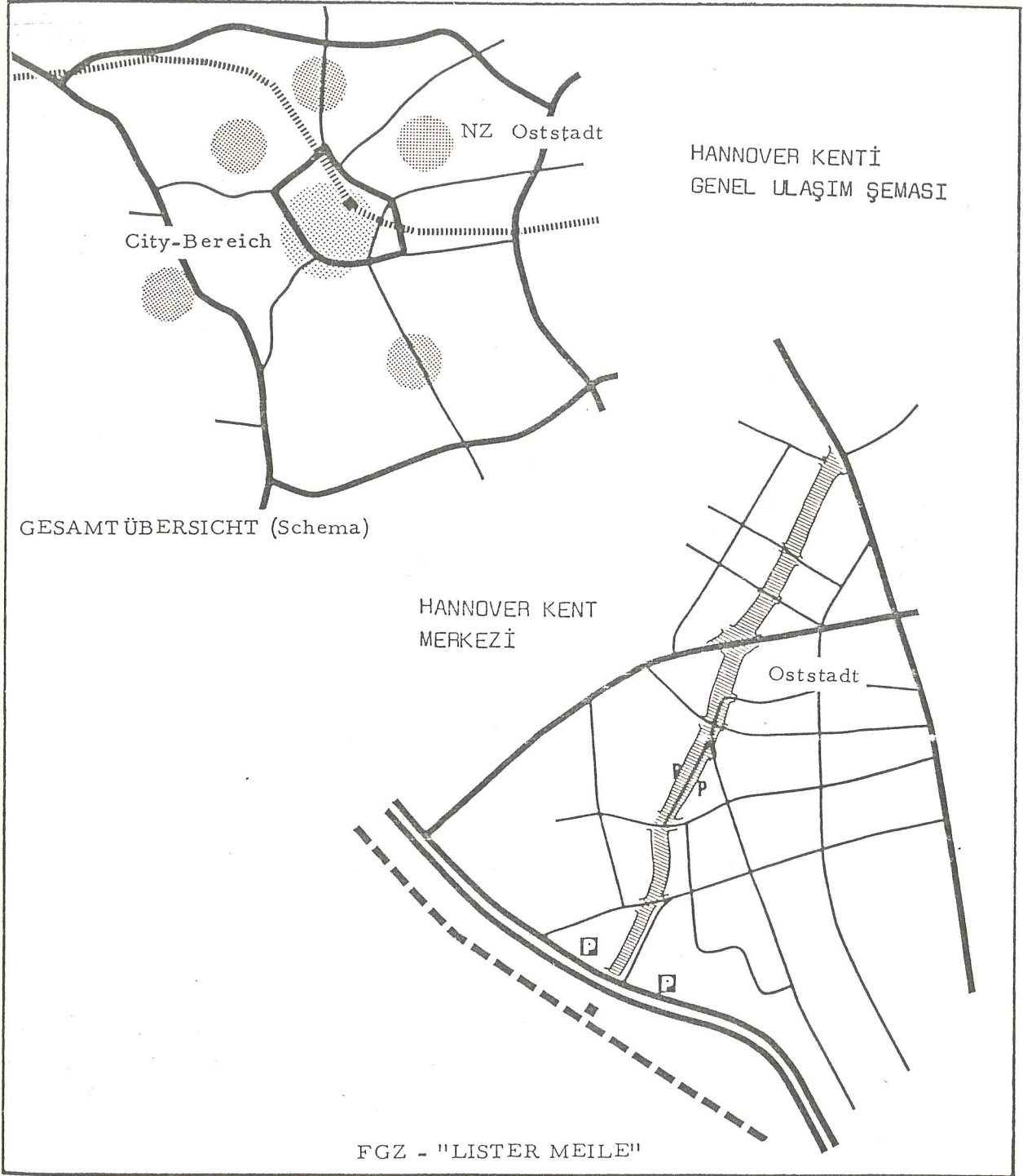
Bologna:



ŞEKİL: 21. KENT MERKEZLERİNDE YAYA BÖLGELERİ DÜZENLEMESİNE İLİŞKİN ÖRNEKLER



ŞEKİL: 22. KENT MERKEZLERİNDE YAYA BÖLGELERİ DÜZENLEMESİNE İLİŞKİN
ÖRNEKLER



ŞEKİL: 23

Besançon:

①②③④ KENT MERKEZİ YARI ADALARI



OTOPARKLAR



OTOBÜS TRAFİĞİ



YAYA BÖLGELERİ



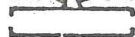
TRANSİT TRAFİK YOLLARI



PLANLANAN TRANSİT YOLLAR



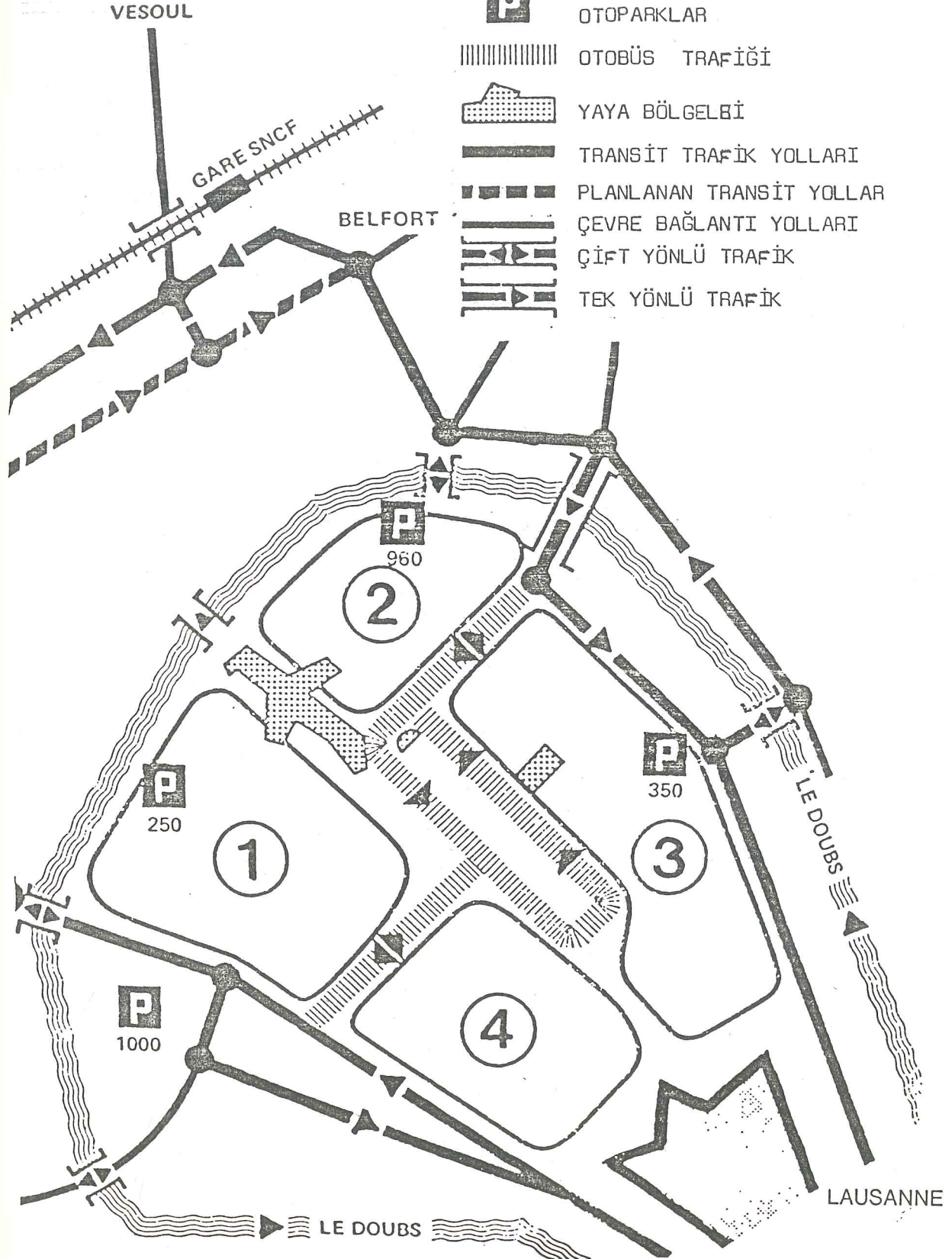
ÇEVRE BAĞLANTI YOLLARI



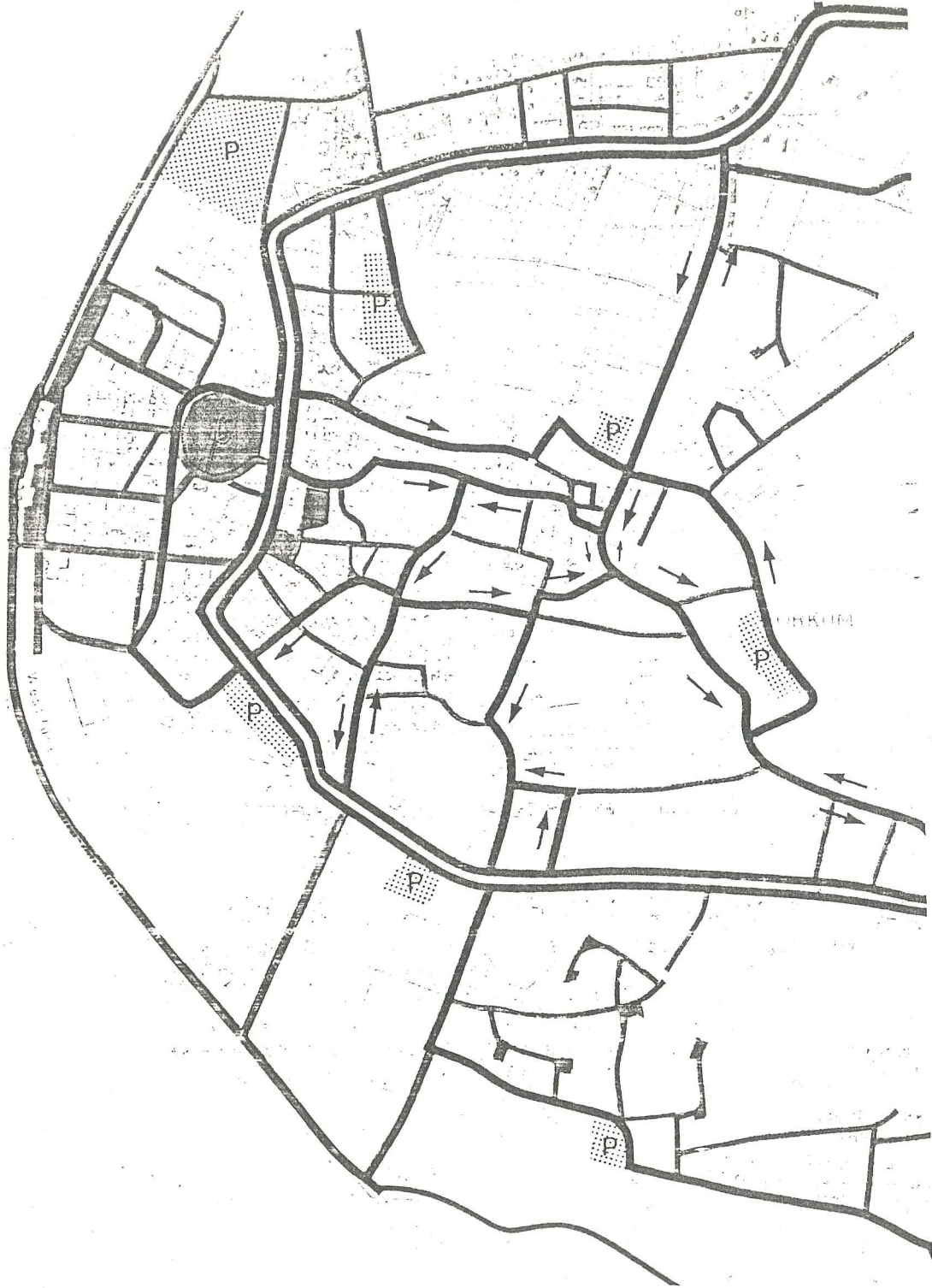
ÇİFT YÖNLÜ TRAFİK



TEK YÖNLÜ TRAFİK



ŞEKİL: 24. KENT MERKEZİ TRAFİĞİNİ RAHATLATICI ÖNLEMLER



ANA YOLLAR



TALİ YOLLAR



TRANSİT TRAFİK



OTOPARK



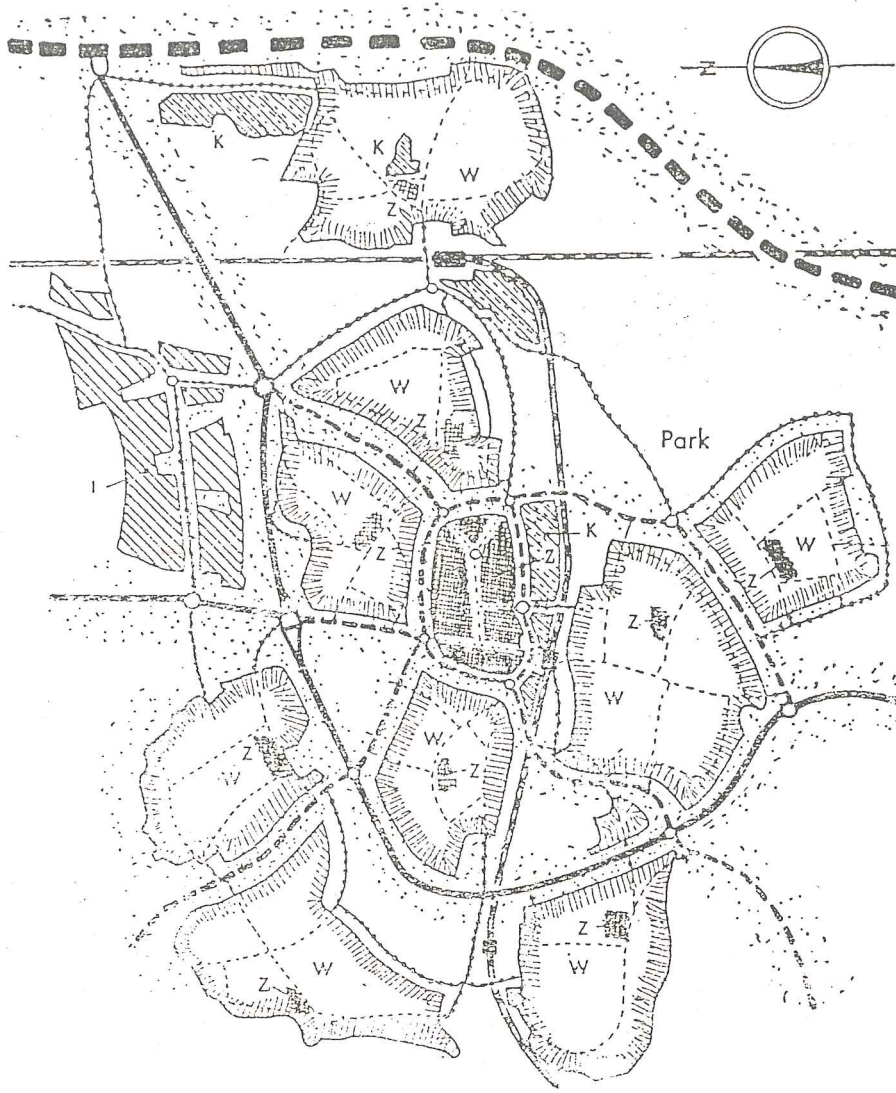
YAYA YOLLARI VE KESİMLERİ

4.2. KONUT ALANLARINDA

Konut alanlarında otomobilin ortaya çıkardığı sorunların çözümlüne yaklaşım biçimi de zaman içinde değişime uğramıştır. Amerikan kentlerinin düşük yoğunluklu, otomobile dayalı banliyöleşmesi konutlar arasında ve konutla alt merkezler arasında bir yaya ilişkisi getirmediğinden, sokağın motorlu trafik dışında herhangi bir işlevi üstlenmesi söz konusu değildir. Bu nedenle konut alanlarında ulaşım ve trafik planlaması yalnızca otomobil ve onun geometrik standartlarına göre düzenleniyordu. Otomobile dayalı bu planlama zorunlu olarak yol şebekesinde bir kademelenmeyi getiriyor (Şekil 25) ve bunun sonucunda konut alanlarında "geçen trafik through traffic" ortaya çıkmıyordu. Geçen trafiğin olmayışı ve yerleşmelerdeki düşük yoğunluklar nedeniyle otomobille birlikte konut alanlarında ortaya çıkan sorunlar önemli boyutlara ulaşmıyordu (11).

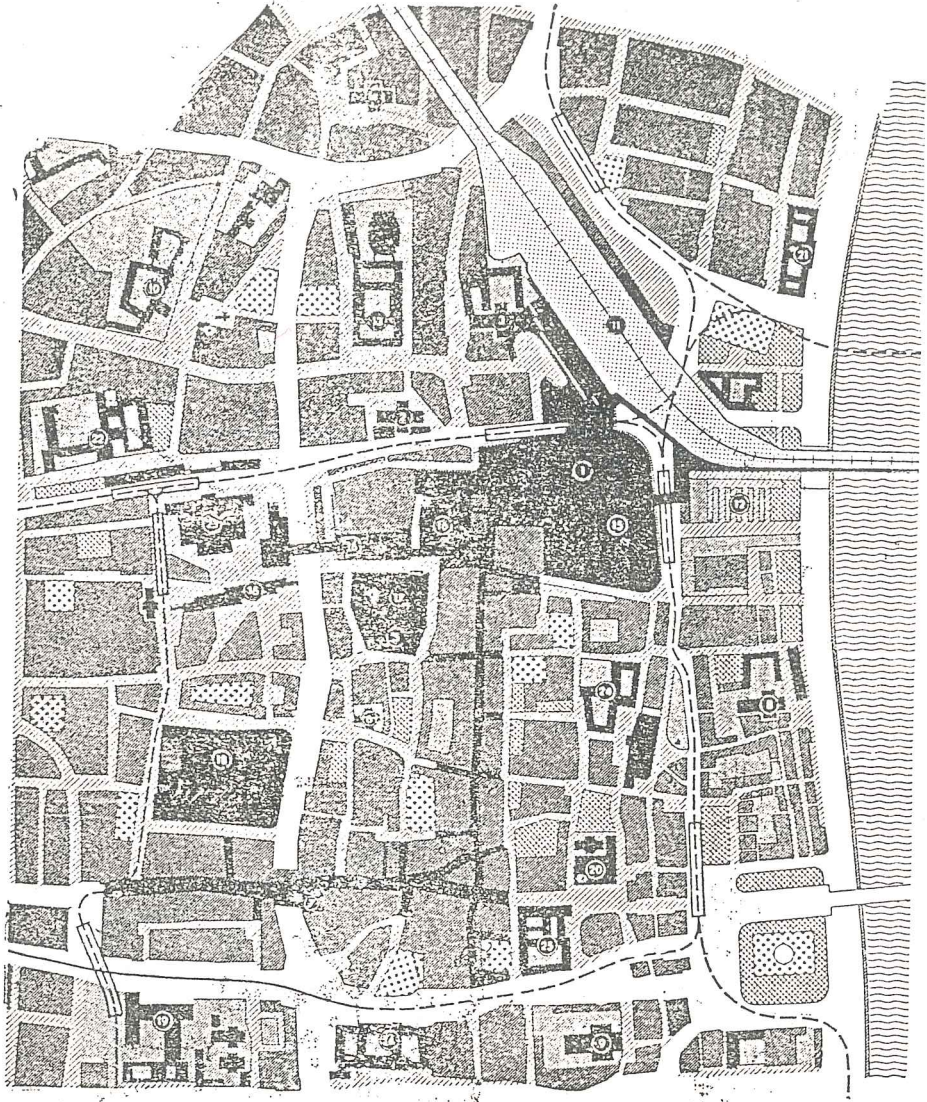
Amerikan kentlerinin otomobil öncesinde oluşan yüksek yoğunluklu konut kesimlerinde ve Avrupa kentlerinde bu tür bir yol kademelenmesi bulunmadığı için geçen trafiğin olumsuz etkileri yüksek yoğunluklu yerleşmenin getirdiği etkilerle birleşince sorunlar da artıyordu. Bu alanlarda ortaya çıkan sorunların çözümü için ilk yaklaşım biçimi yine trafik düzenleme, yönlendirme çabaları biçiminde ortaya çıktı. Ancak getirilen kısıtlamalara ne konut alanlarından, kestirmeden geçen trafik uyuyor; ne de konutlarda yaşayanların hergün artan otomobillerine yol dışında park alanı açılabilirdi. Üstelik konut alanlarında uygulanan tek yön düzenlemeleri trafik hızını arttırdığı için kazalar, gürültü ve kirlenme artıyor, yolun bölücü özelliği güçleniyordu.

Şekil 26-27'deki çekirdek düzenine ait ayrıntılarla karşılaştırılarak Ekspres yolundan yaya yollarına kadar planlanan kademelenme incelenebilir.



Şekil 25. Crawley New Town'da Yol Kademeleri

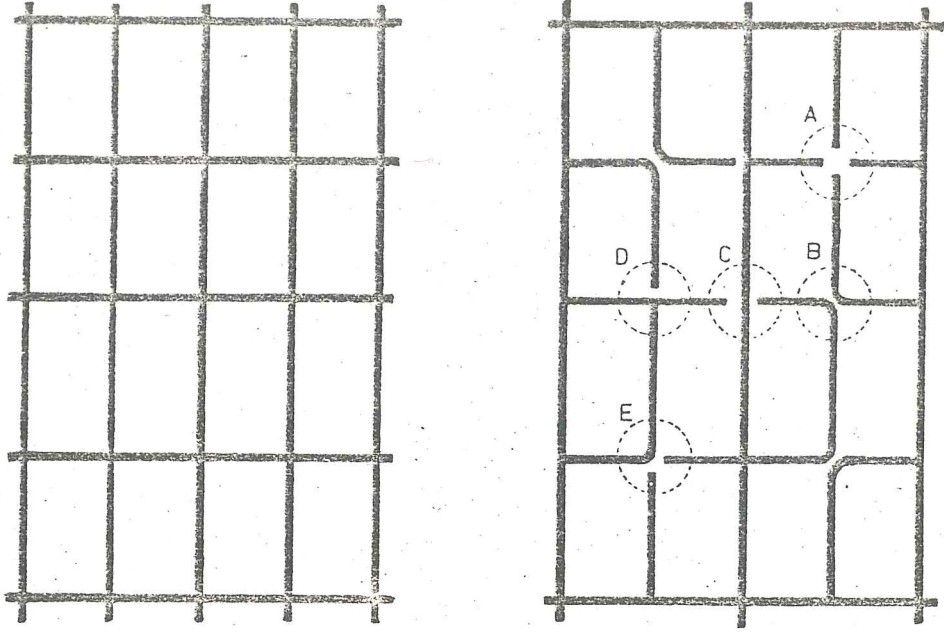
- — — — — Uzak trafik (şehirlerarası)
- Ana trafik yolu (Yol güzergâhı binasız)
- - - - - Trafik yolu (Yol güzergâhı binasız)
- İskân irtibat yolu (Yol güzergâhı binasız)
- Binasız güzergâh kademesinin sonu!
- İskân toplanma yolu (Yol güzergâhı binalı)



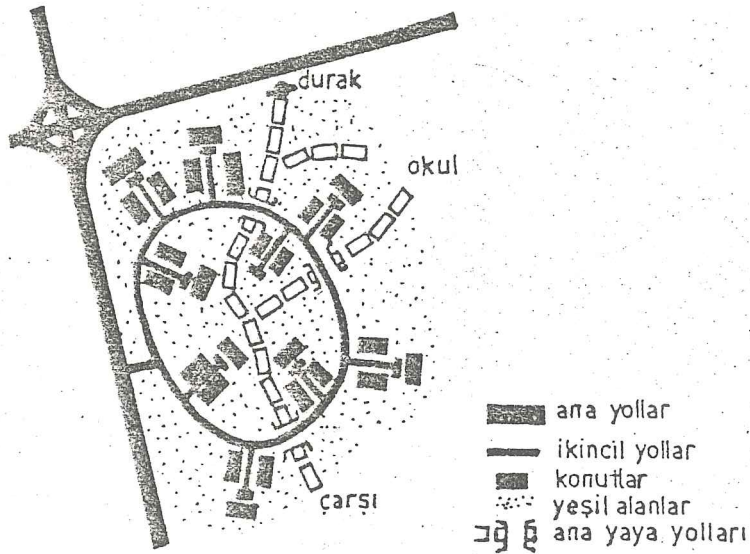
Şekil 27. Köln'de Çekirdek ve Yol Sistemi

	Demir yolu .		Oto. parklar
	Resmî yapılar .		Yaya yüzeyleri
	Yapı yüzeyi .		Bağlantı yolları
	Metro ve istasyonları.		Ana trafik yolları
	Oto park binaları		

şim iki şebekenin kesişme noktalarında katlı çözümler ya da farklı zamanlı geçişler gerektirmektedir (18). Bu düzenleme ile içinde çeşitli sosyal ve kültürel ilişkileri barındıran otomobil öncesi dönemin sokağı ile içinde yalnızca araç trafiğini barındıran otomobil dönemi sokağı birbirinden



Şekil 28. Mevcut Konut Alanlarında Yol Kapamaları İle Geçen Trafiğin Azaltılması



Şekil 29. Radburn Düzeni

ayrıştırılmıştır. Otomobille yaya arasındaki çelişkileri, iki sistemi birbirinden ayırarak çözen bu yaklaşımın olumlu noktalarına karşılık yalnızca yapılaşmamış alanlarda uygulanabilir olması, iki farklı yol şebekesi gerektiği nedeniyle uygulama örnekleri sınırlı kalmıştır. Güncel eğilimlerle, Radburn Düzeninin bir otomobil-yaya optimizasyon biçiminden

çıkarılıp, toplutaşın/yayaya ağırlık veren ancak diğer araçlarda ulaşabilirliği dikkate alan bir biçimde ele alınması gerekmektedir. Kent merkezinde başarıyla uygulanan ve yolların trafiğe tamamen kapandığı yayalaştırma projelerinin ise konut alanlarında uygulanabilirliği sınırlıdır. Araştırmalar kişilerin otomobillerini evlerine olabildiğince yakın, mümkünse içine (garaja) park etme eğilimlerini ortaya çıkarmaktadır. Kişiler otomobillerini de yaşantılarının bir parçası olarak düşünerek onu yaşam çevresi dışında bırakmamaktadırlar. Bu eğilimin nedenleri arasında otomobilin sağladığı kapıdan kapıya ulaşım olanağı, güvenlik, prestij gibi unsurlar sayılabılır.

Kişilerin konut alanlarında yürüme uzaklığına merkez alanlarına göre daha duyarlı oluşu da konut alanlarında yayalaştırma yaklaşımlarının uygulanabilirliğini zorlaştırmaktadır.

Otomobil ve yaya çelişkisine çözüm arayan ve farklı düzeyde yararlar sağlayan tüm bu yaklaşımların ortak bir varsayımı, planlama ilkesi bulunmaktadır; ayrıştırma. Diğer bir deyişle yukarıdaki çözümlerin hepsi araç ve yayanın gereksinmelerini farklılaştırılmış iki mekanda çözmeye çalışmaktadır. Doğal olarak koşullandırıldığımız bu varsayımın özü yayaların kaldırımında, araçların trafik şeritlerinde bulunma hakkıdır. Yer yer kaldırım genişleyip bir yaya bölgesine, trafik şeritleri genişleyip bir meydan ya da otoparka dönüşse de kural aynı kalmaktadır; iki farklı grubun mekanda tarafların kolayca anlayabileceği bir biçimde ayrıştırılması. Bu temel varsayım dışındaki ilkelerle konut alanlarında ulaşım planlamasına yaklaşan ilk önerilerin uygulanmasına ancak yetmişli yılların ikinci yarısında başlanmıştır. Özellikle avrupa kentlerinde deneme aşamasında bulunan ancak kısa sürede çok sayıda kentte uygulamasına geçilen "birleştirme, bütünleştirme" yaklaşımını benimseyen örneklerde alışageldiğimiz kaldırım ve trafik şeridi ortadan kalkmakta; yaya ve araçlar ki-me ait olduğu tanımlanmamış bir döşeme üzerinde, aynı mekanda bulunmaktadır. Ancak yaya ve motorlu aracın aynı mekanı kullanmasına izin verilirken politik seçim yapılmıştır; tüm öncelikler artık yayanındır.

4.2.1. YERLEŞİK KONUT ALANLARINDA YAYALAŞTIRMA

Araç-yaya trafiğinin bütünleştirilmesinde, "yollar yayanındır" ilkesiyle üstünlük kazanan yaya'ya bu öncelik nasıl kazandırılır? Bu konuda uygulamaya geçmiş olan Batılı ülke örneklerinin çalışmalarını incelemekle bu soruya bir açıklık getirebiliriz.

4.2.1.1. ARAÇ VE YAYANIN BÜTÜNLEŞTİRİLMESİ YAKLAŞIMI

Çevreyi gözlediğimizde motorlu araç ve yayanın mekanda farklılaşmasını temel alan geleneksel yaklaşıma göre tasarlanmış trafik düzeninde bile bu kurallara her zaman uyulmadığını görebiliriz. Trafik şeritlerinde yürüyen yayalar ve oynayan çocuklar, kaldırımlara park etmiş araçlar geleneksel yaklaşım içinde iki türün düzensiz, güvensiz ve istenmeyen bir biçimde birleştirilmesinin başlangıcıdır. Tarihsel gelişim içinde oluşmuş konut alanlarında çocuklar için oynayacak yer, motorlu taşıtlar için ise park edecek yeterli yer ayrılmadığı için iki grup da karşı tarafa ait mekanlara taşmaktadır.

Trafiği az olan bir konut sokağında trafik şeritleri üzerinde oynayan çocuklar bir araç geçerken kenara çekilmekte, sonra yine oyunlarına devam etmektedirler. Bu bir anlamda mekanın zaman içinde kullanımının optimizasyonu olarak değerlendirilmeli, tasarım bu amacın geliştirilmesine yönelik olmalıdır.

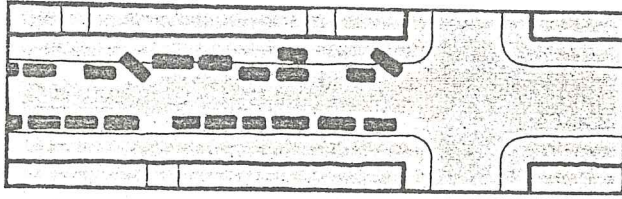
4.2.1.2. TASARIM İLKELERİ

Yaya ve araç trafiğini aynı mekanda birleştirecek projeler hazırlanırken öncelikle kent ölçeğinde bazı planlama ilkeleri benimsenmektedir. Örneğin bu tür projelerin uygulanacağı bölgelerde temel kentsel arazi kullanım biçiminin konut olması, yoğunluğun 50 konut/ha. altında olması, planlama bölgesinde kamu mülkiyetindeki alanların (yollar dahil) % 30'un üzerinde

olması gibi ölçütlerle konuya yaklaşılmaktadır (12). Küçük alanlarda güvenilir ve yeterli düzeyde bilginin toplanamaması, büyük alanlarda ise proje maliyetinin yükselmesi, ulaşabilirliğin azalması ve kullanışlıların karmaşıklaşması nedeniyle yaklaşık yüz hektarlık alanlarda bu tür düzenlemelerin uygun olduğu deneyimler sonucunda ortaya çıkmıştır. Diğer yandan düzenlenen bin m²'lik alanda 20-35 üzerinde yol üstü otopark yeri ayrıldığında düzenlemenin yaşanabilir bir çevre değil, otopark tanımına yaklaştığı görülmüştür.

