

■ Ankara'daki ilk toplu taşıma hizmetleri önceleri bireysel girişimciler ve kaynakları sınırlı kamu işletmeciliği ile sağlamıştır. 1920'lerde 25.000 nüfusa sahip Ankara kentinde özel amaçlı çok az miktarda otomobil yolculuğu yapılmakta, yolcuların önemli kısmını yaya yolculukları oluşturmaktadır.

4

■ 1980'lere gelindiğinde artık A.B.D.'de pazar doygunluğa ulaşmaya başlamış, alışveriş trafiği azalmış, iflaslar, kapanma ve yıkımlar gündeme gelmiştir. Krizden en az hasarla çıkmak için bir çok AVM'de işlevsel dönüşüm gerçekleştirilmiş ve tesislerin başka amaçlarla (yüksek okul, kültür merkezi, depo, toptancı, konser salonu gibi) kullanılması sağlanmıştır.

48

■ Ülkemizde su kaynaklarını geliştirme çalışmalarının merkezi planlama yapısından uzaklaştırılması, deneyimli kamu kurumlarının dışlanması, su gibi temel yaşamsal bir doğal kaynağın tümüyle serbest ticarete konu edilmesi süreci başlamıştır.

78

dosya 11

TMMOB MİMARLAR ODASI ANKARA ŞUBESİ

BÜLTEN 67 / ŞUBAT 2009

yerel yönetimler: ulaşım ve su

- YETMİŞLİ YILLARDAN GÜNÜMÜZE ANKARA KENT YÖNETİMLERİNİN ULAŞIM POLİTİKALARI VE UYGULAMALARI 4
M. AYÇA ÖNCÜ
- AVRUPA KENTSEL ŞARTI, ULAŞIM ve DOLAŞIM İLKELERİ ve ANKARA KENTİ UYGULAMALARI 20
İSMAİL HAKKI ACAR
- ÇAĞDAŞ DÜNYA KENTLERİNDE VE ANKARA'DA YAYA ULAŞIMI 31
KEVSER ÜSTÜNDAĞ
- SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM YAKLAŞIMLARINDA DÜNYA, TÜRKİYE VE ANKARA UYGULAMALARI 37
ELA BABALIK SUTCLIFFE
- ALIŞVERİŞ MERKEZLERİNİN ANKARA ULAŞIMINA ETKİLERİ 47
ERHAN ÖNCÜ
- ANKARA'DA ÇEVRE-DOSTU ULAŞIM TÜR VE DÜZENLEMELERİNİN YERİ- YEREL YÖNETİM ULAŞIM UYGULAMALARI YÖNÜNDEN BİR İRDELEME 55
HÜLAGÜ KAPLAN
- "ANKARA" "SU" VE "GELECEK" ! 71
DURSUN YILDIZ



yerel yönetimler 04



Kentlerimiz yeni bir yerel seçim eşiğinde, kentliler tek bir oyla gelecek beş yıla karar verecek. Bu karar sadece gelecek beş yılda kenti kimin yöneteceği değil, kentlerimizin geleceğinin, çocuklarımıza bırakacağımız yaşam biçiminin, kentin fiziksel ve sosyal yapısında geri dönülmez kayıplar ya da kazançların kararı. Hala dünya kentlerinin fotoğraflarına bakıp onları kıskanacak mıyız, yoksa benzer mekanlarda yaşayacak mıyız? Eski günleri hatırlayıp aradan geçen zamanda ne kadar çok şeyi kaybettiğimizi anlayıp üzülecekmiyiz, yoksa kazandıklarımızla övünüp sevinecekmiyiz. İşte tek bir “oy”un gücü ve sorumluluğu bu kadar büyük...

Yerel seçimler öncesinde Dosya’da, bu kez, Ankara’da gündemden düşmeyen iki konu, “Ulaşım ve Su” inceleniyor. Bir kentin yaşamını sürdürebilmesi için gerekli olan “ulaşım” ve kentlilerin yaşamını sürdürebilmesi için zorunlu olan “su” dosyaları açılıyor. Dosya’da bu kez seçimler öncesinde ulaşım ve su konularındaki sorulara cevap aranıyor. Ankara kentinin can damarları nasıl, damarlarda ne dolaşıyor? Kentin dolaşımı sağlıklı mı, çağdaş ölçütlere uygun mu? Yapılan yatırımlar doğru çözümler mi? Yatırımlardan en büyük payı alan, bu iki konuda paralar nereye gidiyor? Harcananlar ne olarak kentliye dönüyor? Ankara’da ulaşım ve su nereye gidiyor?

Ankara’da ulaşım önce bir tarihsel gelişim hikayesi ile değerlendiriliyor. Ankara’nın başkent oluşundan bu yana ulaşım ve toplu taşıma sistemindeki gelişmeler incelenerek belediye başkanlarının ulaşım konusundaki politikaları, projeleri ve uygulamaları gözden geçiriliyor. Bu değerlendirme günümüzdeki dinamikleri daha iyi anlayabilmek için özellikle yetmişli yıllardan bu yana kent yöneticilerinin siyasal ya da kişisel görüşlerinin kentteki ulaşım politikalarına, uygulamalarına ve giderek kentin yapısına ve kentlilerin yaşamına etkilerinin boyutlarını belirliyor. Yöneticilerin kente ve kent yaşamına yaptıkları etkileri izlemek bizleri bazen mutlu ederken bazen de çok ciddi boyutlarda kaygılandırıyor. Özellikle son dönemlerde bilim ve tekniğe aykırı, sürdürülebilir yaşam, kent ve ulaşım yaklaşımları ve ilkeleriyle uyuşmayan uygulamaların önlenemeyen yayılması, kentten ve kentteki gelişmelerden sorumluluk hissetmeden her kişide kaygı ve hatta korku uyandırıyor. Giderek her yere yayılan karanlığın Ankara’da kent içi ulaşım adım adım yansması bu değerlendirmede ortaya çıkıyor.

Ulaşım konusundaki değerlendirmeler Ankara’daki yaklaşım ve uygulamaların küresel yaklaşımlarla ve örneklerle kıyaslanması ile sürdürülüyor. Avrupa Kentsel Şartı, Yaya Hakları Bildirgesi gibi çağdaş politika belgelerindeki söylemlerle, kentteki uygulamalar karşılaştırılarak Ankara’nın konumu, kent yönetimi-

dosya

TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Adına
Sahibi ve Yazı İşleri Müdürü
Nimet Özgönül

YAYIN KURULU
**Emel Akın, Cânâ Bilsel, Elyan Altan Ergut,
Berin Gür, Serpil Özaloğlu,
Fatih Söyler**

Dosya Koordinatörü
Fatih Söyler

Yayına Hazırlayanlar
Deniz Aygün

Grafik Tasarım
Harman Şaner Çakmak

Grafik Uygulama
Saadet Sönmez, Songül Düzgün

Konur Sokak No:4/3 Kızılay Ankara
Telefon:0 312 417 86 65 Fax:0 312 417 18 04
e-posta: info@mimarlarodasiankara.org
http://www.mimarlarodasiankara.org

TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülteni
eki olarak iki ayda bir yayımlanmaktadır.
6500 adet basılmıştır.Üyelere ücretsiz dağıtılır.
Burada yer alan yazıların içeriğinin sorumluluğu yazarına
aittir.Kaynak gösterilmek koşuluyla alıntı yapılabilir.
Baskı tarihi: Şubat 2009

Baskı
Matsa Basımevi
İvedik Org. San. Matbaacılar Sitesi 558. Sk. No:42 Akara
Telefon: 0 312 395 20 54 (pbx)

nin kente ve ulaşım bakış açısı inceleniyor ve eleştiriliyor. Dünya ve ülkemiz kentlerindeki sürdürülebilir ulaşım politikalarının ve projelerinin kıyaslanması, katlı kavşakları ve otoyola dönüştürülen bulvarlarıyla Ankara'nın ülkemizdeki diğer pek çok kentten çok gerilerde kaldığını gösteriyor.

Özellikle yayalar konusundaki yapılan iki farklı değerlendirme, dünyadaki çağdaş yaklaşımlar ve uygulamalarla karşılaştırarak "Ankara'da yaya olmanın" zorluğunu vurgularken, sürdürülebilir ve çevre dostu ulaşımdan nasıl adım adım uzaklaşıldığını, kent yöneticilerinin dar perspektifleriyle Ankara'nın geleceğini nasıl kararttıklarını belgeliyor. Kentteki ulaşımı otomobillerle özleştirerek projeler geliştiren yaklaşımlarla aynı döneme rastlayan alışveriş merkezlerinin yaygınlaşmasının kent ulaşım sistemi üzerindeki kısa ve uzun dönemli etkileri de bir diğer incelemede ele alınıyor.

Bu noktada; sürdürülebilir ulaşım ilkelerine aykırı olarak ve çağdaş yaklaşımlar hiçe sayılarak motorlu taşıtlara öncelik veren, bilim ve tekniği, kenti ve kentliyi göz ardı eden ulaşım projeleri karşısında meslek odalarının yaptığı yasal mücadeleyi anımsatmak gerekiyor. Yerel yönetim tarafından "kadrolu muhalefet" olarak adlandırılan meslek odalarının kenti ve kentliyi "yerel yönetimin" yanlışlarından korumak için yıllardır sürdürdüğü bu hukuki çabalar başka bir dosya konusu olacak kadar çok ne yazık ki.

Ankara'nın su ihtiyacının değerlendirildiği incelemede kent üzerindeki karanlığın boyutları vurgulanıyor. Kentlilerin en doğal ihtiyacı ve hakkı olan sağlıklı ve yeterli su, Ankara için yüksek düzeylerde risk ve maliyet getirirken, giderek sürdürülebilir bir yapıdan uzaklaşıyor.

Daha çok ve ölümcül nitelikte kaza yaratan yol genişletmeleri ve katlı kavşaklar yayaları yok sayarken, Ankara'yı katlı kavşağı çok ama meydanı olmayan bir kent haline getiriyor. Oysa ki kentler katlı kavşakları ve tünelleri ile değil, meydanları ve yaya alanları yani insan için tasarlanmış mekanları ile tanınırlar. Artık Ankara'nın Kuğulu Parkı, alt geçit tünelinin duvar fayanslarındaki kuğu motifleriyle tanınıyorsa, o Kuğulu Park, o Ankara bitmiş demektir.

Kentin kaynaklarını köprüler, tüneller, katlı kavşaklar için kullanarak tüketen bir yönetim, hızlı yapmakla övündüğü köprülere "60 Gün Köprüsü", "70 gün Köprüsü" adını koyabiliyorsa, acaba yıllar önce başlanan ancak bir türlü kaynak bulunamayan metro hatları açıldığında onların adını da "15 Yıl Metro Hattı" ya da "Dört Dönem Metro Hattı" olarak mı adlandıracaktır?

YETMİŞLİ YILLARDAN GÜNÜMÜZE ANKARA KENT YÖNETİMLERİNİN ULAŞIM POLİTİKALARI VE UYGULAMALARI

M. Ayça Öncü, Şehir Plancısı, Yerel Yönetimler ve Kentsel Politika Planlama Uzmanı

Ankara kentinin ulaşım yapısı ve toplu ulaşım sistemi zaman içerisinde yerel yönetimlerin benimsediği politikalar doğrultusunda şekillenmiştir. Yönetimler kimi zaman kent merkezinde ve konut alanlarında yaya önceliğini geliştiren, toplu ulaşım sistemlerine öncelik veren ve özel otomobili ikinci plana koyan yaklaşımları benimsemiş, kimi zaman da bunların tam tersine ulaşımı sadece motorlu taşıt trafiği olarak algılamış, toplu ulaşım hizmetlerini özelleştirmeye odaklanmış veya dış borçlanmayla pahalı raylı sistem projelerini gündeme getirmiştir. Günümüzde ise yerel yönetim kentin tümünde özel araçlara öncelik vererek ve karayolu alt yapısının artırarak ulaşım ve trafik sorunlarını çözmeye çalışan bir yaklaşım içindedir. Bu çalışmada yerel yönetimlerin politikaları, plan ve projeleri ile Ankara ulaşım yapısının ve toplu ulaşım sisteminin gelişimine etkileri dönemler itibarıyla değerlendirilmektedir.

Önce kent içi ulaşım talebinin yaya ve toplu ulaşım ağırlıklı olarak karşılandığı, otomobilin ulaşım da önemli bir seçenek olarak görülmediği yetmişli yıllara kadar kentin ve ulaşım sisteminin gelişmesi ana çizgileriyle değerlendirilmiş, daha sonra ulaşım talebinin büyük bölümünün motorlu taşıtlarla karşılanmaya başladığı, otomobiller ve farklı toplu taşıma sistemlerinin birlikte hizmet vermeye başladığı yetmişlerden sonra belediye başkanlarının

yönetim döneminde yapılan planlama çalışmaları, hazırlanan projeler ve uygulamalar incelenmiştir. Dönemler itibarıyla politika, plan ve proje zincirindeki gelişmeler değerlendirilmiş, kimi zaman projelerin politikaları, kimi zaman da politikaların projeleri oluşturduğu görülmüştür.

Yerel Yönetim Dönemlerinde Ankara Ulaşımındaki Gelişmeler

1970 Öncesi Ankara Ulaşımı

Ankara'daki ilk toplu ulaşım hizmetleri önceleri bireysel girişimciler ve kaynakları sınırlı kamu işletmeciliği ile sağlamıştır. 1920'lerde 25.000 nüfusa sahip Ankara kentinde özel amaçlı çok az miktarda otomobil yolculuğu yapılmakta, yolculukların önemli kısmını yaya yolculukları oluşturmaktadır. Kentiçi ilk kamu toplu ulaşım hizmeti 1929 yılında Ankara – Kayaş arasındaki 9 km.lik mevcut demiryolu hattında banliyö tren seferleri ile verilmeye başlamıştır. 1930'larda kentin genişlemeye başlamasıyla taşıtlı yolculuk talebi doğmuş, küçük girişimcilerin işlettiği kaptı-kaçtı denilen otobüslerle 12 hat üzerinde yolcu taşımacılığı yapılmaya başlanmıştır. 1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediyeler Yasasına dayanarak Bakanlar Kurulu kararıyla 22 Ocak 1930 tarihinde Ankara'da otobüs, minibüs ve elektrikli tramvay işletme hakkı

Belediye'ye verilmiş ve 1 Ekim 1935 yılında Ankara Belediyesi Otobüs idaresi kurarak SSCB'den getirilen 100 otobüsle Belediye kent içi toplu taşıma hizmeti vermeye başlamıştır. Uzunlukları ortalama 6 km olan 15 hatta 40 otobüsle verilmeye başlanan hizmet, talepteki artışla geliştirilmiştir (EGO, 2007). Belediye otobüslerin işletmeye girmesiyle özel girişimcilerin sağladığı kaptı-kaçtı hizmeti belediye otobüslerinin hizmet verdiği ana hatlardan belediye otobüslerinin işlemediği semt hatlarına kaydırılmıştır.

1940'lı yıllara gelindiğinde İkinci Dünya Savaşı ve küresel ekonomik koşullar nedeniyle yeterli sayıda otobüs alımı yapılamamış, araç filosu talebe cevap vermekte yetersiz kalmıştır. Belediye araç açığını kapatabilmek için kamyonlara karoseri geçirterek otobüsler yaptırmıştır. 1944 yılında otobüs idaresi katma bütçeli hale getirilerek "Ankara Otobüs İşletmesi" kurulmuştur. 1935 yılında 100 otobüsle hizmet vermeye başlayan belediye otobüs işletmesinin araç sayısı 1945'te ancak 140'a ulaşmışken 1946'da çıkan bir yangında 18 otobüsün kullanılmaz hale gelmiş ve filo 122 otobüse düşmüştür. Beklenmeyen bu gelişme karşısında Bakanlar Kurulu Kararıyla İstanbul ve Hatay Belediyelerinden Ankara'ya araç takviyesi yapılmıştır. Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği toplu taşıma filosundaki açığı kapatabilmek için Belediye'nin de onayıyla, Ulus-Cebeci, Cebeci-Sıhhiye ve Ulus Bakanlık güzergahlarında düzenli taksi-dolmuş hizmeti vermeye başlamıştır. 1947 yılında Türkiye'nin ilk trolleybüs şebekesi kurulmuş ve 10 km.lik Bakanlık-Ulus-Dışkapı hattında 10 trolleybüsle hizmet vermeye başlamıştır.

01 Ocak 1950 tarihinden sonra Belediye Otobüs işletmesi, Elektrik ve Havagazı işletmesine katılarak bugünkü haliyle "Ankara Elektrik, Gaz ve Otobüs İşletmesi" olarak hizmetini devam ettirmeye başlamıştır. 1950'lerin ilk yarısında aldığı yeni otobüslerle, hizmete açtığı yeni otobüs garajları ve aldığı yeni trolleybüslerle işletmeye açtığı yeni Cebeci-Bahçelievler hattıyla taşıdığı yolcu sayısı 5 yılda %2.7 artmıştır. Aynı dönemde özel girişimciler de araç parklarını ve filolarını genişleterek, taşıdıkları yolcu sayısını arttırmışlardır. Hizmetteki trolleybüs sayısı ise 1952 yılında 23'e çıkmıştır. 1950'lerin ikinci yarısında EGO otobüsleri kentin gelişme alanlarındaki hizmete yoğunlaşırken, merkez alanlardaki toplu taşıma hizmeti ise özel girişimcilere bırakılmıştır. Bu dönemde EGO'nun kent merkezindeki talebi karşılamakta yetersiz kalması nedeniyle, on bir yolcu taşıyan yeni bir

toplutaşıma türü "minibüs" işletmesi devreye girmiştir. Minibüslerin hızlı gelişmesi sonucunda 1959 yılında Aydınlık-Çankaya ve Bahçeli-Dört-yol hatlarında çalışan minibüs filosu 330 düzeyine ulaşmıştır. 1957 yılında Ankara kentinin yeni imar planı onaylanırken, planla geliştirilen Kızılay ve Ulus merkezleri, demiryolu banliyö hattının önemini kaybetmesine neden olmuştur. Diğer yandan yeni imar planı, kent içi ulaşım bağlantılarını ayrıntıyla ele almış ve bugün karşı karşıya kaldığımız trafik problemlerine yönelik önlemler alınmasına, öneriler geliştirilmesine rağmen, yönetimler bu önerilerle ilgilenmemiş, metro çözümlerine yönelmişlerdir. Aynı yıl Ulus ve Kızılay arasındaki tek bağlantı olan Atatürk Bulvarındaki kaldırımlar ile geniş refüj, üzerindeki ağaçlar kesilerek daraltılmış trafik akımı iki yönde toplam dört şetitten sekiz şeride çıkarılmıştır

1960'larda ülkesel düzeyde seçilen karayolu ağırlıklı yaklaşımlar, kentin ulaşım yapısında etkili olmuş ve kent dışı bağlantılar geliştirilmiştir. 1960'lı yıllarda EGO araç parkı, hat sayısı sabit kalmış ve taşınan yolcu sayısı azalmış, kamu kesiminin toplu taşımadaki payı %30'a düşmüştür. Bu yıllar kamu toplu taşımacılığının gerilediği dönem olurken, küçük girişimcilerin verdiği toplu taşıma hizmetinin geliştiği ve kurumsallaştığı yıllar olmuştur. Bunun en önemli nedeni Türkiye'de minibüs üretiminin başlaması ve minibüs hatları ve hatlarda çalışan araç sayılarının artmasıdır. Aynı yıllarda önceki dönemde kent merkezindeki hatlarda hizmet veren minibüs hatlarına minibüslerin girmesi yasaklanarak buradaki hatlarda hizmet veren araçlar 8 kişilik Amerikan "station-wagon" türü otomobillerle dönüştürülmüştür. Toplu taşımacılığın dolmuşlaştırma yaklaşımı içinde bu küçük araçların sayısı 1969'da 1750'ye ulaşır. 1960-1965 yılları arasında çok hızlı bir artış gösteren ticari taksi sayısı 1966 yılında çıkarılan bir karar ile dondurulur. 1960 yıllarda genişletilen otobüs ve trolleybüs filolarıyla artan talebe cevap verilmeye çalışılmışsa da yetersiz olmuştur. Trafikte yaşanan sıkışıklığı kontrol altına almak için dolmuş ve taksi sayılarının durdurulmuş ancak kamu toplu taşıma hizmetlerinin buradaki talebe cevap verememesi nedeniyle kentli ya uzun kuyruklarda saatlerce beklemek zorunda kalmış ya da otomobil sahibi olarak ulaşım ihtiyacını karşılamaya yönlendirilmiştir (Öncü, 1979)

Ekrem Barlas Dönemi (1968-1973)

Kentin ulaşım sorunlarının çözülmesi amacıyla otobüslerin modernleştirilmesini, mevcut duru-

mun yeniden düzenlenmesini ve Ankara’da metro yapılmasını inceleyen bir etüt (Ankara Kenti Ulaşım Etüdü, 1972), EGO Genel Müdürlüğü ve bir Fransız firması işbirliği ile 1969 yılı Ekim ayında başlatılmıştır. Bu çalışma Ankara’da ağır raylı sistemi ilk kez gündeme getiren planlama çalışmasıdır. Önerilen raylı sistem projesini ile farklı teknolojilerin değerlendirilmediği, önerilen teknolojinin Fransız teknolojisine bağımlılığı getireceği ve finansman konusunda açıklık olmadığı gerekçeyle proje DPT tarafından geri çevrilmiştir.

Önceki dönem benimsenen karayolu yapımını ön plana alan yaklaşımlar bu dönemde kentiçi ulaşım kararlarına yansısıyla başlamış ve 1971 yılında Opera katlı kavşağı yapılmıştır. Yerli otomobil üretimine geçilmesiyle otomobil sayısında önemli artışlar yaşanmış ve kent merkezinde katlı otoparkların yapımı gündeme gelmiştir (Öncü, 1979). 1970 yılında Ankara Banliyö tren hattı Ankara-Kayaş arasında çift hatta çıkarılması ve elektrifikasyonun yapılmasıyla banliyö sisteminde taşınan yolcu sayısında artış yaşanmıştır. Buna rağmen kamunun sağladığı toplu taşıma hizmetinin toplam araçlı yolculuklardaki payı yüzde 20’nin altına düşmüştür. 1970’lerin sonlarına kadar otobüs filosu sabit kalmış ve kentiçi toplu taşıma sisteminde küçük girişimciler artık egemen hale gelmiştir.

Yerel yönetimler toplu taşıma kapasitesini artırıp hizmetleri geliştirmede yetersiz kalınca kamu kuruluşları kendi personelinin ulaşım sorunlarını çözmek için servis aracı işletmeye başlamıştır. Kamu kurumlarının merkezden uzakta yer seçmeleri ile de desteklenen bu gelişme sonunda servis aracı filosu belediye otobüs filosunu aşmıştır. Aynı dönemde yerli otomobil üretiminin de hızlanmasıyla özel otomobille yapılan yolculukların sayısı da EGO yolculuklarının sayısına ulaşmıştır.

Vedat Dalokay Dönemi (1973-1977)

Vedat Dalokay’ın göreve geldiği seçimlerden önce, Belediye Başkanı Ekrem Barlas tarafından Kızılay Meydanı altı çarşı yapılmak üzere kazılmıştı. Dalokay ise altından metro geçebilecek merkez alanın en erişilebilir noktasının kaderinin bu şekilde bağlanmasına karşı çıkmış, seçimleri kazanması halinde bu çukuru kapatacağını ilan etmiştir. 1973 yerel seçimlerinde Dalokay başkan seçildikten sonra çukur kapatılmış ve Kızılay Meydanı tekrar düzenlenmiştir. Kızılay’da uygulanan “göbekli kavşak” Ankara’da bir ilk olmuş, bu sistemin başarılı olduğu görüldükten sonra Ankara’nın

ana kavşakları “göbekli kavşak” olarak yeniden düzenlenmiştir.

Önceki dönemde hazırlanan ve DPT tarafından onaylanmayan metro projesinin güzergahını, maliyetini ve firmasını, yabancı sermayeye bağımlılığı uygun bulmayan Dalokay yönetimi, yeni bir metro projesi geliştirmeye çalışmış ve bunun için Moskova Belediyesiyle bir ön anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşmaya göre Sovyetler Birliği’nden düşük faizle sağlanan kredinin gıda maddeleri ihracatıyla ödenmesi planlanmıştır. Bu yaklaşım hükümetin desteğini alamamış ve uygulanamamıştır (Tekeli, 1991) . Dönemin Belediye başkanı 1977 yılında yaptığı basın açıklamasında Ankara’da EGO tarafından verilen toplu taşımacılık hizmetinin ücretsiz olmasını planladıklarını, böylece hem kentliye ücretsiz ulaşım hizmeti sağlarken hem de özel otolarını bırakarak EGO otobüslerini kullanmaya başlayanlarla kent içi yollarda akıcılık sağlanacağını vurgulamıştır (İlkay, 2007). Ancak 1977 yılı yerel yönetim seçimlerini Ali Dinçer’ in kazanmasıyla “ücretsiz toplu taşıma” uygulanamamıştır.

Ali Dinçer Dönemi (1977-1980)

Ali Dinçer döneminde kıt kaynakların en verimli şekilde kullanılarak artan ulaşım talebinin karşılanabilmesi için Türkiye’nin ilk toplu taşıma öncelikli projeleri hazırlanmış ve uygulanmıştır. Planlanan Beşevler-Dikimevi, Dikmen ve Demetevler otobüs yollarından yalnızca Dikimevi-Beşevler Otobüs yolu uygulamada kalmış diğerleri karşılaşılan aksaklıklar yüzünden kısa sürede uygulamadan kaldırılmıştır.

Dikimevi-Beşevler Otobüs Yolu:

1978 yılında Dikimevi-Beşevler arasında 5,3 km.lik otobüs özel yolu hizmete açılmıştır. Altı şeritli bulvarın iki şeridi demir parmaklıklar ve bordür taşları ile genel trafikten ayrılarak toplu taşıma araçlarının kullanımına tahsis edilmiştir (Şekil-1). Bu uygulamayla sefer süresi %10 azalmış, sefer sayısı %17, otobüslerin ticari hızı %28 ve yolculuk sayısı %64 oranında artmıştır. Bu dönemde dünyanın çeşitli kentlerinde saatte tek yönde 7-9 bin yolcu taşınan otobüs yollarının Dikimevi-Beşevler uygulamasında saatte tek yönde 9.000-10.000 kişi taşıdığı belirlenmiştir (EGO,1990).

Ankaray raylı sisteminin aynı güzergahta hizmete başlamasından sonra otobüs yolunun Tandoğan-Beşevler kısmı 1998 yılı Ekim ayında ihtiyaç olma-

Şekil 1: Dünya Örnekleriyle Birlikte Başlatılan Ankara Otobüs Özel Yolu Kaynak: 10 Haziran 1978 Milliyet- Ankara Haberleri



dığı gerekçesiyle kaldırılmak istenmiştir. Meslek odalarının yargı yoluna başvurusuyla bu girişim durdurulmuş ancak sökülen otobüs yolu önce sarı çizgiyle genel trafikten ayrılarak işletmeye devam ettirilmeye çalışılmış ve daha sonra otobüslerin tıkanıklığa yol açtığı gerekçesiyle tamamen hizmetten kaldırılmıştır.

Dikmen Otobüs Şeridi:

Dikmen yönünden merkeze gelen trafiğin sabahları Genel Kurmay Kavşağında oluşturduğu tıkanıklık ve kuyruklanmanın artması, toplu taşıma araçlarının bundan olumsuz etkilenmesi üzerine Dikmen Caddesi – Güven Park arasında yolun sağ şeridinin otobüslere ayrılması planlanmıştır. 1,5 km uzunluğundaki otobüs şeridi genel trafikten bordur taşları ile ayrılmıştır. Otobüs şeridi işletmesinin ilk aşamalarında beklenen yararlar sağlanmış, ancak otobüslerin yoğun trafiğine göre tasarlanmayan altyapıda bozulmalar başlamıştır. Oluşan çukurlar ve kaplama bozuklukları giderilememiş, otobüsler bu şeridi boş bırakarak diğer araçların şeritlerini kullanmak zorunda kalmıştır. Sonuçta, otobüs şeridi altyapısının tamir edilerek sorunların giderilmesi yerine, otobüs yolu tamamen kaldırılmış ve yol yüzeyinin tamamı tamir edilerek genel trafiğe geri verilmiştir (Çelik, 1999).

Demetevler Otobüs Şeridi:

Demetevler İvedik Caddesi, 1. ve 4. Caddelerde trafik akımı tersinde düzenlenen tek şeritli otobüs yolu, fiziksel olarak diğer trafikten bordürlerle ayrılmış ve düşük otobüs sıklıkları dikkate alınarak minibüslerin de kullanımına açılmıştır. Yolun kenarında fiziksel olarak ayrılmış otobüs şeridinin yol kenarındaki ticaret alanlara ve konutlara erişimi kısıtlaması, bu caddede yaşanan otopark ve yükleme ve boşatma sorunları, caddelerin darlığı, altyapı yetersizliği gibi çeşitli sebeplerden dolayı kamuoyundan gelen tepkiler karşısında, otobüs yolu önce İvedik Caddesi üzerindeki 500 m'lik bölüme indirilmiş ve daha sonra tamamen uygulamadan kaldırılmıştır (Çelik, 1999).

Ali Dinçer döneminde bir yanda uygulanan toplu taşıma öncelikli düzenlemelerin aksi nitelikte karayoluna ve bireysel taşımacılığa önem veren bir yaklaşımla kent içi yeni yolların açılması ve asfaltlanması hızlandırılmıştır. Diğer yandan 1979 yılında Sakarya Caddesi ve Çevresi Yayalaştırma Planı hazırlanmış ve aynı yıl içinde alan yayalaştırılmıştır (Şekil-2). Projede yayaların kentlinin yeşil alan ihtiyacını parklar dışında da karşılayacak oturma grupları, çeşmeler, sergi ve satış alanları tasarlanarak hayata geçirilmiştir.



Fotoğraf 1: Sakarya Caddesi Yaya Bölgesi Fotoğraf: Ayça Öncü

Bu yıllarda kamu ve özel işyeri servisleri ulaşım sorununda en etkin türler haline gelmiş, 1977 yılında kentteki kamu servis araçlarının sayısı EGO araçlarının iki katına ulaşmıştır (Öncü, 1979). Bunun üzerine 1979 yılında servis araçlarının Devlet Malzeme Ofisine devri için kararname çıkarılmış ve servis araçlarının bir kısmı Devlet Malzeme Ofisine, bir kısmı da EGO'ya devredilmiştir (EGO, 1985).

1979-1981 yılları arasında trolleybüsler trafiği aksatmaları ve hızlarının düşük olması nedeniyle kademeli olarak Ankara toplu taşıma sisteminden kaldırılmışlardır. Trolleybüslerin modernleştirilerek geliştirilmesi yerine hizmetten kaldırılması ilerleyen dönemlerde ulaşım planları ve akademisyenler tarafından eleştirilmiştir (Özdirim, 1990). Günümüzde trolleybüsler, sessiz, hızlı ve çevreyi kirliletmeyen bir ulaşım türü olması, kapasite özellikleri ve yüksek eğimlerde işletilebilmesi, üretimin kolaylığı gibi nedenlerle bir çok Avrupa ülkesinde günümüzde halen işletilmektedir.

Raylı Toplu Taşıma Çalışması (1978-1980)

Dinçer döneminde EGO'nun bir yerli firma ile birlikte hazırladığı çalışma ile 25 km. uzunluğunda büyük bölümü yüzeyden giden bir ağır raylı toplu taşıma sistemi önermiştir. TCDD tarafından üretilen

banliyö dizilerinin kullanılacağı ve kent merkezinde yer altında olması planlanan bu hat nazım plan kentsel büyüme stratejilerine uygun olmadığı ve kapsamlı bir ulaşım ana planına dayandırılmadığı için kabul edilmemiştir.

Süleyman Önder Dönemi 1980-1984

Askeri yönetimin atadığı belediye başkanı Süleyman Önder'in yönetime geldiği 1980'li yıllarda önce servis araçlarını Devlet Malzeme Ofisine devreden kararname yürürlükten kaldırılmış ve takip eden yıllarda servis araçlarının sayısı hızla artmaya devam etmiştir (Çelik, 1999). 1982 yılında EGO otobüslerinin zirve saatlerde yolcu taşımaları için ekspres hatlar açılmıştır.

Halk otobüsleri 1982 yılının Ocak ayında 17 hatta 91 otobüsle seferlere başlamıştır. Halk otobüslerinin araç ve hat sayıları birkaç yıl içerisinde önemli artışlar göstermiştir. 1984 yılında sayıları 200 olan özel halk otobüslerinin sayısı ilerleyen yıllarda sabit kalmıştır (DPT, 1991). 1983 yılına kadar EGO hatlarının tamamlayıcısı olarak hizmet veren Özel Halk Otobüsleri, hatlarının verimsiz olduğu ve yeterli yolcu taşıyamadıkları gerekçesiyle daha verimli hatlarda çalışmayı talep etmişlerdir. 1983 yılının Kasım ayında Özel Halk Otobüslerinin EGO'nun en karlı çalıştığı koridorlara girmelerine izin verilmiştir. 1982 yılının Nisan ayında "steysin" dolmuşların çalışması yasaklanmış, yasaklanmaya uğrayan işleticilere minibüs plakası verilerek kentteki minibüs sayıları arttırılmıştır. Taksi kontenjanı 1966 yılından sayılarının %3 oranında artırıldığı 1983 yılına kadar sabit kalmıştır. 1984 yılında otobüslerdeki biletçi uygulaması kaldırılarak kağıt biletler kumbaralara atılarak binişler gerçekleşmeye başlamıştır.

1982 yılında EGO Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Yaya Bölgeleri Analizi Çalışmasında, Sakarya, İzmir Caddeleri ve çevre sokaklarının (Fevzi Cakmak I and II, Sumer I and II, Menekse I and II, and Sehit Adem Yavuz Sokakları), Yüksel Caddesi ve çevre sokaklarının (Konur I ve Karanfil I sokakları) yayalaştırılması önerilmiş ve bu yönetim tarafından kabul edilmiştir. Yayalaştırılması kabul edilmesine rağmen Fevzi Cakmak I, Sumer I, Menekse I, Karanfil I, Konur I sokakları yayalaştırılmamıştır (Okullu, 2007). Aynı dönemde kent merkezinin ilk yaya üst geçitleri inşa edilmiştir. Atatürk Bulvarı, Ziya Gökalp Caddesi, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ve Meşrutiyet Caddesindeki

toplam dört yaya üst geçidi inşa edilerek trafik hızını artırmak amacıyla yayaların hareketleri güçleştirilmiştir.

Mehmet Altınsoy Dönemi (1984-1989)

Ankara Yapısal Planı ve Ulaşım Ana Planı (1986)

1984 yılında 3030 sayılı yasa ve sonrada çıkarılan yönetmeliğiyle Büyükşehir Belediyelerinin ulaşım alanındaki görev ve sorumluluklarının belirlenmesinin ardından Ankara Büyükşehir Belediyesi ve EGO Genel Müdürlüğü tarafından 1985-1987 yılları arasında, EGO, bir yabancı ve bir yerli şirketle birlikte "Ankara Kentsel Ulaşım Ana Planı ve Raylı Toplulaşım Yapılabilirlik Etüdü"nü hazırlamıştır. 2015 hedef yılı olan Ulaşım Ana Planı çalışması, Büyükşehir Belediyesi ve ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Çalışma Grubunun birlikte gerçekleştirdiği 2015 hedefli "Ankara Yapısal Planı" önerilerini girdi olarak almıştır. Bu çalışma sadece yeni bir yatırım projesi olan raylı sistem projesinin ön etüdü olmaktan ileri gitmiş kentin tüm toplulaşım bileşenlerinin her biri ayrıntılı olarak incelemiş ve bunlar arazi kullanım gelişimiyle ilişkilerini göz önünde bulundurarak ele alınmış, toplulaşım öncelikli ve yolağı önerileri yapılmıştır. Kentiçi ulaşım, düşük yatırım maliyetli ve daha çok mevcut ulaşım olanaklarını daha rasyonel kullanmak anlamına gelen ulaşım sistem yönetimi araçlarının benimsenmesi önerilmiş ve farklı müdahale araçlarının Türkiye'de uygulanabilirliği üzerinde durulmuştur. Ayrıca Ankara'nın raylı toplulaşım ağı tür ve plan alternatifleri değerlendirilmiştir raylı toplulaşım sisteminin etkinliğinin en üst düzeye ulaşması için diğer toplulaşım sistemleriyle bütünleşmesi gerekliliği vurgulanmıştır.

Raporda özel otomobil artışının merkez alanda yaratacağı trafik problemleri öngörülmüş, özel otomobillerin tıkanıklığının otobüs işletiminin aksatmasının önüne geçebilmek için otobüs öncelikli yolların gerekliliği üzerinde durulmuş ve özel otomobilleri merkez dışındaki otoparklara yönlendirici bir yaklaşım önerilmiştir. Planda Dışkapı-Kavaklıdere arasında yaya ve toplulaşıma öncelik verilen özel otomobillerinin girişinin kısıtlandığı bir merkez önerisi geliştirilmiştir. Avrupa ve bir çok batılı ülkede motorsuz çevre dostu ulaşım türü olarak ele alınan, trafikten ayrılmış özel yolları olan, toplulaşım aktarma noktalarında otoparkları olan bisiklet türü 1986 yılı Ulaşım Ana Planında yer almamıştır.

1985-1986 yılları arasında hazırlanan Ankara Kentsel Ulaşım çalışması, gerekli onay aşamaları tamamlanamadığından yasallaşamamıştır. Çalışmada kentiçiindeki hemen hemen tüm ulaşım bileşenlerine yönelik benimsenecek politikalar ve planlama yaklaşımları ele alınmasına rağmen somut uygulama planlarının olmaması, benimsenen yaklaşımların ilke düzeyinde kalmasına sebep olmuştur ve ileriki senelerde gelen yönetimleri bağlayıcı nitelikte olmamıştır. Sonraki yıllarda 1986 planında benimsenen kent içi ulaşım ilkelerine ters düşecek bir çok uygulama hayata geçirilmiştir.

Bu yıllarda EGO otobüs filosu genişletilmesine, Özel Halk otobüsleri hizmete başlamasına ve ara toplulaşım türlerinin sayılarının artırılmasına rağmen mevcut toplulaşım türleri talebe cevap veremez hale gelmiştir. Dönemin Belediye Başkanı Mehmet Altınsoy Ankara toplulaşımında önemli bir adım olarak 1989 yılında seçimler öncesinde yap-işlet-devret modeliyle hayata geçmesi planlanan metro projesinin temelini atmıştır.

Murat Karayalçın (Vedat Aydın) Dönemi (1989-1994)

Ankaray – Ankara Hafif Raylı Toplulaşım Sistemi - Ulaşım Etüdü (1990)

1985-1989 yılları arasında kentin gelişimini etkileyen yeni ulaşım ve arazi kullanım karar ve yatırımlarının dikkate alınacağı bir etüt yapılarak Ulaşım Ana Planının bir anlamda güncelleştirilmesi çalışmaları başlatılmış ve 1989-1990 yılları arasında Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Ulaşım ve Raylı Sistemler Daire Başkanlığınca, "Ankaray - Ankara Hafif Raylı Toplulaşım Sistem Ulaşım Etüdü" hazırlanmıştır. Bu çalışma ile Ankaray Projesi tür ve güzergah seçimi yapıldıktan sonra, seçilen güzergah özellikleri, işletme ve hizmet özellikleri belirlenmiştir.

Ankara Ulaşım Ana Planı (1994)

1992-1994 yılları arasında EGO tarafından hazırlanan Ulaşım Ana Planı, 1985-1986 yıllarında hazırlanan ancak yasallaşamamış olan Ankara Kentsel Ulaşım Çalışmasının güncelleştirilmesi, yasallaşması ve arada geçen zamanda Ankaray ve Metro'nun 1. aşamalarının ve Çevre Yolunun hizmete girmesi gibi önemli gelişmeler meydana geldiği için hazırlanmıştır. 1994 yılında onaylan Plan ile önceki çalışmada yer alan kararlar ve özellikle

de raylı toplu taşıma öneri hatları büyük oranda benzerlik taşımaktadır. Somut önerilerin yanı sıra kentsel ulaşım ile ilgili ilkeler belirlenmiş, ulaşım türleri özelinde yönetim işletim, ekonomi, türler arası bütünleşme konularında ilke, hedef ve politikalar yer almaya rağmen sadece raylı sistemlerin uygulanmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır. Bunun yanında kent içi ulaşım ile ilgili plan, proje, yapım, işletme ve denetim işlerini yürüten birimlerin tek bir çatı altında toplanması ve plan önerilerin gerçekleştirilmesi için bir uygulama programı hazırlanması önerilmiştir. Ancak önerilen kurumsal yeniden yapılandırma ve uygulama planları hayata geçmemiştir (Özalp, 2007). Planda kısa dönemli trafik ve toplu taşıma düzenlemeleri yer almamıştır. Kısa vadeli acil eylem planlarının hazırlanmamış olması yönetimlerin trafik ve toplu taşıma düzenlemelerinde serbest kalmalarına ve bütünlük taşımayan altyapı yatırım kararlarıyla (katlı kavşaklar, alt-üst geçitler ve yol genişletmeleri) kentsel ulaşım da sorunların katlanarak artmasına neden olmuştur.

Halk Taşıt Uygulaması:

1989-1994 döneminde bir yandan dar gelirli ailelerin ulaşım giderlerinin karşılanmasına yardımcı olmak, diğer yandan da zirve saatte toplu taşıma araçlarındaki yoğunlukları azaltmak amacıyla "Halk Taşıt" adı verilen ücretsiz otobüs seferleri düzenlenmiştir. Bu seferler zirve saat öncesi Keçiören, Mamak ve kent merkezindeki belirli duraklardan sabah 06:30-08:45 arası ve akşam 16:30-18:20 arasında, ilk bir saati 5 dakika aralıklarla gerçekleştirilmiştir. Böylece hem zirve saat öncesindeki seferlerde boş olarak sefer yapan otobüslerin doluluk oranları yükseltilerek daha verimli bir taşımacılık sağlanmış, hem de zirve saatlerde azaltılan talep nedeniyle hizmet kalitesi ve konfor düzeyleri iyileştirilmiştir (Çelik, 1999). Dönemin "Halk Taşıt" uygulaması aslında günümüzde karmaşık toplu taşıma sisemlerine sahip bir çok Avrupa şehrinde elektronik fiyatlandırma teknolojileri ile kolaylıkla uygulanan bir talep yönetim metodu olan "saate göre fiyatlandırma" örneğidir. Bu düzenlemeyle hem dar gelirli ulaşım kolaylığı sağlanmakta, hem araçlardaki sıklıkla düşürülerek konfor sağlanmakta hem de zirve saatteki yoğunluklar azaltıldığında işletme hızı arttırılabilmektedir (Öncü, 2007).

Ankaray:

1989 yılına kadar Dikimevi-Beşevler otobüs otobüs yolu gelecekte artan taleplere cevap vermekte yetersiz kalacağı gerekçesiyle kaldırılmış ve aynı güzergahta Ulaşım Ana Planında 2000'li yıllardan sonra

artan talep düzeylerini karşılamak için önerilen raylı sistemin projelendirilmiştir. Ankaray adı verilen hafif raylı sistemin yapımına 08 Ağustos 1992'de başlanmış ve 30 Ağustos 1996 tarihinde 8.7 km.lik hat işletmeye açılmıştır. Ankaray'ın işletmeye açılmasıyla dünyada otobüs öncelikleri konusunda en etkin örneklerden biri olan Beşevler-Dikimevi Otobüs Yolu tarihe karışmıştır. 1992 yılında Kızılay Kent merkezi hem Ankaray hem Metro inşaatı nedeniyle 6 ay trafiğe kapalı kalmıştır (Altınöz, 1990).

Metro Batıkent – Kızılay (M1):

Ankara Kentsel Ulaşım Ana Planında (2015) yer alan raylı sistemler ağının birinci aşaması seçilen Kızılay-Batıkent Metro Hattının inşaat hazırlıklarına 10 Nisan 1990 tarihinde, yapımına 29.03.1993 tarihinde başlanmıştır. Kızılay'dan başlayarak Ulus - Yenimahalle - Demetevler - Ostim - Batıkent güzergahında 12 istasyonla hizmet vermekte olan hattın toplam uzunluğu 14,6 kilometredir. 1993 yılında inşaatına başlanan Ankara Metrosunun bu tarihte 4 yıl sonra hizmete geçeceği ilan edilmiş ve Metro-1 hattı başta açıklanan programa uyularak 28 Aralık 1997'de işletmeye açılmıştır.

Yaya Düzenlemeleri:

Murat Karayalçın'ın başkanlık yaptığı dönemde yayalaştırma uygulamalarına önem verilmiş, Kızılay kent merkezinde Olgunlar, Konur, Karanfil Sakakları ve Yüksel Caddesi yayalaştırılarak oturma grupları satış ve sergi alanları düzenlenmiştir. Ayrıca Tunalı Hilmi Caddesinde gerçekleştirilen sınırlı yayalaştırma çalışmasıyla, cadde haftasonları gündüz saatlerinde trafiğe kapatılarak, panayır- lar, sergi alanları kurulmuş kentliye parklar dışında motorlu taşıt trafiğinden arındırılmış alanlar yaratılmıştır. Yine bu dönemde Bahçelievler 7. Caddenin yayalaştırılmasına yönelik planlar yapılmış ancak Karayalçın'ın genel seçimlerde aday olmak üzere yönetimden ayrılmasıyla proje uygulanamamıştır. Murat Karayalçın döneminde 1989 yılında yaptırılan yayalaştırma çalışmalarından sonra 2008 yılına kadar kent merkezinde ilave hiç bir sokak veya bölgede yayalaştırma yapılmamıştır.

İ. Melih Gökçek Dönemi (1994-..)

Ankara Trafik ve Ulaşım İyileştirme Etüdü (1998)

Bu dönem ulaşım ile ilgili olarak yapılan tek etüt



Şekil 2: Kızılay'daki Mevcut ve Onaylanan Yaya Alanları

Gökçek'in katlı kavşak yapımları için Dünya Bankasından kredi arayışları üzerine, Dünya Bankası'nın sağladığı bir Japon Hükümeti hibesi ile 1998 yılında tamamlanmıştır. Ankara Büyükşehir Belediyesi için iki yerli ve bir yabancı mühendislik şirketi tarafından hazırlanan Ankara Ulaşım ve Trafik İyileştirme Etüdü, çağdaş yaklaşımlar çerçevesinde toplu taşıma sisteminin iyileştirilmesi, trafik yönetimi programının oluşturulması, trafik talep yönetimi yöntemlerinin uygulanması, sinyalizasyon düzenlemeleri ve kurumsal düzenleme konularında öneriler geliştirmiştir. Bu öneriler Ankara için kısa dönemde uygulanabilecek ve sıkışıklık düzeylerini önemli miktarda düşürecek düşük maliyetli talep yönetimi uygulama ve toplu taşıma türlerini düzenleme önlemleridir. Ancak etüt kapsamındaki önerilerinden çevre yolu üzerinde üç adet katlı kavşak projesi dışında hiç bir önlem uygulanmamış, önerilerle çelişen projeler ve uygulamalar içine girilmiş, Gökçek'in döneminde İmar ve Şehircilik Dairesi tarafından hazırlanan Nazım İmar Planı Raporu'nda da belirtildiği gibi bu etüdün öngörülerini yönetimlerce hayata geçirilmemiştir.

Yaya Düzenlemeleri:

Bu dönemde özellikle kent merkezinde ve kent bütününde yaya hareketlerini sınırlandıran, motorlu taşıt trafiğinin iyileştirilmesini amaçlayan karayolu projeleri yapılmıştır. Bu dönemde yayalar açısından tek olumlu çalışma, Karayalçın döneminde yayalaştırılmış olan İzmir Caddesi'nin peyzaj düzenlemesinin yeniden düzenlenerek alanın mekansal kalitesinin ve kullanım olanaklarının artırılmasıdır. Bu uygulama dışında yaklaşık onbeş yıllık bu dönemde yapılan herhangi bir yaya düzenlemesi yapılmamış, daha önce yayalaştırılmış bazı sokakların ve hatta kaldırımların motorlu taşıtların kullanmasına göz yumulmuştur.

Kent merkezinde ve bir çok ana koridorda kesintisiz araç akışını sağlamak amacıyla hemzemin geçitler kaldırılmış, yayalar alt ve üst geçitlere zorlanmış ve hatta kentin merkezi olan Kızılay Meydanında bile yaya hareketleri sınırlandırılmaya çalışılmıştır. Trafik düzeylerinin düşürülmesi yerine trafik akışını hızlandırarak trafik problemine çözüm bulmaya benimseyen anlayış, günümüzde

benimsenen çağdaş ulaşım planlama ilkeleriyle bağdaşmamakta, araçlara öncelik veren yaklaşım kentin ulaşım planında benimsenen temel ilkelerle de çelişmektedir.

