Bilgilendirme





Uygar caddeler

Son yıllarda, kentlerde cadde tasarımı hakkındaki düşünceler önemli ölçüde değişim geçirdi. Bir zamanlar otomobillerin kral olduğu sokaklarda şimdi (İngiltere'de devletin nihayet hazırladığı Cadde Kılavuzu ile) önce insanların gelmesi gerektiği konuşuluyor. Bazı yerlerde, fiziksel bariyerleri ortadan kaldıran ve sürücüleri yayaları düşünmeye zorlayan ortak mekanların yaratılmasıyla cadde tasarımında çarpıcı değişiklikler olduğunu görüyoruz. Peki bu değişiklikler daha güvenli, daha uygar mı – yoksa daha korkutucu caddeler mi yaratıyor? Çocukları ve bazı sakatlıkları olan insanlara yardımcı mı oluyor, yoksa onları engelliyor mu? Hepimiz herkes için daha iyi caddeler istiyoruz – öyleyse bu uzlaşmayı kaçınılmaz hale mi getiriyor? Bu bilgilendirme kitapçığı tartışmayı başlatıyor. Kitapçık, uygar caddeler arayışımızda tasarım profesyonelleri ve lobi grupları arasındaki tartışmaları daha ileriye taşımayı amaçlıyor.

Çeviren: Burcu Karabaş
Arkitera Mimarlık Merkezi*

*Çevirinin bütün sorumluluğu
Arkitera Mimarlık Merkezi'ne aittir.

CABE SPACE

Giriş

Caddelere bakış açısı ve cadde tasarımına yaklaşım, köklü bir değişim geçirmeye başladı. Son 60 yılda caddelerin çoğu sürücülerin ve motorlu trafiğin ihtiyaçlarına öncelik verilerek tasarlandı. Bu yaklaşıma göre "iyi" bir cadde, sürüşü kolaylaştıran ve araçla seyahati kısaltan niteliklere sahip olmalıydı. Caddeleri farklı şekillerde kullanmak -örneğin yürümek, alışveriş yapmak, bisiklet ve bebek arabası sürmek, tekerlekli sandalye kullanmak, oyun oynamak veya sadece oturup etrafı izlemek- isteyen insanların gereksinimleri üzerinde ise oldukça az duruluyordu.

Ancak şimdi, bu durum değişiyor. Dünya üzerindeki tüm ülkelerde, karar alıcılar caddelerdeki bu trafik merkezli oluşumun işlev bozukluğuna sahip mekanlar yarattığını fark ediyor. Caddelerin 20. yüzyıl öncesi sahip olduğu sosyal ve ekonomik değer; toplumun tüm bireyleri tarafından ortak topluluk etkileşim mekanları -hatta trafik için bağlantı hatları- olma durumu yeniden keşfediliyor. Cadde tasarlamanın yeni yolları deneniyor; "ortak mekan" gibi yeni terimler popüler hale geliyor.

Bu değişim, güvenlik ve kabul edilebilir risk konularında tartışmalar yaratıyor. Herkes için güvenli olan caddeleri nasıl tasarlamalı ve onların bakımını nasıl yapmalıyız? Tasarımda yaşanan son değişimler, belli tasarımların görme engelli ve görme yeteneğinin bir kısmını yitirmiş insanlar üzerindeki etkileri üzerinde özellikle duran bazı çevrelerde[1] anlaşmazlıklar yaratıyor. Çoğu kişi, daha iyi, daha insancıl mekanların ancak paylaşılarak ortaya çıkabileceğine inanıyor. Bu paylaşılan mekanların ne kadar iyi işleyeceği, nasıl tasarlanacaklarına ve pratikte nasıl uygulanacaklarına bağlı olacak. Fakat soru hala geçerliliğini koruyor: herkesin gereksinimlerine cevap veren bir cadde tasarlamak gerçekten mümkün mü?

İngiltere ve Galler'de bu tartışmalar, konutların yer aldığı caddelerin tasarımı için devletin hazırladığı güncellenmiş bir rehber olan Mart 2007'de yayınlanan Cadde Kılavuzu[2] ile yeni bir ivme kazandı. Konutların bulunduğu caddeler için hazırlanmış olmasına rağmen Cadde Kılavuzu, yeni oluşan "caddelerin birer mekan olarak değerinin üzerinde durma" felsefesine otorite kazandırıyor ve değerli pratik öneriler içeriyor. Kılavuz, ibrenin araçtan yayaya yönelişini temsil ediyor. Engelli yönetmeliği ise daha ileri giderek, engellilerin ihtiyaçlarının diğer tüm yol kullanıcılarından önce gelmesi gerektiğini ortaya koyuyor. Bu bilgilendirme kitapçığı yürümek, araç kullanmak ve alışveriş yapmak gibi farklı amaçlar için kullanılan -veya kullanılması öngörülen- caddeler için hazırlandı. Otobanlar ve ağır vasıta yolları, bu kapsamda ele alınmıyor. Konu, uygar caddeleri – herkesin A noktasından B noktasına kolayca ulaşabilmesi, yolu kullanmaktan ve orada bulunmaktan zevk alması için tasarlanan mekanları neden ve nasıl tasarlamamız gerektiği. Caddelerimizin çoğunun uygar, içinde bulunmaktan zevk aldığımız yerler olmadığı gerçeği sürekliliğini koruyor. Genellikle gürültülü, kirli, tehlikeli ve tatsızlar – sonuç ise ciddi sosyal ve çevresel problemler oluyor.

