



MAKÜ FEBED
ISSN Online: 1309-2243
<http://dergipark.gov.tr/makufebed>
DOI: 10.29048/makufebed.407963

Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi 9(2): 136-143 (2018)
The Journal of Graduate School of Natural and Applied Sciences of Mehmet Akif Ersoy University 9(2): 136-143 (2018)

Araştırma Makalesi / Research Paper

Anadolu'nun Tarihi Yolları ve Ankara için Bir Yeşil Yol Planlama Olanığı

Nedim KEMER

¹Başkent Üniversitesi, Güzel Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fakültesi, Ankara

Geliş Tarihi (Received): 20.03.2018, Kabul Tarihi (Accepted): 24.04.2018

✉ *Sorumlu Yazar (Corresponding author): nedkem@gmail.com*

☎ +90 312 2466636 📠 +90 312 2466639

ÖZ

'Medeniyetler Beşiği' Anadolu Yarımadası Dünya'nın en işlek kültür köprülerinden birisidir. Derin tarihi ve jeofizik şartları sonucunda, yarımada binlerce yıl boyunca yol ağlarıyla dokunmuştur. Hititler ve Asurlardan başlayarak, Osmanlı'ya kadar Medeniyetler Beşiği Anadolu'da hâkimiyet kuran tüm yönetimler için, yollar, hükümlerinin en önemli değerleri olmuştur. Tarihi yolların bir kısmı bugün için bozulmuş olsalar, tarihteki önemlerini kaybetse, hatta bazıları modern otoyollar olarak geliştirilmiş olsalar dahi, bu yollar stratejik güzergâhları, üzerlerinde yer alan tarihi yapıları ve bağlantı noktalarının konumları nedeniyle, "Küresel Antik Dünya'nın Yeşil Yolları'na" mükemmel örneklerdir. Angora antik yerleşiminden doğan ve bugün modern Türkiye'nin başkenti olan Ankara, Anadolu'nun ortasında yer almaktadır. Antik kent merkezi vadi ve suyollarının birleşiminde bulunurken, günümüz Ankara'sının modern uzantıları vadiler ve yamaçlarda yayılmaktadır. Stratejik olarak, tarihi yolların kavşak noktasında bulunması itibarı ile Ankara, her dönemde önemli bir merkez olmuştur. Ankara 'Yeşil Yol' kapasitesi içeren doğal, kültürel, ekolojik ve tarihi değerlere sahip koridorları ile gerek merkezi gerek de bölgesel ölçekte Yeşil Yol planlama uygulamaları için benzersiz fırsatlar sunmaktadır. Bu çalışma, Ankara Büyükşehir bölgesinin tarihi, kültürel ve ekonomik kaynaklarının önemli unsurlarını bir Yeşil Yol Planlama olanağı için irdelemektedir. Mevcut hükümetin yol yapım politikası, Yeşil Yol planlama ilkeleri ile iyileştirilebilir böylece hükümet politikaları daha yararlı olarak hayata geçirilebileceği gibi kaynaklardan daha yüksek kapasitelerle ve sürdürülebilirlik prensipleri çerçevesinde yararlanılabilecektir. Bu bağlamda, Anadolu'nun tarihi yollarının kent içindeki tarihi yollar ve potansiyel Yeşil Yollar ile bağlantılarının sağlanması Ankara Büyükşehir Bölge sınırları içerisinde bulunan tarihi eser ve anıtsal kalıntıların korunması için güçlü bir motivasyon sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: Yeşil Yol Planlaması, Tarihi Yollar, Anadolu, Ankara

Historic Roads of Anatolia and a Greenway Planning Potential for Ankara

ABSTRACT

Anatolia 'The Cradle of Civilizations' is one of the busiest cultural bridges of the world. As a result of its long history and geophysical conditions, the land has been weaved with a network of roads over the millennia. From the Hittites to Ancient Greek and the Roman Empire until the Seljuk and finally the Ottomans, all civilizations were aware of the fact that the roads constituted the best assets of the land that they ruled. Although, the roads were being inherited from one civilization to another they were always well maintained, improved and protected by the ruling class of said civilizations. The routes were equipped by various facilities such as bridges, inns, caravansaries, wells and fountains etc. Although, some of these historic roads deteriorated, ultimately losing their importance today and some of them were paved over and developed to serve as modern highways, all are excellent examples of 'Greenways of the Global Ancient World' due to their politically and geographically strategic courses and locations. Emerged from the ancient settlements of Ancyra and Angora, Ankara, the capital of modern Turkey, is situated in the middle of Anatolia. The