1994 yılında başlayarak günümüze kadar görev yapan yönetim döneminde benimsenen politikalar yayaların hareketlerinin zorlaştırılması pahasına motorlu taşıtlara öncelik verilmesidir ve bu politikalar hemzemin yaya geçişlerinin kaldırılarak yayaların üst geçitlere zorlanması, taşıtların katlı kavşaklarla trafik ışıklarından kurtarılması (!) olarak uygulamaya yansımıştır.

Transit trafiğin kullandığı ana yollarda yaya dolaşımını sağlanması için yapılması zorunlu yaya üst geçitleri, yaya öncelikli olması gereken kent merkezinde yapılması yayalarca katedilen mesafelerini önemli ölçüde arttırmış, merkezi kullanan yayalar için özendirici olmaktan çok zorlaştırıcı hal almıştır (Babalık, 2006). Özellikle merkez alanda yaya yoğunluğunun çok yüksek olduğu noktalardaki üst geçitler kullanılmamakta yayalar üstgeçidin altından hemzemin geçiş yapmaya devam etmektedirler. 1994-2006 yılları arasında 47 tane yaya üst geçidi yapılmıştır. Bunlardan 17 tanesi yaya dolaşımının en yoğun olduğu kent merkezinde yer almaktadır (Fotoğraf-2, Fotoğraf-3).

Hemzemin yaya geçitleri iptal edilerek yayaların karşıya geçişlerini engellemek ve taşıt trafiğinin yüksek hız sağlamak için, katlı kavşak olsun ya da olmasın kentin ana bulvarları, caddeleri ve hatta sokaklarındaki (Atatürk Bulvarı, Eskişehir Yolu, Çetin Emeç Caddesi, Mesnevi Caddesi gibi) rölüflere yayaların geçişini engellemek amacıyla yüksek beton bariyerler yerleştirilmiştir. Yapılan katlı

kavşaklarla ve orta rölüflerdeki engellerle hızlandırılan taşıtların yayalarla ve diğer taşıtlarla yaptığı kazalar çok daha büyük hasarlı ve ölümcül olma-ya başlamıştır.

Mevcut yönetimin iktidarda bulunduğu 15 yıllık dönemde kente yeni bir yaya bölgesi veya yaya yolu kazandırılmamış, tersine önceki dönemde yayalaştırılan Olgunlar Sokak'ın trafiğe açılması için karar alınmış, ancak esnaf ve halkın tepkilerinden sonra uygulanması ertelenmiştir. Günümüzde tüm dünya kentlerinde kentin kalbi, toplumsal birlikteliğin, paylaşımın odağı olan kent merkezi, motorlu taşıt trafiğinden arındırılarak sadece yaya ve bisikletlilere ayrılmakta veya merkeze otomobillerle ulaşımı caydırmak için kent merkezlerine girişler paralı yapılmaktadır. Son dönem Ankara kent yönetimi ise çağdaş dünya uygulamalarının tam tersine motorlu taşıt trafiğinin kent merkezinden geçişini teşvik edecek şekilde yaya geçitlerini ve hemzemin kesişmeleri azaltmakta ve kentin ana bulvarlarından merkezden transit trafiğin geçmesini kolaylaştıracak fiziksel düzenlemeler yapmaktadır.

Karayolu Projeleri:

1994 yılından günümüze kadar görev yapan yönetim kentiçi ulaşım ve trafik problemlerine yönelik çözüm olarak benimsediği karayolu öncelikli yatırımlar öne çıkmıştır. Benimsenen karayolu öncelikli yaklaşım sonucunda kentin çevre yollarında, ana koridorlarında ve hatta kent merkezinde inşa edilen katlı kavşaklar dönemin simgesi haline gelmiştir. Yapılan katlı kavşaklar önceleri trafik ışığında bekleme sürelerini düşürüyor gibi görülse de, zamanla atran trafiğin yanı sıra sonraki kavşaklar-



Fotoğraf 2: Meşrutiyet Caddesi Yaya Üst Geçidi Fotoğraf: Sibel Candan



Fotoğraf 3: Kent Merkezinde Yaya Üst Geçidi Fotoğraf: Ayça Öncü

da artan bekleme süreleri nedeniyle tüm yolculuk süreleri artmıştır. Önceden sinyalize kavşaklarda bekleyen kentliler bu sefer daha kötü ortamlarda katlı kavşakların içersindeki tıkanıklarda beklemek zorunda kalmışlardır. Fotogğraf 4, Fotoğraf 5)

Katlı kavşağın devamındaki sinyalize kavşaklardaki artan kuyruklanmalar zamanla yeni kavşakların inşasını gerektirmiştir. Kızılay merkeze inşa edilen Akay kavşağı; Amerikan Büyükelçiliği, Kuğulu ve Kızılay kavşakları, Meşrutiyet ve Mithatpaşa Caddesinin tıkanmasına yol açmıştır. Bu tıkanıklıkların üstesinden gelmek için Atatürk bulvarına iki tane katlı kavşak, Mithatpaşa Caddesine bir tane taşıt üst geçidi ve devamında Sıhhiye U dönüş köprüsü inşa edilmiştir. Kızılay merkez alandaki sıkışıklık ise altta metro bulunmasında dolayı katlı kavşakla giderilememiş, taşıt akışının sağlanması için önce yaya üst geçitleri yapılarak hemzemin geçişler kaldırılmıştır. Bu dönem de kentin farklı yerlerinde hizmete geçen 90 dolayında katlı kavşakta benzer süreçler yaşanmış, yapılan bir katlı kavşaktan sonra ilgili diğer kavşaklarda yeni katlı kavşak yapımı ve yaya sınırlamalarına gidilmiştir. Kent merkezinde ve diğer kentsel alanlardaki katlı kavşaklar mevcut trafik sorununu katlayarak arttırırken, kentin dokusunu bozmuş, yaya erişimini kısıtlayarak Ankara'yı taşıtların kenti haline getirmiştir.

TMMOB üyesi pek bir çok meslek odası bu dönemde yapılan katlı kavşakların yapımının durdurulmasına yönelik hukuki süreçlere başvurmuş ve açılan davaların büyük bölümünde projelerin durdurulma kararı alınmıştır. Ancak hızlı çalışan (!) belediye yönetimi dava sonuçları kesinleşmeden katlı kavşakları hizmete açmış ve dava sonuçlarını uygulamamıştır (Şekil-3).



Fotoğraf 4 : Akay Katlı Kavşağı'nın içersinde tıkanan trafik
Fotoğraf: Erhan Öncü

Bu dönemde yine karayolu altyapısını geliştirme odaklı yaklaşımla kentin dış bağlantılarını oluşturulan Eskişehir Yolu, Konya Yolu, Esenboğa Yolu, Eskişehir Yolu, İstanbul Yolu üzerinde genişletme çalışmaları yapılmıştır. Yol genişletmelerinin ve katlı kavşakların daha hızlı yapılması, ihale süreçlerinin kısaltılması ve ihalelerin istenilen firmalara verilebilmesi için proje ve yapım ihalelerinde yasal süreçler atlanarak projeler Fen İşleri Daie Başkanlığı tarafından değil, yollar ve kavşaklarla hiç bir ilgisi olmayan Ankara Su ve Kanalizasyon İdaresi tarafından uygulamaya konmuştur. 1998-2007 yılları arasında ASKİ Genel Müdürlüğü Kuruluş Yasasına aykırı olarak 30 dolayında katlı kavşak ve yaya üst-alt geçidi ve yüzlerce kilometre yol genişletme çalışması yaptırdığı için Tüketici Hakları Koruma Derneği, Melih Gökçek ile ASKİ ve EGO işletmelerini plansız ve keyfi bir şekilde faaliyet alanı dışında harcadığı bütçesi hakkında 31.12.2008 tarihinde suç duyurusunda bulunmuştur.

Raylı Toplu Taşıma Sistemi:

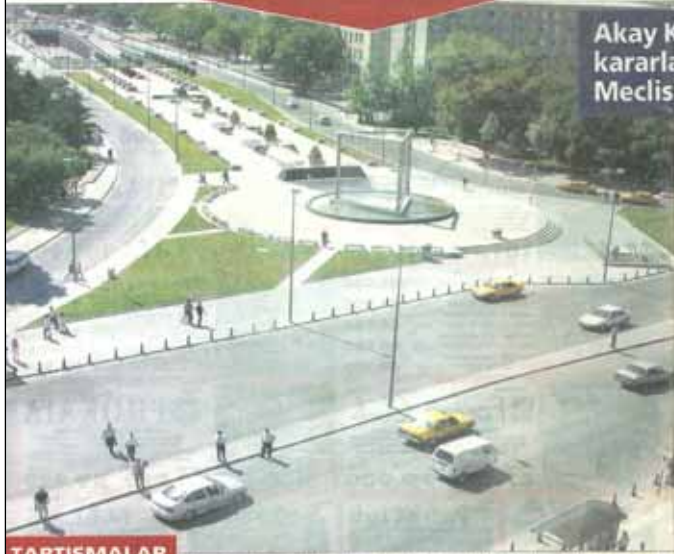
Mehmet Altınsoy döneminde planlama çalışmaları başlayan, Murat Karayalçın döneminde inşaat temeli atılan Ankaray sistemi 1996 yılında, Metro-1 hattı 1997 yılında bu dönemde hizmete açılmıştır. Planlama çalışmaları 1980'lere kadar uzanan ve bu dönemde yapımına başlanan üç raylı sistem hattının inşaat çalışmaları hala devam etmekte olup, inşaatına başlanan hatların hiç biri bu onbeş yıllık dönemde işletmeye alınamamıştır.

Ankara Metrosu -2 (Kızılay-Çayyolu-2) (M2): Çayyolu metrosunun yapım çalışmalarına 2002 yılında başlanmış ve hattın 20 ay sonra 2004 yılında



Fotoğraf 5 : Milli Kütüphane Önündeki Katlı Kavşakta Tıkanan Taşıt Trafik
Fotoğraf: Erhan Öncü

Bu kavşak hukuken yok



**TARTIŞMALAR
YILLARDIR
SÜRÜYOR**

Akay Kavşağı projesi uygulamaya konulurken pahalı-ucuz, faydalı-faydasız diye gürlece tartışıldı. Büyükşehir Belediyesi, bütün eleştirilere rağmen kavşak inşaatını tamamladı ve açtı. Ancak aradan geçen 5 yıl sonunda yapı, kavşak kurarını ve işlevlerini iptal edince, fiiliyatta var olan kavşak, hukuken yok konumuna düştü.

Akay Kavşağı, 4. İdare Mahkemesi'nin "beş yılda verdiği" kararlar kaçak durumuna düştü. Mahkeme, Belediye Meclisi'nin kavşak inşaatına izin veren kararını iptal etti

KARAR 5 YILDA ÇIKTI

ANKARA 4'ncü İdare Mahkemesi'ne açılan dava 1998/977 dnyia numarasını taşıyor. Mahkeme, davanın açılmasının ardından, İstanbul Teknik Üniversitesi'nden seçtiği bilirkişi heyetini görevlendirerek, yerinde inceleme yaptırarak ve bilirkişi heyeti raporunu hazırlamak üzere İstanbul'a gitti. Çankaya Belediyesi avukatlarının, "İstanbul'dan gelen bilirkişi heyeti, Ankara'nın sorunlarını bilemez" diyerek itiraz etmelerine karşın mahkeme, bilirkişi heyetinde arar etti. Heyet, raporunu 3.5 yıl gibi bir sürede hazırladı ve 10 Ekim 2001 tarihinde mahkeme heyetine sundu. Raporun 4'ncü İdare Mahkemesi'ne ulaşması ve görüşülmesi de 1.5 yıl sonra karar ancak 5 yılda çıkabildi.

Akay Kavşağı planları ve Büyükşehir Belediye Meclisi'nin kavşak yapmasına ilişkin verdiği karar iptal edildi. İptal kararı, "Akay Kavşağı, hukuken yok" oldu. Ankara 4'ncü İdare Mahkemesi'nin beş yılda verdiği kararla, Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 30 Temmuz 1998 tarihinde aldığı İmaret İçinli Meydanına kısırlı kavşak (Akay Kavşağı) yapmasına izin veren kararını yasa dışı ilan etti.



**BEHZAT
MİSER**

Trafik ve ulaşımın amaçlarıyla yapılan ve imanın başlangıcı 1998 yılından itibaren tartışılan kavşak, insan, mülklerinin olduğu kararla beşilde yeni tartışılacak neler olacak.

BÜYÜKŞEHİR KARARA UYMAK ZORUNDADIR

Çankaya Belediyesi tarafından Büyükşehir Belediye Meclisi aleyhine açılan ve Akay Kavşağı ile ilgili kararın iptalini istenilen davada, mahkeme, İstanbul Teknik Üniversitesi'nden (İTÜ) bilirkişi heyeti istedi. Bilirkişi heyeti 4 yılda hazırladığı raporda, "Kavşak planlama; beşyılındaki on binlerce, milyonlarca kişinin barınarak, kentlerin gelişmesine yön veren, gelişmiş için özellikle 20'nci yüzyılın ikinci yarısında irme kazanan bir buldu. Büyük kentlerin ve kentlerde yaşayan insanların görsel yaşamını ve gelişmesini doğrudan etkileyen önemli bir araçtır" diyerek, alt ölçekli planların, üst ölçekli planların, alınan son kararlara uyma zorunluluğu bulunduğunu gerekçesi sunmuştu.

NAZIM İMAR PLANI İLKELERİNE UYMUYOR

Raporunda, Büyükşehir Belediyesi'nin 30 Mayıs 1995 tarihinde aldığı aynı gündemdeki kararın, "İk bir kavşağa bağlı yapılan değişikliktir. Nazım İmar Planı ilkelerine uymamaktadır ve bu tür konularda idarelerin yetkisine sahip Büyükşehir Belediyeleri, uygulaması ve ruhsat yetkisine sahip değildir" denilerek, Ankara 3'ncü İdare Mahkemesi tarafından iptal edildiği anlaşıyor. Bölgenin 1/5000'lik planları için Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 25 Nisan 1997 tarihinde aldığı kararın da, Ankara 3'ncü İdare

Mahkemesi tarafından iptal edildiği anlaşıyor. Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 1977 yılında alınan planlarına bağlı olarak karar aldığı vurgulanarak, "1977 yılında hazırlanan nazım plan ve bu plana uygun olarak geliştirildiği belirtilen kavşak çözümleri, bugünün gereksinimlerine cevap veremez" denilen raporda, 2015 yılında son planında bu bölgenin ne şekilde kullanılması gerektiğini önemli olduğu belirtildi.

KAMU YARARINA UYGUN GÖRÜLMEDİ

4'ncü İdare Mahkemesi, bilirkişi heyetinin hazırladığı rapora aykırı kabul ettiği belirtilerek, Büyükşehir Belediyesi'nin rapora yaptığı itiraz reddetildiği belirtildi. Kararın sonuçta, bilirkişi heyeti tarafından, "İmar planı ve imar mevzuatı ile şehirlik planlama ilkelerine ve kamu yararına uygun olmadığı" mahkemenince yapılmayan bilirkişi incelemeyle ilgili olduğu ve kısırlı nazım ve uygulama imar planı ile ilişkilendirilmeden kavşak çözümleri öneren dava konusu 1/5000 ölçekli Akay Kavşağı Projesi'nin uygulanmasına ilişkin 30.07.1998 tarihli davası Büyükşehir Belediye Meclisi kararına hukuka aykırı olarak bulunmuştu. Ancak yeniden dava konusu idarenin İPTALİNE karar verilmemiştir.

Gökçek hakkında dava açılabilir

4'ncü İdare Mahkemesi'nin verdiği karar uyarınca, Akay Kavşağı kaçak konumuna düştü ve kavşak inşaatı için açılan ihale geçersiz oldu. Savcılık isterse, Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek hakkında, "halkın parasını hırsızca harcamaktan" ve yasal dayanağı olmayan ihale yapmaktan dava açabilir. Ancak, mahkemenin aldığı bu karara rağmen kavşağın yıkılması mümkün değil.

Şekil 3: Akay Kavşağına İlişkin Haber Kaynak:28Haziran 2003 Sabah Ankara

hizmete açılacağı açıklanmasına rağmen 2009 yılında inşaat çalışmaları bitirilememiş, elektro-mekanik işlere başlanamamıştır. Seçimler öncesinde 2004 yılında açılacağı belirtilen hattın önümüzdeki dönemde açılacağı (!) yönetimin 2009 seçim vaatleri arasında yer alacaktır (Şekil-4).

Ankara Metrosu - 3 (Batıkent-Sincan/Törekent) (M3): Ankara Metrosu 3. Aşama Projesi, daha önce işletmeye açılan Metro1 hattının devamı olarak Organize Sanayi Bölgesi'ne kadar ulaşan 15,4 km. uzunluğunda bir hatır. 2001 yılı başında yapım çalışmalarına başlanan Batıkent-Sincan-Törekent M3 hattının elektro-mekanik ve araç alım ihaleleri henüz netlik kazanmamış ve hattın yapım süresi şimdilik sekiz yılı doldurmuştur.

Ankara Metrosu - 4 (Tandoğan-Keçiören) (M4): ANKARAY hattı ile Tandoğan İstasyonunda, Kızılay - Batıkent Metro (M1) hattı ile AKM istasyonlarından aktarma yapabilecek 9,2 km uzunluğundaki metro hattı 9 adet istasyon ile hizmet

vermek üzere planlanmıştır. Tandoğan-Keçiören Metro Hattı için 2003 yılında yapım çalışmalarına başlanmış ve 2005 yılında hizmete açılacağı açıklanmıştır. Ancak 2008 yılında halen inşaat devam etmektedir.

Otobüs Toplu Taşıma Sistemi:

Beşevler-Dikimevi arasında 1978 yılından beri hizmet veren otobüs yolu aynı güzergahta Ankaray'ın 1996 yılında işletmeye açılmasından sonra 1998 yılında tamamen hizmetten kaldırılmıştır. Yolcuların otobüslere iniş ve binişlerinde oluşan sıkışıklıkların otobüslerin kuyruklanmasına ve tıkanıklığa yol açtığı gerekçesiyle, sorunların çözülerek işletmenin iyileştirilmesi yerine Beşevler-Dikimevi Otobüs Yolu kaldırılmış, otobüs şeritleri genel trafiğe ve kadırlara dönüştürülmüştür.

1995 yılında Ümitköy - Kızılay arası çift katlı otobüsler hizmete sokulmuştur. Bu otobüsler uzak mesafedeki orta ve yüksek gelir grubunun konut

Yılbaşında devrede



Şekil 4: Çayyolu Metrosunun 2004 Yılı Başında Açılması Konusundaki Haber Kaynak: 28 Mart 2003 Sabah Ankara

Yapımı devam eden Çayyolu metrosunun bitim tarihi 4 ay öncesine çekildi. Çayyolu ve Ümitköy'de oturanlar yılbaşında metro ile yolculuk yapabilecek

■ Uğur BECERİKLİ

ÇAYYOLU'NA metro müjdesi. Çayyolu Metrosu 1. Etap inşaatının planlarından daha hızlı ilerlediği öğrenildi. Nisan 2004'te tamamlanması hedeflenen metro, çalışmalar hız kazanması nedeniyle yıl sonunda bitecek. Çayyolu'na uzanacak 2. Etap inşaatı da yılbaşından hemen sonra gündeme gelecek. Metro aşan gerçekleştirilmesi için Büyükşehir Belediyesi tarafından bölgeden vatandaşlar sonra verimye başlandı. Çayyolu Metrosu 1. Etap inşaatı hızla ilerliyor. Metro,

Ankara AŞTİ son durakta yapılan bir bağlantı ile Armada karşısından başlayıp, Ümitköy'e kadar devam edecek şekilde inşa ediliyor. Metrosu Ümitköy'den Çayyolu'na uzanacak 2. etap daha sonra yapılacaktır. Hatın Armada-Kızılay arasında İnönü Bulvarı'nın altında seyredecek şekilde uzatılmasının da planlandığı bildirildi.

ENGELLER KALKTI

Çayyolu Metrosu inşaatının önündeki engeller kalktı. Metrosun güzergahı ile ilgili sorun da çıktı. Daha önce Atatürk Osmen Çiftliği (AOÇ) arazihi içerisinde kalan bölümler, arazi dıtma

travm, flutu sağlamak için orman alanını devrden geçen yollar seçildi. Metro, Söğütözü'nde Eskişehir Yolu'nun altından geçecek ve yola paralel gidecek. Ümitköy'e ulaşacak. MTA ve GDTU ömraklarında çalışmalar başladı. Armada duraklarında çalışmalar başladı. Armada duraklarında çalışmalar başladı. Armada duraklarında çalışmalar başladı.

Oru açt olacak planlanan metro projesi, Büyükşehir Belediyesi'nin talebiyle değiştirildi ve yerleşme indirildi. Metro, tamamen yer altından geçecek ve otu yeşil alan olarak dıtılacaktır.

YENİ HATLAR YAKINDA

Metro konusunda bir müddet haber de Keçiören ve Çankaya'da oturanlara gekt. Büyükşehir Belediyesi Çayyolu Metrosu'nun tamamlanmasını hemen ardından Çankaya ve Keçiören Metroları'nı da ilaleyle açmaya hazırlanıyor. Keçiören-Çankaya ve Keçiören-Ölce arasında yolcu taşıyacak metro hatları, Çayyolu Metrosu'nun ardından yapılmaya başlanacak. 100. Yıl Çiftliği Mahallesi'nde oturanlar ise ANKARA'Y'ı yeni hatlarıyla ulaşım rahatlık yaşayacaklar.

Metrosun inşaatı yerli bir firma tarafından yürütülüyor ancak elektronik akart ve vagonlar yurtdışından ithal edilecek. Dünyada metro vagonların inşaatını cınde bulunduran birkaç firma var. Büyükşehir Belediyesi önümüzdeki günde elektronik akartı için ilaleyle cıkartma hazırlanıyor.

SORUNSUZ ULAŞIM

Ankara Metrosu inşaatı hızla bir şekilde devam ediyor. Başta GDTU'Ö öğrenimler olmak üzere, bölgedeki diğer üniversite öğreniminde de okula metro ile gitme yarı bulacaktır. Sorunsuz ulaşımından kamu kurumlarının çalışanları da yararlanacak.



alanlarına ve öğrenci yoğunluğu olan alanlara, ayakta yolcunun taşınmadığı yüksek kaliteli toplu taşıma hizmeti verilmesi amacıyla hizmet vermeye başlamıştır. 1997 yılında EGO otobüslerinin çalıştığı hatlardan bazılarında özel toplu taşıma araçları (yeşil renkli özel halk otobüsleri) hizmete girmiştir.

Toplam 41 hatta hizmet veren çift katlı otobüsler ve özel toplu taşıma araçları sözleşme süreleri bittiği için 2007 yılında hizmetten kaldırılmıştır. Çift katlı otobüslerin ve özel toplu taşıma araçlarının hatlarındaki talebi karşılamak üzere bir çözüm geliştirilmemesi ve belediye otobüs sayısının artırılmaması yolcuların çok uzun süreler otobüs beklemesine ve otobüslerindeki aşırı kalabalıktan dolayı hizmet kalitesinin düşmesine neden olmuştur. Sözleşmeleri yenilenmeyen araçların hizmet verdiği orta ve yüksek gelir grubunun konut alanlarına verilen arzın azaltılması yolcuların merkeze yaptıkları yolculuklarda toplu taşıma araçları yerine otomobili kullanmaya zorlamıştır. Kentlileri otomobillerden toplu ulaşımaya çekme politikasını uygulamaya koyması gereken yönetim, toplu ulaşım arzını azaltarak kentlileri otomobillerini kullanmaya teşvik etmektedir. Kentlilerden gelen tepkiler ve özel işleticilerin isteklerini karşılamak üzere yerel yönetim kaldırılan yüksek kapasiteli toplu taşıma araçları yerine 8 hatta 23 koltuk kapasiteli 222

adet midibüsü devreye sokma kararı almış ve bu konudaki ilk ihalesini Ağustos 2008'de yine eski işleticilere vererek yapmıştır. Yolculuk talebinin toplu ulaşım ile karşılanmasını hedeflemesi gereken belediye yönetimi, yüksek kapasiteli ve bir bölümü iki katlı olan otobüslerin küçültülerek dolmuştur. Kararını ile karayolu ağırlıklı politikalarını toplu ulaşım sistemi üzerinde de uygulamaya koymuştur.

Bu dönemde inşaat başlanan raylı sistem hatları ve yapılan katlı kavşaklarla yerel yönetimin bütçesi tüketilirken yıllarca otobüs filosunda önemli bir değişiklik yapılmamış, filo büyütülüp gençleştirilmemiştir. Yönetim ancak 2005 yılı sonlarında raylı sistem hatlarını yakın dönemde hizmete alamayacağını görünce otobüs filosunu büyütürken kentlilerin çok büyük boyutlara ulaşmış toplu ulaşım sorunlarının azaltılması için yeni araçlar almıştır. Ankara kentinde bu dönemin başında 1500 düzeyinde olan hizmete verilen otobüs sayısı on yılda artacağına 1200 düzeylerine inmiş ve ancak 2006 yılında alınan 400 doğalgazlı otobüsle geçmişteki, 1994 yılı düzeylerine ulaşabilmiştir. 2008 yılında yeni 500 doğalgazlı otobüs için sözleşme yapılmış, 50 tanesi teslim alınarak hizmete başlamıştır.

5216 Sayılı Yasa uyarınca Ankara Büyükşehir bünyesine 7 yeni ilçe ve 21 ilk kademe belediyesi

katılmıştır. Katılan yeni yerlerden Kazan'a 2006, Yenikent'e 2007, Elmadağ, Çubuk ilçelerine ve Esenboğa Havalimanına 2008 yılında EGO otobüs seferleri düzenlenmeye başlanmıştır. Hizmet alanının genişlemesi büyüyen otobüs filosunun getirdiği rahatlamayı önemli ölçüde azaltmıştır.

Toplulaşım Hizmetlerinde Bütünleşme ve Fiyatlandırma:

2001 yılında Ankaray, Metro ve EGO otobüslerinde manyetik kartlarla yolculuk bedeli toplanmasına başlanmış ve kağıt biletler uygulamadan kaldırılmıştır. Daha sonra manyetik kartlarla yapılan ilk binişten başlayarak 45 dakika içinde ücretsiz aktarma imkanı sağlanmıştır. Ancak ilk binilen otobüsteki uzun yolculuk süreleri ve aktarma yapılacak duraktaki uzun beklemler sebebiyle bu süre sınırının aktarmalı yolculuklara cevap vermekte yetersiz kaldığı görülmüştür.

Bugün Ankara ödeme sisteminde kullanılan manyetik kartların teknolojisinin eski, işlemlerin yavaş ve depolama kapasitesinin yetersiz olması nedeniyle her kartın yolcunun geçmişinin kaydedilerek her yolculuk için aktarma süresinin ayrı değerlendirilmesi ya da aktarmaların hatlar ve hizmetler itibarıyla tanımlanması mümkün olmamaktadır. Ayrıca manyetik kartlar yolculukların mesafelerine, gün içindeki zamanına (zirve/zirve dışı gibi) ve hizmet kalitesine göre fiyatlandırılma yapılmasını için yeterli özelliklere sahip değildir (Öncü, 2007). Bunun sağlanması için manyetik kartlara dayalı sistemin bugün Türkiye'nin birçok şehrinde uygulanan elektronik kartlı sistemlere dönüştürülmesi gerekmektedir.

Mevcut ödeme yapısı sadece belediye tarafından verilen EGO Otobüsleri, Metro ve Ankaray hizmetlerini kapsamakta, Ankara toplulaşımının diğer bileşenleri olan özel halk otobüsü, minibüs, servis araçları ve banliyö sistemini dışarıda bırakmaktadır. Ayrıca kamu ve özel sektörün işlettiği otoparkların ve toplulaşım türlerinin tek bir ödeme sistemini kullanmaları ile bunlar arasında aktarmalı fiyat uygulanabilmektedir. Otoparkların da sisteme entegre edilmesi ve uygulanacak merkezdeki yüksek fiyatlı otopark fiyatlandırması ve aktarma alanlarında ki düşük fiyatlandırma ile kent merkezindeki sıkışıklık azaltılabilmektedir. Ancak Ankara kenti yönetimi otomobile öncelik veren politikalarına aykırı olan bu tür çağdaş planlama ve işletme seçeneklerini değerlendirmemekte, manyetik kart

sistemi ile elde edilen bilgiler bile kullanılmamaktadır. Ankara'daki toplulaşım fiyatlandırma sistemi kentsel ulaşımın bir çok unsurunu kapsamadığı için kentiçi ulaşım da fiyatlandırma politikaları etkin bir şekilde kullanılamamakta; hizmetlerin, hatların, güzergahların ve terminallerin bütünleşmesi gibi unsurların yanısıra fiyatlandırmada da tam bir bütünleşme bulunmamaktadır.

Gelişmelerin Değerlendirilmesi

Ulaşım Planlama Çalışmalarının Değerlendirilmesi

1972, 1979, 1983 ve 1994 yıllarında yapılan ulaşım planlama çalışmaları uzun dönemli talep tahminleri ile raylı sistem türlerinin, hatlarının ve güzergahlarının belirlenmesi amacıyla yapılmış çalışmalardır. Bu planlarda çalışmaların kapsamı uyarınca kentiçi ulaşım türlerine, kurumsal yapılanmaya, işletim ve denetime yönelik öneriler geliştirilmiş ancak kısa dönemli eylem planları, uygulanacak düzenlemeler ve benimsenecek politikalara yer verilmemiştir.

Raylı sistem dışında diğer konularda projeler hazırlanıp uygulamaya geçilirken bazı önemli değişikliklere rağmen genellikle bu etütlere ve planlar uygun kararlar alınmış, ancak toplulaşım ve trafik düzenlemelerinde planlarda yer alan ilke ve politikalara sadık kalınmadan noktasal ve parçacı yaklaşımla her yönetim kendi politikalarına göre ulaşım ve trafik sorunlarına çözüm bulmaya çalışılmıştır. Raylı sistem yapımı sırasında merkezi yönetim ve yurtdışı kredi kuruluşları projenin bir etüt ve plana dayandırılmasını gerektirdiğinden yalnızca raylı sistem konusunda gündemdeki proje ile ilgili etütler yapılmıştır. Kent içi ulaşımı bir bütün olarak gören kısa ve orta dönemde toplulaşım, trafik, yaya ve bisiklet ulaşımındaki projeleri belirleyecek ve yönlendirecek konularda planlama çalışmaları yapılmamıştır.

Yerel yönetimlerin kendi bütçe kaynakları ile uygulayabildikleri, dolayısıyla merkezi yönetim ya da uluslararası kurumlardan onay gerektirmeyen (katlı kavşak ve yol genişletme gibi) projelerde başkanların kendi kafalarında oluşan projeler, yüklenici firmaların hazırladığı projelerle ana plan ilkelerine aykırı olarak uygulamaya konulmuştur. Özellikle son on beş yılda yöneticilerin kişisel fikir ve girişimlerine "ayak bağı olabilecek" ulaşım planlama çalışmalarından özellikle kaçınılmış, Ulaşım Ana

Planı yaptırılması yasa ile getirilmiş bir zorunluluk olmasına karşılık bu planlar gelişimi engelleyici bir unsur olarak görülmüştür. Çünkü planları yapacak uzmanların koyacağı önlemler, yöneticilerin çözümleri ile örtüşmeyecek; üstelik bu planlar ileride aniden yöneticilerin “aklına gelecek” projelerin durdurulması için dava açacak meslek odalarına bir koz vermiş olacaktır.

İlk dört plandaki kısa dönemli düzenleme ve politikalarından doğan eksikliği gidermek için 1998 yılında yapılan trafik düzenlemeleri ve toplu ulaşım sistemlerinin eksiklerinin ele alındığı etüt ise bir bağlayıcılığı olmadığından ve çağdaş yaklaşımlarla öneriler geliştirmesine rağmen yönetimin sürdürebilir ulaşım ilkelerine aykırı projelerinin uygulanabilmesi için rafa kaldırılmıştır.

Planlı kentsel gelişmenin örneği Başkent Ankara için yapılmış uzun dönemli Ulaşım Ana Planı onbeş yıl öncesine aittir. Merkez alan ağırlıklı kısa dönemli ulaşım planlama çalışması ise 1998 yılında yapılmış olup merkezde katlı kavşaklar önermediği için hemen rafa kaldırılmıştır. Bu tarihlerden sonra planlama çalışması yapılmadığı gibi kapsamlı ve sistematik bilgi derleme işlemi de gerçekleştirilmemiştir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2006). İmar ve Şehircilik Dairesinin 2006 yılında tamamladığı Nazım İmar Planı Raporunda Ankara'nın hızla artarak gelişen ulaşım problemleri karşısında kapsamlı ve bütünlüklü bir Ulaşım Ana Planı'nın acilen yapılması ve önerilerinde hayata geçirilmesi gerektiği üzerinde vurgular yapmasına rağmen, bu yönde hiç bir adım atılmamıştır. Diğer yandan 1986 ve 1994 yıllarında yapılan planların da öncelikle yüksek maliyetli raylı sistem uygulamalarının hayata geçirmek amaçlı olduğundan, planlardaki ilke ve politikalarla çelişen projelerini uygulayabilmek için mevcut yönetimin planları güncelleştirmesi gerekmemektedir, tersine plansızlık yönetimin istediği gibi uygulamalar yapmasına olanak sağlamaktadır.

Ulaşım Politikaları, Projeleri ve Uygulamaların Değerlendirilmesi

1930' larda 90.000 nüfusa sahip ve yolculukların sadece %15'i taşıtla yapılan yaya kenti Ankara'dan 2008 yılında yaklaşık 4,5 milyon nüfuslu yolculukların büyük kısmı motorlu taşıtlarla gerçekleştirilen bir büyük şehir ortaya çıkmıştır. Artan ulaşım talebini karşılamak için yerel yönetimlerin geliştirdiği çözümlerde, ülkenin ve kentin içinde bulunduğu

ekonomik ve siyasi koşullar yönlendirici olmakla birlikte belediye başkanlarının partilerinin genel politikaları, başkanların yakın çevrelerindeki çekirdek kadro ve en önemlisi başkanların kişisel görüşleri belirleyici olmuştur.

Yetmişlerden günümüze kadar göreve gelen yönetimlerin ulaşım konusundaki politikaları, projeleri ve uygulamaları aşağıdaki gibi özetlenebilmektedir;

- **1968-1973** yılları arasındaki **Barlas** döneminde kentçi ulaşım talebinin baskısı hissedilmeye başlamış, Ankara'nın kent içindeki ilk katlı kavşağı (Opera) inşa edilmiş ve metro yapımı gündeme getirilmiş, ancak somut herhangi bir önemli gelişme olmamıştır.

- **1973-1977** yılları arasındaki **Dalokay** döneminde ulaşım konusundaki en önemli gelişme “göbekli kavşakların” yapımı olarak görülmektedir.

- **1977-1980** arasında oldukça kısa süren bir dönemde yönetime gelen **Dinçer**, diğerlerinin onbeş yılda yapamadığı kadar çağdaş uygulamayı kente kazandırmıştır. O dönemde yapılan otobüs yolları günümüzdeki pahalı raylı sistemler kadar yolcu taşımış, trafiğe kapatılan caddelerle oluşturulan yaya bölgeleri kent merkezindeki tek olumlu uygulamalar günümüze kadar gelmiş, sonraki dönemlerde geliştirilememiştir.

- **1970-1980** arasında yerel yönetimlerde iktidara gelenler temelde merkezi yönetimle farklı siyasal tabandan geldikleri için sürekli çatışma içinde olmuşlar ve kıt kaynaklarla sorunlara yönelik müdahalelerini gerçekleştirmek zorunda kalmışlardır. Toplulaşımcağı öncelik veren belediye yönetimleri, kısıtlı kaynaklarla az yatırım gerektiren ulaşım talep yönetimi yöntemleri ile kentteki ulaşım problemine çözümler geliştirmişlerdir. Belediyeler çevreci yaklaşımlarla çevre günleri düzenleyip, kent merkezinde bazı alanları otomobile kapayarak yaya mekanları oluşturmuşlardır, özel otobüs yolları yapmışlardır (Tekeli, 1988).

- **1980-1984** arasındaki askeri yönetim tarafından atanan **Önder** ekibi, ekonomik yetersizliklerin hakim olduğu bu dönemde yeni otobüs alamamış ve sorunun çözümünü için halk otobüslerini gündeme getirmiş, yıllardır sabit tutulan taksi ve minibüs sayılarını arttırarak bireysel girişimcilerle artan ulaşım talebini karşılanmaya çalışmıştır.

- **1984-1989** yılları arasındaki **Altınsoy** döneminde kentin raylı sistem şebekesini belirleyecek kapsamlı ulaşım etüdü yapılmış, metro için girişimler sürdürülmüştür. Otobüs yolunun Beşevler-Tandoğan arasındaki bölümünde önce fiziksel engeller kaldırılmış, daha sonra da tamamen iptal edilmiştir.

- **1989-1994** yılları arasındaki **Karayalçın** (ve **Aydın**) yönetimi otobüs filosunu güçlendirmiş ancak etkin bir şekilde işletilen otobüs özel yolunu kaldırarak yer altına pahalı bir raylı sistem yapma girişimlerini başlatmıştır. Karayalçın dönemi günümüzde işletilen kentteki toplam 23,3 kilometre uzunluğundaki raylı sistem hatlarının yapımına başlamış, ancak bu hatların açılması bir sonraki döneme kalmıştır.

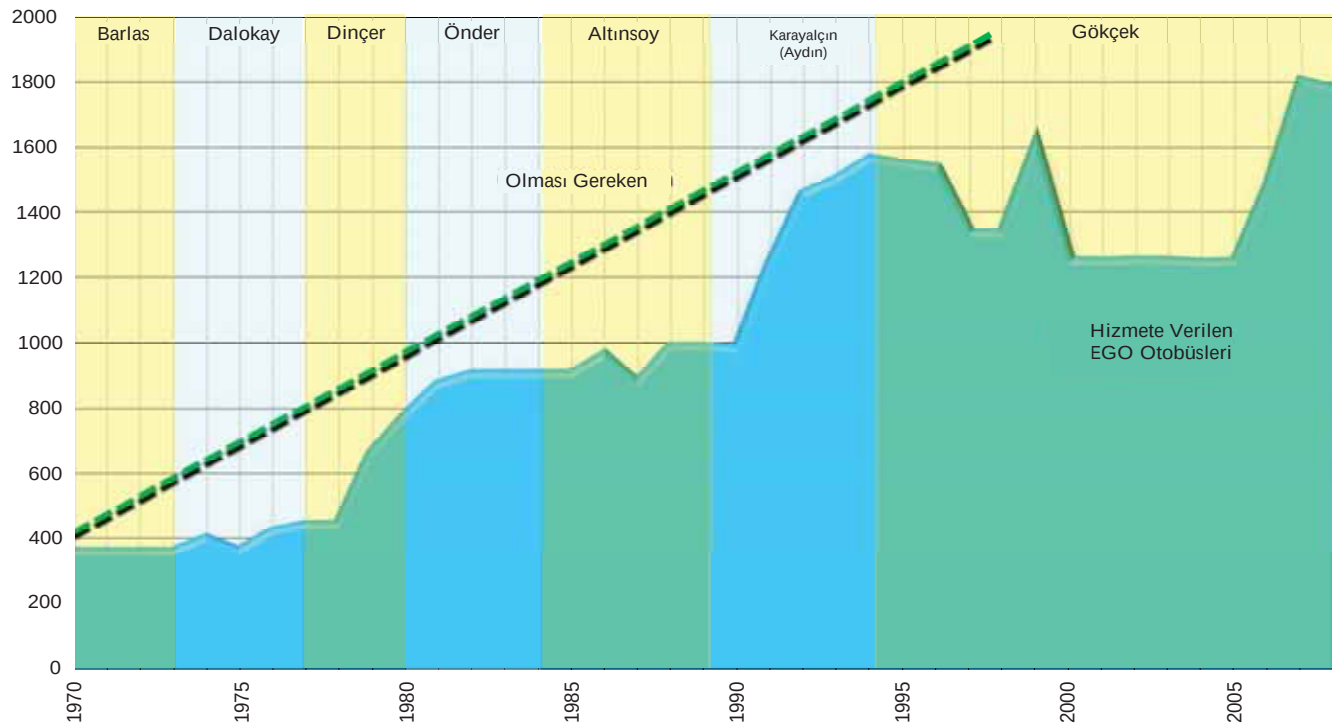
- **1994-2008** yılları arasında Ankara kentini yöneten **Gökçek**, kentiçi ulaşım konusunda tüm dünya kentlerinde uygulanan çağdaş politikalara aykırı uygulamalar için kaynakları kullanmış, kentiçi ulaşımı otomobillerle özdeşleştirmiştir. Ulaşım sorunlarının sadece yatırımlarla çözmeyi amaçlayan Gökçek döneminde kent merkezi başta olmak üzere kentin meydanları ve kavşakları katlı kavşaklarla otomobillerin geçişine göre yeniden düzenlenmiş, yollar genişletilerek trafik sorunu yaygınlaştırılmıştır. Yayaların varlığını göz ardı eden ve otomobillere göre biçimlendirilen kent merkezinde yüksek hızlı kesintisiz taşıt trafiğinin sağlanması amacıyla küresel düzeyde benimsen-

miş kentli hakları ve yaya hakları ilkeleri çiğnenmiştir. Ankara'nın kuruluşundan bu yana tüm yerel yönetimlerin yaptığından toplamından daha fazla katlı kavşak yapmakla övünen Gökçek yönetimi aslında bu düzenlemelerle kente ve kentliye geçmiş tüm yönetimlerin toplamından daha fazla zarar vermiştir.

Yıllarca otobüs filosunu büyütmeyen yönetim 2007 yılında önceki yönetimler tarafından özelleştirilen otobüslerin boyutlarını küçültürerek toplu taşımayı dolmuşlaştırma yönünde karar almış ve uygulamıştır. Otobüs filosunun geliştirilmesi yönündeki tek ciddi adım da üçüncü dönemin sonunda atılmakla birlikte, bu girişim filoyu genişletmekten çok hurdaya ayrılması gereken araçların yerini doldurulmasını sağlayacaktır.

Gökçek yönetimi tarafından başlatılan üç metro hattı ise yılan hikayesine dönmüş, üç dönemdir seçimler öncesinde kentlilerden oy isterken metroların seçimden sonra hizmete açılacağı tekrarlanan bir seçim vaadi haline gelmiştir. Bu uygulamalar, metro hatları konusunda yaklaşım, aslında hattı kentlinin hizmetine sunmak değil, ihalesini yaparak işi başlatmaktan ibaret kaldığı izlenimini yaratmaktadır.

- 1984 sonrası gelen yönetimler, 1980 öncesi yönetimlerin tersine parasal kaynakları en tasarruflu kullanan talep yönetimi yaklaşımları yerine, özelleştirme ve dışarıya borçlanarak büyük toplu-



Şekil 5: Otobüs Filosunun Dönemler İtibariyle Gelişimi

taşıma altyapı projelerini uygulamaya öncelik vermiştir. Özellikle raylı sistem projeleri yönetimlerin kamuoyunda itibar kazanmasının bir yolu olarak kullanılmıştır.

- 1970'li yıllardan bu yana kentteki kamu otobüs filosunun belirli dönemlerde önemli artışlar gösterdiği, bazı yıllarda duraklamaya girdiği ve bazı dönemlerde filonun küçüldüğü ve hizmetlerin gerilediği görülmektedir (**Şekil-5**). Yönetim dönemleri olarak otobüs filosundaki gelişmelerin ekonomik sıkıntılara rağmen dar gelirli kitlelerin ulaşım sorunlarına önem veren Dinçer ve Karayalçın dönemlerinde çarpıcı bir şekilde belirginleştiği, diğer yönetimlerde durağan bir yapı gösterdiği, Gökçek döneminde ise parasal kaynaklar katlı kavşaklar için kullanılırken filonun giderek küçüldüğü görülmektedir.

Ankara kentinde ulaşım sisteminin gelişiminin değerlendirilmesi konusunda kentte yapılan günlük yolculuklar, bunların ulaşım türlerine dağılımı, yolculukların başlangıç ve bitişleri, gün üçündeki dağılımları gibi bilgiler bulunmamaktadır. Ulaşımın geçmişteki ve günümüzdeki yapısının değerlendirilmesinde kullanılacak bu bilgiler elde edilememiştir. Bu bilgilerin bir bölümü 1994 öncesinde yapılan ulaşım etütleri ile elde edilmiş bulunmakla birlikte, sonraki yıllarda istatistiki bilgilerin bile elde edilmesi söz konusu olamamaktadır. Son dönemdeki kent yönetimi kent içi ulaşım ile ilgili bilgileri karanlıkta bırakarak, yapılan yanlışları örtülemek için özel bir çaba göstermektedir.

Kentiçi ulaşım giderek daha çok para ayrılıp, ihaleler yapılmakta ancak ulaşım ve trafik sorunları, ulaşımın kentlilere ve kente maliyeti hızla artmakta, planlama ve bilgi açısından Ankara kenti ulaşımı adım adım karanlık çağlara girmektedir.

DİPNOT

¹ Şehir Plancısı (DEU), Yerel Yönetimler ve Kentsel Politika Planlama Uzmanı (ODTÜ)

KAYNAKÇA

- DPT (1991), *IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı ÖİK Raporu-Kentiçi Ulaşım*, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı
- Altınöz, C. (1990), *Ankara Raylı Toplu Taşıma Sistemi Çalışmaları*, 3. Toplu Taşıma Kongresi, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü
- Ankara Büyükşehir Belediyesi (1987), *Ankara – 1985'ten 2015'e*, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Çalışma Grubu, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü

- Ankara Büyükşehir Belediyesi (1987), *Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması- 1.Ulaşım Etüdü-Ulaşım Yapısı*, EGO Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Daire Başkanlığı- Kanada Konsorsiyumu- Kutlutaş Mühendislik

- Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Daire Başkanlığı, *ANKARA-RAY Ankara Hafif Raylı Toplu Taşıma Sistemi 1- Ulaşım Etüdü*, 1990

- Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Daire Başkanlığı, *ANKARA-RAY Ankara Hafif Raylı Toplu Taşıma Sistemi 2- Proje Raporu*, 1990

- Ankara Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Dairesi Başkanlığı, *Ankara Ulaşım Ana Planı - Araştırma Raporu*, 1995

- Ankara Büyükşehir Belediyesi (2006), *2023 Başkent Ankara 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı Plan Açıklama Raporu- Etütler ve Müdahale Biçimleri*, Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı

- Babalik-Sutcliffe, E. (2006), *Kent Merkezi Ulaşım Planlama İlkeleri Çerçevesinde : "Ankara Kent Merkezi:1985 Kentsel Ulaşım Çalışması'ndan Bugüne"*, Cumhuriyetin Ankara'sı

- Çelik F. (1999) *Geçmişte ülkemizde uygulanan Yolculuk Talep Yönetimi Yaklaşımları ve Bu Yaklaşımların Kalıcılığına İlişkin Alınması Gereken Önlemler*, II. Ulaşım ve Trafik Kongresi, Makine Mühendisleri Odası

- EGO, *İlk Günden Günümüze Ankara Şehiriçi Toplu Taşımacılığı*, 2007

- Okullu, S. G. (2007), *Non-Motorized Transport for Mobility Planning in City Centres : An Assessment of Opportunities for Transforming Ankara, Tunalı Hilmi Street into a Pedestrian-Friendly Area*, Ortadoğu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ

- Öncü, E. (1978), *Ulaşım Türlerinin Kent Yapısına Etkileri: Tarihsel Gelişim ve Ankara Batı Gelişiminde Demiryolunun Rolü*, Ortadoğu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ

- Öncü, M. A. (2007), *Public Transport Improvement Policies : Assessment of the Role of Route and Fare Integration, and Modal Reorganization with Special Emphasis on İzmir Case*, Ortadoğu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ

- Özalp M.(2007),*Türkiye'de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar; Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi

- Özdirim, M. (1978), *Otobüs Öncelikli Kentiçi Ulaşım Sisteminin Ankara'da Uygulanması*, Ankara Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü 1. Toplu Taşıma Kongresi

- Tekeli, İ.(1991), *Vedat Dalokay'ın Ardından Belediyecilik Deneyi Üzerine*, Mülkiyeliler Birliği Dergisi, Sayı 131

- <http://www.yapirehberi.net/>

- <http://www.ankara-bel.gov.tr/>

AVRUPA KENTSEL ŞARTI, ULAŞIM VE DOLAŞIM İLKELERİ VE ANKARA KENTİ UYGULAMALARI

İsmail Hakkı Acar¹, Dr.

GİRİŞ

Yollar kentlerin can damarlarıdır. Yollar işlediği sürece kentin hücrelerine kan gidebilmekte, –erişim sağlanmakta– kentin canlılığı sürebilmektedir.