Bu kitapçıkta yer alan fikirler kapsamlı görüşmeler ve cadde kullanımı ve tasarımı üzerinde çalışan kişilerden meydana gelen geniş odak grupları[3] sonucunda ortaya çıktı. Kitapçığın amacı, tartışmayı netleştirmek, cadde tasarımındaki yeni ve farklı anlayışların avantajlarını, dezavantajlarını ve geniş kapsamlı etkilerini incelemek ve CABE'in bu tartışmalı konular hakkındaki görüşlerini ortaya koymak. Karar alıcılar ile caddelerin tasarımı ve bakımıyla ilgilenen herkes için yararlı olacağı kanısındayız.

Önce insanlar – cadde tasarımının yeni hiyerarşisi

Önce gelir	**Yayalar**
↓	**Bisiklet sürücüleri**
↓	**Toplu taşıma kullanıcıları**
↓	**Özel hizmet araçları (ör. acil durum hizmet araçları, atık araçları)**
Sonra gelir	**Diğer motorlu taşıtlar**

Cadde Kılavuzu, s. 28, tablo 3.2

"Herkes için güvenli olabilecek caddeleri nasıl tasarlamalı ve bu caddelerin bakımını nasıl yapmalıyız?"

Birer mekan olarak caddeler: yeni tasarım yaklaşımları

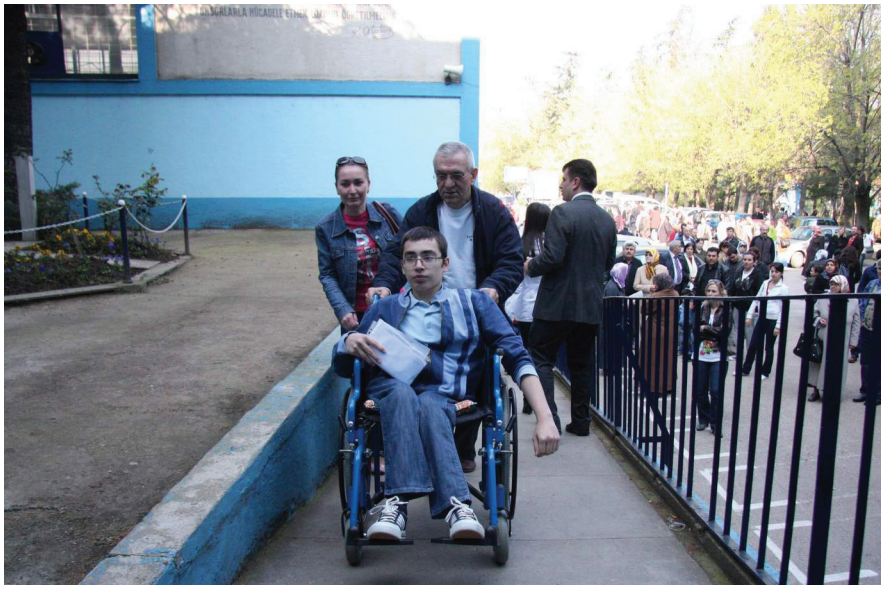
20. yüzyılın ortasında, motorlu araçlar yaygınlaşmaya başladığında cadde tasarımına ilişkin iki görüş baskın çıktı. Bunlardan ilki, caddelerin en önemli görevinin araçla seyahati kolaylaştırmak olduğuydu. İkincisi ise trafik ve yayaları karıştırmanın doğal olarak tehlikeli ve yayaların trafikten tamamen ayrı tutulmasının ideal olduğu[4] yönündeydi. Bu iki düşüncenin bir araya gelmesi, kentlerimizdeki tarihi cadde şablonlarını bölerek geçen yaygın çevre yollarının, yaya alt geçitlerinin, kent merkezlerindeki yayalaştırılmış caddelerin ve insanların istediklerini zaman ve yerde karşıya geçmelerini engellemek için kaldırım kenarları boyunca yerleştirilen metal bariyerlerin ortaya çıkmasıyla sonuçlandı.

Caddeleri kendi içlerinde birer mekan olarak değerlendirerek değil de, trafik akışına öncelik vererek tasarlamak kamusal mekanların zenginliği ve çeşitliliği ile işlevlerini de azalttı. Bu yaklaşımın eksiklikleri görünür olmaya başladıkça düşünce tarzı tasarımın caddelerin sayısız potansiyelini nasıl ortaya çıkarabileceğine odaklanmaya başladı.

