



Sürdürülebilir Kentler İçin Çok Merkezli Gelişme: Ankara Metropolitan Kenti İçin Bir Değerlendirme

Polycentric Development for Sustainable Cities: An Evaluation for the Ankara Metropolitan Area

N. Aydan SAT

Doç. Dr., Öğretim Üyesi, Gazi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara
bnecibe@gazi.edu.tr

Z. Aslı GÜREL ÜÇER

Dr., Öğretim Görevlisi, Gazi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara
zagurel@gazi.edu.tr

Çiğdem VAROL

Doç. Dr., Öğretim Üyesi, Gazi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara
cvarol@gazi.edu.tr

S. Bahar YENİGÜL

Dr., Öğretim Görevlisi, Gazi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara
yenigul@gazi.edu.tr

Öz

Kentsel nüfus artışı ve bununla birlikte kentsel büyüme ve yayılma, metropolitan kentlerin temel problemleri olarak görülmekte; kentlerin sosyal, ekonomik, mekânsal ve çevresel boyutlarıyla sürdürülebilirlik kavramı çerçevesinde nasıl ele alınması ve nasıl biçimlenmesi gerektiği konusunu gündemde tutmaktadır. Günümüz dünyasında sermayenin, kültürün ve yenilikçiliğin odağı ve milyonlarca insanın yerleşim alanı olan kentler aynı zamanda enerji tüketiminin ve çevresel kirliliğin temel aktörleri olarak da kabul edilmektedir. Günümüz kentlerinin sürekli genişleyen ve yayılan formları; arazi kullanımı, enerji ve çevresel kaynakların tüketimi açısından sürdürülemez olarak görülmektedir. Bu nedenle, sürdürülebilir kentler için kentsel gelişme modeli nasıl olmalıdır sorusu, gerek kuramcıların, gerek politika yapıcıların ve uygulayıcıların gündeminde yer almaktadır. Bu noktadan hareketle bu çalışma, “sürdürülebilir kentler için çok merkezli kentsel gelişme modelinin bir araç olarak kullanılıp kullanılmayacağı” sorusuna mevcut yazın ve uygulamalardan hareketle cevap aramakta ve Ankara metropolitan kenti örneği üzerinden bir değerlendirme yapmaktadır.

Anahtar sözcükler: Çok merkezli gelişme, Sürdürülebilir kent, Kent formu, Metropolitan kent, Ankara

Abstract

Urban population growth and the accompanying urban growth and expansion are seen as the main problems of metropolitan cities; this keeps the issues of how to consider the social, economic, spatial and environmental dimensions of cities within the framework of a concept of sustainability, and how to shape cities within this context, on the agenda. In today's world, cities are accepted as the main hubs of energy



consumption and environmental pollution, as centers of capital, culture and innovation, and as the places of residence of millions of people. Expanding and sprawling urban forms are seen as unsustainable in terms of land use, energy and the consumption of environmental resources. Thus, the question 'How should the urban development model be applied to create sustainable cities?' is on the agenda of theorists, politicians and practitioners alike. Taking these discussions into consideration, this study searches for an answer to the question of whether the polycentric urban development model can be used as a tool for sustainable cities by taking into account the current literature and practices, and evaluating the case of the Ankara metropolitan area.

Keywords: Polycentric development, Sustainable city, Urban form, Metropolitan area, Ankara

Giriş

1980'lerden itibaren teknoloji, ekonomi ve sosyal alanda yaşanan hızlı dönüşüm süreçleri, kentlerin fiziksel biçimlerinin yeniden yapılanmasına neden olmuş, böylece hem kuramcılarının hem de politika yapıcılarının ve uygulayıcıların ilgi duyduğu yeni bir tartışma alanı yaratmıştır. Özellikle gelişmiş ülke kentlerinde, her türlü sosyal ve ekonomik aktivitenin odak noktası olarak gelişen tek merkezli mekânsal kent formları daha geniş mekânsal işlevsel oluşumlara doğru evrilerek çok merkezli hale dönüşmektedir. Son dönemde Avrupa Mekânsal Gelişme Stratejisi'nde de (ESDP, 1999) önemine işaret edilen çok merkezli kent formu, tek merkezli dağınık kent formundan daha sürdürülebilir, bütünlleştirici ve rekabet gücünü artırıcı bir kentsel gelişme yarattığı düşüncesi ile tercih edilmektedir.

Çok merkezlilik; ekonomik aktivitelerin desantralizasyonu, artan hareketlilik, karşılıklı gidiş-gelişler, karmaşık aktivitelerin mekânsal dağılımındaki parçalanmışlık gibi özellikleri taşıyan 21. yüzyıl kentinin dinamizmini yansıtmaktadır (Davoudi, 2003). Kentlerin mekânsal, sosyal, ekonomik ve tarihsel boyutlarıyla ilişkilendirilmesi gereken çok merkezlilik, merkezlerin morfolojik ve işlevsel özellikleri ile birlikte ele alınmaktadır. Kentsel aktivitelerin alandaki fiziksel organizasyonu (istihdam ve hizmetlerin dağılımı vb.) çok merkezliliğin morfolojik özelliklerine vurgu yaparken; kentsel alanlar arasındaki akımlar (ağlar, ilişkiler ve işbirlikleri) ise işlevsel (fonksiyonel) özellikleri olarak değerlendirilmektedir.

Sosyal, ekonomik, kültürel ve yönetsel yeniden yapılanma ile birlikte Türkiye metropollerinde de mekânsal düzende hızlı bir değişim süreci yaşanmaktadır. Bu süreç özellikle metropoliten kentlerde yetersiz/etkisiz planlamanın da etkisi ile genellikle dengesiz ve parçalı kentsel yapılanmaya neden olmaktadır. Avrupa ülkelerindeki kadar belirgin ve planlı olmasa da Türkiye metropollerinde de tek merkezli

bir düzenden çok merkezli bir düzene doğru evrilen bir kent formu gözlenmektedir.

