



# Pandemi Sürecinde Kent Merkezi Ulaşım Politikaları Örnek: Ankara Tarihi Kent Merkezi'nde Ulaşım Ekolojik Yaklaşım

\*

Tolga Kutlu<sup>1</sup>

ORCID: 0000-000-6812-6350

Ceren Gür<sup>2</sup>

ORCID: 0000-0002-1705-9813

Mehmet Tunçer<sup>3</sup>

ORCID: 0000-0002-1591-6383

## Öz

*Bilindiği gibi son 3 yıldır Dünya üzerinde Covid-19 pandemisi hayat şartlarını gündün güne zorlaştırmaktadır. Bu pandemi durumu özellikle kentlerdeki insanların hayatlarını önemli ölçüde etkilemiştir. Bu etkilerin başında ise kentlerdeki hareketlilik ve seyahat unsurları gelmektedir. Buradan yola çıkarak hazırlanan bu makale kapsamında; Ankara Tarihi Kent Merkezi için geçmiş yıllarda yapılmış olan koruma amaçlı imar planları içerisinde yer alan ulaşım politikaları incelenmiştir. Bu makalenin amacı ise bu politikaların pandemi gibi özel durumlarda ya da hayatın doğal akışında ne kadar geçerli oldukları veya ekolojik yaklaşımlar açısından ne kadar sürdürülebilir oldukları tartışılmıştır. Yapılan bu tartışmalar haritalar, planlar ve süreç üzerinden ele alınmıştır. Makale içerisinde yer alan değerlendirme/tartışma bölümünden sonra Ankara Tarihi Kent Merkezi için ekolojik yaklaşımlar çerçevesinde ve sürdürülebilirlik anlayışı kapsamında bölgesel ve alansal öneriler yapılmıştır. Ayrıca yapılan bu öneriler içerisinde Ankara Tarihi Kent Merkezi için önemli olduğu düşünülen kültürel ve tarihi değerler de ele alınarak kompakt- sürdürülebilir ulaşım ve erişim sistemleri kurgulanmaya çalışılmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** *Pandemi, Ankara tarihi kent merkezi, kent merkezi ulaşım politikaları, ekolojik koruma yaklaşımları .*

<sup>1</sup> Yüksek Lisans Öğrencisi, Çankaya Üniversitesi, E-mail: ttolgakutlu@gmail.com

<sup>2</sup> Yüksek Lisans Öğrencisi, Çankaya Üniversitesi, E-mail: gurceren66@gmail.com

<sup>3</sup> Prof. Dr. Öğr. Üyesi, Çankaya Üniversitesi, E-mail: mehmettuncer56@gmail.com



# City Center Transportation Policies During the Pandemic Process Example: Ecological Approach to Transportation in Ankara Historical City Center

\*

Tolga Kutlu<sup>4</sup>  
ORCID: 0000-000-6812-6350

Ceren Gür<sup>5</sup>  
ORCID: 0000-0002-1705-9813

Mehmet Tunçer<sup>6</sup>  
ORCID: 0000-0002-1591-6383

## Abstract

*As it is known, the Covid-19 pandemic on Earth for the last 3 years has been making life conditions difficult each day. This pandemic situation has significantly affected the lives of people, especially in cities. Mobility and travel elements in cities are the main elements and comes as priority. As part of this statement, which was prepared based on; Transportation policies included in the zoning plans for the protection of the Historical City Center of Ankara, which were made in the past years, is studied. It has been discussed how valid these policies are in special cases such as the pandemic or even in the natural flow of life, or how sustainable they are in terms of ecological approaches. These discussions were handled through maps, plans and processes. Following the evaluation/discussion section in the paper, regional and spatial suggestions were made within the framework of ecological approaches and within the concept of sustainability for Ankara Historical City Center. In addition, within these suggestions the cultural and historical values that are thought to be important for Ankara Historical City Center were also discuss and compact-sustainable transportation and access systems were tried to be constructed.*

**Keywords:** *Pandemic, Ankara historical city center, city center transportation policies, ecological protection approaches.*

---

<sup>4</sup> Master Student, Çankaya University, E-mail: ttolgakutlu@gmail.com

<sup>5</sup> Master Student, Çankaya University, E-mail: gurceren66@gmail.com

<sup>6</sup> Prof. Dr., Çankaya University, E-mail: mehmettuncer56@gmail.com

## Giriş<sup>7</sup>

Ulus meydanı ve çevresi, Ulus Tarihi Kent Merkezi'nin kalbi konumundadır. Ancak son 30 yılda şehir merkezi işlevsel ve fiziksel açıdan bozulmuş, belirli bölgeler dışında ekonomik faaliyetleri de azalarak önemli işlevler merkezden uzaklaşmıştır. Hem tarihi konut ve şehir dokusu hem de ticari faaliyetler, gereksinimleri karşılayamaz duruma gelmiş; kent merkezi kirlilik, ulaşım sorunları, erişilebilirlik, yapısal problemler, altyapı sorunları, trafik problemleri gibi nedenlerle yıpranmıştır. Ayrıca 2005 yılından bu yana Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin hazırladığı "Kentsel Dönüşüm" amaçlı plan ve projeler alandaki yapıları (Anafartalar Çarşısı, 100. Yıl Çarşısı, Ulus İş hanı, GSGn. Md. binası) atıl durumda bırakmış, büyük oranda Ankara Büyükşehir Belediyesi mülkiyetine geçen yapılar yıkıma olanak hazırlamak için boşaltılmıştır. Ancak açılan davalar sonucunda bu yapılardan hemen hepsi (Emek İşhanı yüksek blok hariç) yıkımdan kurtulmuştur.

Bu makale, Ulus Tarihi Kent Merkezi'ni ekolojik bir yaklaşımla inceleyerek sürdürülebilir bir merkez planlaması için ne gibi öneriler oluşturulması gerektiğini, bölgedeki eksiklikleri, yapılması gereken uygulamaları tespit etmeyi ve kentte yaşayan insanların yaşam kalitesini yükselten bir kent merkezi modeli yaratmayı amaçlamaktadır.

Bu makalenin amacı; Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezi (UTKM) için günümüze kadar hazırlanan ve bir kısmı iptal edilen (Bademli Planı, Hassa Planı ve UTTA Planı) koruma amaçlı yapılan planları irdelemek ve günümüzdeki ulaşım politikalarını değerlendirerek pandemi süreci ve sonrası için çevreye duyarlı (EKOMİA) ulaşım politikaları önermektir.

Makalenin sonuç kısmında önerilen bu politikalar aynı zamanda makalenin hedefleri arasındadır. Çünkü makale kapsamında incelenen; Ulus Tarihi Kent Merkezi Koruma-İslah İmar Planı, Ankara Tarihi Kent Merkezi Kentsel Yenileme Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı ve Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı içerisinde ulaşım başlığı altında, ekono-mia ve sürdürülebilir ulaşım ilkeleri kapsamında değerlendirilemeyecek bulgular elde edilmiştir. Bu bulgular;

- Merkez içi ulaşım modlarındaki (dolmuş/otobüs) yanlışlıklar,
- Toplu taşıma sistemlerinin (RTTS, tramvay) eksik ve yetersiz kullanımı,
- Toplu taşıma için kullanılan araçların kademelendirilmesindeki yanlışlıklar,

<sup>7</sup> Bu makale çalışması "6.Kent Araştırmaları Kongresi"nde bildiri olarak sunulmuştur.

- Yaya ve toplu taşıma sistemlerinin birleştirilmesinin planlar içerisinde sadece öneri olarak kalması,
- Dönüşüm uygulamaları sonrası ulaşım sistemlerine yeterli alternatif üretilmemesi ve
- Yaya sistemlerinin sürekliliği ve erişilebilirliğindeki sorunlar, gibi bulgular tespit edilmiştir.

Bu bulgular makale yazarları tarafından değerlendirilerek, Ulus TKM için hazırlanan 3 koruma amaçlı imar planı ve raporları ile dava dosyalarındaki ulaşım ilişkili bilirkişi raporları da incelenmiştir.

Bu bağlamda makale içerisinde önce kentlerdeki ulaşım politikaları değerlendirilmiştir. Daha sonrasında ise Eko-Mia ilkeleri kapsamında kent merkezleri için yapılan planlarda hangi yaklaşımların olacağı örneklerle birlikte açıklanmıştır. Açıklanan bu bilgilerden yola çıkarak Ankara Tarihi Kent Merkezi için yapılan 3 koruma planının iptal nedenleri ve bu planların içerisinde yer alan ulaşım kararları tespit edilmiştir. Makalenin son kısmında ise Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezi'nin günümüzdeki durum tespiti yapılmış ve daha önce belirtilen Eko-Mia ve sürdürülebilir ulaşım sistemleri kapsamında yapılacak önerilere yönelik stratejiler belirlenmiştir. Bu stratejiler yapılan şematik haritalar üzerinden anlatılmıştır.

### **Pandemi Sürecinde Kentlerdeki Ulaşım Politikaları**

Covid-19 salgını tüm dünyayı etkisi altına almış ve yaşam tarzlarında değişikliklere yol açarak kent yaşamını büyük ölçüde etkilemiştir. Bu nedenle pandeminin etkilerine karşı kentlerde sürdürülebilirlik kavramı ön plana çıkmıştır. Pandemiyle birlikte dünyanın birçok yerinde salgının kontrol edilebilmesi amacıyla sokak, park gibi kamusal alanlarda ve yaşam alanlarında sosyal mesafe kuralları göz önünde bulundurularak yeni düzenlemelere gidilmiştir. Amaç gelecek için daha dirençli sürdürülebilir kentler oluşturmak olmuştur (Özkazanç, 2021).



**Şekil 1.** Sürdürülebilir Kentler (Kaynak: MDN,2020)

Kentlerde günümüzde yaşam koşulları daha gelişmiş olsa da yoğun nüfuslu kent merkezlerinde salgının yayılma hızının kontrol edilmesi oldukça zordur. Covid-19 pandemisiyle bu sorunlar gün yüzüne çıkmış, dünya çapında kentlerde sürdürülebilirlik kavramı daha da önem kazanmıştır (Özkazanç, 2021).

Bu kapsamda sürdürülebilir kentler oluşturmanın en önemli hedeflerinden biri erişilebilir ve güvenli ulaşım sistemlerinin sağlanmasıdır. Kentsel hareketlilik ile ilgili ortaya çıkan sorunlar pandemide kentleri oldukça etkilemiştir. Kent içinde, kamusal alan kullanımında sosyal mesafe kurallarına uymak amacıyla hareketliliği kısıtlayan çeşitli değişiklikler meydana gelmiştir. Bu kapsamda kentte yaşayan insanların yaşam alanlarını, park, cadde ve sokakları sosyal mesafeye uygun olarak nasıl kullanabileceğine dair alternatif çözümler üretilmiştir.

Dünya Sağlık Örgütü, pandemi döneminde yaya ve bisikletliler için daha fazla alan yaratmak amacıyla bir hareketlilik raporu yayınlamıştır. Bu dönemde kent işleyişinde de çeşitli değişiklikler meydana gelmiş; kısıtlamalar ve yasaklar sebebiyle kentsel alan kullanımlarında kaldırım genişletilmesi, belli sokak ve caddelerin trafiğe kapatılması, bisiklet kullanıcıları ve yayalar için yol şeritlerinde farklılaştırma, parklara, kentsel yeşil alanlara ve kamusal alanlara kısıtlı erişim, sokağa çıkma kısıtlaması, sosyal mesafe gibi uygulamalar düzenlenmiştir (Özkazanç, 2021).