Caddelerin mekan ve hareket işlevlerini yeniden dengelemeyi hedefleyen cadde tasarımı yaklaşımlarından biri “ortak mekan” olarak bilinir. Ortak mekanlar olarak tasarlanan caddeler genellikle diğerlerinden çok daha az sayıda tabela, yol işareti ya da kaldırım kenarı bariyeri içerir. Yayalara, istedikleri noktadan karşıya geçebilme gibi daha fazla özgürlük ve mekan tanınır. Ortak mekanın arkasındaki teori, önlerine karşıdan karşıya geçmekte olan insan çıkma olasılığı yüksekken ve kimin geçme hakkı olduğu tam anlamıyla belli değilken sürücülerin tereddüt etmesi – ve böylece daha yavaş sürmesidir. Araç içinde veya dışında olsun, mekanın kullanıcıları cadde kullanımını diğer kullanıcılar ve onların olası niyetleri hakkında artmış farkındalıklarıyla değerlendirmek durumunda kalır.

İnsanlar ve araçlar arasındaki bu dengeyi tekrar yakalamaya yarayacak tasarım stratejilerinden biri “ortak yüzeyler” yaratmaktır. Tanımdan da anlaşıldığı gibi, ortak bir yüzey herkes tarafından kullanılır: bordür veya seviye değişimi gibi trafiği bir yerde, diğer kullanıcıları ise başka bir yerde tutan fiziksel ayrımlar yoktur. Konutların bulunduğu bazı caddelerde oluşturulan “konut alanları” (homezones) genelde bu ortak yüzeyleri içerir. Bu alanlar dahilinde, araçların sürüldüğü veya park edildiği yüzeylerde çocuklar oyun oynayabilir - veya sakinler evleri dışında, sokakta oturabilir. Mekanın bu şekilde kullanılabileceğinin göstergesi, yoğun işaret levhaları değil, onun tasarımıdır.

Ortak bir mekanın parçası olarak tasarlanan ortak yüzeyler, araç sürücüsünün geçiş hakkı olduğu varsayımını ortadan kaldırır. Bu alanlar, insanların mekanları algılama ve kullanma biçimlerini etkilemek için tasarlanmıştır. Bu yaklaşım araç akışı ve hızının düşük olduğu yerlerde etkili olabilir. Ortak mekanın sağladığı yararlardan ortak yüzeyler olmadan ne kadar istifade edilebileceği ile trafik ve diğer kullanıcıların tamamen ayrılması veya bir mekanın tamamını paylaşması arasındaki derecelendirmeler, araştırılmayı bekleyen konulardır. Olası etkiler, özellikle de bu yaklaşımların kalabalık mekanlara nasıl uygulanabileceği daha detaylı incelenmelidir.



“Ortak mekanlar olarak tasarlanan caddeler genellikle diğerlerinden çok daha az sayıda tabela, yol işareti ya da kaldırım kenarı bariyeri içerir.”

“Güvenli cadde nedir?”

İngiltere’de çoğu kişi motorlu araç trafiğini ve diğer kullanıcıları birbirinden ayırmak amacıyla tasarlanan caddeleri kullanarak büyümüştür. Ortak mekan ve ortak yüzeyler gibi yeni cadde tasarımı biçimleri ise, kaçınılmaz olarak güvenlik konusunda endişeler yaratır. Ancak, yol güvenliği göründüğü kadar basit değildir.

İki ana düşünce tarzı söz konusudur: yaklaşımlardan biri kazaları, diğeri tehlikeyi azaltmaya odaklanır. Her iki düşünce tarzı da “daha güvenli” caddeleri hedefler, ancak güvenlik hakkındaki farklı anlayışları, caddelerin nasıl tasarlanması gerektiğine ilişkin çok farklı sonuçların çıkmasına neden olur.

Kazaları azaltmayı savunanlar, kazalara ilişkin kesin sayısal verileri – yani can ve mal kaybı oranlarını ölçer. Hiçbir kaybın kabul edilebilir olmadığını ve dünya nüfusu içinde yol ölümleri ve yaralanmalarda en düşük oranlara sahip olduğu için Birleşik Krallık’ın başarılı olduğu kanısına varırlar.

Tehlike azaltma yaklaşımı ise bundan farklı olarak yalnızca kaza ölçümü yapmaktan farklı bir yaklaşım sergiler. Daha iyi tasarımın, insanların birbirlerini ve içinde bulundukları durumun olası tehlikelerini olabildiğince hesaba katmaya iteceğini savunur. Bu yaklaşıma sahip olanlar, cadde üzerindeki aktivite hakkında bilgi sahibi olmadan kaza ölçümü yapmanın saçma olduğunu savunur. Sizi endişelendiren tek faktör gerçekleşen kazaların sayısıysa, “en güvenli” caddenin hiç kullanılmayan cadde olduğu vurgulanır (eğer kimse kullanmazsa, kaza da olmayacaktır). Tehlike azaltımının savunucuları, ayrıca kolayca zarar görebilecek kullanıcıları caydırarak da yolların daha güvenli görünebileceğini söyler ve Birleşik Krallık’ta kaza oranlarının diğer ülkelere oranla az olmasına rağmen, yürüme ve bisiklet kullanma oranlarının da aynı şekilde az olduğuna dikkat çeker.

