

**Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğrencileri
Bitirme Projesi Yarışması
2022**

**RUMUZ
60116**

Açıklama Raporu



**TÜRKİYE PLANLAMA OKULLARI BİRLİĞİ
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğrencileri
Bitirme Projesi Yarışması 2022**

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ	4
2. YOL HARİTASI	5
3. SORUNSA LIN TANITIMI	6
4. TEORİK ÇERÇEVE	7
5. ANALİZLER	10
6. SORUNLAR VE OLANAKLAR.....	20
7. SENTEZ	20
8. NAZIM İMAR PLANI VE PLAN KARARLARI	21
9. KENTSEL TASARIM PLANI	22
10. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME.....	23
KAYNAKÇA	24

ÖZET

Artan otomobil bağımlılığı ve beraberinde getirdiği trafik yoğunluğunun sosyal etkileşimi ne doğrultuda etki ettiği bu çalışma kapsamında ele alınmıştır. Kişi başına en fazla otomobil sahipliği olan Ankara’da otomobilleşme son yıllarda artış göstermektedir bu da kent içi ulaşım ve ana arterlerde trafik sıkışıklığına sebep olmaktadır. Bu bağlamda çalışma alanı kent merkezindeki ana arterlerden biri olan Atatürk Bulvarı seçilmiştir. Çalışmanın temel başlığı ise “*Kent Merkezindeki Ana Arterlerde Sosyal Etkileşim Artırılması: Atatürk Bulvarı Örneği*” olarak belirlenmiştir. Sorunsala yönelik analiz, sentez ve planlar yapılmıştır. Her bir sorun alanı için ulaşım önerileri geliştirilmeye çalışılmıştır ayrıca çözüm önerileri sosyal etkileşimin de artmasına imkân tanıyacaktır. Literatür araştırması sonucu elde edilen tüm bilgiler incelenerek bu veriler doğrultusunda planlama disiplinine karar verilmiştir. Çalışma, üç farklı ölçekte planı kapsamaktadır. 1/25.000 ölçekli Kentesele Gelişim Planı tüm sınıfın katkılarıyla oluşturulmuştur daha sonrasında 1/5000 Nazım İmar Planı ve 1/1000 Kentsel Tasarım Planı bireysel çalışma olarak yürütülmüştür. Çalışmada ise üst ölçekten gelen kararlar doğrultusunda bir sorunsal belirlenmiştir ve özgün planlama aşamaları uygulanmıştır.

Anahtar kelimeler: Sosyal etkileşim, trafik/ulaşım sorunu, otomobilleşme, bulvar

1. GİRİŞ

‘Kalıcı’ kent parçaları olarak tanımlanan bulvarlar, sosyo-mekânsal dönüşümlere tanıklık etmiş ve kendi zamanlarının öncü tasarım yaklaşımlarından nüveler taşımaktadırlar. Bulvarlar yalnızca trafik arterleri değil, içerdiği insan ve mal hareketliliği, canlı kamusal yaşamlarıyla kentlilerin iletişim ihtiyacının giderildiği, yüzyüze ilişkiler için zemin oluşturan kentsel omurgalardır (Jacobs, MacDonald ve Rofé, 2002). Aynı zamanda, kentlerin kolektif belleğine katkı sağlayan, kentlilerin yere dair anılarının oluştuğu kamusal mekânlardan biridir (Hayden, 1995; Rossi, 1988). Kent ve kentli için bu kadar çok öneme sahip olan bulvarlar, günden güne kentliyle olan ilişkisini araç içerisinden kurmaktadır. Artan otomobil bağımlılığı bulvarları ‘hareketli araç otoparkı’na dönüştürmektedir. Bu da sosyal etkileşimin azalmasına zemin hazırlamaktadır. Çalışma da bu konuyu ele almaktadır.

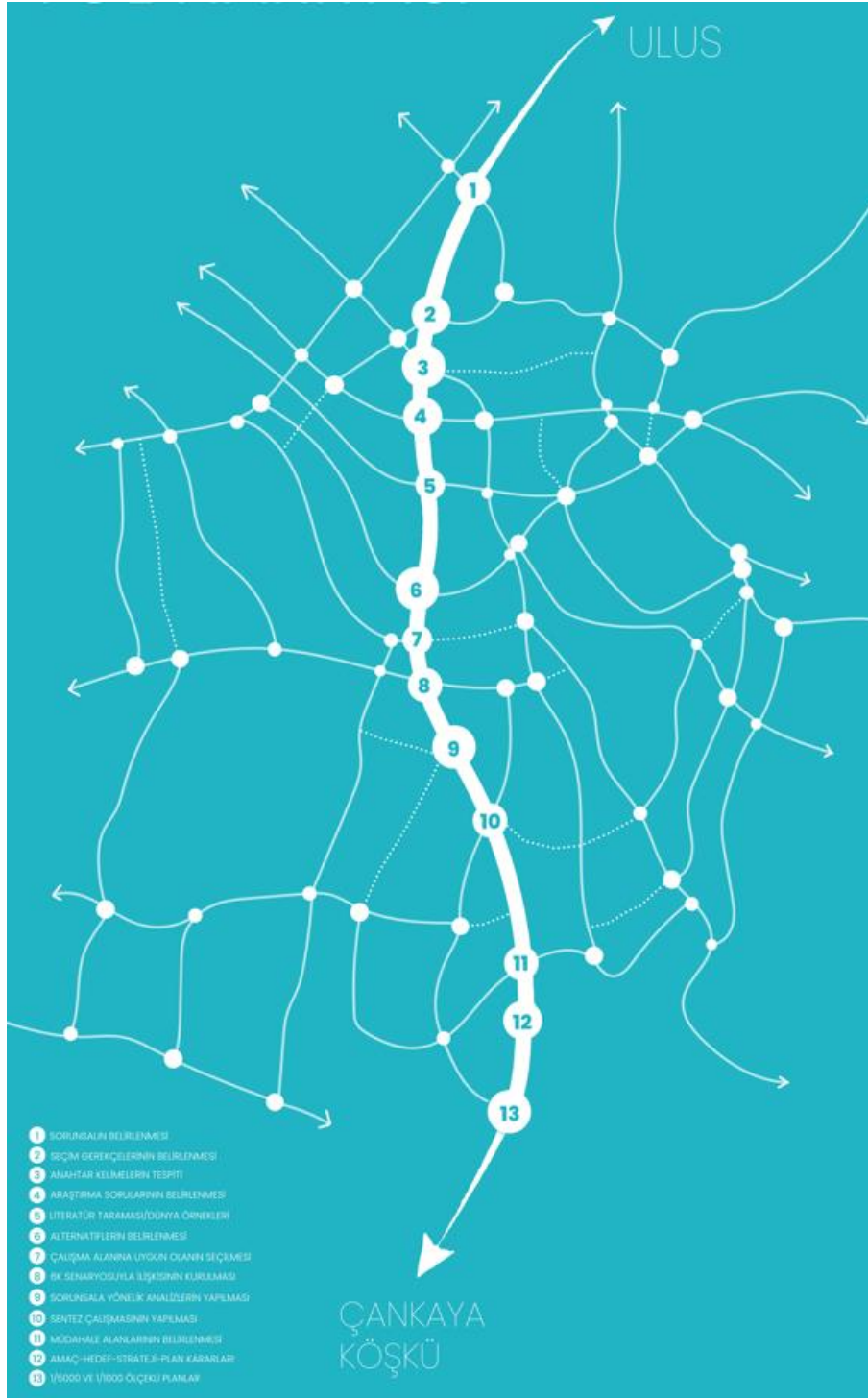
Bu çalışmanın kapsamı, bulvar kavramını sosyal etkileşim kapsamında tanımlamaktır. Ana konu ise artan trafik sorunu ve etkileşim arasındaki ilişkiyel ağıdır. Bulvar ve etkileşim kavramı birbirine entegre edildiğinde, çalışma birçok teorik kuramdan faydalanacaktır. Çalışma, bulvar boyunca yapılan hareketliliklerin kullanım amacı ve biçimini tespit edecek ve Atatürk Bulvarı üzerinde bu modelin uygulanabilirliğini test edecektir. Çalışma esas olarak bulvar boyunca gerçekleşen etkinliği inceler. Bulvar boyunca yapılan etkinlikler, kentsel formu etkiler ve her şehre özgüdür diyebiliriz.

Çalışmanın amacı bulvar ve etkileşim arasındali ilişkinin sosyal açıdan kategorize edilerek tespitini yapmaktır. Böylece bulvar ve tanımı anlaşılırken etkileşim kritik bir rol kazanacaktır. Bir başka deyişle temel kaygı, trafik odaklı ulaşım planının kent merkezindeki ana arterlerden biri olan bulvarların sosyal etkileşim üzerindeki etkilerini ve nedenlerini incelemek olarak açıklanabilir. Bu amaçla bulvar kavramı ve tarihi değerlendirmesi açıklanmaktadır. Ayrıca bulvarın sosyal ve teknik yapısını anlama ve bu doğrultuda buluşturma, birleştirme, bağ kurma aracı olarak da kullanılabileceğini ortaya koymaktır. Bu açıdan çalışma, bulvar kavramının mekansal bir etkileşim aracı olma özelliğini incelemiştir. Bu deneysel kuramı kanıtlamak için, etkileşimin insan ve araç arasındaki ilişkisini de içeren ve Donald Appleyard’ın tespitinden de referans alarak bir şema hazırlanmıştır. Bulvar üzerindeki etkileşimin niteliği, enlemsel ve boylamsal hareketliliğin kullanımı ve zaman içerisindeki değişimi yardımıyla belirlenmiştir. Etkileşim ve bulvar arasındaki teorik ilişki ise Ankara Atatürk Bulvarı örneği üzerinde uygulanmıştır. Yapılan analizler ve sentez sonucu elde edilen bulgulardan yola çıkılarak, amaç odaklı bir eylem içeren boylamsal hareketliliğin arttığını; tesadüfi bir eylem içeren enlemsel hareketliliğinde bu artışa oranla azaldığı görülmüştür yorumunu yapabiliriz. Bu durumda da ‘eskiden’ insanlar için yapılmış olan bulvarlarda insan faktörünün öneminin azaldığı sonucuna varılmış olup alanın büyük çoğunluğunun araçlara ayrılmış olduğu gözlemlenmiştir.

