

ANKARA'DA ATATÜRK BULVARI ÜZERİNE PROJELENDİRİLEN KATLI KAVŞAKLARIN MANTIĞINA BİR BAKIŞ

Hülagü KAPLAN

ÖNSÖZ

Kentsel ulaşım planlaması alanında çalışanlar önce kent bütününi kavrayarak, sorunları tanımlarlar. Ulaşım'da bugünkü yetersizlikleri, sıkışıklıkları ve gereksinimleri bugün için değil, geleceğe yönelik olasılık ve yönere göre değerlendirerek, palyatif değil, kentin geleceğini olumlu yönde etkileyecek kalıcı kararlarla değerlendirirler. Kentsel ulaşım çözümleri için yükledikleri sorumluluk, ulaşımı kapalı bir sistem olarak görmemeyi, kent sistemi içinde değerlendirmeyi gerektirir. Böyle bir sistem içinde asıl amacın kentliye daha iyi kentsel yaşam koşulları sağlamak olduğunu, kentle ilgili diğer çözümlerle olduğu gibi, ulaşım çözümlerinin de bu amaca yönelmesi gerektiğini bilirler. Kentin sorunları ve geleceğe yönelik düzenlemeler ile uğraşan her teknik eleman gibi, kentsel ulaşım alanında çalışanlar da kent'e kentliye karşı olan sorumluluklarının farkında olmak durumundadırlar. Bu sorumluluk kentin geleceğine yönelik çalışmalarda sorunlara çözüm ararken, projelerde teknikleri ve teknolojik gelişmeleri uygularken kentin geçmişine, kültürüne, kentsel değerlerine sahip çıkma ve bu değerleri daha da zenginleştirmenin yollarını da aramanın ön koşuludur.

Kentsel ulaşım sorunlarına çözüm arayanlar eğer kendilerini bu sorumluluktan bağımsız tutarak, proje geliştiriyor iseler, bu projelerin teknik temelini olduğu kadar, etik (ahkali) temelini de sorgulanması gerekir.

Bu yazıda açık anlaşılabilirliği sağlamak amacı ile, ulaşım tekniği dilinden kaçınılarak, yalın bir dil kullanılmıştır.

ANKARA VE ATATÜRK BULVARININ ANLAMI

Yaşadığımız kent Ankara, öyle bir kent ki,

Umudun beşiği olmuş Ulus'a
Yoksunluktan, mazlumluktan Kurtuluş'ta.

Kasabadan 'Başkent' leşmiş
Ülke için, gelişme için,
Simgeleşmiş.

Bir silkinişin damgaları vurulmuş
Bozkırın ortasına
Çağdaşlaşma işlenmiş
Yeşili, anıtları, yapıları, yaşamı ile,
Kent mekanlarına.
Heyhat,
Gelişme bir kendini yadsımamıdır ki
Karşıtlığı işler
Kaba yamalarla
Kent mekanlarına
Kültüre, kimliğe yönelik,
Tersine bir süreç içinde, bir dönüşüm
Başkentlikten kasabalığa,
Yeşilden betona,
Yitip gidici yaşamdır
Yitirilmemesi gereken mekanlarla.

Bir kent'te kentsel mekanların kalitesini ve bu mekanlardaki yaşam kalitesini arttırırken, bu mekanların kültürel değerlerine de sahip çıkmak gerekmektedir. Kültür mirası kavramı gelişmiş ülkeler kentlerinde gelişmeyi yönlendiren önemli bir kavramdır. Örneğin, Ankara'da Hacıbayram Camii Çevre Düzenlemesi bu kavrama bağlı olarak, Ulus Projesi çerçevesinde kent kültürüne sahip çıkmanın bir sonucudur. Bu tür projelerde ulaşım düzenlemeleri mekan, ölçek kullanım ve gereksinim olarak, bu kavramı da içeren bir anlayışla ele alınmaktadır. Ankara Kalesi için de geçerli olan bu kavram aynı biçimde Atatürk Bulvarı için de geçerlidir.

Atatürk Bulvarı için alınacak her türlü planlama ve ulaşım kararı bulvarın içerdiği, kentin kültürel kimliğini yansıtan mekan dizgesindeki kimlik öğeleri ve anlamları ile ters düşmemek durumundadır.

Bu kimliği sarmalayan ve Bulvarın günlük yaşamını belirleyen kullanım ve aktiviteler belirli bir uygunluk düzeyine erişmiştir. Bulvarın kuzeyden-güney'e doğu ve batısı özellikle Kızılay ve Bakanlıklar'da birbirini tamamlayacak biçimde yer almaktadır. İster ticaret, bu arada alışveriş, ister bürolar, bakanlık, eğitim ve diğer kurum ve kuruluş yapısal kullanımları olsun, birbirlerinden ayrı

tutulmaktan çok, birbirleri ile daha sıkı ilişki gereksinimi göstermektedir. Bu ise, Bulvarı üzerindeki taşıt trafiğini daha da arttırarak, hızlı akan ve kıyılarından karşılıklı geçişi zorlaştıran bir nehir sistemi gibi değil, Bulvarın iki tarafındaki kullanım ve aktivitelerin birbirleri ile daha rahat ilişkilendiren, boy-lamında sürekli bağlayıcı bir mekan olarak görme anlayışını gerektirmektedir. Aksi halde, Bulvar bir ayıncı işlevini görerek, merkezin canlılığını yitirmesine de yol açabilecektir.

Böyle duygu ve anlam yüklü, kuşaklararası bir kültür mirası, aynı zamanda canlı bir iş alanı olan Bulvar, üzerinde alınacak herhangi bir planlama veya yapılanma kararında özen gösterilmesi, titizlenilmesi gereken bir mekandır (bkz. Şekil 1).

Bulvar bugün her ne kadar kuzeyden-güney'e parçalı görünse de, tarih içindeki kültürel süreç birleştirici rol oynamaktadır. Öncelikle, bu mekânın, daha doğrusu mekânlar dizgesinin bütünlüğü görülebilmelidir. Bulvarın temel gelişim süreci de kuzeyde Ulustan, güney'e önce Yenişehir'e (Kızılay) ve bunu izleyerek Çankaya yönündedir.

Tabii, Bulvarın örgülenme şeması, içerdiği mekânların kullanım ve aktivite

ilişkileri, Jansen planının yetersiz kalması ile birlikte kaçan imar ipinin ucuna takılarak yetersizliğe sürüklenmiş ve her defasında bu yetersizliği düzeltmek için yapılan girişimler Bulvar'a getirdiği olumsuzluklardan çok olumsuzluklar yüklemiştir. Artık, yetersizliği gerçek boyutları ile saptama zamanı gelmiştir. Ancak, bunu yaparken kendi varlığını tahrib etmeye yönelik bir tutuma girmekten de kaçınmak gerekmektedir. Kent-sel ulaşımada bu açıdan bakmak ve Bulvardaki ulaşım mekân ve sistemlerini yeniden düzenleme çabasında ulaşımın Bulvar için nedenselliğini araştırmak uygun olacaktır.