Günümüzde yollar çok kıymetli meta haline gelmiştir. Gerçekçi, akılcı çözümler üretmeyen, popülist yaklaşımlar sergileyen kent yöneticileri, kentin geleceğini tıkayan “çözüm olmayan beyhude çözümler” üretmektedirler.

Geleceği görmeden ürettikleri, kenti tüketen “taşıt-odaklı” yaklaşımlar ile taşıtları daha kolay hareket ettireceklerini, kentin ulaşım ve trafik sorunlarını çözebileceklerini zannetmektedirler. Taşıt yollarını kaldırımlardan çalarak genişletmeye, her keşişme noktasını katlı çözmeye çalışarak.... Hiçbir yabancı ülke kent yöneticisinin akıl edemediği şekilde....

İşte Ankara örneği... Taşıtların kente uydurulması gerekirken, kenti taşıtlara uydurmaya çalışan bir Belediye Başkanı’nın elinde...

Tüm Belediyelere örnekmiş gibi gösterilen “çözüm olmayan çözümler”, kentin geleceğini tıkayan “beyhude çözümler”...

Peki, iç içe olmaya talip olduğumuz, kapısında beklediğimiz, sözüm ona bizi aralarına alacaklarını zannettiğimiz “Avrupa” insana, kentlere, erişime ve otomobile nasıl bakıyor?

AVRUPA KENTSEL ŞARTI

AVRUPA KENTSEL ŞARTI - 1, AVRUPA KENTLİ HAKLARI DEKLÂRASYONU

47 Avrupa ülkesini kapsayan Avrupa Konseyi (Council of Europe, COE)² 1949 yılında “Avrupa’da demokrasi ve insan haklarını güçlendirmek” amacıyla kurulmuştur ve Türkiye de 9 Ağustos 1949 tarihinde bu Konseye üye olmuştur.

“Avrupa Kentsel Şartı”, Avrupa Konseyi’nin kent politikalarından yola çıkılarak oluşturulmuş bir bildirgedir. Bildirgede yer alan politikalar 1980 - 1982 yılları arasında Konsey tarafından düzenlenen “Kentsel Rönesans için Avrupa Kampanyası” kapsamında geliştirilmiştir. Avrupa Konseyi’nin insan hakları çalışmaları paralelinde yürütülen bu Kampanya “yerleşimlerde daha iyi yaşam” sloganıyla kentsel gelişmenin “niceliksel”den ziyade “niteliksel” yönleriyle ilgilenmiştir.

“Avrupa Kentsel Şartı”nın kaynağını Avrupa yerleşim birimlerinde yaşayan kent sakinlerinin haklarını tanımlayan ve 18 Mart 1992 günü kabul edilen “Avrupa Kentli Hakları Deklârasyonu” oluşturmaktadır. 20 maddelik bu “Deklârasyon”un 5. maddesi kentlerde göz önüne alınması istenen “Ulaşım ve Dolaşım” ile ilgili ilkelerin çıkış noktasıdır:

*“5. Dolaşım: Toplu taşıma, özel otomobiller, yaya- lar, bisikletliler gibi tüm yolağı kullanıcıları arasın- da, birbirlerinin hareket olanaklarını ve dolaşım özgürlüklerini kısıtlamayan uyumlu bir dengenin sağlanması”.*³

“Ulaşım ve Dolaşım” konusu, “Şart”ın ele aldığı on üç “Ana Başlık” içinde, kentsel yaşamdaki öne- mi nedeniyle birinci sırada yer almaktadır. “Ula- şım ve Dolaşım”⁴ konusunun, “Avrupa Kentsel Şartı” içeriğinde birinci “Ana Başlık” olarak yer al- ması gelişigüzel bir sıralamanın sonucu değildir. Kentlerin yaşaması, canlılığını koruması değişik arazi-kullanımları arasında erişimin sağlanması ile mümkündür.

Ulaşım olanakları ile ulaşım türlerinin zenginliği kentlerin “dinamizmini” ve “niteliğini” doğrudan etkilemektedir. Buna karşılık günümüzde kentler, sürekli artan ulaşım talebinden ve taşıt trafiğinden kaynaklanan “sürdürülebilir gelişme”ye aykırı ol- gular ile karşı karşıyadır. Günümüzde özellikle ge- lişmekte olan ülkelerde sürdürülen ağırlıklı olarak otomobil ile erişime yönelik ulaşım politikaları ile sürdürülebilirliğe ters olan (i) ekonomik, (ii) sosyal ve (iii) çevresel sorunlar hızla büyümektedir.

“Şart”ta “Ulaşım ve Dolaşım” başlığı şu şekilde sunulmaktadır:

“Çağlardan beri insanoğlu, faaliyetlerinin çapını genişletmek için mücadele etmiş ve bu da ulaşım tekniklerinin sürekli gelişmesinde önemli bir et- ken olmuştur.

Ulaşımındaki her ilerlemeyle, insan yaşamı biraz daha değişmiş, bugünün kentlerinde yaya, at, ray- lı taşıma, otomobil, otobüs, ticari araçlar gibi ula- şım sistemlerinin çok ötesine erişilmiştir.

Bu tür gelişime uğramış dolaşımın çeşitli faydaları vardır. Tercihler, kişinin yaşamak ve çalışma iste- diği çevreye, ilişkide olmak istediği kişilere göre yapılabilir.

Oysa, otomobil ilk icat edildiği 1884’ten beri, ulaşım politikalarını yönlendirmiş, hatta etkisiyle toplu ulaşım sistemlerini dahi gözden düşürmüş- tür.

Kente karşı otomobil; çok basitleştirilmiş bir ifade olmakla birlikte; durum buna çok yakındır. Yavaş ama kesin bir biçimde, otomobil kentleri öldür- mektedir. Öyle ki 2000’li yıllar, ikisi bir arada olamayacağından, otomobil ya da kentten birini seçmemizi zorunlu kılacaktır.

Bugünden bir şey yapılmaz, yeni düzenlemeler getirilmezse, araç trafiği; özellikle de özel araçlar ve kamyonlar, sadece kentleri tahrip etmekle kal- mayacak, “sera etkisiyle” tüm çevrenin zarar gör- mesine de hatırı sayılır bir katkıda bulunacaktır.

Araçlar; kentleri gürültü, rahatsızlık, ruhsal ve fiziksel tehlike, çevre estetiği ve sosyal alanların yok olması, hava kirliliği gibi sorunlarla tehdit ederler.

Üst sosyal sınıfların kentten yöre kentlere göçme- siyle oluşan yeni koşulların ağır bedelleri vardır. Dahası, bu yöre kentlere toplu ulaşım hizmetini verimli ve ekonomik bir biçimde götürmek genel- de olanaksız olmaktadır.

Hepsinin ötesinde, bu göçlerin kente verdiği kül- türel ve sosyal kayıp kenti; yaşama, ilişki kurma, kültür ve tüm diğer faaliyetlerim sürdürüldüğü bir mekan olmaktan alıkoyar.

*Burada sorun, kendini dev aynasında görme ve izole etme eğiliminde olan kentlilerin, yöre kent- lerde, ve benzeri yerleşimlerde yaşayanlara karşı olmaları değildir. Bu daha çok, dünyamızı, aşırı büyümenin kötü yan etkilerinden korumaya karşı oluşturulan ortak çabaya bir katkı olarak değer- lendirilmelidir”.*⁵

Kentlerdeki “Ulaşım ve Dolaşım” ile ilgili bu su- nuş, kentlerin, dolayısıyla insanların karşı karşıya kaldıkları önemli bir tehlikenin altını çizmekte- dir. Varolan otomobile dayalı ulaşım politikası ile kentlerin, dolayısıyla kentlilerin sıkıntıya düşecek- leri vurgulanmaktadır.

AVRUPA KENTSEL ŞARTI - 1, ULAŞIM VE DOLA- ŞIM İLKELERİ

Bu anlayış ile kaleme alınan “Avrupa Kentsel Şar- tı”, kentlerin yüz yüze kaldığı ulaşım ve dolaşım

kaynaklı sorunlara karşı ortaya konulan “sürdürülebilir gelişme”ye ters düşen yürürlükteki “statükocu” anlayışları dışlayarak, “kökten değişim”e yönelik dört ana ilkeyi ortaya koymuştur:

İlke: 1 - Özellikle Özel Araçlarla Seyahat Hacminin Azaltılması Gerekliği

“Son 40 yıldır uygulanan ve savunulan iki planlama prensibi, yaygın arazi kullanımı ve işlevlerin farklılaştırılması; yerleşimlerin tıkanıp, orta sınıfın kenti terk etmesi, verimli ve ekonomik toplu ulaşım hizmetlerinin götürülmediği yöre kentlerin oluşması gibi önemli çıkmazlara yol açmıştır. Böylece, 19. yüzyıl ile 20. yüzyılın başlarındaki başarı, aşırılıklara taşınarak ters etkilere yol açmış, kârdan çok zarar getirmiştir. En gözle görülür, elle tutulur biçimde, insanlara bir yerde yaşayıp, başka yerde çalışmak, gerekli mal ve hizmetleri başka yerde sunmak, çocuklarını okula getirip götürmek gibi kaçınılmaz ek ulaşım yükü getirmiştir.

Anahtar çözüm; “toplu” yerleşim kavramını benimseyerek, gerek kent içinde gerekse dışında yeni arazi kullanım kararlarıyla konut, çalışma alanları ve diğer kullanımların bir araya getirilip, bütünlüğün sağlanmasıdır.

İmalat sektöründe küçük ve orta ölçekli işletmeler ile üçüncü ve dördüncü sektörlerin büyümesi, konut ve dinlence alanlarının bunların yakın çevresinde yer almasıyla düşünülmeli; evlerde yürütülen “bilgisayara dayalı” çalışma hayatının da sosyalleşme etkileri nedeniyle bir çözüm olmadığı bilinmelidir”⁶.

İlke: 2 - Hareketlilik, Yaşanabilir Bir Kent Oluşturmaya Yönelik Bir Biçimde Düzenlenmeli ve Değişik Ulaşım Türlerine Olanak Tanınmalı

“Açıkça, ulaşımı yok farz etmek mümkün olmayacağı gibi yok farz etmek de tavsiye edilmez. Aksine, belirli sektörsel hedefleri izlemek yerine, yaşamının keyif verdiği kent yaratmayı hedefleyen değişik ulaşım biçimleri sunmak daha yararlıdır.

Bu; toplu ulaşım, bisiklet, yaya gibi ulaşım araçları, kişi ve hizmetlerin bireysel ulaşımına öncelik vermek, ağır trafiği kısıtlamak, yol kullanımına örneğin; zaman ve mekanın dönüşümlü kullanımı;

yarı zamanlı yaya dolanımı; dönüşümlü saat, gün, hafta ve yıl dilimi uygulamaları gibi yenilikçi kontrol kısıtları koymak; bisiklet yolları ve titizlikle düzenlenmiş yaya yolları oluşturmak ve kent dışı otopark yerleriyle birlikte merkeze ulaşımında düşük maliyetli, sık, güvenli toplu ulaşım sistemleri yaratmak anlamına gelir”⁷.

İlke: 3 - Sokağın Sosyal Bir Arena Olarak Algılanması

“Sokağın yaşanabilir sosyal bir mekan olarak kayıbi, kentte güvensizliğin artması ve kentsel bozulmayı da beraberinde getirmiştir.

Artan güvenlik, asayiş ve sosyal uyum; geniş kaldırımlar, yaya bölgeleri ile sokakların iyileştirilmesi, doğru sokak düzenlemesi ve planlaması ile trafik akımlarının kontrolü ve tek yönlü yolların dikkatli kullanımı demektir.

Bu aynı zamanda açık alanların; yüksek kaliteli ve dayanıklı malzeme kullanılarak; kaliteli kent mobilyası, yol levhaları, ticari tabelalar, cephe düzenlemeleri; yeşillendirme, su, heykel çeşme ve anıtlarla donatılarak, korunması ve iyileştirilmesi demektir.

Bu yaya kaldırımlarında ve kafe önlerinde; çekici ve kaliteli, özel, ticari ve kamu aktivitelerini özendirilmektedir.

Bu rahatsızlık veren gürültülerin olabildiğince yok edilmesi demektir”⁸.

İlke: 4 - Sürekli Bir Eğitim ve Öğretim Çabası Gerekliği

“Belirli değişimler, bireysel davranış değişiklikleri olmadan gerçekleşemez, bireylerin çevre konularına artan duyarlılıkları ise her zaman kökleşmiş davranışlarını değiştirme isteği ile paralel gitmektedir.

Yerel yönetimler halkı bilinçlendirme konusunda, insanlara, sokakların kendilerine ait, ortak mülkiyetlerinde olduğunu anlatma, bu nedenle sokakların herkes tarafından ortak, uyumlu ve korunarak kullanılması gerektiği fikrini aşılama ve insanların olumsuz davranış kalıplarını değiştirmeye yönelik, bilinçlendirici kampanyalar düzenleme sorumluluğunu taşırlar.”⁹

AVRUPA KENTSEL ŞARTI- 1, ENGELLİLERİN ULAŞIM VE DOLAŞIMI İLE İLGİLİ İLKELER

“Avrupa Kentsel Şartı” içinde yedinci “Ana Başlık” olarak ele alınan “Kentlerdeki Özürlü ve Sosyo-Ekonomik Bakımdan Engelliler” bölümünde de “erişim” ile ilgili “engelsizler”i de kapsamı gereken tanım ve ilkeler dikkat çekmektedir:

“Her kentlinin en temel hakkı, kentteki tüm sosyal aktivite ve olanaklara, yaş, ırk, bedensel ve zihinsel kabiliyetlerine bakılmaksızın, kendi özgür iradeleriyle erişebilme hakkıdır.

Ancak, genel bir kural olarak kentlerimiz öncelikle ve elden geldiğince, mevcut çalışan nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak için imkanlar sunar.

Genellikle kentlerde göz ardı edilen konular arasında, hamileler, çocuklar, yaşlılar, hastalar ve özürlüler gibi insanların, kısa veya uzun süreli adaptasyon süreçleri bulunur.

Özel engelli kişilerin temel kişilik haklarını kullanabilmeleri, diğer kent sakinlerinin anlayış ve rehberliği ile mümkündür.”¹⁰

Bu ana başlık altında da “Ulaşım ve Dolaşım” ile ilgili aşağıdaki ilkeler konulmuştur:

İlke: 1 - Kentlerin, Herkesin Her Yere Erişilebileceği Şekilde Tasarlanması

“Bütün ticari, idari ve kamu binaları; sosyo-kültürel, spor, sağlık ve dini faaliyetler, sokaklar, kamu alanları; kültürel, sosyal ve diğer aktivitelerin hepsi; özürleri ya da engelleri ne olursa olsun tüm yurttaşlar için erişilebilir olmalıdır.”

İlke: 5 - Seyahat ve Kamu Ulaşımının Tüm Kentliler için Erişilebilir Olması

“İnsanların ve malların serbest dolaşımı, temel kişisel haklardan olmakla birlikte, toplumun bazı grupları için seyahat sorun olmaya devam etmektedir.”¹¹

AVRUPA KENTSEL ŞARTI - 1, ULAŞIM VE DOLAŞIM İLKELERİNİN AÇILIMI

Bir önceki bölümde başlıkları ve temel açılımı verilen “Avrupa Kentsel Şartı, Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri”nin gerekçelerinin incelenmesi önemlidir:

İlke: 1 - Özellikle Özel Araçlarla Seyahat Hacminin Azaltılması Gerekliği

Kentlerde uygulanmakta olan ulaşım politikalarının ortaya çıkarttığı aşırı otomobil kullanımı, kısıtlı yolağındaki taşıt yoğunluğunu artırması ile trafik sıkışıklıkları ortaya çıkartmakta ve ekonomik açıdan önemli mali kayıplara neden olmaktadır. Trafik sıkışıklığını kaldırılmak amacıyla oluşmuş bölgelerde yeni yollar, katlı kavşaklar yapmanın da çözüm olmadığı görülmektedir. Açılan yeni yollar, kullanıcıların daha fazla yol kat etmeleri veya daha önceleri başka ulaşım türlerini kullananların otomobile kayması ile yeniden tıkanma sürecine girmektedirler. İstatistikler son 30 yılda, kişi başına yapılan yolculuk adedinin aşırı yükselmediğini göstermektedir. Ancak, kent planları ile bu yolculuklarda kat edilen yol mesafeleri önemli ölçüde artmıştır.

Önemli kamulaştırma ve kaynak yatırımları ile yapılan yeni yollar, ortaya çıkarttıkları taşıt yoğunluğu artışı ile tıkanıklığı beraberinde getirmektedir. Araştırmacı Dr. Martin Mogridge bu ters olguyu “Downs-Thompson Paradoksu” olarak “açılan her yeni yol taşıt trafiğini yavaşlatmakta, toplu ulaşımın geliştirilmesi ise karayolu trafiğini hızlandırmaktadır” şeklinde vurgulamaktadır.

Almanya’da “Sayısal ve Uygulamalı Matematik Enstitüsü”nde araştırma görevlisi olan Dietrich Braess de, “trafik tıkanıklığı yaşanan bölgede yeni bir yol açılması halinde trafiğin daha da yavaşladığı” kuramını ileri sürmektedir. Güncel araştırmalar yol açma işleminin tam tersinin –yani yol kapatmanın– bu kuramı desteklediğini göstermektedir. Yeni yol açmak yerine varolan bir yol kapatıldığında trafik sıkışıklığı hafiflemektedir. Varolan bir yolun kapatılması ile “kişiler için erişimin kısıtlanmadığı, ancak taşıt trafiğinin buharlaştığı” yapılan araştırmalarla gösterilmiştir.¹²

Avrupa Birliği kapsamında yapılan ve Eylül 2000’de yayımlanan “Kentsel Mekanda Trafik Buharlaştırması”¹³ araştırması, yerel yöneticiler ve karar vericiler için pratik el kitabı niteliğindedir. Strazburg, Helsinki, Edinburg, Cambridge, Lizbon ve Paris’i içeren araştırma trafik karmaşasının yaşandığı alanlarda yapılan düzenlemeler ile yaşam kalitesinin yükseldiğini, toplu ulaşım hizmetlerine olan talebin genişlediğini göstermiştir.

Toplumsal bir talebin, bireysel boyutta çözülmeye çalışılması toplumda önemli sosyal dengesizlikleri

de ortaya çıkartmaktadır. Bireysel ulaşım aracı olan otomobilin hareketliliğine yönelik olarak kentsel mekanlarda karayoluna ve otoparklara daha fazla alan ayrılması, otomobil ile ulaşımaya yönelik arazi kullanım biçimindeki değişiklikler, politika olarak körüklenen aşırı otomobil kullanımı ile toplu ulaşımın hizmet seviyesindeki düşüş, otomobile olan bağımlılığı arttırmakta, toplumda otomobil sahibi olmayan büyük bir kesimi olumsuz yönde etkilemektedir.

Otomobile dayalı ulaşım politikaları çevresel bakımdan sürdürülemez olduğu günümüzde kesinlik kazanmıştır. Araçlardan kaynaklanan kirliliğin azaltılması yönünde yoğun teknolojik ve yasal çabalar sarf edilmektedir. Ancak artan araç adedi, artan seyahat mesafeleri, artan motor güçleri gibi etkenler ile bu kazanımlar hızla kaybedilmekte, tüm çabalara rağmen otomobil kaynaklı çevresel çöküş devam etmektedir.

İlke: 2 - Hareketlilik, Yaşanabilir Bir Kent Oluşturmaya Yönelik Bir Biçimde Düzenlenmeli ve Değişik Ulaşım Türlerine Olanak Tanınmalı

Ulaşım ve dolaşımda ikinci ilke, kentlerde canlılığın ve yaşanabilirliğin, erişebilirlik ile sağlanacağını ileri sürmekte, ulaşımada otomobile alternatif türlere, özellikle de çevre dostu türlere olanak tanınmasını, değişik toplu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesini, böylece kentsel alanda zaman ve mekanın verimli kullanılmasını gündeme getirmektedir.

Otomobil kullanımının sınırlandırılması yönündeki önlemlerin yaya ve alternatif ulaşım sistemlerinin yanı sıra yüksek kapasiteli toplu ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ile desteklendiği taktirde başarılı olduğu bilinmektedir. Doğrudan otomobil kullanımını kısıtlamayı hedefleyen politikaların tek başına uygulandıkları taktirde başarısızlığa uğradığını dünya örnekleri göstermiştir.

Tüm iddiaların aksine örnekler, kaliteli hizmet ve tanınan öncelikler sayesinde kişilerin toplu ulaşımaya yönelebilecekleri, toplu ulaşım sistemlerinin kullanımının artabileceği, özellikle “park et-bin” türü uygulamalar ile otomobil sürücülerinin de toplu taşımaya çekilebileceği saptanmıştır. Toplu ulaşım araçlarına ayrıcalık ve öncelik tanındığı düzenlemelerde, trafik tıkanıklığı içinde kıvranan otomobil sürücülerini, toplu ulaşım araçlarının hızlı ve düzenli olarak kent merkezine eriştiklerini gör-

dükçe kendilerini otomobilden toplu ulaşımaya aktarmaktadırlar.¹⁴

Seyahatlerde toplu ulaşım sistemlerinin yanı sıra, kısa mesafeli otomobil kullanımına seçenек olarak yürümeyi ve bisiklete binmeyi çekici kılacak çözümlerin üretilmesi de olumlu sonuçlar vermektedir.

Kentlerde yaya alanlarının artması ile canlılığın arttığı bilinmektedir. Birçok kentte yaya kaldırımlarının, yaya yolu ve yaya alanlarının azalması, hatta ortadan kalkmasıyla kentsel canlılığın, hatta kentlerin gerilemeye başladığı saptanmıştır.

İlke: 3 - Sokağın Sosyal Bir Arena Olarak Algılanması

Köklü değişim kararları alınarak yolların otomobillerden arındırılması, yolların sosyal mekanlar olarak düzenlenmesi halinde, kentsel alanların niteliğinde yükselme ortaya çıkmaktadır. Gelişmiş ülkelerde, otomobilden arındırılmış alanların öncelikle kentlilerin huzuru yönünde düzenlenmesi, kentliler için sosyal mekanlar yaratılması günümüzde yerel yöneticilerin hedefi haline gelmektedir.

Kentler taşıt trafiğinden ve tıkanıklığından arındırıldıklarında daha çekici, daha canlı hale gelmektedirler. Kent merkezlerinin ana işlevi, otomobilleri değil, alış-veriş, kültürel ve eğlence için gelecek kişileri çekmektir.

İlk kez Hollanda’da uygulanmaya başlanan “woonerf-avlu” tasarımları, kentlerde yayalar ve çocuklar için güvenilir alanlar yaratılabileceğine en güzel örneklerdir.

Bu “avlu”larda otomobillerin aleyhine taşıt platformları daraltılmakta, yaya mekanları genişletilmekte, çevre ağaçlandırılmakta ve otomobil geçişini kısıtlayan veya hızını düşüren engeller konulmaktadır. Bu tür düzenlemeler sonucunda motorlu araçlar bölgeye yavaş girmekte ve bölge içinde aynı yavaşlıkta seyretmektedirler. Böylelikle taşıtların o yörede yaşayanları rahatsız etmemesi, insana yönelik daha geniş sosyal mekanların yaratılması sağlanmaktadır.

İlke: 4 - Sürekli Bir Eğitim ve Öğretim Çabası Gerekli

Sorgusuz sualsiz inanılan ve peşinde koşulan otomobil merkezli ulaşım sisteminin aynen korunması halinde geleceğimizin tehlike içinde olduğu her ge-

çen gün daha da belirgin hale gelmektedir. Böyle bir gelecekte "teknolojik onarımlar" ile de kaçınılmayacağı görülmektedir. Bu ciddi durum karşısında, Albert Einstein'ın "sorunları yaratan koşulları aynen koruyarak sorunlarımızı çözemeyiz" özdeyişinden yola çıkarak, tek çözümün anlayış ve yaşam tarzının kökten değişiminde olduğunu görmeliyiz.

"Avrupa Kentsel Şartı"nın birincil olarak ortaya koyduğu "Otomobil Kullanımının Azaltılması" ilkesi varolan koşullarda en zor uygulanabilecek ilkedir; kökten değişim ve dönüşüm gerektirmektedir. Yoğun otomotiv ve müteahhit lobilerinin egemenliğini sürdürdüğü, herkesin otomobil sahibi olacağını "hayal ettiği" günümüzde bu ilkeye ulaşabilmek için insanlığın belirli bir süreyi daha geçirmesi, gerçekleri tüm açıklığı ile görmesi gerekmektedir.¹⁵

AVRUPA KENTSEL ŞARTI - 2, YENİ BİR KENTLİLİK İÇİN MANİFESTO

Avrupa Konseyi'nin (Council of Europe, COE) 1992 yılında ilkini yayımladığı "Avrupa Kentsel Şartı"nın ikincisi 1 Mayıs 2008 tarihinde gene ana ilkesi "çoğulcu demokrasiyi geliştirmek" olarak tanımlanan Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi tarafından yayımlanmıştır.¹⁶ "Giriş" bölümünde bu "Manifesto"nun gerekçesi şöyle açıklanmıştır:

"2. Geçen on beş yıl, toplumlarımızda, ekonomilerimizde ve kültürlerimizde hızlı değişikliklere tanık oldu. Kongre, bu zorlu yerel ve küresel sorunlar ve şimdiye kadar görülmemiş bir kentsel gelişimi dikkate alarak, Şart'ın ilk halindeki bazı ilkeleri yeniden tanımlamaya, bunları tamamlamaya ve güncellemeye karar verdi.

3. Kongre, Avrupa Kentsel Şartı - 2 ile, Avrupa Yerel Yönetimlerini sürdürülebilir kentler ve kasabalar inşa etmeye zorlayan "Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto", kentsel yaşama yeni bir yaklaşım sunmayı amaçlamaktadır.

4. Bu Manifesto, kentlerin ve kasabaların çağdaş kentsel sorunlarla baş etmesini olanaklı kılacak bir ortak ilkeler ve kavramlar bütünü belirlemektedir. Kongre, yerel yönetimlerden, bütün çeşitlilikleri ile ve paylaştıkları Avrupa değerlerini esas alarak, kamu politikalarında etik yönetim, sürdürülebilir kalkınma ve daha ileri düzeyde bir dayanışma ilkelerini uygulamalarını istemektedir."¹⁷

AVRUPA KENTSEL ŞARTI - 2, ULAŞIM VE DOLAŞIM MADDELERİ

Geçen süre içindeki toplumsal, kültürel ve ekonomik değişimler, kentsel gelişmeler izlenerek "Avrupa Kentsel Şartı - 2"ye birincisinde (1992) olduğu gibi ulaşım ve dolaşım"la ilgili önemli maddeler eklemiştir, özellikle eklenen maddeler 1992 Şartı'nda ortaya konan "İlkeleri" daha da keskinleştirmiştir.¹⁸

"54. Kentlerin ve kasabaların düzgün bir şekilde işlemesi ve çevresel açıdan sağlıklı bir kentsel gelişme elde edilmesinin diğer bir asal değişkeni de ulaşım"dır. Günümüzün yoğun iletişim toplumlarında seyahat ve hareket olanağı giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Bunlar, iyi kent uygulamalarının kilit öğeleri haline gelmekte ve kentsel yaşamın kalitesi açısından belirleyici faktörler olmaktadır.

55. Kontrol edilen ve sürdürülebilir ulaşımın karımıza çıkarttığı zorlu sorunla baş edebilmek için, otomobile geçerli alternatifler geliştirmemiz gerektiğine inanıyoruz. Otomobile verilen birinci önceliğin olumsuz sonuçları artık iyice anlaşılmıştır. Hava ve gürültü kirliliği, yol güvenliği konuları, mekânın işgalci alt yapıyla parçalanması, kentsel peyzajın bozulması – tüm bunlar bizleri kararlı bir şekilde daha fazla kentlilere odaklanan; kentlerimizin ve kasabalarımızın insan boyutunu daha fazla dikkate alan bir gelişmeyi seçmeye teşvik etmektedir. Aşırı otomobil bağımlılığından bir an önce kurtulmalıyız; zira böyle bir gelişme, yarattığı çevresel sıkıntıların yanı sıra, otomobil sahibi olmayan pek çok kişinin içinde yerleştikleri kentleri ve kasabaları tam olarak yaşayabilmelerini de engellemektedir.

56. Yürümek ya da bisiklet kullanmak gibi "yumuşak" olarak nitelenebilecek ulaşım tarzlarını ve her tür toplu taşıma aracını tercih eden sürdürülebilir ulaşım politikalarını teşvik etmek, Avrupa'nın seçilmiş temsilcileri olan bizlere düşen bir görev-dır.

57. Bu bağlamda, sadece kamu ulaşımına sınırlı kalmayan, yollar ve kamusal alanlar için, her türden ulaşım olanak veren ancak, sosyal yararlılıkları açısından otomobil ve motosikletlerin daha az payı olan yeni bir toplumsal paylaşım sağlayan bir toplu taşıma politikasını tercih etmeliyiz.

58. Bu anlayış gereği, kentlerimiz ve kasabalarımıza ilişkin sürdürülebilirlik, dost mekânlar yaratmak ve özellikle farklı ulaşım tarzlarının devreye sokulması ile mümkün kılınacak iyileştirilmiş ulaşım akışları sağlamak amaçlarımızı, eş zamanlı olarak ele almalıyız.

..... VE ANKARA¹⁹

İnsana, kentlere, erişime ve otomobile böyle bakan bir “Avrupa” acaba başkentimiz Ankara’ya bakıp neler düşünmektedir?

Geleceği görmeden Ankara’yı şekillendiren, böylece “taşıt-odaklı” yaklaşımlar ile kenti tüketen kent yöneticileri ve onları tüm Türkiye’ye örnek gösterenler ve Ankara’daki trafik çözümlerini örnek alanlar....

Katlı kavşaklar ile taşıtları daha kolay hareket ettireceklerini, kentin ulaşım ve trafik sorunlarını çözebileceklerini zannedenler....

“Önce İnsan” yerine “ÖNCE TAŞIT, SONRA İNSAN” sloganıyla yola çıkıp, insanları kentin yollarında telef edenler, insanların yollarda ezilmemek için tavuklar gibi oradan oraya koşmasını seyredenler....

İşte “Avrupa Kentsel Şartı” ışığında Ankara..... “Avrupa Kentsel Şartı” için “saçmalıklar manzumesi” de diyebilirsiniz ama, gelin mantıken, vicdanen gözden geçirin Ankara’nın durumunu....

İlke: 1, Özel Araç Kullanımının Azaltılması ve Ankara

İşte otomobil odaklı bir kent: New York. Kent merkezinde, Manhattan’da tek bir katlı kavşak çözümü yok. Kentte yayalara yönelik çözümler hemzemin, insana yakışır şekilde, “ÖNCE İNSAN” denilerek. (Şekil 1)

İşte otomobil sahipliliği yüksek bir başkent: Paris. Champs Elysée Bulvarı dahil kent merkezinde, tek bir katlı kavşak çözümü yok. Kentte yayalara yönelik çözümler hemzemin, insana yakışır şekilde, “ÖNCE İNSAN” denilerek. (Şekil 2)

İşte otomobil odaklı bir başka başkent: Londra. Oxford Caddesi dahil kent merkezinde, tek bir katlı kavşak çözümü yok. Kentte yayalara yöne-

lik çözümler hemzemin, insana yakışır şekilde, “ÖNCE İNSAN” denilerek. (Şekil 3)

Bir başka başkent: Tokyo. Shibuya Kavşağı dahil kent merkezinde tek bir katlı kavşak çözümü yok. Kentte yayalara yönelik çözümler hemzemin, insana yakışır şekilde, “ÖNCE İNSAN” denilerek. (Şekil 4)

... ve başkentimiz Ankara. Kent merkezi dahil her kavşak katlı çözülmüş. Kentte yayalar “çıkınlar” ile bir yerden bir yere erişmeye çalışıyorlar. Çözümler araçlara yönelik, kentliler dışlanarak, “ÖNCE TAŞIT” denilerek. (Şekil 5)

Otomobil sahipliliği yüksek Amerika, Fransa, İngiltere, Japonya gibi ülkelerin kent yöneticilerinin, mühendislerinin akıl edemediği çözümler Ankara’da yürürlükte!!!! Avrupa’nın, hatta otomobil kullanımının cenneti Amerika’nın hangi kentinin merkezinde Ankara kadar katlı kavşak var. Akıl edememişler herhalde... (Şekil 6)

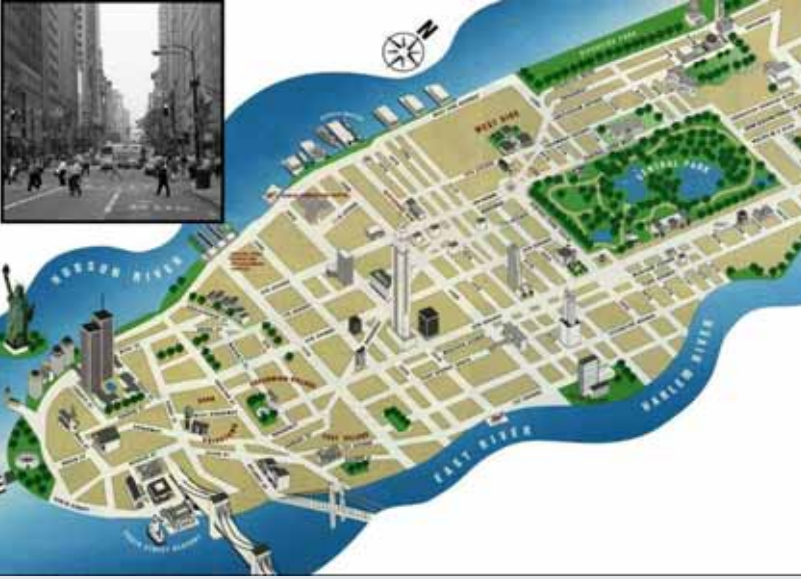
Ya kentlilerin, yayaların güvenliği... Hiçbir planlamada yer almıyor insan.... Hazırlanan projeler sadece ve sadece taşıt hareketlerine bakılarak çözümlüyor –çözülebiliyorsa eğer–.... (Şekil 6)

Bu çözüm ile Ankara’da taşıtlar akıyor mu? Hayır....

İşte yapılanlar ve sonuçları... Ankara artık kısır döngü içine girmiş durumda, tıkalı kavşak için katlı çözüm üret, inşa et, bu sefer koridordaki başka kavşaklar tıkanmaya başlasın, tıkanan bu noktalara katlı kavşaklar inşa et, daha başka kavşaklar tıkan-sın. Yapılanlar ile otomobil kullanımı cesaretlendirilmekte, yollarda taşıtlar fazlalaşmakta, yoğunlaşmakta, trafik yeniden tıkanmaya başlamakta..... (Şekil 7)

Özetle, Ankara uygulamaları Avrupa Kentsel Şartı’nın Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri’nin birincisine, “Özellikle Özel Araçlarla Seyahat Hacminin Azaltılması Gerekli”ne tam anlamıyla ters. Uygulamalar seyahatlerin özel araçlarla yapılmasını teşvik edecek yönde.

Tabii ki Ankara’da ikinci ilke “Hareketlilik, Yaşanabilir Bir Kent Oluşturmaya Yönelik Bir Biçimde Düzenlenmeli ve Değişik Ulaşım Türlerine Olanak Tanınmalı” söz konusu olmadığından, başka ulaşım seçeneği yaratılmadığından otomobil kul-



Şekil 1: New York, Manhattan Yolağı ve Hemzemin Yaya Çözümleri



Şekil 2: Paris Merkezi Yolağı ve Chans Elysée Bulvarı'nda Hemzemin Yaya Çözümleri



Şekil 3: Londra Merkezi Yolağı ve Oxford Caddesi'nde Hemzemin Yaya Çözümleri



Şekil 4: Tokyo Merkezi Yolağı ve Shibuya Kavşağı'nda Hemzemin Yaya Çözümü



Şekil 5: Ankara Merkezi Alan Yolağı ve Ankara için Tipik Yaya Çözümü



Şekil 6: Ankara Merkezi Alan Kavşak Çözümleri ve Yaya Güvenliği



Şekil 7: Ankara'nın Katlı Kavşak Çözümleri ve Sonuçları



Şekil 8: Ankara'da Yaya Yönelik "Çık-In" Çözümleri



Şekil 9: Ankara'da Yaya Kaldırımları

lanmaktan başka erişim çözümü de kalmamaktadır.

İlke: 2, Değişik Ulaşım Türlerinin Kullanımı ve Ankara

Kişilerin yolağında yetersiz veya olmayan, yada varolan ancak park halindeki araçların işgal ettiği kaldırımlarda yürüme çabaları, gece için düzenlenmemiş yollarda yürüme çekinceleri, kişileri yürümekten alıkoymaya, yıldırmaya ve otomobil kullanmaya itmektedir.

Ankara'da ikinci ilke "Hareketlilik, Yaşanabilir Bir Kent Oluşturmaya Yönelik Bir Biçimde Düzenlenmeli ve Değişik Ulaşım Türlerine Olanak Tanınmalı" söz konusu olmadığından, başka seçenek yaratılmadığından otomobil kullanmaktan başka erişim çözümü kalmamaktadır. Ankara'yı yönetenler için otomobilin dışında ulaşım seçeneği yoktur.

Katlı kavşaklar için bulunan kaynaklar raylı sistemler için kullanılmamakta, inşaatı başlatılan ama bir türlü bitirilemeyen raylı sistemler seçim konuşmalarında hep bir sonraki dönemin vaatleri olarak beşer yıl ileriye itilmektedir...

Ankara'da "değişik ulaşım türü", değişik katlı kavşak çözümü olarak anlaşılmakta ve uygulanmaktadır.

Yetmişlerin sonundan beri, yaklaşık otuz yıldır Ankara'da yapılan onlarca katlı kavşağa karşılık kentte bir metrekare yeni yaya alanı yapılmamış, yaya olmak bir ulaşım biçimi sayılmamıştır. Yöneticilerin gözünde yaya olmak sanki bir ayıptır..

İlke: 3, Yolların Sosyal Kullanımı ve Ankara

Araçlara öncelik tanıyan Ankara yollarında insanlara yönelik çözümler yaya yolları "çık-in"e zorlamaktadır..... (Şekil 8)

Dünyanın tüm kentlerinde yaya yollarına yönelik çözümler hemzemin iken (Şekil 1, Şekil 2, Şekil 3, Şekil 4) Ankara'da insanlar araçların önünü kesmemek için çıkmak ve inmek zorundadırlar.

Tüm dünyada yollar insanların hareketliliği, erişimi hedeflenerek, "kentler insanlar içindir, taşıtlar ise sadece araçtır" denilerek tasarlanırken Ankara

yolları “ÖNCE TAŞIT” denilerek, yayaya kaldırım mekanı dahi bırakılmadan planlanmaktadır. (Şekil 9)

Ankara halkı içinde önemli adette çocuk, yaşlı, engelli olabileceği gerçeği göz ardı edilerek.... Ankara’da değil engelliler, engelsizler için dahi rahat yürüme, huzurlu erişim hakkı yoktur. (Şekil 10)

“Avrupa Kentsel Şartı” içinde “Kentlerdeki Özürlü ve Sosyo-Ekonomik Bakımdan Engelliler” bölümünde yer alan “Kentlerin, Herkesin Her Yere Erişilebileceği Şekilde Tasarlanması” ve “Seyahat ve Kamu Ulaşımının Tüm Kentliler için Erişilebilir Olması” ilkeleri Ankara için geçerli değildir ve engelli / engelsiz Ankaralıları için hak değildir.

Ankara var olduğundan beri kullanılan MEYDAN’lar da taşıtlar için yok edilmektedir. Kent yöneticileri, Ankaralıları ayrılmış sosyal mekanları teker teker yok etmektedirler.

İşte bir zamanlar kentin önemli MEYDANLARI olan, bugün insana hak tanımayan, kentin kullanımından alınıp taşıtlara bırakılan Sıhhiye, Ulus, Kızılay Meydanları Kavşakları..... (Şekil 11)

Sonuç - İlke: 4, Değişim-Dönüşüm

“Kente karşı otomobil” gibi “Avrupa Kentsel Şartı’na karşı Ankara”....

Ankara kent yöneticilerinin mevcut anlayışı ile kentin ortak mekânları her geçen gün daha fazla ölçüde otomobil trafiğinin, otomobil alt yapısının

egemenliği altına girmekte; bu hakimiyet Ankaralıların mecburen kabul edilmekte, yaşam tarzlarını buna uydurmaya çalışmaktadırlar. Ankaralıları kent yöneticisinin baskısı altında “otomobil, ya da kent seçiminde” mecburen otomobili seçmek zorunda bırakılmaktadırlar.

Mevcut anlayışın aynen devamı halinde “Avrupa Kentsel Şartı”nın işaret ettiği gibi “yavaş ama kesin bir biçimde, otomobil Ankara’yı öldürecektir”. Kabul edilemez olan bu ortak gelecek ancak kent yöneticisinin anlayışında değişimi veya kent yöneticisinin tümüyle değişimi ile olumluya çevrilebilir.

Tüm dünya kent yöneticilerinin akıl edemeyip Ankara kent yöneticilerinin bugüne kadar uyguladıkları trafik çözümü –sadece yol genişletmek, katlı kavşak yapmak– doğru olsaydı, Ankara’da trafik sorunu kalmayacaktı. Ancak sorun aynı yönde artan çözümlere rağmen hızla büyümektedir.

Artık Ankara’da “Avrupa Kentsel Şartı”nın öngörülerini doğrultusunda, değişim ve dönüşüm gereksinmesi ortaya çıkmıştır. Çözüm arayışlarında “statü-kocu” olmaktan ziyade “yenilikçi” ve “dönüşümcü” yaklaşımların benimsenmesi, “sürdürülebilir” ulaşımın toplumsal olarak kabulü için politik ve ekonomik değişim ve dönüşüm sürecine girilmesi gerekmektedir. Ankara, yıllardır uygulanan karayolu ulaşımına dayalı “sınırlı ortam içinde sınırsız gelişmeyi hedefleyen” dar görüş ve kolaycılık ile kısır döngü içine girmiştir.

Ankara’nın geleceği, değişim ve dönüşümü gerçekleştirecek olan politik iradenin yaratılmasında yatmaktadır. Bu yönde politik irade kamunun bi-



Şekil 10: Ankara’da Engellileri Dışlayan Çözümler



Şekil 11: Ankara’da Yok Edilen Kent Meydanları

linçlenmesi ile yaratılabilir. Kamunun bilinçlenmesinde en büyük görev, doğruları ortaya koyacak, söyleyecek ve doğrular yönünde yürüyecek olan mühendis, mimar ve plancılara düşmektedir.

Ankara'nın ulaşım ve dolaşım sorunlarına uygulanmakta olan "otomobil merkezli ulaşım yaklaşımı" "kamu odaklı" bakış altında yeniden gözden geçirilmelidir. Ancak uygulamaların gerçekleşmesinde toplumun genel çıkarlarını, bireysel veya belirli kitlelerin çıkarlarının üstünde tutan "Türkiye için yeni bir politikacı tipi" de "olmazsa olmaz" koşuldur.

"Avrupa Ketsel Şartı, Ulaşım ve Hareketlilik İlkele-ri" Ankara'da yaşanan ulaşım ve dolaşım sorunlarını hafifletebilecek, kentin gelecekte karşılaşacağı daha büyük sorunları durdurabilecek bir bütün olarak görülmelidir. Bu "İlkeler"'in uygulanmaması halinde otomobil Ankara'yı işgal edip kentsel yaşamı durdurabilecektir. Tıpkı kanserli hücrenin tüm vücudu sarıp vücudu çökertmesi gibi... Ancak "İlkeler" in uygulanması ile kentlilerin hareketliliği ile kentlerde her tür canlılık artacaktır. Tıpkı hayatıyet için damarlarda hareket eden alyuvarların hücreleri besleyip vücudu yaşatması gibi...

DİPNOTLAR

¹ İnşaat Yüksek Mühendisi (İTÜ), Şehir Yüksek Plancısı, Dr. (MSÜ)

² Avrupa Birliği'nin organlarından biri olan Avrupa Konseyi (European Council) ile İkinci Dünya Savaşı sonrası kuruluşlarından biri olan Avrupa Konseyi (Council of Europe, COE) farklı kurumlardır.

³ Avrupa Kentsel Şartı, (1996), a.g.e., s.1-2

⁴ "Avrupa Kentsel Şartı"nın Türkçe metninde "Transport and Mobility" karşılığı olarak "Ulaşım ve Dolaşım" terimi kullanılmaktadır. Metinde "mobility" karşılığı olarak, yerine göre "dolaşım"a ek olarak "hareketlilik" veya "erişim" terimleri de kullanılmıştır.

⁵ Avrupa Kentsel Şartı, (1996), a.g.e., s.11-12

⁶ Avrupa Kentsel Şartı, (1996), a.g.e., s.12

⁷ Avrupa Kentsel Şartı, (1996), a.g.e., s.12-13

⁸ Avrupa Kentsel Şartı, (1996), a.g.e., s.13

⁹ Avrupa Kentsel Şartı, (1996), a.g.e., s.13

¹⁰ Avrupa Kentsel Şartı, (1996), a.g.e., s.29

¹¹ Avrupa Kentsel Şartı, (1996), a.g.e., s.29, 31

¹² Nikki James, (2001), "Traffic Evaporation in Urban Areas", **54th UITP World Congress, UITP**, Londra, Abstracts of Presentation

¹³ Nikki James, (2001), a.g.e., s.3

¹⁴ **Better Mobility in Urban Areas, (2001), UITP** - International Association of Public Transport, Brüksel, Solution 16

¹⁵ Peter Freund ve George Martin, (1996), a.g.e., s.20

¹⁶ <http://www.mimarlarodasi.org.tr/ubelge/Bulten12.pdf>

¹⁷ <http://www.mimarlarodasi.org.tr/ubelge/Bulten12.pdf>

¹⁸ <http://www.mimarlarodasi.org.tr/ubelge/Bulten12.pdf>

¹⁹ Bu bölümdeki Ankara fotoğrafları, Sn. Eser Atak'ın "Ulaşımın Doğru Olan Hangisi? Ağustos 2008" ve "Ankara'da Yaya Olmak, Eylül 2008" sunumlarından Sn Atak'ın izni alınarak kullanılmıştır. eseratak@yahoo.com

ÇAĞDAŞ DÜNYA KENTLERİNDE VE ANKARA'DA YAYA ULAŞIMI

Kevser Üstündağ, Dr.

Sokaklar kentlerde yaşam biçimlerinin sergilendiği sahnelerdir. Günümüz kentlerinde (kentsel) yaşam ortamında yaya yolculuklarının ve yaya erişiminin, diğer bir değişle yürümenin, ulaşım sisteminin bir parçası olmadığı açıkça görülmektedir. Çocukların okullarına yürüyemediği, sokaklarında insanların gezmediği kentler güvenli ve huzurlu bir çevre olmaktan gitgide uzaklaşmaktadır. Kentlerin otomobile bağımlı olarak gelişmesi nedeniyle, trafik sıkışıklığı, yolculuk süreleri, trafik kazaları ve kazalardaki ölüm oranları artmış, şehir bütünüyle bir otopark mekanı haline gelmiştir.

Ulaşım sisteminin en önemli parçası olan yaya ve yaya yolculukları gözardı edildikçe kent sakinlerinin yaşam kalitesi düşmektedir. Yaşam kalitesinin artması ve sosyal yaşantının devamlılığı için kentlerde yaya hareketliliği ve erişilebilirliği önem kazanmaktadır. Politikacıların, karar vericilerin, yatırımcıların kentsel yaşam kalitesini geliştirmek amacıyla gerçekleştirecekleri sürdürülebilir ulaşım ve erişilebilir kent stratejileri, sadece kentlerin değil dünyanın genel politikası olarak gündemdedir. Küresel iklim değişikliği uyarıları dikkate alınarak, kentlerde bireysel otomobil kullanımının azaltılmasına yönelik politikalar ve uygulamalar gelişmektedir. Otomobil kullanıcılarının toplu taşıma sistemine aktarılması amacı ile toplu taşıma sisteminin altyapısı, verimliliği, erişilebilirliği artırılmaktadır.