CABE, tehlike azaltma yaklaşımını benimsiyor. Sadece insanlar tarafından terk edilmiş olduğu için herhangi bir kazanın yaşanmadığı caddelerin genelde sosyal işlev anlamında sınıfta kaldığını düşünüyoruz. Caddelerin, insanları çekecek şekilde tasarlanması ve bakımlarının yapılmasının hayatî önem taşıdığını düşünüyor ve kullanıcıları diğer insanları düşünmeye sevkeden cadde tasarımlarını destekliyoruz. Bu bakış açısının farklı soruları gündeme getirdiğinin farkındayız. Örneğin, güvenlik en büyük amaç değilse ve diğerleriyle dengelenmesi gereken faktörlerden biriyse, ne kadar riskin kamu sorumluluğuna verilmesi kabul edilebilir? Ve tasarım hedeflerini değerlendirirken güvenlik nerede sınıflandırılmalıdır?

Senin ortak mekanın benim korku mekanım mı?

CABE’ye göre, tüm kullanıcılara onu kullanma şekline göre daha fazla özgürlük tanıyacak şekilde tasarlanmış caddeler daha uygardır. Bu caddeler aynı zamanda, tamamen bilinçli olarak araç sürücülerinin diğer kullanıcılar arasında yol hakkına sahip olduğu varsayımını ortadan kaldırır, çünkü bu durumun sonuçları öngörülemez. Örneğin sürücüler, daha zengin sosyal bağlama sahip bir alanda, önlerine biri çıkabileceği olasılığını düşünerek daha yavaş kullanma eğilimindedir.

Her kullanıcının deneyimlediği belirsizliğin seviyesi çeşitli faktörlere bağlıdır. Bazı kamusal alan kullanıcıları -görsel engelli, öğrenme zorluğu olan kullanıcılar ile çocuklar ve bakıcılar gibi- diğerlerine oranla daha fazla belirsizlik yaşayacaktır. Bunun nedeni, caddenin bu kullanıcılar için tasarlanmamış olması olabilir. Ancak caddelerin daha uygar olmasını sağlayan bazı tasarımlar -bazı ortak mekan tasarımları da dahil- başarısız bir şekilde uygulandığında bu kişilerin diğer alanlardan daha fazla belirsizlik yaşamasına neden olabilir, hatta güvenlikleri için korku duymalarına bile yol açabilir. Bu olursa, caddeyi artık kullanmamaya karar verebilirler. Bu da, bazı insanların caddenin dışına itilmesi anlamına gelecektir.

Bazı kullanıcıların yaşadığı yüksek belirsizlik seviyesi, kısmen ortak mekan tasarımlarına yabancı olmalarından kaynaklanabilir. 2007 yılında Disabled People’s Transport Advisory Committee (DPTAC), görme engelli ve kısmî görüş kaybı yaşayan kişilerin konut alanlarındaki hareketliliği üzerine bir rapor yayınladı. Rapor, sonuçların yanı sıra, caddeyi daha iyi anlamaları ve kullanmaları için kullanıcılarla birlikte çalışmanın yararları da ortaya kondu.[5]

CABE böyle çalışmaların önem taşıdığı görüşüne katılıyor. Ayrıca, ortak mekanların yaygın bir şekilde hayatımıza girmeye başlaması, bazı şeyleri yapma biçimimizin -örneğin çocuklara yol güvenliğini öğretme şeklinin- değişmesini gerektirebilir. Yine de, tüm bu değişikliklerle birlikte dahi daha uygar olması için tasarlanmış caddeleri kullanmaktan bazı insanları caydırma olasılığı varlığını sürdürecektir. Bazı kullanıcıları dışlamanın gerçek olasılığı, caddelerin stratejik rolü, nasıl tasarlandığı ve nasıl bakımının yapıldığı ve başarısını değerlendirme yolları tartışılırken uzmanlar tarafından gözardı edilemez.

Guide Dogs[6] tarafından yapılan araştırma, görme engelli ve kısmî görüş kaybı yaşayan kişiler ile fiziksel engellilerin bağımsız olarak ortak

cadde tasarımlarında dolaştığında ne gibi zorluklar yaşadığını inceledi. Geleneksel bir bordür taşı kullanılmıyorsa "güvenli alan" işaretlemesinin nasıl yapılacağını araştırdı ve yakın zamanda Birleşik Krallık ortak mekan planlarında kullanılan veya önerilen olası işaret çeşitlerini araştırdı[7]. Araştırma sonucunda, teste konu olan güncel tasarımlardan hiçbirinin, hem görme engelli ve kısmî görüş kaybı yaşayan hem de hareket engeli olan kişilerin gereksinimlerine aynı anda cevap vermediği ortaya çıktı. Ancak, iki işaret hakkında daha ileri araştırma yapılması gerektiği sonucuna varıldı.