Halbuki, anlaşılabilirliği kadarı ile, Ankara Büyükşehir Belediyesi Bulvara çok dar görüşlü bir açıdan bakmayı, tamamen bir taşıt koridoru olarak değerlendirmeyi yeğlemiştir. Bilindiği kadarı ile Şehir Plancıları Odası Büyükşehir Belediyesine başvurarak, Bulvar üzerinde Kavaklıdere ve İnönü Meydanları için hazırlanan katlı kavşak, daha uygun deyi-mi ile düzey ayrımı geçişli kavşak projelerini bilgi edinmek amacı ile istemiş ve cevap alamamıştır. Bu projelerin böyle niye saklı, gizli tutulmaları gerektiği hususu akla belli soruları getirmektedir.

Bu kapsamda şu sorulara cevap aramak gerekmektedir.

i. Atatürk Bulvarının kısaca katlı diyebileceğimiz bu kavşaklar ile düzenlemesi ulaşım açısından tek seçenek midir?

ii. Böyle bir düzenlemedeki proje anlayışı Ankara'nın yürürlükteki Ulaşım Ana Planı ve Yapısal Planı ile uyumlu mudur?

iii. Bu projelerin uygulanması sonunda Ankara'nın kentsel değerlerine, kimliğine nasıl bir katkı umulmaktadır?

iv. Ankara'da yaşayanlara, bu bulvarı ve çevresini sürekli kullananlara, çevre'ye bu proje uygulamaları ile ne tür yararlar getirileceği düşünülmektedir?

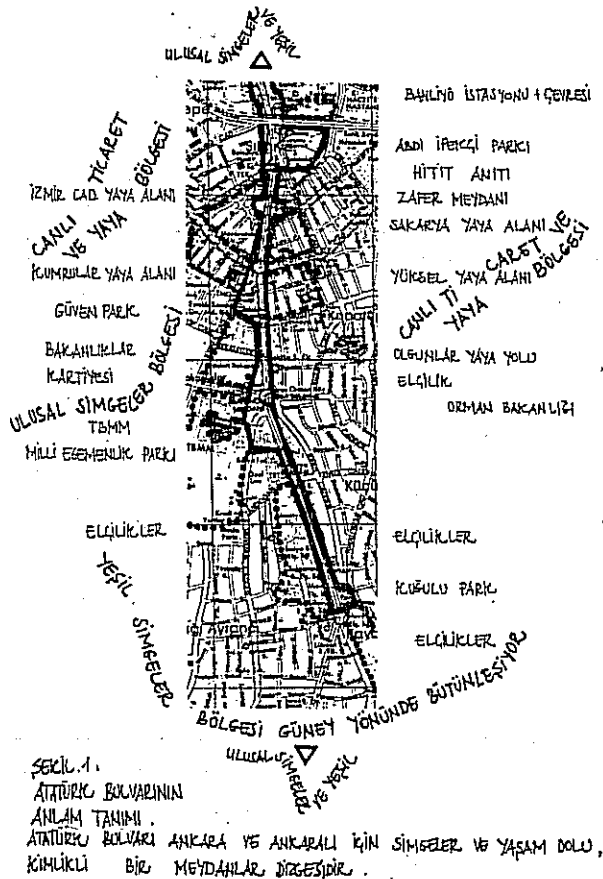
v. Değişen dünya koşullarında ve gelişmiş ülkeler deneyimleri ile karşılaştırıldığında, bu tür projelerin kentsel yaşam geçerliği ne kadardır?

İRDELEME

Bu yazıda öncelikle ve ağırlıklı olarak, ulaşım teknikleri ile de ilgisinden dolayı, yukarıdaki birinci soru üzerinde durulacaktır.

Birinci soru teknik olarak rahatça anlaşılır bir sorudur. Öncelikle, Ankara ulaşımında türel ayırım'a, yolculuk-üretim cezbetme ilişkilerine ve buradan yolculuk atamasına bakmakta yarar vardır.

1990 verilerine göre Ankara'daki toplam 324, 496 taşıtın 216, 516'sı binek taşıttır (özel ve resmi, her çeşit binek taşıtı). Aynı



yıl için 6.166 otobüs ve 9.335 minibüs söz konusudur. 1992 istatistiklerine göre her gün 140.000 kadar binek taşıtı trafiğe çıkmakta ve bu taşıtlar ile yapılan günlük toplam yolculuklar 560.000 dolayında olmaktadır. Bu ise, günlük toplam taşıtlı yolculukların %16.44'ünü oluşturmaktadır. Buna karşılık EGO ve Halk otobüsleri ile yapılan yolculuk toplamı 1.200.000 dolayında olup, günlük toplam yolculukların %35.3'ünü sağlamaktadır. Yolculukların %29.4 ise minibüslerle yapılmakta, geri kalanı da %11.8 servis taşıtları ile olmak üzere diğer taşıtlar ile yapılmaktadır (5).

için yüksek olup, kaza ile biten taşıt-yaya çatışmaları ve bu kapsamda potansiyel çatışmalar, benzer nüfusa sahip Avrupa kentlerinden çok yüksektir. Özellikle yayalarca yoğun olarak kullanılan kesimlerde, bu potansiyel hem yaya hem de sürücü için bir rahatsızlık ve tedirginlik unsurudur.

Ulaşım sistemlerinin temel işlevlerine bakıldığında iki temel işlev ayırılabilir.

Bunlar:

i. hareket,

ii. erişme

işlevleridir. Bu iki işlev arasındaki eşgüdüm sağlanarak, bunların çatışmasına neden olunmaması gerekmektedir. Burada yolların kademelendirilmesi ve kademeler arasında eşgüdümün sağlanması sözkonusudur.

Bir yolun veya kavşağın yeniden düzenlenmesi bu iki işlev ile şu temel noktaları da gözönüne almak durumundadır:

i. Bir yol veya kavşakta tüm taşıtların eşdeğerliğinin benimsenmesi mantiki olmayan, haksız ve gerçeğe ters, yanlış bir anlayıştır. Böyle bir anakronik değerlendirme ile düzenleme artan maliyetleri ve yolculuk süresini bu yol'da yolculuk yapan herkese yüklemiştir.

2. Ulaşımın, özellikle taşıtlı yolculuk ulaşımının ana amacı insanları taşımaktır, yoksa 'taşıtların taşınması' değildir. Taşıtlar, ulaşılma amacına yönelik birer araçtır ve taşıtın kendisi bir amaç olamaz. Ayrıca, daha da ötesi, verilen bir miktar ve nitelikteki ulaştırmayı en az sayıda taşıt ile gerçekleştirmek, kuramsal yönden, her zaman arzu edilen bir hedefdir.

3. Dinamik kapasitesi, yararlanma kapasitesi ve doluluk oranları gibi temel ölçüt yönlerinden, minibüs gibi ara-toplu taşıma binek taşıtıdan, otobüs; minibüsten daha üstün görülmelidir.

