

ŞEHİRDE YÜRÜYÜŞ ÖZGÜRLÜKLERİ

Mimar Sükrü SÜRMEN

İ.T.Ü.Çevre ve Şehircilik Uygulama Araştırma Merkezi

İNSANIN ŞEHİR, ŞEHRİN İNSAN OLUŞU

Ünlü fikir adamı Sezai Karakoç, "İnsan ruhu bir şehirdir." diyor. Tam tersine olarak hepimiz yaşadığımız şehirlerin sessizce tarihin içine yayılan ve bizim basit ömürlerimizi de kavrayan bir gizli ruhu olduğunu düşünmemiş miyizdir? Yani şehri de bir insana benzetmek istememiş miyizdir? İnsanın hayatı anlaması, şehrini anlamasından geçmiştir. Şehirler hayatı kuşatmıştır ve insanlar iç dünyalarında şehrin ruhundan yayılmış haberleri beklemişlerdir. Bu, insanın şehir şehrin insan oluşudur. Öyleyse, ellerimizi tutmasını istediğimiz bir şehirle aşına olmanın düzlemleri, mertebeleri, kaliteleri de bulunmakta değil midir? Şehirlerimiz kaderlerimizdir ama, insan olarak ödevimiz de bir şeyleri değiştirmek ya da değiştirmesin, kader çizgilerimizin güzelliği için ümitler içinde bulunmak ve şehrimiz için çaba göstermek olmamış mıdır?

Çağımızda, şehirle ilişkisinde aracı olarak yer almakta olan nesne ve süreçlerin kendi başlarına birer işleyiş haline gelmeleri veya kurumlaşmaları veya hantal bünyelere dönüşmeleri, hatta karakter değiştirip canavarlaşmaları sonucunda insan, kendisini ezip geçebilecek bir dev makinenin ağır ağır tamamlanmakta olduğuna ilişkin bir tehlike hissini artık tenine yapışmış kadar yakından hissetmektedir. Şehir; büyüyerek, ağırlaşarak, hissizleşerek insandan uzaklaşmaktadır. Oysa insanın şehrini yaşamaya, onunla birlikte hayatın içinden akmaya ihtiyacı vardır.

YÜRÜYÜŞLER ŞEHİR SOSYOLOJİSİNİN TEMELİDİR

Yeryüzündeki hayatında ruhuyla bedeni içiçe tek bir varlık olarak belirmiş olan insan, hareket özelliklerine göre bir ruh hayatı içinde bulunmaktadır. Doğal halinde; belli bir yer değiştirme hızıyla ve zemine, birbirlerinden uzaklıkları belli sınırlar içinde bulunan iki küçük alandan belli miktarlarda basınçlar tatbik ederek devinmektedir. Çevreyi bedeninde yer alan algı süreçleri ile tanıyarak tepkilerini geliştirmekte ve böylece bir ruh hayatına sahip olmaktadır. Şu halde insanın anlaşılabilir ruh hayatı tabii bedensel hareketliliğine ait mekanizmalardan başkalarıyla başlatılamaz ve bu hareketlilik de, tersine olarak, insan ruhunun özelliklerine işaret eden bir manzaradan başka bir şey değildir.

İnsanın şehirdeki hareketliliği onun psikososyal varlığını kurmaktadır. Doğal bedensel hareket süreçleri olmaksızın şehre dokunması ise aleyhine sonuçlanacaktır. Nesnelere, araçlarla, bünye ve yapılarla bezenmeden ve engellenmeden; doğal bir yaklaşma çizgisi içinde insan şehirle uzlaşabilir ve ondan yardım görebilir. Bu arada kendini ve şehrini de tüketmemiş olur. Yürüyen, seyreden, algılayan, taniyan, öğrenen ve seven insan bizim gerçek birimizdir. Yürüyen insan, evrendeki insan bahsinin çok önemli bir bölümüdür. İnsan bize yürüyerek gelmektedir. Onu en çok anladığımız, tanıdık bulduğumuz an da budur. Şehirdeki engellenmiş ve engellenmemiş yürüyüşler ise birçok insan manzarasının hazırlık safhasını oluşturuyor.

