



## 20. Yüzyılda Ankara'nın Kentsel Yapısı ve Ulaşım Sistemindeki Geliřmeler

### *Developments of Ankara Urban Structure and Transportation Systems in the 20<sup>th</sup> Century*

**Ayca Mevlüde ÖNCÜ YILDIZ**

Ulaşım-Art Ulaşım Araştırma ve Planlama Müşavir Mühendislik Ltd Şti.  
ayca@u-art.com

#### Öz

Makalede Ankara kentsel ulaşım yapısının gelişim tarihçesi, Cumhuriyetin ilk yıllarından başlayarak 21. yüzyıl başına kadar incelenmekte, Ankara kentini ve ulaşım sistemini yönlendiren çeşitli etkenlerin rolü ve bunların ilişkileri netleştirmek amaçlanmaktadır. Bu amaçla 80 yıllık bir süreçte kentlinin ulaşım ihtiyaçlarını karşılamada kullandığı ulaşım türleri ve kentleşme yapısı, ekonomik koşulların farklılaştığı üç dönem altında incelenmiştir. Kentsel ulaşım sisteminde önceleri yaya ve hayvan gücüne dayalı ulaşım türleri ağırlıklıyken zamanla bunların yerini özel otomobiller, kaptı-kaçtılar, belediye otobüsleri, trolleybüsler, minibüsler, taksi-dolmuşlar, taksiler ve raylı sistemler almıştır. Araştırma kapsamında, Ankara Belediyesi dokümanları incelenmiş, belediye görevlileri ile görüşmeler yapılmıştır. Ayrıca geçmişte Ankara kentsel ulaşımı üzerine yapılan akademik araştırmalar, çeşitli biçimdeki yayın ve belgeler çalışmaya ışık tutmuştur.

Çalışma sonunda, ele alınan ulaşım türlerinin kent içi ulaşım kompozisyonundaki ağırlıklarının dönemin kaynaklarına ve merkezi ve yerel yönetimlerin kararlarına göre değiştiği görülmüştür. Trolleybüs, taksi-dolmuş gibi bazı ulaşım türleri kentsel ulaşım sisteminden tamamen çıkmış, diğer yandan minibüs, taksi, özel halk otobüsü gibi ulaşım türleri de günün koşullarında en kolay çözüm olarak görülüp desteklenerek egemen hâle gelmiştir. 1990'lı yıllarda hayata geçen raylı sistemler yüksek düzeyde yolcu taşıma kapasitesiyle trafikte rahatlatma beklentisi yaratmış ancak rekabet eden küçük işleticilerin rollerinin aynı kalması, güzergâhlarında hizmete devam etmeleri ve aynı dönemde hayata geçen karayolu yatırımı odaklı çözümler motorlu taşıt kullanımını teşvik etmiş ve kentiçi trafik düzeylerinin azalmasında beklenen olumlu etkiler sağlanamamıştır.

**Anahtar sözcükler:** Kentsel ulaşım, Kentsel gelişme, Toplu taşıma, Raylı sistem, Yaya, Ulaşım, Ankara

#### Abstract

*This article analyses the development of Ankara's urban transport system from the early years of the Republic to the beginning of the twenty-first century with the purpose of clarifying the roles of various factors and relationships that define Ankara's urban structure and transport system. The city's urban structure and modes of urban transport that citizens use to fulfill their transport needs are evaluated in three periods under different economic conditions during the 80-year period at hand. Pedestrians and animal-powered urban transport modes were dominant in the early years, while the size and functions of the settlement led to the use of motorized modes including automobiles, taxi dolmuş (shared taxi), private and municipality buses, trolleybuses, minibuses, taxis and rail systems. The official documents of the Ankara Municipality and other sources were examined and interviews were held with municipality officials within the scope of the study.*

*The study led to the conclusion that the share and importance of transport modes in the composition of the transport system was differentiated depending on economic conditions, the available resources of the period and the policies of decision makers at the national and local levels.*



Several transport modes, such as trolleybuses and “taxi dolmuş (shared taxi)” have completely disappeared from the transport scene, while minibuses, taxis and privately operated public transport buses have seen ever-growing shares of the market since they do not require any state funding and are self-supporting through fares on the profitable routes. The introduction of high-capacity rail systems in the 90s did not change these roles as competing private operators continued to serve their original routes and decision-makers continued to favor highway-oriented investments encouraging private car vehicle use.

**Keywords:** Urban transport, Urban development, Public transport, Rail system, Pedestrian, Transport, Ankara

## Ankara'nın Kentleşmesinde Ulaşım ve Toplulaşım Yapısının Şekillenmesi

### Giriş

Başkent olmadan önce 25.000 nüfuslu bir kasaba olan Ankara'da yolculukların büyük kısmı yaya olarak gerçekleştirilirken, 2000'li yılların başında Ankara nüfusu 4 milyona ulaşan ve kent içi yolculukların büyük bölümünün motorlu taşıtlarla yapıldığı bir büyük kent haline gelmiştir. Kent yerleşimi ve kent içi ulaşım sistemi zaman içinde yaşanan ekonomik değişimler ve politik tercihler doğrultusunda gelişmiştir. Bu makale, Cumhuriyetin ilk yıllarından 21. yüzyıl başına kadarki süreçte, kentsel ulaşım yapısının gelişim tarihçesini, kentsel gelişimin altında yatan ülkesel ve yerel ölçekteki unsurlarla ilişkilendirerek incelemektedir. Ankara kent ve ulaşım sistemini yönlendiren çeşitli etkenlerin rolü ve bunların ilişkilerinin netleştirilmesi amaçlanmaktadır.

Çalışmada 1900'li yılların sonlarına kadar olan ulaşım yapısı ve toplulaşım türleri gelişimine odaklanılmış, güncel yazında yer almayan kentin bugün sahip olduğu ulaşım iskeletinin geçmişinin ortaya çıkarılması hedeflenmiştir. Ankara ulaşım sisteminde bugün yaşanmakta olan sorunlar ancak kent ve ulaşım yapısının etkileşiminin geçmişi dikkate alınarak giderilebilir. Diğer yandan çalışma 2000'li yıllardan sonraki gelişmeleri kapsam dışı bırakmakta, yakın geçmişe yönelik ulaşım yapısı gelişimini kapsamamaktadır. 1994 yerel seçimlerinden başlayıp günümüze kadar gelen belediye yönetiminin radikal uygulamaları ise daha ayrıntılı ve kapsamlı olarak incelenmesi gerektiğinden başka bir makalenin konusudur.

### Cumhuriyetin İlk Yıllarında Ankara (1920-1950)

Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara'nın yerleşim özellikleri sebebiyle kent içi ulaşım gereksinimleri ve buna bağlı olarak toplulaşım hizmetleri yok denecek kadar az düzeydedir. Bu dönemde yerleşim alanının boyutları, kentsel eylemlerin ölçeği ve çeşitliliği sınırlı olduğu için

yolculukların büyük bölümü yaya olarak yapılmaktadır. Ağırlıkla yaya ve hayvan gücüne dayalı olarak biçimlenen ulaşım yapısı, cumhuriyet kentinin en önemli göstergesi olacak Yenişehir'in kurulması kararı ile hem kent ve hem de ulaşım sisteminde önemli ve radikal bir değişimin başlangıcı olmuştur. Kent yaya sınırları dışına çıkmaya başlamıştır. Ulus'tan Yenişehir'in merkezi olan Kızılay'a yaklaşık otuz dakika süren yaya yolculukları araçlı ulaşım geçişi gerektirmiş, otomobil sahibi olmayan kentliler için Ankara ulaşımında yeni bir dönemi ve toplu taşımacılığı başlatmıştır. O yılların toplu taşıma niteliğindeki ulaşım hizmetleri konusunda çok sınırlı yazılı bilgiler bulunmakla birlikte ulaşılan fotoğraflar dönemin toplu taşıma hizmetlerine ilişkin genel izlenim edinilmesini sağlamaktadır.

