

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

ANKARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

KENT, ÇEVRE VE YEREL YÖNETİM POLİTİKALARI BİLİM DALI

KENT İÇİ ULAŞIM POLİTİKASI: ANKARA'DA DOLMUŞ

Yüksek Lisans Tezi

Selim DEMİRAL

Ankara, 2025

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

ANKARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

KENT, ÇEVRE VE YEREL YÖNETİM POLİTİKALARI BİLİM DALI

KENT İÇİ ULAŞIM POLİTİKASI: ANKARA'DA DOLMUŞ

Yüksek Lisans Tezi

Selim DEMİRAL

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Ayşegül MENGİ

Ankara, 2025

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

ANKARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

KENT, ÇEVRE VE YEREL YÖNETİM POLİTİKALARI BİLİM DALI

KENT İÇİ ULAŞIM POLİTİKASI: ANKARA'DA DOLMUŞ

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Ayşegül MENGİ

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ

Adı ve Soyadı

- 1- Prof. Dr. Ruşen KELEŞ**
- 2- Prof. Dr. Ayşegül MENGİ**
- 3- Prof. Dr. Tayfun ÇINAR**

Tez Savunması Tarihi

12.06.2025

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

ANKARA ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne

Prof. Dr. Ayşegül MENGİ danışmanlığında hazırladığım “**Kent İçi Ulaşım Politikası: Ankara’da Dolmuş**” adlı yüksek lisans tezimdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

23.06.2025

Selim DEMİRAL

TEŞEKKÜR

Tez çalışması boyunca, her zaman vakit ayırarak tecrübesiyle beni yönlendiren tez danışmanım, değerli hocam Prof. Dr. Ayşegül MENGİ'ye, yüksek lisans eğitimim süresince bilgilerinden yararlandığım ve tez savunma jürisinde yer almayı kabul ederek beni onurlandıran hocalarım Prof. Dr. Ruşen KELEŞ'e ve Prof. Dr. Tayfun Çınar'a, bu süreçte desteğini esirgemeyen kıymetli arkadaşım Hanife YÜCEDAL'a ve çok sevgili aileme gönülden teşekkür ederim.



İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR	i
İÇİNDEKİLER.....	ii
TABLOLAR DİZİNİ.....	iv
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	v
KISALTMALAR	vi
GİRİŞ.....	1
1. Kentleşme ve Kent İçi Ulaşım	7
1.1. Kentleşme Politikaları	7
1.1.1. Kent ve Kentleşme Kavramları	7
1.1.2. Kentleşme Nedenleri	11
1.1.3. Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Kentleşme	15
1.1.4. Türkiye’de Kentleşme ve Kentsel Gelişim Dinamikleri	16
1.1.5. Türkiye’de Aşırı Kentleşme ve Gecekondulaşma Süreci	19
1.2. Kent İçi Ulaşım Politikaları.....	21
1.2.1. Kent İçi Ulaşım Kavramı	22
1.2.2. Kent İçi Ulaşımında Geleneksel ve Çağdaş Yaklaşımlar.....	25
1.2.3. Kent İçi Ulaşım Politikalarında Kamucu ve Piyasacı Yaklaşımlar.....	33
1.2.4. Kent İçi Ulaşımın Aktörleri.....	35
1.2.5. Kent İçi Ulaşımın Araçlarının Niteliksel Değerlendirilmesi.....	43
2. Ankara’nın Kentleşme Süreci ve Kent İçi Ulaşım Politikası	50
2.1. Ankara’nın Kentleşme Süreci	50
2.1.1. Başkent Oluşundan İkinci Dünya Savaşı Sonuna Kadar (1923-1945)	52
2.1.2. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Dönem (1945-1960).....	66
2.1.3. 1960-1980 Dönemi.....	74

2.1.4.	1980 Sonrası Dönem	82
2.2.	Ankara'nın Kent İçi Ulaşım Politikaları ve Ulaşım Sisteminin Gelişimi	94
2.2.1.	Başkent Oluşundan İkinci Dünya Savaşı Sonuna Kadar (1923-1945)	95
2.2.2.	İkinci Dünya Savaşı Sonrası Dönem (1945-1960).....	97
2.2.3.	1960-1980 Dönemi.....	99
2.2.4.	1980 Sonrası Dönem	103
2.2.5.	Ankara Kent İçi Ulaşım Planlama Çalışmaları	105
3.	Ankara'da Alternatif Bir Ulaşım Aracı: Dolmuş.....	111
3.1.	Dolmuşun Ortaya Çıkışı ve Varlık Nedenleri	111
3.2.	Dolmuşun Ankara'nın Kentleşme Sürecinde ve Kent İçi Ulaşımındaki Yeri	117
3.3.	Dolmuşçu Esnafının Örgütlenmesi ve Dolmuş Kültürü.....	126
3.4.	Ankara'da Dolmuş Sistemindeki Aktörler ve Kent İçi Ulaşım Politikasına Etkileri	133
3.5.	Ankaralıları Gözünde Dolmuş.....	144
3.6.	Dolmuşun Ankara Kent İçi Ulaşımında Yarattığı Sorunlar	147
	SONUÇ.....	153
	KAYNAKÇA	160
	EKLER	176
	ÖZET	184
	ABSTRACT	186

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 1. Geleneksel ve Çağdaş Ulaşım Yaklaşımlarının Özellikleri	31
Tablo 2. Kent İçi Ulaşım Sistemlerinde Hız, Kapasite ve Enerji Tüketimi	46
Tablo 3. Ankara Kent İçi Ulaşımının Türel Dağılımı	105
Tablo 4. Ankara’da Hizmet Veren Dolmuşların Güzergâh ve Sayıları	125



ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. Geleneksel Ulaşım Yaklaşımının Çözumsuzluğu	26
Şekil 2. Ulaşım Sistemlerinin Esneklik ve Fiziksel Özerklikleri	44
Şekil 3. Ulaşım Türlerinin Alan İhtiyacı	45
Şekil 4. Ulaşım Sistemlerinin Yatırım ve İşletme Maliyetleri	48



KISALTMALAR

ABB	: Ankara Büyükşehir Belediyesi
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AO�	: Atatürk Orman �iftliği
AMEO	: Ankara Minib���ler Esnaf Odası
EBA	: EĞitim Bilişim AĞı
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
EGO	: Ankara Elektrik Havagazı ve Otob�� ��letme Müessesesi
KENTKOOP	: Batıkent Konut �retim Yapı Kooperatifleri Birliği
ODTÜ	: Ortadoğu Teknik Üniversitesi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TEM	: Trans-Avrupa Otoyolu
TESK	: Türkiye Esnaf ve Sanatk�rları Konfederasyonu
TOK�	: Toplu Konut �daresi
T�OF	: Türkiye �of�rler ve Otomobilciler Federasyonu
T��K	: Türkiye �statistik Kurumu
UKOME	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi

GİRİŞ

İnsanlık tarihi boyunca kentler, medeniyetlerin gelişmesinin odak noktaları olmuştur. Felsefe, bilim, kültür, sanat ve ticaret gibi insanlığın ürettiği değerlerin birçoğu kentlerde gelişmiştir. Kırdan farklı olarak, belirli bir coğrafi alan üzerinde nüfus yoğunluğu, ekonomik faaliyetler, tarım dışı üretim, heterojenlik ve toplumsal bütünleşme üzerinden tanımlanan kentler, insanlık için önemli kazanımların üretildiği yerler olmalarının yanında saydığımız bu özelliklerin getirdiği, üstesinden gelinmesi gereken birçok sorun alanına da sahiptirler. Bu bağlamda kentleşme, kırdan yaşayanların kente gelmeleri ile sınırlı bir olgu olmayıp; tersine sosyal, ekonomik, siyasal ve kültürel dönüşümleri içerisinde barındıran çok katmanlı bir süreçtir. Siyasal kararlar, teknolojinin gelişmesi, sanayileşme ve bunlara bağlı yaşanan göç gibi birçok etmene bağlı olarak oluşan bu süreç toplumların ve ülkelerin yapısına da şekil vermektedir. Dolayısıyla kentleşme olgusu mekânsal bir dönüşümün ötesinde sosyal ve ekonomik bir değişimi de içermektedir.

Bu bağlamda kentleşme olgusu tarihsel olarak eski çağlardaki Mezopotamya ve Mısır gibi medeniyetlere kadar geriye götürülebilmektedir. Bununla birlikte bugünkü anlamıyla kentleşme, sanayi devrimi sonrasında ortaya çıkan sanayi kentlerinde yaşanan sorunlara çözüm olarak konulan modern kent kavramına bağlı olarak gelişmiş, 20. yüzyıla ait bir olgudur. Günümüzde de bu olgu ekonomik düzeyleri ya da yönetim biçimleri ne olursa olsun tüm ülkelerde etkilerini göstermektedir. Birleşmiş Milletler verilerine göre 1950'li yıllarda tüm dünya nüfusunun yalnızca yüzde 30'u kentlerde yaşarken, bugün bu oran yüzde 55 seviyelerine ulaşmıştır. Sanayileşmiş ülkelerde ise bu oran yüzde 80'in üzerindedir (United Nations, 2023). Ekonomik, bilimsel ve toplumsal gelişme gibi birçok olumlu olguya uygun ortam hazırlayan kentleşme, bunlarla birlikte mücadele edilmesi gereken; ekonomik sömürü, çevrenin zarar görmesi, toplumsal yozlaşma ve çatışma gibi birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Bu nedenle

kentleşme, nedenleri ve sonuçları bakımından çevre, altyapı, konut, ulaşım, kültür, ekonomi gibi birçok alanda kapsamlı politikalar üretilmesini gerektirmektedir. Saydığımız olumlu ve olumsuz sonuçlarıyla kentleşme süreçleri, ekonomik, teknolojik, siyasal ve sosyopsikolojik birtakım nedenlere bağlı olarak, geçtiğimiz yüzyıldan günümüze kadar hızlı biçimde sürmektedir. Bununla birlikte, kentleşme süreçleri ülkelere ve toplumlara göre farklılık arz etmektedir. Sanayi Devrimi'ne öncülük eden gelişmiş ülkeler olarak adlandırdığımız ABD ve Avrupa ülkelerinde kentleşme, sanayileşmeye koşut biçimde ve gelişmekte olan ülkelerdekine kıyasla daha uzun sürede gerçekleşmiştir. Bunun aksine 19. yüzyılda Rio de Janeiro, Kalküta, Bombay gibi gelişmekte olan ülke kentleri, sahip oldukları hammaddelerin ihracı karşılığında sanayileşmiş ülkelere aldıkları ürünlerin dağıtım ve tüketim merkezleri olarak kentleşmişlerdir. Ülkelerin sanayileşme ve kalkınmalarıyla uyumsuz biçimde çok hızlı olarak gerçekleşen ve “bağımlı kentleşme” olarak adlandırılan bu kentleşme süreçleri, birçok kentsel sorunu da beraberinden getirmiştir.

Sözünü ettiğimiz kentleşme süreçleri ile birlikte gündeme gelen birçok kentsel altyapı ve hizmet arasında şüphesiz en önemlilerinden birisi de kentte ekonomik faaliyetlerin devamı ve kentlilerin kamusal alanlara erişiminin sağlanması için vazgeçilmez olan kent içi ulaşım hizmetidir. Bugün sözünü ettiğimiz gelişmiş ülkelere baktığımızda genel olarak toplu taşıma ve özellikle raylı sistemler ağırlıklı kent içi ulaşım altyapılarına sahip olduklarını görmekteyiz. Bunun yanında son yıllarda artık altyapı yatırımlarına dayalı geleneksel kent içi ulaşım yaklaşımının, detaylarını ilgili bölümde inceleyeceğimiz, talebin yönetilmesi temeline dayanan çağdaş yaklaşıma evrildiğini görmekteyiz. Gelişmekte olan ülkelere ve benzer şekilde Türkiye’de ise karayolu yatırımlarına ağırlık veren kent içi ulaşım yaklaşımı devam etmektedir.

Türkiye de dünyadaki birçok ülke gibi 20. yüzyılda gerçekleşen bu kentleşme süreçlerinin dışında kalmamıştır. Nüfusunun tamamına yakını kırsalda yaşayan,

Cumhuriyet öncesinde, sanayi üretiminden daha çok ticarete dayalı sermaye birikimi sonucunda oluşmuş, belirli oranda kentsel gelişmişlik düzeyine sahip İstanbul, İzmir ve Trabzon gibi sınırlı sayıda liman kentine sahip Türkiye, özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında çok hızlı bir kentleşme süreci yaşamıştır.

Bununla birlikte, Ankara'nın kentleşme süreci, ülkenin diğer kentlerinden daha önce, yeni Cumhuriyet'in başkenti ilan edilmesiyle başlamıştır. Bu dönemde Millî Mücadele'nin ve Cumhuriyet fikrinin merkezi olan yeni başkent, ülkenin diğer kentlerine kıyasla hızlı biçimde kentleşirken, Türkiye'nin geri kalanındaki kırsal nitelik İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar devam etmiştir. Savaş sonrasında ise tarımda makineleşme gibi nedenlere bağlı olarak, köylerde ortaya çıkan emek fazlasının kentlere göç etmesi sonucunda ülke genelinde kent nüfuslarının hızlı biçimde arttığı bir dönem yaşanmıştır. Kentlerin ekonomik, fiziki ve toplumsal gelişmesine uyumlu şekilde yaşanmayan bu hızlı kentleşme süreci altyapı, konut ve istihdam yetersizliği gibi birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda gecekondü, marjinal sektör ve dolmuş kamunun çözümü konusunda başarılı olamadığı bu sorunlara kentlerin yeni sakinlerinin bulduğu çözümler olarak ortaya çıkmıştır.

İfade ettiğimiz gibi Ankara'nın Türkiye'nin kentleşme sürecinde özel bir yeri bulunmaktadır. Cumhuriyet'in kurucu kadrolarının modern Türkiye'nin nüvesini oluşturacak ve kentleşme konusunda diğer kentlere de örnek olacak bir kent yaratma projesi Ankara'da hayata geçirilmeye çalışılmıştır. Cumhuriyet'e yakışan modern ve planlı bir kent imar edilmesi iradesi daha ilk günden konularak, bu amaçla alanında dünyada saygın uzmanların getirilmesi dahil gerekli girişimler yapılmış; dönemin şartları içerisinde, en üst seviyede mali olanaklar ayrılmıştır. Fakat başkent ilan edilmesiyle aldığı yoğun göç sonucunda nüfusunun tahmin edilenin çok ötesinde artması ve süreç içerisinde yaşanan arsa spekülasyonu, plan disiplinine uyulmaması gibi olaylar neticesinde bu amaç hayata geçirilememiştir. Sonraki yıllarda ise kentleşmenin ve buna bağlı kentsel rantların

hızla artması sonucunda Ankara günümüze kadar süren plansız ya da yarı planlı diyebileceğimiz bir kentleşme sürecini yaşamaya devam etmektedir.

Ankara'nın başkent oluşuyla birlikte aldığı göç sonucunda yaşanmaya başlanan sözünü ettiğimiz bu hızlı kentleşme süreci, başkent ilan edildiğinde yaklaşık 25.000 nüfuslu küçük bir Anadolu kenti durumunda olan kent için yeni kentsel altyapı ve hizmetler ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bunlar arasında öne çıkan hizmetlerin başında kent hayatında çok önemli bir yere sahip olan kent içi ulaşımı saymak mümkündür. O güne kadar Kale etrafında sınırlı bir alanda yerleşik, küçük sayılabilecek bir nüfusun kent içi yolculuklarının çoğunu yaya olarak gerçekleştirebilmesi nedeniyle, bir ihtiyaç olarak gündeme gelmeyen kent içi ulaşım hizmeti, başkent olmasıyla birlikte kente gelenler ve kentin hızla imar edilerek sınırlarının yaya mesafesini aşması sonucunda, Ankara'da önem kazanmaya başlamıştır. O yıllarda henüz herhangi bir toplu taşıma sistemine sahip olmayan Başkent'te, 1930'lu yılların başında artan talep neticesinde küçük girişimcilerin işlettiği kaptı-kaçtı adı verilen araçlarla yapılan paylaşımlı taşımacılık kentte dolmuş taşımacılığının ilk örneği olarak sayılabilir. Kamunun kent içi ulaşım sistemini kurmakta gecikmesi ile geçici bir çözüm olarak küçük girişimcilerin kent içi ulaşım hizmetini vermesiyle başlayan bu uygulama, tarihsel süreç içerisinde kullanılan araçlar, yasal zemin, işletme gibi alanlarda değişikliğe uğrayarak günümüzdeki dolmuş sistemine kadar gelmiştir. Her ne kadar birkaç yıl sonra Belediye, otobüs seferleri ile kent içi ulaşım hizmetini vermeye başlasa da süreç içerisinde artan talebi karşılamakta yetersiz kalmış; uzun yıllar kent içi ulaşım hizmetini küçük girişimciler ile birlikte vermiştir. Başlangıçta kamunun yetersiz kalması sonucunda ortaya çıkan geçici bir çözüm olarak görülen dolmuş sistemi, süreç içerisinde kurumsallaşarak bugün Ankara'nın ana ulaşım araçlarının biri haline almıştır. Bu noktada metro gibi modern ulaşım sistemlerinin büyük yatırım maliyetlerine ihtiyaç duyması göz önünde bulundurulduğunda, dolmuşların belediyeler açısından ucuz kentleşmenin de bir aracı olduğunu söyleyebiliriz. Bugün

dolmuş sistemi Türkiye’de birçok kentte olduğu gibi Ankara’da da kent içi ulaşım sistemi içerisinde önemli ve kısa vadede vazgeçilmesi zor bir yere sahiptir. Bunun yanında, dolmuşçu esnafının gerek örgütlü yapıları ve ekonomik güçleri neticesinde sahip oldukları siyasi güç, gerekse verdikleri kentsel hizmetin önemi nedeniyle kent içi ulaşım politikası yapım süreçlerinde etkili bir aktör olduğunu söylemek mümkündür.

Bu tezde, dolmuşun hızlı ve düzensiz kentleşme sürecinde, gecekonduya benzer ve buna koşut şekilde ortaya çıkmış bir olgu olduğu, bu çerçevede dolmuşların başlangıçta kamunun sunmakta yetersiz kaldığı kent içi ulaşım hizmetindeki boşluğu doldurmak üzere geçici bir çözüm olarak ortaya çıktığı fakat zaman içerisinde yaşanan gelişmelerle bunun ötesine geçerek Ankara’nın ana ulaşım araçlarından biri halini aldığı, Başkent’in kent içi ulaşımında önemli bir yere sahip olan dolmuş sistemi içerisindeki aktörlerin baskı grubu olarak kent içi ulaşım ile ilgili karar alma süreçlerinde katkıları ve buna bağlı olarak da Ankara’nın ulaşım ağının oluşmasına dolayısıyla kentsel gelişim süreçlerine etkileri bulunmakta olduğu varsayımlarından yola çıkılmıştır.

Çalışmada ağırlıklı olarak masa başı nitel ve nicel araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Bununla birlikte Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası ile derinlemesine görüşme yapılmıştır. Bu kapsamda kentleşme ve kent içi ulaşım politikaları alanındaki literatüre başvurulmuştur. Ankara’nın kentleşme ve kent içi ulaşım sistemlerinin gelişme süreçleri nitel ve nicel olarak incelenmiştir. Bu süreçler içerisinde yapılan yasal ve idari düzenlemeler ile planlama çalışmaları araştırılmıştır. Konuyla ilgili olarak gazete arşivleri, güncel basın yayın içerikleri ve çevrimiçi kullanıcı yorumları gibi kaynaklara başvurularak tarihsel ve güncel gelişmeler değerlendirilmiştir.

Böylece kentleşme ve kent içi ulaşım politikaları ile ilgili kavramsal çerçeve sunularak, bu bağlamda Ankara’nın kentleşme ve kent içi ulaşım sistemlerinin gelişim süreci anlatılmıştır. Bu çerçevede, başkent ilan edilmesiyle yaşanan hızlı kentleşme

sürecinde kamunun kent içi ulaşım hizmetini sunmasında yetersiz kalması sonucunda, küçük girişimciler tarafından geliştirilmiş alternatif bir ulaşım sistemi olarak ortaya çıkan dolmuşların, Ankara'nın kent içi ulaşımına girmelerinin nedenleri araştırılarak, dolmuş sisteminde zaman içerisinde yaşanan değişim ve gelişmeler incelenmiştir. Bunun yanında, dolmuşların gecekondü ve marjinal sektör ile ilişkileri de değerlendirilmiştir. Dolmuşun, yalnızca bir ulaşım aracı olmanın ötesine geçerek sahip olduğu kültürel etkilerinden bahsedilmiştir. Dolmuşların Başkent'in kent içi ulaşımında günümüzde üstlendikleri rol anlatılmıştır. Bu bağlamda, dolmuşçu esnafının örgütlenmesi, siyasi ve ekonomik güçleri ile karar alma süreçlerindeki konumları değerlendirilerek, kent içi ulaşım sisteminin ve ulaşım politikalarının oluşmasına etkileri araştırılmıştır. Özellikle metro ve belediye otobüsleri gibi kamu ulaşım sistemleri ile ilişkileri irdelenerek, kent içi ulaşım piyasasındaki rekabet ortamında vatandaşların tercihlerini belirleyen hususlar değerlendirilmiştir. Dolmuşların sundukları kentsel hizmetin yanında kent içi ulaşımında yarattığı sorunlar ele alınarak, Ankaralıların gözünde nasıl bir dolmuş algısı bulunduğu sorusuna cevap aranmıştır. Son olarak, yaşanan ekonomik, teknolojik ve sosyal değişimler ışığında, önümüzdeki yıllarda dolmuşların Ankara'nın kent içi ulaşımındaki almaları olası yer tartışılarak, sistemde dönüştürülmesi gereken hususlar ortaya konulmuştur.

1. Kentleşme ve Kent İçi Ulaşım

Kırdan kentlere nüfus hareketinin ötesinde bir olgu olarak kentleşme, bu hareketlerin sonucunda ortaya çıkan mekânsal, ekonomik, toplumsal ve siyasi dönüşümleri de içinde barındıran çok boyutlu bir süreçtir. Mekânın yeniden şekillenmesi sonucunu doğuran bu süreç, kent içi ulaşım başta olmak üzere birçok kentsel hizmetin de organize edilmesi ihtiyacını doğurmaktadır. Bu bağlamda, kentleşme ve kent içi ulaşım politikaları ile ilgili kavramsal çerçevenin çizilmesi konumuzun anlaşılması için önemlidir.

1.1. Kentleşme Politikaları

Kentleşme politikaları ülkelerin ekonomik, sosyal ve toplumsal yapısında doğrudan etkileri olan temel alanlardan birisidir. Bu politikalar yatırımlar, nüfus, konut, çevre gibi birçok alanda temel stratejilerin belirlenmesinde pay sahibidirler. Sanayileşme ve göç gibi etmenlerin etkisiyle hızla büyüyen kentlerin başlıca planlama, altyapı, konut, ulaşım ve çevre gibi alanlarda önemli sorunları bulunmaktadır. Kentleşme sürecinde ortaya çıkan bu sorunların çözümü ve sağlıklı kentsel gelişimin sağlanması bütüncül kentleşme politikalarının üretilerek bunların uygulanması gerekliliğini doğurmaktadır. Bu bağlamda kentin bir tanımını yaparak kentleşmenin hangi süreçler dahilinde geliştiğini ve hangi etmenlerin etkisi altında bulunduğunu ortaya koyarak başlamak yerinde olacaktır.

1.1.1. Kent ve Kentleşme Kavramları

Kentleşme gibi farklı birçok etmene ve unsura bağlı bir kavramı açıklamaya başlayabilmek için öncelikle “kent nedir?” sorusuna cevap aramak gerekmektedir. Fakat kentin ne olduğu, ne gibi süreçler sonucunda ortaya çıktığı, günümüze gelene kadar hangi aşamalardan geçtiği, dünyanın farklı yerlerindeki kentlerin birbirleriyle ne gibi benzerliklere ya da farklılıklara sahip olduğu gibi soruların kolayca cevaplanamayacağı

açıktır. Ünlü kent bilimci Lewis Mumford'un kentle ilgili önemli eseri Tarih Boyunca Kent'te de belirttiği gibi kentlerin tarihsel dönem içerisindeki görünümelerini tanımlayacak tek bir tanım bulunmamaktadır. Kentin kökenlerinin ortaya konulması ve geleceği hakkında kestirimde bulunulması oldukça güçtür (Mumford, 2019, s. 13). Bu nedenle, kent bilimciler tarafından yapılmış farklı kent tanımları bulunmaktadır. Kent kavramına farklı açılardan yaklaşılar da kentin ne olduğunu anlamamıza yardımcı olacak belirli başlı birtakım ortak özellikleri ortaya koyan bu tanımlardan yaygın kabul gören bazılarını aşağıda aktarmaya çalışacağız.

Ruşen Keleş, Kentbilim Terimleri Sözlüğü'nde kenti, toplumun barınma, çalışma, ulaşım, dinlenme ve boş vakit geçirme gibi ihtiyaçlarının karşılandığı, toplumsal değişim ve gelişmenin sürekli olarak devam ettiği, sakinlerinin tamamına yakınının tarım dışı faaliyetlerde bulunduğu kırsal alanlara göre yoğun nüfuslu küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşim yerleri olarak tanımlamaktadır (Keleş, 1997, s. 75). Bu tanımda görüldüğü üzere Keleş, kenti kırsal alandan tarım dışı faaliyet ve nüfus yoğunluğu ile ayırarak, kırsaldaki durağan toplumsal yapının karşıtı olarak kentlerin toplumsal devinime sahip yapısına dikkat çekmektedir.

Kenti tanımlarken benzer bir çerçeve çizen İlhan Tekeli ise kenti, belirli sınırlar içerisinde tarım dışı üretim, heterojenlik, yoğunluk ve genişliğe sahip olarak belirli bir toplumsal bütünleşme seviyesine erişmiş yerleşim yeri şeklinde tanımlamaktadır (Tekeli, 2011, s. 18). Burada dikkat çeken husus, Tekeli'nin özel olarak kentlerin heterojen yapısı ve bu heterojen yapıya rağmen toplumun belirli bir düzeyde bütünleşmiş olması gerekliliğini vurgulamasıdır. Kırsaldaki homojen ve çoğu kez akrabalık ilişkilerine dayanan toplumsal yapıya karşılık kentlerde anonim ilişkiler üzerine kurulmuş ve kentli olmanın gerektirdiği sorumluluk ve haklar çerçevesinde şekillenen bir toplumsal bütünleşmeden söz etmek mümkündür.

Kentleşme ve buna bağlı olarak kırsaldakinden farklı bir yaşam tarzı olarak kentlilik fikrinin öncülerinden Şikago Okulu teorisyeni Louis Wirth, kentleri tanımlarken bir yaşam alanı olmanın ötesine götürerek, kentliliği yeni bir yaşam tarzı olarak ifade etmekte, kentlileşmeyi de buna bağlı olarak nüfusun kentsel özelliklerine göre ayrışması ve bunun kentlerde dağılımı üzerinden tartışmaktadır. Bununla birlikte Wirth'in tanımında da kenti nüfus, yoğunluk ve heterojenlik özellikleri üzerinden açıklama yoluna gidilmiştir (Wirth, 1938). Bu ifadede, kent ve buna bağlı olarak kentlilik kavramları mekânsal bir tanımlamanın ötesine taşınmıştır. Kent, bir toprak parçası olmanın ötesinde, kırsaldakinden anonim toplumsal ilişkiler, yaşam şekli, alışkanlıklar, üretim biçimleri, ekonomik faaliyetler gibi yönlerden farklılaşan kentli yaşam tarzının sürdürüldüğü yer olarak tanımlanmaktadır.

Kentin ekonomik ve siyasi örgütlenmesi üzerine vurgu yapan Max Weber ise kentle ilgili eserinde, kenti tanımlarken nüfusun ve büyüklüğün kenti tanımlamak için yeterli bir ölçüt olmadığını belirtmiştir. Bunlarla birlikte Weber iktisadi, siyasal ve yasal örgütlenme üzerinden bir tanımlama yaparak kentin bir pazar yeri olma özelliği üzerinde durmaktadır (Weber, 2010). Bu tanımlamada kentlerin kapitalist üretim ilişkilerinin ortaya çıktığı yerler olması üzerinde durulmaktadır. Buna göre bir pazar yeri olarak kentler üretim ve ticaretin gerçekleştiği, bunların devamlılığını sağlayacak toplumsal, siyasi, iktisadi, hukuki yapının oluştuğu yerlerdir.

Kentteki toplumsal yapıya dikkat çeken önceki kentbilimcilere benzer şekilde Henry Lefebvre de eserlerinde kentin fiziksel mekân olmanın ötesinde toplumsal bir yapı olması olgusuna vurgu yapmaktadır. Lefebvre kenti, kentliler arasındaki sosyal, kültürel ve politik ilişkilerinin bir yansıması olarak tanımlayarak “toplumsal mekân” kavramını ortaya koymaktadır (Lefebvre, 2014). Görüldüğü gibi önceki tanımlamalarda değinilen, kentin kentliler arasındaki ilişkiler üzerinden tanımlanmaya çalışılması hususu burada

“toplumsal mekân” ifadesi ile kavramsallaştırılmış; kent fiziki mekânın ötesine taşınmıştır.

Bir başka kuramcı David Harvey de kentleri kapitalist birikimin bir sonucu olarak belirli coğrafi alanlarda oluşan yoğunlaşmalar şeklinde tanımlamaktadır (Harvey, 2016). Bu bakış açısında da Lefebvre’e benzer şekilde kentler yalnızca fiziksel mekânlar olarak değil aynı zamanda ekonomik, politik ve kültürel düzeyde kapitalist üretim ilişkilerinin merkezi olan toplumsal mekânlar olarak görülmektedir. Harvey’e göre bu mekanlar eşitsizliğin üretildiği bunun sonucu olarak sınıf çatışmalarının yaşandığı toplumsal mücadele alanlarıdır.

Buraya kadar önde gelen çeşitli düşünür ve kentbilimcilerin yaptığı tanımlarına yer verdiğimiz kent kavramı, görüldüğü üzere çok farklı yönleri olan ve diğer birçok kavram gibi tarihsel süreç içerisinde değişmeye elverişli bir olgudur. Bununla birlikte sözü edilen tanımların genelinde öne çıkan ve üzerlerinde çok az tartışma bulunan nüfus yoğunluğu, ekonomik faaliyetler, tarım dışı üretim, heterojenlik, belirli bir coğrafi alan ve belirli ölçüde toplumsal bütünleşme gibi temel bazı özellikler olmadan bir yerleşim yerini kent olarak tanımlamak pek mümkün görünmemektedir. Bunlara ek olarak kentte yaşayanlar yönünden bakıldığında; kentin getirdiği kendine özgü sorumluluk ve haklara sahip, kırdan farklı bir yaşam tarzını benimsemesi beklenen kentlilerin varlığı da kentlerin olmazsa olmaz unsurlarından biridir.

Buna bağlı olarak kentleşme olgusunu tarihsel olarak çok eski çağlara kadar götürülebilmek mümkündür. Mezopotamya, Mısır ve Hindistan’ın kentleri, Antik Yunan ve Roma Kentleri, ardından Ortaçağ Kentleri, sanayi devrimi ile ortaya çıkan sanayi kentleri ve bunun getirdiği sorunlara bir çözüm arayışı olarak ortaya çıktığını söyleyebileceğimiz modern kent kavramı kentin ve kentleşmenin tarihsel süreci içerisinde öne çıkan dönüm noktaları olarak alınabilmekle birlikte, kentleşme esas

manasıyla 20. yüzyıla ait bir olgudur. Sanayi devriminin bir yan ürünü olan bu olgu gelişmişlik seviyeleri ve siyasi sistemlerinden bağımsız olarak tüm ülkeleri etkilemektedir (Keleş, 2012, s. 33). Birleşmiş Milletler verilerine göre 1950 yılında dünya nüfusunun yalnızca yüzde 30'luk kısmı kentlerde yaşarken 2018'e gelindiğinde bu oranın hızla yüzde 55'lere çıktığını görmekteyiz. Kuzey Amerika ve Avrupa gibi sanayileşmiş yerlerde ise bu oranın yüzde 80'in üzerinde olduğu bilinmektedir (United Nations, 2023). Bu bakımdan kentleşme ekonomik, bilimsel ve toplumsal gelişme, daha özgür yaşam tarzı gibi insan yaşantısına getirdiği birçok olumlu etkiyle birlikte, başa çıkılması gereken çevrenin tahribatı, toplumsal yozlaşma, ekonomik sömürü ve çatışma gibi yeni birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Kentleşme ve bunun olumlu ve olumsuz sonuçları geçen yüzyıldan günümüze kadar dünyamızın en önemli meselelerinden biri olarak varlığını sürdürmektedir.

Yukarıda ana hatlarıyla aktarmaya çalıştığımız üzere kentleşme kavramı bir olgu olarak etkilerinin açık şekilde görülmeye başladığı 20. yüzyılın başlarından itibaren birçok bilim insanı ve düşünür tarafından farklı açılardan tartışılmıştır. Ruşen Keleş'in eserine referansla başlıca kriterler üzerinden derli toplu bir tanımlama yapacak olursak kentleşme olgusunu, sanayileşme ve iktisadi gelişme ile birlikte var olan kentlerin büyümesi ve yeni kentlerin sayısının, toplumsal yapıda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşmanın artmasına, insani ilişki ve davranışlarda kentlere özgü değişimler yaşanmasına neden olan nüfus birikim süreci olarak tanımlayabiliriz (Keleş, 2012, s. 31). Genel çerçevesi bu biçimde çizilebilecek kentleşme olgusu devam eden bölümde değinilecek birtakım etkenler sonucunda gerçekleşmektedir.

1.1.2. Kentleşme Nedenleri

Kentleşme süreçleri temel olarak ekonomik, teknolojik, politik ve sosyopsikolojik birtakım etmenler altında gerçekleşmektedir. Şüphesiz bu etmenlerin birbirinden

bağımsız olarak düşünülmesi mümkün olmayıp; bunların etkileri birbirleri ile ilişki içerisinde belirli bir değişim ve dönüşüme neden olmaktadır (Keleş, 2012, s. 35). Daha açık ifade etmek adına örnek vermek gerekirse; teknolojik birtakım etmenlerin kırdaki doğurduğu ekonomik sonuçlar olabilir. Bu ekonomik sonuçlar da sosyopsikolojik birtakım değişimlere neden olabilir. Örneğin temelde teknolojik bir gelişme olan traktörün üretimde kullanılmaya başlamasının kırdaki büyük ekonomik ve sosyal sonuçları olmuştur. Saydığımız bu nedenlere aşağıda kısaca maddeler halinde değinilecektir.

1.1.2.1. Ekonomik Nedenler

Kentleşmenin ekonomik nedenlerini itici ve çekici etmenler olarak başlıca iki gruba ayrılmaktadır. Bunlardan ilki kırsal alandaki nüfusun birtakım sebeplerle kente itilmesi ile ilgilidir. Tarımda gelişen teknoloji ile artan verimlilik ve azalan işgücü ihtiyacı böyle bir itici etki yaratabilir. Tarımda çağdaş üretim araç ve tekniklerinin kullanılması, makineleşme ile birlikte tarımsal işgücü ihtiyacının azalması kentlere göçü teşvik etmektedir. Bunun yanında özellikle az gelişmiş ülkelerde tarımdaki düşük verimlilik ve toprak mülkiyetindeki dengesiz dağılım, toprakların parçalanmışlığı gibi durumlar nedeniyle, kişi başına düşen tarımsal gelir kırsal nüfusu yerlerinde tutacak seviyede değildir (Keleş, 2012, s. 35-36). Bu durum da farklı bir yoldan öncekine benzer bir sonuç doğurarak kırdan kente itici bir etki yaratmaktadır.

Ekonomik nedenlerin ikinci grubu ise kentin çekiciliği ile ilgili etmenlerdir. Bunlar köyünde geçimini sağlayamayan ve geleceğini garanti altına alamayan nüfusu kentlere çekmektedir (Keleş, 2012, s. 36). Kentleri cazip hale getiren bu etmenlerin başlıcalarını istihdam ve girişimcilik olanakları, sosyal ve kültürel imkanlar, eğitim, sağlık, ulaşım ve altyapı hizmetleri biçiminde ifade edebiliriz.

1.1.2.2. Teknolojik Nedenler

Teknolojinin ilerlemesi sonucunda tarım ve sanayide kullanılan yeni araç ve teknikler sayesinde insanın mekânı değiştirme ve dönüştürme kabiliyeti de artmış bununla birlikte kentleşme süreci de hızlanmıştır (Şahin, 2010). Buhar makinasının icadına kadar kentlerin nüfusu ancak yüz bin seviyelerine erişebilmiştir. Buhar gücüyle birlikte, üretim faaliyetlerinin yanında yönetim ve dağıtım hizmetleri de fabrikalar yakınında kümelenmiştir. Buhar gücü teknolojisinin bu yoğunlaştırıcı etkisi gibi elektrik enerjisinin kullanılmaya başlaması da kent merkezlerindeki nüfusu çevreye dağıtıcı bir etki göstermiştir. Bununla birlikte sanayide artan elektrik kullanımı nüfusun ve sanayinin belirli merkezlere toplanmasına imkân sağlamıştır. (Keleş, 2012, s. 38). Ulaşım alanında gerçekleşen gelişmeler kentleşmeyi olumlu etkilemiştir. Önceleri yalnızca yakın çevresi ile ilişkili olan küçük üretimhaneler ulaşımındaki teknolojik ilerlemeler sayesinde etki alanları genişleyerek büyük sanayi kurumlarına evrilmiştir (İsbir, 1991, s. 28). Bu olgularda da görüldüğü üzere kentleşme ile teknolojik gelişme arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Teknolojide yaşanan gelişmelerin üretim sistemlerini doğrudan değiştirmesinin kentleşme ve kent biçimleri üzerinde önemli etkileri olmaktadır. Buna güncel bir örnek vermek gerekirse, son dönemde internet iletişim teknolojisinin artmasıyla birçok meslek grubu çalışmak için kentlerin merkezi iş bölgesine gelmek zorunluluğundan kurtulmuştur. Bunun sonucunda, bu kişilerin kent yakınındaki kırsal alanlarda yerleşme eğiliminde olduğunu gözlemlemekteyiz.

1.1.2.3. Siyasal Nedenler

Kentleşmeyi etkileyen faktörler arasında siyasi kararlar ve hukuki düzenlemeler önemli yer tutmaktadır. Gelişmiş ülkelerde belirli bir plan dahilinde kentleşmeyi yönlendirmek için çeşitli yasal düzenlemeler yapılmıştır. Örneğin İngiltere 1945, 1965 ve 1968 yıllarında çıkarttığı Yeni Kentler Yasalarıyla kentleşmeye yön vermiştir (İsbir,

1991, s. 29). Bu yasalar İngiltere’de birçok yeni kent kurularak Londra gibi aşırı kalabalık kentlerin daha da yoğunlaşmasının önüne geçilmiştir. Böylece kentleşme çevreye yayılarak kırsal alanlarda yeni kentler ortaya çıkmıştır.

Bu gibi siyasi kararların kentleşmeye yön vermesinin çarpıcı bir örneği olarak bir kente başkentlik statüsünün verilmesi gösterilebilir. Bu durumda yalnız başkent ilan edilen kentin değil fakat çevresindeki yerleşim yerlerinin de hızla kentleştiğini Ankara, Brasilia, Canberra örneklerinde görmekteyiz (Keleş, 2012, s. 39). Bunun görünür örneklerinden biri şüphesiz Ankara’nın yeni kurulan Cumhuriyet ile birlikte başkent statüsü kazanmasıdır. Bu siyasi karar sonucunda o günkü nüfusu 20.000 civarında olan Ankara hızla kentleşerek elli yıla varmadan 2 milyon nüfuslu bir metropol haline gelmiş; Türkiye’nin diğer kentlerine de kentleşme açısında öncülük etmiştir. Bu kentleşme sürecinin niteliği ve getirdiği sorunlara ileride ayrıntılı olarak değinilecektir.

1.1.2.4. Sosyopsikolojik Nedenler

Kentlerin çekici özellikleri içerisinde değerlendirilebilecek köy ve kent yaşam tarzları arasındaki farklılıklardan doğan birtakım sosyopsikolojik nedenlerin varlığından söz edilebilir. Kentlerin özgür ortamı, daha geniş bir topluluğun ferdi olma hissi, kentli olmanın verdiği gurur duygusu bu etmenlerin önde gelenleridir (Keleş, 2012, s. 39). Kırsal yaşamın akrabalık ilişkilerine dayanan toplumsal yapısı birçok defa bireyi kısıtlayıcı etkilere sahiptir. Bunun bir sonucu olarak insanın özgürlük arayışı ve dar asabiye kalıplarından çıkma isteği bireyleri anonim ilişkilerin hâkim olduğu kente çekmektedir. Bununla birlikte kentlerin kentlilere sağladığı kültürel ve sosyal imkanlar da cazibelerini artırmaktadır.

Yukarıda saydığımız bu kentleşme nedenleri coğrafyalara, ülkelere ve toplumlara göre çeşitli şekillerde meydana gelmekle birlikte, konunun anlaşılması bakımından temel çerçeveyi çizmektedir. Bununla birlikte başta söylediğimiz gibi bu süreçlerin hiçbir

diğerinden bağımsız olarak işlememekte; bu nedenler birbirleri ile etkileşim haline kentleşme süreçlerine yön vermektedir.

1.1.3. Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Kentleşme

Bahsettiğimiz üzere modern kentleşme kavramını sanayi devrimi sonucunda gelişmiş bir olgu olarak değerlendirmek yanlış olmayacaktır. Bu çerçevede sanayi devrimine öncülük etmiş ve bugün gelişmiş ülkeler olarak adlandırdığımız, Avrupa ve Kuzey Amerika ülkelerini göz önüne aldığımızda, buralarda 19. ve 20. yüzyılda yaşanan kentleşme süreçleri ile bugün az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler olarak tanımlanan ülkelerin kentleşme süreçleri arasında birtakım temel farklılıklar olduğunu gözlemlemekteyiz.

19. yüzyılda Rio de Janeiro, Kalküta, Bombay gibi kentler buralarda bulunan hammadde ve kaynakların Avrupa ve Kuzey Amerika'ya ihracı, buna karşılık bu coğrafyalardaki ülkelerden getirilen sanayi mallarının alındığı ve dağıtımının sağlandığı merkezler olarak kentleşmişlerdir. Böylece buralar ekonomik ve siyasal sömürüye dayalı bir sistemle uluslararası iş insanlarının toplandığı gerçekte bulundukları ekonomik durumun karşılığında daha büyük kentler halini almıştır (Keleş, 2012, s. 34). Gelişmekte olan ülke kentlerinin, gelişmiş ülkelerin kentleriyle kurduğu ekonomik ilişkilere bağlı olarak ortaya çıkan bu normalden hızlı gelişme ve bunun neden olduğu mekânsal örgütlenme olgusu “bağımlı kentleşme” olarak tanımlanmaktadır (Castells, 1977, s. 43-49). Gelişmekte olan ülke kentleşmelerinin birçoğunun bu tanıma uygun olarak “bağımlı kentleşme” biçiminde gerçekleştiğini gözlemlemekteyiz.

Bu ülkelerden yaşanan kentleşme hızı, ülkelerin sanayileşme ve kalkınmaları ile paralellik arz etmemektedir. Oysa gelişmiş ülkelerde kentleşme sanayileşme ile birlikte, gelişmekte olan ülke kentleşmelerine kıyasla daha uzun sürede gerçekleşmiştir. Bunun bir sonucu olarak ise ekonomik, sosyal ve kültürel yapı kente uygun şekilde, kent ile

birlikte gelişmiştir. Bunun aksine gelişmekte olan ülkelerde bu uyum sağlanamadığından birçok kentsel problemin ortaya çıkması kaçınılmazdır (Keleş, 2012, s. 34-35). Bunlardan Türkiye’de yaşanan kentleşme süreçleri bakımından önemli ve ileride irdeleneceğimiz konularla da yakından ilişkili birkaçını, gecekondu olgusunu ortaya çıkarmış konut sorunu, kent içi ulaşımın bir parçası olan dolmuşun varlık nedeni olan kentsel hizmet ve altyapılardaki yetersizlik, marjinal sektörlerin çıkmasına neden olan kısıtlı istihdam olanakları şeklinde saymak mümkündür. Özellikle Ankara, İstanbul ve İzmir başta olmak üzere büyük şehirlerimizde hızlı kentleşme döneminde ortaya çıkan saydığımız bu olgular, kente yeni gelenler tarafından, başlangıçta kamunun yetersiz kaldığı alanlarda kendi başlarına birer çözüm olarak geliştirilse de sonrasında uzun yıllara sâri yeni kentsel sorunlara neden olmuştur.

1.1.4. Türkiye’de Kentleşme ve Kentsel Gelişim Dinamikleri

Türkiye’de Cumhuriyet öncesi kentleşme şartlarına baktığımızda, kentleşmenin çok sınırlı olduğunu, İstanbul, Trabzon, İzmir gibi liman kentlerinin belirli ölçüde gelişmiş olduğunu görmekteyiz. Ancak buralardaki kentsel gelişme de sanayi üretimine dayalı olmaktan çok ticarete dayalı sermaye birikim süreçleri neticesinde bu kentlerin yapılarında meydana gelen dönüşümler şeklinde olmuştur (Kurtuluş, 2017, s. 199). Dolayısıyla, Cumhuriyet’in nüfusunun tamamına yakını kırsal alanlarda yaşayan kentleşme oranının çok düşük olduğu bir toplumsal yapı ve coğrafyada kurulduğunu söyleyebiliriz. Yirminci yüzyılın başında bu denli düşük kentleşme oranına sahip Türkiye, birçok sorunu da içerisinde barındıran çok hızlı bir kentleşme süreci yaşamıştır.

Yeni Cumhuriyet’in kentleşme sürecini ana birkaç dönüm noktasını baz alan farklı dönemlere ayırarak incelemek mümkündür. Bu çerçevede Tarık Şengül, Cumhuriyet sonrası kentleşme sürecini ana hatlarıyla, 1923-1950 arasında “ulus devletin

kentleşmesi”, 1950-1980 arasında “emek gücünün kentleşmesi”, 1980 sonrasında ise “sermayenin kentleşmesi” şeklinde üç döneme ayırmaktadır (Şengül, 2012, s. 410).

Ulus devletin kurulması ve kentleşmesi dönemi olarak niteleyebileceğimiz birinci dönemde, özellikle yeni başkent olarak Ankara diğer kentlere kıyasla çok hızlı bir kentleşme süreci yaşamıştır. Buna rağmen bu dönemde ülke genelinde hatırı sayılır bir kentleşme hareketi olmamıştır. Verilere baktığımızda 1927 yılında %24 civarında olan kentleşme oranı 1950’ye gelindiğinde ancak %25’e ulaşmıştır. Ankara’nın burada ne derecede ayrıldığını gösterecek bir kıyaslama daha yapılacak olursa, 1927-1955 yılları arasında İstanbul’un kentsel büyüme hızı %183 olarak hesaplanmışken, Ankara için bu oran %603 ile İstanbul’un üç katından fazladır (Işık, 2005, s. 60-61). Bunda şüphesiz Ankara’nın yeni Cumhuriyet’in başkenti ve yeni ideolojinin merkezi olarak seçilmiş olması birinci etmendir. Bu dönemde, ileride ayrıntılı olarak değineceğimiz üzere, Ankara’nın diğer kentlere de örnek bir kent olarak yaratılması adına ülkenin imkanları dahilinde hatırı sayılır ölçüde geniş kaynaklar ayrılmıştır. Bununla birlikte ülkenin diğer kısımlarındaki kırsal nitelik İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar devam etmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde ise birçok geç kapitalist ülkede yaşanan hızlı kentleşme sürecinden Türkiye’de nasibini almıştır. Bu dönemde mevcut kentlerin nüfusu artarken, birtakım eski yerleşik alanlar da artan nüfuslarına bağlı olarak kent statüsü kazanmıştır. Ancak kentlerin nüfuslarında yaşanan asıl değişim ise 1950 sonrasında. 1950’de yaklaşık %25 olan kentlerde yaşayanların nüfus oranı 1980’e geldiğimizde neredeyse iki katına çıkarak %43,9’a ulaşmıştır (Işık, 2005, s. 61). Bunun nedenlerine bakıldığında ilk olarak, uygulanan tarım politikaları sonucunda köylerde ortaya çıkan emek fazlasının kentlere göç etmeye başlamasını görmekteyiz. Bununla birlikte aynı dönemde kentler bu göç eden nüfusu ve emek gücünü emecek durumda değildi. Bunun bir sonucu olarak bu dönemde büyük kentlerde yoğun emek havuzu oluşmaya başlamıştır (Şengül, 2012, s. 425). Bu yıllarda topraktan kopuşun temel nedeni

tarımda gerçekleşen makineleşme olmuştur. Bu değişimi sayılarla takip edecek olursak, Türkiye genelinde traktör sayısının 1945 yılında 1.156, 1950 yılında 16.585, 1960 yılında 42.136, 1970 yılında 105.865 ve 1977 yılında ise 320.578 seviyelerinde olduğunu görmekteyiz. Bu artış iki şekilde emeğin topraktan kopması sonucunu doğurmuştur. İlk makineleşme ile birlikte tarımsal faaliyetleri gerçekleştirmek için gereken emek gücünün hatırı sayılır seviyede azalmasıdır. Bir diğeri ise köylülerin tarımsal girdi sağlamak amacıyla kredi mekanizmalarına başvurmaları ve bu borç yükünü karşılayamadıkları durumlarda topraklarını kaybederek işçileşmesi şeklinde gerçekleşmiştir (Özer, 2017, s. 257). Böylece tarımdan kopan nüfusun büyük kentlere göç etmesiyle bu dönemde ortalama yıllık %6 oranında kentsel nüfus artışları ile karşılaşmıştır. Bu süreçte kentler böyle bir nüfus artışını karşılayabilecek altyapı, istihdam ve barınma imkanlarına sahip olmamakla birlikte; göç ile gelen kentin yeni sakinleri de gelişen sanayinin işgücü ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte değildi (Tekeli, 2009b, s. 16). Gerek işgücü ile istihdamın niteliksel olarak birbirlerini karşılayamaması, gerekse kentsel altyapının nüfus karşısında yetersiz kalması bu hızlı kentleşme döneminde ileride değineceğimiz birçok sorunun çıkmasına neden olmuş; kentlerin gecekondulaşmış ve marjinal sektörlerle birlikte anılmaya başlaması da yine bu dönemde gerçekleşmiştir.

1980 sonrasındaki dönem için kentleşmenin yeniden yavaşlama dönemine girdiğine ilişkin görüşler bulunmaktadır (Keleş, 2012, s. 60). Bununla birlikte kamu otoritesinin verdiği sayılara bakıldığında Türkiye’de kentleşmenin bu dönemde de arttığını görmekteyiz. Bu yıllarda kentsel nüfus sayılarında görülen artışın nedeni büyük kentlerde gidilen yeni idari yapılanmalardır. 1984 yılında kabul edilen 3030 sayılı Kanun ile Ankara, İstanbul ve İzmir büyükşehir statüsü kazanarak kentsel alanları genişletilmiştir. Böylece yapay bir kentsel nüfus artış süreci yaşanmıştır (Işık, 2005, s. 64). Benzer bir gelişme de 2012 yılında çıkarılan 6360 sayılı Kanunla getirilen düzenlemeler sonucunda gerçekleşerek büyükşehir olan kentlerin sayısı 30’a çıkmıştır.

Yine bu düzenleme ile buralarda büyükşehir belediyelerinin sınırı il mülki sınırına genişletilmiştir. Bu yasal düzenlemeler neticesinde, bugün TÜİK verilerine göre Türkiye’de il ve ilçe merkezlerinde yaşayanların oranı %94 seviyesindedir (TÜİK, 2023). Fakat görüldüğü üzere bu olgu, başlangıçta değindiğimiz kentleşme özelliklerine uygun şekilde gerçekleşmemiştir. Birçoğu tarımsal üretimin varlığı, toplumsal ve ekonomik ilişkiler açısından kırsal nitelikte olan yerleşim yerleri bu düzenlemeler ile kent nüfusu hesabına dahil edilerek manipüle edilmiş bir kentleşme oranı ortaya konulmaktadır.

1.1.5. Türkiye’de Aşırı Kentleşme ve Gecekondulaşma Süreci

Türkiye’nin hızlı kentleşme döneminde kentlere göç eden nüfus için yeterli konut sağlanamaması büyük barınma sorunlarına neden olmuş; bunun bir sonucu olarak kente yeni gelenler sahipleri olmadıkları araziler üzerine inşa ettikleri gecekondu ile bu ihtiyaçların karşılanması yoluna gitmişlerdir. Benzer şekilde kentlerde formel sektörlerde istihdam imkanlarının yetersizliği, enformel ekonomik faaliyetler içerisinde istihdam olgusunu doğurmuştur. Yeni gelenler açısından gecekondu kır kökenli birinin kente tutunma ve kentte var olma yolculuğunun başlangıcıdır (Şenyapılı, 2004). Kamu otoritesi açısından değerlendirildiğinde ise gecekondu her ne kadar mücadele edilmesi gereken bir olgu olarak görülse de yaşanan ağır konut krizinde geçici de olsa hafifletici bir etkiye sahip olduğu görülmüştür. Bunun bir sonucu olarak İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaşanan hızlı kentleşme döneminde, kamu tarafından gecekondulaşma sürecinin bilinçli şekilde görmezden gelindiği bir süreçten bahsetmek mümkündür. Böylece kırdan gelen yoğun göç sonucu hızla artan nüfus neticesinde oluşan konut sorunu kısa vadede az maliyetli şekilde çözülürken, yeni gelişen sanayinin işgücü ihtiyacı da benzer şekilde düşük maliyetle karşılanma imkânı bulmuştur (Kurtuluş, 2017, s. 208). Fakat bu meselenin o dönemin şartlarında yönetilememiş olmasının uzun vadeli maliyetleri olmuş; planlı kentsel gelişme gerçekleştirilememiştir. Bugün hala Türkiye kentlerinde o dönemki gecekondulaşmanın sonuçlarını gözlemlemek mümkündür.

Bununla birlikte, gecekonduların sorunlarının döneminde tamamen görmezden gelindiğini söylemek doğru olmayacaktır. Henüz Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan (1963-1967) başlayarak gecekonduların konusu çözülmesi gereken bir sorun olarak uzun yıllar idarenin gündeminde kalmıştır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın "Konut" başlığı altında gecekondularla ilgili atılması gereken adımlar düzenlenmiştir. Planda, "konut hakkı" anlayışı temelinde, gecekonduların, sakinlerine konut bulmadan yıkılmaması, bunların arsa mülkiyeti sorunlarının çözülmesi, burada yaşayanların kamu hizmetlerinden yoksun bırakılmaması, ancak oturulamayacak durumda olanların yıkılması hususları temel ilkeler olarak belirlenmiştir (DPT, 1963, s. 429). Benzer şekilde gecekondular ile ilgili ilkeler İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın (1968-1972) da "Konut" bölümünde belirlenmiştir. Buna göre gecekonduların konut sektörünün geneli içerisinde ele alınarak önleme amaçlı tedbirler alınması öngörülmüştür. Bununla birlikte gecekonduların arsa mülkiyeti sorunlarının kentlerin gelecekteki gelişimlerini zorlaştırmaması için önlemler alınacağı belirtilmiştir (DPT, 1968, s. 273). Gecekondular meselesi Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977) döneminde de varlığını sürdürmüştür. Planda gecekonduların stokunun bir bölümünün yenilenmesi ile gecekonduların tasfiye ve önlenmesi hususlarına yönelik tedbirler belirlenmiş; gecekonduların sorunlarının bir süre daha önemini koruyacağı belirtilmiştir. Ayrıca Plan'da gecekonduların çevre sağlığı, kentsel hizmetler ve kentlerin gelecekteki gelişmelerine engel olmayacak şekilde standardize edilerek disiplin altına alınması hedeflenmiştir. Plan'da verilen 1970 yılı verilerine göre gecekonduların %72,3'ü İstanbul, Ankara, İzmir ve Adana olmak üzere dört büyük kentte toplanmıştır (DPT, 1973, s. 837, 851, 1004). Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda da (1979-1983) gecekondular meselesi geniş yer tutmuştur. Plan'da önceki üç kalkınma planı döneminde ortaya çıkan konut açığının kent çevrelerini saran gecekondular kuşakları ile kapatıldığı tespiti yapılmıştır. Önceki planlara benzer şekilde bu Plan'da da gecekondular bölgelerinin kentsel hizmetlerinin tamamlanması

ve yeni gecekonduların önlenmesi gibi tedbirler öngörülmüştür (DPT, 1979, s. 474, 669). Kalkınma planlarında da görüldüğü üzere kamu otoritesi gecekondu sorununun çözümü için her ne kadar önlemler almaya çalışsa da hızlı kentleşme karşısında başarılı olamamıştır. Gecekondu sayıları her geçen gün artarak kentlerde konut arzının en önemli unsuru haline gelmiştir. Bunun sonucunda idare sorumluluğunun bir parçası olarak bu alanlarda yaşayanlara kentsel hizmetlerin götürülmesi ve hizmetler ile altyapının iyileştirilmesi yönünde tedbirler almıştır.

