



kızılay' da yayalar ve yaya ulaşımı: sorunlar, sebepler ve süreçler



TMMOB MİMARLAR ODASI ANKARA ŞUBESİ



TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI ANKARA ŞUBESİ

Ankara
Şubat 2004

KIZILAY'DA YAYALAR VE YAYA ULAŞIMI:

SORUNLAR, SEBEPLER VE SÜREÇLER

KIZILAY KENT MERKEZİ ÇALIŞMA GRUBU

Aktan ACAR	Mimar
Aysun ACUNER	Şehir Plancısı
Tonguç AKIŞ	Mimar
Eser ATAK	Şehir Plancısı
Selda BANCI	Mimar
Ebru BAYSAL	Mimar
M. Güven ERTEN	Şehir Plancısı
Buğra GÖKÇE	Şehir Plancısı
Figan KILIÇ ÖZÇELİK	Mimar
Savaş Zafer ŞAHİN	Şehir Plancısı
İnci YALIM	Mimar

TMMOB MİMARLAR ODASI ANKARA ŞUBESİ

TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI ANKARA ŞUBESİ

Ankara

Şubat 2004

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın gerçekleşmesinde;

TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi ve TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi Yönetimlerine ve çalışanlarına bu çalışmanın gerçekleştirilmesi için gerekli olan platformun oluşumunda sağladıkları özveri dolu katkılar için, Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubunun toplantılarına ve etkinliklerine katılan her meslek insanına ve her Ankara sakinine bu kentin ve Kızılay'ın "sahibi" olma cesaretini gösterdikleri için,

Ayrıca;

Sayın Akın ATAÜZ'a elinizde tuttuğunuz yayın için değerli katkılarını esirgemeyerek çalışmanın editörlüğünü büyük bir içtenlikle üstlendiği için; Sayın Buğra GÖKÇE'ye Ankara'da planlı gelişme ve yayalılık, Sayın Eser ATAÜZ'a Kızılay'da yaya ulaşımı ve kent merkezlerindeki ulaşım politikalarında çağdaş yaklaşımlar, Sayın Aysun ACUNER'E Kızılay'da yaya ulaşımı, Sayın Savaş Zafer ŞAHİN ve Figan Kılıç ÖZEÇELİK'e yaya mekanlarının tasarımında geliştirilen çağdaş ölçütler, Sayın Güven ERTEN VE Eser ATAÜZ'a yaya bölgeleri için getirilen öneriler konularında dağarcıklarında biriktirdiklerini paylaştıkları ve ilgili bölümleri oluşturdukları için teşekkürü bir borç biliriz.

KIZILAY KENT MERKEZİ ÇALIŞMA GRUBU

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR	ii
İÇİNDEKİLER	iii
ÖNSÖZ	1
GİRİŞ	5
1.PLANLI GELİŞME SÜRECİNDE ULAŞIM POLİTİKALARI – YAYA İLİŞKİLERİ BAĞLAMINDA KIZILAY	8
1.1. KIZILAY VE ATATÜRK BULVARI'NIN TARİHSEL GELİŞİMİ VE ÖNEMİ	
1.2. KIZILAY'DA ULAŞIM VE YAYAYA İLİŞKİN PLANLAMA VE UYGULAMALAR	
2.KENT MERKEZLERİNDEKİ ULAŞIM POLİTİKALARINDA ÇAĞDAŞ YAKLAŞIMLAR	18
2.1. TOPLU TAŞIMANIN GELİŞTİRİLMESİ	
2.2. OTOMOBİLİN SINIRLANDIRILMASI	
2.3. YAYALAŞTIRMAYI VE YAYA ULAŞIMINI GELİŞTİRMEK	
3.KIZILAY'DAKİ YAYA ULAŞIMI, YAYA YOLLARI VE YAYA BÖLGELERİ: MEVCUT DURUM VE SORUNLAR	22
3.1. YAYA HAREKETİNİ KISITLAYAN UYGULAMALAR	
3.1.1. Taşıt Öncelikli Düzenlemeler ve Taşıt Kaynaklı Sorunlar	
3.1.2. Toplu Taşıma Duraklarıyla Yaya Dolaşımının Kesiştiği Yerlerdeki Sorunlar	
3.1.3. Yaya Kaldırımları ve Yaya Yollarındaki Alt Yapı Engelleri ve Diğer Engeller	
3.1.4. Hareket Kısıtlılığı Olan Kişilerin Ulaşabilirliği	
3.2. YAYALAŞTIRILMIŞ BÖLGELER VE SORUNLARI	
3.2.1. Yaya Bölgeleri ve Yapısal Özellikleri	
3.2.2. Yaya Bölgelerinde Yaşanan Sorunlar	
3.3. GÜNCEL GELİŞMELER	
SONUÇ YERİNE	33
YAYA MEKANLARINA İLİŞKİN ÇAĞDAŞ ÖLÇÜTLER VE KIZILAY İÇİN ÖNERİLER	
EK1. YAYA MEKANLARININ TASARIMINDA GELİŞTİRİLEN ÇAĞDAŞ YAKLAŞIMLAR VE TASARIM ÖLÇÜTLERİ	35
EK1.1. YAYA MEKANLARININ TASARIMI	
EK1.1.1. Tasarım İlkeleri, Ölçütleri, Detaylar ve Kent Peyzajı İle İlgili Bazı Notlar	
EK1.2. TAŞIT YOLLARININ TASARIMI	
EK1.3. KAVŞAK TASARIMI	
EK1.4. TRAFİK YATIŞTIRMA	
EK1.5. TRAFİK YÖNETİMİ	
EK1.6. SİNYALİZASYON VE TRAFİK İŞARETLERİ	
EK2. KIZILAY'DA YAYA ULAŞIMI VE YAYA BÖLGELERİNİN SAĞLIKLI LAŞTIRILMASI İÇİN ÖNERİLER	48
EK2.1. TEMEL İLKELER	
EK2.2. OPERASYONEL ÖNERİLER	
EK2.3. GÜVENPARK'TAKİ DOLMUŞ VE OTOBÜS DURAKLARI İÇİN BİR ÖNERİ	
KIZILAY KENT MERKEZİ ÇALIŞMA GRUBU ETKİNLİKLERİ VE ETKİNLİK ÜRÜNLERİ	
EK3. ÖZÜRLÜLER GÜNÜ ETKİNLİĞİ, 3 ARALIK 2002	55
EK4. KIZILAY ÜZERİNE BİR OKUMA DENEMESİ	60
EK5. KENT SAKİNLERİ BULUŞMASI, 22 NİSAN 2003	64
EK6. SEÇİLMİŞ ANKARA KRONOLOJİSİ	67
KAYNAKLAR	73
RESİM – ŞEKİL DİZİNİ	76



ÖNSÖZ

Bu çalışmayı hazırlayan şehir plancıları ve mimarlar olarak bizler, Ankara'da yaşıyoruz, çalışıyoruz. Kimimiz hala öğrenci. Ankara'nın yollarında yürüyor, havasını soluyor, suyunu içiyoruz. Ankara, bizim için önemli. Evimizden ayrı tutmuyoruz. Yaşadığımız ev kadar apartmanımız, sokağımız, mahallemiz, kentimiz ve tüm dünya bizim için çok önemli ve değerli... Otobüste, dolmuşta yolculuk ederken, sokakta yürürken, bir lokantada yemek yerken, soluklanıp dinlenmek için bir yere oturduğumuzda, sinemaya ya da tiyatroya gittiğimizde hissettiklerimiz ve hissettirdiklerimizle kenti yaşıyoruz. Çeşitli karşılaşmalar, paylaşımlar, hisler ve algılamalar içindeyiz. Mesleklerimizden dolayı, içinde yaşamaktan keyif alınan bir Ankara'nın daha çok özlemine çekiyor, sorunlarını daha farklı bir gözle değerlendirebiliyoruz.

Başkent Ankara'nın 'kent merkezi Kızılay' ise belki de kentin en önemli bir araya gelme, yaşama, temsil ve paylaşım mekanı olarak hepimiz için çok önemli. Ancak Kızılay bugün bir kent merkezinde olması gereken özellikleri yeterince taşıyor ve pek çok sorun yaşıyor.

Yaşadığımız ve gördüğümüz sorunların pek çok kentli gibi bizleri de rahatsız etmesi, Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası Ankara Şube yönetimleri olarak bize bu konuda bir şeyler yapma gerekliliğini hissettirdi. Öncelikle, neyi, nasıl, en doğru şekilde yapabileceğimizi belirlemek için, bir çalışma grubu kurarak konuyu kapsamlı bir şekilde ele almaya karar verdik. Böyle bir girişim için üç önemli çıkış noktamız vardı:

Kızılay'ı ve sorunlarını bütünlüklü bir şekilde ele almak

Önce, yola çıkış amacımız da olan, Kızılay'daki yaya yolları üzerine sayıları hızla artarak kamusal alanları işgal eden satış büfelerine karşı bir tepki geliştirmeyi düşündük. Ancak, sorunun sadece satış büfeleriyle sınırlı olmadığını, ulaşım sorunları, tasarım, planlama, yaya ulaşımı ve yaya bölgelerindeki sorunlar, Kızılay'daki çöküntüleşme sorunu gibi pek çok konunun aslında çok önemli olduğunu düşünerek, bütünlüklü bir çalışmanın daha yararlı olacağı kanısına vardık. Çok çeşitlenmiş ve kronikleşmiş sorunların ve altında yatan nedenlerin tespit edilmesi, kapsamlı bir çalışma yapılmasını gerektiriyordu.

Kendimizi topluma daha iyi anlatarak, kamusal yararlar için fikir geliştirici olmak

Kendi mesleki platformlarımızda tartıştığımız kente ait sorunların çözümüne yönelik geliştirdiğimiz düşünceleri topluma anlatmak konusunda yetersiz kalıyorduk. Bir gelişme karşısında tepkisel yaklaşımlar ve basın açıklamaları ile günü kurtarmaya çalışıyorduk. Sonuçta bu tip yaklaşımlarla, 'haklı olsak da' her şeye muhalif olduğumuz düşünülüyor, olumsuzluklara karşı çıkarken herhangi bir çözüm önerisini net olarak ortaya koymayan bir konuma düşüyor, kentliler nezdinde saygınlığımız ve güvenilirliğimiz sarsılmaya başlıyordu. Kendimizi topluma ve kent yöneticilerine daha iyi anlatmanın yollarını bulmalıydık. Bunun için de çözüm önerilerini gösteren bir yaklaşımla, önerici ve fikir geliştirici olmalıydık.

İki meslek disiplininin gücünden doğacak bir işbirliği olanağı yaratmak

Meslek odalarının bir araya gelip ortak bir çalışma yapması, nedense çok sınırlı düzeyde kullanılabilmiş bir yöntemdi. Birikimlerimizi ayrı ayrı kullanmaktansa, ortak bir konu etrafında güçlerimizi birleştirmenin ve kendimizi anlatmanın daha verimli ve etkili olacağını düşündük. Belki de bu şekilde aynı sorunları farklı şekilde algılayan, çözümleyen ve ifade eden iki ayrı disiplin ortak bir ses, ortak bir dil geliştirme imkanı bulabilecekti.

Bu çalışmanın, bir dönüm noktası olmasını ümit ediyoruz. Şehir plancıları ve mimarlar olarak hep söylenen, konuşulan ve arzulanların gerçekleştirilmesi için, kent gündemine ait bir konuda ilk kez böylesine uzun soluklu bir çalışmayı gerçekleştirdik. Bu çalışma grubunu özel kılan niteliklerden bizce en önemlisi, iki meslek alanındaki ortak aklı egemen kılarak bir çalışmanın gerçekleştirilmesidir.

Çalışma grubu üyelerini, kent merkezi özelinde akademik ya da profesyonel çalışma yapmış, ya da yapmamış olsa da, bu konuda çalışmaya istekli olan mimar ve şehir plancılarından oluşturduk. Çalışma grubunun kurulmasıyla birlikte, Kızılay'daki sorunları dile getiren ve çalışma grubunun kurulma amacını açıklayan bir bilgilendirme yazısını Ankara kentini yöneten kurumlar olan Ankara Valiliği'ne, Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne ve Kızılay'ın yönetsel sorunları içinde olduğu Çankaya Belediyesi'ne ve ayrıca Cumhurbaşkanlığı Makamı'na gönderdik. Ardından, cumartesi günleri toplanarak aylarca süren bir çalışma gerçekleştirdik. Kızılay mekanını ve kullanıcılarını tartıştık; yerel yönetimlerin bugüne dek kent merkezi konusunda yaptığı-yapmadığı çalışmaları değerlendirdik. Yapılabilecekler konusunda fikir geliştirdik. Hayallerimizi paylaştık. Yaptığımız tartışmalarda, farklı bakış açıları nedeniyle bazen gerilimli-sıkıntılı anlar da yaşadık. Ancak, uzlaşmacı yanımız her zaman ağır bastı ve sürecin büyük bölümünden hepimiz çok zevk aldık, çok şey öğrendik.

Çalışma süresi boyunca Kızılay'da da pek çok değişim ve gelişim oldu. Yaya bölgelerinde yeni düzenlemeler yapıldı. Kızılay Meydanı'ndaki ışıklı yaya geçitleri kaldırıldı. Yeni bir trafik düzeni uygulamasına geçildi. Yaya geçitlerine bariyerler çekildi, beton duvarlar konuldu. Konu, Türkiye'nin gündemine taşındı. Bu güncel gelişmeleri de çalışma kapsamında ele aldık. 2002 yılının Haziran ayında başlayan çalışmamız arada kesintilere de uğrayarak 2003 yılının sonunda bir yayına dönüşebildi ve sonuçta elinizdeki bu çalışma ortaya çıktı.

Oluşturduğumuz "Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubu"nun temel amacı, Başkentimizin kent merkezi Kızılay'ın kullanım değeri odaklı, daha yaşanabilir ve sağlıklı bir temsil merkezi niteliğine kavuşturulması yolunda, uygulanabilir seçeneklerin olduğunu göstermektir. Sorunları ve nedenleri ayrıntılı gözlemlerle ortaya koyduktan sonra, çağdaş yaklaşımlar doğrultusunda yapılması gerekenler konusunda kentlilere ve kent yöneticilerine yardımcı olmaktır.

İlk olarak "Kızılay'da Yayalar ve Yaya Ulaşımı" sorununu ele aldık. Çünkü, en fazla sorunu yaşayan ve ötelenen kentlilerin "yayalar" olduğunu ve herkesin yaya olarak kent merkezini kullandığını düşündük.

Çalışma grubunun temel ilkesi kent merkezinin daha yaşanabilir kılınmasıdır. Sorun ve öneriler bu temel yaklaşım çerçevesinde geliştirilmiştir. Çok kapsamlı analizlere dayalı olmadığından kesin doğruların ortaya konulduğu iddia edilemez. Ancak, bu önerileri geliştiren kişilerin ortak özelliği, anılan konularda bilimsel araştırmalar yapmış olmaları ve sorunların çözümü konusunda hem bir kentli, hem de ilgili meslek grubundan kişiler olarak kendilerini sorumlu hissetmeleridir.

Kent yönetimleri ve kent yöneticileri elbette projelere, yatırımlara karar veren güçler olarak önemli bir sorumluluğa sahiptir. Diğer taraftan, bu kentte yaşayanlar da, yaşadıkları sorunların fark edilmesi ve çözümü yönünde kent yönetimlerini uyarma, talepte bulunma ve yardımcı olma sorumluluğunu üzerlerinde taşımaktadır. Kentliler olduğu kadar, ilgili Meslek Odaları da bu halkanın önemli bir bileşenidir. Meslek Odaları sahip oldukları mesleki birikim ve deneyimlerini, topluma ve yöneticilere yardımcı olma amacı çerçevesinde kullanabildiği ölçüde görevini daha iyi yapmış olacaktır. Tabi bu noktada, kent yöneticilerinin de önyargı ile yaklaşımdan bu çabalara sıcak bakacak ve önem verecek bir tutumu benimsemesi önemlidir. Bundan sonra kent yönetimlerinde yapılacak çalışmalarda belirtilen sorunların farkına varılması, çözülmesine yönelik de seçeneklerin olduğunun görülmesi ve bu kapsamda önerilenlerin dikkate alınması, bu özverili çalışmayı yapanların en önemli beklentisidir.

Çalışmanın en önemli özelliklerinden biri de sadece durağan bir araştırmanın ürünü olmakla kalmayıp; uzun süren beyin fırtınalarının, her biri çok özel yaratılarla ayrı ayrı tasarlanan ve gerçekleştirilen etkinliklerin içinden süzülüp çıkmasıdır. Bir anlamda düşünsel faaliyet eylemle gönüllülük bağlamında buluşmuştur.

İki Meslek Odası'nın sağladığı bu güç birliği sonucu geliştirdiği inisiyatifin, daha sonra yapılacak çalışmalar için önemli bir başlangıç olmasını diler, çalışmada emeği geçen herkese teşekkür ederiz.



GİRİŞ

Kentler insanlar tarafından tasarlanır, planlanır ve inşa edilir. Buna karşın sosyal ilişkiler ve kişilerin algılayışları da kent içindeki mekanlardan etkilenir, anlam kazanır. Kent ve insan çok boyutlu bir ilişkinin baş aktörleridir. Birbirlerinin var olma sebepleridir; kentin fiziksel çevresinde etkileşime girer, kent yaşamını tanımlarlar.

İnsanın sosyal bir varlık olması kentlerin fiziksel yapısında özel - özenilmiş mekanların üretilmesine neden olmuştur. Kimi zaman bir sokak, kimi zaman bir meydan, kimi zaman da bir park bu bağlamda ayrı bir önem, anlam ve kimlik kazanır. Kentli burada kendisinin, toplumun bir parçası olduğunu anlar, çeşitli türden heyecanları ve coşkuları yaşayabilir. Kendini yenilemenin ve yaşamın devamlılığı için gerekli olan zihinsel gelişmenin yollarını arar ve bulur.

Ankara'nın Türkiye Cumhuriyeti'nin Başkenti olarak ilanı ve sonrasındaki gelişmeler, köklü bir siyasal ve sosyal değişimin fiziki çevresini yaratma gayreti ile doludur. Amaç çağdaşlaşmak ve modern bir toplum kimliğinin genç cumhuriyetin vatandaşlarına kazandırılmasıdır. Buna uygun tasarlanmış yaşam çevreleri ve mekanların toplumsal dönüşümün itici birer gücü olması iddiası, yeni başkentin tasarlanmasında öne çıkmaktadır. Bu, kentsel çevreden bir beklentidir. Kızılay cumhuriyetin ilk yıllarında bu beklentilere uygun olarak tasarlanmış olan bir temsil mekanıdır. Cumhuriyetin önemli törenleri, yerel yönetimlerin etkinlikleri, Kızılay'ı 1940'lı yıllardan sonra Ankara'da toplumsallaşmanın mekanı haline getirmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni kurulan başkentinde kendini en coşkulu şekliyle gösterdiği özgün düzenlemelerden biri Atatürk Bulvarı olup, bunun en önemli odağı da Kızılay'dır.

Önceleri, Kızılay eski kartpostal ve fotoğraflardan da anlaşılabilirdiği gibi yaşayan bir kent merkezi değil, bir simge mekandır. Özenle düzenlenmiş Güvenpark ve Bulvar, bu simgeselliği en güzel şekilde ifade etmektedir. Ancak 1950'lerden başlayarak bu simge mekan dönüşmeye, bir kent merkezi kimliği kazanmaya başlar. Kızılay'ın elli yıllık dönüşüm süreci tarihsel bir perspektiften bakıldığında çok farklı sosyal, ekonomik, siyasal ve kültürel değişimleri yansıtmakta ve çok farklı aşamalardan geçildiğini göstermektedir. Kızılay'ın kent merkezi (merkezi iş alanı) işlevlerini yüklenmesi, bu alanı kentin en çok kullanılan ve en önemli merkezi durumuna getirmiştir.

Başlangıçta konut alanı olarak planlanan Kızılay'ın (Yenişehir) zamanla kent merkezi işlevlerini yüklenmesi, bir çok sorunu da beraberinde getirmiştir. Yapılardaki işlevsel ve yapısal dönüşüm sorunları, kent merkezindeki çözülme ve çöküntüleşme başlangıcı, kullanıcıların sosyal profilinin değişmesi, mevcut altyapının kent merkezinin ihtiyaçlarına göre düzenlenememesi, ülke ve kent yoksulluğunun merkezdeki yansımaları, kamu alanlarının kullanımı ve yeni kamusal alanlara olan gereksinim, ulaşım sorunları, yayaların yaşadığı sorunlar, tasarım sorunları, tarihsel kimliğin korunması, temsil-kimlik ve aidiyet sorunsalı bunlardan bazılarıdır.

Bugün gelinen noktada ise Kızılay'ın bir "sönükleşme", "eski önemini yitirme" hatta yer yer "çöküntüleşme" sürecine girdiği söylenebilir. 1990'larda konut alanlarının kent çeperine taşınması ve birçok ticaret ve ofis işlevinin merkezden çıkarak alt merkezlere ve kent çevresine doğru dağılması ile başlayan bu süreç, günümüzde alışveriş merkezi kültürünün Türkiye'de yaygınlaşmaya başlaması ile daha da hızlanmıştır. Eskiden kent merkezinde olan işlevler ve çeşitlilik azalmakta, kent merkezini kullanan bazı toplumsal kesimler kent merkezinden uzaklaşmaktadır. Kent merkezi bu anlamda farklı kesimlerin bir arada yaşama mekanı olma özelliğini de kaybetmektedir. Bu sebeple kent merkezinin içine girdiği çözülme süreci hakkında kamuoyunu bilinçlendirmek, kent merkezinin kaybolan zenginliğini korumak için önlemler almak gereklidir. Bunun ön koşulu ise; öncelikle **Kızılay'ın çeşitliliğini yaratan farklı kesimleri ve aktörleri kavramak ve Kızılay'ın bir yaya mekanı olmasının gerekliliğini ve farklı kesimlerin nasıl bir arada bulunduğunu göstermektir.** Temelde Kızılay'ın değişmeyen iki niteliği vardır. Birincisi, Kızılay toplumun tüm kesimlerinin paylaştığı, deneyimlediği; sıklığı farklı toplumsal sınıflara göre değişse de, mutlaka uğradığı bir kent merkezidir. İkincisi ise, bu mekansal deneyimin çoğunlukla yaya olarak yaşanmasıdır. Bu nedenle yayaların kullandığı mekanlar, yayaların merkeze ulaşımı ve merkez içindeki dolaşımı Kızılay için hayati önem taşımaktadır. Kent yönetimleri bu konuda geçmiş yıllarda kısmi uygulamalar yapmışsa da bu uygulamaların kapsamı sınırlı olmuş ve çağdaş yaklaşımlar gözetilerek yeni düzenlemeler yapılamamıştır.

Yalnız Kızılay değil tüm kent merkezleri düşünüldüğünde, bir kent merkezinin şekillenmesinde rol alabilecek aktörler üç ana grupta toplanabilir: kamusal, özel, marjinal - enformel (kayıtdışı) aktörler. Kent merkezi kamuya açık bir alan olduğundan, kamu yönetimi (devlet ve belediye) ve sivil toplum örgütleri başlığı altında toplayabileceğimiz bir çok kurum ve kuruluşun da etkisi altındadır. Öte yandan özel sektör için de kent merkezi, sağladığı kar olanakları ile çok önemli bir mekandır ve sermayenin yer seçiminde önemli bir yer tutmaktadır. Bunun dışında kent merkezinde bulunan formel (kayıtlı ve kurumsallaşmış) aktörlerin yanı sıra enformel - marjinal aktörler olarak tanımladığımız aktörler bulunmaktadır. Bu aktörlerin gelişmekte olan ülkelerin toplumsal yapısının birer parçası olduğu ve kimi zaman kamusal ve özel aktörlerden daha etkili olabildikleri de bilinmektedir. Kızılay da, bir kent merkezi olarak çeşitli aktörlerin eylemlerinden etkilenen ve bu aktörlerin eylemlerini etkileyen bir mekandır. Her bir aktörün ya da grubun, farklı toplumsal ve mekansal süreçler doğrultusunda Kızılay üzerinde farklı şekillerde etkili oldukları söylenebilir. Bu geniş yelpazede yer alan aktörlerin ortak noktaları, kent merkezini şekillendirirken değil; kent merkezinde yaşarlarken, kent merkezindeki varoluşuyla ortaya çıkar. **Kent merkezini kullanan aktörlerin büyük bir bölümü yayadır ve kent merkezini en fazla yaya olarak kullanır ve yaşar.** Aslında kent merkezinin temel niteliklerinden biri de budur. Kentin özelliklerini yansıtan işlev ve çeşitliliğin bir çoğu kent merkezinde bir arada bulunur ve insan ölçeğinde, yaya dolaşım hızında bu çeşitliliğe ulaşılabilir.

Bu çalışma, yaya merkezli bir yaklaşımla Kızılay'ı anlamaya çalışmak, tarihsel bir perspektiften yayaların Kızılay'ı nasıl kullandıklarını araştırmak ve yayalığın Kızılay'da sürdürülebilirliği için öneriler getirmek amacıyla hazırlanmıştır. Hazırlanırken de belli ilkeler doğrultusunda hareket edilmiştir. Bunlar:

- 1 Bilimsellik
- 2 Bütünsellik
- 3 Çözüm Alternatifleri Geliştirme Arayışı İçinde Olmak
- 4 Yaya Merkezlilik

Yayaların Kızılay'ı Kullanabilirliği ve Kızılay'da Yaşayabilirliği
Yayalığın Kızılay'da Sürdürülebilirliği

Çalışmanın ilk kısmında, tarihsel bir bakış açısıyla Kızılay'ın gelişimi, Kızılay'ı etkileyen planlama kararları ile bugüne kadar yapılmış olan planlama ve ulaşım analizlerinde Kızılay için yaya ulaşımı konusunda getirilen öneriler birlikte değerlendirilecektir. Ardından çalışmanın ikinci bölümünde ortaya konacak olan gelişmiş ülkelerin kent merkezlerinde uygulanan çağdaş ulaşım politikalarının temel ilkeleri ışığında üçüncü bölümde Kızılay'da günümüzde yaya ulaşımı, yaya yolları ve yaya bölgelerindeki sorunlar tanımlanacak, uygulanan politikaların Kızılay'da yaya alanları ve yaya ulaşımı üzerinde ne tür etkilerinin olduğu gösterilecektir.

Ekler bölümünde yayalığa ilişkin olarak geliştirilmiş olan uygulamalara ve ölçütlere ilişkin belki de Türkiye'de daha önceden verilmemiş ayrıntıda bilgi verilerek ve Kızılay'da yaya ulaşımı ve yaya bölgelerinin sağlıklılaştırılması için öneriler getirilecektir. Son olarak bu yayının oluşumunda önemli paya sahip olan, Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubu'nun Kızılay'da yaya ve yayalık üzerine farklı tarihlerde ve farklı kurgularla gerçekleştirdiği etkinlikler ve bu etkinlikler için çalışma grubu üyelerince ortaya konan ürünler sunulacaktır. Bu anlamda ekler kısmında verilen bilgiler de öğreticiliği ve sağladığı katkılar sebebiyle ayrı bir yere sahiptir.



1

1. PLANLI GELİŞME SÜRECİNDE ULAŞIM POLİTİKALARI – YAYA İLİŞKİLERİ BAĞLAMINDA KIZILAY

1.1. KIZILAY VE ATATÜRK BULVARI'NIN TARİHSEL GELİŞİMİ VE ÖNEMİ

Cumhuriyet devriminin en önemli eseri, fiziki ve sosyal yapısı ile Ankara kentidir. Ankara, cumhuriyetin yönetsel ve temsili merkezi olması iddiası ve idealiyle, bütün dünya devletlerine hitaben yazılan bir bildiridir. Küçük bir Anadolu kentinden yaratılan modern bir başkente dönüşen Ankara, her yönüyle, öncü-örnek olagelmıştır.

Öte yandan, Ulus ve çevresinin başkent in iş merkezi olma kimliğini Kızılay ile paylaşma sürecinin Ankara'nın başkent olmasıyla başladığı söylenebilir. Kentin güneye gelişiminin ilk belirleyicisi, 1925'de yeni mahalleler kurulabilmesi amacıyla, Ankara ve Çankaya arasında 400 hektarlık bir alanın kamulaştırılmasıdır. Bu kamulaştırma, Ankara'nın gelişme yönünü olduğu kadar, eski-yeni Ankara bağlantısını kuracak olan yolun da belirleyicisi olmuştur. Böylece, 1925 yılında Ulus'tan Kızılay'a uzanan Atatürk Bulvarı'nın doğrultusu çizilmiş ve bu doğrultuda ilk bahçeli evler yapılmaya başlamıştır. "1928 yılına gelindiğinde ağaçlandırma başlamışsa da, üzerindeki seyrek yapılaşma ile Bulvar boşlukta uzanan bir şerit görünümündedir" (Tekeli 1982) (Baydar 1992: 45- 52). Bu "şerit" daha sonra gerek kent içi ulaşım ve gerekse "promenade" (yürüyüş - gezinti yolu) olarak kentin en önemli aksı haline gelecektir.

Ankara başkentlik işlevlerini yüklenmeye başladığı ilk yıllardan beri önemle ve kusursuz olarak imar edilmeye çalışılan bir kent olarak görülmüştür. Bu anlamda ilk yıllardan bu yana, kent planı elde edilebilmesi için yarışmalar açılması, planlama büroları kurulması yönünde bir gelenek oluşturulmuştur. Kentin ilk resmi planı olan Jansen Planı'ndan önce, özellikle Yenişehir'in biçimlenmesinde 1924 tarihli Lörcher Planı belirleyici olmuştur.

Resim 1. 1924 Tarihli Lörcher Planı

Yenişehir'deki su, kanalizasyon ve aydınlatma gibi altyapı işlemlerinin başlangıcı ile, bugün Kızılay'a biçim veren yol, meydancık ve aksların (Cumhuriyet- Kızılay Meydanı, Sıhhiye Meydanı, Zafer, Millet, Ulus, Lozan, Tandoğan meydanları gibi) Lörcher Planı ile tasarlandığı ifade edilmektedir (Cengizkan 2002). Bu planlama çalışmasından sonra, başkent için bir planlama yarışması açılmış ve 1927 yılında sonuçlanan yarışmayı Alman şehirçi Jansen'in hazırladığı plan kazanmıştır. Ülkede planlama pratiği içerisinde de önemli bir önem taşıyan Jansen Planı'nın, kentin dokusunu biçimlendirdiği görülmektedir (Resim 2).

Jansen Planı'nın Ankara'da 50 yıllık bir perspektif içinde 300.000 kişilik bir kent oluşacağı ve başkentlik kimliğine özgü çağdaş vurguların da burada hayat bulacağı varsayımlarının yanında, merkezin Ulus ve çevresinde kalacağını öngörmesi, önemli bir değerlendirme eksikliği olarak yorumlanmaktadır. Tankut'a (Tankut 1993) göre, Ulus dışında yeni bir merkez önerilmeyerek, kasaba dönemindeki ticari etkinliklerin korunması, önemli bir sorun kaynağıdır ve yepyeni bir kentin planlandığı Yenişehir'deki orta yoğun konut alanı-mahalle merkezi kararının, önemle incelenmesi gerekmektedir. Kızılay'ın, bu şekilde orta yoğun bir konut alanının gerektirdiği teknik-sosyal altyapı standartlarında planlanması, daha sonra kent merkezinde yaşanan sorunların önemli bir nedenidir.

Resim 2. Ankara'nın İlk Resmi Planı (Jansen Planı)

Jansen planı Kızılay'ı kent merkezi olarak öngörmemişken, özellikle II. Dünya Savaşı sonrası yaşanan gelişmeler Kızılay'ın çehresini değiştirmeye başlamış; Bakanlıklar Sitesi'nin etkisi ve çevrede yeni konut gelişme alanlarının yoğunlaşmaya başlaması ile, o devrin bürokratlarının oluşturduğu orta ve üst gelir gruplarına yönelik yeni hizmetlerle bir alt merkez oluşumu başlamıştır. Bu süreç Ulus'taki merkezde bulunmayan bazı hizmetlerin Kızılay'da sunulması sonucunu doğurmuş, beraberinde; yeni pastane-sinema kullanıcılarına eklenen iş hizmetleriyle başlayan daha üst kentli gelir gruplarına yönelik bir uzmanlaşma ve iş bölümünü de getirmeye başlamıştır (Bilsel v.d 1997).



Kızılay'da yaya akslarının kesişim noktasında, Güven Anıtı ile birlikte simgesel bir vurguyla hazırlanan Güvenpark'ın düzenlemesi, Bakanlıklar'ın yapımına başlanan 30'lu yıllarda gerçekleşmiştir. Tepe noktası Kızılay Meydanı'nda biten üçgen biçimindeki parkın yanında, bulvar boyunca yayalar ve bisikletlilere ayrılmış gezinti yolu 50'li yıllardaki yol genişletme operasyonlarına kadar varlığını sürdürmüştür (Resim 3).

Öte yandan, II. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle birlikte tüm ülkede hızlanan "göç" olgusundan yoğun biçimde etkilenen Ankara'da; gerek nüfus artışının oluşturduğu fiziksel ve ekonomik sorunlar ve gerekse değişen ekonomik yapı ile birlikte sosyo-kültürel yapıdaki dönüşümler, kentin tüm örüntüsüyle birlikte merkez yapılanmasını da değiştirmiştir. Kent mekanında baskın yerleşim biçimi haline gelmeye başlayan gecekondu ve beraberindeki sosyo-ekonomik değişimler (enformel ilişkiler, dolmuş, vb.), kent merkezinde hissedilmeye başlanmıştır.

Resim 3. Güvenpark ve Çevresi, 1937.

Bu dönemde, 1978 erimli Jansen Planı'nda öngörülen nüfusa (300.000) 50'li yıllarda ulaşılmış olması ve hızla değişen kentsel işleyişler; yeni bir plan hazırlanması gereksinimini doğurmuştur. Nihat Yücel-Raşit Uybadin önerisi, açılan yarışmayı kazanarak 1957 yılında onaylanmıştır.

Resim 4. Nihat Yücel-Raşit Uybadin Planı (1957)

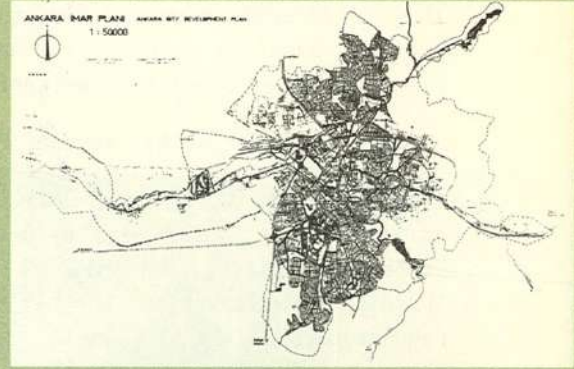
Planın 2000 yılı için 750.000 kişilik nüfus projeksiyonu ile dönemin güncel ve devingen koşullarına odaklanılmıştır. Planın nüfus öngörüsüne 1965'te çoktan ulaşılmış olması, "planın güncel gelişmeleri yönlendirilip yer yer yasallaştıran dar bakış açılı bir plan önerisi" olduğu savlarını doğrular niteliktedir (ABB-EGO 1995).

Söz konusu planın tüm kaynaklarda vurgulanan en temel sorunlarından birisi, Kızılay ve merkez gelişimini algılayamamasıdır. Günümüzdeki sorunların bir çoğunun da kaynağı budur. Kızılay, özellikle 50'li yıllarla birlikte alt merkez ve hızla "merkezi iş alanı" işlevlerini yüklenmiştir. Plan, Kızılay'ı merkez alanı olarak çözümleyememiş ve bu doğrultuda ufuk genişliği yaratarak henüz sorunların karmaşılaşmadığı Kızılay'da ulaşım-yaya işlevsel bütünlüğü önerileri getirememiştir. Yücel-Uybadin Planı, 1965 yılında kabul edilen 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu ile uygulamada daha büyük sıkıntılarla karşılaşmıştır. Bu kanun ile birlikte, "Yücel-Uybadin Planı" bağlamında kentte uygulama imar planı olarak işlev görececek bir plan hazırlığına girilmiş ve "Bölge Kat Nizamı Planı" olarak hazırlanan, kat sayılarını belirleyen "haritalar"¹, 1968 yılında onaylanmıştır. Yalnız Bulvar üzerinde değil, Yenişehir'in tümünde ve giderek Ankara'nın cumhuriyet sonrası gelişen tüm yerleşik alanlarında tanık olunan en önemli ve sonuçları açısından en olumsuz yapısal değişiklik ise bu haritalarla getirilmiştir. Buna göre Yenişehir'de Atatürk Bulvarı'nın her iki yanı "Yüksek Bölge"dir. Eski konut parselleri üzerinde bitişik düzende yapı yoğunluklarını 7-8 katına çıkaran, parsellerin tümünü kullanan çok katlı bu yeni bloklar hiçbir kentsel altyapı gereksinimi düşünülmez, yerlerindeki önceki yapıların tek tek yükseltilmesi sonucunu ve bugün de bir çok açıdan içinden çıkılmaz hale gelen sorunların oluşumunu hazırlamıştır (Bilsel 1977) (Bilsel v.d 1997).

Bu dönemde kent yaşamına giren dolmuş ve bu araçların depolanması gereksinimi kent merkezindeki ulaşım dokusunu da etkilemiş, taksi-dolmuş ve dolmuş gibi enformel kamu ulaşım türleri, yetersiz hale gelen kamu toplu taşımacılığına alternatif bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır. Böylesi gelişmeler, daha sonra simgesel bir park olan Güvenpark'ın bile dolmuş duraklarına yer açmak için parçalanmasına zemin hazırlayacaktır.