İyi, düşünceli tasarım bu problemlerin çoğunun üstesinden gelecektir: tasarımcılar karmaşık sorunlara pratik çözümler bulmak için eğitim alır. Yine de, iyi tasarım ve yeterli kaynaklarla bile çoğunlukla bir grup kişinin hoşnutlukla karşıladığı, diğerlerinin sevmediği veya kaçındığı şey olacaktır. Kamusal alanların çoğunda caddeleri tasarlayan veya tasarlama işini verenler için tüm kullanıcıların gereksinimlerini dengeleyen bir karar alınması, diğer yandan da öncelikle engelli kişilerin ihtiyaçlarını gözeten yasal gereklilikler yerine getirilmelidir. Bir caddenin sonunda nasıl tasarlandığı elbette yerel fiziksel bağlamla da ilişkili olacaktır.

CABE kapsamlı tasarım taraftarıdır ve caddelerin mümkün olduğunca çok çeşitli insan tarafından ulaşılabilir olması ve kullanılması gerektiğini savunur. Eğer kapsamlı tasarım prensipleri[8] bir projenin başlangıcından itibaren göz önüne alınırsa ve tasarım briefinde yer bulursa ortak mekanların görme engelli kişiler dahil tüm kullanıcılar için işlevsel olabileceğine inanıyoruz. İyi ortak mekanlar, örneğin görme engellilere yardımcı olan tasarım ipuçları kullanacaktır. Bina hatları yakınında konumlanan ayrılmış "güvenli alanlar " ise görsel engelli kişilere ortak mekanları korkmadan gezme imkanı verebilir. Kapsamlı tasarım, hala oldukça yeni bir fikirdir ve birçok kişi bunun savunduğu bir prensip olduğunu söylese de pratikte genelde gözden kaçırılır. CABE, kapsamlı olması amacıyla mekanları tasarlamanın ve onların bakımını yapmanın hem ahlakî hem de yasal[9] açılardan doğru olduğuna ve tüm proje boyunca bunun üzerinde durulması gerektiğine inanıyor.

Kapsamlı tasarıma olan bağlılık olası fazladan maliyetler hakkında endişe yaratabilir. Kapsamlı tasarımın uzun vadede gerçekten daha masraflı olmasına gerek yoktur -aslında başlangıçtan itibaren hesaba katılırsa maliyetler düşebilir, çünkü daha sonraki iyileştirme çalışmalarına duyulacak ihtiyacı azaltır- fakat başlangıç maliyeti biraz artabilir. Caddenin tasarımını planlarken ve bütçe oluştururken bu hesaba katılmalıdır.

Güvenlik ve de kalite

İçinde bulunduğumuz dönemde birçok caddenin başarısı sadece tek bir yolla değerlendiriliyor, bu da güvenlik denetlemesi. Risk değerlendirmesini içeren bir güvenlik denetlemesi olası yol güvenliği sorunlarını tanımlamayı, onları ortadan kaldırmayı ya da azaltmayı ve kaza sayısı ile şiddetini en aza indirmeyi hedefler. Bazen bir caddenin motorlu araçlar için seyahat sürelerini en aza indirmeye yaptığı katkı da ölçülür. Toplam kullanıcı sayısı, kullanıcı tipleri, mekanı kullanma ve ondan keyif alma şekilleri ile ekonomik bir gösterge olarak civar mağazalardaki yaya trafiği gibi diğer faktörler genellikle yok sayılır.

CABE aşırı risk hassasiyetinin, normal koşullardansa istisnaî kötü senaryolar için tasarlanmış donuk ve standartlaşmış mekanlar yaratabileceğini öne sürmüştür[9].

Araştırma, güvenli bir mekanın da ilgi çekici olabileceği gerçeğini vurgular. Cadde Kılavuzu bunun üzerinde durur ve güvenlik denetlemesinin, caddeler için daha kapsamlı amaçların belirlendiği ve bunların nasıl hayata geçirilebileceğiyle ilgili önerilerin değerlendirildiği daha kapsamlı bir kalite denetlemesinin bir parçası olarak görülmesini önerir.

CABE kalite denetlemesi yaklaşımına destek verir ve sağlam araştırmalar ve değerlendirmeler ışığında kamusal mekanların tasarım ve bakımına stratejik yaklaşılmasını önerir. Caddeler için prensip ve amaçlar kamusal ortam, tasarım kılavuzu veya master plan çerçevesinde belirlenmeli ve Cadde Kılavuzu'nda belirtildiği gibi politikayla desteklenmelidir. Caddenin tüm mümkün kullanımlarını ortaya koyan amaçlar bölgeden bölgeye değişiklik gösterecektir, ancak genelde aşağıdakileri içerecektir:

- bölgede yaşayan (ve diğer) çocukların her noktadan bir okula, yerel parka veya açık alana yanında biri olmadan yürüyerek ve bisikletle gidebilmesine imkan vermek
- bir yerel perakende merkezinin canlılığını ve var olma kabiliyetini desteklemek, zenginleştirmek
- gelişimin uzun vadede varlığını sürdürecek toplu taşıma hizmetini alacağından emin olmak
- gelişimin bütün caddelerinde araç hızını 30 km ve altında tutmak.[10]

