

ULAŞIM YAYA ÖNCELİKLİ OLMALIDIR!!!

Geçtiğimiz bir ay içerisinde Çankaya ilçesi Turan Güneş Bulvarı'nda karşıdan karşıya geçmeye çalışan üç yayanın hayatını kaybetmesiyle sonuçlanan üç farklı kaza yaşanmıştır. Bu kazalardan ilki 4 Aralık'ta yaşanmış olup yeni yapılan TRT Altgeçidinin hemen ilerisindeki MSB Lojmanlarının önünde gerçekleşmiştir. Kazada 73 yaşındaki Haydar Ulusoy hayatını kaybetti. İkinci kaza sadece 4 gün sonra 8 Aralık tarihinde karşıdan karşıya geçmeye çalışan 15 yaşındaki Tuğçe Cırık'ın ölümüne sebep oldu. 26 Aralık'ta yaşanan kazada ise yaya geçidinden geçmek isteyen 40 yaşındaki Cumhuriyet Sayan hızla gelen otomobilin çarpması sonucu metrelerce sürüklenerek hayatını kaybetti.



Turan Güneş Bulvarı ve Ölümlü Kaza Konumları

Basına yansıyan bu bilgilerin dışında Turan Güneş Bulvarında onlarca yaralanmalı ve maddi hasarlı kaza meydana geldi. Yaşanan bu kazalara ait birçok görüntü bu bölgede araçların ne hızla seyrettiğini açıkça göstermektedir.



18 Aralık Trafik Kazası (Turan Güneş Bulvarı)

Yaşanan bu kazalar ne ilktir ne de son olacak gibi görünmektedir. Odamız tarafından defalarca yapılan açıklamalarda da dile getirildiği üzere temel sorun kentlerde ulaşımın yaya öncelikli olması gerekirken taşıt öncelikli olmasından kaynaklanmaktadır.

Ulaşım insanın ve eşyanın gerektiği zamanda gerektiği yer de bulunmasının sağlanmasıdır. Bunun sadece hızlı, konforlu, ucuz ve çevreci değil aynı zamanda güvenli de olması gerekir.

Peki, bu nasıl sağlanır? Bu yol ile alan kullanımı arasındaki ilişkinin önce doğru algılanması sonra da doğru kurgulanması ile sağlanır. Bunun içinde yolların; kesintisiz, hızlı ve direkt trafiğe hizmet eden otoyoldan, yaya hareketinin yoğun olduğu, yavaş ve lokal trafiğe hizmet eden sokaklara kadar çeşitlenen fonksiyonel sınıflandırması ile hizmet verdiği/geçtiği alan arasında uyumun gözetilmesi gerekir. Yani sanayi bölgesinde üretilen ihraç mallarının limana, tarla da üretilen domatesin ilgili pazarlara hızla aktarılmasını sağlayan otoyollara, şehirlerarası yollara, tünel ve köprülere ihtiyaç duymamızın yanı sıra Ayşe teyzenin tansiyon ilacını yazdırmak için sağlık ocağına güvenli ve konforlu olarak gitmesini sağlayan kentiçi yol ağına gereksinim vardır.

Son çeyrek yüzyılda büyük kentlerimizin öncülüğünü yaptığı ve özellikle Ankara'nın önemli bir örnek oluşturduğu, otomobil odaklı ve her ne kadar kentsel ulaşımında imkânsız olsa da kesintisiz trafik akımı hedefli ulaşım altyapısı kurgusu; günümüz şartlarının oluşmasının ana etmenidir. Nedir bu şartlar? Trafiğin zirve saatlerinde onlarca katlı kavşağa karşın tıkanan trafik, artan seyahat süreleri, kent geneline yayılmayan ve bütüncüllükten uzak bir raylı sistem ağı, zirve saat dışında ise kontrolsüz ve boş bulvarlar, caddeler.