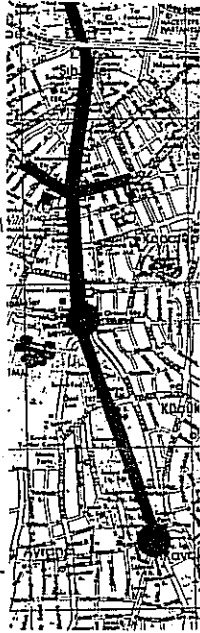
5. Bu üstünlük kentli ve yerel yönetim açısından, daha ekonomi sağlaması, ulaşım için gereken kentsel yüzeylere daha az gereksinim göstermesi gibi nedenlerle de sözkonusudur.

6. Yine bu sistemlerin kişi (yolcu) -km temelinde, kent'e ve kentliye yan etkileri çok daha az olumsuzluk gösterir. Bu olumsuzluklardan çevre kalitesine ilişkin olumsuzluklar benzin ile işletilen motorlardan, elektrik ile işletilen motorlara (HRS-ARS vb.) geçildiğinde çok daha azalır.

Yolculuk üretimi - cezbetme ilişkileri, aktivite merkezleri, seçenek koridor gibi kavramlar değerlendirilmeksizin, çevre etkileri gözetilmeksizin, binek taşıtı odaklı atama yapılarak, yol ağı ve bu ağdaki yol ve kavşak

SEKİL.2:
NE YAPILMAK
İSTENİYOR ...
KENT BULVARI MI
MERKEZİ KESEN
HIZ YOLU MU ...

(+) KOTTA KATTA
İNŞET İNŞE MEYDANINI
GEÇİŞ ÇEVRESİNDEKİ
SİMESEL YAPILARA
NASIL BİR UNUM
SAĞLAYACAK ...
KAVŞAK ÇEVRESİ
KAPASİTESİNİ AŞAN
TAŞIT TRAFİĞİ
NEZARERE VE NASIL
DAŞILACAK ...
KENTLİ İÇİN ZATEN
FİLEN DARALTILMIŞ
MEKANLAR VE ...
BURALARI KULLANILAN
LAR İÇİN NE
DÜŞÜNÜLMELİDİR ...



KATLI KAVŞAK DÜZENLEMELERİ
İLE TAŞIT TRAFİĞİ ARTTIRILAN
BULVARDA SİHİYE MEYDANI
VE ÇEVRESİNİ NASIL İZ
GELECEK BEKLIYOR ...

YA ZAFER MEYDANI VE
ZAFER PARKINI ...

YA KIZILAY (HÜNERİNET)
MEYDANINI - GÖVNERKİ ...

ATATÜRK BULVARINI, SÜBÜCÜ
GÖLÜF KONUSUNUN DARALMASI,
ÇEVRESİEL DÜZETİME ...
POTANSİYEL TRAFİK ÇATIŞMASI
OLANUKLARINA RAĞMEN,
BULVARA SADECE BİR TAŞIT YOLU
İLEVİ ÖNGÖRÜLELER, ANILARAU
NIN GEZİNTİ ALANINI DARALTA
ÇHC BİGİMDE, KENT MERKEZİ
NİN TAM İÇİNDEN GEÇEN BİR
ERİŞME KONTROLLÜ YOL'A
DÖNÜŞTÜRME ÇABASI ACABA
BAŞKA SEÇENEKLERİ
DEĞERLENDİRMEYEMERKEN Mİ ...

KAVAKLIDERE KATLI KAVŞAKI TEKNİK
ÇÖZÜMLEMELERİ NASIL TER FERTİ
RAMPALARI ÖNGÖRÜLMELİDİR ... YERİN KULLANILAN AÇIK VE YEŞİL ALAN
LARIN KİMLİK, GÖRÜCÜLÜ, GÖRSEL OLUMSUZLUK, KARŞIYA GEÇİŞ İÇİN
DEĞERLENDİRMELERİ YAPILDI İSE, BU KAVŞAĞA NASIL KARAR VERİLDİ ...
YAPILMAK İSTENEN, ANCAK TAM AÇIKLANIMININ DÜZENLEMELERE
SORULAR

Yolculuklar taşıtlı ve yaya yolculukları olarak ayrıldığında, %70 dolayında taşıtlı yolculuğa karşılık, yaya yolculukları da hiç de küçümsenmeyecek bir %30 dolayında paya sahiptir. Her ne kadar yaya yolculukları genel olarak yüksek yoğunluklu konut alanlarında daha fazla yapılmakta iseler de, Atatürk Bulvarı ve çevresinde, özellikle çalışma ve eğitim amaçlı üretim-cezbetme ilişkisi dışında, bunlara ek yolculukların önemli bir bölümü bu çevrede yaya olarak yapılmaktadır. Bu durumu çalışma saatlerinde, herhangi bir gün Bulvar üzerinde gözlemlemek kabildir.

Taşıtların karışığı kaza oranları Ankara

haçvari durumunu güçlendirmektedir.

İşte, Atatürk Bulvarı üzerine rampalı geçişler ile, kalı kavşaklar getirmek, Bulvarı bir çeşit kısmen erişme kontrollü yol durumuna getirecek ve Bulvar çevresindeki karşılıklı aktivite kullanımları parçalayacak biçimde, haçvari gelişmeyi güçlendirecektir.

Teknik seçeneklerin temelindeki iki kavramsal seçenek yukarıda belirtildiğine göre, Bulvardaki ulaşım sorunlarının temelinde daha açık olarak inilebilir.

Ana sorun trafik sıkışıklığı olarak görülmektedir. Peki bunun nedenleri nelerdir? Bu nedenlerin başlıcaları şunlardır:

1. Kentin yayılması. Yeni konut alanları mevcut kent dışına kaymakta, ancak konut alanları ile birlikte çalışma alanları, aktivite merkezleri de gerçekleşmediğinden, yeni konut alanlarından merkeze yolculuklar günlük git-gel (düzgün) yolculuklar olarak ortaya çıkmaktadır. Sonuçta, artan binek taşıtı sahipliğinin ve binek taşıtı kullanımının da etkisi ile merkeze taşıtı girişi isteği fazla-laşmakta ve bu istek istem olarak mevcut akslar üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Bu durum özellikle güneyden OR-AN, Yıldız'dan, güneybatıdan Eskişehir Yolu çevresi, Çayyolu'ndan iki ana arter'e olan yükleri arttırmakta ve kesişme genel alanı İnönü Meydanında oluşmaktadır.