Bu gelişmelerin yanı sıra, sözünü ettiğimiz yıllarda, kentlerde sanayileşme ve hızlı nüfus artışı yeni hizmet biçimlerinin organize edilmesini zorunlu kılmıştır. Bu hizmetlerin başta gelenlerinden biri olan ulaşım kentsel mekânın değişiminden etkilenen ve bu değişikliklere hızla cevap verecek şekilde yeniden organize olan bir nitelik göstermektedir. Dolmuş taşımacılığı da böyle bir süreç içerisinde gecekondu niteliğindeki kaçak yerleşme alanlarına kamu hizmetinin götürülmemesi sonucunda ortaya çıkan ulaşım ihtiyacını karşılamada önemli bir rol üstlenmiştir (Tekeli, Gülöksüz ve Okyay, 2020, s. 159). Bu çalışmanın temel problemini oluşturan bu olgu ileriki bölümlerde ayrıntılı olarak incelenecektir.

1.2. Kent İçi Ulaşım Politikaları

Hız kazanan kentleşme süreciyle birlikte nüfusları artan kentlerin ölçekleri büyümüş ve kent içindeki işlevler çeşitlilik kazanmıştır. Bunun sonucunda kent içi ulaşım kentsel hayatın zorunlu bir parçası haline almıştır. Kent içi ulaşım, kent sakinlerini bir yerden bir yere taşımanın ötesinde ekonomik, toplumsal ve çevresel sonuçlara sahip bir kentsel hizmet olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yönüyle kent içi ulaşım teknik bir faaliyet olmakla kalmayıp, diğer tüm politika alanları ile de ilişkisi olan çok disiplinli bir etkinlik haline almaktadır. Bu çerçevede, aşağıda kent içi ulaşım kavramı ile kent içi

ulaşım politikalarının belirlenmesindeki temel yaklaşımlar incelenerek bunların olumlu ve olumsuz tarafları ortaya konulacaktır.

1.2.1. Kent İçi Ulaşım Kavramı

19. yüzyıla kadar kentler yaya ya da atlı araba gibi basit araçlarla yolculukların yapılabileceği büyüklükte yerlerdi. Sanayileşme ve buna bağlı yaşanan hızlı kentleşme süreciyle birlikte ulaşım alanında yeni bir olgu olarak kent içi ulaşım kavramı ortaya kmıştır. Geleneksel retim tarzından farklı olarak, sanayileşmenin getirdiği ev ile işyeri ayırımı emeğin mekanlar arasında taşınmasını gerektirmiş; bunun bir sonucu olarak kentlerde ulaşım sistemleri ortaya kmıştır. Bunu takip eden tarihsel süreçte, kentleşme ve yeni teknolojilerle birlikte değişen ve gelişen kent içi ulaşım olgusu bugün birçok araç ve aktörü içerisinde bulunduran karmaşık bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. (Ersöz, 2020, s. 2). Kent içi ulaşım için kapsayıcı bir tanım yapmak gerekirse; kent içi ulaşım, temel olarak kentlilerin toplumsal yaşam içerisindeki imkân ve hizmetlere erişiminin sağlanması biçiminde nitelendirilebilir (Litman, 2023). şüphesiz bu genel tanımın ötesinde kent içi ulaşım, birçok bileşene sahip, ülkelerin coğrafi, sosyal, ekonomik, kültürel birtakım özelliklerine göre farklı görünümlerle karşımıza çıkan çok karmaşık sistemler topluluklarından oluşmaktadır. Bu bölümün devamında kent içi ulaşım kavramı temel özellikleri ile irdelenerek bu alandaki kavramsal ereve ortaya konulacaktır.

Başlangıçta emeğin ev ve işyeri arasında taşınmasını sağlamak amacıyla ortaya kmış olsa da kent içi ulaşım bugün kentlerde yaşayanların diğer tüm kamusal alanlara ulaşımını da sağlayan bir hizmet biçimi halini almıştır. Aynı zamanda bu faaliyet bir kamu hizmetinin görülmesinin ötesine geçerek, hizmeti sağlayan bireysel girişimciler vasıtasıyla, zamanla bir işkolu ve sermaye birikim aracına dönüşmüştür (Ersöz, 2020, s. 2). Bu gelişmelerle birlikte, zaman içerisinde birçok diğer aktörün kent içi ulaşım sistemlerine dahil olmasıyla yeni ilişkiler ortaya kmış; büyüyen sistemler bugünkü

karmaşık yapılarına ulaşmıştır. Bugün kent içi ulaşım sistemleri hakkında yapılan araştırmalarda kentsel hizmetler, kamu hizmeti, çevre, ekonomi, özel sektör, kentsel rantlar, yerel siyaset gibi kentleri ilgilendiren birçok konunun gündeme geldiği; bu sistemlerin muhtelif açılardan tartışıldığı görülmektedir. Kent içi ulaşım sistemleri üzerinde yapılan çalışmalarda bu sistemlerin belirli yönlerden sınıflandırılması yoluna gidilmiştir.

Bunlardan ana sınıflandırma olarak niteleyebileceğimiz ilkinde, kent içi ulaşım sistemlerini bireysel ulaşım sistemleri ve toplu taşıma sistemleri olarak ikiye ayrılmaktadır. Bireysel ulaşım, yaya ya da otomobil, bisiklet, motosiklet, skuter gibi özel araçlarla yapılan ulaşım türünü tanımlamaktadır. Toplu taşıma sistemleri ise bireylerin kendi araçlarını kullanmadan ulaşım ihtiyaçlarını karşıladıkları tüm ulaşım sistemlerini kapsamaktadır (Aslan, 2019, s. 9-10). Bu çalışmanın da araştırma alanlarından birini oluşturan toplu taşıma sistemleri ülkelere göre değişiklik göstermekle birlikte temelde hafif raylı sistemler, metro, tramvay gibi raylı sistemler, otobüsler, minibüs-dolmuşlar, paylaşımlı taksiler ve bazı yerlerde deniz taşıtları şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

Araç kullanım şekline göre yapılan bu temel ayrıma ek olarak, kent içi ulaşım sistemlerinin hizmet verdikleri kent ölçeklerine ve gelişim evrelerine göre de sınıflandırılması yoluna gidilmiştir. Tanış ve Öğüt çalışmalarında kent içi ulaşım sistemlerinin gelişiminin dokuz aşamada takip edilebileceğini belirtmektedirler (Tanış ve Öğüt, 2007, s. 136-138). Bunlardan ilki yaya ulaşımının temel ulaşım biçimi olduğu ve toplu taşımanın bulunmadığı küçük yerleşim yerleridir. İkinci olarak yaya ulaşımının yetersiz kalması nedeniyle motorlu ya da motorsuz ulaşım araçlarının kullanıldığı fakat kamunu ya da özel girişimin sunacağı toplu taşıma hizmetine talebin bulunmadığı yerleşimlerden bahsetmek mümkündür. Üçüncü seviyede ise herhangi bir bireysel ulaşım aracına sahip olmayanlar için bir ara ulaşım formu olarak taksiler devreye girmektedir. Dördüncü aşamada büyüyen ölçekle birlikte artan toplu taşıma ihtiyacı bunu sağlayacak

altyapı gereksinimini doğurmaktadır. Bunun sonucunda yol ağlarının toplu taşımaya uygun şekilde yenilenmesi gündeme gelmektedir. Beşinci aşamada toplu taşımaya talebin daha da artması ile taksilere göre daha fazla yolcuya ve daha ucuza hizmet verebilecek kapasiteye sahip bir ara ulaşım formu olan minibüsler ortaya çıkmaktadır. Altıncı aşamada artan ulaşım ihtiyacına binaen otobüs, tramvay benzeri araçlar kent içi ulaşımında kullanılmaya başlanmaktadır. Yedinci aşama olarak artan araç sayısı ve nüfus nedeniyle yaşanan mekânsal sorunların çözümü için toplu ulaşım tahsisli yolların kullanılması gündeme gelmektedir. Bu ölçeğin de geçilmesiyle artan ihtiyacı karşılamak amacıyla hafif raylı sistemlerin oluşturulması sekizinci aşama olarak belirtilmektedir. Nihayet dokuzuncu aşamada ise tam bağımsız ve korumalı yollara sahip otomatik işletim sistemi dahilinde çalışan metro sistemi devreye girmektedir.

Bu aşamalardan ilk üçünün küçük yerleşim yerleri, sonraki üçünün küçük kentler, sekizinci aşamaya kadar olanların orta büyüklükte kentler, sonuncusunun ise büyük kentler için geçerli olduğu belirtilmekle birlikte kentin gelişimine doğrusal bir açıdan yaklaşan bu türlü bir sınıflandırmanın büyük kentlerde aynı doğrusallıkla gerçekleşmeyeceği de bilinmektedir (Tanış ve Ögüt, 2007, s. 138).

İlgili bölümde ayrıntılı şekilde inceleyeceğimiz gibi Ankara'nın kent içi ulaşım sisteminin gelişmesi de bu örüntüye benzer şekilde gerçekleşmiştir. Cumhuriyet'in başında kent ölçeği bakımından kent içi yolculukların tamamına yakını için yaya ulaşımının yeterli olduğu Ankara, kentleşme süreci içerisinde yukarıda sözünü ettiğimiz benzer aşamalardan geçerek günümüzde metro sisteminin de diğer kent içi ulaşım araçlarıyla birlikte devreye girdiği son aşamaya erişmiştir. Fakat yine yukarıda yapılan tespite uygun şekilde, Başkent'in kent içi ulaşım sisteminin gelişmesi de belirli bir doğrusallık içerisinde olmamış sözü edilen aşamaların birbiri içerisine geçtiği daha karmaşık bir süreç yaşanmıştır.

Kent biçimlerinin ulaşım sistemleri üzerindeki büyük etkisinin yanında sosyal ve ekonomik yapı ile demografik özellikler gibi birtakım etmenler, kent içi ulaşım sistemlerinin birbirinden farklılaşmasına neden olmaktadır. Kent içi ulaşım sistemlerinin oluşmasında temel olarak gelir, kent büyüklüğü ve formu, siyasi tarih ve nüfus artış oranları olmak üzere dört temel etmenden bahsetmek mümkündür (The World Bank, 2002, s. 5). Bunlara ek olarak kentlerin kendine özgü birtakım başka özellikleri ve ülkelerinin genel politik ve ekonomik durumlarının da kent içi ulaşım sistemlerinin şekillenmesinde etkili olduğunu söylemek gerekir.

1.2.2. Kent İçi Ulaşımında Geleneksel ve Çağdaş Yaklaşımlar

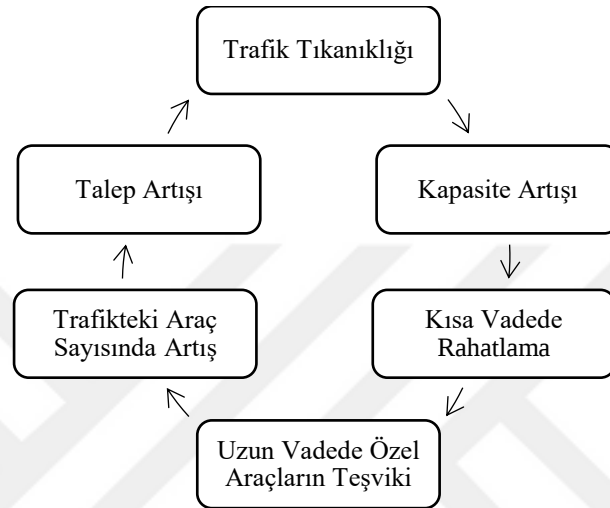
Kent içi ulaşım kavramını, konuya ilişkin politika oluşturmada temel alınan prensipler bakımından ele aldığımızda, karşımıza “geleneksel” ve “çağdaş” olmak üzere iki yaklaşım çıktığını görmekteyiz.

1.2.2.1. Geleneksel Yaklaşım

Bu yaklaşımlardan ilki olan ve uzun zamandır uygulana gelen geleneksel yaklaşımın temelinde mevcut ulaşım altyapısının artan talebi karşılayacak şekilde geliştirilmesi fikrine dayanan “tahmin et ve sağla” (“*predict and provide*”) stratejisi bulunmaktadır (Goulden, Ryley ve Dingwall, 2014, s. 139). Bu yaklaşımda ana sorun olarak, kent içi ulaşımın yalnızca görünür taraflarından biri olan trafiğin tıkanması kabul edilmektedir. Sorunun ortaya bu şekilde konulmasının doğal sonucu olarak, çözüm de yeni yollar açmak, mevcut olanları genişletmek, kavşaklar ya da metrolar inşa etmek gibi insanların değil taşıtların erişebilirliğini artıran hamlelerde aranmaktadır. Ulaşım hizmetinin arzını artırmaya yönelik bu yaklaşım ilk etapta, kısa süreliğine de olsa trafik koşullarını olumlu yönde etkilemektedir. Fakat kapasite artışının araç kullanımını teşvik etmesiyle birlikte bu strateji, kısa sürede yeni tıkanıklıklara yol açmaktadır. Oluşan bu yeni tıkanıkların çözümü için yeni kaynaklar ile yeni altyapı yatırımları yapılarak

kapasitelerin artırılması ihtiyacı doğmaktadır (Goodwin ve Noland, 2003, s. 1451). Aşağıda şekilde de görüldüğü üzere geleneksel yaklaşımın ulaşım altyapısını ve hizmet arzını artırma çabası, ardından hemen yeni talepleri doğurmakta böylece içinden çıkılması zor kısır bir döngüye girilmektedir.

Şekil 1. Geleneksel Ulaşım Yaklaşımının Çözumsuzlüğü



Kaynak: (Kocakuşak, 2021, s. 22).

Yalnızca geçici bir süreliğine rahatlama sağlayan bu yaklaşım yarattığı kısır döngü ile aslında gerçek bir çözüm sunmamaktadır. Bisiklet gibi çevreci mikromobilité araçları ve yaya ulaşımındansa motorlu araç kullanımını teşvik eden yaklaşım, karbon salımını artırması nedeniyle çevreci ve sürdürülebilir değildir. Sürekli yüksek maliyetli altyapı yatırımlarının yapılmasını gerektiren bu stratejiler bu yönüyle ekonomik olarak da verimsizdir. Bunların dışında yaklaşım, kentler açısından uzun vadeli büyük sorunlara neden olacak plansız kentsel yayılmayı da teşvik etmektedir. Yeni yol güzergahlarında hızlı ve plansız kentleşme yaşanmakta; buralarda arazi kullanım dengesi bozulmaktadır. Yaklaşımın olumsuz bir diğer yanı ise toplumsal adaletsizliğe neden olmasıdır. Daha çok araç sahiplerini önceleyen geleneksel yaklaşım, toplumun büyük kısmını oluşturan düşük gelir gruplarını, engelli ve yaşlıları görmezden gelmektedir. Bunun sonucu olarak saydığımız grupların kent içi ulaşım hizmetine ulaşmaları zorlaşmaktadır.

Genellikle otomobil ile ulaşımı önceleyen bu yaklaşımda ulaşım altyapısının verimsiz kullanımı bir sorun alanı olarak görülmeyip, bunun değişmez bir olgu olarak ele alınması sonucu sağlanan veriler doğrultusunda kapasite artış olanakları değerlendirilmektedir. Oysa bunun yerine otomobil veya dolmuş gibi ulaşım araçlarına olan talebin daha verimli yüksek kapasiteli ulaşım araçlarına kaydırılmasıyla yeni kapasiteler yaratılmasına gerek kalmayacak bunlar için kullanılacak kaynaklar farklı yatırımlar için değerlendirilebilecek; enerji verimliliği sağlanırken çevreye daha duyarlı bir ulaşım hizmeti sağlanabilecektir (Elker, 2012, s. 255-256). Saydığımız olumsuz yanları nedeniyle kent içi ulaşım politikalarının oluşturulmasında geleneksel yaklaşım günümüzde gelişmiş ülkelerde terk edilmeye başlamış; onun yerine çağdaş ya da sürdürülebilir yaklaşım gündeme gelmiştir.

1.2.2.2. Çağdaş (Sürdürülebilir) Yaklaşım

1960'ların sonlarına doğru geleneksel yaklaşımın sorunlarının görülmesiyle, özellikle batıda çevre ve sosyal adalet gibi konularda artan farkındalıkla birlikte yeni arayışlar ortaya çıkmıştır. Özellikle kaynaklar açısından en zengin ülkelerin dahi birtakım sınırlılıklarla karşılaştığı 1970'lerin petrol krizleri, bu sürece katkı sağlamıştır. Yaşanan bu darboğazda uzmanlar ve politika yapıcılar kapasite artırımına dayanan geleneksel yaklaşımın sorunların farkına varmaya başlamışlardır (Elker, 2012, s. 256). Bunun sonucunda gelişmiş ülkelerde oluşan farkındalık sonucunda yeni stratejilerin temeli atılmıştır.

Kent içi ulaşım planlaması ile ilgili öncekinden farklı bu düşünce sistemi, “ulaşım talep yönetimi” (“*travel demand management*”) olarak adlandırılan yeni yaklaşımı ortaya çıkarmıştır. Yaklaşım en geniş anlamıyla, ulaşım sistemlerinin verimliliğini artırmaya, seyahat talebini azaltmaya veya bu talebi mekân veya zamanda yeniden dağıtmaya yönelik strateji ve politikaların uygulanması anlamına gelmektedir

(U.S. Department of Transportation, 2023). Tanımından da anlaşıldığı üzere burada geleneksel yaklaşımın mevcut talebi karşılamak için hizmet arzı yaratma çabasından vazgeçilerek, öncelikli olarak var olan sistemlerin en verimli şekilde kullanılması hedeflenmektedir. Bunun için var olan kapasite ile seyahat talebinin mümkün olan en uygun şekilde mekânsal ve zamansal olarak bir araya getirilmesi önem arz etmektedir. Örneğin kentlerin merkezi iş bölgelerinde sabah ve akşam saatlerinde yaşanan yüksek seyahat talebinin karşılanması için, akıllı sistemler vasıtasıyla, aynı vakitlerde kentin görece düşük talebe sahip bölgelerinde hizmet veren ulaşım araçlarının kaydırılması gibi bir uygulama bu yaklaşım dahilinde değerlendirilebilir.

Çağdaş yaklaşımın temel ilkelerinden biri olan seyahat talebinin azaltılması hususu kent biçimleri ile yakından ilgilidir. Kentin genişliği, iş, konut ve kamusal alanların kent içindeki yerleşimi gibi konular seyahatlerin mesafesini ve bunun doğal sonucu olarak kullanılacak ulaşım türünün belirlenmesinde etkili olmaktadır. Bu aşamada sürdürülebilir kent kavramına kısaca değinmekte fayda olabilir.

Sürdürülebilir kentler, yaşayanlarının ihtiyaçlarını kent içerisinde kendi kendilerine karşılayabildiği, kentin diğer sakinlerinin yaşam kalitelerine şimdi ve gelecekte zarar vermeden refahlarını sağlayabildikleri kentler olarak tanımlanmaktadır. Bu doğrultuda sürdürülebilir kentler çevre açısından güvenli, sosyal olarak kapsayıcı ve üretken kentlerdir (UN HABITAT, 2009, s. 113). Sürdürülebilir kent kavramının ortaya atılmasıyla birlikte ise konumuzla da ilgili kompakt kent, yürüyen kent gibi bazı modeller gündeme gelmiştir. Bunlardan ulaşım talebinin en aza indirilmesi yönünde önemli avantajları olan “kompakt kent” modelinde kentleşmenin daha sınırlı mekanlarda, yüksek yoğunluklu yerleşim öngörüsü ve karma arazi kullanım kararlarına dayanacak şekilde yapılması prensibi temel alınmaktadır (Karakurt Tosun, 2013, s. 103). Temel prensipten de anlaşılabacağı üzere kentin, mümkün olan en küçük alanda konut alanları ile birlikte iş bölgesi ve diğer kamusal alanların birlikte geliştirilmesi, mesafeleri en aza indirerek

motorlu araçla seyahat taleplerini de azaltmakta; bu sayede asgari enerji kullanımı hedeflenmektedir. Bu türlü bir kent biçimi, yaya ve mikromobilite araçları öncelikli, düşük karbon salımlı ulaşım sistemlerinin kullanımı için uygun şartları sağlayacaktır. Bu yönüyle kompakt kent ve çağdaş kent içi ulaşım yaklaşımlarının birbirleri ile belirli açılardan uyumlu olduğunu söylemek mümkündür. Fakat yüksek yoğunluklu kentsel yerleşmeyi öngören bu modelin, yoğunluk nedeniyle arazi fiyatlarının artması, konut darlığı, suç oranlarında artış, çok katlı yapılaşma nedeniyle güneşlenme ve havalanma şartlarının kötüleşmesi, hava kirliliği gibi göz ardı edilmemesi gereken birçok dezavantajlı yönü bulunmaktadır (Yazar, 2006, s. 119). Çağdaş kent içi ulaşım yaklaşımı ile birlikte değerlendirilebilecek diğer bir sürdürülebilir kent modeli ise “yürüyen kentler” biçiminde kavramsallaştırılmıştır. Yürüyen kentler, yaya güvenliğini ve konforunu temin ederek bir yerden bir yere ulaşımında yürümeyi teşvik eden kentlerdir. Bu kentlerde yürüme yolları ağı kesintisiz ve güvenli biçimde toplu taşıma araçlarıyla entegre edilerek otomobil yolculuklarının en aza indirilmesi hedeflenmektedir (Southworth, 2005, s. 248). Bu yönüyle çağdaş kent içi ulaşım yaklaşımının yürüyen kentler modeline hizmet ettiğini söylemek mümkündür. Esasında kompakt kent modeline benzer bir kent yapısı ve büyüklüğünü öngören bu modelinde de kompakt kent modeli için saydığımız dezavantajlara sahip olduğunu söyleyebiliriz.

Konuyla yakından ilgili prensipler ortaya koyan önemli bir belge, Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresince 1992 yılında kabul edilen ilk Avrupa Kentsel Şartı’nın zaman içerisinde yaşanan sosyal, ekonomik ve teknolojik gelişmeler göz önünde bulundurularak güncellenmesi ihtiyacı sonucunda, 2008 yılında kabul edilen Avrupa Kentsel Şartı 2’dir. Belge sürdürülebilir kentler hususunda kent içi ulaşım ile ilgili ilkeleri de ortaya koyan “*Sürdürülebilir Kentler ve Kasabalar*” başlıklı bir bölümü içermektedir. Bu bölümde günümüz kentlerinin karşılaştığı mekânsal, çevresel ve sosyal sorunlar ortaya konularak, bunlara yönelik sürdürülebilir bir yaklaşım önerilmektedir. Buna göre,

günümüzde sektörel ayrışma sonucunda yatayda genişleyen kentlerin, enerji tüketiminin artmasına, çevresel bozulmaya ve toplumsal yaşam kalitesinin azalmasına neden olduğu tespiti yapılmaktadır. Kentler için sürdürülemez olarak görülen bu yaklaşımın yerine konut, ticaret ve kamusal hizmetler gibi farklı kentsel işlevlerin birbirine yaklaştırıldığı, yoğun, yayılmamış ve kaynakların kullanımında tasarrufu önceleyen kompakt kent modelleri önerilmektedir. Bu yaklaşımda kent sakinlerinin yaş, ekonomik statü, sağlık durumu gibi özelliklerinden bağımsız olarak kentin tüm olanaklarına rahatlıkla erişimi amaçlanmaktadır. Belge kentlerde sözü edilen dönüşümün sağlanabilmesi için kent içi ulaşımın önemini vurgulamaktadır. Bu kapsamda çevre ve trafik güvenliği konusunda olumsuzluklara, mekânsal ve toplumsal ayrışma gibi sorunlara neden olan otomobil öncelikli ulaşım alternatif olarak daha sürdürülebilir, çevreye uyumlu ve kamu yararını önceleyen ulaşım politikalarının benimsenmesi gerekliliği vurgulanmaktadır. Belgede, bu çerçevede yaya ulaşımı ve bisiklet kullanımı gibi ulaşım biçimlerine dayanan “yumuşak ulaşım” kavramı ortaya konularak, bunların ve toplu taşıma araçlarının tercih edildiği sürdürülebilir ulaşım politikalarının teşvik edilmesi önerilmektedir. Bu bağlamda, kamu ulaşım sistemleriyle birlikte diğer ulaşım araçlarına da olanak sağlayan, otomobil ve motosikletlerin daha az pay aldığı, toplumsal paylaşıma dayalı bir toplu taşıma politikasının tercih edilmesi gerekliliği ifade edilmektedir (Avrupa Konseyi, 2008).

Çağdaş kent içi ulaşım yaklaşımının diğer bir özelliği ise burada uzun dönemli planlamalar kadar kısa ve orta vadeli önlemler de önemli olmasıdır. Genellikle altyapı yatırımlarının planlanmasından oluşan uzun vadeli ulaşım planlamalarının yanında mevcut sistemde taleplerin yönetilmesine yönelik daha kısa vadeli hatta günlük planların yapılması yaklaşımda önemli yer tutmaktadır (Elker, 2012, s. 256-257). Örneğin yolcu takip sistemleri ile talebin anlık olarak belirlenerek seferlerin gün içerisinde buna göre artırılıp azaltılması bu kapsamda değerlendirilebilecek uygulamalardır. Günümüzde bilgi

teknolojilerinin gelişmesi bu türlü uygulamaların hayata geçirilmesine imkân tanımaktadır.

Geleneksel yaklaşımın daha çok altyapı yatırımları gibi fiziksel önlemleri öncelediğini biliyoruz. Çağdaş yaklaşımın temel öğeleri ise idari, ekonomik, tüzel ve işletmeye yönelik önlemlerdir. Mevcut kapasiteyi toplu taşıma sistemlerine yönlendirecek, özel araçlara vergi getirilmesi, şehir merkezlerinin yalnızca belirli tip araçlara açılması, toplu taşıma sistemlerinin mali açıdan desteklenmesi gibi önlemleri bu kapsamda değerlendirmek mümkündür.

Temel felsefeleri bakımından yeni arz yaratmak yerine talebin yönetilmesini benimseyen çağdaş yaklaşım ile belirli bir zamanda oluşması beklenen talebe göre arz yaratmayı hedefleyen geleneksel yaklaşımın yukarıda açıkladığımız temel özellikleri, aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

Tablo 1. Geleneksel ve Çağdaş Ulaşım Yaklaşımlarının Özellikleri

GELENEKSEL YAKLAŞIM	ÇAĞDAŞ YAKLAŞIM
Ulaşım arzının planlanması	Talebin yönlendirilmesi
Taşıt öncelikli	İnsan öncelikli
Ek kapasite yaratma	Mevcut kapasiteyi etkin kullanma
Mevcut türel dağılım veri olarak alınır.	Ulaşım yüksek kapasiteli araçlara kaydırılır.
Otomobil sahiplerinin sorunları öncelikli	Toplumun tüm kesimleri gözetilir.
Sermaye yoğun yatırımlar	Küçük yatırımlar
Geri dönülmez kararlar	Esnek kararlar
Fiziksel çözümler	İdari, tüzel, ekonomik çözümler
İnşaata yönelik	Çevreye duyarlı

Kaynak: (Elker, 2012, s. 257)

Çağdaş yaklaşımın uygulanabilirliğini kolaylaştıran önemli bir gelişme 2000’li yıllarla birlikte ortaya çıkan teknolojik ilerlemeler olmuştur. Sürdürülebilirlik yaklaşımı

ile birlikte kent içi ulaşım sistemlerine dahil olan teknolojiler son yıllarda yeni bir paradigmayı hâkim kılmaya başlamıştır (Newman, 2003, s. 26-28). Bilgi teknolojilerindeki gelişmelerle birlikte akıllı ulaşım sistemlerine ilişkin uygulamalar dünyada önem kazanmaya başlamıştır. Böylece akıllı telefonlar aracılığı ile navigasyon, GPS ile araç ve yolcu takibi, araç paylaşım uygulamaları, trafik yönetimi ve gerçek zamanlı takibe dayalı sinyalizasyon uygulamaları gibi yenilikler trafik güvenliğini artırırken enerji tasarrufu ve verimliliğe de katkı sağlamaktadır (Bıyık, 2019). Bu yeni teknolojilerin ulaşımında kullanılması kent içi ulaşım piyasasına yeni aktörler dahil olmaktadır. Günümüzde kentlerde cep telefonu uygulaması üzerinden çağırılarak kullanılabilen taksi benzeri otomobiller ve benzer şekilde kiralanarak bireysel biçimde kullanılabilen e-scooter gibi araçlar yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu yeni gelişmeler kent içi ulaşımındaki aktörlerin sayısını artırarak ulaşımın kent sakinleri açısından daha erişilebilir olmasına katkı sağlamanın yanında bir takım yeni sorunlar da yaratmaktadır. Henüz kanunlar ve alt mevzuatın bu yeni alanı tam olarak düzenlememiş olması, korsan taşımacılık faaliyetleri, güvenlik sorunu ve devletin vergi kaybı gibi birtakım sorunlara neden olmaktadır. Bireysel girişimciler tarafından işletilen bu yeni tip araçların sisteme dahil olmasının getirdiği diğer bir sorun ise bunlarla taksiciler ve dolmuşçular gibi mevcut kent içi ulaşım esnafı arasında oluşan çatışma ortamıdır. Birçoğu belirli bir yatırım yaparak sisteme dahil olan kentlerin eski ulaşım esnafı, kent içi ulaşım piyasasını bu yeni aktörlerle paylaşmak istememektedir. Bunun sonucunda bu aktörler arasında şiddete varan olayların yaşandığını yakın zamanda sık sık gözlemlemekteyiz. Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası Genel Sekreteri ile yaptığımız derinlemesine görüşmede de bu konu ile ilgili fikirlerini sorduğumuzda; bunların korsan birer ulaşım aracı olduğu ve devletin bu konuda yapması gereken düzenlemenin bunları bir an önce kaldırması olduğu ifade edilmiştir (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme).

Görüldüğü gibi özellikle bilgi teknolojilerindeki ilerlemeler çağdaş yaklaşımın uygulanabilirliğine her gün yeni katkılar sağlamaktadır. Bununla birlikte şüphesiz kamu otoritelerine bu yeni alanların düzenlenerek yaşanan dönüşümlerin en makul şekilde gerçekleşmesi sorumluluğu düşmektedir.

1.2.3. Kent İçi Ulaşım Politikalarında Kamucu ve Piyasacı Yaklaşımlar

Kentlerde iş, konut, alışveriş, dinlence gibi faaliyetlerin giderek mekânda yayılması ve belirli şekillerde birbirlerinden daha fazla ayrılmaları ulaşım sistemlerine olan bağımlılığı artırmaktadır. Böyle bir bağımlılık ise yeni ayrımlar ve çelişkiler yaratmaktadır. (Castells, 2020, s. 57).

Castells'e göre bu çelişkiler bireysel ihtiyaçları karşılayan piyasa mekanizması ile toplumsal ihtiyaçları karşılayan kamu faaliyetlerinin varlığından doğan ikili yapıdan kaynaklanmaktadır. Temel işlevi emek gücünün üretim alanına taşınmasını sağlamak olan kent içi toplu ulaşım da kamu etkinliği önemlidir. Bu işlevi esas alması nedeniyle toplu ulaşım bireylerin hareketliliğini sağlamanın yanında bu hareketliliği üretim sistemlerinin ihtiyaçlarına göre zamansal ve mekânsal olarak organize etmektedir. Bu durumda bireyler mekâna yayılmış diğer etkinlikler arasında kendi istedikleri şekilde hareketliliklerini sağlayabilecek çözümlere yönelmektedir. Bunun sonucunda ise otomobillere talep artmakta; dolayısıyla kent alanında artan trafik ve hava kirliliği gibi problemler ortaya çıkmaktadır (Castells, 2020, s. 56-59).

1950'li yıllarda kamunun etkin şekilde sunduğu kent içi ulaşım sistemlerine ek olarak özel otomobil sahipliği hızla önem kazanmaya başlamıştır. Bu dönemde kurulmaları için büyük ölçekli yatırımlara ihtiyaç duyulması nedeniyle toplu taşıma hizmetleri mali ve idari olarak kamunun elinde bulunmaktaydı (Black, 1991, s. 69).

Kent içi ulaşımın kamu hizmeti olarak kurgulanmasındaki diğer bir neden ise emeğin yeniden üretilmesine hizmet etmesi ile ilgilidir. Sözü edilen dönemde örgütlü

emek gücünün varlığı da ulaşımın kamusal niteliğini öne çıkarmaktaydı (Castells, 2020, s. 204-205).

1980 sonrasında ise dünya üzerinde hâkim olmaya başlayan neoliberal politikalar ile birlikte kent içi ulaşım da kamu etkinliği hızla azalmaya başlamıştır. Özellikle ABD ve İngiltere gibi ülkelerde ulaşım sistemlerinin özelleştirilmesi süreçleri yaşanmıştır. Bununla birlikte kamu ulaşımından tamamen eline çekmemiş örneğin 1990'lı yıllarda İngiltere gibi birtakım ülkelerde bu alanlarda devletleştirmeler gerçekleştirilmiştir (Aldred, 2012).

Kent içi ulaşım hizmetlerinin piyasa aktörleri tarafından organize edilmesi ulaşım alanından izlenmesi mümkün birtakım yeni eşitsizlik ve çatışma alanları doğurmaktadır. Kentsel faaliyet alanları arasında gidiş gelişler, toplu ulaşımın birtakım zamansal ve mekânsal kısıtlamalar ve piyasa şartları içerisinde örgütlenmesi sonucunda güçleşmekte; bu durum ise zorunlu bir özel otomobil sahipliği durumu yaratmaktadır (Castells, 2020, s. 60). Bu türlü bir kamusal hizmet eksikliği sonucunda fiziksel hareketsizliğin toplumsal hareketsizliğe dönüşmesiyle başta işsizlik gibi birtakım problemler ortaya çıkabileceği açıktır. Kent yoksulluğunun sürekli olarak yeniden üretilmesine neden olan bu sorunun çözümü, ulaşım hizmetlerinin yalnızca fiziksel olarak var olması ile ilgili değildir. Ulaşımın aynı zamanda bireyler için bir maliyet alanı oluşturduğu göz ardı edilmemelidir (Harvey, 2016). Kent içi ulaşımın kapsayıcı bir örgütlenmeye sahip olmaması istihdama erişimin yanında sağlık, eğitim gibi birçok hizmete ulaşımı sınırlandırarak yaşam kalitesini etkilemektedir. Bu durum izole alanlarda yaşayanlarının hareketliliğini kısıtlarken, belirli hizmetlerin bu bölgelere erişimini de sınırlandırmaktadır. Bu açıdan kent içi ulaşımın sosyal dışlanma ve kent yoksulluğu ile ilişkisi vardır (Thynell, 2017).

Bununla birlikte kentlerin güvensiz yapısı ile ulaşım hizmetlerinin sunum şeklinden doğan sorunlar nedeniyle kadınlar açısından birtakım problemler meydana

gelmektedir. Birbirinden uzak bölgeler arasında ulaşım olanaklarının güvensizliği nedeniyle kadınlar istihdam ve diğer kentsel olanakların bazılarında mahrum kalabilmektedir (Dedeoğlu, 2014).

Yukarıda açıklanan nedenler, kent içi ulaşımın bir kamu hizmeti olduğu gerçeğini ortaya koymaktadır. Bu kamu hizmetinin tamamen piyasa koşullarına bırakılması şüphesiz hizmetin sunumunda birçok soruna neden olacaktır. Aksaması durumunda diğer tüm kamusal hizmetlere de erişimi engellemesi bakımından kent içi ulaşımın kamu ağırlıklı bir çerçevede yürütülmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu denli önemli bir kentsel hizmetin piyasa aktörlerine bırakılması, talep düşük olan yerlerde hizmetlerin götürülmemesi, özel girişimcilerin ulaşım altyapılarını yenilemek için yapacakları yatırımlardan kaçınmaları sonucunda sistemlerin güvensiz hale gelmesi gibi sonuçlar doğuracaktır. Bununla birlikte önceki bölümde bahsettiğimiz teknolojik gelişmelerin sunduğu paylaşımlı taşımacılık sistemleri, mobil ulaşım uygulamaları gibi bireysel girişimciliği teşvik ederken, ulaşım katkı sağlayacak uygulamaların da gözden kaçırılmaması gerekmektedir. Tabi tüm bu süreçlerin topluca yönetilerek özünde bir kamu hizmeti olan kent içi ulaşımın organize edilmesi hususunda sorumluluk kamu otoritelerine düşmektedir.

1.2.4. Kent İçi Ulaşımın Aktörleri

Kent içi ulaşım konusu kent planlamasının önemli unsurları arasında yer almaktadır. Ulaşım sistemlerinin teknik özelliklerini merkeze alan bazı yaklaşımlarda kent içi ulaşım bir altyapı ve buna bağlı maliyet sorunu olarak değerlendirilmektedir. Fakat bununla beraber kent içi ulaşımın farklı düzeylerde toplumsal sonuçları bulunmaktadır. Bu toplumsal süreçlerden önemli bir tanesi hizmet sunum sürecinde meydana çıkan mülkiyet ilişkileri sonucunda ortaya çıkmaktadır. Kent içi ulaşım hizmeti bir kamu hizmeti olarak devlet ya da yerel yönetimlerce sunulmasının yanında, özel

sektör tarafından da gerçekleştirilmektedir. Özel girişimin kent içi ulaşım hizmetlerine dahil olmasıyla birlikte, bu faaliyet bir kamu hizmeti olmanın ötesine geçerek sermaye birikiminin de konusu haline gelmektedir. Buna bağlı olarak da kent içi ulaşım yalnız teknik gerekliliklerin sağlanması sorunsalı çerçevesinin dışına çıkarak devlet, yerel yönetimler, sermaye grupları, ulaşım emeği ve ulaşımı bir kamu hizmeti olarak talep eden kent sakinleri arasında çok taraflı ilişki yumakları oluşturmaktadır (Ersöz, 2020, s. 2-3).

Kent içi ulaşımı teknik birtakım gereklilikleri yerine getirmenin ötesine götürerek sistemin sosyal, siyasi ve ekonomik katmanlara sahip olmasının başlıca nedenlerinden sayılabilecek, özel girişimcilerin kent içi ulaşımında yer alması yeni bir olgu değildir. Aksine tarihsel süreç içerisinde baktığımızda özel sektör kent içi ulaşımında devlet ve yerel yönetimlerden önce hizmet vermeye başlamıştır. Batı Avrupa merkezli yaşanan Sanayi Devrimi ile kentlerde ortaya çıkan işgücü açığı sonucunda kırdan kente yoğun göç yaşanmıştır. Bunun sonucunda hızla artan kent nüfusları ve büyüyen kent ölçekleri su, elektrik, gaz, haberleşme benzeri birçok kentsel hizmet gibi kent içi ulaşım hizmeti ihtiyacını da doğurmuştur. O dönemde bu hizmetlerin imtiyaz sözleşmeleri ile özel şirketler tarafından verdirilmesi yöntemi benimsenmiştir. Bu imtiyaz sözleşmeleri sonucunda sayılan kentsel hizmet alanlarında oluşan monopolleşme birtakım sorunlara yol açmıştır. Şirketlerin doğaları gereği kârlarını en yüksek seviyeye çıkarma isteği, fiyatların yükselmesi, buna karşılık hizmet kalitesinin düşmesine neden olmuştur. Bunun yanında özellikle yoksul kesimlerin yaşadığı yerlerde, işletmecilerin karlılığını temin edecek yeterli talebin sağlamaması buralara kentsel hizmetlerin götürülmemesi sonucunu doğurmuştur (Ülkmen, 1960, s. 104). Kentin alt gelir gruplarına ait sakinleri diğer kentsel hizmetlerden mahrum olarak yaşamlarını sürdürebilse de hızla genişleyen kentlerde işgücünün konut ile işyeri arasında taşınması gerekliliği özellikle kent içi ulaşım hizmetinin kamu hizmeti olarak sunulması zorunluluğunu doğurmuştur. Bunun gibi sorunların artmasıyla, 19. yüzyılın ortalarına doğru, Birleşik Krallık başta olmak üzere

birçok Avrupa ülkesinde, kentsel hizmetler beledileştirilmeye başlamıştır. Türkiye’de de 1930 yılında kabul edilen 1580 sayılı Belediye Kanunu ile yeni bir anlayış hâkim kılınmış; Osmanlı İmparatorluğu’ndan devralınan imtiyaz sözleşmeleri ile şirketlere gördürülen kentsel hizmetler beledileştirilmeye başlamıştır (Özgül, 2017, s. 256). Bu gelişmelere rağmen, Türkiye’de kent içi ulaşımında özel girişimciler her zaman varlıklarını sürdürmüşler; hatta zaman içerisinde ulaşım sistemlerindeki paylarını ve önemlerini artırmışlardır. Günümüzde plaka sahibi olarak adlandırılan kent içi ulaşım esnafı, hem sundukları hizmet vasıtasıyla kamu hizmeti görmekte hem de küçük girişimciler olarak kazanç elde etmektedirler. Bununla birlikte plaka tahsis yetkisinin yerel yönetimlerin elinde olması bunları siyasal birer aktör haline getirmekte; ellerindeki plaka haklarına bağlı elde ettikleri kazançlarını artırmak ve mevcut durumlarının devamlılığını temin etmek için yerel yönetimler üzerinde baskı oluşturmaktadırlar (Elker, 2012, s. 250-252). Özellikle plaka tahdidini olarak nitelendirilen ve yeni aktörlerin kent içi ulaşım sektörüne girmesini engelleyen politikalar neticesinde mevcut plakaların değeri giderek artmakta, böylece bizzat kendisi bir gelir kaynağına dönüşen plakalar piyasa mekanizması içinde alınır satılır bir değer haline gelmektedir (Ersöz, 2020, s. 4).

Türkiye’de başlangıcından itibaren içerisinde özel girişimcilerin varlıklarını sürdürdükleri kent içi ulaşım sistemi tek katmanlı olmayıp; teknik bir hizmetinin organize edilmesinin ötesinde ekonomik, siyasi ve sosyal boyutlara sahiptir. Bu haliyle sistem yerel ve ulusal düzeyde birbiri içerisine geçmiş farklı ilişkiler halinde bulunan aktörleri içerisinde barındırmaktadır. Kent içi ulaşım sistemi içerisinde bulunan ya da bu sistemi ilgilendiren süreçlere dahil aktörler genel olarak, merkezi idare, yerel yönetimler, ulaşım esnafı, servis aracı işletmecileri, kent sakinleri, meslek odaları, sivil toplum kuruluşları, özel araç üreticileri ve yapımcı firmalar şeklinde sayılabilir (Öncü Yıldız, 2017b).

Her ne kadar kent içi ulaşım sistemlerinin kurulması ve planlamasında ana sorumlu yerel yönetimler olsa da saydığımız aktörlerden ilki olan merkezi idare bu

sistemlerin kurulması süreçlerinde etkin role sahiptir. Özellikle ulaşım projelerine finansman sağlanması konusunda merkeze olan mali bağımlılık ve belirli konularda merkezi yönetimin yerel yönetimler üzerindeki vesayet yetkisi nedeniyle merkezi idare kent içi ulaşımında karar süreçlerinde önemli bir aktör olarak yerini almaktadır. 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun borçlanmaya ilişkin usulleri belirleyen 68. maddesinde, belediyelerin yüksek teknolojiye sahip ve büyük finansman gerektiren yatırımlara yönelik yapacakları olağan borçlanma miktarlarını aşan borçlanmalar için Cumhurbaşkanlığınca kabul edilme ve bunların dış kaynaklı olması durumunda Hazine ve Maliye Bakanlığı görüşünün alınması şartı bulunmaktadır. Bu durumda özellikle metro sistemleri gibi belediyelerin öz gelirleri ile gerçekleştirmeleri mümkün olmayan yüksek maliyetli projelerin hayata geçirilebilmesi için merkezi idarenin olurunun alınmasının zorunlu olduğunu söyleyebiliriz.

Bununla birlikte, son dönemde merkezi idare İstanbul ve Ankara gibi kentlerde yapımına başlanmış şehir içi raylı ulaşım ve metro projelerini devralmış ve yenilerinin yapımlarını gerçekleştirmiştir. Bu uygulamalar yerel özerklik ve Anayasa'ya uygunluk tartışmalarını da beraberinde getirmiştir (Göçgün, 2024, s. 141). Bu çerçevede 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünün görev ve yetkilerini düzenlediği 485. maddesi ile Genel Müdürlüğe, Cumhurbaşkanlığınca yapımının üstlenilmesi kararlaştırılan *“teleferik, funiküler, monoray, metro ve şehir içi raylı ulaşım sistemleri ve bunlarla ilgili tesislerin ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak plan, proje ve programlarını hazırlamak, hazırlatmak, incelemek, incelettirmek ve bunları yapmak veya yaptırmak”* yetki ve sorumluluğunu vermektedir.

Yukarıda bahsettiğimiz altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi noktasındaki çok önemli yetkisinin yanında merkezi idare, kentlerin ulaşım kararlarının alındığı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre kurulan il trafik komisyonları ve büyükşehir olan

kentlerde 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'na göre kurulan UKOME'lerde temsiliyet gücü bakımından da kent içi ulaşım politikalarında önemli birer aktördürler. UKOME'lerin çalışma usul ve esasları ile üyelerinin belirlenmesi de yine Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı tarafından çıkarılan ortak yönetmelikle belirlenmiştir.

Sistemdeki ikinci aktör ise diğer tüm kentsel hizmetlerin olduğu gibi kent içi ulaşımın da planlanması ile hayata geçirilmesinde ana sorumlu ve yetkili olan yerel yönetimlerdir. Belediye Kanunu, belediyelerin görev ve sorumluluklarını düzenlediği 14. maddesiyle, yerel ve ortak olması şartıyla ulaşım hizmetinin planlanması ve yapılması ya da yaptırılması görevi belediyelere verilmiştir. Yine Kanun'un belediyelerin yetki ve imtiyazlarını düzenleyen 15. maddesinde *“Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek”* imtiyazı belediyelere verilmiştir. Büyükşehirlerde ise büyükşehir belediyeleri ulaşım ana planlarını yapmak veya yaptırmak ve bunları uygulamakla sorumludur. Bu yetkileriyle birlikte belediyeler de UKOME ve il trafik komisyonlarının ana aktörleri arasında bulunmaktadır.

Bu bağlamda kentsel ulaşım planlarına, planlanmamış müdahalelere ve işletme kararlarına göre şekillenen kent içi ulaşım sisteminin organizasyonunda yerel kaynakların kullanımı konusunda ana yetkili olan yerel yönetimlerin önemli rolü bulunmaktadır.

Kent içi ulaşımın şüphesiz önemli aktörlerinden bir diğeri, verdikleri kamu hizmeti karşılığında kazanç sağlamayı hedefleyen, ulaşım esnafı olarak da adlandırılan, kent içi taşımacılıkta faaliyet gösteren küçük girişimcilerdir. Bunları mevcutta dolmuş, özel halk otobüsü ve taksi esnafının oluşturduğu söylenebilse de son yıllarda telefonlar üzerinden uygulama ile çağırılabilen UBER gibi araçların da kent içi ulaşım piyasasında yerlerini almaya başladıklarını gözden kaçırmamak gerekir. Kent içi ulaşım esnafı

sundukları kamu hizmetinin önemi ve Türkiye’de bugün özellikle raylı sistemler gibi kentsel altyapıların yetersizliği nedeniyle yerlerine alternatiflerinin ikame edilmesi zor durumdaki konumları ile güçlü birer aktördürler. Esnaf odaları yoluyla kentlerin il trafik komisyonları ve UKOME’lerinde de temsil edilen ulaşım esnafı bunu ötesinde oluşturdukları büyük topluluk ile siyasi ve ekonomik güce sahip olup; karar alma süreçlerinde yerel ve merkezi idareler üzerinde baskı oluşturabilmektedirler. Örnek vermek gerekirse ağırlıklı olarak kent içi ulaşım esnafının üyesi olduğu odalardan oluşan Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu yaklaşık 1,5 milyon üyeye sahip bir meslek kuruluşudur (TŞOF, 2025a).

Kent içi ulaşımında özellikle büyük kentler açısından önemli bir diğer aktör ise özel işletmeler, kamu kurumları, üniversite ve eğitim kurumları için ulaşım hizmeti sağlayan özel servis aracı işletmecileridir. Bu esnaf grubunun kent içi ulaşım sistemi içinde önemi yadsınamaz bir yeri bulunmaktadır. Sayıları, güzergahları ve çalışma usulleri belediyeler tarafından belirlenen bu araçlar, özellikle talebin yoğun olduğu mesai başlangıç ve bitiş saatlerinde yaptıkları taşımalarla kamu ulaşım sistemlerine hatırı sayılır ölçüde destek olmaktadır. Servisçi esnafı TŞOF’a bağlı esnaf odaları biçiminde örgütlenmiş durumdadır.

Buraya kadar saydığımız aktörler kent içi ulaşım hizmetinin planlanması ve sunumu tarafında bulunmaktadırlar. Sistemdeki önemli başka bir aktör ise tüm bu planlama, yatırım ve operasyonlardan yaralanan ya da yararlanmasa da etkilenen kent sakinleridir. Bu noktada kent sakinlerini ulaşım sistemlerinden doğrudan yararlanan ve yararlanmayanlar şeklinde sınıflandırmak mümkündür. Herhangi bir ulaşım projesinden ya da aracından doğrudan yararlanacak kent sakinleri genel olarak bu türlü projeleri destekleme eğilimindedirler. Diğer grup ise bahse konu edilen bir ulaşım sistemini doğrudan kullanmayan ancak bundan dolayı olarak etkilenecek kişilerdir. Bu grup doğrudan projeden yararlanmasa da vergileri ile sistemin yükünü ve oluşabilecek çevresel

etkileri paylaşmaktadır. Bunlar genellikle projelerin kendilerine yarar ve zararını tam olarak değerlendiremedikleri ve kamu kaynaklarının sınırsız olduğu algısında olduklarından projeleri desteklemektedirler (Öncü Yıldız, 2017b). Bununla birlikte kent sakinlerinin yalnızca kentte kararların alındığı anda yaşayanlar olarak değerlendirmek, nesiller arası adaletin sağlanması açısından sorunlara yol açacaktır. Özellikle büyük altyapı yatırımlarının ancak uzun süreli borçlanmalar sonucunda hayata geçirilebiliyor olması, bu türlü yatırım kararları alınırken kentin gelecek sakinlerinin de göz önünde bulundurularak makul bir planlama yapılması gerekliliğini doğurmaktadır. Bu çerçevede, genel olarak bakıldığında esasında sistem içindeki aktörlerden en kalabalığını oluşturan ve kararlardan doğrudan etkilenen bu grup, kent içi ulaşım kararlarının alınması süreçlerinde aktif katılım imkanına sahip olmayıp; karar süreçleri açısından ancak yerel ve merkezi yönetim seçimlerinde oy verme gibi sınırlı bir katılım sağlamaktadır.

Yerel ve ulusal düzeydeki meslek odaları ve sivil toplum örgütleri de kent içi ulaşım politikaları ile ilgili karar alma süreçlerinde belirli ölçüde etkili aktörlerdir. TMMOB altındaki Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası, Çevre Mühendisleri Odası gibi odalar ve Tüketici Haklarını Koruma Derneği gibi örgütler belediyelerin kentsel ulaşımına yönelik kararlarını yakından takip etmektedir. Bu kuruluşlar kamu yararı ilkesine göre uzmanlık alanları ile ilgili konularda kamu ve özel sektör yatırımlarını izlemektedirler. Fakat bunların karar alma süreçlerinde yasal bir yetkileri tanımlanmadığından verilen kent içi ulaşım kararlarına katkıları ancak karar verildikten sonra olmaktadır. Bu da ancak verilen kararlarla ilgili itirazların mahkemeye götürülmesi yoluyla gerçekleşmektedir (Öncü Yıldız, 2017b). Bu açıdan değerlendirildiğinde saydığımız sivil toplum örgütleri ve meslek odalarının karar alma süreçlerine katılım imkanları sınırlı olmakla birlikte, yargı yoluyla kararların uygulanmasına etkide bulunabildikleri göz önünde bulundurulduğunda, yine de etkili birer aktör olduklarını söylemek mümkündür.

Kent içi ulaşım sistemi ile dolaylı olarak ilişkili görünse de üst ölçekli kararların verilmesinde etkili diğer bir aktör ise özel araç üreticileridir. Ülkelerde otomobil sanayinin kurulması ve bu sanayiye pazar yaratılması politik bir tercih olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye’de de özellikle 1950’li yıllardan başlayarak otomotiv sanayine önem verilmiştir. Ulusal ölçekte alınan bu kararlar otomobil sahipliği teşvik edilmiştir. Bu durumun kent içi ulaşım politikalarının geliştirilmesine ve ulaşım sistemi tercihlerine önemli etkisi bulunmaktadır. Bu nedenle otomotiv sanayicileri kent içi ulaşımın organizasyonu süreçlerinde ulusal düzeyde güçlü bir aktör olarak yer almaktadır (Tekeli, Gülöksüz ve Okyay, 2020, s. 129-137). 1950’li sonrasında yapılan bu tercih ile bugün hala Türkiye kentlerinde karayolu araçları ve özellikle bireysel otomobillerle yapılan taşımacılığın payı oldukça yüksektir. Örnek vermek gerekirse Ankara’da Ankaray, metro ve banliyö treninin dahil olduğu raylı sistemlerle yapılan yolculukların toplam yolculuklardaki payı yalnızca %7 civarındadır (Ankara Kalkınma Ajansı, 2015, s. 132). Kalan taşımaların tamamı sözünü ettiğimiz araç üreticileri tarafından üretilen lastik tekerlekli karayolu taşıtlarıyla yapılmaktadır.

Karayolu, raylı sistemler, köprü, tünel gibi ulaşım altyapılarının projelendirilmesini ve inşaatını gerçekleştiren müteahhit firmalar da kent içi ulaşım politikalarının belirlenmesinde etkili aktörler arasındadır. Ulaşım politikalarının uygulanabilirliğinde altyapı maliyetleri ve gerçekleşme süreleri birincil öneme sahip olduğundan müteahhit firmaların sisteme hatırı sayılır etkileri vardır. Çoğu zaman sistemlerin teknik tasarımlarını da gerçekleştiren bu firmalar bu açıdan yerel ve merkezi yönetimlerin kararlarını etkileme gücüne sahiptir. Örnek vermek gerekirse bir noktadan diğerine yapılması planlanan bir raylı sistemin metro, hafif raylı sistem ya da tramvay gibi hangi türde olacağı, hangi teknolojilere sahip olacağı, kapasitesi gibi kararlar yüklenici ya da danışman şirketlerin raporlarına göre verilmektedir. Ayrıca genellikle büyük sermayeye sahip bu firmaların ellerinde bulundurdıkları siyasi ve ekonomik

gücün, yatırımların önceliklendirilmesi ve belirli alanlara yönlendirilmesi gibi etkilerinin de olabileceği açıktır.

Yukarıda doğrudan ya da dolaylı olarak ilişkili temel aktörlerini saydığımız kent içi ulaşım sistemi dinamik yapısı ile günümüzde piyasa koşullarına son derece açık durumdadır. Bu yönüyle zaman içerisinde bu aktörlere yenilerinin eklenmesi ya da değişen siyasi, ekonomik ve sosyolojik duruma göre mevcut aktörlerin sisteme etki ve katkılarının olumlu ya da olumsuz yönde değişmesi olasıdır.

1.2.5. Kent İçi Ulaşımın Araçlarının Niteliksel Değerlendirilmesi

Kent içi ulaşımında kullanılan araçların çeşitli açılardan birbirlerine göre avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır. Bu konuda bir değerlendirme yapmak gerektiğinde, araçları başlıca teknik, ekonomik ve çevresel özellikleri açısından kıyaslamak mümkündür (Elker, 2012, s. 243). Kent içi ulaşım kararlarından önemli bir tanesi olan ulaşım aracı tercihinde araçların saydığımız bu özelliklerine göre değerlendirilerek, kentin özelliklerine en uygun araçların seçilmesi, kent içi ulaşım planlamasının sağlıklı şekilde hayata geçirilmesi bakımından önem arz etmektedir.