Çalışmada ilk olarak yol haritası belirlenmiş olup konuya ilişkin literatür araştırmaları yapılmıştır. Daha sonrasında çalışmaya yön verecek yolan araştırma soruları belirlenmiştir. Ardından bu doğrultuda dünya örnekleri incelenmiş ve çalışma alanına en uygun örnekler referans alınmıştır. Alana indirgediğimizde ise çalışma alanının mevcut durumu saptanmış olup yapılan analiz ve sentezler sonucu alanın sorun ve olanakları tespit edilmiştir. Sonuçta ise tüm bunlar referans alınarak 1/5000 Nazım İmar Planı ve 1/1000 Kentsel Tasarım Planı hazırlanmıştır.

Çalışmanın yönteminin temel taşıını oluşturan trafik sıklıkliğini azaltıp sosyal etkileşimi artırma amacı doğrultusunda, rapor içeriği şekillenmiştir. Anlatım kapsamda yapılacaktır.

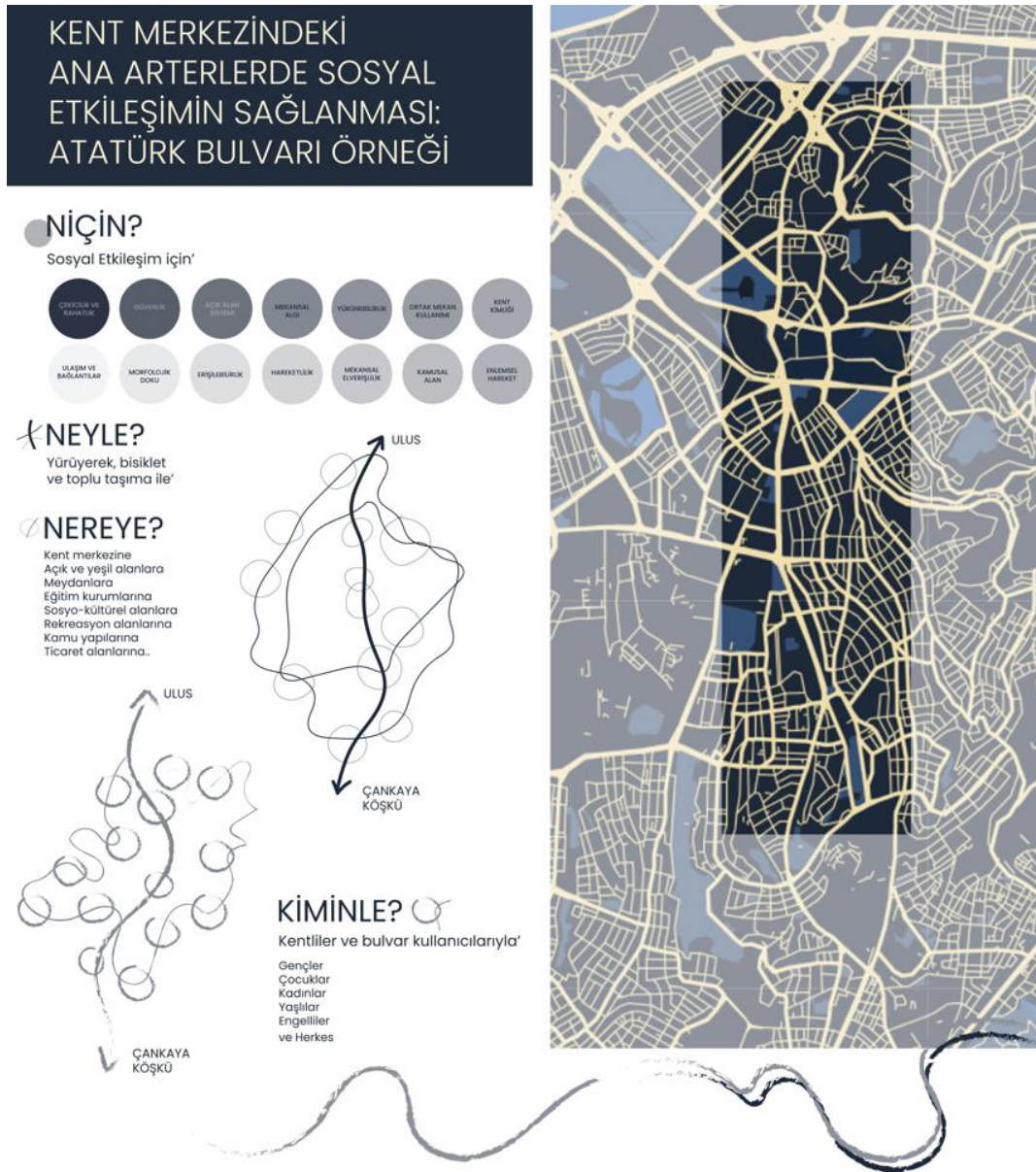
2. YOL HARİTASI



Şekil 1: Yol Haritası (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

Çalışmaya başlamadan önce oluşturulan yol haritası proje sürecinin sistematik bir şekilde ilerlemesine yardımcı olacağı düşünülmüş ve hazırlanmıştır. Yol haritasını aşamaları ise şu şekildedir: Sorunsalın belirlenmesi, seçim gereklilerinin belirlenmesi, anahtar kelimeler ve araştırma sorularının tespiti, literatür araştırması ve dünya örnekleri, alternatiflerin belirlenmesi, çalışma alanına en uygun olanın seçilmesi, analiz ve sentez çalışmaları, müdahale alanlarının belirlenmesi, amaç-hedef-stratejilerin tespiti, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlar.

3. SORUNSALIN TANITIMI



Şekil 2: Sorunsalın Tanıtımı (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

‘Kent Merkezindeki Ana Arterlerde Sosyal Etkileşimin Artırılması: Atatürk Bulvarı Örneği’ sorunsalının tanıtımına yönelik hazırlanan Şekil 2’deki paftada yer alan unsurlar dört başlık altında sınıflandırılmıştır. Niçin? başlığı altında sosyal etkileşimin gereklilikleri ve kriterlerine yer verilmiştir. Neyle? Başlığı altında sosyal etkileşimin neyle gerçekleştirilebileceği, hangi ulaşım modlarının kullanılabileceğine değinilmiştir. Nereye? Başlığı altında yer alan kent merkezine, açık ve yeşil alanlara, meydanlara, eğitim kurumlarına, sosyo-kültürel alanlara, rekreasyon alanlarına, kamu yapılarına, ticaret alanlarına kavramları sosyal etkileşimin mekansal olarak nereye nüfuz ettiğini ortaya koymaktadır. Kiminle? Başlığı altında yer alan kentliler ve bulvar kullanıcıları ile kastedilenin gençler, çocuklar, kadınlar, yaşlılar, engelliler ve herkes olmasının yanı sıra sosyal etkileşimin artmasının kiminle sağlanabileceğine dikkat çekilmiştir. Sonuç olarak sorunsalın tanıtımı yapılacak olan tüm çalışmalara ışık tutacaktır.

4. TEORİK ÇERÇEVE



Şekil 3: Sosyal Etkileşim Teorik Çerçeve
(Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

Sosyal Etkileşim, aynı mekânı paylaşan ya da iletişime geçen en az iki unsurun birbirlerini etkilemesi veya değiştirmesidir. Sosyal etkileşimin doğasını anlayabilmek için öncelikle buralarda insanlar arasında gerçekleşen ilişki çeşitliliğinin anlaşılması gerekmektedir (Mehta, 2013). Gehl (1987), Lofland (1998), Mehta (2013) ve Aelbrecht (2016), açık mekânlarda insanlar arasında oluşan ilişki çeşitliliğini tanımlamışlar ve sınıflandırmalar yapmışlardır.

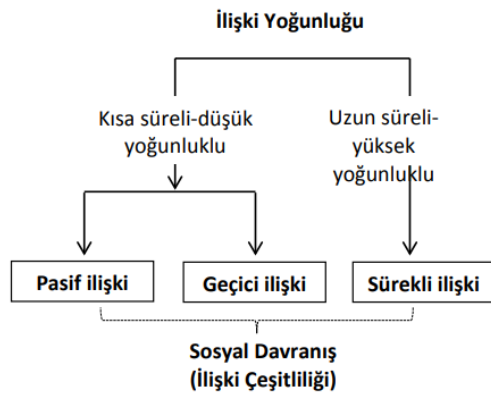
• Gehl (1987) sosyal ilişki çeşitliliğini; (1) Pasif (Birbirini tanımayan insanların birbirlerini izleme, duyma gibi yüzeysel kurdukları ilişki), (2) Tesadüfi (Yabancılar arasında spontane gelişen ilişki), (3) Tanıdıklarla (Günlük hayat içinde, tanıdıklar-arkadaşlar arasında gelişen ilişki) ve (4) Arkadaşlar (Yakın arkadaşlar arasında sürekli gerçekleşen ilişki)

• Lofland (1998); (1) Geçici (Kibarlık için yapılan söyleşi, bakış, bekleme, görsel ya da sözlü alışveriş gibi ilişki), (2) Rutinleşen (Birbirine aşına olan insanlar arasında oluşan karşılıklı ilişki), (3) Kısa Karşılaşmalar (Yabancılar arasında birbirini tanıyormuş gibi ‘duygusal anlamda birliktelik’ olan kısa ilişki) ve (4) Samimi İlişki (İnsanlar arasında sık ve tekrarlayan ilişkilere dayalıdır ve duygusal bakımdan birliktelik olan ilişki)

• Mehta (2013), (1) Pasif (Yabancılar ya da birbirine aşına olan insanlar arasında herhangi bir sözlü iletişim gerçekleşmeden oluşan ilişki), (2) Geçici (Yabancılar ya da birbirine aşına olan insanlar arasında tesadüfen oluşan kısa süreli ilişki) ve (3) Sürekli (Yakın arkadaş, tanıdık ya da partnerler arasında sürekli tekrarlayan uzun süreli ilişki)