2. Günlük yolculuklarda binek taşıtının kullanılmasının kısıtlanması bir yana, bu kullanım özendirilmektedir.

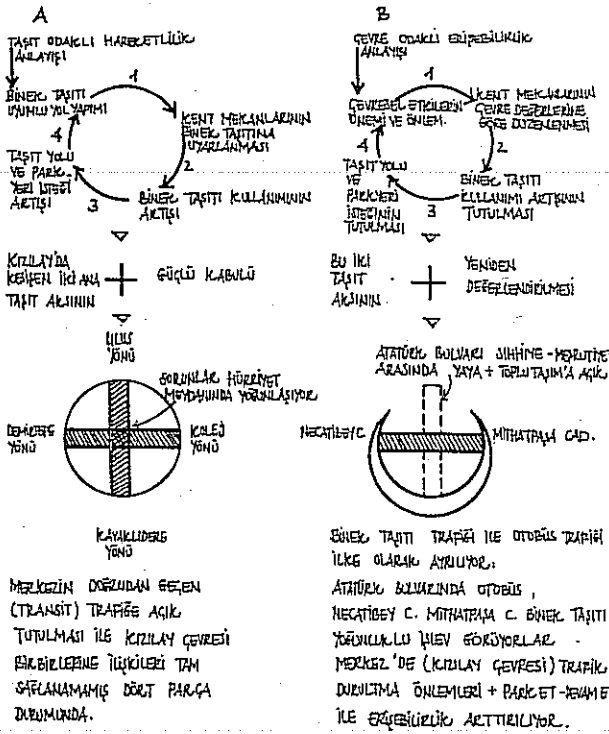
3. Mekan kısıtı. Mevcut kentsel ulaşım mekanlarının ve donatılarının bu artışa ayarlanabilmesi çeşitli kısıtlardan dolayı yetersizlik göstermektedir.

Eğer aynı temel anlayış sürdürülür ise, giderek sıkışıklık tıkanıklığa, tıkanıklık, kilitlenmeye dönüşecektir. Gelişmiş ülkelerin kentsel ulaşım ağı deseninin genelde ızgara desen olduğu kentler için son zamanlarda kullandığı deyim olan ızgara kilitlenme (grid-lock) kaçınılmaz duruma gelecektir.

Sorunun getirdiği ek sorunlar ise şunlardır:

1. Trafik akımındaki herhangi bir duraksama (kaza, yol çalışması, teknik altyapı çalışması, protokol geçişi vb.) sıkışıklığı, katlı kavşaklar yapılsa da aniden yükselterek tıkanıklık durumuna getirecektir. Bu ise hem sürücüye hem de yolcuya zaman kaybı, stres demektir. Böyle bir durumdaki sürücü için "trafik canavarı olmayın" demek, kaybettiği zamanı telafi etmek isteyen sürücünün içinde bulunduğu ortamı yetersiz değerlendirmek anlamı taşıyacaktır.

2. Toplu taşıma etki. Daha etken gelişebilme olanağı toplu taşıma taşıtları için



ŞEKİL. 3 : TAŞIT HAREKETLİLİĞİ (A) VE ÇEVRE ERİŞİBİLİRLİĞİ (B) TEMEL ANLAYIŞLARININ KIZILAY ÇEVRESİ İÇİN TANIMLANMASI (A) YORUMU BULVARIN HIZ YOLUNA DÖNÜŞTÜRÜLMESİNE PARALELDİR.

nitelikleri belirlendiğinde, her yeni düzenleme bir başka düzenlemeyi, belli bir süre sonra gerektirir. "Her açılan yolu trafik doldurur" ulaşım mühendisliğinin bilinen bir aksiyomudur. Katlı kavşak yetersiz duruma gelir, daha fazla yol ve otopark isteği ortaya çıkar ve sorun kısa - dönemde çözüldüğü sanılırken, uzun - dönemde, çözülmesi çok daha güç bir duruma girer. Bulvarı bir taşıtı koridoru olarak gören bu anlayış Şekil. 2'de tanımlanmaktadır.

Kentsel ulaşım teknikleri yönünden, sorun incelenirken önce hareketliliğe göre mi, yoksa erişebilirliğe göre mi çözüm aranmaktadır, buna karar verilmelidir. İkinci olarak, ulaşım ile çevre kullanım ve aktivitelerin etkileşimi ve çevre değerleri gözönüne alınmalıdır. Birinci seçeneğe göre, binek taşıtının günlük kullanımını özendiren yaklaşım ile, çevre etkileşimi üzerinde duran yaklaşımın somalaştırılması ve bu yaklaşımların herbirinin Kızılay (Hürriyet) Meydanı nirengi noktası alınarak, Ankara'nın iki önemli aksına göre gösterilmesi Şekil. 3'de yapılmaktadır. Görüleceği gibi, Bulvara daha fazla lastik tekerlekli motorlu taşıtı yükleyen, binek taşıtının günlük kullanımını özendiren bir anlayış Ankara'nın bu iki önemli aksının

kısıtlanabilecektir. Bu özellikle projelendir-
melerin otobüs öncelikleri gibi öncelikli uy-
gulamaları içermediği durum ve kesimlerde ar-
tacaktır.

3. Kaza artışı. Hız yollarında zincirleme,
diğer yollarda tek birimler temelinde kaza
olasılıkları söz konusudur.

4. Ara kademelerde ve bir kademenin belli
kesimlerinde taşıt -yaya çatışması artışı ortaya
çıkabilecektir. Bu son durum açık olarak
Atatürk bulvarının Kızılay kesiminde beklen-
melidir.

5. Hava kalitesine etki. CO, CO₂, NO_x,
kurşun vb. emisyon ve partikül atıklar, as-
best (toz) artan taşıt trafiği ile artma
eğilimine girecektir.

6. Gürültü. Özellikle (+) kotta katlı
kavşaklar istenmeyen ses olan gürültüyü
arttıracaktır.

7. Enerji kullanımı. Binek taşıtlarının pet-
rol bağımlılığı gözönüne alındığında taşıt do-
luluk oranı/ enerji sarfiyatı artacak, bu da pet-
role olan bağımlılığı arttıracaktır. Böylece,
katlı kavşak projeleri binek taşıtın kul-
lanımını özendirici anlayış kapsamında ulusal
enerji açığına olumsuz değer yükleyecektir.

8. Kendisine toplu taşıma seçeneği sunul-
mayan binek taşıt kullanıcılarının petrol sar-

fiyatı ile, diğer bakım, onarım ve işletme
masrafları da, toplam binek taşıt kullanımı/
ulaşım yararı temelinde artacaktır.

9. Merkez işlevlerinde değişiklikler söz
konusu olacak ve merkezdeki büro, ticaret vb.
kullanımların her an merkezi bırakma
olasılıkları firma temelinde artacaktır.

