

OTURUM 10

BAŞKENT ANKARA'DA ULAŞIM GÜVENLİĞİ

-Kent Merkezlerinin Ulaşım Altyapısı İle Etkileşimi:
Ankara Kent Merkezi Örneği
(Ayşe Gül SOYDAN, Hayri ULVİ)

-Park Et- Devam Et Sisteminin Kurulumu İle Kent Merkezi Trafik Güvenliğinin
Sağlanması ve Karbon Ayak İzi Azalımının Ölçülmesi
(Hatice Gül ÖNDER, Hülagü KAPLAN)

-Ankara'da İklim Şartlarının Yol ve Trafik Güvenliğine Etkisi:
Kritik Rüzgarlı Alanlarda Araç Hızı ve Yol Durumu İlişkisinin Analizi
(Murat ÖNDER, Hatice Gül ÖNDER, Hayri ULVİ)

-Kentiçi Ulaşım Yönelik Düzenlemelerin; "Çevresel Etkiler Bazında",
Yerel Yönetimlerin Yetki ve Sorumlulukları Çerçevesinde İrdelenmesi
(Zümrüt KAYNAK ÖZBAHAR, Hülagü KAPLAN)

-Yol ve Trafik Güvenliğinde Çok Erkinli Sistem Yaklaşımı
(Mustafa AKÇAY)

KENT MERKEZLERİNİN ULAŞIM ALT YAPISI İLE ETKİLEŞİMİ: ANKARA KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

ULVI Hayri, Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı,
Ankara

SOYDAN Ayşe Gül, Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim
Dalı, Ankara

ÖZET

Sağlıklı kentler oluşturabilmek için ulaşım master planları, kent planlarıyla birlikte yapılarak, kent yaşamının sürdürülebilirliği sağlanmalıdır. Ulaşım master planları yapılırken özellikle kent merkezine dikkat etmek gerekmektedir. Çünkü kentin merkezi trafik hacminin, yaya yoğunluğunun en çok olduğu bölgedir ve ulaşımın odak noktasıdır.

Öncelikle kent merkezlerinin günümüze kadar pek çok tanımı yapılmıştır. Bu tanımlar şehirlerin ölçeklerine göre farklılık göstermektedir. Büyük kentlerde kent merkezi, merkezi iş alanı olarak tanımlanırken, küçük ölçekli kentlerde ticaret alanları olarak adlandırılmaktadır. Kent merkezi geniş anlamda; sosyo-kültürel faaliyetlerin, resmi kurumların, alış-veriş ve toplanma yerlerinin bir arada olduğu yerler olarak tanımlanabilmektedir. Kent merkezlerinin oluşumunda pek çok etken rol oynamaktadır. Ancak en önemli faktörlerden biri güçlü ulaşım bağlantılarının varlığıdır.

Geçmişten günümüze büyük kentlerde, kent merkezi yerel ve bölgesel ölçekte ulaşımın birleşme noktası olmuştur. Hizmet noktalarına sürdürülebilir ve kolay erişilebilirlik, ulaşımın temelini oluşturmaktadır. Kentlerin büyümesi, ulaşım araçlarının çeşitlenmesi, teknoloji çağının getirdiği yenilikler merkezi iş alanlarının yayılmasına ve alternatif ticaret alanlarının oluşmasına neden olmuştur.

Ulaşım planı yapılırken, kent merkezinin çöküntü bölgeleri haline gelmemeleri için özellikle dikkat edilmesi gerekmektedir. Bunun için yeterli otopark alanları oluşturulmalı, kullanıcıların rahat ve güvenilir bir şekilde kent merkezine ulaşımı toplu taşıma araçlarıyla sağlanmalı, akıllı ulaşım sistemleriyle entegrasyon sağlanmalıdır.

Ankara kentinde ise, geçmişten günümüze kadar kentin merkezi Kızılay ve Ulus olagelmıştır. Aynı zamanda bu semtler ulaşımın en önemli aktarma noktasıdır. Metro ve Ankaray arasında aktarma buradan yapılmaktadır. Günlük yaya, araç ve otobüs yoğunluğu bu bölgelerde fazladır. Ancak yoğun taşıt trafiği ve otopark yeri bula-mama sorunu kullanıcıları kent merkezinden uzaklaştırmakta, alternatif ticaret alanlarına yönlendirmektedir. Günümüzde Kızılay merkezi iş alanı özelliğini korumakta olup, merkezi iş alanı Çankaya'ya kadar yayılmıştır. Ancak Ulus merkez özelliğini yavaşça kaybetmeye başlayarak, çöküntüleşme sürecine girmiştir. Aynı kaderi yanlış ulaşım politikaları nedeniyle Kızılay da yaşamak durumunda kalacaktır. Bu yüzden bu bildiri, Ankara kent merkezinin ulaşım ile ilişkisini ortaya koymakla birlikte, kent merkezlerinin değişiminde ulaşım alt yapısının etkisini gözler önüne serecektir.