Yeni gelişme odağı olarak yerleşim alanlarını güneye çeken Yenişehir ve hatta onu bile zorlayan yeni güç odağı ve kentin yeni simgesi Çankaya ilk aşamada kamu görevlilerinin ve eşrafın motorlu araç kullanmaya başlamasını desteklemiş, hatta birçok fotoğrafta görüldüğü üzere Meclis önündeki bulvarın ve Taşhan önündeki geniş alanların ve meydanın otopark olarak kullanılmaya başlanması sonucunu ortaya çıkarmıştır (Şekil 1).



**Şekil 1.** Ulus Meydanı'nda ilk otomobiller.

Kaynak: İşçen, 2013.

Eski ve yeni şehir arasındaki mesafe Ankara'nın kent içi ulaşımdaki ilk toplu taşıma hizmetlerinin ortaya çıkmasına sebep olmuş, planlı kentleşmenin örneği olacak Lörcher (1924) ve Jansen (1932) Planları ile ortaya konulan geniş bulvarlar, 21. yüzyılda bu bulvarları tıkayacak motorlu araçların gelişiminin önünü açmıştır.

Ankara'nın 1923'te başkent oluşundan dört ay sonra 1924'te Ankara Şehireminliği kurulmuş, başka bir deyişle kentin ilk belediye hizmeti veren kurumu göreve başlamıştır. Kentte yönetim hizmetlerinin yoğunlaşmasıyla yeni bir canlanma ve önemli konut, altyapı gibi yeni yatırım gereksinimleri ortaya çıkmıştır (Öncü, 1979, s. 87). Ankara imar planı hazırlanması için 1927 yılında yapılan yarışmayla Jansen Planı hayata geçirilmeye başlanmıştır. Planda sayıca az ancak kaliteli yollar yapılması ve banliyö demiryoluna ağırlık verilmesi vurgulanmıştır. Bu doğrultuda hayata geçirilen Cebeci istasyonu ile Atatürk ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarları Jansen Planı'nın bugüne kadar yansıyan temel ulaşım kararlarıdır. Jansen Planı'nın 1931'den sonra ortaya çıkardığı Atatürk Bulvarı ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı dışında bazı yeni bulvarların yine bu dönemde ortaya çıktığı görülmüş ancak nitelikli yaya ve motorlu taşıt ana arterleri ortaya çıkmamıştır (Cengizkan, 2006, s. 52).

Kent içi ilk toplu taşıma hizmeti 1929 yılında devlet eliyle Ankara-Kayaş arasındaki 9 km'lik mevcut demiryolu hattında hafta sonları gezi amaçlı banliyö seferleri verilmesiyle gerçekleştirilmiştir. Bu gelişim banliyö hattı boyunca Cebeci, Mamak, Kayaş bölgelerinde konut alanları gelişimini desteklemiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarının olumsuz ekonomik koşulları Ankara kentinin ulaşım yapısının gelişimini de etkilemiştir. Kaynakların sınırlı olması ve bunların öncelikli olarak sanayileşmeye aktarılması kentsel gelişme ve altyapı hizmetlerine gerektiği kadar kaynak ayırlamamasına neden olmuştur. Kentin hızla gelişmesiyle zaman içinde artan toplu taşıma talebine merkezi ve yerel yönetimlerce cevap verilemez hâle gelmiştir. 1930'lu yılların başlarında demiryolu hizmeti verilmeyen Yenışehir, Çankaya ve Eski Ankara bölgeleri arasında artan talepler bir özel şirket ve bireysel işleticiler tarafından tarifersiz olarak işletilen, daha sonra dolmuş adını alacak "kaptı-kaçtı" otobüsleriyle karşılanmaya çalışılmıştır. Kaptıkaçtı otobüsleri kısa sürede 12 hat üzerinde yolcu taşımacılığına başlamıştır.

1930 yılında çıkarılan 1580 Sayılı Belediyeler Yasası'na göre otobüs, minibüs, elektrikli tramvay işletme hakkı belediyelere verilmiştir. Kentin giderek yayılması ve

nüfusun artması üzerine 1934 yılında Ankara Otobüs İdaresi kurularak 1935 yılında Sovyetler Birliği'nden ithal edilen otobüslerle belediye otobüs hizmeti verilmeye başlanmıştır (Şekil 2). Otobüslerinin merkezde hizmete girmesiyle, daha önce burada işletilen kaptıkaçtı belediye otobüslerinin giremediği semt hatlarına kaydırılmıştır.

1940'lı yıllarda 2. Dünya Savaşı'nın yarattığı olumsuz ekonomik koşullar tüm kentlere olduğu gibi Ankara'ya da yansımıştır. Ankara Belediyesi İsveç ve Almanya'dan kısıtlı sayıda yeni otobüs alımı yapsa da toplu ulaşım filosu istenilen büyüklüğe ulaşmamıştır. Belediye toplu taşıma istemine cevap verebilmek için yük taşımacılığında kullanılan kamyonlara karoser monte ederek otobüsler yaptırmış, bunlarla hizmet vermeye çalışmıştır. 1935 yılında 100 otobüsle hizmet vermeye başlayan otobüs işletmesinin araç sayısı 1945'te ancak 140'a ulaşabilmiştir. 1946'da otobüs deposunda çıkan yangınla otobüs filosundaki araç sayısı 122'ye gerileyerek talebe cevap vermekten çok uzaklaşmıştır. Bakanlar Kurulu kararıyla İstanbul ve Hatay belediyelerinden Ankara Belediyesi'ne araç takviyesi yapılmıştır (Öncü, 1979, s. 95).

Artan ulaşım istemini karşılayabilmek için belediyenin onayıyla Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Derneği tarafından 8 kişilik araçlarla düzenli taksi-dolmuş hizmeti verilmeye başlanmıştır. 1947 yılında Ankara'da Türkiye'nin ilk trolleybüs şebekesi kurulmuş, Bakanlık-Ulus-Dışkapı hattında hizmete başlamıştır (EGO, 2017) (Şekil 3).



Şekil 2. Ulus-Yenişehir arasında işletilen belediye (Uray) otobüsleri, 1935.

Kaynak: Turkey, Ankara, 1935.



### Hızlı Kentleşme ve Kısıtlı Kaynaklar Dönemi (1950-1980)

Ellilerden sonra benimsenen ulusal politikalar sonucu kırdan koparak kente gelen ancak kentleşemeyen dar gelirli kentin çeperlerinde yerleştikleri gecekondu mahallelerinden merkezdeki iş olanaklarına erişme ihtiyacı kentin iki merkezine (Ulus ve Kızılay'a) erişen ışınal dolmuş (kaptıkaçtı) hatlarını oluşturmaya başlamıştır. 1950 sonrası dönemde artan kentsel aktivitelere paralel olarak ulaşım hareketleri artmış ve toplu taşıma hizmetlerinin kurumsal yapısında değişiklikler yapılmıştır.