• Aelbrecht (2016), (1) Pasif (İnsanları seyretme, izleme gibi görsel-sözlü ilişki), (2) Aktif (Geçici, rutinleşen ve kısa karşılaşmaları kapsayan ilişki, Samimi, görsel, duygusal, sözlü uzun ömürlü ilişki) Araştırmacıların yaptığı bu sınıflandırmalara bakıldığında, aslında tüm araştırmacıların genel olarak insanlar

arasında oluşan ilişki çeşitliliğini, pasif, geçici ve sürekli ilişki olarak tanımladıkları görülmektedir. Pasif ve geçici ilişki kısa süreli ve düşük yoğunluklu ilişkileri açıklamak için kullanılırken, sürekli ilişki uzun süreli ve yüksek yoğunluktaki ilişkileri açıklamak için kullanılmıştır. Bu doğrultuda bu çalışmada, kamusal açık mekânlarda gerçekleşen sosyal etkileşimi değerlendirecek model ortaya konmuştur (Şekil 4)

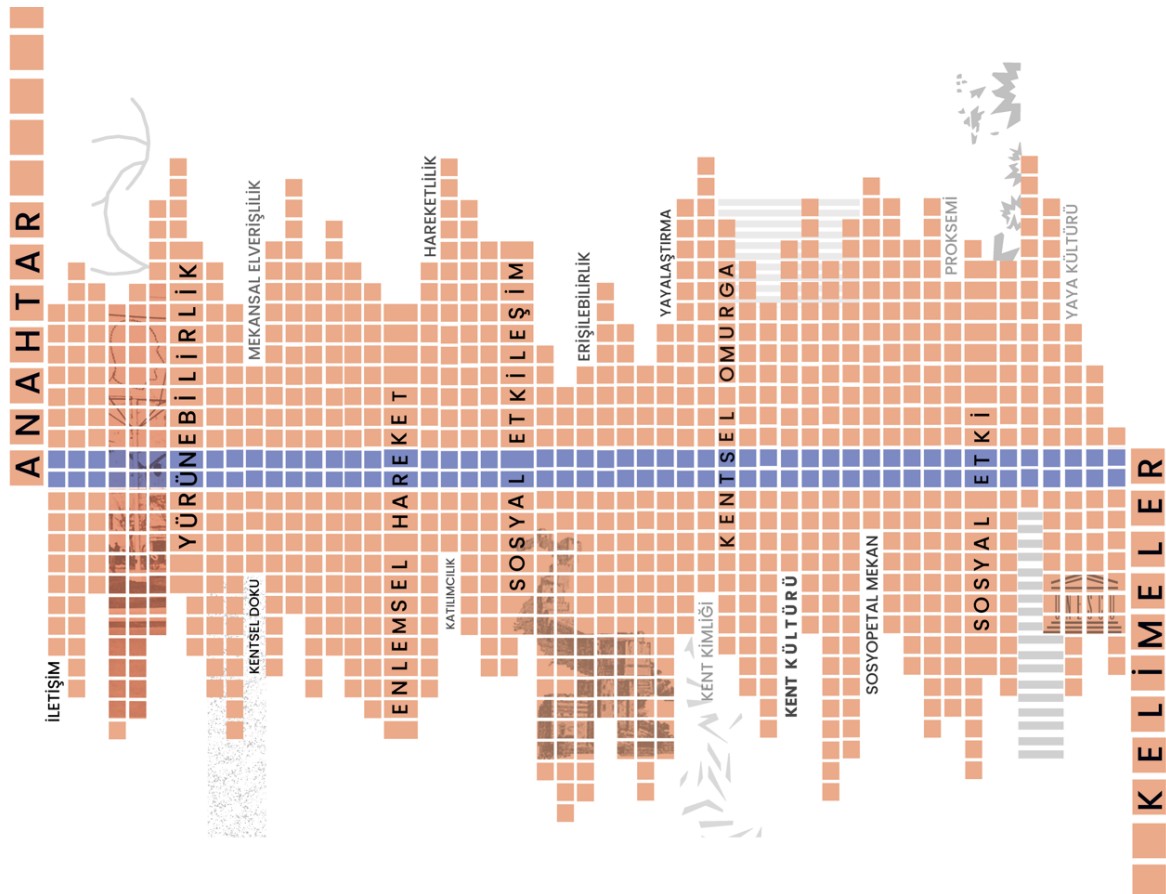


Şekil 4: Açık Kamusal Mekânlarda Sosyal Davranış Göstergeleri (Alpak, 2017)

İnsan-çevre arasındaki etkileşimin kurulmasına olanak sağlayan kaliteli çevresel özelliklere sahip olduklarında, çeşitli ihtiyaçların bir arada karşılanabileceği mekânlar olarak kullanılabilirler ve insanlar arasındaki ilişki çeşitliliğini artırarak sosyal etkileşimi destekleyebilir (Amin, 2008; Madanipour, 2010; Abdulkarim ve Nasar, 2014; Aelbrecht, 2016). Bu doğrultuda akla şu sorular gelir ve bunlarda araştırma sorularını oluşturur (Şekil 5). Araştırma sorularına cevap aramak için yapılan literatür araştırmaları sonucu elde edilen ve çalışmaya katkı sunacak olan anahtar kelimeler için Şekil 6'da gösterilmiştir.

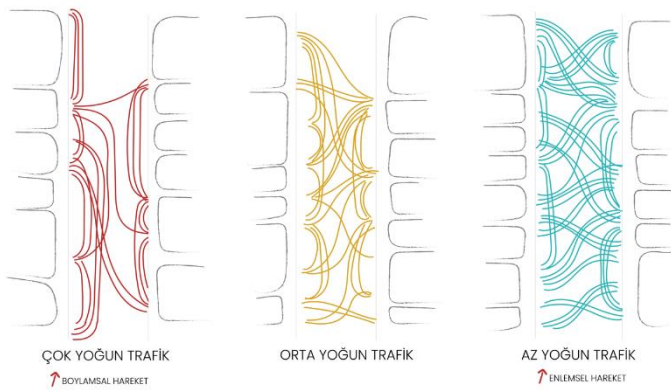


Şekil 5: Araştırma Soruları (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)



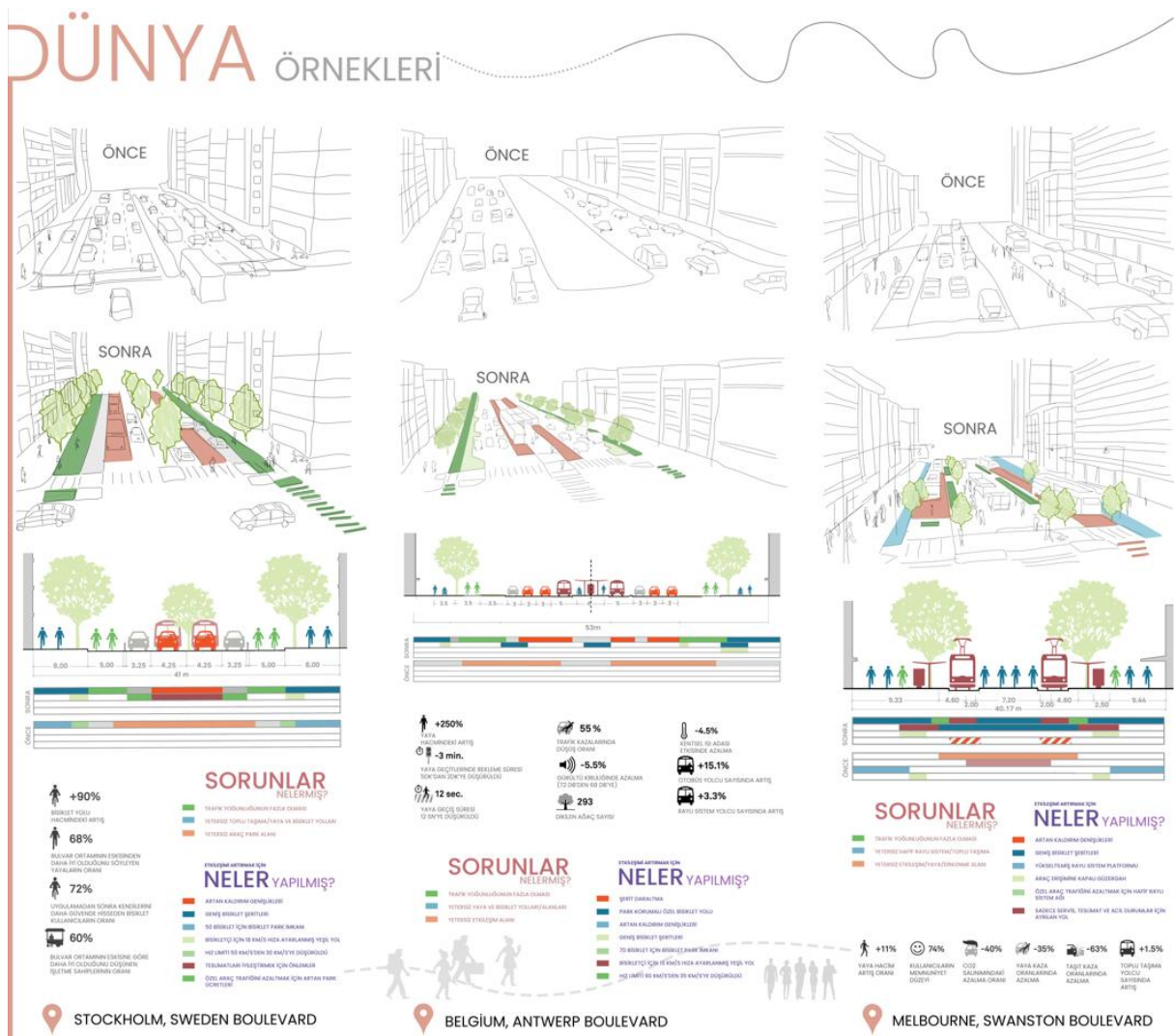
Şekil 6: Anahtar Kelimeler (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