Anahtar Kelimeler: Kent Merkezleri, Erişilebilirlik, Ulaşım Planları, Şehir Planlaması

GİRİŞ

MERKEZ-KENT MERKEZİ- MERKEZİ İŞ ALANI

Kent merkezlerinin oluşmasında temel etmenler olan 'beraber bulunma', En yüksek Erişebilirlik"etkileşim-İ-letişim' olanakları, faaliyetlerin yoğunlaştığı düğüm noktalarının varlığıdır. Merkezin temel özelliklerinden biri de, arazi değerlerinin kentteki en yüksek olduğu bölge olmasıdır.

Kent merkezi işlevlere kolay erişimin bulunduğu yerlerdir.

Bu alan, çarşı, merkez, kent merkezi, pazar yeri, merkezi iş alanı, merkezi ticaret bölgesi, çekirdek vb.olarak anılan bu alan iş etkinliğinin çok olduğu alandır.

Merkezi iş alanı (MİA), genellikle kentin kalbi ve kentsel ulaşım sistemi için odak noktasıdır ve kentsel işlevlerin yürütüldüğü en önemli alan olmakla birlikte, ticari, toplumsal ve kültürel hayatının merkezidir.

Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği'nin 14 maddesine göre ise; 'Merkezi iş alanı: Nazım imar planlarında yönetim, turizm, sosyal kültürel ve ticari amaçlı yapılar için ayrılmış kentin merkezinde kalan bölgedir. Bu bölgede yönetimle ilgili idari tesis alanları, iş hanı, çarşı, çok katlı mağaza, banka gibi ticaret ve finans tesis alanları, turizm tesis alanları, sosyal kültürel tesis alanları, ibadet yerleri, park ve benzeri yeşil alanlar, spor alanları kamuya ve özel sektöre ait eğitim ve sağlık tesisleri alanları, kamuya ve özel sektöre ait teknik altyapı tesis alanları ile bu alanlara hizmet verecek benzeri alanlar ayrılır.' şeklinde tanımlanmıştır.

Merkezi iş alanının genel özellikleri şunlardır:

- Coğrafi açıdan kentin merkezinde bulunur.
- İdari yapılar fazladır.
- Hizmet sektörünün en yoğun olduğu bölge burasıdır.
- Yapılaşma yoğunluğunun en fazla olduğu alandır.
- Düşük nüfus yoğunluğuna sahiptir.
- İçinde yeni alanlar oluşabilir ya da eski ticari fonksiyonunu zamanla kaybedebilir.
- En yüksek arazi değerleri bu alandadır.
- Birbirine yakın fonksiyonlar aynı alanda toplanır.
- Nirengi ve odak noktaları bulunur.
- Yaya ve araç trafiğinin en yoğun olduğu yerdir.
- Ulaşımın merkez noktasıdır.
- Çalışma ve alışveriş için cazibe merkezleridir.

Geleneksel MİA; çekirdek, geçiş bölgesi ve dış çerçeveden oluşur.