İnsanın şehri yürüyerek algılamasının değeri üzerinde yeterince durulmuş mudur? Belki çağın ve dünya sisteminin birikme noktaları olduklarından aşırı şekilde yapay zorlamalara maruz bırakılmış olan bu bünyelerde, yani şehirlerde, bu en doğal insan eylemiyle uzun süre yer almaya çalışmak artık garip bulunmaktadır. Zaten gelişme denen şey de şimdi, insanın özü hiçbir zaman değişmediğinden , doğal olan şeylerin garip karşılanarak kabul edilmek istenmemesi anlamına gelmiyor mu?

Uygarlık denince bir şehir düşünülür daha çok. Gecenin ortasında canı sıkılan bir şehirlinin güvenlik içinde; aydınlık ve güzel düzenlenmiş kaldırımlarından, yollarından, parklarından, yaya geçitlerinden yürüyerek dolaştığı; mutlu ışıklarıyla insanın içini ısıtarak geceye bakan kahvehanelerinde, aşevlerinde, muhallebicilerinde konuşacak insan bulabildiği; sinemalarından, konser salonlarından boşalan kalabalığı seyrettiği ve bir amacı bulunmadan, yalnızca büyüme kapılarak ve ona ait olmanın bir zevk haline geldiğini hissettiği bir şehir ...

Şehir hem sosyalliktir, hem de yalnızlıktır. Her iki durum da yürüyüş demektir. Hem şehri bulmak, hem de şehirde kaybolmak için insan yürümesi gerektiğini hisseder. Şehir sosyolojisi yürüyüşten ve yürüyüşlerden meydana gelmektedir. Olağanüstü insan manzaraları; insan şehirde yürürken, gezinirken ortaya çıkmaktadır. Yürümelerde samimiyetler, yalnızlıklar, gülünçlükler yaşanmaktadır. Bütün bir toplumu en zengin şekilde ancak şehirdeki insan yürüyüşlerinde olduğu gibi görmemiz mümkündür. İnsanlar şehirlerdeki kaldırımlar boyunca birbirlerinin yanından yürüyüp geçerken, aynı yeryüzü kaderini paylaştıklarını daha iyi anlamaktadırlar.

EĞİTİM BİR ŞEHİR KÜLTÜRÜNE YASLANMAK İSTER. ŞEHİR KÜLTÜRÜ İSE İNSANIN ŞEHİRDEKİ DOĞAL HAREKETLİLİĞİNE GÖRE GELİŞİR

Eğitim; gelenek, disiplin, tekrar, ideoloji ve ağır ama istikrarlı gelişme demek olduğundan hatları kesinleşmiş bir yapı içinde kendine ortam bulur. Yani eğitim olgunlaşmış bir şehir kültüründeki sağlam köşelere tutunmak ister ya da eğitimin şehir kültürü olmaksızın sistem haline gelmesi zordur. Eğitim madem bir şehir kültürünün üstüne bina edilmelidir; o halde şehirle yürüyerek temas kurmanın insan eğitimlerinde bir rolü vardır. Çünkü şehir kültürü, şehre doğrudan dokunma demek olan doğal insan hareketliliği içinde gelişecektir.

Şehirde yürüyüş özgürlükleri ile şehir kültürü; şehri anlama, şehri tanıyarak onda insanın yeryüzü macerasına açılma; bir hayat ahengi ve yaşama kalitesi elde etme karşılıklı olarak birbirlerini besleyen süreçlerdir. Mimari ve şehirselleşen çevrede kalite arayışlarına ancak gelişmiş bir yaşama estetiğinden yola çıkarak başlayabiliriz. Yaşama estetiğinde ise insanın şehirdeki yürüyüşlerinden elde edilen bilgeliği anları ile tarih, tabiat ve sosyoloji eğitimlerinin önemli bir rolü vardır. O halde insanın şehirdeki hür yürüyüşlerini çoğaltmak ve güzelleştirmek gerekir. Şehirde kimler, nasıl ve nerede yürümektedirler? Ve asıl kimler, nasıl yürüselerdi, bu bizim birbirimizi daha iyi anlayabilmemiz ve yeryüzü kaderini paylaşmamızda hızlı yayılan bir haber olurdu?