Dünya çapında farklı kentlerde salgının yayılmasını önlemek amacıyla farklı yöntemler uygulanmıştır. Viyana (Avusturya), Boston (Amerika), Oakland (Amerika), Milano (İtalya), Paris (Fransa) gibi kentlerde bisikletli ve yayaların alan kullanımını arttırmak amacıyla yollar kapatılmıştır. Bogota (Kolombiya) kentinde mevcut bisiklet yollarına 76 km genişliğinde yeni bisiklet yolu

eklenmiştir. Boston (Amerika), Londra (İngiltere), Vancouver (Kanada), Brüksel (Belçika), New York (Amerika), Paris (Fransa) ve Barselona (İspanya) gibi birçok kentte cadde ve sokaklar yeniden yapılandırılarak, cadde-lerin uzun mesafelerde daha fazla yaya ve bisikletli barındıracak şekilde düzenlenmesi planlanmıştır. Avusturalya, İtalya ve İspanya 'da bütçe planlaması yapılarak bisiklet yollarının artırılması, mevcut yürüyüş yollarının genişletilmesi gibi kent planlama çalışmaları yapılmıştır. Amerika'da işverenler çalışanlarının başkalarıyla yakın temasını azaltmak istemiş, çalışanlarına bisiklet, özel araç kullanımı, yaya ulaşımı gibi ulaşım türlerini kullanmaları için teşvikte bulunmuştur (CDC 2020). Avustralya'da ise bir otobüs kapasitesi 12 yolcuya, bir tren vagonunun kapasitesi ise 32 yolcuya indirilmiştir (Tirachini ve Cats, 2020).



Şekil 2 Taşıt Yolunun Bisiklet Şeridine Dönüştürülmesi  
(Kaynak: Forbes,2020)



Şekil 3. Bisiklet Yolu Düzenlemeleri  
(Kaynak: EHA, 2020)

İnsanlar pandemi sebebiyle toplu ulaşım sistemlerini kullanma konusunda tedirginlik yaşamış, bu sebeple toplu taşıma araçlarının kullanımı azalarak özel araç kullanımında artışlar gözlenmiştir. Çin'in Wuhan kentinde özel araç kullanımının salgından öncesine göre yaklaşık iki kat artmasıyla CO2 emisyonlarında tekrar bir artış olduğu belirlenmiştir. Bu sebeple devam eden pandemi süreci, kısıtlamalar, kamusal alanların kullanımı ve kent içi hareketlilik yeni sürdürülebilir ulaşım modellerinin uygulanması ihtiyacını doğurmuştur. Bu süreçte en önemli adımlar yayalaştırmanın artırılması ve kent içinde trafiğin azaltılarak kamusal alanların kullanım önceliğinin yaya ve bisikletlilere verilmesi olmuştur. Kamusal alanların bu şekilde dönüştürülmesi karbon emisyon miktarını azaltarak hava kirliliğini ortadan kaldıracak ve sağlıklı sürdürülebilir kentlerin planlanmasını sağlayacaktır (Özkazanç, 2021).

Pandemi sürecinde kişilerin toplu ulaşım sistemlerinden kaçarak ulaşımında özel araçlara ve motorsuz ulaşımaya yönelmesi gelecekte bazı ekolojik ve sosyal problemlere yol açacaktır. Bu sebeple ekolojik ilkeler kapsamında kentlerin ulaşım sistemlerinin tekrar değerlendirilmesi gerekmektedir. Pek çok kentte karayolu ağırlıklı ulaşımın geliştiği, kentlerin yayalar ve bisikletliler için planlanmadığı görülmektedir. Bu sebeple kentlerin ulaşım sistemlerinin toplu taşıma beraberinde yaya ve bisiklet kullanıcıları odaklı tekrar planlanması gerekmektedir. Kentlerdeki yaya ve bisiklet yolu tasarımları iyi şekilde geliştirilmeli, kentte yaşayanlar motorsuz ulaşımaya teşvik edilerek kent merkezleri yaya odaklı yeniden kurgulanmalıdır. Kentlerde bisiklet ve elektrikli scooter kiralama sistemlerinin geliştirilmesi sağlanarak daha sağlıklı kentler için çeşitli ulaşım politikaları tasarlanmalıdır (Özkazanç, 2021).



Şekil 4. Ankara’da 6 Etaplık Bisiklet Yolu Projesi planlanmıştır. (Kaynak: Hürriyet, 2019)

Bu noktada var olan sorunların çözümü için ulaşımda transit odaklı kalkınma (Transit Oriented Development) modeli gündeme gelmiştir. Bu ulaşım modeli, kentsel faaliyetlerin ana istasyonlar etrafında toplandığı kompakt, yaya odaklı ve karma kullanımların olduğu kentsel hareketlilik ihtiyaçlarına cevap veren bir sistemdir. Metro, hızlı tren, otobüs ve tramvay gibi toplu taşıma araçlarının entegre şekilde işlediği bu sistemle toplu taşımının sürdürülebilirliğine yönelik uzun vadeli çalışmalar yapılması planlanmaktadır.



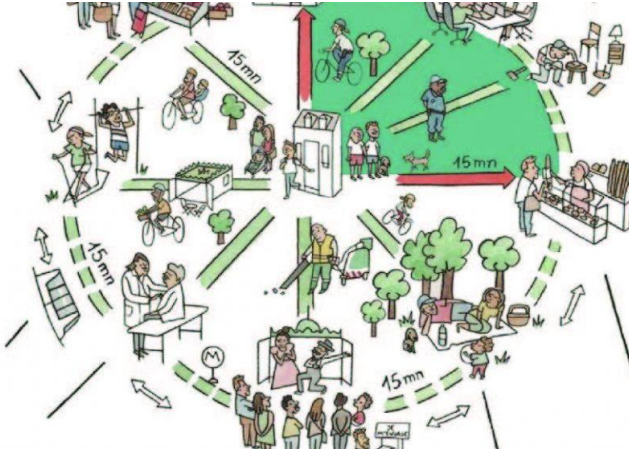
Şekil 5. Ulaşımda transit odaklı kalkınma (Transit Oriented Development) modeli (Kaynak: Banks, 2009)



Pandemiyle birlikte kent müdahalelerine bakıldığında yeni oluşturulan düzenlemelerin çoğunlukla yeşil altyapının geliştirilmesi ve korunması üzerine de olduğu gözlenmiştir. Kentsel sürdürülebilirlik açısından yeşil altyapının düzenlenmesi önemli bir konudur. Çünkü yeşil alanlar kent ve insan sağlığı açısından da büyük önem taşımaktadır. Avrupa'da salgın sırasında kentte yaşayanların yeşil alan ihtiyaçlarına yönelik çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Oslo kentinde pandemiyle birlikte halkın kent parklarına, rekreasyon alanlarına olan ihtiyaçlarının ve bu alanlardaki faaliyetlerin arttığı gözlenmiştir (Cartwright, Clitherow ve Venter, 2020).

Kentlerde yeşil alan dağılımındaki farklılık, yeşil alanların kısıtlı ve erişilebilirliğinin zor olması pandemideki kısıtlamalarla birlikte bu alandaki ihtiyacı göstermiştir. Sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent yaratmak için yeşil alan miktarının artırılarak yeşil alanların kentlerde eşit şekilde dağıtılması sağlanmalı, bu alanların kentte yaşayan herkes için erişilebilir ve kullanılabilir olması gerekmektedir. Mevcut durumda var olan araziler göz önünde bulundurulursa yeni alanlar yaratmak zor olacağından güçlü bir yeşil altyapının planlanmasıyla mevcut ulaşım yolları yeşil koridorlarla desteklenerek var olan yeşil alt yapı geliştirilmelidir (Hepcan ve Yüksel, 2021).

Öne çıkan uygulamalardan biri 15 Dakikalık Şehir Modeli olmuştur. Kentler için büyük AVM modelleri yerine mahalle ölçeğinde alışveriş ve sosyalleşme mekanlarının yayılması, bu model kapsamında yürüyerek okula gitme gibi uygulamalar önerilmiştir. Proje, Paris'te yaşayanlara yeni bir yaşam anlayışı önermiştir.



Şekil 6. 15 Dakikalık Şehir Modeli (Kaynak: İklim Haber, 2020)

## **Ekomia İlkeleri Kapsamında Ankara Kent Merkezi Planlaması**

Eski ve yeni şehir merkezlerinin planlanmasında “Ekolojik Yaklaşım (EKOMİA); şehrin konum, iklimsel verilerine bağlı olarak var olan doğal/ekolojik verilerin değerlendirilmesi, geliştirilmesi, merkezlerde madde ve enerji tasarrufu, alt yapının çevre duyarlı olarak sağlıklılaştırılması, atıkların geri kazandırılması gibi çevre dostu, “Sürdürülebilir Bir Merkez Planlaması” anlayışının araştırılmasını amaçlamaktadır. Dünya’da ve ülkemizde hızla gelişen tüketim, atık madde üretimi sonucu, doğal kaynakların giderek azalması ve kirletilmesiyle ekolojik denge bozulmaya başlamıştır. Bu bakımdan yeni şehirlerin ve eski şehirlerin planlanmasında çevreye daha duyarlı yaklaşımlar ve sürdürülebilirlik ön plana çıkmaktadır. Merkezi iş alanlarında toplu ulaşım, özel taşıt ulaşımı, otopark, servis, yayalaştırma, bisiklet gibi ulaşım ilişkine de pek çok sorun bulunmaktadır (Tunçer, 1994).

Bu nedenle pandemi süreci de dikkate alınarak kent merkezlerinde Ekolojik Kent Merkezi yaklaşımı ile MİA planlaması yapılmalıdır. Sürdürülebilir bir MİA’nın temel ilkelerinden biri olan “kolay ulaşılabilir olma”, şehirlerin diğer bölgelerinden merkeze ulaşım, MİA içi ilişkiler açısından enerji/zaman tasarrufu ve iç işleyiş kolaylığı açısından büyük önem taşımaktadır. Bir yerleşim yerinin insan odaklı olması, tüm insanlar için kullanılabilir ve kapsayıcı olmasını gerektirir. Bunun için de binalar, ulaşım araçları, yaya yolları, kaldırımlar ve açık alanlar, ilgili erişilebilirlik standartlarına uygun olarak tasarlanmalıdır (Tunçer, 2004).

Prag tarihi şehri, öncelikle insan için tasarlanmış ve insan ölçeğindedir. Yeterli ve nitelikli yaya yolları, kaldırım, meydan, yeşil alan gibi şehrsel açık alanların bulunduğu eski bir şehirdir. Erişilebilirlik standartlarına uygun, yürüme mesafelerinin gözetildiği, güvenli ve kolay yaya ulaşımının sağlandığı, otomobil yerine bisiklet, tramvay ve metronun tercih edildiği, yapıların insanlar için kullanışlı, estetik ve konforlu olduğu bir şehirdir. Ankara’nın da bütüncül bir ulaşım sistemine ihtiyacı vardır. Kentin ortasına park edilen tüm araçlar kent estetiğine zarar vermektedir. Bu nedenle araçlar bir yere kadar gelmeli ve orada otopark tasarlanarak araçlar buralarda depolanmalıdır. Erişilebilirlik, binaların, açık alanların, ulaşım ve bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin engelliler dahil herkes tarafından güvenli ve bağımsız olarak ulaşılabilir ve kullanılabilir olmasıdır (Tunçer, 2021).