Bu süreç dengeli kararlar alınmasını sağlar. Farklı cadde kullanıcılarını devreye sokmak, gereksinimlerinin anlaşıldığından, cadde amaçları arasında temsil edildiğinden ve tasarım ve bakım ile karşılandığından

emin olmaya yardımcı olur. DPTAC'nin konut alanları üzerine araştırması ve CABE'in Living with risk[11] başlıklı yayını kulanıcıları sürece dahil etmenin, olumlu bir diyalog ortamı geliştirmenin ve tasarım kararlarını etkilemenin önemini tanımlar. Tüm bunların başarılması yerel otorite içindeki departmanlar arası çalışmaya bağlı olacaktır – bu Cadde Kılavuzu'nda da önerilir. Cadde için belirlenen amaçların paylaşılması, tüm ilgililerin politikasına ve pratiğine dahil edilmesi gerekir. Böylece cadde başarılı olduğunda tüm ilgililerin övgü alması sağlanmış olur.

"Kapsamlı tasarımın uzun vadede gerçekten daha masraflı olmasına gerek yoktur"

Caddelerimizi uygarlaştırmanın yararları

Bu, tasarımla ilgili soyut bir tartışma değildir. Uygar caddeler, insanların ihtiyaçlarının araçlara göre öncelikli olduğu yerlerdir. Uygar olması amacıyla tasarlanmış caddeler toplumlara çok sayıda yarar sağlayabilir. Bunlar arasında yerel otoritelerin günümüzde ulaşmak için çalıştığı hedeflerden[12] bazıları da vardır. Örneğin:

- daha güçlü toplumlar – sosyal etkileşim için mekanlar sunarak
- daha güvenli toplumlar – insanların birbirlerine nasıl davrandığı konusundaki algılara gönderme yaparak
- sağlık ve refah – günlük rutin içinde oyun ve aktif seyahati teşvik ederek
- daha güçlü ekonomi – cadde/perakende ortamında yaya sayısını ve geçirilen zamanı arttırarak
- çevresel sürdürülebilirlik – bisiklet kullanımını ve yürümeyi teşvik ederek.

Cadde Kılavuzu, Planning policy statement 1 (PPG1) [13] ve Planning policy guidance 13 (PPG13)[14] bu amaçlara nasıl ulaşılabileceği hakkında ayrıntılı tavsiyeler sunar.

İyileştirilmiş cadde tasarımı bu hedeflere ulaşmayı kolaylaştırdığından gereken maliyete ulaşmak için yerel hükümetin malî desteğinden yararlanılabilir (örneğin yerel yönetim anlaşmalarıyla).

CABE araştırması[15] daha iyi caddeler yaratmanın belirgin ekonomik yararlar sağlayabileceğini ortaya koyar. Uygar caddeler bir bölgenin imajını geliştirebilir, yerel mağazaların müşteri sayısını arttırabilir, mevcut iş yerlerine destek olabilir ve yeni iş yerlerini alana çekebilir. Şu anda devletin yerel kamusal finansmana, iş kalkındırma bölgelerine ve yerel seviyede malî kaynak arttırmanın diğer yollarına daha esnek bir yaklaşımla eğildiği düşünülürse kamusal ortamın dönüşümü için fon kaynağı bulma potansiyelinin yükseldiği söylenebilir.

Sonuç

Caddelerimizin birçoğu kötü tasarımlarıyla var olmaya devam ediyor. Araçlar hala baskın. Kentlerimizdeki caddeleri iyileştirmek, her kullanıcının bundan yararlandığından ve sonuçta daha iyi mekanlar elde edildiğinden emin olmak kayda değer zamana ve çabaya mal olacaktır. Yerel otoritelerin yeni çalışma yöntemleri geliştirmesini gerektirecektir. Cadde kullanıcıları arasında önceliklerin dengelenmesini gerektiren, muhtemelen karmaşık bir süreç olacaktır. Yine de tüm bunları gerektiği gibi yapmanın sonuçları hem ekonomik, hem de sosyal açıdan mükemmel olabilir. Başarırsak, tüm kentlerimiz herkes için güvenli, pratik ve keyifli caddelere sahip olacak. Uygar caddeleri istisna değil de kaide olarak görmek esas hedefimiz olmalı.

"Başarırsak, tüm kentlerimiz herkes için güvenli, pratik ve keyifli caddelere sahip olacak"



Kavramlar Dizini

Basitleştirilmiş cadde
İşaretler, motorlu araç trafiği için levhalar ve kent mobilyalarının tasarımcılar tarafından bilinçli olarak sınırlandığı caddeler. Basitleştirilmiş caddeler, sürücü davranışlarını kontrol etmek ve kullanıcıların çevreyi yorumlamasını, doğru davranışa karar vermesini ve öncelikleri değerlendirmesini gerektirerek hızı sınırlamak amacıyla bilinçli olarak yaratılmış belirsiz elemanlar içerir.[16]

Konut alanları
Yolun motorlu araç kullanıcıları ile diğer yol kullanıcıları arasında, bölge sakinlerinin geniş ihtiyaçları düşünülerek (yürüyen ve bisiklet kullanan kişiler ile çocuklar da dahil) paylaştırıldığı konutlarla çevrili yollar. Amaç, caddelerin kullanım biçimini değiştirmek, konut caddelerini sadece trafik için değil, insanlar için de bir mekan haline getirmek ve yaşam kalitesini arttırmak için tasarım ve planı kullanmaktır.