Halihazır kent sokaklarında yarıya varan yüzeylerinin otopark olarak kullanılması insanların pek yakından tanık oldukları bir ortama oluşturmaktadır.

Kent sokaklarında motorlu taşıtlar kısmen tratuvarlar üzerine, çoğunlukla şerit yönüne tek ve çift sıra halinde park edilmektedir. Bu düzensizliğin sonucu olarak trafik kazaları artmakta ve kentiçi yeşil alanlar kaybolmaktadır.

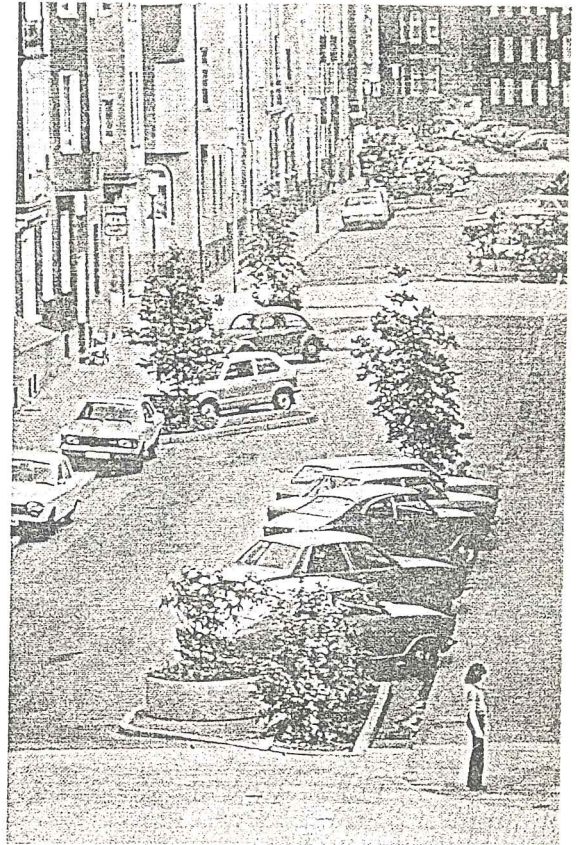


Şekil 30. Alışılmalı Otopark Düzeni

Bütünleştirme yaklaşımıyla konut alanlarına eğilindiğinde kentsel alanlar iki temel işlevle, trafik bölgeleri ve konut bölgeleri olarak görevlendirilmektedirler.

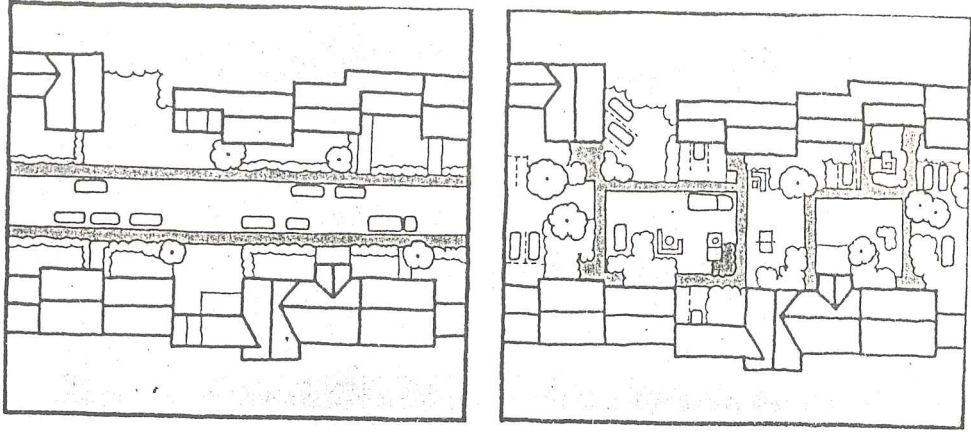
Ana ulaşım bağlantılarının bulunduğu bölgeler trafik bölgesi olarak tanımlanıp, buralarda hızı ve kapasiteyi arttırıcı trafik mühendisliği çözümleri uygulanırken, konut bölgelerinden geçen trafiğin hızı düşürülmekte, başlangıç veya bitişi bu alandan olmayan araçlı yolculukların bölge dışındaki yolları kullanması için tüm önlemler alınmaktadır.

Motorlu ve motorsuz ulaşım araçlarının konut alanlarındaki hızının yürüme hızına düşürülmesi düzenlemenin temel amaçlarından biri olmaktadır. Hernekadar bu alanlarda yasal en yüksek hız sınırı 25 km/saat ise de çeşitli fiziksel düzenlemelerle araçlar bu hızın altında, yürüme hızına yakın bir hızla geçmeye zorlanmaktadır (10).



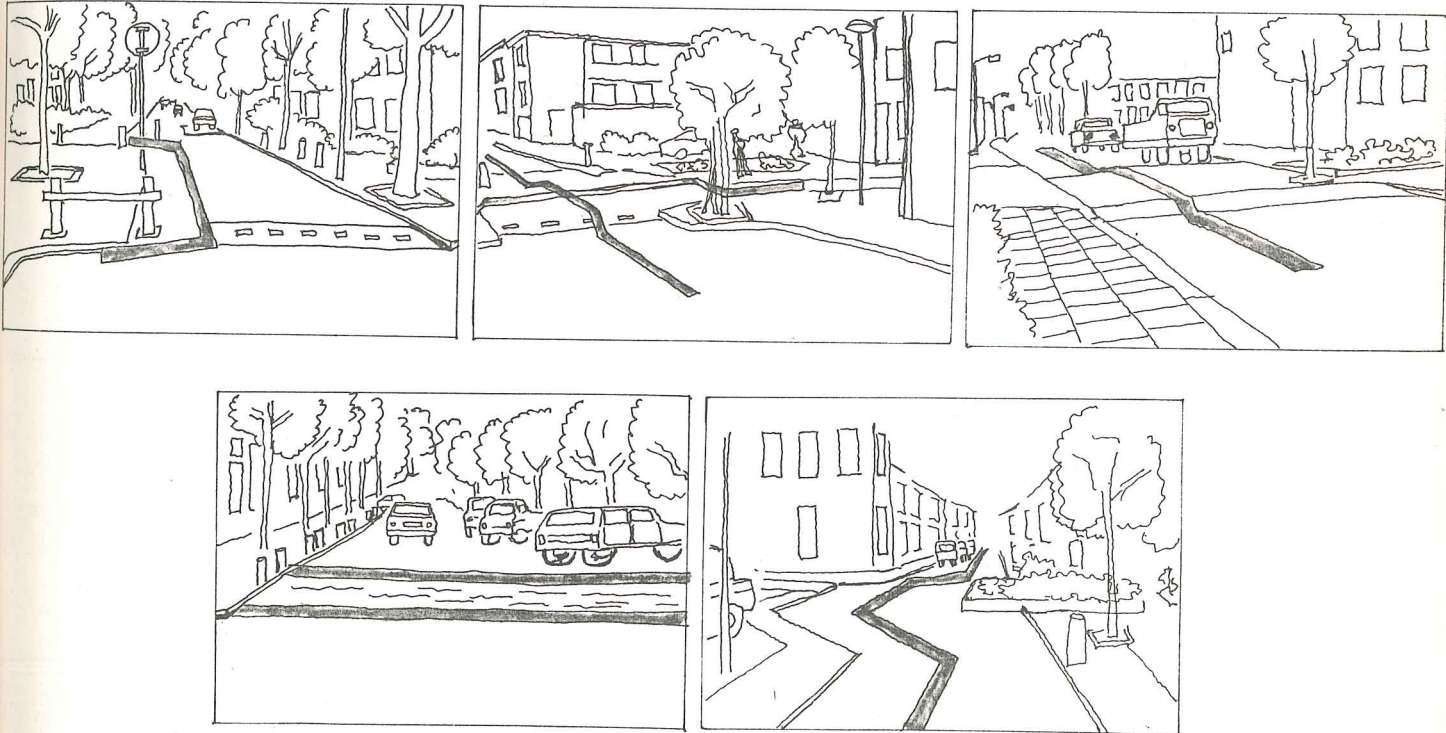
Şekil: 31. Otopark Düzeninin Değiştirilmesi ve Ağaçlandırma İle Hız Sınırı Azaltmaya Gidilmiştir.

Araçların hızının azaltılması için sınırsız bir mekan ve sürekliliği olan bir yol algılanmasına yol açacak düzenlemelerden kaçınılmakta, trafik şeridi ve yaya kaldırımı yapılamamakta sürücü görüş açısının kısıtlanmasına çalışılmaktadır. Bu amaçlar için uygulanan çeşitli düzenlemelerde hız kesici yol engelleri (speed humps), döşeme malzemesinde ve yol düzeyinde yapılan değişiklikler, yolun daraltılması, düz yol kesimlerinin azaltılarak araçlara zigzaglar

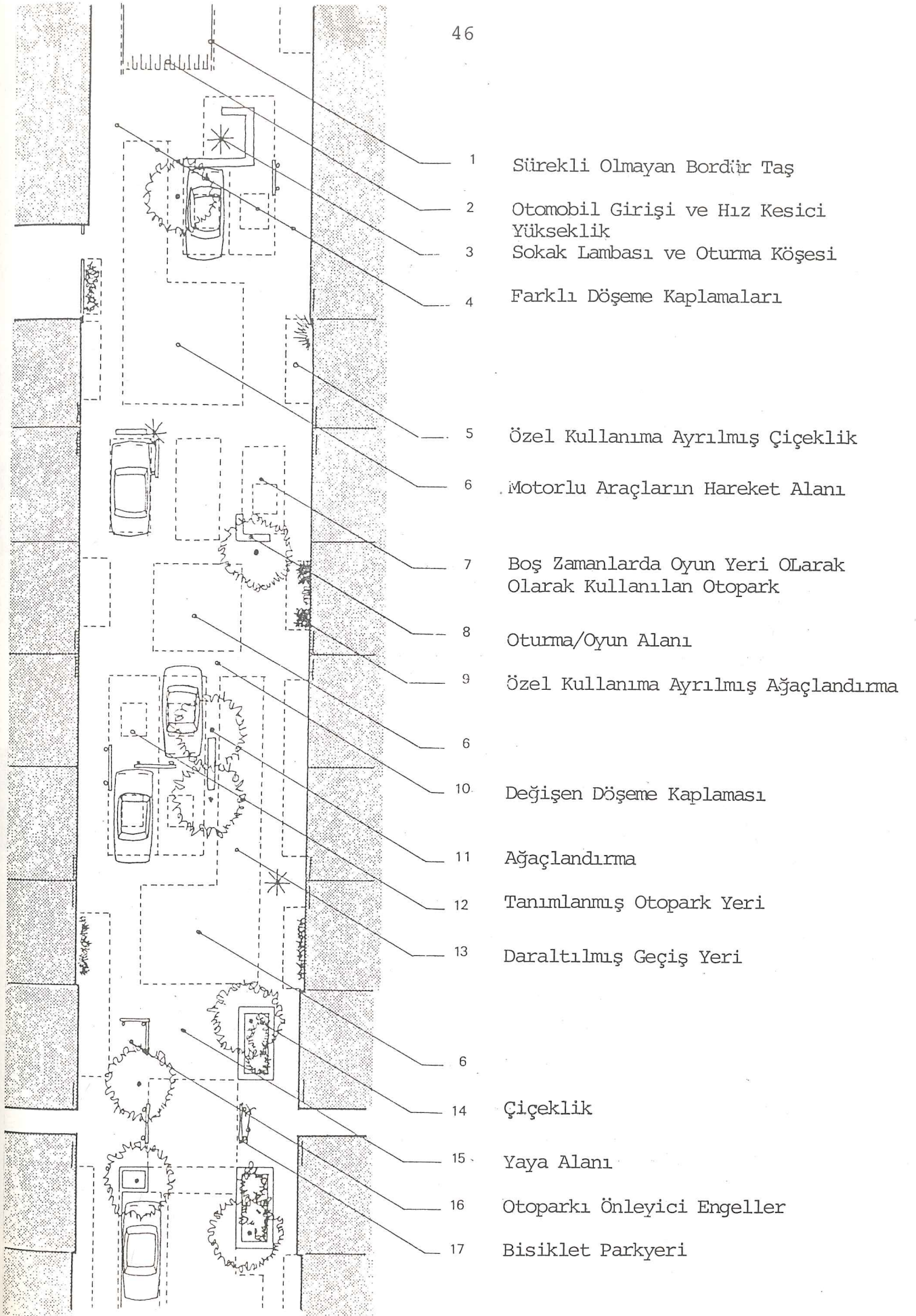


Şekil: 32. Bütünleştirme Çalışmasında Bir Tasarım Örneği

yaptırılması, çiçeklik, ağaç, oturma bankı gibi sokak malzemesi ve hatta park etmiş araçlar gibi çeşitli fiziksel engeller kullanılmaktadır (Şekil: 33).



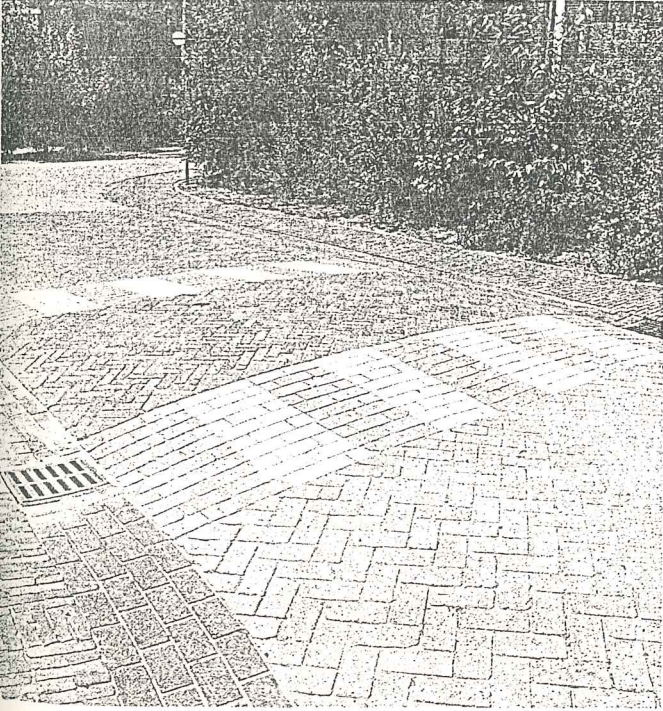
Şekil: 33. Konut Alanlarında Araçların Hızını Azaltmak Amacıyla Uygulanan Bazı Önlemler



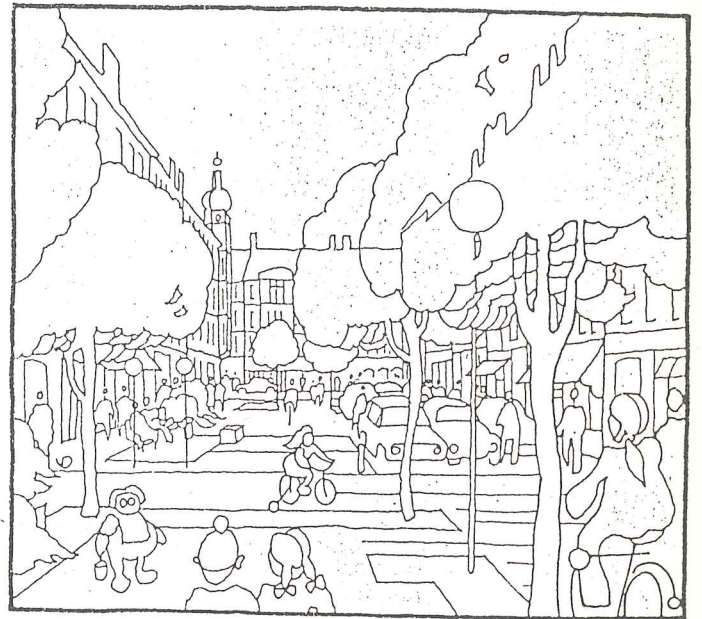
Şekil: 34. Bütünleştirme Projelerinde Tasarım Unsurları



Şekil: 35. Kent Mobilyaları ile Araç Kullanımına Sınırlandırma Getirilmesine Örnek

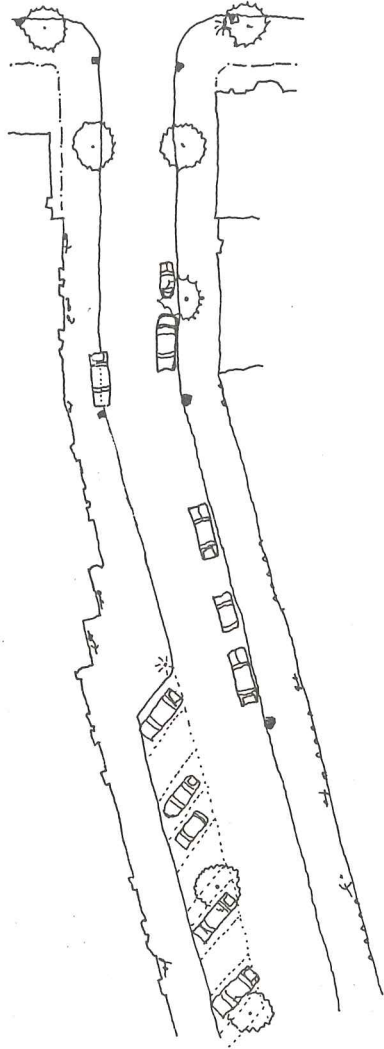


Şekil: 36. Döşeme Kaplamalarının Değiştirilmesine Örnek

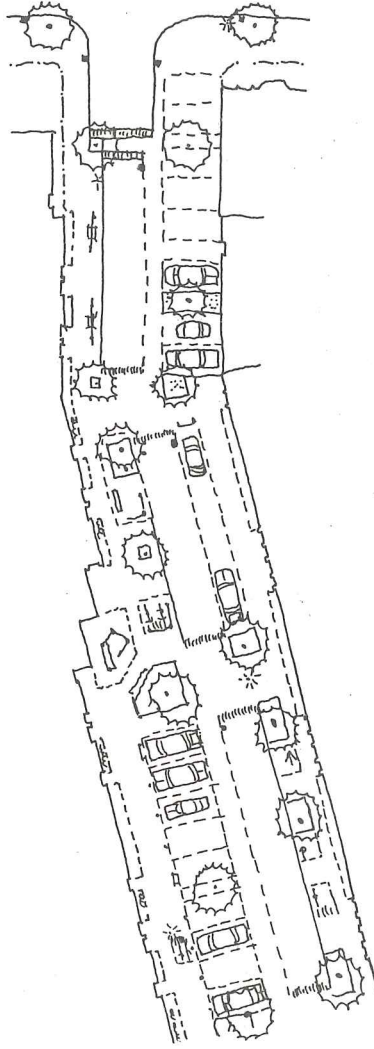


Şekil 37. Konut Alanında Yeni Yaklaşımın Uygulanmasıyla Sokaklar Yaşanabilir Bir Çevreye Dönüşmektedir.

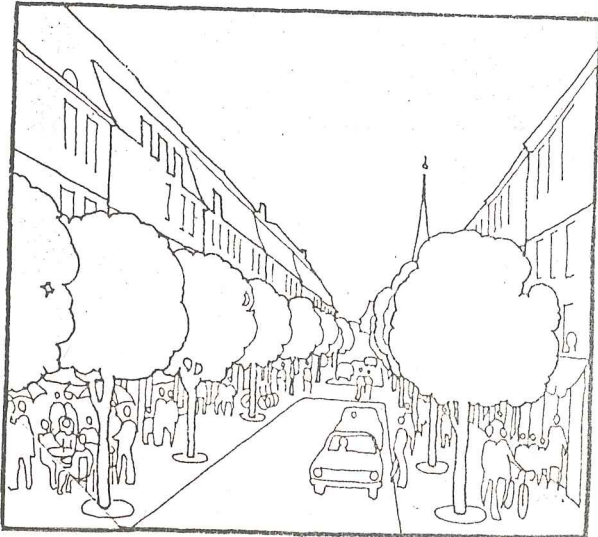
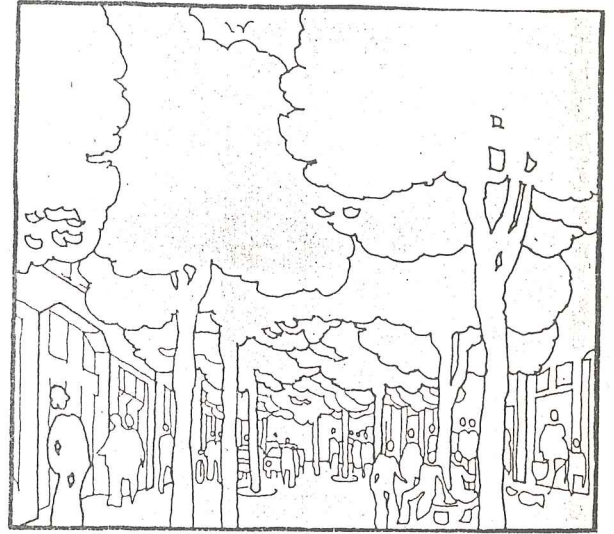
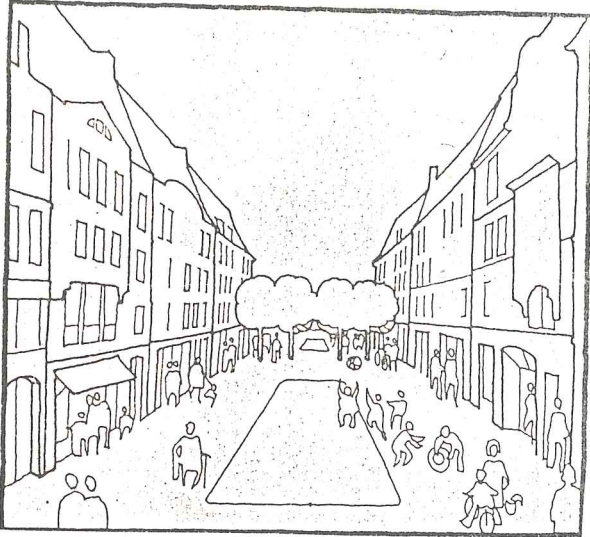
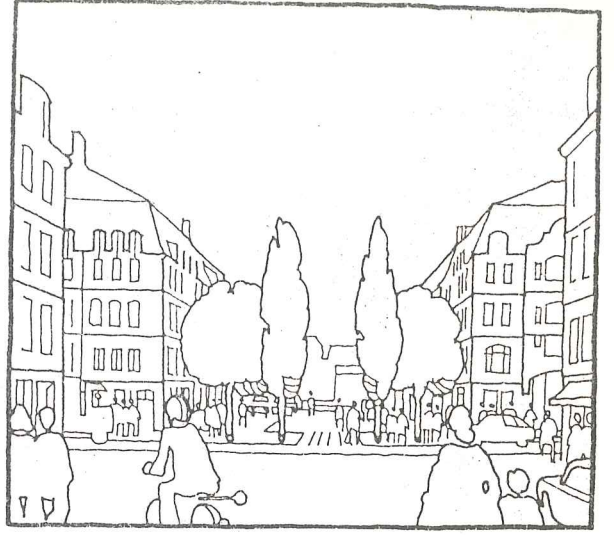
ÖNCE



SONRA



ŞEKİL.: 39. OTOYARK OLARAK TANIMLANAN YERLER İŞGÜNLERİNDE OYUN/YAYA ALANI OLARAK KULLANILMAKTADIR. (DVV/ ANWB, 1980)

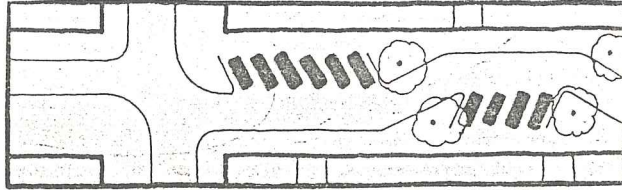


Şekil 38: Düzenleme Çalışmalarında Örnek Olarak Kullanılabilecek Tasarımlar

Tüm bu fiziksel elemanlar biryandan araçların hızını ve giderek buradan geçen araçların sayısını azaltırken diğer yandan sokağın yaşanabilir bir çevreye dönüşmesi sağlanmaktadır (Şekil 37). Bu düzenlemeler sonucunda bildiğimiz sokak bir yaya aksı, meydan, park, çocuk bahçesi niteliği kazanmaktadır (9). Konutlarda yaşayanların ya da misafirlerinin otomobilleri yalnızca kendilerine ayrıldığı açıkca belirtilen yerlere park edebildikleri için ayrıca bir park yasağı konmamaktadır. Ancak bu kurala uyulması için yeterli sayıda park yeri yaratılması gereklidir. Yaşayanların gereksinmesini karşılayacak sayıda park yeri ayrıldığında ise, sokağın bir park yerine dönüştüğü izlenebilmektedir (Şekil 39). Oysa ki iş günlerinde bu park yerleri boş olduğundan, tüm bu alanlar yine yayaaların kullanımına kalmaktadır.

1. Otopark sistemi için pek çok örnek geliştirilmiştir (9).

1. Seçenekli (Alternatif) Otopark Sistemi:



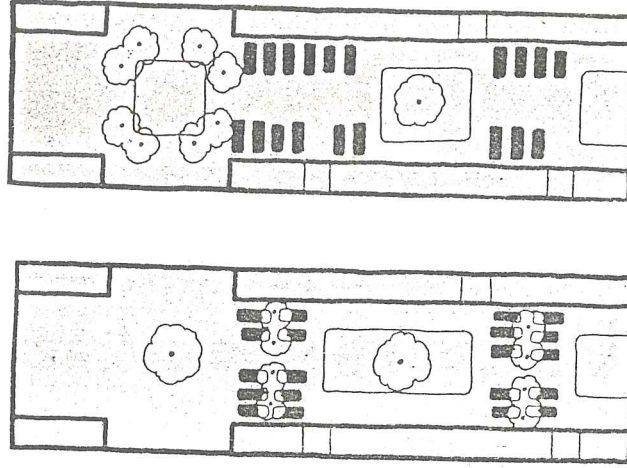
Şekil: 40

Kademeli veya seçenekli otopark düzeninde, şerit genişliği daralmakta ve trafik hızı da ardaşık virajlar ile azalmaktadır. Sokağın bir tarafı daima görüşü hiçbir şekilde engelleme miyecek durumda boş bırakılmaktadır (Şekil: 40).

Bu sistemin sakıncalı tarafı, oldukça küçük yeşil adacıkların elde edilmesi ve belli bir oranda otopark yüzeyinin de kaybolmasıdır.

2. Gruplandırılmış Otopark Sistemleri

Gruplandırılmış otopark yerleri arasında kalan açık alanlar küçük oturma yerleri ve yeşil yüzeyler ve ağaçlıklar şeklinde kullanılabilir. Böylece sokaklarda eskisine oranla daha fazla

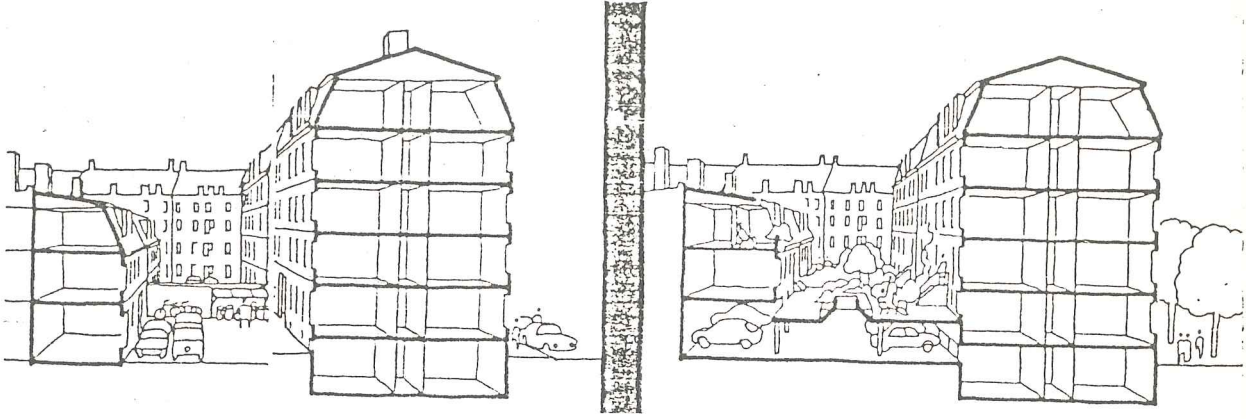


Şekil: 41

dolantı alanı elde edilmekte ve dar geçitler ile trafik hızı frenlenmektedir (Şekil 41).

3. Avlu ve Buna Benzer Yerlerde Otopark Düzenlemeleri

Otopark yüzeyine olan gereksinimin yeterince karşılanmamasından ötürü kentlerdeki arka avlular bina ve bahçe girişleri, boş arsalar, gereği yerine getirilmeden otopark yerleri olarak kullanılmaktadır. Çöp yığıntılarının da bulunduğu bu kesimler gerçekte göze hiçte hoş görünmeyen görüntüler sunmaktadırlar. Çağımızdaki süregiden bozuk kentleşme süreci açısından, kent içindeki boş alanlar öncelikle dolantı ve yeşil alanlar için kullanılması gerekli bulunmaktadır. Bu düşünce doğrultusunda, otopark yerleri yer altına yerleştirilmekte veya bunlar kapalı garajlar şeklinde yapılmaktadır. Garajların düz çatı yüzeyleri kısmen otopark, kısmen de yeşil alan olarak kullanıldığında, motorlu taşıt trafiğinin çevreye yönelik sakıncalı etkileri kendiliğinden azalmaktadır.



Şekil: 42. Avlu Kesimlerinde Otopark Düzenlemeleri

4. Eski Kent Bölgelerinde Otopark Sistemleri

Genellikle bitişik yapı düzeninin egemen olduğu ve eski yapılardan oluşan kent bölgelerinde bulunan sokaklardaki otopark yerleri için oldukça çok sayıda çözümler önerilmektedir. Yayalaştırma ve trafik rahatlığı projelerinde otopark sorunu tümünden ele alınarak, her defasında yörenin genel durumuna uyumlu bir çözüm önerilmektedir. Her projede gözetilen temel prensip, otopark yerlerinin 15-25 araba arasında değişen gruplarda yerleştirilmeleridir (Şekil 42-43).



Şekil: 43. Yol Kesiminde Otopark Yerlerinin Düzenlenişi

5. Çift Yönlü Yollarda Değişik Otopark Yerlerinin Düzenlenişi

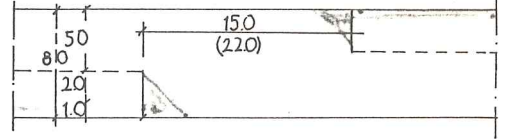
Şeritlerin 100 metrelik kesimde
Genişliği (m) otopark sayısı

Plan Örnekleri

6,5

12

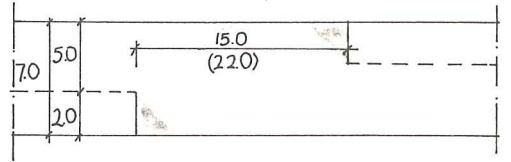
Ara genişliklerde yol otopark olarak düzenlenmelidir.