DONALD APPLEYARD'IN TESPİTİ **ATATÜRK** İÇİN DE GEÇERLİ Mİ? **BULVARI**



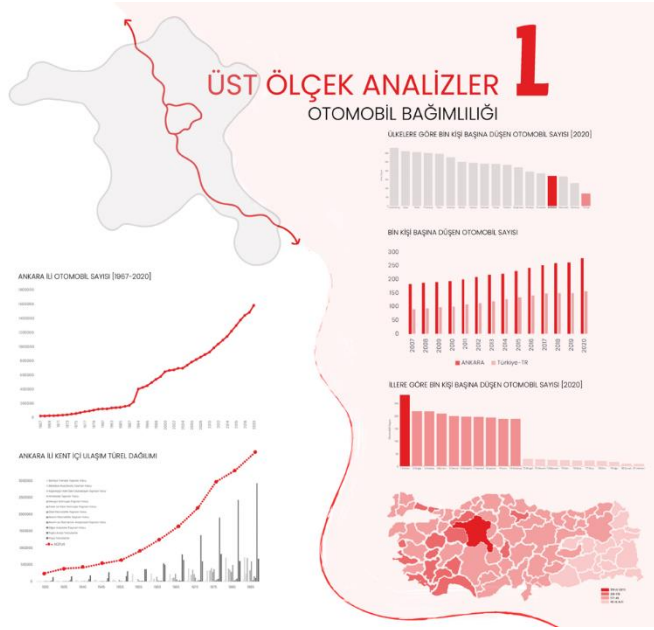
Şekil 7: Donald Appleyard'ın Tespiti (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

Donald Appleyard tespitiinde de bahsedildiği üzere çok yoğun trafikte boylamsa hareketin az yoğun trafikte ise enlemsel hareketin fazla olduğu görülmektedir (Şekil 7). Bu tespitin Atatürk Bulvarı içinde geçerli olup olmadığı hem literatür araştırmalarında hem de Şekil 8’de de görüldüğü gibi bazı dünya örneklerinden kesitler hazırlanmıştır. Bu aşamada dikkat edilen husus ise bulvarların fiziksel ve sosyal özellikleri olmuştur. Örneğin bulvarın kaç km uzunlukta ve genişlikte olduğu ya da trafik yoğunluğunun derecesi seçim kriterlerinden sadece bazılarıdır.



Şekil 8: Dünya Örnekleri (*Çalışma kapsamında hazırlanmıştır*)

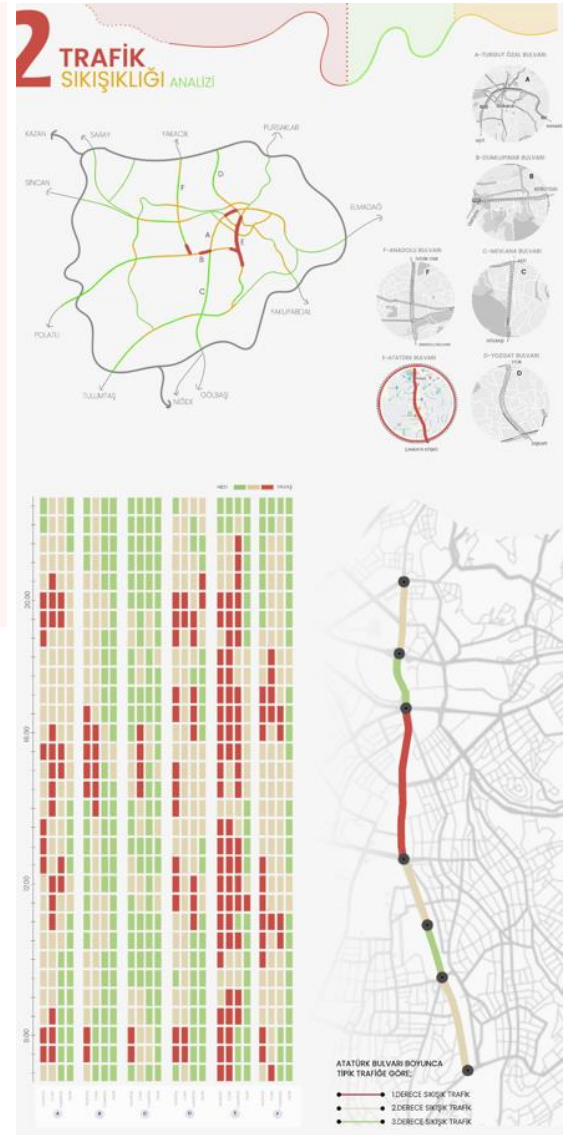
5. ANALİZLER



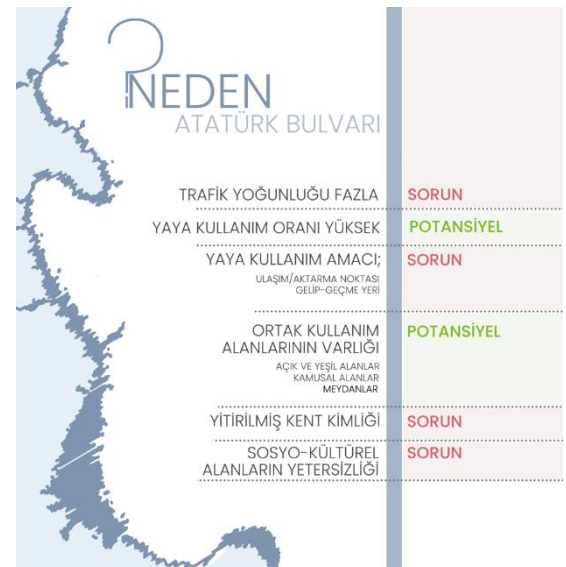
Şekil 9: Otomobil Bağımlılığı Tespiti (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

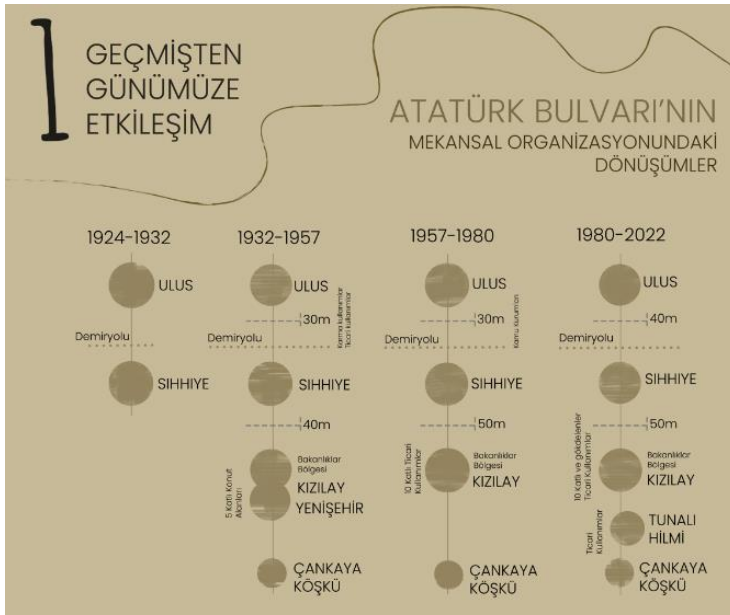
Sorunsala yönelik analiz aşamasına gelindiğinde ilk olarak üst ölçekten gelen kararlar ve tespitler analiz aşamasının ilk adımını oluşturmaktadır. Şekil 9'daki grafiklerde de görüldüğü gibi Ankara'da günden güne artan otomobil bağımlılığı ve buna bağlı olarak artan trafik sıkışıklığı sorunu sorunsalın temelindeki problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Şekil 10'da ise metropoliten alan sınırı içerisindeki ana arterlerdeki trafik sıkışıklığı yaşanan noktalar tespit edilmiştir. Google Maps aracılığıyla tipik trafik verileri kullanılarak hazırlanan trafik sıkışıklığı tablosu yan tarafta verilmiştir. 6 farklı bulvar üzerinden yapılan değerlendirmeye göre trafik sıkışıklığının en fazla olduğu bulvarın Atatürk Bulvarı olması şaşırtıcı bir sonuç olmamıştır. Bunun nedeni ise kent omurgasını oluşturan bu bulvarın kent formuna yön vermesinin yanı sıra doğu, batı, kuzey ve güney hatlarına ulaşım için 'vazgeçilmez' bir güzergâh olmasıdır. Çalışma alanının seçimi yapılırken de bu kriter göz önüne alınarak yapılmıştır. Atatürk Bulvarı'nın çalışma alanı olarak seçilmesinde sadece bu kriter göz önüne alınmamıştır. Şekil 11'de görüldüğü üzere çalışma alanı seçim kriterlerine yer verilmiştir.

