

Ulaşım ve Erişilebilirlik (1)

ALPER AL

07.12.2019

Erişilebilirlik şehirde yaşayan insanlar olarak bazen eksikliğini doğrudan gördüğümüz, bazen de çevresine duyarsız tasarım ve planlamanın yol açtığı ve ilk görüşte fark edilmeden hayatı zorlaştıran ve insanlara hareket ve yürüme ritimleri/rotaları yaratan bir durumdur. Bu yazıda erişilebilirlik konusunu ticari yapılaşma, hastane yapıları, parklar, uydu kentler ve ulaşım ve taşıma birimleri başlıklarında ele alacağım.

İlk olarak ticari yapıların en önemli tasarım özelliği çok fazla sayıda insanı toplayabilmesidir, bu projeler gerek strüktürel sistemleriyle gerekse geniş ön avlu ve çok katlı otoparklarıyla kendi içlerinde çok sayıda insanı barındırabilecekleri bir sisteme sahip olduklarını düşünebilirler ancak **Cepa, Kentpark, Next Level, Tepe Prime ve Taurus** gibi projeler insanların buraya nasıl geleceği konusunda bir tasarım fikri veya çözümü sunmuyo; metro ile gelenlerin yolun karşısında ODTÜ durağında inip üst geçide kadar yürüdükten sonra daracık bir kaldırımda üstelik sol yanlarında 4 şeritli Ankara-Eskişehir yolu riskini göze alarak buralara gelmeleri bekleniyor. İlginçtir ki şehirle ve mahalle ile çok daha net bir ilişki kuran ve daha az yoğunluktaki yollarla çevrili arka cepheleri hiçbir yönlendirme ve insanları toplama endişesi taşıyor. Aynı şekilde **Söğütözü metro durağından** indikten sonra taksi ve dolmuşların yoğunluğunda ilerlerken hiçbir kavşağı veya yaya yolu olmayan bir alandan insanları toplamaya çalışan Next Level'da bu tasarım hatalarından etkilenmiş ve halk tarafında az ziyaret edilen bir alışveriş merkezi olmuştur. Aynı şekilde bahsettiğim bu alan yüksek binaların arasında ve araç yoğunluğunun verdiği bunalım ve tedirginlikle insanların **Çukurambar bölgesine** geçmeleri için tek yoldur, erişilebilirlik ve sağlıklı bir rota yaratma kaygısı açısından oldukça problemlidir bölgedir. Bu alan birçok sokak plansız ve sonradan eklenen yapılarla **çıkamaz sokak** haline gelmiştir.

Bir diğer başlık olan ulaşım ve taşıma birimlerinin erişilebilirlik problemlerini de bir önceki başlığı Söğütözü örneğiyle bitirdiğimiz için aynı bölge ile devam ediyorum. Ankara'da insanların en çok seyahat ettiği yerlerden bir tanesi **AŞTİ**'dir, Konya yolundan ulaşımın bir nebze otobüs ve özel araçla sağlandığı AŞTİ'ye şehrin batı tarafından ulaşmak için ilk önce son durak KIZILAY'a metro ile gitmeyi sonrasında aktarma yapılarak yine en son durak olan AŞTİ'ye geçilmeyi zorunlu kılar. Söğütözü-AŞTİ metro bağlantısı veya daha sağlıklı bir bisiklet veya yay yolunun araç yolundan ayrılarak sağlanması gerekmektedir. Bu duruma ek olarak başkent **Havaalanının** şehrin bu kadar dışarıda olması tasarım ve güvenlik açısından bir gereklilik olsa da, toplu taşıma veya metro hattı yerine her saat geçen ve yolcu alım ve indirme duraklarının insanları ağır valizleriyle başka bir aktarma yapma mecburiyetinde bırakacak noktalar olması yine şehrin erişilebilirlik konusunda en büyük problemlerindendir. Ulaşım ve taşımanın içerisinde en önemli noktalardan bir tanesi bisiklet projesi ile de adını sıkça duyduğumuz **Batıkent ve Kuru metroları**. Metroların güzergâhları o kadar sık değişiyor ki artık kuru metrosu denince hangi yöne giden metrodan bahsettiğimi ben de bilmiyorum. Metronun temelleri 2003 yılında atılmış, dönemin belediye başkanı M. Gökçek 2011 yılında metro yapımının belediyelerin gücünü aşan bir iş olduğunu söylemesi ile Ankaralı'nın hevesleri kursakta kalmıştı, daha sonra ise Çayyolu metrosu 2014 yılında kullanıma açıldı ancak temelleri 2003 yılında atılan metro giriş ve çıkışlarının yerleri hala mantıklı ve toplumun güzergahı için sağlıklı mıydı yeniden düşünölmeye gerek görölmedi. Ümitköy metro durağı özelinde örnek verecek olursak metronun girişi Eskişehir yolunun kenarında olup Ümitköy'ün içlerine ulaşmak