Bu noktadan hareketle, makalenin amacı, kent formunun evrimini 21. yüzyıl kentlerinin dinamizmini açıklamada başvuru kaynağı olarak kabul edilen "çok merkezli" mekânsal gelişme modelini kullanarak açıklamak ve Ankara metropoliten kentinin tarihsel süreçte tek merkezli kentten çok merkezli kente doğru gelişimini planlama çalışmalarına referansla irdelemektir.

Çalışma beş bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde makalenin kapsamı, amacına yönelik bir giriş yapılmakta ardından, ikinci bölümde kent formunun tek merkezli kentten çok merkezli kente doğru evrilmesi açıklanmaktadır. Üçüncü bölümde çok merkezli gelişme ile sürdürülebilirlik arasındaki ilişki temel kentsel form elemanlarına referansla tartışılmaktadır. Ankara metropoliten kenti özelinde çok merkezli gelişme modelinin irdelendiği dördüncü bölümün ardından sonuç ve değerlendirme yapılmaktadır.

Kent Formunun Evrimi: Tek Merkezli Kentten, Çok Merkezli Kente

1980'li yılların başına kadar kentlerin mekânsal yapısını açıklamada tek merkezli kent modeli standart bir model olarak kullanılmaktaydı. Temellerini Christaller'in 1933 yılında ortaya koyduğu hiyerarşik kent sistemi modeline ve Alonso'nun 1964 yılında geliştirdiği lokasyon teorisine dayanan tek merkezli kent modeli, tüm sosyal ve ekonomik aktivitelerin tek odak olan "merkezi iş alanında" (MİA) toplandığını, konut yerleşim alanlarının büyük çoğunluğunun ise çeperde yer aldığını öngörmektedir. Bu modelde, kentte yaratılan yolculukların büyük çoğunluğu konut-işyeri kurgusuna bağlı olarak çeper ile merkez arasında gerçekleşmekte, çeper bölgelerin kendi aralarındaki yolculuklar oldukça sınırlı kalmaktadır. Kentteki altyapı ve ulaşım ilişkilerinin MİA odaklı olarak

çözündüğü bu yapı ise en iyi yıldız kent formuyla temsil edilmektedir (Socio-economic models in geography, 1967).

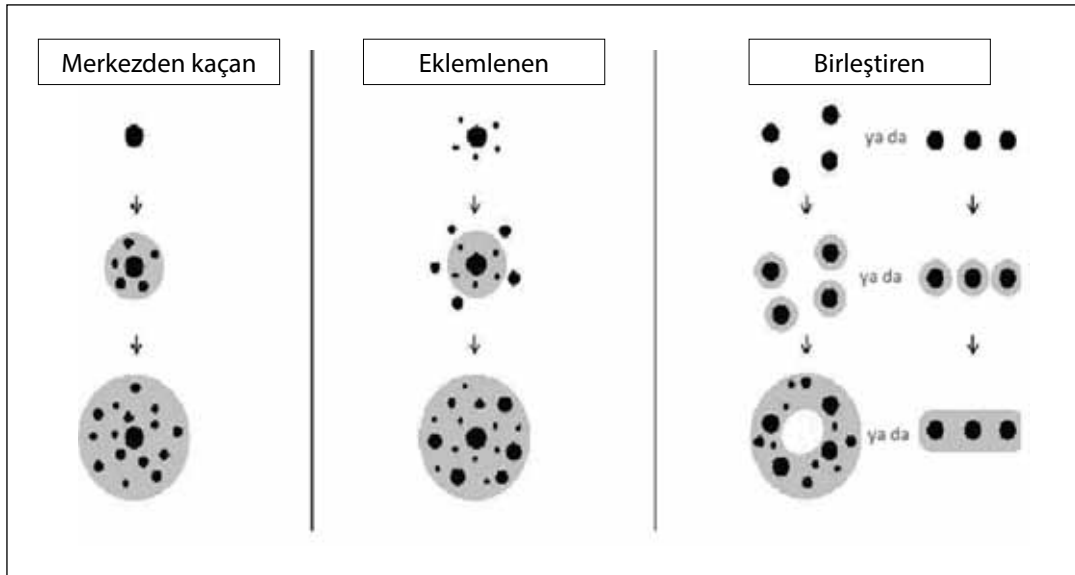
Tek merkezli kent modeli zaman içerisinde iki nedenden dolayı değişime uğramıştır (Van der Laan, 1998; Knapp ve Schmitt, 2003). Birinci neden, modelin çepelerdeki işgücü gelişimini ve dolayısıyla da alt merkez oluşumunu açıklayamaz hale gelmesidir. Özellikle 1980'lerden itibaren metropolitan kentlerin gerek merkez, gerek kent çeperindeki fiziksel formlarında önemli değişimler meydana gelmiştir (Garreau, 1991). Pek çok ekonomik faaliyet ve kalifiye işgücüne dayanan işlevler çepere doğru yayılarak bu alanların "büyüme kutuplarının yeni mekânları" olarak tanımlanmasına sebep olmuştur. Bu yeni mekânsal oluşumlar ve fonksiyonel uzmanlaşma, altyapı ağlarının gelişimini desteklemiş, yeni merkez alanlarının ve çepeleri de içeren "yeni orta ölçekli yerleşim bölgeleri"nin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu durum, özellikle metropolitan kentlerde, tek merkezli kent modelini, işgücünün ana merkezden, çepelerde yeni oluşan alt düzey merkezlere kaymasını ve bunun sonucunda çepelerden ana merkeze olan yolculuk miktarında meydana gelen düşüşleri açıklamakta yetersiz hale getirmiştir.

İkinci neden ise, tek merkezli kent modelinde tahmin edilen ortalama seyahat mesafesi ile gerçekte ihtiyaç duyulan seyahat mesafesi arasındaki farkın giderek artmasıdır. Zaman içerisinde merkeze olan aşırı yoğun yolculuk

miktarlarının varlığı, bu modelin sürdürülebilirliğini gerçek dışı hale getirmektedir (Small ve Song, 1994). Böylece, kentin çekirdeğinden çepelere ve çeper alanların kendi aralarında gerçekleşen işyeri yolculuklarının artan yüzdesini açıklamakta, tek merkezli kent modeli kullanılamaz hale gelmektedir.