ancient city center resides at the junction of valleys and waterways whereas the modern city sprawls along the valleys and banks. Regionally, Ankara has always been an important hub thanks to its strategic importance as the crossroads of ancient roads. Ankara offers unique opportunities for greenway planning applications on both local and regional scales. These corridors present natural, cultural, historic and ecological opportunities for multiple greenway planning projects. This study aims to explore characteristic elements of historic, cultural and economic resources of the Metropolitan Ankara region for greenway planning potential. The road building policy of the current government can be improved and be better facilitated by greenway planning principles in order to utilize their full potential. Meanwhile, extension of historic routes of Asia Minor through the city would provide strong motivation in preserving the last remaining greenway corridors of the greater Ankara region.

Keywords: Greenway Planning, Historic Roads, Anatolia, Ankara

GİRİŞ

Antik dönemlere ait yollar evrensel olarak güzergâhları üzerinde çok kıymetli kültürel ve coğrafi değerler barındırırlar. Tarihi yollar, yerleşim yerleri ve önemli ekonomik ve stratejik merkezler arasında bağlantı sağlarken zor coğrafya koşullarında dahi ulaşımın hızlı, güvenli ve kolay olması için güzergâh seçimlerine önemle dikkat edilmiştir. Önemli noktaları birbirine bağlayan yolların güzergâhları genellikle, bol su ve yiyecek bulunabilen yeşil vadiler ve suyolları, dağ geçitleri, geniş ve açık görüşe sahip dağ sırtları ve bazı durumlarda açık ovalarda kesirme hatlardan geçer. Güzergâhların belirlenmesinde, kritik jeomorfolojik, iklimsel ve çevresel faktörler önemli rol oynamıştır. Zor iklim koşulları ve çevresel koşullara bağımlı olarak yıl boyunca erişilebilirlik ve insan kaynaklı tehditler, yollarda güvenlik önlemlerinin temel nedenleridir. Güzergâh seçiminin yanı sıra, tarihi yollar çeşitli güvenlik ve konfor tesisleri ile de donatılmıştır. Tarihi yollar, erken dönemlerde genellikle tek hat halinde toplulukları ve kültürleri birbirine bağlarken zaman içerisinde gelişen ilave yollar ile alternatif güzergâhlar oluşmuş ve kıtalara yayılan geniş yol ağları örülmüştür. İpek Yolu, Pers Kral Yolu, Hadrian Yolu ve eski Amerika yerlilerinin yolları pek çok örnekten sadece birkaçıdır.

Bu medeniyet ağları, yüzyıllarca yeni topraklara, yeni kaynaklara ve diğer insan tecrübelerine erişim sağladılar. Pratik olarak, yollar farklı coğrafyaların halklarının birbirileri ile etkileşimleri için önemli araçlardı. Her zaman döşenmiş veya iyi koşullarda inşa edilmiş olmasalar da yollar, otoriteler ve idari organlar tarafından daima korundular ve çeşitli güvenlik ve konfor tesisleri ile geliştirildiler. Dünyanın sayısız ve çok çeşitli tarihi yolları bugün küresel kültürün mirasıdır. Tarihi yollar varoluş nedenleri gereği, güzergâhlarında bulunan zengin doğal, coğrafi ve kültürel varlıklarla Yeşil Yol Planlaması ideolojisinin ilkeleri ile mükemmel uyum sağlamaktadır. Bu özellikleri nedeniyle yeni planlama çalışmaları için birçok açıdan çok elverişli olanaklar sunarlar. Bu çalışma, Ankara Büyükşehir bölgesinin tarihi, kültürel ve ekonomik kaynaklarının önemli unsurlarını bir Yeşil Yol Planlama olanağı için irdelemeyi amaçlamaktadır. Bugün modern bir şehir olan Ankara, Anadolu'nun tarihi yol

ağlarının merkezinde önemli bir düğüm noktasında yer almaktadır.