Otomobile bağımlı gelişen kentlerde, ulaşımındaki eşit haklardan bahsetmek olanaksızdır. Herkes için eşit ulaşım hakkının sağlanması için ulaşım sisteminin bir bütün olarak ele alınması ve erişimin temelinde yaya yolculuklarının olduğunun kabul edilmesi gerekmektedir. Kentsel hakların temel dayanağı olan İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi'nde belirtilen "İnsan hakları ve temel özgürlükleri bölünmezdir" ilkesi doğrultusunda, kentsel ortamın fiziksel sosyal, ekonomik, kültürel bağlamda bireylere eşit haklar sunması hedeflenmektedir. Daha sağlıklı ve daha iyi yaşam çevrelerine kavuşmak için "Kentsel Haklar Bildirgesi" kabul edilmiştir. Avrupa kentsel şartı, Avrupa konseyinin kentsel gelişmeyi yönlendirecek politikaları tanımlamaktadır. Bu politikalar kentli haklarını koruyan, sağlıklı yaşam biçimini geliştiren, ulaşım çalışma ve dinlenme gereksinimlerini uyum içerisinde barındıran yerleşimlerin ilkelerini oluşturmaktadır. Bu kapsamda aşağıda verilen örnekler Avrupa kentleri için geliştirilen dört maddelik kentsel şartın uygulama örneklerinden bazılarıdır. Bu şartlar;

- 1- Otomobil yolculukları azaltılmalıdır.
- 2- Kent içinde hareketlilik ve yolculuklar alternatif ulaşım türlerine yönlendirilmeli ve yaşanabilir kent ilkeleri benimsenmelidir.
- 3- Sokaklar toplumsal mekan olarak yeniden kazanılmalıdır.



Polonya Krakow



Hollanda Amsterdam



ABD California Chico



İspanya Barselona

4- Tüm bu değişimi destekleyecek sürekli eğitim ve öğretim yapısı geliştirilmelidir.

Yukarıda da temel ilkeleri belirtilen motorsuz ulaşımı destekleyen ve yaya erişimini temel alan ulaşım politikaları son on yılda hızla hayata geçirilmeye başlanmıştır. Mevcut yolağı altyapısının geliştirilmesi ve otomobil kullanımının kapasitesinin artırılması gibi klasik yöntemlerle kentlerdeki trafik sorununun çözülemeyeceği ve kente kalıcı hasarlar vereceği ortadadır. Bu kapsamda aşağıda verilecek örnekler son on yılda ulaşımın otomobil merkezli yapısının değiştiği ve insan merkezli bir yapıya doğru kaydığının göstergesidir.

Sürdürülebilir ulaşım politikalarının hayata geçirilmesinde özellikle Avrupa şehirlerinde ortak hedefler belirlenmiştir. Bu ortak hedeflerden birisi "Dünya Otomobilsiz Şehirler Günü ve Hareketlilik Haftası"dır. 2000 yılında Avrupa Komisyonu tarafından ortak etkinlik günü olarak kabul edilen "Dünya Otomobilsiz Şehirler Günü" 22 Eylül ve onu içine alan hafta içerisinde gerçekleştirilmektedir. Bu etkinliğe her yıl Avrupa genelinde 2200 şehir katılmaktadır.

Trafiğin yarattığı gelecek tehditlerini ortadan kaldırmak ve sürdürülebilir ulaşım yaklaşımlarının kentlerdeki yaşam kalitesini geliştireceği ilkesinden yola çıkarak, ortak deneyimleri ve bilgileri paylaşmak adına 14 Avrupa kenti SMILE (Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment)-Yerel Çevrede Sürdürülebilir Hareketlilik projesi kapsamında 2000 yılından bu yana çalışmalar yapmaktadır. Bu yazı kapsamında birkaç örneği verilen bu araştırma ve uygulamalar uzmanlar, yerel ve bölgesel karar vericiler ve vatandaşların ortak ürünleri olarak hayata geçirilmiş ve geçirilmektedir.

Ankara kentinin ulaşım planlama yaklaşımı, trafik problemlerini ele alışı ve mevcut yaya uygulamalarını değerlendirmek için genel bir çerçeve oluşturmak amacıyla SMILE projesi kapsamındaki bazı uygulamalar aktarılmaktadır. SMILE projesinin ortak hedefi trafik problemlerinin çözümünde yaya hareketliliğini ve toplulaşım bütünleştirilmesini hedefleyen sürdürülebilir kentsel ulaşım politikalarıdır. Bu kapsamda proje, yerel yönetimlere, katılımcı süreci içinde barındıran ekonomik ve ekolojik dengenin sağlandığı yönetim ve ulaşım planlama yaklaşımı uygulamalarının örneklerini ortaya koymaktadır. Bu örnekler sektörel bütün-

leşme, hareketlilik yönetimi, otopark politikaları, toplumsal ve kurumsal bilgilendirme, ortak bilinç geliştirme gibi otomobil kullanımını sınırlandıran insan hareketliliğini merkeze koyan doğaya saygılı yaratıcı çözümleri içermektedir.

Polonya'nın Krakov kenti, sürdürülebilir ulaşım politikaları kapsamında gerçekleştirdiği hareketlilik yönetimi programıyla 2003 yılında AB'den "Ulaşımında Yerel Yönetim ve Halk Katılımı" ödülü almıştır. Yerel yatırımcılar ve sivil toplum örgütleri, bir haftalık "Hareketlilik Haftası" etkinlik programını geliştirdikleri aktiviteler ve organizasyonlarla büyük başarı kazanmışlardır. Bu etkinlikte aralarında okul, sivil toplum, yatırımcılar, yerel yöneticiler, kamu kurumları da bulunan 28 ortak ile 1500 çocuk ve 3500 kişi katılmıştır. Kentsel ulaşım politikalarını mekansal planlama politikalarıyla bütünleştirilerek uzun dönemli ulaşım programı elde edilmiştir. Bu programın en önemli yatırımları arasında mevcut otobüs ve tramvay sisteminin iyileştirilmesi ile hemzemin geçitlerde toplu taşıma öncelik veren sinyalizasyon sistemini uygulaması yer almaktadır. Tarihi kent merkezine özel otomobil kullanımı ile girişler sınırlandırılmış, otopark yönetimi sayesinde de kent merkezinde yüksek fiyatlandırma politikaları uygulanmıştır. Kent içerisinde yüksek standartlara sahip 30km'lik bisiklet altyapısı uygulanmıştır. Ulaşım planlamasına karar verme sürecine kullanıcılar ve uzmanlar katılarak değerlendirmeleri alınmıştır.

Danimarka'nın Aalborg kentinde arazi kullanımı ve ulaşım planlama stratejik planı gelecek 40 yılı kapsayacak şekilde yapılmaktadır. Bu stratejik plan kapsamında hedef yeni toplu taşıma sistemini mevcut yerel tren hattıyla bütünleştirmek etmek ve otobüs işletme sistemini geliştirmektir. Kent merkezinde mevcut otoparkların fiyatı artırılarak yeni otopark alanı yapımına izin verilmemiştir. Ayrıca mahalle ölçeğinde otopark yönetimi politikaları da geliştirilmiştir. Bu otopark yönetimi politikaları mahalle sakinlerine bir belge vererek kendi bölgelerinde araçlarını park etmeleri konusunda öncelik tanımıştır. Kent merkezindeki yaya alanları için yük taşıma politikaları geliştirilmiş özellikle kent merkezindeki yaya yollarında yükleme sürelerine zaman sınırlaması ve kontrolü getirilmiştir. Bisikletliler için yapıli bölgede yeni güzergahlar tanımlanmış ve toplu taşıma sistemi ile bütünleştirilmiştir. Otobüs, yerel tren ve hedeflenen toplu taşıma sistemi mekansal olarak bütünleştirilerek, bilet ücretlendirme sisteminde ortak bilet uygulanmasına



Polonya Krakow



Hollanda Amsterdam



Avusturya Viyana



İspanya Barselona

geçilmiştir. Hareketlilik yönetimi kapsamında ise trafik bilgilendirme sistemi hayata geçirilmiş, toplu taşıma sistemi kullanımının artırılması için çeşitli kampanyalar düzenlenmiş ve düzenlenmektedir. Yol güvenliği konusunda halk katılımı sağlanmış, çeşitli eğitim programları geliştirilmiştir.

Almanya'nın Berlin kentinde 2010 yılı yaya hareketliliğinin artırılması ve geliştirilmesi için hedef yılı olarak belirlenmiş ve Mobile 2010 Projesi kapsamında yeni yaya politikaları hayata geçirilmiştir. Yerel, bölgesel ve üst ölçek gelişme planlarında yaya stratejileri temel alınarak arazi kullanım planları, kent merkezine yaya öncelikli ulaşım planı hazırlanmıştır. Otopark yönetmeliğinde kent merkezi dışarısında otopark sisteminin park et-bin sistemi ile tüm toplu taşıma ve bisiklet sistemiyle bütünleşmesi sağlanmıştır. Alternatif ulaşım biçimlerine yeni yatırımlar yapılarak, bisiklet, yaya için standartlara uygun yeni güzergahlar belirlenmiş, bisiklet taksi ve bisiklet taşımacılığı servislerinin özendirildiği uygulamalar başlamıştır. Pilot proje olarak ortak otomobil kullanımı, özel otomobil kullanımına alternatif olarak uygulamaya geçilmiştir. Bilgilendirme sistemi ile toplu taşıma sistemi desteklenmiş, trafik yönetimi merkezi ile veri bankası yaratılmıştır.

Hollanda'nın Groningen kentinde yoğun kent (değişik kent) kavramı temel alınarak yolculuklar arasında mümkün olan en az mesafeyi yürüyerek ya da bisikletle kat edilmesi hedeflenmiştir. Otomobil trafiğini minimuma indirmek için ulaşım politikalarını fiziksel planlama kararları ile bütünleşmişlerdir. Araç kullanımında hava kirliliğini önlemek amacıyla alternatif (hibrit, elektrikli) teknolojilerim kullanıma önem vermektedir. Yerel ve bölgesel toplu taşıma sistemini bütünleştirerek uluslararası sistemin bir parçası haline getirmiştir. Groningen kenti içerisinde güvenli, sürekli, konforlu bir bisiklet ağı oluşturarak türler arasında bisikleti %50 kullanım oranına çıkartma hedeflenmiştir. Trafik ışıklarında, yol önceliği yayalara ve bisikletlilere verilmiştir. Bisiklet parkları ve altyapısı yatırım projelerinde öncelikli sırayı almıştır. Hareketlilik yönetimi kapsamında bisiklet ile işe gitmek ve insanları toplu taşıma teşvik etmek öncelikli kampanyalar olarak yer almaktadır. Trafikte eğitim ve bilgilendirme temel alınmış ve halk katılımı sağlanmıştır. Kent merkezine araçla giriş sınırları genişletilmiş, yaya alanları için toplu taşıma bağlantıları artırılarak kent merkezinde otopark alanları kaldırılmıştır. Kent merkezi yakınındaki otopark

alanlarında ise yüksek ücretlendirme politikalarına gidilmiş, yerleşim alanlarında öncelik yerel halka verilmiştir.

ANKARA YAKLAŞIMLARI VE PROJELERİ

Ankara'nın ulaşım planlama geçmişindeki yaya yollarının uygulanma deneyimi 1980'lere dayanmaktadır. Yaya politikaları ve uygulamaları geçmişten günümüze geliştirilememiş, Ankaralıları otomobil kullanımına bağımlı hale getirilmiştir. 1985'te kapsamlı olarak hazırlanan Ulaşım Ana Planı toplu taşıma yol ağını ve raylı sistemleri birlikte düşünmüş, kentsel gelişme stratejilerini ve yaya erişilebilirliğini değerlendirme ölçütleri içerisinde barındırmıştır. Bugün gelinen noktada ise Ankara Ulaşım Ana Planının "araçlara değil insana öncelik veren" 2015 hedefleri ile çelişen katlı kavşaklar, köprüler, otoparklar, çevre yolları inşa edilmiş ve daha üst düzeyde trafik sorunları yaratılmıştır. Kentin toplu taşıma hizmetlerinden sorumlu Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı EGO Genel Müdürlüğü'nün Nisan 2008'de yayınlanan 2007 Yılı Faaliyet Rapor'unda "Ankaralıları huzur ve güven içinde taşıyan kurum olmak" vizyon olarak belirtilmiştir. Kuruluşun ulaşım hizmetlerini, en hızlı, en ekonomik, en rahat ve en memnuniyet verecek biçimde sunması da misyonu olarak tanımlanmaktadır. Faaliyet raporunda "güler yüzlü hizmet", "görevlerin ifasında şeffaflık", "çalışanların özgüveni ve otokontrolü" ne önem verilmesi "kurumsal öğrenme ve öğretme" anlayışına, "hukuk kurallarının bağlayıcılığına, işbirliğine her aşamada başvurulacağı" ilkeleri yer almaktadır. Ulaşım politikaları açısından bakıldığında faaliyet raporunun içeriğinde Başkent Ankara'ya hizmet veren kentiçi toplu taşıma kurumunun (EGO) hedefleri vizyonu ve ilkeleri güncel yaklaşımlarla örtüşmemektedir.

Günümüzde kentlerin ulaşım problemlerinin çözümünde insan hareketliliği ve erişimini temel alan politikalar mekana yansımaktadır. Otomobil kullanımının azaltıldığı ve yayayı kentiçi toplu taşıma sisteminin tamamlayıcı ögesi olarak benimseyen sağlıklı kentler hedeflenmektedir. EGO Genel Müdürlüğü'nün 2007 Faaliyet Raporunda önümüzdeki 5 yılda Ankara halkına hizmet sunmak için otobüs filosundaki araçların yenilenmesi yönünde çalışmalar yapılması öngörülmektedir. Kısa ve uzun dönemli ulaşım politikaları kapsamında yalnızca araç temelli hedeflerin belirlenmesi mevcut altyapının yetersizliği ile birlikte düşünüldü-

ğünde, çözüm değil problem olarak Ankaralıların karşısına çıkacaktır. EGO Genel Müdürlüğü'nün 2007 Faaliyet Raporunun diğer bölümleri incelendiğinde raylı toplu taşıma ve otobüs hatlarının verimliliklerinin artırılması için talep yönetimi uygulamalarının ve gelecekteki yolculuk tahminlerinin değerlendirilmelerinin yapılmadığı görülmüştür. Mevcut uygulamalar yayaları göz ardı ederken, toplu taşıma duraklarına yayaların erişimini zorlaştırarak, yaya güvenliğini azaltmakta ve bireysel otomobil kullanımını çekici hale getirmektedir. Halbuki yukarıda sözü edilen Avrupa kentlerinde Sürdürülebilir Ulaşım Politikalarını hedefleyen yerel yönetimlerin benimsediği uygulamalar, 1985 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin yine aynı birimi EGO genel müdürlüğü tarafından hazırlanan raporun içeriğinde yer almaktadır. Ne yazık ki bu uygulamaları öneren raporlar arşivlerde kalmışlar ya da kaybolmuşlardır. EGO Genel Müdürlüğü tarafından 1985 yılında "Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması" kapsamında hazırlanan "Ulaşım Ana Planı"nın 153. Sayfası yayalar ve yaya bölgeleri ile ilgili ölçütleri içerir. Bu rapor, yaya bölgelerinin yapılmasının zorunlu olduğunu vurgularken, bu uygulamanın yalnızca asfalt yolların araç trafiğine kapatılması olarak değerlendirilmemesi gerektiğini savunur. Bu bölgelerin toplu taşıma duraklarına ve otopark alanlarına erişilebilirliğini de ortaya koymuştur. Yaya yollarının insan ölçeği ve estetik kaygılar düşünülerek tasarlanmasını ve gün boyu canlılık ve çeşitlilik sağlayabilen, kentin gelişme stratejileri içerisinde temel alınması gereken odaklar olarak tanımlamıştır. Özel otomobilin kısıtlanacağı merkezi kent alanları çevresinde otoparklar, alışveriş merkezleri hedeflenirken, yaya bölgelerinin toplu taşıma ve raylı sistem istasyonları ile bütünleştirilmesi önerilmektedir. Hala yürürlükte olan yaya bölgeleri, uygulandıkları ilk dönemlerden bu yana çeşitli düzenlemelere sahne olmuş ancak bu gelişmeler konusunda herhangi geçerli veri yada rapor üretilmemiştir. Bu nedenle Ankara'da yayalara yönelik geliştirilecek politika ve uygulamalar için araştırmalar kısıtlı kalmaktadır. Sakarya Caddesi, Selanik Caddesi, Bayındır Sokak ile başlayan yaya bölgeleri uygulamalarında gelişme kaydedilememiş ve yeni bölgeler eklenememiştir. Bu ilk uygulamalar gerek yayalar gerekse buradaki ticari işletmeler tarafından benimsenmiş ancak bakımsızlık ve denetimsizlikler nedeniyle yaya önceliği olma özelliklerini kaybederek, kentin çöküntü alanlarına dönüşmeye başlamıştır.

1985 yılında yapılan kapsamlı Ankara Ulaşım Ana Planı ve politikaları ile son yıllarda yapılan katlı

kavşaklar ve otomobil öncelikli uygulamalar kentin gelişmesi ile ilgili ciddi problemler ve çelişkiler yaratmaktadır. Ankara geri döndürülemez hasarlar almış ve sağlıklı gelişmesi engellenmiştir.

Ankara yaya ulaşım politikaları ve yaya önceliği uygulamaları 1985 yılında hazırlanan Ulaşım Ana Planında yer almış olmasına rağmen, geçen 22 yılın uygulamalarına ve kentin günümüzdeki durumuna baktığımızda ulaşım ana planının kentin arazi kullanım planı ile birlikte gelişmediğini görmekteyiz. Kent bir yaşam alanı olmaktan çıkıp bir rant alanı haline gelmiştir. Uygulanan ulaşım politikalarına bakıldığında trafik sorununun çözümünde henüz bütüncül bir yaklaşım sergilenmemektedir. Kentin gelişim sürecine baktığımızda trafik problemi için kalıcı çözümlerin değil noktasal, günübirlik çözümlerin geçerli olduğu görülür. Mevcut yolağı otomobil kapasitesinin artırılması için geliştirilmekte ve kavşaklar yapılmaktadır. Yatırımların yolağının verimliliğini arttırmak için toplu taşıma geliştirmek gibi bir kaygısı olmadığı gözlemlenmektedir. Ulaşım sistemine bir bütün olarak bakılmadığı için arazi kullanımı ve ulaşım arasındaki çelişki kentin büyüme odaklarını değiştirmektedir. Yayaların önceliği yerine araçların önceliği benimsendiği için kent otomobillerin işgali altındadır. Sürdürülebilir gelişmenin temelleri olan ekolojik, ekonomik ve sosyal gelişmelerin göz ardı edilmesi Ankara'nın kentsel gelişmesinde geri dönülmez tahribatlara neden olmuştur. "Kent merkezleri yayalarıdır" ilkesi Ankara'da tersine işlemektedir. Ankara'nın bulvarlarında ve merkezlerinde otomobillerin hızının kesilmemesi için yayaların dolaşımı engellemektedir.

Zemin seviyesi yayaların kullanımı için olması gerekirken, Ankara'da yayalar alt ve üst geçitleri kullanmaya zorlanmaktadır. Kent merkezlerine otomobil girişinin yasaklanmaması, otoparkların kaldırılmaması ya da fiyat politikalarının uygulanmaması kentin dokusuna zarar vermekte ve yayaları kent merkezi dışına itmektedir. Kent merkezi dışında yeni gelişen yerleşmeler 'Ankara' kimliğinden uzaklaşarak, ne bir kentli kimliği, ne de başkentli kimliğini benimsemişlerdir. Kentini sevmeyen ve benimsemeyen bir topluluktan o kentin geleceğine yönelik ortak hedefler tanımlaması ve uygulamasını beklemek mümkün değildir.

Otomobillerin keşfinden sonra yürümeyi ve yaya olmayı unuttuk, asansörlerin keşfinden sonra neden merdivenleri yıkmadık?

Toplu taşıma türleri arasında bütünsel bir sistemin kurgulanmamış olması yolculuk süresini uzatmakla birlikte bireylerin özel otomobil kullanımına yönelmesine ve kamusal mekanların giderek yok olmasına neden olmaktadır. Yaya ulaşımının hiçe sayıldığı alışveriş merkezlerine otomobilsiz erişimin sağlanmadığı bir şehirde alternatif ulaşım türlerinden bahsetmek bile hayal olmaktadır. Bisikletin bir ulaşım aracı olarak görülmediği Ankara'da bisikletler ve yayalar için bir ulaşım politikası yoktur. Kentin devamlı bir şantiye ortamını sürdürmesi, kamusal alanın yok oluşuna fırsat tanımakta ve Ankaralının yaşam kalitesini düşürmektedir. Kent içinde araçlı yolculuk sürelerinin artması, hatalı trafik yönetimi ve sinyalizasyondan kaynaklanan trafik akışındaki zorunlu güzergahlar, araçların normalden daha fazla mesafe kat etmelerine neden olmaktadır. Bu durum yollardaki araç sayısını arttırmakla kalmayıp, hava kirliliği, zaman kaybı, sağlık ve ekonomik sorunları da beraberinde getirmektedir.

Sokaklarında çocukların yürüyemediği, oynamadığı bir kentin geleceğinden söz etmek ne kadar sağlıklı olabilir? Kenti anlayanın ve anlatmanın en güzel yoludur yürümek sokaklarında ...

KAYNAKÇA:

www.smile_europe.org

www.carfree.com

www.worldcarfree.net

www.mimdap.org

www.insaatmuhendisligi.net

www.ankara-bel.gov.tr

www.ego.gov.tr

EGO.Kanada Konsorsiyumu,Kutlutaş,**Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması,Ulaşım Ana Planı 5**,EGO Genel Müdürlüğü,1985 Ankara

EK:

"Yaya Hakları Bildirgesi" son on yılda birçok ülkede benimsenmiş ve uygulamalarda yaya öncelikli ulaşım planları geliştirilerek yayaların haklarının savunulması gerçeği kabul edilmiştir. Bununla birlikte geleneksel kent dokusu otomobil trafiğine yönelik gelişmekte olan ülkeler yaşanan trafik sıkışıklığının boyutları nedeni ile yaya ulaşımı ile ilgili gelişmeleri benimseme çabaları içine girmişlerdir. Kentlerde yayaların ulaşılabilirliği artırıldığı zaman daha sağlıklı ortamlar yaratılabileceği ortaya konmuştur.

Yaya Hakları Bildirgesi:

- Kent yaşamının gerçek sahipleri yayalardır. Bu nedenle "yürümek" insanlar arası etkileşimi artırıp kentsel kültüre katkıda bulunduğu için desteklenir ve özendirilir.
- Yayalar yerel yönetimlerle birlikte yayalık haklarını savunabilecek, şikayetlerini iletecek bir örgütlenme geliştirme hakkına sahiptir.
- Yaya altyapısını, bakımını, temiz ve aydınlık tutulmasını bitki ve ağaçlar ile çekiciliğinin artırılmasını, güvenliğinin sağlanmasını yerel yönetimle birlikte yayalar yani tüm kullanıcılar yapar. Yayalar; kaldırımlar, yaya bölgeleri, yaya geçitleri, yaya yolları ile ilgili kararların alınmasına katılmak hakkına sahiptirler.
- Kent içinde insanların istedikleri her noktaya yaya olarak gitme hakkı vardır.
- Bu nedenle araçların yaya kaldırımlarını işgal etmesi önlenmeli ve yasa ile desteklenmelidir. Yayaların dolaşımının güvenli olarak sağlanması gerekmektedir.
- Kent yönetimi her yaştaki yayanın ve özürli kişilerin güvenliğini sağlamak durumundadır.
- Okul geçişlerinde, kontrolsüz kavşaklarda güvenli geçişlerle herkese trafikte eşit haklar sağlanmalıdır. Yaya yolları hizmet ve tesislerle donatılmalı ve bisiklet yolları ile bütünleştirilmelidir.
- Yaya geçitlerinde öncelik mutlak olarak yayalardır.
- Bu nedenle yayalarla araçların kesişme noktalarında kontrol sağlanmalıdır. Geçişlerde ışık yok ise öncelik yayaların olmalıdır. Üst ve alt geçitlerden geçmek için yayalar zorlanamaz. Kentin zemini yürüyenlerindir.
- Yaya kaldırımları yayalardır.

Bu nedenle yerleşim merkezlerinde yaya kaldırımı ağı oluşturulmalı ve araçlar tarafından işgali yasalar ile desteklenmelidir. Yayalar için sağlıklı ortamlar yaratılmalı ve egzoz gazı, gürültü gibi zararların azaltılması için araçlı yolculuklarla ilgili politikalar uygulanmalıdır.

- Kent merkezi yayalardır.

Bu nedenle toplu taşıma araçları dışındaki araçlara kent merkezinde rahatça dolaşım sağlanmamalıdır. Yaya bölgelerinin sürekliliği toplu taşıma aktarma noktaları ile desteklenmelidir. Yayalar kent merkezinde alışveriş, sanatsal, kültürel aktiviteleri için özgürce dolaşım hakkına sahiptirler.

SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM YAKLAŞIMLARINDA DÜNYA, TÜRKİYE VE ANKARA UYGULAMALARI

Ela Babalık Sutcliffe, Y.Doç.Dr. ODTÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Özet

Kentsel ulaşım planlama yaklaşımlarında son otuz yıllık süre içinde büyük bir değişim yaşanmış; kentiçi ulaşımındaki sorunun artan trafik talebini karşılamada yetersiz kalan ulaşım altyapısı değil, artan talebin kendisi olduğu anlaşılmış; böylece planlama yaklaşımlarında da hedef, tıkanıklık noktalarını rahatlatarak trafiği akıtmak değil, trafik düzeyini azaltmak olarak değişmiştir. Ulaşım planlama meslek alanında yaşanan bu önemli değişim, 1980'li yıllardan bu yana önemli bir bilimsel tartışma alanı olarak gelişen sürdürülebilir gelişme kapsamındaki kavramlarla da beslenmiş; ve sürdürülebilir ulaşım hedefi dünyanın çok sayıda ülkesinde kentsel ulaşım planlamasında başlıca hedef olmuştur. Bu doğrultuda özel araç kullanımını ve motorlu taşıt trafiğini azaltarak ulaşımın çevresel etkilerini ve enerji tüketimini en aza indirmek, tüm kullanıcılara eşit ve iyi erişim koşulları sunmak ulaşım planlamada evrensel bir hedef halini almıştır. Bu bildiride dünya kentlerinin sürdürülebilir ulaşım uygulamaları ve deneyimleri aktararak ulaşım planlama yaklaşımlarındaki değişimler sunulmakta; Türkiye'de bazı örnek uygulamalara yer verilmekte ve Ankara'daki uygulamalar bu kapsamda değerlendirilmektedir.

1. Giriş: Ulaşım Politikasında Yaşanan Değişimler ve Sürdürülebilir Ulaşım Kavramı

Kentsel ulaşım planlama yaklaşımlarında son otuz yıllık süre içinde büyük bir değişim yaşanmıştır. 1950'li ve 1960'lı yıllarda sistematik bir yaklaşım geliştirerek meslek alanına dönüşen ulaşım planlamasında, o dönemin koşulları gereği, temel sorun olarak algılanan konu artan özel araç sahipliği ve kullanımı sonucunda henüz gelişmemiş kentsel yol ağlarında yaşanan tıkanıklık olgusu olmuştur. Bu sorunun çözümünde benimsenen yaklaşım ise yol ağının genişletilerek ve kapasitesi artırılarak, sürekli artan otomobilli yolculuk talebini karşılayabilecek bir yol altyapısının geliştirilmesi olarak biçimlenmiştir. Bu yaklaşım yeni geliştirilmekte olan bir kentiçi ulaşım altyapısı için anlamlı ve hala geçerliliğini koruyan bir yöntem olmakla beraber, ulaşım altyapısı gelişmiş yapıları kentsel çevrelerde sürekli artan araç kullanımı talebini karşılamak için sürekli yol kapasitelerinin artırılması, yeni yol yapılması veya mevcut yolların genişletilmesi biçimindeki bir yaklaşımın sorunları olduğu açıktır. Böyle bir yaklaşımda, yolların sürekli genişletilmesi için yaya kaldırımları daraltılmakta, hatta yıkımlar gerekmekte, büyük yatırımlarla tüneller veya katlı otoyollar ve katlı kavşaklar yapı-

larak kentlerin içine sürekli daha fazla trafik akımının girmesine olanak sağlayacak düzenlemeler yapılmaktadır.

Anılan düzenlemeler sonucunda kentlerde trafik düzeyi ve yoğunluğu öyle bir noktaya gelmiştir ki, “yol programları” yaklaşımı tüm dünyada sorgulanmaya başlamıştır. Bunun başlıca nedeni, ulaşım alanındaki sorunun artan trafik talebini karşılamada yetersiz kalan altyapı değil, artan talebin ta kendisi olduğunun anlaşılmasıdır. Sürekli artan motorlu taşıt kullanımının ve özellikle de artan otomobilli yolculukların, kentlerde tehlikeli boyutlarda hava kirliliğine yol açtığı; petrole ve dış kaynaklara bağımlı bir kent ve ülke ekonomisi yarattığı; kentlerin merkezlerinden geçen yüksek kapasiteli taşıt koridorlarının trafik güvenliği, gürültü ve mekanı parçalama gibi etkileriyle kentsel yaşamı da olumsuz etkilediği; ve bu sorunlar dikate alındığında trafik tıkanıklığını azaltmanın değil trafik düzeyini azaltmanın temel hedef olması gerektiği anlaşılmıştır. Sürekli artan trafik düzeyini karşılayabilecek biçimde yol kapasitesini arttırmak mümkün değildir; çünkü hem trafik artış düzeyi çok fazladır hem de yol kapasitesinin artırılması ilk aşamada bir rahatlama yaratarak özel araçlı yolculukları daha çekici hale getirmekte ve “kışkırtmakta”, böylece yatırımın kendisi ek trafik yaratmaktadır.

Kentiçi ulaşım ve trafikte günümüzün temel sorunu trafik tıkanıklığı değildir; trafik düzeyidir. Dolayısıyla çözüm, yani benimsenmesi gereken yaklaşım, tıkanıklık noktalarını rahatlatarak trafiği akıtmak değil, trafik düzeyini azaltmak olmalıdır. Geçmişte arz-talep dengesini kurmak amacıyla, artan talebi karşılamak için yol altyapısı ve kapasitesi arttırılmaya çalışılırken, günümüzde ulaşım planlamasında trafik talebindeki artışı önlemek ve azaltmak hedeflenmektedir. Böyle bir yaklaşımda amaç, en az taşıma kapasitesine sahip olan özel araçlı yolculukların sayısını azaltmak; taşıma kapasitesi yüksek toplu taşıma sistemlerindeki yolculuklar ile yol alanı kullanımı en az olan bisiklet ve yaya yolculuklarının sayısını arttırmaktır.

Ulaşım planlama meslek alanında yaşanan bu önemli değişim, 1980’li yıllardan bu yana önemli bir bilimsel tartışma alanı olarak gelişen sürdürülebilir gelişme kapsamındaki kavramlarla da beslenmiş; ve özellikle 2000’li yıllarla beraber **sürdürülebilirlik** ilkesi ulaşım politikasının gündemindeki başlıca konu olmuştur. Ekonomik ve

endüstriyel gelişmenin çevresel etkilerinin daha fazla gözardı edilemeyeceği saptamasından ortaya çıkan sürdürülebilir gelişme kavramı, günümüzün gereksinimlerini karşılamaya yönelik önlemler alınırken gelecek kuşakların sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkını tehlikeye atmayacak biçimde, dolayısıyla çevreye onarılmaz zararlar vermeden ve doğal kaynakları tüketmeden ekonomik, kentsel ve sosyal gelişmenin sağlanması ilkesine dayanmaktadır. Gelişme ve çevre etkileri ilişkisine bakıldığında ise, ulaşım sektöründeki gelişme olumsuz çevre etkileri açısından önemli bir konumdur: İklim değişikliği, küresel ısınma, ve sera etkisi açısından en önemli etken olan karbondioksit gazının atmosfere salınımında ulaşım sektörünün payı dünya genelinde %23, sanayileşmiş Avrupa ülkelerinde ise %35’in üzerindedir. Üstelik sanayi ve ısınma gibi diğer sektörlerde karbondioksit salınımında düşme sağlanabilmişken, ulaşım sektöründe sürekli artış söz konusudur: 1970-1990 arasında ulaşım sektöründen kaynaklı karbondioksit salımı %30¹ düzeyinde; 1990-2005 arasında %37 düzeyinde² gerçekleşmiştir. Ulaşım sisteminin motorlu taşıt kullanımındaki sürekli artışa koşut olarak geliştirilmesi, ayrıca kent çeperlerindeki doğal alanların hızla betonlaşmasına ve zamanından önce kente katılmasına yol açmaktadır; ve bu gelişmenin de sürdürülemez olduğu açıktır. Bu çevresel etkilerin yanı sıra, ulaşım da sürdürülebilirlik tartışmaları neredeyse tamamıyla petrole bağımlı olan ulaşım sisteminin ekonomik olarak da sürdürülemez olduğunu; ayrıca sürekli otomobilli yolculuk talebine göre biçimlendirilen kentsel ulaşım ağının otomobil kullanmayanları, yayaları ve farklı yolculuk gereksinimleri olabilecek yaşlıları, engellileri dışlayarak toplumsal açıdan da sürdürülemez bir gelişme eğilimi yarattığını vurgulamaktadır. Sürdürülebilirlik ilkesi, ulaşım planlama yaklaşımlarında bir süredir yaşanmakta olan değişimlerle örtüşmüştür. Ulaşım planlama mesleği kendi özeleştirisini yaparak yol programlarını terk ederken, ve gerek trafik azaltımı gerekse taşıma kapasitesinin verimli kullanımı açısından özel araç kullanımını sınırlamayı, toplu taşıma, bisiklet ve yaya ulaşımını ise arttırmayı temel yaklaşım olarak benimserken; sürdürülebilir ulaşım ilkesi de çevresel ve ekonomik etkileri ile toplumsal eşitlik ilkesi açısından otomobili temel alan bir ulaşım sisteminin olumsuzluklarına dikkat çekmekte; toplu taşıma ile motorsuz ulaşım olarak bisiklet ve yaya yolculuklarının desteklenmesi gerektiğini savunmaktadır. Böylece sürdürülebilirlik ilkesi, ulaşım planlama mesleğinin günümüzdeki

paradigmasını destekleyen bir söylem geliştirmiş; ve çağdaş ulaşım politikası sürdürülebilir ulaşımı öncelikli hedefi haline getirmiştir. Amerika Birleşik Devletleri, Batı Avrupa ülkeleri, ayrıca Hindistan ve Çin Halk Cumhuriyeti gibi başlıca Asya ülkelerinde ülkesel ve kentsel ulaşım politikalarında temel vizyon sürdürülebilir ulaşım olmuştur.

Sürdürülebilirlik ilkesinin üç ayağı olan çevresel, ekonomik ve toplumsal açıdan ele alındığında, sürdürülebilir ulaşım hedefi bu üç alandaki olumsuz etkileri en az olan bir sistem yaratmak olarak tanımlanabilir. Ulaşım sisteminin **çevresel** açıdan sürdürülebilir olması için, seragazi etkisi yaratan CO₂ salımı düzeyi ve yenilenemez yakıt kullanımı en aza indirilmeli; ayrıca ulaşım ağının genişlemesine koşut olarak gerçekleşen kentsel yayılma ve doğal alanların hızla yapılaşması eğilimi önlenmelidir. Sistemin **ekonomik** açıdan sürdürülebilir olması için enerji kullanımı, enerjide dış kaynak bağımlılığı, trafikte kaybedilen zaman maliyetleri ve trafik kazaları en aza indirilmelidir. Ulaşım sisteminin **toplumsal** açıdan sürdürülebilir olması için, toplumun her kesimi tarafından erişilebilir olması ve herkes tarafından maliyetinin ödenebilir düzeyde olması sağlanmalıdır.

Bu ilkeler kentsel ulaşım planlamasındaki yaklaşımları ve uygulamaları büyük oranda değiştirmiş; özel araç kullanımını ve motorlu taşıt trafiğini azaltarak ulaşımın çevresel etkilerini ve enerji tüketimini en aza indirmek, tüm kullanıcılara eşit ve iyi erişim koşulları sunmak ulaşım planlamada evrensel bir hedef halini almıştır. Bu çerçevede, günümüzde kentsel ulaşım da benimsenen yaklaşım ve uygulamalar beş başlık altında toplanabilir:

- 1) Toplu taşıma hizmetini iyileştirmeye yönelik uygulamalar;
- 2) Motorsuz ulaşım (bisiklet ve yaya ulaşımı) koşullarını iyileştirmeye yönelik uygulamalar;
- 3) Yolculuk talep yönetimi ve ücretlendirme uygulamaları;
- 4) Araçtan arındırılmış yerleşim projeleri; ve
- 5) Farkındalık artırma kampanyaları.

Bu bildiride dünya kentlerinin, özellikle de Avrupa kentlerinin sürdürülebilir ulaşım uygulamaları ve deneyimleri bu başlıklar altında aktararak ulaşım

planlama yaklaşımlarındaki değişimler sunulmakta; Türkiye’de bazı örnek uygulamalara yer verilmekte ve Ankara’daki uygulamalar bu kapsamda değerlendirilmektedir.

2. Toplu taşıma hizmetini iyileştirmeye yönelik uygulamalar

2.1. Dünya örnekleri

Toplu taşıma hizmetinin iyileştirilmesi çağdaş ulaşım planlama yaklaşımları ve sürdürülebilirlik ilkesi açısından başlıca uygulama alanlarından biridir. Toplu taşıma sistemlerine daha fazla yolcu çekerek türel dağılımı daha dengeli hale getirmek amacıyla, dünyanın hemen her yerinde, sistem kapasitesi ve hizmet kalitesinin yüksekliği nedeniyle raylı sistem yatırımları yapılmakta; ayrıca raylı sistemlere oranla çok daha düşük maliyetlerle gerçekleştirilebilen otobüs yolu ve otobüs şeridi uygulamalarının sayısı artmaktadır. Otobüs yolu uygulaması çoğu zaman mevcut bir taşıt yolundaki trafik şeritlerinden birinin tamamen otobüs sistemlerine tahsis edilmesi ile uygulamaya sokulmakta; böylece hem trafik koşullarından etkilenmeyen hızlı bir otobüs hizmeti sunulabilmekte; hem de diğer araç trafiğine ayrılan yol kapasitesi azaltılmış olduğu için bu durum özel araç kullanımını caydırıcı etki yaratmaktadır. Dünyadaki örnek uygulamalarda, toplu taşımada hizmet kalitesini arttırmayı sağlayan bu tür yatırımlarla beraber, kent merkezlerinin yayalaştırılması veya merkeze özel araçlı yolculukların kısıtlanması gibi destekleyici düzenlemeler hayata geçirilmekte; böylece toplu taşıma yatırımının trafik azaltımı stratejisini desteklemesi sağlanmaktadır.

Altyapı yatırımlarının yanı sıra, toplu taşımada hem hatların hem de bilet sisteminin bütünsel sistem olarak geliştirilmesi; ayrıca, toplu taşıma sistemine yönelik “bilgilendirme” hizmetinin geliştirilerek kullanıcılara kentteki ulaşım olanakları ve özellikle de sürdürülebilir ulaşım alternatifleri hakkında bilgi verilmesi yönünde uygulamalar artmaktadır. Özellikle Avrupa’da kent ulaşım merkezleri (toplu taşıma ya da mobilite merkezleri) kurularak kullanıcıları toplu taşıma hizmetinin sunduğu olanaklardan haberdar etmek amaçlanmaktadır.

2.2. Türkiye örnekleri

Toplu taşımaya ilişkin uygulamalarda, tüm dünyada olduğu gibi Türk kentlerinde de raylı sistem

projeleri en yaygın yatırım türü olmuştur. Ankara, İstanbul, İzmir, Bursa, Antalya, Eskişehir, ve Konya'da 1990'lı yıllardan bugüne yeni raylı sistemler hizmete açılmış olup; daha pek çok kentimizde planlama ve yapım aşamasında raylı sistem projeleri mevcuttur. Toplu taşımada hizmet düzeyinin iyileştirilmesine olanak sağlayan bu yatırımlar, yolculuk talep düzeylerinin yüksek olduğu koridorlarda tasarlandığı sürece olumlu katkı sağlamaktadır; ancak tüm bu yatırımları örnek uygulamalar olarak adlandırmak mümkün değildir. Türkiye'deki uygulamalarda raylı sistemler, özel araç kullanımını ve trafik düzeyini azaltmayı sağlayacak bir araç olarak algılanmamaktadır. Oysa, raylı sistem erişimi sağlanan bir kent merkezi yayalaştırılabilir ve böylece merkeze yapılan araçlı yolculukların toplu taşıma veya yaya yolculuklarına dönüştürülmesi sağlanabilir. Türkiye'deki raylı sistem uygulamalarında bu tür destekleyici projelerin eksikliği nedeniyle sistemlerin sağlayabileceği olumlu etkilerin tam olarak gerçekleşemediği görülmektedir.

Toplu taşıma yatırımlarını yukarıda verilen kapsamda ele alan en olumlu örnek Eskişehir kentindeki tramvay sistemidir. Taşınan yolcu sayısının sürekli artması ve kapasitesinin neredeyse tamamına yakın kullanım oranı nedeniyle sistemin toplu taşımacılık açısından başarılı olduğu anlaşılmakla beraber, sürdürülebilir ulaşım alanında örnek uygulama olarak görülmesinin asıl nedeni tramvayın planlandığı kent merkezindeki iki ana bulvarın motorlu taşıt trafiğine tamamiyle kapatılması [Şekil 1 ve 2]; ve bu yeni yaya ve tramvay alanlarının aynı bölgede ve Porsuk nehri boyunca oluşturulan yeni yaya alanlarıyla entegre edilmesidir. Dolayısıyla, tramvay projesi ile beraber, tüm kent merkezini kapsamasa da bir yayalaştırma düzenlemesi yapılmış ve merkezde önemli bir bölge motorlu taşıt trafiğinden arındırılarak yaya sistemi oluşturul-



Şekil 1: Eskişehir kentinde tramvay uygulaması öncesindeki durum

muştur. Uygulamanın, kent merkezinde erişimi, hareketliliği, canlılığı ve ekonomiyi arttırdığı, kent imajını ise son derece olumlu etkilediği açıktır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 1999 yılından bu yana çeşitli etaplar halinde uygulanan Ulaşımın Dönüşümü projesi de önemli bir örnektir. Proje kapsamında kentteki vapur sayıları artırılarak daha sık ve ucuz hizmet sağlanmış; bir hafif raylı sistem geliştirilmiş; otobüs hatları tamamen yeniden düzenlenerek daha kısa ve daha kolay anlaşılır güzergahlar oluşturulmuş; vapur iskeleleri ve metro istasyonlarına besleme otobüs hatları düzenlenmiş; otobüs, vapur ve hafif raylı sistem arasında aktarma koşullarını iyileştirmek amacıyla hem güzergah hem bilet entegrasyonu sağlanmıştır. Bu kapsamlı yaklaşım sonucunda, kentte toplu taşıma kullanımının düşme eğiliminin tamamen tersine döndürüldüğü ve toplu taşımanın payının arttığı görülmüştür; öte yandan toplu taşıma iyileştirilirken özel araç kullanımına herhangi bir kısıt getirilmemiş olması, kentte araç trafiği düzeyindeki artışı engellemiştir³.

Raylı sistemlere ilgi ülkede hemen her kentte artarken, otobüs yolları uygulamaları Türkiye'deki belediyelerce gözardı edilmektedir. İstanbul kentindeki Metrobüs projesi bu anlamda önemlidir. Güzergahtaki talep karşısında kapasitenin yeterli olup olmadığı ve kullanılan araç teknolojisine yönelik eleştiriler olmakla beraber, bu uygulama tahsisli otobüs yolu düzenlemesi ile trafik sıkışıklığından etkilenmeyen hızlı ve konforlu bir toplu taşıma hizmetini düşük maliyetle sunma olanağını gösteren önemli bir uygulamadır.

Toplu taşımada hat ve bilet entegrasyonu açısından örnek uygulama ülkemizde bulunmamaktadır. Batı Avrupa kentlerinde, örneğin Londra'da görülen günlük, haftalık, aylık, yıllık yolculuk kartı



Şekil 2: Eskişehir kentinde tramvay güzergahının motorlu taşıt trafiğinden arındırılmış kısmı

uygulamaları geliştirilememiştir. Sadece sınırlı bir süre içinde (45 dakika, 1.5 saat gibi) toplu taşıma hizmetleri arasında ücretsiz aktarma olanağı tanıyan elektronik bilet uygulamaları bulunmaktadır. Bunların içinden İstanbul kentindeki AKBİL uygulamasının, bilet sistemine özel otobüs işletmelerini de dahil etmiş olması önemlidir. İstanbul'da ayrıca bir ulaşım bilgilendirme merkezi kurulması tartışmaları başlamıştır. Benzer bir girişim başka bir kentimizde bulunmamaktadır.

2.3. Ankara

Ankara'da 1990'lı yılların ikinci yarısında hizmet vermeye başlayan metro ve Ankaray sistemleri, toplu taşıma hizmetinin iyileştirilmesi açısından önemli uygulamalardır. Raylı sisteme yeni hatların eklenmesi çalışmaları devam etmektedir. Ancak Ankara'daki raylı sistem deneyimini örnek uygulama olarak görmek mümkün değildir: Raylı sistemlerin sağladığı nitelikli toplu taşıma hizmetine rağmen, kent merkezinde veya başka bir koridorda özel araçlı yolculukları sınırlandırarak toplu taşımayı destekleyecek uygulamalar hayata geçirilmemiş; tam tersine kentin her bölgesinde ve özellikle kent merkezinde motorlu taşıt trafiğine öncelik verecek düzenlemeler yapılmıştır. Aslında Ankara raylı sistemlerinin temelini oluşturan 1985 Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması ile 1994 Ulaşım Ana Planında ilke olarak araca değil insana öncelik vermek; raylı sistemlerin sunduğu olanaklarla beraber Dışkapı'dan Kavaklıdere'ye kadar kentin merkezi alanında yaya öncelikli bir sistem oluşturmak gibi çağdaş yaklaşımlarla bağdaşan ilkeler getirilmiştir; ancak uygulamada bunlar dikkate alınmamıştır. Ulaşım Ana Planı kentte tahsisli otobüs güzergahları ile toplu taşımanın iyileştirilmesini de öngörmüş, ancak bu öneriler de hayata geçirilmemiştir. Hat ve bilet entegrasyonu diğer kentlerde olduğu gibi sınırlıdır. Bilgilendirme açısından da örnek bir uygulama geliştirilmemiştir. Büyük raylı sistem yatırımlarına ve bunların sağladığı olanaklara rağmen, Ankara kenti toplu taşıma alanında başarılı bir uygulama örneği olamamıştır.

3. Motorsuz ulaşım (bisiklet ve yaya ulaşımı) koşullarını iyileştirmeye yönelik uygulamalar

3.1. Dünya örnekleri

Kentsel ulaşımında bisiklet ve yaya yolculukları hem çevresel etkileri açısından en sürdürülebilir ulaşım türü olarak kabul edilmekte; hem de günlük ya-

şamda düzenli egzersiz yapmayı sağladıkları için sağlık açısından tercih edilmesi gereken alternatifler olarak görülmektedirler.

Bisikletli ulaşımı kent içi yolculuklarda önemli bir alternatif haline getirmek amacıyla, dünyada pek çok kentte bisiklet yolları yapılmaktadır. Bisiklet yolları altyapısını geliştiren kentlerde, ikinci aşamada belediye tarafından kiralık ve bazı örneklerde ücretsiz bisiklet kiralama hizmetinin sunumuna yönelik uygulamalar başlatılmıştır. Kentin çeşitli noktalarında, özellikle de büyük toplu taşıma duraklarında sunulan bu hizmet kapsamında, kişilerin kent içindeki yolculuklarının tümünü veya bir kısmını bisiklet ile yapmaları teşvik edilmektedir. Toplu taşıma bileti ile ilave ücret ödenmeden durak ve istasyonlardan bisiklet kiralama, gerekirse bunların herhangi başka bir noktaya bırakılması olanakları sunulmaktadır. Toplu taşıma ile entegre olarak ve kentin çeşitli noktalarından bisiklet sağlanmasına yönelik belediye uygulamaları, Almanya'da Münih, Berlin, Frankfurt, Köln, Stuttgart ve Karlsruhe kentlerinde; Avusturya'da Viyana'da; Belçika'da Leuven kentinde; Fransa'da Paris ve Lyon kentlerinde; İsviçre'de Bern, Genf, Lozan, Thun ve Zürih'te; ayrıca İspanya ve İtalya'da bazı kentlerde başarıyla gerçekleştirilmektedir.

Kentlerde yaya alanları yaratılması ve özellikle kent merkezlerinin yayalaştırılmasına yönelik uygulamalar ise Avrupa kentlerinde uzun süredir uygulanmakla beraber, son yıllarda bu tür projelerde artış görülmektedir. Kent merkezlerinde, tarihi ve geleneksel kent dokusunda yayalaştırma projeleri hem merkezleri trafikten ve trafiğin olumsuz etkilerinden arındırmak amacıyla, hem de bu alanların yeniden canlandırılıp kente kazandırılması, kent kimliğinin ve toplumsal hayatın güçlendirilmesi amacıyla hayata geçirilmektedir. Tümüyle yayalaştırma alternatifi yerine, kaldırımların genişletilmesi, düzenlenmesi, sokak mobilyaları ve aydınlatmasının iyileştirilmesi gibi müdahaleler de söz konusudur.