1950 yılında Belediye Otobüs İşletmesi, Elektrik ve Havagazı İşletmesine katılarak "Ankara Elektrik, Gaz ve Otobüs İşletmesi (EGO)" olarak hizmetine devam etmiştir. 1950'lerde yeni trolleybüs ve otobüs alımları yapılmış ve yeni otobüs garajları hizmete açılmıştır. Böylece taşınan yolcu sayısında artışlar yaşanmıştır. Bu dönemde hızlı kentleşmenin bir sonucu olarak EGO hizmetleri kentin yeni gelişme alanlarında yoğunlaşmıştır. Kamu eliyle gerçekleştirilen toplu taşıma hizmeti arzında artış sağlansa da bu dönemde başlayan ve ilerideki yıllarda artarak hızlanan kentleşmenin sonucu olan talep artışına kamu eliyle sağlanan arz yeterli olamamıştır (Şekil 4).

1950'li yıllarda kamu toplu taşıma hizmetlerinin gelişmesine benzer bir gelişim özel kesim araç filolarında da yaşanmış, bireysel işleticilerin araç filosu genişlemiştir. Ayrıca ellili yıllarda toplu taşıma sistemine yeni bir ulaşım türü olarak düşük yolcu taşıma kapasitesine sahip minibüsler eklenmiştir. 1953 yılında belediyenin otobüs ve trolley-

büsleri günde ortalama 83.000, banliyö treniyle ortalama 20.000 kişi taşınmasına karşılık minibüslerle taşınan sayı 50.000 düzeylerine ulaşmış ve minibüsler kentsel ulaşımında önemli bir pay almaya başlamıştır. Belediye bu hizmeti 86 araçla verirken minibüs sayısı 400'e ulaşmıştır (Ankara şehri, 1954, s.80).

"Bu yıllarda Demokrat Parti iktidarı Amerikan yardımı ile desteklenen karayolları yapımını daha da hızlandırdı. Yeni karayollarını ülkeye daha çok otomobil, otobüs, kamyon girişi izledi. 1959 yılında ise ülkenin ilk otomotiv sanayi Otosan kuruldu" (Çetiner, 1996, ss.140-195). Ellili yıllarda başlayan motorlu taşıt hareketlerini ön plana koyan ve yaya hareketlerini sınırlandıran yaklaşım yetmişli yıllarda yerli otomobil üretimine geçmesiyle katlı kavşak, katlı otopark projeleri gibi çeşitli karayolu yatırımları gündeme getirmiştir. Yine bu yıllarda uluslararası kuruluşlar ve bazı ülkeler otomobil ve petrol ihraç etmek amacıyla Ankara kentini pazar olarak incelemişlerdir. 1953 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü ve Amerika Ulaştırma Bakanlığı ile hazırlanan çalışmada karayolu bağlantılarını geliştiren, karayolu tünelleri, çevre yolları ve katlı kavşaklar önerilmiş ve ilerleyen yıllarda ortaya çıkacak hızlı karayolu gelişiminin ilk adımları atılmıştır (Öncü, 1979, s. 96).

1957 yılında kentsel ulaşım açısından önemli bir gelişme merkez alanda yaşanmış, Atatürk Bulvarı'ndaki kaldırımlar ile geniş orta refüj üzerindeki ağaçlar kesilerek daraltılmış, motorlu taşıt yolları genişletilmiştir. Böylelikle trafik akımı toplam dört şeritten sekiz şeride çıkarılmıştır (Şekil 5, 6, 7 ve 8).



**Şekil 3.** Atatürk Bulvarı üzerinde bir trolleybüs, 1960.  
Kaynak: Atatürk Bulvarı, 1960.



**Şekil 4.** Ulus Meydanı'nda belediye otobüsleri, 1950.  
Kaynak: Ulus, 1950.



**Şekil 5.** Kızılay Meydanı'ndan Meclis, dört şeritli Atatürk Bulvarı 1934.

Kaynak: Ankara, 1995.

1960'lı yıllarda ulusal düzeyde benimsenen ve önceki yıllarda temelleri atılan karayolu yatırımı ağırlıklı yaklaşımlar kentte de hâkim olmuştur. Kent içi ilk katlı kavşaklar (Opera Kavşağı ile Çevreyolu üzerinde üç adet katlı kavşak) yapılmış ve kentler arası bağlantılar (Çevre Yolu) geliştirilmiştir. Bu yıllarda EGO otobüs filosunda önemli geliştirmeler yapılamamış, taşınan yolcu sayısı azalmış kamu kesiminin toplu taşımadaki payı %30 azalmıştır (Tekeli, 2010, s. 122).

Kamu kesiminde yaşanan düşüşe karşılık 1960'lı yıllar bireysel işletmeciler eliyle verilen ulaşım hizmetlerinin geliştiği bir dönem olmuştur. Bu değişimin altında yatan en önemli nedenlerden biri, Türkiye'de minibus üretiminin başlaması ile üreticilerin işletmecileri ve karar



**Şekil 6.** Dört şeritli ve geniş orta refüjlü Atatürk Bulvarı, Yenışehir, 1940'lar.

Kaynak: Ankara Büyükşehir Belediyesi, 1994.



**Şekil 7.** Dört şeritli ve geniş orta refüjlü Atatürk Bulvarı, Sıhhiye Yönü.

Kaynak: Ankara posta kartları, 1994.



**Şekil 8.** Sekiz şeritli ve dar orta refüjlü Atatürk Bulvarı-Kızılay yönü (1991).

Kaynak: Ankara, 1995, s. 49.

vericileri etkileyen güçlü pazarlama çalışmalarıdır ve bu çaba minibüs sayılarında artışla sonuçlanmıştır. Artan minibüs sayısı özellikle merkez alanda önemli boyutta sıkışıklıklar yaşanmasına yol açmıştır. Bunun üzerine Belediye minibüslerin merkez alana girmesini kısıtlamıştır. Belediye 1961 yılında merkez alandan kaldırılan minibüslerin yerine station-wagon türü otomobillerle yine küçük işletici tarafından taksi-dolmuş hizmeti verilmesini kararlaştırmıştır. Bu araçlar toplu ulaşım hizmeti açısından düşük kapasiteli olması özelliğiyle tercih edilen bir hizmet değildir. 1960-1965 yılları arasında taksi, taksi-dolmuş ve minibüs sayılarında aşırı artış yaşanması işleticileri rahatsız etmiş, “trafik sıkışıklıklarına yol açtıkları” gerekçesiyle bu türlerin araç sayıları 1966'da İl Trafik Komisyonu kararı ile dondurulmuştur.

Trafikte yaşanan sıkışıklığı kontrol altına almak için minibüs, taksi-dolmuş ve taksi sayılarının durdurulması,

ulaşım sorununu çözememiştir. Kentlinin ya uzun kuyruklarda saatlerce beklemek zorunda kalmasına ya da otomobil sahipliğine yönelmesine neden olmuştur (Öncü, 1979, s. 106). Dolmuş sistemi kamu hizmetinin açığını kapatmak bir yana dursun, zirve dışı saatlerde de kamu sistemiyle yarışması sebebiyle belediye hizmetleri zarar görmüştür (Okuy ve Tekeli, 1980, s.111).