Şekil 11: Neden Atatürk Bulvarı? (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

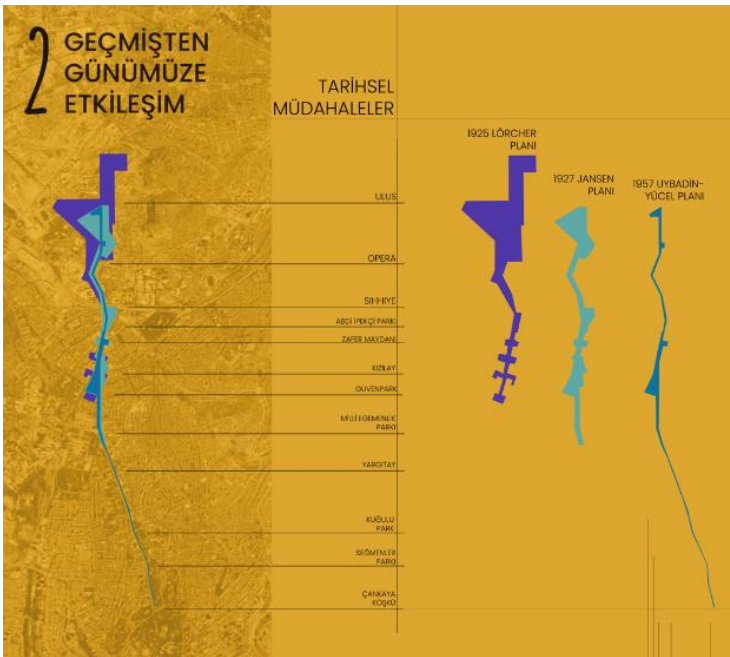


Şekil 10: Trafik Sıkışıklığı Analizi (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)





Şekil 12: Atatürk Bulvarı'nın Mekansal Organizasyondaki Dönüşümleri (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)



Şekil 13: Atatürk Bulvarı'na Yapılan Tarihsel Müdahaleler (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

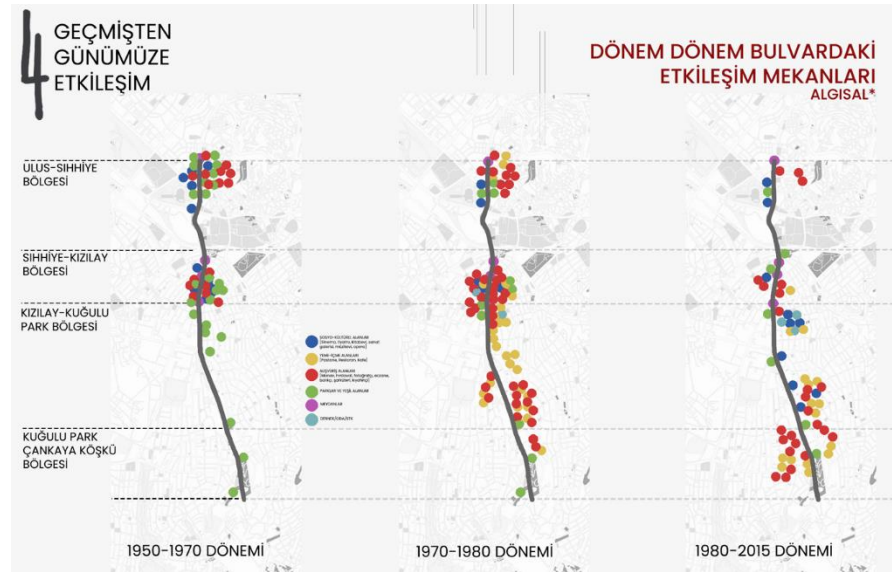
konut kanunu dönemi olarak 1957-1968, 1968-1977 Dalokay'ın müdahaleleri, 1977-1994 Metro müdahaleleri ve son olarak 1994-2009 İ. Melih Gökçek'in yeraltı geçitleri dönemidir. Bu dönemler detaylı olarak incelendiğinde ise bazı sonuçlar çıkarılmıştır. Etkileşimin artması gereken yerde yapılan bu müdahaleler trafik sıkışıklığını artırmış sosyal etkileşimi azaltmıştır. Bu durumun bir başka kanıtı ise çalışma kapsamında hazırlanan geçmişten günümüze enlemsel ve boylamsal hareketin değişimi ve dönüşümü Şekil 14'te gösterilmiştir.

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde modernleşmenin mekânda en çok hissedilen örneklerinden biri olan Ulus Meydanı'ndan Çankaya Köşkü'ne uzanan Atatürk Bulvarı, kültürel faaliyetler, kamusal alanlar, kamu kurumları ile donanmış adeta açık hava müzesi olarak yaşamını sürdürmüştür. Bulvar, yeni başkentin kurulmasının ve Cumhuriyet ideolojisi kapsamında halka kazandırılmaya çalışılan çağdaş yaşam biçiminin önemli bir sahnesi olarak tasarlanmış ve buna dayalı bir ölçü ve düzen içerisinde şekillenmiştir (Keskinok, 2009). Geçmişten günümüze değişen ve dönüşen bulvar, değişken politik ve ekonomik süreçlere tanıklık etmiş olmanın yanı sıra bunlara paralel olarak mekansal organizasyonda dönüşüm geçirmiştir (Şekil 12).

1920'den başlayarak Lörcher'in 1924-25 Planı, Jensen'in 1927 Planı ve Uybadin-Yücel'in 1957 Planı Atatürk Bulvarı'nın mekansal olarak geliştirildiği planlardı. Şekil 13'te ise bu dönemleri ve bulvarın birincil etkileşim alanı çerçevesini göstermektedir. Ankara'nın bu ilk planları etkileşim açısından mekansal bir nitelik taşısa da bulvarın etkileşim sınırlarının azaldığı görülmektedir. Bulvar ilk olarak Uybadin-Yücel Planında orijinal güzergahına ulaşmıştır. Bu üç dönemden sonra Atatürk Bulvarı birçok müdahaleyle karşı karşıya kaldı. Bu dönemler



Şekil 14: Enlemsel ve Boylamsal Hareket (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)



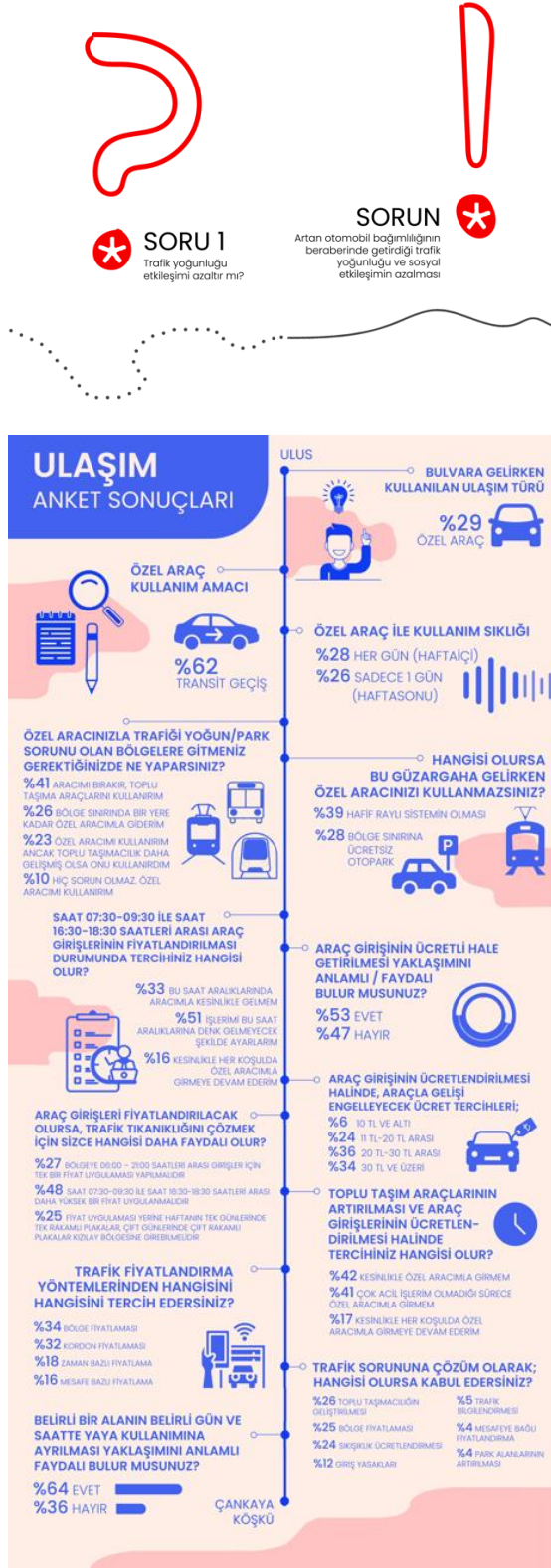
Şekil 15: Dönem Dönem Etkileşim Mekanları*Algısal (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

Geçmişten günümüze etkileşimde enlemsel ve boylamsal hareketin değişimi için günümüze yaklaştıkça 'enlemsel hareket azalmış boylamsal hareket artmış' şeklinde yorumlayabiliriz. Bunun sebeplerinden biri de Şekil 15'te görüldüğü üzere dönem dönem değişen etkileşim mekanlarıdır. Açık ve yeşil alanlar, sosyokültürel alanlar, yeme-içme alanları, alışveriş alanları gibi etkileşimin güçlü olduğu mekanlar yapılan müdahaleler sonucu etkisini kaybetmeye yüz tutmuştur.



Şekil 16: Anket Çalışması (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

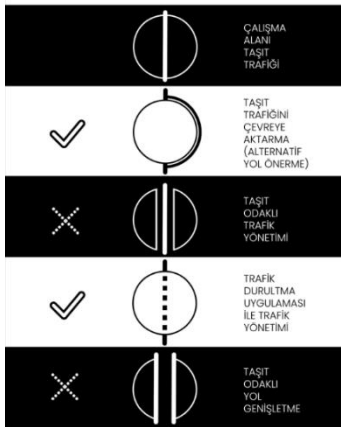
Bu durumun günümüze yansımalarına baktığımızda ise Şekil 16'da toplam 200 kişiyle yapılan anket sonuçlarında görmek mümkündür. Eskiden insanların buluşma noktası olduğu etkileşimde bulunduğu mekanların bulvar üzerinden bir bir yok olduğunu Atatürk Bulvarı'nı kullanım amacı ve sıklığı sorusuna verilen cevaplarda görebiliriz. Güzergahı transit amaçlı kullananların oranının yüksek ve kullanım sıklığı oranı ise etkileşim düzeyini etkileyecek oranda olmaması anket sonuçlarından elde edilmiştir.



Şekil 17: Ulaşım Anket Çalışması
(Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

Analizlerin sistematik bir şekilde ilerlemesi için üst ölçekten gelen kararlar ve tespitlerin yanı sıra geçmişten günümüze değişen ve dönüşen Atatürk Bulvarı'nın çalışmaya katkısı büyük olmuştur. Tüm bunların ardından sorunsal iki başlık altında tekrar incelenmiştir. Ulaşım/Trafik-Etkileşim ilişkisi ve Etkileşim Ölçütleri başlıkları altında analizler gerçekleştirilmiştir. İlk olarak analizlerin temelinde yatan sorun (*Artan otomobil bağımlılığının beraberinde getirdiği trafik yoğunluğu ve sosyal etkileşimin azalması*) ve bu sorunun çözümüne götürecek olan soru (*Trafik yoğunluğu etkileşimi azaltır mı?*) tespit edilmiştir.