Hava kirliliğinin nedenleri ve boyutları incelendiğinde, ulaştırmanın en önemli kaynaklar arasında olduğu görülmektedir. Elektrikli demiryollarının kirlilikteki payı yüzde 5 iken karayollarının payı yüzde 85 düzeyindedir (Tunçer, 2021).

Yaygın, güvenli ve konforlu bir toplu ulaşım sistemi, yerleşim yerinin araç değil insan odaklı olabilmesi için çok önemlidir. Toplu ulaşım durak ve istasyonları iyi tasarlanmış ve yürüme mesafeleri de dikkate alınarak doğru konumlandırılmış olma-

lıdır. Toplu ulaşım araçları erişilebilirlik standartlarına uygun olmalıdır. Toplu ulaşımında entegrasyon sağlanmalıdır. Ana aktarma noktalarında farklı işlevler ve donatılara da yer verilmelidir (Tunçer, 2021).

Ankara EKOMIA'sı, motorlu taşıt öncelikli değil, yaya öncelikli olarak yeniden planlanmalı ve tasarlanmalıdır. Yaya ulaşımı, farklı ana işlevlerin birbirine uzaklığı yürüme mesafeleri gözetilerek ayarlanmalıdır. EKOMIA'da odak noktalarına bağlı olarak su ve yeşil içeren promenatlar (ana yaya aksı) ve yaya bölgeleri bulunmalıdır.

Taşıt trafiği servis ağırlıklı olmalı ve metro ve tramvay sistemlerine ağırlık verilmelidir. Parklar, meydanlar ve rekreasyon faaliyetleriyle hareketlilik sağlanmalı ve yerleşim yaya ağırlıklı güzergâhlara sahip olmalıdır. Kamusal, kurumsal ve ticari aktivite odakları merkezi ve kolay ulaşılabilir bir konumda yer almalıdır. EKOMIA içinde yürüme mesafesi 400 m. – 750 m kabul edilerek, toplu taşıma durakları ve yürüyerek ulaşılabilmesi istenen donatılar bu mesafe içinde konumlandırılmalıdır.

Yürünebilirliğin artırılması için, farklı işlevlerin uygun yürüme mesafelerinde bulunması, yaya yolları ve kaldırımların yeterli genişlikte, uygun eğimde, güvenli ve engelsiz olması, yürüyüş güzergâhının ilgi çekici olması ve güzergâh üzerinde farklı işlevlerin olması gereklidir. Yaya güzergâhları yeşil bir dokuyla desteklenmeli ve açık yeşil alanlarla bağlantısı sağlanmalıdır (Tunçer, 2004).

Kaldırımlar ve yaya yolları araç yolları ve otoparklardan uygun biçimde ayrılmalı, araçların hiçbir şekilde yaya yollarını ve kaldırımları işgal etmemesi sağlanmalıdır. Yaya geçitleri, yayaların geçiş önceliğini vurgulayacak ve kolaylaştıracak biçimde tasarlanmalıdır. Yaya güzergâhlarında yeterli yönlendirme ve bilgilendirme bulunmalıdır. Güzergâhlar üzerinde belli aralıklarla (en fazla 30 metrede bir) dinlenmeyi sağlayacak oturma birimleri bulunmalıdır. EKOMIA'da yaya bölgeleri, taşıt trafiğinden arındırılmış, yalnızca yayaların kullanımına açık olan açık alanlardır. Bu bölgeler, insanların şehirde keyifli vakit geçirmesini, sosyalleşmesini ve aidiyet hislerinin artmasını sağlar. Yaya bölgelerinde ilgi çekici ve çeşitli işlevlere yer verilmelidir (Tunçer, 2004).

Ekolojik kent merkezi yaklaşımında yeşil-su ögesinin, yaya mekânlarda etkin kullanımı, geniş yaya bölgelerinin oluşturulması, bu bölgelerin ve meydanların birbirine bağlanması ve yeşil, heykel, havuz vd ögelerle estetik hale getirilmesi ile Ankara merkezi iş alanları geleceğin sürdürülebilir, çevre duyarlı yaşam ortamları haline gelecektir (Tunçer, 2004).

Bu sürdürülebilir planlama yaklaşımında ulaşım, altyapı, ekolojik yapı ve enerji kaynaklarını olumsuz etkileyen kentsel yayılma yerine kompakt ve arazinin etkin kullanıldığı, kentteki yoğunluğunun doğayı kirletmediği bir yerleşim planı tercih edilmektedir.

Kaynaklarda sürdürülebilir kentleşme kavramı gelecek nesillerin ihtiyaçlarına mevcutta yer alan kentlerden daha iyi cevap veren kentsel sistemlerin geliştirilmesi (Ertürk, 1996) şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımdan da yola çıkarak sürdürülebilir kentlerdeki ilk amaç kentte yaşayanların yaşam kalitelerinin yükseltilmesi ve bu kalitenin artırılmasında insanların yaşadığı çevredeki sağlık koşullarının iyileştirilmesidir. İnsanların yaşadığı fiziksel ve sosyal çevrenin insan sağlığı açısından ne kadar önemli olduğu ve kentsel çevrenin insan sağlığının belirleyicisi olduğu vurgulanmıştır (Başaran, 2007).

### **Ulus Tarihi Kent Merkezi'nin Günümüzdeki Durumu ve Ulaşım Yönelik Ekolojik Yaklaşım Önerileri**

Ulus Tarihi Kent Merkezi, Ankara Metropolitan Alanının coğrafi olarak merkezinde yer almaktadır. Alanın karayolu ulaşım sistemi üçlü bir kademelenme göstermektedir. Ancak Ulus son 25-30 yıldır fiziksel ve işlevsel olarak bir gerileme dönemi yaşamaktadır. Hatta belirli akslar-Atatürk Bulvarı, Anafartalar dışında bir çöküntü sürecine girmiştir. Ulus çevresinde yer alan tarihi ve kentsel koruma alanları giderek yıpranmakta ve şehrin en gayr-ı sihi alanlarına dönüşmektedir. Son yıllarda Hamamönü ve Hacıbayram Camii çevresinde yapılan kentsel koruma, yenileme ve dönüşüm çalışmaları da ancak kısıtlı bir çevrede etkili olabilmıştır (Tunçer, 2013).

Kent merkezinin nitelikleri yanında ekonomik işleyişi de giderek bozulmaktadır. Merkezden bazı önemli işlevler dışarı kaçmaktadır. Sadece tarihi kent dokusu değil, konut ve ticari işlevler, depolama ve küçük el sanatları gibi işlevler değişen gereksinimlere cevap veremez duruma düşmüştür.

Ulus Meydanı Ulus Tarihi Kent Merkezi'nde yayalar için toplanma ve buluşma noktası olması beklenirken bir kavşak gibi çalıştığı için trafik yoğunluğu diğer bölgelere göre maksimum seviyededir. Yaya araç etkileşimi fazla olan bölgede yayaların alan içinde rahat hareket edemedikleri, araç yaya kargaşasının olduğu, trafik sıkışıklığı yaşandığı ve yayaların bir yerden bir yere erişimde zorluk yaşadığı tespit edilmiştir. Bu nedenle, geçtiğimiz 20-25 yılda bu meydanın yayalaştırılması için çok değişik projeler geliştirilmiş, "Ulus Tüneli" projesi ile yolların yer altına alınarak toplu taşıma sistemlerinin kurulması (metro ve tramvay) amacıyla farklı projeler geliştirilmiştir (Gür, C., 2022).

Ulus Tarihi Kent Merkezi'nde taşıt trafiği yoğunluğu giderek artarken, mevcut ve ana dağıtıcı yol sistemi ve servis yolları yetersiz kalmakta, trafik sıkışıklığı, yaya-araç karmaşasından doğan trafik kazaları artmaktadır. Ulus Tarihi Kent Merkezi'nde yapılacak müdahaleleri öncelikle bir merkez planlaması

çerçevesinde düşünmek, kent merkezinin ekonomik yapısına canlılık kazandıracak fiziksel mekânlar hazırlamak, merkezde oturan sosyal gruplara yönelik tedbirler getirmek gereklidir (Tunçer, 2013).

Kapsamlı bir Ekolojik planlama yaklaşımı (EKOMİA) ile Ulus Tarihi Kent Merkezi'nde toplu ulaşım, koruma-yenileme ve dönüşüme ilişkin hedefler ve yöntemler geliştirilmelidir. Bu kapsamda belirlenen bazı stratejiler şunlardır:

1. Ulus Tarihi Kent Merkezi canlı ve prestijli bir turizm, konaklama, dinlenme, eğlence ve ticaret merkezi olmalıdır. Tarihsel gelişimi içinde oluşmuş geleneksel ticaret alanları, tarihi yapı ve yapı grupları, dokuları, kente ve merkeze özgün bir karakter veren yapı çevre, peyzaj ve kentsel simgeler titizlikle korunmalı ve canlandırılmalıdır.

2. Merkez içi yol dağıtım sistemi aşırı yüklenmekte, tıkanıklık, gürültü ve servis zorlukları yüzünden merkezin işlevişi ve kullanımı güçlükler yaratmaktadır. Merkez içinde büyük ölçüde yayalaştırma politikaları uygulanmalıdır. Merkez içi dağıtım ve servis yolları geliştirilmelidir.

3. Ulus'u kat eden araç trafiği çevredeki arterlere aktarılmalı, Ulus MİA'sına ulaşım tramvay, shuttle gibi sistemlerle sağlanmalıdır.

4. Ulus tarihi kent merkezi belirli araç yaklaşımları sağlanmak kaydı ile yaya ölçeğinde ulaşılabilirlik göstermektedir. Bunun içinde kent merkezinde işlevsel bölgelere, tarihi çevreye, özellik taşıyan sokak, meydan ve akslarla ilişki kuran bir "Yaya Dolaşım Sistemi" kurulmalı ve "Yaya Bölgeleri" oluşturulmalıdır.

5. Otobüs, minibüs ve toplu taşın sistemi (metro) duraklarının konumu, otopark noktalarının yaratılması merkezdeki yaya dolaşımı ile bağlantılı olarak planlanmalıdır.

Ulus merkezi iş alanlarının (MİA) "Çevre Duyarlı/Ekolojik" ağırlıklı ulaşım planlanması yaklaşımında geçerli olması gereken ilkeler sürdürülebilir bir MİA'nın temel ilkelerinden biri olan "kolay ulaşılabilir olma", şehirlerin diğer bölgelerinden merkeze ulaşım, MİA içi ilişkiler açısından enerji, zaman tasarrufu ve iç işlevişi kolaylığı açısından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle; MİA'ya ulaşılabilirliği sadece fiziki ulaşım olarak değil kolay, hızlı, çağdaş ulaşım olarak tasarlamak gereklidir. Bu kapsamda oluşturulan stratejiler şu şekildedir (Tunçer, 2004).

1. Merkeze ve Merkez İçi Ulaşım Toplu Taşın Araçlarıyla Olmalıdır.

MİA içinde kurulabilecek tramvay sistemleri ile ulaşım gereksinimi büyük ölçüde karşılanacaktır. Ayrıca yolların bazılarının tek şeridi kapatılarak hem bisiklet yolu hem de lokanta vb. mekanlar için yer kazanılması amaçlanmaktadır.

2. Özel Taşıtlar Merkez Çevresindeki Bölgesel Otoparklara Kadar Gelmelidir.