Diğer yandan plaka tahdidi küçük işleticilerin kazancının bölüşülmesini engellemiş ve işleticilere ilerleyen yıllarda plaka değeri artışı sağlamıştır. İşleticiler kısıtlamanın kaldırılmaması için yönetim üzerinde baskı oluşturmuştur. İl Trafik Komisyonunun tahdit kararı önce 1975, sonra 1980 yılına uzatılmış ve en son olarak süresiz hale getirilerek günümüze kadar uzatılmıştır (Okuy ve Tekeli 1980, s. 226, s. 302; Tekeli, 1992, s.59, s. 64). Yönetimin bu tutumu günümüzde hâlâ uygulanan küçük işletici faydasını önce-

lik veren, kentlinin toplu taşıma ihtiyacını geri planda tutan uygulamaların bel kemiğini oluşturmuştur.

1970'li yıllarda kamu toplu taşıma hizmetleri yeterli düzeyde geliştirilememiş, minibüs ve taksi gibi düşük kapasiteli özel toplu taşıma araçlarının sayısının ve özel araç sahipliğinin artmasıyla kent içi yollarda trafik sıkışıklıklarının en yüksek düzeyde yaşandığı yıllar olmuştur. Bu dönem bireysel küçük işleticilerin egemen olduğu dönemdir. Petrol krizinin olumsuz etkileri, yerel merkezi yönetim arasındaki kutuplaşmanın en üst seviyelerde yaşandığı ve kaynakların kısıtlı olduğu 1973 sonrası dönemde belediye bir taraftan raylı sistem olanaklarını değerlendirmeye başlamıştır. Diğer yandan da mevcut kıt kaynakları en verimli şekilde kullanarak toplu taşıma türlerinin önceliğini sağlamayı ve toplu taşıma kullanımını arttırmayı hedefleyen projeler denemiştir (Tekeli, 1992, s. 21; Öncü, 2015, s.6).

Aynı dönemde artan trafik sıkışıklıklarının önüne geçmek için hızları düşük olması, ülke çapında yaşanan elektrik kesintilerinden etkilenmeleri gibi olumsuzlukları da göz önüne alınarak trolleybüsler ulaşım sisteminden kademeli olarak kaldırılmıştır. Trolleybüsleri kaldırmak trafik sıkışıklıklarını ortadan kaldırmamış, otomobil, otobüs ve minibüsler bunların yerini kısa sürede doldurmuştur. Başka bir deyişle trafik sıkışıklığını yaratan araçların türü değişmiştir. Ankara trolleybüslerinin modernleştirilmesi, geliştirilmesi yerine hizmetten kaldırılması eleştirilere konu olmuştur. Trolleybüsler sessiz, hızlı ve çevre dostu olmaları ve yüksek eğimlerde işletilebilme, üretim kolaylığı gibi çeşitli nedenlerle Avrupa kentlerinde yıllardır başarıyla hizmet vermektedir (Özdirim, 1978, s. 201).

Toplu taşımada artan arz-talep dengesizliği nedeniyle 1970'ler Ankara Belediyesi'nin raylı sistem çözümüne yönelmeye başladığı yıllar olmuştur. Ankara'da ağır raylı sistemlerin yapılmasının olanaklarını inceleyen ve Fransızlar tarafından yapılan Ankara Ulaştırma Etüdü 1972 yılında bitirilmiştir. Bu çalışmada, önerilen raylı sistem projesi dış teknolojilere (Fransa) bağımlı olması ve finansman yetersizliği gibi nedenlerle DPT tarafından geri çevrilmiştir. İlerleyen yıllarda dış bağımlılığı azaltan bir metro projesi Rusya ortaklığı ile geliştirilmişse de merkezi yönetimden destek alamayan bu proje de uygulamaya geçmemiştir (Tekeli, 1992, 95).

1978-1980 yılları arasında EGO ve Yapı Merkezi iş birliği ile "Ankara Metro Projesi" hazırlanmıştır. Projede merkezde yeraltından ve merkez dışında yer üstünden gidecek bir metro sistemi önerilmiştir. Projede önerilen metro sistemi,

araçlarının TCDD Adapazarı vagon fabrikalarında üretilen banliyö vagonları ile uyum sağlaması, Karabük Demir Çelik fabrikalarında üretilen ray ve TCDD tarafından üretilen traverslerin kullanılması ile ulusal kaynakları en üst seviyede kullanan ve dış bağımlılığı azaltan özelliğe sahipti (Arioğlu, Anadol ve Candoğan, 1981, s. 8). Önerilen 1980 yılı Eylül başında inşaat ihaleleri başlamış, halk tanıtımı yapılmış ve temel atılmış olsa da 12 Eylül 1980 darbesinden hemen sonra 25 Eylül'de hükümet tarafından alınan kararla proje durdurulmuştur (Arioğlu, Anadol ve Candoğan, 1981, s. 25).

Öte yandan 1970'lerde karayolu kesişmelerindeki tıkanıklıkları azaltmak ve güvenli hale getirmek için Vedat Dalokay'ın belediye başkanlığı döneminde göbekli kavşak (sinyalize rotary) düzenlemeleri uygulanmaya başlamıştır. Katlı kavşak çözümüyle karşılaştırıldığında bu tür düzenlemeler merkez alanda yaya erişimi ve güvenlik gibi açılardan olumlu üstünlüklere sahiptir. Kızılay kavşağında ilk olarak uygulanan göbekli kavşaktan sonra Ankara'nın başka ana kavşakları da bu şekilde düzenlenmiştir (Şekil 9, 10 ve 11). Ancak 1990 sonrası dönemde bu düzenlemeler iptal edilmiştir.



Şekil 9. Meydanı ve sekiz şerite çıkarılan Atatürk Bulvarı ve Kızılay göbekli kavşak düzenlemesi (1992).

Kaynak: Ankara, 1995, s. 55.



**Şekil 10.** Sıhhiye'deki Hitit Heykeli göbekli kavşak düzenlemesi, 1991.

Kaynak:  
Ankara, 1995, s. 45.



**Şekil 11.** Ulus Meydanı göbekli kavşak düzenlemesi, 1982.

Kaynak:  
Başkent Ankara, 1983.



Kamu kaynaklarının kısıtlı olduğu bu dönemde belediye ulaşım talebine cevap vermekte yetersiz kalınca çeşitli kamu kuruluşları personel ulaşımına çözüm getirmek için servis aracı işletmeye başlamış ve servis aracı filosundaki araç sayısı belediye toplu ulaşım aracı filosunu aşmıştır. 1970'ler sonlarına doğru kamu ve özel işyeri servisleri ulaşım sorununda önemli bir etken haline gelmiş ve 1979 yılında servis araçlarının sayısı EGO araçlarının sayısının iki katına ulaşmıştır (Öncü, 1979, s. 114). Aynı yıl çıkarılan bir kararname ile araçların bir kısmı Devlet Malzeme Ofisi'ne, bir kısmı da belediyeye devredilmiş ve araçlar kent içi toplu ulaşım hizmetine verilmiştir (1985'ten 2015'e, 1987, s. 69).

1970'li yıllar genel olarak Ankara Belediyesi'nin kaynaklarının kısıtlı olduğu ve halkçı çözümlere yani toplu ulaşım öncelikli çözümlere yöneldiği bir dönem olmuştur. Bu dönemde mevcut kaynakları en verimli şekilde kullanarak toplu ulaşım türlerinin önceliğini sağlamayı ve kullanımı arttırmayı hedefleyen projeler denlenmiştir. Bunlar aşağıda kısaca özetlenmiştir.