1.2.5.1. Teknik Özellikler

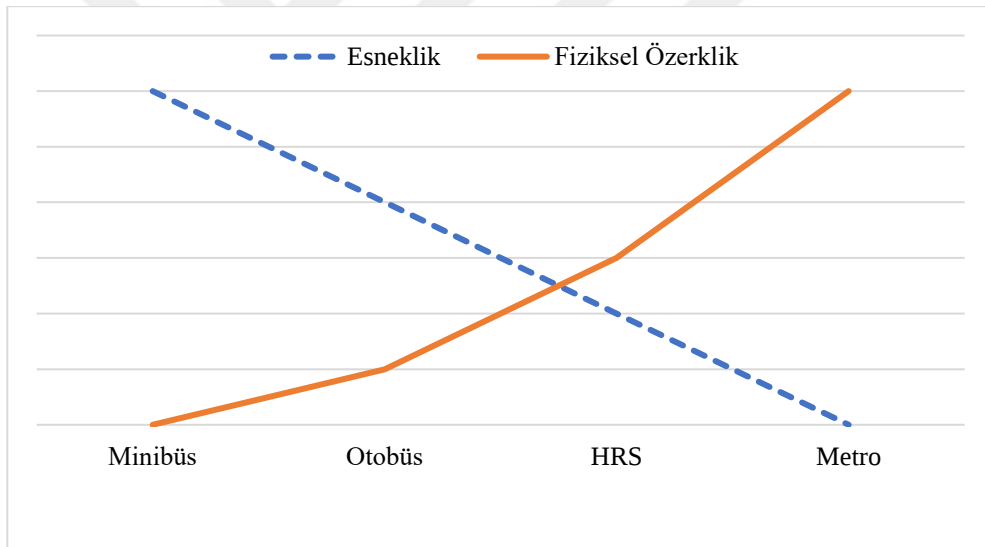
Kent içi ulaşımında kullanılan araçların teknik özelliklerinin başlıcalarını, taşıtların yolcu kapasiteleri, sistemlerin saatlik yolcu kapasiteleri, esneklikleri, fiziksel özerklikleri, enerji tüketimi, konforu, hızı şeklinde saymak mümkündür.

1.2.5.1.1. Fiziksel Özerklik ve Esneklik

Bir ulaşım sisteminin diğer sistemlerden bağımsız olarak faaliyet gösterebilmesini ifade eden “fiziksel özerklik”, işletmeciler için denetimi, kullanıcılar içinse düzenliliği temin ettiğinden sistemin güvenilirliğini artıran bir özelliktir. Ortak kara yolu kullanan araçların fiziksel özerkliği görece düşükken metro gibi raylı sistemler tam fiziksel

özerkliğe sahiptirler. Esneklik ise sistemlerin kısa sürede ve yatırıma ihtiyaç duymadan hizmet seviyesi ve güzergahlarını değiştirebilme yeteneğini ifade etmektedir. Kentteki beklenmedik ulaşım taleplerine kolayca cevap verebilen bu türlü ulaşım sistemleri hızlı ve düzensiz kentleşmenin hâkim olduğu ülkelerde diğer sistemlere üstünlük sağlayabilmektedir (Elker, 2012, s. 244). Aşağıda şekilde görüldüğü gibi kendilerine ait altyapı ve işletme sistemine sahip metroların fiziksel özerkliği tam iken esneklikleri yoktur. Bunun aksine kent içi yol ağını kullanan ve hızlıca tekrar organize olabilme kapasitesine sahip minibüslerin fiziksel özerklikleri çok düşükken, esneklikleri daha yüksektir.

Şekil 2. Ulaşım Sistemlerinin Esneklik ve Fiziksel Özerklikleri



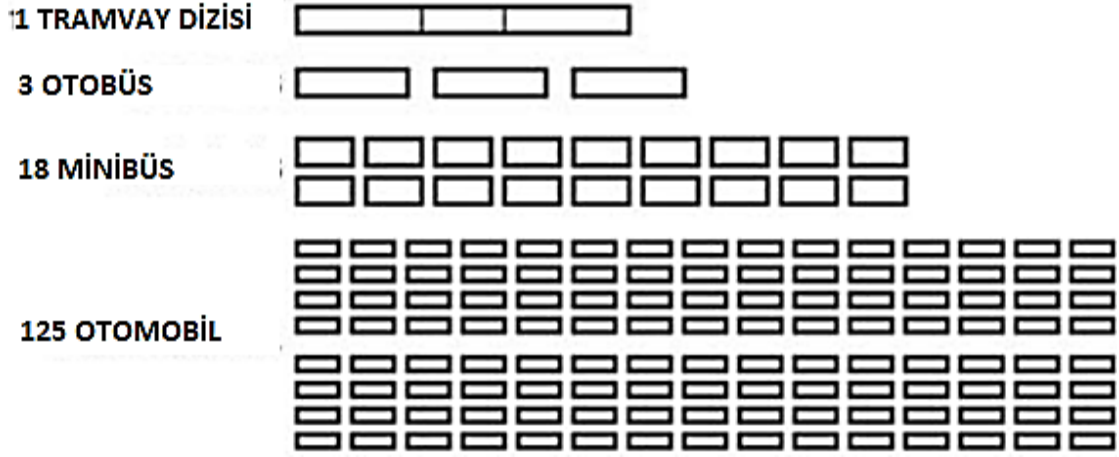
Kaynak: (Elker, 2012, s. 244)

1.2.5.1.2. Alan ihtiyacı

Kent içi ulaşım araçlarının tercih süreçlerinde önemli diğer bir etmen ise aynı miktarda yolcuyla taşımak için sistemin ihtiyaç duyduğu yol alanıdır. Başlıca ulaşım türlerinin alan ihtiyaçlarını gösterir aşağıdaki şekilden de anlaşılacağı üzere, bu kriter açısından toplu taşıma araçları gibi gün boyu hizmet vermeyerek şehir merkezlerinde bekledikleri göz önünde bulundurulduğunda otomobiller son derece dezavantajlıdır

(Elker, 2012, s. 244). Grafikte 250 yolcunun taşınması için gerekli taşıt sayısı ve bu taşıtların kent içinde kapladıkları alanlar gösterilmiştir. Buna göre bir tramvay dizisinin günlük taşıdığı yolcu yaklaşık 125 otomobilin taşıdığı yolcuya eşit iken alan ihtiyacı 125 otomobille kıyaslanınca neredeyse 40 kat daha azdır.

Şekil 3. Ulaşım Türlerinin Alan İhtiyacı



Kaynak: (Elker, 2012, s. 244)

1.2.5.1.3. Hız

Sistemler arasında kıyaslama yapabilmek için en önemli kriterlerden biri de hızdır. Burada ulaşım aracının erişebileceği azami hız önemli olmakla birlikte asıl olan durak ve kavşak gibi noktalardaki bekleme ve yavaşlamalarında hesaba katıldığı sistemin işletme hızıdır. Bir sistemin işletme hızı fiziksel özerklik, iniş-biniş ve ödeme sistemi, durak aralıkları, taşıtların ivmeleri ve azami hızları gibi etmenlerin bir işlevidir (Elker, 2012, s. 244-245).

1.2.5.1.4. Kapasite

Sistemlerin saatlik yolcu taşıma kapasiteleri kent içi ulaşım sistemleri için en ayırt edici özelliklerden biridir. Bir sistemin yolcu kapasitesi her bir taşıtın yolcu kapasitesi, taşıtların pik saatlerdeki doluluklarının, işletme hızının, taşıtlar arası bekleme süresinin ve güzergahtan bir saatte geçebilen araç sayısının bir fonksiyonudur. Ancak bu kuramsal

kapasitelerin kesin olarak hesaplanması ortak kullanılan yol altyapısı ve kentlerin kendilerine özgü özellikleri nedeniyle mümkün olamamaktadır.

1.2.5.1.5. Enerji Tüketimi

Ulaşım sistemi tercihlerinde önemli kriterlerden bir başkası sistemlerin enerji tüketimidir. Fakat ulaşım sistemleri farklı enerji kaynaklarından faydalanması bu kriter açısından karşılaştırma yapmayı güçleştirmektedir. Bunun için yapılan çalışmalarda enerji tüketimi ortak bir sistemde bir araya getirilmeye çalışılarak otomobilin tüketiminin 100 kabul edildiği bir endeksleme yapılmıştır. Buna göre Tablo. 2’de verilen enerji tüketim değerleri dört adet uluslararası araştırmadan faydalanılarak hesaplanmış ortalamalardır (Elker, 2012, s. 245). Tabloda görüldüğü üzere gerek işletme hızı ve kapasite gerekse enerji tüketimi açısından otomobiller dezavantajlı araçlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna karşılık özellikle raylı sistemler ve otobüsler gibi yüksek kapasiteli toplu taşıma sistemleri, enerji tüketimlerinin azlığı ve işletme hızlarının makul bir standarda sahip olması gibi olumlu özelliklere sahiptirler.

Tablo 2. Kent İçi Ulaşım Sistemlerinde Hız, Kapasite ve Enerji Tüketimi

	İşletme Hızı (km/h)	Kapasite (yolcu/h/iz)	Enerji tüketimi/yolcu-km (otomobil = 100)
Otomobil	15-50	1500	100
Minibüs	12-20	3500	26
Otobüs	10-20	12000	19
Hafif Raylı S.	15-30	25000	22
Metro	20-30	40000	19

Kaynak: (Elker, 2012)’deki bilgiler kullanılarak hazırlanmıştır.

Yukarıda saydığımız özelliklerin yanında ulaşım sistemlerinin inşası ile ilgili kentlerin jeolojik ve topografik özelliklerine göre şekillenen, kendine özgü teknik gereklilikler bulunmaktadır. Örneğin tramvay gibi raylı sistem araçlarının belirli

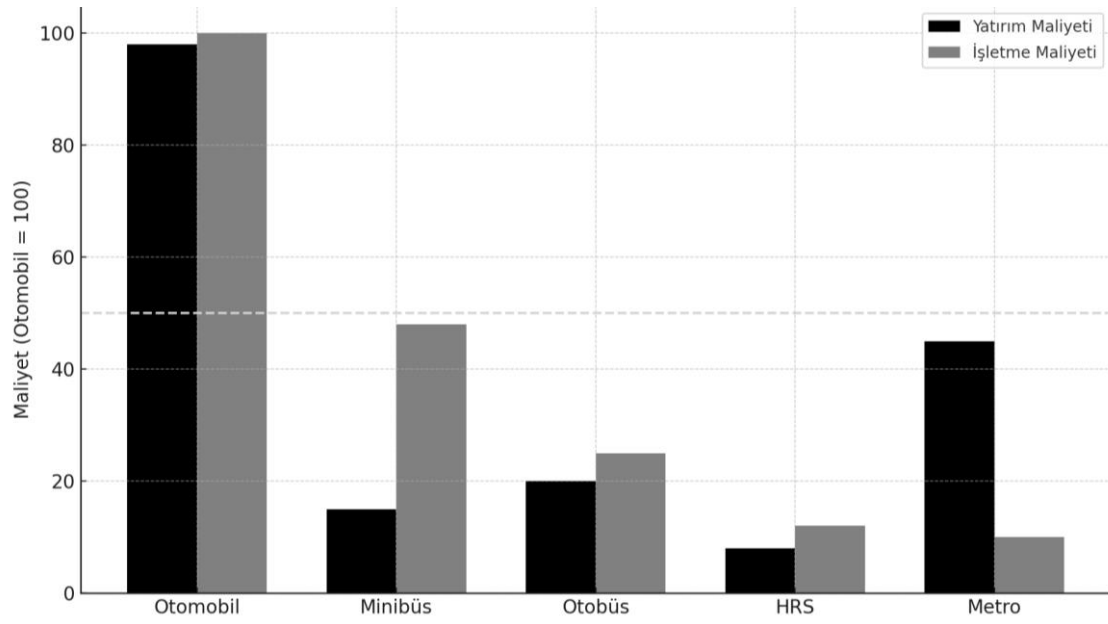
eğimlerin üzerinde hizmet verememesi eğimi yüksek bu türlü yerlerde farklı ulaşım sistemlerinin tercih edilmesi gerekliliğini doğurmaktadır. Buna ek olarak ulaşım sistemlerinin konforu da kent içi ulaşım sistemleri açısından göz ardı edilmemesi gereken önemli bir husustur. Örnek vermek gerekirse bir kentte metro sisteminin varlığı onu her zaman tercih edilebilir kılmayabilir. Kötü işletmecilik sonucunda konfor koşullarının sağlanamaması, kentin imkân sahibi kesimlerini özel araçlarıyla seyahat etmeye teşvik edebilir.

1.2.5.2. Ekonomik Özellikler

Ekonomik özellikler ise yapım ve işletme maliyetleri, sistemin kamuya, işletmecisine ve kullanıcılarına maliyeti, yarattığı istihdam gibi özelliklerdir.

Ulaşım sistemlerinin ekonomik özelliklerini başlıca yatırım ve işletme maliyetleri açısından incelemek mümkündür. Yatırım maliyetleri, kamulaştırma, altyapı yapım, taşıt alım giderlerinden oluşmaktadır. Bu maliyetler ülkeden ülkeye değiştiği gibi ülke içerisinde de bölgelere göre farklılıklar göstermektedir. İşletme maliyetleri ise enerji, personel, büro, bilet basımı gibi gider kalemlerinden oluşmaktadır. Aşağıdaki grafikte yatırım ve işletme maliyetleri kişi-kilometre başına maliyet şeklinde gösterilmektedir. İşgücü ihtiyacı, dış ödeme oranları gibi diğer bazı önemli ekonomik özellikler de karar süreçlerinde sistemlerin kıyaslanması için kullanılmaktadır (Elker, 2012, s. 246). Grafikte işletme ve yatırım maliyeti en yüksek olan otomobilin maliyetleri 100 birim kabul edilerek bir endeksleme yapılmıştır. Buna göre işletme maliyetleri açısından bakıldığında toplu taşıma tarafında metronun en avantajlı, minibüslerin ise en dezavantajlı konumda olduğu görülmektedir. Fakat grafikte de görüldüğü gibi metro sistemlerinin yüksek yatırım maliyetine sahip olması bu sistemlerin önemli bir olumsuz özelliğidir.

Şekil 4. Ulaşım Sistemlerinin Yatırım ve İşletme Maliyetleri



Kaynak: (Elker, 2012, s. 246)

1.2.5.3. Çevresel Özellikler

Çevresel özellikler ulaşım sistemlerinin çevreye etkileri, kaza riski ve fiziksel çevreye uyumları gibi unsurlardan oluşmaktadır. Ulaşım sistemlerinin özellikle de motorlu taşıtların bulunduğu üzere kent ölçeğinden başlayarak küresel ölçeğe kadar olumsuz etkileri bulunmaktadır.

Bunlardan en ciddi ve küresel ölçekte etkisi ise hava kirliliğidir. Bu konuda yapılan araştırmalar ortalama bir otomobilin bir yolcu otobüsüne göre yolcu-km başına 16 kat daha fazla hava kirliliği yarattığını göstermektedir.

Diğer bir çevresel etki ise gürültüdür. Kent içi ulaşımında ağır taşıtların hafif taşıtlara göre daha fazla gürültü kirliliği yarattığı bilinmektedir. Araçların yarattığı gürültü eğim ve yol koşulları gibi fiziki birtakım etmenlere göre değişmekle birlikte ortalama olarak bir otomobil 72dB, tramvay ve otobüsler ise 90 dB gürültü yaratmaktadır.

Çevresel etkiler arasında değerlendirilen kaza riski, ulaşım sistemlerinin fiziksel özellikleri ve taşıt kapasiteleri ile ters orantılıdır. Bu çerçevede sistemleri kaza riski

açısından en düşükten en yükseğe metro, hafif raylı sistemler, otobüs, minibüs ve otomobil şeklinde sıralanmak mümkündür.

Çevreye uyum konusu da sistemlerin çevresel özellikleri arasında değerlendirilmesi gereken başka bir husustur. Kentler kendilerine özgü özelliklere sahip olduğundan bir kent için çok uygun olan bir sistem bir başkası için uyumsuz olabilir. Buna uygulamada görülen yaygın bir örnek olarak metro sistemlerinin engebeli topografyaya sahip kentler için uygulanmasının çok maliyetli olması verilebilir. Bunun yanında tarihi özelliği olan kentlerde çevreye uyum ve estetik konuları daha da önem kazanmaktadır (Elker, 2012, s. 248-250).

2. Ankara'nın Kentleşme Süreci ve Kent İçi Ulaşım Politikası

Tarih boyunca farklı medeniyetlere ev sahipliği yapan ve bunların etkisiyle gelişen Ankara, bugün varlığını sürdüren gerçek kimliğini, Millî Mücadele'ye merkezlik ederek, modern Türkiye'nin başkenti ilan edilmesiyle kazanmıştır. Başkent olmasının ardından sosyal, ekonomik, demografik ve mekânsal yapısı hızla değişen Ankara olağan dışı hızlı bir kentleşme süreci yaşamıştır. Bu hızlı kentleşme süreci kentsel ulaşım ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. Bu bölümde ilk olarak başkent oluşundan günümüze kadar Ankara'nın kentleşme süreci incelenecek; ardından aynı dönem için kent içi ulaşım politikaları ve bunların uygulamalarından bahsedilecektir.

2.1. Ankara'nın Kentleşme Süreci

Ev sahipliği yaptığı çeşitli medeniyetler dönemlerinde, iniş çıkışlarla farklı önem ve ağırlıklara sahip bir yerleşim yeri olan Ankara'nın kuruluşunun üç bin yıl öncesine dayandığı bilinmektedir. Frigya, Galatya, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı idaresinden geçen; 14. yüzyılda bir süre otonom olarak değerlendirilen Ahi yönetimi ile idare edilen kent, her ne kadar özellikle sof ticareti sayesinde bir dönem ekonomik gelişme gösterse de günümüz için öneme sahip asıl yükselişini, 23 Nisan 1920'de Milli Meclisin burada açılması ile Kurtuluş Savaşı'nın merkezi haline gelmesi ve ardından 13 Ekim 1923'te başkent olarak yeni Cumhuriyet'in kurulmasına ev sahipliği yapmasıyla yaşamıştır (Cengizkan, 2010). Bu noktadan sonra uzun süre Ankara'nın kaderi Cumhuriyet'in kaderi ile koşut görülmüştür. Bu doğrultuda Ankara, İstanbul'a rakip yeni başkent olarak Cumhuriyet modernleşmesinin laboratuvarı konumunda diğer kentlere örnek ve öncü olarak değerlendirilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında yöneticiler tarafından bu amacı gerçekleştirmek için eldeki kaynaklar azami ölçüde kullanılmıştır. Bu sayede yaklaşık yirmi bin nüfuslu küçük bir orta Anadolu kenti hızla büyüyerek modern Türkiye'nin başkenti halini almıştır. Bu bölümde Ankara'nın başkent oluşundan günümüze kadarki

kentleşme ve kentsel gelişme süreçleri imar planlama, nüfus, yerleşim, sosyal ve ekonomik durum ve kent içi ulaşım başlıkları temel alınarak incelenecektir.

Yüzyılın başına gittiğimizde Osmanlı İmparatorluğu'nun gerilemesi ile birlikte önemi ve nüfusu azalmış, temel kentsel altyapıları çok sınırlı bir Ankara ile karşılaşmaktadır. İstanbul Hükümetince yapılan 1919 yılına ait tahminde Ankara'nın kent merkezi nüfusu yaklaşık 27.000 olarak verilmektedir. Sayının bu denli az olmasında Birinci Dünya Savaşı, 1915 tehciri nedeniyle kentten ayrılan Ermeni nüfus ve 1916 yılındaki büyük yangının önemli etkilerinin olduğu bilinmektedir (Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1973, s. 28). Cumhuriyet dönemine ait ilk nüfus sayımı ise 2 Haziran 1926 tarih ve 893 sayılı Kanun'un kabulüyle 28 Ekim 1927 tarihinde yapılmıştır. Buna göre, nahiye ve köyleri hariç Ankara kent merkezinin nüfusu 74.784 olarak belirlenmiştir (Kaynar, 2016, s. 40). Bu haliyle Ankara başkent olduğunda bir Anadolu kasabası durumundaydı. Cumhuriyet'in kurucu kadrosu TBMM'nin açıldığı 1920 yılından itibaren fiili olarak başkentlik görevini gerçekleştirmekte olan Ankara'dan sahici ve yeni rejimin simgesi haline gelecek örnek bir başkent yaratma istek ve iradesine sahipti. Bu amaçla Başkent'in planlı ve sağlıklı kentleşerek ülkenin diğer kentleri açısından da bir model oluşturması istenmiş; Ankara'nın çağdaş bir kent olarak gerçekleştirilmesi Cumhuriyet rejiminin başarısı ile koşut görülmüştür. Bu doğrultuda Cumhuriyet'in ilk yıllarında Ankara'nın imarına ve planlamasına yönelik gayet ciddi düzenlemeler yapılmıştır. Bu açıdan 1923-1933 yılları idari ve tüzel düzenlemeler dönemi olarak değerlendirilmektedir (Geray, 2003). Sonraki gelişmeler bunun tam olarak hayata geçirilmesini temin edememiş olsa da başlangıçta Ankara'nın planlı bir kent olarak gelişmesi istenmişti. Böylece başlayan Cumhuriyet Ankarası'nın kentleşme sürecini genel olarak dört döneme ayırarak inceleyebiliriz.

2.1.1. Başkent Oluşundan İkinci Dünya Savaşı Sonuna Kadar (1923-1945)

Bu dönemde yeni başkent kentsel gelişimini sağlıklı biçimde gerçekleştirmek üzere ilk girişim, 16 Şubat 1924 günü kabul edilen 417 sayılı Kanun ile imparatorluk döneminde İstanbul'a özgü olan Şehremaneti modelinin Ankara'ya getirilmesi olmuştur. Böylece o güne kadar 5 Ekim 1877'de Meclisi Mebusan tarafından kabul edilen Belediye Kanunu'na göre bir taşra belediyesi konumunda olan Ankara Belediyesinin statüsü değiştirilerek İstanbul ile benzer yetki ve sorumluluklara sahip bir Şehremaneti kurulmuştur (Geray, 2003, s. 7). Ankara Şehremaneti Kanunu'na göre, Ankara Şehremini Dahiliye Vekaletine bağlı bir memur konumunda olup atama yoluyla göreve getirilmekteydi. Bu görev için önce Mehmet Ali Bey atanmıştır. Ancak beklenen etkinliği sağlayamadığından kısa süre sonra görevden alınan Mehmet Ali Bey'in yerine bizzat Atatürk'ün isteğiyle İstanbul Şehremini Ali Haydar Bey getirilmiştir (Duru, 2012, s. 176). Ali Haydar Bey, İstanbul Şehremini olduğu dönemde itfaiye teşkilatının organizasyonu, mezbahanın kurulması, ekmek ve un sorununun çözümü gibi önemli işleri halletmiş, tecrübeli ve çalışkan bir devlet adamıydı (Sarioğlu, 2001, s. 44). Bu şekilde doğrudan bir müdahale ile Şehremaneti Kanunu'nun uygulanması konusunda en tecrübeli isim sayılabilecek İstanbul Şehremini'nin Ankara'da görevlendirilmesi kentin yönetimine verilen özel önemi göstermektedir. 1930 yılında çıkacak Belediye Kanunu'na kadar sürecek Şehremaneti döneminde Ankara'nın imarı açısından önemli adımlar atılmıştır. İnşaat malzemelerinin üretim ve temine yönelik girişimlerde bulunulmuş; kireç, tuğla ve kiremit fabrikaları kurulmuş; kentte elektrik üretimine başlanmıştır. Bunun yanında Ankara itfaiyesi kurulmuş; bir sera tesis edilerek kentin yeşillendirilmesi için ağaçlandırma çalışmaları yapılmıştır (İçişleri Bakanlığı, 1969, s. 463). Her ne kadar henüz 1924 yılında kente gelen asker haritacılar tarafından Taşhan ile İstasyon arasında, yol güzergâh planı anlayışına göre birtakım plan kararlarını da içinde barındıran Ankara Haritası hazırlanmış olsa da kent için ilk defa bir imar planı yaptırılması da bu dönemde

gerçekleştirilmiştir (Tekeli, 1980, s. 71). Bununla birlikte yine bu yıllarda kentin gelişme yönünü belirleyen en önemli adımlardan olan Büyük Kamulaştırma yapılmıştır.

2.1.1.1. Lörcher Planı (1924-1932)

Lörcher Planı olarak bilinen Ankara'nın ilk imar planının yaptırılması için çalışmalar Şehremini Mehmet Ali Bey döneminden önce 30 Aralık 1923'de Keşfiyat ve İnşaat Türk Anonim Şirketi'ne yapılan başvuru ile başlamıştır. 30 Mayıs 1924'te mimar Carl Christoph Lörcher tarafından eski kent merkezi olan kale ve etrafı için hazırlanan Plan, Şehremaneti'ne sunulmuştur. Fakat uygulanamaz olduğu değerlendirilen Plan kabul edilmemiştir. 1925 yılına gelindiğinde yine Lörcher tarafından hazırlanan ikinci plan kabul edilerek uygulamaya konur (Cengizkan, 2004, s. 272).

Izgara plan esasına göre hazırlanan Lörcher Planı, bahçeli ve azami iki kata izin veren bir yapılaşma öngörüyordu. Planın uygulamasına bakıldığında bunun tam olarak gerçekleştirilemediği görülmektedir (Şenyapılı, 2004, s. 40). Bunun şüphesiz en önemli nedeni kentin başkent ilan edilmesini takip eden yıllarda tahminlerin çok ötesine geçerek nüfusunun birkaç yıl içerisinde iki katına ulaşması olmuştur. Bu haliyle Lörcher Planı'nın şehrin gelişme aksını belirleyen bir çerçeve belge statüsünde kaldığı söylenebilir. Bununla birlikte 1929 yılına kadar yapılan yapılaşmalar büyük ölçüde bu plana göre gerçekleşmiştir (Cengizkan, 2004). Lörcher Planı'nın başkaca bir önemi ise kentin asıl planı olarak görülen ve ileride detaylı şekilde bahsedilecek olan Jansen Planı'na büyük ölçüde yön verecek olmasıdır. Zaten 1928 yılında açılan yarışma için başvuran mimarlara kentin haritası ile birlikte Lörcher'e ait 1924 ve 1925 planları da bilgi olarak verilmiştir (Duru, 2012, s. 176). Jansen Planı'nda Lörcher Planı ile belirlenen, kentin gelişme yönüne sadık kalındığı görülmektedir.

Ortalama bir Anadolu kasabası durumundaki Ankara için köklü değişiklikler öngören Lörcher Planı, kenti tren garından Ulus Meydanı'na ve Kale'den Dışkapı'ya

açılan bulvarlar doğrultusunda tasarlamıştır. Plan, Gar'dan günümüz Talatpaşa Bulvarı'nın ilk halini oluşturacak bir yol çizerek bunu Yenişehir olarak adlandırılan yeni kurulacak konut bölgesine ulaştırmaktaydı. Bahsi geçen konut bölgesinin oluşturulması kararı bugünkü Sıhhiye ve Kızılay'ın oluşum kararının altlığı olması nedeniyle Ankara'nın kentsel gelişimi açısından önemli bir dönüm noktası anlamına gelmektedir. Kentin güneye doğru büyümesini sağlayan ve bugünkü merkezini oluşturan bu plan kararı yerinde ve uygulanabilir görülmüş olmakla birlikte Plan'ın eski kent bölgesinde önemli birtakım yıkımlar içeren öngörüsü uygulanamaz olarak değerlendirilmiştir. Bununla birlikte İncesu Deresi'nin Sıhhiye bölgesi kesiminin doğusundan başlayan doğu-batı ekseninde oluşturulan yeşil ayıraç da kentleşme sürecinde büyük ölçüde kaybolmuştur (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2006, s. 62).

2.1.1.2. Büyük Kamulaştırma (583 sayılı Kanun)

Yeni başkent in kentsel gelişimi için duyulan arazi gereksinimini karşılamak üzere atılmış en önemli ve radikal adımlardan biri şüphesiz “Büyük Kamulaştırma” olarak bilinen ve büyük kısmı Lörcher Planı'nın ana gelişim ekseninde gerçekleştirilen kamulaştırmalardır. Gündeme gelmesiyle birlikte büyük tartışmaları beraberinde getiren bu adıma dönemin kimi idareci ve siyasetçileri karşı çıkarak eski kent merkezinin geliştirilmesinin gerektiği, yeni alanlarda geniş ölçekli kamulaştırmaya gidilmesinin yanlış olduğunu savunmuşlardır. Ancak bu yoğun tartışmalar sonucunda kentin geniş bir alanda kurulması fikri kabul görerek, 15 Mart 1925 tarihli ve 583 sayılı Ankara'da İnşası Mukarrer Yeni Mahalle İçin Muktazi Yerlerle Bataklık ve Merzagıy Arazinin Şehremanetince İstimlâki Hakkında Kanun çıkarılmıştır (Yavuz F. , 1952). Kanun'un gerekçesinde mevcutta kentin sokaklarının genişliği ve durumunun kötü halinden bahsedilerek, buraları yeniden yapmanın yeni bir kent kurmak kadar masraflı olduğu belirtilmektedir (Yavuz ve Keleş, 1974, s. 3). Böylece Ankara Şehremaneti kurulacak yeni yerleşim bölgesi için kamulaştırma yetkisi almış oldu. Kanun'un önemli bir yanı ise

kamulaştırma bedelini 1915 yılı vergi kayıtlarına esas bedelin 15 katıyla sınırlaması ile dönemin şartlarına göre gayet düşük bir arsa edinim masrafiyle kenti güney yönünde geliştirmenin önünü açacak yaklaşık dört yüz hektarlık alanın kamulaştırmasının önünü açmış olmasıydı (Tankut, 1990).

Bununla birlikte yöneticiler tarafından Ankara'nın imarı ve özellikle kamulaştırmanın gerçekleştirilebilmesi için mali önlemler de alınmaktaydı. Bu çerçevede henüz 583 sayılı Kanun'un kabulünden önce 26 Şubat 1925 tarihinde 563 sayılı Ankara Şehremanetine Bir Buçuk Milyon Lira İkrası Hakkında Kanun ile Maliye Vekaleti tarafından Şehremaneti'ne borç verilmiş; benzer uygulama yeni bir kanunla 1926 yılında iki milyon lira borç vermek kaydıyla tekrarlanmıştır. İki yıl içerisinde dört milyon lira borçlanması mebuslar arasında bunun nasıl geri ödeneceği hususlarında çeşitli tartışmalara neden olmuştur. Bu tartışmalar sonucunda Şehremini Ali Haydar Bey 26 Kasım 1926'da sağlık nedenlerini mazeret göstererek görevinden istifa etmiştir (İçişleri Bakanlığı, 1969).

2.1.1.3. Plan Yarışması

Ali Haydar Bey'in ardından Şehremini olarak, siyasette görev alma arzusunu daha önce Atatürk'e aktaran mühendis Asaf Bey (İlbay) getirilmiştir. Şehremini olmasıyla Asaf Bey Ankara'nın bir bütün olarak imarı için geniş bir iş programı hazırlamıştır. Bu programda yollar, meydanlar, su şebekesi, opera binası gibi birçok detay bulunmaktadır. Bununla Başkent'i Türkiye'nin ilk planlı kenti olarak imar etmek hedefleniyordu. Tüm bunları gerçekleştirmeye altlık oluşturacak bir imar planı hazırlanması için uluslararası bir yarışma yapılması fikri bu dönemde gündeme gelmiş; bu amaçla gerekli görüşmelerin yapılması için Avrupa'ya bir heyet gönderilmesine karar verilmiştir (İlbay, 2014). Bu girişimler neticesinde 1927 yılında yapılacak olan yarışmaya Avrupa'da şehircilik alanında yaptıkları çalışmalarla tanınmış üç mimar olan Hermann Jansen, Joseph Brix ve

Leon Jausseley davet edilmiştir (Yavuz O. , 2023, s. 769). Davet edilen mimarlara çalışmalarına altlık oluşturmaları amacıyla şehrin haritası ile Lörcher'in 1924 Eski Kent ve 1925 Yeni Kent Planları verilmiştir. Bununla birlikte katılımcılara planın kentin 50 yıl sonraki nüfusunu yaklaşık 300.000 öngörecektir şeklinde tasarlanması, eski kentin gelişme ve yenilemeye uygun biçimde muhafaza edilmesi ve kentin özellikle güneye, yani Yenişehir yönüne doğru gelişmesi hususları da ön bilgi olarak verilmişti (Şenyapılı, 2004, s. 62). Bu kapsamda temel ilkeler ve kentin gelişme yönü bakımından Lörcher Planı'na sadık kalındığı söylenebilir. Verilen önbilgiler konusunda sorunlu bir husus olarak Ankara'nın 1978 yılı nüfusunun yaklaşık 300.000 olarak tahmin edilmiş olması karşımıza çıkmaktadır. Yapılan tahminin aksine ortalama bir Anadolu kasabası iken başkent ilan edilen Ankara henüz 1950'li yıllara gelindiğinde 300.000 nüfusuna çoktan ulaşmıştı (Yavuz F. , 1980, s. 13).

Yirmi altı kişiden oluşan yarışma jürisinde mebuslar, akademisyenler, belediye başkanları, mühendisler gibi dönemin önemli isimleri bulunmaktaydı (Tankut, 1990, s. 52). Böyle geniş bir jüriye sahip olmasının yanında Atatürk'ün kentin planlanmasıyla yakından ilgilendiği bilinmektedir. Sonuçları 1929 yılında açıklanan yarışmanın kazananı, ekonomik ve daha uygulanabilir olduğu değerlendirilmesiyle Jansen'in planı olmuştur (Yavuz F. , 1952, s. 29). Plan 1932 yılında onaylanarak yürürlüğe girmesiyle uygulanmaya başlayarak 1950'li yıllara kadar Başkent'in kentsel gelişimine yön vermesi nedeniyle erken Cumhuriyet dönemi Ankara kentleşmesi için büyük öneme sahiptir (Yavuz O. , 2023, s. 770).

Jansen Planı'nın hazırlık çalışmalarının sürdüğü dönemde kentin imarı için atılan önemli diğer bir adım ise Ankara Şehri İmar Müdürlüğü'nün kurulması olmuştur. 24 Mayıs 1928 tarihinde çıkarılan 1351 sayılı Kanun ile planlama ve uygulama alanında geniş yetkilere sahip bir müdürlük kurulmuştur. (Tekeli, 1998). Ankara Şehremaneti'nin mali durumunun ve idari yapısının kentin hızlıca imarı için yetersiz olduğu düşüncesiyle

Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Dahiliye Vekâletine bağlı kurulmuş ve Ankara'nın imar konusunda tek yetkili kurumu olmuştur. Kentin halihazır haritasının ve imar planının hazırlattırılarak Bakanlar Kuruluna onaylatılması görevi bu kuruma verilmişti. Bunun yanında planın uygulanmasına yönelik beş yıllık bir imar programı hazırlanarak Bakanlar Kuruluna onaylatılacaktı. Böylece halihazır harita yapımı ve imar programı gibi düzenlemeler mevzuatımızda yer almaya başlamıştır (Geray, 2003, s. 8). Bu haliyle Ankara Şehri İmar Müdürlüğü Ankara Belediyesine bağlanacağı 1937 yılına kadar kendine özgü özel yetkili bir kurum olarak çalışmalarına devam edecektir (Altaban, 1998, s. 44).

2.1.1.4. Jansen Planı (1932-1957)

Kesin uygulama imar planının 1932 yılında onaylanmasıyla yürürlüğe giren Jansen Planı toplam 1500 ha. alanı kapsayacak şekilde yapılmıştı. Planın 1978 yılı için nüfus öngörüsü yaklaşık 300.000 olarak hesaplanmış; ortalama hektar başına 120 ila 140 kişi seviyesinde bir yoğunluk tahminiyle kent güney yönüne doğru gelişecekti (Yavuz F. , 1980, s. 6).

Plana göre eski kent korunarak Kale bir “kültür mabedi” olarak değerlendirilerek müzeler, konferans salonları benzeri yapılara ev sahipliği yapacaktı (Jansen, 1935). Plan Ankara'yı dönemine uygun şekilde düşük yoğunluklu bir bahçe kent olarak tasarlamaktaydı. Buna göre kent, muhafaza edilen eski merkezinden başlayarak yönetim yeri Ulus, yeni konut ve yönetim bölgesi Yenışehir ile elçilikler bölgesi eksenini takip ederek bağların arasındaki Çankaya'daki Cumhurbaşkanlığı Köşküne uzanmaktaydı. Plan, Kale çevresinin orijinal haliyle korunmasının yanı sıra park ve bahçeler, bir memur sitesi, bir işçi mahallesi, Bakanlıkların bulunacağı bir yerleşke ve okulların yer alacağı kültür mahallesi gibi kararlar içeriyordu. Kentin sanayi alanı olarak, ulaşım rahatlığı ve rüzgara açık olması nedeniyle, eski ve yeni kentleri birbirinden ayıran demiryolu hattının

güney batısında tren garı civarında bir alan seçilmişti (Şenyapılı, 1985, s. 38-39). Ulaşım konusunda sınırlı kararlar alan Plan'da, ekonomik ve uygulanabilir olmasını temin açısından yollar araziye uygun şekilde, dar, düz ve kısa geçirilmiş; yaya yollarına öncelik verilerek taşıtlar için az sayıda fakat hızlı geçişe imkân verecek yollar tasarlanmıştır. Plan yarışması sürecinde ticaret merkezi olarak öngörülen alan uygulama planlarında Atatürk'ün isteği doğrultusunda Gençlik Parkı'na çevrilmiş ve yerine yeni bir yer seçilmemiştir (Tankut, 1990, s. 55-57).

Her ne kadar Jansen Planı günümüz Ankara'sının merkez bölgelerinin temel şeklini oluşturmuş olsa da Plan uygulama sürecinde birçok sorun yaşandığı, planının öngördüğü kent makroformunun süreç içerisinde büyük ölçüde değiştirildiği görülmektedir. Bu durumun en önde gelen nedenleri arasında kentin aldığı göç ile nüfusunun hızla artması vardır. Daha önce de bahsedildiği üzere Plan için yapılan 50 yıllık nüfus öngörüsüne yaklaşık 30 yıl önce ulaşılmış; bu da plan kararlarının uygulanmasında büyük sorunlara neden olmuştur. Bu dönemde Jansen Planı modern Cumhuriyet'in çağdaş bir başkent yaratma hedefini gerçekleştirirken, yıllık %6 nüfus artışına sahip bir kentin sorunlarını çözmeye çalışmak zorunda kalmıştır (Tekeli, 1998, s. 113). Hızla artan bu nüfusun barınmasını sağlayacak konut ihtiyacı uzunca yıllar Ankara'nın temel sorunlarından biri olarak kalacaktır. Bahçelievler, yeni işçi mahallelerinin tesisi girişimleri ve sonrasında ortaya çıkan gecekondu bölgeleri ile mevcut kente yağ lekeli biçiminde eklenen konut alanları kentin gelişme ve makroform sorunlarının başını çekecektir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2006, s. 63).

Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara dışındaki kentlerde büyük bir gelişme görülmemiş olsa da yöneticiler yeni modern devlete yakışır bir kentleşme hareketini, Ankara'da edinilen deneyimleri ülke sathına genişleterek, gerçekleştirme istek ve iradesine sahiptiler. Bu hedeflere ulaşılması amacıyla 1930-1935 yılları arasında çıkarılan altı önemli yasa ile Osmanlı'dan kalan yasal düzenlemeler değiştirilerek yeni bir

kurumsal yapı tesis edilmiştir. Bunları 1930 yılında kabul edilen 1580 sayılı Belediye Kanunu ve 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, 1933 yılından kabul edilen 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu ve 2033 sayılı Belediye Bankası Kuruluş Kanunu, 1934 yılında kabul edilen 2722 sayılı Belediye İstimlak Kanunu, 1935 yılında çıkarılan 2763 Sayılı Belediyeler İmar Heyetinin Kuruluşuna İlişkin Kanun biçiminde saymak mümkündür. Saymış olduğumuz kanunlar Cumhuriyet'in kent planlama ve yönetim anlayışının 1980'li yıllara kadarki genel esaslarını oluşturmuştur (Tekeli ve Ortaylı, 1978, s. 53-65).

417 sayılı Ankara Şehremaneti Kanunu'nun, 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun kabul edilerek yürürlükten kaldırılmasıyla Ankara Belediyesi de diğer belediyelerle eşit yasal statüye sokulmuştur. Fakat Kanun'un 94. maddesi, Ankara Belediye Reisi'nin hükümet tarafından atanmasına olanak sağlayarak Ankara için bir istisna yaratmaktaydı. Böylece çok partili dönemde ilgili maddenin 1948 yılında yürürlükten kaldırılmasına kadar sürecek valilerin aynı zamanda belediye başkanı olduğu, böylece Başkent'in merkezi idarenin temsilcisiince yönetildiği dönem başlamıştır (Yavuz F. , 1952).

Bu dönemi Ankara açısından, 1929'da vekaleten yürütmeye başladığı belediye başkanlığı görevini 1930 yılında Belediye Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle vefat ettiği 1946 yılına kadar asaleten devam ettiren Ankara'nın meşhur valisi Nevzat Tandoğan dönemi olarak adlandırmak mümkündür. Tandoğan, Belediye Kanunu'nun kabulünden ölümüne kadarki 17 yıllık uzun dönemde Ankara'nın imar ve planlama bürokrasisinin tepesindeki isim olmuştur. (Kocabaşoğlu, 1990, s. 163). Tandoğan idaresinin kent için olumlu yönleri kadar olumsuz tarafları da olmuştur. Öncelikle planlama ve imar süreçlerinin çalışkan ve disiplinli ve daha önemlisi Atatürk tarafından sevildiği bilinen biri tarafından yönetilmesi birçok sorunun ortaya çıkmasının önünü almıştır. Fakat konuya başka bir açıdan bakıldığında bu denli muktedit birinin planlama süreçlerine ilk elden dahil olmasının, başta Jansen olmak üzere alanın uzmanlarının işlerini rahatlıkla

yapmalarına engel olduğu söylenebilir. Tandoğan'ın da Jansen'in yönlendirmelerinden rahatsız olduğu ve çeşitli güç odaklarından gelen plan dışı istekleri Jansen'e rağmen uygulamak istediği bilinmektedir (Duru, 2012, s. 4). Falih Rıfkı Atay Çankaya adlı eserinde bu gerilimle ilgili, kendisinin başkanı olduğu imar komisyonunda üye olarak bulunan Tandoğan'ın plan kararlarına açıkça karşı duramadığı için uygulamaları dolaylı olarak engelleyici tavır içinde olduğunu belirtmektedir. Yine benzer şekilde Tandoğan'ın planın uygulanması konusunda teknik gerekçeleri görmezden gelerek ayak sürümesini, buna rağmen Atatürk'ün Plan'a sahip çıkar bir tavır sergilediğini şu anekdotla anlatmaktadır. (Atay, 1968, s. 490-492).

“Rahmetli Nevzat: — Malatya'da dağ başında yollar yapmışım. Yansen bana şehir içinde sokak yapmayı mı öğretecek? diyordu. Ve bir göstermelik olmak üzere parasının çoğunu, Atatürk'ün daima geçtiği bulvarı, plân disiplininin tersine, süslemek için harcıyordu.

...

Akköprü'den gelen yol ile Meclis önünden istasyona inen yolun kesiştiği yerde:

— Yeni şeyler yapmak için paraya ihtiyacınız var, bu iki yolu birbirinin altından üstünden geçirmek için şimdilik masraf etmeyiniz, diyerek, şehir mütehassısı tarafından bugünkü yuvarlak projesi yapılmıştı. Belediye Reisi bunu tatbik, ettirmeyi âdeta bir şeref meselesi hâline soktu. Otomobiller yavaşlayarak geçmek zorunda oldukları için Atatürk'e burada suikast yapılmak kolay olacağı ve mesuliyeti üstüne almayacağı iddiasına kadar gitti. Atatürk bizzat geldi meseleyi tetkik etti:

— Yuvarlağı belki biraz daha daraltmak lâzım, ama fikir doğrudur, yaptırınız, dedi.

Belediye, Yansen plânının kavşak prensiplerini nerede tatbik etmemişse, orada kazalar olmuştur ve senelerden beri seyrüsefer memuru beklemektedir. Yalnız bu yuvarlağın olduğu yerde hiçbir kaza olmamıştır ve hiçbir seyrüsefer memuru beklememiştir.

Profesör: —Tuhaf zat bu valiniz, evinde iki ampulü yanmasa bir elektrikçi çağırır. Tesisata el sürmez. Çünkü elektrikte ölüm vardır. Ölüm olmadığı için benim plânıma durmadan karışıyor. Hâlbuki şehircilik, elektrik tesisatçılığından çok daha ince bir sanattır, diye söylenirdi.”

Nitekim 1939 yılına gelindiğinde ise Jansen'in danışmanlık sözleşmesi artık Ankara'nın imarı hususunda kendisine ihtiyaç bulunmadığı, yaşlandığı ve asistanlarının da askere alınmalarından dolayı Ankara'ya gelemedikleri gerekçeleriyle yenilenmemiştir (Ankara İmar Müdürlüğü, 1946, s. 328). Fakat arsa spekülasyonunun şiddetle karşısında duran Jansen'in sözleşmesinin yenilenmemesinin arkasında çeşitli çıkar gruplarının ve nüfuzlu kişilerin olduğu düşünülmektedir. Jansen'in “*Artık kentin planının altından benim imzamı silebilirsiniz.*” ifadelerini kullanarak görevden ayrılmasını takip eden yıllarda yapılan plan dışı uygulamalar, arsa spekülasyonu konusunda ne denli haklı

olduğunu göstermiştir (Yavuz F. , 1981, s. 29). Bu konuya ilişkin üzüntüsünü Falih Rıfkı Atay, kişisel çıkarları öne koyan anlayışın Cumhuriyet'in büyük hayallerinden biri olan, Ankara'nın modern ve planlı bir şehir olarak imar edilmesine engel olduğunu şu cümlelerle ifade etmektedir (Atay, 1968, s. 487).

“Yansen plânının ve umumiyetle plân disiplinciliğinin, spekülasyoncular ve keyficiler elinde iflâs etmesine yandığım kadar hiçbir şeye yanmam. Bu hatıraları okuyucular arasında bir gün iktidar fırsatını elde edenler olursa, kendilerine hizmet etmek için menfaatçilik ve keyfilik yüzünden Ankara'nın neler kaybetmiş olduğunu kısaca anlatayım. Ta ki Şark kafasının ve mizacının, Atatürk'ün enerjisini bile eriterek, en güzel hayallerimizden birini nasıl söndürmüş olduğunu göresiniz.”

Daha önce de belirtildiği gibi Jansen Planı'nın uygulanmasının önündeki en büyük sorun Ankara'nın başkent oluşuyla birlikte gerçekleşen hızlı nüfus artışıydı. 1935 yılında yapılan nüfus sayımı verilerine göre sekiz yıl içerisinde İstanbul'da %7,2, İzmir'de %10,3 olarak gerçekleşen artış Ankara için %65,9 oranında gerçekleşmişti. Bu denli büyük bir artışla birlikte kentsel hizmetler ve özellikle konut alanındaki ihtiyaçlar tahmin edilenin çok üzerine çıkmaktaydı. Bunun sonucu ise yeni yerleşim alanlarına talebin artmasıyla arsa vurgunculuğunun ortaya çıkmasıydı (Duru, 2012, s. 10). Başlangıçta sıkı şekilde uygulanmaya çalışılan plan kararlarına, sermayedarlar ve bürokrasiden gelen baskılara karşı durmakta zorlanılarak kat artışları, yeşil alanlara konut yapılması, kamulaştırmalara engel olunması gibi müdahalelerde bulunulmuştur. Bunların sonucunda Yenişehir'de en fazla iki kat, Gazi Bulvarı'nda en fazla dört kat olarak planlanan yapılara birer kat için daha izin verilmiştir (Tankut, 1990, s. 126). Bu dönemde Belediyenin elinde bulunan, Yenişehir'deki büyük kamulaştırma ile mülkiyeti edinilmiş çok miktarda arsa da ileride değerlendirileceği beklentisiyle konut inşa edilmeyerek boş bırakılmıştır. Falih Rıfkı Atay bu hususa Çankaya kitabında, büyük kamulaştırma için kabul edilen kanuna arsaların satın alındıkları yıl ev yapılması zorunluluğunun konulmamasının büyük bir yanlış olduğunu belirterek değinmektedir (Atay, 1968, s. 486-487).

Varlıklı kesimler plan kararlarına uygun olmayan isteklerini nüfuzlarını kullanarak yaptırırken, böyle bir imkana sahip olmayan yoksul kesimler ise konut

ihtiyaçlarını karşılayabilmek için farklı yollara başvuruyorlardı. Bunun bir sonucu olarak 1930’lu yıllarda kente yakın fakat topografya nedeniyle plan dışı ve denetimsiz bırakılmış, Altındağ gibi yerlerde ilk gecekondular inşa edilmeye başlanacaktır (Duru, 2012, s. 10). Kentin ucuz işgücünün barındığı alanlar olan gecekondular mülkiyet kanunlarına aykırı şekilde genel olarak da hazine arazileri üzerine inşa edilen basit yapılardı. Başlarda gecekondular zabitanın başka işlerle meşgul olduğu milli bayramlar gibi zamanlarda kullanılmış tenekeler ve çamur kullanılarak inşa edilmekteydi (Yavuz F. , 1952, s. 71). Halkın kendi inisiyatifi ile bir gecede yaparak 4 ila 15 lira arası fiyatlara mal ettiği bu barakalar devletin yapmaya çalıştıklarına göre çok ucuz olmasının yanında kente çalışmak için gelen insanlara birkaç gün gibi kısa bir sürede barınma imkânı sağlıyordu (Aydın, Türkoğlu, Emiroğlu ve Özsoy, 2005, s. 447). İlk yıllarda bu yapılarla yıkarak mücadele edilse de çok başarı sağlanamamış; nihayet 1936 yılına gelindiğinde ise imara aykırı yapıların yıkılmasına son verilerek yalnızca para cezası ile yetinilmesi yoluna gidilmiştir (Tankut, 1990, s. 126). Dönemin İçişleri Bakanı şükrü Kaya 1934 bütçe konuşmasında baraka yıkım çalışmaları hakkında konuşurken bu alanlarla ilgili “Üçüncü Ankara” tanımını kullanmaktadır (Kaynar, 2016, s. 81). Falih Rıfkı Atay da o döneme ait şahitliğini; *“şehir plânında evsiz fakirlere verilmek üzere bir ucuz arsalar bölgesi ayrılmıştır. Bu arsalar her isteyene parasız da verilebilecek, fakat yapılanlar ufak kulübelere de olsa bir mühendisin kontrolü altında bulunacaktı. Tam merkezde mektep, arşı ve dispensere gibi umumî tesisler için bir yer ayrılacaktı. Belediye bu vazifesini de bir yana bıraktı. Dışarıdan gelenler Ankara Kalesi tarafındaki sırtlarda ilk gecekonduları tecrübe ettiler. İmar Komisyonu yıkılma kararı verdi, vilâyet ve belediye aldırış bile etmedi. Türkiye’de gecekondular faciası, işte o zamanlar Ankara Belediyesinin imar planlılığını bu türlü baltalamasıyla aldı, yürüdü. şimdi, Ankara’da bir kaçak şehir var! Bir bütün şehir... Kale etrafındaki dağları kaplayan bir şehir...”* ifadeleri ile dile getirmektedir (Atay, 1968, s. 493).

Günden güne hızla artan konut sorununa çözüm arayışları sürerken yeni alanların imara açılması gündeme gelmiştir. Bu amaçla Jansen'e Türkiye'nin ilk yapı kooperatifi olarak bilinen Bahçelievler Yapı Kooperatifi'nin gerçekleştirilebilmesi için mevzii imar planı hazırlanmıştır (Altaban, 1998, s. 45). Ankara'nın bu ilk yapı kooperatifi 1935 yılında, yüksek bürokrat, milletvekili, asker ve serbest meslek sahibi 121 ortak tarafından kurulmuştur. Ankara imar sınırları içerisinde arsaların çok pahalılaşması nedeniyle imar sınırı dışındaki Abdi Paşa Çiftliği arazisine ait yaklaşık 300 dönüm alan satın alınarak mevzii imar planı yaptırılmıştır. İnşaat tamamlanarak 1938 yılında 169 ev sahiplerine teslim edilmiştir. Henüz Bahçelievler Yapı Kooperatifi'nin inşaatı devam ederken Kooperatifin ortakları arasından ayrılan 50 kadar kişi 1936 yılında Güven Kooperatifini kurarak Kavaklıdere'de 51 konuttan oluşan ikinci bir mahalle kurmuşlardır. Böylece Ankara'nın konut krizine bir çözüm olarak konut arzının Türkiye için yeni bir yöntemi olan yapı kooperatifleri gündeme gelmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar olan dönemde Türkiye'de 50 yapı kooperatifi kurulduğu bilinmekte olup, bunlardan 22'si Ankara'da bulunmaktaydı. Kooperatifler öncelikli olarak arsa fiyatlarının görece ucuz olduğu imar sınırları dışındaki yerleri tercih etmekte; inşaatların tamamlanmasının ardından ise Belediyeye ulaşım ve kentsel hizmetlerin yerine getirilmesine yönelik baskı yapmaktaydılar (Şenyapılı, 1985, s. 77-78). Sayıları gün geçtikçe artacak yapı kooperatifleri Ankara'nın kentleşmesinde uzun yıllar önemli yere sahip bir konut sunum biçimi olarak yerini almıştır.

Aslında konut krizi ilk etkilerini henüz çok erken dönemde Ankara'nın başkent ilan edilmesini takip eden günlerde kentte çalışmak üzere gelen memurlar özelinde hissettirmeye başlamıştır. 1926 yılında Ankara Şehremaneti'ne imar işleri için borç verilmesine ilişkin kanun görüşülürken memurlara kira yardımı yapılması hususu bazı milletvekilleri tarafından dile getirilmiştir. 1929 yılında çıkarılan 1452 sayılı Devlet Memurları Maaşatının Tevhit ve Teadülüne Dair Kanun ile de bu talep, 1951 yılına değin

sürecek memurlara maaşları ile orantılı şekilde kira yardımı verilmesi uygulaması şeklinde hayata geçirilmiştir. Yine bu sorunun çözümüne yönelik olarak, 1928 yılında, resmi dairelerin bina gereksinimlerini karşılanması ve memurların barınacağı apartmanların yapılması amacıyla kaynak sağlamak için 1352 sayılı Ankara’da İnşa Edilecek Vekâlet ve Devair Binaları ile Memurin Apartmanları Hakkında Kanun çıkarılmıştır. Fakat apartmanların inşasından bir süreliğine vazgeçilerek buradan sağlanan kaynak kira yardımlarının ödenmesinde kullanılmıştır.

Konut sorununun çözümüne yönelik atılan bir diğer adım ise inşaat sektöründe uzmanlaşarak uzun vadeli krediler sağlayacak Emlak ve Eytam Bankasının 26 Mayıs 1926’da kurulması olmuştur. Sonradan Emlak Bankası adını alacak olan Bankanın amacı kuruluş kanununda bina yapacaklara borç vermek şeklinde belirtilmiştir. Banka bu dönemde Bahçelievler, Güven Evler gibi birçok yapı kooperatifine borç vermiştir. 1937 yılında Emlakbank Yapı Limited Şirketi adında bir şirket kurarak doğrudan inşaat sektörüne giren Banka, başlarda Gençlik Parkı, Meclis Binası’nın temel işleri, okul, klinikler gibi orta ölçekli birtakım inşaatların yapımını gerçekleştirmiştir. 1944 yılına gelindiğinde ise Banka, Türkiye’nin ilk toplu konut projesi olarak bilinen Saraçoğlu Mahallesi’nin inşaatını üstlenmiş; 1945 yılı sonunda 450 konutluk projede 150 konutu oturmaya hazır hale getirmiştir (Güvenç ve Işık, 1999, s. 89). 1946 yılında tamamen bitirilen ve mülkiyeti devlete ait olacak şekilde inşa edilmiş 450 konuttan oluşan proje Millî Savunma Bakanlığı yanında bulunmaktaydı. Burada oturan memurlardan konut kirası maaşlarından kesilmek suretiyle tahsil edilmekteydi.

Tüm bu çabalara rağmen konut arzının hızla artan nüfusun ihtiyacını karşılaması sağlanamamış; hızla yükselen kiralara engel olabilmek için İkinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla birlikte kiraların sabitlenmesi yoluna gidilmiştir. 1940 yılında çıkarılan 3780 sayılı Milli Korunma Kanunu ile kiralar 1939 yılı baz alınacak şekilde sabitlenmiştir. Fakat bu girişimin sabitlenen kiralara bağlı olarak getirisinin azalması

nedeniyle bina yapımının dolayısıyla konut arzının azalması gibi olumsuz sonuçları da beraberinde getirmiştir. Piyasa koşulları ve ekonomik gerçekliklerden uzak şekilde Kanun ile baskılanmaya çalışılan kiralar bu alanda fiyat dengesizliklerine yol açmış; “hava parası” gibi olumsuz uygulamalar ortaya çıkmıştır. Sonraki yıllarda yapılan kanun değişiklikleri ile bir düzen sağlanmaya çalışılsa da bunun tam anlamıyla hayata geçirilmesi mümkün olmamıştır (Kaynar, 2016, s. 75).