Tek merkezli kent modelinin 1980'ler sonrasında kentlerde yaşanan hızlı değişim ve dönüşümlere cevap verememesi, alternatif bir model olarak çok merkezli gelişen kent yaklaşımını gündeme getirmiştir. Champion (2001), son 40 yıldır metropolitan kentlerin mekânsal yapısında meydana gelen değişimleri, davranış kalıplarında ve yaşam tarzlarındaki farklılaşma ve artan göçmen sayısı gibi değişen demografik rejimlere ve yaşlanma, etnik farklılıklar, hane halkı yapısı gibi kentsel nüfus kompozisyonlarına bağlı olarak açıklamaktadır. Champion (2001), dinamik ve morfolojik bakış açısıyla çok merkezli gelişen kentler için "merkezden kaçan (centrifugal mode), eklemelenen (incorporation mode) ve birleştiren (fusion mode)" olarak adlandırılabilir üç farklı büyümenin söz konusu olduğunu belirtmektedir (Şekil 1).

Merkezden kaçarak oluşan çok merkezli kent modeli, temel olarak MİA'nın büyümesi sonucunda oluşan problemlere dayandırılmaktadır. Tek merkezli kentte, merkezin devamlı büyümesi, MİA'daki arazi fiyatlarının artmasına ve kent çeperindeki konut alanlarından merkeze erişimde sıkıntılar yaşanmasına sebep olmaktadır. Bu durumdan en fazla etkilenen ve MİA'da sıkışan üretim



Şekil 1. Çok merkezli kentsel bölgelerin evrimine alternatifler.
Kaynak: Champion, 2001, s. 665.

ve servis aktiviteleri, alternatif merkezlere gitme yolunu seçmektedir. Böylece oluşan alternatif alt merkezler MİA ile birleşik ya da tamamen ayrı işleyebilmektedir.

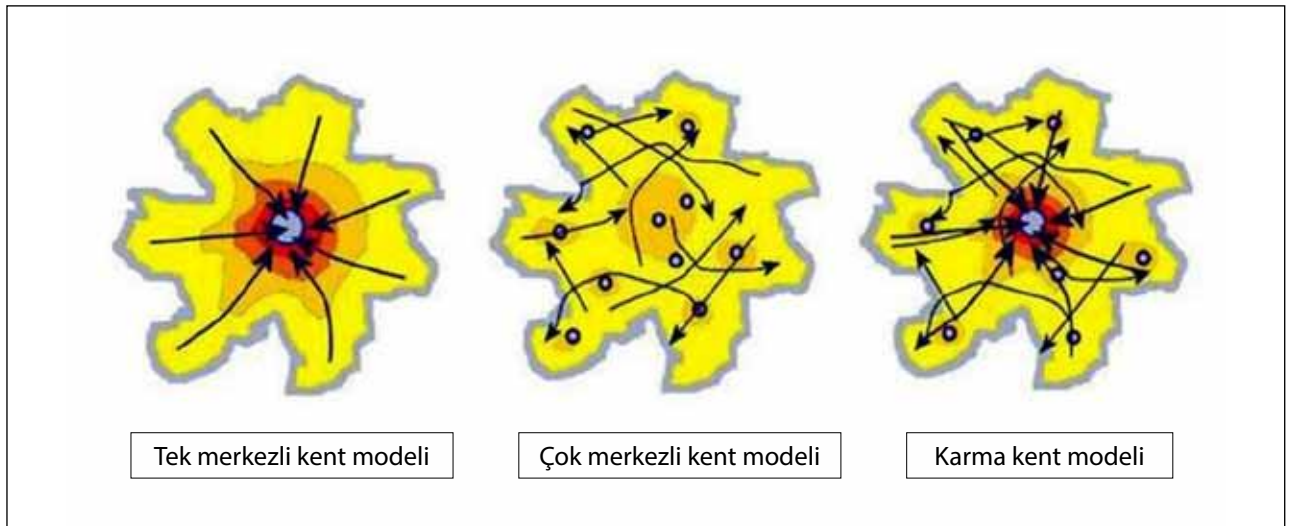
İkinci model olan eklenerek oluşan çok merkezli kent modeli, büyük kentsel merkezlerin genişleyerek yakın çevresindeki, yoğunlukla işgücü ve hizmetler açısından kendi kendine yeten daha küçük merkezlerle işbirliği kurması temeline dayanmaktadır. Bu küçük merkezler zamanla konut dışı faaliyetleri çekme konusunda daha etkili olarak eklenen modele doğru evrilmekte ve yeni merkezler olma yolunda güçlenmektedir.

Son model olan birleşerek oluşan çok merkezli kent modeli ise, birden fazla benzer büyüklükteki bağımsız merkezin, bireysel olarak büyümeleri, genişlemeleri ve özellikle de aralarındaki ulaşım bağlantılarının güçlenmesi sonucunda birleşmeleriyle oluşmaktadır.

“Champion’un çok merkezli kentlerin oluşumuna yönelik geliştirdiği bu evrimselci yaklaşım, günümüz çok merkezli kent yapılarının farklı morfolojik noktalardan hareketle ortaya çıktığı konusuna dikkat çekmekte ve aynı bölgede farklı nitelikte çok merkezli gelişmenin olabileceğini söylemektedir” (Lambregts, 2006, s. 116’da aktarıldığı gibi). Çok merkezlilik, sadece büyük merkezlerin, etkisi altındaki küçük merkezlere yayılmasıyla değil, aynı zamanda birden fazla küçük ve orta ölçekli merkezin etki alanlarının birbirine karışmasıyla da oluşmaktadır.

Çok merkezli kentsel gelişme modelinde yolculuk sebepleri (konut-işyeri ilişkisi) tek merkezli modele benzemekle birlikte, yolculuk biçimleri ve yapısı açısından büyük farklılık içermektedir (Şekil 2). Örneğin; birleşerek oluşan çok merkezlilik modelinde herhangi bir baskın merkez olmadığı için oluşan her yeni merkeze, kentin tümünden yolculuk olabilmektedir. Yolculukların başlangıç ve bitiş noktaları tamamen rastlantısal olarak gelişmektedir. Öte yandan merkezden kaçan ya da eklenen modelde, mevcut MİA’nın bir süre daha baskın olma özelliği devam edeceğinden yaratılan konut-işyeri yolculuklarında, hem MİA, hem de diğer alt merkezler arasındaki ilişki rastlantısal ve radyal olacaktır (Ingram, 1997; Ding 2007; Bertaud, 2004 ve 2009). Kentin mekân yapısına yönelik geliştirilen pek çok modelde insanların yolculuk güzergâh tercihlerinde yolculuk süresi, mesafesi ve ulaşım türü gibi farklı sebeplerin etken olduğu görülmektedir (Lin, Allan ve Cui, 2013).