için yaklaşık 20 dk'lık nispeten eğimli bir yolu yürümenizi gerektirir; daha da kötüsü otobüs ile aktarma yapmak istesenez sizi daha geç ulaştıracak bir otobüs güzergahına denk geleceksiniz.

Eklemek gerekirse Ümitköy metrosuna yaya ulaşımı için ayrılan yollardan bir tanesi kaldırımsız ve yasak olmasına rağmen tüm arabaların zorunlu olarak döndüğü bir ara yol kenarından sağlanıyor, diğeri ise çok uzun zamandır orada bulunan Ümitköy çarşısının tek kişilik demir merdivenlerinden dolanarak ve otoparkın içinden geçerek Ankara'nın ana metro duraklarından birine varıyor. Son olarak metro duraklarının ki bunların başında **Ümitköy, Beytepe ve Bilkent** geliyor, insanlar arabalarını yol kenarlarında izinsiz yerlere park ediyorlar veya çok daha yararlı kullanılabilir büyük alanların otoparka dönüştürülmesine ve rant için pazarlanmasına öncülük ediyorlar, Beytepe ışıklarından sonraki araba kuyruğu, Ümitköy'de site sakinleri ve arabalarını oralara park eden insanlar arasındaki tartışmalar ve koru metrosu yakınlarındaki Arcadium otoparkları dahil her yerin hınca hınç dolu olması buna duruma örneklerdir.

Üçüncü konumuz Türkiye genelindeki **Şehir Hastaneleri**, İzmit ilinde şehir hastanesi şehrin 11 km dışına taşınarak insanları 3 farklı aktarma yapmak zorunda bırakmış ve acil durum yönetimini neredeyse hiçe saymıştır, İzmit örneğinde olduğu gibi oldukça merkezi konumda olan ve nüfus yoğunluk dağılışına göre adil ve mantıklı bir erişilebilirlik sunan **Atatürk eğitim ve araştırma Hastanesi, Yüksek ihtisas ve Numune** gibi önemli ve hafızalarda yer etmiş hastaneler kapatılarak büyük bir hastane kompleksi Bilkent'e açılmıştır. Merkezde kalan hastanelere fazla bir yüklenme olurken insanların Bilkent'e aktarma yapan dolmuşlarla gitmesi ve buraya bağlanan yoluna hala çok dar ve yapım ve genişletme aşamasında olması erişilebilirlik konusunda çok büyük bir problemdir. Keçiören'den kalkan bir hastanın Bilkent şehir hastanesine ulaşması, hiçbir toplu taşıma aracını beklememek şartı ile en az 1 saat 40 dk'dır, bu süre Numune Hastanesi özelinde Keçiören'de oturanlar için yaklaşık 45 dk. idi.