Yaya bölgeleri oluşturabilmek amacıyla, özel araçlarla MİA'ya gelişler olabildiğince kısıtlı olmalıdır. Çevrede oluşturulan 2-3 bölgesel katlı/ yer altı otoparkı ile özel araçlar depolanmalıdır.

3. MİA İçi Ulaşım Yaya Ulaşım Sınırları İçinde Yaya/Bisiklet ile Olmalıdır.

Yaya ulaşımı için MİA içi yaya yolları/alleler/promenadlar planlanmalıdır. Merkez içi kapalı çarşılar/hanlar/pasajlar vb. tamamen yaya dolaşımı için planlanmalı, promenatlarda bisiklet kullanımını özendirici bisiklet yolları yer almamalıdır.

Ankara EKOMİA'sı, motorlu taşıt öncelikli değil, yaya öncelikli olarak yeniden planlanmalı ve tasarlanmalıdır. EKOMİA'da odak noktalarına bağlı olarak su ve yeşil içeren promenatlar (ana yaya aksı) ve yaya bölgeleri bulunmalıdır.



Şekil 7 Wide Bulvarı Viyana (Kaynak: Atak, 2008).



Şekil 8 Rambla Catalunya (Kaynak: Moscardo, 2021)

Yürünebilirliğin artırılması için, farklı işlevlerin uygun yürüme mesafelerinde bulunması, yaya yolları ve kaldırımların yeterli genişlikte, uygun eğimde, güvenli ve engelsiz olması, güzergâh üzerinde farklı işlevlerin olması gereklidir. Yaya güzergâhları yeşil bir dokuyla desteklenmeli ve açık yeşil alanlarla bağlantısı sağlanmalıdır.

#### 4. MİA İçi Servis Denetimli/Kısıtlı Servis Yolları ile Olmalıdır.

Yaya bölgelerini destekleyecek şekilde servis yolları ve paylaşımlı yollar planlanmalıdır. Çevre dostu akülü araçlarla, iç servis hizmetlerinin yapılması sağlanmalıdır.

### **Ulus Tarihi Kent Merkezi için Yapılan Koruma Planları ve Bu Planlarda Bulunan Ulaşım Kararları**

Ankara'nın planlama tarihine bakıldığında yapılan ilk planlarda koruma anlayışı dikkat çekmektedir. Özellikle Jansen Planı içerisinde Kale, bu anlayışın temel simgesi olmuştur. Ancak daha sonra kente gelen göçlerle hızla yükselen nüfus ve bu yükselen nüfusun sonucu olarak görülen çarpık kentleşmeden dolayı zaman içerisinde yapılan planlar, giderek koruma anlayışından uzaklaşmıştır.

#### **Raci Bademli Planı'nda Ulaşım Kararları**

Bu durum 1980'lı yıllarda kırılmaya çalışılmıştır. Bu anlamda Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezi'ne yönelik olarak yapılan ilk koruma planı; Ulus Tarihi Kent Merkezi Koruma-İslah İmar Planı (1992) olarak bilinen plandır. Bu plan literatürde Raci Bademli Planı olarak da bilinmektedir. Raci Bademli ve ODTÜ Ekibi tarafından yapıya bu plan, Ankara Büyükşehir Belediyesi Meclisi'nin 1990 yılında aldığı kararlar onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Tunçer, 2021).

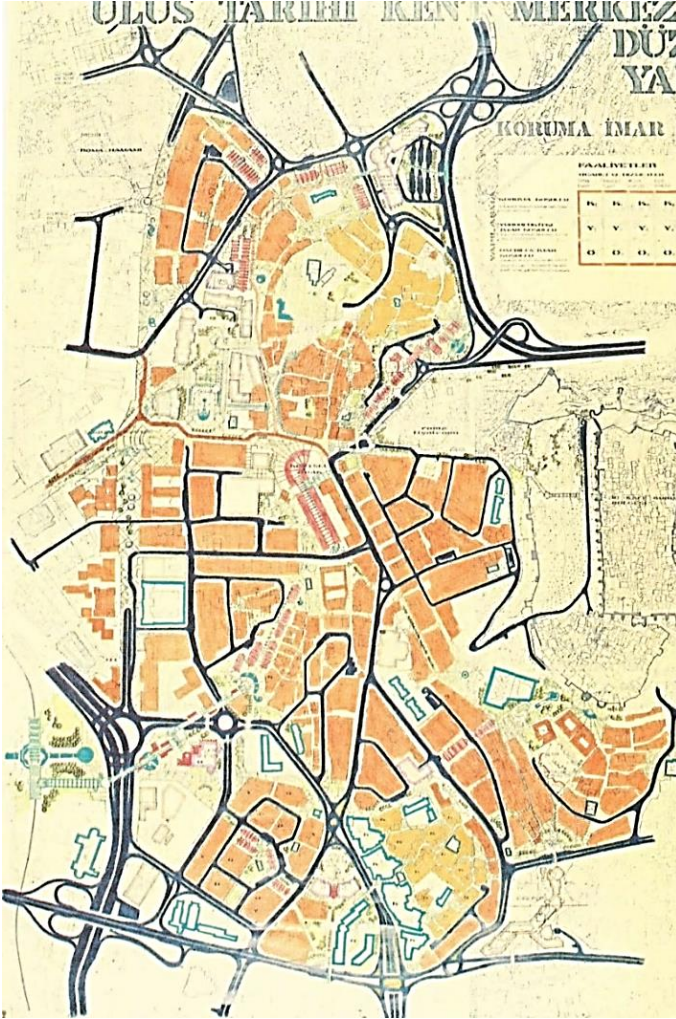
Plan, o dönemin literatürüne koruma ile ilgili yeni kavramlar getirmekle beraber ulaşım kararlarına yönelik yaklaşımlarda barındırmaktadır. Bu kararlar şu şekilde sıralanabilir;

- Trafik sakinleştirilmesi,
- Eksik sosyal ve teknik altyapının artırılması,
- Kent meydanı kavramı,
- Dolmuş durakları ve otopark düzenlemesi.

Bu kararlardan da anlaşılacağı gibi plan içerisinde toplu taşımaya yönelik olarak güçlü kararlar alınamamıştır. Özellikle toplu taşım sistemlerinin entegrasyonu gibi kompakt konulara değinilmemiştir. Planda yer alan ulaşım kararları bu

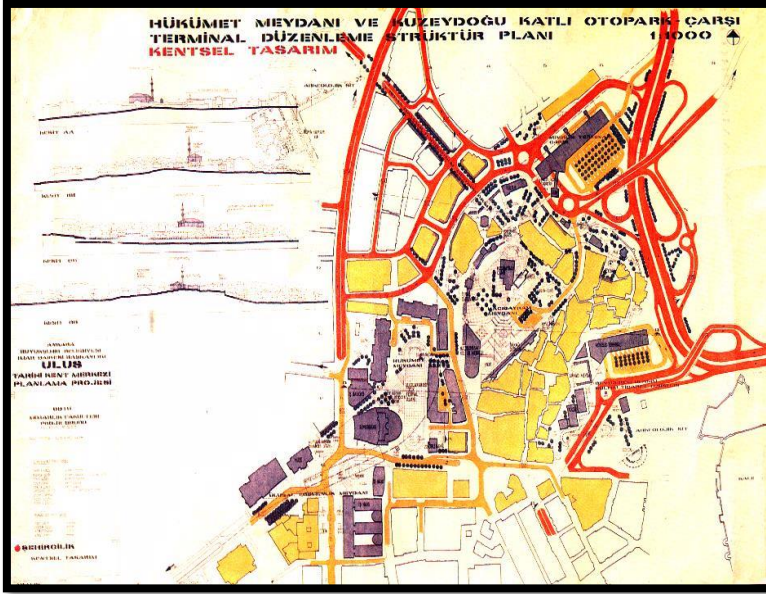
anlamda sadece var olanı korumaya yönelik olarak alınmıştır. Ayrıca, planda önerilen dolmuş durakları ve otopark düzenlemesi gibi yapılması önerilen kararlarında, Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezi için lastik tekerlek bağımlı bir toplu taşıma veya özel araçla bölgeye ulaşımın devamlılığını sağlamaya yönelik yanlış kararlar olduğu göze çarpmaktadır.

Bu plan 2005 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin Belediye Meclisi'nce alınan kararla iptal edilmiştir. Planın iptal gerekçesi ise "yapıların yıkılmaya- yıpranmaya yüz tutmuş olması ve alanın mezbelelik bir görünüm kazanmasıdır" şeklinde olmuştur (ABB, 2005).



Şekil 9. Ulus Tarihi Kent Merkezi Koruma - İslah İmar Planı (1986)  
(Kaynak: Mehmet Tunçer kişisel arşiv, 2021)



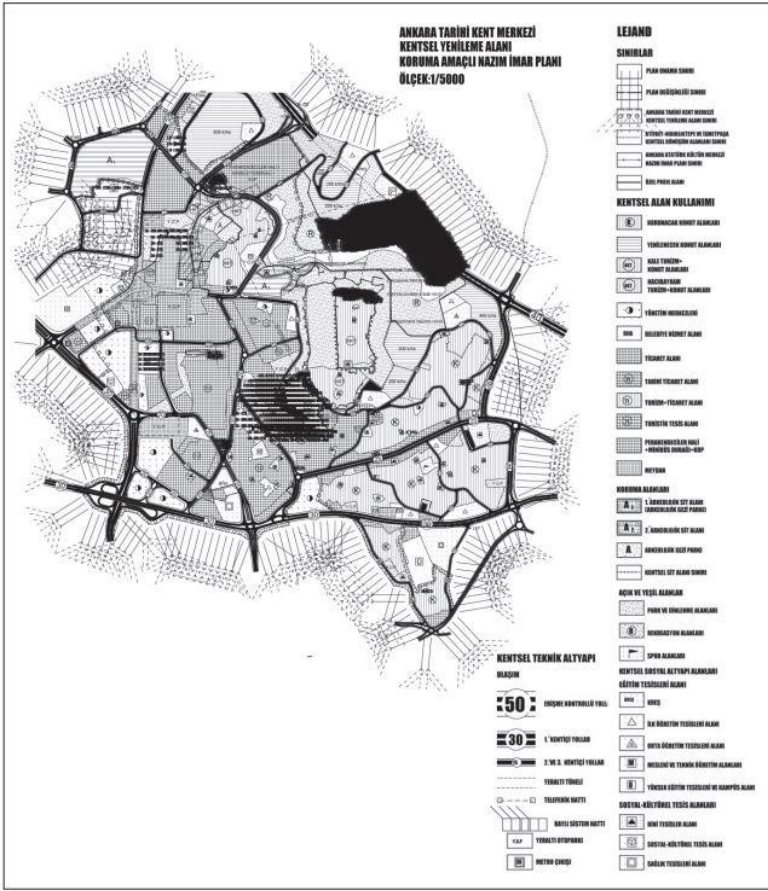


**Şekil 10.** Hükümet Meydanı ve Kuzeydoğu Katlı otopark Çarşısı Terminal Düzenleme Strüktür Planı  
(Kaynak: Mehmet Tunçer kişisel arşiv, 2021)

### **Hassa Mimarlık Planı'nda Ulaşım Kararları**

2005 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi, Raci Bademli Planı olarak tanınan planı büyükşehir meclis kararıyla iptal ettikten birkaç ay sonra, Ulus Tarihi Kent Merkezi'ni, 5366 sayılı ve Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıklarının Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması isimli kanun uyarınca "Yenileme Alanı" olarak ilan etmiştir.