En basit tanımıyla belirli bir alanda birden fazla kentsel merkezin oluşumunu ifade eden çok merkezlilik, ekonomik aktivitelerin desantralizasyonu, artan hareketlilik, karşılıklı gidiş-gelişler, karmaşık aktivitelerin mekânsal dağılımındaki parçalanmışlığı gibi özellikleri taşıyan 21. yüzyıl kentinin dinamizmini yansıtmaktadır. Çok merkezlilik, hem analitik hem de normatif yaklaşımlarla açıklanabildiği gibi, farklı mekânsal ölçeklerde de tanımlanabilmektedir (Waterhout, Zonneveld, Meijers,



Şekil 2. Farklı kentsel modellerde merkez çeper ilişkisi.

Kaynak: Bertaud, 2009, s. 16.

2005; Kloosterman ve Musterd, 2001; Espon Coordination Unit, 2004). Özellikle son dönemde merkezler arasındaki işgücü ve hizmetlerin dağılımında yarattığı denge sebebiyle, kentsel sürdürülebilirlik açısından da önemli bir çalışma alanı olarak kabul edilmektedir.

Çok Merkezlilik ve Sürdürülebilirlik İlişkisi

Çalışmanın çıkış noktasını oluşturan sürdürülebilir kentsel gelişme ve çok merkezli kentsel gelişme modeli arasındaki ilişki, analitik bir perspektifle, kentsel gelişmede yönlendirici olan kentsel form elemanları üzerinden kurgulanmaktadır (Tablo I).

Bu değerlendirmede, kentsel form elemanları yoğunluk, arazi kullanım deseni, ulaşım ve altyapı ve konut alanları olarak kabul edilmekte, çok merkezli kent modelinin bu elemanlar için getirdiği düzen sürdürülebilirlik çerçevesinde incelenmektedir.

Kentsel form elemanları sırasıyla incelendiğinde;

Yoğunluk: Fonksiyonların belirli odaklarda toplanarak kentsel yoğunluğun artırılması öngörülmektedir. Böyle bir yoğunluk deseni beraberinde günümüzde en fazla tartışılan kentsel yayılmanın önüne geçilmesi konusunda katkı sağlamak ve bu şekilde tarımsal değer taşıyan alanların

ve doğal çevrenin korunması ve açık alan miktarlarının artırılması sağlanmaktadır.

Arazi kullanımı: Arazi kullanım kararlarında öncelik, merkezi nitelik taşıyan çekirdekte karma kullanımların desteklenmesidir. Ticari aktivitelerle konut alanlarının yakın olması, yolculuk sürelerini kısaltmakta ve yaya ulaşım imkânlarını artırmaktadır.

Ulaşım ve altyapı: Ulaşım hiyerarşisinde öncelik yayalara tanınmaktadır. Daha sonra sırasıyla, bisiklet, toplu taşıma, servis ve yük taşıtları, taksiler ve en son özel araç hiyerarşide yer almaktadır. Bu hiyerarşinin kurgulanması için, yaya ve bisiklet yolu düzenlemeleri yapılmalı, toplu taşıma olanakları artırılmalı ve karbon salımının azaltılmasına katkıda bulunacak çevre dostu ulaşım türleri geliştirilmelidir.

Konut alanları: En az atık üretimine ve geri dönüşüm ve yeniden kullanıma olanak sağlayan konut alanlarının geliştirilmesi önem taşımaktadır. Böyle bir düzenleme sosyal grupların ve aktivitelerin daha yoğun bir biçimde kaynaşmasına olanak sağlamalıdır. Böylece konut alanlarında sürdürülebilirlik için gereken çeşitlilik, kararlılık ve birleşme sağlanırken, özel düzenlemelerle konut alanlarında en az kirlilik, enerji ve hareketlilik desteklenecektir.

Tablo I. Çok Merkezli Kent Modeli ile Kentsel Form Elemanları İlişkisi

Kentsel form elemanları	Çok merkezli kent modeli
Yoğunluk	<ul style="list-style-type: none">• Kentsel yoğunluğu artıracak fonksiyonların belirli merkezlerde toplanması• Açık alan kullanımlarının artırılması
Arazi kullanımı	<ul style="list-style-type: none">• Konut-işyeri ilişkisinin yolculuk sürelerini minimize edecek şekilde kurgulanması• Karma-kullanımların desteklenmesi• Fonksiyonların birden fazla merkezde yığılması• Kentsel açık alanların ve parkların miktarının artırılması
Ulaşım ve altyapı	<ul style="list-style-type: none">• Ulaşım hiyerarşisinde önceliğin yayalara tanınması (öncelik sıralaması: yaya, bisiklet, toplu taşıma, servis ve yük taşıtları, taksiler ve en son otomobiller)• Toplu taşıma olanaklarının artırılması• Çevre dostu ulaşım türlerinin geliştirilmesi
Konut alanları	<ul style="list-style-type: none">• Konut yoğunluğunun artırılması• Konut alanlarında farklı sosyal grupların ve aktivitelerin daha yoğun bir biçimde kaynaşmasına imkân sağlanması• Sosyal ilişkileri artırıcı düzenlemeler yapılması• Konutlarda en az atık üretimi, geri dönüşüm ve yeniden kullanım olanaklarının geliştirilmesi• Az enerji, az kirlilik, az hareketlilik yaratılması• Çeşitlilik, kararlılık ve birleşmenin sağlanması



Çok merkezli kentsel gelişme modelinin kentsel form elemanları için önerdiği bu yaklaşımlar sayesinde;

- Fonksiyonların belirli merkezlerde yığılmasına bağlı olarak kentsel yayılmanın engellenmesi
- Tarım değeri taşıyan alanların ve diğer doğal çevre elemanlarının korunması
- Kentsel açık alanların ve parkların miktarının artırılması
- Kentsel enerji tüketiminin, karbon ve sera gazı salımlarının azaltılması
- İklim değişimi konularında olumlu etkiler yaratılması

konularında sürdürülebilir kentsel gelişmeye önemli katkı sağlanacaktır (Kirk ve Hague, 2003; Veneri ve Burgalassi, 2010; Brezzi ve Veneri, 2014; Modarres, 2011).