Kaldığı, Bulvarı ulaşılabilir yönünden
güçlendirecek, Büyükşehir Belediyesinin sahi-
bi olduğu iki raylı sistem projesinin yapım
işleri sürmektedir. Ulaşım Ana Planı
çerçevesinde, raylı sistemlerin diğer ayakları
da kesin projeleri elde edilip, yapıma duru-
mundadır (bkz. Şekil. 4). Kıt olan mali
kaynakları biran önce gerçekleştirilerek Anka-
ra'nın büyük bir kesimine hizmet vermek
üzere büyük kapasiteli ve yüksek doluluk
oranlı yatırımların tamamlanmasına hasret-
mek yerine, genelde doluluk oranı çok düşük
taşıtların kullanacağı karayolu işleri yapımına
harcamak ne derece uygundur. Özellikle, ken-
tin daha dar gelirli ve orta gelirli kesimleri
biran önce raylı sistemlerin gerçekleşmesini
beklerken, belki de borçlanma yolu ile, bu
kesimlerin üzerine ek külfet getirmek ve ni-
meti ulaşım sorununu bu kesimler kadar ra-
hatsız biçimde hissetmeyen çok küçük bir ke-
sime aktarmak söz konusu ise, bu doğru olur
mu?..

Yerel yönetimin Ankara'ya daha kaliteli
bir yaşam düzeyi sunmak için öncelikle ya-
pabileceği bazı ulaşım hizmetleri
söz konusudur. Bunların başlıcaları şunlardır:

1. Aydınlatması tamamlanmamış
kavşakları aydınlatmak. Trafik kaza olasılığı
yüksek olan kavşakları ve kesimleri kanalla-
ma vb. ile düzenlemek.

2. 'Protokol Yolu' uygulamasını Bulvar-
dan kaldırarak, yeniden düzenlemek.

3. Dar ve yayayı zorunlu olarak platform'a
yönlendiren kaldırımları genişletmek.

4. Yaya alanlarındaki kullanım ra-
hatsızlıklarını gidermek.

5. Otoparkların kapasitesinde kul-
lanılmasını sağlamak.

6. Merkez'de parkmetre düzenlemelerini ve
kullanımını sağlamak.

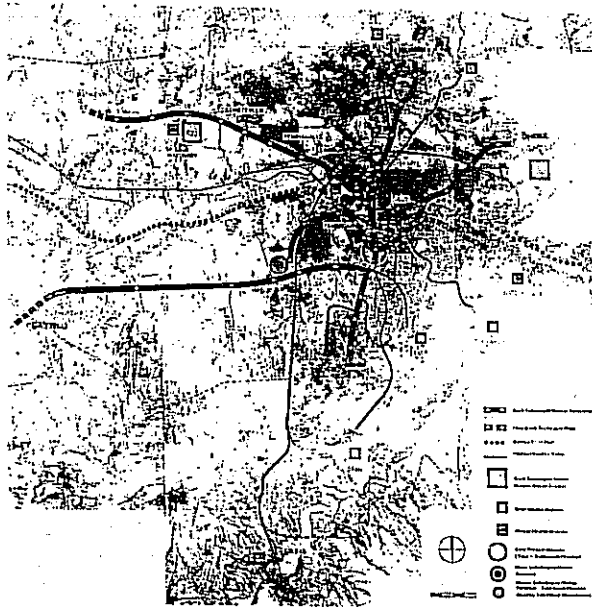
7. Ulaşım Ana Planı'na göre otobüs
öncelikli düzenlemelere başlamak.

8. Otobüs işletim, hat ve duraklarını daha
etkin ve kullanışlı duruma getirmek.

9. Eksoz gazı ve gürültü ölçümlerinin
yapılmasını, önlemler alınmasını sağlayarak,
Ankara'nın sağlığına katkıda bulunmak.

10. Trafik sıkışıklığının söz konusu
olduğu yerlerde alan temelinde önlem
alınmasını sağlayacak projelere başlamak.

Bu son sözü edilen husus Bulvarı bir tür
hız yoluna çevirme anlayışına karşı açılabilir.



ŞEKL. 4.
ANKARA KENTSEL ULAŞIM ANA PLANINA GÖRE 2015
YILI RAYLI SİSTEMLER, OTOBÜS ÖNCELİKLİ YOLLAR VE
DİĞER ÖNEMLİ ULAŞIM ÖGELERİNİ GÖSTEREN ŞEMA.
Kaynak: Ankara Kentsel Ulaşım Çalışmaları, cilt 5: reviz edilmiş gösterimi.

Kentel ARS (Metro) şaplebrı (merkezden): Hıfız Raşid Dışma (ANKARA) şaplebrı:
1° Aşama: Batıkent 3° ve 4° Aşama: 1° Aşama - AŞOT - Dikimevi
2° Aşama: Çayyolu Keçiören ve Dikimevi Diğer şaplebrı: Etiler, Sıhler-Önder, Hıfız.

Önce kentiçi merkezden geçen bu tür yol seçeneğinin ulaşımclar tarafından benimsenen bir seçenek olmadığını söyleyelim (bkz. (1), (8), (12), (14), (16), (18), (19), (21), (26), (29), (31), (34), (40), (41), (42), (45), (48), (51))

İkinci olarak bu tür projelerin ülkemizde daha önce de gündeme geldiğini ve büyük

çerçeve Avrupa ülkelerinde erişme kontrollü yolların artışının sınırlandırıldığını, İsviçre'nin 'Ekolojik paso' uygulamasına geçtiğini, diğer ülkelerin de benzer önlemler olarak, çevre-dostu projeleri yürürlüğe koyduğunu belirtmektedir.

Avrupa'da yapılan Avrupa Topluluğu ülkelerini kapsayan geniş çaplı bir anket trafik tıkanıklığından bıkan Avrupalıların, kent merkezlerinde binek taşıtı girişinin kısıtlanmasını büyük çoğunlukla istediklerini ve toplu taşım'a oy verdiklerini ortaya koymuştur (30).

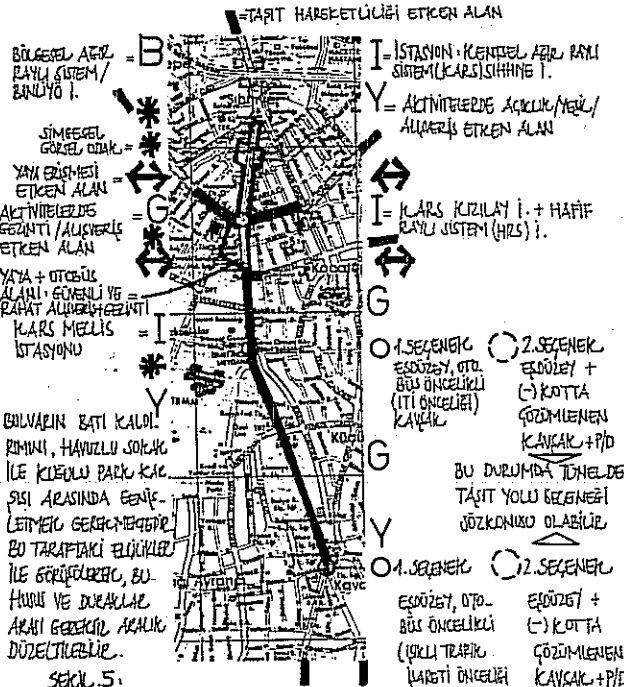
Kentiçi erişme kontrollü yol ve katlı kavşak yapımı konusunda, başta karayolu mühendisliği uzmanları olmak üzere, ulaşımcların büyük tereddütleri vardır. Bu tür projeleri kendi kentlerinde denemiş olan ülkelerde bu tereddüt red'de gitmektedir (bkz. (8), (12), (23), (24), (25), (29), (32), (33), (39), (41), (42)).

