

20 Mart 2001 tarihinde, TMMOB Makina Mühendisleri Odası Ankara Şubesi tarafından düzenlenen "Ankara'da Kent İçi Ulaşımında Alt/Üst Geçitler" konulu panelde "Ankara'da Köprü ve Tüneller" başlığı altında bir konuşmasını esas alarak hazırladığı işlik notundan özgün biçimiyle alınmıştır.

MERSİN

KENTSEL PLANLAMA İŞLİĞİ

KENT MERKEZİ ÇALIŞMA GRUBU NOTLARI

CP 401 (Güz 2000) - Ekim 2000 / Ocak 2001; CP 402 (Bahar 2001) - Mart 2000 / Haziran 2000

11

KÖPRÜ VE TÜNELLER

Genellikler

Ulaşımında alt/üst geçitler, ya da köprüler ve tüneller, farklı ulaşım türlerine ait kanalların mekansal ayırımı ile ilgilidir. Amaç farklı ulaşım türlerinin birbirini engellememesi; kanallar içindeki hareketin, akışların (ya da trafiğin) hacim ve hız, yani debi sürekliliğini sağlamaktır.

Kent içinde iki tür ulaşım vardır: araçlı ve araçsız. Kentsel planlamada kullanıldığı biçimde, araçsız ulaşım, yani "yaya ulaşımı" kavramı, biraz karışıktır. Bisiklete binen, paten kayan, el arabası süren, elektrikli sandalye, yürüyen merdiven ya da asansör, yani bir biçimde motorsuz veya motorlu "araç" kullananlar ile, spor amaçlı koşan, inceleme amaçlı gezinen, etrafı seyretmek amacıyla duran, yani amacı ulaşım olmayan hareketler de "yaya ulaşımı" kategorisinde kabul edilir. Önemli olan insanın hareketidir. (Bkz: Akın Atauz, "Kentler, Yayalık Durumu ve Otomobiller Üzerine Bir Dene-me", İnsan, Çevre, Kent, Ferzan Bayramoğlu Yıldırım (ed), İstanbul: WALD, Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi, 1996, s 93-122.) Bu bakımdan yaya ulaşım kanallarına salt "yaya yolları" olarak bakmak yanlış olur. Meydanlar, parklar, gezinti alanları, baki terasları, dinlenme yerleri, spor alanları vb açık alanlar ile yapılar içindeki holler, pasajlar, koridorlar, merdivenler vb, içinde insanın hareket ettiği her mekan aslında birer "yaya ulaşım kanalı"dır.

İnsan vücudu *asimetrik*dir. Solda bir kalp, sağda ise bir karaciğer vardır. Vücudun solu sağını tutmaz. Sağ el, soldakinden büyük; sağ kol ve sağ bacak ise soldakilerden uzundur. Böyle olunca insan hareket ederken geniş daireler çizmek durumunda kalır. Ama hedefine, ya da kerterizine (*referans noktasına*) oranla rotasını düzeltebilir. Böylece ortaya yönlü ama *sinisoidal* bir güzergah çıkar. Yani insan düz bir çizgi üzerinde yürümez. Kendiliğinden oluşan patikalara bakın. Tıpkı keçi yolları gibi bir ana istikamette ama eğri bğürüdür. Demek ki, T cetveli ve gönye kullanarak çizilen yaya yolları insan hareketine uymaz. İnsanlar her fırsatta bu çizgilerin dışına çıkar kestirme patikalar oluştururlar...

"Araçlı ulaşım" ilk bakışta görece daha kısıtlı bir kavramdır. Ama yine de yaya ulaşımı kadar karmaşıktır. Kuşkusuz, amaç insan ulaşımıdır. Ama önemli olan, insanın değil, araçların hareketi olmaktadır. Yani, "araçlı ulaşım"da artık insanlar değil, motorlu ya da motorsuz, tekerlekli ya da tekerleksiz, lastik tekerlekli ya da raylı, hızlı ya da yavaş, kişisel ya da kitlesel, özel ya da kamu-sal ulaşım araçları ön plandadır. Bu bakımdan, ulaşım araçlarının türü, kapasitesi, hızı; hareket kanallarının özellikleri; trafik kuralları; yolcu-şöför ayırımı; araca binme-inme koşulları; araçların depolanması, araçlara yakıt ikmali, araçların üretimi, tamiri ve hatta alımı, satımı ve atımı ile ilgili konular ön plana çıkar. Kentsel planlama, işte bu konulara oranla yollar (yani kanallar), alanlar ve kapalı mekanları ele alır.