TRAFİĞİN MEKANSALE DÜZENLENMESİ



Şekil 18: Trafikğin Mekansal Düzenlenmesi
(Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)



Şekil 19: Bulvar Kullanıcıları İstek Listesi
(Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

Trafikğin mekansal düzenlenmesi şeması için yararlanılan anket sonuçlarından elde edilen bir diğer veri ise bulvar kullanıcılarının istekleri (Şekil 19) olmuştur çünkü kullanıcı memnuniyeti artarsa etkileşimde aynı oranda artmaktadır.



Şekil 23: Yayalaşma Günü (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

TRAFİK SIKIŞIKLIĞI

ÜCRETLENDİRME/BİLGİLENDİRME

KORDON FİYATLANDIRMALARI HAFTA İÇİ ZİRVE SAATLERDE (07.30-09.00) (12.00-13.30) (16.30-19.30) UYGULANACAKTIR. ZİRVE SAATLER DİŞİNDA ALANA GİRMEK İSTEYENLER İÇİN (BÖLGE FİYATLAMASI) İSE; KIRMIZI TARİFE(1.BÖLGE) EN YÜKSEK ÜCRET, YEŞİL TARİFE (2.BÖLGE) ORTA ÜCRET, MAVİ TARİFE (3.BÖLGE) DÜŞÜK ÜCRET TARİFELERİ UYGULANACAKTIR. BÖLGE FİYATLAMASI HAFTA İÇİ HER GÜN (ZİRVE SAATLERDE KORDON TARİFESİ) UYGULANACAKTIR.

KORDON FİYATLANDIRMALARI HAFTA SONU ZİRVE SAATLERDE (14.00-17.00) (19.00-21.00) UYGULANACAKTIR. ZİRVE SAATLER DİŞİNDA ALANA GİRMEK İSTEYENLER İÇİN (BÖLGE FİYATLAMASI) İSE; KIRMIZI TARİFE(1.BÖLGE) EN YÜKSEK ÜCRET, YEŞİL TARİFE (2.BÖLGE) ORTA ÜCRET, MAVİ TARİFE (3.BÖLGE) DÜŞÜK ÜCRET TARİFELERİ UYGULANACAKTIR. BÖLGE FİYATLAMASI HAFTA SONU (ZİRVE SAATLERDE KORDON TARİFESİ) UYGULANACAKTIR. TÜM BUNLARA EK OLARAK BELİRLİ ALANA(SİHİYE KAVŞAĞI-AKAY KAVŞAĞI ARASI) ARAÇ GİRİŞİNİN YASAK OLACAĞINI SÖYLEYEBİLİRİZ.



KORDON FİYATLANDIRMA ÜCRET TABLOSU

NORMAN ARAÇLAR	HAFTA İÇİ	
	İNDİRİMLİ ÇOKLU GİRİŞLER	BÖLGEDE YAŞAYANLAR İÇİN YÜKÜK GEÇİŞ
GÜNLÜK ÖDEME	%50 İNDİRİM (100 TL GİRİŞ)	%40 İNDİRİM (PEŞ PEŞE YAPILAN 50 GİRİŞ)
HER GEÇİŞ İÇİN 20 TL	500 TL	600 TL
HER GEÇİŞ İÇİN 25 TL		
	HAFTA SONU	

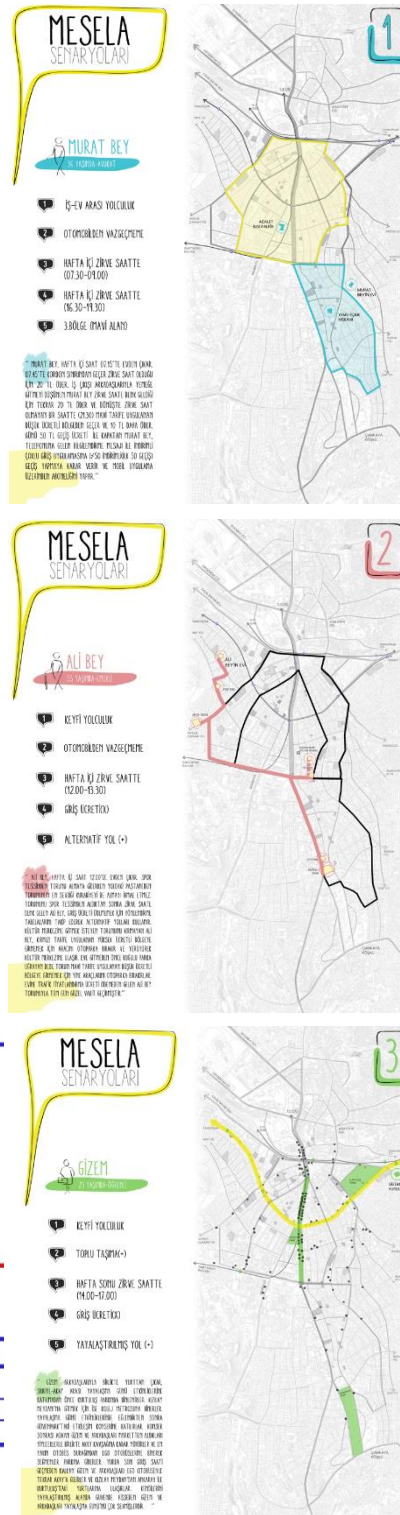


BÖLGE FİYATLANDIRMA ÜCRET TABLOSU

GECİRİŞ TABLOSU		HAFTA İÇİ
NORMAL ARAÇLAR	İNDİRİMLİ ÇOKLU GİRİŞLER	BÖLGEDE YAŞAYANLAR İÇİN YÜKÜK GEÇİŞ
HER GEÇİŞ İÇİN 35 TL	%50 İNDİRİM (100 TL GİRİŞ) 875 TL	750 TL
HER GEÇİŞ İÇİN 20 TL	%50 İNDİRİM (100 TL GİRİŞ) 500 TL	500 TL
HER GEÇİŞ İÇİN 10 TL	%50 İNDİRİM (100 TL GİRİŞ) 250 TL	300 TL
HER GEÇİŞ İÇİN 40 TL		HAFTA SONU
HER GEÇİŞ İÇİN 25 TL		
HER GEÇİŞ İÇİN 15 TL		

Şekil 24: Trafik Sıkışıklığı

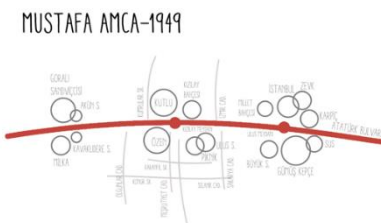
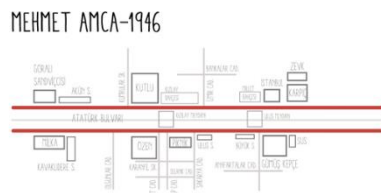
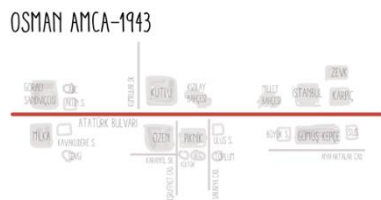
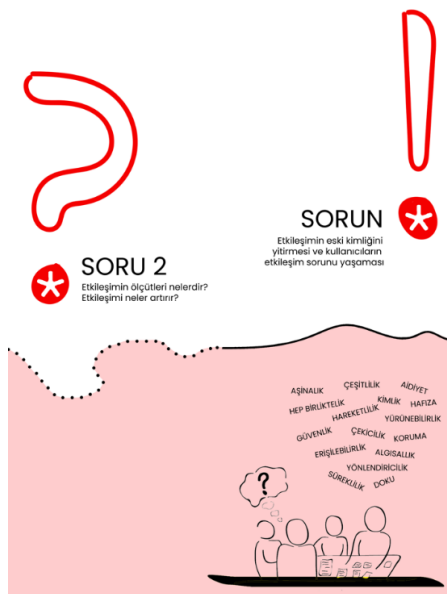
Ücretlendirme (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)



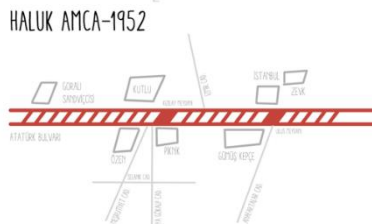
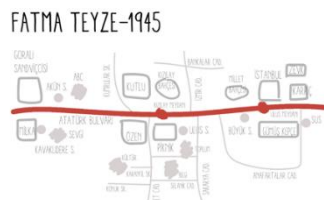
Şekil 25: Mesela Senaryoları

(Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

Şekil 23'te ise 'haftasonu yayalaşma günü olsun' diyenler için değerlendirilmeye alınan senaryo yer almaktadır. Bu senaryoda haftasonu zirve saatlerde kordon fiyatlaması, zirve saatler dışında alana girmek isteyenler için ise bölge fiyatlama tarifesine uygulanacaktır. Yayalaştırılacak alan Sıhhiye-Akay Kavşakları arası olmakla birlikte tüm haftasonu yayaların kullanımına bırakılması hedeflenmektedir. Bu güzergahın seçim gerekçeleri ise başta yoğun trafiğin etkileşimi azaltılması ve trafiğin bu alanda en yoğun olması olarak sıralanabilir. Ek olarak bu alanın yaya hareketliliği potansiyelinin diğer alanlara kıyasla fazla olduğu tespit edilmiştir. Bu üç senaryonun daha iyi anlaşılabilmesi için Şekil 24 ve 25'in incelenmesi önerilmektedir. Şekil 24'te ücretlendirme tablosu yer alırken Şekil 25'te üç farklı uygulamayı da içeren 'Mesela Senaryoları' hazırlanmıştır.