Ayrıca belediye o dönemde Ulus Tarihi Kent Merkezi Yenileme Alanı'nın planlaması/projelendirilmesi için Hasa Mimarlık Mühendislik İnşaat San. Ve Tic. Ltd. Şti. ile 23.03.2006 tarihinde bir sözleşme imzalamış ve planlama çalışmalarına başlamıştır. Bu planlama çalışmaları sonucunda Hasa Şirketi Ulus Tarihi Kent Merkezi için iki adet koruma planı yapmıştır. Bu planların isimleri; Ankara Tarihi Kent Merkezi Kentsel Yenileme Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve Ankara Tarihi Kent Merkezi Kentsel Yenileme Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planıdır.



Şekil 11. Ankara Tarihi Kent Merkezi Kentsel Yenileme Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı (Kaynak: ABB, 2008)

Yapılan bu planlara 2008 yılında, Şehir Planları Odası Ankara Şubesi ve Mimarlar Odası Ankara Şubesi tarafından planların iptali istemiyle itirazlar yapılmıştır. Yapılan bu itirazların temelde 2 sebebi bulunmaktadır. Bu sebeplerden ilki yapılan planların ihale edilmişleri bakımından hukuka uymayan içerikleridir. Diğer sebepten planların yapımı sürecindeki temel uyumsuzluklardır.

Yapılan itirazlar ve açılan davalar sonucunda Hassa Planı olarak bilinen plan 2009 yılında Danıştay tarafından iptal edilmiştir.

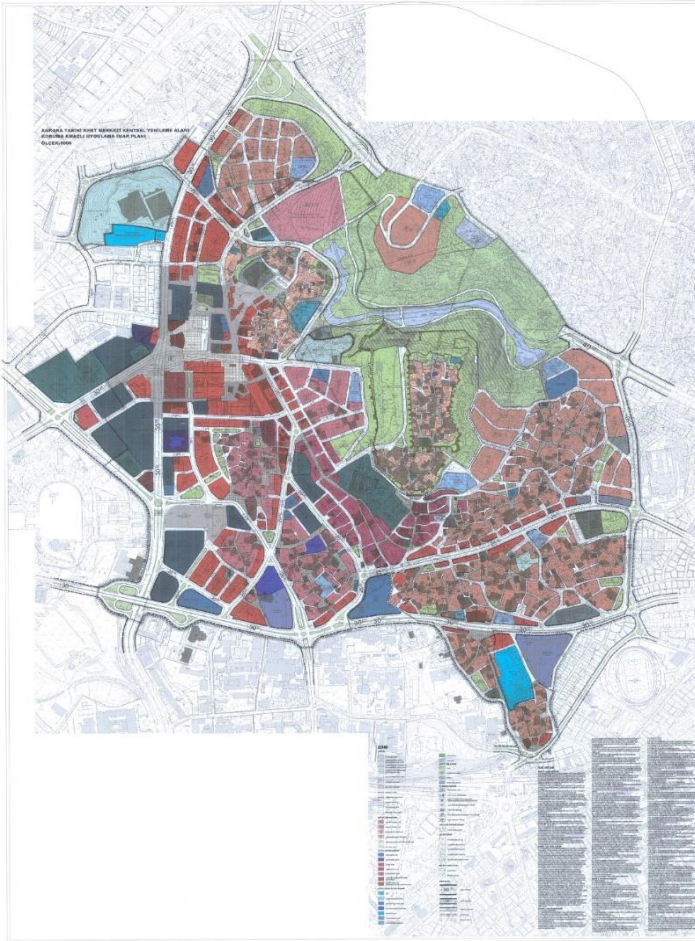
Ayrıca bu planlar içerisinde bulunan ulaşım kararlarına bakıldığında da çeşitli yanlışlıklar görülmektedir. Yapılan bu planların ulaşım kararları;

- Metro ve lastik tekerlekli toplu taşıma sistemlerinin entegrasyonunun önerilmesi
- Belirli bölgesel katlı ve hemzemin otopark önerileri.

- Ulus Meydanı etrafındaki ana ulaşım akslarının yer altına alınması önerisi
- Hacı Bayram Camisi altında Hal + Minibüs Durakları+ Katlı Otopark önerisi.
- Çeşitli Kavşak çözümlenmeleri şeklinde özetlenebilir.

Planın içerdiği bu ulaşım kararlarına bakıldığında Ulus Tarihi Kent Merkezi'ni korumaktan çok, yenilemeye dayalı bir anlayışın hâkim olduğu söylenebilir. Ayrıca planda önerilen otoparklar, Ulus'un kurtulmaya çalıştığı yoğunluğu azaltmamakta aksine arttırmaktadır. Buna ek olarak önerilen çeşitli katlı otopark önerileri de tarihi ve kültürel dokuyu zedeleyecek biçimdedir.

Ayrıca Ulus Tarihi Kent Merkezi Ulus Tüneli Projesi gibi projelerde bu planın yapım yıllarından beri tartışılan bir tünel projesi olmuştur.



**Şekil 12.** Ankara Tarihi Kent Merkezi Kentsel Yenileme Alanı Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı (Kaynak: ABB, 2008)

## UTTA & İlçan Planı'nda Ulaşım Kararları

2008 yılında Hassa Planları olarak bilinen Ankara Tarihi Kent Merkezi Kentsel Yenileme Amaçlı Koruma Planları iptal edildikten sonra Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2014 yılında Makbule İlçan & UTTA Planlama (İş ortaklığı) tarafından yapılan Ulus Tarihi Kent Merkezi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nı onaylamıştır. Ancak bu plan da Ulus'un içerdiği sorunlara çözüm olamamıştır. Çünkü plan içerisinde alınan kararlar ile plan hazırlanırken yapılan analiz çalışmaları arasında uyumsuzluklar bulunmaktadır.

2015 yılında TMMOB Şehir Plancıları Odası yapılan bu plana itiraz ederek dava açmıştır. Açılan bu dava da planda yer alan genel sorunlar;

- Dokuyu zedeleyecek ve ortadan kaldıracak nitelikte yaklaşımlar,
- Analiz ve plan kararları arasındaki uyumsuzluklar ve
- Koruma için gerekli politikalar üretilmemesi gibi sorunlar şeklinde

özetlenmiştir.

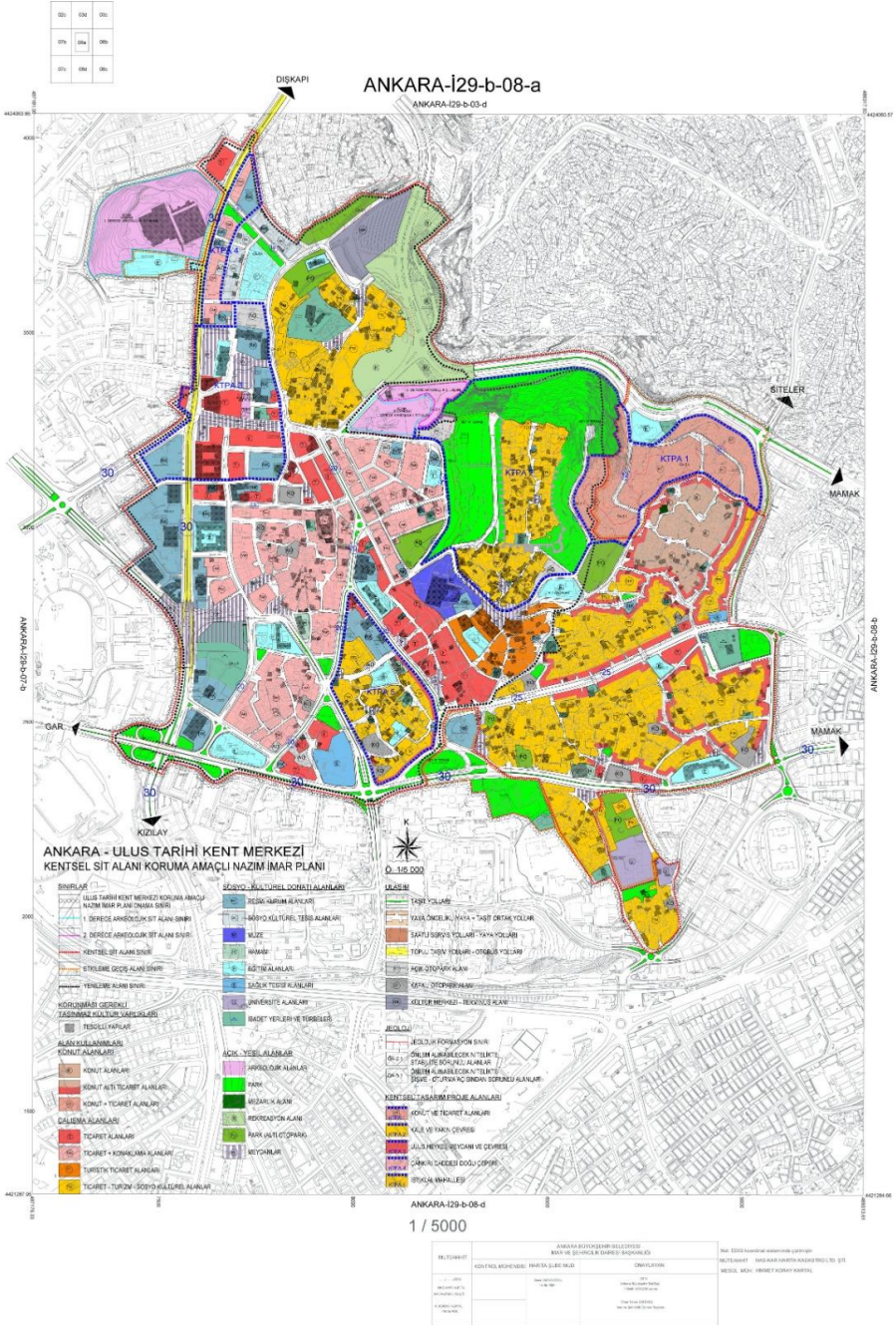
Açılan bu dava sonucunda UTTA & İlçan Planı da 2016 yılında iptal edilmiştir. İptal işleminden sonra devam eden süreçte Ulus için, 2018 yılında Ankara 2 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Müdürlüğü tarafından Sit Alanı Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanım Şartları ilan edilmiştir.

Sonuç olarak bu plan içerisinde geliştirilen politikalar da öneriden öteye gidememiştir. Aynı zamanda bu planda Ulus'un yaya dolaşım ve ulaşımına yönelik çağ dışı kararlar bulunmaktadır. Bunlar;

- Çok sayıda ve düşük kapasiteli otopark önerisi.
- Kapalı otopark alanlarının; orta, kötü veya harabe yapı gruplarının üzerine yapılması önerisi,
- Minibüs, dolmuş gibi kullanımların devam ettirilmesi kararı,
- Yol üstü otoparkların kaldırılması kararı ve
- Zemin altı otoparkların üzerine yeşil alanların yapılması önerisi şeklinde

özetlenebilir.

Buradan da anlaşılacağı gibi neredeyse son 30 yıldır Ulus için yapılan planların hiçbiri bölgeye dair bir koruma yaklaşımı geliştiremediği gibi bu planlar uygulamadığı ya da kısmen uygulanabildikleri için de ulaşım gibi ana konular kapsamında yetersiz kalmışlardır. Dolayısıyla bir an önce Ankara'nın Tarihi Kent Merkezi'ni birçok açıdan koruyacak, iyileştirecek ve bu uygulamaların devamlılığını sağlayacak, sürdürülebilir bir plan yapılmalıdır. Ayrıca bu plan içerisinde günümüz dünyasının gerektirdiği kent merkezlerine yönelik olarak belirlenen Eko-Mia politikaları da yer almalıdır.