Kent merkezleri ve geleneksel merkezlerin yanı sıra, son yıllarda konut alanlarında da yaya ağırlıklı çözümlere doğru bir eğilim olmuştur. Trafik yavaşlatma ve durultma (*calming*) müdahalelerinin yanı sıra, İngiltere'de son yıllarda "Konut Alanları" (*Home Zones*) ismiyle başlatılan kapsamlı projelerle, konut mahallelerinde araç yolu kapasitesi azaltılarak, trafik hızı yavaşlatılarak ve bazı alanlarda tamamen yaya yolları ve meydanları oluş-

turularak, güvenli kamusal alanlar yaratılmakta; buralarda düzenli yapılan toplantı ve gösterilerle bölgede yaşayanların sokakları motorlu taşıtlardan geri alması, sokakların “geri kazanımı” yönünde bir bilinçlendirme kampanyası yürütülmektedir. Benzer bir uygulama, “Okullara Güvenli Erişim” (Safe Routes to School) sloganıyla yapılan ve yine mahalle ölçeğinde ilköğretim okullarına erişim yollarını yayalar için güvenli hale getirmeyi hedefleyen programdır. Bu kapsamda, ulaşım altyapısına müdahale edilerek, yaya kaldırımlarının genişletilmesi, bazı yolların tamamen yaylaştırılması, bisiklet kullanıcıları ve yayalar için aydınlık, güvenli güzergahlar oluşturulması hedeflenmektedir.

3.2. Türkiye örnekleri

Motorsuz ulaşımın öneminin ülkemiz kentlerinde tam olarak anlaşıldığı söylenemez. Bisikletin kent içi ulaşım amacıyla en yaygın olarak kullanıldığı kentimiz Konya’dır. Kentte pek çok bulvarda bisiklet şeridi düzenlemesi yapılmış olup, mevcutta 60 kilometrenin üzerindeki bisiklet şeridi uzunluğunun Konya Bisiklet Planı kapsamında 440 kilometreye çıkarılması öngörülmüştür.⁴ Ayrıca, Bursa’nın Nilüfer Belediyesi’nde de bisiklet yolları düzenlemeleri konusunda önemli atılımlar olmuştur. Bisiklet Projesinin amacı belediyesince şöyle tanımlanmaktadır:

“Engelsiz bir Nilüfer için yapılan ve yapılması öngörülen tüm ulaşım düzenlemelerinde birinci önceliğin insan olduğunu vurgulayarak, yürünebilir, çocuk ve yaya dostu ve yaşanabilir bir kent oluşturmak, Nilüferin topoğrafik yapısının uygun olduğu alanlarda bir Bisiklet Yolu Ağı oluşturarak mevcut ve yeni planlanacak yaya ve bisiklet yolları ağını bütünleştirmek, bisikletin sadece spor için değil, ulaşım ve sağlık için de kullanılabilirliğine katkı sağlamak”⁵.

Çağdaş ulaşım planlama ilkeleri açısından olumlu bir yaklaşım olarak değerlendirilebilecek bu tanımlama ve proje kapsamında, 2007 yılında yeni yapılan ve genişliği 10 metreyi geçen tüm yollarda tek ya da çift taraflı bisiklet yolu yapılarak bölgede 59 km’lik bir bisiklet hattı oluşturulmuş; Hafif Raylı Sistem istasyonlarından 5’inde bisiklet park yerleri yapılmıştır.

Ülkemiz kentlerinde yaya yolları ve yaya kaldırımlarına yönelik iyileştirme çalışmaları ise son derece sınırlıdır. Kent merkezlerinde yayalaştırma

yaklaşımları, yukarıda anlatılan Eskişehir tramvay güzergahı örneği dışında, belediyelerce benimsenen bir yaklaşım değildir. Yaya alanlarında sınırlı bir düzenlemenin bile önemli sonuçlar verebileceğini göstermesi açısından Şanlıurfa kentinde Divan Yolu üzerinde yapılan yaya kaldırımları genişletme projesi ilginçtir. Proje kapsamında motorlu taşıt trafiğinin yoğun olduğu, kaldırımların dar ve yol boyu park eden araçlar nedeniyle yaya erişilebilirliğinin sorunlu olduğu Divan Yolu’nda trafik tek yön olarak düzenlenmiş; yol sathı kaldırım taşlarıyla döşenerek trafik hızı azaltılmış; yol boyu park yasağı getirilmiş; yolun bir tarafında yaya kaldırımı büyük oranda genişletilmiş ve aydınlatma, döşeme ve sokak mobilyalarıyla fiziksel niteliği iyileştirilmiştir. Önceki durumuna göre kent merkezindeki bu ana yolun yayalar açısından son derece olumlu bir değişim geçirdiği açıktır [Şekil 3 ve 4].

3.3. Ankara

Ankara’da bisikletli ulaşımaya yönelik olarak planlı ve kapsamlı bir uygulama bulunmamaktadır. Bazı üniversite yerleşkelerinde bu konuda çalışmalar yapıldığı bilinmektedir. Yaya ulaşımı ise, daha önce sözü edilen 1994 Ulaşım Ana Planında öncelik verilmesi ve koşullarının iyileştirilmesi öngörülen bir ulaşım türü olmakla beraber, uygulamada tamamen gözardı edilmiştir. Kentin merkezinde ve ana bulvarlarında, yol genişletme çalışmaları ve katlı kavşak projeleriyle yaya kaldırımları sürekli daraltılmakta; yaya hemzemin geçitleri kaldırılmakta; yayaların erişim koşulları kötüleşmektedir. Taşıt trafiğini kesintisiz hale getirmek amacıyla kent merkezinde tüm yaya geçişlerinin köprüler üzerinden sağlanması öngörülmekte; ancak yaya ulaşımını zorlaştıran bu sistem yayalar tarafından kullanılmamakta ve trafik güvenliği açısından sınırlı sonuçlar oluşturmaktadır [Şekil 5].

Ulaşım Ana Planında öngörülen diğer bir konu olan kent merkezindeki yaya alanlarının büyüklüğünün ve yaya yollarının sayısının artırılması konusunda da bir gelişme olmamıştır. Kentte yaya alanlarını arttırmaya veya iyileştirilmeye yönelik bir gündem bulunmamaktadır.

4. Talep yönetimi ve ücretlendirme uygulamaları

4.1. Dünya örnekleri

Toplu taşıma ile bisiklet ve yürüme türlerinin desteklenmesi ve iyileştirilmesi, sürekli artan özel araç

kullanımın azaltmak için tek başına yeterli değildir. Özel araç kullanımını özellikle kent merkezine yapılan yolculuklarda daha zor, daha pahalı ve dolayısıyla daha az çekici hale getirmeye yönelik uygulamalar kentsel ulaşımда önemli yer tutmaktadır. Bu alandaki en radikal uygulamalardan biri trafik sıkışıklığı ücretlendirmesidir. Singapur kentinde uygulanan bu düzenlemenin 2003 yılında İngiltere'nin başkenti Londra'da benimsenerek hayata geçirilmesi bu yöntemin uygulanabilirliğini göstermesi açısından önemli bir dönüm noktası olmuştur. Kent merkezinde belirli bir bölgeye özel araçla yolculuk yapılması durumunda ücret ödenmesini gerektiren uygulama, ilk aşamada toplu taşıma sistemlerinde aşırı doluluk gibi hizmet düzeyini olumsuz etkileyen sonuçlar yaratmışsa da zamanla bu sorun aşılmış; uygulama kent merkezinde trafik düzeyini ve hava kirliliğini önemli ölçüde azaltmış; araçların trafikte bekleme sürelerinde, yani zaman kayıplarında, %26 oranında bir azalma sağlamıştır. Toplu taşıma sisteminin iyileştirilmesi ve kapasitesinin yeterli olması koşuluyla,

kent merkezi trafik sıkışıklığı ücretlendirmesi etkin bir araç ve önemli bir gelir kaynağıdır. 2006 yılında İsveç'in Stockholm kentinde, 2007 yılında ise Malta'da Valetta kentinde bu yöntem uygulanmaya başlanmıştır.

Kent merkezlerinde araç park yerlerinde yüksek ücret uygulaması yaklaşımı da, kent merkezine özel araçlı yolculukların azaltılmasına katkıda bulunmaktadır. Özellikle toplu taşıma duraklarında sağlanacak ücretsiz park yerleriyle desteklendiği durumlarda (yani "park et ve bin" – *park&ride* uygulaması ile beraber hayata geçirildiğinde) özel araç kullanımını azaltırken toplu taşıma kullanımının artırılması mümkün olabilmektedir.

4.2. Türkiye örnekleri

Ülkemizde talep yönetimi amacıyla ücretlendirme uygulamaları konusunda yeterli deneyim bulunmamaktadır. Kent merkezlerine yolculuklarda özel araç kullanımını daha az çekici kılmaya yönelik düzenlemeler yoktur. Trafik sıkışıklığı ücretlendirmesi, toplu taşıma sistemlerinde büyük oranda iyileştirme ve kapasite artırımı yapılmadan devreye sokulması sakıncalı olacak bir uygulamadır; ancak bu alandaki tek müdahale türü değildir. Kent merkezlerinde otopark ücretlendirmesi de bir talep yönetim aracı olabilir ancak ülkemizde kent genelinde ve kent merkezlerinde otopark ücret politikaları bu amaçla kullanılmamaktadır. Park et – bin (*park & ride*) uygulamaları da tam anlamıyla hayata geçirilmemiştir çünkü birçok örnekte aracını park ederek toplu taşıma sistemini kullananlardan hem toplu taşıma bilet ücreti hem de otopark için ayrıca ücret alınmakta; uygulama kent merkezine araçlı yolculukları azaltma hedefinden çok bir gelir kaynağı olarak benimsenmektedir.

4.3. Ankara

Ankara'da talep yönetimi ve bu amaçla ücretlendirme konusunda uygulama bulunmamaktadır; kentte özel araç kullanımını daha az çekici kılmak gibi bir hedefin de söz konusu olduğu söylenemez. Aslında 1994 Ulaşım Ana Planında kent merkezine özel araçlı girişi ücretlendirme uygulaması bir alternatif olarak tartışılmış; ancak bunun yerine daha kapsamlı bir çözüm olarak belli bölgeleri tümüyle taşıt trafiğine kapatmanın daha kesin, kalıcı ve eşitlikçi bir yaklaşım olduğu planda vurgulanmıştır. Uygulamada ise belirtildiği gibi bu

Fotoğraflar Eskişehir Büyükşehir Bld. İmar Dairesi tarafından sağlanmıştır.



Şekil 3: Şanlıurfa kenti Divan Yolu yaya kaldırımı düzenlemesi öncesi



Şekil 4: Şanlıurfa kenti Divan Yolu yaya kaldırımı düzenlemesi sonrası



Ankara kent merkezinde yayalar

yönde bir yaklaşım söz konusu değildir. Otopark uygulamalarının da bir talep yönetim aracı olarak görülmediği, kent merkezinde trafik düzeyini azaltmayı sağlayacak bir ücretlendirme politikasının gündemde olmadığı görülmektedir. Merkez dışındaki raylı sistem duraklarında otopark alanları bulunmakla beraber, kent merkezinde de çok sayıda ve düşük ücretli park yeri bulunması nedeniyle, bunların park et – bin sistemini özendirici bir etkisi olamamaktadır.

5. Araçtan arındırılmış yerleşimler

5.1. Dünya uygulamaları

Uzun bir süre ütöpik bir tasarım olarak dikkate alınmayan “araçtan arındırılmış” (*carfree*) yerleşimler kavramının son yıllarda Avrupa kentlerinde başarılı uygulamaları görülmektedir. Büyük konut alanları sadece yürüme ve bisiklet kullanımına olanak verecek (acil durumlar için diğer araçların girişine de olanak sağlayacak) şekilde tasarlanmakta; bu alanlarda yaşayacak kişilerin araba sahipliğinden vazgeçmeleri; bazı durumlarda ise arabaları olmakla beraber konut alanının dışında tasarlanan araç park yerlerine arabalarını bıraktıktan sonra yürüyerek veya bisiklet kullanarak evlerine erişim sağlamaları beklenmektedir. Çoğu örnekte 500 konutun üzerinde büyüklükte planlanan bu yerleşim alanlarının, araba sahipliği ve kullanımına getirilen kısıtlamalara rağmen başarılı olduğu; konut piyasasında bu alanlara talebin yüksek olduğu görülmüştür. Bunun başlıca nedeni, motorlu araçtan arındırılan bu bölgelerin çocuk oyun alanları ve diğer yeşil/açık alanlarla beraber güvenli, nitelikli, temiz ve gürültüsüz bir yaşam alanı olanağı sunmasıdır. Araçtan arındırılmış yerleşimler, Almanya’da Bremen, Köln, Freiburg ve Hamburg kentlerinde; Avusturya’da Viyana’da; Belçika’da Gent’te; Hollanda’da Amsterdam’da; İngiltere’de Camden, Edinburg ve Surrey/Londra kentlerinde ayrıca Çin Halk Cumhuriyeti’nde çeşitli kentlerde uygulanmıştır. Bu yeni konut alanlarına nitelikli toplu taşıma hizmeti sunulması, örneğin sık ve güvenilir bir raylı sistem hizmetinin bulunması durumunda uygulamanın daha da başarılı olduğu görülmüştür.

5.2. Türkiye uygulamaları

İstanbul Adalar Belediyesi’ne bağlı Büyükaada, Heybeliada, Burgazadası ve Kınalıada, motorlu taşıt trafiğinden arındırılmış yerleşimlerdir. Sadece

acil durumlar için resmi araçlara izin verilmektedir. Adalarda ulaşım, faytonlarla, bisikletlerle ve yürüyerek sağlanmakta; ziyaretçiler için bisiklet kiralama olanakları sunulmaktadır. Taşıt trafiğinin bulunmaması, adalarda çevre ve hava kirliliği ile gürültü kirliliği yaşanmasını engellemiş; bu özellikleriyle adalar İstanbul gibi büyük bir metropolde nitelikli yaşam ve rekreasyon alanları olarak ön plana çıkmıştır. Öte yandan, bu olumlu deneyime rağmen, bu tür araçsız yaşam alanları yaratma projelerinin İstanbul’da veya diğer kentlerimizde uygulama alanı bulamadığı görülmektedir.

5.1. Ankara

Bu yönde bir gündem veya tartışma Ankara’da söz konusu değildir. Yeni konut gelişme alanlarında, aracı kısıtlamak yerine, bir konut alanında trafik hızı açısından sakıncalı olan genişliklerde, 30 metrenin üzerinde yerel yollar tasarlanmakta; yeni konut alanları tamamen otomobili temel alan yerleşimler olarak şekillenmekte; bisiklet veya yaya ulaşımı tasarlanmamakta; pek çok yeni konut alanında yaya kaldırımları bile yıllar sonra yapılmaktadır.

6. Farkındalık arttırma kampanyaları

6.1. Dünya uygulamaları

Sürdürülebilir ulaşım hedefi için altyapı yatırımlarının yanı sıra, kullanıcıların da sürdürülebilir ulaşım hedefini anlamaları ve kentlerine bu bilinçle sahip çıkmaları kentsel ulaşımında önemli bir konu olmuştur. Özellikle Avrupa ve Kuzey Amerika kentlerinde, sürdürülebilir çevreci ulaşım türlerinin kullanılmasını teşvik etmek amacıyla farkındalık arttırma kampanyaları gündeme gelmektedir. Pek çok kentte sokak festivalleri düzenlenmekte; önceden belirlenen bazı sokaklar haftada bir veya ayda bir trafiğe kapatılarak, kentte trafikten arındırılmış alanların yaşam kalitesini ve toplumsal hayatı (örneğin aynı mahallede yaşayanların bir araya gelmesi ile) ne denli olumlu etkileyebileceği gösterilmektedir.

Farkındalık kampanyalarında eğitim programları önemli yer tutmaktadır. İlköğretim çağındaki okul çocuklarına sürdürülebilir temiz ulaşım konusunda bilgiler verilmekte; aileleriyle beraber sürdürülebilir bir ulaşım şeklini kullanarak (yürüyüş, bisiklet, toplu taşıma) okula gelmelerini teşvik eden oyunlar düzenlenmekte; öğrenci ebeveynlerinin de yolculuklarında araç seçimlerini ve trafik dav-

ranışlarını değiştirmeleri sağlanarak sürdürülebilir araçların kullanılması açısından kapsamlı bir etki yaratılmaktadır. Ayrıca üniversite öğrencilerine yönelik olarak da sürdürülebilir ulaşım ilişkini kısa film yarışmaları, reklam ve grafik yarışmaları gibi yaratıcı etkinlikler geliştirilmiştir⁷.

Eğitim programlarının yanı sıra, çeşitli kentlerde yürümeyi ve bisiklet kullanımını teşvik etmek amacıyla yarışmalar düzenlenmekte; iş ve okul yolculuklarında yürüyüş ve bisiklet kullanımının arttırılmasının sağlıklı yaşama olumlu etkilerinin sınanması amacıyla kentlilerin katılımı sağlanarak çeşitli sağlık kampanyaları yürütülmektedir⁸.

6.2. Türkiye uygulamaları

Türkiye’de bu alanda önemli bir uygulama gerçekleşmiş; “Ayda Bir Gün Sokak Bizim” kampanyası ile İstanbul’da 2007 yılı Ağustos ayında düzenlenen “Araçsız Kentlere Doğru” (*Towards Carfree Cities*) konferansı kapsamında 2007 yılı boyunca kentte ayda bir gün (Pazar günü) seçilen bir cadde veya sokak taşıt trafiğine kapatılarak çeşitli etkinlikler düzenlenmiştir. Şişli Belediyesi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Suat Ayöz Trafik Mağdurları Derneği, Trafik Kazalarını Önleme Derneği ve Türkiye Sakatlar Derneği tarafından desteklenen etkinliklerde, serbest kürsüde trafik güvenliğinden ulaşım sektörünün küresel ısınmaya etkilerine kadar pek çok konuda konuşmalar yapılmış; sokağa kapatılan alanda çocukların oyun oynamasına olanak verecek düzenlemeler yapılmış; sokaklarda parkeden araçların kapladığı alanlarda, sokakların araçtan arındırılması durumunda ne tür alternatif kullanımların söz konusu olabileceği yönünde sergiler gerçekleştirilmiştir.

Bisiklet festivalleri ve yarışmalarının da bu alanda bir etki sağlaması olanaklıdır. Konya kentinde her yıl düzenlenen bisiklet festivalinde çevreci ve sağlıklı bir ulaşım aracı olan bisiklet kullanımının önemi üzerine konuşma ve gösteriler yapılmakta; kentte bir bisiklet turu ve yarışı düzenlenmekte; katılımcılara bisiklet kaskı hediye edilmekte; çekilişle 10 kadar katılımcıya bisiklet hediye edilmektedir. Bu etkinlik, kentte var olan bisiklet kullanma geleneğini güçlendirmek açısından önemli bir farkındalık arttırma projesi olarak değerlendirilebilir.

6.3. Ankara

Ankara deneyimi, çağdaş ulaşım yaklaşımları açısından 1980 ve 1990lı yılların başında hazırlanan

ulaşım çalışmalarında ve Ulaşım Ana Planında önemli bir farkındalık düzeyinin bulunmasına rağmen, uzun bir süredir kent yöneticilerinde bu yönde bir farkındalık olmadığı göstermektedir. Bu nedenle kentte kullanıcıların farkındalığını arttırmaya yönelik bir etkinlik beklemek gerçekçi değildir.

Aslında kentin bu yönde önemli bir geçmiş deneyimi bulunmaktadır. 1980’li yıllarda bir süre Tunalı Hilmi Caddesi’nde haftasonu günlerinde belli saatler arasında caddenin taşıt trafiğine kapatılması yönünde bir düzenleme yapılmıştır. Dünya örneklerinde görülen “sokakların geri kazanımı” kampanyalarına benzer bu düzenleme, buradaki esnafın olumsuz tepkileri gerekçe gösterilerek terkedilmiştir. Öte yandan, aradan geçen zaman içinde artan trafik düzeyinin bu caddeye etkileri sonucunda, bu uygulamanın artık esnaf tarafından olumlu bir deneyim olarak hatırlandığı ve bugün uygulanırsa %60’ın üzerinde bir oranla destek göreceği ise Orta Doğu Teknik Üniversitesi’nde yapılan bir çalışma ile ortaya konmuştur⁹.

7. Değerlendirme

Tüm dünyada ulaşım planlama yaklaşımları büyük bir değişim geçirmiş; sürdürülebilir ulaşım hedefi günümüzdeki tüm müdahale ve projelerde belirleyici hale gelmiştir. Bu yazı boyunca verilen örnekler, yakın geçmişte uygulanması hatta tartışılması bile zor görülen düzenlemelerin kentsel ulaşım sorunlarına köklü bir çözüm getirmek amacıyla bugün pek çok kentte uygulama alanı bulunduğunu göstermektedir. Trafik sıkışıklığı ücretlendirmesi, araçtan arındırılmış konut alanı projeleri, ve farkındalık arttırma kampanya ve eğitim programları bu değişimi açıkça ortaya koymaktadır. Yayalaştırma projeleri ve bisiklet altyapısının geliştirilmesine ilişkin düzenlemeler ise artık günümüzde tartışmasız olarak kabul gören, en yaygın ulaşım düzenlemelerindendir.

Türkiye örneklerinde ise sürdürülebilir kentsel ulaşım yaklaşımlarının henüz çok sınırlı olduğu görülmektedir. En önemli deneyim toplu taşıma alanında ve raylı sistemler açısından yaşanmaktadır; ancak kentlerimizde toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesinin tek başına bir hedef olduğu ve bu sistemlerin motorlu taşıt trafiğinin azaltımında bir araç olarak kullanılmasına yönelik bir hedef bulunmadığı da açıktır. Bu durum Ankara kenti örneği için özellikle geçerlidir.

Kentlerimizde yaya alanlarının iyileştirilmesi ve bisikletli ulaşımın teşvik edilmesi ile ulaşım da tür el dağılımda bu türlerin payını arttırmak gibi bir hedefin de yaygın olmadığı görülmektedir. Ankara deneyiminde, yaya alanlarının iyileştirilmesi gibi bir amacın zaten bulunmadığı anlaşılmaktadır. Kent planlamada yaya ağırlıklı yerleşim modelleri veya kentlilerin daha sürdürülebilir türleri kullanmalarına yönelik farkındalık artırma kampanyaları gibi yaklaşımların böyle bir çerçevede gündeme gelmesi zaten beklenemez.

Özel araçlı yolculukları daha az çekici kılmaya yönelik ücretlendirme politikalarının da Türkiye’de ve Ankara’da benimsenmediği görülmektedir. Örneğin otopark ücretlendirmesinin trafik yönetiminde ve trafik düzeylerinin azaltılmasında önemli bir araç olduğu konusunda yöneticilerin farkındalık düzeyinin yetersiz olduğu görülmektedir. Öte yandan, tekrar etmek gerekirse, Ankara’da trafik düzeyini azaltmak gibi bir hedefin zaten olmadığı görülmekte olup, bu durum kentin çağdaş ulaşım yaklaşımlarından ne denli uzak olduğunu gözler önüne sermektedir. Bu kapsamda bu yazıda değinilen farkındalık kampanyalarının dünya örneklerinde olduğu gibi sadece kullanıcılar için değil yöneticiler ve plancılar için de uygulanması ülkemizde önem taşımaktadır.

DİPNOTLAR

¹ Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) Towards sustainable transportation: the Vancouver Conference. Conference highlights and overview of issues, 1996

² Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) International Transport Forum Transport Co2 Emissions, internet sitesi: www.internationaltransportforum.org. 2008

³ M.A. Öncü, **Public Transport Improvement Policies : Assessment of the Role of Route and Fare Integration, and Modal Reorganization with Special Emphasis on İzmir Case.** Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 2007.

⁴ E. Öncü ve diğ. “Trafik güvenliğinin ve kullanımının artırılması için bisikletlere yönelik düzenlemeler: Konya Bisiklet Planı” **II. Trafik ve Yol Güvenliği Ulusal Kongresi Bildiri Kitabı**, 2003.

⁵ Nilüfer Belediyesi internet sayfası: www.nilufer.bel.tr

⁶ http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=140&lang1=tr

⁷ http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=140&lang1=tr

⁸ http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=821&lang1=tr; http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1573&lang1=en

⁹ Avusturya’daki örnek uygulama için bkz: http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=810&lang1=tr

KAYNAKÇA

European Local Transport Information System (ELTIS)
<http://www.eltis.org>

Nilüfer Belediyesi internet sayfası: www.nilufer.bel.tr

Okullu, S.G. **Non-Motorized Transport for Mobility Planning in City Centres : An Assesment of Opportunities for Transforming Ankara, Tunalı Hilmi Street into a Pedestrian-Friendly Area**, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 2007

Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) **Towards sustainable transportation: the Vancouver Conference**. Conference highlights and overview of issues, 1996.

Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) International Transport Forum Transport Co2 Emissions, internet sitesi: www.internationaltransportforum.org. 2008.

Öncü, E., Çakan, C., Candan, S. “Trafik güvenliğinin ve kullanımının artırılması için bisikletlere yönelik düzenlemeler: Konya Bisiklet Planı” **II. Trafik ve Yol Güvenliği Ulusal Kongresi Bildiri Kitabı**, Ankara. 2003

Öncü, M.A. **Public Transport Improvement Policies : Assessment of the Role of Route and Fare Integration, and Modal Reorganization with Special Emphasis on İzmir Case.** Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 2007

ALİŞVERİŞ MERKEZLERİNİN ANKARA ULAŞIMINA ETKİLERİ

Erhan Öncü, Mimar, Şehir Y. Plancısı

Bakkal'dan Market'e, Çarşı'dan Alışveriş Merkezi'ne

İnsanlık tarihi kadar eski olan “alışveriş” eylemi günümüzde yeni anlayışlarla tasarlanmış mekanlarda alışveriş dışındaki amaçların da birleştirilerek zincirleştiği eylemler haline gelmiştir. Güç mahallemizdeki bakkallardan markete, ardından da marketlerden ve kent merkezindeki çarşılarından alışveriş merkezine geçerken, bu yeni mekanlar alışveriş eyleminin ötesinde görevleri üstlenmeye başlamıştır. Alışveriş merkezlerinin sunduğu yeni seçenekler sonucunda aileler hafta sonunda çocuklarıyla dolaşp, eğlenip, yemek yedikleri bu mekanlarda bir ölçüde “piknik yapma” ihtiyacını gidermekte, sevgililer el ele seyrettikleri ışıklı vitrinlerden sonra vizyondaki son filmleri seyrederek “güncel kalabilmekte”, çalışanlar öğle tatilinde işverenin verdiği yemek biletlerinin kullanılabildiği kafelerde iş yerindeki olaylar değerlendirilerek yorumlar yapmakta, fast-foodlarda çocuklar sınıf arkadaşlarıyla doğum günlerini kutlayabilmektedir.

Dünden Bugüne Alışveriş Merkezleri

Alışveriş merkezleri farklı ülkelerde farklı gelişim çizgileri izleyerek günümüzdeki özelliklerine ulaşmıştır. Küreselleşen sermayenin yönlendirdiği yaklaşımlarla uluslararası planlama ve mimarlık deneyimlerinin ülkeler arasındaki paylaşımının

en geçerli örneklerinden biri alışveriş merkezleri olmuştur. Dünyanın farklı ülkelerindeki alışveriş mekanları ve işlevleri ulusal kimliklerini ve geleneksel özelliklerini kaybederken “sınır tanımayan” alışveriş merkezleri günlük yaşamımızı yönlendiren bir toplum mühendisliği haline dönüşmüştür.

İlk kez 1947 yılında Urban Land Institute (ULI) alışveriş merkezinin ne olduğunun tanımlanması yönünde bir çalışma yaparak tek elden planlanarak geliştirilen ve işletilen, kendi otoparkına sahip ticari alanları “alışveriş merkezi” olarak tanımlanmış ve kategorilere ayırarak her gruptaki alışveriş merkezinde olması gereken mağaza büyüklüklerini tanımlamaya çalışmıştır. Ancak çok tartışılan bu çerçevenin seçici ve kısıtlayıcı olduğu eleştirilerinden sonra çok sayıda tanımlama ve gruplandırma çalışması yapılmıştır. Yeni ve genel tanımıyla alışveriş merkezi, “bütüncül bir mimari yaklaşım ve tema çerçevesinde oluşturulan ve bir bütün olarak işletilen ve yönetilen bina, binalar ve diğer mekanlardan oluşan ticari birimler” olarak belirlenmiştir.

1455 de inşa edilen İstanbul'daki Kapalı Çarşı 3000 üzerindeki dükkanı ve 40.000 m² kapalı alana ile, kökleri milattan önceye dayanmakla birlikte bugünkü yapısı 17. yüzyılda inşa edilen İsfahan ve Tahran çarşıları da bu tanıma göre alışveriş merke-

zi olarak kabul edilmektedir. Oxford'daki Kapalı Çarşı (1774), Petersburg'daki Gostini Dvor (1785), Burlington Arcade (Londra, 1819), Arcade (Rhode Island, 1828), Galleria Vittorio Emanuele II (Milano, 1860) günümüze kadar işlevlerini sürdüren kent merkezlerinde geliştirilmiş alışveriş merkezleri arasındadır.

1920'lerle birlikte otomobilin ulaşımında kullanılması hem kentlerin, hem de alışveriş merkezlerinin yapısını değiştirmeye başlamış, kent merkezlerinin dışında yer seçen alışveriş merkezlerinin planlama ve tasarımında otomobil birinci unsur olmaya başlamıştır.

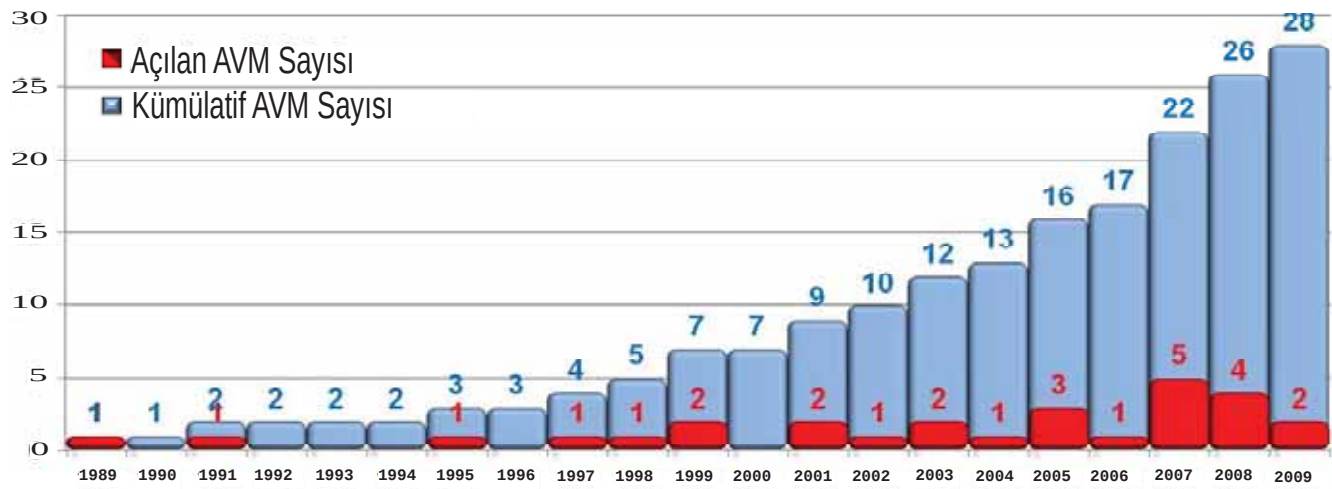
Günümüzde kent merkezindeki çarşılarla rekabet içersinde olan alışveriş merkezleri aslında ABD kentlerindeki banliyöleşmenin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Amerikan kentlerinde otomobile dayalı olarak merkezden kaçarak banliyölere yayılma eğilimi kent merkezindeki alışveriş, kültür ve eğlence işlevlerine erişimi zorlaştırınca yatırımcılar bu işlevleri, yani alışveriş merkezlerini banliyölere, tüketicinin ayağına götürmeye başlamıştır. Günümüzdeki alışveriş merkezleri bu dönemde "ulaşım ve erişim sorunlarını çözmek" için kent dışında büyük ölçekli perakende ticaret mekanları olarak hızla yaygınlaşmıştır. "Tek yolculukla tüm ihtiyaçların tek bir çatı altında karşılanması" ilkesiyle başlayan, motorlu taşıt trafiğini azaltmayı amaçlayan bu eğilim bir süre sonra kendi içinde işlevsel bir kademelenmeye ulaşmıştır.

Mahalle ölçeğinde süt ürünleri ve gıda gibi günlük alışveriş gereksinimlerinin karşılandığı ve ABD koşullarında otomobille erişilebilen küçük alt merkezler bu kademelenmenin ilk aşamasını oluşturmuştur. Genellikle yol üzerinde şeritvari bir yapıya sahip bu alt merkezler yol kenarındaki

otoparkların ardına sıralanmış dükkanlardan oluşmaktaydı. Bir kaç farklı mağazanın oluşturduğu semt ölçeğindeki ikinci kademe merkezlerin üstünde kent ölçeğindeki büyük alışveriş merkezleri gelmekteydi. Bölgesel nitelikteki "süper" alışveriş merkezleri ise kentin tüm alanlarından ve hatta çevre yerleşmelerden müşteri çekecek şekilde geliştirilmişti.

Günümüzdeki AVM'lerin kökleri olarak 1920'lerde Amerikan toplumunun ihtiyaçlarına cevap vermek için geliştirilen ve genellikle etrafındaki otopark alanları ile içe dönük büyük bir kutu olarak tasarlanan AVM'lerin sayısı ve büyüklükleri sürekli olarak artmıştır. 1950'lere gelindiğinde AVM planlaması ve mimarisi konusunda geniş kapsamlı çalışmalar yapılmış, otomobilli müşterilerin erişimini kolaylaştırılması hedeflenmiştir. 1960'lı yıllarda insana daha çok önem veren, sosyal faaliyet alanları da kapsayan mekanlar yaratılmaya çalışılmıştır.

1980'lere gelindiğinde artık A.B.D.'de pazar doygunluğa ulaşmaya başlamış, alışveriş trafiği azalmış, iflaslar, kapanma ve yıkımlar gündeme gelmiştir. Krizden en az hasarla çıkmak için bir çok AVM'de işlevsel dönüşüm gerçekleştirilmiş ve tesislerin başka amaçlarla (yüksek okul, kültür merkezi, depo, toptancı, konser salonu gibi) kullanılması sağlanmıştır. Özellikle A.B.D. dışındaki ülkelerde olumsuz gelişmelerin etkilerinin azaltılması için ihtisaslaşmaya gidilerek temalı merkezler oluşturulmuş, perakende dışındaki kullanımlarla (konut, eğlence, kültür, otel gibi) işlevler zenginleştirilmiş, toplu ulaşım ve yaya erişimine önem verilmeye başlanmıştır. Özellikle Avrupa kentlerinde kent merkezlerinin yeniden canlandırılması ile geriye, kent merkezine dönüş başlatılmış, ya da kent merkezindeki çarşılar gibi (içe değil dışa bakan,



Şekil 1: Ankara'da Alışveriş Merkezlerinin Açılış Yılları

yaşayan sokakları ve dış mekanları olan, yaya ve toplu taşıma ile ulaşılabilen) alışveriş merkezleri yaratılması çabaları öne çıkmaya başlamıştır. A.B.D. ve diğer sanayileşmiş ülkelerde pazarın doygunluk noktasına ulaşması veya yaklaşması ile birlikte girişimciler “bâkir pazarlar” arayışına girmiş ve bu dönemde ülkemizdeki projeler hız kazanmıştır.

Alışveriş Merkezleri Yer Seçiminde Ulaşım Etkileri

Alışveriş merkezlerinin kentle etkileşiminde ulaşım temel ilişki biçimini oluşturduğundan yer seçiminde öncelikle ulaşım özellikleri önemli karar ölçütleridir. Alışveriş merkezinin hem müşterilerin otomobilleri ve hem de yük taşıtlarının kolay erişimini sağlayacak bir noktada konumlanması birinci önemdedir. Toplu ulaşım ve yaya ulaşım olanakları bu değerlendirmede daha gerilerde gelmektedir, çünkü hedef kitle “müşteriler” değil, “otomobilli müşteriler” dir. Bu stratejik tercih üç temel özelliğin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır; otomobilli müşterilerin satın alma gücünün yüksek olması, AVM’den çıkışta yük (poşet) taşıma ihtiyacının olması ve otomobille kentteki etki alanının daha genişliyor olması. AVM’nin kendisi ve otoparkı için büyük arsanın gerektiği, büyük alanların ise kentin çeperlerinde, daha ucuza bulunabildiği, kentin dış halkalarında ulaşım altyapısının merkezdekinden daha yüksek kapasiteye sahip olduğu ve çevrede trafik talebinin daha düşük düzeylerde olduğu dik-

kate alındığında kent merkezleri yeni AVM’ler için tercih edilmeyen alanlar olarak ortaya çıkmaktadır.

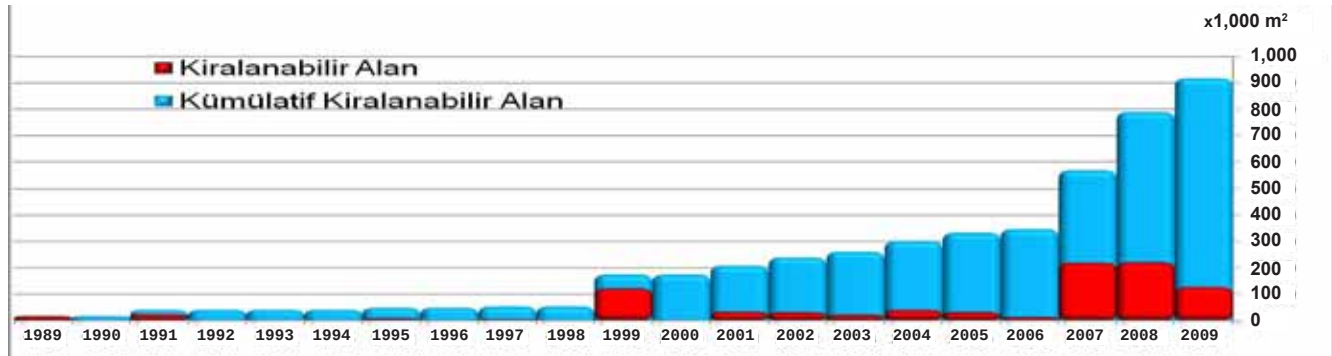
Geniş ve kapasite kullanım oranı düşük üst kademede çevre yolları, farklı alanlardan erişimi kolaylaştıracak düğüm noktaları, AVM’ye günün her saatinde giriş çıkış yapması beklenen büyük yük taşıtlarına yasaklanmadığı dış yollar AVM’nin kentle ulaşım ilişkisini ve olası yerini belirlemektedir.

Bu öncelikler sonucunda yapılan yer seçimi, doğal olarak AVM’ye toplu ulaşım, yaya olarak ve bisikletle erişimi göz ardı etmektedir. Bu önceliklerle yapılan yer seçimleri kentteki otomobil kullanımını desteklemekte, kent genelinde araçlı yolculukların sayısının ve uzunluğunun artışına sebep olmaktadır

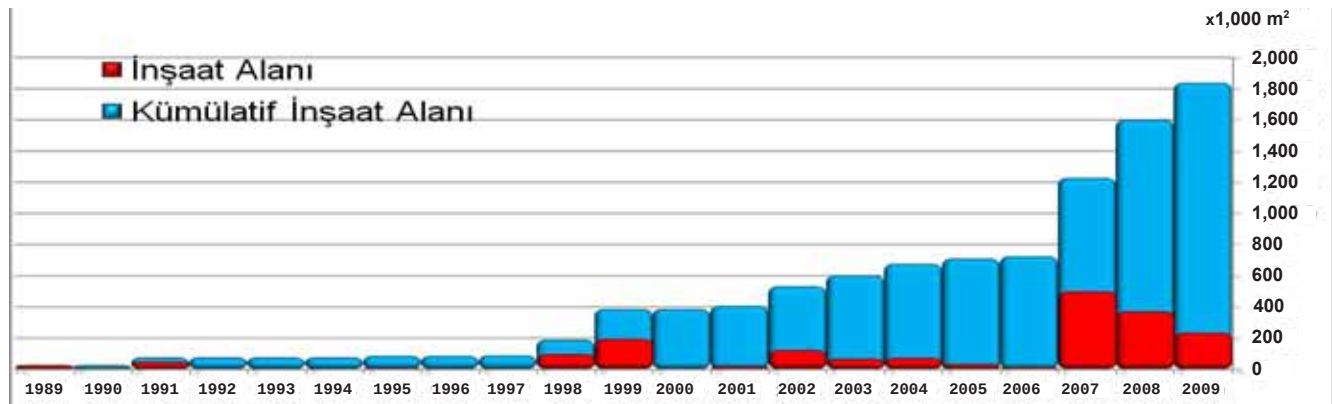
Ankara’nın Alışveriş Merkezleri

Ankara’daki AVM dönemi 1989 yılında Atakule Alışveriş Merkezinin açılışıyla başlayarak Karum (1991), Galleria (1995), Ankuva (1997) ve Bilkent Center (1998) ile ilk on yılda toplam beş tesise ulaşılmıştır. Takip eden on yılda (1999-2008) ise açılan AVM sayısı 21 olmuştur (Şekil-1).

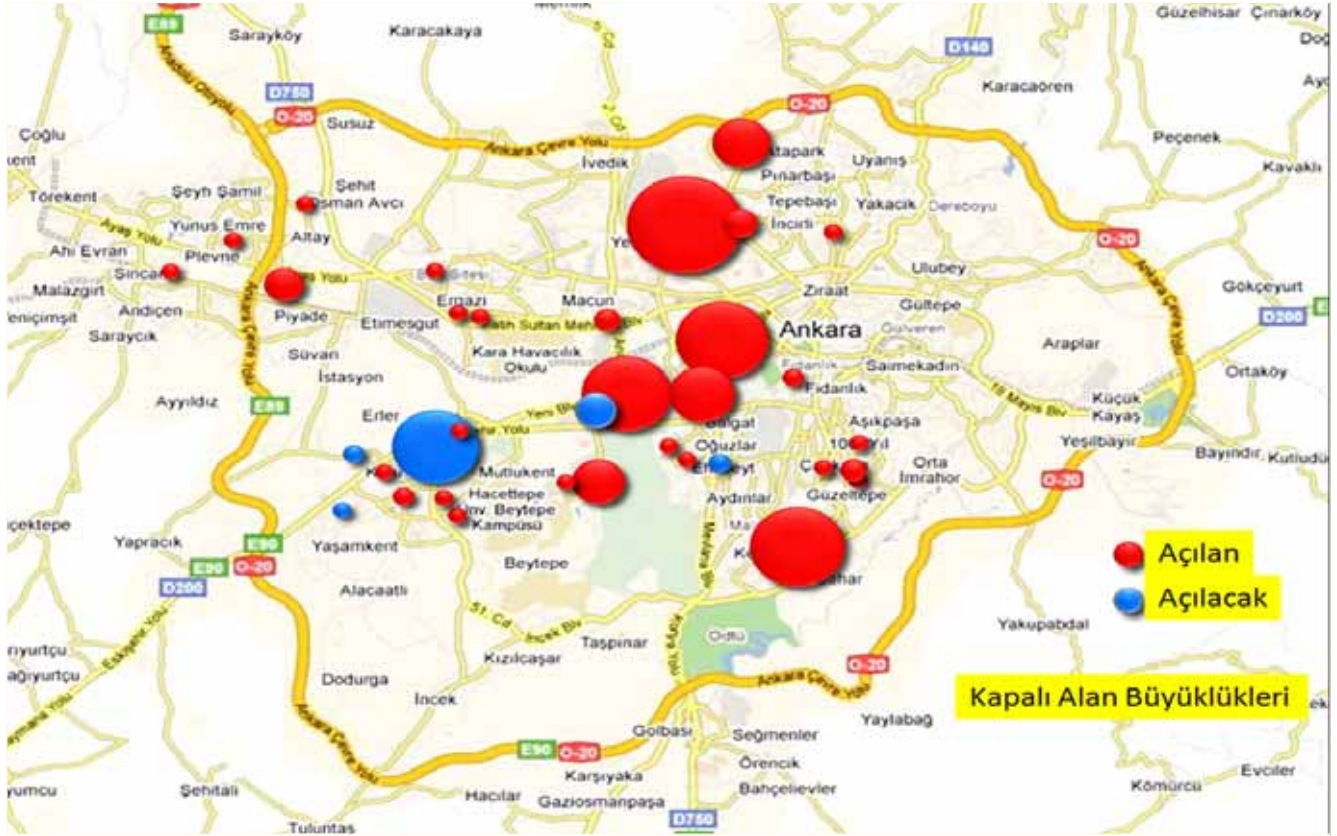
İlk on yılda açılan alışveriş merkezlerinin 100.000 m² düzeyindeki kiralanabilir alanına karşılık ikinci on yılda 900.000 m² kapalı alana yaklaşılmıştır



Şekil 2: Ankara’da AVM Kiralanabilir Alan Büyüklüklerinin Artışı



Şekil 3: Ankara’da AVM İnşaat Alanı Büyüklüklerinin Artışı



Şekil 4: Kapalı Alan Büyüklüklerine Göre AVM'lerin Kentte Dağılımı

(Şekil-2). Ankara'daki AVM inşaat alanı ise günümüzde 1,8 milyon metrekareye ulaşmıştır (Şekil-3). Özellikle 2007 ve 2008 yıllarında büyük alışveriş merkezlerinin açılmasıyla ve inşaat haline olan tesislerle son üç yılda pazara yaklaşık 570 bin metrekare kiralanabilir alan eklenmektedir. Özellikle kapalı otopark büyüklüklerinin etkisiyle AVM'lerin inşaat alanı kiralanabilir alanın yaklaşık iki katı düzeylerine ulaşmaktadır.

Alışveriş merkezlerinin kent içindeki dağılımında sistematik bir gelişme görülmemekle birlikte tesislerin yüksek kapasiteli karayolları üzerinde kümeleştiği görülmektedir (Şekil-4).

Sunulan ticari kapasitenin mekanda dağılımı kiralanabilir alan büyüklükleri ile daha belirgin olarak ortaya çıkmakta, Ankara'nın gelir düzeyi daha yüksek nüfusunun yaşadığı demiryolunun güneyindeki alanlarda AVM'lerin büyük bir ağırlığa sahip olduğu görülmektedir (Şekil-5). AVM'ler özellikle Eskişehir Yolu ve İstanbul Yolu koridorlarında, Konya Yolu çevresinde yer almaktadır. Küçük AVM'ler kent dokusu içinde yer seçerken, büyük ve orta büyüklükteki AVM'ler ana ulaşım bağlantıları üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Uluslararası Alışveriş Merkezleri Konseyi (ICSC) ölçütlerine göre Ankara üç adet "çok büyük", üç

adet "büyük" (iki tane 2009'da açılacak), üç adet "orta" büyüklükte alışveriş merkezi bulunmakta, diğerleri "küçük" ve "outlet" kategorisinde yer almaktadır (Tablo-1, Şekil-6). Ankara'daki alışveriş merkezlerinin büyük çoğunluğunun "küçük" kategorisinde yer alması trafik sorunlarına olumsuz etkileri de azaltmaktadır.

AVM'lerin Ankara Ulaşım Sistemine Etkileri

AVM'ler kentteki geleneksel alışveriş dokusunu ve alışkanlıklarını değiştirirken küçük esnafın ciro kaybı ve kent merkezindeki "geleneksel çarşıların" ve merkezi iş alanın zayıflaması ve hatta kent merkezindeki parkende ticaretin ortadan kalkması tartışmaları kamuoyu gündeminden düşmemektedir. Alışveriş merkezleri kentte sadece perakende ticaretin "ölçeğini büyütme" kalmamakta, büyüklüklerine paralel olarak kentiçi ulaşım yapısını ve taşıt trafiğini de etkilemektedir.