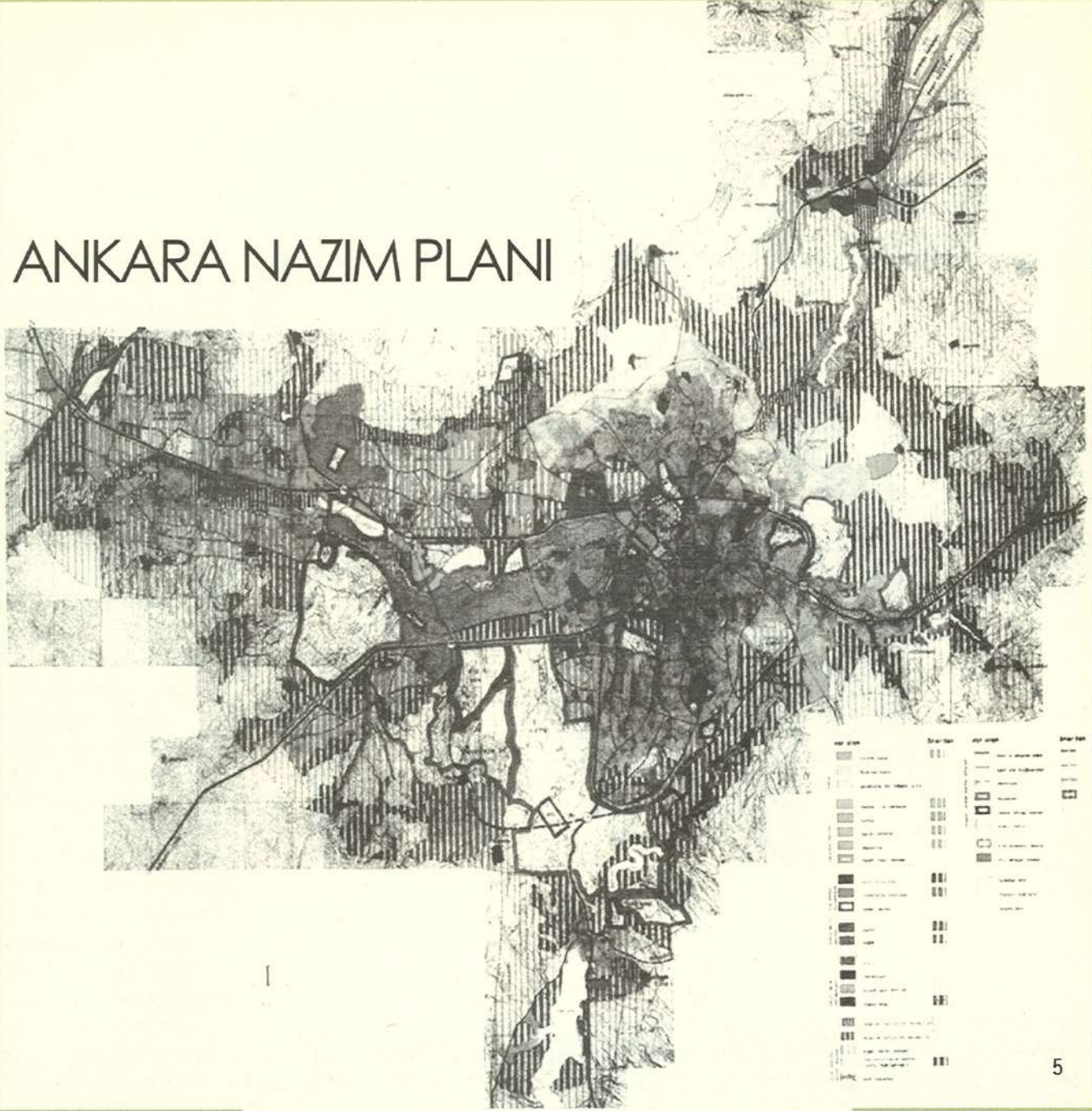
3



4

1 Sadece kat sayısını belirttiği için bir plan olarak adlandırılmamaktadır.

ANKARA NAZIM PLANI



1950'li ve 60'lı yıllar boyunca hızla süren göç, tüm büyük kentlerde olduğu gibi Ankara'da da fiziksel-sosyal gelişimlerin kontrol altına alınamaması; ulaşım, altyapı vb. kentleşme sorunlarının büyümesine yol açmıştır. Bu dönemde ülke genelinde oluşturulan Metropolitan Alan Planlama Büroları'ndan bu sorunlara çözüm üretmesi beklenmiş ve 1969 yılında Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosu (AMANP) kurulmuştur. 1970-75 yılları arasında büroca sürdürülen kapsamlı Ankara araştırmaları, 20 yıllık bir perspektif için "Nazım Plan" oluşturulmasını sağlamış, bu plana ait öngörüler etap etap hayata geçirilerek (Batı koridoru-Sincan, Elvan, Batıkent, Eryaman, OSB, Eskişehir Yolu kamu kuruluşları vb.) kentin gelişimi büyük ölçüde yönlendirilmiştir (Resim 5).

Resim 5. Ankara Nazım Planı



Yaya bölgeleri için EGO Genel Müdürlüğü'nce 1982 yılında yapılan bir analiz ile; Sakarya Caddesi ve çevresi yanısıra, İzmir Caddesi ve çevresi (Fevzi Çakmak Sokak I ve II, Sümer Sokak I ve II, Menekşe Sokak I ve II ile Şehit Adem Yavuz Sokak), Yüksel Caddesi ve çevresi (Konur I Sokak ile Karanfil I Sokak) da yaya bölgesi olarak önerilmiş, bunlardan Fevzi Çakmak I, Sümer I, Menekşe I, Karanfil I, Konur I sokaklara ilişkin yayalaştırmalar onaylanmış olmasına karşın yaya bölgesi olarak hayata geçirilememiştir (Resim 8). Bu etüt uyarınca 1980'li yılların başlarında İzmir ve Yüksel Caddeleri için önerilen yayalaştırmalar gerçekleştirilmiştir. Bugün için her iki bölge de kentsel ulaşım ve yaya sistematiği içinde büyük önem taşımaktadır. Özellikle daha sonra toplantı, gösteri ve demokratik tepkilerin de mekanı haline gelen Yüksel Caddesi, halen Ankara için çok önemli bir özel ilgi odağıdır.

Resim 8. Kızılay'daki Mevcut ve Onaylanmış Yaya Bölgeleri

1984 sonrası dönem ise, 3030 sayılı yasa ile büyükşehir belediyelerinin kurulduğu, belediyelerin plan hazırlama, onaylama, uygulama konularındaki yetkilerinin genişlediği bir dönemdir. Bu dönemde Ankara Büyükşehir Belediyesi'nce bir ulaşım planı hazırlama gereksinimi duyulmuş ve bu amaçla öncelikle Ankara Kenti'nin 2015 yılı erimli makroformunu, nüfus-işgücü-istihdam dengelerini belirlemeye yönelik bir çalışma ODTÜ çalışma grubuna yaptırılmıştır. 2015 Yapısal Planı adı verilen bu çalışma ile, sektörel bazda mevcut durum ve süreçler incelenmiş ve gerek hava kirliliği, gerek kentsel gelişme stratejileri açısından bir dizi uygulama ilkesi belirlenmiştir. EGO-Kanada Konsorsiyumu-Kutlutaş tarafından, Yapısal Plan esas alınarak hazırlanan "**Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması (1985-1987)**" gerekli onay aşamalarını yaşamamış ve yasallaşmamıştır. 1992 yılında yeni bir çalışma başlatılmış, daha önceki ulaşım planı çalışması verilerinin ana ilkelerine bağlı olarak "**Ulaşım Ana Planı**" hazırlanmış ve Ankara Ulaşım ve Koordinasyon Merkezi'nin (UKOME) 10.03.1994 tarih ve 94/3 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

"Ulaşım Ana Planı"nın temel kentsel ulaşım ilkeleri;

Arazi kullanımı ve ulaşım planlama süreçlerinin birleştirilmesi,
Araçlara değil insana öncelik verilmesi,
Hizmet düzeyinin yükseltilmesi,
Toplumsal eşitlik,
Ekonomik etkinlik,
Mali etkinlik,
Dışa bağımlılığın azaltılması ve enerji tasarrufu,
Çevresel etkiler,
Uzun-kısa erimli gereksinimlerin birlikteliği,
Halkın katılımı,
İlkelerin birlikteliği ve projelerin çok yönlü değerlendirilmesi,

olarak sıralanmış ve tüm ulaşım türleri için ayrı ayrı saptanan politikalar içerisinde kentin merkezi bölgeleri için toplu taşıma ve yaya öncelikli stratejiler belirlenmiştir. Söz konusu stratejiler içerisinde **yayalar ve yaya bölgeleri için;**

"Yayalar için kent içinde; araç trafiğinden ayrılmış, çevre kirliliği ve gürültüden korunmuş, can güvenliğinin sağlanabildiği, toplumsal ilişkilerin geliştirilmesini destekleyen mekanlar yaratılacaktır.

Ulaşım altyapısının düzenlenmesi ve yeni yatırımların projelendirilmesi aşamalarında, rahat ve güvenli bir yaya dolaşımı sağlayan önlemler geliştirecek ve insan ölçeği düşünülerek tasarlanmıştır, ulaşılabilirliği fazla, estetik değeri olan çözümler üretilerek, insanın yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı sağlanacaktır" (EGO 1995).

biçiminde hedefler belirlenmiş ve yayalara sunulan hizmetlerin iyileştirilmesi amacıyla; "yolların standartlara uygun olarak yapılması, kentsel altyapının geliştirilmesi, sinyalizasyon düzenlemeleri, kaldırımların araç işgalinden kurtarılması, hemzemin ve zemin ayrımlı yaya geçitleri, toplu taşımayla bütünleştirilmiş ve araçlardan arındırılmış yaya yolları ve yaya bölgeleri" gibi önlem ve projeler hedeflenmiştir. Ayrıca "kent merkezinde; ticari, toplumsal ve kültürel etkinliklerin trafik karmaşasından uzak, gürültü ve çevre kirliliğinden arınmış güvenli ortamlarda sürdürülebilmesini sağlayacak toplu taşımayla bütünleşmiş çağdaş yaya alanları düzenlenmesi öngörülmüştür. Kent merkezinde konforlu bir toplu taşıma hizmetinin sunulması, otopark kısıtlamaları, taksi taşımacılığının geliştirilmesi gibi önlemlerle özel araç kullanımını sınırlandırılması; çevresinde ticaret ve büro kullanımının da yer aldığı otopark tesisleri çekirdeğinde ise toplu taşıma durakları ile bütünleşmiş yaya bölgelerinin yer alması..." biçiminde politikaların uygulanması karara bağlanmıştır (EGO, 1995).

Kent merkezinde yaşanan ulaşım sorunlarının yoğunlaşması üzerine 1998 yılında Dünya Bankası kredisi ile, kent merkezi için "Ankara Ulaşım ve Trafik İyileştirme Etüdü" adıyla, bir dizi analiz ve trafik yönetimine dayanan uygulama önerileri geliştirilmiştir (ABB - Parsons Brinckerhoff Int. Inc. 1998). Tüm ulaşım türleri için kapsamlı çözümlere yer verilen söz konusu çalışmada, "Yaya Ulaşımı İyileştirme Programı" adı altında bazı gereklilikler üzerinde durulmuştur. Çağdaş ulaşım politikalarına atıfta bulunulan bu programın temel öğeleri ise;

"Yaya alanları ve ulaşımına ait mevcut yasa ve düzenlemelerin uygulamasının iyileştirilmesi,

Yaya güvenliği kampanyalarının geliştirilmesi ve uygulanması,
Yayalara ait alanların tasarım standartlarının geliştirilmesi,
Özürlüler için yaya tesisleri,
Yaya trafiği ile ilgili veri toplama,
MİA (Merkezi İş Alanı) yaya ağı geliştirme programı,
MİA dışı yaya bölgeleri için yaya planlarının hazırlanması,
Bisiklet bilincinin oluşturulması ve bisiklet tesislerini geliştirme kampanyaları,
Toplu taşımayı besleyici sistem olarak yaya ulaşımı,
Yayalaştırma planının ulaşım ve arazi kullanımı planlama süreciyle bütünleştirilmesi,
Taksi işletmeciliğinin iyileştirilmesi,"

olarak belirlenmiştir (ABB - Parsons Brinckerhoff Int. Inc. 1998).

Ankara Ulaşım ve Trafik İyileştirme Etüdü ile; **kent merkezi bölgesinin (Dışkapı-Kavaklıdere arası) toplu taşıma ve yaya öncelikli olarak düzenlenmesi öngörülmüş, kent merkezinde otomobille ulaşımın sınırlandırılması için özendirme-kaçındırma politikaları belirlenmiştir.** MİA'ya araç girişinin kontrol altına alınabilmesi amacıyla; "Merkez Çevre Yolu" ve "Çekirdek Çevresi Arteri" saptanmış, bu bölgeler içerisinde bireysel otomobille dolaşım sınırlandırılırken, otopark yönetimi stratejileri geliştirilmiş, otobüs öncelikli yollar, yaya ve toplu taşıma lehine yol enkesit düzenlemeleri, sinyalizasyon sistemi ele alınmış ve yaya alanlarının nitelik, nicelik, yönetim ve işletiminden kaynaklanan sorunların çözümlenebilmesine yönelik öneriler yapılmıştır. Ayrıca, özellikle MİA (Ulus-Kızılay) yaya alanları için özel bir plan hazırlanması gerekliliği vurgulanmış, hazırlanacak bir planda aşağıdaki konuların mutlaka dikkate alınması ve karara bağlanması gerekliliği üzerinde durulmuştur:

"Yaya sirkülasyonu, alışveriş ve dinlenme işlevlerinin kullanımı açısından mevcut yaya ağı değerlendirilmelidir.

Yaya bölgelerinin iyileştirilmesi için, denemelere dayalı ölçütler geliştirilmelidir.

Yaya ağının aynen kalması mı -değiştirilmesi mi gerektiği konusunda; ağa komşu caddeler ile, onaylanmış ve önerilmiş ağ dahilindeki caddeler incelenmelidir. Bu değişiklik, ağa yeni caddeler eklemek, mevcut caddeleri çıkartmak, yayaların günlük kullanım saatini artırmak ya da azaltmak, sınırlı trafiğe ya da otoparka izin vermek şeklinde değerlendirilebilir.

Yayalar için çok az kullanılan caddelerin yaya caddesi olarak görelî değerleri, araç trafiği değerleri ile karşılaştırılmalı biçimde incelenmelidir.

1984 Ankara Kentse Ulaşım çalışmasında onaylanan ve önerilen yayalara açık caddeler değerlendirilmeli ve bu caddelerin tamamen ya da kısmen yaya kullanımına uygun hale getirilmelerinin gerekip gerekmediği karara bağlanmalıdır.

Caddelerin bazılarının yeniden açılması ile komşu caddelerin bazılarının "Trafik Yatıştırma" teknikleri ile kısıtlı araç kullanımına ve park alanı kullanımına dönüştürme konusu da göz önünde bulundurulmalıdır" (ABB - Parsons Brinckerhoff Int. Inc. 1998).

Tüm bu planlama ve trafik etüt çalışmalarına rağmen, Kızılay kent merkezinde; ulaşım ana planı ve ulaşım iyileştirme etüdü öngörülerıyla saptanan politikalara yönelik çağdaş uygulamalar gerçekleştirilmemiştir. Yaya öncelikli düzenlenmesi çeşitli analizlerde önerilen bölgeler oluşturulmamış, ulaşım ana planından sonra Yüksel, İzmir, Sakarya temel yaya bölgelerine eklenti yapılmamıştır. Ayrıca mevcut yaya bölgelerinin işletim-yönetim ve niteliğinden kaynaklanan sorunların aşılabilmesi yönünde de öngörülen politikalar hayata geçirilmemiştir. Halen parçacı ve günöbirlik çözümler uygulanmaya devam etmektedir. Yaya ulaşımı ve yaya bölgelerine ilişkin güncel durum ve yaşanan sorunlar, bir sonraki bölümde ayrıntılarıyla açıklanmaktadır.



2. KENT MERKEZLERİNDEKİ ULAŞIM POLİTİKALARINDA ÇAĞDAŞ YAKLAŞIMLAR

Mevcut durumun ve sorunların analiz edilmesinin yanında, bu sorunların, 'yaşanabilir bir başkent' oluşturma hedefi doğrultusunda çözümü yönünde yapılması gerekenleri sağlıklı biçimde saptayabilmek ya da ipuçları verebilmek amacıyla, bu sorunları yaşamış ve çözümü için dengeli yaklaşımlar getirmiş ülkelerin deneyimlerinden yararlanmak gereklidir. Bu nedenle, Kızılay'da motorlu ulaşım yaya ilişkisi ve mevcut durumun değerlendirilmesinin ardından, örnek aldığımız 'gelişmiş' ülkelerin kent merkezleri için uygulanan çağdaş ulaşım politikası yaklaşımlarının açıklanmasında önemli yarar görülmektedir.

Ankara'da Ulus ve Kızılay'la örneklendirilebilecek kent merkezleri, barındırdığı ticari, yönetim ve kültürel işlevleri ve yüksek erişebilirlik özellikleriyle, kentlerin kalbi ve odak noktalarıdır. Gün boyu kentin en devingen alanı, çalışan nüfusun ve kentlilerin büyük bir bölümünün her gün gelip gittiği ve günlerinin geçtiği yerdir. Bu nedenle, özellikle büyük kentlerde, kent içi günlük yolculukların büyük bölümü, kent merkezine gidiş-geliş ve aktarma amacıyla gerçekleşmektedir. Kent merkezine ve kent merkezinden konut alanlarına doğru olan bu iki yönlü yoğun hareketlilik, uygulanan ulaşım politikalarına bağlı olarak, ulaşım sorunlarının düzeyini de belirlemektedir.

Kent merkezlerine erişimdeki ulaşım sorunlarını etkileyen en önemli etmen, kullanılan ulaşım türleridir. Özellikle, bireysel ulaşım aracı olan otomobillerin kent merkezine geliş-gidiş amaçlı yoğun olarak kullanılması, trafik sorunlarını artıran en önemli unsurdur. Uygulanan geleneksel ulaşım politikaları, otomobil kullanımını arttırarak trafik tıkanıklığını, ulaşım süresi ve maliyetini, çevre ve gürültü kirliliğini, mekansal sorunları ağırlaştırmaktadır.

Geleneksel ulaşım politikası, tıkanan taşıt trafiğini çözüm arayışına başlamak için tek veri olarak almakta ve noktasal çözümlerle (katlı kavşak yapımı, yol genişletmesi, yeni yol açılması gibi) sorunu çözmeyi hedeflemektedir. Ancak bu yaklaşımla elde edilen her "çözüm", otomobillere daha fazla talep yaratmakta, trafiğin bir sonraki kavşağa daha yoğun olarak ötelenmesine neden olmakta ve kısa sürede eski duruma geri dönmektedir. Gelişmiş tekniklere ve yüksek maliyetli yatırımlara rağmen, geleneksel ulaşım politikası sorunlara çözüm getirememekte, otomobil kullanımını özendirilen bu yaklaşımla, kentler giderek yaşanmaz hale gelmektedir (Atak 2001).

Ek kapasite yaratılarak otomobil trafiğinin rahatlatılması amaçlanırken, kullanımı yoğunlaşan otomobiller nedeniyle de kısa sürede işlevini yitiren **geleneksel yaklaşımlardan, gelişmiş ülkelerde 1960'lardan itibaren vazgeçilmeye başlanmıştır;** bunun yerine işletmecilik önlemleri uygulamaya başlanmıştır. 1970'lerde yolcu trafiğine yönelik uygulamalarla **'taşıtların değil, kişilerin ulaşımı'** bilinci uyanmış, toplu taşımacılık önem kazanmıştır. Ayrıca kent merkezlerinde de yayalaştırma uygulamalarıyla otomobilin girebileceği alanların kısıtlanması, 1980'lerde ise artık **'ulaşım talep yönetimi'** uygulamaları giderek çoğalmıştır. Bu yöntemle, **"olabildiğince az yatırımla, bugünkü ulaşım altyapısının ve taşıtların daha verimli, hakça ve çevreye en az zarar verecek biçimde kullanılmasını sağlayacak biçimde yönetilmesi"** sağlanmaktadır. Toplu taşımacılığın geliştirilmesi, otomobille ulaşımın sınırlandırılması ve yaya alanlarının artırılması, bu yaklaşımın temel ilkeleridir (Acar 1992; Elker 1997). Ayrıca bisikletin de ulaşımındaki potansiyel değeri fark edilmiş, gelişmiş ülke kentlerinde kısa ve orta mesafedeki yerlere ulaşmada önemli bir ulaşım türü olarak kendini yeniden hissettirmeye başlamıştır. Ulaşım Talep Yönetiminde üç ana ulaşım türü için uygulanan politikalar aşağıda açıklanmaktadır.

2.1. Toplu Taşımanın Geliştirilmesi

Toplu taşıma araçlarının daha fazla kullanılmasını sağlamak için, her şeyden önce toplu taşımacılıkta yaşanan sıkıntıları gidermek, toplu taşıma araçlarını rahat, hızlı ve konforlu hale getirmek gerekmektedir. Toplu taşımacılığı otomobile göre tercih edilir duruma getirmek için uygulanan bazı temel politikalar şunlardır:

Bunlardan birincisi, toplu taşıma araçlarından, özellikle gelişmekte olan ülkelerde en önemlisi olan otobüslerin, mevcut trafik içinde hareket etmek zorunda kalmasından dolayı düşen hızını arttırmaya yönelik önlemlerdir. Otobüslerin, yolcu taşıma verimliliğinde otomobillere göre çok üstün olduğunun anlaşılması, trafik içinde **otobüs öncelikli düzenlemelerin** hayata geçirilmesinin gerekliliğini ortaya koymuştur. Toplu taşıma araçlarının hızının artırılması için, bu araçlara ışıklı işaretlerde öncelik sağlanmakta ve özel toplu taşıma izleri veya yollar yapılmaktadır.

Toplu taşımadaki hizmet düzeyinin artırılması için uygulanan politikalar ise, bu araçların **daha sık, yaygın, güvenli ve konforlu olması** için alınan önlemlerden oluşur.

Yolcu çekici ücretlendirme politikalarıyla ve kent merkezi içinde ücretsiz yolculuk imkanıyla toplu taşıma araçlarının tercih edilmesi özendirilir.

Ulaşım türleri arasında uygulanacak **zaman ve mekan ayarlamaları** ile aktarma kolaylıkları getirilir (Elker 1997).

Raylı taşıma istasyonları çevresine yapılacak otopark ve bisiklet park yerleri ile **toplu taşımanın kullanılması için yeni kolaylıklar** sağlanır.

2.2. Otomobilin Sınırlandırılması

Toplu taşıma araçlarının cazip hale getirilmesi, otomobil kullanımında bir azalma yaratacaktır. Ancak, otomobil kullanma tercihi önemli bir azalma hedefleniyorsa, mutlaka otomobil kullanımını sınırlandıran politikaların da uygulanması gerekir.

Kent merkezlerine girişte, ya da belirli yol kesimlerinde **otomobillerden ücret alınması**, uygulanan politikalarından biridir. Otomobilin doluluğuna göre alınan ücret farklılaştırılabilmektedir.

Yollarda toplu taşıma lehine, otomobiller aleyhine daraltmalar ve otomobillere kapalı bölgelerin oluşturulması, **kapasite kısıtlama önlemleri** olarak uygulanır.

Özellikle kent merkezlerinde yapılan büyük otoparkların otomobillerin bu bölgeye gelmesini teşvik edici durumunu ortadan kaldırmak için, **kent merkezindeki otoparklar azaltılır ve yasadışı park etme önlenir**. Ayrıca, kent merkezinde mutlaka olması gereken otoparklarda da uzun süreli park etmeyi önleyecek **yüksek ücretlendirme politikaları** uygulanır. Böylelikle, otoparklar, otomobil kullanımının sınırlandırılmasında etkili bir planlama aracı olarak kullanılır.

Sokak ölçeğinde ise, sokakları daha yaşanabilir kılmak ve trafik hızını azaltmak için **trafik yatıştırma³ (traffic calming)** önlemleri uygulanır (Appleyard 1981; Freund and Martin 1996; Elker 1997; Kaplan 1992).

3 Trafik hızının ve yoğunluğunun azaltılması ve bunun yaya öncelikli düzenlemelerle desteklenmesi.

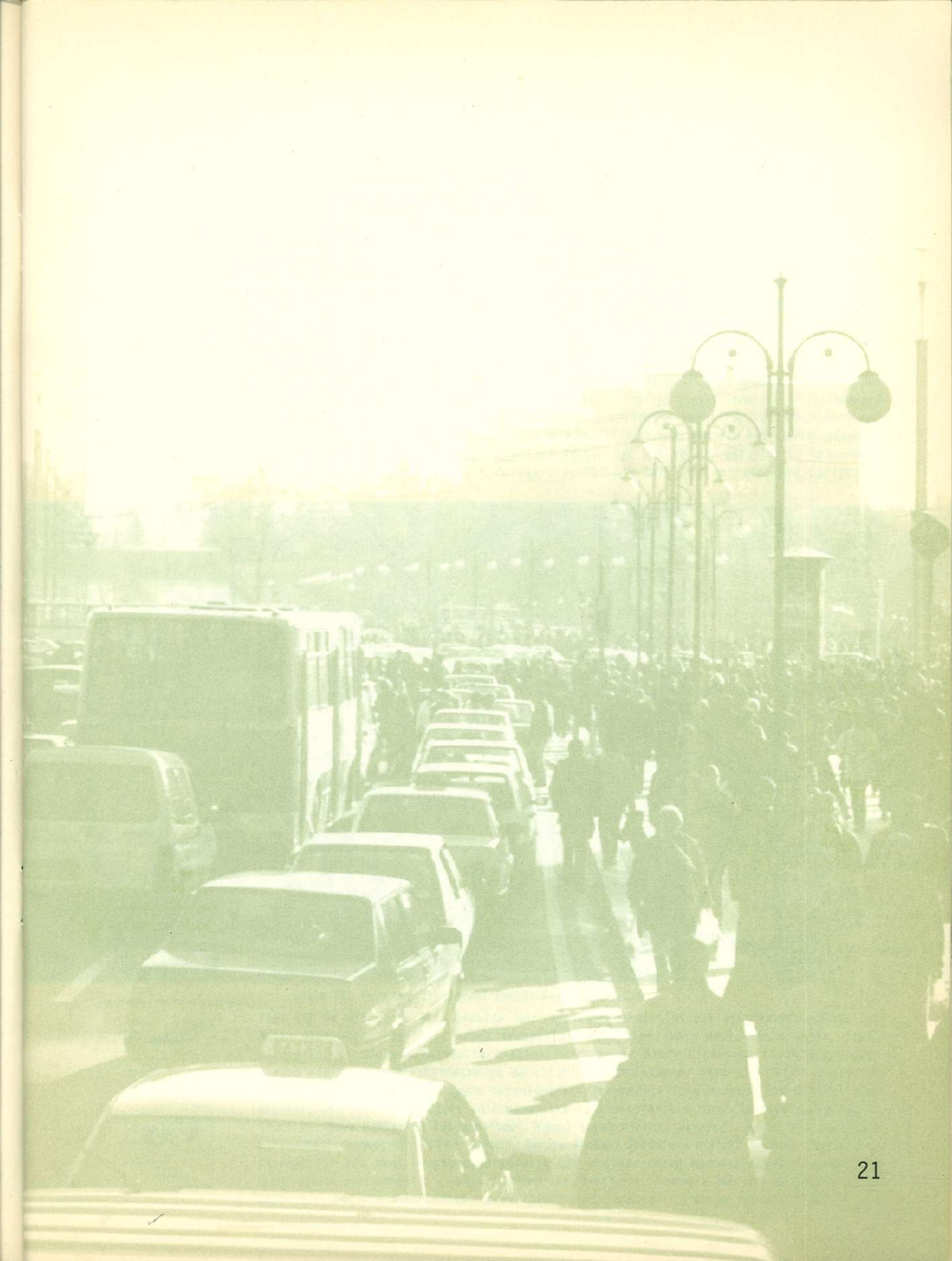
2.3. Yayalaştırmayı ve Yaya Ulaşımını Geliştirmek

Avrupa'da özellikle tarihi kent merkezlerinin, taşıt trafiğinin zararlı etkilerinden kurtarılması için başlatılmış olan yayalaştırma uygulamaları, bugün tüm kent merkezlerinde tercih edilen bir politikadır. Çünkü kent merkezleri, barındırdığı yoğun yönetim, ticari ve kültürel işlevlerin yanında, bir kent odağı olarak, çok büyük oranda insan kitlesinin her gün toplanıp dağıldığı bir alan olarak belirmektedir. Ayrıca, kent merkezi içindeki yolculukların çoğu da yaya olarak yapılmaktadır. Bu durum, kent merkezlerindeki ulaşım politikalarını yaya lehine kullanma yönünde önemli bir belirleyici olmaktadır (Atak 2001).

Özellikle Avrupa'da pek çok kent merkezi, taşıt trafiğine kapatılarak yaya bölgeleri olarak düzenlenmektedir. Bu, kent merkezinin daha cazibeli hale gelmesini ve daha çok kullanılmasını sağlamaktadır. Acar (Acar 1992), otomobil kullanımının azalmasıyla ticari faaliyetlerin azalacağı savının da geçerli olmadığını belirterek, sanıldığı aksine ticari yaşamın daha da canlandırıldığını görüldüğüne işaret etmektedir. ABD, Almanya, ve İngiltere'de, kent merkezlerinin taşıt trafiğine kapatılmasıyla oluşan yaya bölgelerinin ticari kazançlarına da önemli katkısı olduğu ispatlanmıştır. Yayalaştırma sonrası yapılan araştırmada, yaya bölgelerindeki dükkan sahiplerinin satışlarında %25'e kadar varan artışlar tespit edilmiştir (Miller 1993).

Kent bütününde de yaya yollarının artırılması ve yaya ulaşımının geliştirilmesi, daha yaşanabilir çevreler oluşturulması için büyük önem taşımaktadır. Yaya bölgeleri, insan sağlığına olduğu kadar, insan ilişkilerinin gelişmesine, kültürel yaşamın zenginleşmesine, kentin severek ve benimsenerek yaşanılan bir yer haline gelmesine, farklı insanların bir araya geldiği ve farklılıkları paylaştığı mekanlar olarak kent kültürünün gelişmesine katkıda bulunur. Yaya mekanlarının artması, kentsel çevre kalitesini yükselterek trafik gürültüsü, karmaşa, kirlilik ve tehlikeden uzak mekanların oluşmasını destekler. Ayrıca, içindeki ve çevresindeki peyzaj elemanları ve eğlenceye yönelik kullanımlarla gezinti dinlenme, sohbet etme, eğlenme olanaklarının yaratıldığı rekreasyon alanları olarak hizmet verir (Atak 2001).

Toplu taşıma duraklarıyla kentsel kullanımlar arasındaki yaya yollarını iyileştirmek, duraklarda ve yaya yollarında hava koşullarına karşı önlemler almak, gerek ışıklandırma, gerekse peyzaj öğeleri ile cazibeli duruma getirmek, yaya ulaşımı ve toplu taşıma talebinin birbirini destekleyecek biçimde artmasına da yol açacaktır.





9



10

3. KIZILAY'DAKİ YAYA ULAŞIMI, YAYA YOLLARI VE YAYA BÖLGELERİ: MEVCUT DURUM ve SORUNLAR

3.1.YAYA HAREKETİNİ KISITLAYAN UYGULAMALAR

3.1.1.Taşıt Öncelikli Düzenlemeler ve Taşıt Kaynaklı Sorunlar

Kızılay'da taşıt yollarının genişletilmesi, yaya yollarının daraltılması ve bulvarların ortasındaki geniş yeşil refüjlerin ortadan kaldırılması, 1950'li yıllardan itibaren başlamıştır. Atatürk ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarları'nın taşıtlar lehine genişletilmesi bu dönemde gerçekleşmiştir. Bir zamanlar, yürüyüş yapmak ve sohbet etmek için vazgeçilmez mekanlardan biri olan Kızılay ve Atatürk Bulvarı, günümüzde kalabalık ve yoğun trafiğin yol açtığı kirlilik ve gürültünün etkisi altında cazibesini yitirmektedir.

Kızılay'daki ana taşıt yolları, günümüzde birer ekspres yol görünümündedir. Taşıt trafiğini hızlandırmak için ışıklı hemzemin yaya geçitleri kaldırılmakta, yolların kenarları motorlu taşıtların dışında hiçbir ulaşım biçimine (bisiklet, yayalar, hareket engelliler) izin vermeyecek biçimde bariyerlerle çevrilmekte, kaldırımlar ve yeşil alanlar taşıt yolları lehine daraltılmaktadır. Bu durum yaya güvenliğini azaltmakta, yürümeyi güçleştirmekte, yayaları huzursuz etmektedir. Ayrıca yasal olmayan taşıt işgalleri ile yaya yolları kısıtlanmaktadır.

Üst ve Alt Yaya Geçitleri

Kızılay'da yaya hareketini zorlaştıran uygulamaların en başında, yaya üst ve alt geçitleri yer almaktadır. Kızılay'dan geçen yollar üzerine yapılan katlı kavşaklar ile hızlandırılmak istenen taşıt trafiği (taşıt öncelikli düzenlemeler) nedeniyle ışıklı eşdüzey (hemzemin) yaya geçitleri ortadan kaldırılmış; yerlerine yayaların kullanabilmesi son derece güç olan yaya üst ve alt geçitleri yapılmıştır. Uygulanan ulaşım politikalarında, motorlu taşıtların üstünlüğü esas alınmakta, yayalar, taşıt trafiğini kesintiye uğratmamaları için, yaya üst ve alt geçitlerini kullanmaya zorlanmakta, üst geçitlerin kullanımını sağlamak için de taşıt yollarının kenarına ve refüjlere bariyerler yapılmaktadır.

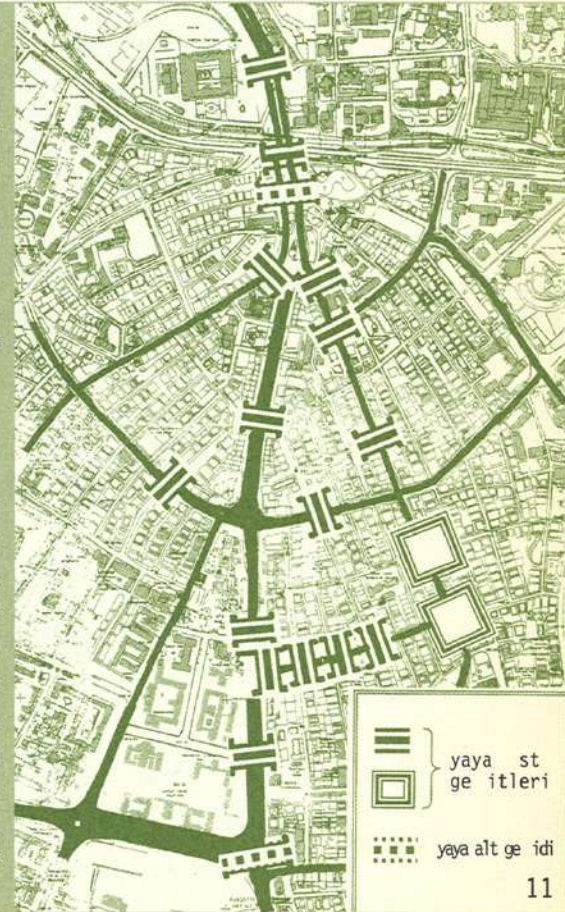
Kızılay bölgesinde 17 üstgeçit, 2 alt geçit olmak üzere toplam 19 yaya üst-alt geçidi bulunmaktadır. Ağır ve sık olarak Meşrutiyet Caddesi, Atatürk Bulvarı, Mithatpaşa Caddesi ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı üzerine yapılan üstgeçitler, yayaların taşıt yollarından karşıdan karşıya geçişini, istenmeyen bir duruma getirmiş ve engellemiştir. Üst geçitler, kent merkezindeki yaya hareketini güçleştirmeleri ve kısıtlamalarının yanında, görsel olarak kenti çirkinleştirmekte, yağışlı havalarda ciddi tehlike yaratmakta, üst geçit ayakları yaya kaldırımını kapatmakta, altlarına ticarethaneler açılarak kamusal ulaşım altyapıları özel kullanımlara ayrılmaktadır. Üstelik, üst geçitlerin basamak yükseklikleri, korkulukları ve malzemesi, standartlara uygun olmadığından, iniş ve çıkışta tehlike oluşturmaktadır.

Resim 9. Atatürk Bulvarı'ndan Bir Üst Geçit

Resim 10. Meşrutiyet Caddesi'nden Bir Üst Geçit

Resim 11. Kızılay'daki Üst ve Alt Geçitler

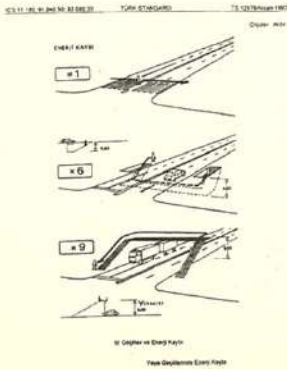
Yapılan araştırmalara göre, üst geçitten karşıdan karşıya geçmek için yayanın enerji kaybı 9 birimken, eşdüzey (hemzemin) yaya geçidi için yayanın enerji kaybı yalnızca 1 birimdir (TSE 12576 1999). Üst ve alt geçitlerden karşıya geçişte harcanan enerji ve güçlüğü doğurduğu memnuniyetsizlik, doğal olarak insanların taşıt yollarından düz ayak geçme isteğine yol açmakta, bu ise, akan trafikte ciddi tehlikeler yaratmaktadır. Özellikle 2-3 şeritli Meşrutiyet ve Mithatpaşa Caddeleri üzerine yapılan üst geçitler, yapılan cam bariyerlere rağmen tırmanma güçlüğü nedeniyle haklı olarak yayalar tarafından kullanılmamakta ya da kullanılmamakta, taşıt trafiğini hızlandırma amacı da böylece gerçekleşmemektedir. Oysa, kavşak sinyalizasyonu ve eşdüzey yaya geçitleri ile, gerek yaya, gerekse taşıt trafiğini çok daha sağlıklı ve hızlı hale getirmek olanaklıdır.