Kapsamlı tasarım
Sosyal engellilik metoduna -insanların engelli veya dezavantajlı olmasının nedeni, doğuştan gelen bir kapasite eksikliği değil, toplumun farkına varmada ve gereksinimlerini karşılamada başarısız olmasıdır- dayanan kapsamlı tasarım, anlamsız çaba ve ayrım yaratan bariyerleri kaldırmayı hedefler. Binalara, mekanlara veya hizmetlere herkesin fiziksel, zihinsel ve duygusal anlamda erişebilmesini sağlar. Kapsamlı tasarım, insanıtasarım sürecinin kalbine yerleştirir, çeşitlilik ve farklılıkları tanır, tek bir tasarım çözümünün tüm kullanıcıları rahat ettiremediği durumlarda seçenek sunar, esneklik getirir – ve herkes için kullanışlı ve keyifli binalar ile çevreler yaratır.

Ortak mekan
Farklı cadde kullanıcılarının, mekan söz konusu olduğunda aynı yetkiye ve önceliğe sahip olduğu mekan. Ortak mekan, caddelerin işlevlerini birbirinden ayırmaktansa onları bi araya getirmeye çalışır. Motorlu taşıt trafiğini kısıtlamaya veya yasaklamaya gerek duymadan, trafiğin hızını tasarımla azaltarak insanların yaşam çevrelerini iyileştirmenin yollarını arar. Ortak yüzeyler barındırmayan ortak bir mekanda (bkz. aşağıda) bordür ve benzeri elemanlar varlığını koruyabilir. İyi tasarlanmış bir ortak mekan gereksiz karışıklığı ortadan kaldırırken, görme engelli kişiler için yönlendirme ipuçları barındıracaktır. "Güvenli alanlar"ın, kısmî görme engelli, görme engelli ve diğer kolay incinebilecek yayaların yürümenin güvenli olduğunu düşündüğü bina hattının yakınında oluşturulması da bunun bir parçası olabilir.

Ortak yüzey
Ortak mekanlarda kullanılabilen bir tasarım unsuru. Ortak bir yüzey kullanıcıları ayıran seviye farkları barındırmaz. Tüm yüzeyler aynı olabilir veya doku, renk ya da kent mobilyalarının konumlandırılmasıyla farklılaştırılabilir. Ortak yüzeyli bir caddede sınırlar yoktur, yayalar ve araçlar aynı yüzeyi kullanır. Bordür yoktur. Ortak yüzey yaklaşımı düşük araç hızını teşvik etmeyi, yayaların yürüyebileceği, motorlu araç trafiğinden korkmadan durup sohbet edebileceği bir çevre yaratmayı hedefler ve insanlar için etrafta dolaşmayı kolaylaştırmaya, sosyal etkileşimi desteklemeye çalışır.[17]

Uygar caddeler
İnsanların onları kullanmaktan ve orada olmaktan zevk alacağı şekilde mekan ve hareket işlevlerini başarıyla yürüten caddeler.

Bilgi
Bu bilgilendirme kitapçığı, Cadde Kılavuzu'nun baş yazarlarından, Transport Research Laboratories'te görev yapmış olan Stuart Reid'in bir çalışması temel alınarak hazırlanmıştır. CABE'in kendi bünyesindeki çevre grubundan alınan ulaşılabilirlik ve eşitlik tartışmalarını içerir.
Editör: Julia Thrift

Dipnotlar

1 2007'de 20'den fazla engelli organizasyonu tarafından, ortak yüzeyler konusundaki kaygıları dile getiren ortak bir açıklama yapıldı. Bu gruplar, görme ve kısmî görme engelli, öğrenme zorluğu olan, sağır veya duyma güçlüğü çeken kişileri temsil ediyordu. Bkz. www.guidedogs.org.uk/sharedsurfaces