ŞEHİRDE YÜRÜYÜŞLER

a) Şehirde çocuk yürüyüşleri

Doğduğu ve büyüdüğü şehri bir çocuğun oyun ve eğitim alanıdır. Şuura çakılı kalıp yaşlılığa kadar en parlak renkleri ile taşınan ilk hatıralar, ilk izlenimler, ilk duygular çocuğun ruhunun ilk çizgilerini çatan şehirden gelmektedir. Şehir çocuğun büyük bir oyuncuğudur. Şehir çocuğa heyecan vermektedir. Çocuğun sosyalliği evinin önünde başlamaktadır. İlk buluşmalar, dayanışmalar ve anlaşmalar evin önündeki ve çevresindeki kaldırım ve bahçelerde, şehrin unuttuğu alan kırıntılarında şekillenmektedir. Oyunlar ve yürüyüşler çapları gittikçe genişleyen daireler halinde şehre doğru açılmaktadırlar.

Çocuğun okulu ile evi arasındaki yürüyüş çizgileri ve bunları taşıyan mekanlar, eğitimin ve şehir kültürünün önemli parçalarıdır. Okulla ev arasındaki buluşmalar, yürüyüşler ve oyunlar bir çocuk gününün vazgeçilmez anlarıdır. Tanışılan ağaçlar, seyredilen vitrinler, anlaşılmasız bulunan büyüklerin dünyası, bazan hissedilen korkular çocuğun toplum hayatı ve çevre ile ilgili ilk intibalarıdır. Şu halde şehirdeki masum çocuk yürüşlerine önem vermemiz gerekiyor. Ama bazı araştırmalar çocuk ölümlerinin önemli sebeplerinden birinin trafik kazaları olduğunu gösteriyor.

Genellikle bütün büyük ve boğulmuş şehirler, bilhassa da İstanbul, hiç çocuk dostu değildir. Şehirdeki ulaşım ve trafik düzeninin otomobilin yoğun hakimiyeti altında şekillendirilmesinden en çok çocuklar, yaşlılar ve özürllüler zarar görmektedirler. Yollar, kaldırımlar, yaya geçitleri genellikle çocuklar ve çocuk arabası süren anneler hiç dikkate alınmadan düzenlenmektedir. Şehirde istenen bir şey olan taşıt trafiğinin hızlı akışı, mevcut şartlarda çocuklar için tehlikenin artması demek olmaktadır.

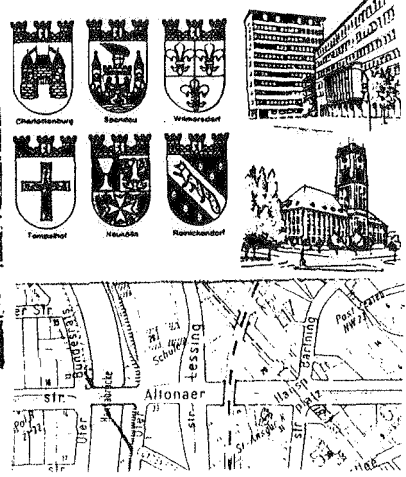
Elime bir Berlin okul çocuğu için hazırlanmış atlas geçmişti. Atlasın neredeyse yarısı yalnızca Berlin şehrinin sokak sokak planlarına ve çeşitli ölçekteki haritalarına ayrılmıştı. Bunlarda Berlin bütün ayrıntıları ile veriliyordu. Bazı sayfalarda da şehrin önemli binalarının resimleri ile, Berlin'in mahallelerini temsil eden bayrak ve amblemler yer almaktaydı. Şu anlaşılıyordu: Bir Berlinli çocukla, bir Hamburglu çocuğun farklı atlasları vardı. Çocuk önce yakın çevresini; sokağını, çeşmesini, mahallesinde mevcut önemli binaları ve şehri öğrenmeliydi. Bundan sonra bölgeye, ülkeye ve dünyaya geçilecekti.