Bir diğer problemlili başlık ise **Parklar** özelinde. Parklar kamu alanları içerisinde en önemli ve en yaygın kullanılanlarından bir tanesi, ancak yeşilini günden güne kaybeden Ankara için erişilebilirliği neredeyse imkânsız olan bu alanların sadece rakamda kalarak bir problem yokmuş gibi gösterilmeye çalışılması yanlış. Bu konuda en önemli örnek 50. Yıl parkı ile Kurtuluş parkının karşılaştırmasıdır. Birbirine oldukça yakın olan bu iki parkın da kullanıcı sayısının az olmasının birbirlerinden farklı sebepleri var. Ancak Kurtuluş parkının erişilebilirliği yüksek ve Kızılay kurtuluş aksı üzerinde ve Hacettepe'den gelen yolu da içine katan önemli bir kamusal düğüm olduğu açık. 50. Yıl parkı ise içindeki mekânlar ve aletleri kullanılmamaya yüz tutmuş artık hafta sonları bile gidilmeyen büyük bayrak direği olmasa fark edilmeyecek bir alan. Bunun en büyük nedeni kapılarının açıldığı anlamsız yollar ve yaya ulaşımını imkânsız kılan eğim. Bilkent, ODTÜ, Başkent ve Çankaya gibi üniversitelerde okuyan öğrencilerin en büyük şikâyetleri ulaşımın zorluğu idi, Mansur Yavaş geçen günlerde yaptığı açıklamada yolların giriş kapılarına kadar uzatılmasının ve **yeni bisiklet yolu projesinin** hem metrolara entegre olarak hem de kampüs içlerine de gireceği haberi ile bu soruna bir çözüm olacağını belirtti. Ancak daha önce belirttiğim gibi bu yaklaşık 57 kilometreyi bağlayacak 6 etaptan oluşan bisiklet yolu için önemli engeller var, sürücülerin insan hayatını yok saymasını bir kenara bırakırsak, metrolara giden yaya ulaşımı dahi sağlıklı sağlanmazken bisiklet yolu oldukça problemlili bir süreçten geçecek, insanlar bisikletleriyle metroya vardıklarında sadece birkaç tane olan bisiklet koyma noktasına bisikletlerini yerleştirdikten sonra diğer bisikletliler ne yapacaklar? çok daha sıkışık bir metro yolculuğuna sebebiyet vermeyecek mi bu durum çünkü bu proje ile yaklaşık 22 bin aracın trafikten çekilmesi bekleniyor ancak bu 22 bin kişi taşıyacak olan bisiklet sayısı pek gerçekçi bir şekilde ele alınmamış görünüyor.

Son olarak bu başlıkların bir sonraki çalışmalarda genişletileceği alanlar AnkaPark ve uydu kentlerin kullanıcılar için erişilebilirliği olacaktır.

UYARLANABİLİR KENT ATÖLYESİ ANKARA ÇALIŞMASI

Ulaşım ve Erişilebilirlik Raporu (2)

ALPER AL
26/06/2020

Bir şehrin uyarlanabilirliği konusunda en önemli kıstaslardan bir tanesi de o şehrin zaman içerisinde büyümesine bağlı olarak değişim ulaşım akslarıdır. Bu açıdan bakıldığında ilk planlarına kıyasla hızla büyüyen nüfusu ve yapılaşması ile Ankara kentinin şehir planları kentin büyüme hızına yetişememiştir. 1948 yılında çıkarılan yasa ile hazineye verilen parsellerin belediyeye devri ve sonucunda bu parsellerin bir kısmının konuta ayrılması, Ankara'da ileri bir süreçte ulaşım ve erişilebilirlik konusunda büyük problemler yaratacak uydu kentlerin temelini atmıştır. Daha sonrasında 50'lerdeki ekonomi stratejisindeki değişim, dönemin koşulları ve gelişen orta sınıfla beraber Ankara'da ilk gece kondu bölgeleri ortaya çıkmış ve konutların inşası 60-70'lerle beraber inanılmaz bir şekilde artış göstermiştir. Günümüzde Ankara'nın kendine özgü tipolojisini yaratan, değişen ölçeklerde ve değişen belediyecilik ihtiyaçlarına sahip uydu kentler Eryaman Batıkent Yenimahalle Bilkent Ümitköy olarak sayılabilir. Ancak kentin Eskişehir yolu aksı doğrultusunda hızlı gelişimi, bazı bölgeleri uydu kentlikten çıkararak, kendi kompleksitelerine ve kent merkezine paralel merkezilikler kazanmalarına neden olmuştur. Bu yazıda ARUP City Resilience Framework'ün Kentsel uyarlanabilirlik ölçütleri Eskişehir yolu üzerinde, ulaşım ve erişilebilirlik konu başlığı altında ele alınmıştır.