**Ücretsiz Toplu Ulaşım Hizmeti:** Kamu toplu ulaşım hizmeti kullanımını cazip hale getirerek otomobil kullanımını azaltmayı hedefleyen proje ücretsiz otobüs hizmeti verilmesidir. 1970'li yılların başlarında uygulanması tasarlanan proje belediye yönetiminin yerel seçimlerde değişmesi nedeniyle hayata geçememiştir. Benzer bir proje 1990'lı yıllarda tekrar gündeme gelmiş ve bir süre uygulanmıştır.

**Tahsisli Otobüs Yolları ve Otobüs Şeritleri:** Halkçı belediye uygulamaları kapsamında bir otobüs yolu ve iki otobüs şeridi uygulaması hayata geçirilmiştir. Bunlardan birincisi 1978 yılında Dikimevi-Beşevler güzergâhında genel trafikten fiziksel olarak ayrılmış 5,3 km'lik otobüs yoludur (Ankaray, 1990, s. 73). Altı şeritli bulvarın ortadaki iki şeridi demir parmaklıklar ve bordür taşları ile genel trafikten ayrılmıştır. Bu uygulama ile sefer süresi %10 azalmış, sefer sayısı %17, otobüslerin ticari hızı %28 ve taşınan yolcu sayısı %64 artmıştır (Çelik, 1998, s.148) (Şekil 12). Ancak aynı güzergâhta planlanan ve hayata geçen Ankaray raylı sisteminin hizmete başlamasından



**Şekil 12.** Dikimevi- Beşevler tahsisli otobüs yolunun Ziya Gökalp Caddesi üzerindeki bölümü, 1991.

Kaynak: Ankara, 1995, s.57.



sonra otobüs yolunun önce Tandoğan-Beşevler kısmı 1998 yılında, daha sonra tamamı kaldırılmıştır.

1979 yılında iki ayrı güzergâhta otobüs şeridi uygulaması hayata geçirilmiştir. Bunlardan birincisi Dikmen Caddesi-Güven Park arasındaki güzergâhta yolun sağ şeridinin genel trafikten bordürlerle ayrılmasıyla hizmete sokulmuştur. Otobüs şeridi işletmesinden ilk uygulama yıllarında beklenen yarar sağlanmış ancak yoğun otobüs trafiğine uygun olarak tasarlanmayan yol altyapısında bozulmalar meydana gelmiştir. Oluşan çukurlar zamanında giderilemeyince otobüsler genel trafiğe ait şeritleri kullanmaya başlamıştır. Bu durum aşırı sıkışıklıklar yaratmıştır. Otobüs şeridi otobüs yükünü kaldıracak şekilde iyileştirilmesi yerine tamir edildikten sonra tekrar genel trafik kullanımına geri verilmiştir (Çelik, 1999, s. 44).

Bu dönem hayata geçen ikinci otobüs şeridi Demetevler otobüs şerididir. İvedik Caddesi-1 ve 4. Caddeler üzerinde trafik akımının ters yönünde tek şeritli olarak düzenlenmiştir. Bu otobüs şeridi düşük otobüs sıklıkları göz önüne alınarak minibüslerin de kullanımına açık olarak tasarlanmıştır. Fiziksel olarak ayrılmış otobüs şeridinin yol kenarındaki ticari alanlara erişimi kısıtlaması, cadde üzerinde yaşanan yüklem-boşaltma sorunları, caddelerin darlığı, alt yapı yetersizliği gibi çeşitli sebeplerden dolayı kamuoyundan gelen tepkiler üzerine önce otobüs şeridinin İvedik Caddesi kesimi iptal edilmiş, daha sonra da tamamen uygulamadan kaldırılmıştır (Çelik, 1999, s. 44).

**Yayalaştırma Uygulamaları:** 1979 yılında Sakarya Caddesi ve çevresindeki caddeler için bir yayalaştırma planı hazırlanmıştır. Projede yayaların ulaşım ihtiyacını karşılayacak yolların yanı sıra kentlilerin dinlenme ihtiyacını da karşılamak için oturma grupları, havuzlar, çeşmeler, sergi ve satış alanları tasarlanmıştır.

### 1980 Ekonomik İstikrar Kararları Sonrasında Ankara Kentsel Ulaşımı (1980-2000)

1980 askeri darbesi sonrasında belediye yönetimlerine asker kökenli başkanlar atanmış ve kentleşmeye yönelik kararlar merkezi yönetimin devamı olarak şekillenmiştir. 1980 sonrası dönem tüm dünyada merkezi yönetimlerin yeni düzenlemelerle kentsel girişimciliği desteklediği, yerel yönetimlerin kentsel hizmet sunumunda refah uygulamalarından uzaklaştığı ve pazar mantığını benimsediği yıllar olmuştur (Öncü, 2015, s.168).

Ekonomik istikrar kararlarıyla otomobil ithalatı serbest bırakılmış, yerel üretime teşvikler verilmiştir. 1984-1994 yılları arasında ithal ve yerli otomobil satışında patlamalar yaşanmıştır (Çetiner, 1996, s. 295, s. 306). Merkezi yönetimin ekonomiyi canlandırmak için benimsediği bu yaklaşım günümüz kentlerinin ulaşım yapısının genel hatlarını çizmiştir.

Bu dönemde, servis araçlarının yerel yönetime devrine yönelik kararname yürürlükten kaldırılmış, ilerleyen yıllarda kamu kurumlarının sahip olduğu servis araçları sayısı hızla artmaya devam etmiştir (Öncü, 2009, s.8). Bu durum servis otobüslerinin günde sadece sabah ve akşam birer kez verimsiz kullanımıyla kent içi yollar üzerindeki baskıyı artırmıştır. Kamu kaynakları gün boyu hizmet etmeyen bu araçlar için kullanılmıştır. Özel işyeri ve okul servis araçları sahipleri 1992 yılında Ankara Umumu Servis Aracı İşletmeleri Odası altında örgütlenerek diğer özel toplu ulaşım işletmecilerinden daha çok üyeye sahip olmaları ile belediye kararları üzerinde önemli bir baskı grubu haline gelmişlerdir (Ankara Ulaşım Ana Planı, 1995, s. 20). Sabit durak noktaları, güzergâhları ve tarifelerine sahip olmamaları, sürücü ve araçların denetlenememesi gibi nedenlerden dolayı tam bir toplu ulaşım türü olarak değerlendirilmeyen okul ve işyeri servis araçları türü özellikle zirve saatlerde kent içi ulaşımında sıkışıklıklara, diğer saatlerde kural dışı parklanmalara neden olmaktadır.

Bu dönemde kentsel ulaşımında yaşanan önemli bir gelişme 1981 yılında belediyenin çıkardığı bir yönetmelikle özel işletmecileri kent içi Özel Halk Otobüsü hizmetine başvurmaya davet edilmesidir. Bu yönetmeliğin ortaya çıkışındaki amaç özel halk otobüslerinin EGO otobüslerinin tamamlayıcısı olarak hizmet vermesidir. İşletmede araç yaşı en çok 10 olarak sınırlandırılmış vergi ve belediye rüsumu kaybını engellemek için bilet uygulaması öngörülmüştür. Ancak 1981 yılındaki bu ilana kimse başvuru yapmamıştır (Tekeli, 2010, s. 210). Bunun üzerine Resmî Gazete'de yayımlanan yönetmelik değişikliği ile araç yaş sınırı ve bilet sistemi zorunluluğu tamamen kaldırılarak, çalışma saatleri azaltılarak girişimci için cazip hale getirilmiştir. 1982 yılı başında 30 araçla hizmete giren halk otobüslerinin sayısı 1983 yılında 200 araca yükselmiştir (EGO yolcu taşımacılığı, 1996, s. 11).