Bir çocuğa şehri sokak sokak atlasla vermek; binalarını, eserlerini tanıtmak; onun bunları keşfetmesine ilk kolaylığı sağlamaktır. Çocuğun şehrin yerleşmiş kültürünü benimsemesi ise hür yürüyüşlerle ve insan ölçeğindeki doğal hareketlilikle başlayacaktır. Çocuk elbette ki tarihi bir doku alanını yürüyerek algılayacaktır. Yani böyle bir atlasın çocuk yürüyüşlerine dost bir şehre ait olması beklenir. Şu İstanbul'da çok yaygın olan, gittiğiniz uzak bir semtte kimsenin sokak ismi bilmeyip aranan yeri göstermemesi elbette ki şehrinin çevresine ve şehrine karşı olan ilgisizliğini ve ihtimamsız tutumunu vurgulamaktadır ve işte böyle, şehirle ilgili eğitimlerin çocukluktan itibaren verilmemesinden doğmaktadır. Keşke İstanbul'unuzun da böyle güzel atlasları olsaydı da çocuklarımız onun ilk çağları ile şehirlerini ona saygı duyarak, tanıyarak gezebilirdi! O zaman aradığımız adresleri çok daha kolay bulurduk!

İstanbul okul çocukları için tehlikelerin fazla olduğu bir şehirdir. Eğitimdeki dengesizlikler ve kötü planlama; gereksiz öğrenci taşımacılığına, yani gereksiz trafığe, vakit ve para israfıyla tehlikelere yol açmaktadır. Öğrencilerin çoğu başka semtlerdeki okullara devam etmeye mecbur bırakılmışlardır. Semtler arasında, çaprazlama ve mantığı anlaşılmas bir trafik, okulların başlama ve bitiş saatlerinde birden patlayıvermektedir. Yetersiz ve yanlış okullaşma sonucu ortaya çıkan bu motorlu öğrenci taşımacılığı kazaları da beraberinde getirmektedir. Çocukların oyun ve gezinti alanları da genellikle ya trafiğin tehdidi altındadır ya da uzakta yer aldıklarından oraya ulaşmak için de yine taşıtlara binilmesi gerekmektedir. Neticede insan hayatının önemli bir dönemi olan okul yürüyüşleri engellenmiş olmaktadır ve çocuğun şehirselleşme hareket ve ruh gelişmelerine ilişkin hürriyetler ortadan kaldırılmış bulunmaktadır.



Okul dönüşünde kaldırım köşesine sıkışmış
çocuk yürüyüşleri-BİR İSTANBUL KLASİĞİ



Berlinli çocuğun okul atlasından...

b) Şehirde yaşlı insan yürüyüşleri

Yaşlı bir insan için şehirdeki yürüyüşler hayattan kopmamış olduğunu hissettiği anlardır. Tıp da bize yürümenin sağlık için çok önemli olduğunu öğretiyor. Yürüyüşlerde zihinsel faaliyet ve hayata bağlılık artar. Çağımızın insanları ise şehirlerde daha az yürümektedirler. Bununla ilgili sağlık sorunları da çoğumuzun hayatında bulunmaktadır.

c) Şehirde özürli insan yürüyüşleri

Berlin'de bir köre rastlamıştım. Bastonuyla her iki tarafını hızla yoklayarak normal insan yürüyüşünün çok üstündeki bir hızla ilerliyor; kaldırımları, yolları geçiyor, park edilmiş arabaların arasından maharetle sıyrılıyordu. Hayretler içinde kalmıştım. Bunu nasıl yapıyordu? Bu sırada onun bazı insanların selamlarına karşılık vermesi ve biriyle de kısa bir sohbetle bulunması dikkatimi çekti. Daha sonra o kör adam bir metronun yeraltına inen merdivenlerine doğru uzaklaşıp hızla gözden kayboldu. Sonra bu durumu kendime şöyle izah ettim: o adam hep aynı güzergahı izleyerek yıllardır bir işe gidip geliyordu. Bunu o semtte birçok tanıdığı bulunmasından çıkarmak mümkündü. Bütün istikametleri, yolları, kaldırım çizgilerini, arabaların park ettikleri yerleri, merdivenleri ezberlemişti. Artık hiç yabancılık çekmiyordu.