11

Resim 12. Yaya Geçitlerindeki Enerji Kaybı-TSE 12576

Yaya üst ve alt geçitleri, genelde tüm yayaların hareketini zorlaştırmakta, özelde ise başta özürsüzlüler, yaşlılar, bebek arabacılar, hamileler, kalp hastalığı olanlar, fazla kilolular, elinde yük taşımakta olanlar ve çocuklar olmak üzere çok büyük bir grubun ulaşım haklarını zorlaştırmakta ya da ellerinden almaktadır. Yaya alt ve üst geçitleri özürsüzlü ve yaşlı insanlara uygun düzenlemeleri içermediği için hareket kısıtlılığı olan kişiler, üst ve alt geçitleri kullanamamakta ve akan trafikte karşı karşıya kalmaktadır. Kaldı ki, **Yaya Hakları Bildirgesi**'nde; "Genel kural olarak, yayalar, üst ve alt geçitlere zorlanamaz" denmektedir. Diğer yandan, **Avrupa KentSEL Şartı**'nın birinci bölümü, "dolaşımın; yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmesi, sokağın sosyal bir arena olarak algılanmasını", yedinci bölümü ise "kentlerin, herkesin her yere erişebilirliğini sağlayacak biçimde tasarlanması gerektiğini" vurgulamaktadır (Avrupa Konseyi 1996).



Taşıt trafiğinin hızlandırılması öncelikli olarak düşünülürken, kent merkezindeki yolculukların önemli bir bölümünü oluşturan yaya ulaşımı göz ardı edilmektedir. Yayalar ve yaya ulaşımı trafik sistemi içinde yeteri kadar gözetilmediğinden, yayaların hareketinin kısıtlanmasında ve yavaşlatılmasında herhangi bir sakınca görülmemektedir. Oysa, "Bireylerin bir yerden başka bir yere şu ya da bu amaçla gitme eylemleri sırasında, gerek diğer bireysel ya da toplu ulaşım aracı kullanıcılarının, gerekse yolda, kamusal alanlarda, evlerinde ya da işyerlerinde bulunan araçsız bireylerin hak, özgürlük ve rahatlarını bozmayıcı bir sınırlılık içinde bulunmaları gerekir" (Günay v.d 1995: 11). Bireyler, bazen yaya, bazen de sürücü konumunda olabilir. Sürücü konumundayken sahip olunan haklar, yaya konumunda bir dezavantaja dönüşmemelidir.

Yayaların sürekli alt ve üst geçitlere zorlanmaları, kent yaşamında istenmeyen çözümlerdir. Ancak mutlaka gerekli olan yerlerde bu yaya üst-alt geçitleri inşa edilebilir. Bunlar da, taşıt trafiğinin çok hızlı olduğu ve kesintiye uğratılmasının istenmediği, yaya yoğunluğunun da zaten çok az olduğu otoyollar, hız yolları ve kent çeperindeki çevre yolları olabilir. Diğer halde yaya ulaşımı ve yaya yoğunluğunun, taşıt trafiğinden çok daha fazla ve önemli olduğu merkezi iş alanlarında (kent merkezlerinde) yayaların eşdüzey geçitlerden geçmesinin olanaksız duruma getirilmesi, hiçbir ülkede istenmez.

Eşdüzey (hemzemin) Yaya Geçitleri

Kızılay'da, uygulanan taşıt öncelikli politikalara paralel olarak, ışık kontrollü eşdüzey yaya geçitlerinin sayısı da azaltılmıştır. Bu bölgede, Hürriyet Kavşağı (Kızılay Kavşağı), Zafer Meydanı, Orduevi önü ve Necatibey Caddesi'ndeki yaya geçitleri dışında eşdüzey yaya geçidi kalmamıştır. Üstelik, bu geçitlerde yayalar için uygulanan sinyal zamanlarında ciddi yetersizlikler yaşanmaktadır. Işık kontrollü eşdüzey yaya geçitlerinde yayalar için belirlenen karşıdan karşıya geçiş süresi, taşıtlara ayrılan sürenin yaklaşık üçte biridir. Bu durum, dört eşdüzey yaya geçidi için de geçerlidir. Yayalara ayrılan geçiş süresi çok kısa olduğundan, ışık kontrollü yaya geçitlerinde yayalar karşıya geçişlerini acele etmeksizin rahat ve güvenli bir şekilde tamamlayamamaktadır. Ayrılan süre içinde yollardan karşıdan karşıya geçişi tamamlamak, yavaş yürüyebilen yayalar için çoğunlukla mümkün olamamaktadır. Oysa standartlara göre, yayalar için karşıdan karşıya geçiş süresinin belirlenmesinde en yavaş yayalar olan yaşlı ve çocukların hızı esas alınmalıdır. Taşıt trafiğinin yaya güvenliği karşısında yol açtığı sorun ve yaya-taşıt trafik akımının dengeli olarak sağlanabilmesi için mevcut sinyal zamanlarının yeniden düzenlenmesi ve iyileştirilmesinin yanı sıra, sinyalizasyon sisteminin de trafik polisi müdahalesi olmaksızın kesintisiz çalışması gerekmektedir.

Taşıtların Yaya Yolları ve Yaya Bölgelerini Otopark Olarak Kullanması

Kızılay'da bir çok sokakta, yayalara ait olması gereken kaldırımlar otomobillerce park yeri olarak kullanılmakta, yayalar taşıt yollarından yürümek zorunda kalmaktadır. Yayalara ait alanların taşıtlarla işgal edilmesi sonucu, bu alanlar kullanım ve hizmet amacının dışına çıkmakta, yayalığın en temel hakkı olan yaya yolları ve kaldırımlarda engellenmeden yürüme özgürlüğü araç işgalleri nedeniyle kısıtlanmaktadır. Örneğin Kumrular Sokak civarında yayalar lehine yapılmış olan kaldırım genişletmesi, daha sonra gelen baskılar sonucu otoparka dönüştürülmüştür. Kent merkezinde yer alan okulların bahçeleri bile otopark olarak kullanılmaktadır. Kızılay'daki tek yeşil alan olan Güvenpark ve Zaferpark'ın altlarına otopark yapılması çabaları, mahkeme kararlarıyla önlenebilmiştir.

Yaya yollarının taşıtlarla işgal edilmesinin altında, kent merkezine yönelik uygulanan ulaşım ve trafik politikalarının doğrudan etkisi vardır. Kızılay'da otopark politikalarının etkin biçimde uygulanması, park yasağı ihlallerinin önlenmesi, yol boyu parkmetre düzeninin kuruluş ve işletiminin sağlanması gibi önlemler yerine, otomobil girişini kolaylaştıran katlı kavşaklar ve köprüler inşa edilmiştir. Girişi kısıtlanmadığı için otomobiller merkezin odak noktalarına kadar rahatlıkla girebilmekte, ancak yeterli otopark olmadığı için yollara ya da yaya bölgesi ve kaldırımlar üzerine kontrolsüz biçimde park edebilmektedir. Park eden otomobiller, yaya hareketini kısıtladığı gibi, merkezin hareketli olduğu gündüz ve gece boyunca, çok değerli olan merkezi iş alanı bölgesini işgal etmektedir. Bu durum, "değnekçi" adı verilen yasadışı otoparkçıların da ortaya çıkmasına zemin hazırlamaktadır.



Resim 13. Selanik Caddesi'nde Park Etmiş Araçlar

Kızılay'da taşıt öncelikli planlamanın yayaya getirdiği mekansal sorunlardan biri olan kaldırımların araçlarca işgal edilmesi, aynı zamanda yayaların sosyal etkileşimlerini de engellemektedir. Kentsel etkileşim, kültürel etkinlik ve sosyalleşme adına kullanılması gereken yaya yolları, taşıtların işgalleri sonucu bu özelliklerini yitirmektedir.

13

3.1.2. Toplu Taşıma Duraklarıyla Yaya Dolaşımının Kesiştiği Yerlerdeki Sorunlar

Kent merkezinde toplu taşıma durakları tespit edilirken ve tasarlanırken yayalara ve ihtiyaçlarına özgü tasarımın gerçekleştirilmemiş olması sebebiyle Kızılay içerisindeki önemli ulaşım odaklarında, yayalar bir çok sorunla karşılaşmaktadır. Otobüslerin mevcut trafik içinde hareket etmesi, durakların birden fazla hat tarafından kullanılması ve yol kenarında bekleyen ticari taksilerden dolayı toplu taşıma araçları, duraklara yanaşmakta ve ayrılmakta zorlanmaktadır. Bu nedenle, yolcular, gerek durakta beklerken, gerekse araçlara iniş ve binişlerinde güçlük ve tehlike yaşamaktadır. Otobüs duraklarının çok fazla olduğu Meşrutiyet ve Mithatpaşa Caddeleri ile Atatürk Bulvarı'nın batı şeridi bu sıkıntıların en fazla yaşandığı yerlerdir. Bu sıkıntıların temel nedeni, otobüslere ayrılmış özel şerit ya da yolların olmamasıdır. Aynı biçimde, Güvenpark'taki dolmuş ve otobüs durakları, uygun düzenlemeler bulunmadığından, yolcuların beklemesine ve iniş-binişlerine uygun özellikler göstermemekte, uzun kuyruklar oluşmakta, egzoz gazı zehirlenmesine maruz kalınmakta, taşıt-yaya hareketinin yoğunluğu nedeniyle yayaların can güvenliği tehlikeye girmektedir. Ayrıca, Ziya Gökalp, Meşrutiyet ve Mithatpaşa Caddeleri'ndeki otobüs duraklarına ulaşmaya çalışan yayalar, ışıklı yaya geçitleri son derece az olduğundan yoğun akan taşıt trafiği ile karşı karşıya gelmekte ve ciddi tehlikeler oluşmaktadır.

Resim 14. Otobüs Durağında Bekleyenler, Ziya Gökalp Bulvarı

3.1.3. Yaya Kaldırımları ve Yaya Yollarındaki Alt Yapı Engelleri ve Diğer Engeller

Kızılay'da yaya hareketini sınırlandıran ve yer yer yayalar için önemli tehlike yaratan diğer unsurlar; yaya yollarının yapımından kaynaklanan sorunlar ile yaya yolları üzerine uygunsuz olarak yerleştirilen teknik altyapı elemanları, kent mobilyaları ve diğer bazı kullanımlardır. Bu kapsamda yaya hareketi ve güvenliğindeki önemli sorunlar;

Kaldırım ve yaya yolu üzerlerindeki işgalciler (satış büfeleri, taksi durakları, reklam panoları, tezgahlar, işportacılar, vb.)

Güvenlik tedbirleri alınmayan alt yapı çalışmaları,

Kaldırımların standartlarda öngörülen ölçülerden daha dar olması, Bozuk yüzeyli yaya yolları, kaygan yer kaplamaları,

Drenaj yapılmadığı ve yaya yoluna uygun eğim verilmediği için biriken yağmur suları ve kirli sular,

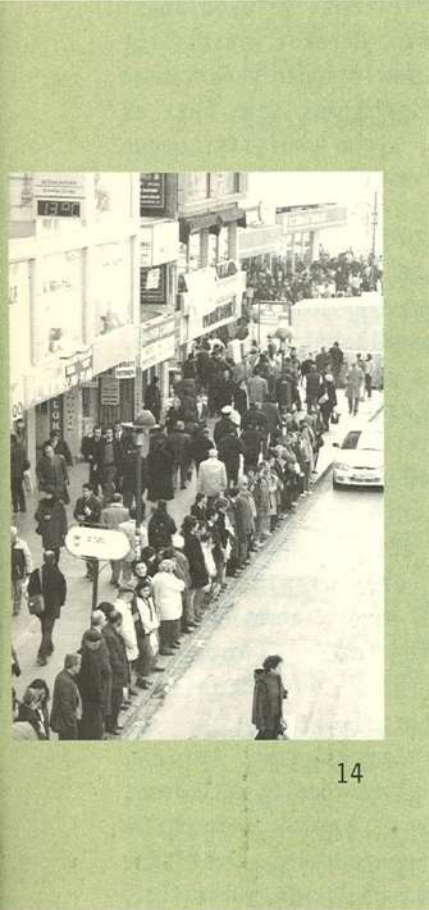
Teknik altyapı elemanlarının uygun olmayan yerlere yerleştirilmesi (elektrik direkleri, telefon kabinleri, üst geçit ayakları, trafolar, rögar kapakları, vb.)

Yanlış yere dikilen ya da tasarlanan peyzaj elemanları (ağaçlar, bitki kasaları, tarhlar, vb.)

Kent mobilyalarının yanlış yerlere ve uygun olmayan yüksekliğe yerleştirilmesi (aydınlatma, taşıt engelleyicileri, çöp kutuları, bilet gişeleri, banklar, vb.),

şeklinde sıralanabilir.

Özellikle kaldırım ve yaya bölgelerine yerleştirilen satış büfeleri, taksi durakları ve reklam panoları yaya yollarındaki en önemli engellerdir. Yer seçiminde ve büyüklüklerinde kent yararı ve yaya hareketliliğini gözetilen ölçütler kullanılmamakta ve bu birimler, zamanla çevrelerini işgal ederek genişlemektedir. Üstelik, tüm toplumun malı olan kamusal alanların bu yolla ticari kullanımlara dönüşmesine göz yumulmaktadır.



14

Resim 15. Yaya Yollarındaki Engel ve İşgaller (Meşrutiyet Caddesi)

15



Belediyelerde uygulama aşamasında görev yapan teknik elemanlar, uygulayıcılar ve denetleyen fenni mesuller, gerek yaya mekanları yapım ve düzenleme ilkeleri, gerekse ulusal ve uluslararası standartları ya uygulayamamaktadır, ya da bunlardan habersiz durumdadır. Bu mekanların inşasını gerçekleştiren teknik eleman ve işçilerin de bilgi birikimi yeterli düzeyde değildir. Kullanılan malzemeler de yine uzun yıllar dayanacak kaliteden uzaktır. Tüm bu nedenlerle, düzenlemeler standartlara uygun olmadan gerçekleştirilmektedir. Hem standartlara uyulmaması, hem de kentsel altyapının yapımı ve bakımı konusundaki koordinasyonsuzluk, yaya yollarının kısa sürede bozulmasına, dolayısıyla kamu kaynaklarının israfına yol açtığı gibi, kentin yaya güvenliği ve dolaşımına uygunluğunu da engellemektedir.

3.1.4. Hareket Kısıtlı Olan Kişilerin Ulaşabilirliği

"Ulaşılabilirlik insan yapısı çevrenin (yapılı çevrenin) temel bir özelliğidir. Bununla; konutların, dükkanların, tiyatroların, parkların ve işyerlerinin ulaşılabilir ve kullanılabilir olması kastedilmektedir. Ulaşılabilirlik, insanların sosyal ve ekonomik faaliyetlere katılmalarını sağlar ki, esasen yapılı çevrenin amacı da budur" (CCPT 1995:12). Özürlü ve yaşlılar gibi hareket kısıtlı olan bireylerin toplum yaşantısına eşit fırsatlarda katılabilmelerinin sağlanmasında, bilgiye ve hizmete ulaşabilmesinde mekansal düzenlemeler yaşamsal bir öneme sahiptir. Hareket kısıtlı olan kişiler, yaya standartları geliştirilirken, yaya mekanlarının projelendirilmesi ve uygulaması aşamalarında özellikle dikkat edilmesi gereken ihtiyaç gruplarıdır. Hareket kısıtlı olan kişiler, çoğu zaman otomobil kullanamazlar ve kamu ulaşım hizmetlerinden yararlanmak ve yayalara açık alanlara bağımsız ve güvenli bir şekilde erişebilmek için bazı ek düzenlemelere gereksinim duyarlar (alçak basamaklar, rampalar, uygun genişlik, uygun malzeme ve hareket alanı gibi).

Kızılay kent merkezindeki yaya yolu düzenlemelerinde ise, özürlü ve yaşlılar gibi hareket kısıtlı olan kişilerin ulaşabilirliğine yönelik düzenlemeler yetersizdir. Üst ve alt geçitler, bu kişilerce kullanılamamaktadır. Bordür rampalarının, duyulabilir geçiş sinyallerinin, hız kasislerinin, görsel, işitsel ya da hissedilebilir uyarıların, hareketli merdivenlerin oluşturulmasında ve kent merkezindeki yaya yolu düzenlemelerinde

dikkate alınmamıştır. Kaldırımların pek çoğu yüksek ve rampasızdır. Bazı kaldırımlara son yıllarda inşa edilen rampaların çoğu ise, özürlülerin bağımsız olarak hareket etmesine olanak sağlayacak standartta değildir. Bu rampaların sürekliliği de bulunmamaktadır. Ayrıca, özürlülere yönelik düzenleme, sadece rampa yapımına indirgenmektedir. Oysa yaya yolunun genişliği, yüksekliği, eğimi, üzerine yerleştirilen altyapı elemanları ve kent mobilyalarının yerleştirilme ölçütleri, döşeme kaplamasının seçimi ve yaya geçitlerinde alınması gerekli teknolojik önlemler de göz önünde bulundurulmalıdır.

16



Resim 16. Hareket Kısıtlı Olan Kişiler İçin Engeller - Meşrutiyet Caddesi, 2003

3.2. YAYALAŞTIRILMIŞ BÖLGELER VE SORUNLARI

MİA'da oluşturulan yaya bölgelerinin amacı, trafik kargaşasından, araç işgalinden, hava kirliliği ve gürültüden arındırılmış, kent merkezindeki faaliyet çeşitliliğini yansıtan mekanlar yaratmaktır (DPT, 2001). Kızılay'da da bu amaçla 80'li yılların başında Bulvar'ın doğusunda Sakarya, Tuna, Selanik ve Yüksel Caddeleri, Karanfil, İnkılap, Bayındır ve Konur Sokakları, Bulvar'ın batısında ise İzmir Caddesi yaya bölgesi haline getirilmiştir. O tarihten bu yana ise yeni yaya bölgesi oluşturmak için yapılan çalışma olmamıştır. Mevcut yaya bölgeleri, tasarım başarısı ve çevresindeki işlevlerin uygunluğu tartışılrsa da, Kızılay'daki yayalara yönelik olarak yapılmış geniş kapsamlı tek uygulamadır.

3.2.1.Yaya Bölgeleri ve Yapısal Özellikleri

Sakarya-Yüksel - Konur -Karanfil Yaya Bölgeleri ve Çevresi

Atatürk Bulvarı'nın doğu kesimini oluşturan bu bölge, arazi kullanım özellikleri açısından irdelendiğinde İzmir Caddesi ve çevresine kıyasla daha fazla yaya trafiği olan bir kesimdir. Kızılay'daki eğlenceye yönelik bar ve publar; yeme içmeye yönelik kafe, lokanta ve restoranlar, balıkçılar, aktarlar; eğitim ve kültürel aktivite mekanları olan sinema, tiyatro, kitapçı, dersane, kurs, vb. kullanımların büyük bölümü yaya bölgeleri içinde yer seçmiştir. Üst katlara da sıçrayan eğlence ve rekreatif kullanımlar Ankara'nın genç veya öğrenci nüfusunun en fazla tercih ettiği yerlerdir. Yayalaştırılmış bu bölge, Kızılay'ın en devingen ve canlı alanı olup, en fazla yaya hareketliliği ve yoğunluğunun da olduğu alt bölge niteliğindedir.

İzmir Caddesi Yaya Bölgesi ve Çevresi

Atatürk Bulvarı'nın batısında tek yayalaştırılmış yol olan İzmir Caddesi ve yöresine arazi kullanım özellikleri açısından bakıldığında ağırlıklı kullanımın perakende ticaret (özellikle tekstil mağazaları) kullanımı olduğu görülmektedir. Bu amaca yönelik olarak, söz konusu alanda, irili ufaklı çok sayıda pasaj da yer almaktadır. Üst katlardaki ağırlıklı kullanım ise toplumsal hizmetlere yönelik bürolardır. Konut işlevleri Fevzi Çakmak Sokağı dışında çok seyrek. Ayrıca, son dönemde üretim ve toptan satış hizmetleri ve bunların gereksinim duyduğu depoların da alanda yoğunlaşmaya başladığı gözlenmektedir. Alana yaya girişi, Gazi Mustafa Kemal (GMK) ve Atatürk Bulvarları ile Necatibey Caddesi'nden gerçekleşmektedir.

3.2.2. Yaya Bölgelerinde Yaşanan Sorunlar

Yaya bölgelerinde ulaşım, yaya dolaşımı, trafik yönetimi, kentsel tasarım sorunları, kamunun kullanımına açık alanların bakım ve işletmesinin gereği gibi yapılamaması, yaya bölgelerinin bulunduğu yerlerdeki işlevlerin yaya dolaşımı açısından olumsuz etkiler yaratması, kent yönetimlerinin kamuya açık yaya alanlarının kullanımında belirli ilkeleri belirlememiş olması ve yerel yönetimlerin yetki paylaşımından kaynaklanan çatışmalar, temel sorun alanlarını oluşturmaktadır.

Yayalaştırılmış bölgelerinin yönetiminde önemli sorunlar vardır. Yaya bölgelerinin yönetiminde kullanılan "Yaya Bölgeleri Yönetmeliği"nin getirdiği ilkelere tam olarak uyulmadığı gibi, bu yönetmelik de kendi içinde yetersizlikler taşımaktadır. Örneğin, yayalaştırılmış bölgeler için belirlenen taşıt giriş-çıkış saatlerinin kontrolü yeterince yapılmamaktadır. Yaya bölgelerindeki çeşitli işlevlerin ihtiyaçlarını gidermek ve servis almalarını sağlamak için farklı saatlerde bu bölgelere giren ağır servis taşıtları ve çöp kamyonları yaya bölgelerinin yer kaplamalarında çökme, kırılma ve bozulmalara yol açmaktadır. Ayrıca, çevresindeki işlevler gereği akşamları da yayalar tarafından yoğun olarak kullanılan yaya bölgelerinin, saat 17:30'dan sonra taşıt trafiğinin akması (yönetmelikte 20:00 olarak belirtildiği halde), bu mekanların taşıtlar tarafından işgal edilmesine, yaya güvenliğinin azalmasına, yayaların huzursuz olmalarına, yer kaplamalarının bozulmasına ve genel olarak geceleri bu bölgelerdeki cazibenin azalmasına neden olmaktadır. Akşamları bırakılan çöplerin alınmasından sonra oluşan kirlilik, hem insan ve çevre sağlığı, hem de görsel açıdan sorun oluşturmaktadır. Oysa bu bölgelerin mutlaka yıkanarak temizlenmesi gereklidir.

Uygulayıcı belediyelerin yetki ve sorumluluk paylaşımından kaynaklanan anlaşmazlıklar, yaya bölgelerindeki diğer bir önemli sorun alanıdır. 3030 sayılı yasa ile; 12 m.'den daha geniş yollarla ilgili sorumluluk büyükşehir, 12 m.'den daha dar yollarda ise ilçe belediyelerince kullanılmaktadır. Bu durum, sokak ve caddelerin bütüncül olarak planlanması ve yönetilmesinde ciddi sorunlara yol açmaktadır. Gerek mekan-malzeme kalitesi, gerek tasarımda dil ve uygulama birliğinin sağlanamaması, gerekse yetki tartışmaları nedeniyle bazı hizmetlerin verilmesinde oluşan sorunlar, yaya yolları ve bölgelerinin niteliğini olumsuz etkilemektedir. Yaya alanlarının kullanımından temizliğine, trafik düzeninden sokak mekanı ve kent mobilyalarının tasarlanmasına kadar bir çok sorun ve çatışma yaşanmaktadır. Belediyeler, bu mekanların yönetiminde bütünlüklü tasarım-uygulama-dil birliği arayışları yerine yetki kavgalarına odaklanmaktadır. Oysa yetkiyi hangi belediyenin kullanacağından daha çok, birlikte çalışma ve işbirliği olanaklarının oluşturulması, yaya yollarındaki sorunların giderilip niteliğinin ve yaygınlığının artırılması gibi konular öncelik ve önemle ele alınmalıdır. Yaya bölgelerinin artırılıp, daha yoğun ve yaygın hale getirilmesi, mekansal, sosyo-ekonomik sorunlarının giderilmesi, kent merkezinin yaya öncelikli kullanılmasını sağlayacak ilke ve görüş açıklığının geliştirilmesi en önemli değerlendirme noktası olmalıdır.

Ankara'da geçtiğimiz dönemlerde yaya ulaşımının geliştirilmesi amacıyla kent merkezinde yaya bölgeleri düzenlemesi gibi olumlu ve başarılı projeler yapılmasına karşın yaya ulaşımı konusunda bilgi ve bilimsel çalışma eksiklikleri bulunmaktadır. Yaya hareketleri için sayım, modelleme, gelecek için talep tahmini yapılmamış, yaya ulaşımının analizini ve kapasite hesabını yapan herhangi bir çalışma gerçekleştirilmemiştir (Öncü 1997).

Öte yandan, Kızılay'da yaya hareketliliğinin rahatlatılması ve yayalara ayrılan alanların artırılmasına yönelik 2002 yılı içinde yaya lehine kaldırım genişletme çalışmaları, 2003 yılı içinde İzmir Caddesi yaya bölgesinde yapılan kentsel tasarım düzenlemesi ile dükkan işgallerinin önlenmesine yönelik çalışmalar son zamanlardaki olumlu gelişmeler olarak değerlendirilebilir. Kızılay bölgesindeki pek çok sokakta darlığı nedeniyle sorun olan yaya kaldırımları genişletilmiş, Bulvarın doğusu ve batısındaki yaya bölgelerinin yer kaplamaları ve kent mobilyaları yenilenmiştir. Yaya bölgelerinde kontrolsüz biçimde yayılmış olan dükkanların eklentileri kaldırılmıştır. İzmir Caddesi yaya bölgesinde de yeni bir düzenleme yapılarak pek çok soruna yol açan otopark kaldırılmış, havuz ve peyzaj öğeleri ile alandaki mekan kalitesi önemli ölçüde iyileştirilmiştir.



18

Resim 18. İzmir Caddesi - Düzenleme Öncesi



19

Resim 19. İzmir Caddesi - Düzenleme Sonrası

3.3. GÜNCEL GELİŞMELER

Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin, 7-8 yıldır "yaya dostu olamayan" yaklaşımlarla kent merkezinin çehresini değiştirmekte olduğunu gözlemlemekteyiz. Tek yönlü yol uygulamalarının çoğaltılması ve kent merkezindeki taşıt trafik hızının arttırılması için yaya üst geçitlerinin sayısının çoğaltılması, refüjlerin zincirlenerek eşdüzey geçitlerin azaltılması, tretuarların yükseltilmesi, işlevsiz ve gösteriş amaçlı mantar ve babaların dikilmesi çabaları kent merkezinin şeklini oldukça değiştirdi.

Ankara Büyükşehir Belediyesi, Kızılay Meydanı'ndaki kavşakta yeni bir trafik düzenlemesi gerçekleştirdi. Kızılay kavşağındaki yaya geçitleri 3 Ekim 2003 tarihi itibariyle bariyerlerle kapatılmaya başlandı. Yaya ışıkları kaldırıldı. Karşıya geçiş için yayaların sadece metro inişlerini kullanması zorunlu hale getirildi. Ankara metro inişlerine bu düzenlemeden önce yapılan yürüyen merdivenlerin, metroya iniş - çıkışlar için değil, yaya trafiğinin yeraltına alınması uygulamasının bir parçası olarak yapılmış olduğu anlaşıldı. Yaya geçitlerinin kapatılmasından bir hafta sonra Atatürk Bulvarı'ndaki taşıt trafiğinin kesintisiz akışını sağlamak üzere de bir dizi düzenleme yapıldı. Atatürk Bulvarı ortasındaki refüj uzatılarak ortadaki kavşak kapatıldı. Böylece GMK ve Ziya Gökalp Bulvarları'ndan gelen taşıt trafiği karşılıklı olarak yasaklandı. Yayaların cam bariyerleri kırması üzerine Büyükşehir Belediyesi'nce cam bariyerlere ek olarak, bir gece tüm yaya geçitlerinin kenarına beton engeller yerleştirildi.

Resim 20. Kızılay'daki Yaya Geçitlerinin Kapatılması

Resim 21. Yayaları Engellleyen Beton Bariyerler

Fakat bu uygulamalar Ankaralıların yoğun tepkisi ile karşılaştı. Kızılay'ın bir otoyolla bölüneceğini belirten meslek odaları ve pek çok sivil toplum örgütü Kızılay'ın yaya trafiğine açılması için basın açıklamaları yapıp el ilanları dağıtarak halkı bu uygulamaya karşı çıkmaya çağırdılar. Ayrıca bu örgütlerin oluşturduğu "Ankaram Platformu"na bir imza kampanyası düzenlendi. Kızılay esnafı, otobüs ve taksi işletmecileri ve pek çok Ankaralı bu uygulamanın kaldırılması için tepki gösterdiler. Konu yazılı ve görsel basın yayın kuruluşlarının gündemine taşındı.

Uygulamanın farklı kesimlerden pek çok Ankaralının tepkisini çekmesi ve basında da sürekli eleştirilmesi üzerine Büyükşehir Belediyesi bu konuda 25 Ekim 2003 günü bir referandum/anket yaptı. "Ankara Valiliği İl trafik Komisyonu kararında belirtilen metro alt geçitlerinin kullanılmasını istiyor musunuz?" sorusunun sorulduğu anket sonucu Belediye'nin istediği yönde çıktı. Basın yayın kuruluşlarında, bu anketin şaibeli olduğu açık biçimde belirtildi.

28 Ekim günü İl Trafik Komisyonu'nun bu konuyu gündemine alarak düzenlemenin tekrar ele alınacağını bildirmesi üzerine, toplantı öncesi Ankaram Platformu üyeleri, yaya geçitlerinin açılması talebini içeren 18 bin imzalı dilekçeyi Valiliğe teslim ettiler. İl Trafik Komisyonu'nun toplantısından taşıt trafiğinde eskiye dönülmesi, ancak yayaların "metro alt geçitlerini kullanmaya devam etmesi" kararı çıktı.

11 Kasım 2003 tarihinde Ankara 5. İdare Mahkemesi, Avukat Sedat Vural'ın duyarlı bir kentli olarak açtığı davada, Kızılay'daki yaya geçitlerinin kapatılması uygulamasında yürütmeyi durdurma kararı verdi. Kararda "İl Trafik Komisyonu kararında davalı Belediye'nin teklifi doğrultusunda Kızılay kavşağında yaya geçişlerinin engellenerek tüm yaya hareketlerinin metro giriş ve çıkışlarına yönlendirilmesi yolunda bir karar alınmadığı halde Ankara Büyükşehir Belediyesi'nce yaya geçitlerinin kapatılması suretiyle fiili durum yaratılarak yetki gasbında bulunduğu tartışmasızdır" hükmü yer aldı.

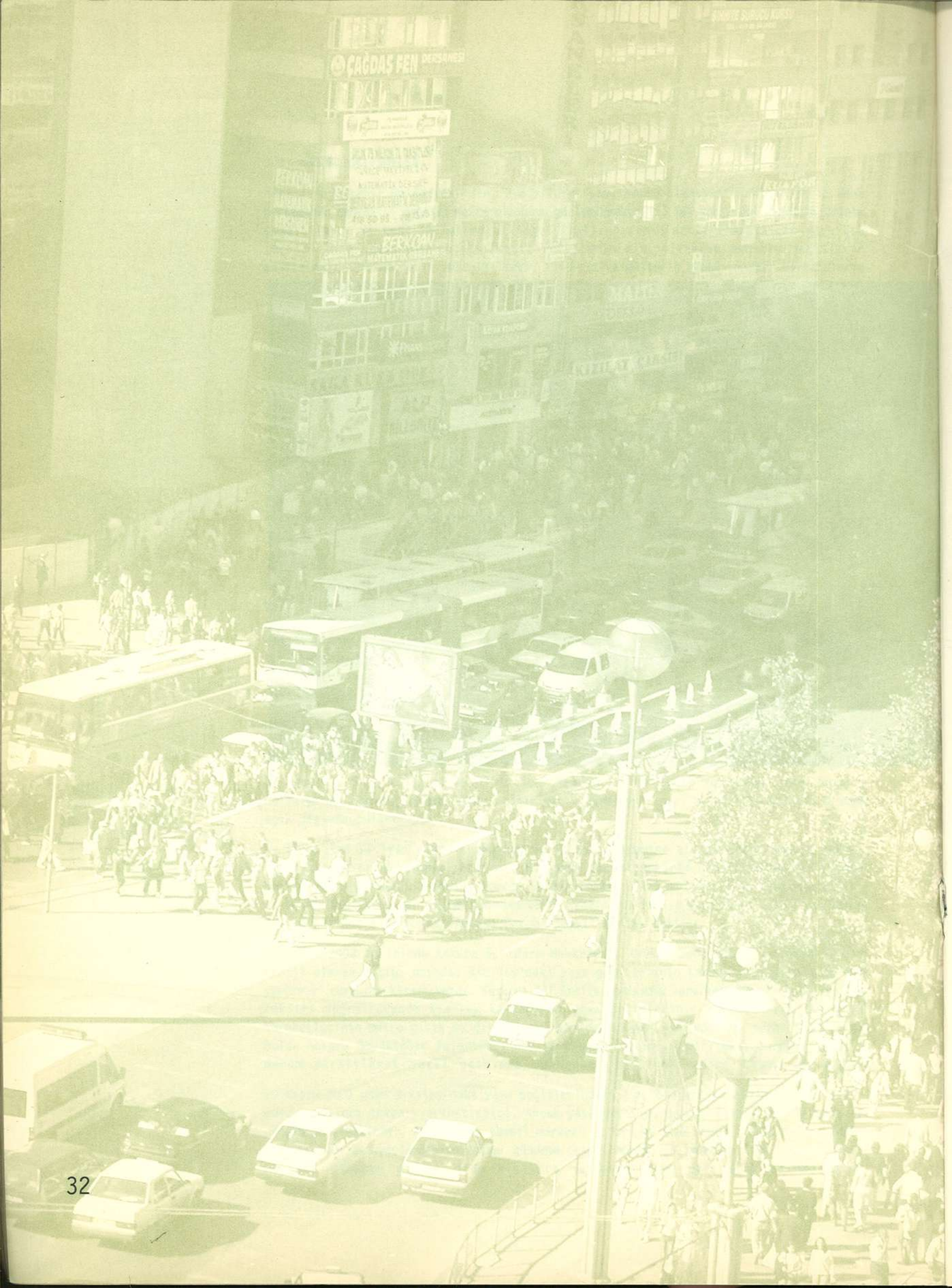
19 Kasım 2003 günü Kızılay'daki yaya geçitlerindeki cam bariyerler kaldırıldı ve ışıklı yaya geçitleri tekrar yerleştirildi. Ancak yaya geçiş süresinin eskiye oranla daha az olduğu görülmektedir. Ankara'nın temsil merkezi ve kentin odak noktası olan Kızılay'daki yaya karşıtı bu uygulamaların tekrar gündeme getirilmemesi umulmaktadır. Bu tip kararlar, mutlaka konunun uzmanı olan kişilere ve kentlilere danışarak alınmalıdır.

20



21





SONUÇ YERİNE...

Çağdaş bir kentin diğer bir çok önemli özelliğinin yanında "yaşanabilir" bir kent olması gerektiği kent bilim yazınına katkıda bulunan bilim ve meslek insanlarınınca üzerinde uzlaşılan bir noktadır. Yaşanabilirlik ise çok farklı değişkenlerin üzerine inşa edilen ölçütlere uyulmasını gerektirir. Bir kent için bu ölçütlerin en önemlilerinden biri de ulaşım-dolaşım politikaları ile yakından ilişkilidir. Yaşanabilir bir kentte farklı ulaşım biçimlerinin dengeli birlikteliği ve bütünlüğü sağlanır ve asıl olanın insanın kent mekanını insanca ve "yaya" ölçeğinde algılaması ve kentin nimetlerinden huzurlu bir biçimde faydalanması olduğu hep göz önünde tutulur.

Yayalılık kentlerin yaşanabilir kılınması için ne kadar önemliyse, kent merkezlerinin yaşanabilir kılınması ve yaşatılabilmesi için de en az o kadar önemlidir. Kent merkezlerinin sahip oldukları değerler sağlıklı bir yaya ulaşım ve dolaşımı, yayalılık için "yaya bölgeleri" gibi uygun araçların kullanımı ve uygulanması ile korunur ve geliştirilir. Küresel süreçlerin yarattığı "alışveriş merkezleri" gibi mekanların getirdiği tek düzelik karşısında kent merkezlerinin taşıdıkları birikimle yaratılan zenginliğin sürdürülebilmesinde "yayalılığı" özel bir yeri olduğu su götürmez bir gerçektir.

Bu çalışmada Ankara kentinde, Kızılay kent merkezi özelinde yayalılığın tarihsel ve mekansal olarak kent merkezi için nasıl bir önem taşıdığı çağdaş ölçütler, mesleki ve bilimsel birikim ışığında değerlendirilmeye çalışılmıştır. Sonuç olarak, bir kent merkezi olarak zenginliğini kaybetmeye ve yer yer çöküntüleşmeye başlayan Kızılay'da 1980'lere kadar yayalılık bağlamında bazı uygulamaların gerçekleştirilmiş olduğu, ancak, son yirmi yılda gerek dönemin koşulları gerekse değişen yaklaşımlar sonucunda Kızılay'ın yayalar için tercih edilebilir ve yaşanabilir bir mekan olmaktan çıktığı söylenebilir.