Halk Otobüsleri, EGO otobüs hizmetinin tamamlayıcısı olarak hizmete başlamalarına rağmen kısa sürede hatlarının verimsizliğini sebep göstererek EGO otobüslerinin verimli hatlarında çalışmayı talep etmişlerdir. 1983 yılında özel

halk otobüslerinin EGO otobüslerinin en kârlı hatlarında hizmet vermeleri belediye tarafından kabul edilmiştir. Bu karar EGO hizmetine tamamlayıcı hizmet olarak başlayan özel halk otobüslerinin ilerleyen yıllarda EGO hizmetinin rakibi haline gelmesine ve gelirleri azalan kamu toplu taşıma hizmetinin finansmanını zorlaşmasına neden olmuştur.

Merkez alanda hareket kolaylığı nedeniyle hizmete sokulan taksi-dolmuşların 1969 yılında sayıları dondurulmuş ve hurdaya ayrılan araçlara yeni plaka verilmemesi yöntemiyle 1982 yılında tamamen hizmetten kaldırılmıştır. Bu araçların işleticilerine minibüs plakası verilerek minibüs sayıları artırılmıştır. Küçük esnafı destekleyen benzer bir tutumla 1983 yılında taksi sayıları da %3 oranında artırılmıştır.

1980'li yıllarda EGO otobüs filosunun genişletilmesine, özel halk otobüslerinin hizmete başlamasına ve minibüs dolmuş sayılarının artırılmasına rağmen mevcut toplu taşıma türleri talebe cevap veremez hale gelmiştir. Ankara toplu taşımacılığında önemli bir adım olarak 1989 yılında yap-işlet-devret (YİD) modeliyle hayata geçmesi planlanan metro projesinin ilk adımları atılmıştır. Ancak daha sonraki yıllarda kent içi raylı sistemlerde YİD modelinin uygun olmadığı anlaşınca bu modelden vazgeçilmiş ve kamu kaynakları ile yapılmak üzere ihale edilmiştir.

1980 yılında hizmete başlayan özel halk otobüslerine ek olarak yine küçük işletici tarafında işletilen sözleşmeli "Yeşil Halk Otobüsleri" 1997 yılında ve "Çift Katlı Halk Otobüsleri" 1998 yılında hizmete girmiştir. Belediye 10 yıllık işletim süresi sonunda bu iki işleticinin sözleşmelerini yenileyemeyerek iki ulaşım türünü Ankara ulaşım sisteminden kaldırmıştır. Özellikle çift katlı otobüsler yüksek kapasiteleri nedeniyle kent içi ekspres ulaşım hizmetlerinde tercih edilen bir türdür (Şekil 13).

Ankara kentinde 1990'ların ortasından bugüne kadar devam etmekte olan belediye yönetimi kentsel ulaşımında bireysel otomobili merkeze koyan trafik düzenlemeleri, yol genişletmeleri, katlı kavşak projeleri ile ön plana çıkmıştır. 1995 yılından sonra Mithat Paşa Caddesi, Akay Caddesi, Çetin Emeç Bulvarı, İnönü Bulvarı, Atatürk Bulvarı, Sıhhiye Kavşağı gibi kent merkezinin en önemli cadde ve kavşaklarında motorlu trafik akışını hızlandırmak amacıyla katlı kavşaklar ve yaya üst geçitleri inşa edilmiştir. Bu kavşaklar planlama gereklilikleri yerine getirilmeden yapılması ve merkez alanda yaya akışını zorlaştırmaları, güvenliği olumsuz etkilemeleri yüzünden meslek odaları tarafından eleştirilmiştir (Şekil 14). Bu uygulamalardan bazıları inşaat esnasında dava edilmiş ve mahkemelerce yürütmeyi durdurma kararları alınmışsa da belediye yönetimi bu kararlara uymayıp projeleri tamamlamıştır.



**Şekil 13.** Çift katlı otobüsler, EGO otobüsleri ve halk otobüsleri, 1990'lar. Kaynak: 1994'ten 1997'ye Ankara, 1998.



1994 yılından günümüze kadar süren belediye yönetiminin kentte motorlu taşıt hareketlerini ön plana çıkararak, yaya hareketlerini zorlaştıran çok sayıda uygulamanın kentin gelişimine etkileri ayrı bir çalışma kapsamında ayrıntılı olarak incelenmelidir.

Aşağıda 1980-2000 yılları arasında uygulamaya girmiş toplu taşıma ve yaya öncelikli projeleri kısaca ele alınmıştır.

**Halk Taşıt Uygulaması:** 1989-1994 yılları arasında dar gelirli ailelerin ulaşım giderlerinin karşılanmasına yardımcı olmak ve ayrıca zirve saatte toplu taşıma araçlarında yoğunlukları azaltmak için zirve saat dışı belirli saatlerde ücretsiz otobüs hizmeti verilmeye başlanmıştır. Bu seferler sabah ve akşam zirve saat öncesi Demetevler, Keçiören ve Mamak gibi düşük gelir gruplarının konut bölgelerinden kent merkezine gerçekleştirilmiştir (Ankara Büyük Şehir Belediyesi, 1996, s. 20). Böylece zirve saat öncesinde sefer

yapan otobüslerin doluluk oranları yükseltilerek daha verimli bir işletmecilik gerçekleştirilmiş, hem de zirve saatlerde aşırı yoğunluğun azalması ile hizmet kalitesi, yolcu konfor düzeyleri iyileştirilmiştir (Çelik, 1999, s. 44). Doksanlarda uygulanan halk taşıt uygulaması aslında günümüzde karmaşık toplu taşıma sistemlerine sahip olan birçok Avrupa kentinde yaygın uygulanan bir talep yönetim aracı olan "saate göre fiyatlandırma" örneğidir. Bu düzenlemeyle hem dar gelirli vatandaşlara ücretsiz ulaşım imkânı sunulmakta, hem araçlardaki kalabalıklar azaltılarak konfor sağlanmakta, hem de zirve saatteki indi bindi yoğunlukları azaltması ile işletme hızları artırılmaktadır.

**Ankara Hafif Raylı Sistemi ve Metro Ağır Raylı Sistemi:** İlk adımları 1980'lerin başlarında atılan ve Ankara Kent- sel Ulaşım çalışması (1987) ve Ankara Ulaşım Ana Planı



**Şekil 14.** Otomobil hızlarını artırırken yaya erişimini imkânsızlaştıran Sıhhiye U dönüşü köprüsü.

Kaynak: Bir zamanlar Ankara, 2002, s.142.



(1995) ile planlama çalışmaları tamamlanan raylı sistemlerden, Ankaray'ın inşaatı 1992 tarihinde başlanmış ve 1996 yılında hizmete açılmıştır. Ankaray hattının Dikimevi-AŞTİ arasında hizmete başlamasıyla bu güzergâhta işletilmekte olan Dikimevi-Beşevler otobüs yolu da hizmetten kaldırılmıştır. Ankaray hattıyla Kızılay istasyonunda aktarma imkânı sunan metro hattı ise Kızılay-Yenimahalle-Ostim-Batıkent güzergâhında planlanmıştır. Bu hattın yapımına 1993 yılında başlanmış ve Ankaray hattı gibi dört sene içinde bitirilerek 1997 yılında hizmete açılmıştır.