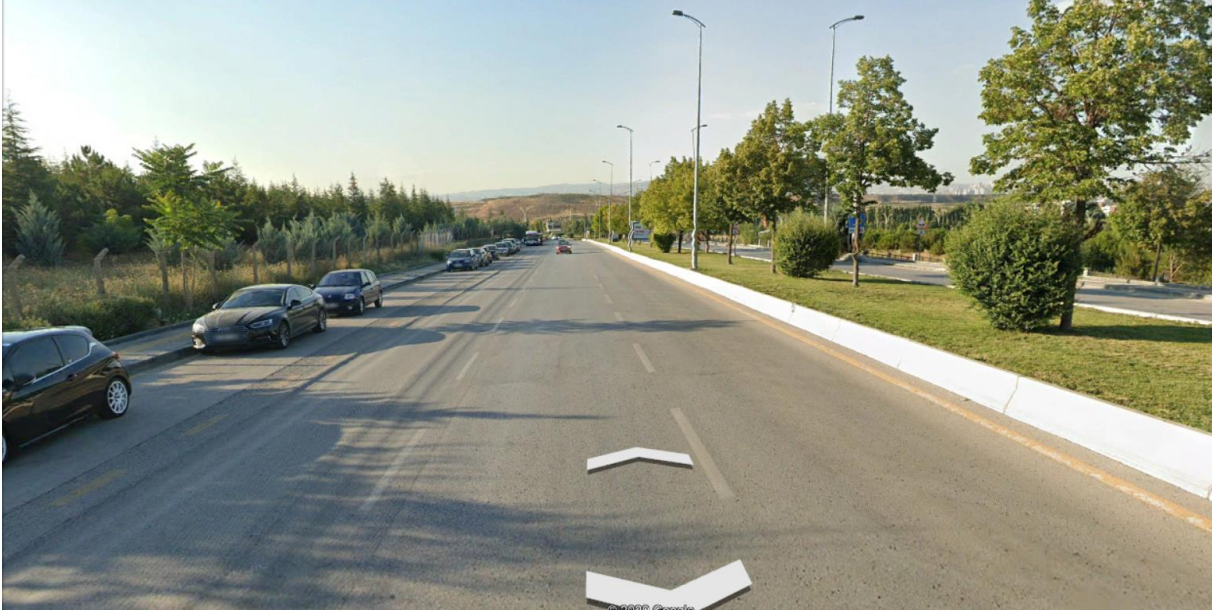




İlk olarak Eskişehir Yolunun linear özelliği şehir merkezinin araçla, yaya dolaşımıyla ve toplu taşıma sirkülasyonlarıyla bir uyum içerisinde değildir. Kent merkezine Eskişehir yolundan çevreci ve kentlinin hakkı olan yaya veya bisiklet ile ulaşım imkânı bulunmamaktadır. Günümüzde bahsi geçen Ankara'nın bisiklet yolu projesindeki amaç bu bisiklet yollarını metro istasyonları ile birleştirmek ve Eskişehir yoluna paralel, ancak kent merkeziyle bağlantılı yanıl, çevreci akslar oluşturmaktır. Ancak bu noktada metro istasyonlarının yer seçimi ve çevresiyle entegrasyonu oldukça problemlidir. Kampüsler, üniversiteler ve AOC'nin yeşil alanlarıyla sürdürülmesi gereken bisiklet ve yaya dolaşımı metro istasyonlarıyla entegre olmak için bu yanıl akslardan çıkarılıp yeniden yoğun ve hızlı bir trafiğin olduğu Eskişehir yoluna dahil edilmek zorunda kalacaklardır. Ankara Büyükşehir Belediyesinin belki de pilot proje olarak başlattığı bazı metro istasyonlarında bisiklet kullanıcılarını çekici uygulamaları ne yazık ki bu alanlara bisiklet ile ulaşımı; trafik, kötü durumdaki yollar ve yoğun iş saatleri gibi nedenlerden dolayı başarısız olmuştur. Metro yakınlarındaki bazı kullanılan binaların ve boş alanların yeniden değerlendirilerek Ankara için bisiklet yolu ve Eskişehir yolu arasında bir tampon oluşturularak, çevreci bir yapı tipolojisi geliştirilebilir ve bu bazı noktalarda devam ettirilebilir olduğu görüşümdedir. Eskişehir yolundan araçları içine alışı, yaya ve bisiklet yollarının metrolarla ilişkisi tasarlanmış, kamusal ve kiralanabilir alanları barındıran bu arayüz tasarımı Ankara için problemlili olan bu konuya çözüm olabilir.