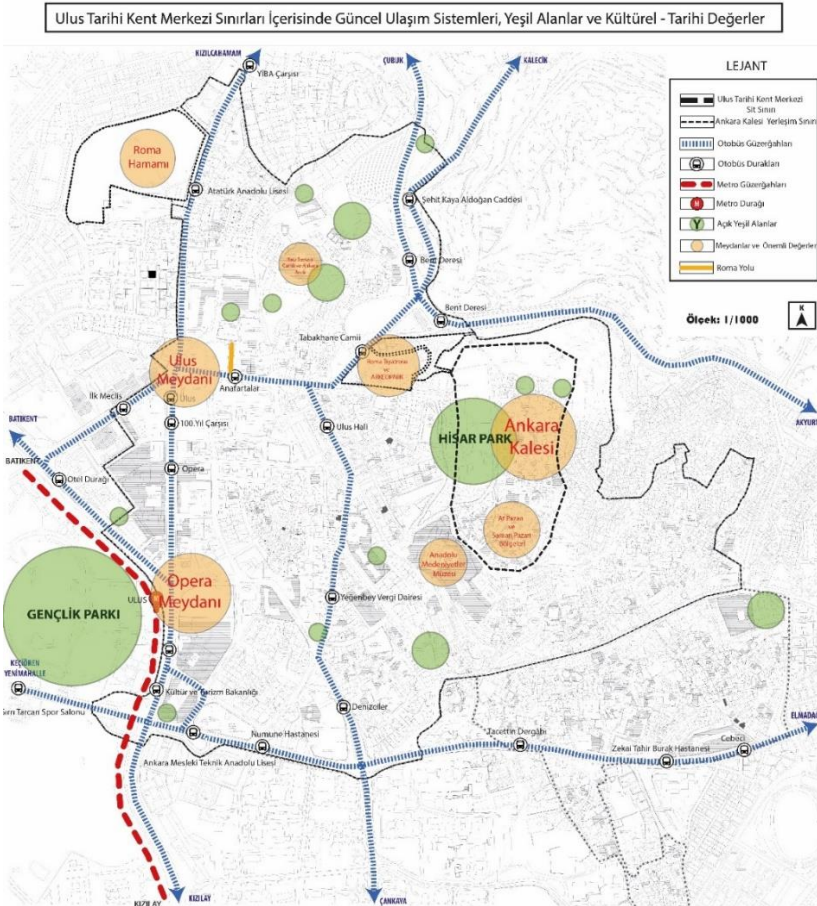


Şekil 13. Ulus Tarihi Kent Merkezi Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı  
(Kaynak: UTТА, 2016)

## Ulus Tarihi Kent Merkezi'nin Güncel Ulaşım Durumu

Ulus Tarihi Kent Merkezi'nin için birçok kültürel ve tarihi değerleri içerdiği söylenebilir. Bu makale kapsamında elde edilen bulgular, sorunlar ve stratejilere yönelik olarak kent merkezinde yer alan yeşil alanlar ve kültürel-tarihi öğelerin ulaşım ilişkileri incelenmiştir.

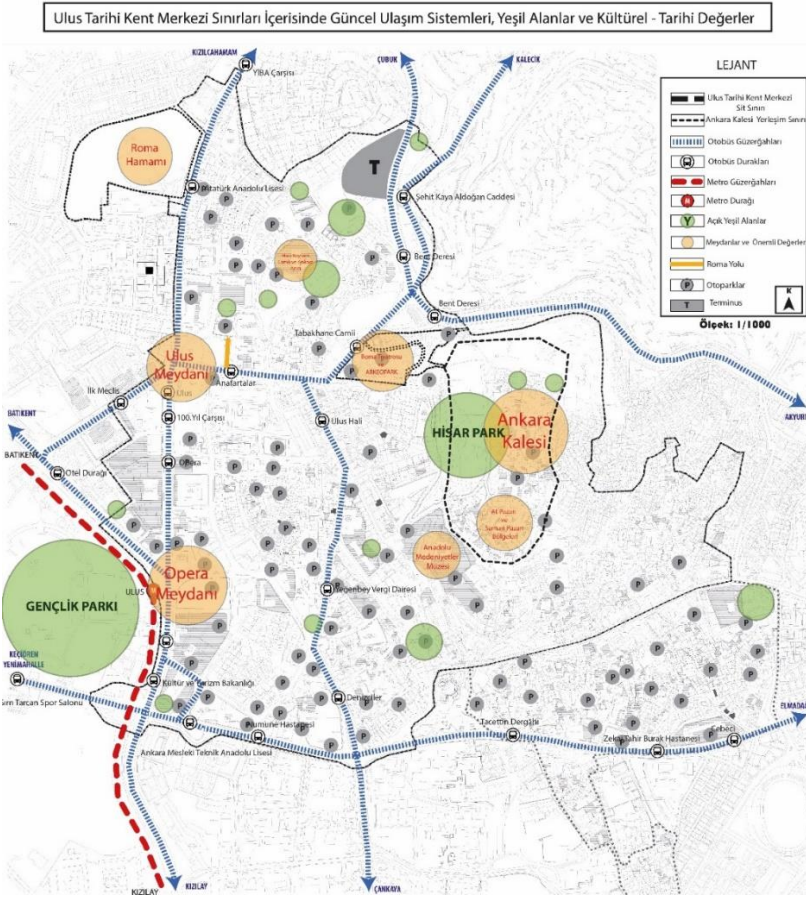
Bu ilişkilere bakıldığında 21. Yüzyıl tarihi merkezlerinin neredeyse hiçbirinde görülemeyecek derecede kopukluklar görülmektedir. Bu bakımdan Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezi'nin özellikle toplu ulaşım sistemi açısından merkezde bulunan diğer tarihi ve kültürel öğelerle bağlantı kurulamadığı görülmektedir.



Şekil 14. Ulus Tarihi Kent Merkezi Sınırları İçerisinde Güncel Ulaşım Sistemleri, Yeşil Alanlar ve Kültürel-Tarihi Değerler Paftası (Kaynak: Yazarların 17.12.2021 tarihli Kent Araştırmaları Kongresi için hazırladığı çalışmadır.)

Ulus Tarihi Kent Merkezi içerisinde neredeyse olmayan toplu taşıma sistemleri bir de otoparklar tarafından boğulmaktadır. Tarihi kent merkezi içerisinde bu kadar çok otopark olması bölgeye özel araçla ulaşılabilirlik düşüncesini beslemektedir. Bu durum da tarihi kent merkezinde hem hava hem ses hem de görüntü kirliliği gibi, bir tarihi kent merkezi içerisinde olmaması gereken çağ dışı görüntülere sahne olmaktadır.

Bunlara ek olarak, özel araçlar neredeyse haftanın her günü tarihi kent merkezinde çok yoğun bir araç trafiğine sebep olmaktadır. Buna bağlı olarak bölgede bulunan bazı kültürel ve tarihi değer hem zarar görmekte hem de bu değerlere yaya olarak ulaşım neredeyse imkânsız hale gelmektedir.

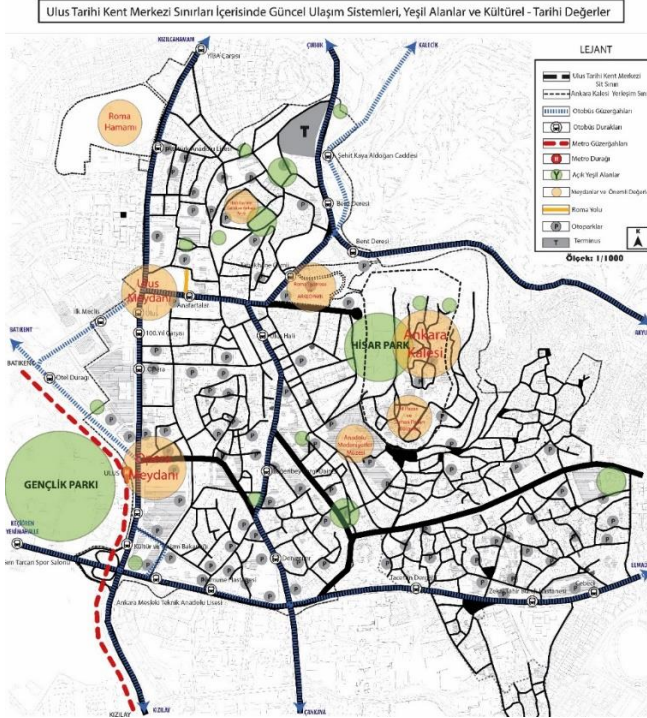


Şekil 15. Ulus Tarihi Kent Merkezi Sınırları İçerisinde Güncel Ulaşım Sistemleri, Yeşil Alanlar ve Kültürel-Tarihi Değerler ve Otoparklar Paftası (Kaynak: Yazarların 17.12.2021 tarihli Kent Araştırmaları Kongresi için hazırladığı çalışmadır.)

Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezi'nde yer alan bölgesel ve küçük ama çok sayıda olan otoparkların bölgeye yoğun bir özel araç trafiği çektiği, geçtiğimiz 30 yıl içerisinde net bir şekilde anlaşılmıştır. Ancak bütün bu karmaşa içerisinde bir de bölgede mevcutta yapılaşmamaktan kaynaklanan ikinci ve üçüncü derecede bulunan iç yollar yer almaktadır.

Bölgenin tarihsel gelişimi esnasında planlanamamaktan ve organik bir gelişime dayalı olarak gelişmesinden dolayı bu iç yollar ne yazık ki şu anda verimli bir şekilde kullanılamamaktadır. Buralarda özel araçlardan kaynaklanan hem trafik sıkışıklığı hem de toplu taşıma araçlarının buralara ulaşamaması gibi problemler ön plana çıkmaktadır.

Bölgede bulunan çok sayıda ve küçük çaplı olan otoparkların bu iç yollar üzerinde buldukları söylenebilir. Buradan hareketle Ulus Tarihi Kent Merkezi içinde var olan eski binaların kullanılamaz hale gelmesiyle buralarda otopark alanlarının oluştuğu görülmektedir. Ayrıca bu otopark alanlarının bir kısmı otopark mafyalarının korunmakta ve işletilmektedir. Dolayısıyla bu otoparkların gereksinim kaynaklarına bakıldığında yasadışı oldukları söylenebilir.



**Şekil 16.** Ulus Tarihi Kent Merkezi Sınırları İçerisinde Güncel Ulaşım Sistemleri, Yeşil Alanlar ve Kültürel-Tarihi Değerler, Otoparklar ve İç Yollar Paftası (Kaynak: Yazarların 17.12.2021 tarihli Kent Araştırmaları Kongresi için hazırladığı çalışmadır.)