**Yayalaştırma Uygulamaları:** 1990'lı yılların başında EGO tarafından hazırlanan yaya bölgeleri analizi çalışmasıyla Kızılay kent merkezinde bazı sokakların<sup>1</sup> yayalaştırılması önerilmiştir. Bu öneri Belediye tarafından onaylansa da sokaklar yayalaştırılmamıştır (Okullu, 2007, s. 66). Kent merkezinde motorlu taşıt önceliğini ön plana çıkaran ve yaya hareketlerini zorlaştıran ilk yaya üst geçitleri<sup>2</sup> de bu dönemde inşa edilmiştir.

1990'ların başlarında kent merkezinde yer alan Olgunlar, Konur, Karanfil Sokaklar ile Yüksel Caddesi yayalaştırılarak sergi ve satış alanları düzenlenmiştir. Aynı dönemde Çankaya bölgesindeki Tunalı Hilmi Caddesi hafta sonları trafiğe kapatılarak panayır ve sergi alanları kurularak yaya alanları oluşturulmuştur. Ancak belediye yönetiminin değişmesiyle Tunalı Caddesi'ndeki hafta sonu yaya uygulaması sona erdirilmiş ve günümüze uzanan 20 yılı aşan süreçte hiçbir yeni yayalaştırma uygulaması yapılmamıştır.

## Sonuç

Cumhuriyetin ilanından önce kent içindeki ulaşım hareketleri yaya ve hayvan gücüne dayalı olarak gerçekleştirilirken, kentin yeni yönetsel işlevler kazanmasıyla kentsel faaliyetler ve kentsel hareketlilik de artmıştır. 1930'lardan itibaren motorlu taşıtların kent hayatına girmesiyle kentsel işlevlerin aralarındaki mesafeler artmış ve işlevlerin yerine getirilmesinde motorlu taşıt ihtiyacı ortaya çıkmıştır. 1930'ların başlarında bu ihtiyaca küçük işleticiler tarafından işletilen tarifesiz kaptı-kaçtıllarla cevap verilmeye çalışılmış, daha sonra Belediyenin ilk otobüs hizmetleri başlamıştır.

Kırkılı yıllarda İkinci Dünya Savaşı'nın ekonomik etkileri kamuya yansımış ve Belediye otobüs hizmetini ayakta tutmakta zorlanmıştır. 1950'lerden itibaren hızlı kentleşme sonucu artan ulaşım taleplerine düşük kapasiteli kaptı-kaçtıllarla cevap verilmeye başlanmıştır. Bunlar giderek minibüs, taksi-dolmuş ve taksilere dönüşerek toplu taşımacılık pazarı oluşturulmuştur. Özel işleticilerin sayıları artmış, ulaşım talebini karşılamaya çalışılırken hızla artan araç sayıları tıkanıklıklara sebep olmuştur. 1960'lardan sonra özel işleticilerin araç sayısının artmasını durdurmaya yönelik karar alınmış ancak bu karar ulaşım talebinin karşılanmasını güçleştirmiş, küçük işleticinin plaka değerinin artışına ve işleticilerinin yararını öne çıkaran uygulamalarının kalıcı olmasına yol açmıştır. Bu dönemde ulaşım sorunu "hizmet arzı yetersizliği" dönemi olarak tanımlanabilir. Bu dönemde yerli otomobil üretimi başlamış ancak 1970'lerde yaşanan ekonomik darboğazlar otomobil sahipliğindeki artışları geciktirmiştir.

Merkezi ve yerel yönetim arasındaki politik sürtüşmelerin ve petrol krizinin olumsuz ekonomik koşullarının hâkim olduğu 1970'lerde belediye toplu ulaşım odaklı başarılı iyileştirmeler (otobüs yolları, otobüs şeritleri, günün saatlerine göre ücretsiz otobüs hizmeti) gerçekleştirmişse de, ulusal düzeyde değişen politikalar ve askeri yönetim nedeniyle bu iyileştirmeler sürekli ve kalıcı olamamıştır.

Seksenlerde otomobil sahipliğindeki artışlar ve devam eden kentleşmeyle beslenen toplu ulaşım talep artışları yollarda tıkanıklıklara ve otobüs duraklarındaki yığılmalara, kitlesel zaman kayıplarına ve hava kirliliğine yol açmıştır. Tıkanıklıklarla baş edemeyen yöneticiler önceki dönemlerde sonuçlanmayan raylı sistem projelerini çözüm olarak görmüşler ve planlama çalışmalarını başlatmışlardır. Diğer yandan 1980'de hizmete başlaması planlanan Özel Halk Otobüsleri'nin teşviki için kamu yararı geri planda tutularak, 1982'de yönetmelik işletici yararına değiştirilmiştir. Özel Halk Otobüsleri 1982 yılında hizmete başlamışlardır. Kısa sürede sayıları artan özel otobüsler başlangıçta kamu otobüslerine destek olması amacına aykırı şekilde güzergâhları kent merkezine kaydırılmış, kamu otobüsleri ise çevre hatlara alınmıştır.

1980 yılından 1994 yılına kadar otomobil sayılarında önemli artışlar meydana gelmiş ve merkezi yönetimce

1 Fevzi Çakmak 1-2 Sokakları, Sümer 1-2 Sokakları, Menekşe 1-2 Sokakları, Şehit Âdem Yavuz Sokak, Konur 1 Sokak, Karanfil 1 Sokak.

2 Atatürk Bulvarı, Ziya Gökalp Caddesi, Gazi Mustafa Kemal Caddesi ve Meşrutiyet Caddesi üzerindeki üst geçitler.



ekonominin canlandırılması için olumlu bir gelişme olarak görülmüş ve desteklenmiştir. 1994 yılı sonrası belediye yönetiminin de siyasi tercihleri doğrultusunda kent katlı kavşaklar, karayolu yatırımları ile donatılmış, yolculukların çoğunluğunu oluşturan yaya ve toplu ulaşım kullanıcılarının ihtiyaçları ikinci plana atılmıştır.

Büyükşehir Belediyesi 1990'larda iki raylı sistem hattının inşaatına başlamış ve bunlar 2000 öncesinde işletmeye geçmiştir. Yüksek kapasiteli raylı sistemlerin hizmete başlamasıyla belediye otobüs hatlarında yeniden düzenlemelere gidilmiş, güzergâh, fiyat ve bilet bütünleşmesi zaman içinde sağlanmıştır. Ancak raylı sistemlerle bütünleşmeyi sağlayacak benzer düzenlemeler ve bütünleşme çalışmaları özel halk otobüsleri ve minibüsler için yapılmamış, özel işleticiler raylı sistemler ve belediye otobüsleriyle rekabete devam etmiştir. Bu durum raylı sistemlerden beklenen yüksek verimin alınmaması ve trafik sıkışıklıklarının aşılamaması sonucunu ortaya çıkarmıştır.