Günümüzde çok merkezli kent modelinin sürdürülebilir kentsel gelişme için alternatif bir kent formu olarak kabul eden pek çok çalışmaya ilave olarak, Avrupa Birliği Mekânsal Gelişme Perspektifi (ESDP) de dengeli ve sürdürülebilir kentsel gelişme için çok merkezli gelişme modelinin sağlanması yönünde politikalar getirmektedir. ESDP'e göre tek merkez ve çevresi arasında artmakta olan dengesizliğin sürdürülebilir bir gelişme yaratmadığı, belirli kentlerdeki aşırı yığılmanın, üretimdeki verimliliğin ve yaşam kalitesinin düşmesine neden olacağı, böyle bir sürekliliğin küresel rekabet etme gücünü de sınırlandıracağı belirtilmektedir. Sürdürülebilir ve dengeli bir gelişmenin gerçekleştirilmesinde çok merkezli mekânsal gelişmenin önemli olduğu vurgulanmaktadır. "Bu kapsamda kentlerdeki çok merkezliliğe ilişkin temel hedef; kentlerin daha kompakt ve yoğun olarak tasarlanarak ve yüksek kaliteli toplu taşıma sisteminin geliştirilerek sıfır-karbon şehir iddiasının gerçekleştirmesidir" (METREX, 2010, s. 37). Avrupa kentlerinde sürdürülebilir gelişme doğrultusunda çok merkezlilik, temel gelişme stratejisi olarak değerlendirilmekte ve mekânsal gelişme planları ile desteklenmektedir.

Ankara Metropolitan Kenti Özelinde Çok Merkezli Gelişme Modelinin Değerlendirilmesi

Cumhuriyetin ilanından sonra yaratılacak yeni kültürün bütün ülkeye yaygınlaştırılacağı yer olarak Ankara seçilmiş ve başkent ilan edilmiştir. Ankara başkent olarak seçilmesinin ardından sosyal, ekonomik ve mekânsal yapısında değişimlere sahne olmuş ve hızlı bir kentleşmeye karşı karşıya kalmıştır. Bu tarihten itibaren gerçekleştirilen planlama çalışmaları günümüz Ankara kent formunun temellerini atmıştır:

- Lörcher (1924), Jansen (1932), Yücel – Uybadin (1957) Planları
- 1990 Metropolitan Alan Nazım Planı (1982)
- Üst ölçek planının olmadığı mevzi planlar dönemi (1990–2007)
- 2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı (2007-)

Lörcher (1924), Jansen (1932), Yücel – Uybadin (1957) planları; Ankara metropolitan kentinin ana merkez (çekirdek) alanı oluşumunda etkili olan ve kompakt organik form ile gelişmeyi öngören planlardır. Özellikle Cumhuriyetin ilk yıllarında, Ulus kent merkezidir ve bu merkezi Atatürk'ün yerleşim yeri olarak seçtiği Çankaya'ya bağlayan Atatürk Bulvarı kentin tek ve en önemli ulaşım kanalıdır (Bayraktar, Tekel ve Ercoşkun, 2008). Lörcher planında yeni başkenti bulvarları ve meydanları ile düşünmüş, İstasyon-meclis-kale aksında Ulus ve Kızılay'ı birleştirmiştir. Zafer Meydanı tiyatro ve sinemalarla kültür mekânı, Millet Meydanı cami ve hamamıyla açık ve yeşil bir mekân ve Cumhuriyet Meydanı ise yeni bakanlık binaları ile yönetim mekânı olarak tasarlanmıştır. Ulus tarihi kent merkezinin görece önemini kaybetmeye başladığı bu dönemde, Cumhuriyet Meydanı Kızılay Meydanı olarak kent merkezi haline gelerek, Atatürk Bulvarı başta olmak üzere pekçok merkezi işlevleri barındırır hale gelmiştir (Ercoşkun ve Özuduru, 2013). Bu süreçte kentte, yoğunluğu artıracak işlevlerin bir arada bulunduğunu ve tüm toplu taşıma bağlantılarının bu merkezde kesiştiği görülmektedir. Kentleşme hızının artmasına paralel olarak ortaya çıkan gecekondu alanları ve farklı sosyal grupların bir arada bulunduğu konut alanlarının ayrıştığı bir yapıya dönüşen kenti, tek merkezli ancak görece sürdürülebilir bir forma sahip olduğunu söylemek mümkündür.

1990 Metropolitan Alan Nazım Planı; metropolitan kenti desantralize ederek, çeper alanların oluşumunda etkili olmuştur. Kentin, çanak benzeri topografik yapı içindeki büyümesinin yarattığı sorunların aşılması amacıyla, çanaktan dışarıya koridorlar ile desantralize edilmesi amaçlanmıştır. Batı gelişme bölgesi ile; yüksek işgücüne sahip sanayi alanlarının, büyük rekreasyon alanlarının ve yoğun toplu konut alanlarının bir arada bulunduğu, karma kullanımları içeren dengeli bir kentsel gelişmenin oluşumu hedeflenmiştir. Kentin temel aktivitelerinin bulunduğu, çekirdek olarak tanımlanan bölgenin tek merkezli yapısı kentsel formula birlikte yeniden ele alınmıştır. Bu kapsamda, mevcut ve yeni alt merkezler güçlendirilerek, günlük ticaretin MİA'nın dışına kaydırılması ve MİA'nın yönetsel,