7,0

12

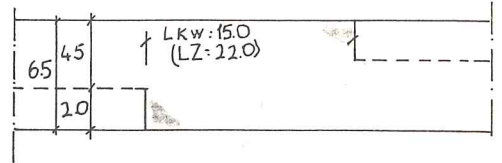
Daha dar genişliklerde bir şerit istenilen bir kullanıma ayrılabilir. Bu şerit 0,40 m'nin altında olması durumlarında otopark'a verilir.



8,0

12

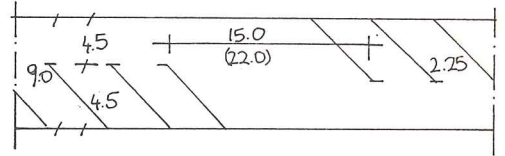
Yolda 1,0 veya 1,5 metre genişliğindeki bir şerit yeşil alana bırakılmalıdır.



9,0

24

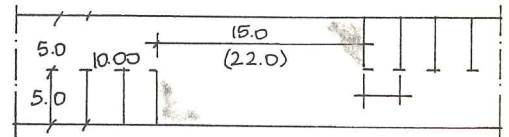
Otopark yerleri kademeli bir yerleştirmede yol boyunca 45° derece eğimle dizilmektedir.



10,0

24

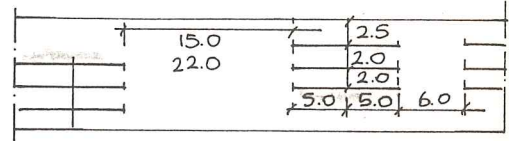
Yol genişliğinin 10,0 m. nin üzerinde olması durumlarında otoparklar 4,5 metre genişliğindeki bir şeritin bırakılması koşulu ile yol boyunca dik veya eğimli biçimde düzenlenebilir.



11,0

30

Daha fazla yol genişliklerinde otopark sayısı adalarda artmaktadır. Yol boyunca dik veya eğimli otopark yerleri düşünülebilir.

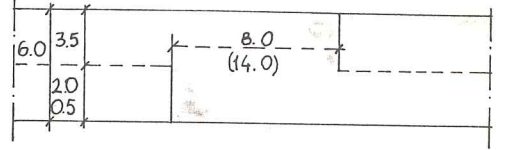


6. Tek Yönlü Yollarda Değişik Otopark Yerlerinin Düzenlenişi

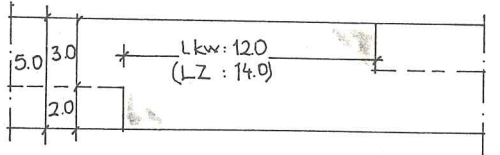
Şeritlerin 100 metrelek kesimde
Genişliği otopark sayısı
(m)

Plan Örnekleri

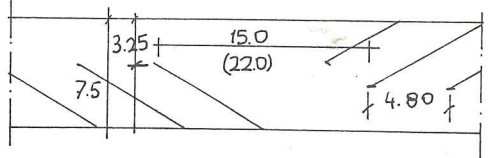
5,0 13
Yol genişliğinin 5,5 m.
olması halinde şerit
genişliği 3,50 m.dir.



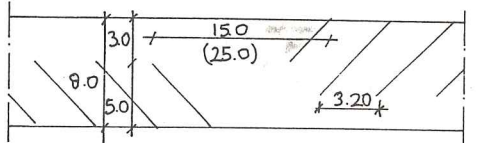
6,0 15
Yol boyunca dar bir şe-
rit yeşil alan veya ya-
ya yolu için kullanılabilir.



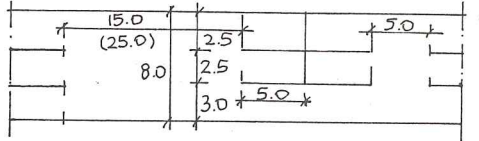
7,5 16
Yol'un 7,5 metreye kadar
olan genişliklerinden a-
ra açıklıklar otopark'a
dahil edilmelidir.



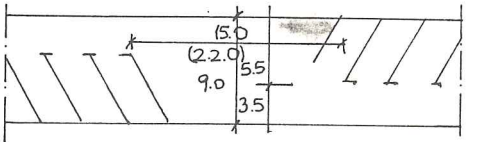
8,0 23(22)
Yol genişliğinin 8,5 m.
olması durumlarında
şerit genişliği 3,50 m.
alınmalıdır.



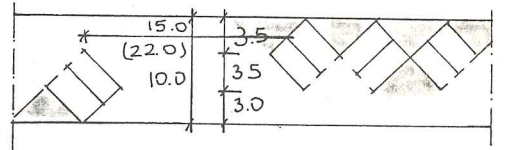
Yol genişliğinin 9 m. ye
yaklaşması durumunda
5,00-5,50 m. derinliğinde
ve 60° eğimli otopark
blokları düzeni seçilme-
dir.



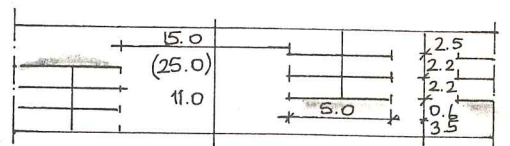
9,0 26 (20)
İsteğe göre dik veya eğim-
li otopark yerleri düzen-
lenebilir.



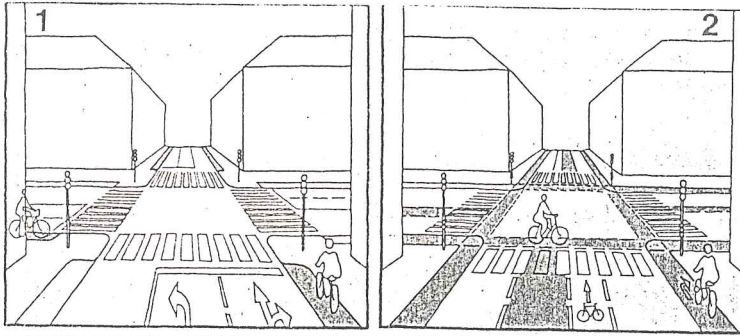
11,0 24
Yol genişliğinin 11,00 m.
den az olması durumların-
da şerit genişliği 3,00-
3,50 m. arasında bulun-
malıdır.



11,0 27
Daha fazla yol genişliği
söz konusu olduğunda çift
yönlü yol sistemine ge-
çilmelidir.



7. Tasarım sırasında yalnızca fiziksel düzenlemeler getirilmesi yeterli olmamakta, trafik kuralları ve önceliklerinin de değişmesi gerekmektedir. Kaldırımı ve trafik şeridi olmayan bu yollarda öncelik yayanındır; yayalar her yerde yürüyebilir ve çocuklar her yerde oynayabilirler. Bisiklet, motosiklet ve otomobiller ise yayaların hareketlerini engelleyemeyecekler ve yürüme hızında gideceklerdir. Buna karşılık yayalar da araçların hareketini gereksiz olarak sınırlamayacaktır (Şekil: 44).



Şekil: 44.

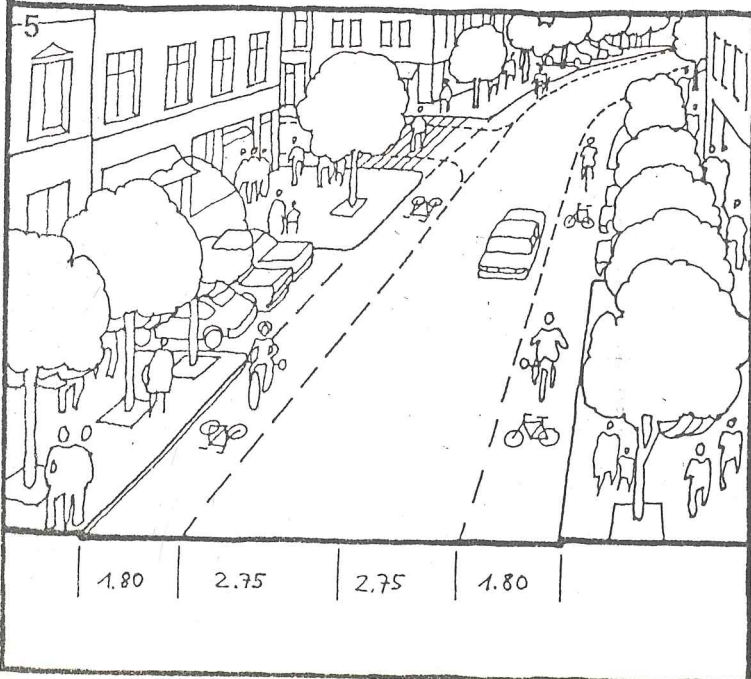
1-2. Kavşaklar ve Bisiklet Ulaşımının Düzenlenişi

Burada bisiklet yolu kavşaklarda sona ermemekte, aksine dönüşler için bazı işaretler ve sinyal tesisleri bulunmaktadır.



3-4. Motorlu Taşıtlar ve Bisiklet Yolları

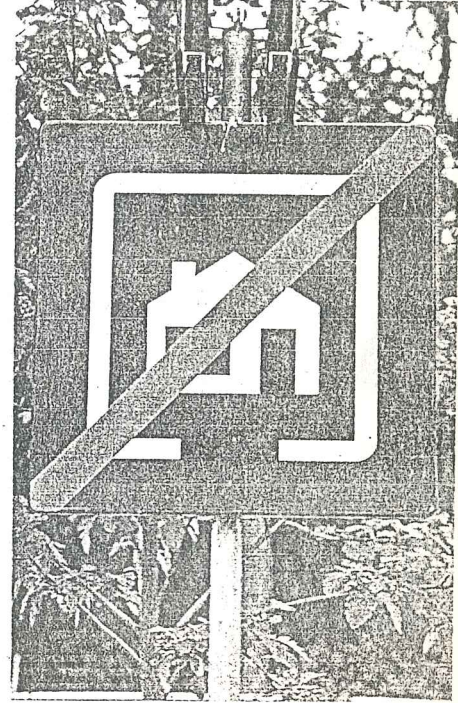
Motorlu taşıtlar yolu daraldığında bisiklet ulaşımına dair şerit devam etmektedir.



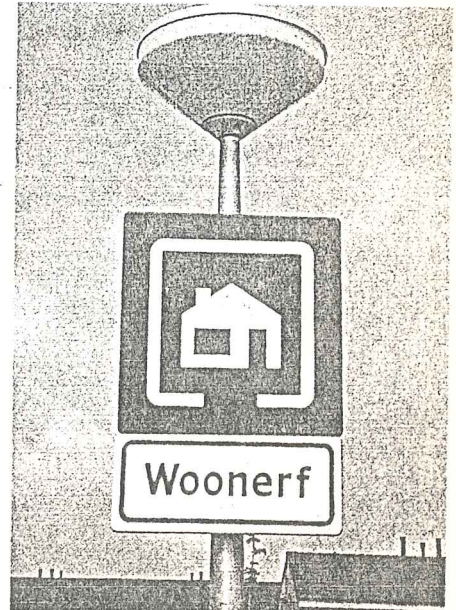
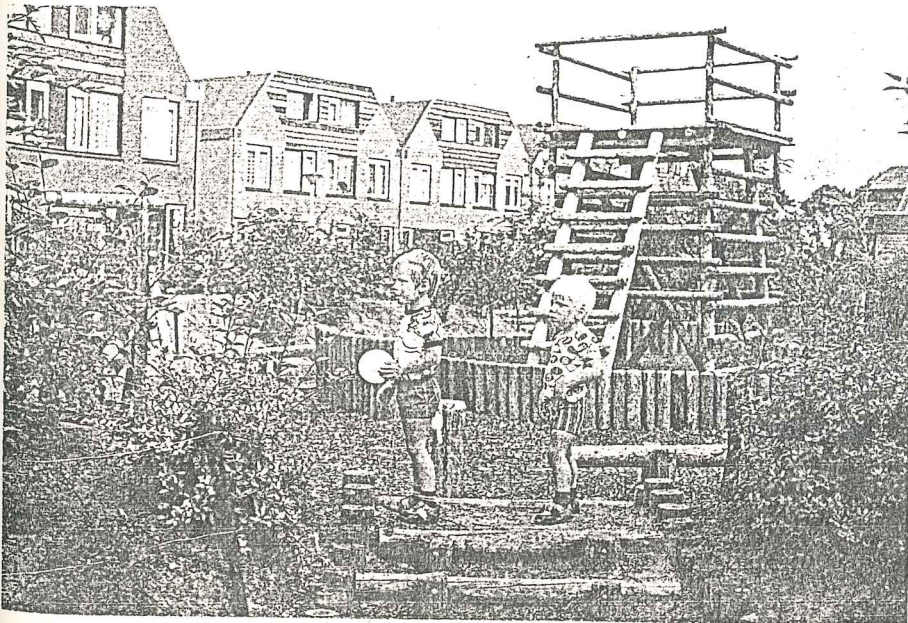
5. Eski Kent Bölgelerinde Bisiklet Yolu Düzenlenişi.

Eski kent bölgelerinde bisiklet ulaşımına hizmet edecek bir alan bulunmadığı durumlarda oto yolunda 1,80 m. genişlikte bir şerit bisiklet ulaşımına ayrılmıştır.

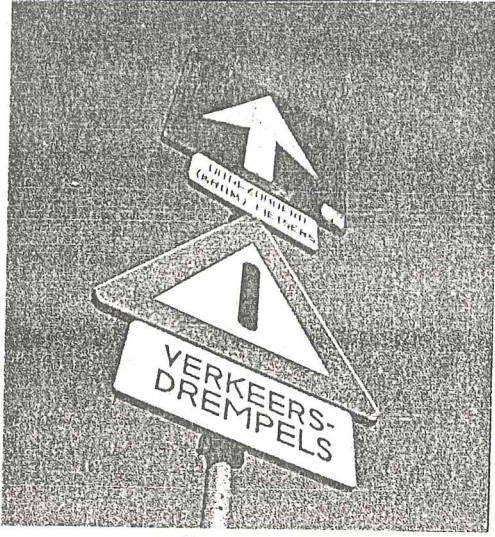
Kentteki normal trafik kurallarınının bu alanda değiştiğini ve bu bölgede yukarıdaki yeni kurallara uyulması gerektiğini bildiren trafik işaretleri (şekil 45) bölgenin giriş ve çıkışlarına yerleştirilmektedir. Böylece bu işaretler hem yeni kuralları yaya ve sürücülere bir kez daha hatırlatmakta, hem de bölgeden transit geçmeyi tasarlayan araçlar için caydırıcı bir unsur olmaktadır.



şekil: 45. Trafik Işareti rneği



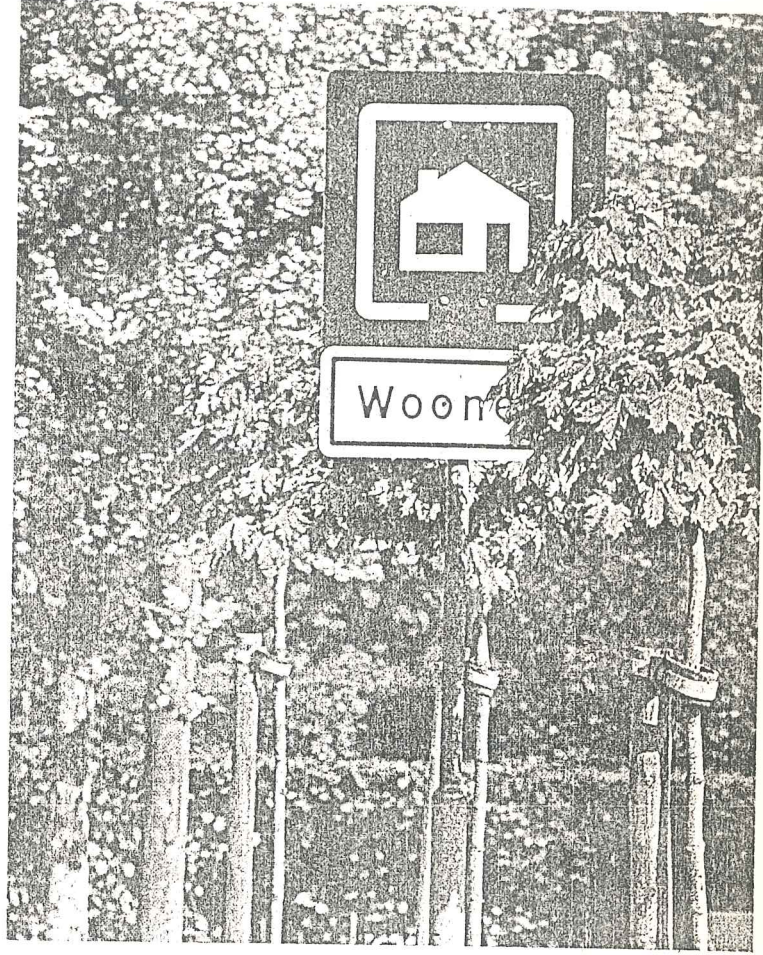
şekil: 46. Hollanda lkesinde Yaya (Woonerf) Bölgelerinin Tanımlanışı



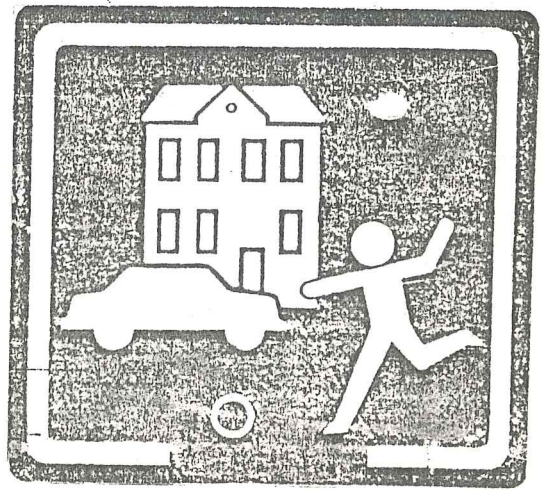
önce



Sonra



Şekil:47. İşaretleme örneği



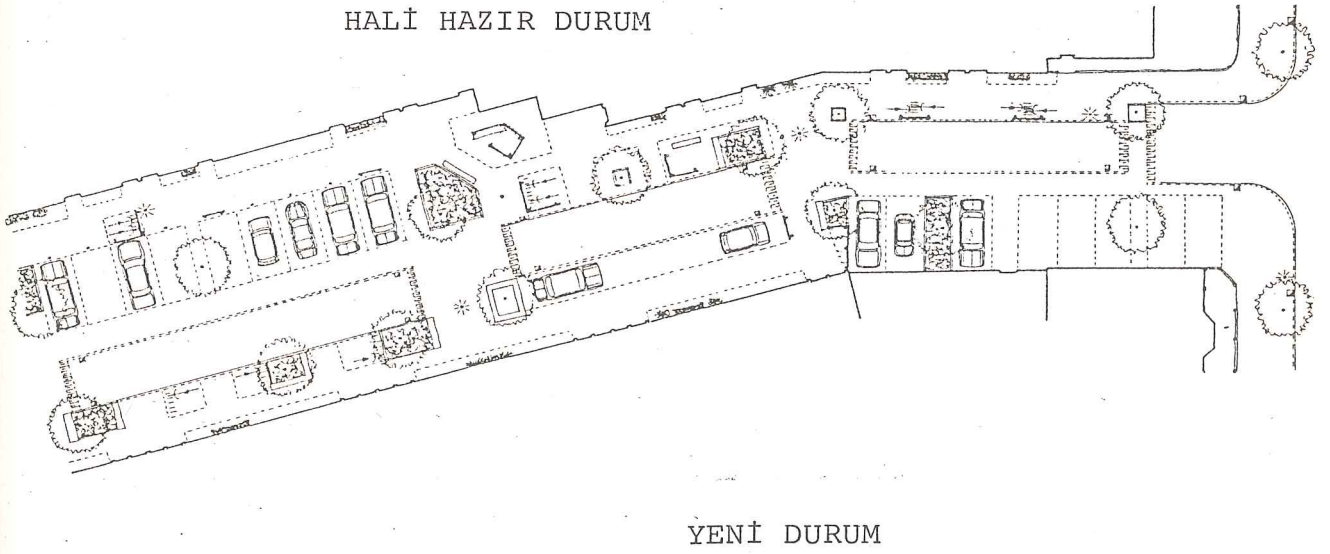
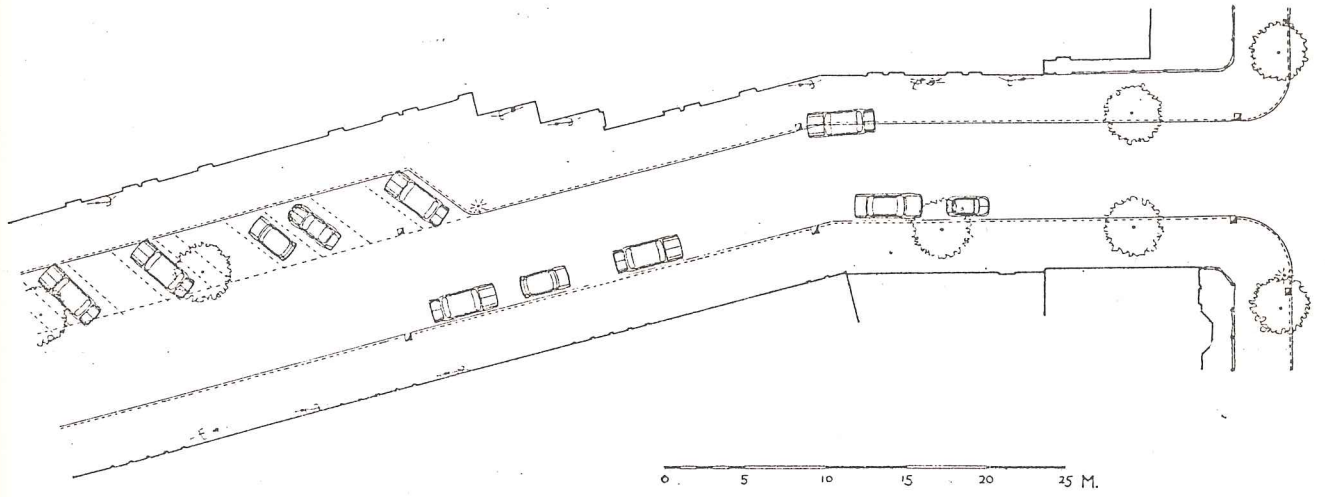
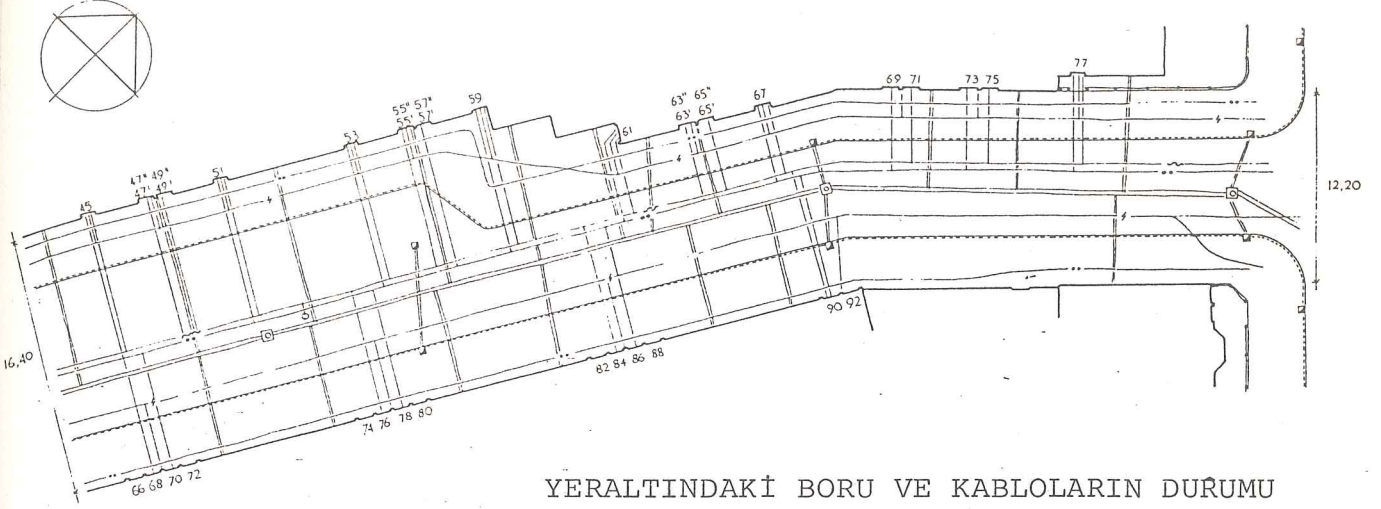
Şekil: 48. Almanya Ülkesinde Yaya Bölgelerinin İşaretlenişi

Bu arada yayalaştırma çalışmalarında teknik altyapı tesislerinin durumu unutulmamalıdır. Halihazır bir sokak yaya ulaşımına dönüştürülmek istenildiğinde buradaki yeraltı tesislerine dikkat etmek zorunluluğu doğmaktadır. Yol yüzeyinde yapılan değişiklik, yeraltında bulunan boru ve kablolarla ilişkin ulaşılabilirliği gerekli görülen yerlerde engellememelidir (Şekil 49) da bu konuda ele alınmış projenin ayrıntılarını topluca vermektedir.

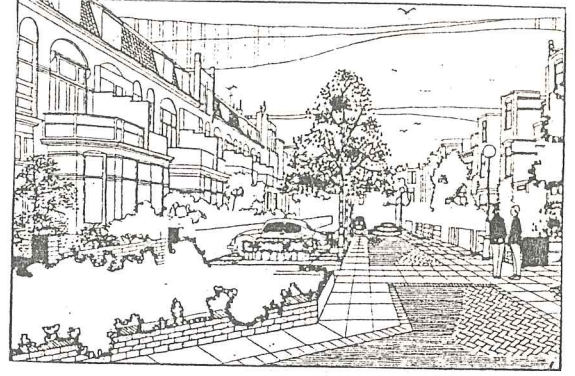
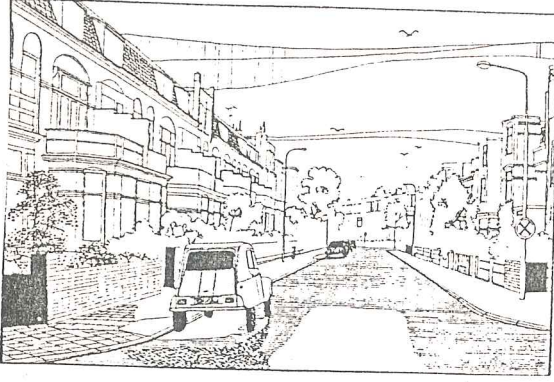
4.2.2. ÜLKELERDEKİ UYGULAMA FARKLILIKLARI

Konut alanlarında ortaya çıkan ulaşım sorunlarının çözümü için tüm ülkelerde çalışmalar yapılmakta, ancak bunların büyük bir bölümü geleneksel olarak tanımlanan "ayrıştırma" yaklaşımı ile olmaktadır. Avrupa ülkelerinde ise bütünleştirme yaklaşımıyla yapılan uygulamalar giderek yaygınlaşmaktadır.

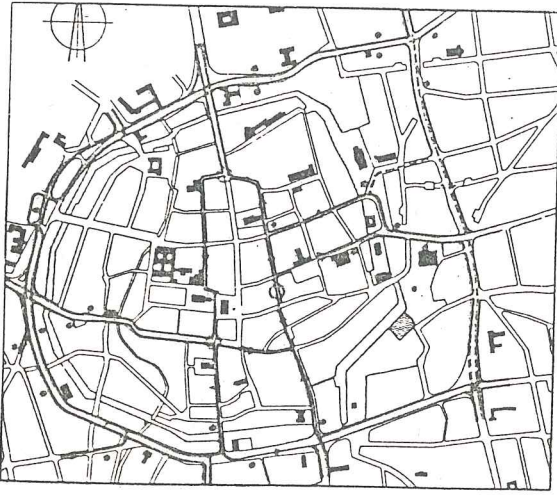
İngiltere'de mevcut konut alanlarının yeniden düzenlenmesi ve geliştirilmesi amacıyla uygulanmakta olan geniş kapsamlı iki ayrı proje çerçevesinde çalışmalar sürdürülmektedir(24). Ancak bu programlar çerçevesinde tasarlanan projelerde ağırlıklı olarak geleneksel yaklaşım binimsenmekte, bazı örneklerde ise Hollanda'da bir ve ikinci düzey olarak tanımlanan nitelikteki düzenlemeler bulunmaktadır. Diğer bir deyişle, bütünleştirme yaklaşımı henüz tamamıyla uygulanmamakta ancak konut alanlarından geçen trafiğin azaltılarak yayalara öncelikler sağlanması amacıyla bazı yol kesimleri araçlara kapatılarak yaya yolları sistemi yaratılmakta, çevreyi geliştirici düzenlemelere yer verilmektedir (Şekil 50). Demokratik Almanya'da benzer özellikteki projelerin uygulandığı görülmektedir (21).



Şekil: 49. Yol Düzenlemelerinde Teknik Altyapı Tesislerinin Önemi

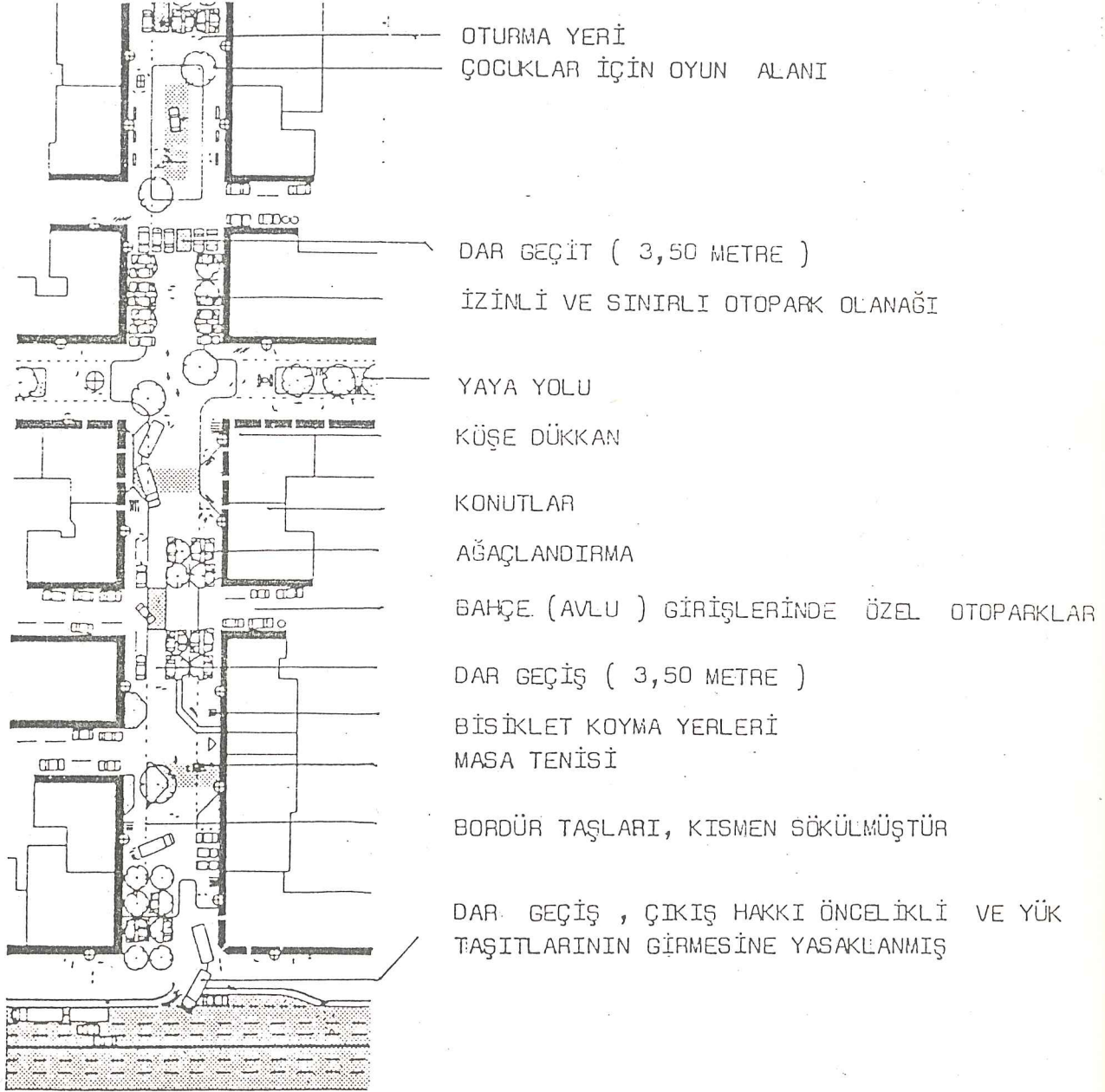


Şekil: 50. İngiltere'de Yaya-
laştırma Düzenle -
mesi Örneği.