ANADOLU'NUN TARİHİ YOLLARI

Asya Kıtası'nın en batı ucunda yer alan Küçük Asya yarımadası, Doğu ile Batı arasında binlerce yıldan bugüne coğrafi ve kültürel bir köprü rolü oynamaktadır. Tarihte Anadolu olarak adlandırılan yarımada, binlerce yıllık kültürel faaliyetlere ev sahipliği yapmış olmakla eşsiz bir tanımlama olan 'Medeniyetler Beşiği' unvanını hak etmiştir. Kariyerini Antik Anadolu ve Antik Yunan'a adayan Sör William Ramsay, Küçük Asya'yı, jeomorfolojik özelliklerinden dolayı "yüksek korkulukları olan bir köprü" olarak tanımlamıştır (Lloyd, 1989). Bugün bile, yarımada'nın jeopolitik konumu, Medeniyetler Beşiğini dünyanın en işlek kültür köprülerinden biri haline getirmektedir. Uzun tarihsel geçmişi ve jeofizik şartları sonucunda, arazi binlerce yıldır birbirine eklenen yol ağlarıyla dokunmuştur. Anadolu yarımadası İpek Yolu, Pers Kraliyet Yolu, kervan yolları, hac yolları, bölgesel ticaret yolları ve askeri yollar gibi farklı dönemlere ait çok çeşitli tarihi yollar ile donanmıştır.

Hititler ve Asurlardan başlayarak, Osmanlı'ya kadar bütün yollar, Medeniyetler Beşiği Anadolu'da hâkimiyet kuran tüm yönetimler için, hükümlerinin en önemli değerleriydi. Bir medeniyetten diğerine miras kalan yollar, yerel ve merkezi yönetimler tarafından daima korunmuş ve iyileştirilerek geliştirilmiş ve bir sonraki nesillere aktarıla gelmiştir. Yollar, canlı ekonominin ve vergi gelirin temel unsurları olduğu kadar, aynı zamanda sosyal ve siyasi bütünlük için de çok etkili unsurlardır. Anadolu'nun tarihi yolları, farklı medeniyetler boyunca kilometre taşları (*miliare*), köprüler, hanlar, kervansaraylar, garnizonlar, menzil külliyesi, kuyu, çeşme, uç noktalarındaki liman yapıları ve karum, çarşı ve pazar yeri gibi çok çeşitli yapısal unsurlar ile donatılmıştır.

Hititler, Asurlar, Frigler, Persler, Yunanlılar, Romalılar, Selçuklu Türkleri ve Osmanlılar, Anadolu'nun tarihi yollarının gelişiminde her dönemde çok büyük katkılarda bulunmuşlardır. Asurlar ile Hititler arasındaki güçlü ticaret ilişkisi Anadolu tarihinin bilinen ve en köklü yollarının

oluşma sebebidir. Yazılı kaynaklarda direk olarak Hitit ve Asur yolları hakkındaki ifadeler çok sınırlıdır. Bununla birlikte, ticari kitabeler, Hititler ve Asurlar arasında oldukça gelişmiş ve iyi korunmuş bir yol sisteminin varlığına işaret etmektedir (Jasink, 1991).

Frigler, özellikle arabaları için orta Anadolu ovalarında çok gelişmiş yollar inşa ettiler. Anadolu'nun Orta Batı'sındaki Frig Vadisi'nde yumuşak kireçtaşı kayalarında bugün dahi görülebilen bazı oyuntuların Frig'lerin arabalarının tekerleklerinin izleri olduğuna dair teoriler bulunmaktadır.

Tarihi MÖ 5. yy a kadar giden Pers Krallığı Yolu, Anadolu yollarının en önemli ve dikkat çekici olanlarından biridir. Bu

yol, Pers Kralı Darius tarafından öncelikli olarak iletişim amacı ile inşa ettirilmiştir. Şekil 1'de görülen bu yol yaklaşık 2800 km'lik bir uzunluğa sahiptir. Bu yol ile, ara istasyonlarda değişen atlı kuryeler aracılığı ile İran'da Susa'dan başlayarak, Ancyra'dan da (Ankara) geçmek suretiyle, Anadolu'nun Batı kıyılarında bulunan Lidya'nın başşehri Sardes'e yedi ila dokuz gün içinde ulaşılabilirdi. Bu süratli ulaşım olgusu ve değişim sistemi, Amerika'nın Midilli Ekspres 'Pony Express' isimli tarihi posta teşkilatı için ilham kaynağı olmuştur. Herodot, Pers Krallığı Yolu hakkında övgülerle söz etmiştir. Bu yol Romalıların askeri yol ağları içerisinde kullanılmış, daha sonra da Bizans ticaret ve askeri yol ağlarıyla ve sonrasında da İpek Yolu seyahatlerinde kıtalararası ulaşımlarda kullanılmıştır.