kültürel ve diğer ticaret faaliyet alanlarında uzmanlaşması ve böylelikle kentin tek merkezli kentsel gelişme yerine çok merkezli kentsel gelişme modeline doğru evrilmesi öngörülmüştür. Bu dönemde bir yandan kent merkezinin Kızılay-Kavaklıdere aksı boyunca ilerleyerek Çankaya'ya doğru yayıldığı, diğer yandan da kentin desantralize edilmesine paralel olarak yeni alt merkez oluşumlarının başladığı görülmektedir. Kent içindeki küçük üretim birimlerinin ve kent içinde sıkışmış diğer çalışma alanlarının merkezden uzaklaştırılması ve kent dışına taşınmasını teşvik etmek amacıyla ana arterler üzerinde kentsel çalışma/servis alanı olarak tanımlanan alanlar oluşturulmuş ve kentin ilk alışveriş merkezleri (AVM) bu alanlarda yer seçmişlerdir. Yasal olarak, kentsel çalışma/servis alanlarındaki AVM kullanımını engelleyecek hiçbir hüküm bulunmaması ve AVM büyüklüğüne uygun, parçalı mülkiyeti olmayan alanlar olması, bu alanlarda bugünkü büyük AVM'lerin oluşması için uygun şartlar oluşturmuştur (Özöduru ve Varol, 2010).

1990 Nazım Planı ardından üst ölçekli plan onanmasında yaşanan sorunlar nedeniyle, 1990-2007 yılları arasında metropoliten kentin yaşadığı yayılma süreci üst ölçek planının olmadığı, mevzi planlar dönemi olarak tanımlanabilir. 1990 planından sonra, 1985 yılında hazırlanan ancak yürürlüğe girmeyen 2015 Yapısal Plan Şeması da desantralizasyonu desteklemiş, koridor gelişmeleri, yeşil kuşak ve kamalardan oluşan yeşil sistem ve konut-işgücü dengesini sağlamayı öngörmüştür. 1990'lı yıllarla birlikte mevzi planlar ve özellikle Güneybatı Ankara Koridoru'ndaki parçacı onamalar ile biçimlenen kent formunun çok merkezli bir kent formu tanımlamaktan çok yayılma/dağılıma biçiminde bir yerleşme eğilimine yol açtığı görülmektedir. Bir önceki dönemde ilk örnekleri hayata geçen AVM'lerin ise sayıları artmış, yapılan nazım ve mevzi imar planlarıyla, yeni gelişmekte olan alanlardaki nüfusa hizmet vermek amacıyla MİA, tali merkez ya da ticaret alanı kullanımı olarak planlanmışlardır. Değişen yaşam tercihlerine bağlı olarak artan araç sahipliği ile bireysel ulaşım odaklanan ve toplu ulaşım sistemi ile desteklenmeyen yeni gelişme alanları, sadece prestijli konut alanları oluşturmaya yönelik mevzi planlar ve uygulamalar; karma kullanımlar içermeyen ve yeni merkezler tanımlamayan bir yayılmaya neden olmuş ve tek merkezli gelişen kente ilişkin sürdürülebilir olmayan bir form yaratmıştır.

2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2006) metropoliten kentin

bütünüyle ele alındığı bir planlama çalışması niteliği taşımaktadır. Planın kentsel forma yönelik müdahale ve öngörülerini incelendiğinde özellikle 1990 sonrası kentsel yayılma ile gelişen kent formunu toparlayacak bütünlük kompakt bir kent formu oluşturulması temel hedef olarak belirlenmiştir. Planın Tablo 1'de verilen kentsel form elemanları üzerine önerileri, sürdürülebilir gelişme açısından değerlendirildiğinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır:

- **Yoğunluk kararları açısından;** abartılı nüfus projeksiyonu olan çevre ilçelerin planlarına müdahale edilmesi (örneğin Pursaklar), az yoğun gelişimleri ve yayılmayı destekleyen üst ölçekli plan kararlarının revize edilmesi, ana çanak dışındaki yer seçim eğilimlerinde korunması gerekli doğal, kültürel, çevresel, değer ve varlıklar üzerinde baskı yaratacak, tarım topraklarını, havzaları, orman alanlarını tüketecek eğilim ve taleplerin, planlı alanlara yönlendirilmesi kararlarının yanında sürekliliği olan bir kentsel açık yeşil alan sistemi oluşturulma çabası,
- **Arazi kullanım kararları açısından;** nüfus-işgücü dengelerini kuracak şekilde bütünlük kent formu gelişiminin desteklenmesi, kentin mekânsal yayılmasının sınırlandırılması, açık ve yeşil alan sisteminin kurgulanarak, kent için havalanma koridorları yaratılması, karma kullanımların etkin olarak değerlendirilmesi, kentsel merkezlerin tanımlanması, merkezler ve MİA için özel projelerin üretilmesi ile MİA ile bütünlük stratejik alt merkez alanlarının oluşturulması,
- **Ulaşım ve altyapıya ilişkin kararlar açısından;** arazi kullanım ve planlama kararları ile ulaşımaya yönelik stratejilerin bütünlük içinde ele alınması, toplu taşıma sistemi geliştirilmesi ve ulaşım talebinin yönetilmesi ve atık yönetimi, enerji ve su dağıtımının lojistik açıdan değerlendirilmesi,
- **Konut alanlarına ilişkin kararlar açısından;** alternatif enerji potansiyellerinin kentsel yaşamda kullanılması, sosyal bütünlük unsurları içeren, kentsel altyapı, üstyapı ve koruma projeleri olan nitelikli toplu konut yatırımlarının özendirilmesi ve yerleşik konut alanlarında sosyal donatı ve kentsel teknik altyapı ihtiyaçlarının giderilmesi yönünde stratejilerin benimsendiği görülmektedir. 2023 Ankara Nazım Planı kentsel form elemanları açısından bir bütün olarak değerlendirildiğinde, sürekli büyüyen bir