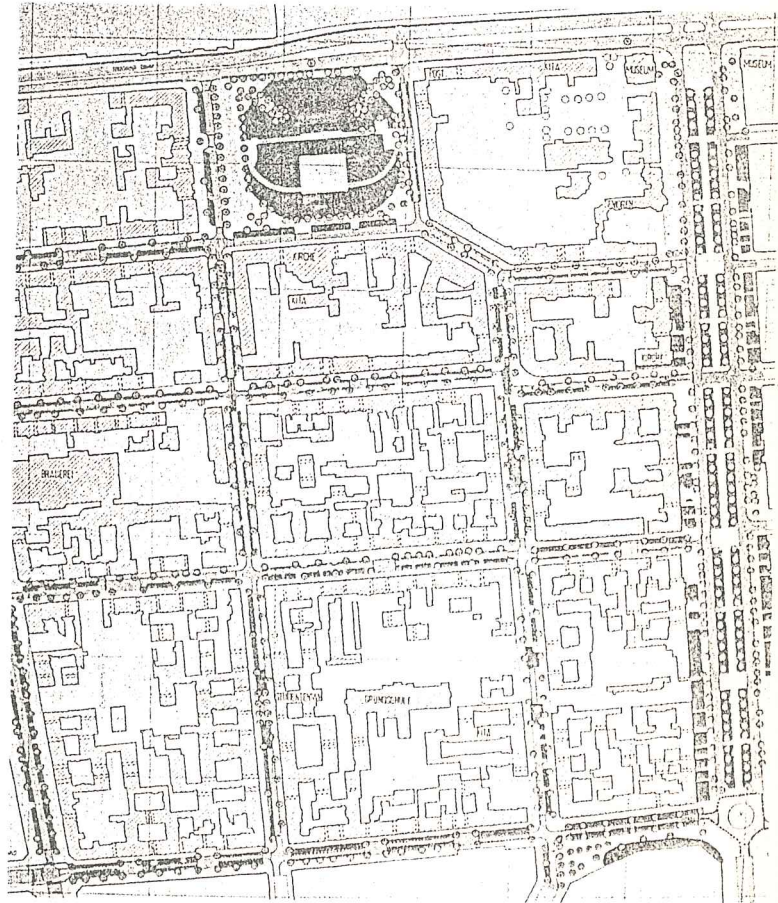
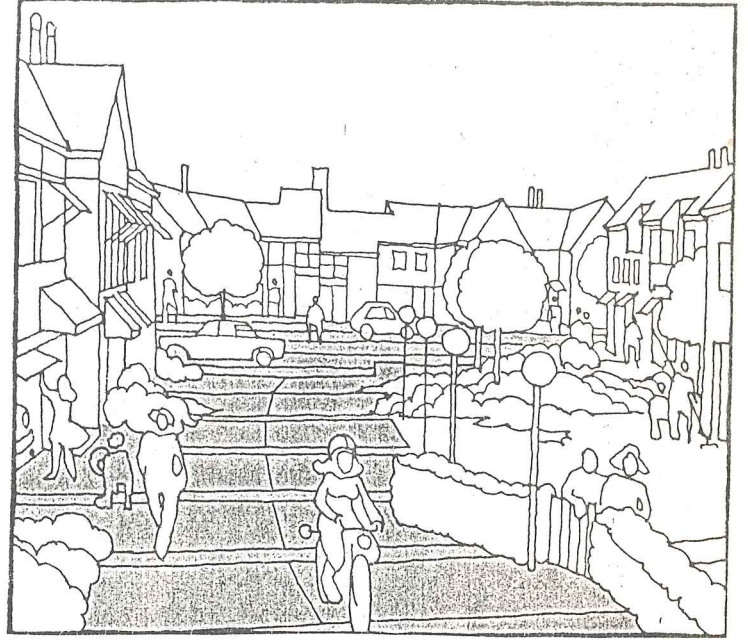
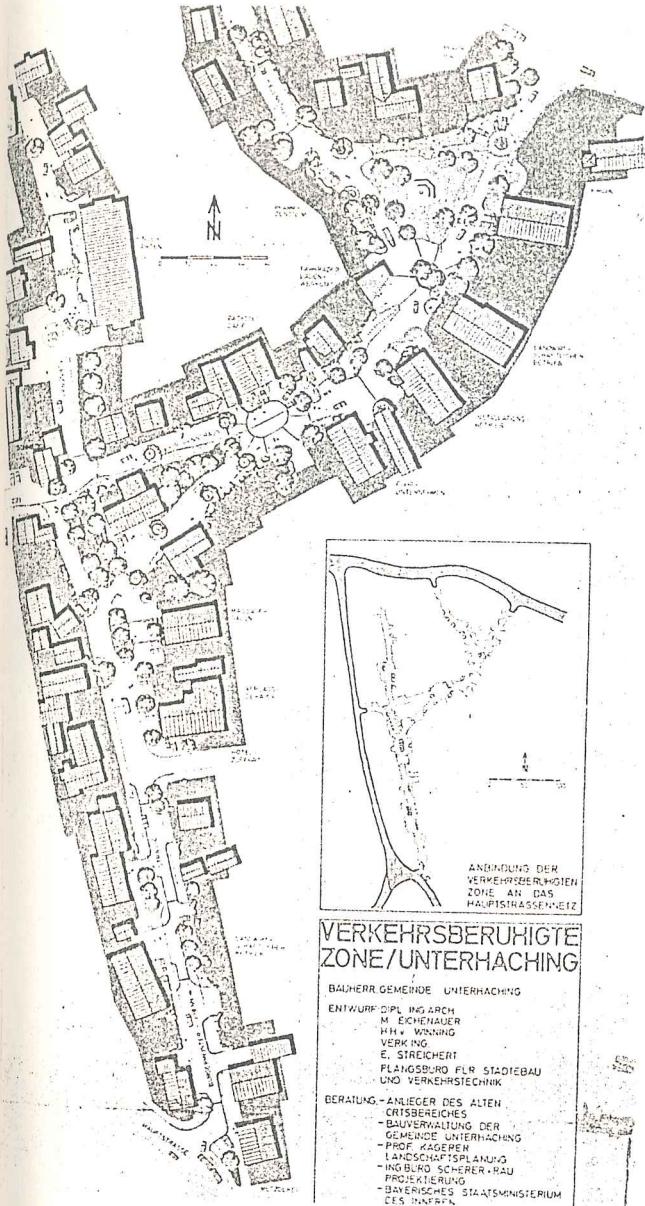


Şekil: 51. Almanya'da Trafik
Akımının Yeniden
Düzenlenişi.

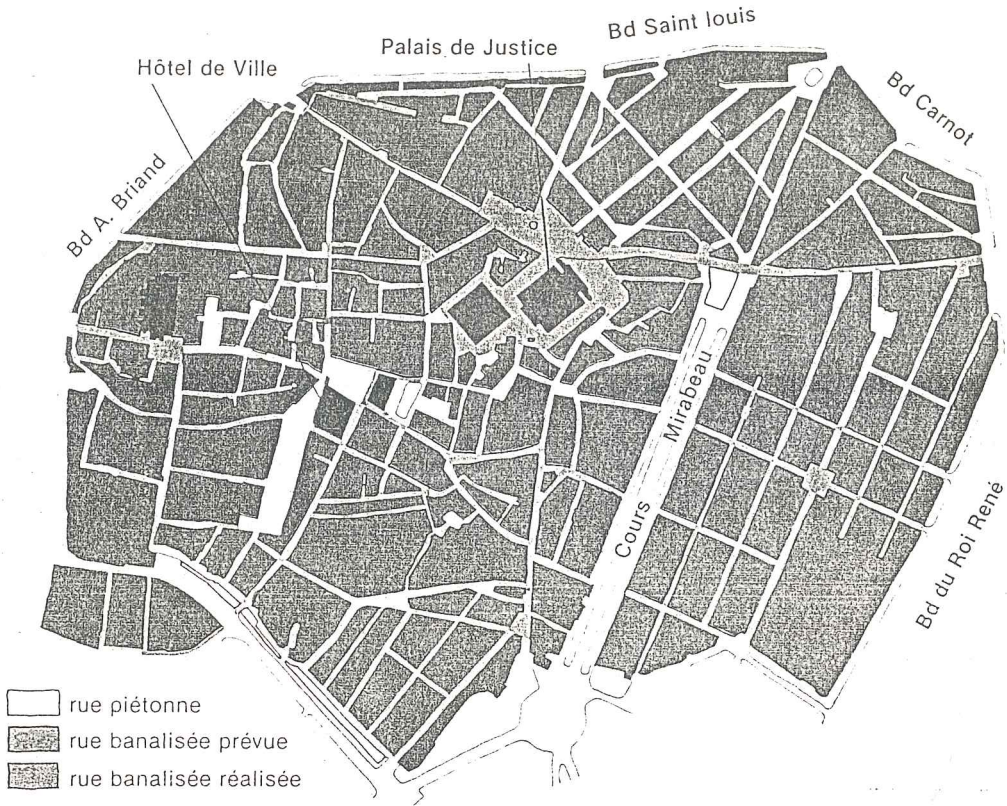
Bütünleştirme yaklaşımını benimseyen uygulamaların Hollanda dışında Federal Almanya ve Fransa'da yaygınlaştığı görülmektedir. Fransa (Şekil 55) uygulamaları bazı kavramsal farklılıklar gösterirken, Federal Almanya'da uygulanan projelerin politika ve tasarım ilkeleri açısından Hollanda uygulamalarının benzeri olarak geliştiği izlenmektedir (Şekil 51), (Şekil 52).



Şekil: 52. Almanya'da Tamamen Yaya Ayrılmış, Taşıt
Trafikine Günün Belli Saatlerinde Giriş İzni
Veren Bir Çalışma

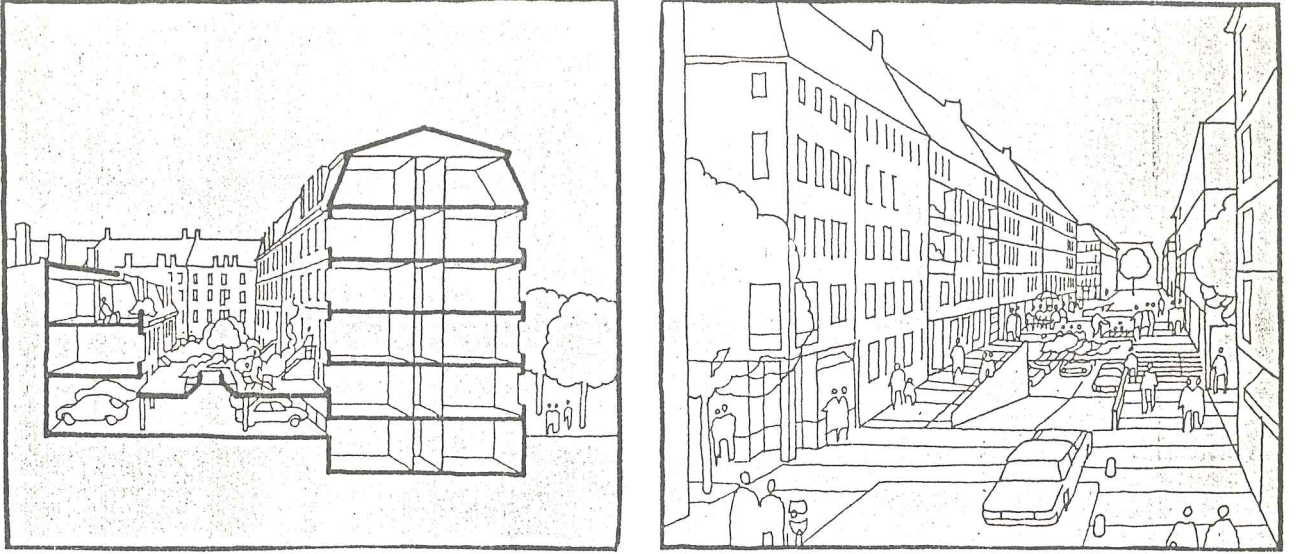


Şekil: 54: Münih'te Uygulanan Orta Büyüklükteki Yayalaştırma Projesi



Şekil: 55. Fransa'da Uygulanan Bir Yayalaştırma Projesi

Federal Almanya'da bir ve ikinci düzey uygulamalar bir yandan sürdürülürken, 1979 yılında Federal Almanya Karayolu Trafik Yasasında yapılan değişikliklerle, konut alanlarında çevre ve ulaşım koşullarının geliştirilmesi amacıyla motorlu trafiğe sınırlamalar getirme yetkileri sağlanmıştır. 1980 yılı Nisan ayında Trafik Yasasında ve Ağustos ayında trafik yönetmeliğinde yapılan eklemelerle woonerf türünde düzenleme yapılabilmesi için gerekli yasal değişiklikler, gelişmekte olan uygulamalara paralel olarak tamamlanmıştır. Kent merkezinde yaya bölgeleri düzenlenmesinin öncüsü olarak bilinen Federal Almanya'da konut alanlarında yeni yaklaşımlarla uygulanan altmışın üzerinde proje bulunmaktadır. Bu yaklaşımlardan birisi de avluların otopark olarak değerlendirilmesi çalışmalarıdır (Şekil 56).

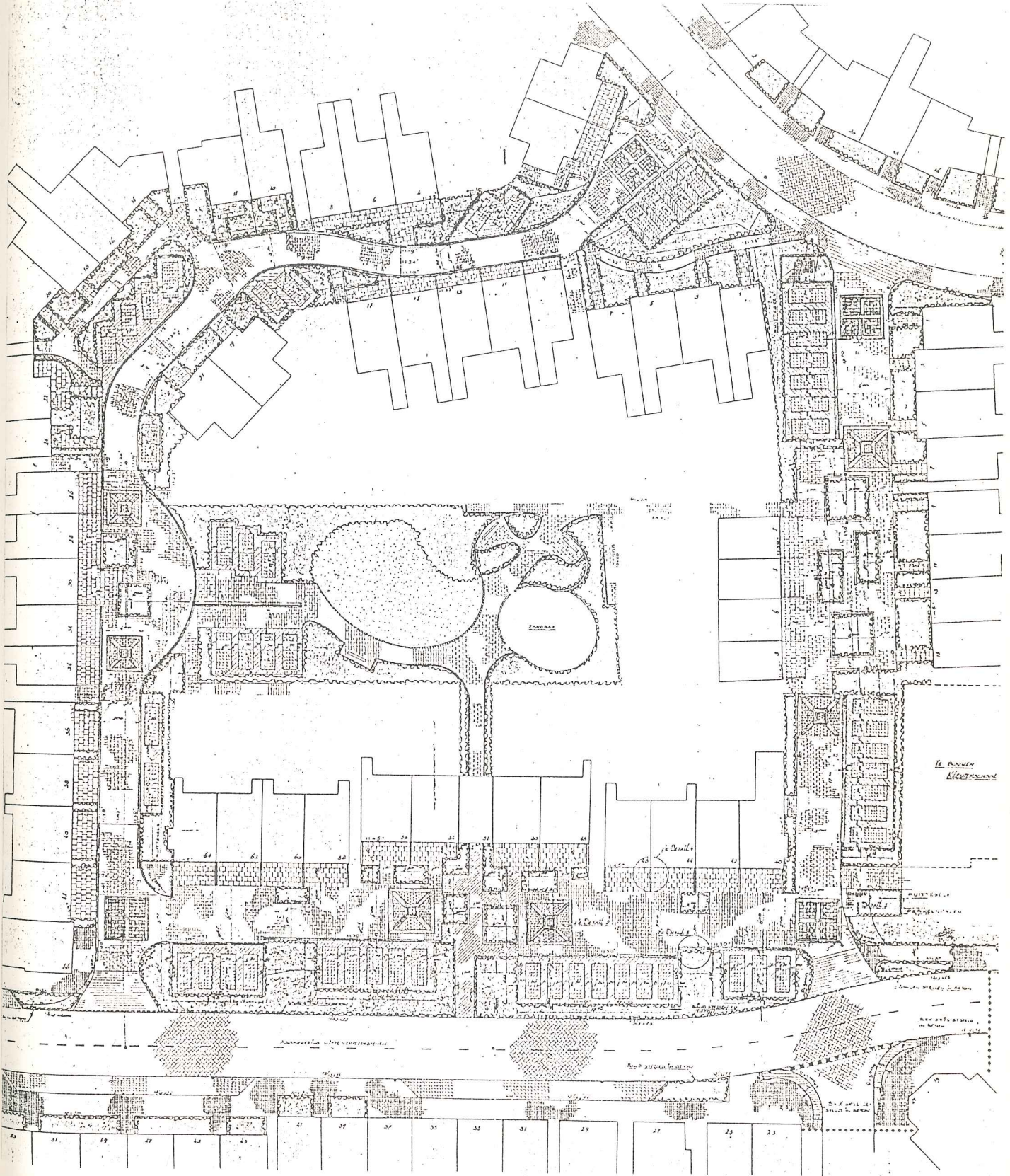


Şekil: 56. Avluların Otopark Kullanılmasına Dair Bir Taslak

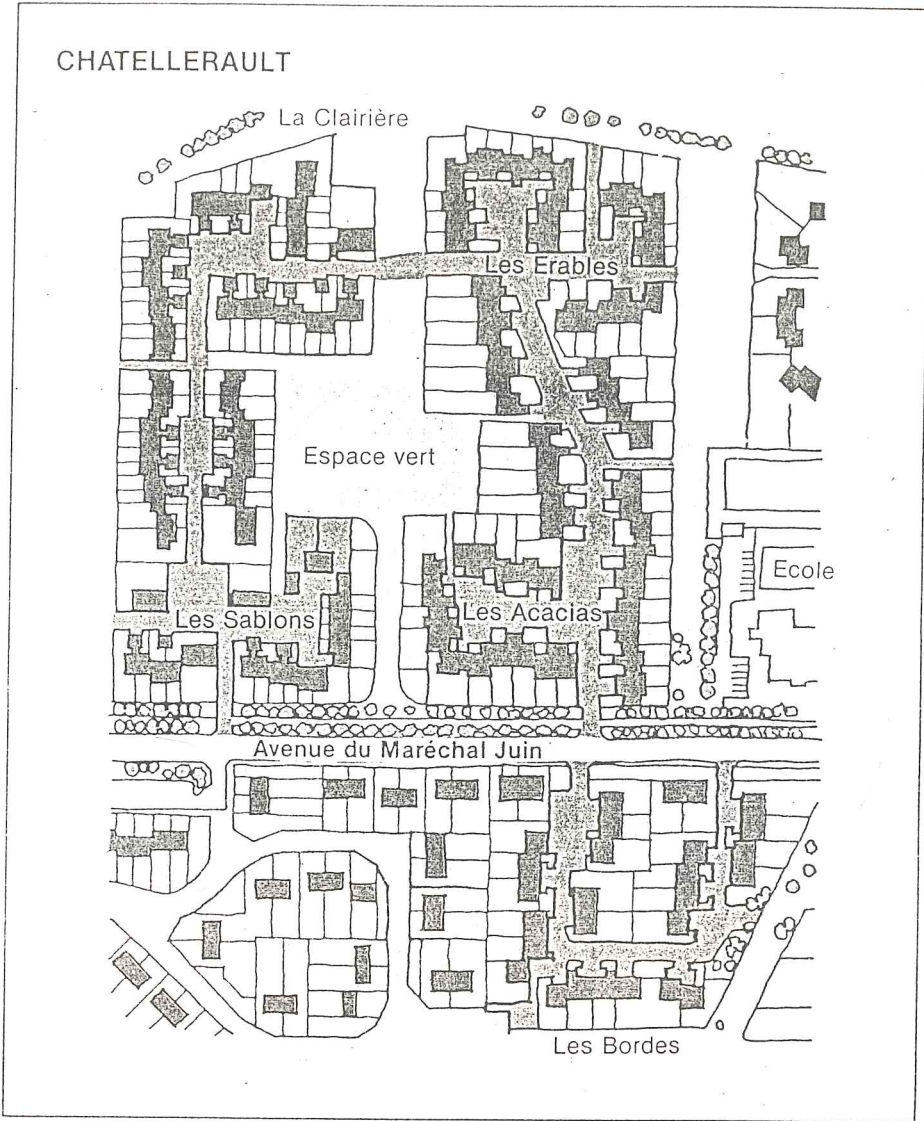
Hollanda ve Federal Almanya'da uygulanan projelerle, bu yaklaşımın diğer uygulayıcısı olan Fransa'da gerçekleştirilen projeler arasında bazı farklılıklar izlenmektedir. İlk iki uygulamada konut alanlarında öncelik ve üstünlük yayaya tanınırken, Fransız uygulamalarında ne otomobil, ne de yayaya bir öncelik getirilmektedir. Bu görüşe göre yaya ve araçların zaman ve değişen koşullar içinde aynı mekanı, "hür ve diğerlerinin hakkına saygılı" biçimde kullanması; mekanı paylaşması temel alınmaktadır (Şekil 58), (Şekil 59).

Yayalara daha iyi bir çevre yaratmak için öncelikle motorlu trafiğin hızını çeşitli fiziksel önlemlerle azaltmaya çalışan Hollanda ve Almanya uygulamalarına bir tepki biçiminde gelişen Fransız düzenlemelerinde, mekanların plancı tarafından hangi işleve ayrıldığına belirlenmesine karşı çıkılmakta, tüm fiziksel bölücülerin ve engellerin kaldırılarak yaya ve motorlu araçların "hür" bir biçimde gereksinmelerini karşılamaları savunulmaktadır (13).

Araç sürücülerinin, otomobilin sağladığı hız ve fiziksel koruma gibi olanakları, yaya eylemlerini aksatmadan kullanaca-

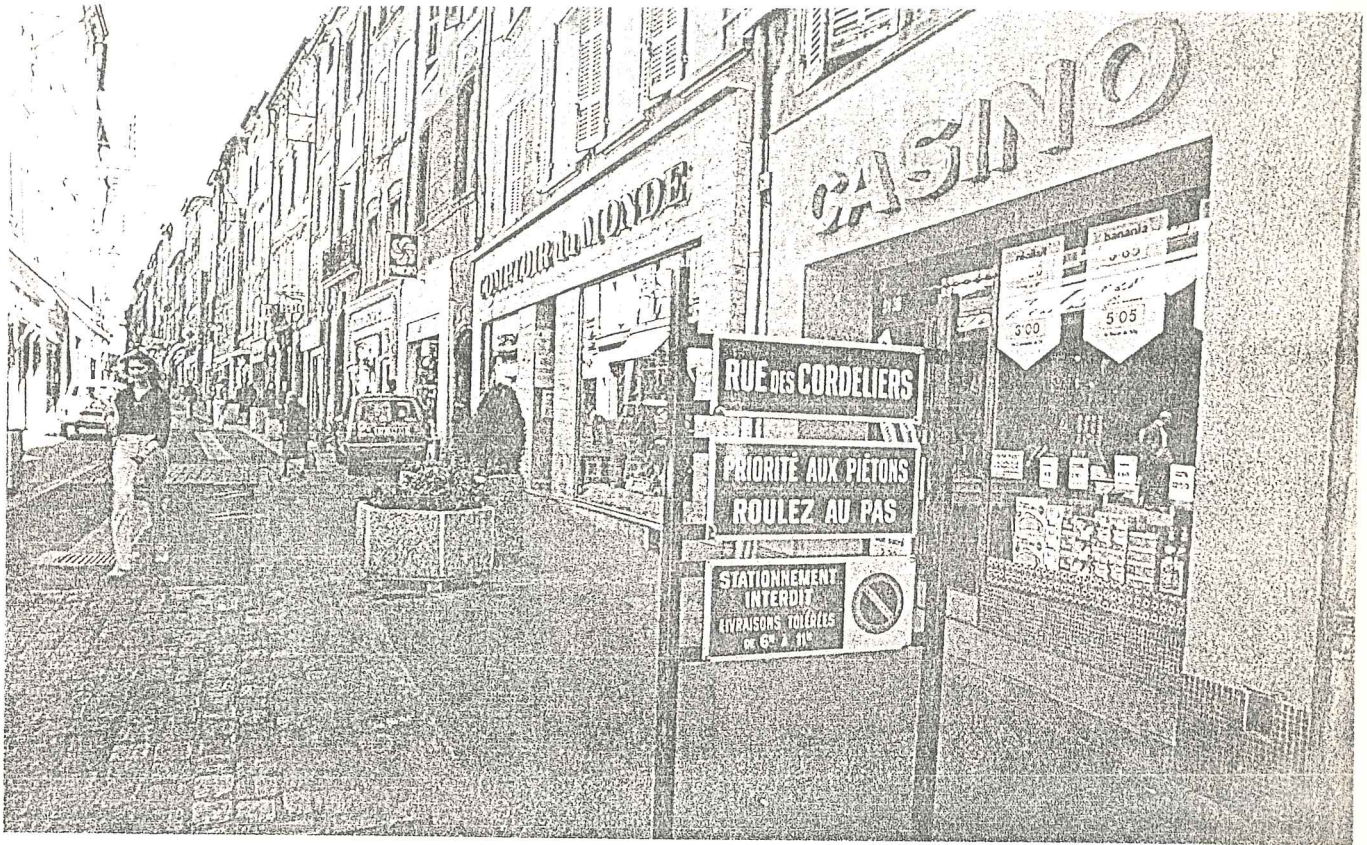


Şekil: 57. Hollanda "Woonerf" Yayalaştırma Modelinin Yeni Kent Yerleşim Ünitesinde Uygulama Örneği



Şekil: 58. Fransa'da Yayalaştırma Projesi

şını varsayan bu yaklaşımda, araçlara düzenleme bölgesine girerken "kaldırıma çıkıyor" izleniminin verilmesiyle yaya-
lara ait olan bu mekanda sürücülerin yaya haklarına saygılı
olacağı düşünülmektedir. Ancak bu kavramsal farklılıklara
karşılık Fransız uygulamalarında da diğerlerine benzer fi-
ziksel önlemler görülmektedir. Araçların düz olarak gidebi-
lecekleri yollar 50m.yi aşmamakta, çeşitli dönemeç, taş ve
çiçeklik gibi fiziksel engellerle araçların hızları görüşül-
mektedir. Kime ait olduğu tanımlanmamış bu bütünleştirilmiş
mekanlarda, kavramsal olarak savunulan kullanıcıların ve
kullanımların eşitliği uygulamada otomobile öncelik ve ağırlık

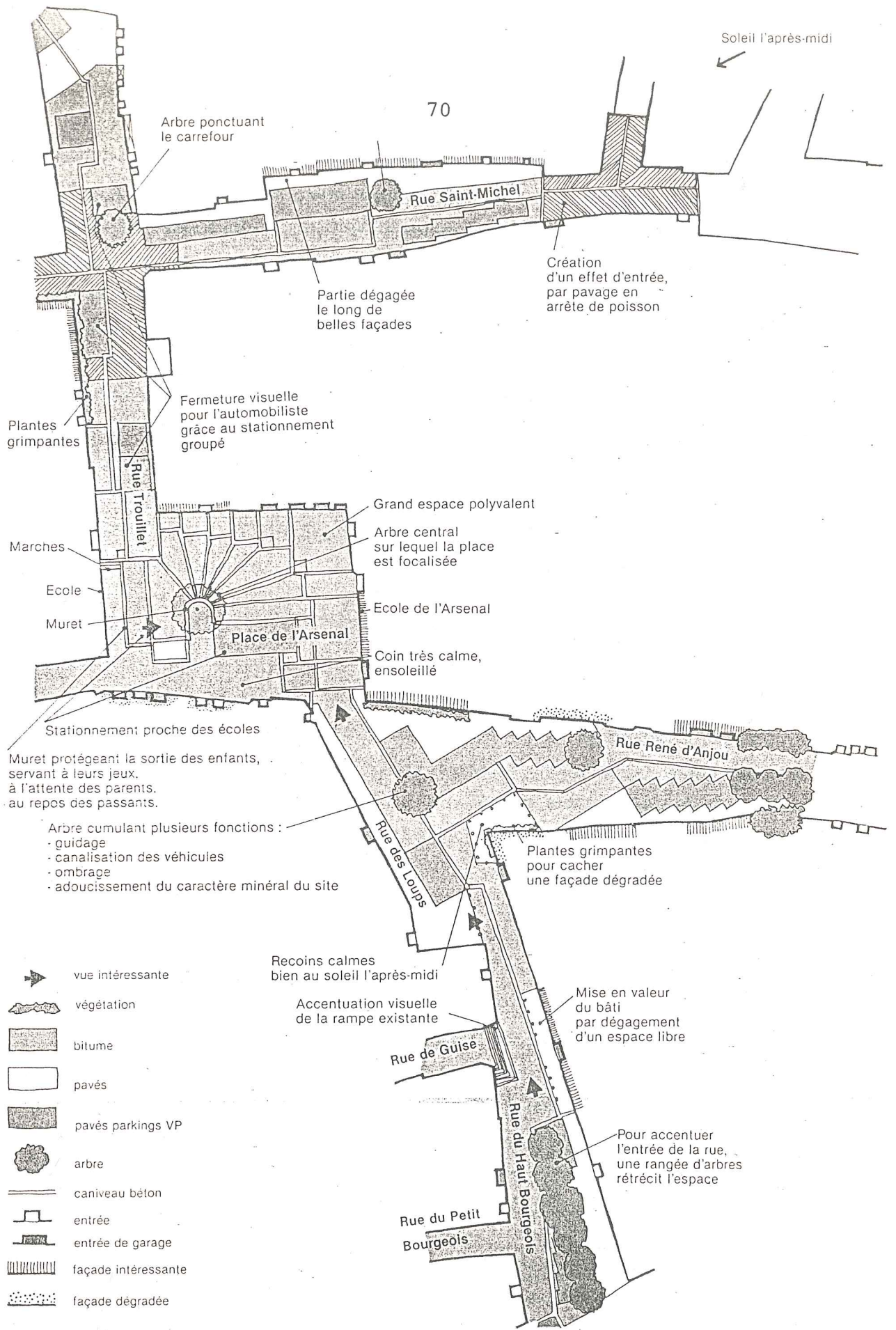


Şekil: 59. Projenin Uygulanışı

verdiğinden, ilke olarak karşı çıkılsa da fiziksel önlemler ve mekanlarda kullanım tanımlanması Fransız uygulamalarında da kullanılmaktadır.