Hem Ankara kentinde yaşayan tüm kent sakinleri için taşıdığı değerler ve potansiyel, hem de sağlıklı bir kent yapısının oluşturulabilmesi için Kızılay'ın yayalar için daha yaşanabilir bir hale getirilmesi buna yönelik bir yaklaşımla gerekli uygulamaların gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Çünkü kent merkezlerini asıl yaşatan açık bir gökyüzü altında yapılan huzurlu yürüyüşlerdir...

yaya mekanlarına ilişkin

çağdaş ölçütler

ve kıızılay için öneriler

EK1. YAYA MEKANLARININ TASARIMINDA GELİŞTİRİLEN ÇAĞDAŞ YAKLAŞIMLAR VE TASARIM ÖLÇÜTLERİ⁴

İnsanlar kent içinde bir çok sebeple yürürler. Bu sebeplerin bazıları yürümeyi zorunlu kılar. Okul ya da işe gitmek için, otomobilin ve başka ulaşım araçlarının ulaşamadığı bir yere ulaşmak için, transit ulaşım aracına yetişebilmek için vb. İnsanlar aynı zamanda zorunluluk dışında sağlık için, rekreatif amaçlarla ya da dışarıda olmanın keyfini yaşamak için de yürürler. Esasında her ulaşım biçimi yürüyerek başlar ve sonlanır.

İster bir zorunluluğun, ister bilinçli bir tercihin sonucu olsun, yürüyüş eylemi kent içinde insanlık tarihi boyunca bazı mekanların ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Bu mekanların en önemlisi kent merkezidir. Kent merkezinin sağladığı olanaklar ve renkli atmosfer, yaya ölçeğinde yaşanabildiği ölçüde kent merkezinin zenginliği ve çeşitliliği sürdürmesini sağlar.

Yirminci yüzyılda özel otomobil sahipliğinin ve farklı ulaşım biçimlerinin yaygınlaşması ile birlikte, kent merkezleri yaya ulaşımı ile özellikle otomobil ulaşımının birbiri ile karşılaşmasına, hatta çoğu zaman çatışmasına sahne olmuştur. Batıda bu çatışmanın ilk galibi 1960'ların sonuna kadar otomobil olmuşsa da, daha sonraki yıllarda yayalığın özellikle kent merkezleri ve kentlerin yaşanabilirliği için önemi fark edilmiş, yayaların tüm kent içinde, özellikle de kent merkezinde daha rahat hareket edebilmeleri için bir çok yaklaşım geliştirilmiştir.

Bu yaklaşımların Ankara'da çağdaş ölçütler dikkate alınarak uygulandığı söylenemez. Yayalara yönelik uygulamalar düşünüldüğünde, kent yönetimlerinin ve kent sakinlerinin bu uygulamalardan habersiz oldukları ve bu uygulamaları sadece kaldırım yenilemek ve üst-alt geçit inşası ile sınırlı gördükleri gözlenmektedir. Böyle bir ortamda ise tartışmalar "yürüyen merdivenli ya da yürüyen merdivensiz üst geçit" sığılığına sıkışmaktadır. Sonuçta daha önce de belirtildiği gibi, kent merkezinde otomobil öncelikli uygulamalara ağırlık verilmekte, yayalar ve yayaların sorunları ötelenmektedir.

Böyle bir ortamda yayalara yönelik olarak yapılabilecek olan uygulamaların çeşitliliğini ve çokluğunu göstermek de büyük önem taşımaktadır. Bu uygulamalar farklı amaçlar doğrultusunda kullanılarak, Ankara ve Kızılay daha yaşanabilir ve yürünebilir bir hale getirilebilir. Yerine ve amaca yönelik olarak bu uygulamalar tek tek ya da birlikte kullanılabilir.

EK1.1 YAYA MEKANLARININ TASARIMI

Çağdaş yaklaşımlara göre, kentin her yerinde bütün yaya gruplarına güvenli, güvenilir ve konforlu yaya mekanlarının sağlanması gerekir. Bunun için çok çeşitli uygulamalar kullanılabilir. Bu uygulamaların hangisinin yayalara daha çok fayda getireceği, kentin özgünlükleri de dikkate alınarak düşünülmelidir.

EK1.1.1. Tasarım İlkeleri, Ölçütleri, Detaylar ve Kent Peyzajı ile ilgili Bazı Notlar

Kaldırımlar ve Yaya Yolları

Kent içinde bulunan bu mekanlar kenti yayalar için yaşanır kılan temel mekanlardır. Genel olarak yayaların taşıt trafiğinin zararlarından korunmasını sağlarlarken, yaya hareketliliğini de arttırırlar. Kaldırım ve yaya yollarının tasarımında uyulması gereken en önemli ölçütler bu mekanların mümkün olduğu kadar tampon bölgelerle (yeşil bant ya da bisiklet yolu olabilir) taşıt trafiğinden ayrılması, kent içinde süreklilik sağlayacak şekilde tasarlanmaları - projelendirilmeleri, kullanılacak malzemelerin ve işçiliğinin ayrıca düşünülmesi ve zaman içinde yapılacak düzenlemelerin yaya dolaşımını engellemeyecek biçimde oluşturulmasıdır.

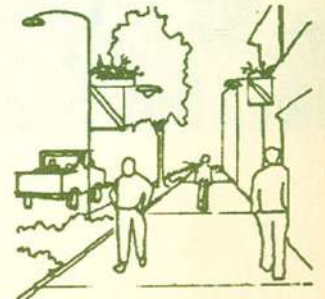
Resim 22. Yaya Yolu

Resim 23. Yaya Kaldırımı

22



23



⁴ Bu ölçütler gelişmiş ülkelerde yapılan uygulamalar ve mevcut literatür taranarak elde edilmiş olup kullanılan kaynaklar toplu kaynakça olarak raporun sonunda verilecektir.

Rampalar

Rampalar kent içinde tüm yayaların kullandığı yaya kaldırım ve yollarını hareket kısıtlılığına sahip kent sakinlerinin de kullanmasını sağlarlar. Bu rampalar yaygın inanın aksine yalnızca tekerlekli sandalye kullananlar tarafından değil, görme özürlü, yaşlı, hamile, hasta, vb. hareket zorluğu olan bütün yayalar tarafından da kullanılırlar ve buna yönelik olarak tasarlanmalıdırlar. Bu sebeple çağdaş yaklaşımlarda; rampaların eğim ve ölçülerinin belirlenen standartlarda olması, görme özürlüler ve hareket engelli yayaların rahat hareket edebilmesi için sürekli ve takip edilebilir olması, görme özürlüler için döşeme farklılıkları yaratılması gerekir.

Resim 24. Kaldırım Rampası (Ayrıntı)

Resim 25. Sürekliliği Sağlanmış Kaldırım Rampası-Kaldırım-Tampon Yeşil Bant.

İşaretlenmiş Yaya Geçitleri

İşaretlenmiş yaya geçitleri özellikle kent merkezi içinde yaya ve taşıt trafiğinin kesiştiği optimum ya da tercih edilen noktalarda yaya geçişini ve yaya dolaşımında sürekliliği sağlamak için çok yaygın bir biçimde kullanılmaktadırlar. Bu geçitlerin tasarımı ve projelendirilmesi hem yaya hem de taşıtlar için büyük önem taşımaktadır. Yaya geçitlerinin şekliyle geçidi işaretlemekte kullanılacak olan şeritlere kadar her şey yaya güvenliğini ve dolaşım rahatlığını sağlayacak biçimde oluşturulmalıdırlar.

Resim 26. Yaya Geçitlerinde Merdiven Biçimli Çizgiler: Hem Daha İyi Görülür Hem de Daha Az Bakım Gerektirir.

Resim 27. Yaya Güvenliğini Arttıran Bir Yaya Geçidi Düzenlemesi

Resim 28. Yayaların Orta Refüjde Dönmeye Yönelten ve Gelen Trafiği Görmelerini Sağlayan Bir Düzenleme

Toplu Taşıma Durakları

Toplu taşıma durakları ve yaya dolaşımının toplu taşıma ile kesiştiği noktalar önemli yaya mekanlarıdır. İyi tasarlanmış toplu taşıma durağı-yaya yolu (kaldırımı) birleşimleri konforlu bir yaya dolaşımının ve kent içi trafiğinin vazgeçilmez bir parçasıdır. Çağdaş yaklaşımlar ışığında, toplu taşıma duraklarında yayalar için gerekli olan konforun sağlanması, yaya güvenliği için toplu taşıma duraklarının yaya geçitlerinin uzağında tasarlanması ve toplu taşıma-yaya-bisiklet bütünleşmesinin sağlanması gerektiği söylenebilir. Durak noktaları için ayrıca yer ayrılmalı, bu tür düzenlemeler daha sonradan yaya mekanlarına konarak yaya mekanları küçültülmemelidir. Örneğin artık otobüs duraklarında, otobüslerin içinde bisiklet parklarının oluşturulmasına ve bisiklet bağlaçlarının konmasına Avrupa kentlerinde sık rastlanmaya başlamıştır.

Resim 29. Çevresindeki Yaya Dolaşımı ve Mimari İle Bütünleşmiş Bir Otobüs Durağı.

Yaya Yollarının Aydınlatılması

Özellikle kent merkezlerinin artık yirmi dört saat yaşanan mekanlar haline gelmesi, yayaların kullandığı mekanların da güvenlik ve kent merkezlerinin canlılığının korunması gibi sebeplerle uygun ve gerekli estetik ölçütlerle aydınlatılmasını gerektirmektedir. Bu sebeple karanlıkta renk ve ışığın yanlış algılanmasına sebep olabilecek aydınlatma türlerinden kaçınılmalıdır. Özellikle çift yönlü trafiğin işlediği yerlerde yaşanan en büyük sorunlardan biri; gece karşılıklı geçen araç farlarının, sürücülerin karşıdan karşıya geçen yayaları görmesini engellemesidir. Bu tip sorunları önlemek için yaya mekanlarının aydınlatılmasının teknik ölçütlerle projelendirilerek yapılması gerekmektedir. Ekonomik, uzun ömürlü ve etkin aydınlatma, temel amaç olmalıdır.

Aydınlatma Elemanları

Yayaların gece sokakta güvenli yürüyebilmelerini sağlama temel amaç olmalıdır. Özellikle köşe noktaları, kavşaklar ve toplanma noktaları, aydınlatma elemanları ve grupları ile zenginleştirilmeli, daha fazla aydınlatılmalıdır. Aydınlatma elemanları gün boyu bir plastik öge olarak mekana katılmaktadır. Vitrin aydınlatması ise yaya mekanına gece başka bir boyut kazandırmaktadır. Böylece yaya mekanının boyutlarına vitrinler, bazen de tüm binanın taban alanı katılmaktadır. Aydınlatmada etkili görüntüler vermek amacı ile ışık-ses, ışık-su, ışık-hareket, ışık-yeşil, vb. uygulamalar yapılabilir. Aydınlatma elemanlarını taşıyan direklerin yolun konumuna göre düzenli ve eşit aralıklarla sokak boyunca yerleştirilmesi, diğer elemanlarla birlikte görsel bir ritim yaratır.

Resim 30. Kent Merkezinde Aydınlatma

Resim 31. Aydınlatma Elemanı

Yaya Üst ve Alt Geçitleri

Kentlerimizde yaya geçitlerinde çok fazla tercih edilen düzenlemeler yaya üst ve alt geçitleridir. Ancak uluslararası ölçütlere göre bu tür uygulamalar en son yapılması gereken uygulamalardır. Yaya ve taşıtların karşılaştığı alanlarda trafik yatıştırma ve sinyalizasyon temel öncelik olmalıdır. Her şeyden önce yaya üst ve alt geçitleri gelişmiş ülkelerde bile oldukça maliyetli ve görsel olarak rahatsız edicidir. Çağdaş ölçütlere göre yayaların daha doğrudan bir geçiş imkanı varsa yayaların bu geçitleri kullanmayacağı kabul edilmiş ve bu yapılan araştırmalarla da doğrulanmıştır. Yaya üst ve alt geçitleri yalnızca yayalar için doğrudan geçiş imkanı olmayan yerlerde ve mümkünse topografyanın yayanın fazla enerji harcamadan geçidi kullanmasına elverdiği yerlerde uygulanmalıdır. Bu geçitlerin tasarım ve inşasında da malzeme seçimine, özörlülere ve tüm yaya gruplarına uygun biçimde düzenlenmelerine dikkat edilmelidir.

Resim 32. Çağdaş Yaklaşımlara Uygun Bir Yaya Üst Geçidi

Kent Mobilyaları ve Yürüyüş Çevresi

Yaya yolları ve kaldırımlar, kent içinde bir çok kent mobilyasını, tabelayı, işareti vb. barındırmaktadır. Ancak çağdaş yaklaşımlara göre bu tasarım elemanlarından hiçbiri yayaların dolaşımını engelleyecek bir biçimde konamaz. Bu tür düzenlemeler bir kentsel tasarım projesi çerçevesinde, gerekli estetik ve teknik koşulları taşımalı, özellikle kent merkezlerinin canlılığını koruması için yaya dolaşımını engellemeyecek biçimde yapılmalıdır.

Resim 33. Yaya Yolları Ve Kent Mobilyaları-Uygun Biçimde Ayrıştırılmış Bir Kaldırım.

Döşeme Elemanları

Döşeme kaplamasının yaya yollarında belirli işlevsel ve bileşimsel kullanımları vardır. Yoğun kullanımlar için kolaylıklar sağlar. Döşeme kaplamasının en belirgin işlevsel kullanımı yerde sabit bir yüzey oluşturmaktır. Tüm yol boyunca her iklim koşulunda yer alır; çamuru ve tozu önler. Desen özellikleri ile döşeme kaplaması yayaları yönlendirir, dikkati çeker ve nereye, nasıl gidileceğini hissettirir. Ritim duygusu yaratır. Döşeme kaplamasında kullanılan her bir eleman doku, büyüklük, renk ve modeli ile kaplanan mekanın algılanan ölçeğini etkiler. Tasarımda birlik ve kullanılan peyzaj elemanları ile bütünlük sağlar. Döşeme, üzerine gelecek yüke uygun kalınlıkta ve özellikle yapılmalıdır.

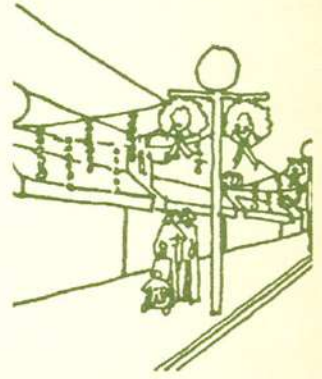
Resim 34. Farklı Döşeme Uygulamaları

Kullanılacak malzeme kalınlığının 40-60 mm., boyutlarının da 30x30, 40x40, 50x50 cm. olması taşıyabilirlik bakımından önemlidir. Kaplama altında kullanılan betonun ya da kumun 15-20 cm. olması sağlamlık ve dayanıklılık bakımından gerekli ve yararlıdır. Malzeme kalınlıkları; yaya ve bisiklet yollarında 6 cm., yaya ve alışveriş merkezlerinde 8-10 cm. arasında olmalıdır. (Giritlioğlu 1995).

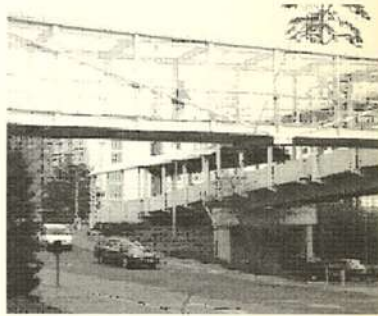
30



31



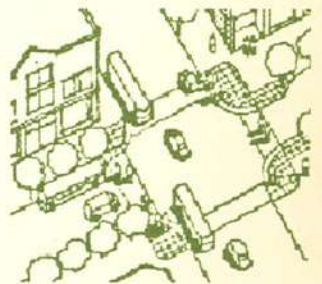
32



33



34



Sınır Elemanları

Bu elemanlar taşıt trafiğini engelleyici bariyerler olarak kullanılırlar. Ayrıca işlevsel katkılarının yanında yaya alanı tasarımı bütünüleyen elemanlar olarak ve ritim kazandırmaya uygun ölçek, doku ve renkleri ile de ilgi çekerler. Uygun konumda kullanılırsa, bazı türleri çocuklar için oyun öğesi olarak kullanılabilir, üzerine oturulabilir ve aydınlatma elemanları ile bütünleşebilirler. Caydırıcı ve sınırlandırıcı elemanlar temel işlevleri açısından yaya ve taşıt trafiğini ayırmak, kıyasal alanlarda su ve yaya yollarını ayırmak gibi işlevlere sahiptir. İki eleman arası uzaklık taşıt girişini engellemek amacı ile 1,5 m.den fazla olmamalıdır. Ancak servis ve acil durum girişlerine olanak sağlamak amacıyla hareketli veya kilitli elemanlar olarak tasarlanabilir. Otopark alanlarında otomobillerin giriş ve çıkış manevralarında sınır elemanlarının görülebilmesi amacıyla yükseklikleri 0,9 – 1,2 m. arasında olmalıdır. Yaya alanlarında ise bu yükseklik daha az olabilir. Üretim aşamasında uygun materyaller prekast beton, çelik, dökme demir, alüminyum ve ahşap malzemelerdir.

Oturma Elemanları

Yayalar için tasarlanan, düzenlenen alanlarda, gerekli eylemler ve istenen işlevlere bağlı olarak uygun oturma imkanı veren elemanlar planlanmalı ve uygulanmalıdır. Oturma elemanlarının özenle ele alınması kullanımı da artırır. Yer seçiminde; trafik, gürültü ve rahatsız edici etkilerden korunmuş, emniyet ve seyir imkanı veren yerler uygundur. Oturma imkanı hazırlanan yerin, dış hava şartlarından korunabilmesi, kullanılan elemanların hareketli ya da yere tespit edilmiş şekilde yerleştirilmesi gereklidir.

Gölge Elemanları

Gölge elemanları, kent merkezi ve ticaret alanlarında, kullanım alanlarına göre farklı işlevleri yerine getirirler. Güneş ışığı ve rüzgar gibi iklimsel etkilerden korunmak amacıyla tasarlanan gölge elemanları; pergolalar, gazebolar, otobüs durakları, telefon kulübeleri, dükkan ve kafe şemsiyeleri gibi farklı elemanlardan oluşabilir. Bu elemanlar aynı zamanda alana bir karakter kazandırmak, mekanlar arasında bağlantı kurmak, özel aktivite ve düğüm noktalarını belirlemek amacıyla da kullanılabilir (Bayraktar 1997). Tasarım aşamasında aydınlatma, oturma birimi, ısınma, drenaj, özel elemanlar ve kolay bakım gibi özellikler düşünülmelidir. Özellikle gölge elemanları tasarımında rüzgar hızı, mevsimlere göre birim alanı etkileyen kar yükü ve mevsimler arası sıcaklık değişimleri göz önüne alınmalıdır. (Bayraktar 1997). Çeşitli malzeme ve form tipine karşın en doğal gölge elemanının bitkisel materyal olduğu unutulmamalıdır.

Çöp Biriktirme Elemanları

Kentlerimizde, artan nüfusun ortaya çıkardığı bir gerçek, açık ve yeşil alanlarda kullanım yoğunluğuna bağlı olarak ortaya çıkan kirlilik ve kirlenmelerdir. Özellikle kent merkezi ve ticaret alanlarında son yıllarda artan hazır yiyecek ve plastik poşet satışı çöp biriktirme ve depolama elemanlarının önemini arttırmakta ve kullanım alanlarını çoğaltmaktadır. Bu nedenle çöp kutularının dış mekan kullanım birimleri ve yaya sirkülasyonu ile doğrudan ilişkili olacak şekilde planlanması gerekmektedir. Çünkü kentsel ortamdaki çöp kutuları, diğer peyzaj elemanları ile uyum içinde ve bulunduğu çevrenin bir elemanı olarak hissedilmelidir. Kentsel kullanımlarda minimum çöp kutusu kapasitesi 50 lt. olmalıdır. Ancak kent merkezi ve ticaret alanlarında bu kapasite 100 lt. ve üstü olabilir (Bayraktar 1997). Çöp elemanlarının tasarımında dikkat edilecek hususlar şunlardır:

Düşük bakım masrafı isteyen materyal seçilmesi,

Kolay boşaltma ve temizleme,

Geçirimsizlik, (sıvı, koku, vb.)

Yanmayan malzeme kullanımı,

Renk seçimi (özellikle aşırı ısınma beraberinde kötü koku etkisi yaratacağından renk seçimi önemli bir husustur) (Bayraktar 1997).

Yön, Reklam Ve Trafik Levhaları

Bilgi iletişim elemanları ile reklam ve ilan panoları tasarım ve malzeme özellikleri bakımından birbirine yakın elemanlardır. Bilgi iletişim elemanları fonksiyonları itibariyle sosyal işlevi de olan elemanlardır. Trafik işaretleri ve lambaları, bayrak ve flama direkleri ile aydınlatma elemanları ve hatta çöp kutuları birlikte tasarlanabilirler. Genelde bir direk üzerinde konumlanan bilgi iletişim elemanları sözü edilen bu elemanları da taşırlar (Bayraktar 1997). Tasarım aşamasında yükseklik, biçim ve ölçü alanın karakterine uygun tasarlanmalıdır. Ayrıca yerel yönetimlerin belirlediği ölçülerle uygulanmalıdır. Tasarım aşamasında dikkate alınacak diğer hususlar şunlardır:

Elemanların 60 derecelik görüş açısı içerisinde olması,

Hareketli taşıtlar için hız ile orantılı uygun yazı büyüklüğü,

Eleman yüksekliği ayarlanırken ortalama göz seviyesinin 1,70m., otururken 1,30m., araba içinde ise 1,40m. olduğunun düşünülmesi (Demir 1997).

Reklam unsuru olarak kullanılan flama ve bayraklar, kentsel alanda hareket, renk ve rüzgar hızı etkileri ile birer donatı elemanı olma özelliği kazanırlar. Bu elemanlar önemli binaların ve alanların tanımlanmasında yardımcıdırlar. Rüzgar yükü, bayrak ve flama direklerinin ölçüsünü etkileyen temel faktördür.

Telefon Kulübeleri

Telefon kabinleri tasarımında genel prensip olarak, dış mekanda iklim şartlarından ve gürültüden nispeten koruyan biçimler tercih edilmelidir. Diğer donatılarla uyum içinde olması ve özellikle kullanım yerlerinin iyi belirlenmesi gerekmektedir (Bayraktar 1997). Bunun gibi yoğun ve seri kullanıma tabi olan donatı elemanlarının tasarımında şu koşullar göz önüne alınmalıdır: Aydınlatma, drenaj, sıcaklık, güvenlik, özel ekipmanlar, bakım-onarım kolaylığı, sağlamlık, renk ve havalandırma.

Tuvaletler

Açık ortak kullanım alanlarında bulunması gereken elemanlardan biri de tuvalet gruplarıdır. Bu kullanım alanlarının ve yapı gruplarının birbirinden uzaklığının 600-1000 m. olması yararlı olmaktadır (Giritlioğlu 1995). Kent merkezinde 20.000-25.000 kişi için 100 wc yani 200-300 kişi için 1 wc düşünülmelidir. Yer seçiminde ulaşılabilirlik ve görülebilirlik önem taşır. Kullanımda aydınlatma, havalandırma ve temizlik imkanları sağlanmalıdır (Giritlioğlu 1995).

Büfeler

Büfeler, açık ve ortak kullanım alanlarında sabit veya hareketli olarak düzenlenebilen elemanlar olabilir. Yaya yoğunluğunun yüksek olduğu alanlarda kullanılır; gazete, dergi, sigara, vb. malzemelerin veya yiyecek maddelerinin satıldığı yerler olarak düzenlenirler. Servis alabilecekleri yerlere yapılmalıdırlar (Giritlioğlu 1995). Kullanılan form, renk ve malzemenin sade, estetik ve kullanım kolaylığı sağlayacak biçimde olmasında yarar vardır. Aydınlatma önemlidir. Su, gaz, elektrik gibi alt yapı bağlantılarının bulunması gerekebilir. Büfelerin yer seçiminde yaya hareketinin engellenmemesi esas olmalıdır.

Su Yüzeyleri, Havuz ve Çeşmeler

Su yüzeyleri ve havuzlar, çoğu zaman kent merkezleri ve ticaret alanları için odak noktası oluşturan tasarım elemanlarıdır. Suyun sesi, serinlik ve yansıtma etkisi, tasarımcıya geniş olanaklar sunar. Suyun hareketli olarak kullanıldığı alanlarda rüzgar yönü ve hızı mutlaka düşünülmeli, su zerreciklerinin kullanıcıları rahatsız etmeleri engellenmelidir. Gece aydınlatması havuzların görsel etkisini arttıran bir faktördür. Çeşmeler kent merkezinde ve ticaret alanlarında kullanılan işlevsel elemanlardandır.

Üretim aşamasında özellikle engellilerin tekerlekli sandalye ile kullanabilecekleri tasarımlar gerçekleştirilmelidir. Tasarım aşamasında iklim koşulları dikkate alınmalı, donmamasını sağlayacak tipte uygulamalar yapılmalıdır. Çeşmeler ana trafik aksı dışındaki bölgelerde kullanıcıların sirkülasyonunu etkilemeyecek şekilde konumlandırılmalıdır. Drenaj ve temizlik, planlama aşamasında tasarımı etkileyen iki temel etkidir. Drenaj, ya su kaynağında ya da etrafında çözümlenmeli, döşeme bu sulardan etkilenmemelidir.

Bitki Kasaları

Günümüz koşullarında, özellikle kent merkezinde yoğun yapılaşma nedeniyle yeşil alanlara ayrılan yerler giderek azalmaktadır. Yaya bölgeleri, tretuarlar, meydanlar gibi alanlarda, doğal ağaçlandırmanın yanı sıra bitki kasaları ile de peyzaj sağlanmaktadır. Bazen estetik bazen de fonksiyonel amaçlar için kullanılan bitki kasalarının konumu, sağlıklı bitki gelişimini dikkate alınmalıdır. Çok gölge yapan elemanlar altına ve oto trafiğinin yarattığı is, kurum ve egzoz gazları ile çamur ve tozun bulunduğu alanlara, bitki kasaları yerleştirilmemelidir.

Doğal (Canlı) Peyzaj Elemanları

Yaya bölgelerinin düzenlenmesinde canlı materyali oluşturan ağaçlar, kent sağlığı ve kent peyzajını düzenleme açısından oldukça önemlidir. Yaya bölgelerinde ağaçların fonksiyonları;

Yaya bölgesi girişlerini belirleyerek kapı etkisi oluştururlar.

Yaya yolu olarak düzenlenen sokaklarda görüşü sınırlandırarak mekan etkisi oluştururlar.

Yaya bölgeleri ve yollarında oturma alanlarında gölgeleme fonksiyonlarının yanı sıra yollarda park etkisi oluştururlar.

Özellikle yüksek katlı binaların yer aldığı yollarda çatı etkisi oluşturarak insan ölçeğine inilmesini sağlarlar.

Yaya bölgelerinde alle (ağaçlıklı yol) oluştururlar.

Farklı kullanımları birbirinden ayırırlar.

Yaya bölgelerinde ağaçların, servis araçlarının girişini engellemeyecek biçimde yerleştirilmeleri gerekir. Ağaç türü seçimde; ağacın kullanılacağı ortamın ekolojik koşulları, tasarım amacına uygunluğu, özellikle yolların genişliği, türü ve konumları dikkate alınmalıdır. Ayrıca dikenli, sert meyva döken ağaçların (at kestanesi gibi) yaya kaldırımları üzerine dikilmemesine özen gösterilmelidir.

EK1.2 TAŞIT YOLLARININ TASARIMI

Yaya mekanlarının daha yaşanabilir kılınması için ortaya konan uygulamaların en önemlileri taşıt yollarında yapılan düzenlemeleri içermektedir. Bu düzenlemelerin ortak özelliğinin kent merkezinde taşıt trafiğinin azaltılması ve yaya dolaşımının rahatlatılması olduğu söylenebilir.

Bisiklet Şeritleri

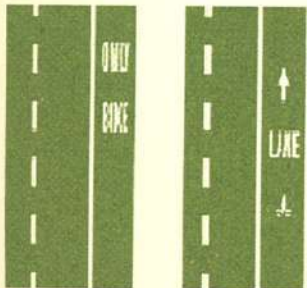
Amsterdam örneğinde de görüldüğü gibi topografyası uygun çağdaş kentlerin ve çağdaş kent merkezlerinin en önemli özelliklerinden biri de bisiklet ulaşımına verilen ağırlıktır. Bisiklet yolları özellikle Ankara'da çok nadir rastlanabilen uygulamalardır. Çağdaş yaklaşımlara göre ise kent içinde taşıt yolları ile birlikte taşıt yolu izi içinde bisiklet yolları da ayrılmalı, bisiklet kullanıcıları için bisiklet parkları gibi olanaklar sağlanmalıdır. Bu düzenlemeler yapılırken de taşıt yolu daraltılarak taşıt hızı azaltılmalı, bisiklet şeritleri belirgin bir şekilde işaretlenmelidir. Yapılan araştırmalar bisiklet şeritlerinin yayaların dolaşımını da kolaylaştıran olumlu uygulamalar olduğunu göstermektedir.

Resim 35. Bisiklet Şeridi Bulunan Bir Taşıt Yolu Düzenlemesi

Resim 36. Farklı Bisiklet Şeridi Uygulamaları

35

36



Taşıt Yolu Daraltma

Yaya dolaşımını ve konforunu arttırmak için yapılan uygulamalardan biri de taşıt yollarının daraltılmasıdır. Taşıt yolları; mevcut şeritler daraltılarak ve elde edilen alan bisiklet yolu ya da kaldırım genişletmesi için kullanılarak, taşıt çizgileri kaldırılarak, çeşitli peyzaj elemanları uygun şekillerde kullanılarak daraltılabilir.

Resim 37. Taşıt Yolu Daraltmadan Önce

Resim 38. Taşıt Yolu Daraltıldıktan Sonra

Resim 39. Daraltılmış Bir Taşıt Yolu



Taşıt Yollarında Şerit Sayısının Azaltılması

Kent merkezinde bulunan yollardan uygun olanlarının şerit sayılarının azaltılması çağdaş yaklaşımlar ışığında yayaların hareket imkanını arttırmak için kullanılan uygulamalardan biridir. Ancak öncelikle ayrıntılı trafik modellemesi ve sayımı yapılması gerekmektedir.

Resim 40. Şerit Azaltma Öncesi

Resim 41. Şerit Azaltma Sonrası

Konut Girişi-Yol Bağlantısı Yolları ve Garaj Girişlerinde Yapılacak Düzenlemeler

Üzerinde durulması gereken önemli bir düzenleme türü de kent merkezinde yaya yollarını ve kaldırımları kesintiye uğratan yapı ve garaj giriş yollarıdır. Çoğu zaman bu yollar inşa edilirken yaya dolaşımı aksatılır, araç ağırlığı yaya için yapılmış olan döşemelerde bozulmalara sebep olur. Bunun önlenmesi için taşıt girişleri yaya dolaşımını aksatmayacak ve yaya güvenliğini zedelemeyecek biçimde yapılmalıdır. Bunu sağlamanın en uygun yolu kentsel tasarımda taşıt girişini yaya dolaşımından izole etmektir.

Refüj Düzenlemeleri

Daha uygun yaya mekanları oluşturulması için klasik refüj düzenleme anlayışından da vazgeçilmesi gerekmektedir. Sürekli ve alçak refüjler yerine yükseltilmiş ve yaya ve bisiklet geçişine önceden belirlenmiş noktalarda izin veren refüjlerin kullanılması kent merkezinde yayaların daha rahat hareket etmesini sağlayabilir. Ayrıca yükseltilmiş ve özenle tasarlanmış kesik refüjler kent içi estetiği de artıracaktır.

Tek Yön- Çift Yön Yol Dönüşümleri

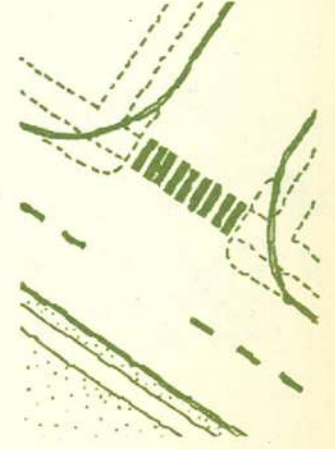
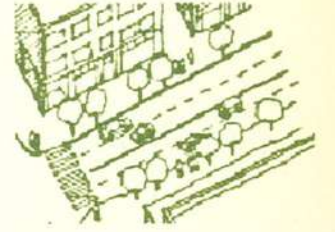
Kent merkezinde trafik bilimsel yöntemlerle analiz edildikten sonra taşıt yollarının ele alınarak tek-yön ve çift yönlü olarak ayrıştırılmaları yayaları daha konforlu bir ortama kavuşturabilir. Çağdaş yaklaşımlara göre, dolaylı ve dolambaçlı yolların tek yönlü hale getirilmesi hem yayaların daha rahat karşıdan karşıya geçmesini sağlar hem de taşıtların tek yönlü trafikte hızlanmalarını önler. Öte yandan doğrudan yolların kontrollü bir biçimde çift yönlü hale getirilmesi akış hızını azaltacağından yayaların geçiş güvenliklerini artırır.

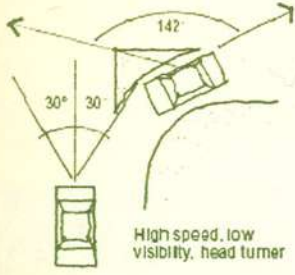
Ada-Kaldırım Köşe Açılarının Daraltılması

Yol genişliğinin uygun olduğu yerlerde yapılabilecek diğer bir uygulama da ada-kaldırım köşe açıları daraltılarak hem yayaların karşıdan karşıya geçiş mesafelerinin hem de dönen taşıtların hızlarını azaltması yoluna gidilmesidir. Çağdaş ülkelerde özellikle okul ve hastanelerin yakınındaki ada-kaldırım köşelerinde bu uygulamaya gidilmektedir.

Resim 42. Daraltılmış Bir Ada-kaldırım Köşesi

Resim 43. Daraltılmış Kaldırım Köşesi





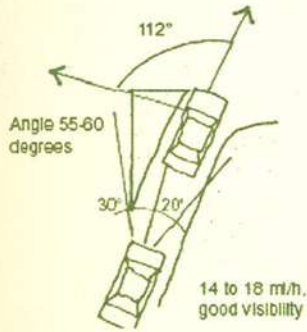
44

Geliştirilmiş Sağ Dönüş Şeritleri

Kent merkezinde yayalar için sorun yaratan uygulamalardan biri de hızlı taşıt trafiğinin aktığı yollardaki sağ dönüş şeritleri ve bu şeritlerin uygun olmayan tasarımlarıdır. Geleneksel yaklaşımlarda geniş açı ile dönmelerine izin verilen araçlar için dönüş hızının yüksek, sürücü görüş alanının da kısıtlı olduğu tespit edilmiştir. Bu da yaya güvenliğini tehlikeye sokmaktadır. Daha dar dönüşler inşa edilerek taşıt hızının düşmesi ve sürücü görüş alanının artırılması sağlanabilir.

Resim 44. Geniş Açılı Dönüş (Kısıtlı Görüş Alanı, Yüksek Hız)

Resim 45. Dar Açılı Dönüş (Geliştirilmiş Görüş Alanı, Düşük Hız)



45

EK1.3 KAVŞAK TASARIMI

Geleneksel anlamıyla kavşaklar ve dört yol düzenlemeleri, kesişen yolların taşıt trafiği için düzenlenmesini içermektedir. Ancak bu düzenlemelerde çoğunlukla yaya dolaşımı dikkate alınmadığından, çağdaş yaklaşımlar kavşaklarda da yeni yaklaşımların gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Göbekler (Dönel Kavşaklar)

Göbekler özellikle kent merkezindeki tek ve iki şeritli yol kesişimlerinde taşıtların sola dönüşlerini ve yayaların karşıdan karşıya geçişlerini kolaylaştırmak için tercih edilmektedir. Göbekli çözümler, yoğun trafiğin olmadığı kent merkezi kesişimlerindeki göbeksiz çözümlere nazaran daha avantajlıdır. Çağdaş yaklaşımlarda kullanılan göbekler çeperden merkeze doğru kademeli olarak yükseltilerek, yaya geçiş mesafeleri kısaltılmakta, kademeli yükseltili çeperin gerektiğinde taşıtlar tarafından kullanılabilmesinin yolu açılmaktadır.

Resim 46. Kademeli Yükseltilmiş Bir Göbek Örneği (Florida)

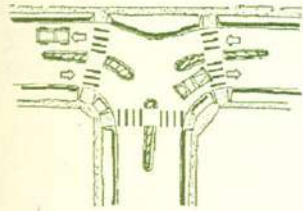


46

Yeniden Şekillendirilmiş T Kavşaklar

Kent merkezlerindeki önemli yol kesişimlerinden biri de ikincil yolların eşdeğer yollar ya da ana arterler ile kesişiminde ortaya çıkan T kavşaklarıdır. Bu kavşaklar hem taşıt dönüşleri hem de yayaların karşıdan karşıya geçişleri için sorun yaratmaktadır. Bunu önlemek için çağdaş yaklaşımlar T-kavşakların refüjler yardımı ile bölünmesini ve T'nin tepe kısmının eğriltilerek taşıt hızının azaltılmasını öngörmektedir.