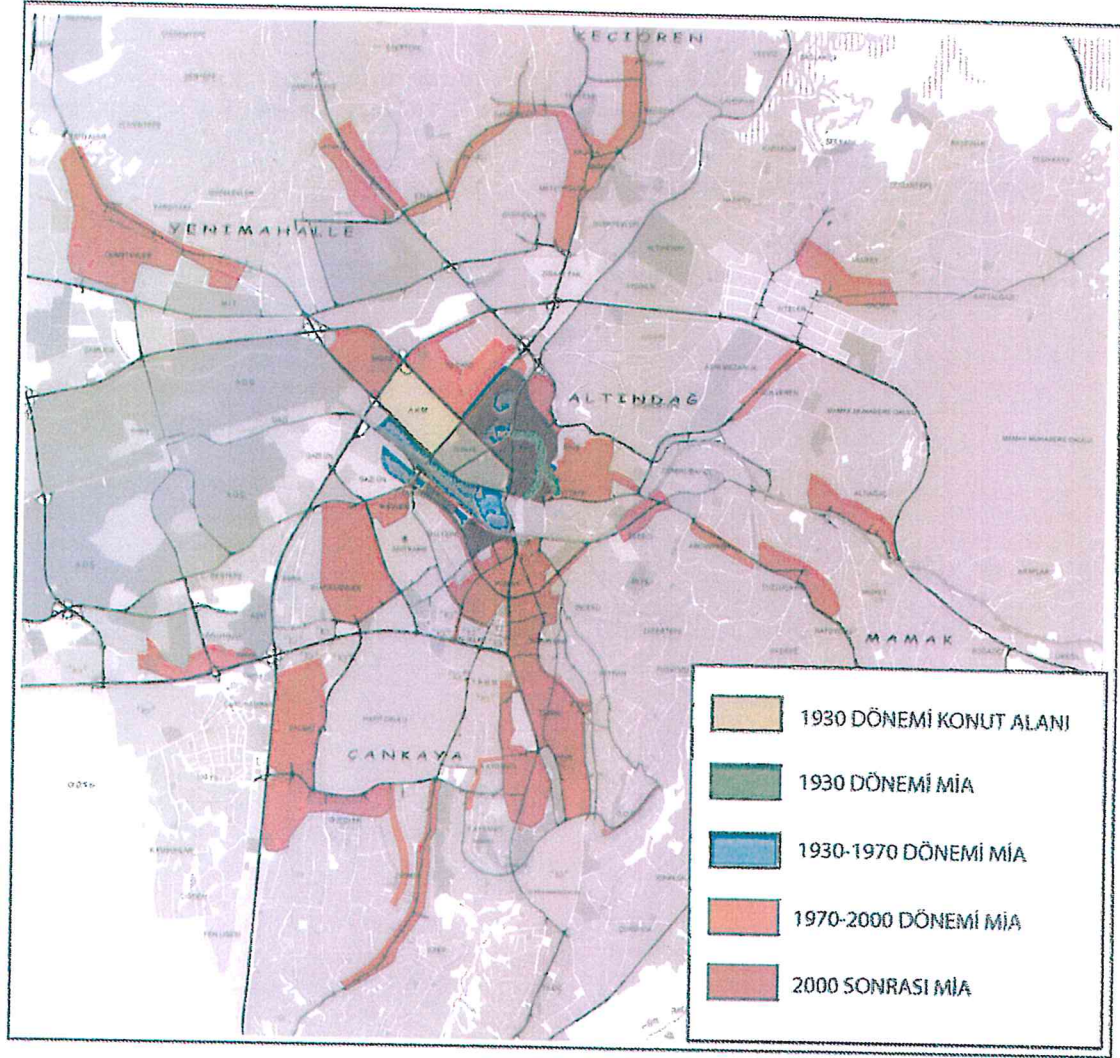
En yüksek arazi/kıra bedellerine, yoğun yatay ve dikey yaya trafiğine ve yüksek binalara sahip olan MİA kesimi, iç merkez yani çekirdektir. Genellikle bankalar, diğer mali kuruluşlar, şirket yönetim ofisleri, idari binalar, gösterişli eğlence mekânları bulunur.

Geçiş bölgesinde; geniş mekâna gereksinim duyan imalat, depolama faaliyetleri, hastaneler ve tıbbi hizmetler, arka ofis faaliyetleri, ulaşım terminalleri ve park alanları yaygındır.

•MİA'nın dış çerçevesinde ise; düşük yoğunluklu konut bölgesi, düşük yaya popülasyonu, düşük katlı binalar ve genellikle MİA'nın merkezinden farklı yapılanma görülür.