Alışveriş merkezlerinin kentiçi ulaşım ve trafiğe etkileri farklı ölçeklerde ve farklı zaman kesitlerinde görülmektedir. Kentteki alışveriş eylemlerindeki dönüşüme bağlı olarak geleneksel kent merkezine yapılan yolculuklarının azalması ve yolculukların dışarıya yönelmesi merkezdeki ulaşım altyapısı üzerindeki baskıları azaltması olumlu bir etki olarak değerlendirilebilir. Ancak, toplu ulaşım



Şekil 5: Kiralanabilir Alan Büyüklüklerine Göre AVM'lerin Kentte Dağılımı

erişimin güçlü olduğu merkez yerine toplu ulaşım olanaklarının yetersiz olduğu çevreye yönelim bir yandan türel dağılımda değişime yol açarak toplu ulaşım ve yaya yolculuklarının azalması otomobil yolculuklarının artmasına yol açmakta, diğer taraftan da kent genelinde motorlu araçlarla yapılan yolculukların miktarı (araç kilometre) artmaktadır. Bu artış ise kent genelinde daha fazla akaryakıt tüketen ve çevreyi kirleten bir ulaşım yapısı ile sürdürülebilir ulaşım ilkelerine ters bir gelişme olmaktadır. Ankara'da değişen alışveriş yapısı nedeniyle Ulus, Kızılay ve Kavaklıdere'de yer alan kentsel merkez işlevlerinin önemli bir bölümünün (perakende ticaret, eğlence, yeme-içme gibi) hızla güçsüzleştiği görülmekte ve bu eylemler çevredeki AVM'lere yönelmektedir. Bu eğilim, toplu ulaşım olanakları güçlü ancak kapasitesi yetersiz olan merkez ulaşım sistemi üzerindeki baskıları azaltmakla birlikte, çoğunda toplu ulaşım olanakları yetersiz olan AVM'lere erişim için otomobil kullanımının kışkırtılmasına yol açmaktadır.

Ölçekleri nedeniyle ağırlıklı çevresinden yolculuk çeken küçük ve orta büyüklükteki AVM'lerin daha az ve kısa motorlu yolculuk yaratarak yerel ihtiyaçlara cevap vermede daha etkin olmaktadır. Kent ölçeğindeki olumsuz ulaşım ve trafik etkilerin özellikle toplu ulaşım ile erişimi zor ve toplu ulaşım

kapasitesi yetersiz olan "büyük" ve "çok büyük" AVM'ler tarafından oluşturulduğu, bunların sadece kendi çevrelerinden değil kent bütününden yolculuk çekerek araçlı yolculuk uzunluklarını ve toplam araç kilometreyi artırdığı açıktır.

Çevredeki ana yollar üzerinde yer alan büyük ölçekli AVM'lerin yük taşımalarının (mal girişlerinin) büyük araçlarla daha ekonomik şekilde yapılabilmesi, AVM ölçeği küçüldükçe yük araçlarının merkeze ve konut alanlarına girebilmesi için yüklerin parçalanması ve araçların küçülmesi gerektiği, dolayısıyla küçülmenin yük taşıma maliyetlerini yükselteceği de bir gerçektir. Ancak ölçek ekonomisi ile sağlanan bu yararların, yüklerin büyük yük taşıtları ile çevredeki büyük AVM'lere gelmesi ve buradan müşterilerin otomobilleri ile kentteki konutlara dağılmasındaki yüksek maliyetlerle kıyaslanması söz konusu değildir.

Uzun Dönemli Etkiler

Ankara'daki büyük ve çok büyük AVM'lerin (Şekil-7) ulaşım ve trafik üzerindeki etkilerinin iki farklı düzeyde değerlendirilmesi gerekmektedir. Yukarıda değinilen kent genelindeki uzun dönemli etkiler hepsi için geçerli olmakla beraber tesisin merkeze yakınlığına ve toplu ulaşım ile erişim ko-



Şekil 6: Ankara'da Alışveriş Merkezlerinin Büyüklük Kategorileri

laylığına orantılı olarak olumsuz etkiler azalmakta, tesisin büyüklüğüne orantılı olarak da artmaktadır. Yakın çevrede başka benzer tesislerin bulunması halinde kent genelindeki çekim gücü ve olumsuz etkileri de büyümektedir.

AVM'nin kendi içindeki mağazaların nitelikleri ve büyüklükleri de trafik etkilerini farklılaştırmakta, bireysel taşıt kullanım gereksinmesini yüksek olan hipermarket ve yapı market alanlarının artmasına paralel olarak motorlu taşıt trafiği ve dolayısıyla olumsuz etkiler de büyümektedir. AVM içeriği ve yer seçimi konusundaki kararlar kesinleştikten sonra uzun dönemli ve kolayca fark edilmeyen bu olumsuz etkilerin azaltılması veya ortadan kaldırılması konusunda yapılabilecek fazla bir şey bulunmamaktadır.

Yukarıdaki ölçütlerle değerlendirildiğinde Ankara'daki (çok büyük ve büyük kategorisindeki) alışveriş merkezleri arasında merkeze yakınlık, otomobil dışındaki ulaşım biçimleriyle erişilebilme açısından günümüzde en avantajlı tesisin Ankamall olduğu görülmektedir. Ankara metrosu, otobüsler

ve minibüslerle kolayca erişilebilen ve kent ulaşım sisteminde çok stratejik bir düğüm noktasında yer alan Ankamall'a karayolu erişiminde sorunlar yaşanmaktadır. İnşaatı devam eden raylı sistemlerin işletmeye açılması ile birlikte Armada, Cepa ve Kentpark'ın da toplu ulaşım ile erişimi kolaylaşacak ancak ileride toplu ulaşım sistemiyle en iyi bütünleşen AVM, metro istasyonu üzerine inşa edilmekte olan Gordiyon olarak kalacaktır. Otobüs ve minibüslerle ulaşılabilen Bilkent ve Antares merkezde olmamalarına karşılık yakın çevrelerindeki etki alanlarına da hizmet edebilecek niteliktedir. Kent yerleşim lekesinin sınırında yer alan Panora'nın yanı sıra özellikle Forum Etlik toplu ulaşım ile eriş-

Tablo 1: Ankara'da Alışveriş Merkezlerinin Büyüklükleri

Sınıf (Kiralananabilir Alan)	Mevcut	Açılacak
Çok Büyük (80.000 m ² üstü)	Ankamall, Antares, Forum Ankara	
Büyük (40000-80000 m ²)	Bilkent Center, Cepa, Panora	Gordiyon, Kentpark
Orta (20000-40000 m ²)	Armada, Karum, Carrefoursa-Batıkent	Cavcav
Küçük (5000-20000 m ²)	Ankuvu, Arcadium, Atakule, Dolphin, Galleria-Ümitköy, FTZ AVM, KC Gökusu, Maltepe Park, Mesa Plaza, Metrokent, ODC Center, Planet	
Outlet	Acity, Milenium, Optimum	



Şekil 7: Ankara Yol Şebekesinde Büyük ve Çok Büyük AVM'lerin Yer Seçimi

lebilirlikleri daha düşük ve merkezden uzak olan AVM'lerdir.

Kısa Dönemli Etkiler

Uzun dönemli etkilerin dışında herkes tarafından kolayca gözlenen, kentlileri doğrudan etkileyen ve kamuoyunda çok tartışılan kısa dönemli olumsuz etkiler de söz konusudur. Bu etkiler genellikle AVM'nin yer aldığı kent mekanındaki yollar üzerinde AVM nedeniyle oluşan ilave trafik yüklerinin yarattığı sıkışıklıklar olarak ortaya çıkmakta ve genellikle AVM'yi kullanmayan diğer kentlilerin ulaşım koşullarını kötüleştirmektedir. Kısa dönemli etkilerin büyük bölümü geçici bir karakter göstermekte, tesisin hizmete açılışının ardından başlayan sıkışıklıkların önemli bir bölümü açılış ve tanıtım dönemi sonunda talebin normal düzeylerine "oturmasından" sonra ortadan kalkabilmektedir. İki-üç ay süren bu dönem sırasında yolculuk taleplerinde azalma olmakta, sorunlu noktalar çözülerek alternatif giriş/çıkışlar ve yollar geliştirilmekte, kullanıcılar alternatif giriş ve yolları keşfederek kullanmaya başlamakta ve tıkanık-

lıklar azalmaktadır. Örneğin Cema'nın açılışından itibaren kenti batıya bağlayan ana koridor olan Eskişehir Yolunda büyük tıkanıklıklar gözlenmiş ancak bu sorunlar daha sonra giderek azalmıştır. Aynı alanda bulunan Kentpark açıldığında da benzer sorunlar tekrar yaşanmaya başlanacak ancak bu kez olumsuz etkileri büyük olasılıkla kolayca ortadan kalkmayacaktır.

Kısa dönemde ortaya çıkan ve kolayca fark edilen sorunların bir kısmı geçici nitelikte değildir. Genellikle giriş ve çıkışların planlama aşamasında çözümlenememesinden kaynaklanan bu sorunlar giriş/çıkış sayısının ve alternatif yolların yetersizliği ya da girişlerin kavşak noktalarına yakınlığı gibi fiziksel sebeplerden dolayı (örneğin Ankamall, Panora, Armada) girişteki kuyruklanmaların parsel dışına uzayarak ana yolları tıkamasına yol açabilmektedir.

Son on yılda Ankara'da alışveriş merkezlerinin sayısının artışına paralel olarak bunların yarattığı otomobil ağırlıklı trafiğin belirli koridorlarda ve zamanlarda giderek belirginleştiği ve sorunlar

yarattığı açıkça görülmektedir. AVM kaynaklı trafik hacimlerinin artışı ile kentte otomobile dayalı politikaları ve projeleri benimseyen yönetimlerin aynı zaman dilimine raslaması ilginç bir beraberlik oluşturmıştır. Günümüze kadar bu iki unsur birbirini tetikleyerek gelişmeyi sürdürmüştür. Ancak katlı kavşaklarla beslenen AVM erişimi, katlı kavşak “çözümlerini” (!) tıkamaya başlamıştır. Et-Balık Kavşağı Ankamall, Söğütözü Kavşağı Armada tarafından tıkanmaktadır. Cepa, Antares, Panora gibi büyük AVM’ler yer aldıkları koridorlardaki şerit genişletmeleri ile yaratılan ek kapasiteyi çok kısa sürede dolduracaktır.

Uzun Dönemdeki Beklentiler ve Önlemler

Alışveriş merkezlerinin kent ulaşımına uzun dönemli olumsuz etkileri daha ciddi ve kalıcı niteliktedir. Bu sorunları azaltmak için yapılması gerekenlerin bir kısmı aslında bu tesislerin daha etkin ve verimli çalışmasını da sağlayacak önlemler olup, çeşitli örneklerde şimdiden uygulanmaktadır. Bu önlemler en genelden başlayarak alt ölçeklere doğru sıralandığında Ankara’daki AVM’lerin geleceği konusundaki öneriler ortaya çıkmaktadır;

- Alışveriş merkezlerinin ölçeği büyüdükçe ortaya çıkan ulaşım taleplerinin ve taşıt trafiği hacimlerinin de büyüdüğü, motorlu taşıt kullanım ihtiyacının arttığı, yolculuk mesafelerinin uzadığı ve otomobile bağımlılığın arttığı dikkate alınarak küçük ve orta ölçekli AVM’lerin kentsel alanda yaygın olarak geliştirilmesi öncelikle hedeflenmelidir,

- Alışveriş merkezi projelerinin imar plan değişiklikleri ile sonradan yapılarak planların bozulması ve ulaşım altyapısı üzerine planda öngörülmeyen trafik yüklerinin getirilmesi yerine, imar planların hazırlanması sırasında farklı kademelerde AVM alanları planlanarak ve erişim sorunları bu aşamada çözülerek, motorlu taşıt trafiğini en az düzeyde tutacak çözümler imar plan aşamasında geliştirilmelidir,

- AVM yer seçiminde toplu ulaşım ile ve yaya olarak erişilebilirlik faktörüne en az otomobil ve yük taşıtlarının erişimi kadar önem verilmelidir,

- AVM içerik planlamasında birbirini tamamlayan işlevlerin bir arada (karma kullanım) yer almasının getireceği yararlar dikkate alınarak tesislerin sadece perakende ticaret (ve eğlence, yeme içme)

değil, konut, büro, kültür gibi işlevlerle bütünleşmesi sağlanmalı böylece farklı işlevlerin yarattığı farklı yolculuk zirveleri ile talep düzeyleri yayılmalı, yolculuk uzunlukları kısaltılmalı ve yaya yolculukları artırılmalıdır,

- İmar planlarında öngörülmeyen AVM projelerinde, halen sadece bir kaç kentte dar kapsamıyla uygulanan “AVM Trafik Etki Analizleri”nin kapsamı genişletilerek “AVM Trafik Etkilerinin Azaltılması” çalışmalarının zorunlu hale getirilmesi ve bu etüt kapsamında yatırımcılara ve projecilere motorlu taşıt trafiğinin ve etkilerinin azaltılması yönünde yükümlülükler getirilmelidir,

- Alışveriş merkezi yönetimlerinin bedelsiz servis işletmeciliğinin yanı sıra kamu toplu taşıma hizmetlerini kullanan müşterilerine bedava yolculuk yapma olanağı sağlayacak (bilet, kupon gibi) düzenlemelerle tesislere erişimde toplu taşıma kullanımı desteklenmelidir,

- Sadece tesis içinde değil, tesise erişim yollarında da yaya ve bisiklet hareketlerinin kolaylaştırılması için yapılacak fiziksel düzenlemeler de (otoparklar gibi) projenin parçası olarak zorunlu hale getirilmeli, tesislerde bisiklet park yerleri sağlanmalıdır,

- Tesislerdeki tüm otoparklar paralı hale getirilmeli, kullanım bedelleri kalış süresine orantılı olmalıdır.

KAYNAKÇA

- Arasta AVM, Temmuz-Ağustos 2006, ss 48-51
- Kim Y.K., Jolly L., Fairhurst A. and Atkins K., **Journal Mixed-Use Development**: “Creating a Model of Key Success Factors, of Shopping Center Research”, Volume 12, Number 1, Spring/Summer 2005, pp 53-75
- DeLisle J.R, Shopping Center Classifications: Challenges and Opportunities, Ph.D. Thesis
- ICSC, Shopping Center Definitions Basic Configurations and Types, International Council of Shopping Centers 1221 Avenue of the Americas New York, New York, 1999
- ICSC Shopping Center Definitions, Basic Configurations and Types for the United States, 2004
- <http://www.ampd.org/members/files/avm-standartlari.pdf>

ANKARA'DA ÇEVRE-DOSTU ULAŞIM TÜR VE DÜZENLEMELERİNİN YERİ YEREL YÖNETİM ULAŞIM UYGULAMALARI YÖNÜNDEN BİR İRDELEME

Hülagü Kaplan, Doç. Dr. Gazi Üniversitesi Müh.Mim. Fak. ŞBP Böl.

Bu yazı 'bütünleşik ulaşım sistemi yaklaşımı' içinde Ankara'da yerel yönetimin uyguladığı ulaşım projelerini yayalar ve özel gruplar (çocuk, yaşlı, engelli, bisikletli gibi) açısından incelenmesi amacıyla yöneliktir. Kesintisiz şebekeler oluşturulmasında yaya yolları, yaya bölgeleri, meydanlar, yaya üst geçitleri, katlı kavşaklar, karayolu alt-üst geçitlerinin yerinin genel bir değerlendirilmesine de bu kapsamda girilmektedir.

GİRİŞ

Ankara Büyükşehir yönetiminde uygulanan kentsel projeler, bu bağlamda ulaşım projeleri, son üç dönemdir hem kent ve kentin yönetimi anlayışında, hem de projelendirme ve uygulama sürecinde kendi içinde tutarlı bir yaklaşım sergilemektedir. Ancak, bu yaklaşım Ankara için umut edilen 'sürdürülebilir kentsel gelişme' ile bağdaşmayan bir yaklaşımdır: kentsel mekanlar ve kentsel işlevler bağlamında, bütünleştirici olmaktan çok, kentsel parçalar ve parça eklemeleri oluşturucu; mekanların ve işlevlerin 'bağlac'ı olan ulaşımın planlanması ve düzenlenmesi anlamında da bütünleşik kentsel ulaşım sistemi oluşturmaktan çok, binek taşıtı(otomobil) hareketliliği odaklı ulaşım düzeyi oluşturucu projeler ve uygulamalar yaklaşımı. Buna karşın, Habitat-I ve Habitat-II toplantıları sonucunda, çağdaş kentlerde kentsel ekoloji

girdilerinin daha açık kavranabildiği, sürdürülebilirlik ilkelerinin kentsel gelişmeye yön verdiği bu evre'de, Başkentimizin kentsel projelerinin de çevre duyarlılığı içeren bu ilkeler bağlamında geliştirilmesi beklenmekte idi. Avrupa Birliği kentlerinin gelişmesini yönlendirmede önemli bir yer edinen Stockholm Kartası'da bu tür beklentiye koşuttur. Avrupa Şehircilik Konseyi 2004'te Avrupa Şehircilik Kartası diye de anılan Stockholm Kartasını yayınladı. Bu Kartanın yedinci bölümü: ulaşım bölümünde ulaşımın eşgüdümlü, bütünleşik olması; bu bütünleşmenin bölgesel ulaşımından yaya hareketine kadar gerçekleştirilmesi; kentsel merkezlerin bütüncül, kompakt, yürünebilir, karma kullanımlı mekanlara sahip, toplu taşıma ile desteklenen, binek taşıtını gerektirmeyen merkezler olması öngörülmekte; kent formunun kalitesi ve yaya hareketlerinin, karayolu ve otopark konularına göre öncelikli olarak ele alınması gereken konular olduğu belirtilmektedir.

İçinde bulunduğumuz bilgi ve teknolojik gelişmeler çağında, sistematik bilgi iletişiminin artması ile desteklenen yerleşimin sorunlarına duyarlılık teknolojinin, bu kapsamda ulaşım ilişkin teknolojinin de çevre duyarlılığı kapsamında geliştirilmesi arayışlarının artması nedenidir. Kentsel ulaşımın planlanması ve düzenlenmesinde, insan ve aktivitelerle yaklaşımında 'hareketlilik' yerine '**erişebilir-**

lik' odaklı; taşıt ve enerji girdisinde '**engelsiz taşıt**' ve '**temiz enerji**' öncelikli; mekansal düzenlemeler girdisinde '**bütünleştirici**' ulaşım sistemlerinin birbirleri ile **çevre duyarlı işlevsel bütünleşmesini** içeren, sürdürülebilir kentsel gelişme literatüründe '**çevre-dostu**' (environmentally-friendly) olarak nitelenen yaklaşım benimsenmelidir. Ulaşımda bu yaklaşımın benimsenmesi, kentlerimizde halen aranılan değerler olan kentlilik ve kentsellik yönlerinden de kentlerimizin, öncelikle de Başkent Ankara' sürdürülebilir kılınmasında önemlidir. 'Çevre' burada aşağıdaki gibi nitelenebilir.

ÇEVRE=İNSAN+YAPILI ÇEVRE + KENTİ SARMALAYAN DOĞAL ÇEVRE

Daha dar anlamda Ankara için 'çevre' = Ankaralı + Ankara + Ankaranın havası, suyu, toprağı, bitki ve hayvan topluluğu anlamındadır.

Ankara için sürdürülebilir kentsel gelişme ilkelerinin çevre duyarlı, "eko-tek" gelişimi destekleyen ilkeler olarak benimsenmesi önemlidir. Buna göre hem tükenen ve geriye dönüşümü olmayan, hem de çevreyi kirleten etkileri bulunan petrol gibi fosil yakıtlar yerine enerji korunumu içeren, çevreyi kirletmeyen, "çevre dostu", giderek eko-teknolojik taşıtların kullanılması hedeflenebilir. Motorlu taşıtlı kullanımında benzinli ya da dizel motorlardan hibrid motorlara geçilmesi henüz daha başlangıç aşamasındadır ve hibrit motorda elektrik + petrol türevi yakıt motorları bileşeni olduğundan, tamamen temiz enerji kullanan motorlara geçmek için daha uzun zaman vardır. Bu durumda kentlerde satın alınabilir çevre kirletici enerji kaynaklarını kullanmayan mevcut çevre dostu ulaşım türlerinin kentsel ulaşımında desteklenmesi daha da önem kazanmaktadır. İşte, yaya ulaşım/dolaşımı ile bisikletli ulaşım bu türlerin başlıcaları olduğundan, kent içi ulaşımın düzenlenmesinde de sürdürülebilirlik kapsamında gereken rol kendilerine verilmelidir.

ÇEVRE-DOSTU ULAŞIM ANLAYIŞINA GÖRE ANKARA KENTSEL ULAŞIM PROJELERİNİN İNCELENMESİ

Ankara'da son üç dönemdeki ulaşım düzenlemelerinin doğurduğu önemli sorunlar olarak şunlar belirlenebilir:

i. binek taşıtı (dolayısı ile karayolu) odaklı anlayışın, ulaşım projelerinde öncelikleri belirleyerek, yönlendirmesi; kentin hem kendi çeperinde genişleme ile, hem de daha önce kent'e uydu olan yerleşmeleri de yutarak, yayılması sonucu binek taşıtı

ile yolculukların artması, bu yolculukların toplamda daha uzun yolculuk mesafe ve süresi olgusu.

ii. yukarıda belirtilen soruna koşut, kentsel karayolu ağı genelinde trafik sıkışıklığı, yer yer tıkanıklık, sorunu.

iii. farklı ulaşım türlerinin nitelik, yeterlilik ve eşgüdümü sorunları.

iv. dengeli, hakça bir ulaşım ve yolculuk konforunun gerçekleşmemesi.

v. binek taşıtı ile yolculuklarda taşıt doluluğu ilişkisi, verimsiz enerji tüketimi.

vi. ulaşım sunumu ilişkin kaynakların etkin kullanımının sağlanmasında güçlükler.

vii. çevre kalitesinde, kentsel mekanların yaşanabilirliğinde olumsuzluklar.

viii. trafik güvenliği –yaya güvenliği, taşıt, sürücü ve yolcu güvenliği -ilişkin sorunlar.

Sorunlara, temel kavramları sorgulayarak yaklaşabiliriz. Öncelikle her tür ulaşım düzenlemesi için ulaşım sisteminin kurgu ve işleyişi ile ilgili iki temel kavram ve işlevi ayırtetmeliyiz. Bunlar: **i.hareket** ve **ii. erişme** işlevleridir. Bu **işlevler e ilişkin öncelik belirlenerek, eşgüdümleri** sağlanmalıdır. Bunun için öncelikle kentsel yollar **kademelendirilmeli**, kademeler arasındaki eşgüdüm de belirlenmelidir. Bir yolun veya kavşağın yeniden düzenlenmesi- yol'da genişletme,kavşağın kat'a alınması alt geçit veya üst geçit kararı bu belirlemelere bağlı olarak alınabilecek bir karar olup, şu temel noktaları da gözönüne almak durumundadır:

i. Bir yol veya kavşakta **tüm taşıtların eşdeğerliğinin** benimsenmesi mantiki olmayan, haksız ve gerçeğe **ters bir anlayıştır**. Böyle bir değerlendirme ile düzenleme artan maliyetleri ve yolculuk süresini bu yol'da yolculuk yapan herkese, sosyal adalete uygun olmayan bir biçimde, yüklemiş olur.

ii. Taşıtlı yolculuk ulaşımının ana amacı **insanlara taşıtmaktır**, yoksa '**taşıtların taşınması**' değildir; '**yük taşımacılığı**' ölçütleri ile de karıştırılmamalıdır. Taşıtlar, ulaşabilme amacına yönelik bir araçtır ve taşıtın kendisi bir amaç olamaz. Ayrıca, daha da

ötesi, verilen bir miktar ve nitelikteki ulaştırmayı, yolculuk konforu ölçütlerine uygun, en az sayıda taşıt ile gerçekleştirmek, kentsel ulaşım işletiminde kuramsal yönden, varılmak istenen bir hedeftir.

kentiçi yolculuklar- yol yüzeyi ilişkisi:

Kentiçi yolculuklar-kentsel yol yüzeyinin etkin kullanımı ilişkisi dinamik kapasite, yararlanma kapasitesi ve doluluk oranları gibi temel ölçütlere göre incelenir. İstem(talep) nicelik olarak belirlendiğinde, minibüs gibi ara-toplu taşıma, binek taşıtı; otobüs, minibüsten daha etkin taşıtlardır. Bu üstünlük kentli ve yerel yönetim açısından, ekonomi sağlanması, motorlu taşıtlı ulaşım için gereken yol+otopark+hareket noktaları+bekleme alanları+indi/bindi/aktarma alanları vb. kentsel yüzeylerin en az düzeyde tüketilmesi gibi nedenlerle de söz konusudur.

Yaya ve, bisikletli yolculuklar birincil 'temiz ulaşım' türleridir. Motorlu taşıtlarda binek taşıtına(otomobil) göre, toplu taşıma sistemlerinin yan etkileri yolcu -km temelinde, kent'e ve kentliye daha az olumsuzluk gösterir. Bunlardan **çevre kalitesine ilişkin olumsuzluklar** benzin ile işletilen motorlardan elektrikli motorlara (örn.HRS-ARS, tramvay vb.) geçildiğinde çok daha azalır. İşte, 'temiz' ulaşım türlerine geçiş anlamındaki bu gelişme sürdürülebilir kentsel gelişme kapsamındadır.

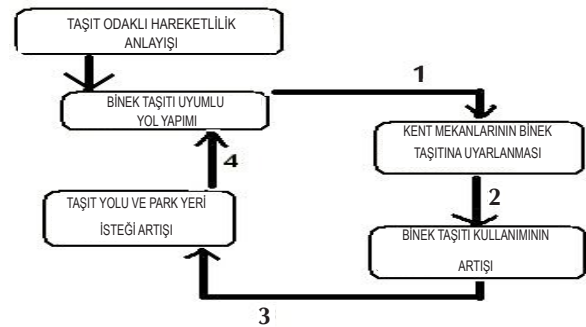
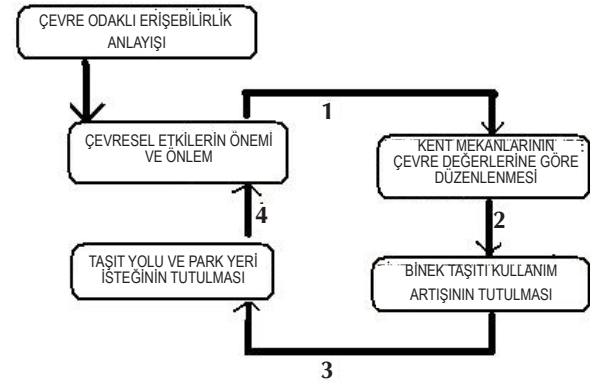
Toplu taşımanın yanında yaya, bisikletli, gibi yolculuk türlerine gereken önemi vererek, kentsel mekanın 'engelsiz mekan' olarak düzenlenmesini öngören bir ulaşım düşüncesi ise hareketlilik yerine erişebilirlik odaklı olma durumundadır.

kentiçi ulaşım düzenlemelerinde öncelik seçeneği : hareketlilik ve erişebilirlik:

Hareketlilik odaklı görüş açısı trafiği öncelikle taşıt trafiği olarak ele almak ve bu trafiğin daha serbest hareketine yol açmak eğilimindedir. Psikoloji biliminden algılama, tutum ve davranış sözcükleri ile bunların birbirlerine ilişkileri ödünç alınarak, tanımlamak istenirse, bu algılama açısından planlama ve mühendislik, taşıt hareketliliğine göre düzenlenmiş toplumsal yapı ve kentsel mekanlar eğilimini sürdürecektir bir "tutum" içinde olup, eylem alanlarında binek taşıtı, bir diğer deyişle: özel taşıma, odaklı "davranış" biçimini sergileyeceklerdir. Buna karşın, kentsel ulaşım'ı sadece ulaştırma amaçları ile eşleştirmemek gerekir; bir diğer önemli

bileşeni dolaşımdır. Dolaşım ise, sadece mekansal değil ,aynı zamanda sosyo-kültürel gereksinimler içerir. Ankara kent mekanlarımızda dolaşım için tasarım eksikliği söz konusu. Dolaşım mekânları öncelikle erişebilirliği gerektirir, hareketliliği değil. Hareketlilik-erişebilirlik ikilemi kavranarak, kentleşme-trafik ilişkisine, **trafiğin kentleşmesi** perspektifinden bakılmalıdır.

Bugün birincil amaç erişebilirlik olmalı, hareketlilik bu ana amaca bağlı bir amaç olarak benimsenmeli; erişebilirlik de çevre duyarlılığını ön plana almalıdır. Hareketlilik, dolayısı ile, bunun önemli bileşenleri olan, her yere taşıt girişi ve taşıt hızı, kentsel yaşam ve çevre kalitesi ile çatıştığı yerde kısıtlanmalı, buna karşılık erişebilirlik: insanın işlevlere, aktivitelere, donatılara, çevreye uygun/duyarlı biçimde erişmesi, erişimde engellerinin kaldırılması ise özendirilmelidir. Biz buna 'çevre odaklı erişebilirlik' (Kaplan,1994) diyebiliriz. Çevre odaklı erişebilirlik anlayışı ulaşımında enerji kullanımında temiz enerji kullanımının uygulanması ve özendirilmesi, enerji korunumu; kentsel yüzey kullanımında tasarruf ; öncelikle kentsel merkez ve alt merkezlerde, giderek tüm kentte ulaşımın kentsel mekan ve çevre kalitesini bozucu değil, sağlayıcı bir girdi olarak değerlendirilmesini içerir. Bu çerçevede, çevre'ye dost yolculuk türlerinin özendirilerek binek taşıtı kullanımı, yeni yol, katlı



kavşak , park yeri yapımı ve yol genişletmesi ile sunumunun arttırılmaması, amaçlayan kentsel ulaşım anlayışıdır.

Sürdürülebilirliği benimsediğini öne süren birçok plan, proje veya etüt niteliğindeki ulaşım çalışmasında hareketlilik ile erişebilirliğin birbirinden tam olarak tam olarak ayırt edilememesi sonucu 'odak kayması' olarak nitelendirilebilecek,yazılan ile yapılanın uyumsuzluğu ortaya çıkmaktadır. Bunun Ankara'daki örneği 1994 Ulaşım Ana Planıdır. "önce insan" diye amaç ve hedeflerini yazan plan'a karşın yapılan 'önce taşıt' odaklı uygulamalardır.

Bu söylenenleri paradigma kavramı ile eşleştirerek, yorumlarsak, günümüzde ulaşımın çağdaş paradigma, tür ve teknolojileri birbiri ile paralel bağlayan,herhangi birinden vazgeçmeyi çevre duyarlılığı ölçütlerine göre yapan '**paralel bağlamalı ulaşım düzeneği**'; daha geride kalmış paradigma ise, '**seri bağlamalı ulaşım düzeneği**' olarak belirlenebilir. Ankara'da bugünkü uygulamalar seri bağlamalı ulaşım düzeneği anlayışına göre yapılıyor denebilir. Bu anlayışta, seri bağlanmış elektrik düzeneğindeki gibi, bir ulaşım türünü terk ediyor,bir diğerine geçiyorsunuz. Yani ,bu anlayışta kent, Le Corbusier'in idealindeki gibi,' hız yeri 'olarak görülmekte, sokaklar yok sayılmakta, kentiçi hız yolları kademesine geçilmekte; en 'yavaş' olan aynı zamanda en geri olmaktadır denilerek, bu tür/teknoloji dışta bırakılmaktadır. Seri bağlama anlayışı yaşamı sadece' meta' olarak görmek anlamına gelmekte,hem de sanki Darwin'in doğal ayıklama yasası gibi bir kural işliyormuş gibi bir sayıltı'ya, saplanmaktadır: buna göre, bisiklet gelirse, yayalık kalkar, toplu taşıma varsa bisiklet dışta kalır, toplumda araba sahipliği baskın ise toplu taşıma da kalkar, yani önemi azalır; bu seri bağlama mantığıdır (Kaplan,2006).

Buna karşıt düzenek seçeneği paralel bağlamalı düzenektir. Bu düzenek mantığı tür ve teknolojiyi kendi kategorik bütününde değerlendirir. Buna göre, yayalık, yürümenin iyileştirilmesi kendi içinde bir kategoridir ve mekânla ilişkilendirilerek kategorik değerlendirmesi yapılır. Bir diğer kategori olarak, toplu taşıma örneklersek,seri bağlama mantığına göre, kentsel hafif raylı sistem ,otobüs sistemini dışlayabilmektedir.Halbuki , bir kentte ,hatta aynı güzergahta her ikisi de farklı işletme ilkelerine göre yer alabilir. Paralel bağlamada toplu taşıma kendi kategorisi içinde, türel alt kategorileri ile de-

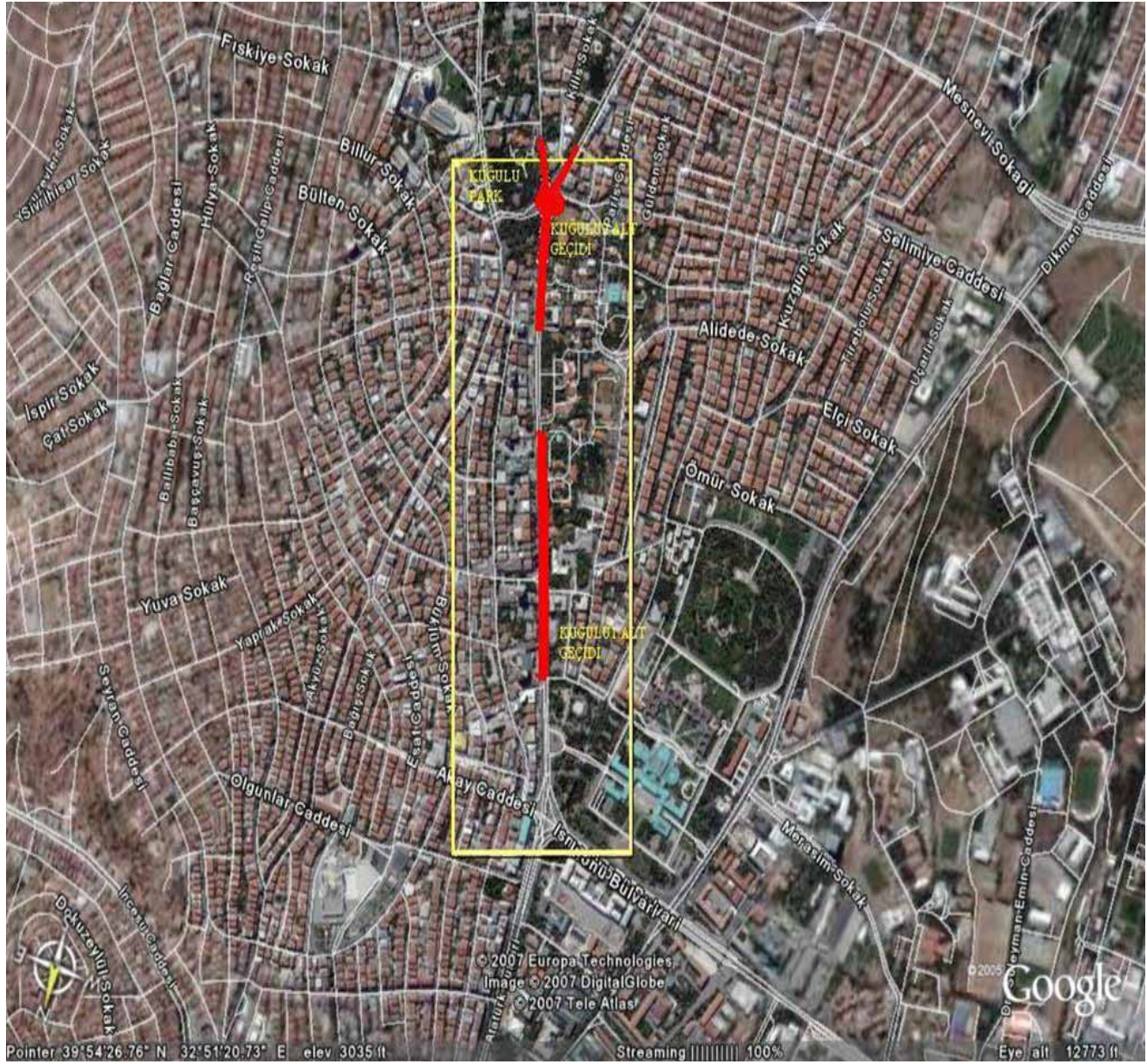
ğerlendirilir. Kentiçi yolculuklarda bir kategorideki alt kategoriler veya iki farklı tür ayrışık olarak veya biri diğerine eklenerek, kent merkezine,alt merkezlere yolculukları sağlayabilirler. Bu da kısaca 'bütünleşik ulaşım'anlayışının temelidir.

Yukarıda "kentiçi yolculuklar-yol yüzeyi ilişkisi"nde belirtildiği üzere, başta binek taşıtı olmak üzere, yol ağında taşıtların ortalama seyir hızının 50 kilometre/saat'in de altına , 30'un da altına düşürüleceği kentsel kesimler bulunmaktadır. Kent merkezinde hızdan söz edilecek ise, bu öncelikle yayanın istediği hıza erişmesi, rahat dolaşımda bulunabilmesinin sağlanması anlamında olmalıdır. Yolculuk üretimi- cezbetme ilişkileri, aktivite merkezleri, seçenek koridor gibi kavramlar ve çevre etkileri değerlendirilmeksizin, seri bağlamalı paradigma içinde, binek taşıtı odaklı, dolayısı ile salt **hareketlilik odaklı yolculuk ataması** yapılarak, yol ağı ve bu ağdaki yol ve kavşak nitelikleri belirlendiğinde, her yeni düzenleme belli bir süre sonra bunun devamı niteliğinde bir başka düzenlemeyi, gerektirir. İşte, Atatürk Bulvarı, Mithatpaşa Caddesi, İnönü Bulvarı, gibi ana arterlerin platformuna düzey ayrımlı geçişler (fly-over), alt geçitler katlı kavşaklar ile bu yolları "**kısmen- erişme kontrollü yol**", **bir diğer deyişle kentiçi hız yolu** durumuna getirilerek, yolun çevresinde yer alan ve birbirleri ile bir bütünlük içinde olan karşılıklı aktivite ve kullanımlar birbirinden ayrı bırakılmakta, karşılıklı yaya erişmesi için de yaya hareketine uygun olmayan, kullanılmayan yaya üst geçitleri yerleştirilmektedir. Atatürk Bulvarında "Kuğulu 1" ve



Alt geçitler öncesi Bulvarın bu kesimi:

(kaynak: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?p=338668#338668>)



Kuğulu Alt geçitlerinin yerleri (kaynak: Google earth uydü görüntü üzerinde-orijinal,2009)

“Kuğulu 2” alt geçitlerinin yer aldığı kesimde de Bulvar anlam ve işlevi yitirilmiştir:

Ankara’da Ana sorun trafik sıkışıklığı olarak görülmektedir. Peki bunun nedenleri nelerdir? Bu nedenlerin başlıcaları şöyle belirlenebilir:

Kentin gelişmeksizin yayılması. Bir kentin gelişmesi kuramsal anlamda ekonomisine bağlıdır ve varsa, ekonomik büyümesi ile de ilişkilidir. Ancak, ekonomik büyüme ile kentsel gelişme ilişkisi doğrudan bir ilişki değildir. Şöyleki, ekonomiden gelen kaynaklar kentsel mekan kalitesi ve bunu içeren yaşam kalitesi için doğru bir biçimde kullanılamaz ise “gelişme” olmaksızın “büyüme” , sık rastlanılan durumu ile “kentsel yayılma” söz

konusudur. Kentsel gelişme çevrenin, varolan ve potansiyel kullanım ve aktivitelere göre, kentsel mekan kalitesini içeren biçimlerde düzenlemesidir. Dolayısı ile, sürdürülebilir kentsel gelişmeden söz edildiğinde, kentlinin yaşam kalitesini, kentsel mekanların kalitesini çevre duyarlılığı ile bütünleştiren temel hedeflerden söz edilmiş olmaktadır. Ankara kenti bugün gelişme değil, yayılma sürecini hemen her yönde yaşamaktadır. “Yeşil” kalması, kentsel yeşil kamalar olması gereken vadilerinin binalaşması devam etmekte, yeni toplu konut alanları mevcut kent dışına kayarak, kent saçağında eklenmeler olarak yer almaktadır. Bu “eklenti” konut alanları ile birlikte çalışma alanları, aktivite merkezleri de gerçekleşmediğinden, yeni konut alanlarından merkeze yolculuklar gün-

lük git-gel (düzgün) yolculuklar olarak ortaya çıkmaktadır. Bu konut alanlarına uygun kapasitedeki toplu taşıma hatları yapımı geciktiğinden sonuçta, artan binek taşıtı sahipliğinin ve günlük yolculuklarda binek taşıtı kullanımının artışının da etkisi ile merkeze taşıt girişi isteği fazlalaşmakta ve bu istek istem(talep) olarak mevcut ana akslar üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu durum özellikle güneyden OR-AN, Birlik ve Sancak'dan, güneybatıdan Eskişehir Yolu çevresi, Çayyolu'ndan iki ana arter'e olan yükleri arttırmakta, İnönü Meydanında(Akay Kavşağı) kesişme genel alanı oluşmaktadır.

Binek taşıtı kullanımının özendirilmesi. Kentiçinde özellikle merkezden geçen kısmen-erişme kontrollü yol: hız yolu seçeneğinin ulaşım uzmanları tarafından benimsenen bir seçenek olmadığını söyleyelim.

Bu tür projelerin ülkemizde daha önce de gündeme geldiğini ve büyük çerçevede Avrupa ülkelerinde erişme kontrollü yolların artışının sınırlandığını, İsviçre'nin 'ekolojik paso' uygulamasına geçtiğini, diğer ülkelerin de benzer önlemler alarak, çevre-dostu projeleri yürürlüğe koyduğunu belirtmektedir. Avrupa'da yayılan Avrupa Topluluğu ülkelerini kapsayan geniş çaplı bir anket trafik sıkışıklığı ve ızgara-kilitlenme'den bıkan Avrupalıların, kent merkezlerinde binek taşıtı girişinin kısıtlanmasını büyük çoğunlukla istediklerini ve toplu taşıma'ya oy verdiklerini ortaya koymuştur.

Ankara'da, günlük yolculuklarda, özellikle düzgün(günlük git-gel) yolculuklarda binek taşıtının kullanılması, kullananlara seçenek ulaşım oluşturarak, kısıtlanması bir yana, özendirilmektedir. Bu hem pahalı,hem kentsel toprak israfına yol açan,hem milli bütçeye, hemde yerel yönetim bütçesi yapılış ilkelerine aykırı özendirme sonucunda, çevre'ye olumsuz etkilerin yanı sıra, kentsel trafik güvenliği de daha fazla trafik güvensizliğine itilmektedir.

Mekan kısıtı: Mevcut kentsel ulaşım mekanlarının ve donatılarının(yol ağı; parkyerleri,indirme-bindirme yerleri vb.) bu artışa ayarlanabilmesi çeşitli kısıtlardan dolayı yetersizlik göstermektedir.

Eğer aynı temel anlayış sürdürülür ise, giderek **sıkışıklık→ tıkanıklığa, tıkanıklık→kilitlenme'ye dönüşecektir.** Gelişmiş ülkelerin kentsel ulaşım ağı deseninin genelde ızgara desen olduğu kentler için son zamanlarda kullanılan deyim olan **ızgara**

kilitlenme (grid-lock): alandaki birbirine bağlı tüm yollarda kilitlenme kaçınılmaz duruma gelecektir.

Sorunun getirdiği ek sorunlar ise şunlardır:

SIKIŞIKLIK→TIKANIKLIK→KİLİTLENME→IZGARAKİLİTLENME

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

Toplu taşıma etki. Daha etkin gelişebilme olanağı toplu taşıma'ı olumsuz etkileyerek, bu taşıtlar için kısıtlanabilecektir. Bu özellikle projelendirmelerin otobüs şeridi gibi öncelikli uygulamaları içermediği durum ve kesimlerde artacaktır.

Kaza artışı. Hız yollarında(erişme kontrollü, kısmen –erişme kontrollü) zincirleme, diğer yollarda tek birimler temelinde kaza olasılıkları söz konusudur. Bu tür kazalar Ankara'da katlı kavşak ve alt geçitlerin işleme alınmalarından sonra artmıştır.

Yollarda ara kademelerde ve bir kademenin belli kesimlerinde **taşıt-yaya çatışmasının artışı** söz konusudur. Bu son durum açık olarak Atatürk Bulvarı'nın Kızılay-Sıhhiye kesiminde, Meşrutiyet caddesinde her an görülmektedir..

Hava kalitesine etki. CO, karbon dioksit, NOx, kurşun vb. emisyon ve partikül atıklar, asbest (toz) artan taşıt trafiği ile artma eğilimine girecektir.

Gürültü. Özellikle(+) kotta katlı kavşaklar istenmeyen ses olan gürültüyü çevresine arttırmaktadır.

Enerji kullanımı. Binek taşıtların petrol bağımlılığı göz önüne alındığında taşıt doluluk oranı/enerji sarfiyatı artmakta, bu da petrole olan bağımlılığı daha da arttırmaktadır. Böylece, taşıtlı bireysel hareketlilik odaklı anlayış: trafik ırmağı anlayışı eseri katlı kavşak ve alt geçit, üst geçit projeleri binek taşıtın kullanımını özendirerek, kentteki pek çok kentli için,hem kişisel gereksiz harcamaları arttırmakta,hem aile bütçesini olumsuz etkilemek-

te, hem de ulusal enerji açığına daha da olumsuz yük yüklemektedir.

Kendisine toplu taşıma seçeneği sunulmayan binek taşıtı kullanıcısının taşıtı için yakıt sarfiyatı ile, diğer bakım, onarım ve işletme masrafları da artmaktadır. Kente ve kentliye binek taşıtı kullanımı temelinde toplam yük artmaktadır.

Kent merkezi işlevlerinde değişiklikler sözkonusu olacak ve Ulus olsun, Kızılay olsun, yeni daha alt merkezler olsun, merkezdeki büro, ticaret vb. kullanımların her an merkezi bırakma: terketme olasılıkları da, plansız kapalı alışveriş merkezleri yerleşimi ve yerleşiminin de etkisi ile, küçük girişimler ve firmalar temelinde artacaktır.

Başkentin özellikle kent merkezindeki cadde ve sokakları için alınacak her tür ve ölçek planlama kararı, bu kapsamda ulaşım ve trafik ile ilgili kararlar, kentin kültürel kimliğini yansıtan mekan dizgesindeki kimlik öğeleri ve anlamları ile çelişmemek durumundadır (Kaplan, 1994).

Birincil önemde bir örnek olarak, örneğin Atatürk bulvarına bitişik kullanımlar: ticaret, bürolar, bankalık birimleri, eğitim ve diğer kurum ve kuruluş kullanımları özellikle Kızılay ve Bakanlıklar'da işlev olarak birbirini tamamlayacak biçimde yer almaktadır. Dolayısıyla, mekan kurgusu bu ilişki ağını gözetmek durumunda iken, Akay (-) kot katlı kavşağı olsun, yukarıda sözü edilen alt geçitler

olsun, bu ilişki gözetilmeden düşünülmüş projelerdir.

Demek ki, planlaması ve kentsel tasarımında Bulvarı, üzerindeki taşıt trafiğini daha da arttırarak, hızlı akan ve kıyılarından karşılıklı geçişi zorlaştıran bir nehir gibi değil, iki tarafındaki kullanım ve aktiviteleri kentsel mekan düzenlemeleri ile ilişkilendiren, boylamındaki önemli kesitlerde karşılıklı kesimleri sürekli bağlayıcı bir mekan dizgesi olarak görme anlayışını gerektirmekte iken, bunun tam tersi gerçekleştirilmiştir. Bulvar'a bir ayırıcı işlev yüklenerek, hem Ankaralının ender gezinme alanlarından birisi güdüleştirilmiş, hem de merkezin bu kesiminin canlılığını yitirmesine de yol açma sorunsalı üretilmiştir.

Yukarıda belirtildiği gibi, Kentleşme-trafik ilişkisine, **trafiğin kentleşmesi** perspektifinden bakıldığında, Ankara'da trafikte kazanım olarak gösterilmeye çalışılan katlı kavşaklar, taşıt alt ve üst geçitleri ,yaya üstgeçitleri gibi binek taşıtı odaklı uygulamalar kentsel mekanda yitirilmeye dönüştürüldüğü gibi ,bir süre sonra teknik anlamda da kendilerinden bekleneni yerine getirememektedirler. Sonuç olarak, Ankara trafiği bu uygulamalarla kentleşmekten uzaklaşmaktadır.

Aşağıdaki gösterimlerde sırası ile, katlı kavşakların olumsuz etkileri ve taşıt alt geçit/üst geçit projelendirme ve uygulamasında göz önünde tutulması gereken teknik ayrıntılar verilmektedir.