Resim 47. Yeniden Düzenlenmiş Bir T Kavşak Örneği

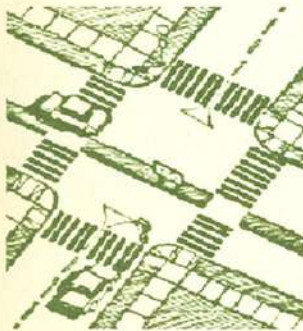


47

Kavşak Refüj Bariyerleri

Refüjlerle bariyerler oluşturulması ve bu şekilde sola dönüşler ile kavşaklarda doğrudan taşıt geçişlerinin engellenmesi de son yıllarda uygulanan yaklaşımlardan biridir. Refüj bariyerleri taşınabilir malzemeden yapılabileceği gibi ağaç, çalı gibi peyzaj elemanları da bu amaçla kullanılabilir. Bu şekilde yayaların da hem yatay hem de dikey olarak hareket etmeleri sağlanır. Bu tip uygulamalar genellikle işlevi azalmış olan kent merkezindeki sokak kesişimlerinde gerçekleştirilmektedir.

Resim 48. Bir Refüj Bariyeri Örneği



48

EK1.4 TRAFİK YATIŞTIRMA

Trafik yatıştırma, taşıt kullananları daha yavaş araç kullanmaya sevk etmek için fiziksel önlemler kullanarak yolları tasarlamanın yol ve yordamlarıdır. Yatıştırma için kullanılan fiziksel ve görsel önlemler, trafik ışığı gibi trafik kontrol araçlarına ihtiyaç duyulmadan sürücülerin yavaşlatılmasını hedefler. Avrupa, Avustralya ve Kuzey Amerika'da yaşanan deneyimler, uygun bir biçimde yapıldığında trafik yatıştırmanın trafik hızını, kazaları ve gürültü düzeyini azalttığını göstermektedir. Örneğin Seattle'de trafik yatıştırma önlemleri kullanılarak trafik kazaları %80 oranında azaltılmıştır.

Kaldırım Köşelerinin Genişletilmesi

Yol genişliğinin uygun olduğu yerlerde kaldırım köşeleri genişletilerek yaya geçişleri kısaltılabilir ve işaretlerin, kent mobilyalarının ve peyzaj elemanlarının konması için fazladan yer kazanılabilir. Bu şekilde aynı zamanda daha renkli ve keyifli bir sokak ortamı yaratılabilir.

Resim 49. Tipik Bir Kaldırım Köşesi Genişletmesi

Resim 50. Kaldırım Köşesi Genişletme

Sokak Boğazlaştırma (Choker)

Çağdaş yaklaşımlarda bazen kaldırım köşesi genişletmeleri bir sokak boyunca gerçekleştirilerek, sokağın bir noktada daraltılarak boğazlaştırılması ve bu yolla trafik hızının yavaşlatılması yoluna gidilmektedir. Daraltılan yol bir boğaz ya da geçit hissi vererek taşıtların yavaşlamasını sağlar. Bunun için tercih edilen yolun tek araç geçecek şekilde daraltılmasıdır. Taşıttan arındırılan yol kısımları da yine yayalara yönelik düzenlemeler yapılmasında kullanılabilir.

Resim 51. Yol Boğazlaştırma

Resim 52. Seattle'de Bir Boğazlaştırma Örneği

Yaya Geçidi Adaları

Yaya geçidi adaları, yaya geçitlerinin ortasında bulunan, yayaları taşıt trafiğinden korumak için yapılmış olan yükseltilmiş bekleme noktalarıdır. Gelişmekte olan ülkelerde sıklıkla kullanılan bu tür uygulamalar yerine göre yayaların her iki yöndeki trafiği daha iyi görerek karşıdan karşıya geçmelerini sağlayacak biçimde de yerleştirilebilirler.

Resim 53. Bir Yaya Geçidi Adası Örneği

Yatay Refüjler (Chicane)

Motorlu taşıtların hızını düşürmek için kullanılan yöntemlerden biri de sokak ya da cadde içinde yola dik yaya geçişine paralel yatay refüjler (chicane) oluşturulmasıdır. Yatay refüjler taşıt trafiğinin yönünün ve hızının kontrolü yanında otopark kazanımını da sağlarlar. Ancak gerekli trafik işaretlerinin konulması, görüş alanının açık bırakılması ve ağaçlarla kapatılmaması gerekmektedir. Yatay refüjler her tür yolda, ister ana arter ister yan yollar olsun, çağdaş uygulamalarda önemli bir yere sahip olan düzenlemelerdir.

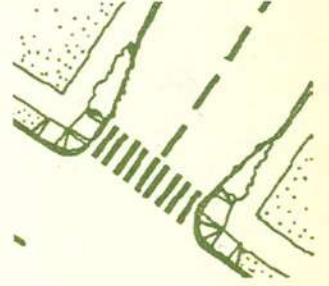
Resim 54. Yatay Refüj (Chicane)

Resim 55. Kaldırım Genişletmesi Yolu İle Yapılan Bir Refüj(Chicane) Düzenlemesi

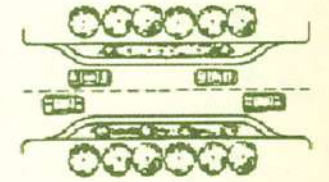
49



50



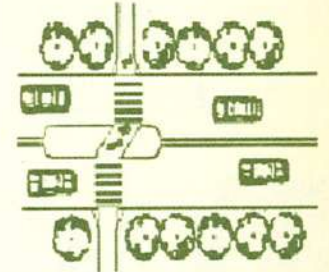
51



52



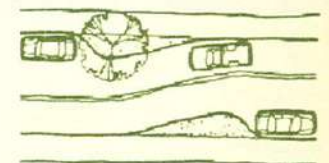
53



54



55



Mini Göbekler

Taşıt hızını azaltmak için kimi durumlarda ana arter olmayan sokak kesişimlerinde taşıt dönüşlerine yönelik mini göbekler oluşturulabilir. Mini göbeğin bulunduğu yerde hem taşıtlar manevra yapabilecek hem de taşıt hızı düştüğünden yayalar daha güvenle karşıdan karşıya geçebileceklerdir. Karşıdan karşıya geçiş mesafesi de düşeceğinden sinyalizasyon kullanma gereği bile ortadan kalkabilir. Sağa dönen taşıtlar hızını sola dönen taşıtlar kadar azaltmayacağından ayrıca kaldırım köşe açıları daraltılmalıdır. Yine olağan göbekler gibi mini göbekler de acil durumlar için kenardan merkeze doğru yükselen daireler biçiminde inşa edilmelidir.

Resim 56. Çağdaş Yaklaşımlara Uygun Bir Mini Göbek

Resim 57. Daraltılmış Kaldırım Köşe Açılıarı ve Mini Göbek Uygulaması

Hız Kesici Kasis ve Tablalar

Ülkemizde ve Ankara'da da çok sık kullanılan uygulamalardan biri de hız kesici kasislerdir. Hız kesici kasisler genişliği 50-100 cm. genişliğinde, merkezinde 7-10 cm. yüksekliğinde olan asfalt tümseklerdir. Hız kesici tablalar ise çok daha geniş ve uzun (100 cm.-700 cm.) kasislerdir. Ancak Ankara'da ki uygulamalarda çoğunlukla standartlara uyulmadığı, gerekli işaretlemenin yapılmadığı gözlenmektedir. Çağdaş yaklaşımlarda inşa edilecek hız kasisinin uzunluğu, genişliği ve yüksekliği, işaretlemelerin aralığı aracın hızına göre düzenlenmektedir. Uygun yapılmış hız kesici kasislerde kasis asfalt üzeri ve dikey işaretleyicilerle aracın hızına göre en az araç hızının yarısı kadar bir mesafeden itibaren başlatılır.

Resim 58. Hız Kesici Kasis Düzenlemesi

Yükseltilmiş Kavşaklar ve Yaya Geçitleri

Çağdaş uygulamalarda başvurulan diğer bir yöntem de, hız kesici tablaların sokak kesişimlerinde ve yaya geçitlerinde kullanılmasıdır. Uygulamada her yol yaklaşımından itibaren yaya geçidi ve kavşak yükseltilerek kaldırım seviyesine getirilir. Böylece hem kaldırım rampası yapılmasına gerek kalmaz hem de taşıt hızı düşürülür. Hız kasis ve tablalarında uyulması gereken standartlar, bu uygulama için de geçerlidir.

Resim 59. Yükseltilmiş Bir Yaya Geçidi

Kapılar (Gateway)

Bir kapı, bir ana arterden düşük hızlı bir kent içi sokağa geçişte hız düşüklüğünü görsel olarak ifade eden, özel olarak düzenlenmiş bir başlangıç noktasıdır. Kapılar özel olarak düzenlenmiş refüjler, işaretlemeler ve bitkilendirme yolu ile sürücülere görsel olarak hızın düşürülmesi gerektiğini gösterir. Bir kapı oluşturulması için bir bölgenin kentsel tasarım yolu ile dönüştürülmesi gerekir. Bunun için de yukarıda anlatılan ve anlatılacak olan diğer yaya düzenlemeleri de kullanılabilir.

Resim 60. Bir Kapı Düzenlemesi

Kıvrımlı Sokak (Serpentine) Uygulaması

Kıvrımlı sokak uygulaması varolan sokakların hem araç hızını azaltacak, hem de görsel zenginliğini arttıracak bir biçimde yeniden tasarlanmasını öngören bir düzenlemedir. Kaldırımlara ve yola bir "s" şekli verilerek gerçekleştirilir. Bu uygulamanın yapılması peyzaj elemanlarının da eklenmesiyle mevcut sokakların monotonluğunu da gidermektedir.

Resim 61. Bir Kıvrımlı Sokak (Serpentine) Uygulaması

Resim 62. Kıvrımlı Sokak (Serpentine)

Yaşam Sokağı (Woonerf)

"Woonerf" (yaşam sokağı) yayalar, bisikletliler ve düşük hızdaki taşıtlar tarafından paylaşılması için yaratılmış olan ortak mekana Hollanda'da verilen isimdir. Daha çok Hollanda'da uygulandığı için bu isimle anılmaktadır. Yaşam sokakları kaldırım ve yaya geçidi olmayan, taşıtların ağaçların, bitkilerin, park alanlarının ve diğer engellerin kullanımıyla hızının düşürüldüğü sokaklardır. Araçlar 16 km/sa.'lık bir hızın üstüne çıkamazlar. Yaşam sokağı uygulaması dikkatli bir kentsel tasarım sürecini ve işaretlemelemin doğru yapılmasını gerektirir.

Resim 63. Yaşam Sokağı (Woonerf)

EK1.5 TRAFİK YÖNETİMİ

Trafik yönetimi trafik yatıştırılmadan farklı uygulamaları içerir. Trafik yönetiminde trafik yönelimi ve trafik yükünün geleneksel yöntemlerle denetim altına alınmasına çalışılırken, trafik yatıştırılmada sokak ve cadde ölçeğinde noktasal uygulamalarla trafik denetim altına alınır. Dolayısıyla trafik yönetiminin daha büyük ölçekte düşünmeyi içerdiği söylenebilir. Ancak sonuçta çağdaş yaklaşımlarda bu iki yöntemin birbirinin tamamlayıcısı olarak uygulandığı görülmektedir.

Saptırıcılar (Diverters)

Bir saptırıcı (diverter), bazı doğrudan taşıt hareketlerini ve/veya dönüşleri engelleyen ve kavşak kesişimlerinde inşa edilen adalardır. Bu adalar tek başına değil bir sistem olarak inşa edilirler ve belli bir bölgede trafiğin yönlendirilmesine hizmet ederler. Dört farklı saptırıcı uygulaması yapılmaktadır. "Diyagonal" saptırıcı, doğrudan geçişleri engelleyip bazı doğrultuda sağ ve sol dönüşlere izin verirken, "yıldız" saptırıcı her yönden gelen taşıtı sağ dönüşe zorlar. "Budanmış" diyagonal saptırıcı ise bir ucu açık bir diyagonal saptırıcıdır ve diyagonal saptırıcıya ek olarak bir yöne daha dönüşe izin verir. "Zorlayıcı" saptırıcı ise gelen taşıtların istenen yöne zorlanması için uygulama yapılmasını içerir. Bir kent merkezinde bu saptırıcılar bir sistem içinde genel trafik akışını yönlendirmek için kullanılmaktadır. Yayaya verilecek önceliğe göre saptırıcının zorlayıcılığı arttırılabilir.

Resim 64. Diyagonal Saptırıcı

Resim 65. Budanmış Diyagonal Saptırıcı

Resim 66. Yıldız Saptırıcı

Resim 67. Zorlayıcı Saptırıcı

Tam Sokak Kapatma

Tam sokak kapatma bir sokağın girişinin fiziki bir bariyer yerleştirilerek taşıt trafiğine kapatılmasıdır. Kimi zaman taşıt trafiği tamamen uzaklaştırılırken kimi zaman da taşıtların dönüşlerine izin verilebilir. Bazı uygulamalarda da belli bir sokağı tam olarak kapatıldığı, paralel sokakların da tek yönlü hale getirilerek tam olarak kapatılan sokak ve etrafındaki binaların bir tür göbek haline getirildiği görülmektedir. Ancak bu tür uygulamalarda acil durumlar için ve yapıların servis alabilmeleri için bariyerlerin hareket edebilen elektronik veya portatif olmaları bariyerler olması gerekebilir.

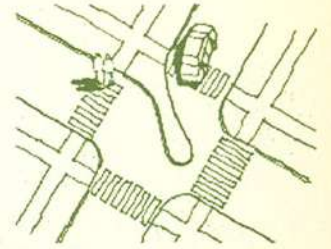
Resim 68. Bir Tam Sokak Kapatma Örneği



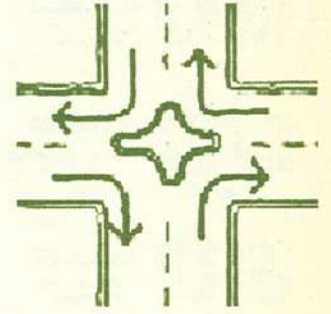
63



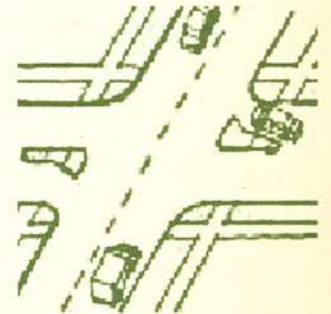
64



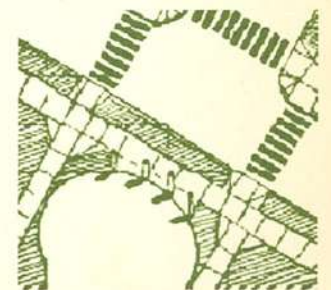
65



66



67



68

Kısmi Sokak Kapatma

Çağdaş yaklaşımlarda kaldırım genişletmesinin ya da bir saptırıcının kullanımı ile bir sokak ya da caddenin kısmi olarak kapatılması da yaygın uygulamalardandır. Bu uygulamanın kullanılması ile birlikte bir sokağa ya da caddeye giren iki yönlü trafiğin bir yönü kaldırılıp tek yönlü hale getirilebilir. Böylece kent içinde ana arterlerden ara sokaklara dönüşler engellenir.

Resim 69. Kısmi Sokak Kapatma Örneği

Yaya Bölgeleri

Ülkemizde ve Ankara'da da bir çok örneği olan uygulamalardan biri de tam ya da kısmi sokak kapatma yöntemi ile oluşturulan yaya bölgeleridir. Ancak çoğu zaman yaya bölgelerinde artan karlılık oranları sonucunda yaya bölgelerinde yaya önceliğinin yerini ticari önceliklere ve baskılara bıraktığı ve yaya bölgelerinin farklı kullanımların işgaline uğradığı görülmektedir. Bu servis ve mekan kalitesini de düşürmektedir. Bu nedenle yaya bölgelerinin işlevsel ve tasarım olarak bir bütün olarak ele alınması gerekmektedir. Bu tasarım süreci de sürekli olmalı, yaya bölgesindeki dönüşümler göz önüne alınarak bölgenin yaya önceliğinin korunması için önlemler alınmalıdır.

EK1.6 SİNYALİZASYON VE TRAFİK İŞARETLERİ

Trafik Işıkları

Trafik ışıkları trafik içinde güvenli geçiş aralıkları yaratarak yayaların karşıdan karşıya geçişini sağlarlar. Yayaların güvenli geçişi için trafik ışıkları en çok 1,1 m/sn.'lik bir hız baz alınarak ayarlanmalıdır. Hasta, yaşlı ve çocukların yoğun olduğu bölgelerde bu hız düşürülerek uygulanabilir. Ancak trafik ışıklarının yayaların geçişi için ayrılmış olan zaman, normal ve pik saatlerde yapılacak sayımlara göre yapılmalıdır. Yayalar uygun düzenlenmemiş zamanlamaya çok hassas olduklarından gereğinden az vakit ayrılması yayaların güvenliklerini düşünmeden ve ışık yanmadan karşıdan karşıya geçme teşebbüslerinde bulunmalarına sebep olabilir.

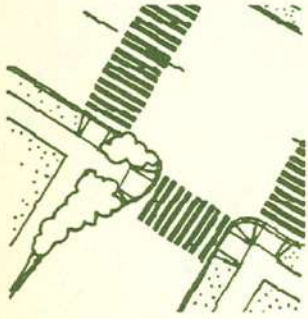
Resim 70. Farklı Bir Yaya Işığı Örneği

Yaya Işıkları

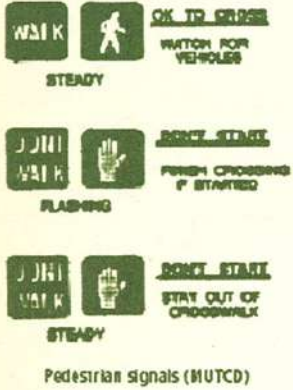
Yayalara karşıdan karşıya geçiş süresini bildirmek için kullanılan yaya ışıkları da trafik ışıkları gibi yayaların güvenli bir biçimde geçişini sağlar. Ülkemizde kullanılan yaya ışıklarında "geç" ve "dur" sinyallerini içermektedir. Ancak karşıdan karşıya geçiş farklı aşamalardan oluştuğu için daha farklı yaya ışıklarının kullanılması gerekebilir. Örneğin Ankara'da ki bazı yaya ışıklarında dijital sayaç bulunmaktadır. Yaya ışıklarının görme engellilere göre duyulabilir sinyali de olacak biçimde tasarlanması gerekliliği de mutlaka göz önünde bulunmalıdır.

Yaya Sinyal Süresinin Uzatılması / Değiştirilmesi

Yaya sinyal zamanlaması için "eşzamanlı" (concurrent), "bağdaşsız" (exclusive), "öncü yaya aralığı" (LPI- Leading Person Interval) ve "hepsi kırmızı" (all red) gibi bazı zamanlama modelleri bulunmaktadır. Eşzamanlı zamanlamada araçlar sola ya da sağa yayaları kollayarak dönebilirler. Bağdaşsız zamanlamada ise bütün yönlere kırmızı yanar ve yayaların her yöne dönebilmesi sağlanır. Bağdaşsız zamanlama daha güvenli olmasına rağmen eşzamanlı uygulamada döngüler daha kısa olduğu için daha çok tercih edilmektedir.



69



70

Yaya geçişleri, sinyal süreleri düşünüldüğünde, çağdaş yaklaşımlardaki en önemli uygulama yayaların da taşıtlar gibi her yöne ve kavşak içinde diyagonal (çapraz) olarak hareketlerine izin verilmesidir. Özellikle kent merkezindeki ana arter kesişimlerinde bu tür uygulamaların yapılması döngülerde yayaların bekleme süresini arttırabilir, buna karşılık olarak da hareket kabiliyetini arttırır.

Resim 71. Bir Diyagonal Geçiş İşareti

Resim 72. Yayaların Diyagonal Olarak Geçişlerine İzin Verilen Bir Kavşak

Trafik Işıklarında Yapılabilecek Geliştirmeler

Son yıllarda trafik ışıklarında gelişen teknolojinin de yardımıyla bir çok iyileştirme yapılmıştır. Bunların en yenisi "akıllı" trafik ışıklarıdır. Yapılan araştırmalar yaya butonlu trafik ışıklarının yayaların yarısı tarafından kullanılmadığını gösterdiğinden, mikro dalga ya da kızıl ötesi algılayıcılarla donatılan trafik ışıkları yeni imkanlar sağlamaktadır. Bir bilgisayara bağlı olan trafik ışığı özel algılayıcıyla yaya sayısını ve geçiş süresi ile ışığın yayalara ne kadar bir zaman dilimi için yeşil yanacağını hesaplar. Bu uygulama ABD'de başarı ile kullanılmaktadır.

Resim 73. Akıllı Trafik Işıkları

Tüm bunların dışında; taşıtların kent merkezinde sağa ve sola dönüşlerinin yasaklanması, yaya geçidi yaklaşımlarından belli bir mesafe öncesinden geçidin yol işaretleriyle belirtilmesi, trafik işaretlerinin daha büyük ve görünür şekilde yapılması, tüm yollarda yönlendirmenin iyi yapılması, okulların bulunduğu yerlerdeki yaya geçitlerinde özel önlemler alınması, mahalle kimliğinin ve ortamının farklılaştırılarak bunun yayaların kullandığı mekanlarda aidiyet hissini güçlendirmede kullanılması, taşıt hızını ölçücü elektronik tabelalar gibi diğer bir çok başka uygulama da çağdaş yaklaşımlar arasında bulunmaktadır. Bazı durumlarda mekanın ve yerin özellikleri doğrultusunda yeni yaklaşım ve uygulamaların da geliştirilmesi gerekebilir. Çoğu zaman da yukarıda özetlenen uygulamaların bir kombinasyonu bir arada uygulanabilir. Ancak bunlar yapılırken temel amaç bütünsel bir yaklaşımla kent merkezi içinde yaya dolaşımının ve yaya mekanlarının geliştirilmesi olmalıdır. Bu doğrultuda farklı disiplinlerden gelen profesyonellerin ve kent yöneticilerinin aşağıdaki ilkeler etrafında uzlaşması büyük önem taşımaktadır.

Motorlu taşıtların hızını düşürmek

Toplu taşıma sistemini iyileştirmek ve planlamada bu konuyu öncelikli hale getirmek

Sürücülerin ve yayaların görüş mesafesini arttırmak ve iyileştirmek

Trafikteki motorlu taşıt kullanımını azaltmak

Yayaların trafiğe maruz kalma sürelerini azaltmak

Yayaların, özellikle özürülülerin erişim ve hareketliliğinin artırılması

Estetik ve güvenlik şartları sağlanarak yürümenin teşvik edilmesi

Arazi kullanımında, tasarım ve yapılaşmada yaya ihtiyaçlarının da göz önüne alınması

71

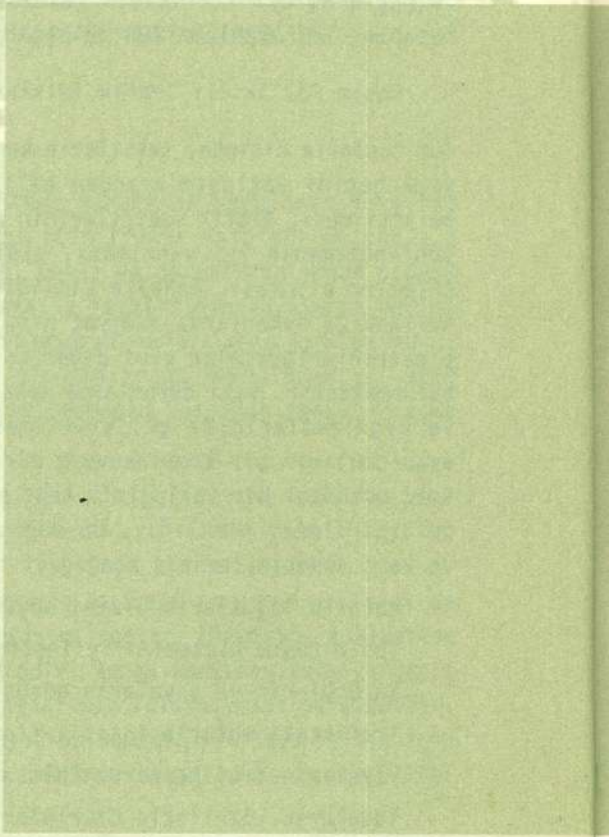
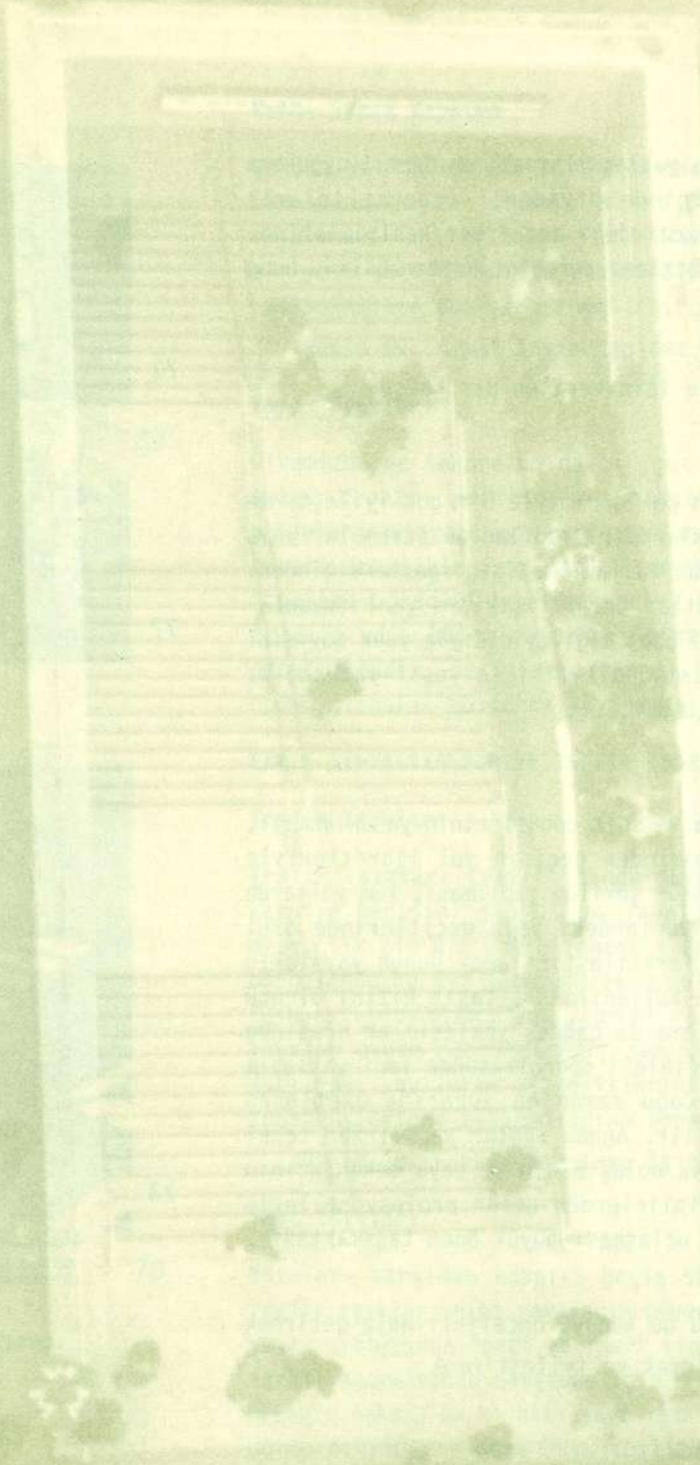


72



73





EK2. KIZILAY'DA YAYA ULAŞIMI VE YAYA BÖLGELERİNİN SAĞLIKLI LAŞTIRILMASI İÇİN ÖNERİLER

1992'de kabul edilen **Avrupa Kentsel Şartı**'nın ilk bölümünde yer alan "**Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu**"nda Avrupa kentlerinde yaşayan kişilerin sahip olduğu haklardan biri olan "dolaşım" başlığı altında "Toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması" gerekliliği ifade edilmektedir. Ayrıca, Kentsel Şart'ın "Ulaşım ve Dolaşım" ana başlığı altında, özel araçlarla seyahat hacminin azaltılmasının gerektiğine işaret edilerek, dolaşımın, yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik biçimde düzenlenmesi ve çeşitli ulaşım alternatiflerine izin vermesi gerektiği vurgulanmaktadır (Avrupa Konseyi, 1996). Eğer Ankara'yı gerçekten bir "çağdaş kent" yapma yönünde çaba gösterilmek isteniyorsa, yaşanabilirliği ve kullanım değerini temel alan bu ilkelerin benimsenmesi önem kazanmaktadır.

Bu çerçevede evrensel ve çağdaş bakış açılarından yola çıkan ve Kızılay'da yaşanan sorunları da göz önüne alarak geliştirilen temel ilke ve öneriler şunlardır.

EK2.1. Temel İlkeler

Bütüncül yaklaşım gereği, ana planlama yaklaşımlarına dayanan, merkezin özel araçlar tarafından kullanımı bakımından alternatifler yaratan, üst ölçekli kararlar ve önlemler dizgesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu doğrultuda master plan yaklaşımı içinde merkezle ilgili kararların oluşturulması gerekmektedir.

Genel olarak kent bütününde, özelde ise Kızılay'da yapılacak planlama, kentsel yatırım ve projeler, mutlaka katılımcı bir süreç içinde gerçekleştirilmelidir. Bunun için, kullanıcılar, bölgedeki işyeri ve konut sahipleri, ilgili meslek odaları ve sivil örgütlerin görüşleri alınmalı, proje sürecinin her aşamasına etkin katılımları sağlanmalıdır. Katılım için projelerin ve ilkelerin tartışıldığı, kentlilerin yaşadığı çevrenin oluşumu sırasında görüşlerinin ve isteklerinin dikkate alındığı platformlar oluşturulmalıdır. Kentlilerin ve ilgili örgütlerin görüşleri alınarak yapılan planlama, uygulama ve yatırımlar, doğru ve çağdaş yaklaşımların uygulanabilmesine yönelik açılımlar sağlayacağı gibi, kentlilerin yaşadıkları çevreye daha fazla sahip çıkmasına da yardımcı olacaktır.

Pek çok mekansal, çevresel, ekonomik ve sosyal soruna yol açan ve kenti gün geçtikçe yaşanmaz kılan taşıt trafiğini rahatlatmaya yönelik geleneksel ulaşım politikalarından bir an önce vazgeçilmeli, kent merkezi için yaya ve toplu taşımacılığın ağırlıklı olduğu talep yönetimi politikaları uygulanmalıdır.

Kent merkezinde araç önceliği yerine yaya önceliği egemen kılınmalı, mevcut yaya bölgeleri ve yollarının yaygınlaştırılması ve iyileştirilmesi için çalışmalara bir an önce başlanmalıdır.

EK2.2. Operasyonel Öneriler

"Ulaşım Ana Planı" (1994) ve "Ankara Trafik ve Ulaşım İyileştirme Etüdü" (1998) önerilerinin uygulanmasına yönelik siyasi irade ortaya konulmalıdır.

Kent merkezinde otomobil yoğunluğunu azaltmak için otopark arzını sınırlandırma ve otoparklarda yüksek ücretlendirme politikaları etkin biçimde kullanılmalıdır. Bu kapsamda, merkezin odak noktalarındaki (Sakarya, Yüksel, İzmir, Kumrular, Selanik Caddeleri ve çevreleri) otoparklar sınırlandırılmalı, olması gereken bazı önemli otoparklarda ise kısa süreli park etmeyi teşvik edici, uzun süreli parkı caydırıcı yüksek ücretlendirme politikaları uygulanmalıdır. Bölgesel-büyük otoparklar, daha çok merkezin çeperlerinde (Maltepe, Sıhhiye, Dışkapı, Aşağı Ayrancı gibi) olmalı, bu bölgelerden oto sahiplerine indirimli toplu taşıma kartları sağlanarak, ayrıca merkez içinden çeperlere kadar ring yapan ücretsiz toplu taşıma araçlarıyla erişebilirlik olanakları sağlanmalıdır.

Onaylanmış yaya bölgeleri için gerekli sayım ve analizler yapılmalı, çıkacak sonuçlara göre trafik yatıştırma, tam yaya ya da yaya öncelikli alan olarak hızla yaşama geçirilmelidir. Meşrutiyet Caddesi'nden Olgunlar Sokağı'na kadar olan tüm ara sokaklar (Karanfil, Selanik, Konur, Hatay) ve İzmir Caddesi'nin Necatibey Caddesi'ne kadar olan kesimi yaya bölgesi olmalıdır. Tescilli çınar ağaçlarının bulunduğu Kumrular Sokağı, yaya öncelikli olarak düzenlenmeli, taşıt trafiği tek şeride düşürülmeli ve taşıt hızlarını yavaşlatacak önlemler alınmalıdır.

Kızılay bölgesindeki mevcut üst geçitlerin tamamı kaldırılarak yerlerine eşdüzey-ışık kontrollü yaya geçitleri yapılmalıdır. Bu geçitlerde yayalar için ayrılan geçiş süresi, en yavaş yaya hızına göre belirlenmelidir. Sinyalizasyon sistemi, birbirinden bağımsız tekil sinyaller biçiminde değil, merkezi kontrol sistemiyle taşıt trafiğinin devamlılığını sağlayacak biçimde ve son teknolojik gelişmeler kullanılarak düzenlenmelidir.

Atatürk Bulvarı'nın Meşrutiyet Caddesi'nin girişinden, Sıhhiye'ye kadar olan Bulvar kesimi toplu taşıma araçları öncelikli olarak düzenlenmelidir. Örneğin, Bulvar'ın bu kesimi yalnızca toplu taşıma araçlarına ve dolu taksilere ayrılabilir ve özel taşıt trafiğine kapatılabilir. Özel taşıtların, Meşrutiyet- Mithatpaşa ve Necatibey- Yahya Galip-Milli Müdafaa-İnönü Caddesi hattından da aynı biçimde yararlanmaları mümkündür. Ya da üç şeritli Atatürk Bulvarı'nın iki şeridi sadece otobüslere ayrılabilir ve taşıt trafiği şeridi tek şeride düşürülebilir. Ayrıca, Ziya Gökalp ve GMK Caddeleri'nin bir şeridi otobüslere ayrılmalı, tüm kavşaklarda otobüslere sinyal önceliği sağlanmalıdır. Meşrutiyet Caddesi'ndeki otobüs duraklarının önemli bir bölümü de Atatürk Bulvarı üzerine alınmalıdır. Otobüs duraklarında çağdaş tasarımlar uygulanmalı ve yolcuların duraklarda yaşadıkları sıkıntıları azaltacak önlemler alınmalıdır. Eğer merkez özel araca kapatılırsa, merkezin içinde, çeşitli yerlere telefonlu çağrı noktaları olan bir taksi firması oluşturulmalıdır. Böylelikle isteyen herkes merkeze taksi çağırabilmelidir.

Atatürk Bulvarı'nın kaldırılmaları, günümüzde yaya yoğunluğunu kaldıramamaktadır. Bu nedenle, Atatürk Bulvarı'nın yayalara ayrılan kaldırım kesimi genişletilmeli, bakımlı hale getirilmeli, üzerindeki engeller mümkün olduğunca azaltılmalıdır.

Tarihsel ve simgesel öneminden dolayı, Güvenpark ayrıca ele alınmalı ve parkın bütünlüğünü bozan, hiçbir planlama kararında olmayan dolmuş ve otobüs duraklarının taşınması ve parkın özgün kimliğine kavuşturulması için kentsel tasarım projeleri hazırlanması yönünde çaba gösterilmelidir. Parktaki dolmuş- otobüs durakları ve park tasarımı için geliştirilen öneriler için bkz. Resim 74.

Kızılay'daki tüm sinyalizasyon sistemi, yayalar (bu kapsamdaki özürlü ve yaşlılar) ve toplu taşıma araçları önceliğine göre ve yukarıdaki düzenlemelerle birlikte yeniden belirlenmelidir.

Özürlü ve yaşlılar gibi hareket kısıtlılığına sahip kişilerin ulaşabilirliği için, yaya yollarında standartlara uygun düzenlemeler ve iyileştirmeler yapılmalıdır.

Yaya bölgeleri üzerindeki satış birimi, büfe, taksi durağı, kent mobilyası vb. kullanımların yeri, büyüklüğü, tasarımı, işlevi ve sayıları konusunda kent ve toplum yararını gözetken ölçütler belirlenmelidir. Bu ölçütlerde, yaya dolaşımı, çevreye uyum, estetik, işlevsel gereklilik ve kamunun ihtiyacı ön plana çıkmalıdır. Yaya yollarını işgal eden ve kenti çirkinleştiren büfeler kaldırılmalı ya da taşınmalıdır. Büfelerin satış ve işletim süreci etkin biçimde denetlenmeli, büyütülen ve yayılan büfelerin işletme ruhsatları iptal edilmelidir.