Bu gelişmeler yaşanırken, 1937 yılında İçişleri Bakanlığına bağlı olarak görevine devam etmekte olan İmar Müdürlüğü, buradan ayrılarak Ankara Belediyesine bağlanmıştır. Bunu takip eden aylarda gelen baskılara karşı koyamayan İmar İdare Kurulu imar planı dışında bulunan 3000 m² alan için geçici parselasyon ve yapı izni vermiştir. 1938 yılına gelindiğinde ise İmar İdare Kurulu tarafından imar sınırı belediye sınırları ile birleştirilerek kentin yaklaşık 1500 hektarlık imar sınırı, 16.000 hektara çıkarılmıştır. İmar sınırındaki bu on katlık artışla birlikte arsa rantlarının da önü açılmış oldu. Böylesi büyük bir alanın bir seferde imara açılması doğal olarak ulaştırma, temizlik, sağlık, atık ve kanalizasyon yönetimi gibi birçok kentsel hizmetin gerektiği şekilde sağlanamaması gibi büyük sorunları beraberinde getirmiştir. Bunlara ek olarak tarım arazilerinin ekilip biçilebilecekken, değerlendirilecekleri beklentisiyle boş vaziyette bekletilmesi gibi ciddi sorunlara yol açmıştır. (Yavuz F. , 1952, s. 84-91).

Bu dönemde yeni başkentin planlı biçimde kentleşmesi ve artan nüfus nedeniyle ortaya çıkan konut krizinin çözümü için mücadele edilirken, bugün artık Ankara’nın kent kimliği ile özdeşleşmiş birçok yapının da inşası gerçekleştirilmiştir. Bu yapıların 1930’a kadar Osmanlı ve Selçuklu mimari üsluplarından öğeler barındırdığını görmekteyiz. Mimar Vedat Tek ve Mimar Kemalettin gibi isimler tarafından şekillendirilmiş olan ve Birinci Ulusal Mimarlık Akımı olarak adlandırılan bu döneme ait eserlerin önde gelenleri arasında İkinci Meclis Binası, Ankara Palas, Osmanlı Bankası Binası, Maliye Bakanlığı Binası gibi yapıları saymak mümkündür (Yalım, 2020, s. 175). 1930’lu yıllardan itibaren

ise eski üsluptan ayrılarak yeni Cumhuriyet'in anlayışına uygun şekilde modern mimarlık tarzının hakimiyeti başlamıştır. Bu dönemde davet edilen, Bruno Taut, Clemens Holzmeister, Martin Elsaesser, Ernst A. Egli gibi uluslararası alanda tanınmış yabancı mimarlar Ankara'nın mimari üslubunu belirlemiştir. Siyasal Bilgiler Fakültesi Binası, Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Binası, yıkılan İller Bankası Genel Müdürlük Binası, Merkez Bankası Binası, İçişleri Bakanlığı Binası, Sümerbank Binası bu dönem inşa edilen önemli yapılardır. 1940'lara geldiğimizde ise bu kez ağırlıklı olarak Türk mimarların yön verdiği İkinci Ulusal Mimarlık Akımı dönemi Anıtkabir, Opera Binası gibi yapılarla karşımıza çıkmaktadır (Altın, 2003, s. 8).

2.1.2. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Dönem (1945-1960)

İkinci Dünya Savaşı sonrasında dünyada önemli değişiklikler yaşanmış, devletler arasında demokrasi, insan hakları ve refah devleti kavramları gündeme gelmiştir. Devletler saygınlıklarını bu ortak değerler çevresinde tesis etmeye başlamıştır. Türkiye de saygın devletler arasında yerini alabilmek için yeni dünya düzeninin kurumlarını benimseyerek bunların içerisinde yer almıştır. Bu yönelim siyasi alanda en önemli etkisini çok partili rejime geçilmesi şeklinde göstermiştir. Bu geçişle birlikte yürütülmekte olan çağdaşlaşma projesi de nitelik değişikliğine uğramıştır. Artık devam ettirme imkânı çok kısıtlı hale gelen “halka rağmen halk için” bakışı değişerek popülist etkilere daha açık bir çağdaşlaşma projesi yürütülmeye başlamıştır. Diğer yandan Demokrat Parti iktidarı ile birlikte Ankara Türkiye'nin kentleşmesindeki öncü rolünü kaybetmeye, bu alandaki İstanbul'a karşı sahip olduğu görece üstünlüğünü yitirmeye başlamıştır. Artık Cumhuriyetin ilk yıllarındaki, Ankara'ya verilen özel önem İstanbul'a verilmeye başlamıştır. İstanbul için başlanan ve büyük kaynak ayrılan imar hareketi bunun başlıca göstergesidir. Başkent bu dönemde daha çok arsa rantları, imar planı aykırılıkları, ilave kat düzenlemeleri gibi hususlarla anılacaktır (Keleş ve Duru, 2008, s. 36).

Bu dönemde, Savaş boyunca ie kapalı halde kalmış olan ülke ekonomisi dışa aılmaya başlamıştır. Tarımda makineleşme ile modernizasyon, özel sektör yatırımlarının önem kazanması ve demiryolu ağırlıklı ulaşım yatırımlarının karayolu ağırlıklı yatırımlara evrilmesi, bu dönemin sonraki on yılları da etkileyecek önemli özellikleridir. Bunların sonucu olarak oluşan, daha geniş piyasalar için üretim yapan bir ekonomik sistem ve tarımda makineleşmenin artmasıyla kırdan kente göç hızlanmıştır (Tekeli, 1998, s. 116-117). Böylece Türkiye’de çok hızlı kentleşme olgusunun yaşandığı bir döneme girilmiştir. Bu kentleşme eğıliminden, zaten başkent ilan edildikten sonra olağan dışı şekilde nüfusu artmış olan Ankara da nasibini alarak g almaya devam etmiştir. Başkent ilan edildiğinde 20.000 civarında olan, 1945 yılına gelindiğinde 226.000’e ulaşmış Ankara’nın nüfusu, bu tarihten sonra da hızla artmaya devam etmiştir (Yavuz F. , 1980, s. 13).

Yaşanan bu yoğun göç sonucunda Ankara’da bir taraftan gecekondular hızla artmaya başlarken, diğer taraftan da mevcut plan dahilinde yapılaşmalar için kat artış baskıları gündeme gelmiştir. Nitekim 1951 yılına gelindiğinde baskılar sonuç vererek Bakanlar Kurulu tarafından tüm konutlara ilave birer kat çıkmaya imkân tanıyan plan değişikliği hayata geçmiştir. Bu tarihten sonra uzun yıllar kat artışı konusu Başkent’in gündeminde yer almaya devam edecektir (Altaban, 1998, s. 52).

Marshall yardımları neticesinde tarımda gerçekleşen makineleşme ile birlikte kırdan kente itilen köylüler, zaten konut sıkıntısı yaşanan kentlere geldiklerinde barınma için zorunlu olarak gecekondulara yönelmiştir. Bu insanların köyden kente gelme nedenleri Ankara’nın geniş istihdam olanaklarına sahip olması değil, tarımdaki makineleşme nedeniyle köylerdeki iş olanaklarının azalmasıydı. Bu nedenle gecekonduda yaşayanlar daha çok hamallık, ayakkabı boyacılığı, seyyar satıcılık, gndelikilik gibi marjinal sektör içlerinde çalışmaktaydı. İaşe Dağıtım Birliklerinin tespitine göre 1948 yılında Ankara’da gecekondular nüfusu ağırlıklı Altındağ, Atıfbey,

Aktaş, Yenidoğan, Yenihayat yerleşim yerlerinde olmak üzere 60.000 civarındaydı (Şenyapılı, 1985, s. 81-83).

Başlangıçta, düzenli bir işe ve gelire sahip olmayan köyden kente gelmiş bu gruplar yasal yollarda konut sahibi olmanın gereklerini yerine getirecek imkanlardan yoksun olduklarından, emek pazarına yakın ve topografik olarak yerleşime uygun olmayan hazine arazilerine gecekondular inşa etmekteydiler. Zaman içerisinde gelişmeye başlayan sanayinin emek talebinin artması ve bu talebi karşılayacak olan işgücünün barınma ihtiyacının idare tarafından karşılanamaması yeni bir çelişki doğurmuştur. Bu olguyu önemli bir meşruiyet kaynağı sayan gecekondulu ahalisi, süreç içerisinde siyasal alanda da pazarlık gücü kazanarak uzun vadede varlıklarını koruma imkanına erişmiştir (Tekeli, 1998, s. 119).

Kentte oluşan gecekondulu alanlarına kent içi ulaşım hizmetlerinin verilememesi sonucunda ortaya çıkan diğer bir olgu ise dolmuş sistemidir. Kentin bu şekilde altyapı hizmetlerinden yoksun şekilde büyüyen kısmı ile modern şekilde gelişen kesimleri arasındaki fark zaman içerisinde belirginleşerek önemli sorunlara yol açacak ikili bir kent yapısı oluşturmuştur (Tekeli, 1998, s. 117).

Gecekondular ile ilgili yapılan ilk önemli yasal düzenleme 14 Haziran 1948 tarihinde çıkarılan 5218 sayılı Ankara Belediyesine, Arsa ve Arazisinden Belli Bir Kısmını Mesken Yapacaklara 2490 Sayılı Kanun Hükümlerine Bağlı Olmaksızın ve Muayyen Şartlarla Tahsis ve Temlik Yetkisi Verilmesi Hakkında Kanun'dur. Ankara'ya özel olarak çıkarılan Kanun ile Başkent'teki gecekondular ilk defa yasal statü kazanmıştır. Kanun'da gecekondulu ifadesi yerine *"kendilerine ait olmayan arsalar üzerinde ruhsatsız olarak meydana getirilmiş yapılar"* ifadesi yer almakta ve gecekonduların yoğunlaştığı bölgelerde yeni konut yapacaklara belli şartlarda arsa tahsisi yapılması düzenlemekteydi. Bu çerçevede, gecekonduların yoğun olarak bulunduğu

Yenidoğan, Altındağ, Mamak, Atıfbey, Seyran Bağları, Topraklık gibi yerler yeni konut alanları olarak belirlenmişti. Ankara ile sınırlı bu Kanun'un çıkarılmasından yalnızca iki hafta sonra çıkarılan 5218 sayılı Bina Yapımını Teşvik Kanunu ile tüm belediyelere arsa tahsis yetkisi verilmiştir. Mevcut gecekonduları yıkmadan sorunun çözülmesi amacıyla çıkarılan bu yasalar, konut yapacaklara arsa tahsis edilmesini ve bu arsalar üzerine bir yıl içerisinde inşaata başlayarak iki yılda yapıların tamamlanması zorunluluğunu getiriyordu. Ayrıca 5228 sayılı Kanun ile bu yapılar için uygun kredi desteği ve bina vergisinden 10 yıllık muafiyet gibi teşvik edici düzenlemeler de yapılmıştır (Kaynar, 2016, s. 83). Bu halleriyle 5218 ve 5228 sayılı kanunları gecekonduları af, meşrulaştırma ve önleme hususunda yapılan ilk düzenlemeler olarak adlandırmak mümkündür (Geray, 1990, s. 221). Gecekondu sorununa farklı çözüm yolları arayan bu yasalar esasında, gecekonduların affedilmesiyle birlikte belediyeler tarafından planlı arsa sunulmasını amaçlamaktaydı. Ancak popülist eğilimler sonucunda yasaların uygulamaları yalnızca gecekondu afları şeklinde kendini göstermiştir. Bunun sonucunda gecekonduların kentlerin ayrılmaz parçaları olduğu ve birbirini takip eden gecekondu afları ile seçimlerin siyasi hayatımıza girdiği bir dönem başlamıştır (Keleş ve Duru, 2008, s. 34).

Ankara Belediyesi bu yasaların bir uygulaması olarak öncelikle kentin kuzeyinde, İstanbul Yolu'nun sağında bulunan alanda arsalar üretmeye başlamıştır. Sonradan Yenimahalle adını alacak alanda yapılan parselasyon ile yaklaşık 3.000 arsa üretilmiş ve bunların 2.085'i başvuranlar arasından seçilen kişilere tahsis edilmiştir. Üç yılın sonunda bu arsaların 2000'inde konut inşa edilerek yaklaşık 20 bin nüfuslu bir yatakhane kent oluşturulmuştur (Geray, 1990, s. 220-221).

Gecekondu aflarıyla ilgili önemli bir yasal düzenleme ise 5218 ve 5228 sayılı kanunlardan bir yıl sonra 1949 yılında kabul edilen 5431 sayılı Ruhsatsız Yapıların Yıkıtılmasına ve 2290 Sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 13'ncü Maddesinin Değiştirilmesine Dair Kanun ile yapılmıştır. Kanun, 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar

Kanunu'nun 13. maddesinde yaptığı değişiklikle sakıncası bulunmayan izinsiz binaların düzeltilerek kullanılmasına izin verirken, teknik koşullara ve imar planına uymayan yapıların yıkılmasını öngörüyordu.

5218 ve 5228 sayılı kanunların uygulanmasında beklenen başarının sağlanamaması sonucunda, isteğe bağlı olarak düzenlenmiş konut yapma ve kiraya verme görevi 24 Mart 1950 tarihinde çıkarılan 5656 sayılı Belediye Kanunu'na bazı Maddeler Eklenmesine Dair Kanun ile yeniden düzenlenmiştir. Kanun'un birinci maddesine göre belediye meclisleri gerekli görmeleri halinde mesken yapmak, bunları belde sakinlerine kiraya vermek veya satmak işlerini zorunlu belediye hizmetlerinden sayabilecekti.

Tüm bu düzenlemeler ve çözüm arayışları arasında 1950 yılına gelindiğinde artık gecekondulara tapu verilmesi konuşulmaya başlanmıştır. 1954 Genel Seçimleri'nin arifesinde 24 Temmuz 1953 tarihinde kabul edilen 6188 sayılı Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Yapılan Binalar Hakkında Kanun ile bu doğrultuda önemli bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre belediyeler ellerindeki arazileri ucuz konutların yapımı için kullanarak, bunları maliyeti üzerinden sağlığa aykırı gecekondularda oturanlara ya da gecekonduları yıkılanlara verebilecektir. Ruhsatsız konutlar, mahalle oluşturmaları halinde dörtte biri peşin, kalanı ise 5 yılda ödenmek koşuluyla, iki yıldır belediye sınırları içerisinde ikamet eden kişilere satılabilecektir. Kanun'un yürürlük tarihinden sonra inşa edilecek gecekondular ise inşaatları tamamlanmış ise 15 gün içerisinde, tamamlanmamış ise hemen yıkılacaktır (Kaynar, 2016, s. 84). Kanun'un uygulaması hakkında 1958 yılında İçişleri Bakanı Namık Gedik'in verdiği bilgiye göre Başkent'te mevcut 45.850 gecekondu bulunmaktaydı. Bunlardan 22.227 hak sahibine tapuları verilmiş; 29.345'ine daha verilecektir. 540 gecekondu sahibine arsa gösterilmiş; 900 gecekondu yıkılmış; 492 hak sahibine ise blok apartman yaptırılmıştır (Şenyapılı, 1985, s. 142).

Konut kooperatifleri, Ankara’da mesken sıkıntısının çözümü arayışında bu dönemde de sayıları artarak önemli bir konut sunum aracı olmayı sürdürmüştür. Bir grup milletvekili tarafından 1951-1952 yıllarında hayata geçirilen Dikmen ve Subayevleri Yapı Kooperatifleri kapsamında üretilen konutlardan oluşan yeni mahalleler ortaya çıkmıştır. Ankara Memur Ev Kooperatifi’nin sebze bahçeleri bölgesinde konut inşa etmek üzere yaptığı başvuru, bölgenin sanayi bölgesi olacağı gerekçesiyle kabul edilmemiştir. Benzer şekilde Şentepe Yapı Kooperatifi’nin 1954 yılında yaptığı Yenimahalle Etlik arasında kalan alanın imar sınırı içerisine dahil edilmesi hususunda yaptığı başvuru, yapılacak olan yeni imar planının beklenmesi gerektiği gerekçesi ile kabul edilmemiştir. Aynı alan için daha sonra başvuran İlbank ve Barındırma Yapı Kooperatifleri de yanı nedenle olumlu cevap alamamışlardır. Çankaya Köşkü’nün arkasındaki arazide Yıldız Evler Kooperatifi için istenilen parselasyon da iskân alanları dışında imar uygulaması yapılamayacağı gerekçesi ile İmar İdare Heyeti tarafından reddedilmiştir (Kaynar, 2016, s. 80). Bu dönemde Ankara’da bunlar gibi 200 kadar yapı kooperatifi bulunmaktaydı (Şenyapılı, 1985, s. 158). Fakat sonraki yıllarda kooperatifler gerekli ölçüde yaygınlaşamamış; kooperatifler eliyle konut üretimi yerini başka konut sunum biçimlerine bırakmıştır.

1945-1960 arası dönemde belediyeler için çeşitli düzenlemeler getirilerek bunların uygulamaları görülürken, diğer taraftan merkezi yönetimin kentleşme alanında yeniden örgütlenmesiyle ilgili düzenlemeler yapılmıştır. Bu dönemde yapılan önemli yasal ve kurumsal düzenlemeleri beş başlıkta toplamak mümkündür. Bunların ilki 13 Haziran 1945 tarihinde kabul edilen 4759 sayılı İller Bankası Kanunu ile İller Bankası’nın kurulmasıdır. Daha önceden kurulmuş Belediyeler Bankası ve Belediye İmar Heyeti birleştirilerek kurulan Banka’nın amacı Kanun’a göre, belediyeler için altyapı proje ve planlama konularında teknik hizmet vererek bu işlerin finansmanında destek olmaktır. Banka’nın bu alanda katkısı yadsınamamakla birlikte, kentlerde gerçekleşen hızlı değişim

karşısında yeterli olamadığı sonradan görülecektir. Bu alanda yapılan ikinci önemli yasal düzenleme ise 1 Temmuz 1948 yılında çıkarılan 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu'dur. Kanunla birlikte belediyelerin gelirlerinde belirli bir artış sağlansa da yaşanan dönüşüm karşısında çok sınırlı kalmıştır. Üçüncü adım ise 27 Ocak 1954 yılında 6235 sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanunu'nun çıkarılmasıdır. Böylece bu alanda ileriki yıllarda faaliyet gösterecek önemli bir eleştirel sivil toplum kurumunun oluşmasının yolu açılmıştır. Dördüncü gelişme 9 Temmuz 1956 yılında kabul edilen İmar Kanunu'dur. Planlamanın kapsamını belediye sınırlarından mücavir alanına da kapsayacak şekilde genişleterek kentlerin imar sorunlarına çözüm arayan Kanun, dünyada ortaya çıkan yeni planlama anlayışının bir sonucudur. Sonuncu gelişme ise 9 Mayıs 1958 tarihinde kabul edilen 7116 sayılı Kanun ile İmar ve İskân Bakanlığının kurulmasıdır. Yaşanmakta olan hızlı kentleşmenin yarattığı sorunları en aza indirmek amacıyla kurulan Bakanlığın planlama, konut ve yapı malzemeleri konularında uzmanlaşması hedeflenmekteydi. Planlama konusu ise kent ile sınırlı tutulmayarak, Kanun'da bölge planlaması kavramı yer almıştır.

Yapılan tüm bu düzenlemeler ve diğer çabalar hızlı kentleşme karşısında yeterli derecede etkili olamamıştır. Tüm modern kentleşme çabalarına rağmen planlama dışı emrivakilerle kentte yeni gecekondu bölgeleri oluşmaktaydı. Bu gelişmeler karşısında popülist eğilimlerin dışında kalamayan siyasetçiler ise bunları meşrulaştıran af yasaları çıkarmakla yetinmişlerdir (Tekeli, 1998, s. 117-118).

Diğer taraftan 1950'li yıllarla birlikte apartman yapımı diğer büyük kentlerde olduğu gibi Ankara'da da hızla artmıştır. Kentlerin kendine özgü mimari özelliklerden yoksun şekilde yapılaşmasına neden olan apartmanlaşma süreci, yap-satçılık ve kat mülkiyetinin meşrulaşması sonucunda hız kazanmıştır. Bu çerçevede, 6 Ocak 1954 tarihinde kabul edilen 6217 sayılı Kanun ile Tapu Kanunu'nda yapılan değişiklik

sonucunda orta sınıfların yüksek yoğunluklu apartmanlar içerisinde konut edinme imkânı doğmuştur (Aydiner, 2023, s. 913).

Bu dönemde Başkent için önemli bir gelişme ise imar planının yenilenmesiydi. Daha önce bahsettiğimiz üzere, Jansen Planı kentleşmenin gerisinde kalmış ve plan dışı gelişmelerle asli biçimini kaybetmiştir. Bu gelişmeler sonucunda Ankara için yeni bir plan yapılması gündeme gelmiştir. 1955 yılında sonuçlanan uluslararası yarışmanın kazananı, Nihat Yücel ve Raşit Uybadin tarafından yapılan plan olmuştur. Plan'ın mimarlarından Nihat Yücel aynı zamanda İmar Müdürlüğünde danışmanlık görevini de üstlenmiştir. (Keleş ve Duru, 2008, s. 36).

1957 yılında Bakanlar Kurulu tarafından onaylanarak yürürlüğe giren Yücel Uybadin Planı, yerleşik alan olarak 5720 hektarlık meskûn alanı kabul etmekteydi. Oysa Lörcher ve Jansen planlarının ulaştığı azami kent büyüklüğü 1500 hektar civarındaydı. Dönemde yaşanan gecekondulaşma ve plan dışı büyümenin boyutlarını buradan da anlamak mümkündür. Yücel Uybadin Planı ise büyük göç ve nüfus baskısı altında mesken krizi yaşayan kentin çeperlere yayılmasını kontrol ederek bütünleşik bir makroform yaratmaya çalışmaktaydı.

Plan kentin doğusunda ve batısında oluşan iş bölgelerini banliyö güzergahı ile bağlantılı konut bölgeleri düzenleyerek birbirleri ve kentin bütününüyle bağlantılı hale getirmeye çalışmıştır. Bunun sonucunda, Etimesgut'ta şeker fabrikası ve Kayaş'ta askeri fabrikalar bölgelerinde işçilerin konut ihtiyaçlarını karşılayarak gecekondu bölgelerinin oluşmasına engel olmayı hedefleyen plan kararları getirilmiştir.

Planın diğer önemli öngörülerinden biri günümüzde de kentin temel ulaşım eksenlerinden biri olan Konya-Samsun Yolu adını alacak çevre yoludur. Mamak'tan Balgat'a uzanan bu yol sistemi güzergahında yer alan planlı ve plan dışı yapıların hizmet vererek kentin biçimlenmesinde önemli bir etkiye sahip olmuştur.

Kentin merkezi olan Yenışehir Kızılay ekseninin gelişme eğilimini yeterince değerlendirmeyen Plan bu bölgede bir iş merkezi oluşturulması yönünde herhangi bir karar getirmemiştir. Bunun günümüzde bölgede yaşanan kentsel problemlerin birçoğunun temelinde yer alması muhtemeldir. Bununla birlikte planın uygulama döneminde hayata geçirilen Kat Mülkiyeti Kanunu ve Bölge Kat Nizamı Planı düzenlemeleri Plan'ın uygulanmasındaki önündeki en önemli engeller olmuştur. Bir yandan da Plan'ın onayının hemen ardından plan sınırı olan Belediye sınırına komşu kaçak yapılaşmalar başlamıştır. Karşıyaka, Demetevler, Şentepe, Tuzluçayır, Akdere, İncirli, Keçiören, Sokullu, Öveçler gibi birçok yer bunların örnekleri arasındadır (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2006, s. 64-65).

Jansen Planı tecrübesinde yaşanana benzer şekilde, Yücel Uybadin Planı'nın nüfus öngörüsü de Ankara'nın nüfus artışının çok gerisinde kalmıştır. Plan'ın 2000 yılı için öngördüğü 750.000 nüfusu henüz 1965 yılına gelindiğinde çoktan aşılmıştır. Temel olarak bu nedenle, Ankara'nın 1957 Planı ölü doğmuş kabul edilmektedir (Cengizkan, 2002, s. 189).

2.1.3. 1960-1980 Dönemi

27 Mayıs askeri darbesi sonucunda yürürlüğe giren 1961 Anayasası Türkiye'nin demokratik ve siyasal hayatına önemli değişiklikler getirmiştir. Bu Anayasayla sosyal devlet ve refah devleti anlayışları benimsenmiştir. Devlet vatandaşların klasik özgürlüklerini sağlamakla birlikte, zorunlu gereksinimlerini de karşılamakla yükümlü görülmeye başlamıştır. Bu çerçevede Anayasa, devlete yoksul ve dar gelirlilerin sağlık koşullarına uygun konut ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik tedbirlerin alınması yükümlülüğünü vermiştir. 1961 Anayasası'nın getirdiği anlayış sonucu Türkiye'de kentleşme daha evvelki dönemlere olmadığı derecede toplumcu biçimde değerlendirilmeye başlamıştır. Bunun sonuçları hem imar ve konuta yönelik

düzenlemelerde hem de yerel yönetimlerin uygulamalarında görülmektedir. Anayasa aynı zamanda refah devletini gerçekleştirmenin kaynakların rasyonel kullanımına bağlı olduğu görüşüne dayanarak planlı kalkınma ilkesini getirerek, anayasal bir kurum olan Devlet Planlama Teşkilatı'nı kurmuştur. Böylece Türkiye'de de diğer gelişmekte olan ülkelere benzer şekilde planlı karma ekonomi politikası uygulanmaya başlamıştır (Tekeli, 1998, s. 121).

1961 Anayasa'sıyla belediye başkanlarının doğrudan halk tarafından seçilmesi hükmü getirilmiştir. Askeri yönetimin sonunda 1963 yılında yapılan mahalli idareler seçimlerinde CHP'li Halil Sezai Erkut Ankara'nın bu şekilde seçilen ilk belediye başkanı olmuştur. Onu 1980 askeri darbesine kadar ardılları Ekrem Barlas, Vedat Dalokay ve Ali Dinçer izlemiştir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2025b).

1960-1980 arası dönemde de hızlı kentleşme diğer büyük kentlerde olduğu gibi Ankara'da da devam etmiştir. Bu dönemde büyük kentler metropolleşmenin getirdiği yeni sorunlarla karşılaşmaya başlamış; Ankara da bunların öncüsü olmuştur. Örneğin önceleri konu edilmeyen hava kirliliği nüfusun bir milyonu aşmasıyla Ankara'nın gündemine girmiştir. Bu dönemde kentleri değiştiren önemli etmenlerden biri de 1970'li yıllarda Türkiye'de otomobil sanayinin üretime başlamasıyla özel araç sahipliğinin hızla artmasıdır. Böylece daha yüksek gelir gruplarının kent dışında uydu kentlerde ikamet etme yönelimleri başlamıştır (Tekeli, 1998, s. 121-122).

Bu yıllarda kentin yeni alanlara yayılmasının sınırlandırılması ve toprak sahiplerinin ellerindeki arsaların daha da değerlendirilmesi isteğiyle yoğunluk artışı yönündeki baskılar da artmaya başlamıştır. Bu doğrultuda bölge kat düzenini bozacak plan tadilatı talepleri önceleri İmar ve İskân Bakanlığınca kabul edilmese de artan baskılar karşısında 1960 yılında kabul edilmiştir. Böylece 1961 yılında Bölge Kat Nizam Planı

uygulaması başlamıştır. Bunun sonucu olarak parseller birleştirilerek çok katlı yapıların inşası olanaklı hale gelmiş; yoğunluklar artmıştır (Geray, 2003, s. 9).

Öncelikli Ankara olmak üzere ülkenin tüm kentlerinde önemli etkileri olacak diğer bir düzenleme ise 1965 yılında çıkarılan Kat Mülkiyeti Kanunu olmuştur. Kanunla birlikte aynı parsel üzerinde birden fazla bağımsız mülkiyet tesis edilmesinin önü açılmıştır. Böylece Ankara bu dönemde, bütün kentlerimizi kısa zamanda etkisi altına alacak olan apartmanlaşmanın öncüsü olmuştur. Artık yasal zemine sahip olan yap-satçılık hızla artarak, bu alanda faaliyet gösteren çok sayıda yeni küçük müteahhit ortaya çıkmıştır. Bunun doğal bir sonucu olarak da sayıları artan yapıların niteliğinde düşüş olmuştur (Sargın, 2012, s. 163).

Kat Mülkiyeti Kanunu'nun çıkarılmasının ardından Kanun'un bir sonucu olarak, 1968 yılında çatı ve çekme katlarının yasaklanması gerekçesiyle bir imar planı değişikliği yapılmıştır. Fakat bu değişiklikte birlikte asıl arzu edilen yoğunluk artışı hayata geçirilerek tüm yapılara birer kat ilavesine izin verilmiştir. Aynı yıl çıkarılan yapılara kat eklenmesine ilişkin yönerge de kat eklenmeden çok yık-yap süreçlerine hız vermiştir. Bunun sonucu olarak, Ankara'da aynı parsel üzerindeki kimi yapılar üç defa yıkılarak yeniden inşa edilmiş; ortalama yapı ömrü 15 yıl seviyesine gerilemiştir (Altaban, 1998). Bu dönemde önceden müstakil konutlar şeklinde kurulmuş kooperatifler kat artışından etkilenmiştir. Önce Bahçelievler apartmanlara dönüşmüş, bunu bir süre eski halini koruyabilse de 1971 yılında Mebusevleri takip etmiştir (Geray, 2003, s. 9).

Bu sırada yap-sat şeklindeki konut sunumunun kentlerin ihtiyacını karşılamakta yeterli olamayışı ve yöntemin pahalılığı yeni konut sunum biçimleri arayışını doğurmuştur. Bunun sonucunda İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1967) ilk defa toplu konut bir öneri olarak sunulmuştur. Bu talebin örgütlenerek sermayenin bu konuda harekete geçirilmesi, büyük toprakların temini, planlama ve altyapı faaliyetleri gibi

süreçleri içeren ve devletin öncülüğüne ihtiyaç duyan bir iş olmasına rağmen ileriki yıllarda bu girişimlere yerel yönetimler ve özel sektörün öncülük ettiği görülmüştür. İmar ve İskân Bakanlığının operasyonel gücünü artırmak amacıyla 1969 yılında çıkarılan 1164 sayılı Kanun ile Bakanlığa bağlı Arsa Ofisi'nin kurulması da bu konuyla ilişkili bir gelişmedir. Fakat kentlerde arsa tedarikinde faydalı olabilecek bu kurum, yeterli kaynak sağlanmadığı için istenilen ölçüde etkili olamamıştır. (Tekeli, 1998, s. 123-127).

1960'lı yıllarda Ankara kent planlaması açısından önemli bir gelişme ise nazım imar planı bürosu deneyimi olmuştur. 1965 yılında alınan bir Bakanlar Kurulu kararı ile İstanbul, Ankara ve İzmir kentlerinde nazım imar planı büroları kurularak bunların sorumluluklarının belirlenmesi ve yapılacak planların belediyelerce uygulanmasını sağlayacak düzenlenmelerin yapılması için İmar ve İskân Bakanlığı görevlendirmiştir. Böylece üç büyük kentte nazım imar planı bürolarının kurulmasına dayanak olacak yasal zemin hazırlanmıştır. 1965 yılında İstanbul, 1968 yılında İzmir nazım imar plan bürolarının açılmasının ardından nihayet 29 Ocak 1969'da Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosu kurularak çalışmaya başlamıştır (Altaban, 2002, s. 33-34). Nazım Plan Bürosunun kurulmasıyla Ankara'da planlama alanında üçlü bir yapı oluşmuştur. Buna göre uzun vadeli planlamadan Nazım Plan Bürosu, planın uygulamasından Ankara İmar Müdürlüğü, ruhsat ve izinlerden ise Ankara Belediyesi sorumludur (Aydın, Türkoğlu, Emiroğlu ve Özsoy, 2005, s. 542). 1972 yılında çıkarılan 6735 sayılı Kanun ile İmar Kanunu'nda yapılan değişiklikle ise, büyük kentlerde Bakanlığa belediyeler üstü nazım plan yapma yetkisi verilmesi sonucunda Büroların güçleri artmıştır. Ankara Metropolitan Alan Nazım Planı, Büro tarafından 1973 yılında hazırlanmaya başlamıştır (Aydın, Türkoğlu, Emiroğlu ve Özsoy, 2005, s. 542). 1980'lerin başına kadar süren bu çalışmanın sonucunda Ankara 1990 Nazım Planı hazırlanmış ve 1982 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Sonraki bölümde detaylarını vereceğimiz Plan göç ve

gecekkondulaşma baskısı altında gelişen kent makroformunu kontrol altına almayı hedeflemiştir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2006, s. 65).

Bu yıllarda tüm çabalara rağmen Ankara'nın gecekkondu sorunu çözülememiş; devam eden nüfus baskısı sonucunda plan dışı ve kendine özgü dinamikleri ile gecekkondular kentte yayılmaya devam ederek, planlı kentin yanında plansız bir kent oluşmuştur. Bu dönemde gecekkondulaşma en çok Yücel Uybadin Planı'nın hemen sınırında kalan Etlik, Keçiören, Dikmen ve Balgat'ta yoğunlaşmaktadır (Günay, 2006). 1968 yılında Ankara nüfusunun %60'a yakını gecekkondularda yaşamakta ve kentteki yapıların %65'i ise gecekkondulardan oluşmaktaydı (Aydın, Türkoğlu, Emiroğlu ve  zsoy, 2005, s. 543).

Bu çerçevede dönemde yapılan en önemli yasal düzenlemelerden biri "gecekkondu" kavramının ilk defa dile getirildiği 20 Temmuz 1966 tarihli ve 775 sayılı Gecekkondu Kanunu'dur. Kanunla gecekkondu alanlarının varlığı ve bu alanlarda imar mevzuatı dışında yeni bir yasal çerçevenin olabilirliği kabul edilmiştir. Gecekkondular için tesviye, ıslah ve  nleme bölgeleri oluşturulmasını  ng ren Kanun, bu alanlardaki işleri kolaylaştırmak için Bakanlık ve belediyelere kaynak sağlayıcı düzenlemeler getirmiştir. Gecekkondu Kanunu'nda da daha önce çıkarılan gecekkondu aflarında olduğu gibi gecekkondularda yaşayanlara kentsel hayatta bir yer ve güvence sağlama yaklaşımı temel motivasyon olmuştur. Bu güvencenin sağlanmasıyla birlikte, gecekkondu mahallelerinde konutların kalitesinde artış olmuştur. Devamında ise siyasi himayecilik süreçleri sonucunda, bu bölgelerdeki altyapı ve kentsel hizmetlerin niteliklerinde de belirli seviyede iyileşme olmuştur. Bunların sonucunda artık gecekkondunun yalnızca bir barınak olma niteliği değişerek gecekkondu yapımı ticarileşmiş ve gecekkondular kentsel rantın bir parçası olan yatırım aracı haline gelmiştir. 1973 mahalli idareler seçimlerinde diğer büyük kentlerde olduğu gibi Ankara'da da gecekkondu sakinlerinin sosyal demokrat eğilimli adaylara oy vermesi sonucunda merkezi yönetim ve yerel yönetimlerde ayrı partiler

iktidar olmuştur. Bu Ankara ve diğer büyük kentler açısından farklı bir belediyeçilik anlayışını beraberinde getirmiştir (Tekeli, 1998, s. 127-128).

1973 yerel seçimleriyle başlayan ve “Toplumcu Belediyeçilik” olarak adlandırılan dönemin uygulamalarının öncüsü Ankara olmuştur. 1980 yılına kadar sürecek bu dönem, Ankara için iki belediye başkanı Vedat Dalokay ve Ali Dinçer’in isimleriyle anılmaktadır. Bu yıllarda Avrupa solu örnek alınarak uygulamaya çalışılan, “Yeni Belediyeçilik” olarak da adlandırılan toplumcu belediyeçilik pratiği Türkiye yerel yönetim birikimi açısından önemli bir aşamadır (Keleş ve Duru, 2008, s. 37).

Vedat Dalokay döneminde Başkanlık Uzmanları adı verilen bir danışma kurulu oluşturulmuştur. Dalokay çalışmalarını bu beyin takımı ile birlikte yürütmüştür. Bu yıllarda Ankara’yı ilgilendiren birçok karar, alanlarında uzman mühendis, mimar, kent plancısı, iktisatçı ve hukukçular olan İlhan Tekeli, Önder Şenyapılı, Yalçın Küçük, Esat Turak, Ahmet N. Yücekök, Adil Özkol, Erhan Acar, İrem Acaroğlu ve Demirtaş Ceyhun’dan oluşan kurul ile birlikte alınmıştır (Ayanoğlu, 2020, s. 123).

Bu dönemin öne çıkan özelliği ise sınırlı kaynakların verimli kullanılması düşüncesi olmuştur. Göreve gelmesi üzerine yaptığı açıklamada Dalokay, büyük yatırımlardan çok halkın gündelik hayatını doğrudan etkileyecek uygulamalara önem vereceklerini, bütçelerini de buna göre düzenlediklerini belirtmiştir. Bu doğrultuda Dalokay başkanlığı döneminde uzun vadeli, büyük ve yüksek maliyetli projelere girişmek yerine, kısa sürede sonuç vererek kentlilerden olumlu tepki alacak görünür hizmetlere yönelinmiştir (Ayanoğlu, 2020, s. 125). Bu doğrultuda atılan ilk adım Kızılay’da yapımı tamamlanamayan alt geçit için açılan çukurun kapatılması olmuştur. Devamında ise kavşak ve meydan düzenlemeleri yapılmıştır. Kent merkezinden başlayarak Başkent’teki kavşakların tamamına yakını döner kavşak şeklinde düzenlenmiştir. Çok az maliyetle yapılan bu düzenlemelerin sonucunda Ankara’da trafikte gözle görünür bir rahatlama

olmuştur. Bu konuda atılan diğer bir adım ise sebze halinin kent dışına taşınması olmuştur (Tekeli, 2010, s. 248).

Dönemin belediyecilik uygulamalarındaki diğer bir farklı ve önemli husus ise hizmetlerde yoksul kesimlere öncelik verilmesi yönünde pozitif ayrımcılık yapılmasıdır. Bu yıllarda kentin kaynakları öncelikli olarak gecekondu mahalleleri ve yoksulların ikamet ettiği bölgelerin sorunlarının çözülmesi için ayrılmıştır. Özellikle gecekondu bölgelerine yeni yollar yapılmış; buralara altyapı ve kentsel hizmetler götürülmeye çalışılmıştır. Dalokay bu yaklaşımı “çevreden merkeze belediyecilik” olarak adlandırmıştır. Bununla birlikte yine kendi ifadesi ile “kentin vitrin çalışmaları” olarak adlandırdığı merkezi canlandırma çalışmaları da yapılmıştır (Tekeli, 2010, s. 246).

Bu dönemde ayrıca sonradan hayata geçecek Akkondü (günümüzde Batıkent) projesi için çalışmalar başlatılmıştır. Bugün Altınpark olarak bilinen o dönemde golf kulübü tarafından kullanılan alanın geri alınarak park olarak düzenlenmesine çalışılmıştır (Dalokay, 1977, s. 13-14). Bunlarla birlikte kaynak yaratmaya yönelik çeşitli çabalarda da bulunulmuştur. Kızılay’da yapılacak binalarda her 100 m² işyeri alanı için bir otopark yeri gösterilmesi zorunlu tutulmuş; bunun temin edilememesi halinde araba başına 30 bin lira bedel tahsil edilerek katlı otoparkların inşasında kullanılmak üzere otopark fonu oluşturulmuştur. Belediyeye ait emlakların kiralarının artırılması, işçilerin sigorta primleri ve elektrik faturalarının ödenmeyerek bunların kentsel yatırımlara aktarılması girişimleri de yine dönemin kaynak yaratma çabalarından olmuştur (Tekeli, 2010, s. 249).

Dalokay’ın ardından göreve gelen Dinçer zamanında da benzer anlayış sürdürülmüştür. Önceki dönemde planlanan projelerin bazılarının hayata geçirilmesi için ilk adımlar atılmıştır. İmar planlaması önemli bir yerel yönetim işlevi olarak görülerek bu konuda adımlar atılmıştır. Bu yıllarda, Dalokay döneminden farklı olarak çok sayıda plancının istihdam edildiği bir planlama birimi kurulmuştur. Belediyede çalışan mühendis

ve mimarların da sayısı artırılmıştır. Bunun getirdiği ivme ile önemli uygulamalar hayata geçirilmeye başlamıştır. Batıkent projesi için kamulaştırmaların yapılarak gerekli arsaların sağlanabilmesi için Batıkent Kooperatifler Birliği KENTKOOP'un kurulması gibi önemli adımlar atılmıştır. Bu alanda Batıkent, toplumcu belediyeçilik döneminde Ankara'da kentleşmenin kamulaştırılan topraklar üzerinde planlı bir şekilde yönetilmesi politikasının uygulandığı, en önemli ve geniş bölgeyi kapsayan yerleşim alanı girişimidir (Keskinok, 2006, s. 121). Yine merkezi yönetimin karşı duruşuna rağmen metro projesi hazırlanarak temeli bu dönemde atılmıştır. Ulaşım alanında başka bir yenilik olan tahsisli otobüs yolları uygulaması yine bu dönemde hayata geçirilmiştir (Geray, 2003, s. 10). Günümüzde kentin sembollerinden biri halini almış Sıhhiye'de bulunan Güneş Kursu Anıtı da bu dönemde tamamlanmıştır (Aydın, Türkoğlu, Emiroğlu ve Özsoy, 2005, s. 593).

Bu arada kentsel açık alanların artırılmasına yönelik önemli adımlar atılmıştır. Dalokay döneminde golf kulübünün tahliyesi için başlatılan çalışmalar sonuç vererek alan Belediyenin tasarrufuna geçmiştir. Ancak projenin hayata geçirilmesi 12 Eylül sonrasına kalacaktır. Önceden bir golf kulübüne üye sınırlı bir zümreye hizmet veren alan, bugün Altınpark olarak Ankara'nın en büyük ve önemli rekreasyon alanları arasında yer almaktadır (Ayanoğlu, 2020, s. 166-167).

Toplumcu belediyeçilik döneminde Ankara'da yapılan yeniliklerden biri de bazı bölgelerde yapılan yayalaştırma çalışmaları olmuştur. "İnsan ayağının basmadığı yer bizim değildir." sloganıyla gündeme alınan yayalaştırma çalışmaları öncelikli olarak Kızılay'da yoğunlaşmıştır. Bu amaçla dünyadaki yaya alanı uygulamalarını bilen kurulun önerileri dikkate alınarak yayalaştırma projeleri hazırlanmıştır. Böylece kent merkezinde yayaların üstünlüğü sağlanmıştır. Bununla birlikte merkezde kültürel faaliyetlerin daha fazla yer alabilme imkânı doğmuştur (Ayanoğlu, 2020, s. 172-174).

Bu dönemde Başkanlık Uzmanlarının dikkate değer önerilerinden biri ise Ulus'un yeniden düzenlenmesi konusuydu. Ancak kaynak sıkıntısı nedeniyle Dolakay döneminde bu hayata geçirilememiştir. Ulusun yeniden düzenlenmesi işi, Dinçer döneminde ortaya konulan Ankara Tarih Yeşil Kültür Rekreasyon Aksı projesine dahil edilse de bu proje de tamamlanamamıştır (Atabaş, 1983). Yine bu dönemde toplu ulaşım politikalarının geliştirilmesi yönünde adımlar atılmıştır. Bunlar özellikle Dinçer döneminde somutlaştırılarak çeşitli uygulamalar hayata geçirilmiştir. Ego Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve Planlama Üst Kurulu tarafından kabul edilen 24 maddelik Kent İçi Ulaşım Politikası ve Uygulama İlkeleri'nin uygulamaya konulması bu döneme rastlamaktadır. Ayrıca toplu taşıma öncelikli yeni politikayı oluşturmak amacıyla toplu taşıma kongreleri, sergi ve açık oturumlar düzenlenerek çeşitli yayınlar yapılmıştır. Bu çerçevede araç öncelikli geleneksel bakış açısından farklı biçimde, insan öncelikli bakış açısının egemen olduğu bir yaklaşımın varlığından söz edilebilir (Özbakır, 1983, s. 183).

Böylece birçok yeni uygulamayı içinde bulundurması açısından Ankara'nın kentleşme tarihi açısından önemli yere sahip olan bu dönem, 1980 yılındaki askeri darbe ile sona ermiştir.

2.1.4. 1980 Sonrası Dönem

Bu yıllarda İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaşanan kentleşme süreçlerinin belirli bir doygunluğa ulaşmış olmasıyla dünyada yaşanan büyük bunalıma çözüm için bir yeniden yapılanma süreci başlamıştır. Dünyadakine benzer şekilde Türkiye'de 1980 yılında liberal politikaların benimsenmesini öngören 24 Ocak Kararları ve arkasından gelen 12 Eylül Askeri Darbesi önemli dönüm noktaları olmuştur. Mekânın yeniden düzenlenmesi süreçlerinin temel iki belirleyicisi olan nüfus ve sermayenin yeniden dağılımı bu dönemde önemli değişiklikler yaşamıştır. 80'li yıllarda ülkede yaşanan sanayileşme sürecine koşut olarak nüfus artış hızı düşmüştür. Türkiye'de kırdan kente

göçün önemi azalmış; kentler arası göç önem kazanmaya başlamıştır (Tekeli, 1998, s. 128-129).

1973 petrol krizinin etkileri tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de, özellikle de Ankara başta olmak üzere büyük kentlerde görülmüştür. İthal ikameci sanayileşmeye bağlı yaşanan sorunlar ve siyasal istikrarsızlık kentlerde kendini günden güne büyüyen bir karmaşa olarak göstermiştir. Bu krizin çözümüne yönelik atılan ilk adım neoliberal politikalar lehinde bir siyasi dönüşüm olmuş; bu dönüşümün yol haritası 24 Ocak Kararları olarak ortaya konulmuştur. Siyasi krizin ve kargaşanın asker eliyle çözülmesi amacıyla da 12 Eylül Darbesi gerçekleşmiştir (Şengül, 2009, s. 136-137).

Yerel özerkliğin ve demokrasinin askıya alındığı darbe sonrası dönemde Ankara’da daha çok askeri yönetimin kararlarının uygulandığı süreç yaşanmıştır. 1983 yılında ANAP’ın iktidara gelerek askeri idarenin sona ermesiyle Türkiye için yeni bir dönem başlamıştır. Bu dönemden sonra Ankara diğer kentlere liberal politikaların hayata geçirilmesi hususunda liderlik etmeye başlamıştır. Bugün yerel yönetimlerin yaygın olarak kullandığı, yerel hizmetlerin özel sektör eliyle yaptırılması uygulamaları bu dönemde başlamıştır. Bu uygulamaların öncüsü ise Ankara’da ilk olarak gecekondu affı uygulamalarında Belediyeye destek sağlaması amacıyla kurulmuş Yeminli Özel Teknik Bürolar olmuştur. Böylece bugün yerel yönetimler açısından benimsenmiş bir yöntem olarak görülen, kamu hizmetinin özel sektör eliyle yaptırılmasının ilk örnekleri hayata geçmiştir (Keleş ve Duru, 2008, s. 39). Bu önemli yaklaşım değişiminin sonucunda kente ilişkin yasal çerçevede yıllar içerisinde önemli değişiklikler olacaktır.

1980 sonrası dönemin hemen başında henüz askeri yönetim sırasında çıkarılan 8 Temmuz 1981 tarihli ve 2487 sayılı Toplu Konut Kanunu sürecin önemli yasal düzenlemelerindendir. Böylece bir konut sunumu yöntemi olarak “toplu konut” kurumsallaşmıştır. Bunun sonucunda konut yapımına kaynak aktarımı hızlanarak konut

arızı artmıştır. 1984 yılına gelindiğinde ise toplu konut fonlarını yönetecek özel bir kurum olması amacıyla Toplu Konut İdaresi kurulmuştur (Kongar, 1999, s. 560). Bu tarihten sonra toplu konut uygulamaları tüm diğer kentlerde olduğu gibi Ankara'nın kentleşmesinde de önemli role sahip olmuştur. Süreç içerisinde yapılan yasal düzenlemelerle ile birçok yetkiyi elinde toplayan TOKİ eliyle yapılan projeler, Ankara'nın kentleşmesinde ve bugünkü kent formunun oluşmasında önemli rol oynamıştır. Özellikle 2000'li yıllarda gerçekleşen büyük inşaat faaliyetleri sonucunda toplu konut ve kentsel dönüşüm uygulamaları ile kentte önemli bir apartmanlaşma süreci yaşanmıştır.

Toplu Konut İdaresinin kurulduğu yıl çıkarılan önemli bir düzenleme ise gece kondu affı olarak bilinen 24 Şubat 1984 tarih ve 2981 sayılı Kanun'dur. Kanunla birlikte imar ve gecekondu mevzuatına uygun olmayan şekilde yapılmış yapıların altı ay içerisinde başvuru yapmaları koşuluyla, uygun olanların yasallaştırılmasının önü açılmıştır. Bunlara ilk etapta tapu tahsis belgesi, sonrasında ise yapılan ıslah imar planları ile tapu verilmesi uygulaması hayata geçirilmiştir. Tapu senedine esas olacak tahsis belgesi de ilk defa bu kanun ile mevzuata girmiştir (Tercan, 2018, s. 22). Bu dönemde gecekondu yasasının geniş ölçüde uygulandığı görülmektedir. Bunun sonucunda 2000'li yıllarda kentsel dönüşüm uygulamalarının odağı olacak gecekondu bölgelerine yasal statü sağlanmıştır.

Döneminde Ankara'yı ilgilendiren önemli düzenlemelerden birisi ise 1982 Anayasası'nın mahalli idareler hususunu düzenleyen 127'inci maddesiyle mümkün hale gelen *“büyük yerleşim yerleri için özel yönetim biçimleri”* getirilebilmesi hususunun hayata geçirilmesidir. Böylece 1984 yılında Ankara metropoliten alanında iki kademeli bir yönetim biçimi getiren büyükşehir belediyesi oluşturulmuştur. Bu dönemde çıkarılan yasalarla merkezi idarenin denetimi önemli ölçüde azaltılmış; belediye gelirlerinde önemli iyileşmeler olmuştur (Tekeli, 1998, s. 132-133). 1985 yılında çıkarılan ve birçok

değişiklikle birlikte halen yürürlükte olan 3194 sayılı İmar Kanunu ile fiili olarak 1936 yılından beri süregelen merkezi idarenin imar planlarını onaylama yetkisi belediye meclislerine devredilmiştir (Yüceyılmaz ve Yüceyılmaz, 2018, s. 106). Bu düzenlemelerle birlikte bu dönemde Ankara’da kentsel gelişimin çerçevesini çizen temel belge Ankara 1990 Nazım Planı olmuştur.

2.1.4.1. Ankara 1990 Nazım Planı

Çalışmalarına Ankara Metropolitan Alan Nazım İmar Bürosu tarafından 1973 yılında başlanan Ankara 1990 Nazım Planı, 1982 yılında askeri yönetim döneminde onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Başkent’in batı koridoru boyunca gelişmesini öngören plan önemli bir belge olmakla birlikte kentin 1990’lı yıllardaki güneybatı koridorundaki gelişimini kapsayamadığından, 2000’li yıllara gelindiğinde genel olarak ömrünü tamamlamıştır. Yücel Uybadin Planı’nın yerleşim ve nüfus hedeflerinin henüz 1970’lere gelindiğinde aşıldığı, metropolleşen kentin sorunlarının çözümünde bu planın yeterli olmadığı tespiti sonrasında, İmar Bürosu uzun yıllar süren çalışmalar ve analizler yapmıştır. Bunların sonucunda kentin içinde bulunduğu doğal çanak göz önünde bulundurularak, çevreye en az zarar ve mümkün olan en düşük maliyetle büyüyebileceği koridor olarak kenti İstanbul Yolu eksenine yönlendiren “batı koridoru” belirlenmiştir. Konut ve sanayi bölgelerinin kentin batısında yerleştirecek yeni bir kentleşme gücü oluşturan bu kararın önemli odak noktaları Sincan, Eryaman ve Batıkent gibi toplu konut sahaları ile Sincan’daki organize sanayi bölgeleri olmuştur. Plan’ın nüfus öngörüsü 1990 yılı için göçün düşük ya da yüksek olmasına göre 2,8 milyon ila 3,6 milyon aralığındadır. Bu yönüyle nüfus ve yerleşim hedeflerinin büyük ölçüde tutarlı olduğu görülen Plan, kentin yağ lekesi biçiminde genişleyen formunu, ışınsal olarak yönlendirme anlamında önemli bir çözüm arayışı olmuştur. Plan’ın kenti çevreleyen gecekondu alanlarını düzensiz konut alanı olarak tanımlayarak bunların dönüşümlerine yönelik bir çözüm getirmeyişi önemli eksikliklerinden biri olarak görülmektedir. Diğer bir eksikliği ise

kentin mevcut merkezi iş alanının “batı koridoru” boyunca yayılacağı öngörüsüyle bu alanın korunması ya da dönüşümüne yönelik bir öngöründe bulunulmamasıdır. Bununla birlikte Plan onaylandıktan sonra Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan Ankara Çevre Otoyolu projesi kent makroformuna zarar vererek güzergahı boyunca spekülasyon baskılarının artmasına ve Nazım Plan kararlarının dışında konut ve sanayi alanlarının yapılmasına yol açmıştır. Buna ek olarak kısa süre sonra yapılan plan değişiklikleri ve ilave planlar, kaçak yapılaşmaların düzenlenmesi amacıyla yapılan ıslah imar planları, belediye mücavir alanı dışında yapılan mevzi imar planları ve kontrol edilemeyen kaçak yapılaşma gibi nedenler neticesinde Ankara 1990 Nazım Planı da işlevsiz hale gelmeye başlamıştır (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2006, s. 66-67).

Dönemin uygulamalarına baktığımızda 1984-1989 yılları arasında Mehmet Altınsoy’un belediye başkanlığı döneminde yapılan köprülülük ve katlı kavşak projelerinin kentsel ulaşımında öne çıktığını görmekteyiz. Bu dönemde Kent’in Kızılay ve Ulus’tan sonra önemli bir diğer merkezi olan Dışkapı’ya yapılan köprülülük kavşak bu alanın işlevini yitirmesine sebep olmuştur. Bunun yanında diğer kentlere de olumsuz örnek olacak bir uygulamanın başlamasına neden olmuştur (Keleş ve Duru, 2008, s. 39). Bu uygulamaların aynı zamanda 1980 sonrası hâkim olan yeni anlayışa uygun şekilde, raylı sistemlerden uzaklaşarak karayolu ve daha ziyade özel araçlara öncelik veren politikalar doğrultusunda atılmış adımlar olduğu söylenebilir.

Bu dönemde yağ lekeli biçiminde büyümüş halde olan Başkent, topografik çanak içinde yoğunlaşarak meteorolojik havalandırma koşullarından mahrum kalmıştır. Bunun sonucunda hava kirliliği Ankara’nın en önemli sorunların biri olmaya başlamıştır. Bu nedenle kent içi ulaşımı düzenleyecek bir ulaşım ana planı ve buna altlık oluşturacak detaylı bir kentsel gelişim planı hazırlanması ihtiyacı doğmuştur (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2006, s. 67). Bu amaçla 1986 yılında ODTÜ bünyesinde teşkil edilen bir araştırma grubu tarafından hazırlanan Ankara 2015 Yapısal Planı Kente ilişkin önemli

veriler ve tespitler ortaya koymuştur. Bu plan onaylanmamış olup; Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Büyükşehir Belediyesi ve Valilik arasında imzalanan bir protokol ile yetinilmiştir. Bu nedenle mevzuatımız açısından, böyle bir belgenin yaptırım gücü olup olmadığı tartışmalıdır (Geray, 2003, s. 10).