4.2.3. UYGULAMA ÖRNEĞİ HOLLANDA

Bütünleştirme yaklaşımının öncüsü olarak izlediğimiz Hollanda'da yapılmakta olan düzenlemeler "woonerf : konut çevresi" adı altında yasal açıdan halâ birdeneme niteliğinde olmasına karşılık; yasal tasarım standartlarına uygun olarak gerçekleştirilmiş woonerf sayısı 800'ü aşmıştır (10). Bu sayının dışında benzer ilkelere dayanılarak tasarlanan ancak "resmi" niteliği olmayan woonerf sayısının üç bin düzeyinde olduğu tahmin edilmektedir.



Şekil: 60. Fransa'da Değişik Bir Proje

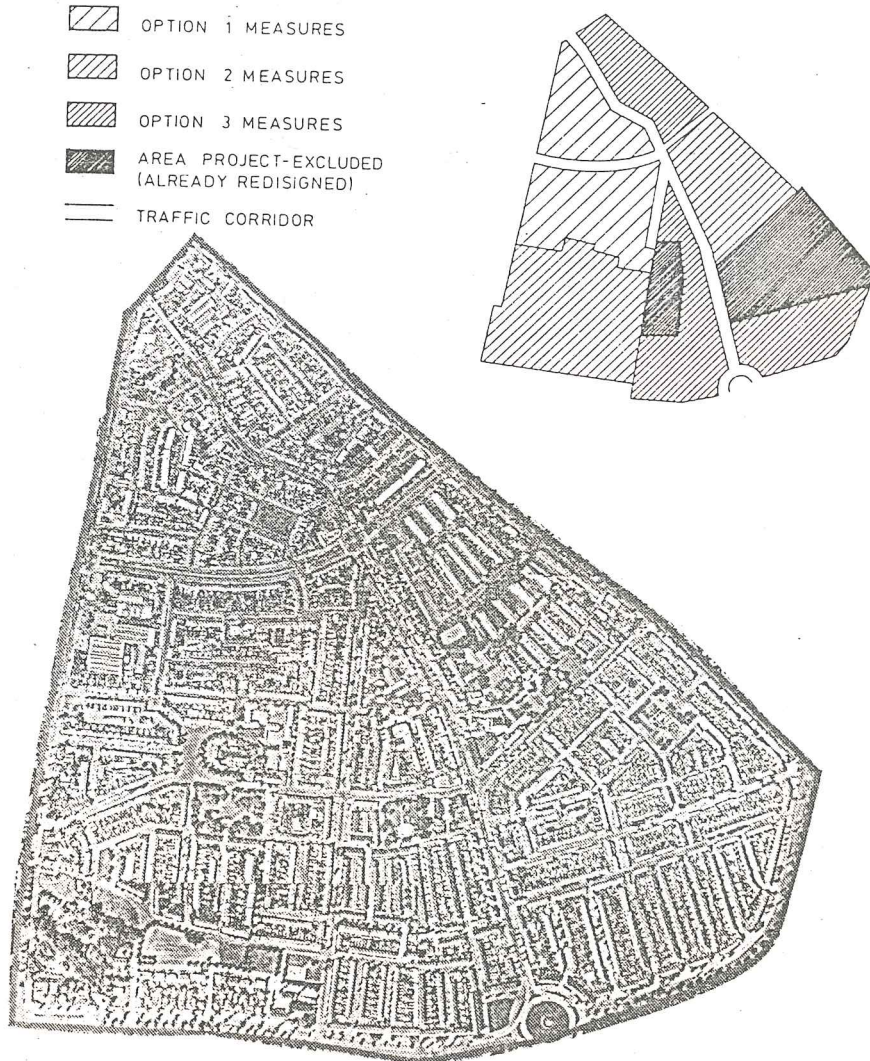
Hollanda'da tarihsel gelişim içinde oluşmuş konut alanlarına yönelik planlama ve düzenleme uygulamaları altmışlı yıllara uzanmaktadır. Bütünleştirme yaklaşımıyla tasarlanan projeler ise, 1973 yılında hükümetin konu üzerinde politika ve çözümler geliştirmek üzere oluşturduğu bir komite çalışmaları sonucunda uygulanmaya başlanmıştır.

Söz konusu komitenin çalışmasını tamamlayıp, önerileri hazırladığı 1976 yılında merkezi yönetim nüfusu 40 bini aşan kırkdört belediyeden komitenin belirlediği ilke ve politikaları uygulayan projeler istemiş ve seçilecek iki deneysel uygulama için 40 milyon gulden (yaklaşık 1,5 milyar TL) ayırdığını bildirmiştir (17).

Belirtilen sürede, 22 belediyeden 31 proje önerisi merkezi yönetime ulaşmış ve yapılan değerlendirmeler sonucunda Rijswick ve Eindhove (Şekil 63-64) belediyeleri deneysel uygulama alanları olarak seçilmiştir. İlk aşamada uygulayıcı belediyelerde örgütlenme çalışmaları yapılmış; önce/sonra çalışmaları için merkezi yönetimin de katıldığı beş grubun dışında kamuoyunun bilgilendirilmesi ve eşgüdüm için birer çalışma grubu kurulmuştur. Bilgi toplama çalışmalarından sonra kentle proje alanlarının ilişkisini, kent ölçeğinde trafik ve konut bölgesi ayrıştırmasını ve bu ölçekte çözümleri içeren master planlar hazırlanmış ve kullanıcıların görüşüne sunulmuştur. Eleştiriler dikkate alınarak geliştirilen master planlar belediye meclisince onaylandıktan sonra her sokak için, o sokakta yaşayanların da katılımıyla ayrıntılı projelerin hazırlanmasına geçilmiştir. Kullanıcıların da katıldığı ve uygulama projelerinin tartışıldığı bir dizi toplantıdan sonra, ayrıntılı projeler de belediye meclisince onaylanmıştır. Projelerin uygulaması çeşitli aşamalarla tamamlanarak en son bölümler de 1981 yılında kullanıma açılmıştır.

Hollanda uygulamasında konut alanlarında önerilen çözümler, fiziksel önlemlerin niteliğine ve yoğunluğuna göre üç düzeyde

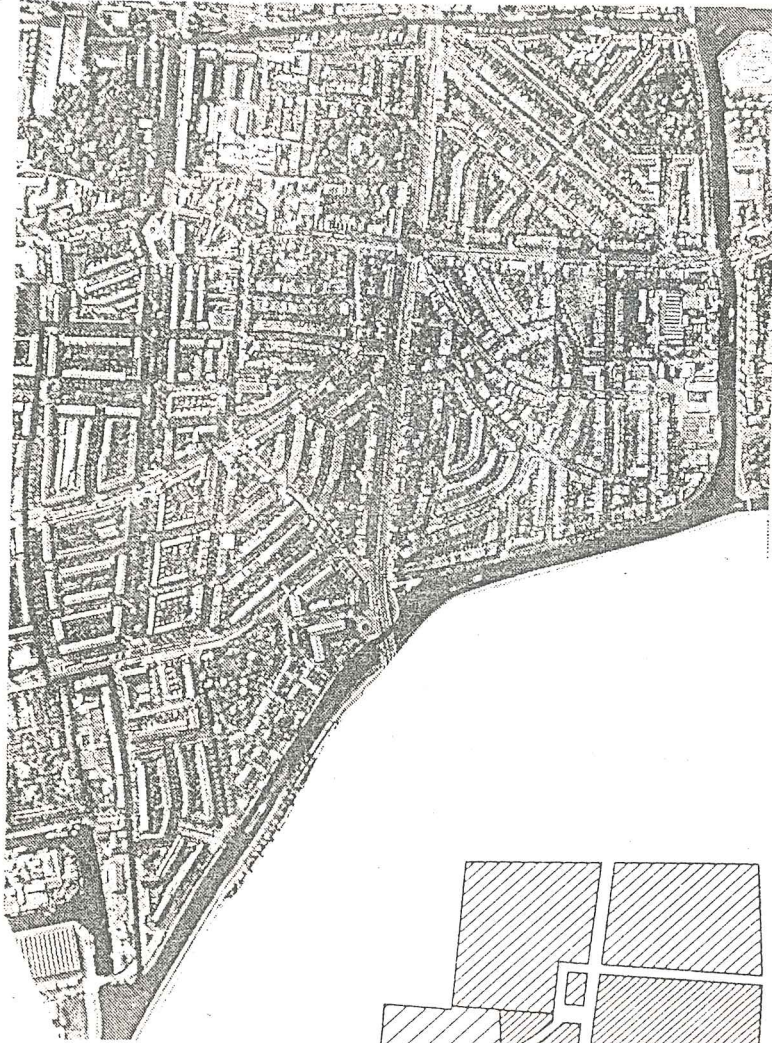
ele alınmaktadır. Birinci düzey (option one) projelerde konut alanlarından geçen trafiğin caydırılması için yasaklayıcı trafik işaretleri konması, yol kapamaları gibi basit bazı önlemler bulunmaktadır. İkinci düzey(option two) projelerde aynı amaç için hız kesici yol engelleri (speed humps), yolların daraltılması, köşeler yapılması gibi yoğun ve önleyici fiziksel düzenlemeler kullanılmaktadır. Üçüncü düzey (option three) projeler ise tüm fiziksel ve yasal düzenlemelerle konuya yaklaşan woonerf projeleri olarak tanımlanmaktadır (Şekil: 61-62). Uygulanan her iki deneme projesi de bu üç düzeydeki düzenleme yaklaşımlarından oluşan farklı bölgeleri içermektedir. Günümüze kadar gerçekleştirilen yaklaşık 800 woonerf dışında çok sayıda bir ve ikinci düzey düzenleme projesi gerçekleştirilmiştir.







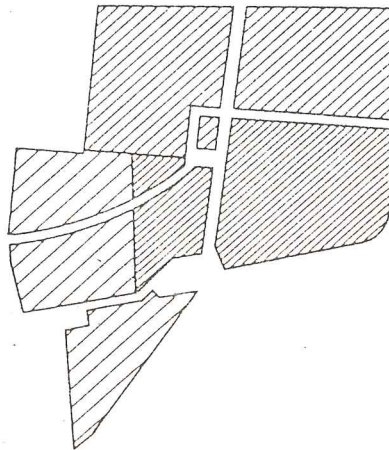
Şekil:61. Eindhoven'de Düzey Projeleri

Bu proje uygulamalarının sonucunda:

- o Sokaklarda yaya ve sürücüler açısından trafik güvenliği sağlanmış,
- o Konut bölgelerinde sosyal ilişkiler yoğunlaşmış,
- o Konut çevresinde açık mekan kullanışları zenginleşmiş,
- o Çocukların yeni oyun ve eğlence yerlerinin artışıyla gelişimleri için sağlanan olanaklar artmış,
- o Konut bölgelerinden geçen trafiğin azalmasıyla kirlenme, gürültü gibi olumsuz etmenler ortadan kalkmıştır.



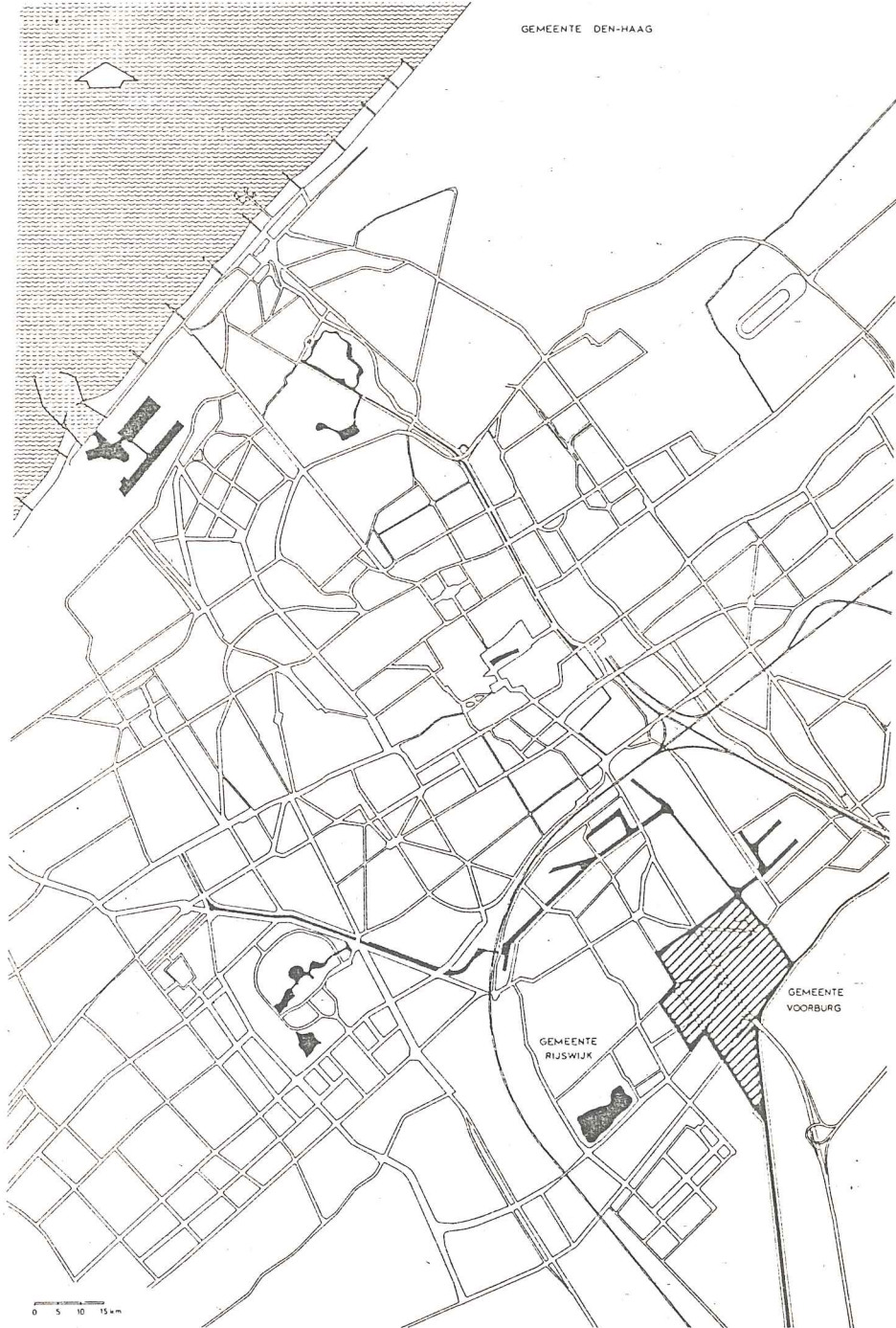
-  OPTION 1 MEASURES
-  OPTION 2 MEASURES
-  OPTION 3 MEASURES
-  TRAFFIC CORRIDOR



Şekil 62. Rijswijk'te Proje Alanları



Şekil: 63. Eindhoven'de Yayılaştırma Projesi İçin Seçilen Yerleşim Alanı

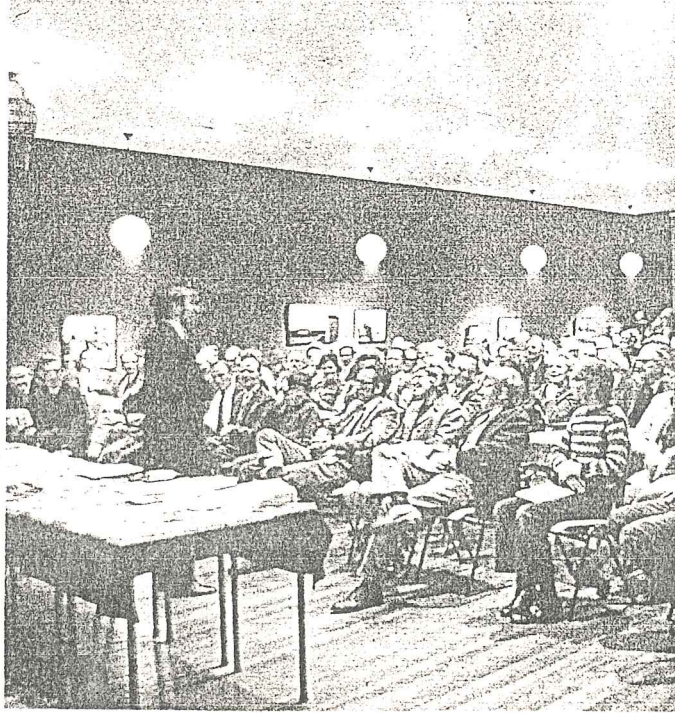


Şekil: 64. Rijswijk Kenti İçin Seçilen Yayalaştırma Alanı

4.2.4. YAYALAŞTIRMA ÇALIŞMALARINDA KULLANICININ ÖNEMİ

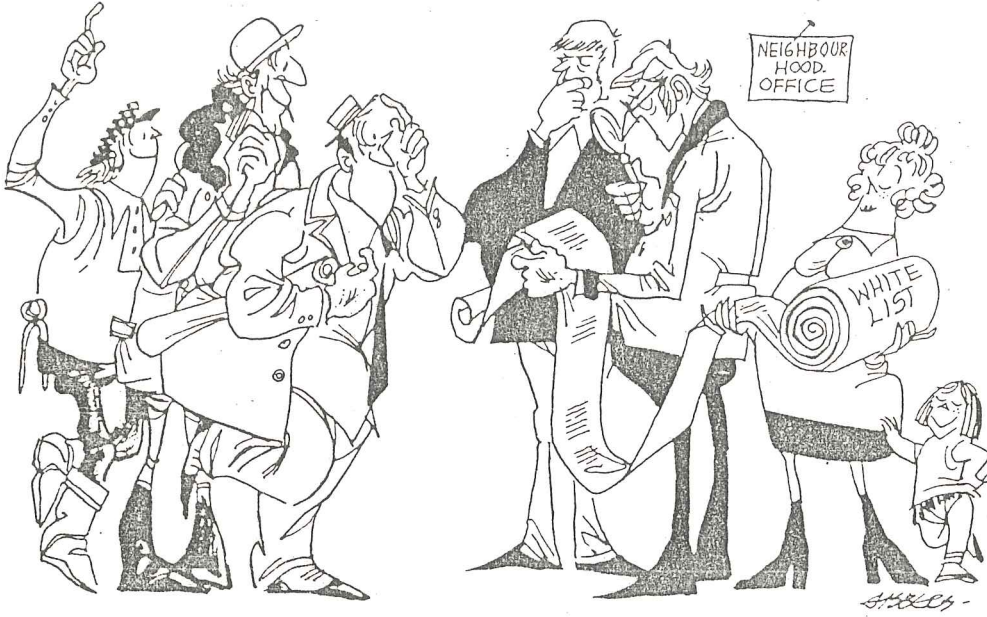
Merkezi yönetimin önderliğinde başlatılan ve sokak düzeyinde uygulanan bu projelerin gerçekleşmesinde en büyük başarı unsurunun "kullanıcıların desteği" olduğu açıkça ortaya çıkmıştır. Proje alanında önerilen mekan ve trafik düzeni içinde ve sokak mobilyasıyla birlikte yaşayacak kişilerin desteği olmadan projelerin uygulanabilmesi ve süreklilik kazanabilmesi olanaksızdır. Kullanıcıların uygulamayı desteklemesinin bir ön koşulu ve yaşayanların çevrelerini düzenlemesi yaklaşımının (14) gerçekleştirileceği projelerde yoğun bir kullanıcı katkısının sağlanmasının çalışmalarıdır.

Hollanda'da master plan aşamasından itibaren kullanıcı ürünlerinin alınmasına başlanmakta; özellikle sokak ölçeğine gelindiğinde, tasarım sokakta yaşayanların oluşturduğu bir komite tarafından gerçekleştirilmektedir (Şekil 65). Kullanıcıların hazırladığı taslak planlar, teknik gereksinimler dikkate alınması için plancılar tarafından elden geçirilmekte



Şekil: 65. Komite Çalışmalarından Bir Görünüş

ve uygulama planına dönüştürülmektedir. Bu uygulama planları bir dizi bilgilendirme toplantısıyla perspektif ve maketle - riyle tüm kullanıcıların görüşlerine sunulmakta, ortaya çı - kan görüş ve eleştiriler ışığında yeniden düzeltilerek yasal onaylanma işlemlerine geçilmektedir.



Halkın katılımı yalnızca planlama aşamasında değil, yapım ve işletme aşamasında da istenmektedir.

Yapım sırasında kullanıcıların parasal yönden dolaylı ve dolaysız katkılarının yanısıra, işgücü olarak katılımının sağlanmasına çalışılmaktadır. Yapım sırasında kullanıcılardan gelen eleştirilerle malzeme çeşidi, ayrıntı çözüm değişiklikleri gibi bazı düzenlemeler yerinde yapılabilmektedir.

Proje gerçekleştirildikten sonra, oluşturulan çevrenin yaşatılması, korunması ve bir ölçüde bakımı yine ya doğrudan, ya da seçilen bir grup aracılığıyla yaşayanların sorumluluğuna bırakılmaktadır. Böylece çiçeklerin bakımı, sokak mobilyasının korunması gibi görevler bu mekanda yaşayan ve bu çevrenin sahibi olması gereken kişilerce yürütülmektedir.

4.2.4.1. KULLANICI ÇALIŞMALARINA ÖRNEKLER

o Şehirlerine Sahip Çıkan Hemşehriler

"Evimiz ve Şehrimiz konusundaki kaygılarımızı birarada düşünüyoruz. Herbirimiz farklı işlerle uğraşsak da, aramızda şehrin işleri konusunda bir fikri olmayan hiç kimse yoktur. Bizde şehrin işlerine katılmayan kimse, sessiz bir yurttaş değil, kötü bir yurttaş kabul edilir...."

Perikles, İ.Ö.430

Son yıllarda "sıradan" yurttaşlardan oluşan ve "şehir"i mesele eden toplumsal muhalefet hareketleri, belediyecilik ve şehirciliğin daha ziyade teknik bir iş olmadığını, dolayısı ile uzmanları dışında kullanıcının ta kendisini ilgilendirdiğini kanıtlamıştır (Şekil 66).

Şekil:66. Şehrin Ölümü

Şehrin doğal ve tarihi çevresinin tahrip edilmesini protesto eden Almanya'daki Rheda şehrinin sakinleri, bir "yurttaş insiyatifi" oluşturarak mahalli gazete-ye bu ilanı vermişlerdir:
(Mealın Çeviri):

Acı bir kayıp Rheda
Sinsice ilerleyen uzun bir planlama hastalığının pen-cesinden kurtulamayıp, vefat etmiştir. Merhumenin aciz naaşı, hemşehrilerin taziye arzı için, otoyolun kenarın-



Wie schon lange zu erwarten war, starb

Rheda

eines langsamen und stillen Planungstodes.

Um der Bevölkerung Gelegenheit zur Anteilnahme zu geben, werden die sterblichen Überreste an der Osttangente aufgebahrt.

Für die Zukunft des Schlosses ist ausreichend gesorgt. Es soll als Raststätte genutzt werden.

Von Kranzspenden bitten wir abzusehen. Es wird um lauten Protest gebeten.

daki katafalka yerleştirilmiştir. Geri kalanlardan Şato'nun geleceği için gereği düşünülmüştür. Dinlenme tesisi olarak hizmete konulacaktır. Cenazeye çelenk göndermek isteyenlerin bunun yerine şiddetle tepki göstermeleri rica olunur).

Bürolarda, atölyelerde, sanayi ve iş merkezlerinde öğüttüğü şehir sakinlerini, metrolar, otobüsler, trenlerden geçirerek evlerine akıtan dev bir fabrika görüntüsüne sahip, insanın fiziki varlığını zedeleyen "şehir"e tepki, yüzyılın başından beri gündemde. Yüzyılın başında "kır" geleneği güçlü Almanlar arasında çok yaygın olan kıra göçme, artık her yerde teorisi yapılan bir akım halinde. Avrupa'nın diğer bir çok şehrinde de insanların sokak aralarını, arka avluları, apartman aralarını kendi çapında yeşillendirmeye çalışması da masum ama inatçı bir direniş değil mi; yakında yapılması imkansız olmayan otoyolların, otoparkların, süpermarketlerin son yeşil lekeleri de sökülüp atması gerçeğine.

Trafik son on yılın şehirli isyancılarının en fazla uğraştıkları konular arasında. Trafik düzeninin ilk planda kirliliğine, gürültüsüne ve yayalara göre değil, taşıtlara göre örgütlenmiş olmasının kaçınılmaz kıldığı kazaların yol açtığı ciddi can kaybı potansiyeline karşı çıkılıyor. Buna ek olarak, "daha hızlı", "daha uzağa" ve "daha çok yolcu" taşıma gerekliliğinin dikte ettiği yüksek masrafa şehir sakinleri giderek daha çok içerliyorlar. Zürih'liler, yapılan halk oylamasında metro yapımını veto etmişlerdi. 1983'de Frankfurt belediye meclisinin Yeşil Partili üyeleri 360 milyon marka malolacak metro yerine ucuz, sessiz ve güvenli tramvayı önerdiler, redd edildi.

1974'te, Berlin'in Zehlendorf semtinde bir kavşağın altına yapılacak olan yeraltı geçidinin projesine mahalle sakinleri karşı çıktı. Hem proje, eninde sonunda kendi ceplerinden çıkacağını bildikleri 30-60 milyon Marklık bir meblağa mal olacağı için, hem de kimsenin gönlü kavşağın yayalardan "arındırılıp" vızır vızır işleyen araçlara terkedilmesine razı olmadığı için. Zehlendorflular mahallelerinde oturan mimar ve mühendislerin de yardımı ile alternatif bir proje hazırladılar. Buna göre, yalnızca 300 bin markla yeni bir sinyalizasyon ve yaya geçidi sistemiyle, trafik tıkanıklığını çözmek mümkündü. Bu karşı-proje kabul görmedi ama belediyenin duyar-

sızlığına tepki olarak, "Bağımsız Yurttaşlar Seçmen Birliği"-ni oluşturan Zehlendorf'lular, oyların yüzde 13'ünü alarak Belediye Meclisine girip mücadelelerini sürdürdüler.

Gene Almanya'da Höxter şehri sakinlerinden bir grup, belediyenin hazırladığı şehrin göbeğindeki ticaret merkezine ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla tasarladığı "şehir merkezine giden geniş caddeler" planına karşı alternatif bir plan hazırlamışlar ve bol yaya yoluna yer veren bu karşı tasarımı uzun bir kampanya sonucu kabul ettirmişlerdi (3).

Bu arada Münih'te, "küçük adımlarla şehir planlaması" adıyla hazırlanan bir proje uzun araştırmalardan sonra henüz tartışma aşamasına gelmişti. Bu tartışmalar sürüp giderken, yeşil ütopya bir öğle sonrasında Münih'lilere göz kırptı, Adalbert Caddesinde kıpırdanma başlamıştı bile:

Adalbert Caddesi Münih'in kuzey kesiminde yer alan sıradan bir caddeydi, 27 Mayıs 1987 tarihine kadar. Bu tali cadde, bütün benzerleri gibi, gün boyu iki yanına park etmiş araçlara ev sahipliği yapar ve yoğun deneyecek bir trafiğe sahne olurdu. Almanya'da oldukça etkili olan trafik konusundaki uyarıcı televizyon programları yüzünden, değil oynayan çocuklara, gezintiye çıkmış yayalara bile rastlamak mümkün değildi, Adalbert Caddesi'nde. Bunu bilen arabalar büyük bir hızla geçip giderdi caddeden. Oysa caddenin iki yanında yükselen ağaçlar, gölgeleriyle, parke taşıyla döşeli caddeyi serinletir; kokuları ile de insanları kendine çağırırdı. Münih "Şehir Sahası" projesi belli bir tartışma ortamı yarattıktan, Münih'liler daha yaşanabilir bir kente sahip olmak için fikirler ileri sürmeye başladıktan bir süre sonra bir eylem düzenlendi. Adalbert Caddesinde. Park caddeler ya da cadde parklar yaratmak amacıyla bir grup tarafından düzenlenen bu eylem, yaratacağı etkiyi ölçmek için kimseye haber verilmeden başlatıldı. Düzenleyenler dışında kimsenin haberinin olmadığı bu eylem için 100 (yüz) otomobil birden, acentenin bütün karşı çıkışlarına rağmen kiralanabildi.

Şehir dışında bir yere çekilen bu araçlar, üç günlük bir uğraş sonucu, birer birer caddeyi terk eden otomobillerin yerine park edildi sonra. Eylemi düzenleyen grubun kiraladığı araçların hepsi caddenin üç yüz metrelik bir bölümüne tamamen yerleştikten sonra, verilen bir işaret ile hep birden caddeyi terk ettiler ve bomboş kalan caddeye bin metre karelik (1000 m²) çimen rulolar halinde düştü. Bir semt tiyatrosu hemen bir sahne kurdu; otların üzerine sadalyeler, masalar yerleştirildi; araç sürücülerini uyarmak amacı ile uyarı işaretleri çizildi; Alman otomobil klübünün yardımı ile yeni park yerleri belirlendi. Daha eylem sürürken insanlar toplanmaya başlamıştı Adalbert Caddesi'nde. Kimi sahnenin kurulmasına yardım ettikten sonra semt tiyatrosunu izlemeye başladı, kimi ise caddenin sürücülerini uyarmak amacı ile boyanmasına yardım etti. Hele çocuklar. Onlar en çok mutlu olan kesimdi bu eylemde. Ellerine aldıkları fırçalarla özgürce bir boyama faaliyetine giriştiler hemen. Kısaca herkes hoşnuttu, bir park caddeye ya da cadde parka sahip olmaktadır. Bugün, ilgili makamların da projeyi onaylaması sonucu böyle bir çok cadde var Münih'te (20).

Kürşat Bumin'in kitabında aktardığı bir örnek, bu konuda son sözü söylüyor: 1959'da Peru'nun başkenti Lima'da yüzbin kişi şehre onyedi kilometre uzaklıktaki boş bir alana yerleşmek için gizlice örgütlenir; sokakları, meydanları, okulları ve kiliseleri de içine alan bir yerleşme planı hazırlarlar. Bir gece yarısı ellerinde planları ve malzemeleriyle işe girişen binlerce insan bin ev kurarlar. Polis gelene kadar beşbin kişi buraya yerleşmeyi başarır. Mısırlı mimar Hasan Fethi "eğer beşbin kişi" demektedir, "resmi engellemeye rağmen planlarını çizdikleri bir banliyöye bir gecede yerleşebiliyorlarsa, bu insanlar devletin biraz özendirilmesiyle neler yapmazlar?" (3).