Metropollerdeki insan hayatı birçok alışkanlıkla çizilmiştir. Metropol bir açıdan değişimin kucacı ise, bir açıdan da değişmezliğin yuvasıdır. Değişmeler ancak bir sistem dahilinde ve ağır ağır olmalıdır. Rasgelelik ve inşa anarşisi şehirliye zahmet çektirecektir. Bir kaldırımın genişliği, yüksekliği; bir rögar kapağının yeri; bir yaya geçidinin geometrisi; çevre gürültüsünün büyüklüğü ve karakteri; şehir mobilyalarının konumları sık sık değişiyorsa, bu durum önce özürle yaşlı ve çocuk için, ama genel olarak da bütün şehirli için tedirginlik sebebi olacaktır. Her metropolün kendine özgü olan ritim ve biçimlerini, renklerini, seslerini hatta kokusunu şehirli alışkanlık halinde yaşamaktadır. Bunların sebepsiz ve sistemsiz bir şekilde değiştirilmesini hoş karşılamaz. Berlin'deki o körün kimseye ihtiyaç duymadan hızlı yürüebilmesi, her taş, her çizgiyi, her yüksekliği bilmesindendi. Orada hergün ortalık kazılıp kotlar değiştirilmiyor; bütün geometriler alt-üst edilip sokaklar, evler tanınmaz hale getirilmeyordu. Otomobiller ise tam parketmeleri gereken yerlerde duruyorlardı.

d) Tarihi şehir dokusunda yürüyüşler

Tarihe yürüyerek yaklaşabiliriz. İstanbul gibi bir metropolde bir şehir kültürünün kurulması, bunun geleceğe taşınarak devam ettirilmesi, dünyanın başka hiçbir metropolünde bulunmayan büyük tarihinin insanlara indirilmesi ve insanın yeryüzündeki kaderine ilişkin en derin bakışların yakalanması yürüyüş özgürlüklerine önemli ölçüde bağlı bulunmaktadır. İnsan tarihi şehirde; daracık sokaklardan; yorgun yüzlü evlerin, görüp geçirmiş ve suskunlaşmış pencere ve kapılarının önünden; geçmişin ağırlaşan zamanının adımlarıyla dövülen taş basamaklardan; şaşırtıcı, çevik ve insandan kaçıp kurtulmak istediğinden bükülerek sırlarla dolu uzaklaşan mekanlardan yürüyerek dolaşabilir. Tarihte yürümek bir yandan insanın kendi içinde yaşanan ana; bir yandan zamanların, mekanların ötesine doğru yola çıkmasıdır.

İvo Andrić, Nobel ödülü alan "Drina Köprüsü" adlı romanında bu köprüyü ve onun şehirlinin hayatındaki yerini anlatır. Mimar Sinan'a Sokollu Mehmet Paşa tarafından yaptırılan köprü halk tarafından çok beğenilmiştir. Ve şehrin asırlarca bir piyasa, gezinme yeri olarak en önemli sosyal hayat merkezini teşkil eder. Burada tanışılır, oturulur, sohbet edilir, aşık olunur, buluşulur. Asırlar sonra ise bir insan yine o köprüden yürüyerek geçip şehrin geçmişten zamanımıza akan ruhunu anlayabilir.

e) Çağdaş şehir dokusunda yürüyüşler

Çağdaş şehirleşmede insanın yabancılığı büyümektedir. Fiziksel ve sosyal çevredeki gelişmelere ayak uydurmak değil onlarda bir anlam bulmak bile zaman zaman zorlaşmaktadır. Buna rağmen insan etkinliğini en iyi yansıtan kurgu da yine çağdaş şehirdir. Çağdaş şehri de doğal insan hareketliliğiyle ve dolaysız, aracsız algılamının insan tecrübelerinde önemli bir yeri vardır. Çağdaş şehirde modern ulaşım araçları insanı hemen kavrayıp hızla sağa sola götürürlerse de, belli geometrileri anlamak için yürümekten başka çare yoktur. Şehirlerde, çağdaş rejimleri ve sistemleri temsil edip bunları bireye güç gösterisi için indirmede kullanılan şehirsiz çevre elemanlarının; mesela bir anıtın, bir meydanın, bir bulvarın fonksiyonlarını yerine getirebilmeleri de ancak yürüyüşlerde mümkün olabilmektedir. Halk yürürse "Ağabey" i daha iyi anlar.

Çizgileri ne kadar yapay ya da olağandışı gözükmüşse gözüksün; çağdaş şehir dokusunu yürüyerek kavramak, orada bir insan yalınlığı ile yer almak tabii ve geliştirici bir insan tecrübesi olmaktadır.