İslam Başkentleri ve Kentleri Örgütü (OICC) danışmanı A. Muhsen Hussain, gelişmekte olan ülkelerin kentsel ulaşım sorunlarını çözmelerinin bir ön koşulunun, geleneksel binek taşıtı odaklı ulaşım planlamasından, dolayısı ile taşıt hareketliliği, kentiçi, erişme kontrollü yol anlayışından ayrılmak olduğunu bildirmektedir. (28).

Bahreyn gibi küçük bir Arap Emirliğinden, ulaşımca Al Sabah trafik durultma önlemlerinin önemi üzerinde durmaktadır (2).

Trafik sıklığının söz konusu olduğu yerler için alan ölçeğinde alınabilecek, trafik durultma yöntemleri konusunda ülkemizde, kuramsal düzeyde de olsa irdelemeler yapılmaktadır (örneğin, bkz. (1), (31)). Uzun bir süre böklemeye gerek göstermeksizin, daha kısa dönemde sonuçları alınabilecek bu düzenlemeler hem ulaşım sistemleri düzenleme ve yönetimi (Transportation systems management = TSM), hem de çevresel trafik yönetimi anlayışları kapsamında, pek çok ülkede uygulanmaktadır. Taşıt odaklı hareketlilik, buna uygun, daha fazla yol ve katlı kavşak yapımının kentlerine getirdiği olumsuzlukları, 'deneyerek' anlayan ve ulaşım düzenlemelerini kentlerinin iyileştirilmesi ve kentlinin yaşam kalitesinin yükseltilmesi ile birlikte ele almayı 'öğrenen' gelişmiş ülkelerin bu deneyim ve öğrenimlerini ülkemizde hem ulaşım alanında çalışan teknik kademeler, hem de yerel yönetimler incelemektedir.

Bir yolun taşıt kapasitesinin yanında çevresel kapasitesinin de olduğu unutulmamalıdır (Örneğin bkz. (13), (27) (35)). Ulaşım seçenekleri değerlendirilirken, bu çevresel kapasitenin de ne olduğu ortaya konmalıdır.



SEKİL 5.
MİDANLAR DİZGESİ ANLAŞINA GÖRE BİR DEĞERLENDİRME.
ATATÜRK BULVARI VE ÇEVRESİNİN KİMLİĞİNİ BELİRLEMEKLE GEÇİSTİRİLEBİLECEK BİR ÖNERİ
PID = PARK ET - DEVAM ET (PARK BRÜDE) İÇERİKLİ, KENTSEL MERKEZ SİĞEŞİ KATLI OTOPARK DÜZENLEMELERİ BAĞLANTISI ÇÖZÜMLENEBİLİR...
BUNA SEÇENEKLER YOL DEĞERLENDİRME VE AKILLI TRAFİK DENETİMİ (IVC) DİR

tepki aldığını belirtelim (bazı örnekler için bkz. (20), (22), (43)).

Ayrıca Büyükşehir statüsü kazanmış kentlerde belediyelerin böyle projelere itibar etmediğini de belirtmekte yarar var. Londra'da en önemli yerel yönetimlerden biri olan Westminster, plan ve projelerinde böyle bir anlayışa tüm kapıları kapamıştır (bkz. (49), (50)).

Viyanan'ın 1981'deki belediye başkanı bu tür projelerin temelinde anlayış olan 'hareketlilik' karşı şunları söylemektedir: "sınırsız olarak birey hareketliliği... bir illüzyondur... gelecek toplu taşım'a ait olup, toplu taşım'a bu gereksinim kentin yenilenmesinin itici gücünü oluşturacaktır" (kaynakça (37) sayfa 34).

Batisse (11) Birleşmiş Milletler'in Avrupa Ekonomik Komisyonunun karayolundan, demiryoluna bir kayışı öngördüğünü ve bu

Bunun da ötesinde, kentsel ulaşım gereksinimi ve düzenlemelerinin artık kentsel ekolojik yaklaşımlar çerçevesinde irdelenmesi sözkonusudur (Örneği bkz. 36).

Yukarıda belirtilen trafik durultma önlemlerinden, yol kullanımını ücretlendirme yöntemleri, yurtdışında bir çok kentte olduğu gibi, Hong Kong ve Singapur gibi Uzak Doğu kentlerinde "yol'da elektronik ücretlendirme" yi içermektedir (17, 31, 47). Şekil 6 ve 7, bu yöntemin bu iki kentteki uygulamasından alınmıştır.

Tekrar Ankara'ya döndüğümüzde, Atatürk Bulvarının "Kent Omurgası" niteliğinin Bulvarı da kapsayan bu kentsel tasarım yarışması için vurgulandığını (4), Bulvarın imge değerlerinin yitirilmemesi gerektiğini (10), Bulvarın Ankaralı için aynı zamanda bir gezinti alanı işlevini gördüğünü (46) bizzat Büyükşehir Belediyesinin yarışma Şartnamesinden okumak mümkündür. Dileriz, kendi şartnamesini yerel yönetim de yeniden okur ve bu tür alanlarda öngörülecek projelerinde, 1990'dan 1993'e, Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumlarının, dört yıllık sentezinin vardığı şu sonucu da göz önüne alır:

"Kent ana nazım planına refere edilmesi

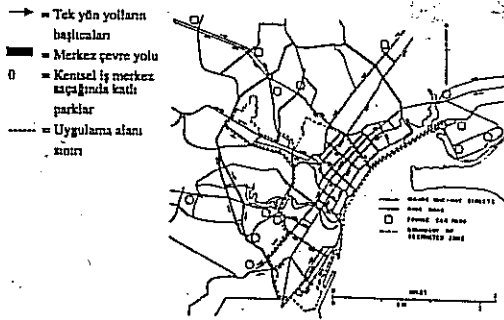
zorunlu olan... büyük projeler, paylaşımlı ve katılımlı olmalı, kentin ortak hedeflerinde birleşmelidir (15)".

Yukarıda sorulan sorulardan 2.'sine cevap yine olumsuz olmaktadır. Bu projeler ne Ankara Ulaşım Ana Planı, ne de Yapısal plan ile uyumlu değildir (7). Kaldı ki, Atatürk Bulvarının bu projelere konu kesimleri Çankaya Belediyesi sınırları içindedir ve bu belediyenin de bu konuda ne düşündüğü sorulmalıdır.