Şekil 1. Medeniyetler Beşiği – Dünyanın Köprüsü

Roma devrinde yollar çeşitli boyutlarda ve farklı amaçlarla, ancak çoğunlukla öncelikle askeri amaçlar için yapılmıştır. Roma yolları, adeta anıtsal yapılar gibi dâhice tasarlanmışlardır. Yollar, Romalıların için hâkimiyetlerini sürdürmek ve refah bir şekilde yönetebilmek için çok gerekli araçlardı. 'Roma arazisi yollarının uzandığı yerdir' ilkesiyle durmaksızın inşa ettikleri yollarını ustalıkla döşeyip köprüler inşa etmekle kalmadılar aynı zamanda kilometre taşları (*miliare*), garnizonlar ve hanlar gibi pek çok unsurlarla da donatarak geliştirdiler.

Selçuklu Türkleri, Anadolu'nun Kuzey ve Güney kıyılarında bulunan, Anadolu'nun önemli kapıları konumundaki denizyolu limanlarını, kervansaraylar ve çeşitli tesislerle donattıkları karayolları ile birbirine bağladılar. Ayrıca bu bağlantı yollarına eklenen geniş bir yol ağı

ile de Anadolu'yu donattılar. Selçuklular bir tür sigorta sistemi ve koruma sistemleri ile bu yolların her daim erişilebilir ve güvenli olmasını sağladılar. Özellikle 13. yy da Selçuklular döneminde çok sayıda kervansaraylar inşa edilmiştir. 13. yy Anadolu kervansaraylarının en refah ve gelişmiş oldukları ve yoğun olarak kullanıldığı dönemlerdir (Tuncer, 2007; Günel, 2010;).

Osmanlılar dönemine gelindiğinde artık Anadolu zengin bir yol ağı ile donatılmıştı. Osmanlılar devraldıkları yolları derbent ve menziller gibi çeşitli organizasyonlar ve yapısal unsurlarla daha da geliştirerek yaygın bir şekilde kullandılar. Osmanlı karayolu ağında güvenli ve hızlı hareket, özellikle imparatorluk emirlerinin dağılımı için büyük bir önem arz etmekteydi. Osmanlı döneminde de ticaret ve askeri seferler yolların önemini artıran iki ana

etkinlikti. Derbent, 14. yy da yolları korumak için geliştirilmiş çok organize bir sistemdi. Bunlar, kritik kavşaklar üzerinde ve tehlikeli dar boğazlarda inşa edilmiş kale benzeri küçük yapılarıdır. Yerli halktan kişiler derbentlerde görev yaparak yolların ve yolcuların güvenliğini sağladıkları gibi konaklama hizmetleri de sunarak tesislerin faal kalmasından sorumlu olmaktadır. Buna karşılık, ekip biçmek için komşu alanları kullanmalarına ve vergilerden muaf tutulmalarına izin verilmekteydi. 16. yy da Osmanlılar, menzil adında oldukça gelişmiş bir posta sistemi geliştirdiler. Menzil sisteminin kurulmasıyla menzil külliye ve menzil kervansarayları gibi birçok yol üzeri tesisler kurdular (Halaçoğlu, 1981). Menzil, kelime anlamı itibarı ile iklim ve coğrafi koşullara bağlı olarak, bir günde kat edilebilecek 20 ila 40 km arasında değişen bir mesafe aralığını tanımlar.

Kısacası, Osmanlılar, Medeniyetler Beşiğinin tarihi geleneği olan refah, güçlü ve canlı bir devlet organizasyonunun vazgeçilmez unsuru olan yolları korumak ve güçlendirmek geleneğini sürdürdüler. Bugün, Anadolu, bol miktarda tarihi eserler, kültürel öğeler ve coğrafi varlıklar ile bezenmiş muazzam bir tarihi yollar ağı ve hatıraları ile donanmıştır. Tarihi yolların bir kısmı bugün için bozulmuş olsalar, tarihteki önemlerini kaybetseler hatta bazıları asfaltla kaplanarak modern otoyollar olarak geliştirilmiş olsalar dahi, bu yollar stratejik güzergâhları ve bağlantı noktalarının konumları nedeniyle, “Küresel Antik Dünya'nın Yeşil Yolları'na” mükemmel örneklerdir.