2.1.4.2. 2015 Yapısal Planı

Başlangıçta Ankara Kentsel Ulaşım Projesi'ne altlık oluşturmak gibi sınırlı bir amaçla yola çıkılsa da 2015 Yapısal Planı, Belediyenin yetkili olduğu mücavir alanla sınırlı kalınmayarak, metropoliten etki alanının da dikkate alındığı bir bakışla hazırlanmıştır. 2015 hedef yılına göre 4,5 ila 5,5 milyon nüfus öngörüsüne göre hazırlanan plan topografik çanak içine yoğunlaşmış Kent'te bozulan iş iskân ilişkisini tamir etmek, hava kirliliğini çözmek ve kent içi ulaşım konusunda hedef ve araçları tanımlamak için ilkeleri ortaya koymuştur. Temelde Ankara 1990 Nazım Planı ilkelerine sadık kalan Plan batı koridoruna ek olarak kentin mevcut gelişme eğilimine uygun şekilde yapılaşmanın kuzey, kuzeydoğu ve güney yönlerine doğru da desantralizasyonunu öngörmüştür. Bu planın yerleşme odakları, batıda iş alanı olarak Temelli ve Polatlı, kuzeyde sanayi alanı olarak Kazan, doğuda ağır sanayi ve savunma sanayi alanı olarak Elmadağ ve Kırıkkale, güneyde yüksek teknoloji sanayi alanı olarak Ahiboz, kuzeybatıda ise Çubuk ve Akyurt olarak belirlenmiştir. Plan kentsel çekirdek ile ilgili ise yeni ulaşım sistemleri ve yenileme çalışmalarıyla hizmet sektörünün yoğunlaştığı bir kent merkezi kurgusu önermiştir. Plan yapılan analiz ve tespitler dikkate alınmadan hayata geçirilen TEM otoyolunun Ankara geçişi sonucunda büyük ölçüde işlevini yitirerek “planlı plansızlık dönemi” olarak adlandırılacak dönemin uygulamalarının biri olarak kalmıştır. Her ne kadar Plan, yapılan protokol ile Bakanlık, Belediye ve Valilik tarafından çerçeve bir belge olarak kabul edilmişse de onaysız olduğundan, alt ölçekli planları ve uygulamayı gerektiği ölçüde yönlendirememiştir. Aksine Plan'ı temel çerçeve olarak kabul etmiş kamu kurumları, birbirinden ayrı olarak bilhassa kentin güneybatı

koridorunda onayladıkları planlarla yetki kavgaları yaşamıştır (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2006, s. 67-70). Gölbaşı, Beytepe ve Çayyolu'nda mevzi imar planlarıyla oluşturulan konut alanları, ilçe belediyelerinin onayladıkları ıslah imar planları ve İvedik bölgesindeki Organize Küçük Sanayi Bölgesi gibi uygulamalar Plan'ın öngörülerini ciddi biçimde bozmuştur.

Mevcut ANAP iktidarına tepkilerin arttığı 1990'lı yıllara doğru büyük kent yönetimleri de el değiştirmiştir. Böylece Ankara'da da 1989-1994 yılları arasında kapsayacak Murat Karayalçın'ın belediye başkanlığı dönemi başlamıştır. Temelde uygulanan liberal politikaların çerçevesinde bir değişiklik olmamakla birlikte, Karayalçın dönemi plana ve programa dayalı bir idare anlayışına sahip olması, popülizmden uzak ve altyapı yatırımlara önem veren kentsel politikalara öncelik verilmesi nedeniyle kentin gelişimine olumlu etkide bulunmuştur. Örneğin atıksu arıtma tesisi, doğalgaz ve metro projeleri gibi Ankara için son derece önemli büyük projeler bu dönemde başlatılmıştır. Fakat bunun yanında Belediyenin tahvil ihracı yoluna giderek büyük borçlanmalar yapması veya Portakal Çiçeği Vadisi gibi kentsel rant temelli dönüşüm projelerinin hayata geçirilmesi gibi olumsuz uygulamalar da bu dönemde gerçekleştirilmiştir (Keleş ve Duru, 2008, s. 39-40).

Bu dönemde dış kaynaklı krediler marifetiyle hayata geçirilen yaklaşık 1 milyar dolarlık metro, 300 milyon dolarlık doğalgaz şebekesi ve 660 milyon dolarlık kanalizasyon projeleri bugünkü Ankara'ya da büyük etkileri olan önemli ve büyük yatırımlardır. ANAP dönemi projelerini sıradan bayındırlık projeleri olarak gören Karayalçın iki projeyi ayrı tutmuştur. Bunlardan ilki projelendirilmesi 1970'li yıllarda toplumcu belediyeçilik döneminde yapılan fakat hayata geçirilemeyerek çalışmalarına ancak Altınsoy döneminde başlanan Altınpark, diğeri ise Şehirlerarası Otobüs Terminali projesidir. Her iki proje de Karayalçın döneminde tamamlanarak hizmete sunulmuştur. Bu dönemde Türkiye'de yeni liberal kentsel politika araçlarının en önemlilerinden biri

olan kentsel dönüşüm projelerinin öncüleri sayılan uygulamalar hayata geçirilmiştir. Bunlar Dikmen ve Portakal Çiçeği Vadisi projeleridir. Henüz kentsel dönüşüme yönelik herhangi bir yasal altyapı yokken, tahvil ihracı yoluyla borçlanılarak sağlanan finansman ile tamamlanan projeler Ankara'nın kentleşme deneyiminde önemli yere sahiptir (Kurtuluş ve Aslan, 2016, s. 36-37).

Bu dönemde başlayan kentsel dönüşüm projeleri 2000'li yıllarda hız kazanarak devam etmiş; böylece Ankara'da gecekondulu alanları yüksek yoğunluklu apartman bölgelerine dönüşmüştür. 3 Temmuz 2005 tarihinde kabul edilen 5393 sayılı Belediye Kanunu ile yasal mevzuata kavuşarak kurumsallaşan kentsel dönüşüm uygulamaları günümüzde de yoğun biçimde devam etmektedir.

2.1.4.3. Ankara 2025 Planlama Çalışması

Karayalçın döneminde 2015 Yapısal Planı'nın kapsam ve çerçevesi büyük ölçüde genişletilerek Ankara 2025 Planlama Çalışması yapılmıştır. Fakat bu planın da onayı tamamlanamamıştır. Bundan sonra Ankara'da belediyeler ve plan onama yetkisine sahip diğer kamu otoritelerinin onayladığı ıslah ve mevzi imar planları ile birçok aykırılık yaratılmıştır (Geray, 2003, s. 10).

2.1.4.4. 2023 Başkent Nazım İmar Planı

Başkent'in son dönemde hazırlanan onaylı üst ölçekli planı 2023 Başkent Nazım İmar Planı Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16 Şubat 2007 tarihli ve 525 sayılı Kararı ile onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Planın 2023 yılı nüfus öngörüsü 7.568.500 olarak belirlenmiştir. Plan'da kentte yeni yerleşim alanları açmak yerine, yerleşik alanlardaki kronikleşmiş sorunlara müdahale etmek ve buraların yerleşime daha uygun hale getirilmesi öncelikli olarak ele alınmıştır. Bunun yanında desantralizasyon ihtiyacı yeniden ele alınarak kent çeperindeki sanayi ve çalışma ilişkisinin yeniden kurulması değerlendirilmiştir. Sektörel öncelikler açısından değerlendirildiğinde Plan Ankara'nın

bilim, kültür ve hizmet sektörlerinde uzmanlaşması öngörüsüne sahiptir. Bu genel ilkelere ek olarak plan Büyükşehir Belediye Kanunu'nda yapılan değişikliklerle metropoliten alana bağlanan kırsal nitelikli yerleşim yerleri için özel planlama yapmayı öngörmektedir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2006).

2.1.4.5. 2038 Ankara Çevre Düzeni Planı

Ankara'nın en son hazırlanan üst ölçekli planı olan 2038 Ankara Çevre Düzeni Planı Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.01.2017 gün ve 116 sayılı Kararı ile onaylanmıştır. Ancak Plan'ın kamu yararı, şehircilik ve planlama ilkelerine aykırı olduğu gerekçesiyle, Şehir Plancıları Odası tarafından açılan dava sonucunda Plan iptal edilmiştir (TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2025). Bu iptal kararıyla birlikte mevcut durumda Ankara'nın imar konusunda bir üst ölçek planı bulunmamaktadır.

Ankara'nın kentleşmesinde gerek yapılan uygulamalar gerekse süresinin uzunluğu bakımında 1994-2017 yıllarını kapsayacak Melih Gökçek'in başkanlığı dönemi önemli bir yere sahiptir. Görev süresince Başkent, diğer kentlere düzenli ve planlı kentleşmede liderlik etmektense, popülist politikaların, kamuoyunda ses getirmesi amaçlanan gösterişli projelerin ve gündelik çözümlerin uygulanması konusunda örnek olmuştur. Yayaları görmezden gelen araç öncelikli ulaşım düzenlemeleri, kentin tarihi simgelerine ve yaşam alanlarına ciddi zararlar veren altgeçit, üstgeçit ve katlı kavşak projeleri, rant yaratmak amacıyla gecekondu alanlarında yapılan kentsel dönüşüm projeleri sonucu yaşanan yoğun apartmanlaşma, kentlilerin temiz suya erişim imkanını ortadan kaldıran yanlış uygulamalar bu dönemde gerçekleşmiştir (Keleş ve Duru, 2008, s. 40). Bununla birlikte daha önce çalışmalarına başlanan Ankaray ve Kızılay-Batıkent metro projeleri bu dönemde faaliyete geçmiş Ankara'nın kentsel ulaşım sistemlerine önemli katkı sağlanmıştır. Bunlara ilave edilen Çayyolu ve Keçiören metro hatlarıyla ulaşım ağında yeterli kapasiteyi sağlamasa da belirli bir ilerleme kaydedilmiştir. Fakat

kent içi ulaşım alanındaki bu sınırlı miktardaki gelişmelerin yanında bu dönemde karayolu ve özellikle de otomobilleri önceleyen kent içi ulaşım yaklaşımının Başkent'te hâkim kılındığını söylemek gerekmektedir. Bunun sembol uygulamalarını, AOÇ ve ODTÜ'ye ait arazilerden meslek odalarının ve vatandaşların tüm itirazlarına rağmen geçirilen çok şeritli yol projelerinde görmekteyiz. Ankara'nın ulaşım ağını, silüetini, kentsel dokusunu şekillendirecek birçok uygulamanın hayata geçmiş olması bakımından bu uzunca dönem önem arz etmektedir.

2000'li yıllardan sonra Ankara kent merkezi Ulus, Kızılay, Çankaya ekseninden Eskişehir Yolu, Söğütözü, Çukurambar bölgesine kaymıştır. Bunu bir yatay göç süreci olarak değerlendirmek mümkündür. Cumhuriyet'in ilk yıllarından 2000'li yılların başına kadar bürokrasi, özel sektör, eğlence hayatı gibi tüm alanlarda öncü konumunu koruyan Ulus-Kızılay-Çankaya hattı artık yerini Eskişehir Yolu eksenine devretmiştir. Cumhurbaşkanlığı Yerleşkesinin AOÇ arazisine yerleşmesi de bu sürecin önemli bir adımı olmuştur. Diğer kentlere benzer şekilde Ankara'da da kamu özel iş birliği ile yapılan büyük projeler son dönem Ankara kentleşmesinde önemli yer tutmuş olup; bu süreç devam etmektedir. (Bensoy, 2022, s. 18).

Günümüzde, Gökçek'in istifası sonrası yaşanan geçiş döneminin ardından yapılan yerel yönetimler seçimi ile başlayan Mansur Yavaş yönetiminde, kamuoyunu etkileyecek sansasyonel projelerden vazgeçilmiş olsa da neoliberal belediyecilik anlayışı devam etmektedir. Bununla birlikte toplumcu belediyeciliğin ilk dönemine benzer biçimde kentin acil ihtiyaçlarını çözecek, vatandaşların etkilerini kısa zamanda görebileceği uygulamaları önceleyen kent yönetimi anlayışının hâkim olduğu söylemek mümkündür. Ayrıca, Yavaş döneminde ihalelerin canlı yayınlanması, yapılan uygulamaların halka doğrudan duyurulması gibi yönetimde şeffaflık uygulamaları başlatılmıştır. Seçilmesinden kısa süre sonra tüm dünyada her alanda önemli değişikliklere ve büyük

sorunlara neden olan Covid-19 pandemisinin başlaması, Yavaş dönemi açısından da ayrıca başa çıkılması gereken sorunları beraberinde getirmiştir.

Bu dönemde ABB bir kısmı hala devam etmekte olan sosyal belediyecilik uygulamaları ile öne çıkmıştır. Uzaktan eğitim sürecinde ihtiyaç sahibi öğrencilere internet ve bilgisayar erişiminin sağlanması ve birçok belediyede aynı olarak yapılan gıda yardımlarının gurur kırıcı olabileceği düşüncesiyle, yardım olarak verilecek miktarın çeşitli marketlerde geçerli olan Başkent Kart'a yüklenerek ihtiyaç sahiplerine ulaştırılması uygulamaları, pandemi sürecinde yoksul Ankaralıları için önemli destek olmuştur.

Bununla birlikte Yavaş döneminde ABB tarafından kentsel dönüşüm projelerine de önem verilmeye devam etmiştir. Bu kapsamda yaklaşık 50.000 konut üretilmesi planlanan yedi proje ABB tarafından tanıtılmıştır. Bu projelerin tanıtım toplantısında konuşan Yavaş *“Büyükşehir Belediyelerimizin bütçe payları yüzde 2, yüzde 3 oranında artırılıp bu paranın sadece konut üretiminde kullanılması şartı getirilirse, kısa sürede bizler halkımıza dayanıklı, afetlerden korunaklı ve modern yaşam alanları inşa edebiliriz.”* ifadelerini kullanarak bu alanda *“rant için değil halk için projeler”* üreteceklerini ifade etmiştir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2023). Açıklandığı zaman kamuoyunda büyük ilgi uyandıran bu projelerden henüz sınırlı bir kısmının temeli atılabilmiş olup; bu girişimin ne oranda hayata geçirileceğini şüphesiz önümüzdeki yıllar gösterecektir.

Bu dönemin sosyal belediyecilik bağlamında hayata geçirilen önemli uygulamalarından biri kent içi ulaşım alanında olmuştur. Belediye ulaşım araçlarında 2019 yılında başlayan, öğrenciler için abonman indirimli kart uygulaması, kentte yaşayan öğrencilerin ulaşım masraflarını azaltmak adına atılmış önemli bir adım olmuştur (EGO, 2019).

Son yıllarda ulaşım alanında atılan bir diğer adım ise uzun yıllardır yenilenmeyen ve ekonomik ömürlerini tamamlamalarına rağmen kent içi ulaşımında kullanılmaya devam eden otobüs filosunda yapılan yenileme girişimleri olmuştur. Bu kapsamda ilk etapta 400 yeni otobüs ile başlayan otobüs filosunun yenilenmesi zaman zaman yapılan alımlarla devam etmektedir (ANKA, 2024). Araçlara yapılan bu yatırımlarla birlikte bu noktada, karayolu öncelikli yatırımların yapılan alt geçit, üst geçit gibi projelerle önceki dönemlerdekine benzer şekilde devam ettiğini söylemek gerekir. Yavaş'ın çalışmalarının anlatıldığı kişisel internet sitesine girildiğinde tamamlanan altyapı projelerin ağırlıklı olarak bu tarzda alt ve üst geçit projeleri olduğunu görmekteyiz. Ayrıca 4 km'lik bir kesimi ODTÜ arazisinden geçmesi nedeniyle tartışmaları Gökçek döneminden beri süren ve 2019 yılında mahkeme kararı ile planları iptal edilen Bilkent-İncek Bulvarı Çevre Yolu Bağlantısı Projesi bu dönemde tekrar gündeme gelmiştir. 2019 yılında ABB'nin yeni yönetiminin de projeye sahip çıkmasıyla üst mahkemeye itirazda bulunulmuş ve mahkeme iptal kararını bozmuştur. Bunun sonucunda 2021 yılında ABB projeyi tamamlamak üzere açtığı ihale ile çalışmaları tekrar başlatmıştır (Politeknik, 2022).

Ancak bununla birlikte yeni metro hatları içinde de çeşitli girişimlerde bulunmaktadır. Bu kapsamda Ankara'da yapılması planlanan üç yeni metro ve bir föniküler hattının projelerinin hazırlanması işleri için ABB, bir yüklenici firma ile sözleşme imzalamıştır. M2 Hattının Kuru- Yaşamkent ve Kuru Bağlıca Raylı Sistem Uzatma Hatları, M4 Hattının Şehitler-Forum Raylı Sistem Uzatma Hattı, M5 Hattı Kızılay-Dikmen Raylı Sistem Hattı ve Kuğulu Park-Atakule-Turan Güneş Arası Föniküler Hattı projeleri için çalışmalar devam etmektedir (EGO, 2022). Fakat bu projelerin hayata geçirilebilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının onayının alınması gerekmektedir. Ayrıca projelerin finansmanı için de hatırı sayılır bütçelere ihtiyaç duyulacağı göz önünde bulundurulduğunda bu projelerin hayata geçmesi açısından merkezi yönetimin tavrının da belirleyici olduğunu söyleyebiliriz.

Bahsettiğimiz altyapı çalışmalarının yanında, Eski Ankara'nın kent merkezini kapsayan ve Başkent'in kimliği açısından önemli kültürel mirasa sahip olmasına rağmen uzun yıllar bakımsız ve terk edilmiş halde bırakılan bölgenin yeniden canlandırılması için yürütülen Ulus Tarihi Kent Projesi gibi çalışmalar da devam etmektedir.

Ankara'nın kentsel gelişim sürecinde, Başkent oluşundan günümüze kadar yaşanan ve ana hatlarıyla anlatmaya çalıştığımız bu gelişmeler sırasında kentin ulaşım sistemleri ve politikaları da bu sürece koşut olarak şekillenmiştir. Devam eden bölümde Ankara'nın kent içi ulaşım politikaları ve ulaşım sistemindeki gelişmeler kentleşme sürecini anlatırken takip ettiğimiz dönemlemeye sadık kalınarak ortaya konulacaktır.

2.2. Ankara'nın Kent İçi Ulaşım Politikaları ve Ulaşım Sisteminin Gelişimi

Bugün Ankara 5,9 milyon nüfusu (TÜİK, 2024a) ile Türkiye'nin siyasi merkezi ve en önemli sanayi ve ticaret merkezlerinden biri konumundadır. İmparatorluk döneminde çok küçük bir alana yoğunlaşmış nüfusun çoğunlukla yaya olarak ulaşımını sağladığı bir kasaba görünümündeki kentten, bugün ulaşımın neredeyse tamamının karayolu araçlarıyla yapıldığı ülkenin en büyük ikinci metropolüne gelinmiştir. Başkent ilanından sonra çok hızlı bir kentleşme yaşayan Ankara'da diğer kentsel hizmetler de olduğu gibi kent içi ulaşım sistemlerinin gelişimi de kentsel gelişme hızını yakalayamamıştır. Bugün Başkent günden güne artan araç sayısı, yoğun yapılaşma, şehirlerarası yolculuk yapanların uğrak noktası olması, transit geçişler karşısında yetersiz altyapısı nedeniyle büyümekte olan trafik sorunları ile karşı karşıyadır. Bu bölümde Ankara'nın başkent oluşundan bugüne kadarki süreçte uygulanan kent içi ulaşım politikaları ve ulaşım ağının oluşumu genel hatlarıyla incelenecektir.

2.2.1. Başkent Oluşundan İkinci Dünya Savaşı Sonuna Kadar (1923-1945)

Başkent ilan edildiği yıllarda 25.000 civarındaki nüfus genel olarak kale çevresinde yaşamaktaydı. Sınırlı büyüklükte bir alanda yoğunlaşmış olarak yaşayan nüfus kent içi yolculuklarının çoğunu yaya olarak yapmaktaydılar. Tren garına ve kent çeperindeki bağlara nadiren gerçekteştirilen yolculuklar ise hayvanların çektiği araçlarla yapılmaktaydı. Kurtuluş Savaşı yıllarında nispeten artan hareketlilik sonucunda bunlara az sayıda otomobil eklenmiştir (Tekeli, 2009a, s. 119).

Lörcher ve Jansen planları ile ortaya konulan Yenişehir'in kurulması kararı kentin güneye doğru genişlemesini sağlayarak kent içi ulaşım sisteminin gelişiminde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Böylece kent yaya yolculuklarının sınırını aşmaya başlamıştır. Bu dönemde kamu görevlileri ve kentin önde gelenleri tarafından otomobiller kullanılmaya başlamıştır. Başkent'in ilk planlarında ortaya konulan geniş bulvarlar da bu hususu desteklemiştir (Öncü Yıldız, 2017a, s. 110).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında nüfusu hızla artan Başkent, Yenişehir ve Cebeci akslarına doğru genişlemeye başlamıştır. Bununla birlikte daha önceleri sürekli kullanılmayan bağ evlerinde de kalıcı ikamet edilmeye başlanmıştır. Bu gelişmeler sonucunda otomobil sahibi olmayanların ulaşım hizmeti ihtiyacı başlangıçta kaptı-kaçtı adı verilen minibüslerle karşılanmıştır. 1930'lu yıllarda Ulus merkezli 12 hatta hizmet veren kaptıkaçtılar Belediye tarafından belirlenen tarifeye göre çalışan küçük girişimciler tarafından işletilmekteydi (Güneş, 2013, s. 67).

Bu yıllarda kamu otoritesinin kent içi ulaşım alanında yaptığı sınırlı uygulamalardan biri 1929 Ankara, Kayaş arasındaki mevcut demiryolu hattında hafta sonları gezi amaçlı banliyö seferlerine başlanması olmuştur. Bu, bir altyapı yatırımından çok mevcut altyapının kent içi ulaşım amacıyla kullanılmasına dönük düzenlemeyle

banliyö seferlerinin ulaşımı kolaylaştırması sonucunda Cebeci, Mamak ve Kayaş bölgelerinde konut gelişimi hızlanmıştır.

1930 yılında çıkarılan Bakanlar Kurulu Kararı ile Ankara’da toplu taşıma imtiyazı Belediye’ye verilmiştir. Fakat dünya ekonomik krizinin etkileri nedeniyle bu konuda ilk adım ancak 1935 yılında atılabilmiştir. Bu tarihte Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı için Sovyetler Birliği’nden alınan kredinin bir kısmı ile 100 adet 24 kişilik otobüs temin edilmiştir. Böylece aynı yıl kurulan Ankara Belediyesi Otobüs İdaresi tarafından ortalama 6 km. uzunluğa sahip 15 güzergahta, 40 otobüsle hizmet vermeye başlanmıştır. Bununla birlikte özellikle otobüs işletmeciliğinin yapılmadığı bağlarda kaptı-kaçtılar hizmet vermeye devam etmiştir. Bu girişim sonucunda oluşturulan sistem kentin ulaşım ihtiyacını o yıllar için fazlasıyla karşılar durumdaydı. Bu dönemde kent formunun da etkisiyle araçlı yolculuklar tüm yolculukların %22’si seviyesinde kalmıştır. Bunların ise %60’ı banliyö hattı ve otobüslerle, %35’lik kısmı da küçük girişimcilerin işlettiği araçlarla yapılmaktaydı (Tekeli, 2009a, s. 120-122).

İkinci Dünya Savaşı başlayana kadar mevcut kent içi ulaşım sistemi büyük bir değişiklik olmadan işlevini sürdürmüştür. Savaş yıllarında yedek parça ithalindeki zorluklar nedeniyle bakımları yapılamayan Belediye’nin elindeki ZİS marka otobüsler kısa süre sonra hizmet veremez hale gelmiştir. Otobüs filosunu yeterli sayıda tutmak için 1942 yılında İsviçre’den alınması planlanan 30 otobüsün de yalnızca 7 tanesinin alınabilmiş olmasıyla, kentte hizmet veren otobüs sayısında önemli bir azalma yaşanmıştır. Bununla birlikte kent hızla büyümüş ve genişlemiş; toplu ulaşım ihtiyacı artmıştır. Belediye bu yıllarda sorunun acil çözümü için yük taşımacılığından kullanılan kamyonları otobüslere dönüştürerek hizmetleri devam ettirmeye çalışmıştır.

Artan ulaşım hizmeti talebini daha rahat karşılayabilmek amacıyla 1944 yılında Otobüs İdaresi, Ankara Otobüs İşletmesi adında katma bütçeli bir kuruma

dönüştürülmüştür. Bu sırada belediye otobüslerinin yaşadığı yedek parça sıkıntısı küçük girişimciler tarafında da yaşanmakta olduğundan hizmet veren araç sayısı hızla azalmaktaydı. Bu sorun ise taksi-dolmuş sistemi ile çözülmeye çalışılmıştır. Bu hizmet Belediyenin onayıyla Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği tarafından sekiz kişilik araçlarla verilmeye başlamıştır. Böylece az araçla daha fazla yolcu taşınması sayesinde bu alanda geçici süreliğine de olsa bir rahatlama olmuştur (Öncü Yıldız, 2017a, s. 110).

Bu çerçevede başkent oluşuyla birlikte hızla kentleşmeye başlayarak nüfusu ve buna bağlı olarak da kent içi ulaşım ihtiyacı çok hızlı bir şekilde artan Ankara’da bu ihtiyacın karşılanması başlangıçta küçük girişimciler tarafından yapılmış; bunu Belediyenin otobüslerle hizmet vermesi izlemiştir. Ancak yeni devletin sahip olduğu ekonomik güçlüklerle, savaş koşullarının getirdiği tedarik sorunları da eklenince kent için sağlıklı bir ulaşım sistemi hayata geçirilememiştir. Ancak yine de dönem şartları içerisinde yapılan günlük müdahalelerle, Başkent’te kent içi ulaşım hizmetleri verilmeye devam etmiştir.

2.2.2. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Dönem (1945-1960)

İkinci Dünya Savaşı sonrası ilk yıllarda, tek üretici konumundaki ABD’nin üretiminin çoğunu Avrupa’nın yeniden inşasına yönlendirmesi sonucunda yaşanmaya devam eden tedarik sorunları neticesinde, Belediyenin ve küçük girişimcilerin araç sayısındaki artış çok sınırlı kalmıştır. Buna 12 Ekim 1946 tarihindeki büyük yangında Belediye otobüslerinin yüzde kırkının yanarak kullanılamaz hale gelmesi de eklenince, Ankara kent içi ulaşımında yeniden bir kriz yaşanmıştır. Bu kriz de öncekine benzer şekilde diğer illerden araç takviyesi yapılarak aşılmaya çalışılmıştır. Bu sırada 1941’de düzenli hat talepleri kabul görmeyen Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği yaşanan krizden de yararlanarak Belediyeyi Ulus-Cebeci, Ulus-Bakanlıklar ve Cebeci-

Sihhiye taksi dolmuş hatlarına ikna etmiştir. Bu sayede ilk düzenli dolmuş hatları kentin en yoğun bölgelerinde kurulmuş olmuştur (Tekeli, 2009a, s. 122-123).

Bunu takip eden aylarda, Türkiye açısından da bir ilk olan trolleybüs hattı 1947 yılında 10 km uzunluğundaki Bakanlık, Ulus, Dışkapı güzergahında kurularak hizmete açılmıştır. (EGO, 2025). Böylece 10 adet trolleybüsün hizmet vermeye başlamasıyla otobüs filosu yangınının etkileri belirli ölçüde azalmıştır. Bununla birlikte Savaş sonrası dönemde 1950 yılına kadar kamunun kent içi taşımalarındaki payı azalırken, özel kesiminki artmıştır. 1950 yılında belediye otobüsleri toplam 127 km'lik 21 hatta hizmet vermekteydi. Bunların çoğunluğunu oluşturan 13 hat Ulus merkezli dairesel hatlar olmakla birlikte, bunlara ek olarak Bakanlık, Cebeci, Samanpazarı başlangıçlı yeni hatlarda da hizmet verilmekteydi.

1950 yılında yapılan düzenleme ile Belediye Otobüs İşletmesi, Elektrik ve Havagazı İşletmesi bünyesine dahil edilerek Ankara Elektrik Gaz ve Otobüs İşletmesi oluşturmuştur. Bu sırada 1950-1954 yılları arasında Türkiye'nin ithalatını artırma fırsatı bulmasıyla, kamunun ve küçük girişimcilerin araç filolarını geliştirmelerinin önü açılmıştır. Bu yıllarda EGO her yıl düzenli otobüs ithal ederek otobüs filosunu yenilemiş ve geliştirmiştir. Bununla birlikte satın aldığı 13 yeni trolleybüsle Bahçelievler-Cebeci güzergahında yeni trolleybüs hattını açmıştır. Gelişen araç parkına paralel olarak aynı yıllarda, Hipodrom karşısına yeni bir otobüs garajı ve tamir bakım atölyeleri inşa ettirmiştir. Bu girişimler sonucunda EGO'nun hizmet verdiği yolcu sayısı beş yıllık dönemde 2,7 katı artmıştır. Bu yıllarda on bir yolcu kapasiteli küçük minibüsler de yeni bir aktör olarak ulaşım sistemine dahil olmuştur. 1953 yılı verilerine göre günlük olarak otobüs ve trolleybüslerle 83.000 banliyö treni ile 20.000, minibüslerle ise 50.000 kişi taşınmaktaydı (Ankara Belediyesi, 1954, s. 80). Bu gelişmeler ile birlikte, bu yıllarda Ankara'da kent içi ulaşım hizmetlerinin arzında niceliksel olarak herhangi bir sıkıntı olmadığı gözlemlenmektedir.

Demokrat Partinin iktidarda olduğu 1950’li yıllarda ABD’den gelen yardımlarla desteklenmesi sonucunda karayollarının yapımı hızlanmış; bunu karayollarının önem kazanması ve ulaşım politikalarının karayolu merkezli oluşturulmaya başlamasıyla daha fazla otomobil, kamyon ve otobüs ithal edilmesi izlemiştir. Bu konuda yapılan önemli bir girişim de 1959 yılında Türkiye’nin ilk otomotiv sanayi kuruluşu olan Otosan’ın kurulması olmuştur (Çetiner, 1996). Karayolu öncelikli ulaşım yaklaşımının hızla yükselmeye başladığı bu dönemde, kentin ulaşım sistemleri açısından bu doğrultuda yapılmış önemli bir girişim de 1957 yılında gerçekleşmiş; Atatürk Bulvarı’nın kaldırımları ve refüjü daraltılarak taşıt yolu dört şeritten sekiz şeride genişletilmiştir.

1945-1960 döneminde de öncekine benzer şekilde Belediye kent içi ulaşım hizmetinin sunulması konusunda tek başına yeterli olamamış; bu hizmetin sunumunu küçük girişimciler ile birlikte yürütmeye devam etmiştir. Böylece hızlı kentleşme sürecinde kent içi ulaşımdan aldıkları payı ve verdikleri kentsel hizmetin önemini artıran küçük girişimciler açısından kurumsallaşma süreci başlamıştır. Bununla birlikte, bu yıllarda başlayan motorlu araç ve özellikle otomobil öncelikli kent içi ulaşım yaklaşımının etkileri Ankara’da ve diğer kentlerde günümüze kadar ulaşmıştır.

2.2.3. 1960-1980 Dönemi

1960’lı yıllara gelindiğinde, önceki dönemde başlayan karayolu öncelikli ulaşım yaklaşımının, diğer kentlerde olduğu gibi Ankara’da da hâkimiyetini sürdürdüğünü görmekteyiz. Bu çerçevede Opera Kavşağı ve Çevreyolu üzerindeki katlı kavşaklar yapılmıştır. Bu yıllarda EGO’nun araç parkında hatırı sayılır bir gelişme olmamış; Belediyenin toplu taşımadaki payı %30’lar seviyesine kadar düşmüştür. Buna karşılık bireysel girişimcilerin ulaşım hizmetlerinin sunumundaki payı artarak, sistem kurumsallaşmasını hızlandırmıştır (Öncü Yıldız, 2017a, s. 111-112). Bu noktada 1961 yılında minibüslerin Türkiye’de üretilmeye başlaması önemli bir dönüm noktası olmuş;

minibüs sayılarında önemli artışlar yaşanmıştır. Aynı yıl Belediye tarafından çıkarılan yönetmelikle minibüslerin faaliyetleri bir düzenlemeye bağlanmıştır. 1961 yılında 10 hatta 315 minibüse verilen çalışma izni sayısı, 1965 yılında 18 hatta 420 minibüs olacak şekilde artırılmıştır. Bu hatların çoğu Ulus'tan, birkaçı da Kızılay'dan kalkarak gecekondu mahallelerine giden dairesel güzergahlarda hizmet vermekteydi. Minibüslerin ortaya çıkması, bu alanda hizmet sunumunda bir ayrışmayı da getirmiştir. Minibüslerden daha çok düşük gelir grupları faydalanırken, taksi dolmuşlar orta ve üst orta gelirliilere hizmet vermişlerdir. Kent merkezinde sıkışıklıklara neden oldukları gerekçesiyle, minibüslerin 1961 yılında merkezden kaldırılmasıyla, bunların yerini yeni bir tür olarak Amerikan otomobillerinden dönüştürülmüş 8 kişi kapasiteli steysin dolmuşlar almıştır. Bunlar kent merkezinde ve minibüslere göre kısa hatlarda hizmet vermekteydiler (Tekeli ve Okyay, 2020, s. 73-74).

1966 yılına gelindiğinde önemli bir gelişme, trafik sıkışıklıklarına yol açtıkları gerekçesiyle küçük girişimcilerin taksi, minibüs, taksi dolmuş ve steysin dolmuşların sayılarının İl Trafik Komisyonu kararlarıyla dondurulması olmuştur. Böylece 1970'lere gelindiğinde kent içi ulaşımında küçük girişimcilerin hâkim olduğu bir dönem başlamıştır. Önce sayıları artarak pazarda payları büyüyen küçük girişimciler, plaka tahditleriyle yeni girişimcilerin piyasaya girmesinin önünü kapatmış; böylece kurumsallaşma ve rant getirisi başlamıştır. Bu rantlar pazarda en açık şekilde plaka satışları şeklinde yerini bulmuştur. Sonrasında küçük girişimcilerin plaka tahdidinin kaldırılmaması hususunda idare üzerinde baskıları başlamış; uygulama önce 1975 ardından 1980 yılına kadar uzatılmış nihayetinde süresiz hale getirilmiştir (Tekeli, 2009a, s. 125).

1970'li yıllarda kamu toplu ulaşım sistemleri ihtiyacı karşılayacak ölçüde geliştirilememiştir. Bununla birlikte minibüs ve taksi gibi özel girişimcilerin ve özel araç sahipliğinin hızla artmasıyla kent içi trafik sıkışıklığı yüksek seviyelere çıkmıştır. Bu dönemde kamunun kentteki toplam taşımalarındaki payı %20 seviyesine gerilemiş; bireysel

girişimciler kent içi ulaşımın hâkimi olmuşlardır (Öncü Yıldız, 2017a, s. 114). Bu dönemde artan trafik sıkışıklığının önüne geçilmesi gerekçesiyle düşük hızlı olmaları, sık sık yaşanan elektrik kesintilerinden etkilenmeleri gibi olumsuz yanlarından dolayı trolleybüsler kademeli olarak Ankara'nın ulaşım sisteminden kaldırılmıştır. Fakat bu girişim trafik sıkışıklığını azaltmamış; otomobil ve diğerk toplu taşıma araçları kısa zamanda trolleybüslerin yerini doldurmuşlardır. Aynı dönemde Anadol, Renault ve Fiat marka otomobillerin Türkiye'de üretilmeye başlanmasıyla özel araç sahipliğide hızla artmaktaydı. 1975 yılına gelindiğinde özel otomobillerin kentsel ulaşımdaki payı EGO'nunkine ulaşmış; bunun sonucunda üst gelirli konut tercihlerini kent merkezinden kent saçağına kaydırmaya başlamışlardır. Bu gelişmelere kurumların kent merkezine uzak yer seçimleri de eklenince resmî kurumların çalışanlarını taşımakta kullandığı servislerin sayısında hatırı sayılır artış olmuştur (Tekeli, 2009a, s. 126).

1970'li yılların ikinci yarısında toplumcu belediyeçilik yaklaşımına uygun olarak, ulaşımda yaya ve toplu taşıma öncelikli uygulamalara ağırlık verilmeye başlanmıştır. Dalokay döneminde trafik sıkışıklığına acil bir çözüm olarak döner kavşak düzenlemeleri yapılmıştır. İlki Kızılay meydanında yapılan uygulamanın trafikte belirli görünür rahatlama sağlaması üzerine bu girişim kentte yaygınlaştırılarak 28 kavşağın düzenlemesi yapılmıştır (Dalokay, 1975). Kavşak düzenlemeleri az maliyetle kısa sürede sonuç alınması bakımından dönemi için gayet cazip bir uygulama olmuştur.

Yine Dinçer döneminde toplu taşıma öncelikli ulaşım politikaları kapsamında Beşevler-Dikimevi güzergahında tahsisli otobüs yolu uygulaması hayata geçirilmiştir. Bu girişimle güzergâh boyunca karayolunun ortasındaki iki şerit yalnızca belediye otobüslerinin kullanımına ayrılarak, otobüslerin buradan trafiğek karışmadan hızlı ve güvenli biçimde hizmet vermesi hedeflenmiştir (Ayanoğlu, 2020, s. 196). Uygulama ana hatlarıyla günümüzde İstanbul'da kullanılan metrobüs sistemine benzemektedir. Benzer düzenlemeler daha sonra Dikmen Caddesi-Güven Park güzergahında ve Demetevler'de

de hayata geçirilmiş olsa da bu uygulamalar uzun ömürlü olmamıştır. Beşevler-Dikimevi hattındaki uygulama da Ankaray'ın hizmete alınmasıyla 1998 yılında sonlandırılmıştır (Çelik, 1999, s. 44). Bu dönemde toplu taşımaya yönelik politikaların geliştirilmesi ve bunların kentlilere benimsetilmesi amacıyla açık oturumlar, kongreler, sergiler düzenlenmiş; çeşitli yayınlar yapılmış; EGO Genel Müdürlüğü tarafından Kent içi Ulaşım Politikası ve Uygulama İlkeleri hazırlanarak Belediye Planlama Üst Kurulu tarafından benimsenmiştir (Özbakır, 1983, s. 164, 183).

Toplumcu belediye döneminin önemli diğer bir uygulaması da kent merkezinde yapılan yayalaştırma çalışmalarıdır. Bu kapsamda 1979 yılında hazırlanan yayalaştırma projeleri ile Sakarya, Yüksel Caddeleri ve Olgunlar Sokak yeniden düzenlenerek yayalaştırılmıştır. Bu dönemde yaya dolaşımını kolaylaştıracak politikalara büyük öncelik verilmiş uygulamalar “*insan ayağının basmadığı yer bizim değildir*” sözüyle sloganlaştırılarak konuya ilişkin dünya örneklerine hâkim teknik danışmanların önerileri doğrultusunda projeler hazırlanmıştır (Atabaş, 1983, s. 80).

1979-1980 yılları arasında Belediye yaptığı otobüs alımlarıyla filosunda hatırı sayılır iyileşme olsa da bu dönemde Ankara'nın kent içi ulaşımında küçük girişimlerin mutlak hakimiyeti devam etmiştir. Küçük girişimciler ise araç sayılarını sabit tutarak mevcut rantlarını muhafaza çabası içindeydiler. Bu durumun doğurduğu sorunlarının çözümüne yönelik kamu otoriteleri çeşitli girişimlerde bulunmuşlardır.

Başkent'e bir metro hattı inşa edilmesi konusu da bu dönemde gündeme gelmiştir. Kent içi toplu ulaşımın en ileri şekli olarak görülen metro, o dönemde yönetimin ve Başkanlık Uzmanlarının önemle üzerinde durdukları bir konu olmuştur. Bu kapsamda 1978-1980 yılları arasında EGO ile Yapı Merkezi'nin ortak çalışmasıyla metro projesi hazırlanmıştır. Proje hazırlanırken hatta kullanılacak araçların TCDD'nin vagon fabrikalarında üretilen banliyö vagonlarına uygun olması ve Türkiye'de üretilen ray ve

traversleri kullanılabilecek şekilde tasarlanması gibi yerli kaynaklardan azami seviyede faydalanmaya yönelik tedbirler alınmıştır. Bu sayede projenin %98 yerlilik oranıyla tamamlanması hedeflenmekteydi. Projenin çalışmalarına 31 Mayıs 1980 günü Gençlik Parkı'nda yapılmaya başlanan kazı ile başlansa da 12 Eylül darbesinin ardından göreve gelen yönetim projeyi süresiz olarak askıya almıştır (Özbakır, 1983, s. 173). Metro çalışmalarını tekrar gündeme gelmesi ise 1990'lı yıllarda olmuştur. 1992 yılında inşaatını başlanan ve Dikimevi-AŞTİ arasında hizmet veren Ankaray 1996 yılında kullanıma alınmıştır. Ankaray ile Kızılay İstasyonu'nda bağlantısı bulunan Kızılay-Batıkent hattının inşaatına ise 1993 yılında başlanarak proje 1997 yılında tamamlanmıştır (Öncü Yıldız, 2017a, s. 120).

2.2.4. 1980 Sonrası Dönem

1980 yılından sonra Türkiye'de ekonomi politikasında yaşanan dönüşüm ulaşım politikalarında da etkilerini göstermiştir. Bu dönemde ülkenin kentlerinde piyasacı yaklaşım hâkim olmuş; yerel yönetimler kentsel hizmetlerde kamucu uygulamalardan vazgeçmiştir. Bu gelişmelere paralel şekilde kent içi ulaşım hizmeti sunumunda da kamunun gelişmesinde görece bir yavaşlama yaşanmıştır.

Bu dönemde EGO'nun taşıt parkında herhangi bir gelişme olmamakla birlikte, güzergâh sayıları ve yolculuk talebi artmaya devam etmiştir. Bu talebin karşılanabilmesi için 1982 yılında zirve saatlerde hizmet vermek üzere ekspres hat uygulaması başlamıştır. 1983 yılında banliyö hattına elektrikli 3 tren seti eklense de bu sınırlı gelişmeler kamunun taşımacılıktaki payının düşüşüne engel olamamıştır.

Kamunun kent içi ulaşım hizmet arzını karşılayamadığı bu dönemde kamu kurumlarında hizmet veren özel servislerin sayısında hızlı bir artış yaşanmıştır.

Aynı yıllarda otomobil ithalatının serbest bırakılması ve yerel üretime verilen destekler ile otomobil sayılarında ciddi artışlar meydana gelmiştir (Çetiner, 1996, s. 295).

Bu dönemde küçük girişimciler tarafında da önemli bir değişim yaşanmış; belediye otobüslerinin bir tamamlayıcısı yeni bir tür olarak “özel halk otobüsleri” hizmet vermeye başlamıştır. Bu yeni tür devreye alınırken bir diğeri ortadan kaldırılmış; İl Trafik Komisyonu kararıyla steysin dolmuşların çalışması yasaklanmıştır. Bu arada şimdiye kadar genelde kent merkezinden çevreye giden dairesel hatlardan farklı şekilde, kent çevresinde iki noktayı birbirine bağlayan Keçiören-Ostim dolmuş hattı çalışmaya başlamıştır. (Tekeli, 2009a, s. 128). 1980 yılında çalışmaya başlayan özel halk otobüslerine sonradan yine küçük girişimciler tarafından işletilen iki yeni tür eklenmiştir. Bunlardan ilki “Yeşil Halk Otobüsleri” 1997 yılında, ikincisi “Çift Katlı Halk Otobüsleri” ise 1998 yılında hizmet vermeye başlamıştır. 10 yıl hizmette kalan bu araçların sözleşmeleri süreleri sonunda yenilenmeyerek trafikten kaldırılmışlardır.

1980 sonrasında başlayan, 1990’ların ortasında hızlanarak devam eden otomobil ile bireysel ulaşımı önceleyen yaklaşım sonucu oluşturulan politika ve uygulamalar Ankara’da günümüze kadar hâkim olagelmıştır. Bu yıllarda kentte yapılan ulaşım çalışmaları ağırlıklı olarak yol genişletmeleri, alt üst geçitler, katlı kavşaklar ve otomobil öncelikli trafik düzenlemelerinden ibarettir. Atatürk Bulvarı, İnönü Bulvarı, Mithatpaşa Caddesi, Çetin Emeç Bulvarı, Akay Caddesi, Sıhhiye Kavşağı gibi kent merkezinin işlek yerlerinde motorlu araç akışını hızlandırmak amacıyla yapılan katlı kavşak ve üst geçitler bu uygulamalar arasında sayılabilir. Bu uygulamalar birçoğu yayaların erişimini zorlaştırdığı, planlama gerekliliklerini yerine getirmediği gibi gerekçelerle teknik uzmanlar ve meslek odaları tarafından eleştirilmiş; bazıları dava konusu olarak yürütmeyi durdurulma kararları alınsa da bunlara uyulmayarak inşaatları tamamlanmıştır.

Bu yıllarda Ankara’nın metro ağında birtakım gelişmeler olmuş; metronun 2. fazı olan Kızılay-Çayyolu hattı ile 3. fazı olan Batıkent-Törekent hattı 2014 yılında, 4. fazı olan Atatürk Kültür Merkezi-Keçiören hattı da 2017 yılında hizmete açılmıştır. Benzer şekilde Yenimahalle-Şentepe teleferik hattı 2015 yılında hizmet vermeye başlamıştır.

(EGO, 2017). Fakat 2024 yılına kadar işletmede kalan hat, Mimarlar Odası'nın açtığı dava sonucunda imar planının iptali nedeniyle kapatılmıştır.

Bugünün Ankara'sında otomobil öncelikli bireysel ulaşımın hâkim bulunduğu, toplu taşımada dolmuşların ve diğer küçük girişimcilerin önemli paya sahip olduğu bir manzara ile karşılaşmaktayız.

Tablo 3. Ankara Kent İçi Ulaşımının Türel Dağılımı

Türler	Taşınan Yolcu Sayısı (Günlük Ortalama)	Yolcu Genel %	Yolcu Toplu Taşıma %
EGO Otobüsleri	710.400	13,9	22,7
Ankaray	105.450	2,1	3,4
Metro	170.940	3,3	5,5
Banliyö Treni	65.000	1,3	2,1
Minibüs-Dolmuş	1.152.900	22,5	36,8
Servis Araçları	610.000	11,9	19,5
Özel Halk Otobüsü	190.000	3,7	6,1
Özel Toplu Taşıma Aracı	88.800	1,7	2,8
İlçe Özel Toplu Taşıma Aracı	40.320	0,8	1,3
Toplu Taşıma Toplamı	3.133.810	61,2	100
Taksi	290.000	5,7	
Otomobil	1.700.000	33,2	
Özel Taşıma Toplamı	1.990.000	38,8	
GENEL TOPLAM	5.123.810	100	

Kaynak: (Ankara Kalkınma Ajansı, 2015)

2.2.5. Ankara Kent İçi Ulaşım Planlama Çalışmaları

Ankara'da kent içi ulaşımın planlanması, bu doğrultuda gerekli altyapı yatırımlarının tespit edilerek önceliklendirilmesi ve projelerinin hazırlanması gibi amaçlarla 1970'li yıllardan başlayarak birtakım ulaşım planlama çalışmaları yapılmıştır. Bu bölümde Başkent için yapılan ulaşım planlama çalışmaları ana hatlarıyla incelenecektir.

2.2.5.1. Ankara Kenti Ulaşım Etüdü (1972)

EGO Genel Müdürlüğü ile Fransız SOFRETU şirketinin iş birliği ile hazırlanan çalışma Ankara’da metro inşa edilmesini ilk defa gündeme getirmiştir. Çalışmada Ankara için 14 km uzunluğunda bir metro hattı önerilmekteydi. Proje önerilen sistemin tamamıyla Fransız teknolojisine bağımlı olduğu ve finansmanı hususunun açık olmadığı gerekçeleriyle DPT tarafından kabul edilmemiştir (Çubuk ve Türkmen, 2003, s. 133).

2.2.5.2. Ankara Kent içi Raylı Toplu Taşıma Projesi (1980)

Yapı Merkezi ve EGO Genel Müdürlüğü iş birliği ile yürütülen çalışma Batıkent-Kızılay güzergahında toplam 25 km uzunluğunda bir raylı taşıma sistemi önermekteydi. Bu proje sonucunda 1980 yılında Belediye tarafından metronun inşasına başlanmış fakat kısa süre sonra gerçekleşen askeri darbe ile proje askıya alınmıştır (Özalp, 2007, s. 68).

2.2.5.3. Ankara Raylı Toplu Taşıma Sistemi Fizibilite Etüdü (1983)

1980 yılında İmar ve İskân Bakanlığı ile Belediye iş birliği ile hazırlanmaya başlanan çalışma 1981 yılında tamamlanmıştır. Çalışma esas olarak önceki raylı sistem projelerinin yeni idare tarafından değerlendirilmesi amacıyla yapılmıştır. Çalışma neticesinde Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı aracılığıyla Belçika merkezli Transurb Consult şirketinden sağlanan uzmanlık hizmetiyle raylı sistemin Dışkapı-Kavaklıdere kısmına ait fizibilite etüdü ve avan projeleri hazırlanmıştır (Çubuk ve Türkmen, 2003, s. 134).

2.2.5.4. Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması (1985)

Türkiye Kanada hükümetlerinin iş birliği ile yapılan çalışma; Ulaşım Etüdü, Ulaşım Ana Planı, Raylı Toplu Taşıma Fizibilite Çalışması ve İhale Dokümanları ile Sistem Tanımı, Avan Proje ve İhale Dokümanları olmak üzere dört kısımdan oluşuyordu (Kaçırıl, 2007, s. 55).

İlk aşamada arazi kullanımı, ulaşım etüdü ve ulaşım sistemi verileri kullanılarak Ankara'nın mevcut ulaşım sisteminin analiz edilmesi hedeflenmiştir. Bu analize dayanarak ikinci aşamada bütünsel yaklaşımla geleceğe yönelik kestirimlerin değerlendirilmesiyle kentin ulaşım sistemini yönetip yönlendirebilecek bir plan ortaya konulması amaçlanmıştır. Üçüncü olarak Ankara için yapılması planlanan raylı sistemin fizibilitesi hazırlanarak mali boyutunun ortaya konulması, projenin ihalesine ön hazırlık yapılması hedeflenmiştir. Çalışmanın son kısmında ise raylı sisteme ait avan proje ve ihale dokümanları hazırlanarak ihaleye hazır hale gelinmesi amaçlanmıştır.

Çalışma sonucunda yolculuk talep seviyeleri göz önünde bulundurularak ana ulaşım koridorları tespit edilmiş, talep seviyelerine göre taşıma türü önerileri getirilmiştir. Buna göre metro ve hafif raylı sistemden oluşan 30 yıl içerisinde etaplar halinde tamamlanması planlanan 55 km'lik bir raylı sistem ve otobüs öncelikli yollar önerilmekteydi (Özalp, 2007, s. 71).

2.2.5.5. Ankara Ulaşım Ana Planı (1994)

Plan çeşitli aşamalarda muhtelif kurum ve kuruluşlardan destek alınarak EGO Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmıştır. Bu amaçla 1992 yılında posta yoluyla anketler düzenlenmiştir. Fakat 70.000 adrese gönderilen anketlerden ancak 3.090 tanesine geri dönüş yapılmıştır. Bunun üzerine yapılan yüz yüze anket yöntemiyle ile toplam sayı 25.548 kişiye çıkarılabilmektedir. Başta raylı taşıma sistemi hatları olmak üzere önceki planın önerileri bu planda da benzer şekilde ortaya konulmuştur. Bununla birlikte çalışmada kent içi ulaşımına yönelik temel ilkeler belirlenerek, ulaşım türlerinin işletme, entegrasyon ve ekonomisi gibi konularda hedef ve politikalar üretilmiştir. Bu planla ulaşım ile ilgili plan, proje, uygulama, işletme ve denetim konularının tek çatı altında toplandığı bir kurumsal düzenleme önerilmiştir. Plan 1994 yılında Büyükşehir Belediyesi

Meclisi ve Ankara Ulaşım Koordinasyon Merkezi tarafından onaylanarak resmîyet kazanmıştır (Kaçırıl, 2007, s. 57-58).

2.2.5.6. Ankara Trafik ve Ulaşım İyileştirme Etüdü (1998)

ABB tarafından yerli ve yabancı şirketlerden oluşan konsorsiyuma yaptırılan plan 1998 yılında tamamlanmıştır. Çalışmayla Ankara için yeni bir ulaşım stratejisi belirlenerek bunun bir eylem planına dönüştürülmesi ve buna yönelik kimi uygulamalar yapılması hedeflenmiştir. Çalışma altı temel başlık üzerine yürütülmüş olup bunlar; güncel verilerin toplanması ve analizi, mevcut sistemin incelenmesi ve iyileştirilmesi, trafik yönetim programı oluşturulması, trafik talep yönetimi uygulamaları, sinyalizasyonun iyileştirilmesi, kurumsal yapının düzenlemesi şeklinde belirlenmiştir (Özalp, 2007, s. 75)

2.2.5.7. Ankara Ulaşım Ana Planı (2009)

1994'teki ulaşım ana planından sonra, kentin gelişimi ve artan nüfusu doğrultusunda yeni ulaşım kararları alınması gerekmiştir. Bu dönemde Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılması planlanan iki ana yol aksı 1071 Malazgirt Bulvarı ve Sabancı Bulvarına altlık için yasal bir zemin gerekliydi. Bu doğrultuda yolların yapımı bu ulaşım ana planı yardımıyla düzenlenmiştir (Varankaya, 2019, s. 104).

2.2.5.8. Ankara Ulaşım Ana Planı (2017)

Ankara'nın güncel ulaşım ana planı konumundaki planın çalışmaları 2013 yılında başlanarak 2017 yılında tamamlanmıştır. Hedef yılı 2038 olarak belirlenen planın vizyonu Ankara'nın kimliğine uygun, toplu taşıma öncelikli, yoğun metropol alan öngören, sürdürülebilirlik ve entegrasyon ilkeleri çerçevesinde yayaları önceleyen verimli ve güvenli bir kentsel ulaşım düzeni kurulması şeklinde belirtilmektedir. Bu amaçla motorlu araç trafiğini azaltmak, toplu taşıma altyapısını iyileştirerek bireysel

ulaşım talebini toplu taşımaya y6nlendirmek, kentsel hareketliliği ve erişilebilirliği artırmak, s6rd6r6lebilir bir ulaşım sistemi sağlamak ve yaşanabilir bir kentsel evre yaratmak hedeflenmiştir.

Çalışmada 6st 6lekli kent planlarıyla ulaşım planının entegrasyonunun kentsel gelişim açısından 6nemi vurgulanmaktadır. Ulaşım sistemleri ile arazi kullanım kararları arasındaki iki y6nl6 ilişki değerlendirilerek, ulaşım koridorları 6zelinde meydana gelen gelişmelerin kentsel yayılma ve parçalanmaya neden olmayacağı kompakt bir kent makroformu oluşturmak 6zere seçimler yapılması gerekliliği vurgulanmaktadır (Varankaya, 2019, s. 104).

2.2.5.9. SMART Ankara Projesi

Ulaşım planlaması kapsamında Ankara B6y6kşehir Belediyesi tarafından halihazırda y6r6t6lmekte olan bir çalışma da “Smart Ankara” projesidir. Bu kapsamda Avrupa Birliği tarafından ortaya konulan S6rd6r6lebilir Kentsel Ulaşım Planı (SKUp) yaklaşımı ile bir ulaşım planı hazırlanmaktadır. Buna y6nelik birçok alıştay d6zenlenmiş olup; planın hazırlık s6reci devam etmektedir. Planın temel amacı, şehirleri daha yaşanabilir, verimli ve insan dostu mekanlar haline getirmek olarak belirtilmektedir. Yalnızca ulaşım sistemlerine odaklanmayan SKUp, bunun 6tesine geçerek kentin hareketlilik yaklaşımını b6t6nsel olarak yeniden d6zenlemeyi amaçlamaktadır.

Plan kapsamında oluşturulacak politikalar, s6rd6r6lebilir hareketliliği teşvik etmek, motorsuz ulaşım, paylaşımlı ulaşım araçları ve toplu taşımının artmasını desteklemek 6zerine oluşturulmaktadır.

SKUp'un nihai hedefleri araçla seyahati azaltmak, trafik sıklıklağında rahatlama sağlamak ve karbon salımını d6ř6rmek biçiminde belirtilmektedir. B6ylece evre kirliliği ve kentteki 6zel araç hakimiyetinin azaltılması amaçlanmaktadır. S6rd6r6lebilir ulaşım

politikaları ile herkes için daha yüksek yaşam kalitesi sunan ve daha sürdürülebilir bir Ankara yaratılması hedeflenmektedir.

Altı bileşen üzerine kurgulanan SKUp hazırlanması süreci, Analiz ve Kapsam Belirleme, SKUp Stratejisi Geliştirme, Tedbir Planlama, SKUp'un Sonuçlandırılması, Kapasite Geliştirme ve Eğitim, Tanıtım ve Görünürlük, Akıllı Bisiklet Sistemi Geliştirme Desteği aşamalarından oluşmaktadır.

SMART Ankara vatandaşların da katılımını önemseyen bir dönüşüm süreci hedeflemektedir. Böylece ortak bir çaba ile Ankara'nın sürdürülebilir, erişilebilir ve kapsayıcı bir ulaşım sistemine doğru evrilerek bunun gelecek nesillere de ulaşması hedeflenmektedir.