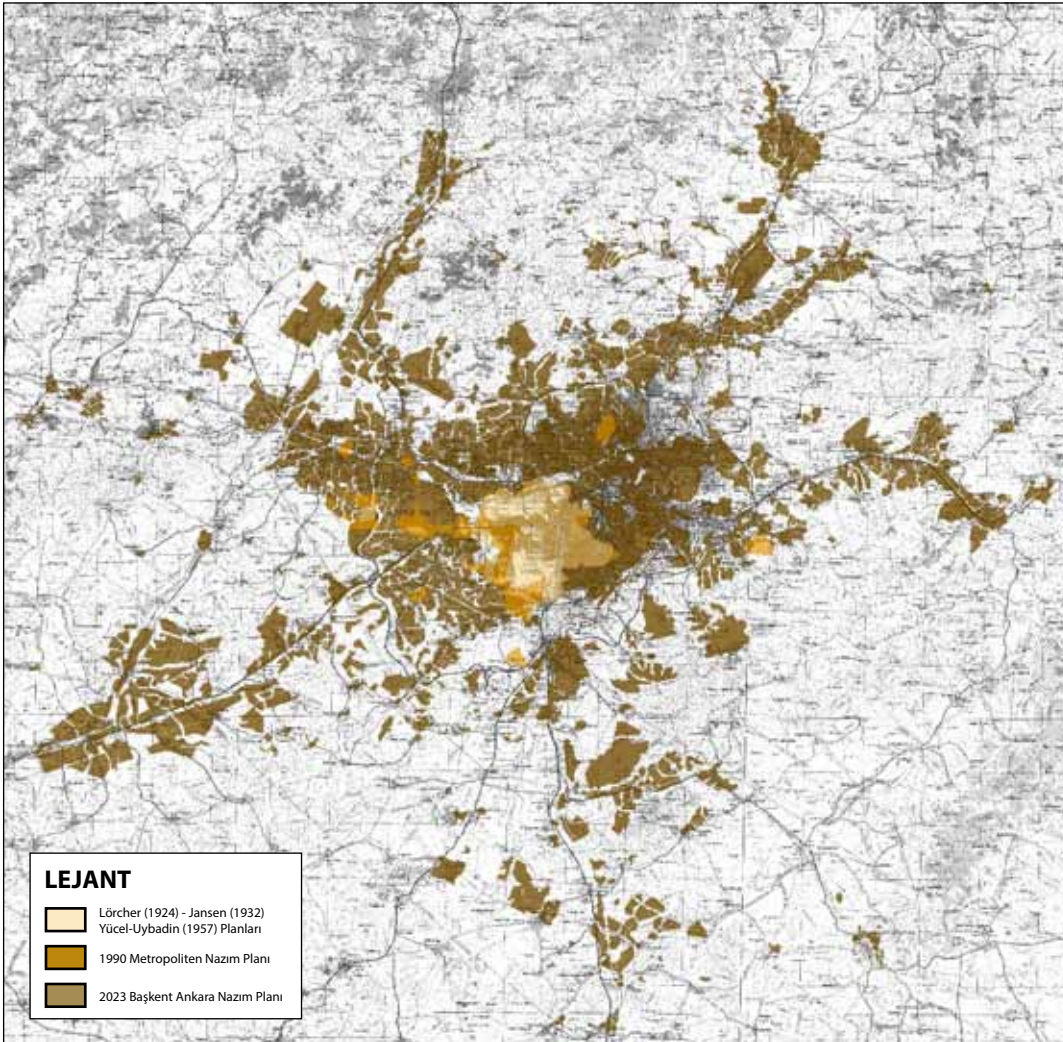
metropol için, çok merkezli bir kent formu yaklaşımı benimsediği söylenebilir (Şekil 3).

Merkez kullanımlarının niteliği ve mekânsal dağılımı açısından son dönem değerlendirildiğinde, özellikle 2000 sonrası yeni liberal politikaların planlama süreçlerine yarattığı değişim ve dönüşümlerin Ankara’da da etkili olduğu görülmektedir. Bu değişim ve dönüşümler, bir yandan kentsel mekânda perakende sektörünün yeni mekânsal yansımalarından olan AVM sayısının hızlı biçimde artmasına sebep olurken, diğer yandan MİA’nın yerel, küçük/orta ticari işletmelere istihdam sağlayamaması, kullanımlarının çeşitlenememesi, ticaret birimlerinin tekdüzeleşmesi (örneğin dersane ve cafe, vb.), kamu alanlarının kimliksizleşmesi, sadece civarında

yaşayanlara hizmet verilebilmesine ve bu yüzden sosyal ayrışmayı desteklemesine, içinde yaşanan değil, içinden geçilip, gidilen bir yer olmasına neden olmaktadır (Özöduru ve Varol, 2009). Tüm bu gelişmeler, planlama çalışmalarında öngörülen çok merkezlilik yapısıyla örtüşmemektedir.

Sonuç ve Değerlendirme

21. yüzyıl kentlerinin taşıdığı dinamik unsurlar kentlerin fiziksel, sosyal ve ekonomik yapısını etkilemekte ve metropollerin çok merkezli bölgelere dönüştüğü görülmektedir. Bu bölgeler arasında fiziksel ve fonksiyonel ilişkilerin kurgulanması kentlerin sürdürülebilir gelişimi için vazgeçilmez olarak kabul edilmektedir. AB mekânsal



Şekil 3.
Ankara'nın plan dönemlerine göre değişen makroform yapısı.



politikalarında da desteklenen çok merkezli kentsel gelişme formu bu kapsamda bir çözüm olarak görülmektedir. Özellikle yoğun ve kompakt bir gelişmeyi destekleyen çok merkezli kent formunun, gelişmiş bir toplu taşıma sistemi ve açık yeşil alan sistemi ile desteklenmesi gerekmektedir. Böylece kentsel yayılma engellenerek, doğal kaynakların korunması, yolculuk yaratan sebeplerin azaltılması, yolculuk sürelerinin kısaltılması ile enerji ve çevre sorunlarının azaltılması mümkün olacaktır.