ñ Şehirdeki tabiat içinde yürüyüşler ya da şehirde tabiatın nabzını yakalamak

Her şehre bir miktar tabiat sokmak gerekmiştir. Tabiatın kendisi de orada yer almak için gayret göstermiştir. Şehirdeki tabiat hayatın monotonluğunun parçalanmasıdır. İnsanın bir tür ayılmasıdır. Tabiatla insan yanyana gayet güzel durmaktadırlar. Şehirdeki tabiatla yürüyüşler bulunacaktır. Ama bu tabiatla varmak için bazan ulaşım araçlarına binmek gerekmektedir. Şehirdeki tabiatın güzel yaşanması bir ölçüde de bizim gücümüze kalmaktadır. Şehirde tabiat nadir bulunduğundan onu bizim hayal gücümüzle desteklememiz gerekmektedir.

İstanbul'da, bu dünya şehrinde, bu insanın yeryüzü macerasını özetleyecek tarihi su yolunun iki yakası boyunca insanın neden istediği gibi yürüyemediğini anlamak zor olsa gerek. Boğaziçi'nin, bütün uzunluğu boyunca huzurlu yürüyüşlerle kenarına inmiş bütün insanlara; rengi, kokusu, rüzgarı, sesi ve güneşiyle bir algılama sevinci içinde sunulması gerekmez miydi? Tabiatın koparılmışlığın ne olduğunu İstanbul Boğaziçi ile yanyana yürümekten alıkonan insan çok iyi anlamıştır.

ŞEHİRİ YÜRÜYÜŞLERE HAZIRLAMALIYIZ: Tablolar, Düşünceler

. Şehirlerde motorlu taşıtların egzoz gazlarıyla yaydıkları zehirlerden, partiküllerden; gürültülerden, insanı engelleyen yer işgallerinden, görüş daraltmalarından ve çarpma tehlikelerinden kurtulmuş alanların gittikçe azaldığını görmekteyiz. Otomobilli yaşama kültürü, genellikle sağlıklı şehirsiz düzenlere sahip batı ülkelerinde de rahatsızlık yaratmış ve acı acı eleştirilmiştir. Ama bu kültür en kötü meyvesini de herhalde bizim şehirlerimizde vermektedir. Otomobilli yaşama kültürü, mesela İstanbul'da, yaya olduğunda belki tehlikesizce atlatılabilecek ruh dengesizliklerini tehlikeli hale getirip şehre yaymaktadır. Onlarca, yüzlerce beygir gücü cahil ve dengesiz insanların eline verilmektedir.

. İnsan yürüyüşleri ile ilgili standartlar yeterince geliştirilmemiştir. Kaldırım genişliklerinin, yüksekliklerinin; hangi şehir bölgelerinde, hangi yoğunluklarda ne olacağına ilişkin bir fikir ortada yoktur. İnsan yürüyüşlerine ilişkin bilgi ve standartların yokluğu, doğal hayat ritimlerinin bozulması sonucunu doğurmaktadır.

. Şehirli çoğu zaman sağlığı için çok önemli olan yürüyüşlerinden vazgeçmek zorundadır. Yürüdüğü zaman da alıştığı, keşfettiği, hatıralar edindiği köşelerden, güzergahlardan değil bulabildiği çizgilerden geçebilmektedir. Otomobil baskınından kurtulmak için oluşturulmuş taşıt trafiğine kapalı yaya bölgelerine ulaşmada ise insan, yine, buralara açılan sokak ve yol başlarını tutan park yapmış otomobiller tarafından engellenebilmektedir. Demek ki, yalnız yaya bölgeleri ayırmak huzurlu yürüyüşler için کافی gelmiyor. Bu bölgeleri otomobile karşı savunmak da lazım.

. Şehirdeki yürüyüş özgürlükleri ve emniyet için yaya geçitlerinin düzeni çok önemlidir. Bunlarda görme ve işitme özürsüz insanlar için gerekli işaret ve sinyal tesisatının yanında, çocuk arabalı anneler ve tekerlekli koltuktaki insanlar için de yeterli ve muntazam geometrilerin bulunması gerekmektedir. Geniş yaya adaları da güvenlik için önemlidir. Şehirlerimizde kaldırımlar ve yaya adaları yükseklikleri ve biçimsizlikleri ile yürüyüşleri engelleyebilmektedirler.