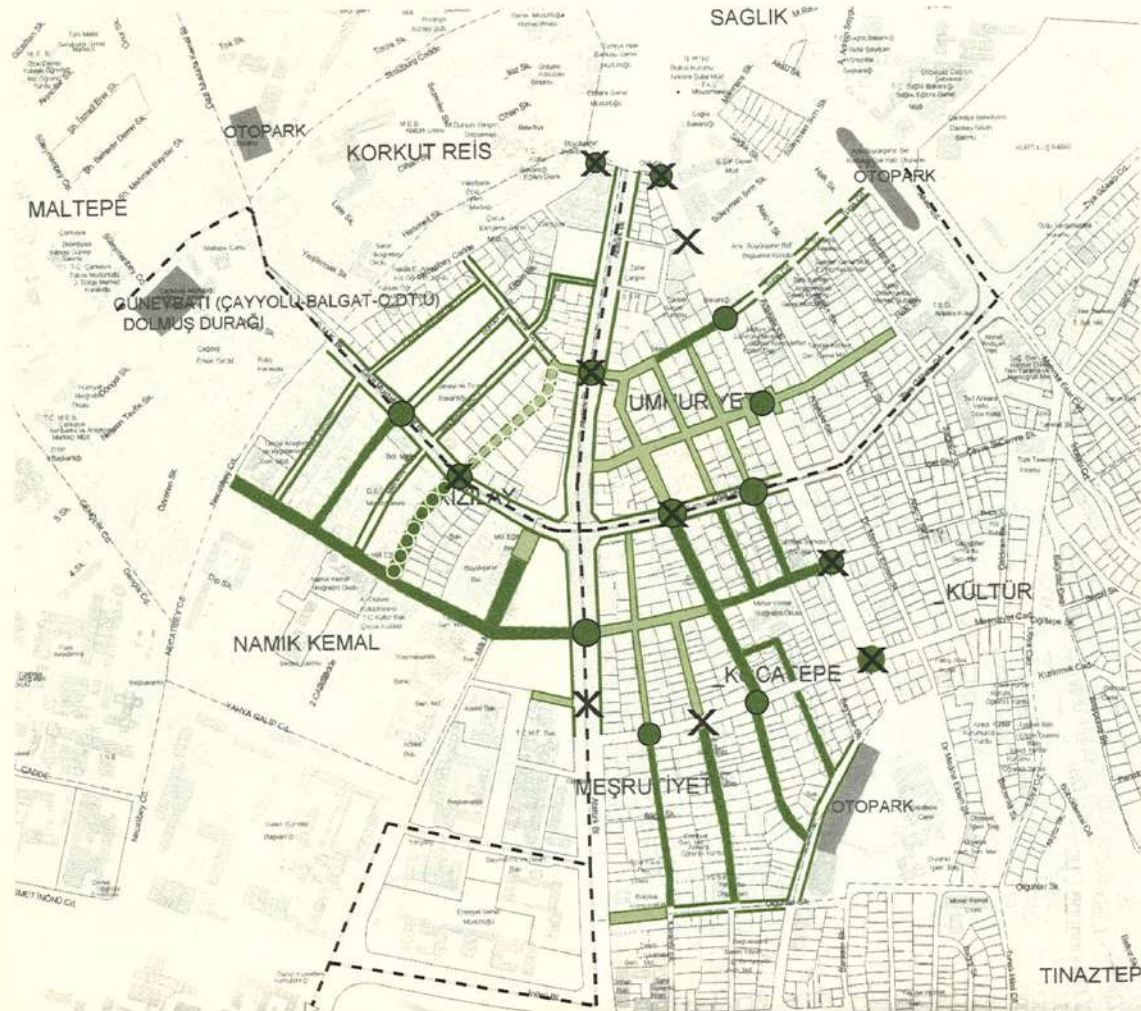
Yaya bölgelerinin yönetimi, bakımı ve temizliği için belediye bünyesinde bir birimin kurulması etkili işleyişi sağlanmalıdır. Bu birimde, mutlaka, yaya bölgelerinin yönetimi hakkında eğitim almış kişiler yer almalıdır.

Yaya bölgelerinin artırılması, bütüncül olarak tasarlanması ve yönetilmesine yönelik olarak Valilik, İlçe ve Büyükşehir Belediyesi arasında işbirliği ve uzlaşma içinde çalışmalara başlanmalıdır. Bu süreç giderek katılımcı danışmalara açılmalıdır.

Yaya yolları ve bölgelerinin gerek yapımı, gerekse bakım, onarım ve altyapı çalışmaları aşamasında ulusal ve uluslararası standartlar dikkate alınmalı, bunun için bir yaya bölgeleri düzenleme kılavuzu hazırlanmalı, şartname ve ihalelerde bu standartlara uyulması koşulu katılımcı süreçle aranmalıdır.

Kentsel altyapının yapım, bakım ve onarımında görev alan teknik personel ve işçilere yönelik olarak çağdaş uygulamalar, standartlar ve yapım yöntemleri hakkında hizmet içi eğitim seminerleri düzenlenmeli ve katılımcı süreçle örnek uygulamalar yapılmalıdır.

Resim 74. Yaya Ulaşımının Kolaylaştırılması İçin Öneriler Şeması



EK2.3.GÜVENPARK'TAKİ DOLMUŞ VE OTOBÜS DURAKLARI İÇİN BİR ÖNERİ

Güvenpark içerisindeki dolmuş ve otobüslerin, yakın çevresi için sıkıntı, tehlike, görsel çirkinlik ve bulunduğu mekanın kalitesini ve anlamını aşındırıcı kötü etkilerinin yanısıra; servis yaptığı bölgeler itibarıyla de merkez çevresindeki olumsuz gelişimleri hızlandırıcı, özendirici ve ödüllendirici yanı da vardır. Cumhuriyet'in simgesi olan Güvenpark'ı hiçbir planda öngörülmediği halde işgal eden, yaya güvenliğini tehlikeli kılan, toplu taşıma cazibeli olmaktan çıkararak ve keşmekeş yaratan, Başkent'in merkezine yakışmayan otobüs ve dolmuş durakları parktan taşınmalıdır.

Resim 75. Güvenparkı İşgal Eden Otobüs-Minibüs Durakları, 2003.



Güvenpark'taki minibüs ve otobüs durakları için iki seçenek geliştirilmiştir.

1. Seçenek:

Eskişehir Yolu hattına çalışan otobüs ve dolmuşlar için Maltepe'deki pazar yeri ve otopark alanı; Dikmen, Sokullu gibi güney yönüne çalışan hatlar için de Emniyet Genel Müdürlüğü arkasındaki elverişli alan, yeni durak yerleri olarak kullanılabilir. Bu duraklardan Kızılay'a kadar ücretsiz otobüs ya da tramvay hatları ile aktarma kolaylığı sağlanmalıdır. Özel toplu taşıma araçlarında da (dolmuş- otobüs) EGO'nun manyetik kartlarının kullanılması için çalışma yapılmalıdır. Bu, uygulanabilir bir sistemdir. Örneğin, İstanbul'da özel toplu taşıma araçlarında da Büyükşehir Belediyesi'nin manyetik kartlarının geçerli olduğu sistem işletilmektedir.

2. Seçenek:

Güvenpark'taki minibüs kullanımları, kısa mesafede çalışmaları nedeniyle, kentin merkezinde durak problemlerine neden olmaktadır. Kısa dönemde minibüs kullanımlarının uzun mesafelere yayılması gerekmektedir. Balgat tarafındaki sıçramalı gelişmeleri hem kontrol hem de yönlendirmek amacıyla minibüs servislerinin Balgat – Mamak arasına yayılması da düşünülebilir. Bu sayede servis alanları değişmeden, kent merkezinden minibüsler uzaklaştırılmış olacaktır. Böylelikle, Ankaray'ın AŞTİ'den sonra Balgat'a kadar uzatılması ve Çayyolu'na ulaşması ile kentin doğu ve batısı arasında anlamlı bir birliktelik ayrıca kurulabilir.

GÜVENPARK'TA YAPILACAK TASARIMLARIN OLASI KRİTERLERİ

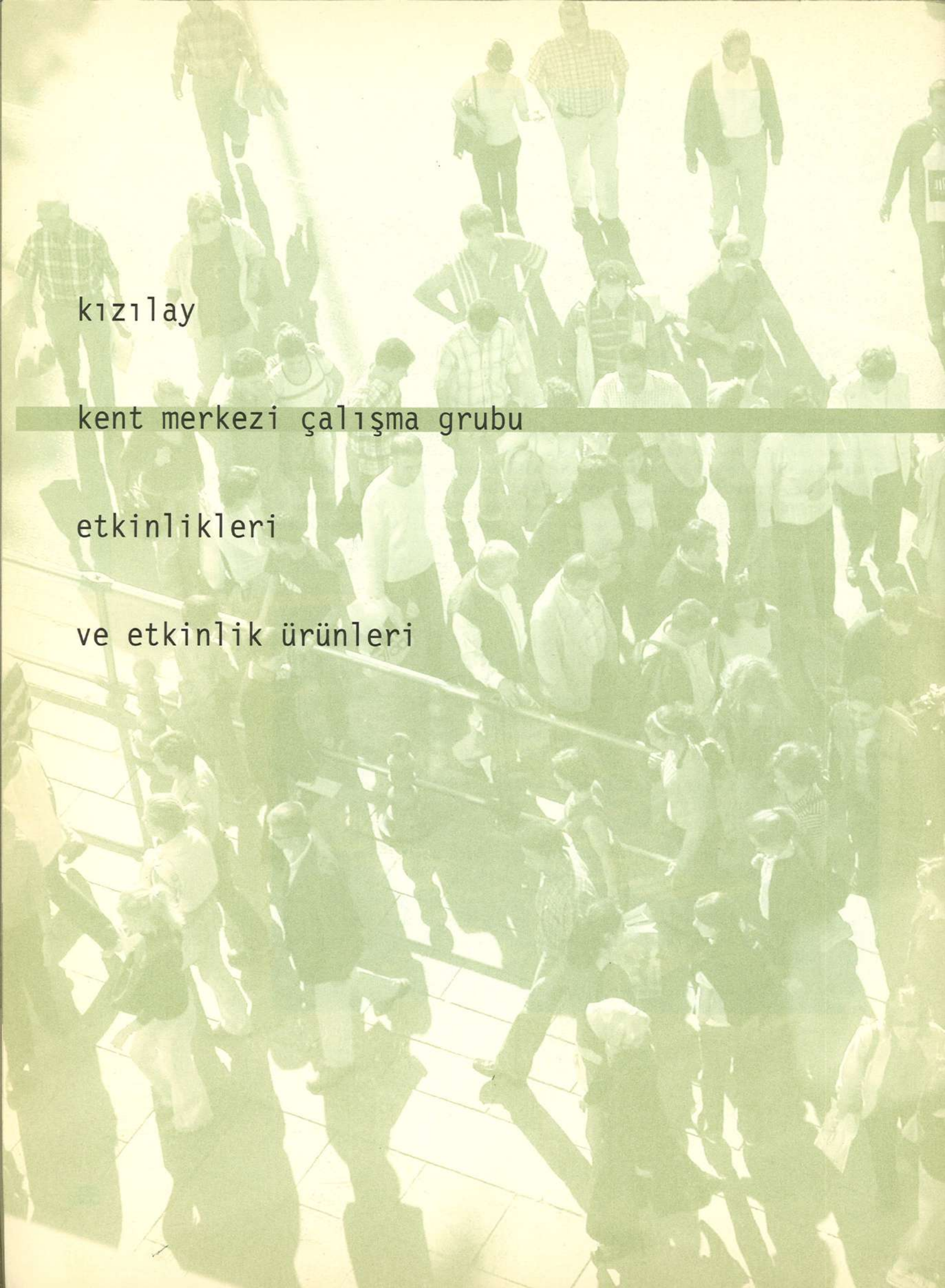
Güvenpark, içindeki mevcut kullanımlar olan minibüs, otobüs ve metro duraklarından dolayı bir geçiş bölgesi, bir tepeleme mekanı olma özelliğindedir. Bulvar tarafından gelen yayalar, parkın içinden transit olarak geçmekte, anıtın önü ve arkasında ikili bir kullanıma neden olmaktadır. Kavşak tarafından gelen yayalar, metro çıkışıyla beraber parkın hem içi hem de yanında yönelim problemi yaşamakta, bundan en çok zarar gören de malesef Kızılay'daki tek dinlenme yeri olabilecek park alanını kullanamayan kent halkı olmaktadır.

Minibüs ve otobüs duraklarının bulunduğu yer, parkın içi ve civarındaki yaya kullanımlarını toplayıcı ve dağıtıcı bir tarzda ortak kullanım alanı haline getirilmelidir.

Tasarımda parkın içindeki seviye farklılaşmaları göz önüne alınarak anıtın görseelliği ön plana çıkarılmalı, anıt önündeki reklam panosu kaldırılmalıdır.

Parkın Adalet Bakanlığı tarafındaki güney kısmı periyodik olarak düzenlenecek toplumsallaşma aktivitelerinin mekanı olabilir. Yalnız buradaki bu tür faaliyetlerin parkın kimliğine uygun tarzda olabilmesi için gereken hassasiyet muhakkak gösterilmelidir.

Parkın içindeki son dönem gelişmeler dikkate alındığında, parkın gece kullanımlarının da tasarlanması gerekmektedir.



kızılay

kent merkezi çalışma grubu

etkinlikleri

ve etkinlik ürünleri

EK3. Özürlüler Günü Etkinliği, 3 Aralık 2002

Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubu olarak, hem kendimizi Ankaralıya tanıtmak, hem de hareket kısıtlılığına sahip kişilerin Kızılay'da yaya olarak hareket ederken yaşadığı sorunlara dikkat çekmek için 3 Aralık Dünya Özürlüler Günü'nde bir yürüyüş ve basın açıklaması gerçekleştirdik.

Yürüyüş güzergahı olarak Selanik Caddesi'ni belirledik. Bu güzergahta yapılacak yürüyüş öncesi hummalı bir çalışma gerçekleştirdik. Engellere bırakılmak üzere oluklu mukavvadan "izler" hazırladık. Ankaralılara dağıtılmak üzere, üstünde yaya hakları bildirgesinden alıntılar olan bir kitap ayıracı bastırdık. Yere ayak izlerimizi işaretlemek üzere karton bir kalıp yaptık, renkli spreylere boyalar aldık. Üzerinde "Herkes İçin Yürünebilir Bir Kızılay İstiyoruz" yazılı kocaman bir pankart yaptık. Ve kapsamlı bir basın açıklaması hazırladık.

Resim 76, 77. 3 Aralık Öncesinde Yola Bırakılacak İzlerimizi Hazırlıyoruz...

15 gün öncesinden özürlülere hizmet veren sivil toplum örgütlerinin yürüyüşe katılması için yazılar yazdık, çağrılar yaptık. Türkiye Sakatlar Konfederasyonu'na, Körler Federasyonu'na, özürsüz ve yaşlı derneklerine ayrı ayrı ulaşarak yürüyüşü ortak olarak yapmaya davet ettik. Çünkü özürsüz hakları için yapılacak bir yürüyüşte, özürsüzlerin olmaması büyük bir eksiklik olurdu. Sakatlar Konfederasyonu ve Körler Federasyonu bu etkinliği çok anlamlı bulduklarını, kitlesel olarak yürüyüşe destek vereceklerini ve katılacaklarını belirttiler.



76



77

Basın için de aşağıdaki çağrı metnini hazırladık ve öncesinde basın kuruluşlarına gönderdik:

KAMUOYUNA ÇAĞRI (30.11.2002)

**ŞEHİR PLANCILARI, MİMARLAR ve ÖZÜRLÜLERİN SİVİL ÖRGÜTLERİ
"HERKES İÇİN YÜRÜNEBİLİR" BİR KIZILAY İSTİYOR!**

Şehir Plancıları Odası ve Mimarlar Odası Ankara Şubeleri, hareket engelli kişilerle birlikte 3 Aralık Dünya Özürlüler Günü'nde "HERKES İÇİN YÜRÜNEBİLİR BİR KIZILAY" için yürüyor! Yürüyüş 3 Aralık Salı günü saat 13:30'da Selanik ve Meşrutiyet Caddelerinin kesiştiği yerde başlayıp, Sakarya yaya bölgesindeki Anıt'ın önünde tamamlanacak. İki meslek odasının oluşturduğu "Kızılay Kent Merkezi Komisyonu"nun ilk etkinliği olacak yürüyüş sırasında, yayaların ve özellikle özürlü ve yaşlı kişilerin Kızılay'da karşılaştığı engeller ve sorunlar farklı animasyon ve eylem biçimleriyle kentlilere anlatılacak!

Kızılay'da yayalar her geçen gün daha da köşeye sıkıştırılıyor ve yürümek adeta istenmeyen bir durum... Özürlü ve yaşlılar gibi hareket kısıtlılığına sahip yayalar için ise Kızılay'ı kullanmak neredeyse olanaksız! Oysa;

Özürlüler, yaşlılar, hamileler, yük taşıyanlar, çocuklar, kilolu kişiler ve kronik hastalığı olanların hepsi birer yayadır ve hareket kısıtlılığına sahiplerdir. Bu nedenle, düzenlemeler bu geniş grubun ulaşım hakkını elinden alacak nitelikte olmamalıdır.

Her yayanın engellenmeden istediği yere ulaşma hakkı vardır!

Kent merkezleri taşıt öncelikli değil, yaya öncelikli düzenlenmelidir!

Hiçbir yaya, alt ve üst geçitleri kullanmaya zorlanamaz!

Bu geçitler "Yaya Hakları Bildirgesine" de aykırıdır!

Şehir Plancıları Odası ve Mimarlar Odası Ankara Şubeleri, Başkentimizin kent merkezi Kızılay'ın daha yaşanabilir, sağlıklı ve bir temsil merkezi niteliğine kavuşturulması yolunda uygulanabilir seçeneklerin olduğunu göstermek için "Kızılay Kent Merkezi Komisyonu" oluşturdu. Komisyon, sorunları ve nedenleri ayrıntılı gözlemlerle ortaya koyduktan sonra, "çağdaş yaklaşımlar doğrultusunda yapılması gerekenler" konusunda öneriler geliştirmektedir. Bu değerlendirmeleri içeren rapor, yakında geniş katılımlı bir toplantı ile kentlilere açıklanacaktır.

İlk etkinlik olarak, özürlülere hizmet veren sivil örgütlerle birlikte 3 Aralık Dünya Özürlüler Günü'nde özelde özürlüler genelde tüm yayaların yaşadığı sıkıntılar konusunda kent halkının ve kent yöneticilerinin dikkatini çekmek için bir yürüyüş ve basın açıklaması yapılacaktır. Sorunların kent halkına ve kamuoyuna duyurulmasında destek ve katkılarınızı bekliyoruz.

Saygılarımızla...

TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI ANKARA ŞUBESİ TMMOB MİMARLAR ODASI ANKARA ŞUBESİ

Artık yürüyüş için her şey hazırды. Belirlenen saatte Selanik Caddesi ile Meşrutiyet Caddesi'nin kesiştiği yerde buluştuk. Özürlü örgütlerinden Körler Federasyonu ve Altı Nokta Körler Derneği yoğun bir katılımıla bize destek verdi. Türkiye Sakatlar Konfederasyonu temsilcileri ise katılacağını belirtmesine rağmen yürüyüşe gelmedi.

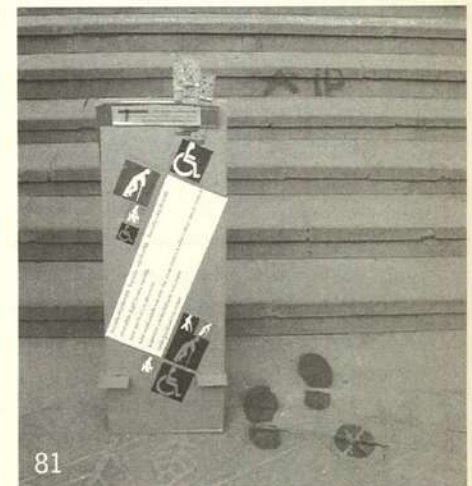
Resim 78. Yürüyüş Başlangıç Noktasında Toplanıyoruz...

Pankartımızı açarak ağır adımlarla yürüyüşümüze başladık. Güzergah boyunca, "Kent Merkezleri Yayalarıdır", "Zincir Mantar Kazık, Kent Yapısı Bozuk", "Işıklı Geçit İstiyoruz", "Araç İçin Değil İnsan İçin Kent" gibi sloganlar attık. Yürürken gördüğümüz engellerin yanına ve üzerine hazırladığımız "iz"lerimizi bıraktık. Bu arada, Ankaralılara kitap ayrıçlarımızdan dağıttık.

Resim 79. Pankartımızı Açarak Yürüyoruz...

Resim 80. Altınokta Körler Derneği En Yoğun Katılımla Yürüyüşümüze Destek Verdi...

Resim 81. İzlerimizi Yaya Engellerinin Önüne Bıraktık...



Yürüyüşün tamamlanma noktası olan Ziya Gökalp Bulvarı üzerindeki üst geçitte aşağıdaki basın açıklamasını yaparak alkışlarla yürüyüşümüzü tamamladık.

**TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI VE MİMARLAR ODASI ANKARA ŞUBELERİ "KIZILAY KENT MERKEZİ KOMİSYONU"NDAN
3 ARALIK DÜNYA ÖZÜRLÜLER GÜNÜNDE KAMUOYUNA AÇIKLAMA (03.12.2002)**

"ÖZÜRLÜ VE YAŞLILARIN KIZILAY'DAKİ SORUNLARI"

Basının değerli temsilcileri ve sevgili Ankaralıları,

Özürlülerin toplum yaşantısına en az özürlü olmayanlar ile eşit fırsatlarda katılmaları yönünde fiziksel düzenlemeler yaşamsal bir önem taşıyor. Konutunda dahi yaşamakta zorlanan özürlü, çeşitli fiziksel engeller nedeniyle ulaşılabilirliği sağlanmadığı için yaşam içindeki fırsat ve olanaklara ne yazık ki erişemiyor. Mağazalarda, alışveriş merkezlerinde, lokantalarda, sinema, tiyatro vb. sosyal yaşamın gerçekleştiği tüm bu yapılarda hareket engelli kişilerin düşünülmemiş olması, özürlülere uygun toplu taşıma araçlarının olmaması, kaldırımların dar, yüksek ve engellerle dolu olması, özürlüleri toplum hayatının dışına itiyor ve eve bağımlı kılıyor.

Türkiye Cumhuriyeti'nin BAŞKENTİ ANKARA'nın kent merkezi olan KIZILAY ise yerel yönetimlerin uygulamaları nedeniyle özürlüler ve yaşlılar gibi hareket kısıtlılığına sahip kişiler için neredeyse kullanılamaz durumda!

ÖZELDE ÖZÜRLÜ-YAŞLI KİŞİLERİN, GENELDE TÜM YAYALARIN KIZILAY'DA YAŞADIĞI TEMEL SORUNLAR NELERDİR?

· Kızılay'daki yaya yollarında ve yaya geçitlerinde özürlü ve yaşlılara uygun düzenlemeler yok denecek kadar azdır. Var olan düzenlemeler de standartlara uygun değildir.

· Ankara'da uygulanan otomobil merkezli ulaşım politikaları ve onun dikte ettiği mekansal düzenlemeler (alt-üst geçitler, yol genişletmeleri, yaya kaldırımlarının yok edilmesi, korkuluk ve bariyerler, hızlı trafik, vb.) kenti "**içinden geçilip gidilen bir taşıt yolu**" haline getirmekte; özürlüler, yaşlılar ve çocuklar gibi hareket kısıtlılığına sahip kişileri, "**maruz kaldıkları**" bir kentsel mekanda yaşamaya mahkum etmektedir. Taşıtların ulaşımının bir amaç olması, kentin yaşanabilirliğini ve cazibesini ortadan kaldırmaktadır.

· Taşıtların trafiğini kesintiye uğratmamak için yapılan yaya alt ve üst geçitleri nedeniyle yayalar için Kızılay'da karşıdan karşıya geçmek istenmeyen bir durum olmuştur. Yayaların kullandığı ışıklı hemzemin yaya geçitleri kaldırılmış, yerine kullanılabilirliği son derece güç, üst ve alt geçitler yapılmıştır. **Kızılay bölgesinde bugün için 2 si alt geçit, 17 tanesi üst geçit olmak üzere 19 tane yaya! alt-üst geçidi bulunmaktadır. Yaya üst ve alt geçitleri, genelde tüm yayaların hareketini zorlaştırmakta, özelde ise başta özürlüler, yaşlılar, bebek arabacılar, hamileler, kalp hastalığı olanlar, fazla kilolular ve çocuklar olmak üzere çok büyük bir grubun ulaşım haklarını zorlaştırmakta ya da ellerinden almaktadır.** Bu geçitlerin bazılarının yürüyen merdivenli olması tekerlekli sandalyelilerin bunları kullanamama durumunu değiştirmemektedir. Bugün için, Kızılay'daki ana caddelerden özürlüler için karşıdan karşıya geçmek neredeyse olanaksız hale gelmiştir. Oysa, **Yaya Hakları Bildirgesi'nde; "Genel kural olarak, yayalar, üst ve alt geçitlere zorlanamaz"** denmektedir. Diğer yandan, ülkemizin de imzalamak suretiyle ilkelerine katıldığı **Avrupa Kentsel Şartı** ise "kentlerin, herkesin her yere erişebilirliğini sağlayacak şekilde tasarlanması gerektiğini" vurgulamaktadır. Yayaların sürekli alt ve üst geçitlere zorlanmaları, kent yaşamında istenmeyen çözümlerdir. Yaya ulaşımı ve yaya yoğunluğunun, taşıtların trafiğinden çok daha fazla ve önemli olduğu kent merkezlerinde yayaların hemzemin geçitlerden geçmesinin olanaksız duruma getirilmesi hiçbir ülkede söz konusu olmamıştır!

· Birkaç tane kalan ışık kontrollü hemzemin (düzayak) yaya geçitlerinde de karşıdan karşıya geçiş süresi yayalar aleyhine kısaltıldığından, genelde yayalar için, özelde de yaşlı ya da özürlü kişiler için bu geçitlerin kullanılabilirliği de alabildiğine zorlaşmıştır.

· Toplu taşıma sistemlerinde de durum farksızdır. Otobüslerde olmadığı gibi, milyonlarca USD Dolarına mal olmuş olan Metro ve Ankaray ortak istasyonu olan Kızılay İstasyonu'nda ve Kızılay - Batıkent Metrosunda bile özürlüler için düzenlemeler yoktur! Gerekli uyarıcılar ve yönlendiriciler bulunmadığından az gören ya da göremeyen biri istasyonlarda kaybolmaktadır. Raylı sistemler bu şekli ile sadece hareket kısıtlılığı olmayan insanlara hizmet verir durumdadır.

· Tüm kentlilere ait olan yaya mekanları; artan bir şekilde büfe, reklam panosu türü ticari kullanımlar ya da taşıtlarla işgal edilmektedir. Yaya mekanları üzerindeki işgaller, yaya haklarının ihlal edilmesine, özürlü ve yaşlıların hareketinin kısıtlanmasına ve kentin çirkinleşmesine yol açmaktadır. Ayrıca, bir ulaşım altyapısı olan yaya üst geçitlerinin içinin ve altlarının da mağaza ve dükkanlara dönüştürülmesiyle topluma ait olan alanlar, özel mülkiyete tahsis edilerek ticarileştirilmektedir.

· Yaya kaldırımlarına park etmiş taşıtlar hareket kısıtlılığına sahip kişilerin ulaşımını engellemekte, kaldırımların kısa sürede bozulmasına yol açmaktadır.

NE YAPILMALIDIR?

TMMOB Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odasının oluşturduğu "Kızılay Kent Merkezi Komisyonu" olarak "tüm yayaların dolaşımının rahatlatılması" ve "Herkes İçin Yürünebilir Bir Kızılay" için aşağıdaki konuların kent yönetimlerince göz önüne alınmasını öneriyoruz:

Pek çok mekansal, çevresel, ekonomik ve sosyal soruna yol açan ve kenti gün geçtikçe yaşanmaz kılan taşıt trafiğini rahatlatmaya yönelik geleneksel ulaşım politikalarından bir an önce vazgeçilmeli, kent merkezi için yaya ve toplu taşımacılığın ağırlıklı olduğu ulaşım politikaları uygulanmalıdır.

Kent merkezinde taşıt önceliği yerine yaya önceliği egemen kılınmalı, mevcut yaya bölgeleri ve yollarının yaygınlaştırılması ve iyileştirilmesi için bir an önce çalışmalara başlanmalıdır. Ankara için önemli bir kimlik ve yaşam mekanı olan yaya bölgelerinin tasarım ve uygulama çalışmaları, katılımcı ve bütüncül bir yaklaşımla ele alınmalıdır.

Kızılay bölgesindeki mevcut üst geçitlerin tamamı kaldırılarak yerlerine hemzemin (düzayak) ışık kontrollü yaya geçitleri yapılmalıdır. Bu geçitlerde yayalar için ayrılan geçiş süresi, en yavaş yaya hızına göre belirlenmelidir.

Kızılay'daki tüm sinyalizasyon sistemi, yayalar (bu kapsamdaki özürsüz ve yaşlılar) ve toplu taşıma araçları önceliğine göre ve yukarıdaki düzenlemelerle birlikte yeniden belirlenmelidir.

Özürsüz ve yaşlılar gibi hareket kısıtlılığına sahip kişilerin ulaşabilirliği için yaya yollarında, ulaşım araç ve tesislerinde (raylı sistemler dahil) standartlara uygun düzenlemeler ve iyileştirmeler yapılmalıdır.

Yaya yolları ve bölgelerinin gerek yapımı, gerekse bakım, onarım ve altyapı çalışmaları aşamasında ulusal ve uluslararası standartlar dikkate alınmalı, bunun için bir yaya bölgeleri düzenleme kılavuzu hazırlanmalı, şartname ve ihalelerde bu standartlara uyulması koşulu aranmalıdır.

Yaya bölgeleri üzerindeki satış birimi, büfe, taksi durağı, kent mobilyası vb. kullanımların yeri, büyüklüğü, tasarımı, işlevi ve sayıları konusunda kent ve toplum yararını gözetilen ölçütler belirlenmelidir. Yaya hareketini kısıtlayan ve işgal eden kullanımlar bir an önce kaldırılmalıdır.

Kamuoyuna saygılarımızla duyururuz.

"Kızılay Kent Merkezi Komisyonu"

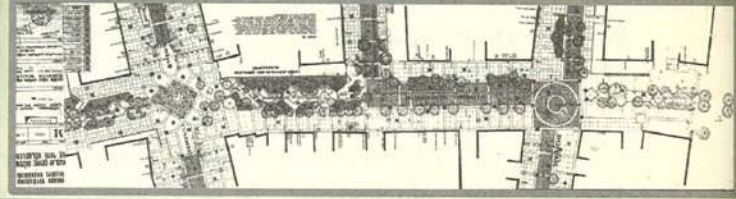
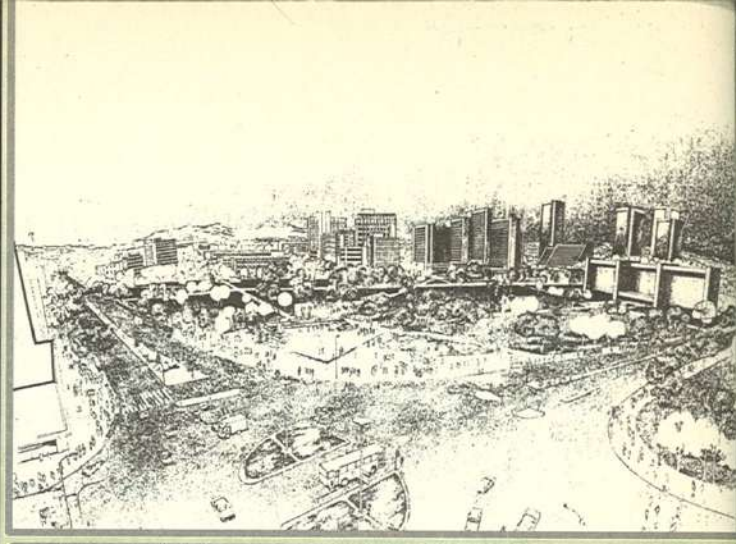
TMMOB MİMARLAR ODASI ANKARA ŞUBESİ TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI ANKARA ŞUBESİ

Resim 82. Basın Açıklamamızı Yaparken...



EK4. KIZILAY ÜZERİNE BİR OKUMA DENEMESİ

yaşanmış olanın, yaşanmakta olanın, olası olanın... algılanan, kurgulanan ve yaşayan mekanda... birbiri içine, üstüne, yanına, yakınına ya da en uzağa... savrulduğu bir varoluşun peşine düşünce...



SAVRULMALAR ve KAYGILAR

Çalışmayı birkaç toplantıdır beraber yürüten üyeler, biraradayken ve konuşurken, kendiliğinden oluşan savrulmaları çok değerli bulmaktadır. Bu toplantıdaki savrulmalarımız şöyle olmuştur:

Kenti anlama çabamız, bu 5 kişinin birbirine yakın bir anlayışta olması, Bu tavrımızın bazı noktalarda istemeyeceğimiz bir tekrara ve içinden çıkılamazlığa sebep olması kaygısı.

Karşıt görüşte ya da anlayışta bir tavır alışı bu noktada duyulan ihtiyaç

Metro... duvarına mesela film kareleri... kısa film... özgürleştirici olmalı.
Tasarıma nasıl baktığımız..

Dönüşen neler var veya nasıl katkı koyarız bu dönüşmeye

MHP-Solcular-Sakarya... Ayrı Barlar... gençler

Kentli lehine keşif, kentli aleyhine keşifin farkında olmak

Reklam panoları... Aslında pozitif de olabilir.

Negatif değerlendirilmiş potansiyeller karşı bakış bu olmamalı... Reddedilmeli...yenilerini bulmak.

Kentin mekan kullanımı... Avrupa' da duvar... boya... burada olsaydı...

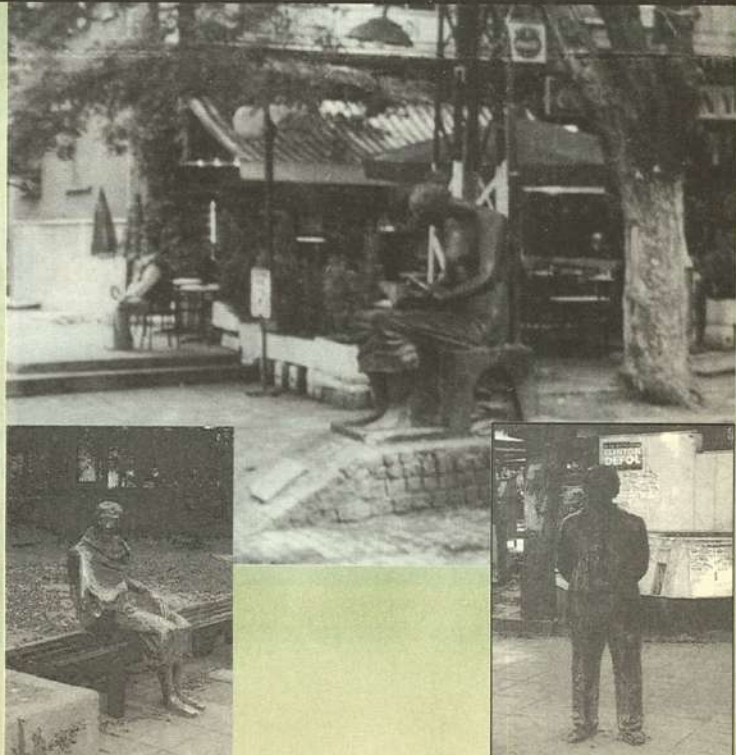
Heykel... Rölyef... Gima mesela... Yeniden konulsa... Başka heykeller... Nerede...

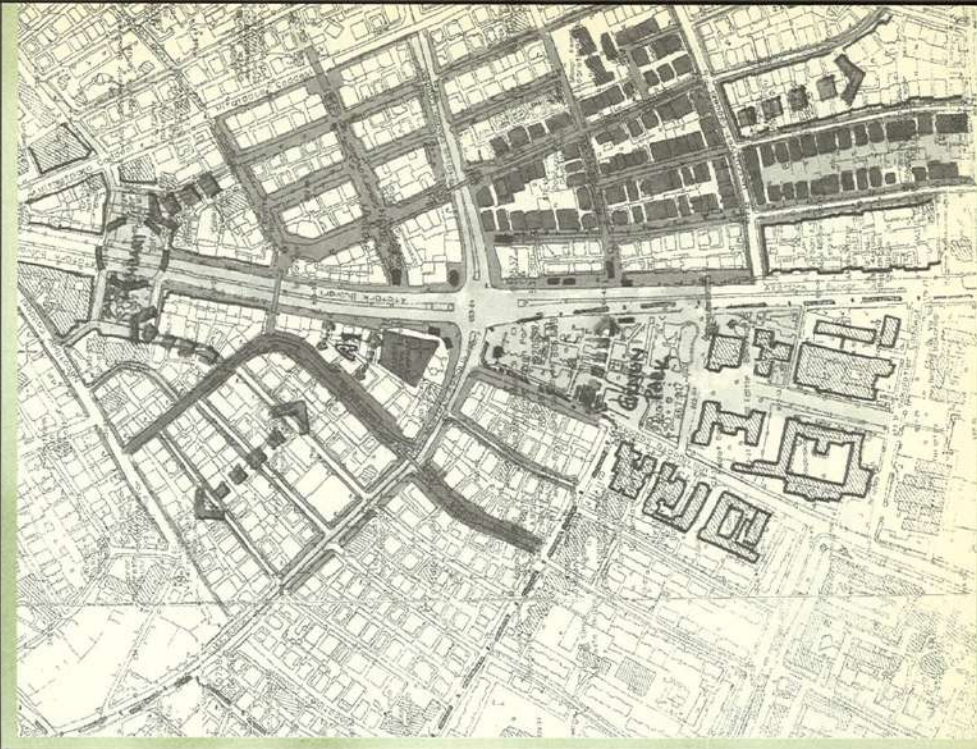
Ya da başka fotoğraflar... Ankara Palas... Eski Ankara Fotoğrafları... Ama nostaljik anıma atfetmeler olabilir....

Güvenpark... Açılan yaya aksını kimse kullanmıyor... Çiçekçiler... Kimse vazgeçmiyor...???

Kentin aynı noktasından aynı saatlerde fotoğraf... Yürüyeni takip etmek... Kamera mı?