3. Ankara’da Alternatif Bir Ulaşım Aracı: Dolmuş

3.1. Dolmuşun Ortaya Çıkışı ve Varlık Nedenleri

Bugünkü anlamıyla dolmuş sisteminin yaşanan hızlı kentleşme karşısında, kamunun kentsel ulaşım hizmetlerini karşılamada yetersiz kaldığı dönemde küçük girişimcilerin bu açığı kapatması sonucu ortaya çıktığı bilinmektedir. Bu dönemde büyük kentlerde kamunun çare bulamadığı konut sorunu vatandaşlar tarafından gecekondular ile çözülmeye çalışılırken; buna başat şekilde dolmuş sistemi de kent içi ulaşım hizmetinin sunumunda yine vatandaş tarafından ortaya konan bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Başlangıçta ana ulaşım sistemlerine geçici bir destek gibi anlaşılsa da dolmuşçuluk zaman içerisinde kurumsallaşarak hatırı sayılır ekonomik ve siyasi güce sahip bir yapı halini almış; Türkiye kentlerinde ana ulaşım sistemlerinden biri durumuna gelmiştir.

Tarihsel olarak Türkiye’de kara taşıtlarıyla yapılan dolmuşçuluğun ilk defa 1930’lu yılların başında ortaya çıktığı bilinmekle birlikte, belirli bir zaman çizelgesine bağlı olmadan “dolduğunda” hareket eden araçlarla yapılan yolcu taşımacılığı, ilk defa İstanbul’da 1500’lü yıllarda Boğaz ve Haliç’in iki kıyısı arasında hizmet veren kayıklar vasıtasıyla yapılmıştır. Kamus-u Türki’de de bu anlamıyla yer alan “dolmuş” kelimesinin bu uygulama sonucunda ortaya çıktığı düşünülmektedir (Koçu, 1958, s. 4683). Tekeli ve Okyay ise günümüzde aşına olduğumuz manasıyla kara taşıtlarıyla yapılan dolmuşçuluğun ortaya çıkışını İstanbul’da yaşanan aşağıdaki anekdotla anlatmaktadır.

“1931 yıllarının İstanbul’u... Başta Amerika olmak üzere bütün dünyayı kasıp kavuran 1929 buhranı etkisini Türkiye’de de göstermiş. Hem de bütün şiddetiyle. İflaslar birbirini izliyor, kepenkler bir bir iniyor.

Gıda maddelerinin fiyatları ise roket hızıyla yükselmekte. Halk korku içinde. Bu gidişin sonu ne olacak? Bunlar arasından sayıları 700’ü bulan taksi şoförleri de var. Kara kara düşünüyorlar. Nasıl düşünmesinler ki eskiden günde 3-5 müşteri taşıyıp çoluk çocuklarının rızkını sağlarken şimdi, iki günde bir müşteri çıkarsa bayram yapmaktalar. Para yokluğundan zengininden orta hallisine kadar herkes ucuz taşıt olan tramvaya biniyor. Cağaloğlu’nda lokanta işletirken arkadaşlarının teşvikiyle bir Ford alıp taksi şoförlüğüne başlayan aşçı Halit ise meslektaşlarına oranla biraz şanslı. Şanslı diyoruz çünkü günde 80 kuruş kazancı garantilemiş. Her gün Nişantaşı’ndan bir Musevi olan müşterisini alıp Eminönü’ndeki iş yerine getiriyor saat ne yazarsa onu alıyor. Yani 80 kuruş. Günün birinde bu müşteri aşçı Halit’i karşısına

alıyor. Konuşacak ama mütereddit. Çünkü onun da işleri bozulmuş. Artık her gün işine taksi tutup gitmesine imkân kalmamıştır. Aylardan beri devam ettirdiği şoför-müşteri ilişkisine ya son verecek ya da ... Ya da günlerden beri düşündüğü yeni çalışma şeklini açıklayacak. “Bak” diyor aşçı Halit’e Durumu biliyorsun. İşler eskisi kadar iyi değil. Artık tek başıma taksi tutmama imkân kalmadı diye devam ediyor Musevi vatandaşımız Ayda 25-30 lira çok para. Ama ben aynı yerde çalışan 4 arkadaş daha buldum sana. Bir kişi yerine beş kişi taşıyacaksın. Buna karşılık biz sana saatin yazdığı ücretten 20 kuruş fazlasını vereceğiz. Bu da arabanın yıpranma payı olacak. Nasıl kabul mü? Şöyle bir düşünüyor aşçı Halit. Bu fikir aklına yatıyor hemen. Aynı araca binenlerin aynı güzergaha yolculuk yapanların taksi ücretini aralarında paylaşıp vermeleri o güne kadar alışılmamış, görülmemiş bir yenilik. Kaybı ne olacak? Hiç. Hem sonra bunu günün diğer saatlerinde saat açmadan da uygulayabilir. Daha fazla düşünmeden bastırıyor cevabı. “Kabul” diyor. Ve bu tek sözden “Dolmuş” doğuyor.” (Tekeli ve Okyay, 2020, s. 24)

Kamu otoritesi başlangıçta taksilerin dolmuş şeklinde kullanılmasına izin vermeyerek bunlarla mücadele etmeyi denese de verdikleri kentsel hizmet açısından önemli bir boşluk doldurduklarından zaman içerisinde yasal statü kazanmışlardır (Emiroğlu, 2011, s. 488). İstanbul’da ortaya çıkan bu sistem hızla diğer büyük kentlere de yayılmıştır. Zaman içerisinde kullanılan taşıtlar ve uygulama şekil değiştirse de sistem bugüne kadar varlığını sürdürmüştür.

Dünya örneklerine bakıldığında dolmuş daha çok gelişmekte olan ülkelerde kullanılan bir ulaşım sistemi olarak görülmektedir. Bu ülkelerde dolmuş sistemi bağımlı kentleşme olgusunun beraberinde getirdiği gecekondu alanları ve marjinal sektör ile aynı zamanda ortaya çıkmıştır. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaşanan hızlı kentleşme sürecinde kentlerde oluşan kent içi yolculuk ihtiyacının karşılanmasında kamunun yetersiz kalması küçük girişimcilerin bu alana girmesi sonucunu doğurmuştur. Dolmuşun erken dönemi için bu olgu kabul edilebilir olsa da varlığını sadece kent içi ulaşım hizmeti arzındaki yetersizliğe bağlamak eksik olacaktır. Bunun yanında dolmuş uzun yıllar esneklik, hız ve yolcularına sağladığı toplumsal ayrıcalık yönünden kamu ulaşım sistemlerinden farklılaşmıştır. Dolmuşlar duraktan bağımsız olarak güzergahları üzerinde istenilen yerde inilip binilmesi ve şoförlerinin kuralsız sürüş tarzına bağlı olarak sahip oldukları hız gibi nedenlerle de tercih edilir olmuşlardır. Bu yönüyle dolmuş özel otolar ile kamu toplu taşıma sistemleri arasında bir yerde konumlanmıştır.

Dolmuşun ortaya çıkışı ve varlığını koruyabilmesinde önemli bir nokta ise marjinal sektör ile olan doğrudan ilişkisidir. Hızlı kentleşme sürecinde ortaya çıkan

gecekondularda yaşayan marjinal kesim, dolmuşun kullanıcısı olmasının yanında dolmuşçuluk için işgücü de sağlamıştır. Otomobil sahibi olmanın kolaylaştığı ve taksi plaka sınırlaması gibi herhangi bir düzenlemenin olmadığı yıllarda, marjinal kesimin taksi hizmet arzını artırması karşısında yeterli müşteri bulunamaması sonucu bu küçük girişimciler geçimini sağlayacak geliri temin edemez hale gelmişlerdir. Bunun sonucunda, yukarıda aktarılan hikâyede görüldüğü gibi daha düşük gelir grubunun paylaşımlı olarak taksiye binmesine olanak veren taksi-dolmuşlar ya da diğer adıyla kaptı-kaçtılar ortaya çıkmıştır. Diğer marjinal sektörlerde olduğu gibi dolmuşun da güvencesiz, yasa dışı ya da yarı yasal çalışma sistemi maliyetlerin bir kısmının topluma yüklenerek dışsallaştırılmasına olanak vermiştir. Bu sayede dolmuşun kamu ulaşım sistemleri karşısında önemli bir maliyet avantajı elde etmesi de varlığını sürdürebilme nedenlerinden olmuştur. Eğer dolmuşçuluk sisteminin ortaya çıkmasına imkân veren gecekondu ve marjinal kesim gibi diğer etmenler var olmasaydı; kent içi ulaşım hizmetindeki açık, zaman içerisinde siyasi talep ve baskılar oluşturarak muhtemelen bu hizmetin, geç ve birtakım zorluklarla da olsa, kamu tarafından karşılanmasını sağlayacaktı (Tekeli ve Okyay, 2020, s. 50-51).

Türkiye’de belediyelerin uzun yıllar boyunca kent içi ulaşım hizmetini yeterli seviyede üretememiş olması, dolmuşların bu açığı kapatmada önemli rol üstlenmeleri sonucunu doğurmuştur. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde dolmuşlar vazgeçilmesi zor bir biçimde kent içi ulaşım sistemine dahil olmuştur. Bu şartlar altında dolmuşçular örgütlenmiş; dernekler kurarak oluşturdukları kalabalık grup ile devamlılıklarını koruyacak siyasi güce erişmişlerdir. Bugün Türkiye gibi ülkelerde dolmuşun varlığı kent içi ulaşımın yerine getirilebilmesi sorunundan çok kentsel aktörler arasındaki güç ilişkileri ile ilgilidir.

Türkiye'nin kentleri gibi dolmuş sistemi de çıkışından günümüze kadar çeşitli değişikliklere uğrayarak bugünkü halini almıştır. Bu süreçte dolmuşçulukta kullanılan taşıtlar değişmiş, dolmuş sayısı artmış ve yeni birçok hat açılmıştır.

Hızlı kentleşme olgusunun kendini en çok gösterdiği İkinci Dünya Savaşı sonrası yıllar, dolmuşun da yükseliş dönemi olmuştur. Bu dönemde yaşanan yoğun göç ile büyük kentlere gelenlerin birçoğu gecekondulara yerleşmişlerdir. Fakat bu gecekonduların henüz yasal bir statüleri olmadığından, buralara kentsel hizmetlerin götürülmesi imkanları çok kısıtlıydı. Bu noktada buradaki işgücünün kent içi ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması, dolmuşlar vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte 1950'ler aynı zamanda, Türkiye'nin dünyanın o dönemin temel ihracatçısı konumunda olan ABD'den çok sayıda otomobil ithal etme fırsatı bulduğu yıllar olmuştur. Amerikan yapımı otomobiller geniş gövdeleriyle küçük modifikasyonlar yapılarak dolmuş olarak işletilmeye gayet müsaitlerdi (Tekeli ve Okyay, 2020, s. 73). Böylece kentlerde önemli yer tutan gecekonduların kentsel hizmetlerden mahrum olduğu bu 15-20 yıllık dönemde, dolmuş sisteminin gelişip kurumsallaşması için uygun şartlar bir araya gelmiştir.

1961 yılında Türkiye'de minibüs üretiminin başlaması ise dolmuşçuluk sistemi açısından önemli başka bir kırılma noktası olmuştur. Bu gelişme sonucunda daha erişilebilir hale gelen minibüslerin sayılarında önemli artışlar yaşanmıştır. Bununla birlikte bu dönemde Türkiye'de sanayinin gelişmesi işgücü ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. Bu işgücü ise genel olarak kentlerin gecekondular bölgesinde barınmaktaydı. Gecekondular alanlarının, çalışma bölgesine bağlantısı ise bu minibüs dolmuşları tarafından sağlanmaktaydı (Tekeli, Gülöksüz ve Okyay, 2020, s. 311). Bu durum, dolmuşta kullanılan taşıtlar bakımından farklılaşmayı da beraberinde getirmiştir. Kent merkezinde eski steyşin Amerikan arabaları ile dolmuşçuluk devam ederken, minibüs dolmuşları daha çok gecekondular bölgelerine hizmet sunmaktaydı. Minibüslerin, kentin yol ağı gelişmemiş

bu bölgeleri için fiziksel olarak daha uygun oluşları ve görece fazla yolcu kapasitesine sahip olmaları bu ayrımın temel nedeniydi. Böylece minibüs dolmuşlar gecekondu kültürünün de bir parçası halini almış; arabesk müzik dolmuş müziği olarak tanımlanmaya başlanmıştır (Emiroğlu, 2011, s. 489). Bu gelişmelere paralel olarak, minibüslerin kent içi ulaşımında aldıkları pay da giderek artmıştır. Buna kamunun kent içi ulaşımındaki zaten yeterli olmayan payını artıramaması da eklenince, dolmuş sistemi giderek gücünü artırarak büyük kentlerdeki yerini sağlamlaştırmıştır. Öte yandan artan dolmuş sayısı kente yeni gelen vasıfsız işgücü açısından da bir istihdam alanı olmuştur. Bu olgularda da görüldüğü gibi gecekondu, marjinal sektör, dolmuş üçlüsü arasında çok yönlü ve sıkı bir ilişkiden bahsetmek mümkündür.

Bu dönemde kısıtlı bütçe imkanları nedeniyle yeteri kadar geliştirilemeyen kamu ulaşım sistemleri, dolmuşun sağladığı esneklik, hız ve konfor özelliklerini sağlamakta yetersiz kalmıştır. Dolmuş, sık seferleri dolayısıyla durakta bekleme süresinin kısalığı, taksiye benzer şekilde istenildiği yerde inilip binilebilmesi gibi özellikleri nedeniyle kentliler tarafından tercih edilir olmuştur. Bunun sonucu olarak geçici bir süre için, bir ara ulaşım çözümü olarak görülen dolmuşun varlığına son verilememiştir (Tekeli, Gülöksüz ve Okyay, 2020, s. 160).

1960'lı yıllarda çıkarılan yönetmelikler ile o güne kadar kamu otoritelerince görmezden gelinen dolmuşun varlığı kabul edilerek, sistemin düzenlenmesine yönelik adımlar atılmıştır. Yine aynı yıllarda il trafik komisyonları kararlarıyla getirilen plaka tahditleri ile dolmuşun ranta dönük tarafını öne çıkarmış; dolmuşçuluk ekosistemi çevresinde oluşan gruplar ekonomik olduğu kadar siyasal olarak da güçlenmişlerdir. 1970'li yıllara gelindiğinde dolmuş artık kent içi ulaşımında hâkim konuma gelmiştir. Taleplerinin karşılanmadığı zamanlarda, dolmuşçular bu hâkim konumlarını kullanarak “kontak kapatma” eylemleri yapmaktan geri durmamışlar; siyasi güçlerini daha da artırmışlardır (Özbilen, 2016, s. 60).

1980 sonrasında dünyada ve Türkiye’de hâkim olarak neoliberal politikaların uygulanmaya başlamasıyla kamunun ağırlığının tüm alanlarda olduğu gibi kent içi ulaşımında da azaldığı, piyasacı yaklaşımın egemen olduğu bir döneme girilmiştir. Her ne kadar bu dönemden başlayarak günümüze kadar kentlerimizde metro projeleri gibi önemli kent içi ulaşım yatırımları yapılsa da bunlar dolmuşun bu alandaki üstünlüğünü sona erdirmeye yeterli olmamıştır. Steysin dolmuş gibi diğer tiplerinin bu dönemde ortadan kalkmasıyla, dolmuşlar kurumsallaşan yapısına uygun şekilde araçlar bakımından da tek tipleşerek minibüs-dolmuşlara dönüşmüştür. Araçlardaki bu standartlaşma, dolmuşların farklı formatlarda ve buna bağlı olarak farklı sosyal gruplara hizmet verme özelliğini ortadan kaldırmıştır. Bu, o güne kadar konforları ve hızları nedeniyle taksi-dolmuşları tercih eden orta sınıfların ilgisinin özel araç sahipliğine kaymasına katkıda bulunmuştur. Özel araç sahipliğinin artmasında tek neden bu olmamakla birlikte, dolmuş bu olgu karşısında belli yere kadar bir tampon mekanizma görevi üstlenmiştir.

1990’lı yıllarda İstanbul ve Ankara gibi metropollerde, metro sistemlerinin hizmete girmesiyle yeni bir dönem başlamıştır. Metro güzergahlarında dolmuşların da çalışmaya devam etmesi sonucunda başlangıçta kamu ulaşım sistemlerinin bir tamamlayıcısı olan dolmuşlar, artık sahip oldukları esneklik ve nakit ödeme kolaylığı gibi nedenlerle bunlara rakip birer aktör konumunu almışlardır (Özbilen, 2016, s. 62). Fakat kamu ulaşım sistemlerinin sağladığı, abonman, araçlar arası indirimli aktarma, yaşlı, engelli ve öğrenciler için sosyal tarifeler gibi uygulamaların dolmuşlarda hayata geçirilememiş olması, bu rekabette aleyhlerine bir durum olarak görülmektedir.

Dolmuşçuluk, yüzyıla yaklaşan serüveninde, küçük girişimcilerin kamunun yetersiz kaldığı kent içi ulaşım ihtiyacını karşılaması yoluyla, kent sakinlerinin bulduğu bir çözüm olarak ortaya çıkmış; dönüşüp kurumsallaşarak kendine has ekonomisi, kültürü ve güç ilişkileri olan hatırı sayılır büyüklükte bir sistem halini almıştır. Bugün

Türkiye'nin neredeyse tüm kentlerinde dolmuşlar, kent içi ulaşımın ana aktörlerinden biri olarak kamu ulaşım sistemleri ile birlikte hizmet vermeye devam etmektedir.

3.2. Dolmuşun Ankara'nın Kentleşme Sürecinde ve Kent İçi Ulaşımındaki Yeri

Küçük girişimcilerin, özellikle de zaman içerisinde araçlar ve işletmecilik açısından muhtelif şekillerde karşımıza çıkan dolmuş taşımacılığının Ankara'nın kent içi yolcu taşımacılığında yer alması, kentin başkent ilan edilmesinden hemen sonraki yıllarda gerçekleşmiştir. Bu açıdan Ankara'da yapılan toplu taşımacılığın ilk örneklerinin küçük girişimcilerin işlettiği araçlarla yapıldığı söylenebilir. Önceki bölümlerde bahsettiğimiz gibi, başkent oluşuna kadar kent içi ulaşım ihtiyacının tamamına yakını yaya olarak karşılanabilen Ankara'da kent içi toplu taşıma hizmeti bulunmamaktaydı. Tren garı, kent çevresindeki bağlar gibi sınırlı sayıdaki noktaya yapılan yolculuklar ise genelde hayvanlar tarafından çekilen fayton benzeri arabalarla yapılmaktaydı. Kent içi ulaşım talebinin son derece sınırlı olduğu küçük bir Orta Anadolu kenti durumundaki Ankara, başkent olmasıyla birlikte birçok açıdan değişime uğramaya başlamıştır. Kentin nüfusunun hızla artmaya başladığı ve kent yönetiminin kent içi ulaşım hizmetini henüz organize edemediği bu dönemde, günden güne artan kent içi toplu ulaşım talebi, küçük girişimcilerin işlettiği araçlar tarafından karşılanmaya başlanmıştır. Dolmuş taşımacılığının Ankara'daki bu ilk uygulamaları, kent için aynı zamanda toplu taşımanın da ilk örnekleridir. Bu açıdan bakıldığında, Başkent'te kent içi toplu taşımanın, henüz Belediyenin otobüs hizmetlerini vermeye başlamasından da önce, ilk defa dolmuşlar tarafından gerçekleştirildiğini söylemek yanlış olmayacaktır.

Görüldüğü üzere dolmuşlar, Ankara'nın kent içi ulaşımında ve buna bağlı olarak da kentsel gelişim sürecinde başlangıcından itibaren önemli bir yere sahip olmuştur. Yüz yıllık süreçte kent içi ulaşımında üstlendikleri rolü ve kentsel bir aktör olarak güçlerini artırarak günümüze kadar varlıklarını sürdürmüşlerdir. Devam eden satırlarda, ortaya

çıktıkları 1930'lu yıllardan günümüze kadar dolmuşların Ankara'daki yolculuğu ve bunun Ankara'ya etkileri ana hatlarıyla anlatılacaktır.

Dolmuşun Ankara'da ortaya çıkışı 1930'lu yılların başlarına rastlamaktadır. Bu dönemde kent Yenışehir ve Cebeci akslarında genişlemeye başlamış; buna ek olarak artan nüfusla beraber ortaya çıkan barınma ihtiyacı sonucunda, başkent ilanından önce sayfiye olarak yılın belli döneminde kullanılan kent çevresindeki bağ evleri sürekli ikamet edilir duruma gelmiştir. Bunun sonucunda, zaten sınırlı sayıdaki özel araçlara sahip olamayanların yarattığı kent içi ulaşım talebi kaptı-kaçtı adı verilen minibüsler tarafından karşılanmaya başlanmıştır. Bu araçlar küçük girişimciler tarafından işletilmekle birlikte, tarifeleri Belediye tarafından belirlenmekteydi. Bugün Ulus Meydanı olarak bilinen o günkü Millet Meydanı'ndan kalkan kaptı-kaçtılar, Samanpazarı, Gar, Cebeci, Çankaya, Ayrancı, Keçiören, Aktepe, Etlik, Kavaklıdere, Kalaba, Yenışehir ve yalnızca cuma günleri ile bayramlarda olmak üzere Gazi Çiftliği güzergahlarında hizmet vermekteydi (Mamboury, 1934, s. 24). Belediyenin ilk otobüs seferlerine başlamasının 1935 yılını bulduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu ilk dolmuşların Ankara'nın kent içi ulaşımında üstlendiği işlevin önemi daha anlaşılır hale gelmektedir. Bununla birlikte, Belediye otobüs seferlerine başladığında da kaptı-kaçtılar ortadan kalkmamış; kent çevresindeki bağlar başta olmak üzere otobüslerin gitmediği yerlerde hizmet vermeye devam etmişlerdir. Bu dönemde kaptı-kaçtılar Ankara'da kent içi araçlarla yapılan ulaşımındaki %35'lik payları ile hâlâ önemli bir yere sahiplerdi (Tekeli, 2009a, s. 122). Ulaşım hizmetleri Belediye tarafından verilemeyen bölgelere bu hizmeti götürmeye devam eden kaptı-kaçtılar şüphesiz buralardaki kentsel gelişmenin ve nüfus artışının sürmesini sağlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı yıllarına kadar önemli bir değişikliğe uğramadan belediye otobüsleri ile birlikte, onların hizmet götüremediği yerlerde yolcu taşımacılığı yapmaya devam eden küçük girişimciler açısından önemli bir gelişme bu yıllarda olmuştur. Bu

dönemde savaş nedeniyle ortaya çıkan yedek parça tedariki sorunu sonucunda Belediyenin otobüs filosunda bulunan otobüslerin önemli bölümü hizmet veremez hale gelmiş; benzer durum kaptı-kaçtılar tarafında da yaşanmıştır. Zaten kentin hızla büyümesi ve artan nüfusuyla birlikte yükselen kent içi ulaşım hizmeti talebine bir de bu türlü tedarik sorunları nedeniyle arzın azalması eklenince, bu alandaki açık hızla artmıştır. Bu açığın kapatılması amacıyla kentteki bazı taksilerin paylaşımlı olarak kullanılarak az araçla daha fazla yolcu taşınabilmesinin yolunu açacak taksi-dolmuş uygulamasına başlanmıştır. Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği tarafından 1940'lı yılların başlarında sekiz kişi kapasiteli araçlar şeklinde işletilmeye başlanan taksi-dolmuşlar kent içi ulaşım hizmet sunumunda geçici bir rahatlama sağlamıştır (Öncü Yıldız, 2017b, s. 110). Bu uygulama ile de yine başlangıçtakine benzer şekilde idarenin gerçekleştirmekte zorlandığı kent içi ulaşım hizmetinin görülmesinde küçük girişimcilere başvurularak, kriz geçici süreliğine de olsa çözülmüştür. Bunun doğal bir sonucu olarak, kriz anında kamu otoritesi tarafından geçici bir süreliğine faydalanılması öngörülen dolmuş taşımacılığının, kurumsallaşarak zamanla kentin ana ulaşım sistemleri arasına girmesi sürecinin önü açılmıştır.

Bahsettiğimiz bu kurumsallaşma sürecinde önemli bir kırılma noktası ise 1946 yılında düzenli taksi dolmuş hatlarına izin verilmesi olmuştur. 1946 yılında otobüs garajında çıkan büyük yangın sonucunda, zaten savaş şartlarında geliştirilemeyen Belediyenin otobüs filosunun yaklaşık yüzde kırkının kullanılamaz hale gelmesi sonucunda yaşanan krizden faydalanan Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği, 1941 yılında Belediye tarafından kabul edilmeyen düzenli taksi-dolmuş hattı taleplerini bu sefer hayata geçirmişlerdi. Böylece Ulus-Cebeci, Ulus-Bakanlıklar ve Cebeci-Sıhhiye güzergahlarında, taksi dolmuşlar hizmet vermeye başlamıştır (Vakit, 1946). Görüldüğü üzere, bu gelişmenin sonucunda ilk dolmuş hatları, kentin en çok hareketliliğe sahip merkez bölgelerinde kurulmuştur. Merkezi hatlarda dolmuşla yolcu

taşımacılığının yapılmaya başlaması, dolmuşun vazgeçilmesi zor hale gelerek kurumsallaşması sürecinde önemli adımlardan biri olmuştur. Başlangıçta kamu ulaşım sisteminin erişemediği yerlerde tamamlayıcı bir araç olarak hizmet vermesi öngörülen dolmuşların kent merkezindeki yoğun hatlarda yolcu taşımasıyla birlikte, bunların belediye toplu taşıma sistemlerine alternatif ve rakip olma süreçleri de başlamıştır.

Savaş sonrasında özellikle 1950'li yıllarda Türkiye'nin araç ithalatını artırma olanağını bulmasıyla, Belediye ve küçük girişimciler araçlarının sayısını artırmışlardır. Bu dönemde dolmuş taşımacılığı açısından önemli bir gelişme ise on bir yolcu taşıyan minibüslerin kullanılmaya başlaması olmuştur. Önceleri diğer tip dolmuşlarla birlikte hizmet veren minibüslerin zaman içerisinde sistemde hâkim konuma gelmesiyle, dolmuşlar minibüslerle özdeşleşmiştir. İşte dolmuş sisteminin bugün herkesin “dolmuş” denildiğinde gözünde canlandığı minibüs tipi araçlarla yapılmaya başlanması bu yıllara dayanmaktadır. Minibüsler Ankara'nın ulaşım sistemine dahil olmalarının ardından sayıları hızla artarak kısa sürede önemli miktarda yolcu taşımaya başlamıştır. Belediyenin 1953 yılı günlük yolcu taşıma istatistiklerine göre, otobüs ve trolleybüsler 83.000, banliyö treni 20.000 yolcu taşırken minibüslerden 50.000 kişi faydalanmaktaydı (Ankara Belediyesi, 1954, s. 80). Bu verilerde de görüldüğü üzere minibüsler kısa sürede kitlesel bir ulaşım aracı halini almıştır.

Minibüslerin ortaya çıkmasının doğurduğu yeni bir olgu ise dolmuş taşımacılığındaki hizmet sunumunun sosyoekonomik olarak ayrışması olmuştur. Bu dönemde taksi dolmuşlara göre daha az konforlu fakat fazla yolcu kapasitesine sahip olmaları nedeniyle daha ucuz olan minibüsler, düşük gelir grupları tarafından tercih edilirken; orta ve üst sınıflar taksi dolmuşları tercih etmişlerdir. Hızlı kentleşme ve gecekondulaşmanın en yüksek seviyelerde yaşandığı Ankara'da daha çok gecekondu bölgelerine hizmet veren minibüslerin sayıları hızla artarken, bu sosyoekonomik ayrışma dolmuş sistemine farklı araç tiplerinin de girmesine neden olmuştur. 1961 yılında gelen

talep ve tepkiler neticesinde kent merkezindeki minibüslerin trafik sıkışıklığına neden oldukları öne sürülerek kaldırılması ve yerlerine sekiz kişilik Amerikan otomobillerinden dönüştürülmüş steysin dolmuşlarla hizmet verilmeye başlaması bunun bir sonucudur.

1961 yılında Türkiye’de minibüs üretimine başlanması, diğer büyük kentlerde olduğu gibi, Ankara’da da minibüs sayılarının hızlı şekilde artması sonucunu doğurmuştur. Bunun sonucunda aynı yıl çıkarılan Ankara Belediyesi Sınırları Dahilinde Çalışacak Olan Minibüslerin Faaliyetlerine Dair Yönetmelik ile Belediye, minibüslerin çalışmalarını düzenleme yoluna gitmiştir. Bu yıllarda dolmuşlar Ankara’da gecekondu bölgelerine götördükleri ulaşım hizmeti ile buraların çalışma alanına bağlantısını sağlamada önemli rol üstlenmiştir. Bu açıdan, tüm çabalara rağmen artan nüfusu doğru şekilde yönetilemeyen ve plansız olarak kentleşen Başkent’in kentsel gelişiminde önemli yere sahiptirler. Bu dönemde dışarıdan Ankara’ya göç edenlerin barınmak için buldukları çözüm gecekondu olurken, gecekondu bölgelerinin tek toplu ulaşım aracı ise uzun süre dolmuş olmuştur. Böylece gecekondu ve burada yaşayanların geçim kaynağı olan marjinal sektörler ile dolmuş arasında kültürel ve ekonomik olarak da sıkı bağlar kurulmuş; İlhan Tekeli ve çalışma arkadaşlarının Dolmuşlu, Gecekondu, İşportalı Şehir eserinde olduğu gibi bu üç olgu kentle birlikte anılmaya başlanmıştır.

Dolmuş taşımacılığının diğer kentlerde olduğu gibi Ankara’da da ekonomik değerini artırarak bir rant aracı halini alması ve bunun sonucunda da geri dönülmesi zor şekilde kurumsallaşması yönündeki en önemli gelişmelerden biri plaka tahdidi uygulamalarıdır. 1966 yılında trafik sıkışıklığına neden oldukları gerekçesiyle taksilerle birlikte dolmuş sayıları İl Trafik Komisyonu kararıyla sınırlandırılmıştır (Tekeli, 2009a, s. 125). Bu olay dolmuş sistemi açısından yeni bir dönemin başlangıcı olmuş; dolmuşçular için rant getirisi dönemi başlamıştır. Bu olgu piyasada kendisini plaka satışları şeklinde göstermiştir. Yeni araçların sisteme dahil olmasının engellenmesiyle, 1970’li yıllara gelindiğinde dolmuşlar toplu taşımada hâkim konuma gelmişlerdir. Bu

dönemden sonra ekonomik ve siyasi gücünü artıran dolmuşçu esnafı, kentsel karar alma mekanizmalarında söz sahibi olmaya başlamıştır. Plaka tahdidinin kaldırılmaması hususunda dolmuşçuların Belediyeye yaptığı baskılar sonucunda, önce uygulamanın iki defa uzatılması sonrasında ise süresiz hale getirilmesi bu karar alma mekanizmalarına dahil olma sürecinin bir sonucudur.

1980 yılına gelindiğinde steysin dolmuşların İl Trafik Komisyonu kararıyla kaldırılmasıyla dolmuşlar kullanılan araçlar bakımından dönüşümünü tamamlamıştır. Bu tarihten sonra dolmuş taşımacılığında yalnızca bugün de kullanılanlara benzer minibüsler kullanılmaya başlanmıştır. Bunun sonucunda kullanılan araç tiplerine göre oluşan sosyoekonomik ayrışma ortadan kalkarak dolmuş alt ve orta gelir grubunun kullandığı bir araç ve daha önemlisi Ankara'nın ulaşım sisteminin ana bileşenlerinden biri halini almıştır. 1980 sonrasında kamu idaresinde yaşanan piyasacı yaklaşım ile birlikte diğer özel toplu taşıma girişimleri gibi dolmuşun kullanımı ve Ankara'nın kent içi toplu ulaşımındaki önemi de giderek artmıştır.

1980 sonrası dikkat çeken gelişmelerden biri de o güne kadar başlangıcı ve bitişi merkezde bulunan dairesel güzergahlarda hizmet veren dolmuşların, kent çevresinde iki noktayı birbirine bağlayan Keçiören–Ostim gibi güzergahlarda hizmet vermeye başlamasıdır. Bugün Ankara'da buna benzer hatlarda merkez dışındaki birçok noktadan diğerine ulaşım ağırlıklı olarak dolmuşlarla gerçekleştirilmektedir. Bunun yanı sıra 2000'li yıllarda nüfusları hızla artarak uydu kentler halini alan Çubuk, Kahramankazan, Kızılcahamam gibi çevre ilçelerde mahalleler arası toplu taşıma, ağırlıklı olarak dolmuşlar tarafından gerçekleştirilmektedir.

1990'lı yılların sonlarında ve 2000'li yıllarda Ankara'nın metro hattındaki gelişmeler kentin ulaşım sistemine önemli katkı sağlasa da kentin genişlemesi ve artan ulaşım talebi karşısında yeterli olmamıştır. Bu yıllarda da dolmuşun Ankara trafiğindeki

hakimiyeti, artan özel araçlarla birlikte sürmüştür. Dolmuş kamu ulaşım sistemlerinin bir destekleyicisi olmasının yanı sıra, aynı yerleşim yerlerine hizmet vermeleri ve kamu ulaşım sistemlerinin dolmuşun sağladığı esneklik, hız ve kimi zaman konforu sağlayamaması nedeniyle, aynı zamanda önemli bir rakibi konumuna gelmiştir.

Bununla birlikte son dönemde yapılan önemli kamu binalarına ulaşım ihtiyacının da ağırlıklı olarak dolmuşlar ile yapıldığını görmekteyiz. Dolmuş sistemi esnekliği ve yarı kurallı yapısı sayesinde metro ve diğer raylı sistemler hatta otobüs hatlarından çok daha hızlı şekilde organize olarak, kısa sürede yeni doğan bu ulaşım taleplerini karşılamaya hazır hale gelmektedir. Örneğin kentlilerin, Başkent'te son dönemde hizmet vermeye başlayan büyük sağlık kampüsleri olan Bilkent ve Etlik Şehir Hastanelerine ulaşım ihtiyacını karşılanmasında dolmuşlar, belediye otobüsleri ve metro ile birlikte önemli rol üstlenmektedir (T.C. Sağlık Bakanlığı, 2025). Hatta çoğu zaman, bu hastanelere ulaşmak için İvedik ya da Tarım Bakanlığı metro istasyonlarından tekrar bir “ring” otobüsüne binilmesi gerekliliği gibi nedenlerden dolayı, kentlilerin ilk tercihi kampüslerin içerisine kadar girerek istedikleri poliklinik binasının kapısında inebilmelerini sağlayan dolmuşlardan yana olmaktadır.

Bu gelişmeler neticesinde, Ankara'nın başkent oluşuyla birlikte ortaya çıkan kent içi ulaşım ihtiyacının küçük girişimciler tarafından karşılanması şeklinde sınırlı bir bölgede başlayan dolmuş taşımacılığı, kamunun Başkent'in hızlı kentleşme sürecinde bu kentsel hizmeti yerinde getirememesi sonucunda adım adım kent içi ulaşımın ana aktörlerinden biri halini almıştır. Bu konumunu bir kez kazandıktan sonra da eriştiği ekonomik ve siyasi güç ile dolmuşçular kent içi ulaşım konusunda karar alma süreçlerinde yer alan bir aktör halini alarak, Ankara'nın kentsel gelişiminde etkili olmuşlardır. Bugün kentte dolmuşçuların üye olduğu birden çok esnaf odası bulunmaktadır (TŞOF, 2025b). TŞOF çatısı altında bulunan bu odalar, Federasyon'un temsilcisi olan Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası kanalıyla, kentin

ulaşım konusundaki kararlarının alındığı komisyon olan UKOME’de dolaylı olarak temsil edilmektedir. Bununla birlikte kamunun kent içi ulaşım planlamasında ve hizmet sunumunda yetersiz kalması sonucunda, dolmuş esnafı gördükleri kamu hizmetinin bızatıhi kendisi nedeniyle de büyük bir güce sahip konuma gelmişlerdir. Örneğın 2017 yılında dolmuşların kaldırılmasının tartışıldığı bir radyo programına katılan Ankara Minibüsçüler Esnaf Odasının o dönemki başkanı, dolmuşları kaldırmaya kimsenin gücünün yetmeyeceğini söylemiştir. Oda başkanı; *“Geçmiş yıllarda Mimarlar Odası zam oranını iptal ettirdi. Biz de bu durumu protesto etmek için trafiğeye çıkmadık. O gün Ankaralılar mağdur oldu. şu an bizim toplam 6 bin çalışanımız var. 30-35 bin insan ekmek yiyor. Günlük 100–120 bin yolcu sirkülasyonumuz var. Kimsenin minibüsleri kaldırmaya gücü yetmez. Halkın kararına saygı duymamız gerekiyor ve referandum yapılırsa sonuca saygı duymak zorundayız.”* ifadelerini kullanmıştır (TMMOB şehir Plancıları Odası Ankara şubesi, 2018, s. 311).

Önceki sayfalarda verilen Tablo.3’de de görüldüğü gibi dolmuşların %36,8’lik oranla Ankara’nın toplu ulaşımında en büyük paya sahip ulaşım aracı olarak karşımıza çıkması Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası Başkanı’nın sözlerinin haklılığını gösterir niteliktedir. Bu çerçevede geldiğimiz noktada, aşağıdaki Tablo’da detayları verilen hatlarda hizmet veren 2231 dolmuş, günümüz Ankarasında hâlâ önemli ve kentin mevcut altyapısı ile pek de alternatifi olmayan, kent içi ulaşımın ana aktörlerinden birisi olarak varlığını sürdürmektedir.

Tablo 4. Ankara’da Hizmet Veren Dolmuşların Güzergâh ve Sayıları

	GÜZERGAH	MİNİBÜS SAYISI
1	ULUS-ETLİK	109
2	ULUS-KEÇİÖREN-BAHÇELİEVLER	85
3	ULUS-SANATORYUM	74
4	ULUS-GÖLBAŞI	88
5	ULUS-AKTEPE	50
6	ULUS-HASKÖY	80
7	ULUS-İÇAYDINLIK	50
8	ULUS-İNCİRLİ	52
9	ULUS-ABİDİNPAŞA	110
10	ULUS-AKDERE	69
11	ULUS-MAMAK-KAYAŞ	118
12	ULUS-SİTELER	140
13	ULUS-BALGAT	83
14	ULUS-ŞENTEPE	71
15	ULUS-YENİMAHALLE	83
16	KIZILAY-AYRANCI	85
17	KIZILAY-DİKMEN	91
18	KIZILAY-BALGAT	65
19	KIZILAY-SOKULLU	57
20	ULUS-ÇİNÇİN	26
21	KEÇİÖREN-OSTİM	101
22	ULUS-SEYRAN	113
23	KIZILAY-BAHÇELİ	21
24	ULUS-OSTİM	67
25	ULUS-ERYAMAN	33
26	DENİZCİLER-ÜMİTKÖT	77
27	ULUS-ETİMESGUT	58
28	SİNCAN	175
	TOPLAM	2231

Kaynak: Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası (15.04.2025 tarihinde alınmıştır.)

3.3. Dolmuşçu Esnafının Örgütlenmesi ve Dolmuş Kültürü

Ankara’da kent içi taşımacılık esnafının örgütlenmesi Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği adı altında dolmuş taşımacılığının bir sistem olarak ortaya çıkmasından daha erken döneme rastlamaktadır. Dolmuşların henüz erken dönemde taksilerin dönüştürülmesi şeklinde yaygınlaştığı göz önünde bulundurulursa, dolmuşçuluğun kurumsallaşmasının bahsettiğimiz bu örgütlenme içerisinde gerçekleştiği söylenebilir. Daha önceki bölümlerde söz ettiğimiz üzere, ilk düzenli dolmuş hatlarının Belediyeye kabul ettirilerek, dolmuş taşımacılığının Ankara’da kalıcı biçimde yerleşmesinin başlangıcı da bu derneğin girişimleri sonucunda olmuştur. Cumhuriyet’in ilk yıllarında az sayıda motorlu aracın bulunduğu Başkent’te zaman içerisinde yaşanan kentsel gelişme ile birlikte kent içi ulaşım araçları da çeşitlenmiştir. Bu çeşitlenme kent içi ulaşım esnafının örgütlenmesini de çeşitlendirmiş ve geliştirmiştir. Bu çeşitlenme ile birlikte başlangıçta Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği olarak tek çatı altında bulunan ulaşım esnafı taksiciler, özel halk otobüsleri, servisçiler, dolmuş ve minibüsçüler gibi birçok işkolunda ayrı ayrı örgütlenmiş; bunun da ötesine geçerek tüm bu ulaşım türlerindeki esnaflar kendi içlerinde de farklı örgütlenmeler yoluna gitmiştir. Bu bölümde araştırmamız dışındaki diğer ulaşım türlerinin örgütlenmesi üzerinde durulmayarak, dolmuşçu esnafının Ankara’daki örgütlenmesi incelenecek; buradan çıkışla dolmuşçu esnafı arasındaki dayanışma ve dolmuş kültüründen bahsedilecektir.

Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği Ankara’nın başkent olmasının hemen ardından, 1927 yılında kurularak uzun yıllar kent içi ulaşımındaki küçük girişimcilerin tek temsilcisi olmuştur. Dolmuşçular da diğer taşıma esnafı gibi Derneğin kuruluşundan örgütlenme açısından ilk ayrışmanın olacağı 1961 yılına kadar, bu çatı altında temsil edilmiştir. Bu yıl 1950’lerden sonra sayıları hızla artarak Ankara’nın kent içi ulaşımında önemli pay almaya başlayan minibüslerin trafik sıkışıklığına neden olduğu gerekçesiyle kent merkezinden kaldırılması ve yerlerine steysin dolmuşların getirilmesi,

dolmuş sisteminin kullanıcıları bakımından sosyoekonomik olarak katmanlaşması yanında dolmuşçu esnafının örgütlenmesinde de ayrılmaya neden olmuştur. Bu ayrışmanın sonucunda taşımacılıkta kullandıkları araçlar ve hizmet verdikleri kentsel alanlar bakımından farklılaşan minibüsçüler Ankara Minibüsçüler Esnaf Odasını kurmuşlardır. Kent merkezinde hizmet tekeli alan steysin dolmuşlar ise mevcut derneğe bağlı olarak temsil edilmeye devam etmişlerdir. Dolmuşçu örgütlerinin sayısının artması verilen hizmet ve araçlar bakımından farklılaşmanın yanında Belediye ile ilişkiler bağlamında da farklı tutumlar ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda Minibüsçüler Esnaf Odası Belediye ile ilişkilerini daha çok karşılıklı müzakere sonucunda karar alma şeklinde sürdürürken, taksici esnafının temsil edildiği Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği ile Belediye ilişkileri genellikle sürtüşmeli olmuştur (Tekeli ve Okyay, 2020, s. 261). İlişkilerdeki bu farklılaşmanın, dolmuşçuluk sisteminin büyümesi ve plaka tahdidi sonrasında tekeli rantların ortaya çıkmasıyla daha da artması, dolmuşçuların zaman içerisinde birçok farklı çatı altında temsil edilmeye başlaması sonucunu doğurmuştur. Bugün Ankara’da dolmuşçu esnafı merkezde ve ilçelerde kurulmuş ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu çatısı altında bulunan birçok esnaf odası şeklinde örgütlenmiş durumdadır. Bunun yanında kentte dolmuşçular tarafından kurulmuş birkaç dernek de bulunmaktadır.

5362 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu hükümlerine göre faaliyette bulunan sözünü ettiğimiz tüm bu odaları bünyesinde toplayan ve T.C. Anayasası’nın 135’inci maddesine göre “*kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşu*” statüsünde bir kamu tüzel kişiliği olan Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu 1953 yılında kurulmuştur. Türkiye genelinde yaklaşık 1,5 milyon üyeye sahip 691 esnaf odasından oluşan Federasyon aynı zamanda TESK’e bağlı 13 federasyondan biridir. Federasyonun amacı üyelerinin hak ve çıkarlarını koruyarak refah düzeylerini yükseltmek şeklinde belirtilmektedir (TŞOF, 2025a). Federasyon kent içi ulaşım

politikalarına ilişkin karar alma süreçlerinin önemli aktörleri arasındadır. Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği'ne göre kent içi ulaşım esnafı TŞOF'un görevlendireceği ilgili odanın temsilcisi tarafından temsil edilmektedir. Bununla birlikte Yönetmelik'te diğer ihtisas meslek odalarının da oy hakları olmamak şartıyla, görüşleri alınmak üzere UKOME toplantılarına davet edilebileceği düzenlenmektedir. Bu çerçevede Ankara'da dolmuşçuların da dahil olduğu kent içi taşımacılık esnafının UKOME'deki oy haklarının temsili TŞOF'un görevlendirdiği Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası tarafından gerçekleştirilmektedir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2025a). Bunlarla birlikte, görüldüğü üzere federasyonun hatırı sayılır miktarda üyesi bulunmaktadır. Federasyonun üyelerin aile fertleri de dikkate alındığında hatırı sayılır ölçüde kalabalık bir topluluğun menfaatlerini korumayı amaçladığını söylemek mümkündür. Bu açıdan bakıldığında Federasyon büyük bir sosyal, ekonomik ve siyasi güce sahiptir. Bu türlü bir topluluk temsilinin özellikle ulaştırma ve bununla ilgili diğer politika alanlarında karar alma süreçlerinde etkili olması kaçınılmazdır.

Günümüzde dolmuşçu esnafının da içerisinde bulunduğu kent içi taşımacılık esnafının örgütlü temsiliyeti açısından önemli diğer bir kuruluş olarak Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Odası karşımıza çıkmaktadır. Oda 1927 yılında kurulan ve Ankara'da taşımacılık esnafının ilk örgütlenmesi olan Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneğinin esnaf odası olarak örgütlenmesi sonucunda oluşmuştur. Odanın ambleminde kuruluş tarihi olarak Derneğin kuruluş tarihi olan 1927 yılı kullanılmaktadır (Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası, 2025). Bahsettiğimiz üzere TŞOF'un, Ankara Büyükşehir Belediyesi UKOME'sinde ulaşım esnafının tamamını temsil etmesi için görevlendirdiği oda olması açısından Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Odası ayrıcalıklı bir yere ve bunun getirdiği hatırı sayılır etkiye sahiptir. Oda yalnızca taksici esnafından oluşan yaklaşık 20.000 üyeye sahiptir (İlksayfa Gazetesi, 2021). Gerek üye

sayısı ve sahip olduğu ekonomik, siyasi güç, gerekse UKOME’de oy sahibi olması açısından Oda, Ankara’nın ulaşım politikalarının belirlenmesinde söz sahibi aktörlerden biri durumundadır. Her ne kadar dolmuşçu esnafının bu odayla doğrudan bir bağlantısı olmasa da Oda’nın TŞOF tarafından Ankara UKOME’sinde temsilci olarak görevlendirilmiş olması bakımından, dolaylı olarak dolmuşçu esnafının oy hakkının da UKOME’de temsiliyetini sağladığını söyleyebiliriz.

Fakat asıl olarak, adından da anlaşılacağı üzere Ankara genelinde dolmuşçu esnafının özel olarak temsil edildiğı oda konumunda Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası bulunmaktadır. Odanın 1965 yılında kurulduğu bilinmektedir. O günden beri ilçelere kurulmuş odalar var olsa da Oda Ankara’da dolmuşçu esnafının ana temsilcisi durumundadır. 3200 civarında üyeye sahip olduğu bilinen Oda şoförler ve diğer çalışanlarla birlikte düşünüldüğünde yaklaşık 9000 kişiye hizmet vermektedir (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme). Yalnızca araç sahiplerinin üye olabildiğı oda üye sayısı bakımından Umum Otomobilciler ve Şoförler Odasına göre daha sınırlı bir kitleye sahip olsa da dolmuşların Ankara’nın toplu taşımada sahip oldukları önemli yer nedeniyle Oda’nın kente ilişkin karar alma süreçlerinde son derece etkili olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Başkent’te dolmuşçu esnafının çatı örgütlenmesini oluşturan bahsettiğimiz odaların yanı sıra bu alanda hizmet veren esnaf ve şoförlerin temsil edildiğı, ilçelerde kurulmuş esnaf odaları da bulunmaktadır. Merkezde kurulmuş odalara benzer biçimde bu odalar da TŞOF çatısı altında temsil edilmektedir. Kuruldukları ilçeler açısından önemli birer yerel aktör olan bu odaları Ayaş Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası, Bala Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası, Beypazarı Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası, Çamlıdere Ulaştırma Hizmetleri Esnaf Odası, Çubuk Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası, Elmadağ Otomobilciler Şoförler ve Nakliyeciler Esnaf Odası, Gölbaşı/Ankara Otomobilciler ve Şoförler Esnaf ve Sanatkarlar Odası, Haymana Otomobilciler ve

Şoförler Esnaf Odası, Kalecik Otomobil, Otobüs Kamyon Minibüs ve Şoförler Esnaf Odası, Kahramankazan Şoförler ve Kamyoncular Esnaf Odası, Kızılcahamam Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası, Nallıhan Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası, Polatlı Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası, Sincan Kamyon Minibüs Otomobil Halk Otobüsü Esnafı ve Şoförler Esnaf Odası, Şereflikoçhisar Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası, Akyurt Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası şeklinde saymak mümkündür (TŞOF, 2025b). Bu odalardan özellikle yüksek nüfusa sahip ve merkez dışında olmaları bakımından dolmuş ile ulaşımın kısıtlı alternatifi bulunan ilçelerde kurulmuş olanları, karar alma süreçlerinde aktif rol üstlenmektedir. Örneğin Sincan'da örgütlenmiş Sincan Kamyon Minibüs Otomobil Halk Otobüsü Esnafı ve Şoförler Esnaf Odası üyelerinin çıkarları için son derece aktif şekilde faaliyette bulunmaktadır. Oda gerek yerel gerekse merkezi idare ile yakın ilişkiler kurmakta; taleplerini her seviyede politikacı ve idarecilere iletmektedir. Oda Başkanı'nın randevu talebinin olumlu karşılanarak Cumhurbaşkanı ile görüşebilme fırsatı bulması ve bu görüşmede kendilerine bağlı esnafın sorun ve taleplerini bizzat Cumhurbaşkanı'na iletebilmiş olması bu aktif rolün bir göstergesidir (Hürriyet, 2024). Buradan da görüldüğü üzere dolmuşçu esnafı Ankara'nın merkezinde olduğu gibi ilçelerinde de örgütlü ve belirli ölçüde siyasi güce sahip durumdadır.

Sözünü ettiğimiz ve kent içi ulaşım esnafının temsil edildiği tüm bu odalar aynı zamanda Ankara Esnaf ve Sanatkârlar Odaları Birliğine de üyedirler (Ankara Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliği, 2025). Bu açıdan bakıldığında ulaşım esnafı ve şoförlerin diğer alanlarda faaliyet gösteren esnaf ile de dolaylı yoldan ilişki ve iş birliği içinde olduğunu görmekteyiz.

Dolmuşçu esnafının örgütlenmesinin temelini oluşturan ve kamu kurumu niteliğinde tüzel kişiliğe sahip yukarıda saydığımız esnaf odalarının dışında, Ankara'da dolmuşçu esnafının ve şoförlerin çıkarlarını korumak ve dayanışmayı sağlamak amacıyla kurulduğu belirtilen Ulus Abidinpaşa Minibüsçüleri Yardımlaşma ve Dayanışma

Derneği, Polatlı Minibüsçüleri Destekleme ve Yardımlaşma Derneği ve Yeni Kahramankazan Minibüsçü Esnafları Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği adında üç mesleki dayanışma derneği de bulunmaktadır (İçişleri Bakanlığı, 2025). Fakat yaptığımız araştırmada bu sivil toplum kuruluşlarının herhangi bir faaliyetine rastlanamamıştır.

Tüm bunlara ek olarak, Başkent'te taşımacılık esnafının mali ihtiyaçlarını karşılamaya yardımcı olmak amacıyla kurulmuş Ankara Şoförler Esnaf Kefalet ve Kredi Kooperatifi bulunmaktadır. 1978 yılından beri faaliyet gösteren Kooperatifin temel amacı Ankara'da faaliyette bulunan taşımacılık esnafının finansmana ulaşımını kolaylaştırmak yoluyla esnafa ekonomik destek sağlamaktır. Bu doğrultuda Kooperatif alanda faaliyet gösteren esnafa kredi kolaylığı sağlamaktadır.

Bu resmi örgütlenmeyle birlikte dolmuşçuları bir arada dayanışma halinde tutan en önemli soyut unsur, dolmuşun tarihsel gelişimi içerisinde temel olarak gecekondu ile birlikte ortaya çıkan, zaman içerisinde tüm benzer anlayışlar gibi değişime ve dönüşüme uğrasa da varlığını ve özgünlüğünü sürdüren dolmuş kültürüdür. Bugün hâlâ şoförlerinin kendine has üslupları, aralarında kullandıkları jargon, giyim kuşam ve kullandıkları aksesuarlar, araçların biçimleri, araç içerisinde kullanılan süslemeler, araç arkası yazıları, dinlenen müzikler, kendine özgü yolcu şoför ilişkileri gibi birçok unsuru içerisinde barındıran dolmuş kültürünün varlığına neredeyse bütün Ankaralılar şahitlik etmektedir.

Özellikle 1960'lı yıllardan sonra dolmuş, başta Ankara olmak üzere büyükşehirlerde uzun süre gecekondu sakinlerinin kültürünün bir taşıyıcısı olmuştur. Bu dönemde dolmuş müşterilerinin ağırlıklı kısmını oluşturan gecekondu sakinleri ile genelde kendileri de gecekonduarda yaşayan dolmuşçu esnafı arasındaki etkileşim, bu türlü bir kültürleşme süreci sonucunda dolmuş kültürünü meydana getirmiştir. Bunun sonucunda 1970'lere gelindiğinde dolmuş kültürü Türkiye'de kent kültürünün şekillenmesinde belirleyici etmenlerden biri halini almıştır.

Örneğin, sözünü ettiğimiz dönem için Türkiye'nin sosyal hayatında yerini görmezden gelemeyeceğimiz arabesk müziğin ortaya çıkması ve yükselmesi dolmuş kültüründen bağımsız değerlendirilemez. Arabesk müzik, 70 ve 80'lerde dolmuşlar ile o denli özdeşleşmiştir ki, hangi kasetin ne kadar sattığı dolmuşlarda ölçülür olmuştur. Dolmuş şoförlerinin tekrar tekrar bu müzikleri çalması, arabesk müziğin geniş kitlelere yayılmasında önemli payı olmuş; bunun etkileri uzun süre Yeşilçam Sinemasında da görülmüştür (Kuyucu, 2018, s. 4). Sözünü ettiğimiz yıllarda dolmuş kültürüne paralel gelişerek, onu aşan arabesk kültürünün geniş toplumsal etkileri olmuştur. Günümüzde dolmuşlarda dinlenen müzikler ve arabesk müziğin kendisi de o yıllara göre çok değişse de hâlâ bir dolmuş müziğinden bahsetmek mümkündür.

Dolmuş kültürünün görünür önemli alanlarından biri de şüphesiz dolmuş içerisinde ve dışarısında kullanılan semboller ve süslemelerdir. Örneğin dolmuşların çoğunun vites kolunda bir tesbih bulunmaktadır. Dolmuşçuların olmazsa olmazı tesbih zorlu çalışma koşulları altında dolmuşçulara gün içerisinde karşılaştıkları sorunlar karşısında rahatlatan bir araç olarak değerlendirilmektedir. Çilekeşliği sembolize eden tesbih, ayrıca bir erkeklik nişanesi olarak da erkek egemen dolmuş kültürü içerisinde önemli bir yere sahiptir. Benzer şekilde belirli bir yere asılan nazar boncukları veya dolmuş içine ya da dışına belirli yazıların yazılması gibi uygulamalar, öğrenilmiş ortak bir dolmuşçu kimliğinin varlığını göstermektedir. (Cengiz, 2013, s. 97-98).

Dolmuş kültürünün vazgeçilmez parçalarından biri de araçlarda genellikle gösteriş için yapılan değişiklik ve süslemelerdir. “Modifiye” olarak adlandırılan bu uygulamalar dolmuşçular arasında son derece popülerdir. Bunlara örnek olarak abartılı aydınlatmalar, araç dışındaki basamaklar, süslü jant kapakları gibi unsurları göstermek mümkündür. Dolmuşçu esnafı açısından tatlı bir rekabetle vakit geçirdikleri, üzerinde konuşma fırsatı buldukları bir ilgi alanı oluşturan bu “modifiye” uygulamaları dolmuş kültürünün inşasında önemli yere sahiptir. Dolmuş türü toplu taşıma araçlarının

bulunduğu diğer ülkelerde de benzeri uygulamalara rastlanması, meslek kültürünün bu araçlar üzerinden kurulması açısından Türkiye ile paralellik göstermektedir. Bunlardan ilk akla gelen şüphesiz Pakistan'ın süslemeleriyle dünyaca meşhur otobüsleridir.