4.2.5. SORUNLAR - ELEŞTİRİLER

Yeni yaklaşımla ilk projeleri gerçekleştiren Hollanda'da uygulamanın başarısını ölçmek amacıyla yapılan değerlendirmelerde, proje alanlarında yaşayan nüfusun yaklaşık % 10-20 sinin uygulamalara karşı olduğu saptanmıştır. Bu eleştiriler de dikkate alınarak proje yararlarının ve sakıncalarının ayrıntılı olarak belirlenmesine çalışılmış ancak henüz bu çalışmalar sonuçlanmamıştır.

Diğer yandan bilinen ölçüm ve değerlendirme yöntemlerinin bazı durumlarda kullanılmadığı da ortaya çıkmıştır. Örneğin, uygulamanın trafik güvenliğini ne ölçüde arttırdığına ilişkin sayısal bilgiler, bu alanların küçük oluşu nedeniyle, anlamlı değildir. İstatistik açıdan yetersiz olan bu kaza bilgileri proje ile bölgede yaya ve sürücü güvenliliğini hangi oranda arttırdığını aydınlatmaya yardımcı olmamaktadır. Bu tür yetersizlikleri gidermek amacıyla istatistiksel yöntemler yerine "olası kaza noktaları saptanması-potential traffic conflict points" yöntemi ile güvenlik düzeyi sınaması yoluna gidilmiştir. Bu tür yöntemlerin sonuçları ise kesinlik taşımamakta, yalnızca genel bir değerlendirmeye olanak vermektedir.

Projelere yöneltilen eleştirilerin ağırlıkla özel istekler niteliğinde olduğu izlenmektedir. Örneğin otoparkının hemen evinin önünde olmayışı, ya da tersine komşusunun evinin önü çiçeklik olarak tasarlanırken kendi evinin önü otopark olarak tasarlanması gibi. Ancak bazı genel eleştirilerin dikkate izlenmesi ve değerlendirilmesi gereklidir. Örneğin, yaya öncelikli bir çevrede oynayarak, gelişen bir çocuğun, motorlu araçları algılama biçimi-gerektiğinde aracın durma zorunda oluşu gibi-ileride sakıncalı durumlara yol açabilmesi söz konusudur. Çocuk büyüyüp, okula giderken bu özel düzenleme dışında da aynı trafik kurallarının geçerliliğini düşünerek trafik şeritlerini kullanabilecek, motorlu araçlardan yeterince sakınmayabilecektir.

Uygulamaları eleştiren bazı kullanıcılar ise düzenleme nedeniyle tüm sokağın araç trafiğine açıldığını, artık yayaların eskisi gibi rahatça yürüyebilecekleri bir kaldırımları bile kalmadığını savunmaktadırlar. Araçların hangi yönden geleceğini tahmin edemediklerini, eskiden hiç olmazsa yalnızca belirli noktalarda, karşıdan karşıya geçerken bu güvensizlik duygusunu hissettiklerini vurgulamaktadırlar. Bu eleştirilerle de önemli bir ölçüde doğru değerlendirme yapılmaktadır. Otomobiller tüm uygulamalarda halâ kendilerinden istendiği gibi yürüme hızına yaklaşmak bir yana, iki fiziksel engel arasında çok kez 30 km/s limiti üzerine çıkmaktadır. Bu hızla gelen araçlar karşısında ise oynayan çocuklar ve yürüyen yayalar önceliğin kendilerinde olduğunu bile bile kenara çekilmek zorunda kalmaktadırlar. Otomobillerin hızının daha etkin biçimde denetlenmesi için fiziksel engellerin sıklaştırılması durumunda ise, yine o sokakta yaşayan kişiler olan araç sürücüleri artan aşırı yıpranma, akaryakıt ve zaman kaybını vurgulayarak, sıklaşan önlemleri eleştirmektedirler.

Bu eleştiriler dışında projelerin tasarım ilkeleri ve tasarımları konusunda bazı uygulama sorunları ortaya çıkmış ve büyük bir bölümüne çözüm bulunabilmiştir. Örneğin, düzenleme yapılan alanda araçların kullanabileceği alanların genişliği tek bir aracın geçişine olanak verecek biçimde tasarlanmakta ve yaklaşık her elli metrede bir karşıdan gelen araçların geçebilmesi için genişlemeler yapılmaktadır. Tek bir aracın geçişi için tasarlanan bu iz genişletildiğinde istenmeyen biçimde iki aracın geçebileceği bir boyut ortaya çıkmakta, dar tutulduğunda ise itfaiye, çöp kamyonu gibi servisleri özellikle dönüşlerde engellemeye başlamaktadır. Diğer yandan otomobillerin hızını azaltmak amacıyla kullanılan tümsekler bisikletler için sakıncalı olabilmektedir. Bisiklete göre engelin yükseklik ve eğimleri düzenlendiğinde ise otomobillerde istenen etkiyi sağlamamaktadır.

Küçük işlevsel bölümlere ayrılarak ayrıntılı tasarlanan yeni mekanlarda, diğer sokaklarda kullanılan temizlik araçları

kullanılamamakta; bu araçlar her yere ulaşamamaktadır. Ayrıca çok sayıda çiçeklik, ağaç ve bazı sokak mobilyasının bakımının da yerel yönetimce gerçekleştirilmesi, emek yoğun temizleme işi gibi yerel yönetime önemli maliyetler getirmektedir. Bu nedenle genellikle sokaktaki küçük mekanların temizliği ve bitkilerin bakımı kullanıcılara bırakılmaktadır. Böyle bir sorumluluğun kullanıcılara verilmesiyle, konutlarda yaşayanların artık sokağı kendi bahçeleri, mekanları gibi değerlendirdikleri; böylece projenin yan amaçlarından birinin daha gerçekleştirildiği savunulmaktadır.

Bütünleştirme projelerinin Türkiye, Yunanistan, İtalya, İspanya gibi Akdeniz ülkelerinden gelmiş işçilerin yaşadıkları bölgelerde daha başarılı olduğu, sokağın sosyal işlevlerinin kolayca canlandığı özellikle Almanya uygulamalarında izlenmiştir. İklim ve gelenekler nedeniyle zaten yaşantılarının büyük bir bölümünü dışarıda geçirmeye alışık olan bu ailelerin genellikle çok çocuklu oluşu ve konutlarının gerekli olarak geniş ve konforlu olmayışı gibi nedenlerle dışardaki yaşantının geliştiği ve sokağın günboyu yaşanan bir mekana dönüştüğü görülmüştür (15).

4.2.6. YAYALAŞTIRMANIN GETİRDİĞİ FAYDALAR VE SAKINCALAR

o Konut Alanlarında;

- Eskisinden daha fazla öznel ulaşım güvencesi.
- Barınma dış çevresini akılcı bir şekilde kullanma, her oturan fert için genişliyen açık alan ve sosyal yaşam için sağlıklı ortam.
- Küçük çocuklar için geniş olanaklar ve oyun alanları.
- Ulaşım faaliyetlerinde sınırlamalar.
- Ulaşım dışındaki faaliyetler için, büyütülmüş ortak hacimler.
- Yaya ve bisiklet ulaşım sistemlerinin gelişmesi.
- Merkezi konut kullanışlarının ilgi çekici duruma kavuşması.

- Trafik gürültüsünden korunma.
- Hava kirliliğinin azalması.
- Barınma (konut) kalitesinin iyileşmesi.

o Merkezlerde;

- Bozuk kentleşmenin düzeltilişi.
- Koruma faaliyetlerinde gelişme.
- Eski kent parçalarında hareketlenme (yeniden yoğunlaşma).
- Kent merkezlerindeki ticaret faaliyetlerinde olumlu gelişme.
- Taşıt trafiğinde rahatlama.
- Kentiçi dinlenme ve gezinti olanaklarının çoğalması.
- Kültürel ve sosyal faaliyetlerin kent merkezlerinde güçlenişi.
- Motorlu taşıtların egemen olmadıkları eski kent sokaklarına ve meydanlara yeniden kavuşmak.
- Kentiçi yeşil alan varlığında büyüme.
- Çağdaş toplu taşıma (metro) sistemlerine geçiş vb.

Yayalaştırma girişiminin ardından ortaya çıkabilecek sakıncalı gelişmeler, esasta plan ve uygulamadaki aksaklıklardan doğmakta ve bunların da giderilmesi yapım süresindeki düzeltmelere bağlı kalmaktadır. Sakıncalı gelişmeler genellikle, kent merkezlerinde uygulanan yayalaştırma projelerinde ortaya çıkmakta olup, kentsel işlevlerin yoğunluk kazandığı bu kesimlerdeki sorunların bir tek girişimle çözümlenmeyecekleri gerçeği karşısında, proje çalışmalarını yarıda bırakılmıyarak, sorunların üstesinden gelinilinceye kadar çaba harcanmalıdır.

4.3. YENİ KENTLERDE ULAŞIM SİSTEMİ

Yeni kentleri kurarken, yayaları ve araç trafiğini tamamen ayırmak biçimiyle planlama, bugün için tek çözüm şeklidir. Projelerde oluşturulan yaya yolları ağı, araç trafiğinden tamamen ayrı olarak planlanmaktadır. Ancak bu iki yol sistemini, yalnız yeni kentin bazı bölgelerinde değil, tüm kente uygulamak zorunluğu vardır ki, bu şekilde planlanan kentde, mekanik sirkülasyon minimuma indirilmiş olacak ve yayalar ulaştırması önem kazanarak dinlenme alanlarına yayılma sağlanmaktadır. Bu sistemin oluşması kamu yapılarının, ticaret merkezlerinin, Servis yerlerinin bu ulaşım ağı üzerinde yer almasını kaçınılmaz kılmaktadır. Dolayısı ile insanlar, trafik tehlikesi, gürültüsü ve rahatsızlıklarından kurtulmakta ve günlük kısa mesafelerdeki hareketlerinde bu yolları kullanmaktadırlar.

Bu psikolojik faydanın yanı sıra, kentdeki sağlık şartları iyileşerek, zararlı gazlardan, tozdan kurtulmuş temiz havalı bir çevrede yaşayan mutlu insanları görmekteyiz.

Yaya ve araç trafiğini ayırmada teknik uygulama açısından da yararlar görmekteyiz. Örneğin; yaya yolları, taşıt yollarında olduğu gibi sert traselere uymak zorunda olmadığından arazinin bütün kıvrımlarını takip ederek geçirilebilmektedir. Trafik yolları da bu durumdan yararlanacak yayaların bulunmadığı yollarda, taşıtlar daha hızla hareket etme olanağını bulmaktadırlar. Ayrıca bu yollar boyunca hiç bir konut da bulunmamaktadır.

4.3.1. YENİ KENTLERDE ULAŞTIRMA KURALLARI VE STANDARTLAR

Yeni kent planlamasında çalışan Prof. Alexander Klein, projesindeki prensipleri şöyle sıralamaktadır.

1. Şehirler daha çok insanlara hizmet etmelidir. Yaya yolları sirkülasyon yolları tamamen ayrılmış olmalı sosyal hayat için şehirde mekanlar düşünülmelidir.

2. Şehir şematik değil, organik bir şekilde ve biyolojik temellere dayanarak inşa edilmeli, mekana bağlı sınırları olmalı; nüfusunun sayısı önceden tesbit edilmiş bulunmalıdır.
3. Kent merkezlerini insan ve taşıtla dolduran merkeze doğru itici eğilim yerini dışa atıcı eğilime terk etmelidir.
4. Yeni kuruluşların planını da, kentin çekirdeğindeki bir yeşilden başlayan ve çevreye doğru yayılan yaya yolları düşünülmalıdır.
5. Çevredeki esas motorlu taşıt yollarından merkeze doğru giden tali trafik yolları planlanmalıdır.
6. Yük ulaştırması kentin kalbine girmemeli, çevreden gelen yollarla, merkeze yaklaşmalı, mal dağıtma çevreden içeriye doğru yapılmalı ve bunlara ait tesisler de kentin çevresine yerleştirilmelidir.

Konut ünitelerinde verimli zaman limiti için boyutlandırma:

(600 Ha için):	Kentin bütünü içinde	-	30	dakika
	Semt bütünü içinde	-	10	"
	Mahalle " "	-	3	"

olarak kabul edilmiştir.

Bakanlıkça tesbit edilen standartlar aşağıdadır:

1.Brüt kentsel yapı alanı içinde kent içi ulaşım alan istemi:

a) Kent içi ana bağlantı yolları

Azami	4,50	m ² /kişi
Kullanılan ortalama	2,00-3,50	"
Azami	1,00	"

b) Konut bölgeleri ana ve tali yolları

Azami	7,0 - 20,00	m ² /kişi
-------	-------------	----------------------

Kullanılan ortalama	3,00 - 5,00 m ² /kişi
Asgari	2,00 "

Ulaşım alanı ihtiyacına dair değerlerdeki göze çarpan farklılık, sözkonusu kent ulaşımında seçilecek ulaşım sistemin - den ve kentsel yapı tarzı ile oturan nüfus yoğunluğundan etkilenmektedir.

Konut bölgelerindeki kılçık yollar en çok 300 metre uzunluğunda tutulmalı ve gene en fazla 1 500 oturan nüfusa hizmet etmelidir.

c) Yaya yolları

Azami	9,00 m ² /kişi
Kullanılan ortalama	3,00-5,50 "
Asgari	2,00 "

Konut bölgelerindeki yaya yolları sadece acil hizmet vasıtaları için trafik ulaşımına açık tutulmalı, bu çeşit yapılan yollar 4,00, 5,00 metre genişliğinde olmasına dikkat edilmelidir. Yaya yol uzunluğu ise, konut bölgelerinde 3 katlı binalara kadar 80 metre uzunluğu aşmamalı, ayrıca acil trafik ulaşım zorunluluğu aratmayan durumlarda 1,50-2,00 metre genişliğinde yapılmalıdır.

d) Duran trafik - müşterek kullanıma açık otoparklar

Kullanılan ortalama büyüklük	1,25-2,50 m ² /oturan nüfus.
------------------------------	-----------------------------------------

2. Brüt Kentsel Yapı Alanı İçinde Kamu Sahipliliği Altındaki Yeşil ve Oyun Alanları Gereksinimi

a) 7-12 yaş arasındaki çocuklar için oyun alanı:

Azami	6,00-20,00 m ² /oturan nüfus
Kullanılan ortalama	1,00 " "
Asgari	0,50 " "

Yukarıdaki değer üzerinden bulunan alan içinde en azından % 50 oranındaki bir kısmının aktif oyun alanına ayrılması ve toplam tesis için en azından 2000 m² büyüklük seçilmesi gereklidir. Erişilebilirlik yönünden 500 metre yaya ulaşım şartı maksimal ölçek olarak daima gözetilmelidir (3-6 yaş arası çocuk oyun alan gereksimi net yapı alanı içinde düşünülmüştür).

b) 13-17 yaş arası gençler için oyun alanı

Azami	4,00 m ² /oturan nüfus
Kullanılan ortalama	1,50 " / " "
Asgari	1,00 " / " "

Kullanılabilir oyun alanı en azından 1,00 m/kişi alınmalı ve kentlerde bu tesis için 7.000 m² alan büyüklüğünün im - kanlar dahilinde gerçekleşmesine özen verilmelidir.

4.3.2. YENİ YERLEŞİM ÖRNEKLERİ

o Başkent BRASİLIA

Başkent Brasilia'nın kurulma hikayesi çok eskilere dayanır. 1891 Brezilya anayasasına başkent Rio'dan başka bir yere taşınmasına dair bir madde konmuştur. 1950'lere gelindiğinde, Cumhurbaşkanı Kubitschek, yeniden seçilmek için bu rüyayı gerçekleştirmek istemektedir. Rio'dan bin kilometre kuzey-batıda ve deniz yüzeyinden dokuzyüz metre yükseklikte bir düzlüğe taşınacak olan yeni başkent nüfusu beşyüz bin olacak ve dört yılda inşa edilecektir. Kubitschek bu inanılmaz hırsını, Mimar Oscar Niemeyer Saares Filho'nun evinden şehre dönerken otomobilde açıklamıştır.

Nazım plan hemen, uluslararası bir jürinin sonuçlandıracağı ulusal bir yarışmaya çıkarılır. 1957 yılı başlarında, mimar, şehir plancısı ve mimarlık tarihçisi Lucio Costa'nın önerisi birinci seçilir. 21 Nisan 1960 günü yeni başkent açılış

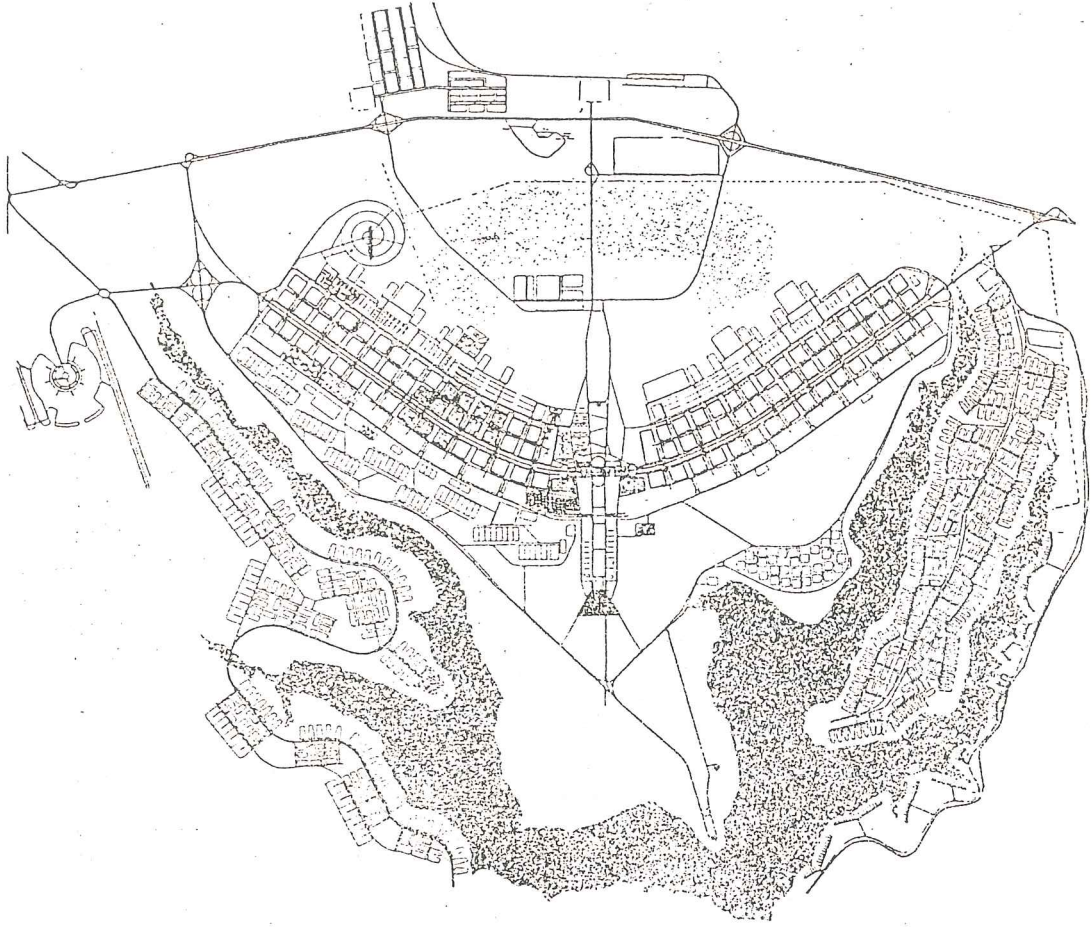
günü olarak saptanır. Başkanlık sarayı, otel ve havaalanı pist inşaatı daha önce başlamıştır bile...

Böylece "Nova-Cap" organizasyonu baş mimarlığına getirilen Niemeyer, Brasilia için; ünlü parlamento binasını, başkanlık sarayı ve konutunu, yüksek mahkemeyi, "süper Quadra" adı verilen konutları ve hemen hemen akla gelen tüm yapıları tasarlar ve gerçekleştirilmesini denetler.

"Super Quadra'lar"

Şehrin çağdaş görünümü öncelikle, tümüyle motorlu araç trafiğine göre tasarlanmış şehir planında ortaya çıkmaktadır. Katedilmesi gereken uzaklıklar fazla olmamakla birlikte, geniş yollar sayesinde ortalama trafik hızı da aynı ölçüde yüksektir. Yaya araç trafiği tamamiyle ayrılmış durumdadır. Tek yönlü yollar birbiri ile keşişmez; trafik ışığına, hız limitlerine ve trafik polisine gerek kalmaması için her şey yapılmıştır. Araç yolları çalışma ve dinlenme bölgelerini birbirlerine bağlarken, yaya yolları her zaman için "super quadra"ların içinde kalır. (Şekil 67).

Süper Quadra'lara: Şehir içinde küçük şehir demek pek de yanlış olmaz. İnsanlar onbeş dakikalık yürüyüşlerle ihtiyaçlarını karşılayacakları merkezlere ulaşırlarken, motorlu araçlar binalara ancak yeraltı seviyesinden yaklaşır ve yine yer altına park ederler. Şehirde yaşayanlar zevkli yürüyüşleri, hatta kır yürüyüşlerini trafik kazasına uğramadan yapma şansına sahiptirler. Brasillia'da yürüyüş bir zevk - tir (25).



Şekil: 67. Başkent Brasilia'nın Şematik Konumu

II. BÖLÜM

I. ÜLKEMİZDE YAYA SORUNLARINA YAKLAŞIM

1.1. GENEL SORUNLAR

Ülkemizde konut alanlarında ulaşım planlaması konusundaki uygulamaların genel planlama ve kentleşme sorunlarıyla iç-içe olması kaçınılmaz bir durumdur. Kentleşme ve planlama sorunlarının boyutları dikkate alındığında ise ulaşım ve giderek konut alanlarında ulaşım planlaması konusunun önemini yitirdiği ortaya çıkmaktadır. İmar planı sınırları içine sıkışmış bir planlama yöntemi ve bu yöntemle elde edilen planların uygulama koşulları ve olasılıkları değerlendirildiğinde kentlerimizde yaşanan sorunların giderek artışı kolayca açıklanabilir.

Kentleşme ile birlikte ortaya çıkan sorunlardan yalnızca biri olan ulaşımın uzun dönemde çözülebilmesi için ulaşım konusuna da yeterince ağırlık veren uygun bir planlama yönteminin benimsenmesi bir ön koşul olmaktadır. Oysa ki büyük kentlerimiz için yapılan imar planlarında bile ulaşım planlaması konusunda sezgisel yaklaşımdan öte bir planlama kaygusu görülmemektedir. Yalnızca sezgisel ulaşım kayguları ve çözümleri bulunan bu planların bile uygulanamadığı dikkate

alındığında ulaşım konusunda kentlerimizde olumlu gelişmeler beklememek gerekir.

Ulaşım sorunu bir başka sorunlu alanda, konut alanında incelendiğinde dikkatler konutla ilgili sorunlara kaymaktadır. Her yıl büyüyen konut açığı, mevcut konutların yetersiz nitelikleri ve olumsuz çevre koşulları, yetersiz teknik ve sosyal altyapı gibi sorunlar yanında kaldırıma parkeden otomobiller, sokağın sosyal bütünleyicilik işlevini gerçekleştiremeyişi, ya da otomobillerden kaynaklanan kirlenme ve gürültü gibi sorunlar ilk bakışta oldukça önemsiz görünmektedir. Ayrıca ulaşım sorunları kent merkezlerinde doruk noktaya ulaştığı için ulaşım bir merkez alanı sorunu olarak algılanmaktadır.

Ancak genellikle yetersiz bir ulaşım ağı üzerine işleyen çarpık yerleşmelerden oluşan konut bölgelerinde ulaşım sorunlarının boyutları da büyümektedir. Ulaşımın getirdiği kirlenme ile, yetersiz otopark yerleri yetersiz kaldırımlarla, yetersiz yollar cılız toplu taşıma ve hızlı otomobilleşmeyle, yetersiz yeşil ve oyun alanları trafik düzensizliğiyle birleştiğinde sorunların boyutları beklenenin çok üstünde olmaktadır.

Bu karamsar görünüme rağmen kentsel ulaşım planlaması ve konut alanlarında ulaşım planlaması ve uygulaması konusunda ülkemizde başarılı örnekler verildiğini söylemek güçtür. Henüz geleneksel yaklaşımların uygulanamadığı ülkemizde, konut alanlarındaki düzenlemelerde yeni yaklaşımların tartışması bile yapılamamaktadır.

Konut alanlarında ulaşım planlaması konusunda merkezi ve yerel yönetim düzeylerinde sorunun tanımı, çözüm ilke ve politikaları konusunda benzer görüşlerin benimsenmesi gereğine karşılık, genellikle ülkemizde bu iki karar düzeyinde farklı görüşler savunulmakta ve hatta benimsenen görüşler açıkça ortaya konmamaktadır (15).

2. İSTANBUL'DA ULAŞIM SORUNLARI

Ancak son yıllarda merkezi ve yerel yönetim düzeylerinde görevliler arasında benzer görüşler ortaya çıkmış ve ulaşım planlaması için çeşitli faaliyetlerin sürdürüldüğü gözlemlenmiştir. Temelinde kararlı bir çözüm projesinin olmadığı bu çalışmalar İstanbul'da son hızı ile devam etmektedir.

İstanbul'u bir "inci"ye benzeterек bugünkü durumunu ve çalışmaların amacını Şehir Dergisine anlatan Büyük Şehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan şöyle demektedir:

"Atatürk'ün belirttiği gibi, İstanbul Türk vatanının incisi, o inciye toz toprak içine, çamur içine atmamak gerek. Madem ki Türk kültürünün, Türk tarihinin hazinesi, o hazineye iyi bakmamız gerek. Ve kuşkusuz göz bebeğimiz gibi de korumamız gerek. Şimde olay burada. Acaba Atatürk'ün vurguladığı bu sözlere bu yaklaşıma uygun hareket etmiş miyiz?

Özellikle son otuz yıl içinde, bu tariflere ters giden bir şehir hayatı var. Örneğin bir buçuk milyonluk nüfus altı milyona çıkmış, buna paralel olarak şehir planlaması adeta hiç yapılmamış. Aynı şekilde alt yapısı, planlamasızlıktan, hiç yapılmamış. Ulaştırma geride kalmış ve İstanbul'un kültür hayatında da korkunç bir erozyon olmuş. Hemşerilik bilinci ortadan kalkmış.

Yüzaltmış bin hektarlık İstanbul kent alanı içinde, yalnızca otuzbeş bin hektarlık alan planlanmış, geriye kalanı için hiçbir plan, düzen yapılmamış; gelişigüzel büyümüş, sokaklar labirentler haline gelmiş "ev tipi" söz konusu olmamış, isteyen istediği gibi ev yapmış; adeta bir kanserleşme, şehirleşme değil, kanserleşme İstanbul'un düzeni olmuş.

Ulaşım gelince, Dünyanın incisi İstanbul'da insanların sabah işe gitmesi, akşam işten dönmesi ve hatta gün ortasında bile caddelerde sokaklarda ulaşım korkunç bir haldedir. Yol

düzenlemesi hiç yapılmamış, otuz yıl boyunca Anadolu'dan gelen milyonlarca insan, dört bir yana ev yapmış, yol planı ile uğraşmamışlar.

Şu anda, on, yirmi, otuz yıllık programlara bağlanmış, kesin matematik planlarımız yok. Ama bu demek değildir ki on yıl sonrasını, yirmi yıl sonrasını, otuz yıl sonrasını düşünmüyoruz. Tüm hesaplarımız ilerki on, yirmi, otuz yıl sonrasına yönelik. Örneğin 2020 yılı hesap edilerek yapılan üç metre çapındaki kanalizasyon boruları bugün için gereksindiği - mizden çok daha büyük çapta bir çalışma. Ama bu gibi işler hergün yeniden yapılmaz. İşte bu nedenle kanalizasyon işine kalkıştığımız zaman bugünü, yarını değil, elli yıl sonrasını öngörerek yatırıma gittik. İstedik ki 26 bin sokaklı İstanbul'un sokakları caddeleri her allahın günü kazılsın..."

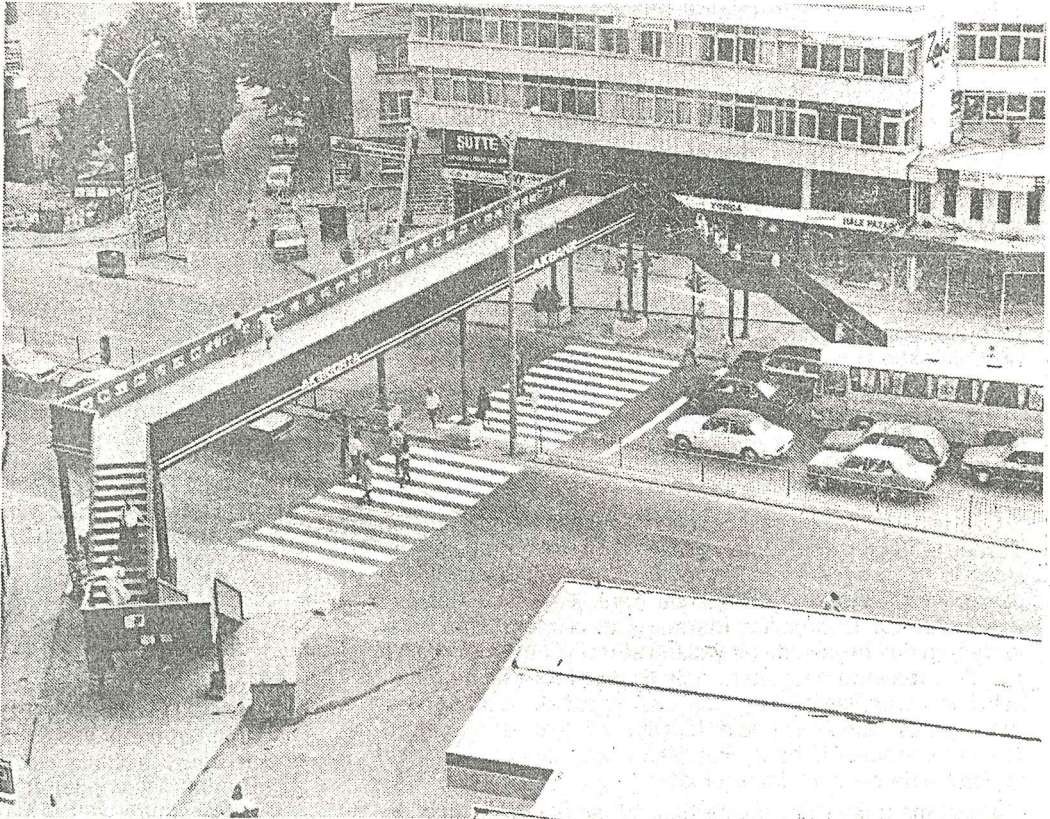
Sokakların bir daha kazılmamak üzere kapanması, İstanbullular için inanılmaz bir gerçek olacaktır belki de. Çünkü sokakların alışılmış görüntüsü haline gelen bu yıkım çalışmaları, tek sorun değil. Bu yollarda ulaşımı sağlamak hem yaya hem araç için hayli uğraştırıcı olmaktadır. Yürümenin büyük probem olduğu bu sokaklarda, günlük sosyal yaşamın gerçekleşebilmesi için bir an önce sağlıklı çevre edinmenin çareleri aranmalıdır. Neden bir an önce? Arazi nasıl arttıramıyorsa zaman da onun gibi ne kısalır, ne uzar ne de satın alınabilir. En az arazi kadar değerli olduğundan, kentin daha fazla dejenere olmasına izin vermeyecek önlemler alınmalıdır.