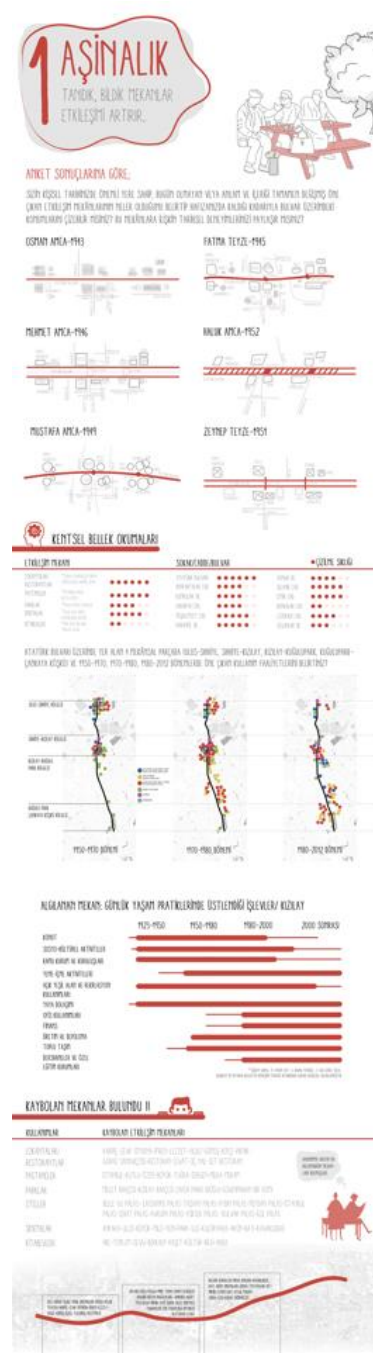


Etkileşim ölçütleri başlığı altında, analizlerin temelinde yatan sorun (*Etkileşimin eski kimliğini yitirmesi ve kullanıcıların etkileşim sorunu yaşamaması*) ve bu sorunun çözümüne götürecek olan soru (*Etkileşimin ölçütleri nelerdir? Etkileşimi neler artırır?*) tespit edilmiştir. Bu kapsamda ilk olarak ‘aşinalık’ ölçütü ele alınmıştır.



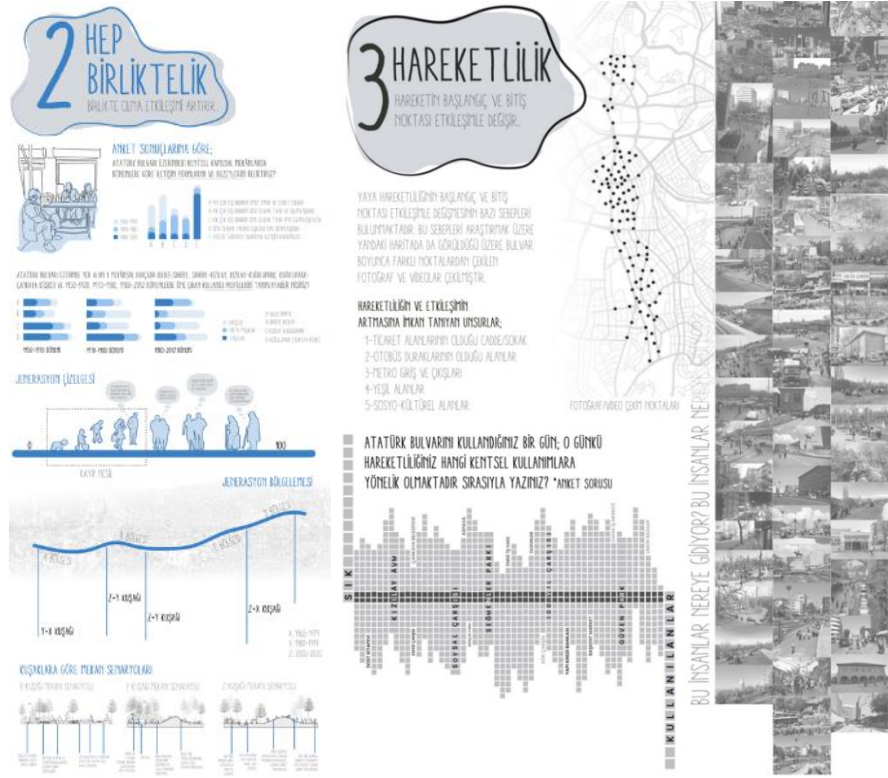
Şekil 27: Zihin Haritaları (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

‘Tanıdık, bildik mekanlar etkileşimi artırır’ tezi kapsamında ele alınan aşinalık ölçütü için saha çalışması yaparak eski dönemlerde yaşamış büyüklerle yapılan görüşmeler sonucu Şekil 27’de de görülen zihin haritaları çıkarılmıştır. Gerçek kişiler ve tecrübelerinden elde edilen bilgilere göre eskiden kullanılan günümüzde ise ‘kaybolan mekanlar’ ın etkileşim kapsamında önemli bir yerinin olduğu tespiti yapılmıştır. Projeye önemli ölçüde katkı sunan bu aşına mekanlar etkileşimi artırma yöntemi olarak da kullanılacaktır. Çalışma alanı sınırları içerisinde yer alan aşına mekanlar kategorilere ayrılarak konumsal olarak yerleri tespit edilmiştir. Hem plan aşamasında hem de tasarım planı aşamasında çalışmaya yön verecek olan aşına mekanlar sorunsalın çözümü için büyük rol oynayacaktır.



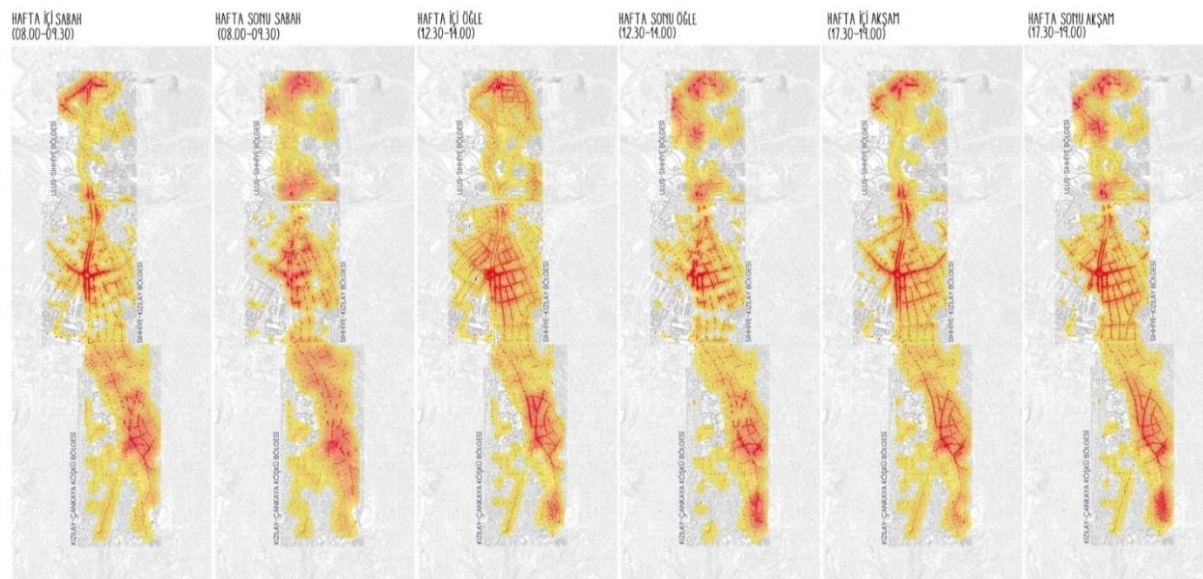
Şekil 26: Aşinalık Ölçütü (Çalışma kapsamında hazırlanmıştır)

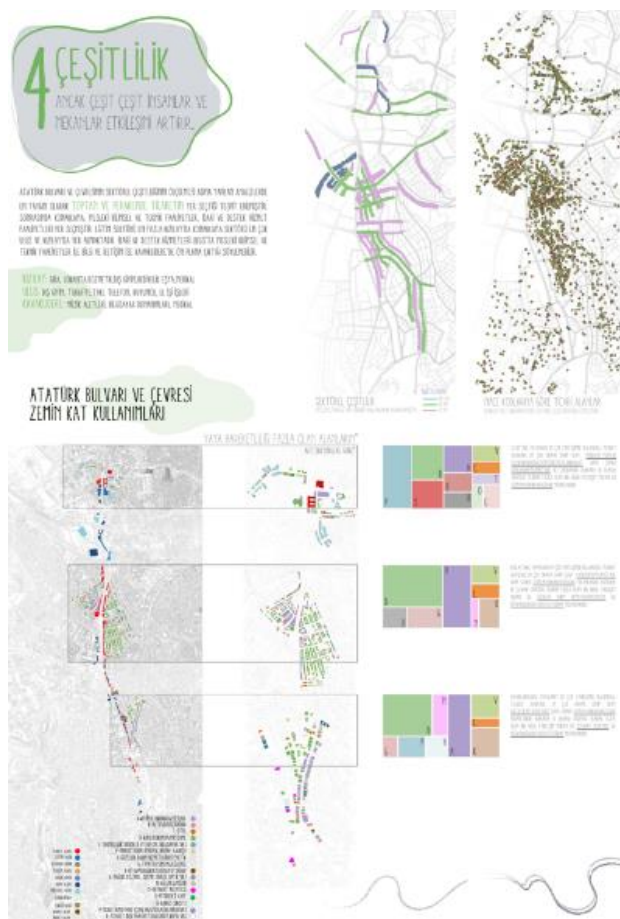
Diğer bir etkileşim ölçütü ise ‘hep biliktelik’tir. Birlikte olma etkileşimi artırır tezi kapsamında ise eski dönemlerde yaşamış büyüklerle görüşmelerden elde edilen bilgiler ışığında bazı çıkarımlar elde edilmiştir. Etkileşimin artması için tüm kullanıcıların bir arada olması ve bulvar kullanım amaçlarının değişimi gereklidir. Öncelikle Bulvar güzergahı jenerasyon bölgelemesi yapılarak hangi alanları hangi kuşaklar kullanıyorun tespiti yapılmıştır. Plan aşaması için



ise fayda sağlayacak olan kuşaklara göre mekân senaryoları yandaki şemada gösterilmiştir. Bir diğer etkileşim ölçütü ise ‘hareketlilik’tir. ‘Hareketin başlangıç ve bitiş noktası etkileşimle değişir’ tezi kapsamında bulvardaki yaya hareketliliği incelenmiştir. Saha araştırması yapılarak alanda çekilen fotoğraf ve videolar yaya hareketliliğinin tespit edilmesi için kullanılan yöntemdir. Ayrıca yapılan anket çalışması da bu hareketliliğin ölçülmesinde etkili olmuştur. Kullanıcılara yöneltilen ‘Atatürk Bulvarı’nı kullandığınız bir gün; o günkü hareketliliğiniz hangi kentsel kullanımlara yönelik olmaktadır sırasıyla yazınız?’ sorusu ve aşağıda yer alan hot spot analizi yaya hareketliliğinin en yoğun olduğu alanların tespit edilmesi için hazırlanmıştır. Yaya hareketliliğinin en yoğun alanlar ise daha çok yeme-içme, alışveriş, metro giriş ve çıkışları, otobüs duraklarıdır.