Dolmuş kültürünün ayrılmaz parçalarından biri de sistemde kullanılan ve zaman içerisinde oluşmuş kendine özgü jargondur. Örneğin “*Müsait bir yerde inecek var.*”, “*Yol ağzında*”, “*Para üstünü alamayan var mı?*”, “*Şuradan bir kişi*” gibi araç içerisinde kullanılan kalıp cümlelerin yanında şoförlerin birbirleri arasında kullandıkları bir dilden de bahsetmek mümkündür. Örneğin şoför, “*Çaktım yolcuyu...*” ifadesiyle aracı tamamen doldurduğunu, “*Tirildeye, tirildeye gidiyordum.*” ifadesiyle ise yavaş yavaş gittiğini ifade etmektedir (İpek, 2017, s. 62-63).

Bu ve buna benzer çeşitli unsurlar ile oluşan meslek aidiyeti çevresinde oluşan dolmuş kültürü, dolmuşçular arasındaki dayanışmanın temel motivasyonlarından birini oluşturmaktadır. Bugün dolmuşçular bu kültürün çevresinde oluşturdıkları ve oluşan rantlarla birlikte hatırı sayılır sosyal ekonomik ve siyasi güce sahip bir topluluk halini almışlardır. Yukarıda detaylarını verdiğimiz üzere, esnaf odaları aracılığı ile de resmi örgütlenmelerini gerçekleştirmiş dolmuşçu esnafı Ankara'da kent içi ulaşımın başat aktörlerinden biri olmaya devam etmektedir.

3.4. Ankara'da Dolmuş Sistemindeki Aktörler ve Kent İçi Ulaşım Politikasına Etkileri

Ankara'nın dolmuş sistemi, içerisinde birçok aktörü barındıran ve bu aktörler arasındaki teknik, ekonomik, sosyal ve siyasi ilişkilerden oluşan karmaşık bir oluşum olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolmuşçuluk sistemindeki bu aktörler, yasalara göre oluşturulmuş komisyon ve kurullarda aldıkları görevler yoluyla veya vatandaş olarak idareye taleplerini bildirmeleriyle Başkent'in kent içi ulaşım politikalarının oluşturulması süreçlerinde etkili olmaktadır. Bunun yanında, bu aktörlerden siyasi ve ekonomik güce

sahip olan toplulukların, kent içi ulaşım politikası yapım süreçlerine birer baskı grubu olarak dahil olmaları da Ankara'nın kent içi ulaşım politikalarını belirlenmesinde önemli etkiye sahiptir. Motorlu araç endüstrisinin Türkiye'de kurulması ve bununla birlikte karayolu öncelikli taşımacılık sisteminin bir politika olarak tercih edilmesi örneğinde görüldüğü gibi bu gruplardan bazılarının etkileri yerel ölçekte kalmayıp; ulusal ölçekte ulaşım politikalarının belirlenmesine kadar uzanmaktadır. Bu bölümde, oto sanayilerde dolmuşlara hizmet veren küçük işletmelerden, merkezi idarenin üst seviyelerindeki karar alma mercilerine kadar uzanan, dolmuş sistemindeki temel ve karar mekanizması bakımından hatırı sayılır etkileri olan aktörler incelenmiştir.

Ankara'da dolmuş sistemindeki aktörlerin başında Başkent'te kent içi ulaşım hizmetinin verilmesi konusunda temel sorumlu ve yetkili olan Ankara Büyükşehir Belediyesi gelmektedir. Bu çerçevede ABB, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun kendisine verdiği yetki ve sorumluluk ile kentin temel ulaşım politikalarının, diğer aktörlerin görüşlerini de değerlendirmek suretiyle, belirleyicisi konumundadır. Kanun'un büyükşehir belediyelerinin görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin hükümlerin bulunduğu 7/f maddesinde bulunan; *“Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.”* hükmünden de anlaşılacağı üzere Ankara'nın kent içi ulaşım hizmetlerinin verilmesinde ve bu kapsamda uygulanacak politikaların belirlenmesindeki ana aktör ABB'dir. Yine Kanun'un 7/p ve 7/bb maddeleriyle büyükşehirlerde toplu taşıma hizmetlerinin verilmesi veya verdirilmesine yönelik tüm sorumluluk büyükşehir

belediyelerine verilmiştir. Bunlara ek olarak 5393 sayılı Belediye Kanunu’nun 15/f maddesine göre belediyelerin imtiyazları arasında sayılan “*Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek.*” yetkisi de Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun 10’uncu maddesi hükmüne göre ABB’nin elindedir. Bu çerçevede kente yapılacak ulaşım altyapısı yatırımları ABB’nin yetkili organları tarafından alınan kararlar sonucunda gerçekleştirilmektedir. Bu noktada, merkezi idare bahsinde değinilecek olsa da Belediye Kanunu’na göre belirli miktarı aşan borçlanmalar ile yapılacak yatırımların Cumhurbaşkanlığı onayına tabi olduğu hususu göz ardı edilmemelidir. Bu kapsamda yasal çerçeveye baktığımızda ABB ulaşım kararlarının temel olarak belirlendiği yerlerin Belediyenin karar organı olan Büyükşehir Belediye Meclisi ve UKOME olduğunu görüyoruz.

Özellikle altyapı yatırımlarına ve borçlanmaya karar verecek olan Büyükşehir Belediye Meclisinde 5216 sayılı Kanun’a göre zorunlu olarak kurulmuş bir Ulaşım Komisyonu bulunmaktadır. Bu komisyon kent içi ulaşım ile ilgili teklifleri inceler; hazırladığı raporlar ve öneriler ile karar alma süreçlerinde Meclise katkıda bulunur. Nihai kararlar ise tüm ilçe belediyelerinin de katılımıyla oluşmuş Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından verilir.

Diğer büyükşehirlerde olduğu gibi Ankara’da da kent içi ulaşım ile ilgili temel planlamanın yapıldığı yer UKOME’dir. Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği’ne göre temel görevi, büyükşehir belediye sınırları içerisinde her türlü taşımacılık hizmetinin uyum içerisinde yerine getirilmesini sağlamak olan UKOME bu doğrultuda “*ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, uygulama, uygulatma ve ilgili mevzuattaki usulüne göre gereken tesisleri kurma, kurdurma ve işletme hak ve yetkilerine*” sahiptir. Mevzuat metninde de görüldüğü üzere, kentte ulaşım ile ilgili kararların oy çokluğu ile alındığı yer olan UKOME’de temsil edilme,

karar süreçlerine dahil olma açısından önemli bir husustur. Bugün 26 üyeden oluşan ABB UKOME’de Büyükşehir Belediyesi ve bağlı kuruluşları 12 üye ile temsiliyet açısından çok güçlü bir konumdadır. Bununla birlikte UKOME kararlarının büyükşehir belediye başkanının onayı ile yürürlüğe girmesi de ABB’nin Ankara’nın kent içi ulaşım politikalarının belirlenmesindeki ana aktör konumunu güçlendirmektedir. Bu çerçevede, diğer ulaşım araçlarının olduğu gibi dolmuşların sayıları, güzergahları, durakları, çalışma saatleri gibi tüm düzenlemelerin UKOME tarafından yapılması, bu kurumu dolmuş taşımacılığı ile ilgili önemli aktörlerden biri yapmaktadır.

Dolmuş sistemi ile ilgili diğer bir aktör ise şüphesiz merkezi idaredir. Gerek bakanlıklar nezdinde yapılan düzenlemeler, gerekse yerel kararlara etkisi merkezi idareyi dolmuş sisteminin içerisinde bir aktör olarak konumlandırmaktadır. Bu doğrultuda Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı tarafından çıkarılan ortak yönetmelikle UKOME’lerin kuruluş, yetki, sorumluluk ve çalışma usulleri belirlenmiştir. Bununla birlikte, Ankara’daki kurumlarının temsilcileri vasıtasıyla UKOME’de çok güçlü bir temsiliyete sahip olan merkezi idare, UKOME’de 13 üyesi ile oy çokluğuna sahiptir. Merkezi idare aynı zamanda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile aldığı yetki ile kent içi ulaşım altyapılarını bizzat yapmaya ve işletmeye de yetkilidir. Bu kapsamda ABB tarafından başlanan fakat tamamlanmamış olan Sincan, Keçiören ve Çayyolu metro hatları Bakanlık tarafından inşa edilmiştir. Bununla birlikte Ümitköy-Batı Merkez ve Etlik-Forum metro hatları için de Bakanlıkça halihazırda etüt proje faaliyetleri yapılmaktadır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2025). Bu açıdan bakıldığında merkezi idarenin kent içi ulaşım alanında yerel bir aktör gibi yer aldığını söylemek mümkündür. Buna ek olarak daha önce bahsettiğimiz üzere ABB’nin büyük ulaşım projelerinin finansmanı için yapması gereken borçlanmalarda Cumhurbaşkanlığı’nın iznini alma zorunluluğu, merkezi idareyi Başkent’in kent içi ulaşım politikası süreçlerinde güçlü biçimde söz sahibi yapmaktadır.

Şüphesiz kent içi ulaşımında yapılacak yatırımlar ve bu alanda alınacak tüm kararların dolmuşlar üzerinde de etkileri olması merkezi idareyi dolmuş sistemi aktörleri arasına dahil etmektedir.

Dolmuş sisteminin ana aktörü ise, şüphesiz plaka ve araçlara yaptıkları yatırım ve sundukları kent içi ulaşım hizmeti ile sistemin kendisini oluşturan dolmuşçu esnafıdır. Ankara’da bulunan 2231 adet dolmuş ve şoförler, durak çaycıları, hareket görevlileri gibi diğer bileşenlerden oluşan dolmuşçu esnafı, kentin ulaşımından aldıkları yüksek payla önemli bir kentsel hizmeti görmektedirler. Araç sahipleri, şoför ve diğer personelle birlikte yaklaşık 10.000 kişilik bir topluluk oluşturan dolmuşçu esnafı, sayıları ve bizzat sundukları bu kamu hizmetinin vazgeçilmez olması nedeniyle kentin ulaşım politikalarının belirlenmesinde bir baskı grubu olarak söz sahibidirler (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme). Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası çatısı altında örgütlenmiş haldeki dolmuşçu esnafı UKOME’de direk olarak oy hakkına sahip olmasa da TŞOF’a üye olmaları ve Federasyon’un seçtiği odanın da oy hakkı olması nedeniyle dolaylı bir temsiliyete sahiptir. Ayrıca kendilerini ilgilendiren konularda oy hakları olmaksızın toplantılara davet edilebilirler. Fakat Federasyonun da zaten yalnızca bir üye ile temsil edilmesi nedeniyle bu temsiliyetin zayıf olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu çerçevede dolmuşçu esnafının Ankara’nın kent içi ulaşım politikalarının belirlenmesindeki esas güçleri oluşturdukları baskı grubudur. Siyasi ve ekonomik olarak belirli bir güce sahip dolmuşçu esnafı, çoğu zaman yerel ve merkezi idare ile iyi ilişkiler içerisinde olarak taleplerinin yerine gelmesini sağlamıştır.

Uzun bir süre için ABB başkanlığını yapan Gökçek zamanında minibüsçü esnafı ile ABB arasındaki iyi ilişki, kararların çoğu zaman esnafın taleplerine uygun olarak alınmasını temin etmiştir. Özellikle dolmuş sistemi içerisindeki rantın korunmasındaki en önemli etmen olan plaka tahdidi uygulamasının devamının sağlanması minibüsçü esnafının politika belirlenmesi süreçlerinde ne denli başarılı olduğunun somut bir

göstergesidir. 2017 yılında, Ankara Minibüsçüler Esnaf Odasının Genel Kurul toplantısında alkışlar ile karşılanan Gökçek, *“Allah’a hamdolsun ki o gün bugün bitti ve bugüne kadar da Ankara Büyükşehir Belediyesi ile dolmuşçu esnafı, her zaman dost olarak yoluna devam ediyor... 23 senedir belediye başkanım, 1 tane artırmadım, o gün bugün sabit olarak duruyor. Dolayısıyla minibüslerinizin değeri, 1.5’tan 3 trilyona kadar çıktı, helali hoş olsun.”* ifadeleri ile açıkça plaka tahdidi yoluyla oluşan rantın korunması için dolmuşçu esnafının tarafında durarak, dolmuş sayısını artırmadığını belirtmektedir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2017). Oysa Gökçek’in göreve geldiği 1994 yılında yaklaşık 3,5 milyon olan Ankara’nın nüfusu, konuşmayı yaptığı tarihte yaklaşık 5,5 milyona ulaşmıştır (Ankara Kalkınma Ajansı, 2017, s. 16). Bunun doğal sonucu olarak kent içi ulaşım hizmet ihtiyacında da artış olmuştur. Bu dönemde Başkent’te her ne kadar metrolar hizmete girmiş olsa da, kentin sadece belirli bölgelerine hizmet veren sınırlı kapasitedeki bu raylı sistemlerin ortaya çıkan kent içi ulaşım hizmeti açığının tamamını karşıladığını söylemek doğru olmayacaktır. Buna rağmen dolmuşçuluk sistemine yeni araçların girmemesi sağlanarak buradaki rant korunmuştur. Ankara Minibüsçüler Odası Genel Sekreteri ile yapılan görüşmede de bu konu sorulduğunda 2019’da yaşanan pandemi sürecine kadar dolmuş plakalarının değerlerini koruduğu; hizmet verdiği hatta göre milyon dolara ulaşabilen fiyatlar karşılığında el değiştirdiği belirtilmiştir (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme). Bununla birlikte, aynı konuşmada Gökçek yapılan karayolu öncelikli yatırımlardan bahsederek, yeni açılan bulvar ve caddeler hakkında bilgi verdikten sonra, yeni yapılacak karayolu projeleriyle ilgili vaatlerini sıralamıştır. Konuşmasını *“Minibüsçü esnafına ne yapsak az, hepiniz Ankara’yı bir taraftan bir tarafa götürüyorsunuz. Bundan sonra da gelecek yönetimle, diğer yönetimlerle olduğu gibi inşallah en güzel şekilde çalışacağız.”* ifadeleriyle tamamlayan Gökçek yeni seçilecek Oda Yönetimi ile de uyum içinde çalışacağını sözünü vermiştir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2017). Bu çerçevede gerek kentte yapılan uygulamalar,

gerekse söylemler üzerinden değerlendirdiğimizde dolmuşçu esnafının kentin ulaşım kararlarının alınmasındaki önemli etkisi olduğu görülmektedir.

Dolmuşçu esnafı ile ABB arasındaki bu ilişkinin, uzun süren Gökçek döneminin ardından 2019’da büyükşehir belediye başkanı seçilen Mansur Yavaş döneminde de devam ettiğini söylemek mümkündür. 2024 yerel seçimlerinin arifesinde, dolmuşçu esnafı ile bir araya gelerek esnafın mağduriyet yaşamaması için gerekli önlemlerin alınacağını belirten Yavaş konuşmasında, aynı hatta çalışan dolmuşlar ve kamu ulaşım sistemleri ile ilgili, *“Hepsi zarar ediyor. ‘Bunun önüne geçmenin yollarından birisi validatör.’ demiştim. Halk otobüsleri bunu taktı. Sadece inen yolcuyu göremiyoruz. Ama hangi hatta kaç kişinin taşındığını görüyoruz. Aynı hatta ikimiz de çalışıp zarar ediyorsak otobüsümüzü çekeriz. Validatör sistemini dolmuşçu arkadaşlarımıza da söyledim. Ama onlar maddi yönünden çekindikleri için bunu kabul etmediler. Bir durağımız bunu kabul etti. Seçimden sonra bunu takacağız. Bizim yapacağımız destekler açısından da çok önemli. Eğer dolmuşçu boş gittiği zaman ben otobüsümü çıkarmazsam en azından, dolmuş dolu gidecek. Biz de zarar etmeyeceğiz.”* ifadelerini kullanmıştır. Minibüsçüler Odası Başkanı ise bu ifadelere, *“Sabrediyoruz, şükrediyoruz, ümit ediyoruz. İnaniyoruz ki minibüs camiasının önceden olduğu gibi yine elini tutacaksınız.”* şeklinde karşılık vermiştir (Başkent Gazetesi, 2024). Bu örnekte de görüldüğü üzere, kişilerden bağımsız olarak, Minibüsçüler Esnaf Odasının sahip olduğu siyasi güç, politika belirlenmesi süreçlerindeki aktör konumlarını korumalarını sağlamaktadır. Yavaş’ın konuşmasında dikkat çeken nokta ise Belediye Başkanı olarak dolmuşçu esnafı lehine, aynı güzergahta çalışan kamu ulaşım araçları olan otobüsleri hizmetten çekmeye hazır olduğunu belirtmesidir. Bu ifade dahi dolmuşçuluk sisteminin Başkent’te sahip olduğu siyasi ağırlığı değerlendirmek açısından önem arz etmektedir.

Ankara’da belediye yönetimi üzerinde bu denli büyük bir etkiye sahip olan dolmuşçu esnafının doğal olarak ulusal düzeyde de karar alma süreçlerine dahli olduğu

söylenabilir. Bu bağlamda dolmuşçu esnafının merkezi idarenin çeşitli kademeleri ile sürekli ilişki içinde olduğu görülmektedir. Bu sayede dolmuşçu esnafı taleplerini, ulaşım sistemlerinin kullanıcısı olan ve bu alanda alınan kararlardan en çok etkilenen kent sakinlerinden çok daha etkili şekilde, devletin tüm kademelerine iletebilme imkânı bulmaktadır. Bu konuda dikkate değer bir örnek olarak Sincan Kamyon Minibüs Otomobil Halk Otobüsü Esnafı ve Şoförler Esnaf Odası Başkanı'nın görüşme talebinin bizzat Cumhurbaşkanı tarafından kabul edilmesi gösterilebilir (Ticari Hayat, 2024). Konuları ve temsil ettikleri kitleler bakımından çok daha fazla öneme sahip birçok sivil toplum kuruluşunun bile böyle bir görüşmeyi kolaylıkla gerçekleştiremeyeceği göz önünde bulundurulduğunda, ortalama büyüklükte bir ilçenin dolmuşçu esnafını temsil eden bir odanın bunu gerçekleştirebiliyor olması, esnafın sahip olduğu etkiyi göstermesi bakımından dikkate değerdir.

Dolmuşçu esnafının sahip olduğu bu gücün temel sebeplerinden biri şüphesiz gördükleri kamu hizmetiyle ilgilidir. Halihazırda Ankara'da yapılan toplu taşımaların yaklaşık %35'i dolmuşlar ile yapılmaktadır (Ankara Kalkınma Ajansı, 2015, s. 132). Bu sayı dolmuşların, Başkent'in kent içi ulaşımındaki önemini açık şekilde göstermektedir. Bunun farkında olan ve aynı zamanda örgütlü şekilde hareket edebilen dolmuşçu esnafı, yoğunlukla ücretlerin artırılmasıyla ilgili olan taleplerini kabul ettirebilmek için zaman zaman "kontak kapatma" eylemlerine başvurmaktadır. Örneğin 2022 yılında özel halk otobüslerinin de katılımıyla gerçekleştirilen eylemde kent içi ulaşım hizmeti ciddi seviyede aksamış; ABB'nin toplu taşıma sistemlerinin talebi karşılayamaması nedeniyle duraklarda büyük yoğunluk meydana gelmiş; kent sakinlerinin gidecekleri yerlere vaktinde ulaşamadığı durumlar oluşmuştur (NTV, 2022). Minibüsçüler Esnaf Odası ile yapılan görüşmede dolmuşçuların siyasi bir gücü olup, olmadığını sorduğumuz Oda Genel Sekreteri, bu örgütlü hareket edebilme gücüne dikkat çekmiş; istedikleri zaman bir saat içerisinde bin esnafı Belediyenin önünde toplayabileceklerini belirterek, siyasi

güçlerinin olduğunu ifade etmiştir (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme). Örneklerde görüldüğü üzere, çoğu kez özel halk otobüslerinin de katılımlarıyla gerçekleştirilen “kontakt kapatma” eylemleri, elindeki kamu ulaşım sistemleri sınırlı olan ABB üzerinde güçlü baskı yaratarak esnafın taleplerinin kabul edilmesi yönünde etkili olmaktadır.

Bir örneğini kontakt kapatma eylemlerinde gösterdikleri dayanışmadan da gördüğümüz gibi, dolmuş sistemi ile ilgili diğer bir aktör ise kentte dolmuşlarla aynı kamusal hizmet alanında faaliyet gösteren özel halk otobüsü ve taksicilerin oluşturduğu diğer kent içi ulaşım esnafıdır. Dolmuşçular ile özellikle kendileri gibi toplu taşıma alanında hizmet veren özel halk otobüsleri arasındaki öncelikli ilişki rekabet üzerine kurulmuştur. Fakat yine Oda ile yapılan görüşmede ulaşım esnafı açısından pozisyonların belli olduğu, dolayısıyla bu esnaflar arasında herhangi bir sürtüşme veya çatışma olmayacağı ifade edilmiştir. Bunun yanında aynı işi yapan ve birbirini iyi anlayan esnafın belirli bir gayri resmi dayanışma içerisinde olduğu da belirtilmiştir (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme). Bu bağlamda diğer ulaşım esnafının dolmuş sistemi için taleplerini ortaklaşa dile getirerek daha büyük bir siyasi güç oluşturma açısından önemli katkıları bulunduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte kent içi ulaşım son yıllarda dahil olan, mobil uygulamalar aracılığı ile çağırılarak kullanılan UBER gibi yeni küçük girişimciler ile kentin kadim ulaşım esnafındaki ilişki çatışma boyutundadır. Oda ile yapılan görüşmede bu sistemler hakkında görüşlerini sorduğumuz Oda Genel Sekreteri UBER’in tamamen korsan bir ulaşım aracı olduğunu belirterek, devletten beklentilerinin bunun bir an evvel ortadan kaldırılması olduğunu belirtmişlerdir (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme). Dünyada ve Türkiye’de kent içi ulaşım sistemlerinde henüz çok yeni sayılabilecek bu sistemlerin geleceklerini ve mevcut sistemlere etkilerini, zaman içerisinde kamu otoriteleri ile kullanıcıların bu konuya ilişkin tavırları belirleyecektir.

Ankara’da dolmuşçuluk sisteminde özel sektör tarafında, saydığımız bu temel aktörlerin yanında oto sanayicileri, galericiler, yedek parça tedarikçileri gibi sistemle ilişkili işletmeler bulunmaktadır. Bu yan sektörlerle birlikte dolmuşçuluk sistemi birçok insanın geçimlerini sağladığı ve kentin iş hayatında çeşitli alanlara dokunan bir ilişkiler ağına sahiptir.

Ankara’da dolmuş sisteminin şüphesiz en önemli aktörlerinden biri sistemin kullanıcısı olan kent sakinleridir. 2012 yılında kabul edilen, 6360 sayılı Kanun ile sınırları il mülki sınırı olarak belirlenen Ankara Büyükşehir Belediyesi bugün 5,8 milyon kişiye ev sahipliği yapmaktadır (TUİK, 2024a). Kent içi ulaşım ile ilgili alınan kararlardan ve yapılan uygulamalardan en çok etkilenen grup şüphesiz Başkent’in sakinleridir. Bu bağlamda kentin yönetimini, verdikleri oylarla belirleyen kent sakinlerinin doğal olarak oy verme yoluyla edindikleri siyasi gücün, kent içi ulaşım politikalarında belirleyici etkisi olmalıdır. Fakat karar alma süreçlerine bu katılımın son derece sınırlı olduğu görülmektedir. Birçok kent sakinin politikaların belirlenmesine katılımı ancak bu oy verme hakkının beş yılda bir kullanılmasıyla eriştikleri sınırlı etki kadar olmaktadır. UKOME kararlarının alınmasında da daha önce sözünü ettiğimiz üzere, merkezi idare ve ABB’nin temsilcilerinin oy hakları etkili olup; kent sakinlerinin katılımı sınırlıdır. Oysa şüphesiz bu kararlardan doğrudan etkilenen kentlilerin karar alma süreçlerine aktif katılımlarının sağlanması son derece yüksek öneme sahiptir. Bununla birlikte Ankaralıların kent içi ulaşım ile ilgili istek ve görüşlerini Belediyeye bildirebildikleri Alo 153 Mavi Masa gibi iletişim kanalları bulunmaktadır. Buna benzer şekilde Ankara Kent Konseyi de vatandaşların taleplerini görünür kılıp, karar alma süreçlerine katılımlarını sağlamak açısından önemli görev üstlenmektedir. Bu amaçla Konsey bünyesinde kurulmuş Trafik ve Ulaşım Çalışma Grubu çeşitli toplantılar ve etkinlikler düzenleyerek kent içi ulaşım politikalarına katkı sağlamaya çalışmaktadır. Bunlara ek olarak kent sakinleri, çoğu zaman örgütlü olmamaları nedeniyle büyük etkiye sahip olmasa da toplu

taşıma eylemleri ve sosyal medya üzerinden yaptıkları kampanyalarla sivil tepkilerini göstermektedirler. Fakat tüm bu saydığımız girişimler, kent içi ulaşım politikalarından en çok etkilenen ve en geniş grup olan Ankaralıların karar alma süreçlerine katılımlarını sağlamakta sınırlı kalmaktadır.

Temel aktörlerini ve bunların karar alma süreçlerine etkilerini yukarıda özetlediğimiz Ankara dolmuş sistemi, görüldüğü üzere birbiri içerisine girmiş ve muhtelif kesimlerin etkisi altında ve aynı zamanda bu kesimlere etkisi olan ilişkilerden oluşmaktadır. Bu ilişkiler ağında tarihsel gelişim sürecinde ağırlıklı olarak dolmuşçu esnafının söz sahibi olduğunu görülmektedir. Fakat yine de diğer kentsel hizmetler alanında da olduğu gibi dolmuş sistemi de sosyal, ekonomik ve teknolojik gelişmelerin getirdiği etkilere açıktır. Kullanıma giren yeni teknolojiler, sosyal ve ekonomik yapıda meydana gelen değişimler, sisteme yeni aktörlerin dahil olması mevcutlarının ise etkilerinin azalması ya da artması gibi sonuçlara yol açabilir. Ankara’da 1990’lı yıllarda metronun hizmete girmesi, bugünlerde ise mobil uygulamalar üzerinden çağrılan araçların sınırlı da olsa kullanılmaya başlaması, bu değişim dinamiklerine katkı sağlamaktadır. Nitekim yaptığımız görüşmede bu konudaki görüşlerini sorduğumuz Oda Genel Sekreteri, değişimin önünde durulamayacağı, metro hatlarının yaygınlaşmasıyla dolmuşların da dönüşerek metro istasyonları ile mahalleler arasında hizmet veren “besleme” (ring) araçlarına dönüşmesinin mümkün olduğunu, bununla birlikte yakın zamanda, gelişen teknolojilerle uyumlu şekilde elektrikli dolmuşlar için girişimde bulunacaklarını ifade etmiştir (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme). Anlaşılabacağı üzere, sistemin aktörleri piyasa koşulları altında varlıklarını koruyabilmek için değişimin ve dönüşümün kaçınılmaz olduğunun farkında olup; bunun için gerekli adımları atmaya hazır görünmektedirler. İklim değişikliğinin sonuçlarının ciddi biçimde görülmeye başladığı günümüzde, dünyada çevresel kaygılar, ulaştırma politikası süreçlerinde de baskı oluşturmaya başlamıştır. Bu bağlamda halen yüksek karbon

emisyonuna sahip dizel araçlarla yapılan dolmuş taşımacılığının sıfır emisyon ve sürdürülebilir ulaşım ilkelerine uygun bir dönüşüm gerçekleştirmesi gerekliliği açık biçimde görülmektedir.

3.5. Ankaralılar Gözünde Dolmuş

Ankara'nın mevcut kent içi ulaşım sistemi göz önünde bulundurulduğunda dolmuşların Ankaralılar açısından vazgeçilmesi zor olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Daha önce de bahsettiğimiz gibi, Başkent'te tüm toplu taşıma sistemi içerisindeki yaklaşık %37'lik payıyla dolmuşlar, en çok kullanılan toplu taşıma aracı konumundadır. Bunun esneklikleri nedeniyle istenildiği yerde inilip binilebilmeye imkân vermeleri, Belediyenin toplu taşıma sistemlerine göre daha yaygın ve doğrudan ulaşılabilir olmaları veya genelde diğer toplu taşıma araçlarına göre hızlı olmaları gibi nedenleri bulunmaktadır. Dolayısıyla tüm bu nedenlerle de ilişkili olarak dolmuşun tercih edilmesindeki asıl sebebin Belediye ulaşım sistemlerinin en başta sıklık, doğrudan erişilebilirlik, yer yer hız konusunda yeterli olmayışı ile ilgili olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte, kent sakinleri dolmuşların hizmet sunum standartları ve kent trafiğine olumsuz etkileri gibi birçok konuda rahatsızdırlar. Bu bağlamda Ankara'nın kent içi ulaşımı için hem vazgeçilmesi zor bir çözüm, hem de birçok sorunun bizzat kaynağı olan dolmuş, kent sakinleri gözünde aşağıda açıklayacağımız temel olumlu ve olumsuz yanları ile öne çıkmaktadır.

Ankara'da dolmuşun tercih edilmesindeki en önemli olumlu yanı şüphesiz yaygınlığı ve kolay ulaşılabilir olmasıdır. Her ne kadar son yıllarda yeni hatlar eklenmiş olsa da metro ağı Başkent'in tamamını kapsayacak şekilde hizmet vermemektedir. Bununla birlikte, metroların sefer sayılarının yeterince sık olmayışı, özellikle talebin yoğun olduğu sabah ve akşam saatlerinde metrolarda aşırı yoğunluk yaşanmasına neden olmaktadır. Bu durum belediye otobüsleri için de benzer şekilde yaşanmaktadır. Metro

sistemi açısından diğerk bir sorun ise metro istasyonları ile mahalleler arasında çalışan “ring” otobüslerinin sıklığının vatandaşlar tarafından yetersiz bulunuyor olmasıdır. Buna karşılık dolmuşlar, metro hatlarının ve bunlarla bağlantılı “ring” otobüslerinin hizmet vermediğı yerlerde de yaygın şekilde hizmet sunmaktadır. Belediye ulaşım sistemlerindeki bu eksikliğe karşın dolmuşların sahip olduğı yaygınlık, Ankaralılar nezdinde dolmuşun olumlu bir yanı olarak algılanmaktadır. Örneğın Özbilen tarafından ODTÜ öğrencileri arasında yapılan çalışmada; metro ve otobüslerin daha ucuz ve araçlar arasında ücretsiz aktarma yapabilme imkanına sahip olmasına rağmen, yukarıda bahsettiğimiz özellikleri nedeniyle, dolmuşun en çok tercih edilen ulaşım aracı olduğı görölmektedir (Özbilen, 2016, s. 182). Bununla birlikte dolmuşun kapıdan kapıya ulaşım sağlaması da kent sakinleri tarafından olumlu karşılanmaktadır. Güzergahı üzerinde istenildiğı yerde binilip, istenildiğı yerde inilebilmesi dolmuşlar açısından olumlu bir özellik olarak görölmektedir. Dolmuşlar, bu özellikleri ile kullanıcı açısından yürüme mesafesini azaltmaları ve özellikle kısa mesafeli yolculuklarda şoförlerin kuralsız sürüş biçimleriyle belirli bir hız sağlamaları sonucunda, yolculuk sürelerinin kısalması nedeniyle tercih edilmektedirler.

Dolmuşun Başkent’in sakinleri gözünde bu olumlu denilebilecek özelliklerinin yanında birçok konuda olumsuz algısı da vardır. Bu olumsuzlukları incelediğimizde, vatandaşların başlıca şikayetlerinin şoförlerden kaynaklandığını görmekteyiz. Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası Genel Sekreteri ile yapılan görüşmede de dolmuş sistemi ile ilgili olarak vatandaş tarafından en çok hangi konularda şikâyet ve talepte bulunulduğunu sorduğumuzda; en çok şoförlerle ilgili şikâyetle bulunulduğı ifade edilmiştir. Bunun nedeni olarak ise eski şoförlük kültürünün bitmesi ve artık sistem içerisinde eğitilmiş eleman kalmaması gösterilmiştir (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme).

Bu bağlamda bir tezat oluşturacak şekilde, aslında dolmuşların olumlu algılanan hızlı ve esnek olmalarını sağlayan, şoförlerin güvensiz ve kurallara uymayan sürüş

biçimleri, vatandaşlar tarafından eleştirilmektedir. Bu şikayetlerin başında aşırı hız yapmaları ve kırmızı ıfıkta geçmeleri gelmektedir. Bununla birlikte trafikte ani ve beklenmedik şekilde durmaları gibi hususlar da Başkentliler ağısından şikâyet konusu olmaktadır (Ankara Dolmuşları, 2025). Görüldüğü gibi, Ankaralıların şikâyet ettiğı bu hususlar aslında, dolmuşun olumlu algılanarak tercih edilmesine neden olan özelliklerini sağlamak için, dolmuş şoförlerinin başvurduğu yöntemlerdir.

Dolmuş şoförlerinin tavırları vatandaşlar tarafından genel olarak kaba ve saygısız bulunmaktadır. Minibüşçüler Esnaf Odası'na gelen ve çeşitli çevrimiçi platformlarda yapılan yorumları incelediğimizde herhangi bir talepte veya tartışma durumunda şoförlerin müşterileri araçtan indirmeye kadar varan tavırlarından bahsedildiğı görülmektedir. Bunlara ek olarak vatandaşların, öğrenci indiriminin dikkate alınmaması, bebek arabasına sahip yolcuların araca kabul edilmemesi ve özellikle uzun güzergahlarda şoförlerin sigara içmesi gibi tavırlarla karşılaştığı bildirilmektedir. Bu bağlamda Minibüşçüler Esnaf Odası ile yapılan görüşmede de belirtildiğı gibi dolmuş şoförlerinin Ankaralıları gözünde olumsuz bir “imajı” bulunmaktadır. Dolmuş şoförlerinin bu işe özel zorunlu bir eğitimden geçmemelerinin bu sorunun varlığında etkili olduğu söylenebilir.

Kent sakinlerinin şikâyet ettikleri diğeri bir konu ise araçlara aşırı yolcu alınmasıdır. Özellikle talebin yoğun olduğu saatlerde araçların ayakta alınan yolcular ile “balık istifi” doldurulması, dolmuş içindeki vatandaşlar ağısından bir şikâyet konusudur. Fakat bu noktada, vatandaşlar ağısından ikircikli bir tavırdan bahsetmek mümkündür. Dolmuş içerisinde seyahat halindeki vatandaşlar fazladan alınanlardan şikayetçiyken, durakta bekleyenler dolmuşa alınmamaları durumunda şikâyet etmektedirler.

Yalnızca nakit ödemelerin kabul edilmesi ve kartlı sisteme dahil olmamaları nedeniyle aktarma yapılamaması, kent sakinleri nezdinde dolmuşun olumsuz bir özelliğı olarak değerlendirilmektedir. ABB Başkanı Mansur Yavaş da yaptığı açıklamalarla,

dolmuşların kartlı sisteme dahil edilmesi gerektiğini belirterek, dolmuşçu esnafına çağrıda bulunmuştur (Yeni Ankara, 2024). Ancak bu talep dolmuşçu esnafınca, Belediye tarafından taşınan abonman sahibi ve ücretten muaf yolcular nedeniyle, ekonomik olarak kendilerini kurtarmayacağı gerekçesiyle olumlu karşılanmamaktadır. Minibüsçüler Odası ile yaptığımız görüşmede de bu konu dile getirilmiştir.

Görüldüğü üzere dolmuş sistemi, Ankaralılar açısından tüm sorunlarına ve olumsuz algısına rağmen sağladıkları esnek, hızlı ve ulaşılabilir kent içi ulaşım hizmeti ile kamu hizmeti alanında vazgeçilmesi zor bir boşluğu doldurmaktadır. Bununla birlikte, vatandaşlar memnuniyetsizliklerinin giderilmesi noktasında araçların düzenli denetlenmesi, kartlı ödeme sistemine entegrasyon, şoförlerin eğitimlerinin artırılması gibi taleplere sahiptirler. Bu haliyle dolmuşlar Ankaralılar için kent içi ulaşımında hem vazgeçemedikleri bir çözüm, hem de eleştirdikleri birçok sorunun kaynağı durumundadır.

3.6. Dolmuşun Ankara Kent İçi Ulaşımında Yarattığı Sorunlar

Ankaralılar gözünde dolmuşun daha çok olumsuz bir algıya sahip olmasının nedenlerinden bazıları trafikte yarattığı problemlerle ilgilidir. Bununla birlikte trafikte neden oldukları bu sorunların ötesinde, dolmuşun Başkent'in kent içi ulaşımı açısından yarattığı bir takım diğer sorunlar da bulunmaktadır. Bu sorunların bazıları görünür nitelikte olup kent sakinlerinin gündelik hayatlarına doğrudan etki etmeleri nedeniyle algılanması görece daha kolaydır. Kent sakinlerinin memnuniyetsizliklerini ifade ettikleri sorunlar daha çok bu türdendir. Fakat birtakım sorunlar gündelik ilişkiler içerisinde hissedilmemekle birlikte, kent içi ulaşım politikalarının oluşmasına konusunda önemli etkilere sahiptir. Bu bölümde dolmuşların Ankara kent içi ulaşımı açısından yarattığı sorunlar irdelenecektir.

Dolmuşların Ankara kent içi ulaşımındaki yarattığı sorunların vatandaşlar açısından en gözle görünür olanı trafikte yarattıkları olumsuzluklardır. Yüksek yoğunluğa

sahip kent merkezi dahil tüm alanlarda çalışan dolmuşların güzergahları belirli olmakla birlikte, bu güzergâh üzerinde belirli duraklara sahip olmayıp; istedikleri yerde durarak yolcu alıp, indirmektedirler. Bir tezat oluşturacak şekilde, kent sakinlerinin dolmuşu tercih etmelerinin temel nedenleri arasında olan bu özellik, trafikte ciddi tehlikelere neden olmaktadır. Kent içinde, sık sık küçük hasarlı kazalara neden olan bu dur-kalklar, bunun ötesinde yayalar açısından da tehlike yaratmaktadır. Ani, kestirilemeyen ve çoğu kez trafik kurallarına uygun olmayan bu manevralar yaya ve araç trafiği açısından güvensiz bir ortam yaratmaktadır. Otobüs durakları gibi o işe mahsus düzenlenmiş alanlardan inilip binilmemesi, yolcu güvenliği açısından da sorun çıkarmaktadır. Örnek vermek gerekirse, yaya geçidine sahip olmayan bölünmüş ve yoğun akan trafiğe sahip bir bulvarda dolmuştan inmek istenildiğinde, şoföre bunun bildirilmesi yeterli olmaktadır. Çoğu kez indirilen yerin yaya açısından güvenli olup olmadığı gibi bir değerlendirme yapılmadan, dolmuş şoförü kendisi için “müsait bir yerde” durarak yolcuyu indirecektir. Dolmuşların duraklardan bağımsız şekilde yaptıkları bu dur-kalkların yarattığı bir diğer sorun ise trafik akışında yarattıkları yavaşlama ve buna bağlı oluşan yoğunluktur. Kent içi trafiğinde dikkate değer sayıları ve görece büyük ebatlarıyla bir toplu taşıma aracının herhangi bir kurala bağlı kalmaksızın sık sık durup kalkması sonucunda, özellikle kentin yoğun trafiğe sahip merkezi bölgelerinde akışın daha da yavaşladığı görülmektedir.

Dolmuş sisteminin işletmesiyle ilgili ve kural ihlali olarak algılanmayan bahsettiğimiz sorunun yanında, şoförlerin yaygın olarak trafik kurallarına uymayan tutumlarından kaynaklı olumsuzluklar da meydana gelmektedir. Bunların başında Oda ile yapılan görüşmede de kendilerine en sık gelen kural ihlali olarak ifade edildiği gibi kırmızı ışıktaki geçme gelmektedir. Bunu takiben en çok yapılan kuralsızlık ise hız sınırlarına uymayarak aşırı hızlı ve güvensiz şekilde araç kullanılmasıdır (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme). Bunlara ek olarak, son yıllarda şoförlerin güzergâh boyunca iç organizasyonlarını yapmak amacıyla, sürekli olarak telefonla

konusmaları da sürüş güvenliğini olumsuz etkilemektedir. Dolmuş şoförleri arasında yaygın olarak görülen bu türlü kuralsız sürüş tarzının arkasında, aslında bir kamu hizmetini yerine getirmelerine rağmen, dolmuşçuların kazandıkları paranın taşıdıkları yolcu ile orantılı olmasının olduğu söylenebilir. Özellikle talebin yoğun olduğu saatlerde kısa zamanda mümkün olan en fazla sayıda yolcuyu taşımaya çalışan dolmuşçuların beklememek üzere bu kuralları sıklıkla ihlal ettiği görülmektedir. Bunun aksi bir durum ise yolculuk talebinin az olduğu saatlerde yaşanmaktadır. Bu saatlerde ise dolmuş şoförlerinin, güzergâh boyunca aracın kapasitesini doldurabilmek amacıyla çok yavaş gittiği, uzun süre sebepsiz beklemeler yaptıkları gibi durumlar yaşandığı gözlemlenmektedir. Bu durum da sık sık yapılan dur-kalklara benzer şekilde trafiğe fazladan yoğunluk getirmekle birlikte, dolmuş yolcuları açısından da aldıkları hizmetin olağan dışı şekilde yavaşlamasına neden olmaktadır. Bu nedenle, dolaylı olarak azalan sefer sıklığı, kamu idaresi tarafından da düzenlenmediği göz önünde bulundurulduğunda, kentsel bir hizmetin aksaması sonucunu doğurmaktadır.

Güzergâh ve dolmuş sayıları her ne kadar ABB UKOME’inde belirlense de, belirlenen güzergâh üzerinde işletmeye ilişkin esasların genel olarak dolmuşçu esnafının kendisine bırakılmış olması, yukarıda bir örneğini verdiğimiz kentsel hizmetlerin aksaması durumuna neden olmaktadır. Özellikle akşamları, talebin azaldığı saatlerde dolmuşların belirli güzergahlarda hiç hizmet vermemesi ya da güzergâh üzerinde hizmet veren çok az sayıda nöbetçi dolmuş bırakılması uygulamasına gidilmektedir (AMEO ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşme). Bu türlü bir işletme kararının genel olarak piyasa mekanizmasına bırakılması kamu hizmetinin aksamasına neden olmaktadır.

Dolmuşların olumsuz yönlerinden biri de, hizmet kalitesinin ve yolculuk konforunun düşük olmasıdır. Yoğun saatlerde “balık istifi” seviyesinde ayakta yolcu alan dolmuşlarda, bahsettiğimiz kuralsız, hızlı ve ani duruş kalkışlı sürüş de eklenince, asgari yolculuk konforu sağlanamamaktadır. Araçların belirli bir standarda sahip olmayışı da

göz önünde bulundurulduğunda, verilen hizmetin kalitesinin daha da düştüğü görülmektedir. Fakat Belediyenin toplu taşıma araçlarının da çoğu zaman dolmuşlara benzer şekilde asgari konfor şartlarını sağlayamaması, metro gibi bu şartları sağlayanların da henüz yeterince yaygın olmayışı sonucunda, dolmuşlar önceki bölümlerde detaylarını verdiğimiz şekilde hâlâ en çok tercih edilen toplu taşıma aracı konumlarını korumaktadır.

Dolmuşların Başkent'te sahip olduğu olumsuzluklardan bir diğeri kartlı ödeme sistemine dahil olmamalarıdır. Kartlı ödeme sistemine dahil olmamalarının kent sakinleri açısından yarattığı en büyük sorun, Belediyenin işlettiği raylı sistemler ve otobüsler ile özel halk otobüslerinin entegre olduğu ödeme sisteminin dışında kalmaları nedeniyle bu araçlar ile dolmuşlar arasında aktarma yapılamamasıdır. Bunun neticesinde dolmuşun da dahil olduğu birden fazla toplu taşıma aracının kullanılması ile gerçekleşen yolculuklardan vatandaşlar daha fazla ücret ödemek zorunda kalmaktadır. Dolmuşların kartlı ödeme sistemine dahil olmamasının sebep olduğu başka bir olumsuzluk ise vatandaşların, öğrenci ücreti, serbest kart gibi sosyal tarifeler ve 2019 yılından sonra uygulamaya başlanan abonman sistemini kullanmasına imkân vermemeleridir. Fakat dolmuşlar bununla birlikte, gidilen mesafeye göre kademeli ücret ödenmesine olanak sağlamaları nedeniyle, belediye ulaşım sistemlerine göre olumlu sayılacak bir özelliğe sahiptir. Kartlı sisteme dahil olmayan dolmuşlarda ücretin yalnızca nakit olarak kabul edilmesi, ödeme kolaylığı açısından da sorunlara yol açmaktadır. Ayrıca bu uygulama, 1980'li yıllara kadar araçlarda bu işle ilgilenen şoför muavinlerinin kaldırılması sonrasında, herhangi bir yardımcıya sahip olmadan hem aracı kullanıp hem de para alışverişini gerçekleştiren şoförler açısından dikkat dağıtıcı bir etmen oluşturarak trafik güvenliğini de riske atmaktadır. Bunlara ek olarak, sistemin güzergahlarda taşınan yolcu istatistiklerinin tam olarak toplanmasına imkân vermemesi, talep planlamasının sağlıklı ve gerektiğinde anlık olarak yapılmasını da zorlaştırmaktadır. Başka bir husus olarak ise,

doğrudan ulaşım ile ilişkili olmasa da bu uygulamanın mali açıdan takibinin zor olması nedeniyle kayıt dışı bir ekonomik alan yarattığını söyleyebiliriz.

Bir diğer sorun alanı ise dolmuşların kamu ulaşım sistemlerine rakip olmasıdır. Bir ara ulaşım olma özelliğini henüz ortaya çıktığı ilk yıllarda aşan dolmuşlar, bugün ana ulaşım sistemi olması beklenen, Belediyenin işlettiği ulaşım araçlarıyla aynı güzergahlarda hizmet vermektedir. Bunun bir neticesi olarak kamu ulaşım sisteminin bir tamamlayıcısı olan dolmuşlar, aynı zamanda bu araçların rakibi konumundadır. ABB Başkanı Yavaş'ın dolmuşçu esnafının lehine gerekirse dolmuşlarla aynı hatta çalışan belediye otobüslerini hizmetten çekebileceklerini ifade etmesi, bu rekabetin yarattığı sorunların somutlaşmış bir örneğidir (Başkent Gazetesi, 2024).

Dolmuşçu esnafının taleplerini gerçekleştirmek üzere bir baskı aracı olarak “kontak kapatma” eylemlerine gitmesi de dolmuş sisteminin Ankara'nın kent içi ulaşımında yarattığı sorunlardan biridir. Kesintisiz olarak sürmesi gereken bir kamu hizmetinin plansız şekilde ani bir kesintiye uğraması, kentte gündelik hayatın ve ekonomik faaliyetlerin aksaması sonucunu doğurmaktadır.

Şüphesiz dolmuşlar Ankara'da önemli bir kentsel ihtiyacı karşılamaktadır. Fakat bu ihtiyacın karşılanmasında yukarıda bahsettiğimiz güvenlik, hizmet kalitesi ve konfor gibi alanlarda önemli eksiklikler bulunmaktadır. Dolmuşların bu eksikliklere rağmen kent içi ulaşım sistemlerindeki açığı kapatması bu alanda toplumsal bir talep oluşmasının önüne geçmektedir. Bilindiği üzere kentsel altyapı yatırımlarının çoğu siyasi bir talep mekanizması içerisinde gerçekleşmektedir. Aynı zamanda kent idareleri için seçmen konumunda da olan kent sakinlerinin bir kentsel hizmetteki eksikliğin farkına vararak bu hizmeti talep etmesi, politikaların oluşturulması açısından önem arz etmektedir. Bu çerçevede, dolmuşların kamu ulaşım sistemlerinin eksikliğini kapatılmasında üstlendikleri ve gündelik olarak bakıldığından olumlu gibi görünen bu işlevlerinin, metro

gibi modern ulaşım sistemleri için yapılması gereken altyapı yatırımlarının ertelenmesinde görünmez bir etkisinin bulunduğunu söyleyebiliriz.

Tüm bunlarla birlikte dolmuşlar kent içerisinde çevresel olarak da sorunlar yaratmaktadır. Günümüzde hâlâ tamamı dizel araçlarla gerçekleştirilen dolmuş taşımacılığının sürdürülebilir kentler ve iklim değişikliği ile mücadele yaklaşımları ile uyummadığı ortadadır. Hava kirliliği açısından olumsuz etkileri yanında, dolmuşlar özellikle yine kullanılan araçların yüksek ses seviyesine sahip olması nedeniyle kent için önemli bir gürültü kirliliği kaynağıdır. Fakat yine de son yıllarda özel araçların Ankara kent içi trafiğinde paylarını giderek artırdığı göz önünde bulundurulduğunda, dolmuşların taşıdıkları yolcu başına çevresel etkisinin özel araçlardan daha düşük olduğunu da söylemek gerekir. Bu noktada Minibüsçüler Esnaf Odası ile yapılan görüşmede dolmuşlar açısından elektrikli araçlar lehine bir dönüşüm niyetlerinin bulunduğunun ifade edilmesinin bu konuda umut verici bir gelişme olduğunu söyleyebiliriz. Bu hususta, son yıllarda belediye otobüsleri tarafında da elektrikli ve doğalgazlı araçlar lehine bir dönüşümün başladığını söylemek gerekir.

Saydığımız tüm bu olumsuzluklara rağmen dolmuşlar, uzunca bir süredir Ankara'nın kent içi ulaşımının “bel kemiği” konumunda bulunmuştur. Fakat Başkent'in nüfusunun ve yayıldığı alanın artması, buna bağlı değişen sosyoekonomik yapı, teknolojide yaşanan hızlı değişim gibi birçok etmen dolmuş sisteminin geleceği açısından yeniden bir değerlendirme yapılması ihtiyacını doğurmaktadır.

SONUÇ

20. yüzyılda yaşanan teknolojik, ekonomik ve siyasi gelişmeler sonucunda tüm dünyada etkilerini gösteren kentleşme olgusu, Türkiye’de de özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında yaşanarak kent büyüklüklerinin ve nüfuslarının hızlı şekilde artması sonucunu doğurmuştur. Bununla birlikte Ankara’da bu hızlı kentleşme süreci başkent ilan edilmesi kararına bağlı olarak Türkiye’nin diğer kentlerinden daha erken dönemde başlamıştır. Bu dönemde kırsal alandan yaşanan yoğun göç ile Başkent’in nüfusu hızla artmış; kentin sınırları genişlemeye başlamıştır. Millî Mücadele’nin ve sonrasında da Cumhuriyet fikrinin merkezi olan Ankara, yeni devletin kurucuları tarafından modern Türkiye’nin kentsel gelişimi için öncü ve diğer kentlere örnek olarak görülmüş; bunun hayata geçirilmesi için dönemin olanakları doğrultusunda azami ölçüde çaba harcanmıştır. Fakat tüm bu çabalara rağmen yaşanan yoğun göç, bazı grupların rant beklentisi ve uygulayıcıların plan disiplininin uzak davranışları gibi nedenlerle bu hedef tam olarak hayata geçirilememiştir. Ankara’nın kentleşme süreciyle başlayan ve yıllar içerisinde artan bu olumsuzlukların bugün de devam ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır.

Kent nüfuslarının ve genişliklerinin artması, birtakım kentsel hizmetlerin talep edilmesi sonucunu doğurmaktadır. Bunlardan en önemlilerinden biri de konut, iş ve kamusal alanlar arasındaki bağlantıyı kurması nedeniyle kentsel yaşam ve ekonomik faaliyetlerin devamlılığı açısından vazgeçilmez olan kent içi ulaşım hizmetidir. Başkent ilan edilmesinin ardından yaşanmaya başlayan hızlı kentsel gelişme süreci ile birlikte, daha önce az sayıdaki nüfusu ve sınırlı kentsel alanı sayesinde kent sakinlerinin kent içi yolculuklarını yaya olarak gerçekleştirebildiği Ankara’da da kent içi ulaşım hizmetlerinin verilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. 1930’lu yılların başında bu hizmet, verilmesinde ana sorumlu ve imtiyaz sahibi olan Belediye tarafından sunulmakta gecikince, Başkent’te küçük girişimciler, dolmuş sisteminin Ankara’daki ilk örnekleri olan kaptı-kaçtılar ile

kent içi ulaşım piyasasına girmiştir. Her ne kadar, birkaç yıl sonra belediye otobüsleri hizmet vermeye başlasa da yaşanan hızlı kentleşme olgusu karşısında kamunun sunduğu hizmetin yetersiz kalması sonucunda dolmuşlar Belediyenin ulaşım sistemleri ile birlikte hizmet vermeye devam etmiştir. Hızlı kentleşme sürecinde gecekondulaşmaya benzer şekilde ortaya çıkan dolmuş, başlangıçta kamu ulaşım sistemlerine destek olacak geçici bir çözüm olarak değerlendirilmiştir. Fakat kamunun uzun yıllar kent içi ulaşım hizmetinin sunumunda yetersiz kalması sonucunda dolmuş sistemi de güçlenerek kurumsallaşmış ve Ankara'nın ana ulaşım sistemlerine dahil olarak varlığını günümüze kadar korumuştur.

Bu gelişmelerle, belirli bir ekonomik ve siyasi güç elde eden dolmuşçu esnafı, kent içi ulaşım politikalarının belirlenmesi süreçlerinde önemli bir baskı grubu olarak söz sahibi durumuna gelmiştir. Dolmuşların teknolojik ve ekonomik gelişmeler sonucunda zamanın gerisinde kalmalarına rağmen, günümüze kadar varlıklarını güçlü şekilde koruyabilmeleri ve taleplerinin çoğunu kamu idarelerine kabul ettirebilmelerinde sahip oldukları bu gücün etkisi vardır. Bununla birlikte, dolmuşların Ankara'da önemli bir kentsel hizmet sunmaya devam ettiği de gözden kaçırılmaması gereken bir husustur. Fakat güvenlik, konfor ve sürdürülebilirlik açısından birçok olumsuzluğa sahip olarak verdikleri bu hizmet, kentteki ulaşım ihtiyacını karşılayarak kentlilerin ulaşım altyapısının geliştirilmesi noktasındaki siyasi taleplerinin önüne geçmektedir. Bunun ise çoğu zaman bir siyasi talep mekanizması ile gerçekleşen kent içi ulaşım yatırımlarının ertelenmesi sonucu doğurduğunu söylemek mümkündür. Bu yanıyla dolmuş sistemi gibi çözümler kamu idareleri açısından kentleşmenin ucuza getirilmesinin de bir aracı durumundadır.

Son yıllarda Türkiye'nin diğer kentlerinde olduğu gibi Ankara'da da metro sistemlerinde belirli bir gelişme olmuş; yeni hatlar işletmeye açılmıştır. Bununla birlikte tüm Türkiye'de olduğu gibi özel araç sayılarında da artış yaşanmaktadır (TUİK, 2024b).

Özellikle 1980 sonrasında Ankara'nın çeperlere doğru uydu kentler oluşturarak büyümesi ve izlenen karayolu öncelikli politikaların özel araç kullanımını artırdığı görülmektedir. Buna ek olarak, 2019 yılında yaşanan pandemi sonrasında da imkânı olan kent sakinlerinin özel araçlara yöneldiği gözlemlenmiştir. Pandemiyle birlikte oluşan bu yönelimin etkilerinin devam ettiğini söyleyebiliriz. Dolayısıyla tüm bu gelişmeler dolmuşların kent içi ulaşım piyasasındaki paylarını olumsuz yönde etkilemiştir. Minibüsçüler Esnaf Odası ile yapılan görüşmede de bu konuya değinildiğinde, işlerin pandemi sonrası eski düzeye gelmediği ifade edilmiştir. Fakat dolmuşçu esnafı açısından olumsuz olarak değerlendirilebilecek tüm bu gelişmelere rağmen dolmuş sistemi varlığını sürdürebilmektedir. Bunun başlıca sebebi şüphesiz ulaşım sistemindeki bu değişikliklerle birlikte Başkent'in nüfusunun da artmasıdır. Böylece, plaka tahdidi uygulamasının da devam etmesiyle sayıları sabit kalan dolmuşlar açısından, oransal olarak kent içi ulaşımında aldıkları pay azalsa da, taşıdıkları yolcu miktarı bakımından, pandemi gibi dönemsel azalmalar hariç, gözle görülür bir düşüş yaşanmadığı söylenebilir. Bununla birlikte artık Ankara gibi büyük bir metropolde metro gibi modern sistemlerinin yaygınlaşması gerekliliği uzun yıllardır kamu idarelerinin görmezden gelemeyeceği bir husus olarak kabul edilmektedir. Dolmuşçu esnafının da bu olguyu kabullendiği görülmektedir. Bunun yanında gelişen teknoloji ile birlikte kentlerde elektrikli ve doğalgazlı otobüsler, mikro mobilité araçları, uygulama bazlı ulaşım araçları gibi birçok yeni taşıt hizmet vermeye başlamıştır. Gelişmiş ülkelerde uzunca zamandır gündemde olan sürdürülebilir kent içi ulaşım politikaları yaklaşımının bir sonucu olan bu uygulamaların Ankara'nın kent içi ulaşım sisteminin dönüşmesine de katkıları olmuş ve olmaya da devam edecektir. Son yıllarda ABB tarafından çalışmaları yapılan SMART Ankara projesi ile hazırlanmakta olan Ankara Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı bu yaklaşım çerçevesinde bir uygulamadır. Dolayısıyla bu gelişmeler bize dolmuş sisteminin gelecekte bu haliyle ortada kalmasının mümkün olmadığını göstermektedir. Muhtemelen Ankara gibi büyük

bir metropolde kent içi ulaşımın sürdürülebilir, çevreye duyarlı ve erişilebilir olması gerekliliği, dolmuş sisteminin de modernizasyonu ya da kontrollü olarak daha çağdaş ve teknolojik sistemlerle değiştirilmesi sonucunu doğuracaktır. Fakat buradan bu dönüşümün birkaç yıl gibi kısa bir zamanda gerçekleşeceği anlamı çıkmayacağını da belirtmek gerekir. Bununla birlikte dolmuşların artık kent içi ulaşım piyasasında aldıkları payı artırmaktan çok, mevcudiyetlerini korumaya çalıştıkları dönemde olduklarını söylemek mümkündür. Bu noktada dolmuş sisteminin teknolojik, ekonomik, sosyal ve siyasi yeni gelişmelere ne kadar ayak uydurabileceği hususu gelecekteki durumları açısından belirleyici olacaktır. Bu doğrultuda kısa vadede dolmuşların mevcut kent içi ulaşım sistemleri ve sürdürülebilir kent içi ulaşım yaklaşımı ile uyum içerisinde hizmet vermesini sağlayacak birtakım olası uygulamalardan söz edebiliriz.