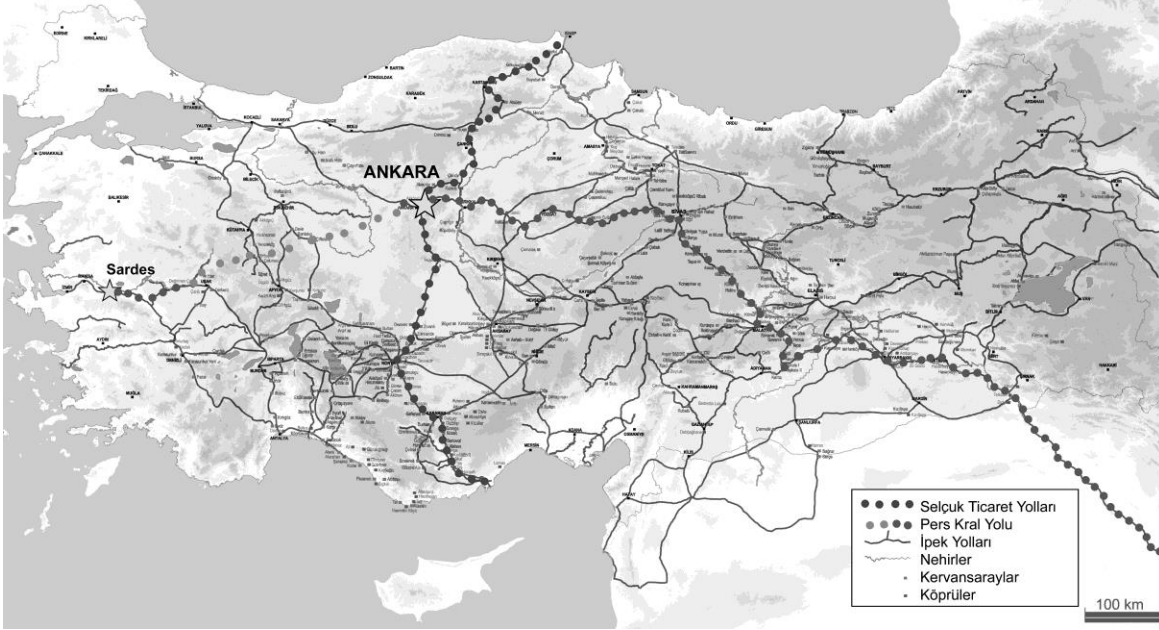
Bugün, modern Türkiye toprakları, yol olgusunu ticari ve politik bir araç olarak kullanma anlayışında tarihi muadilleri ile benzerlik arz eden bir hükümet tarafından yönetilmektedir. Mevcut hükümet hem ulusal düzeyde hem de yerel belediyelerin büyük bir çoğunluğunda 15 yıldır iktidarda bulunmaktadır. Bu hükümetin en büyük kamu hizmetlerinden birisinin yol yapmak olduğu ve bu

sayede de yönetim ve iktidar devamlılığının sağlandığı kuramı ülke çapında yaygın bir görüştür.

Yolların ekonomik faaliyetlere hız katması, gündelik yaşama kolaylık sağlaması, toplumun her kesimden ve gelir seviyelerinden insanların erişimine açık yaygın kamusal ve gözle görünür hizmetler olarak algılanabiliyor olmaları nedenleriyle özellikle demokratik seçim dönemlerinde hız kazanan inşaat faaliyetleri olma nedenleridir. Doğal olarak, gelişmekte olan bir ülkenin nispeten daha az eğitim almış seçmenleri nezdinde yeni inşa edilen yolların çabuk ve pozitif geri dönüş sağlayan güçlü siyasi yatırımlar olduğu varsayımı güçlü teoriler olarak karşımıza çıkar.