Ankara'da gerçekleştirilen planlama çalışmaları ile tanımlanan Ankara Metropolitan kent formunun; ilk planlarda şekillenen tek merkezli kompakt yapısının özellikle 1980'lerden sonra desantralizasyon politikasının etkisi ile değiştiği görülmektedir. Ancak özellikle 1990 sonrası üst ölçek plan olmadan gerçekleştirilen uygulamalar kentsel yayılmaya-saçaklanmaya neden olmuş, kent yağ lekeli biçiminde büyüyerek tek merkezli yapısını devam ettirmiştir. Ankara metropolitan kentinin yayılarak ve saçaklanarak gelişen mevcut kent formunun sürdürülemezliği kentin onaylı son üst ölçek planında dikkate alınmıştır. 2023 Ankara Nazım İmar Planı, MİA ile bütünleşen stratejik yeni merkezi alanların önerilmesiyle çok merkezli bir gelişmeyi desteklemiştir. Önerilen yeni alt merkez oluşumlarının ana merkezle birlikte veya ayrı biçimde işleyip işleyemeyeceği ve kenti bu anlamda çok merkezli bir kent niteliğine taşıyıp taşımayacağı ise uygulamalar sonucunda ortaya çıkacaktır.

Çok merkezli kent formu, özellikle tek merkezin etkin bir biçimde işleyemediği metropolitan kentlerde, önerdiği yoğunluklar, karma kullanımlar ve çoklu/farklı alt merkezlerin etkin ve çevreci ulaşım sistemleriyle birbirine bağlanmalarıyla sürdürülebilir kentsel gelişme desteklenmeli ve mekânsal gelişmede arazi kullanımı, enerji ve ulaşım boyutlarıyla öngördüğü çevreci yaklaşımlar nedeniyle planlama sistemine entegre edilmelidir.

Kaynakça

Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2006). *2023 Başkent Ankara Nazım İmar Planı*. 21 Haziran 2016 tarihinde <https://www.ankara.bel.tr/ankara-buyuksehir-belediyesi-nazim-plan/> adresinden erişildi.

Bayraktar, N., Tekel, A. ve Ercoşkun, Ö. Y. (2008). Ankara Atatürk Bulvarı üzerinde yer alan kentsel donatı elemanlarının sınıflandırılması, değerlendirilmesi ve kent kimliği ilişkisi. *Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 23(1), 105-118.

Bertaud, A. (2004). The spatial organization of cities: Deliberate outcome or unforeseen consequence? *Institute of Urban & Regional Development*. UC Berkeley: Institute of Urban and Regional Development. 21 Haziran 2016 tarihinde <http://escholarship.org/uc/item/5vb4w9wb> adresinden erişildi.

Bertaud, A. (2009). *Urban spatial structures, mobility and the environment*. Washington: World Bank.

Brezzi, M. ve Veneri, P. (2014). Assessing polycentric urban systems in the OECD: Country, regional and metropolitan perspectives. *OECD Regional Development Working Papers, 2014/1*, OECD Publishing.

Champion, A. G. (2001). A changing demographic regime and evolving poly centric urban regions: Consequences for the size, composition and distribution of city populations. *Urban Studies*, 38(4), 657-677.

Davoudi, S. (2003). European briefing: Polycentricity in European spatial planning from an analytical tool to a normative agenda. *European Planning Studies*, 11(8), 979-999.

Ding, C. (2007). *Urban spatial planning: Theory, method and practice*. Beijing: Higher Education Press.

Ercoşkun, Ö. ve Özüduru, B. (2013). *Alışveriş mekanlarındaki değişimin sosyal sürdürülebilirliğe etkisi: Ankara örneği*. Ankara: TMMOB Şehir Plancıları Odası.

ESDP: *European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union* (1999). Brussels: European Commission.

Garreau, J. (1991). *Edge city: Life on the new frontier*. New York: Doubleday.

Ingram, G. K. (1997). *Patterns of metropolitan development: What have we learned?* (Report no. WPS1841). World Bank - Operations Evaluation Department (OED).

Kirk, K. ve Hague, C. (2003). *Polycentricity scoping study, research output*. Edinburgh: Heriot-Watt University.

Kloosterman, R.C. ve Musterd S. (2001). The polycentric urban region: towards a research agenda, *Urban Studies*, 38(4), 623-633.

Knapp, W. ve Schmitt, P. (2003). Re-structuring competitive metropolitan regions in North-west Europe: On territory and governance. *European Journal of Spatial Development*, 6. 21 Haziran 2016 tarihinde <http://www.nordregio.se/Global/EJSD/Refereed%20articles/refereed6.pdf> adresinden erişildi.

Lambregts, B. (2006). Polycentricism: Boon or barrier to metropolitan competitiveness? The case of the Randstad Holland. *Built Environment*, 32(2), 114-123.

Lin, D., Allan, A., ve Cui, J. (2013). Does polycentric urban spatial development lead to less commuting: A perspective of jobs-housing balance. *49th ISOCARP Congress*. 02 Mart 2016 tarihinde http://www.isocarp.net/Data/case_studies/2382.pdf adresinden erişildi.



- METREX. (2010). Intra-metropolitan polycentricity in practice – reflections. Glasgow: The Network of European Metropolitan Regions and Areas. 18 Mayıs 2015 tarihinde https://www2.ioer.de/recherche/pdf/2010_egermann_metrex_report_expert_group.pdf adresinden erişildi.
- Modarres, A. (2011). Polycentricity, commuting pattern, urban form: The case of Southern California. *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(6), 1193-1211.
- Özöduru, B. ve Varol, Ç. (2010). Kent merkezlerine yeni bir alternatif: Ankara'daki alışveriş merkezlerinin kentsel ve mekansal gelişme etkileri. *Dünya Şehircilik Günü 33. Kolokyumu "Kentleri korumak savunmak içinde* (ss.307-324).
- Small, K. A. ve Song, S. (1994). Population and employment densities: structure and change. *Journal of Urban Economics*, 36(3), 292-313.
- Socio-economic models in geography*. (1967). London: Methuen.
- Van der Laan, L. (1998). Changing urban systems: an empirical analysis at two spatial levels. *Regional Studies*, 32(3), 235-247.
- Veneri, P. ve Burgalassi, D. (2010). *Questioning polycentric development and its effects: Issues of definition and measurement for the Italian NUTS 2 regions* (MPRA Paper 26410). Munich Personal RePEc Archive. 09 Kasım 2014 tarihinde https://mpra.ub.uni-muenchen.de/26637/1/MPRA_paper_26637.pdf adresinden erişildi.
- Waterhout, B., Zonneveld, W. ve Meijers E. (2005). Polycentric development policies in Europe: Overview and debate. *Built Environment*, 3, 163-173.