YAYA HAREKETLİLİĞİ- HOT SPOT ANALİZİ*





Son olarak ‘çeşitlilik’ ölçütü incelendiğinde ‘ancak çeşit çeşit insanlar ve mekanlar etkileşimi artırır’ tezi doğrultusunda bulvar boyu etkileşimin en yoğun olduğu alanlarda zemin kat kullanımları analizi yapılmıştır. Planlanan alanda etkileşimin artması için insan çeşitliliğinin ve mekansal çeşitliliğin fazla olması gerekliliktir diyebiliriz. Projeye farklı bir bakış açısı getirmek özgünlüğü ortaya koymak amaçlı incelenen bir diğer konu ise ‘yer altı etkileşimi’dir. ‘Yer altı etkileşimi yer üstünün altında kalmaz’ tezi kapsamında bulvar boyunca yer alan yer altı çarşıları ve metro noktaları tespit edilmiştir. Tasarım planı için seçilen alanın seçim kriterlerinde yer alan Kızılay Metro-Ankaray İstasyonu alanı analiz alanı olarak seçilmiştir. Öncelikle bu alanda ‘yer altı anketi’ yapılmıştır ve kullanıcıların istekleri ve sorunları tespit edilmiştir. Daha sonrasında yer altı yerleşim planı ve giriş çıkış noktaları tespit edilmiştir. Son olarak ise yaya hareketliliğini ölçmek amaçlı yer altı hot spot analizi hazırlanmıştır. Yaya hareketliliği en fazla olan alanlar ise metro giriş ve çıkışları, fatura ödeme noktaları, ticari mekanlar ve para yatırma/çekme noktalarıdır.



10. SONUÇ VE GENEL DEĞERLENDİRME

Ankara'nın en önemli kamusal alanlarından biri olan ve aynı zamandan kent omurgasını oluşturan Atatürk Bulvarı, zaman içerisinde tarihsel olarak köklü değişikliklere uğramıştır. Katlı kavşaklar gibi taşıt trafiğini öncelikli hale getiren uygulamalar, kaldırımların daraltılarak yol şeritlerinin artırılması bulvarın geçmişte çeşitli ulaşım biçimlerinin bir arada kurgulanan yapısını tahrip ettiği söylenebilir. Bu kamusal etkileşim mekânı ulaşım işlevinin altında ezilirken, diğer çok yönlü kamusal işlevleri ve değerleri göz ardı edilmesi bulvarın yalnızca ana ulaşım arteri olarak ele alınmasının sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu süre zarfında bulvarda yer alan pek çok yaya mekânı ortadan kaldırılmış bulvarın açık kamusal alanları, bulvardan ayrıştırılmıştır. Bulvarı çevreleyen yapıların bakım ve onarımı ertelenerek köhneleşmeye terk edilmiştir bu da aşına olunan mekanların unutulup gitmesine sebebiyet vermiştir. Ayrıca, bulvar üzerindeki temel ekonomik işlev salt ticarete indirgenmiş; ticaretin niteliği ise düşmüştür bu da beraberinde 'çeşitlilik' ölçütünün kaybolmasını getirmiştir. Ticari faaliyetlerin çeşitliliğinin azalması insan çeşitliliğini de azalmış böylece etkileşim için kısıtlı etkileşim profilleri ortaya çıkmıştır. Bütün bunların neticesinde, Atatürk Bulvarı, kentlilerin sosyal yaşamında kullandıkları bir mekândan, başka odaklara ulaşmakta kullandıkları bir istasyon alanına ve üzerinden hızla geçilip gidilen bir ulaşım arterine dönüşmüştür yorumları yapılabilir. Atatürk Bulvarı üzerindeki bu dönüşüm ve değişim süreci ortaya karamsar bir tablo çıkarmıştır. Bulvarın ekonomik, fiziksel ve sosyal yapısı tahrip edilmiş olsa da Ankara'nın halen kent omurgası olması, toplumsal hafızadaki yeri, aşinalığı, kalıcılığı ve kültürel değerleriyle dirençliliğe sahiptir diyebiliriz. İşte tüm bu sorun ve potansiyellere dikkat çekmek üzere hazırlanan bu çalışma ve sorunsal, planlamayı araç olarak kullanarak bu sorunları çözüme kavuşturması hedeflenmiştir. Kaybolan değerlerin yeniden canlandırılmasına yönelik yapılan uygulamalar, kültürel değerlerin korunması, ulaşım modlarının çeşitliliğini öngören tasarımlar, mekanların işlevlerinin çeşitlendirilmesi kapsamında yapılan bu çalışma ile Atatürk Bulvarı'nın kimliği, canlılığı ve kamusalılığı geri kazanılabilir ve etkileşim kalıcı hale gelebilir. Bu sayede Atatürk Bulvarı'nın 'bulvar' niteliğine kavuşması, diğer kentler için de örnek bir deneyim teşkil etmesi de ana hedeflerden biridir. Atatürk Bulvarı'nın etkileşim hikayesinden çıkarılacak bir diğer önemli sonuç ise 21. yy'ın kentinin indirgemeci ve işlevsel sınıflamalardan daha ileri özellikler ve işlevler yüklenen sokak ve dokular olarak ele alınmasını ve planlanmasını sağlayacak alternatif yaklaşımlara ihtiyaç bulunduğu diyebiliriz. Kısaca bu çalışma, Ankara'nın omurgasını oluşturan Atatürk Bulvarı üzerinde yer alan etkileşim mekânı olan kamusal mekânların zamanla değişim göstermesi ve mekânsal olarak yer değiştirmesi ve buna ek olarak ulaşım planlamasının etkileşimi zayıflatması hipotezinden yola çıkarak; Atatürk Bulvarı çalışma alanı özelinde trafik/ulaşım-etkileşim ilişkisini analiz etmiştir.

Sonuç olarak, tüm bu tespitleri özetleyen ve konuyu en biçimde anlatan bazı sözlere yer vermek istiyorum.

"Modernizm şehri doğradı, omurgayı ve kaburgaları kentsel dokudan sıyırdı ve yol ağını ayrı bir sistem olarak kurdu." (Marshall, 2005: 6)

"Bulvarlar, iyi tasarlandığında, uygun şekilde inşa edildiğinde ve iyi korunduğunda muazzam sokaklardır. Haşmetleri ve edebi yanlarıyla hayal gücünü yakalarlar. Şehirlerin, kentsel mekânların sihri ve gücü hakkında iyimser ifadelerdir." (Jacobs, MacDonald and Rofé 2002: 243)

"Sıra ağaçlıkları, tiyatro ve restoranlarla çevrelenmiş olan bulvarlar, kentsel deneyimin önemli bir parçasını oluştururlar; vitrin izleyenlerin ve flaneur'lerin, aynı zamanda, şoför ve kuryelerin, aynı ölçüde, mekândırlar. Modern mimarlar taşıt koridorunun getirdiği katlıklar ve sorunlar üzerinde yoğunlaşarak, yaya ve taşıtların yararlı karışımı sonucunda ortaya çıkan bu eşsiz atmosferi görme yetilerini kaybettiler." (Gold, 1998: 45)

KAYNAKÇA

- Alpak, E. M. (2017). *Alışveriş Caddelerinin Sosyal Davranış Yerlerine Dönüşmesi: Çevresel Özellikle ile Kendileme Davranışının İncelenmesi*. Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Abdulkarim D. & Nasar J. L. (2014). *Do Seats, Food Vendors, and Sculptures Improve Plaza Visitability?* 46, 805-825.
- Aelbrecht, P. S. (2016). *'Fourth Places': The Contemporary Public Settings Informal Social Interaction among Strangers*, Journal of Urban Design, 21, 1, 124-152.
- Amin, A. (2008). *Collective Culture and Urban Public Space*, City, 12, 4-24
- Gehl, J. (1987). *Life between Buildings*, New York: Van Nostrand-Reinhold.
- Gold, J. R. (1998). *The death of the boulevard*. N. R. Fyfe (Ed.) *Images of the Street: Planning Identity and Control in Public Space* içinde, s. 44-57. London and New York: Routledge.
- Hayden, D. (1997). *The Power of Place: Urban Landscapes As Public History*. MIT Press.
- Jacobs, A. B., MacDonald, E. ve Rofé, Y. (2002). *The boulevard book: History, evolution, design of multiway boulevards*. Cambridge: MIT Press
- Keskinok, Ç. (2009). *Ankara kentinin planlanması ve Atatürk Bulvarının Oluşumu*. Ç. Keskinok (Ed.) *Cumhuriyet Devriminin Yolu: Atatürk Bulvarı* içinde, s. 37-58. Ankara: Koleksiyoncular Derneği.
- Lofland, L. (1998). *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*. New York: Aldine De Gruyter
- Madanipour, A. (Ed.) (2010). *Whose Public Space? International Case Studies in Urban Design and Development*. London, England: Routledge.
- Marshall, S., 2005. *Streets & Patterns*. (1st ed.). London and New York: Spon Press, Taylor & Francis.
- Mehta, V. (2013.) *The Street. A Quintessential Social Public Space*. Florence Production Ltd, Stoodleigh, Devon, UK.
- Rossi, A. (1982). *The Architecture of the City*. MIT Press.