Kareleri yavaş yavaş geçen film...?? 2-3 gün sürelerle posterler... Veya kronolojik





12 Ekim 2000 saat 15.00 da Kızıllırmak Sokak Teneke Kafe'de Mardin'de Savun İlçesi'nde bir köy için köyde yerleşik hayatı sürdürmekle ilgili yapılmış bir proje kapsamında, dia gösterisi var. Daha önce davetiyeye yanımda iken mail atmaya çalıştım. E-mail azizliği... Şu an bilgileri hatırlıyorum. Oda dan göremiyordum...

Benim cumartesi, öğlemeden bir toplantı var. Mimarlarımıza, Ankara Kent Merkezi (Bu çalışma, Şehir planları, Odası ile beraber yürüttüğümüz bir çalışmadır.) için takılacak. Sokak sokak galiba, belki o baharlarda takılmaya inen edebiliyim arkadaşları, duruma göre...

İşlerimi çalışıyorum dersem ne kadar faydalı olur? Ya da, ben durmadan "kentteki kendim" üzerine düşünüyorum dersem... Belki de, ben aslında sadece kentteki bitmez bitmez henüz neyi düşünün, bazen ezber biliyorum buradaki her türden çimbidü, hatta sürümleniyorum işi için. Gözlerimi kapatıp, biliyorum, ilk kez görüyordum gibi özüksüz olduğuna o benim bir oyun oynuyorum çaresiz... O zaman şöyle bir başlık: Mardin'den ziyade, o yer, kendim ve hikayeler üzerine bir düşünme...

Mardin'i fazla düşünmüyorum. "Mardin'e ilişkin olana nasıl ilişebileceğim" beni daha fazla ilgilendirir. Çünkü Mardin, o da, orası gittiğim zaman, orada bulduğum zaman kendimi buluyordum. Bu orada, yani kendim ne dediğimi anlamaya çalıştığım yer... Geçtiğim bir yer, ümitsizliğim bir yer, yani düşünmek, orada orada kırıntı süzülüründen mahrum kılabilir düşüncemi belki. Bu mahrumiyet de, haksızlık olur diye düşünebilirim.

Gidenlerin orada edindiği, "oraya gitmek ile edindiği" hikayeleri dinliyorum. Sözlü aktarımın kıymetini biliyorum. Bu dinlevis ile, eğer gidersem, orada olabilecek olana ait sürprizleri saklı tutabiliyorum. Ve kendi hikayelerim oluşuyor gitmediğim yere ilişkin.

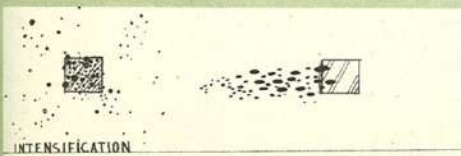
Hiç gidemeyeceğim bir sürü yer için bir sürü hikaye var kafamda. Bulduğum yerden, bulduğum yerdeki kendimin "yeltendiği" bölük pörçük hikayeler... Aslı olmasa da astarı kendimin olan. Başka çarem de yok. Yeryüzü hikayelerle dolu. Erşemeyeceğim kadar çok. Gücümün yettiğince erişebildiğim, dinleyip, duyup, okuyup veya görüp, yaşayıp, tanık olup, her birine bir şekilde, bir yerlerine kendimi koyduğum hikayeler. Hikayeler içinde kendi mekanımı yaparak avurken aslında, hikayelerle dolu yerlerin, hikayeleri olan insanların ve zamanların yerlerine ne şekilde tesadür ettiğim bilecek ne olacağını, ve ne olmayacağını. İşte o zaman kendimi dinleme zamanı gelecek... yeniden... Atölyeler, bu kendini dinlemenin bir yöntemi mi; yaparak, kendinin duruma ilişkin ne dediğini bulmak.

Orada olan, bulunan kendinin ne dediğini keşfetmek... Bu keşfin peşinden koşmak, Ve bu keşfi mimarlıkla buluşturmak olabiliyorsa.

Bir yerde olmanın, o yerin devam eden hikayesine tanıklık etmenin arzusu, mimarlığımın bir ödevi değil, bu arzuya sahip olmaktan dolayı, bu keşfin peşinden koşmayı işim edindiğim için mimar olmak arzusu...

Meselenin ritmi ezber haline aldı mı, azalıyor hikayeler, tanıklıklar, keşifler, peşinden koşulacak arzular ve azalıyor kendin. Azalıyor o zaman mimarlıktan anladığımız ve ifadesinde zorlandığımız. Azalıyor mimarlık. Yeniden artacağını biliyorum ama. Yeni bir hikaye, yeni bir yer, yeni bir zaman, yeni bir yeni ile. Eski, her yeni ile daha çok eskidikçe. Daha çok kıymetlenebilecek, çünkü;

Eskinin içinde yeni ile varılmaktan ziyade, "her eskiye yarenlilik edebileceğim kadar yeni" olan, gittiğim yerdeki yeni bense bile, o yer ile birbirimizi dinleyebileceğimiz kadar aynı, birbirimize şaşırıp dilimiz tutulacak kadar farklı, hiç bakışmayacak kadar da sıradan bir İKİLİ olabilece.



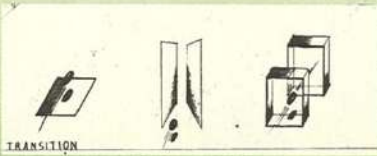
Geçici panolar
Körfez Lokantası... Bina yapılıncaya
zemin katı yeniden lokanta
olsa...Gökso lok. 5 katlıymış...
Hatırlatmalar... hafıza gibi
Ulus fotoğrafları...idam... toplu
fotoğrafları
Kızılay... Konser... 1920 ler
Kemalist Türkiye... Fransızca
dergi... Afiş çalışmaları vardı
Dokunduğum şey olunca farklı
oluyor.... ???
Heykeller.. Saklı olanlar... Bronzun
değerini bilseler eritirler...
Selanik-Sakarya... Sabah kim
kullanıyor

öğlen
kim kullanıyor....
Akşam
kim..... Kullanımlar
çıkarılabilir...
Eski Ankara fotoğrafları ile yürüyen
dolmuşlar...
Kentin sesini
kaydetmişim.....
.....SES...
.....
Kokularla da ilgili olsa keşke...
Süpermarkette meyve
reyonu.....koku.... tüm market
pastane kokuyor.....
IŞIK..... Yapay
ışık.....ışıklandırma gece...
..... Gölgelelendirmeler
..... dönüştürmenin parçası
olabilir.....
Adam mum gibi lamba satıyor....
Bulacağımız şey,

zamanlı.. geniş mekanlı..... de
olmalı galiba...
Bunun anlamlı olması böyle bir
şey.....
Zeka parıltıları arıyorum....
Eski bina nostalji olur...
Korkarız...
Biz sürecin peşindeyiz ... hangi
üretim ilişkilerinden böyle
geldi.....

Ben Sakarya' da aynı mimariye sahip
mekanlarda oturup eğlenebildiğimi
seviyorum.
Birileri akşam onları
kullanamıyor...
Çankaya Belediyesi' nin Sakarya'
yı boşaltıp kafe yapma fikri.....
.....Böyle bir şey
olsaydı olurdu zaten.....

Okuma yöntemi aramak... Okuma
dememekizleme desek... ne
desek...
Kentsel illüzyon.... yanılsama....
algıda da öncelik var...
Okuma yöntemleri.... gözlem...
araçlar keşfetmek....
Dönüşüni farketmek... Ardına
düşmek....
.....
..... Sav
rül.....duk..... yine



Kurt Seyt-Murka.....roman

Ankara'da Yeni Bir Hayat

O hafta içinde, İsmet Paşa semtinde buldukları, Çiğerci Musa'nın evine taşındılar. Musa Bey, Çiğerci lakabına rağmen aslında Yenışehir Caddesi'nde ve Anafartalar'daki Özen Pastahaneleri'nin sahibiydi. Belki de Arnavut olması, bu lakabı yakışır kılmıştı kendine.

Ankara'da yeni bir yaşam tarzı başlamıştı. Ama ille İstanbul'dan bir benzetme yapmak gerekirse, biraz daha Beyoğlu'nda oturdukları devirleri andırıyordu. Hayat daha kolaydı burada. Herkes, aşağı yukarı benzer gelir seviyelerindeydi. Şehrin bütün tarzı ona göre ayarlanmıştı adeta.

.....
Hafta sonları, Ankara'nın verebildiği hayatı doya doya yaşamaya bakıyordu Gürcünar Ailesi. Her Pazar, trenle orman çiftliğine gidip, Marmara veya Karadeniz lokantalarında kebab yiyip, bira içiyorlardı. Yahut, Çubuk Barajı'nda geçiriyorlardı tatil günlerini.

Atatürk Orman Çiftliği'nde, lokantalara giden yolun kenarında bağlık bir kısım vardı. Seyit'in en büyük keyfi, o bağların içinden yürümektir. nDüz yolu bırakıp, dudaklarında bir ısılıkla, parmaklarını asma yapraklarına dokundurarak, bazen eğilip koklayarak yürüyordu. O bağ düzenlemek için, Atatürk'ün tuttuğu Kırmızı, bir arkadaşısıydı. Sık sık arkadaşlarının bag evindeki lojmanına da misafir oluyorlardı. Ama ona uğramasalar bile, Seyit için o bağın içinden yürümek ayrı bir zevkti. Biraz asma yaprağına dokunmak, bir de Karadeniz lokantasında içki içmek, biraz koku, biraz isim varlığında onu geçmişe yaklaşıtıyordu sanki. Nedense, Karadeniz'le bağlantılı her şeyi Kırmızı çok yakın buluyordu.

Ankara'nın kendine has keyifleri de vardı Seyit'i mutlu eden. Hafta sonları, İkinci Meclis'in bahçesinde, yüksükçe, yarım daire bir platformda, Cumhurbaşkanlığı Orkestrası konser veriyordu. Bunları hiç kaçırmamaya özen gösteriyordu.

.....
Hafta sonu konserleri, baba kız için yepyeni bir serüven yaratmıştı. Elele, uzun sohbetlerle yürüyerek, önce Karpıç'te sütlü çay eşliğinde ponçik yiyip, saat beşteki konseri yakalamak üzere Meclis bahçesine gidiyorlardı. Diziymiş iskemlelerden istediklerine oturmak gibi bir şansları oluyordu. Dinleyici o kadar azdı ki, orkestra neredeyse, onlara özel konser veriyor gibiydi. Ancak, birkaç yabancı sefaret erkani, eñnebi mühendis, eşleriyle düzenli gelenler arasındaydı. Zaten klasik müzik aşkılları birbirlerine aşına olmuşlardı. Herkes, selamlaşarak alıştıkları yere oturuyordu.

Seyit, giyim tutkusunu, özellikle bugünlerde büyük bir titizlikle yerine getiriyordu.

.....
Öğünden sonraki her hafta sonu, gündüz ailece nereye giderlerse gitsinler, Seyit'le Leman, muhakkak saat beş konseri için yıkayıp giyinip hazırlanmış oluyorlardı. Sayet başka bir program yapılmayıp, gün serbest kalmışsa, Karpıç'teki ponçikli çay saatinin yerini, mükellef bir öğle yemeği alıyordu. Birkaç kez nasalarına oturup Seyit'le sohbet eden Mösyo Karpıç'ın esas adının Karpoviç olduğunu ve hikayesini, Leman, bu gezintilerden birinde dinledi Leman.

Ulus Meydanı'ndaki İstanbul pastahanesi de akşam üstlerinin pastalı çaylı saatlerini yaşadıkları renkli köşelerden biriydi. Hasılı, Ankara'nın yazı onları güzel karşılamıştı.



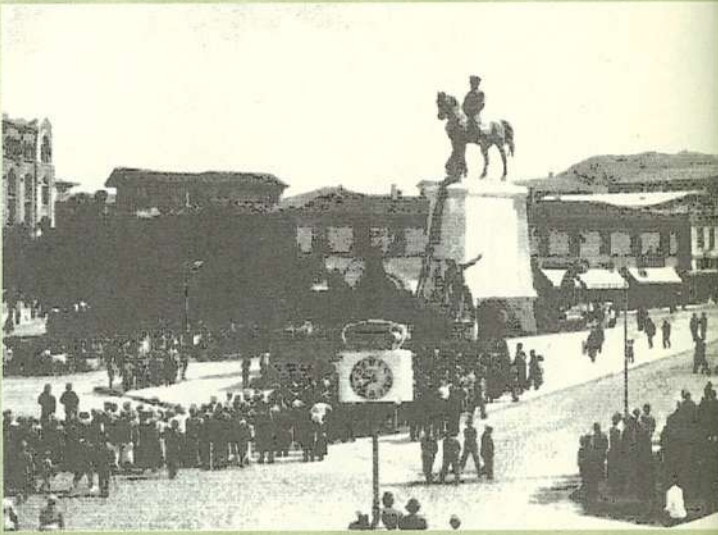
Ankara Kenti'nin merkezinde neler olduğuna dair bir kavrayışı geliştirmek ve bu kavrayışı iki farklı meslek odasının ortaklığıyla açığa çıkaracak deneyimlemeler olarak devam ettirmek, Ankara Şube'nin başından beri dileği ve heyecanıdır.

Bu çalışmadaki mimarların, çalışmanın niteliği, sorunların belirlenmesi, edinilecek araçlar ve olası kavram tartışmalarına ilişkin derdi, kente dair bir duruş belirleme aşamasında başlamaktadır.

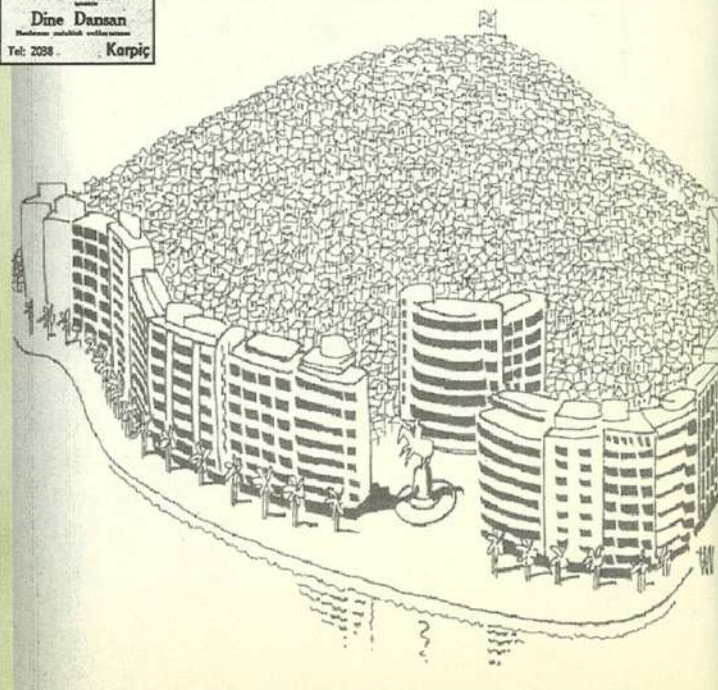
Yaşamın bir çok alanında; öğrencilik dönemimizde, meslektaşlarımız ve hocalarımızla ilişkilerimizde, kurumsal ya da bireysel olarak süregelen her türden ilişkilerde "baştan belirlili" bir tavır sürdürmek ve geliştirmek durumunda kalabiliyoruz. Bu durum, zaman zaman ortamın süregiden tıkanıklığına eklenen yeni bir düğüm, bizlere tavrımızı gerçekleştirmede bir engel olarak belirebiliyor.

Bu çalışmanın bizdeki heyecanı da, Ankara Kent Merkezi'ne dair kaygılarımızın, ortama bir yük değil, kazanım olarak dönüştürme dileği noktasında açığa çıkıyor.

Kente nasıl baktığımız ve algıladığımız, oda olarak ya da bireysel olarak duruşumuzla ilintilidir. Bu bakış, gerekmedikçe yukarıdan değil, mevcut olanla birebir karşılaşmak ve ondan etkilenmek yoluyla şekillenir. Bu bağlamda, tartışmalarımız her ne vesile ile başlarsa başlasın, kendimizi kentteki savrulmalarımızı dile getirirken bulmak, başlangıcı belirliyor. Kendiliğinden olan bu durumu değerli buluyor ve önemsiyoruz. Çünkü kent üzerine düşünürken fark ediyoruz ki, kent bizi durmadan savuruyor. Her yerinde, başlıkla halinde belirlememizi güçleştirecek yeni bir oluşu haber veriyor. Üzerine düşünürken bile onunla mücadele etmek, didişmek durumunda kalıyoruz. Bir yandan da, problemi belirleme çabamızda söyleyeceğimiz her başlık, kentin kendisinden dolayı birbirini yalanlıyor ve problemin tanımını oluşturmaktan uzaklaşıyor.



ŞEHİR LOKANTASI
Carmen PADY
Dine Dansan
Tel: 2038 Karpıç



EK5. Kızılay Sakinleri Buluşması, 22 Nisan 2003

Çalışma Grubu olarak, yaptığımız çalışmalar ve hazırladığımız raporu değerlendirmek için Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası Ankara Şube yöneticileri ve görüşlerine önem verdiğimiz bazı meslektaşlarımızla birlikte 1 Mart 2003'te ortak bir toplantı yaptık. "Nasıl bir etkinlikle kendimizi topluma ve kent yöneticilerine anlatalım?" sorusunu onlara sorduk. Toplantıda temel olarak iki yöntem tartışıldı. Birincisi, bir ya da iki günlük bir panel forum düzenlenerek bu tartışmaya kent yöneticilerini ve Kızılay kullanıcılarını çağırmak; ikincisi ise sokağa inmemiz ve Kızılay'ın kullanıcılarının Kızılay'ı nasıl değerlendirdiğini anlamamızdı. İkinci görüşün benimsenmesi üzerine "Kızılay Sakinleri Buluşması" adı altında bir toplantı yapmaya karar verdik.

Kızılay bölgesinde çalışanlar ve yaşayanları hedef kitlemiz olarak seçtik. Bu kişilere ulaşmak için bir çağrı mektubu hazırladık. Mektupta, samimi bir dille kentliye ulaşmaya, ne yapmaya çalıştığımızı anlatmaya çalıştık. Ve onları Kızılay'ı tartışmak üzere 22 Nisan'da yapılacak olan "Kızılay Sakinleri Buluşması"na davet ettik.

Bu buluşma için çalışma grubu üyeleri olarak kapsamlı bir hazırlık sürecine girdik. Toplantı mekanımız olan Mimarlar Odası'nın merdivenlerinde şiirler, eski Kızılay fotoğrafları ve Ankara'ya ilişkin çalışma grubumuzca hazırlanan bir kronolojiden oluşan bir sergi ve kent merkezi çalışmamızın sunuşunu hazırladık. Herkes büyük bir özveri ile çalıştı.

Toplantıdan 3 gün önce 500 tane çağrı mektubu çoğalttık, katladık ve üzerlerine küçük yuvarlak kırmızı etiketler yapıştırdık. İşyerlerine ve Kızılay'daki konutların posta kutularına kendi ellerimizle dağıttık. Aniden bastıran nisan yağmuru nedeniyle mektupları dağıtırken epeyce ıslandığımızı da söylemeden geçmemek gerek...

22 Nisan 2003'teki buluşma saati geldiğinde hala merdiven sergisini tamamlamaya uğraşıyorduk. Sunu için kiraladığımız projeksiyon cihazı iyi olmadığı gibi, toplantı salonunda da tadilatlar henüz bitmemiş olduğundan salonun karartılması için son anda bulabildiğimiz eflatun örtüleri kullandık.

Kızılay Buluşması'na katılım ne yazık ki beklentimizin çok altında kaldı. 500 çağrılı Ankaralıya karşılık gelenlerin sayısı bizim dışımızda yalnızca 4-5 kişiydi.

Toplantıda önce gelenlerle tanıştık ve kendimizi tanıttık. Ne yapmak istediğimizi anlattık. Ardından, çalışma grubu olarak yaptığımız çalışmanın sunuşunu gerçekleştirdik. Daha sonra, karşılıklı olarak Kızılay hakkında düşündüklerimizi paylaştık, katılanların gözünden Kızılay'ı dinledik. Özellikle İzmir Caddesi'nde yaşayan yaşlı bir Ankaralının adeta Kızılay'ın tarihini bizlere aktarması çok ilgi çekici, öğretici ve zevkliydi. Kızılay'daki değişimleri doğrudan içinde yaşayan birinden dinleme ve öğrenme olanağı bulduk. Diğer bir katılımcı olan İzmir Caddesi'nde mağazası olan bir Kızılay esnafının, yaya bölgelerinin artırılması yönündeki talebi, özellikle çok önemliydi.

Toplantıya katılımın az olmasına rağmen, katılanlar oldukça nitelikliydi. Kızılay sakinlerinin öneri ve saptamalarının de bizimkilerle paralellik göstermesi, bu çalışmayı yapmamızın ne denli önemli olduğunu bizlere gösterdi.

Resim 83. Çalışmamızın Sunuşu Öncesi Hazırlıklarını Yaparken...

Resim 84, 85. Merdiven Sergimiz İle Kapı Önü Kızılay Şiirlerinden ve Görüntülerinden Oluşan "Hoşgeldin" Sergimiz...

Resim 86. Çağrı mektubumuz...

Sevgili Ankaralı.

Nasılsın? İyi misin? Kentinle, kendinle aran nasıl? Memnun musun etrafında olan bitenden? Bir ihtiyacın var mı? Belki sabahları işe gitmekten, akşamları da geç saatte işten gelmekten, vakit bulamıyorsun etrafına bakmaya... Ya da sürekli dükkanında, büroda durmaktan şöyle başını çıkarıp da göremiyorsun çevreni, hayal telaşından...

Senin için her yer aynı belki de... Aslında seni hiç tanımıyorum, biliyor musun?... Ya da çok iyi tanıyorum... Her gün karşılaşıyoruz senle o durakta belki de... Sen biraz Hgisiz davranıyorsun bana ama ben de seninle soluyorum Ankara'nın havasını... Biliyorum ki sen de beni görüyorsun...

Seviyor musun bu kenti? Yoksa memleketine dönüşünü mü seviyorsun bazıları gibi?

Ya da sadece devlet işleriyle koşturmak için mi geldin bu kez? Yoksa kendini çok mu Ankaralı sayıyorsun. Gençlerbirliği'ni ya da Ankaragücü'nü tutacak kadar... Ve her sokağını yabancılara tarif edebilecek kadar... Düzenliliğini mi seviyorsun yoksa? Etrafındaki dağları mı? Sadece okumak için mi geldin? Belki de hemen kaçacaksın işin biter bitmez...

Gidecek misin yoksa, buralarda mısın bir süre? Ne kadardır buradasın? Kızılay'ın eski halini hatırlıyor musun? Sen de mi değişime tanıklık ettin?

Belki sen de fark ettin, Kızılay artık eski Kızılay değil. Bozulan, değişen ve artık yerine konamayan bir şeyler var. Ne Kızılay'ın eski zenginliği ve rahatlığı var ne de Kızılay'da keyifle bir hafta sonu geçirmek mümkün. Kızılay'da yolunda gilmeyen bir şeyler var...

İster miydin Ankara'da deniz olmasını? Yoksa böyle iyi mi? Susuyorsun epeydir... Konuşmak ister misin?

Biz arkadaşlarla biraz düşündük: Ankara ve sen hakkında... Kızılay'ın asıl sahiplerini "can kulağı" verip dinlemek ve düşündüklerimizi paylaşmak istedik... Ne dersin? Buluşalım mı?

Sevgiler...

Kent Merkezi Çalışma Grubu, 2003

Atatürk Bulvarı, Tonguç Akis

"Ankara bir düşler kentidir. Kentin kendisi insanları düşler dünyasına taşıdığından değil. İnsan Ankara'da dış kumpandan yaşayamaz da ondan. Ya yönetimle ilgili bir düşünüz olmalı, ya mutlulukla ilgili, ya iyi insanlıkla ilgili bir düşünüz olmalı, ya da iyi sanatçılıkla ilgili. Düşlersiz yaşamaz Ankara'da. Çünkü ufuklar sınırlıdır dağlarla, geniş bir ufuk düşünüz yoksa. Çünkü dereler sığır ve 'denetim altındadır', göğsümüzde yüreğimiz bir çağlayana kaynak oluşturmuyorsa. Çünkü Kale terk edilmiş gözükür uzaktan, içimizde taht kuran / hüküm süren estifi aşık / kestiği kestik ama sırasında kendini de kesen bir yönetim yoksa. Çünkü İskender Kâhnermiş, 'memurin' ve hesaplıdır, yaptığınız her şeyi karşılıksız yapmıyorsanız. Onun için de Ankara bir düşler yatağıdır, onun çorak bir ülke, tozlu bir kent, kısır bir yaşam ve çeşniz bir toprak olduğu bir yana bırakılırsa."

Ali Cengizkan

Karadilli Sokak, Tonguç Akis

22 Nisan 2003 Salı
Kızılay Sakinlerini Mimarlar Odası'na
Bekliyoruz

ANKARA

Buluşma

13:00 Yürüyüş Sergi Açılışı
14:00 Kent Merkezi Çalışma Grubu Sunumu
14:30 Kızılay Sakinleri ile Buluşma
16:30 Kokteyl

17:00 Film Gösterimi:
"Türkiye'nin Kalbi Ankara"
(Sergel Yütkevic - 1933)

KENT MERKEZİ ÇALIŞMA GRUBU
TMMOB Mimarlar Odası ve Şehir Plancılar Odası Ankara Şubeleri
Konar Sokak, 4/5 Kızılay / Ankara / Tl: 417 8645 / Fax: 417 1804

KENT MERKEZİ ÇALIŞMA GRUBU

TMMOB Mimarlar Odası ve Şehir Plancılar Odası Ankara Şubeleri



Kızılay Meydanı ve Çevresi, 1937



Sayın Kızılay Sakini

EK6. SEÇİLMİŞ ANKARA KRONOLOJİSİ

Bu kronoloji Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubu'nun bir yol haritası edinmek, özellikle yayalık bağlamındaki tarihi gelişmeleri bir araya toplamak için el yordamıyla bir araya getirdiği bilgileri içermekte, bundan sonra bu tür bir çalışmaya girişeceklerin bilgi ve birikimlerini ortaya koymaları için de bir çağrı niteliği taşımaktadır.

1836

Ankara Vilayet Merkezi Oldu.

1871-1872

Kentin İlk Süreli Yayını Olan Ankara Vilayet Gazetesi Yayın Hayatına Başladı.

1873

Ankara'da Kıtılık Yaşandı.
Ziraat Meclisi Kuruldu.

1876

İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre Ankara İhracatının %80'i Tiftik Olarak Açıklandı.

1880'ler

İlk Hükümet Binalarının Yapımı Başladı ve Kent, Daha Önceki Yüzyıllarda da Yıkılmakta Olan Surları Yıkılarak Büyüdü

1884

İmar Komisyonu Raporunda Yolların Genişletilmesi, Geniş Bir Parkın İnşaatı, Sazlıkların Ziraata Açılması Yer Aldı.

1885

Ankara Halkının Her Dinden Seçilmiş Kişilerince, Padişaha 163.000 Mükellefin Hizmetine Hazır Olduğunu Bildiren, Ankara'ya Demiryolu Ulaştırılmasına İlişkin Dilekçe Verildi (20 Ekim 1885).

1892

Ankara'ya İlk Lokomotifin Ulaştığı, İstanbul'a Telgrafla Bildirildi (28 Kasım 1892).
Ankara-Haydarpaşa Demiryolu İşletmeye Açıldı (31 Aralık 1892).

1897

Demiryolu Sayesinde, Türk-Rus Savaşı'nın Balkanlar'dan Söktüğü Göçmenlerin Bir Kısmı Ankara Civarına Yerleştirildi.

1902

Resmi Vilayet Salnamesinde Ankara'da 8.000 Üzerinde Müslüman, 4.000 Üzerinde Ermeni ve 2.000 Üzerinde Rum Olmak Üzere Nüfus 33.000 Üzerinde Tesbit Edildi.

Salnamede, Şehirdeki Bina Sayısı "6.518 Hane, 5 Hamam, 2.188 Dükkan, 260 Mağaza, 21 Fırın, 32 Cami-İ Şerif, 12 Mescit, 22 Medrese, 11 Tekke, 17 Türbe, 12 Kilise, 6 Karakolhane, 82 Çeşme, 7 Yağhane, 9 Kiremithane, 12 Değirmen, 1 Un Fabrikası, 1 İdadi Mektep, 1 Öğretmen Okulu, Kız Ortaokulu, 4 İlkokul, 65 Sıbyan Mektebi, 8 Gayrimüslimlere Mahsus Mektep, İngiltere, Fransa, İran Konsoloslukları, 33 Han, 19 Kıraathane, 1 Hükümet Meydanı Ve Bir Kışla Olarak Açıklandı.

1910

Ankaragücü Spor Kulübü Kuruldu (31 Ağustos 1910).

1914

Cihan Savaşı Sebebiyle Ankara Valisinin Açtığı Bağış Kampanyasına, Ticaretle Uğraşan Zengin Müslümanların Az Olması Sebebiyle En Yüklü Bağış Gayrimüslimlerin Yaptığı Açıklandı (18 Ağustos 1914).

1915

Ankara'da Yangın.

Ankara Ulus Meydanı'nda İttihat ve Terakki Cemiyeti Binası'nın Yapımına Başlandı (Bugünkü 1. Meclis Binası).

1919

İngiliz ve Fransız Askerleri İttihat ve Terakki Cemiyeti Binası'nı İşgal Etiler.

Vilayet Konağı Önünde İlk Miting Yapıldı (29 Mayıs 1919).
Ankara'da Silahlı Teşkilatlanma (Temmuz 1919).

Ankaralılar İstanbul'da Yapılan Valiler Toplantısına Katılan Temsilcilerinin Hükümet Yanlı Olmasından Dolayı Görevden Alınmasını Talep Etiler (Ağustos 1919).

Ankaralılar, İstanbul Hükümeti Tarafından Gönderilen Valileri, Kendi İnisyatifleriyle Ard Arda Reddetti (Ekim 1919).

Mustafa Kemal'i Karşılama İçin Miting Yapıldı (27 Aralık 1919).

1920

İşgal Kuvvetleri Ankara'yı Terketti (Ocak 1920).

Ankara'da "Hakimiyeti Milliye"nin İlk Sayısı Çıktı (10 Ocak 1920).
Ankara'da Anadolu Ajansı Kuruldu (6 Nisan 1920).

T.B.M.M. Ankara'da, Saat 13:55'de, Hacıbayram Camisinde Başlayan Bir Törenden Sonra Açıldı (23 Nisan 1920).

Resmi Gazete (Ceride-i Resmîye) Yayına Başladı (7 Ekim 1920).
Ankara'daki "Zabit Namzetleri Talimhane" İlk Mezunlarını Verdi (1 Kasım 1920).

1921

İlk Anayasa'nın (Teşkilat-I Esasiye Kanunu) Mecliste Kabulü (20 Ocak 1921).

Mustafa Kemal Ankara'da Toplanan Maarif Kongresi'ni Bir Konuşma İle Açtı (16 Temmuz 1921).

1923

Gençlerbirliği Resmî Olarak Kuruldu (14 Mart 1923).
Ankara Başkent Oldu (13 Ekim 1923).

Cumhuriyet İlan Edildi (29 Ekim 1923).

1924

Ankara Belediyesi 417 Sayılı Yasa İle Şehremaneti Olarak Değiştirildi.
İstanbul Şehremini Haydar Bey Ankara Şehremini Olarak Görevlendirildi.

Ulus Zafer Anıtı Yapımı İçin Yurttaş Komitesi Kuruldu.
Ankara'nın İlk İmar Planı Olan Lörcher Planı Yapıldı.

Ulus Zafer Anıtı Yarışması Teslim Tarihi Yoğun Talep Sebebiyle Uzatıldı (25 Temmuz 1924).

Türkiye İş Bankası Ankara'da Kuruldu (26 Ağustos 1924).
Ankara'da Musiki Muallim Mektebi Kuruldu (1 Eylül 1924).

1925

Posta ve Telgraf Umum Müdürlüğü (Büyük Postane) İnşa Edildi.
Tayyare Cemiyeti (Thk) Ankara'da Kuruldu (16 Şubat 1925).

Yenişehir Semtinde 4 Milyon Metrekarelik Alanın Kamulaştırılması İçin 583 Sayılı Kamulaştırma Yasası Çıkarıldı (24 Mart 1925).

Ankara'da AOÇ'nin Kuruluş Çalışmaları Başladı (5 Mayıs 1925).
Ankara'da Birinci Tıp Kongresi Toplandı (1 Eylül 1925).

Ankara'da Hukuk Mektebi Açıldı (5 Kasım 1925).

1926

Osmanlı Bankası Yapıldı (Guilio Mongeri).
Ziraat Bankası Yapıldı (Guilio Mongeri).
Taşhan(Ulus) Meydanı'ndan Kızılay'a Doğru Atatürk Bulvarı'nın Güzergahı Belirlenerek Bulvar Üzerindeki İlk Binalar İnşa Edilmeye Başlandı.
Türk Ocağı-Etnografya Müzesi Binaları ve Hariciye Vekaleti (Bir Dönem Gümrük ve Tekel Bakanlığı Olarak Kullanılan) Binalar Yapılmaya Başlandı (A.H. Koyunoğlu).
884 Sayılı Yasa İle Emlak ve Eytam Bankası Kuruldu (22 Mayıs 1926).
Ankara Çankaya Spor Klubü Kuruldu (2 Temmuz 1926).
Ankara Otomatik Telefon Santrali Hizmete Girdi (11 Eylül 1926).

1927

Ankara İmar Planı Yarışması Açıldı ve Prof. Dr Herman Jansen Tarafından İlk Kapsamlı İmar Planı Hazırlandı.
Milli Savunma Bakanlığı Binası Yapılmaya Başlandı (C. Holzmeister).
Türk Mimarları Cemiyeti Ankara'da Kuruldu (8 Şubat 1927).
Gazi Mustafa Kemal'in Ankara Etnografya Müzesi'ndeki Heykeli Açıldı (4 Kasım 1927).
Ankara Zafer Meydanı'ndaki Heykel Açıldı.
Ulus Meydanı'ndaki Atatürk Heykeli Açıldı (24 Kasım 1927).

1928

Jansen, Lörcher Planı'nın Uygulanan Kısımlarının Değişmemesi Şartını Kabul Ederek "Ankara Planı"nı Tamamladı.
Numune Hastanesi-Kızılay Merkez Binası ve Belediye Çarşısı Yapılmaya Başlandı.
Ankara Palas (Devlet Konukevi) Kullanıma Açıldı (Vedat Tek, Arif H. Koyunoğlu).
Türk Eğitim Derneği (Ted) Ankara'da Kuruldu (31 Ocak 1928).
1351 Sayılı Yasa İle Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Kuruldu (28 Mayıs 1928).
A.Ü. Hukuk Fakültesi İlk Mezunlarını Verdi (8 Temmuz 1928).
Ankara'da Toplanan Dördüncü Muallimler Birliği Kongresi'nde Öğretmenler, Yeni Türk Harflerini Öğretecekleri Yolunda And İçtiler (25 Ağustos 1928).
100. Yıl Çarşısının Bulunduğu Yerde, Aşağılık Bir Bahçe İçindeki Ahşap Binada Bulunan Ankara'nın İlk Sineması Yandı (1928-1929).

1929

Jansen Planı Avan Proje Olarak Kamuoyuna Açıklandı.
Taşhan (Ulus) Yangını.
İş Bankası Binası Yapıldı (Guilio Mongeri).
Orduevi Binası Yapılmaya Başlandı (C. Holzmeister).
Karpıç Restoran, Taşhan'da Hizmete Açıldı (Bugün Ulus'ta Sümerbank Binasının Bulunduğu Nokta) (26 Ocak 1929).
Nevzat Tandoğan Bey, Ankara Valiliği'ne Atandı (14 Haziran 1929).
İlk Şehirlerarası (Ankara-İstanbul) Telefon Görüşmesi (1 Temmuz 1929).

1930

Harp Okulu Binası Yapılmaya Başlandı.
"Angora"nın İsmi "Ankara"ya Çevrildi (28 Mart 1930).
Ankara Etnografya Müzesi Halka Açıldı (Arif H. Koyunoğlu) (18 Temmuz 1930).
Ankara-Sivas Demiryolu İşletmeye Açıldı (30 Ağustos 1930).
Ankara'da Gazi Mustafa Kemal İle Venizelos Görüşmesi (27 Ekim 1930).

1931

Türkiye Emlak Kredi Bankaları - Merkez Bankası Yapılmaya Başlandı (C. Holzmeister).
Cumhurbaşkanlığı Köşkü Yapılmaya Başlandı (C. Holzmeister).
Ankara'da Türk Ocakları Fevkalade Kurultayı Toplandı. Türk Ocakları'nın Lağvını Kabul Etti (10 Nisan 1931).
Türk Tarih Kurumu Kuruldu (15 Nisan 1931).
İlk Opera "Özsoy" Ankara Halk Evinde Oynandı (19 Haziran 1931).

1932

İçişleri Bakanlığı Yapılmaya Başlandı.
Ankara Halkevi Açıldı (19 Şubat 1932).
Jansen Planı Mustafa Kemal'in de İmzasını Taşıyarak Onaylandı, Uygulama Başlatıldı (23 Mart 1932).
Ankara'da Milli Sanayi Sergisi Açıldı (1 Mayıs 1932).
Atatürk'ün Ankara'ya Gelişinin Yıldönümü Dolayısıyla Büyük Bir Miting Yapıldı (27 Aralık 1932).

1933

Bayındırlık İskan Bakanlığı Binası Yapılmaya Başlandı (C. Holzmeister).
Sergievi Yapılmaya Başlandı (Ş. Balmumcu).
İstanbul'da Kurulan Altınörs Futbol Takımı Ankara'daki İmalat-ı Harbiye Takımıyla 1926'da Birleştikten Sonra, Ankaragücü'ne Katıldı.
Ankara'da Yüksek Ziraat Enstitüsü Açıldı (30 Ekim 1933).