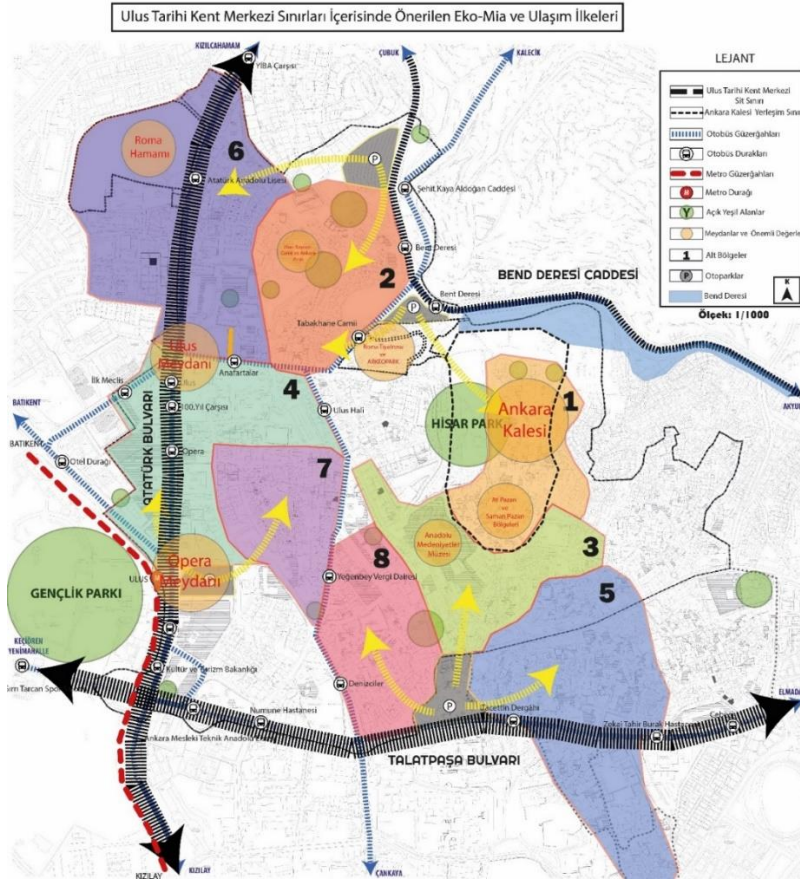
## **Tartışma**

Şehirlerin, özellikle tarihi kent merkezlerinin erişilebilirlikleri çok önemlidir. Keleş (1980)'e göre erişilebilirlik "bir taşınmaza, bir yerleşim yerine ya da bir yerleşim yerinin sunduğu kamusal iş görümlere erişme olanağı, varış kolaylığı." olarak tanımlanmıştır. Bu tanımdan hareketle, kent merkezlerine yönelik olarak yapılacak planların erişilebilirlik gibi kavramları da göz önüne almaları gerekmektedir. Ancak bu çalışmada da görüldüğü üzere yaklaşık 30 yıldır Ulus Tarihi Kent Merkezi'ne yönelik olarak yapılan koruma planlarında böyle bir yaklaşım görülmemektedir.

Yapılan çalışma kapsamında elde edilen bulgulardan yola çıkarak Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezi'ne yönelik ulaşım sistemi önerileri geliştirilmiştir. Bu öneriler bölgenin korunmasına, yaşatılmasına ve bu iki ilişkinin Eko-Mia ilkelere sürdürülebilmesine yöneliktir. Aynı zamanda bu öneriler bölgesel ve şematik olarak haritalandırılmıştır.

Bu bağlamda Ulus Tarihi Kent Merkezi için alt bölgeleme/etaplama çalışması yapılmıştır. Bu etaplama çalışması zaten hali hazırda bulunan Kaleiçi çalışması da düşünülerek oluşturulmuş ve sonrasında da en önemli bölgeler baz alınarak düşünülmüştür.

Buna yönelik olarak Ulus Tarihi Kent Merkezi için görülen en büyük problemlerden biri araç trafiğidir. Bu problemin kaynağı ise; bölge çeperinde yer alan Atatürk Bulvarı, Talatpaşa Bulvarı ve Bend Deresi Caddelerinin ana taşıyıcı arterler olarak Ulus'a hizmet etmeleri ve aynı zamanda da bölge içerisinde yer alan otoparkların da tarihi merkeze araçla ulaşımı özendirmeleleridir.



Şekil 17. Ulus Tarihi Kent Merkezi Sınırları İçerisinde Önerilen Eko-Mia ve Ulaşım İlkeleri Paftası (Kaynak: Yazarların 17.12.2021 tarihli Kent Araştırmaları Kongresi için hazırladığı çalışmadır.)

Ulus gibi bir tarihi merkeze özel araçla bu kadar kolay girilebilmesi günümüz koruma, Eko-Mia ve ulaşım ilkeleri bakımından kabul edilemezdir. Çünkü artık planlama anlayışı içerisinde birçok şehir için sürdürülebilir modlar, eğer otomobil bazlı planlama anlayışının önüne geçerse başarılı olarak görülmektedir (Schiller ve ark, 2010).

Tramvay sisteminin bir diğer önemli özelliği Schiller ve arkadaşlarının (2010) da dediği gibi yayalara kapalı olduğu zaman bile bölgeye çeşitli servis hizmetleri vermesi bakımından da önemlidir. Çünkü Caves (2005)'in de belirttiği gibi yürümek, özellikle erken şehirlerde yer alan ve ulaşım modunu temsil eden bir davranıştır. Bu bağlamda yürümenin de bir ulaşım modu olarak kabul edilebileceği unutulmamalıdır.

Tarihi kent merkezleri için yapılan planlarda yer alan ulaşım kararları çok önemlidir. Çünkü bu kararlar bir şehrin gelişiminin ulaşım açısından ne kadar önemli olduğunu vurgularlar. Buradan hareketle Hall (1989), modern Londra'nın, büyük ölçüde ulaşım sistemlerinin bir ürünü olduğunu iddia ederken aynı zamanda Bullock (1999)'da 1980'lerde demiryolu sisteminin Berlin genelinde erişilebilirliği arttırdığını ifade etmektedir.

Unutulmamalıdır ki şehirler için yapılan planlar bugünü ve geleceği birlikte kapsayan çalışmalardır. Buradan hareketle Yin (2012) şehir planlarını toplumların geleceği için bir rehber olarak nitelendirir

## **Sonuç ve Öneriler**

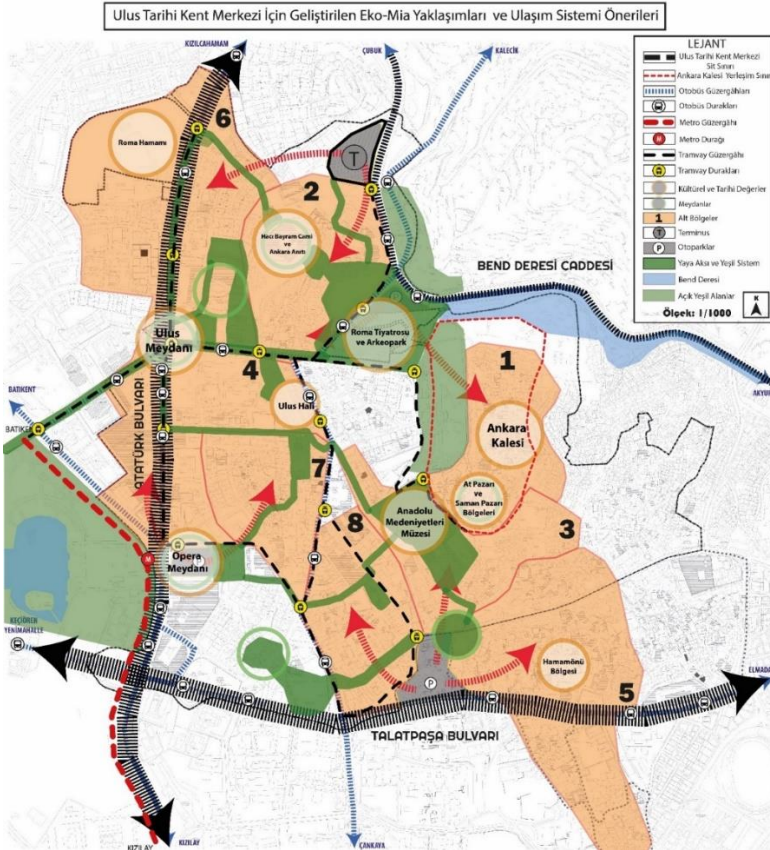
Makale kapsamında buna yönelik olarak geliştirilen öneri ise; Ulus Tarihi Kent Merkezi'ni çevreleyen 3 büyük ana arter üzerinde (Atatürk Bulvarı, Talatpaşa Caddesi ve Bend Deresi Caddesi) bölgesel otoparkların kurgulanması şeklinde olmuştur. Önerilen bu bölgesel otoparkların; ilkinin Hacı Bayram Camii kuzeyinde yapımı devam eden ve Terminüs olarak adlandırılan otopark olması, ikincisinin mevcutta yer alan Altındağ Belediyesi Binası'nın altında bulunan otopark olması ve sonuncusunun da Opera Meydanı'nda yapılan Mehlika Sultan Cami altında yer alan otopark olması düşünülmüştür. Böylelikle Ulus Tarihi Kent Merkezi'ne, hem yeni bir inşaat ve yıkım anlayışından kurtaracak hem de bölge içerisinde yer alan noktasal otoparklar yerine çeperde yer alan ve tarihi merkezin içerisinde bulunan araç trafiğini olabildiğince azaltacak bir çözüm önerisi geliştirilmiştir.

Bu bağlamda bölgesel otoparklar için öngörülen yer seçimi hem yayaların merkeze dağılımları hem de çevrelerindeki yeşil alanlarla, bu alanların sürdürülebilirliği açısından önem arz etmektedir. Çünkü bu alanların aynı zamanda makale kapsamında hazırlanan şematik haritalar üzerinde yer alan tramvay sistemiyle birlikte, kompakt bir ulaşım ağı içerisinde çalışmaları önerilmiştir.

Ulus Tarihi Kent Merkezi için önerilen tramvay sisteminin rotası olarak; Ulus Meydanı'ndan başlayarak kuzeyde Roma Hamamı, güneyde Opera Meydanı üzerinden Talatpaşa Caddesi'nde bulunan bölgesel otopark ve batıda ise Ankara Kalesi'nin giriş kapısına kadar olan bir rota önerilmiştir. Önerilen bu tramvay rotası, yaya yolları ve yeşil sistemlerin birlikteliğiyle beraber; Roma Hamamı'nı, Hacı Bayram Camii ve Ankara Anıtı'nı, Ankara Kalesi'ni, At Pazarı ve Saman Pazarı Bölgeleri'ni, Anadolu Medeniyetler Müzesi'ni, Ulus Hâli'ni, Opera Meydanı'nı ve Ulus Meydanı'nı birleştirecek bir biçimde kurgulanmıştır. Bu bakımdan Ulus'ta yer alan; kültürel, ekonomik, tarihi ve sosyal bölgelerin sürdürülebilir kullanımları ve birlikteliği hedeflenmiştir. Böylelikle Ulus Tarihi Kent Merkezi, motorlu taşıt değil yaya öncelikli olarak yeniden kurgulanmıştır.

Makale kapsamında hazırlanan şematik haritalar üzerinde Bend Deresi gün yüzüne çıkarılarak Ulus Tarihi Kent Merkezi'nde bir su ögesi olarak kurgulanmıştır. Bu öneriyle birlikte Bend Deresi Caddesi'nin genişliğinin azaltılarak yol ağı ulaşım kademesinin bir derece düşürülmesi de önerilmiştir. Böylelikle Dünya'nın en önemli tarihi merkezlerinde de görülen su ögesi kullanımı kurgulanmıştır. Bend Deresi'nin Ulus'a yeniden kazandırılması Eko-Mia yaklaşımları kapsamında tarihi merkez için çok büyük bir öneme sahiptir. Bu derenin sadece nostaljik anlamı bulunmayıp aynı zamanda yaşayan bir su ögesi olarak tarihi merkezde bulunması ana kararlardan biri olarak kurgulanmıştır.