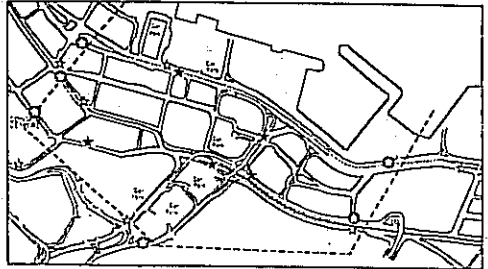
3. Soruya cevap, yukarıdaki değerlendirmeler çerçevesinde Ankara'nın kentsel değerlerine, kimliğine olumsuz bir katkının bu projelerin gerçekleşmesi ile yapılacağı yönündedir.

4. Soruya cevap, yarardan çok zarar getirileceğini ortaya koyar. Kısa - dönemde binek taşıtı ile Çankaya - Ulus arasında yolculuk yapanlar kazanacak, ancak belli bir süre sonra bu kazanç daha çok zarara dönüşebilecektir. Bugün Ankara'da 300.000'den az olan binek taşıtı sayısının 2015 için 672.000 olarak kestirildiğini (3) binek taşıtı hem kredi mekanizması yöntemleri ile, hem de, bu tür projelerle yerel yönetim eli ile özendirmek, ulaşım mekanlarında dolaşacak taşıt sayısını bu sayının da üzerine çıkaracaktır. Peki bu taşıtların sahipleri taşıtlarını nerelerde park edeceklerdir? Bu projelerin uygulanmasından sonra eskiden olduğu gibi, yeniden Hürriyet Meydanına, ayrıca Sıhhiye'ye katlı kavşak önerileri de gündeme gelmeyecek midir? Bu yükün inşaatı, bağlantı yolları nasıl çözülecektir? Bu tür kavşakların yer aldığı kesimlerde yaya için karşıya geçişler. Bulvarı alışveriş, iş, gezinti vb. amaçlar için kullanılanların hangi geçiş ve kullanım olumsuzlukları ile karşı karşıya kalacakları ne kadar ve nasıl araştırılmıştır? Çevre kalitesinin düşme eğilimine girmesi ile ticaret ne tür bir eğilim içine girecektir? Bütün bunlar cevap beklemektedir.

5. Soru kapsamında, yukarıda ulaşım düzenlemelerinde 'eskimiş' anlayış ve tekniklerin nasıl geçerliliklerini yitirdikleri, yeni anlayışların ve tekniklerin uygulanmaya başladığı konusunda bazı başlık niteliğinde saptamalarda bulunulmuştur. Her şeyden önemlisi kıt kaynakların kullanılmasının sabit ulaşım alt yapılanmasının ne kadar bu söylenenler çerçevesinde bazı seçenok öneriler geliştirilebilir. Bu konu Şekil. 5'te, başlıkları ile gösterilmektedir. Buna göre Sıhhiye Meydanı - Meşrutiyet Caddesi arasında kalan Bulvar kısmı yaya + toplu taşıma alanı olarak düzenlenebilir. Bu alandan itibaren Kavaklıdere Meydanına kadar olan kesimde de buna uygun düzenlemeler yaparak, Atatürk Bulvarının meydanlar dizgesi mekan-



Şekil. 6 : Singapur'da, kentsel iş merkezine taşıt girişlerinin istin'e bağlanması, geliştirilme'nin uygulandığı alan.



Şekil. 7 : Hong Kong'da, kentsel iş merkezine taşıt girişlerinin elektronik sistem ile ücretlendirilmesi yönteminin uygulandığı alan.

sal niteliği güçlendirilebilir.

Şekil. 5, İsmet İnönü ve Kavaklıdere Meydanları için (-) kotta kavşak çözümlerinin de sözkonusu olabileceğini içermektedir. Alta kavşak katı + tünelde karayolu teknolojik olarak mümkündür ve bu çözümler üstteki eşdüzey mekanların bütünleşmesini en az olumsuzlukla etkileyebilecektir.

Bu öneri ile kentsel merkez saçağında parket - devam et sistemi çerçevesinde otopark düzenlemeleri ve bu sistemin merkez çekirdeğine girmesi düşünülmelidir.

SONUÇ:

Öngörülen bu projelerde teknolojiyi kullanmanın mantığına inilmeksizin, bugün için 'eldeki', 'bilinen' teknolojiyi kullanmak eğiliminin sözkonusu olduğu anlaşılmaktadır. Teknolojik seçeneklerin olduğu bir ortamda, Bulvarın işlevsel bir yol kademesinden (ana arter) çok bir 'bulvar' anlamına göre çözümler önem kazanmaktadır.

Öncelikle belediye bu projeleri tartışmaya açmalı, katılımı sağlamalıdır.

Bulvarın içinden geçtiği kentsel merkez çekirdeğinin bütünlüğünü sağlayan bir ulaşım anlayışı ile, Ankaranın Türkiye'nin sadece yönetsel değil aynı zamanda simgeler yüklü mekanlar ile dolu başkentü olduğu vurgulanmalı, bunun karşısı gerçekleştirilecek, çekirdek aktivite ve kullanımları parçalanarak, kente ve kentliye karşı bir ulaşım suçu yerel yönetim eli ile işlenmemelidir.

Hem yerel yönetim, hem de Kültür Bakanlığı bu alanın bir kültürel miras alanı olduğunun farkına vararak, Dünya Kültür ve Tabiat Mirasının Korunması Sözleşmesi'nin ilgili maddesine dayanarak, Atatürk Bulvarının bu kesimini "Kültürel Miras" alanı olarak ilan etme yönünde girişimde bulunmalıdır.

Büyükşehir belediyesinin sık sık kullandığı bir ifadeyi kullanarak, son sözü şöyleyim:

"Bu kent hepimizin"!

KAYNAKÇA

Not: Ankara Büyükşehir Belediyesi, 'ABB' olarak kısaltılmıştır.

(1) Acar, İ.H. (1992) Kentiçi Trafik Sorunlarının Hafifletilmesinde Güncel Yöntemler ve Talep Yöntemi 4, Toplu Taşıma Kongresinde sunulan bildiri, Kongre Kitabı ss. 109 - 126, ABB EGO, Ankara.

(2) Al Sabah, A.N.A. (1993) Traffic Calming: Bahrain's Experience, Organization of Islamic Capitals and Cities Fifth Seminar:

Road Safety and Accident Prevention, 23 sayfa bildiri, Ankara.

(3) ABB EGO - KANADA KONSORSİYUMU - KUTLUTAŞ (1987) Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması.

Cilt 1: Ulaşım Yapısı

Cilt 2: Ulaşım Konut Anketi

Cilt 5: Ulaşım Ana Planı

(4) ABB (1993) Güzel Ankara Projesi Omurgası Kuzey Bölümü Kentsel Tasarım Yarışma Kitabı, Ankara.

(5) ABB (1993) Road Safety and Studies for Prevention of Traffic Accidents in Ankara, İslam Başkentleri ve Kentleri Örgütü (OICC) tarafından düzenlenen Yol Güvenliği ve Trafik Kazalarının Önlenmesi Semineri'nde sunulan bildiri, Ankara.