Peki, ya diğer yol kullanıcıları? Yayalar, bisikletliler, toplu taşıma kullanıcıları? Pazara giden yaşlı amca, mahallesindeki okulundan dönen öğrenci, ekmek almaya yolun karşısındaki bakkal giden ev hanımı, kısacası hepimiz; bazen olmayan olursa da üzerinde ekmek büfesi ya da taksi durağına bile yer bulunan ama bizlerin kullanımına bir türlü uygun hale getirilemeyen kaldırımlarda, kelle koltukta karşıdan karşıya geçmek zorunda kalınan taşıtların hız ve konforu için oluşturulmuş geniş yollar arasında, konut alanı bile olsa üst geçitlere zorlanarak, çocuk, yaşlı veya engelli bir bireyin yok sayıldığı bir ortamda hayatta kalmaya çalışmaya zorlanıyoruz. Nedeni? Hepimizin her gün trafikte olmamızın hepimizin birer ulaştırma uzmanı olduğumuza yeter olduğu kabulü temelinden öteye gitmeyen, kimi zaman oy, kimi zaman rant, kimi salt cehaletle yapılan hamlelerle, başlangıçta da belirtildiği gibi yol ile alan kullanımının çeliştiği, kent dinamikleri ve insan doğasını hiçe sayan bir ulaşım ortamının yaratılmasıdır.

Turan Güneş Bulvarı örneği kendi içinde bu çelişkiyi öyle güzel ortaya koymaktadır ki. Bir ucu alan kısıtları dolayısıyla bozulmak istense de direnen konut, iş, alışveriş ve yeme-içme mekanlarını bulunduran, diğer ucu ise yazı genelinde vurgulamaya çalışılan otomobillere hızlı ve kesintisiz ulaşım imkânı sunabilmek için durmak yok yola devam zihniyeti ile değişime zorlanan iki uç nokta. Düşünün Konya Yolu ya da İncek Bulvarından yaklaşıyorsunuz. Hızınızı engelleyecek hiçbir şey yok. TRT kavşağı da artık bir engel değil. Hızla yapılaşmaya ve konut alanları olan bir kesime giriyorsunuz ancak bir yandan da 6 şeritli bir yoldasınız. Yerde "Yavaş", "Hız limiti 50" gibi uyarılar olabilir ancak yol alan kullanımına öyle bir tezat oluşturuyor ki, bir de trafiğin zirve saatlerinde değilseniz bu şartlar altında MSB Lojmanlarının olduğu bölgeye geliyorsunuz. Sonrasında trafik ışıkları biraz hızınızı kesebilir, kırmızıysa ve kurallara uyulup durulursa. Sonrasında yokuş aşağı daha yoğun bir konut alanına, yolda parklanmanın arttığı ve taşıt trafiğinin tek şeride bile düşebildiği bir ortama girilerek Simon Bolivar kesişimine erişiyorsunuz. Bu uzun hikâye sadece 5-6 km'lik bir mesafede gerçekleşmekte. Söz konusu kazalar bu mesafe içinde yukarıdaki fiziki ve psikolojik şartlar altında taşıt kullanan sürücülerle, bu şartlar altında yaşamaya, ihtiyaçlarını gidermeye çalışan yayalar, semtliler, kentliler arasında yaşanmakta.

Çözüm? Basit! Nasıl otoyol motorlu taşıtlarınsa, yaya, bisikletli giremiyor hatta minimum hız limiti konuluyorsa, kentiçi de alan kullanımı doğrultusunda yayalarıdır, bisikletlilerindir. Yol ağı insan yoğun bölgelerden uzaklaştıkça hıza izin veren motorlu taşıt hareketi ağırlıklı hale gelir. Ara geçişlerde çok dikkatli kurgulanır ki güvenli olsun. Okulun, parkın, bakkalın, kütüphanenin olduğu yer de yayaya üst geçitten geç diyemezsiniz. O bölge onun yaşam alanıdır. Alt/Üst geçitler, trafik ışıkları gibi tercihler hızın artışı ile gündeme gelebilecek çözüm alternatifleridir. Dumlupınar Bulvarı'na nasıl hız tümseği koyamazsanız, alan kullanımı gereği günlük insan hareketi barındıran yerlerde de üst geçit

yapamazsınız. Pek çok konuda olduğu gibi trafik kültürü konusunda da ciddi bir değişime gereksinim var. Hatalı tasarım ve planlama uygulamaları sonucunda oluşan erozyonu aşmak için bırakın da ulaşımı konusunda uzman inşaat mühendisleri şekillendirsinler.

Her şeyi en iyi kendisinin bildiği özgüvenine sahip olan insanlar tarafından dayatılan kent anlayışı bizi bugünlere getirdi. Üzülerek söylemek gerekirse “ben her şeyi bilirim” anlayışını eleştirenlerin kendi uzmanlık alanları dışında açıklamalar yapması bizim tarafımızdan kabul edilebilir değildir.

İMO Ankara řubesi

Yönetim Kurulu