Bu bağlamda, Ulus Tarihi Kent Merkezi için bir an önce yapılması önerilen koruma planı sürdürülebilir, Eko-Mia temelli ve kapsayıcı bir yaklaşım öngören bir plan olmalıdır.



Şekil 18. Ulus Tarihi Kent Merkezi Sınırları İçerisinde Eko-Mia Yaklaşımları ve Ulaşım Sistemi Önerileri Paftası (Kaynak: Yazarların 17.12.2021 tarihli Kent Araştırmaları Kongresi için hazırladığı çalışmadır.)



## Extended Abstract

# City Center Transportation Policies During the Pandemic Process Example: Ecological Approach to Transportation in Ankara Historical City Center

\*

Tolga Kutlu  
ORCID: 0000-000-6812-6350

Ceren Gür  
ORCID: 0000-0002-1705-9813

Mehmet Tunçer  
ORCID: 0000-0002-1591-6383

For the last 3 years, the Covid-19 pandemic has been making living conditions more difficult day by day. This pandemic situation has significantly affected the lives of people, especially in cities. At the beginning of these effects comes the mobility and travel elements in the cities. Within the scope of this article, which was prepared from this point of view; Transportation policies included in the conservation zoning plans made in the past years for Ankara Historical City Center were examined. It has been discussed how valid these policies are in special situations such as pandemics or in the natural flow of life or how sustainable they are in terms of ecological approaches. These discussions were handled through maps, plans and processes. After the evaluation/discussion section in the article, regional and spatial suggestions were made for Ankara Historical City Center within the framework of ecological approaches and within the scope of sustainability. In addition, within these suggestions, cultural and historical values that are thought to be important for Ankara Historical City Center were also discussed and compact-sustainable transportation and access systems were tried to be constructed.

The aim of this article is to examine 3 conservation plans (Bademli Plan, Hassa Plan and UTTA Plan) for Ankara Ulus Historical City Center, which were made in the past and some of them have been cancelled. Evaluating today's transportation policies along with these examined plans, it is to propose environmentally friendly transportation policies for the historical center during and after the pandemic process.

Among the objectives of the article are the mistakes in the transportation policies in the plans made for the Ulus Historical City Center and the reasons

why the plans could not be implemented. Because, Because, under the headings of transportation policy and recommendations in the National Historical City Center Conservation-Improvement Plan, Ankara Historical City Center Urban Renewal Area Conservation Plan and Ankara Ulus Historical City Center Urban Site Conservation Master Plans under the headings of ecotopia and transportation policies and recommendations examined within the scope of the article, findings that are not suitable in terms of economy and transportation principles and cannot be evaluated in the conditions of the period they were made were obtained. Inaccuracies in the transportation modes (dolmuş / bus) within the center, incomplete and inadequate use of public transport systems (RTTS, tram), mistakes in the grading of vehicles used for public transportation, consolidation of pedestrian and public transportation systems remains only as a suggestion within the plans, inability to produce sufficient alternatives to transportation systems after transformation practices and problems in the continuity and accessibility of pedestrian systems were identified.

These findings in the article; The 3 conservation development plans prepared for Ulus Historical City Center, their reports and the expert reports in the case files were examined by the article authors. In this context, first of all, transportation policies in cities are mentioned in the article. At this point, transportation policy approaches applied during the pandemic period in different historical city centers of the world are given as an example that is explained with necessary visuals.

In the following sections of the article, Ankara City Center planning is discussed within the scope of ecotopia principles. Under this title, the existing transportation policies for the historical city center were evaluated and suggestions were developed based on the historical centers in terms of transportation policies on a global scale. In addition to these, suggestions have been made within the scope of the use of green-water elements, the effective use of pedestrian spaces for historical centers and the creation of large pedestrian zones.

The current situation of Ulus Historical City Center and the suggestions for transportation, the current transportation situation of the historical center has been revealed and supported by the maps made by the article authors. At this point, what can and cannot be done in terms of transportation policies in terms of economy and sustainability for Ulus Historical City Center has been listed and supported with necessary visuals.

In the article; The processes of these plans were examined together with the transportation stable, which is included in the Raci Bademli Plan, Hassa Plan and UTTA & İlcan Plans. From this point of view, the wrong transportation decisions in the plans and why the plans could not be implemented are explained. At this point, the necessary suggestions in terms of transportation policies for Ulus Historical City Center were tried to be explained through the maps made by the authors of the article.

The point where the plans that were made and partially implemented have brought the Ulus Historical City Center today, has been tried to be revealed with maps and explanations. At this point, the necessary suggestions in terms of transportation policies for Ulus Historical City Center were tried to be explained through the maps made by the authors of the article.

In the discussion and conclusion sections, suggestions and ideas in the literature are tried to be explained within the scope of sustainability of eco-mia principles in terms of transportation policies. From this point of view, a map was prepared by the authors of the article for the Ulus Historical City Center within the scope of eco-mia and transportation principles, and necessary suggestions and explanations were tried to be made.

In the conclusion, it has been tried to explain all the suggestions prepared based on the maps and findings to show the suggestions between eco-mia approaches and transportation systems.

### **Kaynakça/References**

- Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2005). Belediye meclisi 14.01.2005 gün ve 210 sayılı kararı.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2008). Ankara tarihi kent merkezi yenileme alanı koruma amaçlı uygulama imar planı
- Atak, E., (2008, Eylül). Ankara'da yaya olmak, Hürriyet Gazetesi,
- Banks, G. (2009, 15 Nisan). Transit oriented developmen-tokyo style. Erişim Adresi: <https://worldstreets.wordpress.com/2009/04/15/transit-oriented-development-tokyo-style/>
- Barton, D.N., Figari, H., Gundersen, Nowell, M., Venter, Z.S., (2020). Urban nature in a time of crisis: recreational use of green space increases during the covid-19 outbreak in oslo, norway. IOP Science Environmental Research Letters. 15 (10).
- Başaran, İ. (2007). Sağlık kentler kavramının gelişiminde sağlıklı kentler projesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. 9 (3): 2007-2009
- Bullock, N. (1999). *A short history of everyday Berlin, 1871-1989*, in D.Goodman and C.Chant (eds) *European Cities and Technology: Industrial to Post-Industrial City*, London: Routledge.

- Bülay, S. (2020, 28 Temmuz). Dahiyane bir fikir: "15 dakikalık kentler". Erişim Adresi: <https://www.iklimhaber.org/dahiyane-bir-fikir-15-dakikalik-kentler/>
- Caves, R. W. (2005) Encyclopedia of the City, London: Taylor And Francis Group.
- CDC. (2020, 18 Ocak). Coronavirus disease 2019 (covid-19): covid-19 employer information for office buildings, centers for disease control and prevention. Erişim Adresi: <https://www.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/community/office-buildings.html>
- Çoşkun, Ç.H. Yüksel, A.H. (2021). Pandemi – sürdürülebilir kent hedefleri: Chj 2021. Şehir Sağlığı Dergisi. 2(2):91-98.
- Ege Haber Ajansı. (2020, 26 Mayıs). Başkan soyer! 40 kilometrelik güzergahta bisiklet yolu düzenlemesi yapıldı. Erişim Adresi: <https://www.ehaege.com/2020/5/baskan-soyer;-40-kilometrelik-guzergahta-bisiklet-yolu-duzenlemesi-yapildi-h11725.html>
- Ertürk, H. (1996), Sürdürülebilir kentler. Yeni Türkiye Habitat II Özel Sayısı, 2(8) : 174-178, Ankara: Yeni Türkiye Medya Hizmetleri.
- Gür, C. (2022) Ankara ulus merkezi iş alanı (mia) için ekolojik temelli dönüşüm (ekomia) ve çevreye duyarlı yaklaşım modeli. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Çankaya Üniversitesi, Ankara
- Hall, P. (1989) London 2001, London: Unwin Hyman.
- MDN. (2020, 4 Şubat). Sürdürülebilir kentleri kurgulama zamanı. Erişim Adresi: <https://www.marinedealnews.com/surdurulebilir-kentleri-kurgulama-zamani/>
- Moscardo, J. Josep Moscardo ramla catalunya. Erişim Adresi: <https://silviasennacheribbo.com/producto/josep-moscardo-rambla-catalunya/>
- Özkazanç, S. (2021). "Pandeminin (covid-19) kent içi ulaşım davranışlarına etkileri". International Social Mentality and Researcher Thinkers Journal, (Issn:2630-631X) 7(45): 1129-1138.
- Reid, C. (2020, 4 Nisan). Paris to create 650 kilometers of post-lockdown cycleways. Erişim Adresi: <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/22/paris-to-create-650-kilometers-of-pop-up-corona-cycleways-for-post-lockdown-travel/?sh=1bcc0a3154d4>
- Schiller, P. L., Brunn, E. C., Kenworthy, J. R (2010), *An introduction to sustainable transportation; policy, planning and implementation*. The Cormwell Press Group
- Tirachini, A., Cats, O. (2020). COVID-19 and public transportation: current assessment, prospects, and research needs. Journal of Public Transportation, 22(1), 1-21.
- Tunçer, M. (1994). Kent merkezleri planlamasında ekolojik yaklaşım", Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.
- Tunçer, M. (2004). "Şehir merkezleri planlamasına ekolojik yaklaşım". TMMOB Mimarlar Odası, Ankara Şubesi Bül., Aralık 2003- Ocak 2004, s. 40 – 47.
- Tunçer, M. (. Şehir merkezleri planlamasına ekolojik yaklaşım: ekomia. (Powerpoint slides). Erişim Adresi:



- [https://www.academia.edu/17430641/%C5%9Eehir\\_Merkezleri\\_Planlamas%C4%B1na\\_Ekolojik\\_Yakla%C5%9F%C4%B1m\\_EKOM%C4%B0A](https://www.academia.edu/17430641/%C5%9Eehir_Merkezleri_Planlamas%C4%B1na_Ekolojik_Yakla%C5%9F%C4%B1m_EKOM%C4%B0A)
- Tunçer, M., (2013). Ankara tarihi kent dokusunun planlanması ve dönüşümü. I. Büyük Ankara Kurultayı, 7-11 Ekim 2013.
- Tunçer, M. (2021). Ankara Mimarlar Odası Örneğinde Sivil Toplum Uygulamaları; Ankara Ulus Tarihi Kent Merkezi'ni Yenileme Çalışmaları.
- Tunçer, M., (2021). *Güzel şehir ilkeleri eski prag- eski ankara*. Ankara: Gazi Kitabevi
- Tuncer, M. 2021, Kişisel Arşiv.
- UTTA Planlama. 2016. Ulus (ankara) tarihi kent merkezi, kentsel ve arkeolojik sit alanına ait kaip. Erişim Adresi: <https://utta.com.tr/plan-ve-projeler/ulus-ankara-tarihi-kent-merkezi-kentsel-ve-arkeolojik-sit-alanina-ait-kaip-2016>
- Yılmaz, M. (2019, 27 Kasım). Bisiklet yolu gelecek 65 bin araç gidecek. Hürriyet Gazetesi. Erişim Adresi: <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/ankara/bisiklet-yolu-gelecek-65-bin-arac-gidecek-41383503>
- Yin, J. (2012). *Urban Planning for dummies*. canada: John Wiley & Sons