Daha birkaç sene öncesinde, karşıdan karşıya geçmelerin ve yolda giden araçların sayısının artması ile oraya bir üstgeçit yapılmasına başlandı. Ve bu geçitlerin tam bir yasak sağlaması için bir çok kentte olduğu gibi İstanbul'da da yolun iki tarafı demir parmaklarla çevrelendi.

Araç -- araç, araç -- yaya keşişmelerindeki ve araçlı trafiğin sapma ve saplanmaları, belli ve kesin bir çözüme kavuşturulmamışsa, artan insan (yaya) ve araçlı trafik akımının

merkez için oluşturacağı sonuç tıkanmadır. Böylece tarihi ve güzel meydanlar ve yollar, park eden araçlarla dolmakta, yayaların şehir içindeki durumu özelliğini ve rahatlığını kaybetmektedir. İşte, sorunu biraz hafifletebilmek için üst geçitlerin sayısını iki yılda otuza çıkarıp, düşük maliyetle problemi çözdük diye sevinen yetkililer, çeşitli çevre -lerden gelen acımasız ve haklı elıştirilerle bu demir yığınlarının geçerli bir çözüm olmadığını görmüşlerdir.

İster üstten geç, ister alttan!



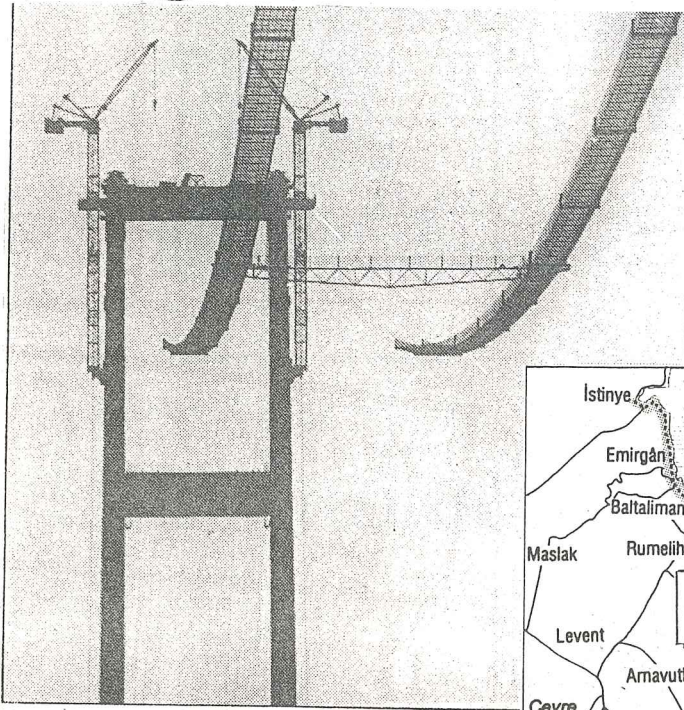
SEÇME ÖZGÜRLÜĞÜ — Üstte üstgeçit, altta yaya geçidi. Yanda lambalar. Hem üstgeçit var, hem arabalar duruyor, insanların karşıdan karşıya geçmesini bekliyor. Eğer yanılıp da ışıkta geçerse, biraz ileride bekleyen trafik polisi şoförü kaçırmıyor. (Fotoğraf: UĞUR GÜNYÜZ)

İstanbullu yayalar, üst geçitlerden kurtuluyor mu?

Kentiçi yolların düşük kapasitelerle kullanılmasına neden olan özel oto taşımacılığının bir dizi sakıncaları ve sorunları göz önünde tutularak Ankara'dan sonra İstanbul'da da "otobüs özel yolu" uygulamasına gidilmiştir. Yolların araç değil insan taşıdığı gerçeği düşünülürse, kentiçi kitle taşımacılığında tercihli yol uygulaması önemli bir adım olmuş ancak soruna yeterli çözüm getirememiştir.

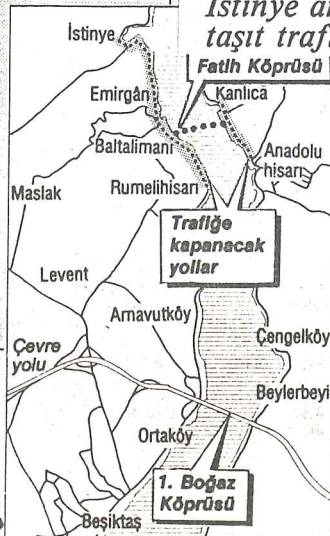
Konut alanlarından merkezlere ulaşmak için kullanılan araç türlerinin çoğunluğunu otopark sorununu çözemeyen özel otomobillerin dışında dolmuş, minibüs ve otobüs oluşturmaktadır. Boğaz köprüsünün kullanıma açıldığından bu yana özel otomobil sahipliliğinin de artmasıyla hergün bir yakadan diğer yakaya milyonlarca taşıt geçmekte ve mevcut yolları ile kent bu ağır yükü kaldıramamaktadır. Yetkililerin araştırmalar sonucu ikinci köprü yapımı için aldıkları karar trafik sorununu çözmeye yetecek mi? Cevap kesin: Hayır.!

Boğaz ikinci kez birleşecek



İkinci Boğaz Köprüsü'nün iki ayağı bu sabah kılavuz ve servis kabloları ile birleşecek. Kablo çekme işlemi üç gün sürecek ve üç gün boyunca Boğaz'da deniz trafiği sabahları 09.00-11.00 arası kapalı olacak.

İkinci köprü için kablo çekme çalışmaları nedeniyle Anadoluhisarı - Kanlıca ve Rumelihisarı - İstinye arasındaki karayolları da taşıt trafiğine kapalı olacak.



BİRİNCİ KÖPRÜNÜN KABLOLARI — Ortaköy ile Beylerbeyi arasında yapılan birinci Boğaziçi Köprüsü'nün kılavuz ve servis kabloları 1972 yılı kasım ayında yerleştirilmişti. Bu kablolar yardımcı daha sonra boğazın iki yakası birleşmişti. (Fotoğraf: CUMHURİYET-ARŞİV) 11 11 1986



TRAFİK KİLİTLENDİ — İstanbul'da 12 günlük bir aradan sonra dün öğretime başlayan 1 milyon 200 bin dolayındaki ilk ve orta dereceli okul öğrencisi dün iyice tıkanan trafik ve eriyen karların oluşturduğu çamurlar nedeniyle okullarına ulaşabilmek için büyük mücadele verdi.

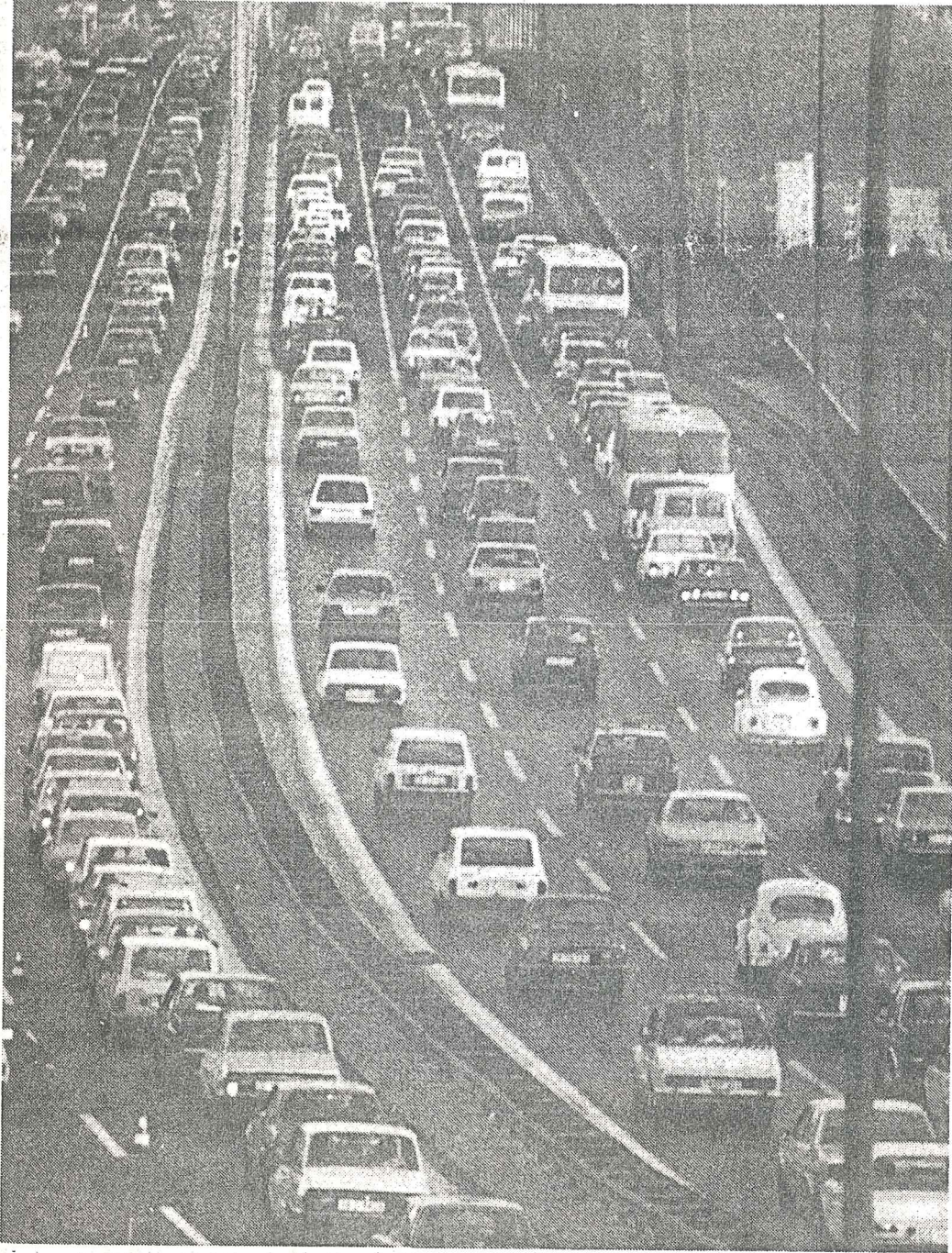
Dersbaşı, trafiği felç etti 17.3.1987

İstanbul araç konvoyu

Öğrenciler okullara, çalışanlar işyerlerine ulaşabilmek için büyük mücadele verdiler. Birçok okulda öğrenim gecikmeli olarak ve eksik öğrenciyle yapılabildi.

Konu ile ilgili Gazete Haberleri

Köprü yoruldu mu?



TRAFİĞİN DAYANILMAZ AĞIRLIĞI — Boğaz Köprüsü halen öngörülenin üç misli bir trafik yükü altında "titriyor." Köprü'nün üstüne çıktığı zaman "aşağı yukarı hareket ettiğini farkettiğini" belirten köprü'nün yapımcısı William Brown, Boğaz Köprüsü'ndeki aşırı trafiğin dünyanın hiçbir kent köprüsünde görülmediğine dikkat çekerken, titreşimi azaltacak ek damperler (yutucu) yapılması gerektiğini de vurguluyor. (Fotoğraf: ENDER ERKEK)

Konu İle İlgili Gazete Haberleri

İngiltere'deki benzerinin askıları çatladı, şimdi gözler Boğaziçi'nde

Üç misli trafik:
Günde 40-50 bin araca göre planlanan Boğaz Köprüsü'nden halen günde 130 bin araç geçiyor. İngiltere'deki ikiz kardeşi Severn Köprüsü'nde meydana gelen askı çatlama olayları Boğaz Köprüsü'nde de benzer bir tehlikenin çanlarını çalıyor.

Titreşimi azaltmak:
Her iki köprü'nün mucidi ve yapımcısı İngiliz William Brown, "Dünyada şehir içindeki başka hiçbir köprü'nün üzerinden Boğaz Köprüsü'ndeki kadar çok ve ortalama ağırlığı yüksek ağır vasıta geçmiyor" dedi. Brown, köprüdeki titreşimi azaltmak için ek damper konulması gerektiğini belirtti. 18 11 1986

**SEMRA SOMERSAN
BEHİÇ AK**

İlk yapıldığında üzerinden günde 40-50 bin araç geçmesi planlanan Boğaz Köprüsü'nün bugün, günde ortalama 130 bin araç geçiyor. Her iki Boğaz Köprüsü'nün tasarımcısı ve bu tip köprülerin mucidi olan İngiliz William Brown, "Boğaz Köprüsü'nün üzerinden tahmin edilenin üç misli trafik geçiyor" dedi.

Boğaz Köprüsü'nün trafik yükünün çok fazla olduğunu belirten Brown, "Ayrıca dünyada da şehir içindeki başka hiçbir köprü'nün üzerinden bu kadar çok ağır vasıta geçmiyor. Ge- (Arkası Sa. 8, Sü. 4'te)

Ve İstanbul'un genel ulaşım sorunları arasında yer alan diğer bir problem ise otopark. 1987 yılı başında trafiği çıktığı tesbit edilen 476.482 taşıttan sadece 7.700 taşıtı alabilecek kadar açık hava ve katlı otoparka sahip olan İstanbul için otopark sorununu çözebilmek için çeşitli merkezlerde otopark yapımına başlanmıştır. (Gazete Haberleri)

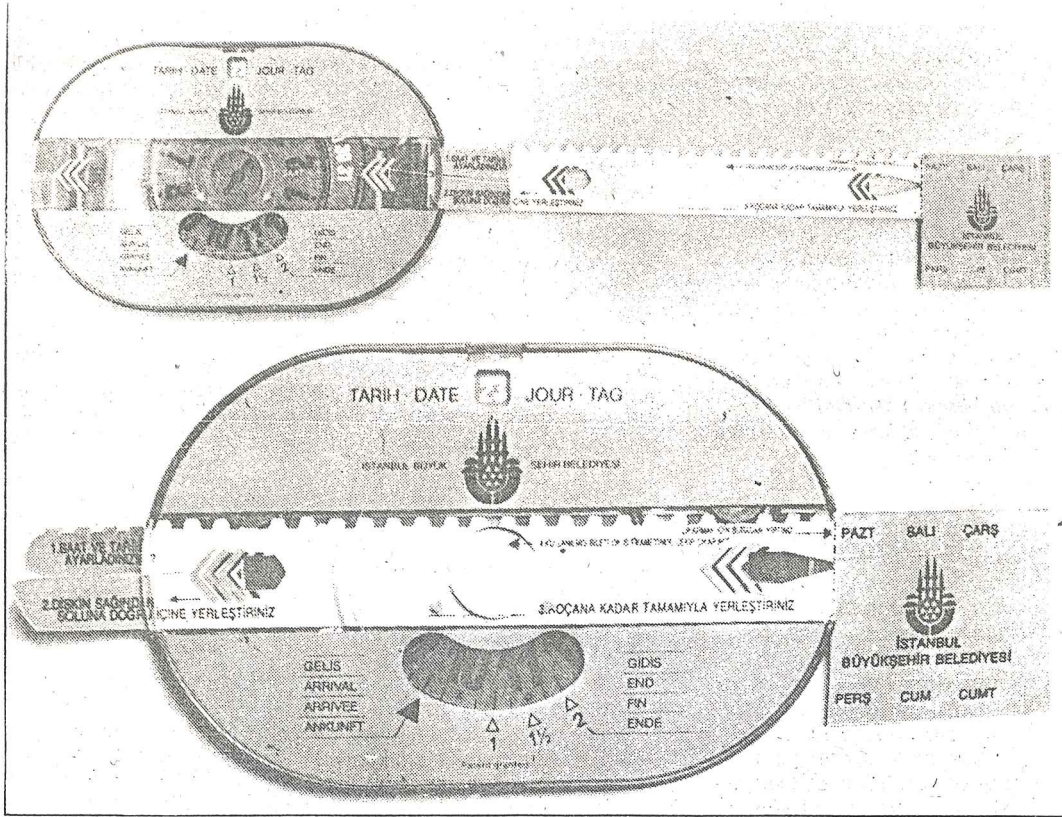


BALIK ISTIFI — Çemberlitaş Otoparkı'nda adım atılacak yer yok.

10.11.1986

Her yer otopark

İstanbul'da trafiğe kayıtlı araç sayısı 482 bin, otopark kapasitesi 7700. Ya gerisi? Kaldırımlar ne güne duruyor.



NASIL KULLANILACAK? — Sınırlı süreli park yerine park etmek isteyen araç sahipleri, park diski üzerinde önce o günün tarihini, daha sonra da park başlangıç saatini ayarlayacak. Sonra 1 saatlik park için kırmızı, 2 saatlik park için mavi, 2 saatten daha çok park için yeşil koçanlı bilet şeridini park diski sokarak mekanizmayı sabitleyecek. Park süresi biten sürücü koçanı koparıp şeridi çıkaracak ve park yerinden ayrılacak. Bilet şeridi, dibindeki koçan koparılmadan park diskinden çıkarılamıyor ve şerit içerideyken park diski, şeridi yırtmadan yeniden ayarlanamıyor.

14.4.1986

Park sorunu için yeni uygulama

2.1. ÇÖZÜM ÇALIŞMALARI

Merkez alanlarda trafik anarşisine son vermek, yollarda saatlerce beklemekten doğan zaman ve enerji kaybını önlemek, vb. olgulardan yakınlardan ulaşımın düzenli ve hızlı olmasını sağlamak için pek çok öneriler getirilmiş, uygulanmış ancak yeterli olmamıştır. Ya da maliyetin yüksek oluşu uygulamayı imkansızlaştırmıştır.

Özel arabaların trafikten alıkonulması hiç bir zaman düşünülemez. Konut alanları için önemli bir sorun olan bu araçlar merkez alanlarda da problem yaratmaktadır. Ancak sorun halledilebilir.

Bu araçların hareket zamanlarında ve yerlerinde belirli bir ayarlamaya gidilmesi gerekmektedir ki bu trafiğin yükünü diğer sistemlere taşımak demektir. Denizyolu ve demiryolu ulaşımının iyileştirilmesi ve teşvik edilmesinin yanısıra yeraltı ulaşımının sağlanması her zaman için düşünülmüştür.

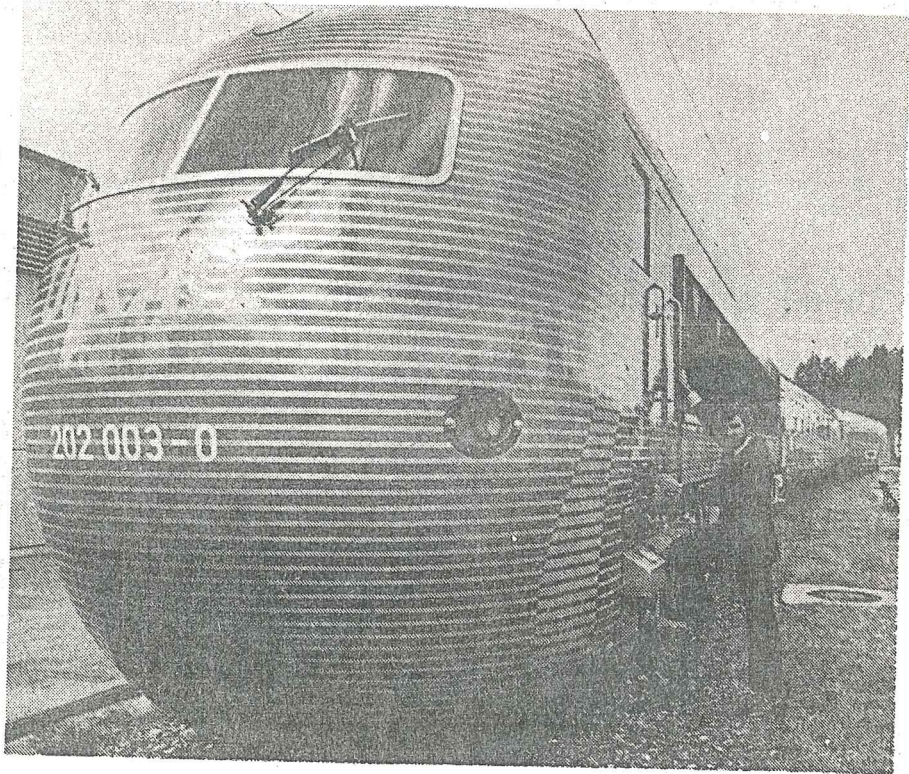
Hızlı tren

Federal Almanya Demiryolları, şehirlerarası ulaşım için yeni bir tren deniyor.

Fiberglastan yapılan trenin saatteki hızı 350 kilometre.

Yetkililer, elektrikle çalışan bu trenlerin önümüzdeki günlerde sefere konacağını, hızlı ve konforlu olması nedeniyle havayolundan daha çok tercih edilen bir ulaşım aracı olacağını belirtiyorlar. (Fotoğraf: ABC AJANSI)

10.11.1986



Dış ülkelerde bunun örneklerini fazlasıyla görmekteyiz. İstanbul için bu tip çözüm çalışmaları da günümüzde hız kazanmıştır. Deniz otobüslerinin sınırlı yerlere ulaşımının başlaması toplu taşıma için atılan adımlardan bir örnektir. Metro çalışmalarının da projelendirilip uygulama aşamasına gelmesi de bu adımlardan bir kaçıdır.

Yayaların taşıtlar üzerinden atlamasını sağlamak üzere inşa edilen üstgeçitler yerlerini alt geçitlere bırakmaya başlamıştır ki yaya ulaşımının rahatlığını sağlayacak diğer bir çalışma da trafik akımını düzenleyici merkezi sinyalizasyon sisteminin gündeme gelmiş olmasıdır.

Trafiği düzenleme için merkezden teğet geçen (ring) tek yön uygulaması ağırlık kazanmışsa da bu uygulama kılcal yolların işgal edilmesinin önüne geçememiştir.

Burası Perşembepazarı'ydı



Haliç'e bir nefes daha Perşembepazarı'nın Haliç kıyısında yaptırılan "Zafer Parkı" dün İstanbul Anakent Belediye Başkanı Bedrettin Dalan tarafından törenle açıldı. 27 bin 500 metre karelik bir alan üzerine kurulan park, 300 milyon liraya mal oldu. Zafer Parkı'nın da katılımıyla Haliç kıyılarında son iki yılda 193 bin metre kare yeşil alan açılmış oldu. Törende bir konuşma yapan Bedrettin Dalan, "Biz, bir yandan yıkarken, öte yandan da en iyisini yapma gayreti içindeyiz" dedi. Dalan, Haliç'le ilgili bir röportajın ABD'nin ünlü National Geographic dergisinde yer aldığını söyledi. Dalan, konuşmasında İstanbul halkının yüzde 96'sının Haliç'te yapılan işleri desteklediğini öne sürdü. Haliç kıyısında işyerleri bulunan yurttaşların mülkiyet duygusuna saygılı olduklarını kaydeden Dalan, "İstiklak, anayasal bir olaydır. Biz, mecburi istiklak yerine satınalma mahiyetinde istiklakler yapıyoruz" dedi. Dalan'ın ardından Beyoğlu Belediye Başkanı Haluk Öztürkatalay ve İstanbul Valisi Nevzat Ayaz da birer konuşma yaptılar. (Fotoğraf: ERDOĞAN KÖSEOĞLU) 9.5.1986

Tarlabaşı örneğinde gördüğümüz yıkım çalışmalarının akımı için gerçek bir çözüm olabileceğine uzmanlar karşı çıkmaktadır. Fakat çalışmalar bütün hızı ile devam etmektedir ki gelecekte fayda ve zararları tüm netliği ile ortaya çıkacaktır.

Bu yıkım çalışmalarından bir diğeri de yeşil alan kazanmak için sürdürülendir. En belirgin örnek ise Haliç. Merkez alan niteliğini kazanmış olan Haliç'in temizlenmesi için yapılan bu çalışma ne yazık ki hafta arası ölü bir görünümde dir. Konut alanlarına uzaklığı sebebiyle iyi havalarda yalnızca hafta sonları kullanılan bu park ve bahçelerin konut alanlarında da yer alabilmesini sağlamak gerekmektedir. Gerçek kullanıcılarına her zaman hizmet edebilsin diye!

2.2. İSTANBUL'DA YERLEŞİK KONUT ALANLARINDA ÖRNEK ÇALIŞMA KADIKÖY

Arsa fiyatlarının durdurulamaması, kullanım katsayılarının saptanamaması sonucu insan ölçeğine uygun ekonomik ve imara değer bir kentsel ortam yaratılamamaktadır. Oysa iskan bölgeleri sağlığa zararlı olmayacak bir biçimde tekrardan şehirselleşmeli doku içine alınmalıdır. Onu tanzim edecek olan esas öge sokaktır. Trafiğin yönlenmesi ve canlılık sokakta ortaya konulduğuna göre yayalara öncelik verilmesi kaçınılmazdır.

Kadıköy'de trafiğin yoğun olduğu mahalle Osmanağa mahallesi dir. Konutla birlikte ticaret alanlarının bulunduğu bu mahalle ulaşım için bir merkez özelliğini kazanmıştır. Vapur iskelesinin bulunması, toplu taşıma için ilk durak yerlerinin burada yer alması ve 1930'lu yıllardan bu yana yer alan çarşının halen varlığını sürdürmesi burada yoğun bir hareketlenmeye sahne olmaktadır.

Teknik altyapısını henüz oluşmakta olması ile sürdürülen yoğun kazı çalışmaları ile korkunç bir hal alan trafik ulaşımı, tı-

kanmalar sebebi ile peke uğramaktadır. Toplu taşıma rahatlatmak için Kuşdili-Bahariye-Dr.Esat Işık - Yoğurtçu Çayır Caddelerini kapsayan tek yön uygulaması (proje) ile yoğun konut-iş alanları çembere alınmıştır. Ancak bu arada kalan sokaklarla beraber mahalle genelindeki tüm ara sokaklar otopark görevini üstlenmişlerdir. Yazın halk kitlelerinin üstüste, bitişik nizam evlerde yaşadığı bu sokaklarda alt - yapı yenileme-düzenleme çalışmalarının sürmesiyle birlikte yürümek imkansızlaşmıştır. Son derece sağlıklı bir ortamda barınmak zorunda kalan insanlar bu duruma daha nereye kadar katlanacaklar derken alışverişin yoğun olduğu çarşı kesiminde bir düzenlemeye gidildi.

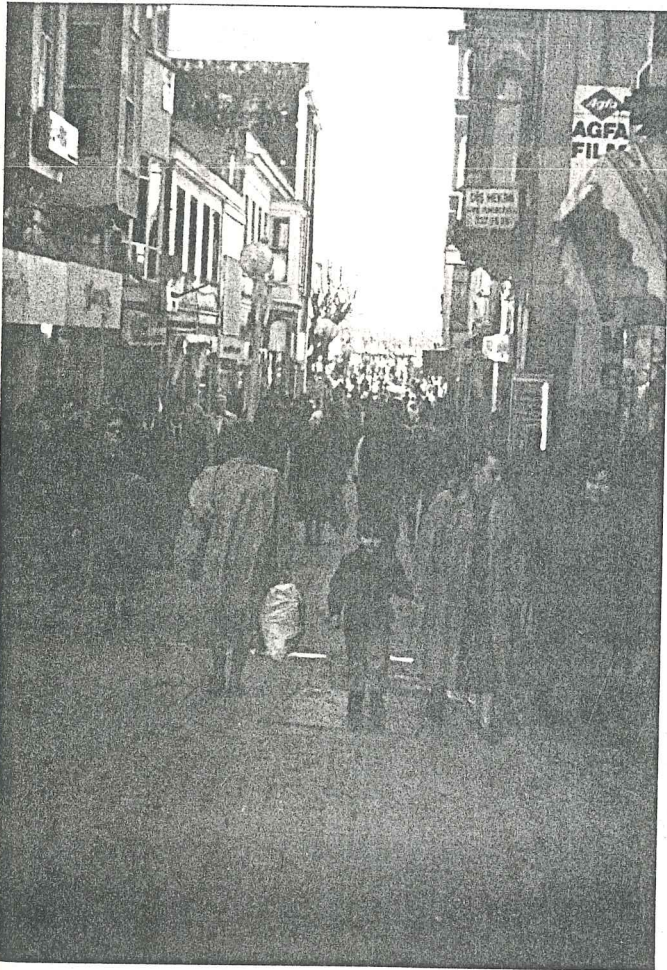
Ana trafik dışında kalan bu alandaki ana yollarda, sadece yükleme boşaltma (servis) için araçların girmesine imkan verecek kısıtlamalar uygulanmış ve (yayalar için ayrılan bir yer) niteliği kazandırılmıştır. Daha önce bahsettiğimiz yaya-araç çözümünde "ayrıştırma" düşüncesi gerçekleştirilmiştir. Çeşitli sokak elemanları yerleştirilerek araçların bu yollara girmesi engellenmiş ve diğer pek çok sokakta yapıldığı gibi döşeme kaplamaları değiştirilmiştir.(projeler)

Ancak hiç bir ön çalışmaya dayanmadan günübirlik kararları doğrultusunda yayalaştırılan bu alan, yeni oluşmakta olan altyapı yenileme çalışmaları sırasında yüklenici firma yetkililerinin Belediye görevlilerine sözle yaptıkları teklif sonucu araç trafiğine açılabilmiştir. Konutlarda yaşayan faydalanabilmesi, çocukların oyun oynayabilmesi için, aynı firma, Belediye'ye bir yeşil alan yapımı için öneri getirdiyse de maliyetin yükseleceği gerekçesi ile bu teklif kabul edilmemiştir.