Plan Adı	Plan Onay Yılı	Mevcut Nüfus (kişi)	Kentsel Yerleşim Alanı(ha)	Plan Hedef Yılı	Nüfus Öngörüsü (kişi)	Toplam Plan Alanı(ha)	Kent Merkez Yönelimi-Stratejisi
Löcher Planı	1925	65.000	280	-	150.000	700	Kamu kuruluşlarının ulus kent merkezinde yer seçmesibu merkezin İstasyon'a ve Yenişehir'e uzanan bağlantıları üzerinde yer seçmesi
Jansen Planı	1932	75.000	300	1978	300.000	1.500	Plana göre Bakanlıklar sitesinin ve TBMM'nin yapılmaya başlamasıyla idari merkez 1930'lu yılların ortalarında Kızılay'a sıçramaya başlamıştır
Yücel Ubaydin Planı	1957	455.000	5.720	1987	750.000	12.000	Kent merkezinin Ulus'taki odaklanmasının süreceğini varsaymış, Bölge Kat Nizamı Planı ile Gazi Mustafa Kemal Bulvarı, Meşrutiyet, Mithatpaşa Cd. gibi akslar altı işyeri üstü konut olan binalara dönüşüm sürecine girmiştir. Atatürk Bulvarı dahil pek çok yolda genişletme çalışmaları olmuş ve bu dönemde dolmuş kullanılmaya başlanmıştır.
1990 Nazım Planı(1970-75)	1982	120.000	22.500	1990	2.8-3.6 milyon arası	43.250	Teknolojik gelişmeler ve yeniden yapılanma kent merkezlerinde de etkisini hissettirmiştir. Hilton ve Sheraton gibi prestijli oteller güneyde yer seçmiş, benzer bir gelişme Çankaya yönünde Atakule'nin inşasıyla olmuştur. Diğer yandan 1990 nazım plan ilkeleri uyarınca kamu yapıları Eskişehir yolu boyunca güneybatıya yönelmiş bu da merkezde önemli değişimlere sebebiyet vermiştir. Buna neden olan diğer bir etken de araç sahipliğinin artmasıdır. 1980'lerin başında Tunalı Hilmi cd. ve çevresi merkezdeki dağılım sürecinin başlangıç noktasını oluşturan ilk gerçek alt merkez gelişimi örneği olarak gösterilmektedir.(Göksu, 1982)
2015 Yapısal Plan Şeması(1985)	Onaysız	2.300.000	31.000	2015	4.5-5.5 milyon arası	210.000	Ülkemizde ilk kez bir ulaşım planı etüdü yapılmasını da hazırlayan ve 1993 yılında onaylanan Ankara Ulaşım Ana Planı'nın dayanağını oluşturan bu plan, onaylanamasa da, ülke planlama literatürü için de büyük önem taşımaktadır. Ankara kent ölçeğinde merkez oluşumu, kent içi ulaşım sistemleri incelenmiş, batı koridorunun gelişmesine karşın, kuzey, kuzey-doğu ve güneyde desantralize bir yapı öngörülmüştür.
2025 Planlama Çalışması(1998)	Onaysız	2.800.000	45.000	2025	6.5-8 milyon arası	200.000	2023 Ankara Nazım İmar Planına göre Merkezi iş alan gelişimi Ulus, Çankaya arasında gelişmekte ve sınırları gösterilmektedir.

Tablo 1. Ankara Merkezi İş Alanının Planlara Göre Değişimi



Şekil 2. Ankara Merkezi İş Alanının Tarihsel Gelişim Süreci

Arazinin verimli kullanılmadığı, maliyetleri yüksek bir kentsel yayılma ortaya çıkmıştır. Çayyolu ve Konutkent gibi üst gelir gruplarının yaşadığı banliyölerde; alt merkezlerin oluşturulmaması, raylı sistemlerin ve toplu taşıma sistemlerinin işletmeye sokulmaması ve özel araç kullanımının uygulanan otomobil ağırlıklı ulaşım politikalarıyla sürekli teşvik edilmesi sonucunda plan bütünlüğünden yoksun aşırı kentsel yayılma- otomobil ağırlıklı ulaşım olguları ve bunun sonucunda ortaya çıkan trafikteki sıkışıklık, bir kısır döngü haline gelmiştir. Ayrıca yeni gelişen yerleşim birimlerinde sağlıklı alt merkezler oluşturulamadığından, olması gerekenden çok daha fazla bir nüfus her sabah ve akşam kent merkezine gidip gelmek zorunda kalmaktadır. Kent merkezinde 3 temel ulaşım sorunu bulunmaktadır. Bunlar;

- Taşıt ulaşımı,
- Yaya ulaşımı
- Parklanma sorunudur.

Konut alanları ile kent merkezi arasında yaşanan taşıt trafiği pik saatlerde kent merkezinde trafik sıkışıklığına neden olmaktadır. Toplu taşımanın yetersiz olması, otomobille kent merkezine gelmeyi çalışanlar için zorunlu kılmaktadır.

Kent merkezinin temel kullanıcıları olan yayalar için kent merkezi ulaşılabilen mekân olmaktadır. Kent merkezlerine iş amaçlı yolculuğun artmasıyla birlikte yaya yoğunluğu artmış ancak parklanma sorunları, yollardaki taşıt fazlalığı kent merkezindeki yayaların güvenliğini ve yaşam kalitesinin düşmesine neden olmuştur.