Bunlardan ilki dolmuş sisteminden kullanılan araçların dönüşümü ile ilgilidir. Mevcutta kullanılan ve artık modern teknolojinin gerisinde kalmaya başlayarak konfor ve çevresel etkileri açısından günümüz beklentilerini karşılamayan araçların yeni nesil elektrikli ya da hibrit yakıt sistemine sahip araçlarla değiştirilmesi önem arz etmektedir. Nitekim, Minibüsçüler Esnaf Odası ile yapılan görüşmede de dile getirdikleri gibi bu konunun farkında olan dolmuşçu esnafı, birkaç yıl içerisinde bununla ilgili adımlar atacaklarını belirtmektedir. Başlangıçta belirli bir mali külfet ortaya çıkaracak bu dönüşüm, mevcut araçların düşük emisyonlu, sessiz, konforlu ve ekonomik araçlarla değişmesiyle sistemin kalitesini artıracak; kent sakinleri açısından sürdürülebilir ulaşım seçeneği sunarken, dolmuşçu esnafı açısından da tercih edirliliklerini artırma noktasında katkı sağlayacaktır.

Yine yeni gelişen teknolojiler bağlamında bir uygulama ise dolmuşlara araç takip sistemleri entegre edilmesi olacaktır. Aslında son yıllarda belediye otobüslerinde ve servislerde sıklıkla kullanılan bu uygulama, dolmuşları takip edilerek planlı ve daha denetlenebilir hale getirecektir. Böylece güzergâh dışına çıkışlar, güzergâh üzerinde

beklemeler, aşırı hız gibi dolmuşun birçok temel problemi anlık olarak denetlenebilir hale gelecektir. Bununla birlikte bu takip sistemleri ile elde edilen verilerin anlık olarak coğrafi bilgi sistemlerine aktarılması ve bu sistemlerin cep telefonu uygulaması ile vatandaşların kullanımına açılması gerekmektedir. Bu noktada halihazırda hizmet vermekte olan ABB'ye ait EGO Cepte uygulaması belediye otobüsleri ve özel halk otobüslerinin anlık olarak nerede oldukları, hangi durağa tahmini ne zaman varacakları gibi bilgileri kent sakinleri ile paylaşmaktadır. Başkent'te dolmuşların da aynı sisteme dahil olması, kent içi ulaşım bilgi sisteminin verimli ve kullanışlı şekilde çalışması açısından önemlidir. Böyle bir entegrasyonun çok önemli bir getirisinin de elde edilen verilerin kent içi ulaşım kararlarının verilmesi süreçlerinde kullanılacak olması olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

Dolmuşçu esnafının mali olarak kendilerini kurtarmayacağını belirterek dahil olmak istemedikleri kartlı ödeme sisteminin dolmuşlarda hayata geçirilmesi de Başkent'in entegre kent içi ulaşım sisteminin tesis edilebilmesi açısından önemlidir. Bu noktada her ne kadar özel girişimciler tarafından işletilseler de dolmuşların kamu hizmeti verdiği göz önünde bulundurularak, kamu otoritesinin bu sorunun çözümü için gerekli olasılıkları ortaya koyması gerekmektedir.

Gelecekte kartlı sisteme entegrasyonun muhtemel bir ayağı da güzergahların yeniden düzenlenmesi olacaktır. Dolmuşlar Ankara'da metro gibi ana kent içi ulaşım araçları ile aynı güzergahlarda, birbirlerine rakip olacak şekilde hizmet vermektedir. Kartlı sisteme entegrasyon ile birlikte yapılacak yeniden düzenleme ile konuya ilişkin Minibüsçüler Esnaf Odası ile yaptığımız görüşmede de dile getirildiği gibi dolmuşların metro güzergahlarında yolcu taşımak yerine, mahaller ile metro istasyonları arasında çalışan "ring" hatlarına dönüşmesi mümkün görülmektedir. Bu hususa benzer şekilde Ankara'da çok sayıda kamu kurumu ve sanayi tesisi bulunduğu da dikkate alındığında dolmuşların bir kısmının "C plaka" olarak tabir edilen servis araçlarına dönüşmesi muhtemeldir. Nitekim dolmuşçu esnafının pandemi sonrasında kazançları maliyetlerini

karşılamadığı gerekçesiyle, 400 dolmuş için böyle bir talebi olmuş; fakat ABB tarafından olumlu karşılanmamıştır (Hürriyet, 2023).

Bu dönüşüm sürecinde her ne kadar serbest girişimciler olsalar da dolmuşların plaka tahdidi uygulaması ile piyasadan bağışık bir konumlarının olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Dolmuş sistemindeki zaman içerisinde oluşmuş olan bu tekelci rantların, kamu hizmetinin devamlılığı ilkesine uygun olarak yeniden değerlendirilerek, plaka sayılarının ve güzergahların kentin ihtiyaçlarına ve günün teknik, ekonomik ve sosyolojik durumuna göre yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Bilişim teknolojilerindeki hızlı gelişme “talep duyarlı ulaşım” (demand responsive transport) sistemlerini kent içi ulaşım sistemlerine dahil etmiştir. Bu uygulamalar tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de yaygınlaşmaya başlamaktadır. Yolcu taleplerine göre esnek zaman çizelgesi ve güzergahlarda sabit hatlı otobüslere göre daha küçük araçlarla işletilen talep duyarlı ulaşım sistemleri, günümüzde özel araçlarla yapılan yolculuklara bir alternatif olarak görülmektedir (UK Department for Transport, 2022). Mobil uygulamalar üzerinden yolcu ile toplu taşıma hizmetinin eşleştirilmesi esasına dayanan bu uygulamaların ihtiyacı olan esnekliğe dolmuşların aslında sahip olması, dolmuş sistemi açısından bir dönüşüm fırsatı olarak değerlendirilebilir. Her ne kadar şu anda, dolmuşçu esnafı bu sistemle çalışan araçları korsan olarak nitelendirse de gelişen teknoloji ile dolmuş sisteminin de bu yönde evrilmesi olası görülmektedir.

Son dönemde batarya teknolojilerinin gelişmesiyle birlikte yaşanan ulaşım da elektrifikasyon sonucunda e-bisiklet, e-scooter gibi çeşitli mikro mobilite araçlarının kent içi ulaşım da yaygınlaşmaya başlaması da yaşanacak dönüşüm sürecinde gözden kaçırılmaması gereken bir konudur. Dolmuşlarda bu türlü araçlara sahip yolcuların dolmuş kullandıklarında bunları araç içerisinde güvenli şekilde bırakabilecekleri yerlerin tasarlanması gerekmektedir. Son yıllarda bazı EGO otobüslerine bisikletler için eklenen

aparatlar bu amaçla yapılmış örnek bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte, araçlarda yaşlı ve engellilerin sistemi güvenli ve konforlu biçimde kullanmalarını sağlayacak, iniş-biniş düzenekleri, özel koltuklar gibi düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Dolmuş sisteminin en önemli unsurunu oluşturan dolmuş şoförleri açısından da bir dönüşüm ihtiyacının olduğu açıktır. Vatandaşların dolmuş algısını oluşturan, sistemin de kalitesini ve güvenliğini belirleyen en temel etmen şüphesiz dolmuş şoförleridir. Oda Genel Sekreteri'nin de ifade ettiği gibi şoförlerin eğitimsizlikleri ve meslek kültüründen uzaklaşmaları bu sorunun kaynağı olarak görülmektedir. Dolmuşların Ankara'nın kent içi ulaşımında kestirmesi zor olsa da en azından belirli bir süre daha hizmet vereceği gerçeği göz önünde bulundurulduğunda, dolmuş şoförlüğünün bir meslek olarak ele alınarak bu konuda uzmanlaşma sağlanması gerekmektedir. Bunun için kamu otoritelerinin gerekli düzenlemeleri yapması; bu mesleğe girecekler için eğitim, sağlık, iletişim becerisi gibi bir takım asgari kriterler getirerek, bu kişilerin mesleki eğitimlerinin sağlanması gerekmektedir. Böylece yukarıda değindiğimiz dönüşümlere ayak uydurabilecek, yeni teknolojilere, değişen ve gelişen sosyal yapıya uyum sağlayabilecek kişilerin sisteme dahil olması sağlanacaktır.

Sonuç olarak dolmuş sistemi Ankara'nın kentsel gelişim sürecinde, başından itibaren önemli bir ihtiyacı karşılayarak Başkent için vazgeçilmesi zor bir kentsel öge olmuştur. Bu durumunu günümüzde de devam ettirdiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Fakat sistemin mevcut haliyle sürdürülebilir, erişilebilir, planlı ve entegre kent içi ulaşım anlayışıyla örtüşmediği ortadadır. Ankara gibi bir metropolde, artan nüfus, kentin genişlemesi, yaşanan sosyal değişim ve teknolojik gelişmeler, dolmuş sisteminin de dönüşmesi zorunluluğunu doğurmaktadır. Bu süreçte dolmuşların varlıklarını korumaları, Ankara için oluşturulacak modern ve sürdürülebilir ulaşım sistemine entegre olabilmelerine bağlıdır.

KAYNAKÇA

- Aldred, R. (2012). Governing Transport From Welfare State to Hollowstate: The Case of Cycling in the UK. *Transport Policy*(23), 95-102.
- Altaban, Ö. (1998). Cumhuriyetin Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi. Y. Sey (Dü.) içinde, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık* (s. 41-64). İstanbul: Tarih Vakfı.
- Altaban, Ö. (2002). Ankara Metropolitan Alan Planlama Deneyimi: 1970-1984. *Planlama*(4), s. 32-45.
- Altın, E. (Dü.). (2003). *Ankara 1910-2003*. İstanbul: Boyut Yayınları.
- ANKA. (2024). *Ego'nun Otobüs Filosuna 16 Solo Tip Otobüs Katıldı*. 04 10, 2025 tarihinde Anka Haber Ajansı: https://ankahaber.net/haber/detay/egonun_otobus_filosuna_16_solo_tip_otobus_daha_katildi_173436 adresinden alındı
- Ankara Belediyesi. (1954). *Ankara Şehri İmar Komisyon Raporu*. Ankara: Ankara Belediyesi.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2006). 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı Plan Açıklama Raporu. Ankara.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2017). *Minibüsçüler Odası Genel Kurulu*. 04 24, 2025 tarihinde Ankara Büyükşehir Belediyesi: <https://www.ankara.bel.tr/haberler/minibusculer-odasi-genel-kurulu-10731> adresinden alındı

Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2023). *Mansur Yavaş 47 Bin 970 Konuttan Oluşan Toplam 7 Projeyi Tanıttı*. 04 24, 2025 tarihinde Ankara Büyükşehir Belediyesi: <https://www.ankara.bel.tr/haberler/mansur-yavas-47-bin-970-konuttan-olusan-toplam-7-projeyi-tanitti-16401> adresinden alındı

Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2025a). *UKOME*. 04 08, 2025 tarihinde Ankara Büyükşehir Belediyesi: <https://www.ankara.bel.tr/ukome> adresinden alındı

Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2025b). *Tarihçe*. 02 22, 2025 tarihinde Ankara Büyükşehir Belediyesi: <https://www.ankara.bel.tr/kurumsal/tarihce> adresinden alındı

Ankara Dolmuşları. (2025). 04 29, 2025 tarihinde Şikayetvar: <https://www.sikayetvar.com/ankara-dolmuslari> adresinden alındı

Ankara Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliği. (2025). *ANKESOB'a Bağlı Odalar*. 04 08, 2025 tarihinde Ankara Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliği: <https://www.ankesob.org.tr/ankesoba-bagli-odalar/> adresinden alındı

Ankara İmar Müdürlüğü. (1946). *Ankara İmar Kılavuzu*. Ankara: Ankara İmar Müdürlüğü.

Ankara Kalkınma Ajansı. (2015). *Ankara Bölge Planı 2014-2023*. Ankara: Ankara Kalkınma Ajansı.

Ankara Kalkınma Ajansı. (2017). *İstatistiklerle Ankara*. Ankara: Ankara Kalkınma Ajansı.

Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası. (2025). *Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası Resmi Facebook Hesabı*. 04 10, 2025 tarihinde facebook.com: https://www.facebook.com/asoweb.tr/?locale=tr_TR adresinden alındı

Aslan, C. (2019). Kent İçi Ulaşım Hizmetleri Memnuniyet Araştırması "Ankara İli Örneği" [Yüksek Lisans Tezi]. Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

Atabaş, K. (1983). Şehrin Merkezini Tanımak, Biraz da Şehrin Kendisini Tanımak Demektir. K. Göymen (Dü.) içinde, *Bir Yerel Yönetim Öyküsü* (s. 73-113). Ankara: Özgün Matbaacılık.

Atay, F. (1968). *Çankaya*. İstanbul: Pozitif Yayınları.

Avrupa Konseyi. (2008). *Avrupa Kentsel Şartı 2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto*. 06

2025, 10 tarihinde TMMOB Mimarlar Odası:

<http://mimarlarodasi.org.tr/UIKDocs%5Ckentselsart2.pdf> adresinden alındı

Ayanoğlu, U. (2020). Toplumcu Belediyecilikte Modern Şehirciliğin Rolü: Ankara Örneği [Yüksek Lisans Tezi]. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Aydın, S., Türkoğlu, Ö., Emiroğlu, K., & Özsoy, E. D. (2005). *Küçük Asya'nın Bin Yüzü: Ankara*. Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.

Aydiner, T. (2023). Türkiye'de 1945-1960 Yılları Arasında Kentsel Politikanın Toplumsal Yapıya Etkisi ve Yerelde İktidar İlişkileri. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XXIII(47), s. 903-935.

Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü. (1973). *Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı*. Ankara: Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası.

Başkent Gazetesi. (2024). *Dolmuşçu Esnafından Mansur Yavaş'a Destek*. 04 24, 2025 tarihinde Başkent Gazetesi: <https://www.baskentgazete.com.tr/dolmu> adresinden alındı

Bensoy, O. (2022). *Ankara'nın Kentleşme Tarihi ve Günümüz Ankarası*. 03 22, 2025 tarihinde

Academia:

https://www.academia.edu/115868407/ANKARA_NIN_KENTLE%C5%9EME_TAR%C4%B0H%C4%B0_ve_G%C3%9CN%C3%9CM%C3%9CZ_ANKAR
ASI adresinden alındı

Bıyık, C. (2019). Smart Cities in Turkey: Approaches, Advances and Applications with Greater Consideration for Future Urban Transport Development. *Energies*, s. 1-33.

Black, A. (1991). Privatization of Urban Transit: A Different Perspective. *Transportation Research Record*(1297), 69-75.

Castells, M. (1977). *The Urban Question - A Marxist Approach*. (A. Sheridan, Çev.) London: Edwards Arnold.

Castells, M. (2020). *Kent, Sınıf, İktidar*. Ankara: Phoenix Yayınevi.

Cengiz, A. K. (2013). Dolmuş İçi ve Dışı Nesneler ve Yazılar Aracılığıyla Kimliğin İfşası. *Antropoloji*(25), s. 89-116.

Cengizkan, A. (2002). *Modernin Saati*. Ankara: Mimarlar Derneği Yayını.

Cengizkan, A. (2004). *Ankara'nın İlk Planı: 1924-26 Lörcher Planı*. Ankara: Arkadaş.

Cengizkan, A. (2010). *Bir Başkentin Oluşumu*. 02 17, 2025 tarihinde <https://www.goethe.de/ins/tr/ank/prj/urs/geb/sta/trindex.htm> adresinden alındı

Çelik, F. (1999). Geçmişte Ülkemizde Uygulanan Yolculuk Talep Yönetimi Yaklaşımları ve Bu Yaklaşımların Kalıcılığına İlişkin Alınması Gereken Önlemler. *II. Ulaşım ve Trafik Kongresi*. Ankara: Makine Mühendisleri Odası.

Çetiner, Y. (1996). *Otomotiv Sanayi Nasıl Kuruldu Otomobilin Öyküsü*. İstanbul: Milliyet Yayınları.

- Çubuk, M., & Türkmen, M. (2003). Ankara'da Raylı Ulaşım. *Gazi Üniversitesi Mühendislik ve Fakültesi Dergisi*, 18(1), 125-144.
- Dalokay, V. (1975). Belediye Başkanıyla Bir Konuşma. *Mimarlık Dergisi*(142), s. 23-25.
- Dalokay, V. (1977). Ankara Belediyesi ve Sorunları. *Büyük Kent Belediyeleri ve Sorunları Sempozyumu*. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Yayınları.
- Dedeoğlu, S. (2014). İstanbul'da Mekan, Cinsiyet ve Endüstriyel İstihdam. A. B. Candan, & C. Özbay içinde, *Yeni İstanbul Çalışmaları* (s. 198-211). Metis Yayınları.
- DPT. (1963). *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası.
- DPT. (1968). *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara.
- DPT. (1973). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)*. Ankara.
- DPT. (1979). *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)*. Ankara.
- Duru, B. (2012). Mustafa Kemal Döneminde Ankara'nın İmarı. F. Şenol Cantek içinde, *Cumhuriyetin Ütopyası: Ankara* (s. 173-192). Ankara Üniversitesi Yayınevi.
- EGO. (2017). *2017 Faaliyet Raporu*. Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi.
- EGO. (2019). *Öğrencilere Abonman İndirimli Kart Dönemi*. 03 25, 2025 tarihinde EGO: <https://www.ego.gov.tr/tr/haber/5357/ogrencilere-abonman-indirimli-kart-donemi> adresinden alındı
- EGO. (2022). *Ankara'da yapılacak 3 yeni metro hattının projeleri için imzalar atıldı*. 04 25, 2025 tarihinde EGO: <https://www.ego.gov.tr/tr/haber/5954/ankarada-yapilacak-3-yeni-metro-hattinin-projeleri-icin-imzalar-atildi> adresinden alındı
- EGO. (2025). *EGO Genel Müdürlüğü Tarihçesi*. 03 10, 2025 tarihinde EGO: <https://www.ego.gov.tr/tr/sayfa/6/ego-genel-mudurlugu-tarihcesi> adresinden alındı

- Elker, C. (2012). Kentsel Ulaşım Politikaları. T. Kılıçarslan, C. Elker, & E. Babalık Sutcliffe içinde, *Kentsel Ulaşım* (s. 235-316). Ninova Yayıncılık.
- Emiroğlu, K. (2011). *Gündelik Hayatımızın Tarihi*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Ersöz, B. (2020). Kent İçi Ulaşımında Çalışma İlişkileri, Meslek ve Dönüşüm: İstanbul'da Taksi, Minibüs ve Taksi-Dolmuş Örneği [Doktora Tezi]. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Geray, C. (1990). Belediyelerin Hızlı Kentleşmeye Yenik Düştüğü Dönem (1945-1960). *Türk Belediyeciliğinde 60 Yıl Uluslararası Sempozyum* (s. 217-224). Ankara: Metropol İmar A.Ş.
- Geray, C. (2003). Cumhuriyet'in 80'inci Yıldönümünde: Şehirciliğimiz ve Ankara. *Planlama*(3), 5-13.
- Goodwin, P., & Noland, R. (2003). Building new roads really does create extra traffic: a response to Prakash et al. *Applied Economics*(35), 1451-1457.
- Goulden, M., Ryley, T., & Dingwall, R. (2014, Mart). Beyond 'predict and provide': UK transport, the growth paradigm. *Transport Policy*, s. 139-147.
- Göçgün, M. (2024, Ekim). Şehir İçi Raylı Ulaşım Sistemleri ve Metro Projelerinin Merkezi İdare Tarafından Devralınması ve Üstlenilmesi. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*(60), s. 139-176.
- Günay, B. (2006). "Ankara Çekirdek Alanının Oluşumu ve 1990 Nazım Planı Hakkında Bir Değerlendirme. T. Şenyapılı (Dü.) içinde, *Cumhuriyet'in Ankara'sı* (s. 61-118). Ankara: ODTÜ Yayıncılık.
- Güneş, G. (2013). II. Dünya Savaşı Yıllarında Ankara'da Şehir İçi ve Şehirler Arası Ulaşım. *Ankara Araştırmaları Dergisi*(1(1)), s. 66-74.

Güvenç, M., & Işık, O. (1999). *Emlak Bankası 1926-1998*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Harvey, D. (2016). *Sosyal Adalet ve Şehir*. İstanbul: Metis Yayınları.

Hürriyet. (2023). *400 dolmuş için J'den C'ye dönüşüm talebi*. 03 27, 2025 tarihinde Hürriyet: <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/ankara/400-dolmus-icin-jden-cye-donusum-talebi-42198637> adresinden alındı

Hürriyet. (2024). *Sincan esnafının sorunlarını anlattı*. 04 01, 2025 tarihinde Hürriyet: <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/ankara/sincan-esnafinin-sorunlarini-anlatti-42608607> adresinden alındı

İçişleri Bakanlığı. (1969). *Meşhur Valiler: 50 Ünlü Vali*. Ankara: İçişleri Bakanlığı Merkez Bürosu Yayınları.

İçişleri Bakanlığı. (2025). *İllere ve Faaliyet Alanlarına Göre Dernekler*. 04 11, 2025 tarihinde Sivil Toplumla İlişkiler Genel Müdürlüğü: <https://siviltoplum.gov.tr/illere-ve-faaliyet-alanlarina-gore-dernekler> adresinden alındı

İlbay, A. (2014). *Çocukluk Arkadaşım Atatürk*. İstanbul: Kaynak Yayınları.

İlksayfa Gazetesi. (2021). *Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası Başkan Adayı Yıldırım'dan taksici esnafına kayıt sözü*. 04 12, 2025 tarihinde İlksayfa Gazetesi: https://www.gazeteilksayfa.com/ankara-umum-otomobilciler-ve-soforler-esnaf-odasi-baskan-adayi-yildirimdan-taksici-e-131688h.htm#google_vignette adresinden alındı

İpek, M. (2017). *Meslek Folkloru Bağlamında Ankara (Ulus-Rüzgarlı) Dolmuşçuluğu* [Yüksek Lisans Tezi]. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

İsbir, E. G. (1991). *Şehirleşme ve Meseleleri*. Ankara: Gazi Yayınları.

- Işık, Ş. (2005). Türkiye'de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri. *Ege Coğrafya Dergisi*, 14, s. 57-71.
- Jansen, H. (1935). Ankara İmar Planı Raporu. *Belediyeler Dergisi*(2), s. 23-40.
- Kaçıral, S. (2007). Ankara Ulaşım Politikalarında Sürdürülebilirlik: Batıkent-Kızılay Metrosunun Sosyal Boyutuyla Değerlendirilmesi [Yüksek Lisans Tezi]. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Karakurt Tosun, E. (2013). Sürdürülebilir Kentsel Gelişim Sürecinde Kompakt Kent Modelinin Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 103-120.
- Kaynar, İ. S. (2016). Engürü'den Ankara'ya: 1892-1962 Arasında Akara'nın İktisadi Değişimi [Doktora Tezi]. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Keleş, R. (1997). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R. (2012). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Keleş, R., & Duru, B. (2008). Ankara'nın Ülke Kentleşmesindeki Etkilerine Tarihsel Bir Bakış. *Mülkiye*, XXXII(261), 27-44.
- Keskinok, H. Ç. (2006). Ankara kentinin planlı gelişimi açısından Batıkent projesinin önemi/planlama ve tasarım sürecine ilişkin eleştirel değerlendirme. T. Şenyapılı (Dü.) içinde, *Cumhuriyet'in Ankara'sı*. Ankara: ODTÜ Yayıncılık.
- Kocabaşoğlu, U. (1990). Bir devir, bir şehir, bir adam: 1929-1946 Ankara'sı ve Nevzat Tandoğan. *Türk Belediyeciliğinden 60 Yıl Sempozyumu* (s. 193-213). Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi.

- Kocakuşak, A. (2021). The Evaluation of Urban Transport Master Plans in Turkish Cities From The Perspective of Climate Change Mitigation [Yüksek Lisans Tezi]. Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Koçu, R. E. (1958). *İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 9). İstanbul: İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kolektif Şirketi.
- Kongar, E. (1999). *21. Yüzyılda Türkiye*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Kurtuluş, H. (2017). Kent Sosyolojisinde Değişen Kavrayışlar ve Türkiye'nin Kentleşme Deneyimi. Ö. Uğurlu, N. Ş. Pınarcıoğlu, A. Kanbak, & M. Şiriner içinde, *Türkiye Perspektifinden Kent Sosyolojisi Çalışmaları* (s. 177-225). İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Kurtuluş, H., & Aslan, Ş. (2016). Üç Şehir Üç Başkan: Yeni Liberal Dönemde İstanbul, Ankara ve İzmir'de Sosyal Demokrat Belediyecilik Deneyimi (1989-1994). *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*(54), s. 17-42.
- Kuyucu, M. (2018, Haziran). Dolmuş Müziği. *45'lik*, s. 4-5.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi*. Sel Yayıncılık.
- Litman, T. (2023). *Evaluating Accessibility for Transportation Planning*. Victoria, Canada: Victoria Transport Policy Institute.
- Mamboury, E. (1934). *Ankara Gezi Rehberi*. Ankara: İçişleri Bakanlığı.
- Mumford, D. (2019). *Tarih Boyunca Kent* (3. b.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Newman, P. (2003). Global Cities, Transport, Energy and the Future: Will Ecosocialization Reverse the Historic Trends? N. Low, & B. Gleeson içinde, *Making Urban Transport Sustainable* (s. 25-41). New York: Palgrave Macmillan.

- NTV. (2022). *Ankara'da Özel Halk Otobüsü Şoförleri Kontak Kapattı*. 04 24, 2025 tarihinde NTV: https://www.ntv.com.tr/galeri/turkiye/ankarada-ozel-halk-otobusu-soforleri-kontak-kapatti,oqUzn604QECIjgNy__GJg/QbwR7BPamk-EHPqN8mGnAg adresinden alındı
- Öncü Yıldız, A. M. (2017a). 20. Yüzyılda Ankara'nın Kentsel Yapısı ve Ulaşım Sistemindeki Gelişmeler. *Ankara Araştırmaları Dergisi*(5(1)), s. 108-122.
- Öncü Yıldız, A. M. (2017b). Kentsel Ulaşımında Karar Süreçleri ve Aktörleri. *Transist 2016 İstanbul Ulaşım Kongresi ve Fuarı Bildiriler Kitabı*. İstanbul.
- Öncü, E. (1979). Ulaşım Türlerinin Kent Yapısına Etkileri [Yüksek Lisans Tezi]. ODTÜ.
- Özalp, M. (2007). Türkiye'de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar [Yüksek Lisans Tezi]. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Özbakır, E. (1983). Kentiçi Ulaşımında Ankara Deneyimleri. *Bir Yerel Yönetim Öyküsü* (s. 159-192). içinde Ankara: Özgün Matbaacılık.
- Özbilen, B. (2016). Integration of Dolmuş as a Paratransit Mode to The Existing Public Transport Network: Ankara Example [Yüksek Lisans Tezi]. ODTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Özer, İ. (2017). Türkiye'de Kent, Kentleşme ve Kentsel Değişme. M. Zencirkıran içinde, *Dünden Bugüne Türkiye'nin Toplumsal Yapısı* (s. 251-277). Bursa: Dora.
- Özgül, C. G. (2017). Türkiye'de Beledileştirme Politikası. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*(61), s. 249-268.
- Politeknik. (2022). *Yol projesi ODTÜ'yi ve Ankara'yı nasıl etkiliyor, projede neden ısrar ediliyor?* 04 06, 2025 tarihinde Politeknik: <https://politeknik.org.tr/yol-projesi-odtuyu-ve-ankarayi-nasil-etkiliyor-projede-neden-ısrar-ediliyor/> adresinden alındı

- Sargın, G. A. (2012). Kurmaca Başkentlerin Simgesel İnşası: Ankara'nın Mekansal Siyaseti Üzerine Kısa Notlar. F. Şenol Cantek (Dü.) içinde, *Cumhuriyetin Ütopyası: Ankara* (s. 147-172). Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınevi.
- Sarıoğlu, M. (2001). *"Ankara" Bir Modernleşme Öyküsü (1919-1945)*. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246-257.
- Şahin, Y. (2010). *Kentleşme Politikası*. Trabzon: Murathan Yayıncılık.
- Şengül, T. (2009). *Kentsel Çelişki ve Siyaset*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Şengül, T. (2012). Türkiye'nin Kentleşme Deneyiminin Dönemlenmesi. F. Alpaya, & B. Duru içinde, *Türkiye'de Toplumsal Yapı ve Değişim* (s. 407-453). Ankara: Phoenix Yayınları.
- Şenyapılı, T. (1985). *Ankara Kentinde Gecekondu Gelişimi (1923-1960)*. Ankara: Kentkoop.
- Şenyapılı, T. (2004). *Barakadan Gecekonduya*. İstanbul: İletişim.
- T.C. Sağlık Bakanlığı. (2025). *Ankara Etlik Şehir Hastanesi Ulaşım Bilgileri*. 04 25, 2025 tarihinde Sağlık Bakanlığı: <https://etliksehir.saglik.gov.tr/TR-828556/ulasim-bilgileri.html> adresinden alındı
- Tanış, M., & Öğüt, K. S. (2007). Orta Ölçekli Kentler İçin Toplu Taşıma Seçeneklerinin Teknik ve Mali Karşılaştırılması. 5. *Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyumu* (s. 132-146). Hatay: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası.
- Tankut, G. (1990). *Bir Başkent'in İmarı Ankara: 1929-1939*. Ankara: ODTÜ Yayınları.

- Tekeli, İ. (1980). Türkiye'de Kent Planlaması'nın Tarihsel Kökleri. T. Gök (Dü.) içinde, *Türkiye'de İmar Planlaması*. ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.
- Tekeli, İ. (1998). Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması. Y. Sey (Dü.) içinde, *75 Yılda DEğişen Kent ve Mimarlık* (s. 1-24). İstanbul: Tarih Vakfı.
- Tekeli, İ. (2009a). *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2009b). Türkiye'de Kent Tarihçiliği. R. Burdett içinde, *İstanbul: Kesişimler Şehri* (s. 16-18). Urban Age.
- Tekeli, İ. (2010). *Cumhuriyetin Belediyecilik Öyküsü (1923-1990)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2011). *Kent, Kentli Hakları, Kentleşme ve Kentsel Dönüşüm*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ., & Okyay, T. (2020). *Dolmuşun Öyküsü*. Ankara: İdeal Kent Yayınları.
- Tekeli, İ., & Ortaylı, İ. (1978). *Türkiye'de Belediyeciliğin Evrimi*. Ankara: Türk İdareciler Derneği.
- Tekeli, İ., Gülöksüz, Y., & Okyay, T. (2020). *Dolmuşlu, Gecekondu, İşportalı Şehir*. Ankara: İdeal Kent Yayınları.
- Tercan, B. (2018). 1948'den Bugüne İmar Afları. *Mimarlık*(403), s. 20-26.
- The World Bank. (2002). *Cities On the Move*. Washington: The World Bank.
- Thynell, M. (2017). Roads to Equal Access: The Role of Transport in Transforming Mobility. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*(87), s. 1-12.

Ticari Hayat. (2024). *Sincan Şoför Esnafı Sorunlarını Cumhurbaşkanı'na Aktardı*. 04 01, 2025 tarihinde Ticari Hayat: <https://www.ticarihayat.com/sincan-sofor-esnafi-sorunlarini-cumhurbaskanina-aktardi> adresinden alındı

TMMOB Şehir Plancıları Odası. (2025). *Ankara 2038 100 Bin ÇDP İptali*. 03 06, 2025 tarihinde TMMOB Şehir Plancıları Odası: <https://www.spo.org.tr/hukuki-mucadele-detay.php?id=834> adresinden alındı

TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi. (2018). *9. Dönem Çalışma Raporu*. Ankara: TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi.

TŞOF. (2025a). *Tarihçe*. 03 10, 2025 tarihinde Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu: <https://www.tsof.org.tr/index.php/hakkimizda/tarihce> adresinden alındı

TŞOF. (2025b). *Ankara İl ve İlçe Odaları*. 03 10, 2025 tarihinde Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu: <https://www.tsof.org.tr/index.php/bagli-odalar/1124-ankara-il-ve-ilce-odalari> adresinden alındı

TUİK. (2023). *TUİK*. 12 10, 2024 tarihinde Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları 2022: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=49685#:~:text=T%C3%BCrkiye'de%202021%20y%C4%B1l%C4%B1nda%20%93,y%C4%B1l%C4%B1nda%20%93%2C4%20oldu>. adresinden alındı

TUİK. (2024a). *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, 2024*. 04 28, 2025 tarihinde TUİK: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayali-Nufus-Kayit-Sistemi-Sonuclari-2024-53783> adresinden alındı

TUİK. (2024b). *Motorlu Kara Taşıt Sayısı*. 04 28, 2025 tarihinde Türkiye İstatistik Kurumu: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Ocak-2024-53453> adresinden alındı

U.S. Department of Transportation. (2023). 02 03, 2025 tarihinde U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration: https://ops.fhwa.dot.gov/plan4ops/trans_demand.htm#ftn1 adresinden alındı

UK Department for Transport. (2022). *Demand responsive transport: local authority toolkit*. 02 03, 2025 tarihinde United Kingdom Department for Transport: <https://www.gov.uk/government/publications/demand-responsive-transport-local-authority-toolkit/demand-responsive-transport-local-authority-toolkit#what-demand-responsive-transport-drt-means> adresinden alındı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2025). *Haberler*. 04 22, 2025 tarihinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı: <https://www.uab.gov.tr/haberler/ulasimin-baskenti-ankara> adresinden alındı

UN HABITAT. (2009). *Global Report on Human Settlements 2009*. Londra: Sterling Publishing.

United Nations. (2023). *Population Facts*. 12 12, 2023 tarihinde [www.un.org: https://www.un.org/development/desa/pd/sites/www.un.org.development.desa.pd/files/files/documents/2020/Jan/un_2018_factsheet1.pdf](https://www.un.org/development/desa/pd/sites/www.un.org.development.desa.pd/files/files/documents/2020/Jan/un_2018_factsheet1.pdf) adresinden alındı

Ülkmen, İ. H. (1960). *Mahalli İdareler Maliyesi*. Ankara: Ajans Türk Matbaası.

Vakit. (1946, Ekim 14). Ankara'da Otobüs Yangını ve Taksilere Dolmuş Yapma Mecburiyeti.

- Varankaya, M. (2019). The Relationship Between Urban Plan Hierarchy And Urban Transportation Master Plan. The Case Of Ankara, İzmir And Bursa [Yüksek Lisans Tezi]. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Weber, M. (2010). *Şehir* (9. b.). (M. Ceylan, Çev.) İstanbul: Yarın Yayınları.
- Wirth, L. (1938, Jul.). Urbanism as a Way of Life. *The American Journal of Sociology*, s. 1-24.
- Yalım, İ. (2020). Toplumsal Belleğin Ulus Meydanı Üzerinden Kurgulanma Çabası. G. A. Sargın (Dü.) içinde, *Ankara'nın Kamusal Yüzleri* (s. 157-214). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Yavuz, F. (1952). *Ankara'nın İmarı ve Şehirciliğimiz*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi.
- Yavuz, F. (1980). *Kentsel Topraklar*. Ankara: Ankara Üniversitesi SBF Yayınları.
- Yavuz, F. (1981). Başkent Ankara ve Jansen. *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 7(1).
- Yavuz, F., & Keleş, R. (1974). Başkent Ankara İçin Elli Yıl Önce Çıkarılan 583 Sayılı Yasa Üzerinde Türkiye Büyük Millet Meclisinde Yapılan Görüşmeler. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C.XXIX(3-4), 1-32.
- Yavuz, O. (2023). Başkent Ankara ve İlk Şehir Planları. (A. F. Yavuz, Dü.) *Türk Yurdu Ankara Özel Sayısı*, 754-776.
- Yazar, K. H. (2006). Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Çerçevesinde Orta Ölçekli Kentlere Dönük Kent Planlama Yöntem Önerisi [Doktora Tezi]. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yeni Ankara. (2024). *Toplu ulaşımda entegrasyon: Ankara'da dolmuşlar için kartlı sistem çağrısı*. 05 02, 2025 tarihinde Yeni Ankara:

<https://www.yenianankara.com.tr/ankara/toplu-ulasimda-entegrasyon-ankarada-dolmuslar-icin-kartli-sistem-cagrisi-90996> adresinden alındı

Yüceyılmaz, A., & Yüceyılmaz, H. (2018). Bir Politik-Ekonomik Evrimin Kentsel Kayıtları: Bir Politik-Ekonomik Evrimin Kentsel Kayıtları:. *Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi 2018 Özel Sayısı*, s. 98-144.



EKLER

EK-1: Ankara Minibüsçüler Esnaf Odası Genel Sekreteri Murat Kurt ile 15.04.2025 tarihinde yapılan görüşmenin dökümü:

(SD: Selim Demiral, MK: Murat Kurt)

SD: Şimdi birtakım sorular hazırladık bunlar hakkında konuşmak istiyoruz. Sizin de araya girerek söylemek istediğiniz bir şey olursa duymak bizi mutlu eder.

Öncelikle dolmuş sizin için ne ifade ediyor?

MK: Dolmuş en başta geçim kaynağımız.

SD: Onun ötesinde bir şey var mı?

MK: Manevi değeri var. Babadan kalma bir meslek, işin içine doğduk. Yaklaşık 40-45 yıldır bu işin içerisindeyiz. Bir kültürü var.

SD: Genelde de sizinle benzer durumda sanırım dolmuş sahipleri. Bu doğru mudur?

MK: %70-80'i bu şekildedir.

SD: Peki dolmuşçuluk sistemi içinde kimler var? Kısaca anlatabilir misiniz?

MK: Araç sahipleri, şoförler, durakta hareket görevlileri, çaycılar, tamirciler, aksesuarcılar var. Arabaların kasalarını yapan dizayncılar vardır. Bizim araçlarımız fabrikadan o haliyle çıkmaz. Panelvan olarak fabrikadan alırsınız. Bunların sanayide camları açılır. Gerekli diğer düzenlemeler yapıldıktan sonra dolmuşa dönüşürler.

SD: Yani fabrikadan dolmuşa uygun şekilde çıkmıyor bu araçlar.

MK: Bir marka var o şekilde çıkaran. Fakat o da araç güçlü olmadığı için tutulmuyor. Biz daha çok Mercedes ve İveco marka araçları tercih ediyoruz.

SD: Dolmuşun Ankara kent içi ulaşımında üstlendiği rol nedir? Payı ve önemi hakkında ne düşünüyorsunuz?

MK: Şu anda Ankara’da 2231 dolmuş bulunmaktadır. 600’e yakın da ilçelerde var. Kent içi ulaşımın %30-40’a yakınıni biz yapıyoruz. Büyük pay bizde. Mesela EGO’nun 1500’e yakın otobüsü var. Bizim 2231 dolmuşumuz var.

SD: Aslında kamu ulaşımında Belediye’den daha fazla bir pay alıyorsunuz. Doğru mu?

MK: Evet

SD: Mesleği icra ederken ne gibi zorluklarla karşılaşıyorsunuz?

MK: Buradaki en büyük zorluk trafik sıkışıklığı. Çalışanlarla ilgili problemler. Son zamanda ekonomik sıkıntılardan biz de etkilendik haliyle. Döviz kurları nedeniyle yedek parça ve bakım masraflarımız çok arttı.

SD: Pandeminin bir etkisi oldu mu?

MK: Pandemiden çok aşırı etkilendik. Pandemiden sonra minibüsler bir daha eski günlerine dönemedi.

SD: O dönem 400 dolmuşun C plakaya dönüştürme talebiniz olmuştu sanırım.

MK: Evet bizim öyle bir cins değiştirme talebimiz olmuştu fakat Belediye’den geri döndü.

SD: C plaka sizin için daha mı avantajlı olurdu peki?

MK: Bizim 350 kadar iş yapmayan hattımız var. Amacımız onları ortadan kaldırmaktı. Kalan dolmuşları da iş yapan hatlara dağıtıp yeni bir düzenleme yapacaktık.

SD: O zaman bu 2231 dolmuş Ankara'nın dolmuş ihtiyacını fazlasıyla karşılıyor mu demeliyiz? Örneğin sisteme bir 1000 tane daha dolmuş dahil olsa kaldırmaz mı demeliyiz?

MK: Kaldırmaz. Şöyle ki, eskiden bildiğiniz üzere Ankara'da metro vs. gibi ulaşım araçları yoktu. Teknolojinin gelişmesiyle minibüsün pastadan aldığı pay da azaldı. Eskiden Ankara'nın %80'ini biz taşırdık. Fakat metrolar, özel araçlar, servisler çoğalınca bu pay %30-40'a kadar düştü.

SD: Aşağı doğru bir gidiş var yani dolmuşlar açısından?

MK: Evet. Vatandaşın tercihleri değişiyor. Konfor arayışı var. Bir metro kadar konforlu değiliz açıkçası.

SD: Devletten ve Belediye'den ne gibi talep ve beklentileriniz var?

MK: Belediye'den destekleme istemiştik. Çok cüzi bir miktar yapıldı. O da esnafın işine çok yaramıyor. Aylık 6000 TL gibi bir destek veriyor Belediye. Bizim en büyük talebimiz ÖTV ve KDV'den muaf akaryakıt almaktı. O da kabul görmedi.

SD: Bu 6000 lira pandemiden sonra mı verilmeye başladı?

MK: Hayır bir 7-8 ay önce başladı. Sembolik bir şey. Esnafın işine yarayacak bir miktar değil.

SD: Peki vatandaşlardan beklentileriniz nedir?

MK: Vatandaştan beklentimiz yok. Müşteri velinimetimizdir. Vatandaşla ilgili herhangi bir sıkıntımız yok. İlişkilerimiz iyi. Fakat son zamanlarda çok şikâyet alıyoruz. Bunun nedeni de şoförlerimizin kalitesinin düşmesidir.

SD: Ne türlü şikayetler alıyorsunuz daha çok?

MK: Müşteriye kötü ve kaba davranma, kırmızıda geçme, trafik kurallarına uymama gibi birçok şikâyet alıyoruz. Bunun da en büyük nedeni pandemiden sonra bizim kendi şoförlerimizin mesleği bırakması oldu. Altan da yeni eleman yetişmiyor.

SD: Şoförlük kültürü de değişiyor mu demek istiyorsunuz?

MK: Evet tabi. Eskiden şoför mahallenin abisiydi. Esnafımız ihtiyarladı. Çocuklarının birçoğu okudu. Bu işe yönelmediler. Ben dahil oda yönetimimizdeki kişilerin çocukları okuyarak avukat, doktor gibi başka mesleklere yöneldiler.

SD: Meslekte kalmalarını ister miydiniz?

MK: Eskiden olsa isterdim. Şu durumda istemem. Dolmuşçulara bakış çok iyi değil. İmaj bozuk.

SD: Camianız toplamda kaç kişi?

MK: 3200'e yakın üyemiz var. Bu değişiyor.

SD: Odanıza sadece araç sahibi olanlar mı üye olabiliyor?

MK: Evet. Şoförlerle beraber 6000'e yakın çalışanımız var. Fakat bunlar odaya kayıtlı değil. Bu sistemden 9000 civarı aile ekmek yiyor diyebiliriz.

SD: Buradan büyükçe bir camia olduğunuzu anlıyoruz. Siyasi bir gücünüz var mı peki?

MK: Evet tabiki var. Bizim minibüsçü camiası şöyledir; sabah mesaj attığımızda öğlen 2000 kişi veya 1000 kişi toplanırız. Durak başkanlarımız var. Her durağımızda olacak şekilde 27 durak başkanımız var. Şunu yapabiliriz. Sabah, “öğlen Belediyeye gidiyoruz” dediğimizde 1000 kişi orada toplanırız.

SD: Peki bu örgütlenmeyi açabilir misiniz?

MK: 27 durakta durak başkanlarımız var. Bunların her birinin birer yardımcısı vardır. Bunlar duraklarındaki esnafa hakimdirler. Biz Oda olarak onlarla iletişime geçeriz.

SD: Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası ile bir bağlantınız var mı?

MK: Hayır. Onlar taksici esnafını temsil ediyorlar. Oraya sadece taksi sahipleri kaydoluyorlar.

SD: UKOME’de TŞOF adına Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odası temsilci olarak bulunuyor. UKOME’de sizin temsiliyetiniz nasıl sağlanıyor?

MK: Biz orada sadece görüş bildiriyoruz. Oy hakkımız yok. Zaten Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Esnaf Odasının da yalnızca bir oy hakkı var.

SD: Peki Federasyon üzerinden dolaylı bir temsiliyetiniz var mı?

MK: Tabi Federasyon bizim üst kuruluşumuz. Ama biz kendimizi daha çok Oda olarak temsil ederiz. Örneğin UKOME’de güzergâh ve hat taleplerimizi alt ve üst komisyonlara gider anlatırız. UKOME’de yapılan oylamayla hat talebimiz gerçekleşir.

SD: Dolmuş sahipleri ve şoförler kimlerdir?

MK: Biz daha çok dolmuş sahipleri ile muhatabız. Dolmuş sahibi birini işe alır çalıştırır.

SD: Peki bunların eğitimleri ile ilgili bir düzenleme var mı?

MK: Pandemiden önce çalışma kartı diye bir uygulama vardı. Eğitim sonrasında veriliyordu. Fakat pandemide o kalktı. Şu anda herhangi bir eğitim yok.

SD: Dolmuşun ekonomik tarafından bahseder misiniz? Hat fiyatları, kazancı nasıldır? Bu bir yatırım aracı mıdır?

MK: Pandemiden önde bir yatırım aracıydı. Hat fiyatları da 1 milyon dolarlara ulaşmıştı. Ama şu an o fiyatlar hayal oldu. Şu an 3-5 milyon lira civarında. Çok büyük değer kaybı oldu.

SD: Peki getirisinde nasıl bir geriye gidiş oldu?

MK: Çok büyük gerileme var. %70 iş kaybı oldu diyebilirim. Bu biraz kişisel gayret meselesi. Çok çalışırsan çok az çalışırsan az kazanırsın.

SD: Taksi, özel halk otobüsü gibi diğer kent içi ulaşım esnafı ile ilişkileriniz nasıl?

MK: Gayet iyi. Nadiren sıkıntı yaşarız. Herkesin müşterisi farklıdır. Tartışma daha çok dolmuşların kendi arasında olur. Bunun sebebi de durakların koyduğu kurallara uyulmamasıdır.

SD: Dolmuş sistemi içinde yazılı olmayan kurallar var mı?

MK: Her durağın belirli bir kuralı vardır. Örneğin ayakta yolcu almayı yasaklayan duraklarımız vardır. Saat 9'dan sonra belirli bir dakika ile çalışan duraklarımız vardır. Yat günlerini duraklar kendisi belirler. Her durak kendi müşteri potansiyeline göre kurallarını belirler.

SD: Peki diğer kent içi ulaşım esnafı ile dayanışma içinde misiniz?

MK: Tam dayanışmadan bahsedemeyiz. Herkes kendi gemisini yürütür. Fakat ikili ilişkilerimiz iyidir.

SD: Son zamanda uygulama üzerinden çağırılan UBER gibi ulaşım araçları kullanılmaya başlandı. Bunlar hakkında ne düşünüyorsunuz?

MK: Uber şu anda tamamen taksicilerle ilgili. Uber tamamen kaçak ve yasa dışı bir olaydır. Herkes bir araba alıp taksicilik ya da dolmuşçuluk yaparsa her yer bunlarla

dolar. Gidip bir marketin önüne seyyar tezgâh açmak gibi bir şey bu. Biz esnafız. Oda kaydımız var. Belirli bir yatırım yapıyoruz. Vergisini ödüyoruz. Diğeri tamamen korsan. Devlet bize özel sektör olarak bu vergi levhalarını verdiyse, bizi gözetmek durumunda. Bizi kimseyle ortak etmemesi lazım. Bu konuda devletin pasif bir duruşu var.

SD: Bunlarla ilgili ne gibi düzenlemeler yapılması gerekir?

MK: Bununla ilgili yapılması gereken tek düzenleme, bunların ortadan kaldırılmasıdır. Büyük haksızlık var. Biz yıllarımızı veriyoruz. Para verip plaka alıyoruz. Diğerk tarafta birisi bir binek araç alıp UBER yapıyor. Bu saçma.

SD: Dolmuşun geleceğı hakkında ne düşünüyorsunuz? Dolmuşların kaldırılması uzun süredir tartışılıyor. Bununla ilgili ne dersiniz?

MK: Dolmuşculuk 1960'lı yıllardan beri Ankaralılara hizmet eden bir sektör. Kalkma durumu bence olmaz. Ama değişiklikler olabilir. Cins değişikliklerinden bahsediyorum. Mesela İstanbul'da 2000 dolmuşun taksiye dönüşmesi veya bizim C plaka talebimiz gibi ya da araçların elektrikliye dönüşmesi ve ara sokaklarda çalışması gibi değişiklikler olabilir. Ama dolmuşu kaldırdım. Evine git şeklinde olmaz. 3-4 yıl içerisinde elektrikli araçlar konusunda bir dönüşüm başlatacağız. Metro istasyonlarına beslemeleri (ring) biz yapabiliriz örneğın.

SD: Metroyla aynı güzergahlarda çalışıyorsunuz. Metronun yaygınlaşmasıyla siz daha çok metroya yolcu taşıyan yan hatlara mı çekileceksiniz?

MK: Olabilir tabi. Örneğın İstanbul'da bu sistem tuttu. Metroya çalışan minibüsler var.

SD: Peki metroyla çalışmaya başladığınızda kartlı sisteme dahil olma konusu gündeme geliyor. Bununla ilgili düşünceniz nedir?

MK: Kartlı sistemde biz minibüs olduğumuz için otobüsle aynı biçimde çalışmıyoruz. Onlar çok sayıda ayakta yolcu alabiliyor. Kartlı sisteme geçebilmemiz için bizim şartlarımıza uyması lazım. Biz bedavaları ve öğrenci abonmanlarını taşıyamayız. Sadece aktarmaları yapabiliriz. Kamu bu noktada elini taşın altına koymuyor. Belediye, otobüslere ödemeleri düzenli yapmıyor. Belediyenin de imkanları sınırlı belki ama bizim maliyetlerimiz de çok fazla. Belediye milyarlarca zarar etse de bunu sübvansedebilir biz edemeyiz.

SD: Ankaralı olarak metro hatları ile ilgili ne düşünüyorsunuz?

MK: Metro hatlarının yapılması çağın gereği olarak zorunludur. Bunun önünde durulması manasızdır. Dolmuşlar da buna göre yeniden düzenlenecektir. Örneğin Ümitköy Metrosu yapılıyorsa oradaki beslemeleri dolmuşların yapması lazım. Ringleri bize verdiklerinde EGO'nun üzerinden de yük gidecektir. Fakat ana ulaşım ağında metro çağın gereğidir.

SD: Siz toplu taşıma kullanıyor musunuz? Kullandığınızda araç tercihiniz nedir?

MK: Batıkent'ten ulusa gidecek olsam metro ile giderim. Ama kolayca erişemediğim zaman dolmuşa binerim.

SD: Zaman ayırdığınız için çok teşekkür ederim.

ÖZET

Tarihte kentler medeniyetlerin gelişim merkezleri olmuştur. Yalnızca kırdan kente bir nüfus hareketi olmayan kentleşme, ekonomik, sosyal ve siyasi dönüşümleri de içermektedir. Kentleşme tarihsel olarak eski çağlara götürülebilse de bugünkü anlamıyla Sanayi Devrimi sonrasında ortaya çıkarak, yirminci yüzyılda hız kazanmıştır. Kentleşme sosyal, ekonomik ve kültürel gelişme fırsatları sunarken, çevresel tahribat, sosyal bozulma gibi sorunlar yaratmaktadır.

Türkiye’de kentleşme temel olarak tarımda makineleşmeyle kırdan açığa çıkan emek fazlası nedeniyle yaşanan göçle İkinci Dünya Savaşı sonrasında hız kazanmıştır. Ankara’nın kentleşme süreci ise ülkenin diğer kentlerinden daha önce, başkent oluşuyla yaşadığı imar hareketi ve göçle başlamıştır. Bu dönemde Cumhuriyet’in başkenti olarak Ankara’nın modern ve planlı bir kent olarak inşa edilmesi için azami çaba gösterilmiştir. Fakat nüfus artışının tahminlerin ötesinde olması, bazı grupların kentsel rantlardan yararlanma istekleri ve plan disiplinine uyulmaması gibi nedenlerle bu hedef tam olarak gerçekleştirilememiştir.

Ankara’nın yaşadığı bu hızlı kentleşme sürecinde, önemli bir kentsel ihtiyaç olarak kent içi ulaşım hizmeti ortaya çıkmıştır. Kamunun bu hizmeti sunmada yetersiz kalmasıyla, hizmet geçici bir çözüm olarak görülen dolmuşlarca verilmeye başlamıştır. Fakat küçük girişimciler tarafından sunulan bu hizmet zamanla kurumsallaşarak, Başkent’in ana ulaşım sistemlerinden biri olmuştur. Bugün dolmuşçu esnafı verdikleri kentsel hizmet ve sahip oldukları siyasi, ekonomik güçle Ankara’nın kent içi ulaşımında önemli yerdedir.

Tezde kentleşme ve kent içi ulaşım politikaları alanındaki literatür ortaya konularak, Ankara’nın kentleşme ve kent içi ulaşım sistemlerinin gelişimi incelenmiştir. Dolmuş taşımacılığının tarihsel gelişimi ve dolmuşların Ankara’nın kent içi ulaşımındaki

mevcut yeri göz önünde bulundurularak, sistemin geleceği ve olası dönüşümler tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kent İçi Ulaşım, Kentleşme, Ankara, Dolmuş, Minibüs



ABSTRACT

Throughout history, cities have been the development centers of civilizations. Urbanization, which is not just a population movement from rural to urban, also includes economic, social and political transformations. Although urbanization can be historically traced back to ancient times, it emerged after the Industrial Revolution in its current sense and gained momentum in the twentieth century. While urbanization offers opportunities for social, economic and cultural development, it creates problems such as environmental destruction and social disruption.

Urbanization in Turkey accelerated after World War II due to the migration caused by the surplus labor released in rural areas due to mechanization in agriculture. But Ankara's urbanization process began earlier than other cities in the country, with the planning and construction efforts and migration following its declaration as the capital. During this period, maximum effort was made to build Ankara as a modern and planned city as the capital of the Republic. However, this goal could not be fully realized due to reasons such as the population growth being beyond estimates, the desire of some groups to benefit from urban rents and non-compliance with the planning discipline.

During rapid urbanization process experienced by Ankara, urban transportation service emerged as an important urban need. As a result of the inadequacy of the public sector in providing this service, "dolmuş" transportation emerged as a temporary solution. However, this service provided by small entrepreneurs became institutionalized over time and became one of the main transportation systems of the capital. Today, "dolmuş" operators have an important place in Ankara's urban transportation with the urban service they provide and the political and economic power they possess.

In this thesis, the literature on urbanization and urban transportation policies was presented and the development processes of Ankara's urbanization and urban

transportation systems were examined. Considering the historical development and the current place of the “dolmuş transportation” in Ankara’s urban transportation, the future of the system and possible transformations were discussed.

Keywords: Urban Transportation, Urbanization, Ankara, Dolmus, Minibus