Katlı kavşakların olumsuz etkileri:

1. Katlı kavşaklar kent içi ulaşımında binek taşıtı (otomobil) kullanımını özendirmekte ve arttırmakta; yolculuk/yol yüzeyi rasyosu yolculuklar aleyhine verimsizleşmektedir.
2. Kentsel katlı kavşaklar kent içi trafikte taşıtlar için kesintisiz akım oluşturma düşüncesinin bir ürünüdür. Bir güzergahta gerçekleştirilen bir katlı kavşaktan sonra, güzergahın tümünde benzer katlı kavşakların yer alması kaçınılmaz olmaktadır.
3. Bu şekilde düzenlenmiş kavşaklarda taşıt seyir hızları yol ve çevresine uyumsuz biçimde artmakta; hem sürücü hemde yaya güvenliği olumsuz şekilde artmaktadır.
4. Böyle güzergahlarda sürücü/taşıt güvenliği projenin hatasız olmasına doğrudan ilişkindir. Ankara deneyimleri bu tür kavşakların çoğunda proje hataları olduğunu ortaya koymaktadır.
5. Yaya hareketleri de taşıt trafiği için öngörülen kesintisiz akıma göre kentsel eşdüzlemde aşağıya veya yukarıya taşınmakta; Ankara deneyiminde olduğu gibi birçok yaya üst geçidi yapılmakta, yaya yürüme konforu ve yaya güvenliği yanında, çevredeki ticaret ve diğer kullanımlar da olumsuz etkilenmektedir.

Altgeçit Projelerinde Düşünülmesi Gereken Teknik Ayrıntılar şunlardır:

1. uygun geometrik tasarım
2. yeterli yatay ve düşey işaretleme
3. akım örülmesi'ne karşı önlem
4. proje v işletme hızları
5. jeolojik yapı ve jeoteknik
6. hidrolojik yapı v drenaj
7. iç hava kalitesi- havalandırma
8. gürültü düzeyi- malzeme seçimi/gürültü yutucular
9. aydınlatma yeterliliği
10. koridor geçit v kavşak kombinasyonu
11. çevresine kanyon etkisi
12. acil durum önlemleri: kaza, su baskını ,teröre karşı önlem yeterliliği

ANKARA'DA YAYALIK KONUSU VE YAYA ALANLARI.

2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı **Büyükşehir Belediyeleri Kanunu**'nun büyükşehir, ilçe ve ilk kademe belediyelerinin görev ve sorumluluklarını belirleyen 7. Maddesinin (b),(c) ve (f) bendleri planlar ile, son belirtilen bend ulaşım ana planının yapılmasına ilişkindir. Yine (f),(g),(l) ,(p) bendlerinde toplu taşımdan- taksi duraklarına, yolcu ve yük terminalleri ve otoparklardan-yol yapımına kadar kentsel ulaşım ile ilgili görev ve sorumlulukların belirtilmesine karşın, çağdaş kentsel gelişmenin ve kentsel ulaşımın temel bir hedefi olan **yayalık** bu yasanın hiçbir maddesinde yer almamaktadır. Büyükşehir Belediyeleri Kanunu, yayalaştırma, yaya alanı gibi temel kentsel işlev ve hizmetleri belirtmemekle, çağdaş kentleşmenin mekansal dinamiklerinden biri olan yayalık ve yaya bölgeleri düzenlemesine 'yabancı' veya 'uzak' bir anlayışı sergilemektedir. 5216 sayılı yasanın ulaşım ilişkin görev,sorumluluk ve hizmet tanımının yukarıda, belirtilen, taşıt odaklı hareketlilik anlayışına daha uygun olduğu anlamındadır.

5216 sayılı yasanın yürürlüğe girmesinden 16 yıl kadar önce,1988'de Avrupa Parlamentosu,

tüm yayaların,sağlıklı bir çevre'de yaşama,kamu mekanlarını rahat bir biçimde kullanma haklarını bildiren,çocuk,yaşlı ve engellileri gözetken **"Avrupa Yaya Hakları Kartası"** nı kabul etmişti. Bundan sonra Avrupanın bazı kentlerinde yaya üstgeçitlerinin uygun olmayan yerlerden sökülmesi talebi gündeme gelmekte. Ankarada, kentimizdeki yaya üst geçitlerinin ise sanırım hemen hepsi 1988'den sonra yerleştirilmiş olmaktadır.

Ankara Büyükşehir Belediyesi Yaya Bölgeleri Yönetmeliği'nde yayalara ait bölgeler için mekansal düzenleme ilişkin standartlara ve kentsel tasarım ilişkin ilkelere yer verilmediği; yayalaştırılmış alanlarda servis taşıtlarına ilişkin zaman düzenlemesi herhangi bir yaptırıma bağlanmadığı; yaya-toplu taşıma ve yaya-otopark ilişkilerinden söz edilmediği; yayalaştırılmamış alanlarda hangi tür işlevlerin yer alacağını belirtmediği, sıralanmıştır (Kaplan, Acuner,2005).

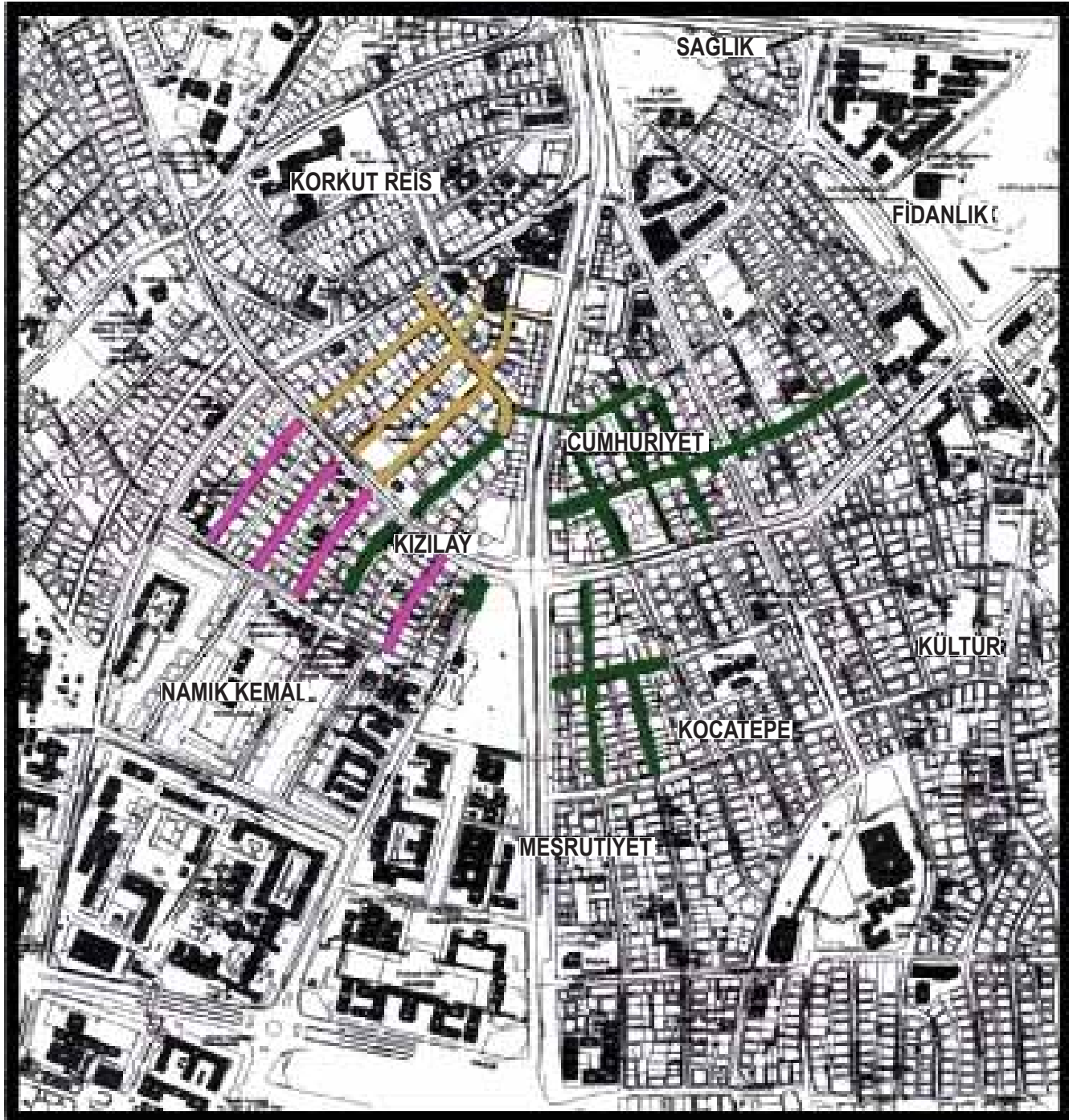
Kısaca, yayalık, yasal mevzuat çerçevesinde de,yerel yönetim hizmet anlayışı yönünden de, Ankara'nın ulaşım yatırımları programlarında **sürekli edilgen** bir durumdadır. Kentsel ulaşım yatırımları, yaya erişebilirliğini, yaya alanı düzenlemelerini, kentiçi yolculuklarda önemli bir oran tutan yaya yolculukların göz ardı eden bir anlayışla yapılmaktadır.

Yukarıda belirtilen yönetmelik çerçevesinde, günümüzden yaklaşık 30 yıl önce, 1982 yılında EGO Genel Müdürlüğünce yapılan bir araştırmaya dayalı olarak yeni yaya yolları önerilmiş, ancak bunların sadece bir bölümü hayata geçirilebilmiştir. Bir kısmı döneminin İl Trafik Komisyonu'ndan **onaylı olan bu yaya yolları çeyrek yüzyıllık sürede, uygulamaya geçirilememiştir**. Aksine, mevcut yaya alanlarında da, artan yaya yoğunluğuna karşın o günden bugüne kadar, bu mekanı kullananların, bu mekanda yer alan ticaret ve diğer kullanımların gereksinimlerine yönelik, daha da önemlisi, kentsel merkez çekirdeğinin bu mekanı da kapsayacak biçimde **"merkez canlandırması"**ilişkin, esaslı bir düzenleme yapılmamıştır. Aşağıdaki gösterimde Ankara Kızılay kent merkezindeki mevcut yaya yolları (yeşil); onaylanmış ancak uygulanmayan yaya yolları (koyusarı) ve o tarihte önerilmiş, ancak sonradan onaylanması bile gerçekleştirilmemiş yaya yolları(pembe) gösterilmektedir..Ankara'da, ilgili yönetmeliğe göre mevcut-onaylı-öneri yaya yolları (Kaplan, Acuner 2005):

Kentin başlıca yaya alanının yer aldığı Ankara kent merkezi Kızılay çekirdeğindeki yayalaştırılmış alan-

lar 1980'ler Ankarasına göre yeterli olarak görülebilir, ancak bugünkü Ankara ölçeğinde, bu yaya alanları **yıpranmış ve yetersiz** durumdadır. Merkezi kullanan nüfus, bina yoğunluğu ve merkezde yer alan kullanımların yoğunluğu dolayısıyla daha yoğun -sıkışık- bir merkezleşme söz konusu olmasına rağmen, yaya alanının boyutu aynı kalmıştır. Ayrıca yaya alanı toplam kalitesinde yıpranmanın ortaya çıktığı, mekansal yaşanabilirlik kalitesinin düştüğünü söylemek mümkündür.

Buna karşın, kentin tarihi dokusunun büyük ölçüde yer aldığı **Ulus'ta yerel yönetim tarafından hiçbir yayalaştırma girişimi bulunmaması** hem kentsel kullanımlar hem de sözü edilen doku için kaygı vericidir. Kaldı ki, alt merkez niteliğindeki Tunalı Hilmi, Bahçelievler 7. Cadde, Etlik Aşağı Eğlence, Batıkent, Çayyolu merkez alanları vb daha pek çok kentsel kesimde yayalaştırma gereklilik olarak görülmeli, planlanmalı ve kentsel tasarım projeleri hazırlanarak, onaylanmalıdır.



ANKARA KIZILAY KENT MERKEZİ
Mevcut/Onaylanmış/Öneri Yaya Yolları

Mevcut yaya yolları

Önerilmiş ancak
onaylanmamış yaya yolları

Onaylanmış yaya yolları

Öncelikle de, Ankara'da mevcut yaya alanlarının gözden geçirilerek, kentsel mekan kalitesini gözecek biçimde, yenilenmesi, yaya erişebilirliğini kısıtlayan çevresine uygun olmayan veya ölçek dışı olan büfe vb. eklentilerin kaldırılması/yeniden düzenlenmesi, taşıtların sürekli girişinin önüne geçilerek, "tam yaya alanı" uygulamasına geçilmesi, kısaca, bu mekanların yaşanabilirlik ve yaşam kalitesine uygun olarak yeniden ele alınarak, düzenlenmesi gerekmektedir.

H. Kaplan ve A. Acuner'de(2005) belirtildiği gibi, Ankara kent merkezi için, Ankara Büyükşehir Belediyesi, ilçe belediyelerinin de görüşlerini alarak, daha uygunu ilgili ilçe belediyelerinin katılımını sağlayarak;

- **Yaya Bölgeleri Yönetmeliğini** yaya alanlarına ilişkin çağdaş standartları içerecek şekilde yeniden ele almalıdır.
- **Onaylanmış**, nerede ise bir çeyrek yüzyıldır hayata geçirilmeyi bekleyen yaya alanları bir an önce hayata geçirilmeli, buna ek olarak, Ankara kent merkezinin hem Kızılay çekirdeğinde, hem de Ulus çekirdeğinde özellikle merkez canlılığını yeniden merkeze iade etmek üzere, yeni yayalaştırılmış alanlar oluşturulmalıdır.
- Yaya alanları **eklenti ve işgallerden** (büfeler, taksi durakları, mekanına ve dolaşıma uyumsuz diğerleri) bir an önce arındırılmalı, uygulayıcı belediye bu konudaki yaptırımını ortaya koymalıdır.
- Yaya alanı çeperinde, öncelikle yaya güvenliğini ve yaya rahat dolaşımını sağlayacak **yapısal ve mekansal** önlemler alınmalıdır. Yaya alanı ile çeperinin kentmekansal süreklilik, erişebilirlik ve ulaşım eşgüdümünün sağlanması bağlamında, Atatürk Bulvarı, Meşrutiyet, Mithatpaşa, Necati-bey Caddelerindeki **otobüs durakları yer seçim ve yerleşimlerinin** gözden geçirilmesi;
- **Güvenparktaki otobüs ve minibüs terminali-**nin parka bütünlüğünü yeniden kazandırmak üzere yakın bir alana taşınması;
- Sıhhiye, Esat ve Maltepe katlı otoparklarının yaya alanı ile yaya erişebilirliği ilişkisinin kurulması

için mekansal önlemler alınmalıdır.

Yaya alanı çevresinde **Etkileme Geçiş Alanı** belirlenerek, bu alanda trafik durultma tasarımı gibi mekansal düzenleme önlemleri ile yaya erişebilirliğinin dolaşım amaçlarına en uygun düzeyde sağlanabilmesi, yayanın mekansal etkinliğinin ve taşıt'a göre önceliğinin sürdürülmesi için önlemler alınarak, taşıt trafiğinin bu alandaki konumu denetlenebilir. Ayrıca, **Engelsiz mekan tasarımı** yaya alanlarının bir bileşeni olarak benimsenmelidir.

Özellikle Meşrutiyet Caddesi ve Mithatpaşa Caddesinde çevrenin yayalar tarafından çok yoğun olarak kullanımı ile çelişen mevcuttaki tüm **yaya üst geçitlerinin** bu bağlamda nitelik ve nicelik olarak işlev, konum ve etkinliklerinin yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Örnek olarak, Mithatpaşa Caddesi trafik ve çevre koşulları ile değerlendirildiğinde orada birincil trafik taşıt trafiği değil, yaya trafiğidir. Ancak, ne yapıldı? yaya trafiği üst geçide alındı, taşıt trafiği Sakarya yaya aksını tamamen kesecek biçimde tek yön yol kararı getirilerek, taşıt hızı artan bu caddede eş düzeyde bırakıldı. Sonuç, kullanımı az olan, kitch abidesi bir üst geçidin altından geçmeye çalışan yayalar ile sürücülerin karşı karşıya bırakılması:trafik güvensizliğinin yerel yönetim eli ile sürdürülmesidir.

Yapılış amaçlarını yerine getiremeyen, kullanımının istendiği düzeye erişememesinin yanında kaldırımdaki yaya hareketlerini de konumlandırılması ve hemen hepsinin ayak kısmında veya yakınında yerleştirilmiş büfeler ile kısmen engelleyen bu üst geçitlerin bulunduğu yollarda yeni bir trafik düzeyine gereksinim bulunmaktadır. Şöyleki, bu yollarda trafik durultma tasarımı ve uygulamasına geçilip, bu kapsamda eşdüzlem yaya geçitleri yerleştirilebilir. Kaldırım kotunda yaya geçidi(wombat) düzenlemesi yanında otobüs şeridi ve/veya otobüs dingil açıklığı ile rahatça aşılabilecek durultma minderleri uygulaması ile toplu taşıma işletme hızına göre diğer taşıt trafiğinin hızı azaltılarak, bu yollar hem yaya, hem de sürücüler için daha güvenli duruma getirilebilir.

Ankara **kent merkezi yayalaştırma planlama süreci daha fazla zaman ve mekan yitirilmeksizin, başlatılmalıdır.** Böyle bir planlama süreci, Ankara kenti plan bütünlüğü içinde planlama araştırmaları ile başlatılmalı, işyeri sahiplerinden-mekanı farklı amaçlarla kullananlara, kentlinin katılımı sağlanmalı, kentsel tasarım ilkeleri belirlenerek, kentsel tasarım kılavuzu hazırlanmalı, ve süreç çevre duyarlı kentsel tasarım ile sürdürülmelidir. Yukarıda

belirtilen önerilerin böyle bir planın bütünlüğü içinde yer almaları uygun olacaktır. Ankara kent merkezinin, kentsel tasarımı içerecek biçimde yayalaştırma içerikli planlama çalışması başlatılmadığı takdirde, kentin bu değerli mekanlarının hem kalitesinin, hem de ticaret ve diğer merkez işlevlerinin giderek daha fazla erozyona uğrayacağını, merkezin canlılığını yitireceğinin, dileriz, Ankara yerel yönetiminin yöneticileri daha da geç olmadan farkına varacaktır.

ANKARA'DA ÇEVRE –DOSTU ULAŞIM DÜZENLEMELERİ İLE MEVCUT'TAN ETKİN YARARLANMAK OLASILIKLARI

Ulaşımın ekolojik/çevre dostu düzenlenmesi ulaşımın altyapısında, özellikle kentsel karayolu ağı bileşeninde yeni yol,yol genişletme karayolu alt ve üst geçidi veya katlı kavşak inşası gibi masraflı inşaat yerine mevcut yol ağından etkin yararlanmayı öngörmelidir.

Ankara'da kentsel mekanların engelsiz mekan olarak düzenlenmesi bir gereksinimdir:

Kentsel mekanın kullanılmasındaki engeller bireyleri bu engeli aşma güçlülüğü karşısında bırakan, sabit veya hareketli mekansal öğelerdir. Mekan-daki engeller özellikle özürlü gruplarını, yaşlıları, kronik hastalığı olan veya diğer bir nedenle, yürüme güçlüğü çekenleri

etkilemekte ise de, bulunduğu yerdeki tüm dolaşımı etkiler. İşte, kentsel mekanların engelsiz mekan tasarım girdileri de uygulanarak düzenlenmesi, tüm dolaşımı olumlu olarak etkileyerek, mekansal kaliteye katkıda bulunur. Kentlerimizde ulaşımın planlaması ve projelendirilmesinde öncelikle kentsel yaşanabilirlik ile kentsel mekanların kalite ve kullanışlılığı arasındaki ilişkinin farkında olmalıyız: Kentsel mekanlarımızın **yaşanabilirlik** düzeyinin yükseltilmesi, bu mekanların **erişilebilir ve okunaklı** düzenlenmesi ile doğrudan ilgilidir (Kaplan,2007).

Kentlilerin toplumsal yaşama kentsel mekanları kullanarak katılmaları çağdaş yaşamın işlevsel gereksinimleri yanında, toplumsal ve kültürel bir yönüdür. Kentmekansal düzenleme ilkeleri bu yönden diğer mekansal kalite için müdahale önlemleri yanında kentlilerin işlevsel, toplumsal veya kültürel olarak, mekanı kullanmalarını sağlar biçimde, kullanışlı, okunaklı ve erişilebilir bir

düzenleme öngörülmelidir.Bu ilkelerin kentsel çevrede erişebilirliğin düzenlenmesini içerenleri kentsel ulaşım düzenlemelerinde erişebilirlik kavramı ile doğrudan ilgilidir. Kent mekanlarının erişilebilir ve okunaklı olması, kentsel mekanın engelsiz mekan olarak düzenlenmesini de içerir. Ankara'da kentsel mekanların engelsiz mekan olarak düzenlenmesi bir gereksinimdir.

Bu gereksinim zorunlu uygulama olarak 3194 sayılı imar yasasına 1997'de eklenen bir madde ile, yerel yönetimlerin görev ve sorumlulukları kapsamına girmiştir:"fiziksel çevrenin özürllüler için ulaşılabilir ve yaşanabilir kılınması için, imar planları ile kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarında ve yapılarda Türk Standartları Enstitüsünün ilgili standartlarına uyulması zorunludur". 1999 tarihinde de ilgili yönetmeliklerde değişiklikler yapılarak, yürürlüğe konmuştur. Ankara Büyükşehir Belediyesi 1999'dan beri, yaklaşık 10 yıldır bu görev ve sorumluluğunun bilincinde olarak nerelerde, hangi kentsel mekanlarda engelsiz mekan düzenlemelerini gerçekleştirmiştir; hangileri tamamlanma sürecindedir, hangileri proje aşamasındadır, bunun, projeleri ile, bir envanter dosyası olarak açıklanması uygun olur.

Ankara'da Otobüs şeridi/otobüs yolu düzenlemeleri de, bir gereksinimdir:

Ekolojik kentsel ulaşım yukarda belirtilen çerçeve içinde hem kentsel ulaşımın ekolojik bağlamı planlaması ile hem de kentsel trafik işletiminin ekolojik içerikli düzenleme ve yönetim kurallarına göre gerçekleştirilmesi ile ilgilidir. Bir kentte mevcut karayolu ağının toplu taşıma taşıtlarının bu ağdan daha etken olarak yararlanmalarının, dolaşımı ile bu taşıtlar ile yapılan toplu taşıma yolculuklarının daha kısa sürede yapılmasını sağlamak bu kapsamdadır. Örneğin otobüs güzergahları boyunca "otobüs şeridi " düzenlemesi ışıklı trafik işaretli kavşaklarda "otobüs kapısı" uygulaması; bir ulaşım türü içi ve ulaşım türleri arası "aktarma alanları"nın uygun biçimde düzenlenmesi böyle bir çözüm paketidir.

Eğer iki yönlü bir yolda böyle otobüs şeritleri "birlikte- akım otobüs şeridi" olarak 1.şeritte(sağ şerit) düzenlenmiş ise bu şeridin enkesitte bisikleti de içerecek biçimde tasarlanması ile kent içi ulaşımında bisiklet yolları ve bisiklet şeritlerine ek olarak otobüs+ bisiklet şeritleri de düzenlenebilir. Buna benzer bir uygulama İngiltere'de

Londra’da on yılı aşkın bir süredir “kırmızı güzergahlar “ adı altında otobüs+bisiklet+kent içi küçük yük taşıtları için uygulanmaktadır. Demekki, Ankara’da, ‘karma trafik’ve trafik sıkışıklığı sözkonusu yollarda otobüs şeridi düzenlemeleri ve buna uygun durak yerleştirmesi ile ile, toplu taşıma için ağ’dan etkin biçimde yararlanmak, otobüs işletme hızlarını arttırmak, dolayısı ile yolculuk süresini kısaltmak, daha uygun durak yanaşması, yolcu indirme-bindirme konforu sağlamak, mümkündür.

Örnekleme gerekir ise, bugün tek yön yol’a dönüştürülmüş olan Necatibey Caddesinde(Kızılay) Güvenlik Caddesi’nde (AşağıAyrancı) mevcut otobüs güzergahı ile birlikte, güney-kuzey yönünde karşıt-akım otobüs şeridi; Nene Hatun ile Reşit Galip caddeleri’nde ise birlikte akım veya karşıt-akım otobüs şeridi uygulaması bir seçenek olarak düşünüldükçe, trafik etüdü sonucu uygun çıkarsa, projelendirilebilir.

Ankara’da tek-yön yol uygulamalarının da yeniden gözden geçirilmesi bir gereksinimdir:

Bir yukarıdaki paragrafta tek yön yollar için yer alan öneriler bu yolların hizmet düzeyleri ve barındırdıkları kullanım ve aktivitelere bağlıdır. Kaldığı, Cinnah Caddesi(4 şeritli platform) ,Kuveyt Caddesi(Şili Meydanı-Kuğulu Kavşağı arası 4+2 şeritli platform), Güvenlik, Nene Hatun, Reşit Galip, Necatibey ve diğer birçok caddedeki tek-yön yol uygulamalarının hangi ölçüm ve ölçütlere göre uygulamasına geçildiği de bilinmemektedir.

Bu caddelerin hangilerinin yeniden iki-yönlü platform olarak, hangilerinin karma trafik için bir, otobüs uygulaması için her iki yönde işletime alınması gerektiği araştırılmalı,buna göre taşıt trafiği düzeni yeniden projelendirilmelidir.

Tek yön yol, Avrupa’da daha çok dar yollardaki trafik yükünü ve taşıt-taşıt çatışmalarını azaltmak, ayrıca tarihi doku içinde taşıt trafiği hacmini düşük tutmak için uygulanmıştır. ABD’de ise, kent merkezinde(CBD)çift yön yol’a göre binek taşıtı sürüş ve dönüşlerinde rahatlık, yol boyu parketme olanağı, akışta daha az kesinti gibi gerekçelerle ve alan ölçeğinde ‘ızgara ağ’ olarak uygulanmıştır. Yakın dönemde ABD kentlerinin bir çoğunda uygulanmaya başlanan kent merkezi canlandırma(downtown revitalization) projeleri çerçevesinde bu ızgara tek yön ağlarda iki yön yol’a yeniden dönülmesi başlamıştır. Meng ve

Thu,2004, tek yön düzenleme sonucunda birim taşıt için taşıt-km’de, dönüş sayısında, taşıt-yaya çatışması olasılığında artış olduğunu belirtmektedir.

Ankara’da tek yön’e dönüşmesini izleyen evre’de bu tür yolların fiili parkyerine dönüştüğü görülmektedir. Daha da önemlisi, tek yön yol uygulamasının en önemli girdisi: bir çift, birbirine eşdeğer kapasitede ve birbirine paralel yolun birlikte tek yön’e çevrilmesi kuralına da tam anlamı ile uyulmadığı gözlemlenmektedir. Örnek olarak, Güvenlik Caddesinin eşdeğeri ve paraleli olarak, hangi yol tekyön çiftini tamamlamaktadır? sorulabilir. Ayrıca, Bankacı Sokağın Güneyde Olgunlar Sokakla, kuzeyde Kızılırmak Sokakla kesişmesi arasındaki , kesimi bölünmüş yol olup, her iki platformunun tek yön işletimi ile, kendine özgü bir örnek olarak literatürde yer alabilir.

Ankara’da bisikletli yolculuk olanağı:

Bisiklet konusuna, Avrupa’da bisiklet kullanımının özendirilmesi konusundaki Avrupa Birliği konferansı “Bisiklet-Kenti” nin (Velo-city), Haziran 2005’te, İrlanda’nın başkenti Dublin’de gerçekleştiğini; Avrupa’da kentiçi yolculuklarda önemli paya sahip bisikletin, daha fazla kullanılması, alt yapı ve donatının daha güvenli ve çekici kılınması, özellikle kent merkezlerinde özendirilmesinin bu konferansta gündeme getirildiğini belirterek başlıyalım.

Kentimize döndüğümüzde, Kentsel yerleşme topografyası olarak, belli eşikleri ile, ilk bakışta bisikletli yolculuk olasılığını sınırlar gibi görünse de, Ankara’nın bisikletli yolculuk için iki önemli olanağı bulunmaktadır. Bunlar:

i. Üniversiteleri ve gelir ortalaması da düşünüldüğünde, demografik ve ekonomik yapı olarak uygunluğu,

ii. bisikletin sürülmesine uygun ‘düz ve ‘dalgalı’ arazi yapısının ,‘arızalı’ arazi yapısından fazla ve süreklilik gösteriyor olması.

Bu olanaklara şu iki düzenleme olanağı da eklenebilir:

iii. yukarıdaki paragrafta belirtilen, otobüs şeridi ile birlikte düzenleme,

iv. toplu taşıma taşıtlarında bisikletin taşınmasına ilişkin, yurtdışında yaygın düzenlemeler.

Temiz enerji ve temiz ulaşım taşıtı olarak bisiklet, çevre-dostu ulaşım türüdür ve bütünleşik ulaşım sisteminde kendisi ile yolculuğun tümü yapılabilir gibi, bazı kentsel alanlarda da yolculuğun bir kısmının yapılmasında kullanılan 'tamamlayıcı tür' olarak yer alabilir.

Avrupa kentlerinde de başlangıçta bisiklete yönelik yaklaşımlar süreci Türkiye'deki ile benzer olmuştur. Ancak bisikletin doğaya uyumlu, bireysel sağlığa yararları, toplum ve kent hayatına katkısı çabuk farkedilmiştir. Merkezi hükümetlerin sıcak yaklaşımları, yerel idarelerinde sivil toplum kuruluşları ile birlikte duyarlı çalışmaları, halkların kısa sürede bisiklet kullanımına önem vermesi sonucunu doğurmuştur (Kaplan, Ulvi,2005).

Mevcut kentiçi karayolu ağının etken kullanımı örneği ile devam edildiğinde, "trafik durultma" (traffic calming) tasarımı ile kent içi yollar otobüs hizmetini aksatmayacak ancak binek otosu ve diğer karayolu taşıtlarının bükümleyecek, hızlarını uygun bir düzeye indirecek, gelişigüzel parketmeyi engelleyecek şekilde, bisikletli ulaşımına da gerektiği yeri vererek düzenlenebilir. Deneyimlere göre, yoğun otobüs yollarının kentsel bisiklet yol ağı gibi kullanılması genç ve tecrübesiz bisikletliler için ideal değildir. Ana taşıt yollarının kullanımlarının mümkün olduğunca engellenmesi kentsel bisiklet yol ağının temel amaçlarından biri olmalıdır.

Bisikletli ulaşım için daha uzak mesafelerdeki varış noktaları arasında yer alan veya plan ile yer alacak lastik tekerlekli ve/veya raylı toplu taşıma taşıtları ilişkin düzenleme yapılabilir. Bunlardan ikisi;

i. "parket-devam et" sistemi düzenlenerek bisikletlilerinde bisikletlerini park ederek, toplu taşıma daha ucuz ve etken kullanabilmelerini sağlamak,

ii. Toplu taşıma taşıtlarının bisikletleri de taşımada barındıracak biçimde düzenlenmesini sağlamak'tır.

Özellikle tek merkezli, diğer bir ifade ile "güçlü merkezli" Ankara, Konya, Eskişehir ,Kayseri vb. kentlerde, merkezde "tam yayalaştırma" alanlarının ticaret, kültürel donatı ve diğer işlevleri destekleyecek biçimde düzenlenmesi , buna ek olarak,

trafik durultma tasarımı ile düzenlenmiş alanların özellikle bu yaya alanları çeperinden itibaren yer alması, bisikletlinin bu alanlara rahatça erişmesi- nin ve bu alanlarda rahatça dolaşımının sağlanması kentsel ulaşımında "erişebilirlik" odağının bir gereği olmalıdır.

Avrupa kentlerinde bisiklet yol ağı kentlerin doğal ve ihmal edilmeyecek ögesi durumuna gelmiş olup kentlerle birlikte gelişmektedir. Avrupa Birliğinin çevre duyarlı, "temiz" ulaşım önlemleri öncesinde bile, 1990'ların ilk yarısında toplam yolculuklar içinde bisiklet kullanımının payı, Almanya'da %11,Hollanda'da %18 idi (Crow, 1993) . Bisiklet kullanımı 1980-96 yılları arasında Hollanda da şehirlerde %50'ye varan oranlarda, bütün trafik hareketleri içinde de %27.29 oranını temsil etmekteydi (Welleman, 1996). Hollanda da demiryollarını kullanarak her gün işe gidip-gelen 150 bin yolcunun yarısı istasyonlara bisikletleri ile ulaşarak, bisikletlerini buraya park etmekte ve demiryolu ile devam etmektedir. Demiryolları, bisikletli yolcularına ülkedeki 351 istasyonun tümünde güvenli bisiklet park yerleri ve dolapları sunmakta, trafiğin yoğun olduğu bazı istasyonlarda ise çok katlı bisiklet garajları bulunmaktadır. İstasyonlardaki 170 bin bisiklet park yerinin doluluk oranı %70 düzeyinde bulunmaktadır. Ayrıca demiryolu idaresi yolculara daha iyi hizmet etmek ve yolcu sayısını artırmak için bazı istasyonlarda çok düşük bedellerle kiralık bisiklet hizmeti sunmaktadır (Crow, 1993).

Hollanda, Almanya, İngiltere gibi ülkelerde, özellikle konut ve kentsel merkez alanlarında trafik durultma (traffic calming) tekniklerinin kullanılması ile bisikletlinin kullanımının arttığı da uygulamalarda ortaya çıkmıştır (Clarke, 1996, Litman,1996).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentimizde ulaşım proje ve uygulamalarını içeren bugünkü anlayış kenti bütünleştirmek yerine, parçalara ayırmakta, kent mekanları, varolan mekansal kalitesini de yitirerek, ulaştırmada ve özellikle dolaşımda kentlisine erişebilirliği , okunaklılığı , mekansal duyum zenginliği gibi kentsellik öğelerini sunmaktan uzaklaşmaktadır. Bu uygulamalar, Ankaralıyı kendi kentine, kentinin mekanlarına yabancılaştırmaktadır. Ankaranın ülkemizin sadece yönetsel değil aynı zamanda **simgeler** yüklü mekanlar ile dolu **başkenti** olduğu unutulmamalı, aksine bu özellik kent mekanlarının düzenlenme-

sinde, cumhuriyetin başkentini simgeleyen mekanlarda vurgulanmalıdır.

Bugün kentin tahrip olmuş ulaşım yapısı göz önüne alındığında, Ankara kent bütünü için, kentsel mekanları onarıcı, bu mekanların yaşanabilirliklerini geri getirici, kent ve kentli için bütünleşme sağlayan bir ulaşım anlayışı, sürdürülebilir kentsel gelişme ilkeleri çerçevesinde insanına-odaklı, çevresine duyarlı bir anlayış gerekmektedir. Özellikle Atatürk Bulvarı gibi ana arterlerin içinden geçtiği Ulus ve Kızılay kentsel merkez çekirdeklerinin birbirleri ile ve kendi içlerinde bütünlüğünü sağlayan bir ulaşım anlayışı Ankara 2023 planı kararlarına göre belirlenen yeni merkez ve alt merkezler için de aynı geçerli olmalıdır.

Ulaşım'da çağdaş, çevre-dostu uygulamalar kentsel yaşam kalitemizi yükseltmenin v sürdürülebilir kentsel gelişmeyi sağlamanın önemli bileşenidir. Çağdaş uygulamaların düşünce temelinde çağdaş ulaşım vizyonu, hedefleri, stratejisi v bunların yer aldığı, Ankara 2023 planı'na göre üretilmesi ve onaylanması gereken kentsel ulaşım planı bulunmaktadır.

Vizyon'un merkezinde erişebilirlik odaklı bütünleşik ulaşım önlemleri yer almalı; akıllı ulaşım sistemlerini kullanmak ve öncelikle de kent trafik yönetim merkezini işleme geçirmek birincil amaç olmalıdır.

Ankara Büyükşehir yönetimi **sürdürülebilir 'bütünleşik ulaşım' için ulaşım ana planını** katılıma/görüşlere açmalı; Ankara ulaşım ana planı:

1. Tüm ulaşım türlerinin çağdaş ulaşım önlemleri: "temiz ulaşım-sürdürülebilir ulaşım" yaklaşımı çerçevesinde irdelenip, kentsel yolculuklar ve yük taşımayı için kararlara bağlanmasını, buna göre:
2. Yayalılık, yaya alanları; bisikletli ulaşım için düzenlemeleri,
3. "Yeşil yol" gibi kentsel peyzaj/yeşil doku öğelerini değerlendiren ulaşım önlemlerinin özendirilmesini,
4. Engelsiz kentsel mekan düzenlemesi ve sosyal dışlamanın azaltılması ölçütleri,
5. Ulaştırma, ulaşım mekanlarında ve özellikle toplu taşıma taşıt ve donatılarında kalite; çevresel trafik yönetimi,

7. Yayalaştırma dahil, çağdaş ulaşım desteği olarak trafik durultma tasarımı ,

8. Taşıt trafiği yoğun alanlarda-koridorlarda- yol kullanımının fiyatlandırılması, önlemleri, içermelidir.

Öneriler:

- Öncelikle **belediye kentsel ulaşım projelerini tartışmaya açmalı, katılımı ve seçenek üretilmesini sağlamalıdır.**
- **Protokol Yolu'** Uygulamasını sıkışıklık gösteren ana arterlerden, özellikle Atatürk Bulvarından kaldırarak, farklı seçenekleri değerlendirerek, yeniden düzenlemek. Atatürk Bulvarı Türkçesiyle ' toplu taşımly yaya aksı '(transit mall) olmaya çok yatkın bir alandır. Böyle bir proje ile Bulvarın 'yer'e dönüşmesi sağlanabilecektir.
- Tür içi ve türler arası **aktarma alanlarını** öncelikle kent merkezinde planlayarak, yolboyu şeritvari aktarma anlayışına son vermek.
- Özellikle kent merkezi gibi yaya yoğun kesimlerde dar ve yayayı yolda zorunlu olarak taşıtlara ayrılan kesime - platform'a- yönlendiren **kaldırımları genişletmek.**
- Ulus başta olmak üzere, özellikle alt merkez niteliği kazanmış kentsel kesimlerde **yeni yaya alanlarını projelendirmek.**
- **Mevcut yaya alanlarının** yaşanabilirlik ve mekan kalitesi bağlamında yeniden projelendirilmesi ni sağlamak, kullanım rahatsızlıklarını gidermek.
- Kentsel mekanların **engelsiz kentsel mekanlar** için mevzuat'ta öngörülen süreyi de bilerek, engelsiz duruma getirilmesine öncelik vererek, uygulamaya başlamak.
- **Otoparkların** kapasitesinde kullanılmasını sağlamak, kent merkezi çeperinde yeni otoparklar uygulaması ile kent **merkezi park et-devam et sistemini**(CBD park-and-ride) gerçekleştirmek.

Merkezde parketmeyi çepere çekerek, burada otoparkların etken ve güvenilir işletimini sağlamak: gerekli ise, yolboyu parkmetre düzenlemelerini ve kullanımını sağlamak.

- **Otobüs öncelikli düzenlemelere** başlamak; bu bağlamda öncelikle otobüs şeritleri projelendirilmesi ve uygulamasını gerçekleştirmek; otobüs işletim, hat ve duraklarını daha etkin ve kullanışlı hale getirmek; otobüs yolu uygulanabilecek güzergahları saptayarak, projelendirmek.

- Lastik tekerlekli toplu taşıma(otobüs vb.) başta olmak üzere, yolcu indirme, bindirme ve taşıt iç mekanında **toplu taşıma taşıtlarının “engelsiz” olması çalışmasını başlatmak.**

- Lastik tekerlekli toplu taşıma taşıtlarında **“temiz enerji kullanımını** tüm filo için tamamlamak; egzoz gazı ölçümü ve gürültü ölçümlerinin yapılmasını, ölçüm sonuçlarının açıklanmasını buna göre önlemler alınmasını sağlayarak Ankaralı’nın sağlığına katkıda bulunmak.

- Öncelikle ana arter ve anadağıtıcı yollarda dolayısı ile de bu yolların kavşaklarında aydınlatma eksikliklerini yolun kademesi özelliklerine uygun olarak gidermek; bu kapsamda Atatürk Bulvarı gibi ana arterlerde kullanıma alınan aydınlatma türünün uygunluğunu gözden geçirmek.

- Trafik kaza olasılığı yüksek olan kavşakları ve kesimleri kanallama vb. geometrik tasarım uygulaması ile düzenlemek.

- Trafik sıkışıklığının söz konusu olduğu yerlerde çevresinden yalıtılmış önlemler yerine çevresi ile ‘alan boyutunda’ önlem alınmasını sağlayacak projelere başlamak.

- Trafik sıkışıklığının söz konusu olduğu yerler için alan ölçeğinde alınabilecek yöntemlerden **trafik durultma yöntemleri** konusunda ülkemizde, kuramsal düzeyde de olsa irdemeler yapılmaktadır. Uzun bir süre beklemeye gerek göstermeksizin, daha kısa dönemde sonuçları alınabilecek bu düzenlemelerin hem **ulaşım sistemleri düzenleme ve yönetimi** (Transportation systems management = TSM), hem de **çevresel trafik yönetimi** anlayışları kapsamında incelenerek, projelendirilmesi düşünülmelidir.

- **Ana arter ve ana dağıtıcılarda uygulanan tek yön yol uygulamalarını gözden geçirmek.** Belli yollarda otobüs şeridi uygulamasına geçme olasılığını değerlendirmek; belli yollarda iki yönlü trafik olasılığını yeniden değerlendirmek.

- Mevcuttaki ve yeni kararlaştırılacak yaya alanlar çevresinde **etkileme geçiş alanı belirlenerek**, bu alanda trafik durultma tasarımı ile düzenlemelerin yapılabilirliğini belirleme yönünde araştırma çalışması başlatılmalıdır.

Bu önerilerin incelenmesi ve değerlendirilmesinde,

- Taşıt odaklı hareketlilik, buna uygun daha fazla yol ve katlı kavşak yapımının kentlerine getirdiği olumsuzlukları, ‘deneyerek’ anlayan ve ulaşım düzenlemelerini kentlerin iyileştirilmesi ve kentlinin yaşam kalitesinin yükseltilmesi ile birlikte ele almayı ‘öğrenen’ gelişmiş ülkelerin bu deneyim ve edimleri hem ulaşım alanında çalışan teknik kademeler, hem de yerel yönetim yöneticilerince incelenmelidir.

- Aynı şekilde, insanına değer veren gelişmiş ülke kentlerinde geliştirilen, ulaşımı taşıt-odaklı değil, insan-odaklı ele alan sağlıklı kent (healthy cities), taşıt trafiğinden arındırılmış yerleşme (traffic free settlement/city), cazibeli/akıllı (smart) kent gibi yeni yaklaşımlar Ankara Büyükşehir yönetimince incelenerek, uygulanabilirlikleri araştırılmalı. Ankara ulaşım ana planı, alt ölçek planlar, projeler ve ulaşım düzenlemeleri için yeni düşünce tabanı geliştirilmelidir.

- Kentsel ulaşım gereksinimi ve düzenlemelerinin artık **kentsel ekolojik yaklaşımlar** çerçevesinde irdelenmesi söz konusudur. Ekolojide ‘taşıma kapasitesi’ ve daha yeni bir ölçüt olan ‘ekolojik ayak izi’ değerlendirmesine gönderme yaparak, taşıt yollarının taşıt kapasitesi yanında **çevresel kapasitesinin** de söz konusu olduğu anlaşılmalı; ulaşım düzenleme seçenekleri bu çevresel kapasite belirlenip, incelenerek değerlendirilmelidir.

Kısacası, ana plan çerçevesinde hazırlanan kentsel projeler bu arada ulaşım projeleri, yakın dönemde kurulması her yerel yönetimde aranan, kent konseylerini de kapsayan katılımlı bir süreç’te üretilip, uygulama aşamasında da ‘izleme’ sağlanarak, sürdürülebilirlik dolayısı ile kentin yaşanabilirliği ortak hedeflerinde birleşen ‘çevre-dostu’ projeler olmalıdır.

KAYNAKÇA

Crow, A., Sign up for the bike: **design manual for cycle friendly infrastructure**, Netherlands, 1993.

Kaplan, H., Ankara'da, Atatürk Bulvarı Üzerine Projelendirilen Katlı Kavşakların Mantığına Bir Bakış, **Planlama- 25. Yıl Özel Sayısı**, 1994, ss.49-57.

Kaplan, H.) Ekolojik Kentsel Planlamanın Öz Bileşeni Olarak Engelsiz Kent Mekanları ve Engelliler, Dünya Şehircilik Günü 24. Kolokiyumu İzmir, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını: **Geleceği Planlamak: Yeni Planlama Yöntemi / Dili, Yasal Düzenlemeler**, 2000, ss.154 – 163.

Kaplan, H., Güzelküçük, B., Trafik Yönetimi Anlayışındaki Değişim ve Trafik Durultma Tasarımına Gelişmiş Ülke Örnekleme, **II. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi**, Ankara 05-07 Mayıs, 2004, Kongre bildirileri kitabı, ss.582-601, 2004 .

Kaplan, H., Ulvi, H., Ekolojik Kentsel Ulaşımda Bisikletin Yeri, Dünya Bisiklet Günü Sempozyumu, 19 Nisan, 2005-sunulan bildiri, Konya (bildiriler kitabı henüz basılmadı).

Kaplan H., Acuner A., Ankara'da Yayalaştırma Sorunsalı: Yaya Alanlarının Yasal Çerçeve ve Yerel Yönetimlerin Rolü Kapsamında Değerlendirilmesi, **Planlama**, 2005/4, sayı:34, ss 112-123.

Kaplan, H., Ekolojik Kentsel Planlama Kapsamında Ankara'da Ulaşım Düzenlemelerinin Kısa Bir Değerlendirmesi, **Ankara'da Uygulanan Ulaşım Politikaları ve Kente Etkileri Sempozyumu**: 22 Aralık, 2005, Çağdaş Sanatlar Merkezi, Ankara, Sempozyum kitabı: Ankara'da Uygulanan Ulaşım Politikaları ve Kente Etkileri, TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi yayını, Ankara, ss. 98-121; 136-141, 2006.

Kaplan, H., Kentsel Mekanların Erişebilirliği ve Okunaklılığını Sağlamada Kentsel Tasarımın Bir Bileşeni Olarak Engelsiz Tasarım, **dosya 04- tasarım ve özgürlük: engelli insanlar ve herkes için tasarım**, TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şb., 2007, ss. 51-62.

Litman T., **Traffic Calming Benefits Costs and Equity Impacts**, s. 4, Victoria Transport Policy Institute, Canada, 2001.

Meng, L.K., Thu, S., A Microscopic Simulation Study Of Two-Way Street Network Versus One-Way Street Network, **Journal of The Institute of Engineers, Singapore**, 2004, vol.44, S.2, s. 111-122.

Tolley, R, **The Greening of Urban Transport**, Planning for

Walking and Cycling Western Cities, s.177-190, London, U.K., 1996.

Welleman, T, **The Deutch Bicycle Master Plan**, The Greening of Urban Transport Planning for Walking and Cycling Western Cities, .), s.177-190, speck, T.R.(ed.), Hamburg, Germany, 1996.

“ ANKARA” “SU” ve “GELECEK” !

Dursun Yıldız, İnş. Müh. Su Politikaları Uzmanı

Giriş

Su Kaynakları yönetimindeki yetki kargaşası, plansızlık ve keyfi yönetim anlayışı, planlı yatırımların yapılması yerine gelecek yılın yağışlı geçmesine umudunu bağlayınca su sıkıntısı Türkiye gündemine oturmuştur. Son iki yıldır yağışlardaki azalma ve sıcaklıklardaki artış ülke genelinde barajlardaki su miktarlarının düşmesine neden olunca özellikle büyük kentlerimizde içme suyu kırsal alanda da sulama suyu sorunları yaşanmaya başlamıştır. Yaşanan bu sorunların temelinde belirleyici olan kurak geçen dönem değil planlı bir su kaynakları yönetiminin olmayışı olmuştur. Bu koşullar Ankara’da da etkisini göstermiştir. Ankara’nın artan su ihtiyacını karşılamak üzere planlanan barajlardan Gerede sistemine zamanında başlanmayışı Ankara’ya en ucuz ve verimli projelerle kaliteli su temini konusunda sorunların yaşanmasına neden olmaktadır. Yaşanan bu sorunların su kaynaklarımızın planlanması , su hizmetleri yönetimi ve su temini sistemlerinin verimli işletilmesi konularında birçok açıdan yol ve yön gösterici olması gerekmektedir.

Yaşanan Su Sıkıntısının Nedeni Küresel Isınma Mı !

1971-2000 yılları arasında ülke genelinde gerçekleşen ortalama sıcaklıkların son iki yıldaki ortalama

sıcaklıklar ile karşılaştırılması Şekil 1 de verilmiştir. Bu şekil incelendiğinde son iki yıldır özellikle yaz aylarındaki ortalama sıcaklıklarda bir artış olduğu görülmektedir.

Uzun yıllar boyunca ülke geneline düşen yıllık ortalama yağış dağılımı ise Şekil 2 de verilmiştir. Bu grafik incelendiğinde yıllık ortalama yağışların 1956-57,1972-73,1989-90 yıllarında da 2007 ve 2008 yıllarında olduğu gibi hemen hemen aynı miktarda ortalamanın altında olduğu görülmektedir.