İkinci olarak, Eskişehir yolunun bu linear özelliği toplu taşıma kullanımını için de bir dezavantaj doğuruyor, durakların yetersizliği, toplu taşıma kullanan insanların istedikleri yerlere gitmek için aktarma yapmalarını ya da bir mesafe yürümelerini zorunlu kılıyor. Bu soruna çözüm olarak dünyadaki diğer kentlerde de uygulanan loop ya da circle/çember tarzı bir metro istikameti ya da ring sistemi şehir merkezine benzer olarak Eskişehir yolu ve paralelindeki programların ve aktivitelerin de olumlu etkilenebileceği bir dolaşım çözümüne kavuşabilir. Bu sistem Eskişehir yolunun yanal akslarında günlük eylemlerini gerçekleştirmek için arabalarını bırakarak adeta açık otoparka dönüştürülen Beytepe ve Ümitköy gibi bölgeleri de rahatlatarak belki de bisiklet aksının daha kullanılabilir olmasının önü açılacaktır.





Eskişehir yolunun bir diğer problemi ise bölgelere ayrılarak bakılacak olduğunda çok yoğun ve farklı aktivitelere sahip bir düzenden çıkarak seyrekleşen, kullanım ve aktivite sürekliliği hafta içinden hafta sonuna kayan ve sınırları belirsiz bir kent imajına dönüşmesidir. Bu bölgeler genel olarak Bahçelievler- Söğütözü ve paralel sokaklarıyla Cepa, Kentpark, Maidan- Bilkent Odtü vs. bölgeleri olarak devam etmekte ve Ankara'nın yeni uydu kentlerini oluşturan ve belediyeçilik faaliyetlerini zorlaştıran Ankara kenti kapılarına, Yapracık bölgelerine uzanmaktadır. Yine bu bölgeler özelinde bakıldığında Cepa, Kentpark ve Maidan aksının bizlere aktardığı daha farklı ve üzerine düşünülmesi gereken bilgiler var. Ankara'daki kamusal alan yetersizliğinden dolayı kentliler alışveriş merkezlerini kamusal alanlar olarak benimsemektedir. 90 yılındaki nazım imar planında da amaçlandığı üzere Ankara'nın Batıya büyümesi yeni cazibe merkezlerinin gerekliliğini doğurdu. Bu nedenlerden dolayı Eskişehir yolu üzerinde Alışveriş Merkezlerinin kentlinin ve gelişen aksın yeni sakinlerinin hafızasında yeni kent merkezi olarak gelişmiştir. Bu yeni linear cazibe aksı büyümesinin gerekliliği olarak kendi altyapısını ve eklentilerini zamanla yanında getirmiş, bu da bölgede daha büyük ölçekte değişen ve planlı bir şehir düzenine zıt bir durum oluşturmuştur.



Üniversitelerin kampüs ve yeşil alanlarının belediye ile yaşadığı problemler, parsel durumundaki belirsizlik ve yolsuzluk iddiaları ile davalık çok katlı yapılar, bakanlıklar, şehir hastaneleri; bulvar, alt geçit ve dönüşlerin eklenti olarak gelmesi belediyecilik ve bölgenin yönetimi gibi konularda bir problem yarattığı gibi; ulaşım ve erişilebilirlik konusu başlığı altında da önemli bir yer tutmaktadır.

Her ne kadar sorunların belirlenmesi bu rapor için önemli bir yer tutsa da bölgedeki sermaye, Ankara içindeki statüsü ve programların çeşitliliği, alınacak doğru kararlar ve planlama dahilinde yüksek bir uyarlanabilirlik kapasitesine sahiptir. Günümüzde Covid-19 pandemisinin bize öğrettiği şeylerin yanı sıra pandemi sonrası hayatlarımızda ve hafızalarımızda yer edecek yeni normal davranışlarımız ve aktivitelerimiz bir şehrin en hazırlıklı olması gereken uyarlanabilirliğinin kentsel ve toplumsal krizlere karşı olduğunu göstermiştir. Kamusal alanın kent merkezinden ve meydandan kopması kentlinin ulaşabileceği yeşil ve açık alanların önemini bir kere daha kanıtlamıştır, yine kriz anlarında stok, telaş gibi nedenlerden dolayı kaynak çeşitliliği, fazlalık, bütünleşiklik ve verimlilik konularının da kentli için önemini göstermiştir. Belki de yeni normal ile araç ulaşımının yerini bisiklet ve yaya ulaşımının alacağı, alışverişin ve toplantıların tamamen dijital bir platform üzerinden olacağı, suyun ve tarımın sürdürülebilirliğinin toplum için yeni bir direnç olarak dizayn edilip yeşil alan kamusal alan ve belediyenin kontrolünde devamlı hale gelebileceği bir geleceğe hazırlanıyor olabiliriz.