2 Manual for streets, Department for Transport 2007. www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/manforstreets adresinden ulaşılabilir.
3 Bu raporda ifade edilen görüşler CABE'e aittir, ancak aralarında şunların da bulunduğu çok sayıda kişi ve kuruluşun katılımıyla yapılan danışma toplantılarına dayanır: Belediye ve Yerel Yönetimler; Department for Transport; Guide Dogs; English Heritage; Inclusive Environments Group; Living Streets; London Development Agency; Oxford Brookes; Sustrans; Transport for London; University College London; ve David Bonnett Associates. Aynı zamanda profesyonellere de anket uygulanmıştır. Katılanlar arasında Urban Design Group üyeleri, akademisyenler, yerel yönetimler, lobi grupları ve bağımsız danışmanlar vardır.
4 Örneğin bkz. Traffic in towns: a study of the long-term problems of traffic in urban areas. HMSO, 1963.
5 Designing for disabled people in home zones, JMU Access Partnership, 2007. www.tinyurl.com/32zrpo adresinden ulaşılabilir.
6 Shared space – safe space, Guide Dogs için Ramboll Nyvig, 2007.
7 Testing proposed delineators to demarcate pedestrian paths in a shared space environment: report of design trails conducted at University of London, Guide Dogs, 2008.
8 The principles of inclusive design (they include you), CABE, 2006. www.cabe.org.uk/publications adresinden ulaşılabilir.
9 2005 tarihli Engelliler ve Ayrımcılık Kanunu, engellilere eşit davranılması gerektiğini içerir. Kanun Aralık 206'da uygulanmaya başlamıştır ve binalar ile kamusal mekanları tasarlayan, onları yöneten ve bakımını yapanları, engellilerin bu mekanlardan tam anlamıyla yararlanmasını ve yapılı çevreyi şekillendirmesinde rol oynamasını garantilemekle zorunlu kılar.
10 Living with risk CABE 2007. www.cabe.org.uk/publications adresinden ulaşılabilir.
11 Manual for streets, Department for Transport 2007.
12 Bkz. Living with risk, yukarıda.
13 The new performance framework for local authorities and local authority partnerships. www.communities.gov.uk/publications/localgovernment/nationalindicator adresinden ulaşılabilir.
14 Planning policy statement 1: delivering sustainable development. www.communities.gov.uk/planningandbuilding adresinden ulaşılabilir.
15 Planning policy guidance 13: transport. www.communities.gov.uk/planningandbuilding adresinden ulaşılabilir.
16 Taşı toprağı altın. Cadde tasarımının gerçek değeri, CABE 2007. www.cabe.org.uk/publications adresinden ulaşılabilir.
17 Manual for streets, bölüm 7.2.8.
18 Konut bölgesi bağlamında basitleştirilmiş cadde yaklaşımı, Birleşik Krallık'ta trafikteki hızın gerektiği kadar düşük tutulması şartıyla geçerli kılınmıştır. Ulaşım Departmanı'nın konut bölgeleri pilot projesinin bir parçası olarak incelenen Birleşik Krallık'taki konut bölgelerinde, yedi konut bölgesinde hesaplanan ortalama araç hızı uygulamanın ardından 14.5 mph, yüzde 85'lik değer ise 18.4 mph idi. Pilot home zone scheme: summary evaluation of the schemes, 2006. www.trl.co.uk/store adresinden ulaşılabilir.

Bu bilgilendirme kitapçığı yeni cadde tasarımı hakkındaki tartışmaları harekete geçirmek için yayınlanmıştır. Farklı tasarım yaklaşımlarını ve cadde güvenliği kavramlarını ele alır. Ortak mekan hakkındaki yeni tartışmaları irdeler ve son zamanların araçtan uzaklaşan, yayaya yaklaşan düşünce tarzının çok sayıdaki yararını açıklar. Ayrıca, aracın baskınlığını ortadan kaldırmaya odaklanan gelecek için ortak bir gündem sunar – herkes için iyi işleyen uygar caddeler yaratmak.

CABE
1 Kemble Street
London WC2B 4AN
T 020 7070 6700
F 020 7070 6777
E enquiries@cabe.org.uk
www.cabe.org.uk

Commission for Architecture and the Built Environment

Devletin mimarlık, kentsel tasarım ve kamusal mekan danışmanı

Commission for Architecture and the Built Environment tarafından 2008 yılında basılmıştır.

Grafik Tasarım: Duffy

Seacourt Ltd tarafından geri dönüştürülmüş Revive kağıda, susuz ofset baskı tekniği ile basılmıştır. Seacourt Ltd EMAS ve ISO14001 akreditsayonlarna sahiptir.

Tüm hakları saklıdır. Bu yayının hiçbir bölümü çoğaltılamaz, dijital olarak depolanamaz, yayıncının yazılı izni olmadan kopyalanamaz veya yayınlanamaz, yalnızca ticari olmayan amaçlarla yayıncıdan izin alınmadan fotokopiyle çoğaltılabilir.

Bu döküman, yayıncıdan farklı formatlarda temin edilebilir.

CABE, Birleşik Krallık'ta devletin mimarlık, kentsel tasarım ve kamusal mekan danışmanıdır. Bir kamu kurumu olarak karar mercilerinin insanlar için mekan yaratmasını destekliyoruz. Yerel plancılara ulusal tasarım politikalarını hayata geçirmelerinde yardımcı oluyor, geliştiricilere ve mimarlara insanların ihtiyaçlarına öncelik vermeleri konusunda ikna edici tavsiyelerde bulunuyoruz. Kamu sektöründen işverenlere, nasıl kullanıcısının ihtiyaçlarına cevap veren binalar inşa edilebileceğini anlatıyoruz. Ve insanlara binalarından ve mekanlarından daha fazlasını istemeleri için ilham vermenin yollarını arıyoruz. Tavsiyelerde bulunarak, etki ederek ve ilham kaynağı olarak, iyi tasarlanmış, davetkâr mekanlar yaratmak için çalışıyoruz.

CABE SPACE