Otopark sorunu merkezi iş alanlarındaki yoğun taşıt kullanımından kaynaklanma birlikte, merkezdeki arsa fiyatlarının yüksek olması ve mevcut otopark yönetmeliğinin yetersizliği kent merkezinde parklanma sorunu ortaya çıkarmaktadır. Bunun sonucunda kullanıcılar kent merkezine gitmeyi tercih etmemekte ve bu durum merkezi iş alanlarının niteliğini yitirmesine, bu bölgelerin zamanla çöküntü alanları olmasına neden olmaktadır.

SONUÇ

Ankara kent merkezi iş alanı gelişimi göz önüne alındığında, çekirdek merkezin Altındağ ve Çankaya ilçelerinde yer alan Ulus ve Kızılay ticaret merkezleri ile, merkezi iş alanının gelişim sürecinde merkez işlevini yüklenen Tunalı Hilmi, Kavaklıdere ve Çankaya aksı olarak tanımlanabilir.

Kendi içerisinde yoğunlaşan MİA işlevlerinin 1990'lı yıllardan sonra perakende-tüketici hizmetler kolu konut içinde ve alışveriş merkezlerinde, üretici hizmetler olarak tanımlanan ofis kullanımı, yönetici merkezleri kentin güney aksına, Eskişehir yolu, Konya yolu ve Çetin Emeç Bulvarı gibi erişilebilirliğin ulaşım bağlantılarının yüksek olduğu alanlarda yoğunlaşmıştır.

Alt merkez gelişimleri, Demetevler, Bahçelievler, Sincan, Pursaklar, Yenimahalle ilçelerinde görülmektedir. Ayrıca 2023 NİP 'da bu ilçeler alt merkez olarak da tanımlanmıştır.

Çoğunlukla yol boyu gelişme gösteren ticaret-merkez işlevleri, erişilebilirliğin daha yüksek olduğu kavşak noktalarında yer seçmektedir.

Alt merkezlerde lineer gelişimin baskın olduğu gözlenmektedir. Meşrutiyet, Akay, Tunus, Tunalı Hilmi, Cinnah, Hoşdere, Güvenlik, Arjantin, Emek 7-8-4,, Çankırı ve Fatih Cd.leri lineer gelişimin görüldüğü akslardır.

Alışveriş merkezleri güçlü ulaşım bağlantıları üzerinde yer seçmektedir. Güvenlilik, çeşitlilik, ucuzluk ve erişilebilirlik olanakları yüksek olan bu ticaret alanları kent merkezi dışında yer seçmesiyle ve parklanma sorunu bulunmaması nedeniyle kullanıcılar tarafından yoğunlukla seçilen alanlar olmuşlardır.

Gelişen ulaşım ve iletişim teknolojileri sayesinde kentler tek merkezli yapılar olmaktan çıkıp, kent merkeziyle farklı ilişkileri bulunan alt merkezlerin kurulmasıyla çok merkezli hale gelmektedir. Bunun en büyük nedeni şüphesiz güçlü ulaşım bağlantılarının varlığı, hizmetlere kolay ve ucuz erişilebilirliğin olmasıdır.

Ulaşımın güçlü olması alt merkez gelişimine olumlu katkısı olmakla birlikte özellikle Ankara kent merkezi Kızılay'ın sadece ulaşımın düğüm noktası olması ve bu amaçla kullanılması ileriki dönemlerde Kızılay için tehlike çanlarının çaldığını göstermektedir.

Ulus ve Kızılay merkezleri arasında bir geçiş bölgesi olan Sıhhiye'deki üretim ve toptan işlevleri MİA'da yaşanan yoğunlaşma ve çöküntüleşme süreci ile yer yer Kızılay'a sokulmaktadır. Bu yönelim, çöküntüleşme süreci için besleyici bir yönelim olmakla birlikte geçiş bölgesi işlevleri ve çöküntüleşme süreci birbirini beslemektedir.

MİA'nın desantralizasyonu, tüketim alışkanlıklarının değişmesi, yeni ticaret merkezlerinin oluşması, araç sahipliğinin yükselmesi ve kolay ulaşım imkânı ile kent merkez oluşma sürecinde fiziksel ve işlevsel değişiklik meydana gelmektedir.