Araçlı ulaşım kanallarının biçimlendirilmesinde esas araçların teknolojik özellikleridir. Yolların en ve boy kesitleri, sathlar, güzergah geometrisi araçların özelliklerine, enine boyuna, hızına, dönme yarıçaplarına, trafik akışına, planlanan kapasitelere vb orantı hesaplanır. Yani, ulaşım ve trafik mühendisliğinde "bence en uygunu" ya da "politik olarak en uygun, strateji ya da çözüm" yoktur. Doğru (işlevsel, basit, ucuz) ve yanlış (işlevsel olmayan, tehlikeli/riskli, karışık ve pahalı), çözümler vardır. Ama tabii ki, ulaşım planlaması farklıdır. Kentsel planlamanın bir alt sektörü olarak ulaşım planlaması, ana hedefler, temel tercihler, ulaşım ağının bütüncül deseni vb hususlarla ilgilidir. Kent planları, ulaşım planlamasının özündeki paradoksları iyi bilir: "yaya ve araçlı ulaşım", "bireysel ve kitlesel ulaşım", "ızgara ve radyal ağ deseni", "dar ve geniş koridor", "yayıma ve yoğunlaşma", "mekik ve ring" vb.

Kentlerde, asıl olan insan; insan etkinlikleri ve insanın hareketi olduğuna göre, kentsel planlamada önceliğin "yaya ulaşımında" olması; "araçlı ulaşımın", "yaya ulaşımı" nı tamamlayan, destekleyen, kolaylaştıran, hızlandıran, yoğunlaştıran, yaygınlaştıran bir olgu olarak algılanması, tasarlanması esastır (Akın Atauz, op cit. Bkz: İnsan Hakları Derneği'nin "1989 Yaya Hakları Bildirgesi" (s 119-120) ve "İnsan Hakları Bülteni Özel Eki" (s 121-122). Alt ve üst geçitler işte bu bağlamda önem kazanır.

Örneğin, demiryolları, diğer araç yollarından ayrılmak durumundadır. Kesişmelerde hemzemin çözümler tehlike yaratır, trafik akışlarını keser. Köprüler, tüneller gerekli olur. Aynı husus üzerinde yoğun trafik olan araç ve yaya yolları için de geçerlidir. Hemzemin çözümler sıkıntı yaratır. Ama, ilke olarak tünele giren, ya da köprüye çıkan hep araçlardır. Kentte esas insan; insan hareketliliğinde ise öncelik yaya ulaşımında olmak durumundadır. Bu bağlamda özellikle kentin merkezi, merkezin de zemin kotu yayalarıdır diyebiliriz. Bu bir gereklilikten çok zorluluktur. Çünkü yaya ulaşımı, belki yavaş ama kapasitesi en yüksek ve kesinlikle tıkanmayan en güvenilir en ucuz ulaşım/dolaşım yöntemidir. Kent merkezlerini merkez yapan nüfus ve faaliyet yoğunlaşması ancak yaya ulaşımı ve yüz yüze ilişkilerle sağlanabilir. Bakınız dünya kentlerine: Paris'in altı metro ağı ile örülmüştür. New York'ta, Paris'te, Roma'da ana ulaşım arterleri kentin merkezini kesmezler, sararlar. Ana yollar, gerektiğinde tünellere girer, gerektiğinde köprüleşir ama kentin merkezini, merkezin de zemin kotunu hep yayalara bırakırlar...

Ve, Ankara!

Oysa, biz kendimize özgüyüzdür. Genelliklere uymayız. Kentlerimiz de böyledir, başkentimiz de. Tabii ki, kentsel planlamamız da. Bizde ulaşım/dolaşım konularında araçlar, amaç; araçlı ulaşım, esas; ve yaya ulaşımı, araçlı ulaşımın engelidir. Yani, bizde durum, olması gerekenin tam tersidir. Herkes gider Mersin'e biz gideriz tersine!

İnsanın geri plana itildiği, kentsel yaşam çevresi kalitesinin önem taşımadığı kentlerimizde yaya ulaşımına öncelik verilmesi şartı olmaz mıydı? Bakınız Ankara'ya, Başkent Ankara'ya! Kent merkezi ana arterlerle kesilmiş; trafik kavşakları, kent meydanı, yaya bölgeleri otopark haline gelmiş (Burak Boysan, İhsan Bilgin, "Meydanların Varoluş ve Yokoluş Nedenleri", İnsan, Çevre, Kent, Ferzan Bayramoğlu Yıldırım (ed), İstanbul: WALD, Yerel Yönetim ve Demokrasi Akademisi, 1996, s 71-84); kentin merkezi ve merkezin zemin kotu motorlu araçlara teslim edilmiş. Kaldırımlar, *kali-dromos*'lar, sanki işporta tezgahlarına, büfelere, kabinlere, direklere, reklam panolarına, çöp bidonlarına ve tabii ki araçlara tahsisli.. Yayalar şaşkın! Yapılara, pasajlara, yaya köprülerine, yaya tünellerine sığmıyorlar.. Tek çözüm, merkezi hızla terketmek, ya da hiç uğramamak... Ankara'da, Ankara'nın merkezinde yaya olmak gerçekten bir işkencedir! Ama işkenceyi biz kendi kendimize yapıyoruz... Araçlı ulaşım, yaya ulaşımını eziyor, kentsel yaşam çevresi kalitesini düşürüyor; kenti, kentin merkezini yavaş yavaş öldürüyor.... vs vs.

Sanırım bu kadarı size bir fikir vermek için yeterli!...

Prof Dr R Raci Bademli
26 Mart 2001

PLANLAMA
2003/2