Konut alanlarını kapsayan düzenlemelerden göze çarpan tek faaliyet, döşeme kaplamalarının değişmesi. Bu sokakların fonksiyonlarında ise hiç bir değişme olmamıştır. Yine arabalar park etmekte, yine hızla bir başka yöne gitmek için bu sokakları kullanmakta ve yine yayalar alabildiğince dikkatli



Kadıköy'de Yaya Sorununa Çözüm İçin Yapılmış Üstgeçit'ten Görünüş



Kadıköy'de Yayalaştırılmış Sokaklardan Görünüşler

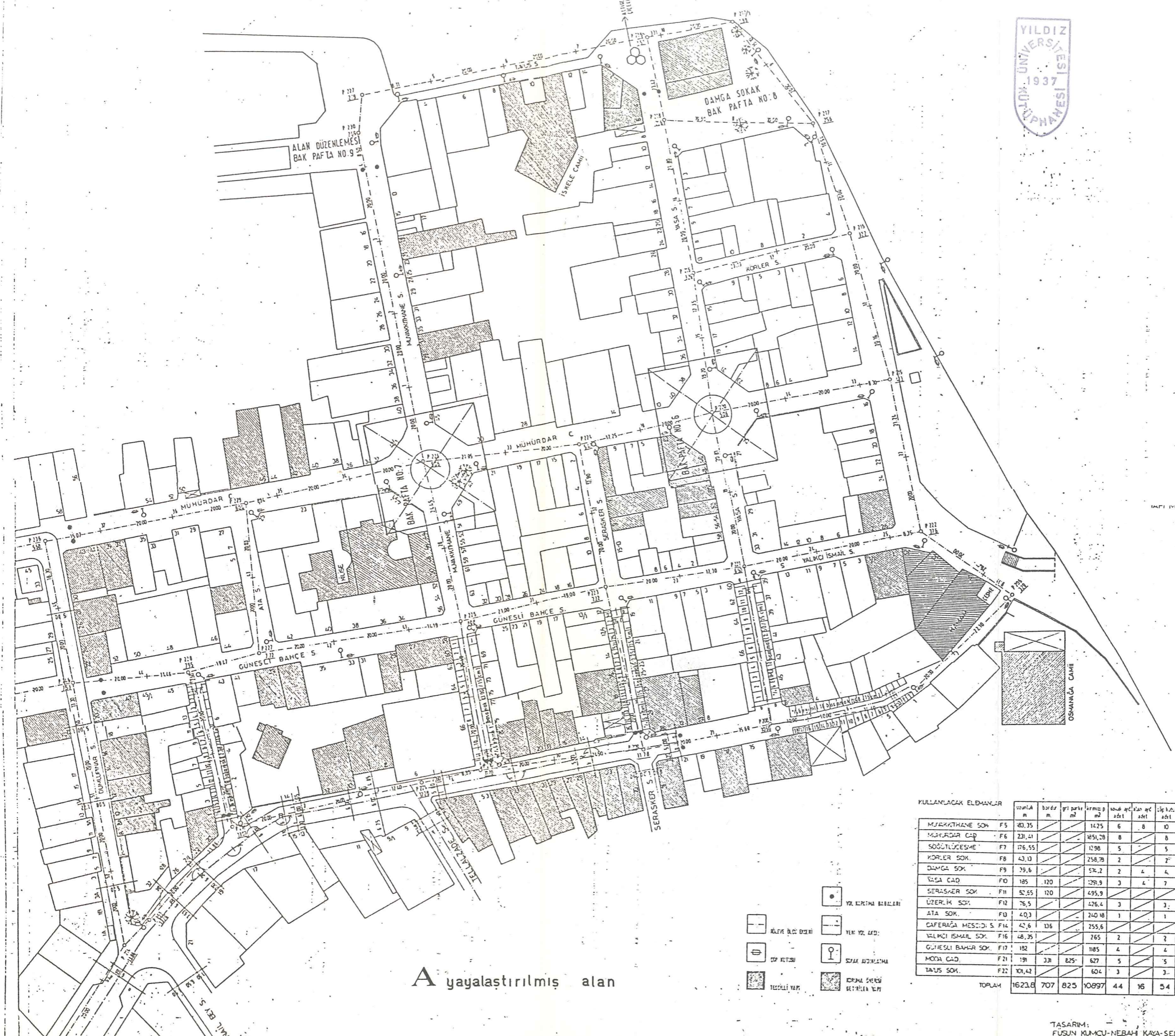


Yayalaştırılmış Sokaklardan Görünüşler

KADIKÖY / OSMANAGA



A yayalaştırılmış alan



A yayalaştırılmış alan

- PAVİZE ALAN
- ASFALT ALAN
- BETON ALAN
- TUĞLA ALAN
- TAŞ ALAN
- YEŞİL ALAN
- SU ALANI
- AÇIK ALAN
- BİNA ALANI
- OTOBİLETLERİN DURULMASI İÇİN ALAN
- KULLANILAN ALAN
- KORUNAN ALAN
- DİĞER ALAN

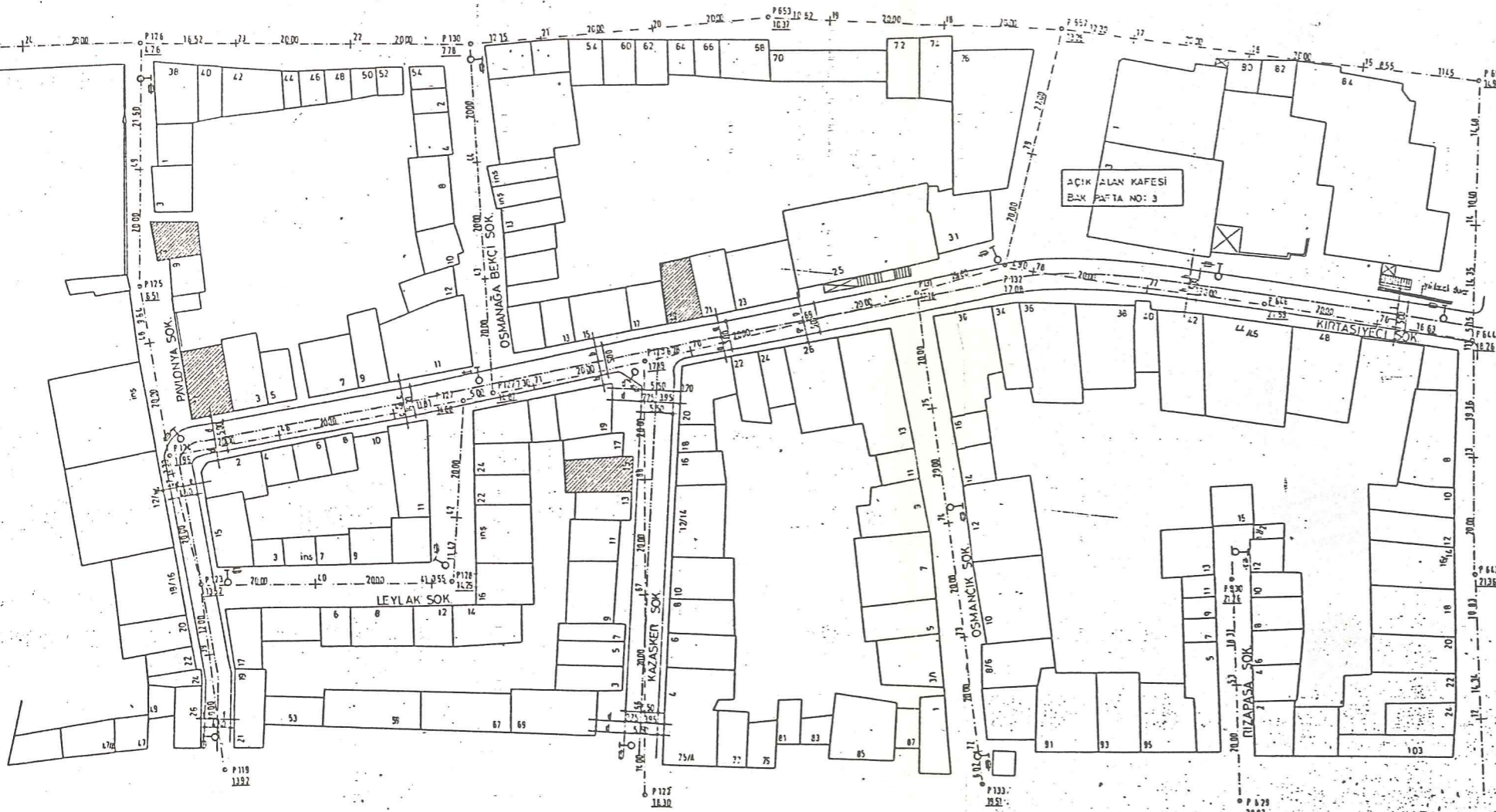
KULLANILACAK ELEMANLAR		uzunlu m	geni m	giriş m ²	alan m ²	alan m ²	alan m ²	alan m ²	alan m ²
MÜHÜRDAHANE SOK.	F5	83,35		1425	6	8	10		
MÜHÜRDAH CAY.	F6	231,41		1851,28	8	8	8		
SÖĞÜTLÜÇEŞME	F7	176,55		1298	5	5	5		
KORLER SOK.	F8	43,13		258,78	2	2	2		
DAMGA SOK.	F9	39,6		57,2	2	4	4		
YASA CAD.	F10	185	120	129,9	3	4	7		
SERASKER SOK.	F11	52,65	120	495,9					
UZERLİK SOK.	F12	76,5		476,4	3		3		
ATA SOK.	F13	40,3		240,18	1		1		
CAFERAĞA MESCİDİ S.	F14	42,6	136	255,6					
YALINCI İSMAIL SOK.	F16	48,35		265	2		2		
GÜNEŞLİ BAHÇE SOK.	F17	152		1185	4		4		
MODA CAD.	F21	191	331	627	5		5		
TAVSUS SOK.	F22	101,42		604	3		3		
TOPLAM		1623,6	707	825	10897	44	16	54	

MÜHÜRDAHANE/MÜHÜRDAH/ SÖĞÜTLÜÇEŞME
KORLER/DAMGA/YASA/SERASKER/ÜZERLİK
ATA/CAFERAĞA MESCİDİ/YALINCI İSMAIL
GÜNEŞLİ BAHÇE/MODA CAD./TAVSUS SOK.
DURUM PLANI 1/500

F53 56
57 58 59
60 61 62

YAPI MERKEZİ

PAVLONYA / LEYLAK / KIRTASIYECİ /
KAZASKER / OSMANCIK / RIZAPASA Ç /
BESTEKARDILHAYAT / OSMANAĞA BEIKCI
DURUM PLANI 1/500



- DÜZELTİLMİŞ EKSENİ
- YENİ YOL EKSENİ
- ÇÖP KUTUSU
- SOKAK AYDINLATMA
- YOL KARTIJA BAZALARI
- KURULMA ÖNERİSİ GÖSTERİLEN YER

KULLANILACAK ELEMANLAR	Ölçüleri m	Yer m	Yol m	Yol m	Yol m	Yol m	Yol m	Yol m
PAVLONYA SOK	125.54	108.6	744.25	363.6	7	1	3	
LEYLAK SOK	71.40			525.5		7	7	
KIRTASIYECİ SOK	716.77	164.77	410.55	541.8	6		6	
KAZASKER SOK	74.00	118.00	407.00	286.6	1		1	
OSMANCIK SOK	86.00			673.5		2	2	
RIZAPASA Ç	36.31			779.86		1	1	
BESTEKARDILHAYAT SOK	47.00			677.00				
OSMANAĞA BEIKCI SOK	60.00			450.00		1	1	
TOPLAM	713.97	470.07	3061.9	3707.06	8	7	16	

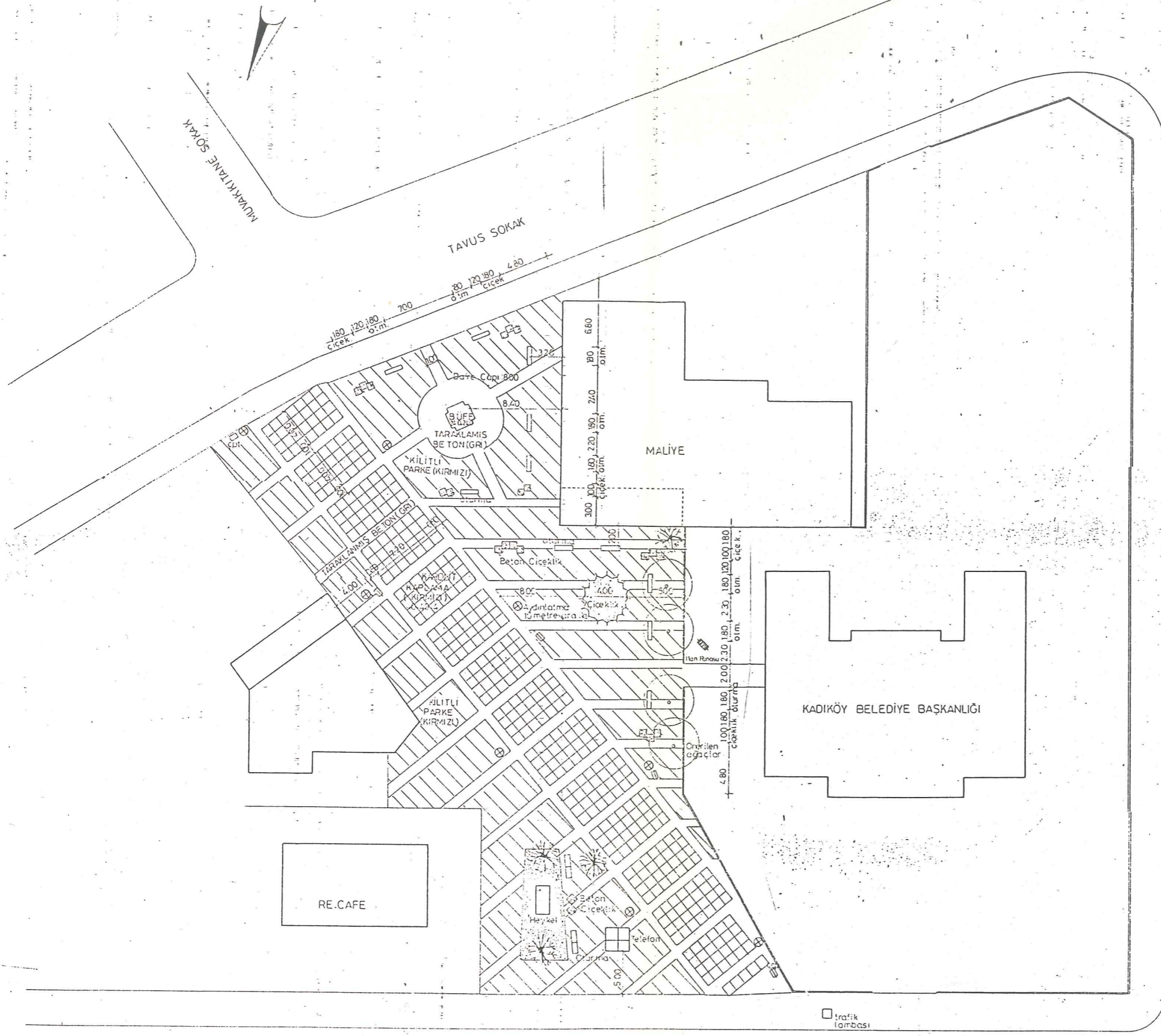
TASARIM: NEBAHİ KAYA / SEMİH KALKAVAN / GÜLER AĞRA / DENİZ ERCENGİZ

01

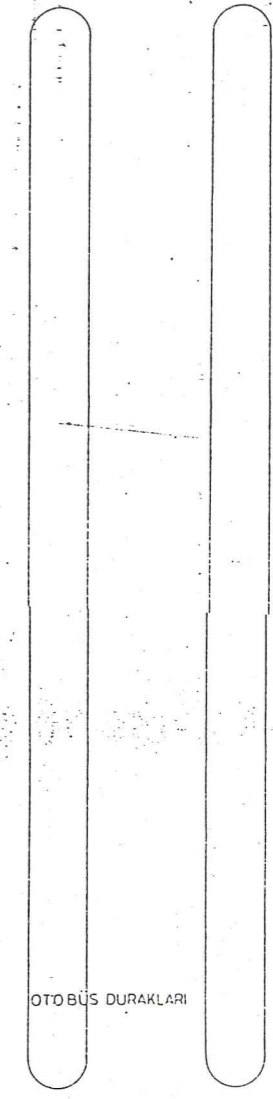
B düzeltilmiş sokaklar

KADIKÖY İSKELE CADDESİ YAYA ALANI DÜZENLEMESİ

Ö: 1/200



- Aydınlatma
- Çöp
- Çöp toplama
- Pt.



KADIKÖY RIHTIM CADDESİ

C meydan düzenleme

TASARIM: SUMRU BÜYÜKYILDIZ, DENİZ ERGENGÖZ

KADIKÖY / OSMANIYACA



tek yön (ring) uygulaması

davranmaya zorlanmakta ve çocuklar yine evlerinde odalarında oyun oynamaya devam etmekte.

Kullanıcının istekleri gözönüne alınmadan, onların ihtiyaçlarına cevap veremeyen bu çalışmalar aynı sakıncaları taşımakta ve sorumluluğu taşıyan yetkililer gerçek bir çözüm için çaba sarfetmemektedirler. (Fotoğraflar-Projeler)

2.3. GELİŞME KONUT ALANLARINA ÖRNEK: ATAKÖY

Ülkemizde gelişme konut alanlarında ulaşım planlamasının güncel bir örneği olan Ataköy projesiyle, mevcut sosyal ve ekonomik yapıya göre düzenlemenin getirilmesi, bunun yanında gelecek sosyal yaşama göre bu sosyal yaşamın bozuk yanlarını giderecek, olanları rahatsız etmeden eğitecek ve insanlara daha mutlu bir yaşam sağlayacak tasarım olarak gerçekleştirilmiştir.

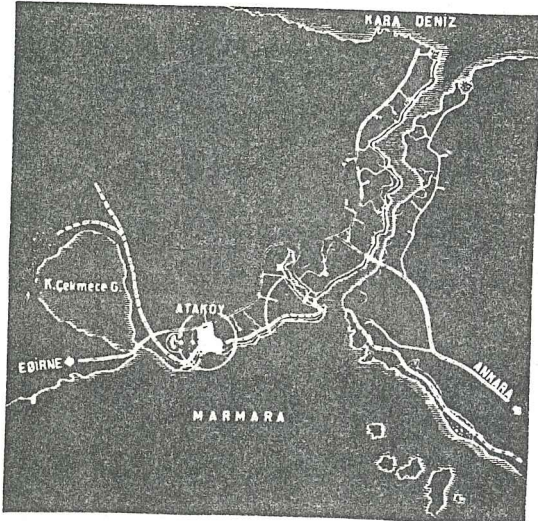
İstanbul'da konut sorununun çözümünde önemli bir yer tutan Ataköy, 377 hektarlık bir alan üzerinde 60.000 nüfusu barındıracak bir yeni yerleşim alanıdır. Ulaşım bakımından kent içinden geçen demiryolu ile İstanbul'a 10 km.dir. Fakat yapımı için projede yer verilen 5.mahalledeki tren istasyonu inşaatı için tüm maliyetlerini üzerine alan yüklenicinin öne-risine rağmen, yetkililer tarafından Bakırköy ve Yeşilköy istasyonlarının yakınlığı düşüncesiyle reddedilmiştir. Ayrıca kentin güneyinde bulunan "Sirkeci-Florya Sahil Yolu" ile kuzeyinde bulunan "Londra Asfaltı" Ataköy'ü İstanbul'a bağ-layan iki ana ulaşım arteridir. Havaalanına yakınlığı ve sahilde 50 hektarlık bir turistik alana sahip olması Ataköy'ün diğer özellikleridir.

Genel yerleşim planında kent 10 mahalleye ayrılmıştır. 3000 ila 15.000 kişilik bu mahalleler topoğrafik, iklim, güneş ve rüzgar özelliklerine göre yerleştirilmiş olup her mahallede dükkan ve okullardan oluşan birer merkez düzenlenmiştir.

Tüm mahallelerin merkezi olan 5. mahalle içinde yer alan ancak yapılamayan tren istasyon binasının iki tarafında site- nin ticari, idari ve sosyal merkezi düşünülmüştür. Kuzeyde Londra asfaltına cephe olan 15 hektarlık bir alan kent in spor tesislerine ayrılmış, bu alan ile merkez 5. mahalle ara- sında kalan yaklaşık 15 hektarlık bir alanda da Lise, Ortaokul ve Sanat okullarından oluşan bir eğitim sahası bir kültür mer- kezi olarak düzenlenmiştir. Sağlıklı bir kanalizasyon tesisi olarak da Ayamama deresi kenarında tesviye tesisleri kurul - müştür . (Projeler).

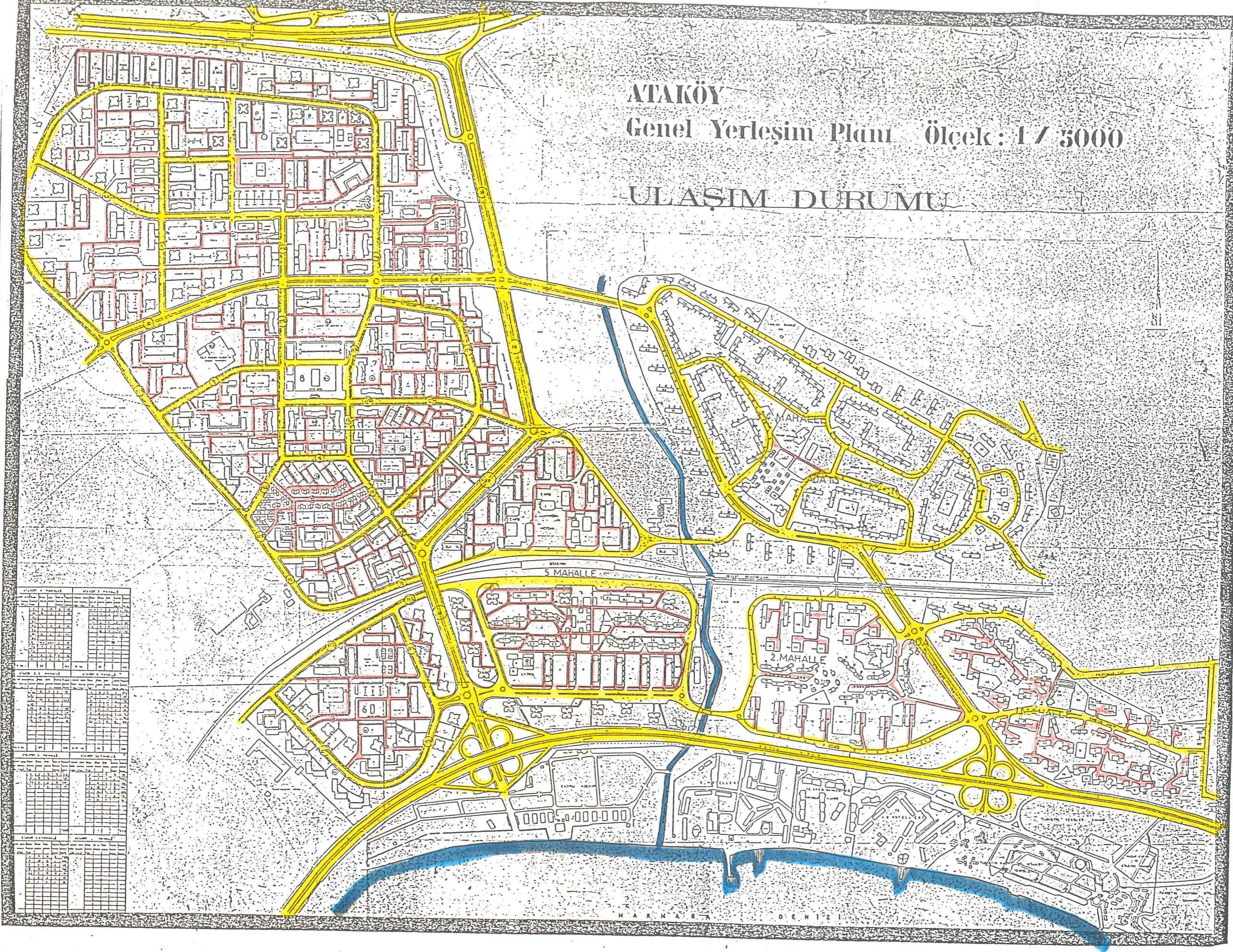
Ataköy mahallelerinin başlıca özelliklerinden biri de, yaya ve otomobil yollarının birbirinden ayrılmış olması, trafik yollarının konut alanlarını katetmemeleri ve bu sayede mahal- lelerin teneffüs yeri olarak sırf yayalara ait yol ve bahçe- lerin konutların arasında yer almış olmasıdır.

Yoğunluk hesaplarına göre Ataköy'de kişi başına düşen yeşil alan, İmar ve İskan Bakanlığınca kabul edilen 7 m²/kişi alt limitinin üzerinde olduğu görülmüştür. Verilen bilgiye göre, her mahalledeki konut sayıları Bakanlık verisi olarak plancı- ya verilen yoğunluk düzeyi ile saptanmıştır. Yerleşmedeki konut sayısı yeşil alan ya da sosyal donanım alanlarının azaltılmasıyla arttırılamayan, yoğunlukla sınırlanmış bir sa- yıdır. Yoğunluk konut sayısını belirleyen temel kriter olmuş- tur.



ATAKÖY
Genel Yerleşim Planı Ölçek: 1 / 3000

ULAŞIM DURUMU



MARMARA DENİZİ

3. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Ulaşımı otomobile dayalı Avrupa kentlerinde merkez alanlarından sonra konut alanlarında da otomobile sınırlamalar getiren çözümlere yönelmesi düşündürücü bir gelişmedir. Bütünleştirme yaklaşımı hernekadar yayaya öncelikler getirmekte ve yaşanabilir bir çevre yaratmayı amaçlamaktaysa da bu yaklaşımın ardında "ne otomobille, ne de otomobilsiz yaşanır" görüşü bulunmaktadır. İnsanların otomobilleriyle daha uyumlu bir çevre içinde, birlikte yaşamalarını, diğer bir deyişle; otomobile getirilen sınırlamalarla yaya özgürlüklerine daha saygılı olunmasını, otomobillerin bu konuda "eğitilmelerini" amaçlayan bir yaklaşım biçimi olmaktadır. Otomobilin kentsel yaşantının vazgeçilmez bir parçası olduğu ve bu eğilimin süreceği kabulü ile tasarlanan projelerle toplu taşımanın geliştirilmesine yönelik çabalar ağırlık kazanmaktadır.

Tabii ki kent parçalarındaki yayalaştırma projelerinde karşılaşılan problemlerin çoğunluğu zamanla çözümlenecek tür'den olmalarına karşın, kuramsal esasların yokluğu, model çalışmalarının uygulanabilirlik niteliğini olumsuz şekilde etkilemektedir. Bu güçlüğü, kamuoyunun çekimsiz kalışı da eklenince, aslında finansman desteğinden yoksun kalan yayalaştırma projelerinin tüm yükü, girişimde bulunan kuruluşun üstünde toplanmaktadır ki bu defa politik engeller ortaya çıkmaktadır.

Ülkemizde yaşantının henüz Avrupa toplumu kadar otomobile bağımlı olmayışı bir şanslılık olarak değerlendirilerek, uygulanacak bütünleştirme projelerinde bu yönde farklılıklar getirilebilir. Daha düşük düzeyde otomobilleşmiş bir toplumda, çözümlerin daha az sorunlar çıkarması beklenmelidir.

Özellikle Hollanda uygulamalarında sokaklar tüm altyapısıyla elden geçirilerek, ayrıntılı biçimde donatılmakta, yenilenmektedir. Tüm bunlar ise projelerin çok yüksek maliyetlere ulaşmasına neden olmaktadır. Oysa ki Hollanda deneyiminde birinci ve özellikle ikinci düzey olarak tanımlanan nitelikteki projeler çok daha düşük maliyetlerle ve kısa sürede tamamlanarak, kentlerimizde başarıyla gerçekleştirilebilir, beklenen yararları sağlayabilir.

KAYNAKÇA

1. ALSAÇ, Orhan, Prof. Yaya Yolları ve Yayalaştırma Teknikleri
A.D.M.M.A. Geliştirme Derneği Yayınları
No: 4, s, 7.
2. BAYHAN, İrfan Prof. Şehir Planlaması
İ.D.M.M.A. Yayınları.
3. BORA, Tanıl, Şehirlerine Sahip Çıkan Hemşehriler
Çağdaş Şehir Kent Kültürü Dergisi,
Mart 1987, s.61.
4. BOYNUKALIN, İbrahim, Doç.Dr. Yaya Yolları ve Yayalaştırma
Teknikleri, A.D.M.M.A. Geliştirme
Derneği Yayınları, s.9.
5. BREINES, S. and The Pedestrian Revolution,
DEAN, W.J., Streets Without Cars
Vintage Books, New York, 1974.
6. MUBİN, Kürşat Demokrasi Arayışında Kent.
7. CANDANER, T. Pembe, Beton İnsanlar Nasıl Yaşar ?
Çağdaş Şehir Kent Kültürü Dergisi,
Haziran 1987, s.40.
8. ÇAKIROĞLU, Necibe, Kentsel Yaşam ve Kent Sevgisi
İ.T.Ü. Yayınları, Gümüşsuyu, 1981

9. Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Stadteban, Wohn-strassen der Zukunft Bauwesen und Stadteban, Bonn, 1980, s.17.
10. DVV/ANWB, Woonerf, A New Approach to Environmental Management in Residential Areas and The Related Traffic Legislation, The Hauge, 1980.
11. ECKARD, Wolf Von, Trying to Tame the Automobile U.S. Cities Look to Europe for Livable Streets. TIME, October 1981, s.61.
12. LUKIENS, H. and HEYSTER, C.L.A., New Concepts in the Lay-Out of Urban Districts and the design and Management of Traffic Therein. National Physical Planning Agency Government Publishing Office, The Hauge, 1981.
13. Ministere de L'Environnement et du Cadre de Vie., Ministire des Transports
En Rue Libre, cours urbanies, rues à priorité piétonne,
Bagneux, Decembre 1979.
14. NARETTI, Rafaelle, Neighborhood Planning in Europe: Vive la Difference, Planning, Vol.46, No. 11, November 1980, s.19-21.
15. ÖNCÜ, Erhan, Konut Alanlarında Ulaşım Planlaması, Şehircilik Kongresi I. ODTÜ Yayınları, 1981, s.403.
16. STADTENTW., 02.014, ALSFEELD, BBAU s.87.

17. The Ministry of Transport and Public Works and etc.
From Local Traffic to Pleasunable
Living. Roeland Foto Offset b.v.,
The Nauge, May 1981.
18. The Ministry of Transport, Traffic in Towns,
Her Majesty's stationery office,
London 1963.
19. Tiefbauamt der Stadt Essen, Werkenhrsberuhigte Zonen
in Essen.
Tiefbauamt der Stadt Essen, Essen 1980.
20. TULGAR, Ahmet,
Küçük Adımlarla Şehir Planlaması,
ŞEHİR VAHASI, Çağdaş Ken Kültürü
Dergisi, Ekim 1987, s.55.
21. WEIGEL, W.,
National Monograph of the German
Democratic Republic, Paper Presented
at (EEC Ad Hoc meeting on New Concepts
in the Layout of Urban Districts and
the Design and Management of Traffic
Therein, Netherlands, May 1981,
(çoğaltma).
22. WILSON, Derek,
A Case Study: West Bowling Improvement
Area in Bradford, West Yarkshire,
paper presented at EEC Ad Hoc meeting
on New Concepts in the Layout of
Urban Districts and the Design and
Management of Traffic Therein,
Netherlands, May 1981, (Çoğaltma)
23. WRIGHT, F.L.,
Geçmişin Ölü Kentlerinden Bugünün
Öldürücü Kentlerine
Çağdaş Şehir Kent Kültürü Dergisi,
Mayıs 1987, s.48.
Çeviren: Özdemir Ince.

24. Program of General Improvement Areas, ve Program for
General Housung Action Areas.

25. OBUROĞLU, Fuat, Nova-Cop Başmimarı: O. Niemeyer
Çağdaş Şehir Kent Kültürü Dergisi,
Haziran 1987, s.23.

ÖZGEÇMİŞ

1963 yılında Gaziantep'te doğdum. İlk, Orta ve Lise öğrenimimi Gaziantep'te tamamladım. 1981 yılında İ.D.G.S.A. Yapı Üretimi ve Çevre Düzenleme Fakültesi'ni kazandım. 1985 yılında M.S.Ü. Mimarlık Fakültesi'nden mezun oldum. Aynı yıl Y.Ü. Şehir ve Bölge Planlama bölümünde Yüksek Lisans eğitimine başladım.