KAYNAKÇA

Ankara Metropolitan Alan Büyükşehir Bütünü Merkezler Yapısı- Değerlendirilmesi, Gökçe B., Ankara, 2000

Kentsel Alan Kullanımı: Merkezi İş Alanı Ve Yöre Kentlerin Gelişimi Ders Notu, Özgür M., Ankara Üniversitesi Coğrafya Bölümü

Ankara Büyükşehir Belediyesi, EGO Genel Müdürlüğü, Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması Ulaşım Etüdü 1-2-3-4, Ankara, 1987

Ankara Büyükşehir Belediyesi, EGO Genel Müdürlüğü, Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması Ulaşım Ana Planı, Ankara, 1987

Ankara Büyükşehir Belediyesi, EGO Genel Müdürlüğü, Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması Kavram Projesi ve Yapılabilirlik Etüdü, Ankara, 1987

Ankara Büyükşehir Belediyesi, EGO Genel Müdürlüğü, Ankara 1985'ten 2015'e, Ankara, 1987

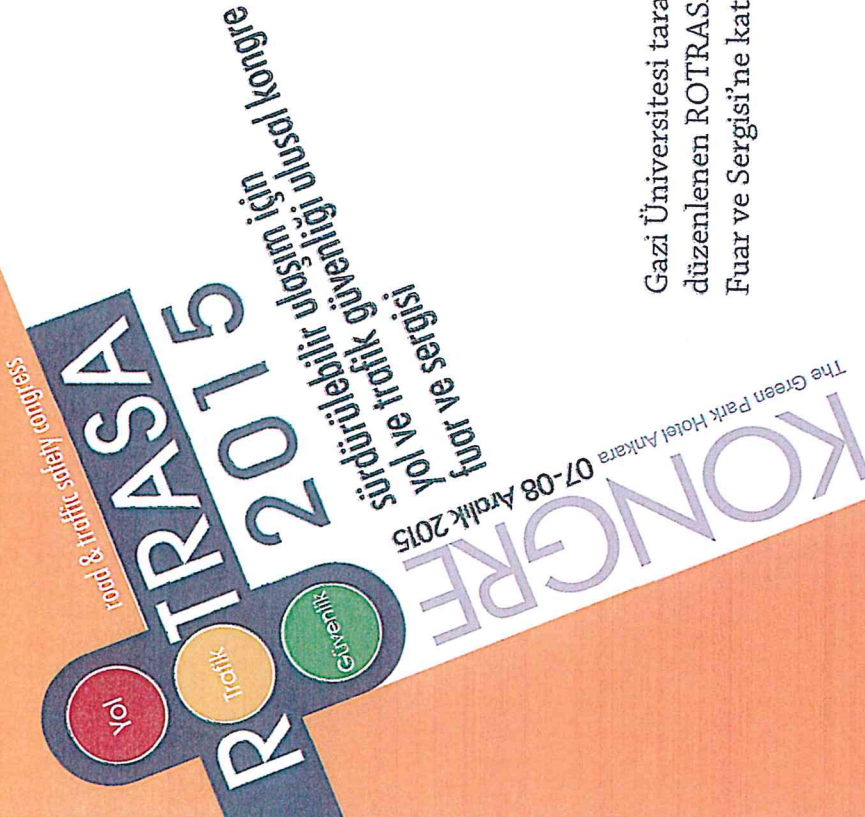
Ankara Büyükşehir Belediyesi, Başkent Ankara Nazım İmar Planı Açıklama Raporu Etüdlar ve Müdahale Biçimleri (2023), İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı, Ankara, 2007

Kentsel Alan Kullanımı: Merkezi İş Alanı ve Yöre Kentlerin Gelişimi, Özgür, M. Ders Notları, Ankara, 2013

Ulaşım Planlama Çalışmaları Ve Ulaşım Ana Planı Hazırlama Kılavuzu, TBB, Ankara, 2014

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP), İstanbul, 2011

İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir Ulaşım Daire Başkanlığı, İzmir Ulaşım Ana Plan Raporu, İzmir, 2009



GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM İÇİN
YOL VE TRAFİK GÜVENLİĞİ ULUSAL KONGRE
FUAR VE SERGİSİ
07-08 ARALIK 2015
The Green Park Hotel Ankara

KATILIM BELGESİ

Sayın Hayri ULVI

Gazi Üniversitesi tarafından 7- 8 Aralık 2015 tarihleri arasında Ankara The Green Park Hotel'de düzenlenen ROTRASA 2015- Sürdürülebilir Ulaşım İçin Yol ve Trafik Güvenliği Ulusal Kongre Fuar ve Sergisi'ne katılımınız için teşekkür ederiz.

A. Kaplan

Prof. Dr. Hülagü KAPLAN
ROTRASA 2015
Düzenleme Kurulu Başkanı