Ankara kentsel ulaşımının tarihsel gelişiminde özellikle doksanlı yıllardan sonra birbirine zıt olan toplu ulaşım odaklı ve karayolu yatırımı odaklı projeler bir arada uygulanmıştır. Bir yandan yüksek kapasiteli, yüksek hizmet kaliteli raylı sistemler geliştirilirken, diğer yandan özel otomobil kullanmayı caydıran, toplu ulaşımı özendiren önlemler uygulanmamıştır (Babalık-Sutcliffe, 2009, s. 41). Aksine, kent merkezinde ve kentin birçok yerinde motorlu taşıt hızını arttıran ve yaya hareketlerini kısıtlayan yol genişletmeleri ve katlı kavşak projelerinin uygulanması, yüksek kapasiteli raylı sistem projeleri ve diğer toplu ulaşım iyileştirmelerinden beklenen faydalara ulaşamamasına neden olmuştur.

Ankara'nın ulaşım sorunu 1980 öncesi, yeterli yol, araç ve hizmet imkânı eksikliğinden ortaya çıkarken, 1980 sonrasında durum farklıdır. Seksenler sonrası ekonomik koşullar görece iyileşmiş ve toplu ulaşım hizmeti arzında artışlar gerçekleşmiştir. Ancak kontrolsüz bir şekilde artan motorlu taşıt sayısı ve bütünsel olarak ele alınmayıp, parçacı iyileştirmeler yapılan toplu ulaşım sistemleri yol yapımı açısından kentin sınırlarını zorlamıştır. Çözüm olarak yapılan katlı kavşaklar ve yol genişletmeleri kısa sürede doygunluğa ulaşmış, kente faydadan çok zararı olmuştur. Kentin yayılması ve nüfus artışı ile desteklenen, artan otomobil sahipliği ve yetersiz toplu ulaşım arzı ile beslenen ulaşım sorunları çok ciddi boyutlara ulaşmıştır. 21. yüzyıla girerken kentsel yapı ve ulaşım sistemlerinin

bu dönemdeki karakteri "bütünlükten uzak, düzensiz, uyumsuz ve sorunlu" gibi niteliklerle tanımlanır olmuştur.

## Kaynakça

- Ankara şehri imar komisyonu raporu.* (1954). Ankara: Ankara Belediyesi.
- 1985'ten 2015'e Ankara.* (1987). Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi.
- Ankaray hafif raylı toplu ulaşım sistemi 1- ulaşım etüdü.* (1990). Ankara: EGO Genel Müdürlüğü, Ulaşım Planlama ve Raylı Sistemler Daire Başkanlığı.
- Ankara posta kartları ve belge fotoğrafları arşivi, Belko.* (1994). Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi.
- Ankara ulaşım ana planı araştırma raporu.* (1995). Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi.
- EGO yolcu taşımacılığı 1995.* (1996). Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü.
- 1994'ten 1997'ye Ankara.* (1998). Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü.
- Bir zamanlar Ankara.* (2002). Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi.
- EGO Genel Müdürlüğü tarihçesi.* (2017). 27.05.2017 tarihinde erişildi: <http://www.ego.gov.tr/tr/sayfa/6/ego-genel-mudurlugu-tarihcesi>
- İşçen, Y. (2013). Osmanlı Devleti döneminde Ankara hanları ve otelleri. *Atılım Üniversitesi E Bülten*, 29(8). 01.04.2017 tarihinde <http://e-bulten.library.atilim.edu.tr/sayilar/2013-03/ankara2.html> adresinden erişildi.
- Arıoğlu, E. Anadol K., Candoğan A. (1981). *İlk ulusal metro deneyimi Ankara Metrosu*. TMMOB Makine Mühendisleri Odası Kent içi Ulaşım Kongresi'nde sunulmuştur.
- Babalık-Sutcliffe, E. (2009). *Sürdürülebilir ulaşım yaklaşımlarında dünya, Türkiye ve Ankara uygulamaları*. Mimarlar Odası Bülteni 67 Dosya 11.
- Belediyeler Kanunu [Kanun no. 1580]. (1930). *TC. Resmi Gazete*, 1471, 8821-8840.
- Cengizkan, A. (2006). *1957 Yücel-Uybadin İmar Planı ve Ankara şehir mimarisi. Cumhuriyet'in Ankara'sı: Özcan Altaban'a Armağan içinde* (ss. 24-59). Ankara: ODTÜ.
- Çelik, F (1998). *Yolculuk talep yöntemi ve bu yaklaşımların Ankara Çayyolu Koridorundaki uygulama önerileri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Çelik, F. (1999). Geçmişte ülkemizde uygulanan yolculuk talep yönetimi yaklaşımları ve bu yaklaşımların kalıcılığına ilişkin alınması gereken önlemler. *II. Ulaşım ve Trafik Kongresi*. Ankara: Makine Mühendisleri Odası.



- Çetiner, Y. (1996), *Otomotiv sanayi nasıl kuruldu otomobilin öyküsü*. İstanbul: Milliyet.
- Başkent Ankara*. (1983). Ankara: Harita Genel Müdürlüğü.
- Ulus Meydanı [fotoğraf]. (1950). Fotoğraf, Kartpostal ve Gravür Koleksiyonu (1224), Vehbi Koç Ankara Araştırmaları Uyguama ve Araştırma Merkezi (VEKAM), Ankara.
- Atatürk Bulvarı üzerinde bir trolleybüs [fotoğraf]. (1960). Fotoğraf, Kartpostal ve Gravür Koleksiyonu (1416), Vehbi Koç Ankara Araştırmaları Uyguama ve Araştırma Merkezi (VEKAM), Ankara.
- Ankara*. (1995). Ankara: Kültür Bakanlığı.
- Okullu, S. G. (2007). *Non-motorized transport for mobility planning in city centres- an assesment of oppoutunities for transforming Ankara Tunalı Hilmi Street into pedestrian friendly area*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- Okyay, T. ve Tekeli, İ. (1980). *Dolmuşun öyküsü*. Ankara: Çevre ve Mimarlık Bilimleri Derneği.
- Öncü, E. (1979). *Ulaşım türlerinin kent yapısına etkileri: tarihsel gelişim ve Ankara batı gelişmesinde demiryolunun rolü*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- Öncü, M. A. (2009). Yetmişli yıllardan günümüze Ankara kent yönetimlerinin ulaşım politikaları ve uygulamaları. *Mimarlar Odası Bülteni* 67, Dosya 11.
- Öncü, M. A. (2015). Politics of urban transportation- local, national and international dynamics – case of Ankara and Eskişehir Road. Doktora tezi, Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Özdirim, M. (1978). Otobüs öncelikli kentiçi ulaşım sisteminin Ankara'da Uygulanması. 1. *Toplutaşım Kongresi, bildiriler içinde* (ss. 211-230). Ankara: Ankara Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü
- Turkey, Ankara, an old parliament building. bus in front* [Fotoğraf]. (1935). Matson (G. Eric and Edith) Photograph Collection, LC-M33- 7319 [P&P]. Library of Congress Prints and Photographs Division, Washington, D.C. 01.04.2017 tarihinde <http://www.loc.gov/pictures/item/mpc2010002223/PP/> adresinden erişildi.
- Tekeli, İ. (1992). Belediyecilik yazıları (1976-1991). *Belediyelerde karar organlarının sınıfsal yapısı* içinde (ss. 57-67). İstanbul: IULA-EMME Yayınları.
- Tekeli, İ. (2010). İstanbul ve Ankara Kent içi Ulaşım Tarihi Yazıları, *Ankara'da Kent içi Yolcu Taşıma Hizmetlerinin Örgütlenmesinin Gelişimi* içinde (ss. 119-130). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2010). *İstanbul ve Ankara kent içi ulaşım tarihi yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.