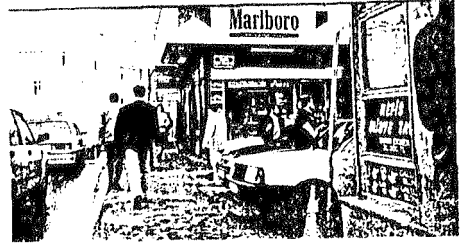
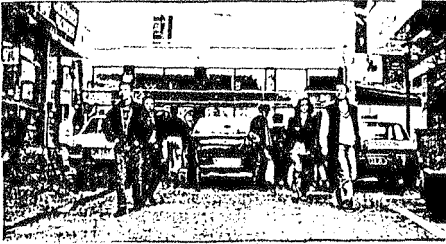
. İstanbul'un trafiğinin planlanmasında çocuklar, yaşlılar ve özürliülerin düşünülmediği anlaşılmaktadır.

. Ülkemizde motorlu araçların park yasaklarına uymayışları ve kaldırımları işgal edişleri hayatı zorlaştırmaktadır.

. Parklar, çocuk bahçeleri, rekreasyon alanları, taşıt trafiğine kapalı alışveriş bölgeleri şehir boyunca birbirlerine yürüyüş alan ve çizgileri ile bağlanıp güçlü bir yürüyüş ağı meydana getirmelidirler. Yürüyüş alan ve çizgilerini otomobil baskınından korumak için yükseklik farklarından, ağaçlardan; ahşap, demir ve beton elemanlardan faydalanmak mümkündür.

. Bisikletle, çocuk arabasıyla ve tekerlekli koltukla girilebilen metro ve hızlı tren türü raylı taşımacılık, şehir boyunca sürdürülebilecek bir yürüyüşün parçası sayılabilir. Yani uygun düzenledikleri ve elemanları da bütün insanlara uygun tasarlandığında, raylı taşıma sistemleri insan yürüyüşlerinin daha da uzaklara ulaşmasını sağlayan vasıtalar olarak gerçek çağdaşlığı temsil ederler.

. Şehirli insanın doğal hareketliliği ve yürüyüş özgürlüğü motorlu taşıtlar tarafından gün geçtikçe yok edilmekte olduğundan, şehirli insanın bu haklarına ilişkin yeni normların ve yasaların ortaya konması gerekiyor. İnsanın şehirdeki kaderine sokulan; egzoz gazı, gürültü, trafik kaosu, fiziksel engellenme, motorlu araçlardan doğan kaza gibi fenomenler bireyin esenliğine yönelmiş saldırılardır.



Taşıt trafiğine kapalı yaya bölgesine girişin otomobillerce engellenmesi—Oto baskını

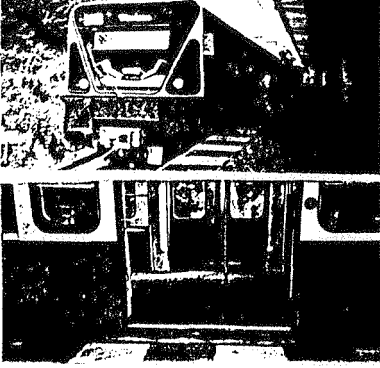


Yaya geçidi ve trafik ışıkları bulunmayan bir kavşakta



Otomobil baskını—Kaldırım işgali

yaşanan kargaşa-İstanbul Çözümleri



Görme özürlü yürüsün bakalımı



Hızlı trene çocuk arabası, bisiklet ve tekerlekli koltukla da binilebildiğine göre, bu ulaşım sistemi şehir yürüyüşlerine yardımcı bir birleştirme parçası durumunda ve uygar bir çözüm



yaya geçidinin geometrisi



Parkin çağırısı-Masalların fısıltısı



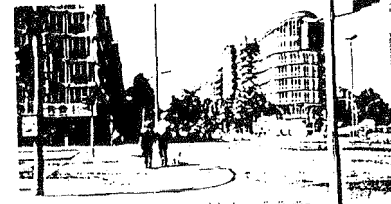
Şehirde özürlü insan yürüyüşleri



Tarihi şehirde yürüyüş-Geçmişle kayboluş



görme özürlü insanlar için sinyal tesisi



Modern şehirde yürüyüş

Fotoğraflar: Şükrü Sürmen