1934

Yargıtay Binası Yapıldı.
Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı'nın Yapımına Başlandı.
Ankara Radyosu Yayına Başladı (4 Mart 1934).
Kayseri Uçak Fabrikasında Yapılan İlk Uçak Ankara'ya Uçtu (3 Mayıs 1934).
Kızılay'daki Güven Anıtı Açıldı (1 Kasım 1934).

1935

Ankara'da Birinci Basın Kongresi Toplandı (25 Mayıs 1935).
Ankara-Zonguldak Telefon Hattı İşletmeye Açıldı (9 Eylül 1935).
Birinci Belediyeler Kongresi Ankara'da Başladı (24 Ekim 1935).

1936

Gazi Erkek Lisesi Kuruldu.
Ankara Atatürk Lisesi Kuruldu.
Ankara Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Açıldı (9 Ocak 1936).
Ankara'da Toplanan Endüstri Kongresi'nde İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın Esasları Kabul Edildi (20 Ocak 1936).
Ankara Devlet Konservatuvarı Kuruldu (6 Mayıs 1936).
Ankara Çubuk Barajı Açıldı (3 Kasım 1936).
Ankara Hukuk Fakültesi'nde Devrim Tarihi Dersleri Başladı (29 Kasım 1936).
Ankara 19 Mayıs Stadyumu Açıldı (15 Aralık 1936).

1937

Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Ankara Belediyesi'ne Bağlandı.
Hacıbayram Camii Çevresindeki Yapılar Yıkılarak Bugünkü Meydanın Nüvesi Oluşturuldu.
Dil ve Tarih-Coğrafya Fakülteleri Yapıldı (B. Taut).
Meclis Binası Yapımına İlişkin Yasa Onaylandı (11 Ocak 1937).
Motorlu Teyyarecilik Okulu Ankara'da Açıldı (9 Temmuz 1937).
Ankara Yeni Gar Binası Hizmete Açıldı (29 Ekim 1937).

1938

Sümerbank Binası Tamamlandı.

T.B.M.M. Binaları İçin Düzenlenen Yarışmada Mimar Holzmeister'in Tasarımı 14 Proje Arasından Seçildi.

Halk Bankası Ankara'da Kuruldu (5 Eylül 1938).

Ankara-Erzurum Demiryolu İşletmeye Açıldı (8 Ekim 1938).

Atatürk'ün Naaşı Ankara'ya Getirildi (20 Kasım 1938).

1941

D.D.Y. Genel Yönetim Merkez Binası Yapıldı (Ulaştırma Bakanlığı).

1940

Ankara Erkek Teknik Öğretmen Okulu Kuruldu (2 Kasım 1940).

1942

Ankara'da Ekmek Karneye Bağlandı (17 Ocak 1942).

Anıtkabir İçin Açılan Yarışma Sonuçlandı: Emin Onat ve Orhan Arda'nın Projesi Birinci Seçildi (9 Haziran 1942).

1943

Gençlik Parkı Açıldı (19 Mayıs 1943).

Ankara Fen Fakültesi Kuruldu (22 Eylül 1943).

1944

Ankara Tekel Gençlik Kulübü Kuruldu (5 Nisan 1944).

Ruhi Su'nun İlk Konseri Ankara Halkevi'nde Yapıldı (14 Temmuz 1944).

Anıtkabir'in Temeli Atıldı (9 Ekim 1944).

Ankara Mebus Evleri'nin Temeli Atıldı (30 Ekim 1944).

1945

Ankara Tıp Fakültesi Açıldı (17 Ekim 1945).

Ankara Saraçoğlu Mahallesi Hizmete Açıldı (30 Ekim 1945).

1947

Ankara Milli Eğitim Bakanlığı Binası Yandı (Bugünkü Ulus İş Hanı'nın Olduğu Nokta) (23 Aralık 1947).

1948

Ankara Devlet Operası Açıldı (2 Nisan 1948).

Ankara'da Milli Kütüphane Açıldı (15 Ağustos 1948).

1949

Ankara İlahiyat Fakültesi Kanunu (4 Haziran 1949).

Muhsin Ertuğrul Ankara Devlet Tiyatroları Genel Müdürü Oldu (16 Eylül 1949).

1951

Ankara'da Atatürk Heykeli Parçalandı (26 Haziran 1951).

Denizcilik Bankası Ankara'da Kuruldu (10 Ağustos 1951).

1953

Bayındırlık Bakanlığı'nın Almanya'dan Ücretli Teknik Eleman Getirme Kararına Karşı Mimar ve Mühendislerin Toplu Protestosu (16 Ekim 1953). Atatürk'ün Naaşı Anıtkabir'e Taşındı (10 Kasım 1953).

1955

Ankara İmar Planı İçin Yarışma Açıldı.

Çok Sayıda Konut Kamulaştırılarak Ulucanlar Caddesi Açıldı.

Ulus İşhanı Yapıldı (O. Bolak, O. Bozkurt, G. Belen).

Birinci İmar Kongresi Ankara'da Toplandı (10 Nisan 1955).

Mimarlar Odası Ankara Şubesi Kuruldu (25 Aralık 1955).

1956

Ankara İlköğretmen Okulu Açıldı (2 Ocak 1956).

İlk Süpermarket Gima Ankara - Ulus'ta Açıldı (18 Eylül 1956).

1957

Ankara Kenti İmar Planını Elde Etmek Üzere Düzenlenen Yarışmayı Nihat Yücel ve Raşit Uybadin'in Hazırladığı Plan Kazandı ve Onaylandı. ODTÜ'nün Temeli Atıldı (2 Ekim 1957).

1958

İmar ve İskan Bakanlığı Kuruldu (14 Mayıs 1958).

1959

Mimarlar Odası Merkezi 7303 Kanunu Gereğince Ankara'ya Geldi (1 Eylül 1959).

1960

Ankara Üniversitesi Bir Ay Süre İle Kapatıldı (29 Nisan 1960).

Ankara'da 555K (5. Ayın 5'inde 5'te) Mitingi (5 Mayıs 1960).

Türk Yüksek Mimarlar Birliği Konur Sokak No.4 Adresindeki Binaya Taşındı (8 Haziran 1960).

1961

Yücel-Uybadin Planında Yoğunluklar Artırıldı, Küçük Tapulama Parselleri Şuyulandırılarak Taban Alanları Artırıldı.

1964

Ankara Sinema Derneği Kuruldu (20 Şubat 1964).

1965

Ankara Nüfusunun Yarısınınun Gecekondularda Yaşadığı Açıklandı (6 Şubat 1965).

MGK Kararı İle Üç Büyük Kent İçin Nazım Plan Yapılması Kararlaştırıldı (30 Haziran 1965).

1966

Büyük Ankara Oteli Hizmete Açıldı (24 Aralık 1966).

1968

Bölge Kat Nizamı "Haritaları" Yapılarak Parseller Kendi İçinde Yoğunlaştırıldı.

Ankara Televizyonu Deneme Yayınına Başladı (31 Ocak 1968).

1969

Ankaragücü, Büyük Askeri Sanayi Kuruluşu Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'nun Adını Göbek Adı Olarak Takınarak, MKE Ankaragücü Adını Aldı.

Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosu Kuruldu (29 Ocak 1969).

Nazım Plan Bürosunca Gerçekleştirilen Çalışmalar Sonucunda; Gecekondu Ölçme Bölgesi Kamulaştırmaları Gerçekleştirildi.

SBF Öğrencilerce İşgal Edildi (10 Nisan 1969).

1971

ODTÜ Süresiz Olarak Kapatıldı (20 Ocak 1971).

Ziraat Bankası Küçükesat Şubesi Soyuldu (12 Şubat 1971).

1972

Ankara Kenti Ulaşım Etüdü Yapıldı.

Ankara'da Sokağa Çıkma Yasağı; 00.30-04.00 Arasına Uzatıldı (13 Mart 1972).

Ankara Radyosu Uzun Dalga Verici İstasyonu Hizmete Açıldı (22 Kasım 1972).

1973

21 Adet Bahçelikonut Yıkılarak Merkez Bankası Ekbinası Yapıldı.
Ankara'da Sıkıyönetim Kaldırıldı (26 Eylül 1973).
Ankara Yapı Kredi Bankası Atatürk Kitaplığı Açıldı (27 Ekim 1973).

1973-74

Akkondu (Batıkent) Projesi Tamamlandı.

1974

Posta ve Telgraf Umum Müdürlüğü Yıkılarak Yerine P.T.T Genel Müdürlüğü Yapıldı.
Ankara Hayvanat Bahçesi'nde Yangın (15 Kasım 1974).

1975

Ankara Belediye Başkanı Vedat Dalokay, Merkezi Yönetimin Mali Kısıtlamaları Nedeni İle 3 Gün Süren Açlık Grevi Yaptı (21 Temmuz 1975).

1976

Ankara Cezaevi'nde Cinayet Zanlısı Olarak Bulunan Yılmaz Güney, Cezaevi Disiplinini Bozduğu Gerekçesiyle Kayseri'ye Gönderildi (17 Mart 1976).

1975-77

Sincan-Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi Yer Seçimi Yapıldı.
Mesa-Batı Sitesi Batıkent Uygulamaya Geçirildi.

1978

Sakarya Caddesi ve Yakın Çevresi Yayalaştırıldı.
Ankara Yıba Çarşısı Yangını (12 Mayıs 1978).
Ankara Kavaklıdere Şarap Fabrikası Yandı (15 Haziran 1978).
22 Eylül 1978 -Ankara Belediyesince Yaptırılan "Tercihli Otobüs Yolu" Hizmete Açıldı.

1980

Atatürk Kültür Merkezi Yapıldı.
Ankara Metrosunun Temeli Atıldı (9 Eylül 1980).

1978-80

Ankara Raylı Toplutaşım Etüdü Gerçekleştirildi.

1981

Ankara Belediyesi, Şehrin Güzel Görünmesi İçin, Büfe Sahiplerinden Büfelerini Mavi Renge Boyamalarını İstedi (11 Şubat 1981).
Ankara Ticaret Odası Atatürk'ün Selanik'te Doğduğu Evin Aynısının Aaç'da Yapılmasını Karara Bağladı (25 Şubat 1981).

1982

İzmir Caddesi ve Yüksel Caddesi Yayalaştırıldı. Fevzi Çakmak-1, Sümer-1, Menekşe-1, Karanfil-1, Konur-1 Sokakları Yaya Yolu Olarak Onaylandı.
Nazım Plan Bürosunca Etap Etap Uygulanan "Ankara 1990 Nazım Planı" Onaylandı (28 Nisan 1982).

1984

3030 Sayılı Yasa İle Ankara Büyükşehir Belediyesi 5 İlçe Belediyesini Kapsayacak Biçimde Kuruldu.
Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosu Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne Devredilerek İmar Daire Başkanlığı İçerisinde Şube Müdürlüğü'ne Dönüştürüldü.

1979-84

Ankara Nazım Planı Batı Koridoruna Açılması Stratejisi Uyarınca; Etimesgut -Elvanköy- Ergazi - Batıkent Eryaman Toplunot Alanları Tamamlandı.

1980-84

Ankara Belediyesi - Transurb Consult Hafif Raylı Toplutaşım Çalışması Gerçekleştirildi.

1970-85

Or-An Toplu Konut Sitesi Gerçekleştirildi.

1986

25 Aralık 1986 -'Ölüm Alarmı' Ankara'da Hava Kirliliği Ölüm Sınırında.

1987

Ankara 2015 Yapısal Plan Çalışması Altlığı Olan "Ankara 1985'den 2015'e" Çalışması ODTÜ Çalışma Gurubunca Hazırlandı.
Ego-Kanada Konsorsiyumu-Kutlutaş Tarafından "Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması" Gerçekleştirildi.

1988

Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin Güvenpark'ın Altına Üç Katlı Bina, Çarşı ve Otopark Yaptırma Kararına Karşı Üç Ankara'lı Tarafından Açılan Dava Karara Bağlandı. İdare Mahkemesi İmar Planının İptaline Oy Birliği İle Karar Verdi.

Ankara'da Hızı 80 Kilometreyi Bulan Fırtınayla Birlikte 15 Dakika Süren Yağış 10 Kişinin Ölümüne, 100 Evin Yıkılmasına Yol Açtı (12 Haziran 1988).

'Güvenpark Otopark Olması' Karikatür Yarışması Sonuçlandı (15 Haziran 1988).

Güvenpark'ın Altına Otopark Yapılması Kararı Üzerine 60 Bin İmzalı 'Otopark Değil Güvenpark' Dilekçesi Belediye Başkanı'nun Kapısının Önüne Bırakıldı (8 Temmuz 1988).

Doğalgaz Ankara'da Kullanılmaya Başlandı (16 Eylül 1988).
Erdal İnönü, Ankara'da Tahsisli Otobüs Yolunun Kaldırılmasını Protesto Etmek İçin Beşevler Otobüsüne Binip Dikimevi'ne Kadar Yolculuk Yaptı (27 Ekim 1988).

1990

Kızılay Binası'nın Yapımına Başlandı.
Çetin Emeç Öldürüldü (7 Mart 1990).
Maltepe Havagazı Fabrikası Kapatıldı (17 Temmuz 1990).
Ankara Yüksel Caddesi'ne, İki Dev 'İnsan Hakları Evrensel Bildirisi' Panosu Kondu (25 Ağustos 1990).

1991

Ankara'da Bakanlıklar'a Maden İşçileri Heykeli Dikildi (8 Mart 1991).
Ankara Metroyu İçin Start Verildi (9 Mart 1991).

1992

Meşrutiyet Caddesi'ne İlk Yaya Üst Geçidi Yapıldı.
Ulaşım Ana Planı Hazırlandı.

Ankara'da Çıkrıkçılar Yokuşu'nda Yangın (14 Haziran 1992).
Ankara-Haydarpaşa Arasında Çalışacak Olan Elektrikli Tren Hizmete Sokuldu (26 Aralık 1992).

1993

Uğur Mumcu Karyagdı Sokaktaki Evinin Önünde Otomobiline Yerleştirilen Bir Bomba İle Öldürüldü (24 Ocak 1993).

1994

Ulaşım Ana Planı Ankara Ulaşım ve Koordinasyon Merkezi (UKOME) Tarafından Onaylandı (Mart 1994).

Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek Altınpark'taki İki Heykeli Kaldırttı, "Böyle Sanatın İçine Tükürürüm" Dedi (4 Haziran 1994).

1995

Mithatpaşa KöprülÜ Kavşağıyla İlgili Yürütmeyi Durdurma Kararı Alındı (27 Nisan 1995).

Gorbaçov ODTÜ'de Taşa Tutuldu (27 Nisan 1995).

Sıhhiye 'U Dönüşü' Köprüsü Hakkında Yürütmeyi Durdurma Kararı Alındı (23 Mayıs 1995).

Ankara'nın Sembolü Hitit Güneşi Ankara Büyükşehir Belediyesi Tarafından Değiştirildi (29 Haziran 1995).

1996

Mithatpaşa - Ziya Gökalp Caddelerine Araç Köprüsü Yapıldı (Kızılay'daki İlk Katlı Araç Köprüsü).

Mecliste Pankart Açan Üniversite Öğrencilerine 96 Yıl Hapis Cezası Verildi (6 Aralık 1996).

1997

Sıhhiye U Dönüşü Köprüsü Yapıldı.

Sıhhiye ve Necatibey Caddeleri Üzerindeki Işıklı Yaya Geçitleri Kaldırıldı, Yerlerine Yaya Üst Geçitleri Yapıldı.

Ankara Metrosu Hizmete Açıldı (28 Aralık 1997).

1998

Ankara Büyükşehir Belediyesi'nce "Ankara Trafik-Ulaşım İyileştirme Etüdü" Hazırlatıldı, Ancak Uygulanmadı.

Sıhhiye Yeni Adliye Önündeki Işıklı Yaya Geçidi Kaldırıldı ve Yaya Üst Geçidi Yapıldı.

Ankara Çağdaş Sanatlar Galerisi Açıldı (15 Haziran 1998).

1999

Ahmet Taner Kışlalı Öldürüldü (21 Ekim 1999).

2000

Meşrutiyet Caddesi'ne 5 Yaya Üst Geçidi Yapıldı.

Atatürk Bulvarı-Vekaletler Caddesi Kesişimindeki Işıklı Yaya Geçidi Kaldırıldı ve Üst Geçit Yapıldı.

EGO, Kamu Toplu Taşıım Araçlarında Süreli Bilet Uygulamasına Başladı. Yayaaların Karşıdan Karşıya Geçmesini Önlemek ve Üst Geçitleri Kullanmalarını Sağlamak İçin Atatürk Bulvarı Üzerindeki Refüjlere Zincirler Yapıldı.

Akay Kavşağı Yapıldı

Mamak Çöplüğüyle İlgili Olarak Protesto Yapıldı (26 Mayıs 2000).

2001

Akay Kavşağının Yapımının Kentin Trafik Sorununu Çözmeyeceğini Savunan Meslek Odalarına Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek "Kendi İşinize Bakın" Diyerek Yanıt Verdi.

Akay KöprülÜ Kavşağı Yapıldı. 40 Milyon Dolara Maloldu.

2002

Sabah ve Akşam Saatlerinde Akay Kavşağı Tıkanmaya Devam Etti. Akay Kavşağının Yapılması, Daha Fazla Taşıımın Kent Merkezine Gelmesine Neden Olarak Trafik Yoğunluğunu Artırdı.

Daha Önce Tescilli Kaldırılmasına Karar Verilen Kızılay'daki Körfez Lokantası (Eşref Özand Evi), Yerine İş Merkezi Yapılmak Üzere Yıkıldı (24 Mayıs 2002).

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi, Kent Bütününe 22 Tane Daha Katlı Kavşak Yapılması İçin Karar Aldı (22 Kasım 2002).

N. Hablmitoğlu Öldürüldü (19 Aralık 2002).

2003

Çankaya Belediyesi, Sakarya Yaya Bölgesinde Yeni Düzenleme Çalışmalarına Başladı.

Irak Savaşını Protesto Etmek İçin Ülkenin Her Yanından Gelen On Binlerce Kişiyile Sıhhiye'de Savaşa Hayır Mitingi Yapıldı (1 Mart 2003).

Kızılay'daki Metro İnişlerine Yürüyen Merdivenler İnşa Edildi (Kasım 2003).

Kızılay'daki İzmir Caddesi Yaya Bölgesi, Kentsel Tasarım Projesi Uygulanarak Yeniden Düzenlendi (Haziran 2003).

Kızılay Meydanı'ndaki Yaya Geçitleri İçin Kullanılan Işıklar Kaldırılmaya Başlandı ve Yaya Geçitlerine Cam Bariyerler Yerleştirildi (3 Ekim 2003).

TMMOB'ye Bağlı 6 Meslek Odası, Kızılay'daki Düzenlemeye Sert Tepki Göstererek "Ankara'da Yaşayanları Kızılay'daki Düzenlemeyi Durdurmaya Çağırıyoruz" Başlıklı Bir Basın Açıklaması Yaptı. Melih Gökçek, Odaların Siyasi Davrandıklarını Savundu (7 Ekim 2003). Yayaaların Cam Bariyerleri Kırmaları Üzerine Büyükşehir Belediyesi Cam Bariyerlere Ek Olarak, Bir Gece Tüm Yaya Geçitlerinin Kenarına Beton Engeller Yerleştirdi (10 Ekim 2003).

Her Kesimden Tepkilerin Artması Üzerine Büyükşehir Belediyesi Yaya Geçitleri Konusunda Bir Referandum/Anket Yaptı. Anket Sonucu Belediyenin İstedığı Yönde Çıktı. Basın Yayın Kuruluşlarında, Bu Anketin Şaibeli Olduğu Açık Biçimde Teşhir Edildi (25 Ekim 2003).

Ankaram Platformu Üyeleri, Yaya Geçitlerinin Açılması Talebini İçeren Ankaralıların 18 Bin Dilekçesini Valiliğe Teslim Etti (28 Ekim 2003).

Ankara 5. İdare Mahkemesi, Avukat Sedat Vural'ın Açtığı Davada, Kızılay'daki Yaya Geçitlerinin Kapatılması Uygulamasında Yürütmeyi Durdurma Kararı Verdi. Melih Gökçek Kararın Geçersiz Olduğunu İddia Etti (11 Kasım 2003).

Kızılay'daki Yaya Geçitlerindeki Cam Bariyerler Kaldırıldı ve Işıklı Yaya Geçitleri Tekrar Yerleştirildi. Ancak Yaya Geçiş Süresinin Eskiye Oranla Daha Az Olduğu Görüldü (19 Kasım 2003).



KAYNAKLAR

- A.B.B, Parsons Brinckerhoff Int. Inc., 1998, Ankara Ulaşım İyileştirme Etüdü, Ankara.
- A.B.B. EGO Gn. Md., 1982, Yeni Yaya Bölgeleri Projesi, UPD Yay., Ankara.
- A.B.B. EGO Gn. Md., 1995, Ankara Ulaşım Ana Planı Araştırma Raporu, Ankara.
- Acar, İ., 1992, "Kent İçi Trafik Sorunlarının Hafifletilmesinde Güncel Yöntemler ve İstanbul'un Durumu", İstanbul II. Kent İçi Ulaşım Kongresi: Bildiriler Kitabı, 16-18 Aralık 1992, TMMOB İnşaat Müh. Odası İst. Şb. Yay., İstanbul.
- Allos, A.E., "Usage of Pedestrian Footbridges", Traffic Engineering and Control, Great Britain, May 1983.
- American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), Guide for the Development of Bicycle Facilities, Washington, DC, 1999.
- American Association of State Highway and Transportation Officials, A Policy on Geometric Design of Highways and Streets, Washington, DC, 1990.
- American Association of State Highway and Transportation Officials, A Policy on Geometric Design of Highways and Streets, Washington, DC, 1994.
- Appleyard, D., 1981, Livable Streets, University of California Press, Berkeley.
- Atak, E., 2001, Otomobil Kullanımını Etkileyen Mekansal ve Sosyo Ekonomik Etkenler: Ankara Çayyolu Örneği, Y. Lisans Tezi, Gazi Ü., Ankara.
- Avrupa Konseyi (1996). Avrupa Kentsel Şartı. Ankara: Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü Yay.
- Bademli, R., 1987, Ankara 1985'ten 2015'e, ABB Yay., Ankara.
- Baydar, L., 1992, Ankara Atatürk Bulvarı, Ankara Dergisi, Ankara.
- Bayraktar, U. 1997. Ticaret Ağırlıklı Arterlerin Peyzaj Tasarımında Yeni Boyutlar ve Tunalı Hilmi Caddesi Örneğinde Yorumlanması, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Bentzen, B. and L. Tabor, Accessible Pedestrian Signals, Publication A37, U.S. Architectural and Transportation Barriers Compliance Board, Washington, DC, August, 1998.
- Beukers, B., P. Bosselmann, E. Deakin, W. Nomburger, and P. Smith, Residential Street Design and Traffic Control, Review Draft, Institute of Transportation Engineers, July 1986.
- Bilsel G., 1977, Ankara'nın Kentsel Gelişmesinde Yıkılıp Yeniden Yapılma Yoluyla Yükselip...., 1978'e Giderken Ankara, Mimarlık 1977/3, Ankara.
- Bilsel, G. v.d., 1997, Ankara'nın Öncü-Örnek Rolü, Başkentlik Kimliği ve Kızılay Özel İlgi Odağı, Ankara Sempozyumu, Mimarlar Odası Yay. Ankara.
- Bowman, B.L., J.J. Fruin, and C.V. Zegeer, Handbook on Planning, Design and Maintenance of Pedestrian Facilities, Federal Highway Administration, March 1989.
- Bowman, B.L., J.J. Fruin, and C.V. Zegeer, Handbook on Planning, Design, and Maintenance of Pedestrian Facilities, Report No. FHWA-IP-88-019, Federal Highway Administration, Washington, DC, March 1989.
- Bowman, B.L., J.J. Fruin, and C.V. Zegeer, Planning, Design, and Maintenance of Pedestrian Facilities, Report No. FHWA-IP-88-019, Federal Highway Administration, October 1988.
- Braun, R.R. and M.F. Roddin, Quantifying the Benefits of Separating Pedestrians and Vehicles, NCHRP No. 189, Transportation Research Board, Washington, DC, 1978.
- CCPT (1995). Ulaşılabilirlik İçin Avrupa El Kitabı, (Çev. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı-Yapı İşleri Genel Müdürlüğü). Ankara. (Orijinal eserin yayın tarihi 1990).
- Cengizkan, A., 2002, "Ankara 1924,25, Lörcher Planı: Bir Başkenti Tasarlamak ve Sonrası", Arrademento Mimarlık, İstanbul, s.116-132.

City of Cambridge, MA, Preliminary Results: Effects of Columbia Street Traffic Calming Project on Driver Behavior, April 2000.

Clarke, A. and Dornfeld, M., National Bicycle and Walking Study: Case Study 19: Traffic Calming, Report No. PD-93-028, Federal Highway Administration, January 1994.

Demir, S. 1997. Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Semineri, 33 s., Ankara.

DPT (2001), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu.

Elker, C., 1997, Tarihi Kent Merkezlerinde Çağdaş Ulaşım Politikaları Ders Notları, Gazi Ü. Müh. Mim. Fak., Ankara

Ewing, R. and C. Kooshian, "U.S. Experience With Traffic Calming," ITE Journal, August 1997, pp.28-33.

Freund, P., and Martin, 1996, Otomobilin Ekolojisi, Çev. Gürol Koca, Ayrıntı Yay., İstanbul.

Giritlioğlu, C., 1995, Şehirselsel Mekan Ögeleri ve Tasarımı, G.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları, No:469, 179 s., Ankara.

Günay, B., Türel, A., Teymur, N., 1995, 1/5000 ölçekli Kavaklıdere Kavşağı ve Trafik Düzenlemesi Nazım İmar Planı Davası Bilirkişi Raporu, Ankara.

Herms, B.F., Pedestrian Crosswalk Study: Accidents in Painted and Unpainted Crosswalks, (HRR 406), Highway Research Board, Washington, DC, 1972.

Hughes, Ronald, H. Huang, C.V. Zegeer, and M. Cynecki, Evaluation of Automated Pedestrian Detection at Signalized Intersections, Report No. FHWA/RD-00/097, Federal Highway Administration, Washington, DC, August 2000.

Institute of Transportation Engineers and the Federal Highway Administration, Traffic Calming State of the Art, August 1999.

Kaplan, H., 1992, Kentsel Ulaşım Planlaması-II, Basılmış Ders Notları, Gazi Ü. Müh. Mim Fak., Ankara.

Knoblauch, R.L. and K.L. Crigler, Model Pedestrian Safety Program User's Guide Supplement, Federal Highway Administration, July 1987.

Knoblauch, R.L., B.H. Tustin, S.A. Smith, and M.T. Pietrucha, Investigation of Exposure-Based Pedestrian Areas: Crosswalks, Sidewalks, Local Streets and Major Arterials, Report No. FHWA/RD-88/038, Federal Highway Administration, Washington, DC, September 1988.

Knoblauch, R.L., Urban Pedestrian Accident Countermeasures Experimental Evaluation, Volume II: Accident Studies, National Highway Traffic Safety Administration and Federal Highway Administration, February 1975.

Lindley, J.A., A Method for Evaluating the Feasibility of Grade-Separated Pedestrian Crossings, 1986 Annual TRB Meeting, Transportation Research Board, Washington, DC.

Miller, P., 1993, The Price of Mobility, National Resources Defence Council, Oct. 1993.

Moore, R.I. and S.J. Older, "Pedestrians and Motorists Are Compatible in Today's World," Traffic Engineering, Institute of Transportation Engineers, Washington, DC, September 1965.

Öncü, E., 1997, Ankara'da Trafik ve Ulaşım Sorunlarının Çözümü İçin Yaklaşımlar ve Beş Yıllık Dönem Projeleri, Basılmamış Kitap, Ankara.

Richter, R.A. and C.L. King, Guidelines for Making Crossing Structures Accessible – An Implementation Manual, Report No. FHWA/IP-84/6, U.S. Department of Transportation, Washington, DC, August 1980.

Rodding, M.F., A Manual to Determine the Benefits of Separating Pedestrians and Vehicles, NCHRP Report No. 240, Transportation Research Board, Washington, DC, November 1981.

Skene, M., G. Chartier, D. Erickson, G. Mack, and R. Drdul, "Developing a Canadian Guide to Traffic Calming," ITE Journal, July 1997, pp. 34-36.

- Smith, D.T. and D. Appleyard, State of the Art Report: Residential Traffic Management, Report No. FHWARD-80/092, Federal Highway Administration, Washington, DC, December 1980.
- Smith, S.A. and R.L. Knoblauch, Guidelines for the Installation of Crosswalk Markings, (TRR 1141), Transportation Research Board, Washington, DC, 1987.
- Spielberg, P., Traffic Engineering for Neo-Traditional Neighborhood Design, ITE Technical Committee 5P-8, ITE, Washington, DC, February 1994.
- Szplett, D. and L. Sale, "Some Challenges in Developing Neo-Traditional Neighborhood Designs," ITE Journal, July 1997, pp 42-45.
- Tankut, G., 1993, Bir Başkentin İmarı (Ankara 1929-1939), Anahtar Kitaplar, İstanbul.
- TSE Standardı. (1999). TS 12576/ Nisan 1999: Şehir İçi Yollar- Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemlerin Tasarım Kuralları. Ankara: Türk Standardları Enstitüsü.
- US Dept. Of Transport Federal Highway Adm., Pedestrian Facilities Users Guide: Providing Safety and Mobility, Pub. No: FHWA-RD-01-102.
- Van Der Boordt, D.J., "Underpasses for Pedestrians and Cyclists – User Requirements and Implications for Design," Transportation Planning and Technology, Vol. 8, 1983.
- Van Houten, Ron et al., Use of Animation in LED Pedestrian Signals to Improve Pedestrian Safety, Insurance Institute for Highway Safety, Arlington, VA, 1998.
- Zegeer, C., J. Stuart, and H. Huang, Safety Effects of Marked vs. Unmarked Crosswalks at Uncontrolled Crossing Locations, Federal Highway Administration, Washington, DC, 2001.
- Zegeer, C., M. Cynecki, J. Fegan, B. Gilleran, P. Lagerwey, C. Tan, and B. Works, FHWA Study Tour for Pedestrian and Bicyclist Safety in England, Germany and the Netherlands, Federal Highway Administration, Washington, DC, October 1994.
- Zegeer, C.V. and M.J. Cynecki, Methods of Increasing Pedestrian Safety at Right-Turn-on-Red Intersections, Report No. FHWA/RD-85/047, Federal Highway Administration, Washington, DC, March 1985.
- Zegeer, C.V. and S.F. Zegeer, Pedestrians and Traffic Control Measures, NCHRP Synthesis of Highway Practice No. 139, Transportation Research Board, November 1988.
- Zegeer, C.V., J. Stuart, and H. Huang, Safety Effects of Marked vs. Unmarked Crosswalks at Uncontrolled Crossing Locations, Federal Highway Administration, Washington, DC, 1999.

RESİM-ŞEKİL DİZİNİ

- Resim 1. 1924 Tarihli Lörcher Planı
 Resim 2. Ankara'nın İlk Resmi Planı (Jansen Planı)
 Resim 3. Güvenpark ve Çevresi, 1937.
 Resim 4. Nihat Yücel-Raşit Uybadin Planı (1957)
 Resim 5. Ankara Nazım Planı
 Resim 6. 2015 Yapısal Plan
 Resim 7. Sakarya Yaya Bölgesi
 Resim 8. Kızılay'daki Mevcut ve Onaylanmış Yaya Bölgeleri
 Resim 9. Atatürk Bulvarı'ndan Bir Üst Geçit
 Resim 10. Meşrutiyet Caddesi'nden Bir Üst Geçit
 Resim 11. Kızılay'daki Üst ve Alt Geçitler
 Resim 12. Yaya Geçitlerindeki Enerji Kaybı-TSE 12576
 Resim 13. Selanik Caddesi Yaya Bölgesinde Park Etmis Araçlar
 Resim 14. Otobüs Durağında Bekleyenler, Ziya Gökalp Bulvarı
 Resim 15. Yaya Yollarındaki Engel ve İşgaller (Meşrutiyet Caddesi)
 Resim 16. Hareket Kısıtlanmasına Sahip Kişiler İçin Engeller- Meşrutiyet Cad.-2003
 Resim 17. Sakarya Yaya Bölgesi- SSK Binası ve Çiçekçiler
 Resim 18. İzmir Caddesi - Düzenleme Öncesi
 Resim 19. İzmir Caddesi - Düzenleme Sonrası
 Resim 20. Kızılay'daki Yaya Geçitlerinin Kapatılması
 Resim 21. Yaya Betonları
 Resim 22. Yaya Yolu
 Resim 23. Yaya Kaldırımı
 Resim 24. Sürekliliği Sağlanmış Kaldırım Rampası Kaldırım-Tampon Yeşil Bant Kaldırım Rampası (Ayrıntı)
 Resim 25. Yaya Geçitlerinde Merdiven Biçimli Çizgiler
 Resim 26. Yaya Güvenliğini Artıran Bir Yaya Geçidi
 Resim 27. Düzenlemesi
 Resim 28. Yayaların Orta Refüjde Dönmeye Yönelten ve Gelen Trafiği Görmelerini Sağlayan Bir Düzenleme
 Resim 29. Çevresindeki Yaya Dolaşımı ve Mimari İle Bütünleşmiş Bir Otobüs Durağı.
 Resim 30. Kent Merkezinde Aydınlatma
 Resim 31. Aydınlatma Elemanı
 Resim 32. Çağdaş Yaklaşımlara Uygun Bir Yaya Üst Geçidi
 Resim 33. Yaya Yolları ve Kent Mobilyaları- Uygun Biçimde Ayrıştırılmış Bir Kaldırım.
 Resim 34. Farklı Döşeme Uygulamaları
 Resim 35. Bisiklet Şeridi Bulunan Bir Taşıt Yolu Düzenlemesi
 Resim 36. Farklı Bisiklet Şeridi Uygulamaları
 Resim 37. Taşıt Yolu Daraltmadan Önce
 Resim 38. Taşıt Yolu Daraltıldıktan Sonra
 Resim 39. Daraltılmış Bir Taşıt Yolu
 Resim 40. Şerit Azaltma Öncesi
 Resim 41. Şerit Azaltma Sonrası
 Resim 42. Daraltılmış Bir Ada-Kaldırım Köşesi
 Resim 43. Daraltılmış Kaldırım Köşesi
 Resim 44. Geniş Açılı Dönüş (Kısıtlı Görüş Alanı, Yüksek Hız)
 Resim 45. Dar Açılı Dönüş (Geliştirilmiş Görüş Alanı, Düşük Hız)
 Resim 46. Kademeli Yükseltilmiş Bir Göbek Örneği (Florida)
 Resim 47. Yeniden Düzenlenmiş Bir T-Kavşak Örneği
 Resim 48. Bir Refüj Bariyeri Örneği
 Resim 49. Tipik Bir Kaldırım Köşesi Genişletmesi
 Resim 50. Kaldırım Köşesi Genişletme
 Resim 51. Yol Boğazlaştırma
 Resim 52. Seattle'de Bir Boğazlaştırma Örneği
 Resim 53. Bir Yaya Geçidi Adası Örneği
 Resim 54. Yatay Refüj (Chicane)
 Resim 55. Kaldırım Genişletmesi Yolu İle Yapılan Bir Refüj (Chicane) Düzenlemesi
 Resim 56. Çağdaş Yaklaşımlara Uygun Bir Mini Göbek
 Resim 57. Daraltılmış Kaldırım Köşe Açılı Ve Mini Göbek Uygulaması
 Resim 58. Hız Kesici Kasis Düzenlemesi
 Resim 59. Yükseltilmiş Bir Yaya Geçidi
 Resim 60. Bir Kapı Düzenlemesi
 Resim 61. Bir Kıvrımlı Sokak (Serpentine) Uygulaması
 Resim 62. Kıvrımlı Sokak (Serpentine)
 Resim 63. Yaşam Sokağı (Woonerf)
 Resim 64. Diyagonal Saptırıcı
 Resim 65. Budanmış Diyagonal Saptırıcı
 Resim 66. Yıldız Saptırıcı
 Resim 67. Zorlayıcı Saptırıcı
 Resim 68. Bir Tam Sokak Kapatma Örneği
 Resim 69. Kısmi Sokak Kapatma Örneği
 Resim 70. Farklı Bir Yaya İşığı Örneği
 Resim 71. Bir Diyagonal Geçiş İşareti
 Resim 72. Yayaların Diyagonal Olarak Geçişlerine İzin Verilen Bir Kavşak
 Resim 73. Akıllı Trafik İşıkları
 Resim 74. Yaya Ulaşımının Kolaylaştırılması İçin Öneriler Şeması
 Resim 75. Güvenparkı İşgal Eden Otobüs-Minibüs Durakları, 2003.
 Resim 76,77. 3 Aralık Öncesinde Yola Bırakılacak İzlerimizi Hazırlıyoruz...
 Resim 78. Yürüyüş Başlangıç Noktasında Toplanıyoruz...
 Resim 79. Pankartımızı Açarak Yürüyoruz...
 Resim 80. Altınokta Körler Derneği En Yoğun Katılımla Yürüyüşümüze Destek Verdi...
 Resim 81. İzlerimizi Yaya Engellerinin Önüne Bıraktık...
 Resim 82. Basın Açıklamamızı Yaparken...
 Resim 83. Çalışmamızın Sunuşu Öncesi Hazırlıklarını Yaparken...
 Resim 84,85. Merdiven Sergimiz İle Kapı Önü Kızılay Şiirlerinden ve Görüntülerinden Oluşan "Hoşgeldin" Sergimiz...
 Resim 86. Çağrı mektubumuz...