(6) ABB (1993) Kente Karşı Suç Paneli I. Konuşmalar Kitapçığı, Ankara

(7) ABB (1993) Ankara Ulaşım Ana Planı, Ankara

(8) Antoniou, Jim (1971) Environmental Management - Planning for Traffic, Mc Graw Hill, Londra.

(9) Aydın, C. (1992) Metro Kazısı Nedeniyle Uygulanan Yeni Trafik Düzeninin Değerlendirilmesi ve Gelecekteki Toplu Taşıma Uygulamalarına Katkıların İrdelenmesi, 4. Toplu Taşıma Kongresinde -sunulan bildiri. Kongre kitabı ss. 45-62, ABB EGO, Ankara.

(10) Ateş, T. (1991) Türkiye'de Kentsel Peyzaj ve Kent Omurgası, (4). Kaynakça içinde, ss. 65-67.

(11) Batisse, F. (1990) European Transit & the Environment, Mass Transit, Eylül Ekim sayısı, ss. 45-48.

(12) Bor, W. (1972) The Making of Cities, Leonard Hill, Londra.

(13) Brown, G.R. (1982) Visual Intrusion Impact of Residential Traffic, Transportation Engineering Journal - ASCE, sayı 5, ss. 468-481.

(14) Çelik, F. (1991) Kentiçi Trafik Sıklığı ve Optimum Kavşak Kapasitesi, 3. Toplu Taşıma Kongresinde sunulan bildiri, Kongre kitabı ss. 291-297, ABB EGO, Ankara.

(15) Çubuk, M. (1994) Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumları 1990-1991-1992-1993 Sonuçları Üzerine Sentez Denemesi, MSÜ İstanbul.

(16) Daniels, P.W., Warnes, A.M. (1980) Movement in Cities, Methuen and Co. Ltd., Londra.

(17) Dawson, J.A.L., Catling I. (1986) Electronic Road : Pricing in Hong Kong,

Transportation Research - A, sayı 2, ss. 129-134.

(18) DPT (1991) Kentiçi Ulaşım - VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı ÖK Raporu, Ankara.

(19) Edwards, J.D. (der.) (1992) Transportation Planning Handbook, Prentice Hall, New Jersey.

(20) EGE Mimarlık (1992) Kazıklı Yol... EGE Mimarlık sayı. 2, ss. 31-32.

(21) Elkin, T., Mc Laren, Ld., Hillman M. (1991) Reviving the City, Friends of the Earth, Londra.

(22) Gürsel, Y. (1989) İçinden Otoyol Geçen Tarih, Mimarlık sayı. 1, ss. 42-43.

(23) Highway Research Board (1969) Transportation and Community Values, HRB SP No. 105; Washington D.C.

(24) Highway Research Borad (1974) Geometric Highway and Culvert Design, TRB R. 518, Washington D.C.

(25) Hobbs, F.D. (1974) Traffic Planning & Engineering, Pergamon Press, Oxford.

(26) Homburger, W.S., Kell, J.H. (1981) Fundamentals of Traffic Engineering, Berkeley, Kaliforniya.

(27) Hopkinson, R.G. (1927) The Evaluation of Visual Intrusion in Transport Situations, Traffic Engineering and Control, sayı, 11, ss. 387-395.

(28) Hussain, A.M. (1993) Integrated Road Safety Programmes in developing Cities, Organization of Islamic Capitals and Cities Fifth Seminar: Road Safety and Accident Prevention, 26 sayfa bildiri, Ankara.

(29) Jones, P.M. (1989) The Restraint of Road in Urban Areas, Transport Studies Unit, University of Oxford, Oxford.

(30) IRJ (1991) Transit Surveys, International Railway Journal, sayı 11, s. 33

(31) Kaplan, H. (1992) Büyük Kentlerimizde Trafik Rahatlatma Önlemleri, Trafik Bütünleştirilmesi ve Toplu Taşıım Sistemlerinin Yeri, 4. Toplu Taşıım Kongresinde sunulan bildiri, Kongre kitabı, ss. 63-96, ABB EGO, Ankara.

(32) Keudel, W. (1992) Büyük Şehirlerdeki Ulaşım Problemleri, 4. Toplu Taşıım Kongresinde sunulan bildiri, Kongre kitabı ss. 303-314, ABB EGO, Ankara.

(33) Khisty, J.C. (1990) Transportation Engineering, Prentice Hall, New Jersey.

(34) Menteş, G. (1992) Ankara Kenti Ulaşımı Hakkında Düşünceler Üzerine, Türkiye Mühendislik Haberleri, Şubat - Mart sayıs, ss. 8-18.

(35) Morlok, E.K. (1978) Introduction to Transportation Engineering and Planning, McGraw - Hill, New York.

(36) Naess, P. (1992) How Feasible are Environmental Measures in Urban Development? United Nations Seventh Conference on Urban and Regional Research: Urban Ecology, ss 403-424, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Ankara.

(37) Newman, P. Kenworth, J.R. (1989) Gasoline Consumption and Cities, JAPA Journal sayı, 1, ss. 24-37.

(38) O'Flaherty, C.A. (1983) Highway and Traffic (Volume 1), Edward Arnold, Londra.

(39) Oglesby, C.H. Hick, R.G. (1982) Highway Engineering, John Wiley & Sons, New York.

(40) Ozer, M. (1991) F. Çelik Bildirisi üzerine tartışma, 3. Toplu Taşıım Kongresi, Kongre Kitabı sayfa 299, ABB EGO, Ankara.

(41) Pearce, D., Nash, C. (1973) The Evaluation of Motorway Schemes: A Case Study - Southampton, Urban Studies, sayı 10, ss. 129-143.

(42) Robinson, J. (1971) Highways and Our Environment, McGraw Hill, New York.

(43) Robinson, J. (1986) Beyoğlu Otoyol Plan, Mimarlık sayı 2, ss. 20-21.

(44) Smith, M.J. Vd. (1994) A Comparison of the Network Effects of Four Road-User Charging Systems, Traffic Engineering and Control, Mayıs sayıs, ss. 311-315.

(45) Stone, T. (1971) Beyond The Automobile - Reshaping the Transportation Environment, Prentice Hall, New Jersey.

(46) Tankut, G. (1991) Ankara Kent Omurgası - Tarihsel Evrim, (4). Kaynakça içinde, ss. 56-60.

(47) Traffic Engineering and Control New (1994) Electronic Road Pricing, Traffic Engineering and Control, Haziran sayıs, ss. 390-392.

(48) Yayla, N. (1991) M. Özdirim Bildirisinin Tartışması. 3. Toplu Taşıım Kongresi, Kongre Kitabı ss. 142-144, ABB EGO- Ankara.

(49) Westminster City Council (1994) Transport Policies and Programme 1995/96, Londra.

(50) Westminster City Council (1994) Unitary Development Plan, Londra.

(51) Whyte, W.H. (1988) City: Rediscovering The Centre, Double Day, New York.