Bu durum ülkemizde geçmişte de yıllık ortalama yağışların az olduğu dönemlerin yaşandığını ortaya koymaktadır. Ancak o dönemde son iki yıldaki gibi su sıkıntısının yaşanmadığı da bilinmektedir.

Bunun en temel nedenlerinden birisi geçmişte su temini üzerinde artan nüfus baskısını karşılayacak kadar yatırım yapılmış olmasıdır. Son dönemde özellikle büyük kentlerdeki nüfus artış hızına bağlı olarak karşılanması gereken içme ve kullanma suyu talebindeki artışı karşılayacak yatırımlar tamamlanamamıştır.Örneğin 1989-90 dönemindeki kurak periyotta 31 milyon olan kent nüfusu 2008 yılında 46 milyon kişi olmuştur. Bu artışın çok büyük bir bölümü de iç göçün de etkisiyle büyük kentlerde gerçekleşmiştir.

Son dönemde yağışlardaki azalmanın etkisinin su sıkıntısı olarak daha fazla hissedilmesinde ortalamanın üzerine çıkan sıcaklıklar nedeni ile barajlardaki buharlaşma kayıplarındaki artış da etkili olmuş olabilir. Ancak en önemli neden ise daha önceki az yağışlı dönemlerden önceki yağışlı yıllar nedeniyle kurak dönemlere barajların dolu olarak girilmesidir. Bu durum genel olarak son yıllarda yaşanan su azlığının ve bu kapsamdaki birçok olumsuzluğun doğrudan küresel ısınmanın bir sonucu olduğu tezleri dikkatli bir şekilde ele alınmalıdır. Su azlığı dahil olmak üzere birçok sorunu doğrudan “Küresel Isınma” ile açıklamaya çalışan yaklaşımların tam anlamıyla gerçeği yansıtmadığı birçok uzman tarafından ileri sürülmektedir. Bazı uzmanlar yaşanan sürecin sıcaklıkta artış ve yağışlarda düzensizlik olarak görülen bir iklim değişimine ve kurak periyoda karşılık geldiğini ileri sürmektedir. Bu dönemlerin de dünyada sürekli bir şekilde yaşandığı iddia edilmektedir.

Aslında ister iklim değişimi veya dönemsel kurak periyotlar olarak isterse de “küresel ısınma” olarak açıklansın ortada, meydana geleceği çok önceden belli olan bir kuraklık gerçeği bulunmaktadır. Önemli olan tarihsel olarak da etkili kurak dönemler yaşayan Anadolu coğrafyasında verimlilikte büyük azalmalar meydana getiren bu kurak dönemlerin daha az hasarla atlatılabilmesi için neler yapılması gerektiğidir. Ancak bu tespit bizi çevreye doğaya ve iklimsel bozulmalara karşı sorumluluklarımızdan uzaklaştırmamalıdır.

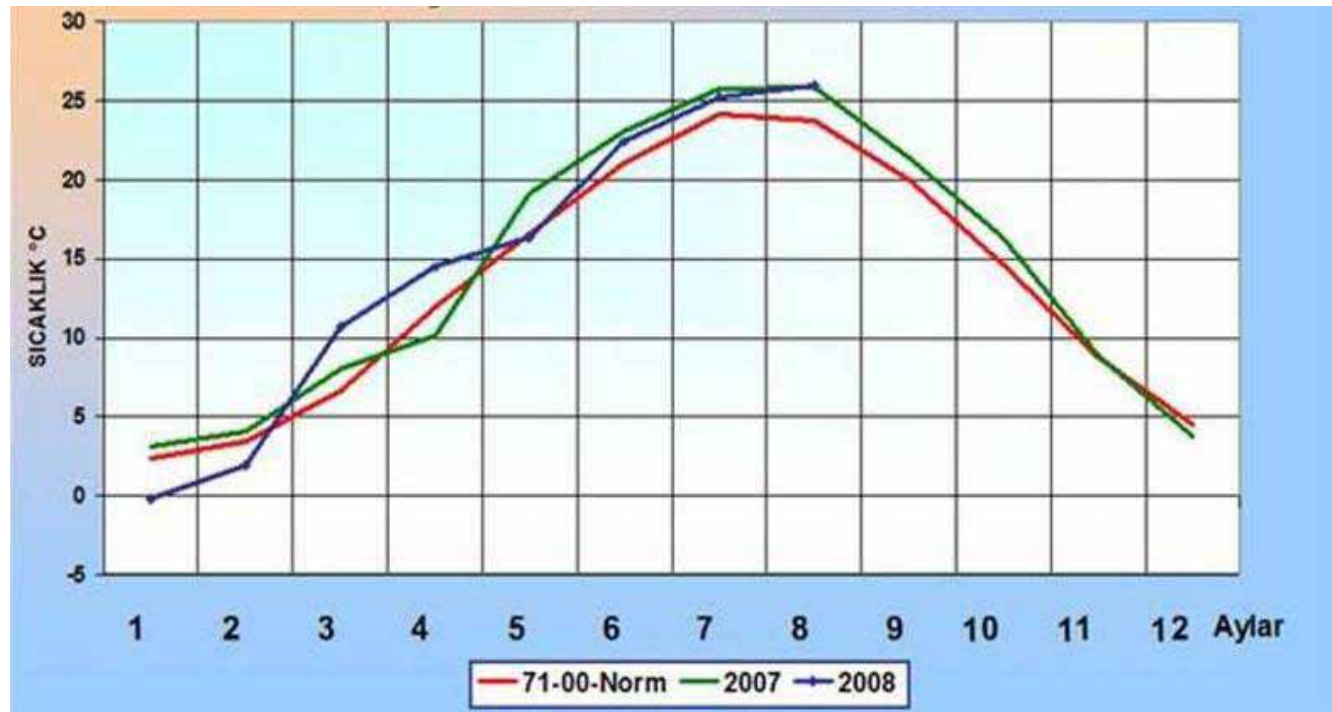
Kurak dönemlerin en az zararla atlatabilmenin etkili yolu da mühendislik ve planlama anlayışı ile su depolama tesisleri yapmamız ve burada biriktirdiğimiz suyu akılcı ve verimli bir şekilde kullanmamızdır. Barajlarımızda depolanan kullanılabilir su miktarı Şekil 3 te verildiği gibi artmış ve 65 milyar m³'e ulaşmıştır. Ancak Kurak dönemlerdeki ihtiyaçları karşılayabilmek için yatırımlara hız vererek su depolama hacimlerinin artırılması gerekmektedir.

Halen ülke çapında yeterli büyüklükte depolama hacmi oluşturamamış olmamız nedeni ile hem yağışlı hem de kurak dönemlerde sorunlar yaşanmaktadır..

Yukarıda açıklanan nedenlerle geçmiş yıllara göre barajlara gelen su miktarındaki azalma son iki yıldır yaşanan su sıkıntısını sadece “etkileyen” sebeplerden biri olmuştur. Su sıkıntısının yaşanmasının “belirleyici” sebebi ise uzman kuruluşlarca yapılan ikazlara rağmen planlama raporlarındaki yatırımların yapılmaması olarak ortaya çıkmıştır.

Su'da Dinamik Çevirim

Yenilenebilir su kaynakları, oluşma sürecinden pl anlama, uygulama, işletme ve denetim süreçlerine kadar dinamik bir çevrimin yaşandığı kaynaklardır. Bu çevrim zinciri en zayıf halkasının gücü ile bağlantılı olarak güçlü ve etkilidir. Bu çevrimin bozulması kısa veya uzun vadede çok önemli sorun-

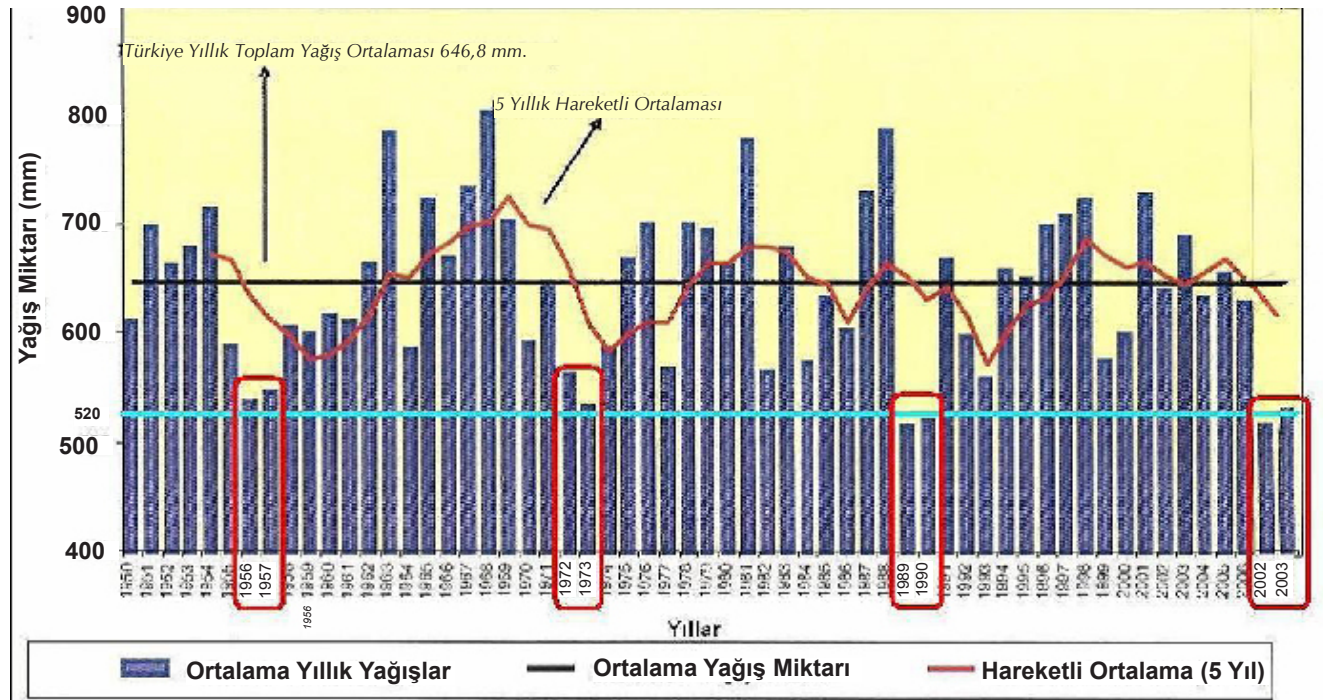


Şekil 1: Ortalama Sıcaklıkların Uzun Yıllar ve Son İki Yıl İle Karşılaştırılması (D.M.İ)

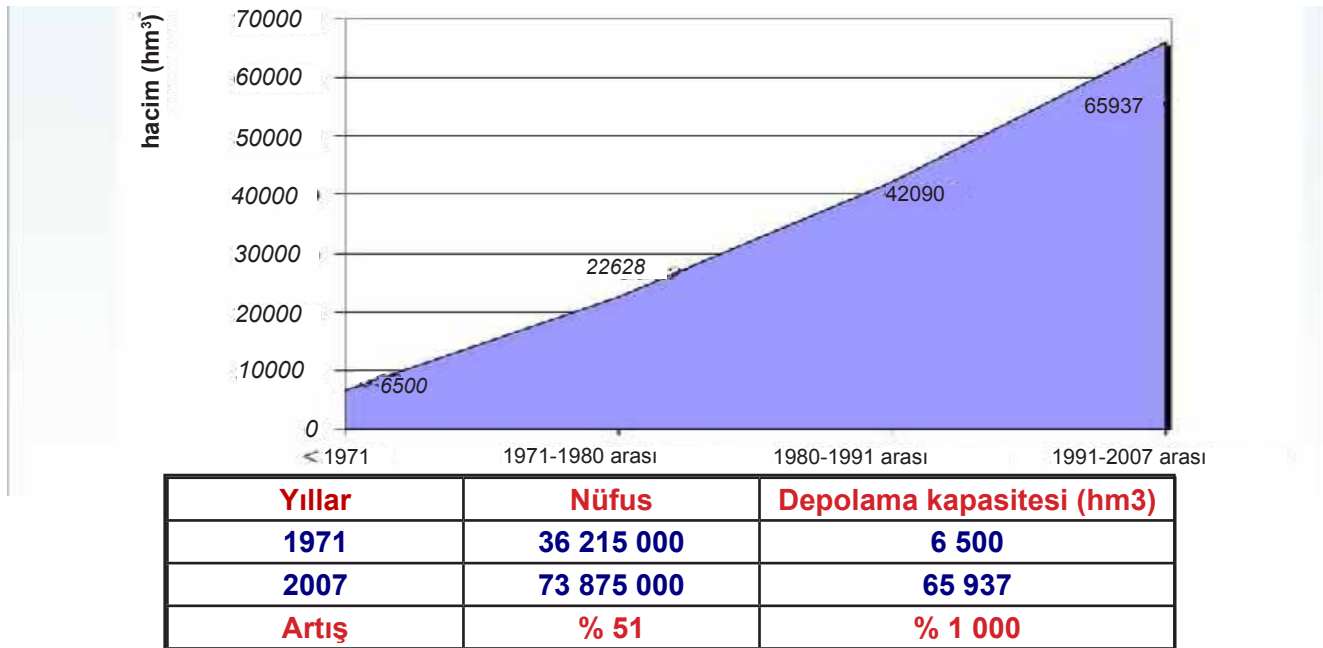
larla karşı karşıya kalınması sonucunu doğurur. Bu nedenle planlamadan işletme ve denetime kadar su kaynakları yönetimindeki çalışmaların bu dinamik çevrimi dikkate alarak yapılması gerekir.

Hidrolojik çevrimin bozulması Meteorolojik ve Hidrolojik kuraklıklara neden olur. Dinamik Planlama yapılmayışı gerçek talebin görülememesini, Dinamik İşletme yapılmayışı suyun verimli kullanılmamasını, Dinamik Denetim yapılmaması doğal dengenin bozulması ve su kalitesinin azalması sonuçlarını doğurabilmektedir.

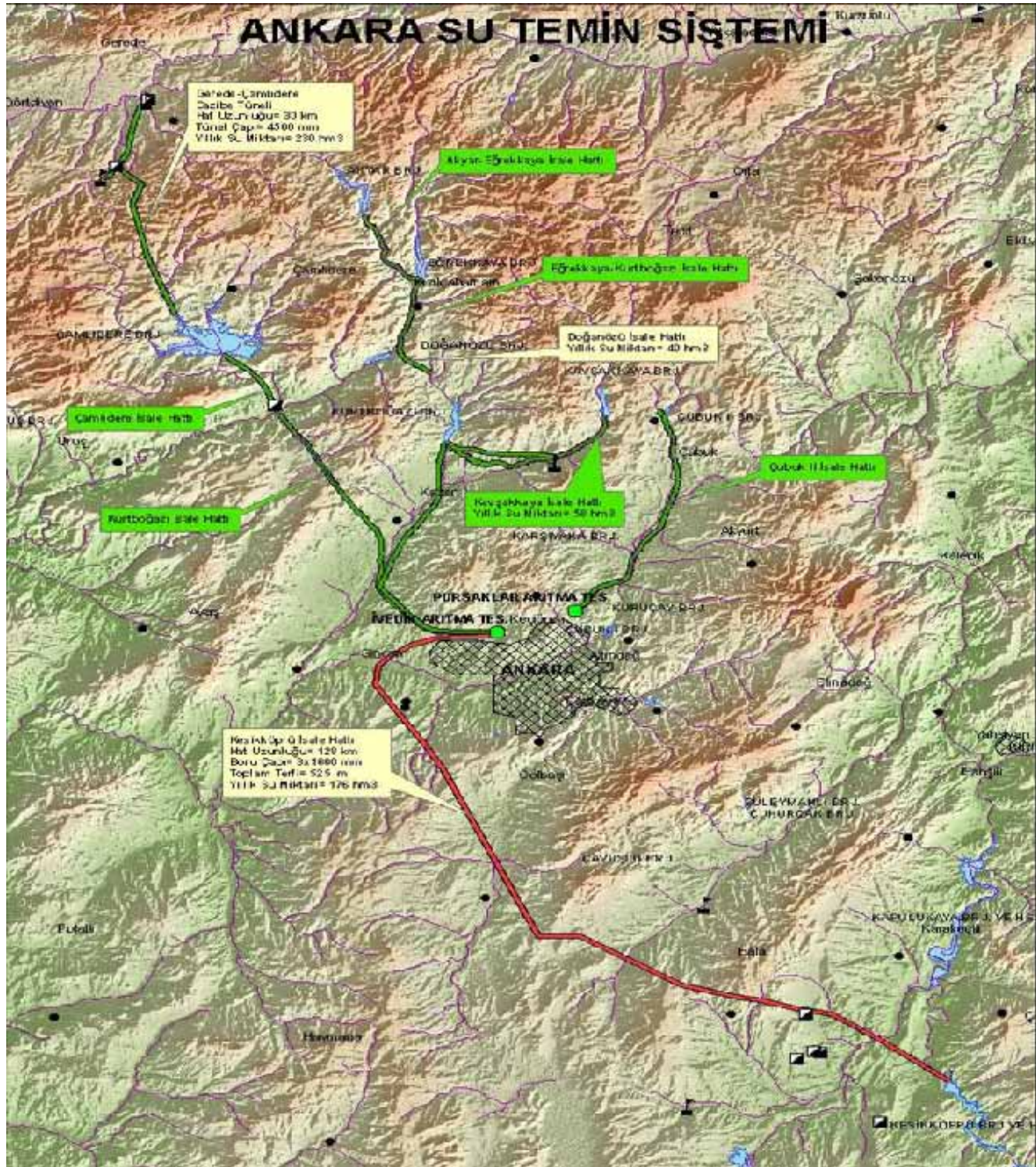
Su'daki dinamik çevrim bir su kaynağının doğal dengesinin sınırlarını zorlamadan geliştirilip, artırılıp, sağlıklı ve verimli bir şekilde iletilip tüketicinin kullanımından sonra tekrar arıtılıp doğaya verilmesiyle tamamlanan bir çevrimdir. Su talebi sürekli bir talep olduğundan bu aşamalarda herhangi bir kesintinin olmaması istenir. Bu nedenle planlanan dinamik ihtiyaçların güncellenmesi ve kontrollerin sürekli yapılması gerekir. Bu da su kaynaklarının planlayan ve işleten yöneticilerin keyfi davranışlarına olanak tanımaz.

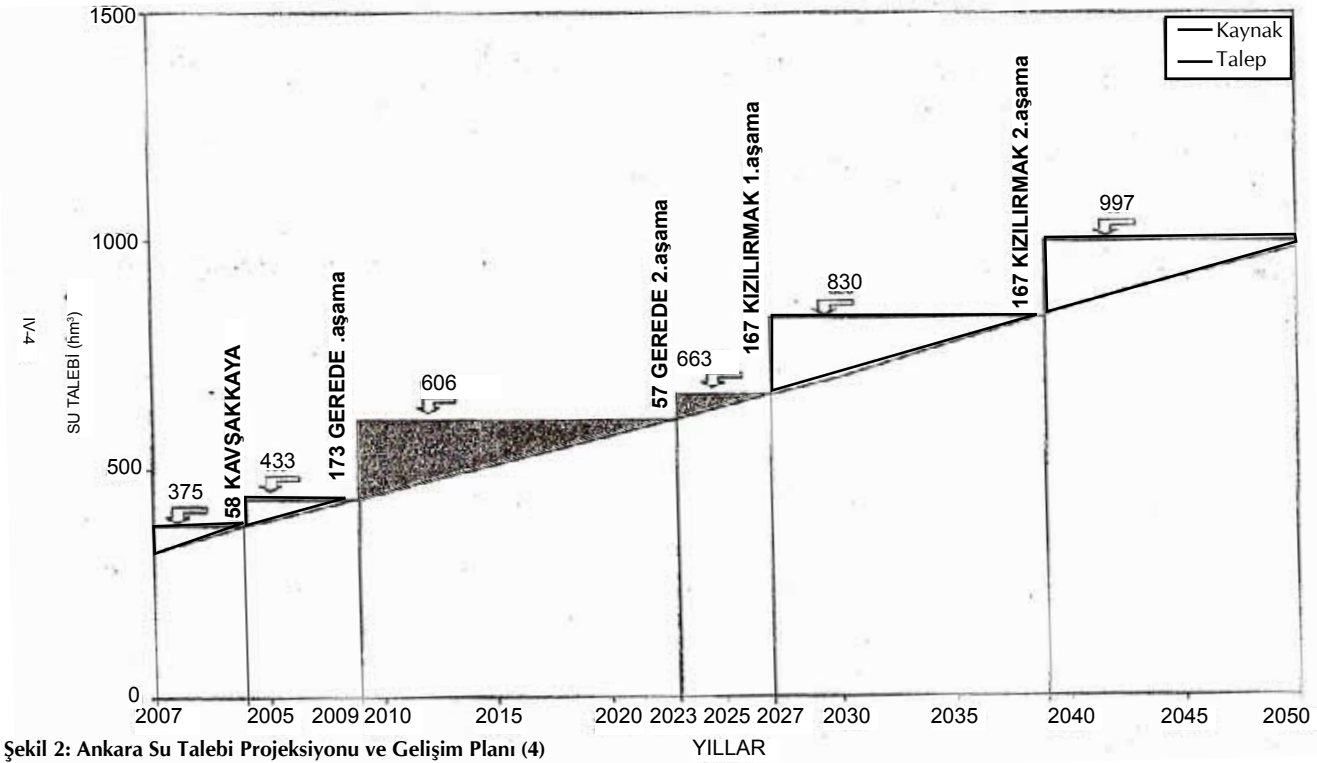
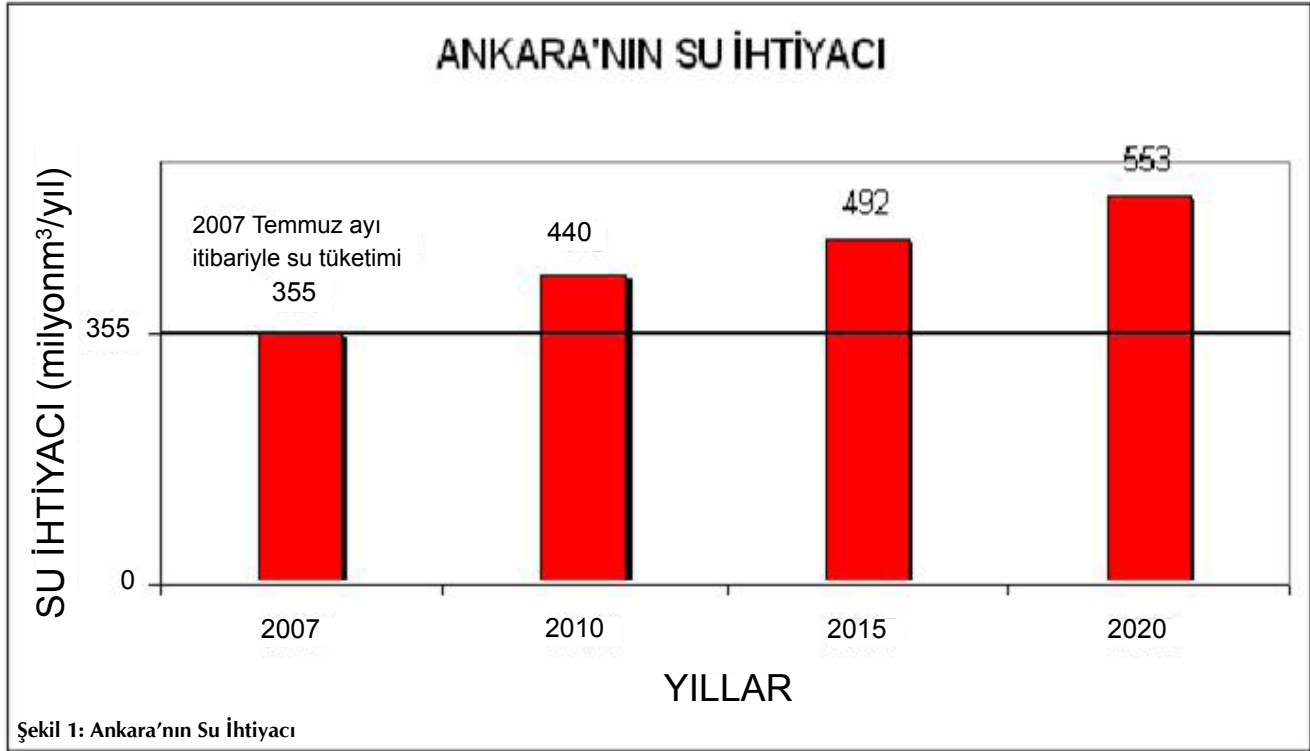


Şekil 2: Ülke Geneline Düşen Yıllık Ortalama Yağışlar (D.M.İ)



Şekil 3: Barajlarda Depolanan Kullanılabilir Su Miktarı





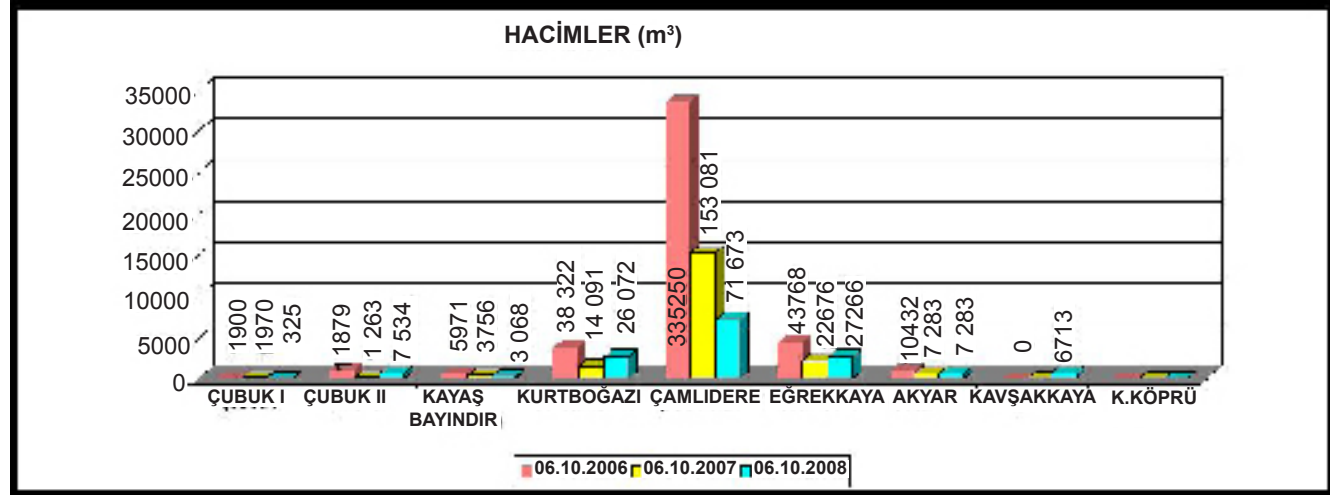
Ankara'nın su ihtiyacının şekil 1 de verildiği gibi artacağı ve bu artışın da ilave yatırımlarla karşılanması gereği ortaya çıkmıştır. Bu yatırımların sırası Şekil 2 de verilmiştir.

"DSİ Genel Müdürlüğünce yapılan çalışmalar neticesinde ardışık iki yıl istenilen oranda yağış alınamadığı takdirde Başkent Ankara'da su sıkıntısının yaşanacağı hesap edilmiştir. Bu itibarla hemen çalışmalara başlanılsa dahi Gerede Sisteminin bi-

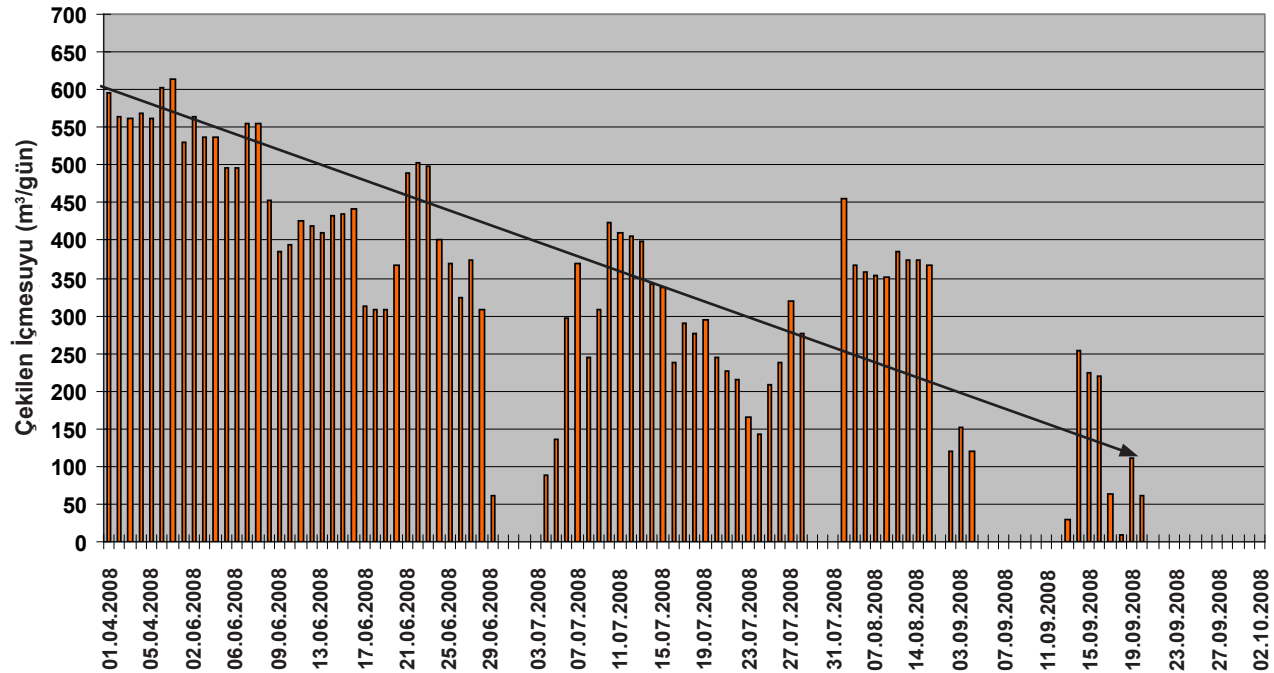
rinci merhalesinin hemen programa alınarak yapılması gerekmektedir." şeklinde yapılmıştır.

2006 -2007 yıllarında DSİ tarafından ikaza konu olan durum gerçekleşmiş ve barajların aktif hacimlerdeki su miktarı talebi karşılayamayacak şekilde azalmıştır. Bu durum barajların su alma kotunun altında uzun vadede kum, çakıl gibi malzemenin toplanması için bırakılan "ölü hacim" deki suyun kullanılması sonucunu doğurmuştur.

Şekil 3: Ankara Su Temin Sistemindeki Barajlardaki Su Hacimleri



Çamlıdere Barajından Çekilen İçme ve Kullanma Suyu



Ankara Su Temini Sisteminin Kilit Barajı: Çamlıdere

Bugüne kadar ölü hacmindeki büyük su miktarı ile Ankara'nın beslenmesini sağlayan Çamlıdere Barajı normal su kotunda 1,2 milyar m³'lük toplam rezervuar hacmi ile aslında Ankara su temin sisteminde bugün olduğu kadar gelecekte de çok kilit bir rol oynayacaktır.

Ankara'ya içme ve kullanma suyu sağlayan Çubuk-2, Kurtboğazi, Çamlıdere, Eğrekkaya, Akıyar ve Bayındır Barajlarının "aktif depolama hacimleri" 1 milyar 509 milyon 319 bin metreküptür. Bunlardan Çamlıdere sisteminin depolama kapasitesi, taşkın yıllarındaki fazla sularla yıllık olarak depolaması planlanmış suyun 2.2 katını depolamaya ve kurak yıllarda su sağlamaya yeterlidir.

Bu nedenle de Çamlıdere Rezervuarı'nın Gerede sisteminden getirilecek su ile dolması büyük önem taşımaktadır. DSİ Genel Müdürlüğü de yaptığı açıklamada, yaşanan sıkıntının bir nedeninin de "kurak periyoda Çamlıdere Barajındaki su seviyesi düşüken yakalanmamız" olduğunu belirtmiştir. Bu açıklama da Çamlıdere Barajı'nın büyük hacminin doldurulup düzenli işletilmesinin önemini ortaya koymaktadır. DSİ tarafından 2002 yılında hazırlanan **Ankara Su Temin Projesi Gerede Sistemi Revize Fizibilite Raporu** 'nda Çamlıdere Sisteminin Rezervuar İşletmesi Çalışmaları da yer almaktadır. Bu bölümde Çamlıdere Barajına Gerede Sistemi yapıp su aktarıldıktan sonra "En şiddetli kuraklığın hemen başladığı kabul edilmekte, buna mukabil planlanan su sağlanırken Çamlıdere rezervuarında 10. yılda 825 milyon m³ depolama

“yapılması mümkün gözükmemektedir” denmektedir. Bu çalışma, Gerede Sistemi tamamlandıktan sonra Çamlıdere rezervuarının en kurak mevsimde bile planlı bir işletme ile Ankara’nın su temin talebini karşılayacağını ortaya koymaktadır

Gerede Havzasında Yeterli Su Var mı

Gerede sistemine su alınacak havza Batı Karadeniz bölgesinde Filyos havzasının membasında yer almaktadır. DSİ’nin Ocak 2002 tarihli “Ankara Su Temini Projesi Gerede Sistemi Fizibilite Raporu Revizyonunda “Gerede sistemi Ankara’nın uzun vadeli su ihtiyacını karşılayacak büyük bir su potansiyeline sahiptir” denilmektedir. Yine aynı raporun 2.2 Bölümünde aynen:

“ Gerede Sistemi’nin su potansiyeli tahminleri 1963’den 2000 yılına kadar olan 38 yıllık verilere dayalıdır. Bu sistemin doğal akım miktarları en yakındaki Bahçedere Akım Gözlem İstasyonu verileri kullanılarak elde edilmiştir. 38 yıllık akım gözlem ölçüm değerleri kullanılarak elde edilen sonuçlara göre **“proje yerinin yıllık ortalama doğal akım miktarı 270 milyon metreküp “tür “** denmektedir. Bu da bu havzanın Ankara’ya kaliteli su temin eden havzalar arasında en verimli havza olduğunu ortaya koymaktadır.

Çamlıdere Barajının Tümüyle Boşalmasının Yaratılabileceği Riskler !

Planlı bir işletme çalışması ile rezervuarı doldurulduktan sonra kurak yıllarda bile Ankara’ya su sağlayabilecek olan Çamlıdere Barajına su getirecek Gerede Sisteminin yapılmamış olmasının yanı sıra Çamlıdere Barajının ölü hacimdeki suyun da kente verilerek boşaltılmaya mecbur kalınması önümüzdeki dönemde sağlıklı bir su teminini işletmesini zora sokacaktır

Bunun en önemli nedeni Ankara’nın su ihtiyacının yaklaşık yarısını karşılayan Çamlıdere Barajı’nın gelecek yıla ölü hacimdeki suyun büyük bir bölümü de boşalmış bir şekilde girecek olmasıdır. Bu durum Çamlıdere Barajı’nı tekrar doldurarak kurak periyodu atlatabilmeye yönelik bir işletme çalışması yapılmasını hemen hemen olanaksız kılmaktadır. Gelecek yılın da kurak geçme olasılığı dikkate alındığında Ankara su temin sisteminin planlanan işletme çalışması anlayışıyla işletilmesi yapılamayacaktır. Bu gelişmeler Ankara Su Temin Sisteminde verimli işletme senkronizasyonunun

da bozulmasına neden olmuştur. Bu durumda Çamlıdere Barajının büyük fonksiyon üstlendiği Ankara Su Temini için en verimli işletme düzeyinin tekrar tutturulabilmesi ve kurak bir döneme dolu bir rezervuar ile girilebilmesi uzun bir zaman alabilecektir.

Çamlıdere Barajının kendi havzasından toplanan su miktarı yaklaşık 150 milyon m³ tür. Bu havzanın yıllık ortalama akımı bazı yıllarda 50-100 milyon m³ civarına düşmektedir. Çamlıdere Barajının 150 milyon m³ olan ölü hacminin tümüyle boşaltılarak Ankara’ya verilmesi durumunda gelecek yıl baraj gölüne girecek ortalama akım sadece barajın ölü hacmini doldurmaya yetecektir. Bu baraja havzanın ortalama akış değerinden daha düşük bir akımın gelmesi durumunda gelecek yıl barajın ölü hacmi bile dolmayacaktır. Bu durumda yine Ankara’ya yine Çamlıdere Baraj gölünün içine yerleştirilen pompalarla su basılmaya devam edilecektir.

Ankara Su Temin Sistemi Gelecek Yıla Yedeksiz Giriyor !

Ankara’ya içme ve kullanma suyu sağlayan Çubuk-2, Kurtboğazi, Çamlıdere, Eğrekkaya, Akyar ve Bayındır barajlarının yaklaşık 1.5 milyar m³ olan aktif depolama hacimlerindeki su tüketildikten sonra Çamlıdere ve Eğrekkaya’nın ölü hacimlerindeki 120 milyon m³ su da çekilerek kullanıma verilmiştir.

Ankara 2008-2009 su yılına barajların aktif hacimlerindeki suyun tamamını ve ölü hacimlerinin de büyük bir bölümünü kullanmış bir şekilde yedeksiz olarak girmektedir.

Bu durum, 6 Ekim 2006 ve 6 Ekim 2007 ve 6 Ekim 2008 tarihlerinde Ankara Su Temin Sistemindeki barajların ölü hacimleri de dahil olmak üzere su hacimlerinin verildiği Şekil 3 de de görülmektedir.

Kesikköprü Hattı Tam Kapasite Çalışıyor

1- 15 Kasım 2008 tarihleri arasında Ankara’ya verilen günlük ortalama 780 000 m³ suyun ortalama 475 000 m³’ü Kesikköprü barajından verilmiştir. 3x 250 000 = 750 000 m³/gün kapasiteli sistemin tamamlanmış olan iki hattı hemen hemen tam kapasite ile çalıştırılmaktadır. Bu hattan alınan su Kurtboğazi barajından alına su ile takviye edile-

rek günlük su ihtiyacı karşılanmaktadır. Bu durum paçal yapılarak Ankara'ya verileceği söylenen Kızılırmak suyu'nun Ankara'nın ana su kaynağı durumuna geldiğini ortaya koymaktadır. Uzun dönemdir kullanılan Çamlıdere Barajı ölü hacmindeki su miktarındaki azalmadan dolayı bu barajdan pompalarla su çekimi durdurulmuştur. Kasım ayı başı itibarıyla barajın ölü hacmini de sonuna kadar zorlayarak alınabilecek en fazla su 22 milyon m³ olabilecektir.

Kesikköprü hattında herhagibir arızanın olması Ankara'nın günlük su talebinin karşılanmasını büyük oranda zora sokacaktır.

Ankara'nın Yeraltısuyu Potansiyeli ve Kullanımı

DSİ Genel Müdürlüğü tarafından 1960-1970 yılları arasında Ankara ili ve çevresinde yapılan hidrojeolojik çalışmalar sonucunda; Hatip Ovası ,Kazan-Ova Çayı, Çubuk Ovası ve İncek kireçtaşlarının toplam yıllık işletme rezervini 63 milyon m³/yıl olarak hesaplamıştır. Ayrıca, tüm bu akiferlerin , geometrik yapıları ve hidrolik iletkenlik değerleri sayesinde en az 200-250 milyon m³ dinamik ve statik yeraltısuyu rezervine sahip oldukları belirlenmiştir.(7)

Kirletilen Yeraltı Suyu

Ankara İlinin yeraltıları kirletilerek ve akifer malzemesi alınarak yok edilmeye devam edilmektedir. Yukarıda adı geçen tüm akiferlerin yeraltısuyu kalitesi hidrojeolojik etütlerin yapıldığı 1970 li yıllarda içilebilir özelliklere sahipti. Ancak günümüzde; Ankara Çayına bırakılan Ankara İlinin her türlü evsel, endüstriyel, pestisit vb kirliliklerini taşıyan kanalizasyon sularının çok geçirimli Hatip Ovası alüvyonlarına süzülmesi sonucu bu akiferin yeraltıları kirlenmiş ve kullanılamaz duruma gelmiştir. Aynı şekilde Çubuk Ovası alüvyon akiferi ile İncek kireçtaşı akiferleri de bu sahalardaki yoğun yapılaşmalar sonucu aynı kirlilik risklerini taşıdıkları gibi bu sahalarda yoğun betonlaşma nedeniyle süzülme alanları da azalmakta ve yağışlar daha az miktarda yeraltına süzülerek akiferi de daha az beslemektedirler.

Ankara İlinde tek kirlilik riski taşımayan Kazan-Ova Çayı alüvyon akiferinin yok olma sebebi ise bu ovanın, akifer olma nedeni olan alüvyonun kum ve çakıl malzemesi agrega ocakları olarak işletilmesidir. Yaklaşık 35-40 m kalınlıkta olan alüvyon-

lar bir çok yerde 25 m ye kadar yok edilmiştir. Bir çok yerde yeraltısuyu tablası yüzeylenerek derin göller oluşurken hemen yanı başında da yeni tepeler oluşmuştur. Bu sahada ASKİ tarafından eskiden açılmış bir çok kuyu mevcut iken Mayıs/2007 ayında da 50 civarında yeni sondaj kuyusu açılarak işletmeye açılmıştır. Ancak bu ASKİ kuyuları da kum-çakıl ocaklarının meydana getirdiği tahribattan nasibini almakta ve bir çok kuyu devre dışı kalmaktadır(7)

Bu durum kurak dönemlerde Ankara'nın çok önemli bir içme ve kullanma su kaynağından yoksun kalınması sonucunu doğurmuştur.

Ankara'nın Su Kalitesi ,Su Temin Dengesi ve Su İşletme Planlaması Bozulmuştur.

Planlandığı gibi Gerede Sistemi'ni değil onun yerine Kızılırmak sisteminden Ankara'ya su getirilmesi Ankara suyu ile ilgili üç ana konunun etkilenmesine neden olmuştur.

1. Ankara suyunun kalitesi Kızılırmak suyunun getirilmesi ile birinci sınıftan standartlara göre ikinci sınıf kaliteye düşmüştür.

2. Son iki yılda Ankara'ya su temin eden sistemlerin rezervuarları büyük ölçüde boşalmıştır. Gerede sisteminin ikinci plana bırakılması ile Ankara'nın Su temin dengesi bozularak Ankara uzun bir dönem suyunun büyük bir bölümünü düşük kaliteli ve artırılması gerekli olan Kızılırmak suyundan temin etmeye mahkum edilmiştir

3. Gerede sisteminin ikinci plana itilmesi ile Ankara Su temin Sisteminin kilit barajı Çamlıdere barajında su biriktirememiştir. Bu durum Ankara'nın su işletme planlamasında öncelikle suyun büyük bir bölümünün İvedik arıtma tesisinin yeterli olmamasından dolayı artılmadan şehre verilmesi sonucunu doğurmuştur. Su talebinin karşılanabilmesi için yeraltısuyu kaynakları sınırlar zorlanarak devreye alınmış ve Ankara'nın su işletme planı uzun bir dönem için bozulmuştur.

Sonuç ve Değerlendirme

Ülkemizde su kaynaklarını geliştirme çalışmalarının merkezi planlama yapısından uzaklaştırılması, deneyimli kamu kurumlarının dışlanması , su gibi temel yaşamsal bir doğal kaynağın tümüyle serbest ticarete konu edilmesi süreci başlamıştır.

Ankara'da yaşanan su sıkıntısı bir yandan su temini yönetiminin planlı ve bilimsel bir anlayışla yapılmasının önemini ortaya koyduğu gibi aynı zamanda yerel yöneticilerin içme ve kullanma suyu teminindeki mevcut sistemi özelleştirilmesi konusundaki niyetlerini açıklamasına ortam sağlamıştır. Bu niyetler DSİ'nin bu alandan çekilmesi ve su temini projelerinin YİD metodu ile belediyeler tarafından yaptırılması ve sonunda su hizmetleri yönetiminin özelleştirilmesi şeklinde özetlenebilir.

Ankara'nın İçme ve Kullanma Suyu Temini konusundaki son durum şudur;

Ankara'nın Kızılırmak'tan getirilen suyla susuz kalması engellenmiş ancak ;

Ankara'nın Su Kalitesi

Su Temin Dengesi ve

Su İşletme Planlaması uzun bir dönem için bozulmuştur.

Bunun sonucunda Ankara, kalitesi düşük ve uzun vadede hangi sağlık sorunlarına neden olacağı bilinmeyen suyu , pahalı bir şekilde uzun bir dönem boyunca kullanmaya zorunlu bırakılmıştır.

Ankara su şebekesinden ODTÜ ve İMO tarafından alınan numunelerin analizlerinde koliform bakteriye ,yani mikro biyolojik kirliliğe rastlanması dikkat çekicidir (8) .

Şebekeye verilen sülfat ve klorür oranı sınır değerlere yaklaşan miktardaki suyun Ankara'nın eski su şebekelerinde orta ve uzun vadede aşındırıcı etki yaratma olasılığı vardır Bu durum şebekenin dış ortamdan da etkilenecek sudaki mikrobiyolojik kirliliğin artmasına neden olabilir.

Ankara önümüzdeki yıla da içme suyu barajları boşalmış ve yedeksiz olarak girmektedir.

Önümüzdeki dönemin de kurak geçmesi durumunda Ankara'nın su talebini karşılayabilmek için Kızılırmak'tan getirilecek suyun da ileri düzeydeki arıtma teknikleri ile arıtılmadan daha uzun süreler sisteme verilebileceği görülmektedir.

Bu nedenle bir yandan Ankara şebeke suyunda şeffaf bir şekilde kalite tesbitleri yapılırken diğer taraftan Kızılırmak suyu Arıtma tesisine ve Gerede

Projesi'ne bir an önce başlanmalıdır.

Bu süre içinde Ankara şehir şebekesinde % 65'ler civarında olduğu söylenen(9) kayıp ve kaçak oranlarının düşürülmesi için çalışmalara başlanması gerekir.

Ankara'da yaşanan su sıkıntısı, su temini yönetiminin planlı,akılcı,verimli ve bilimsel bir anlayışla yapılmasının önemini bir kez daha ortaya koymuştur. Bu sıkıntı aynı zamanda su temini konusunda çok başlılığın ve yetki karmaşasının yarattığı sorunlar açısından da dersler çıkartılması gereken bir deneyim olmuştur.

KAYNAKÇA

(1) **Ankara Su Temini Projesi Kızılırmak Sistemi Master Plan Raporu** 1992 DSİ V. Bölge Müdürlüğü Mart 1992 Ankara

(2) **Master Plan Report on Ankara Water Supply Project 1995** Volume II July 1995 EPDC –Su Yapı –Dolsar SİAR Müş Ltd Şti. DSİ Genel Müdürlüğü Etüd ve Plan Dairesi Başkanlığı . Ankara

(3) **Ankara Su Temin Projesi Gerede Sistemi Planlama Raporu 1996**–EPDC-Su Yapı –Dolsar-SİAL Müş Ltd. Şti. DSİ Genel Müdürlüğü Etüd ve Plan Dairesi Başkanlığı. Ağustos 1996 Ankara

(4) **Ankara Su Temin Projesi Gerede Sistemi Fizibilite Raporu (Revizyon) 2002**– EPDC– Dolsar- Su Yapı Müş Ltd. Şti. DSİ Genel Müdürlüğü Etüd ve Plan Dairesi Başkanlığı. Ocak 2002 Ankara

(5) YILDIZ Dursun (Ed.) 2007 **Su Raporu Ulusal Su Politikası İhtiyacımız** USİAD. Ulusal Sanayici ve İşadamları Derneği. Haziran 2007 .İstanbul.

(6) YILDIZ Dursun 2007 “Ankara'nın Su Sıkıntısı ve Su temini Projeleri Üzerine” **Çevre ve Mühendis Dergisi** Sayı :28 TM-MOB .Çevre Mühendisleri Odası Yayını 2007. Ankara

(7) KIRMIZITAŞ Hasan 2008 “**Ankara Büyükşehir Belediyesi Tarafından İçme-Kullanma Suyu Amacıyla İşletilen Akiferler**” DSİ Genel Müdürlüğü Ankara

(8) “ İçme Suyu Ankara'da Her Bölgede ve Her Zaman Pırlı Pırlı Değil” **İMO Ankara Şube Bülteni**.Ekim 2008

(9) GENÇ Sertkaya Hülya 2007 “Melih Bey Uyurken Ben Sabaha Kadar Çalıştım”Veysel EROĞLU ile Söyleşi.**Platin Dergisi** S: 106 Eylül 2007 Ankara



TMMOB MİMARLAR ODASI ANKARA ŞUBESİ
KONUR SOKAK 4/3 KIZILAY ANKARA