TARİHİ ANKARA'DAN MODERN BAŞKENT ANKARA'YA

Angora antik yerleşiminden doğan Ankara, bugün 5,5 milyon nüfusu ile ülkenin en büyük ikinci kentidir ve Modern Türkiye'nin başkentidir. Anadolu'nun ortasında engebeli bir arazide bulunmaktadır. Antik kent merkezi, vadiler ve suyollarının birleşiminde bulunurken, modern şehir vadi içlerinde ve yamaçlarda yayılmaktadır. Şekil 2'de görüldüğü üzere Ankara, Orta Anadolu platosunun ortasında, adeta bir yıldız gibi her yönde uzanan yollarla bir merkez konumundadır (Taescher, 1924). Stratejik olarak, antik yolların kavşak noktasında bulunması itibarı ile Ankara, her dönemde önemli bir merkez olmuştur. Bu stratejik önemi nedeniyle Ankara, özellikle Roma ve Bizans dönemlerinin en önemli şehirlerinden birisidir (Sülüner, 2014). Roma hâkimiyeti döneminde önemli bir kavşak noktası olması nedeniyle, Ankara'da dört farklı yönden gelen yedi ayrı yol buluşmaktaydı (Erdoğan, 2007).



Şekil 2. Tarihi Yollar Kavşağında Ankara

Modern Türkiye'nin kurucusu Atatürk 1923'de Ankara'yı yeni başkent olarak belirlemiştir. Bu tarihten itibaren kent hızlı bir şekilde büyük gelişme kaydetmiştir. Bugüne kadar, hızlı büyümesini kontrol edebilmek için dört büyük plan geliştirilmiştir. Ancak, bu planların hiçbirisi nüfus patlamasını öngörebilen gerçekçi tahminlere sahip olmamışlardır. Bu planlar genç başkentten sebep olduğu kaçınılmaz göç dalgalarını göğüsleyebilecek kadar esnek değildiler (Altaban, 1990). Tarımsal üretimdeki devrim ve makineleşme, kırsal Doğu Bölgelerdeki toplumsal ve politik huzursuzluk, daha iyi eğitim ve istihdam olanakları, kırsal bölgelerden yeni başkente göçün önemli nedenleriydi. Tarihi kentin eteklerinde hızlı ve plansız yapılaşma ve gecekondulaşma kaçınılmaz bir sonuç olarak ortaya çıkmıştır. Şehir, bugün dahi, içindeki vadilerden, çevredeki tepelere ve ovalara kadar yoğun bir şekilde yapılaşmaktadır. Tarihi şehir merkezi ve yeni kent merkezleri bu yapılaşmalarla coğrafi bir çanak içerisinde tamamen boğulmaktadır.

94 yılda Ankara Büyükşehir Belediyesinin hızlı tempolu ve kısa süreli yerel hükümetleri, geliştirdikleri dar görüşlü planları nedeniyle bir dizi kentsel problemlerin ortaya çıkmasına sebep oldular. Günlük pazar talepleri doğrultusunda yönlendirilen, kısa dönemli politik kararlarla biçimlendirilen, teknik açıdan yetersiz, sıradan imar düzenlemeleri, popüler (*trendi*) ve kent estetiğinden yoksun mimari uygulamaların doğmasına neden oldu. Popülist yönetimler arazi yağma ve vurgunlarına yol açarak, büyük gecekondulaşma mahallelerinin ortaya çıkmasına yol açtı. Hava kirliliği en büyük planlama sorunlarından biri haline geldi.

Açık alanların olmaması, planlanmamış ve düzensiz yoğunluk, verimsiz trafik ve etkin toplu taşıma araçlarının olmaması hava kirliliğinin en yaygın nedenleri arasındaydı. (Yüksel ve Kuntay, 2009).

Ankara maalesef günümüzde yaygın bir uygulama haline gelen büyük ölçekli ticari ve konut geliştirme projelerinin tehdidine maruz kalmaktadır. Tüm vadiler, ovalar ve açık alanlar adeta sistematik bir istila altındadır. Kentin altyapı ve açık alan kapasiteleri doğal sınırlarının üzerinde yüklerle maruz kalmaktadır. Yasadışı gecekondulaşmaları büyük oranda kontrol altına alınmış olsa da, Ankara Büyükşehir sınırları dâhilinde bulunan son kalan açık alan kaynakları için tehlike devam etmektedir. Kent üzerindeki baskı bugün yeni bir biçim almıştır. Metropoliten bölgede uygulanan hızlı ve plansız kalkınma projeleri, yalnızca kâr odaklı hedefler için dar görüşlerle planlanmaktadır. Mevcut 5 milyonun üzerindeki nüfusuna rağmen, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin halen daha rasyonel, ileri görüşlü ve geniş kapsamlı bir planı bulunmamaktadır. Büyükşehir Bölgesi, gelecekteki gelişmeleri düzenlemek, kısa ve uzun vadeli fiziksel, ekolojik, çevresel, sosyal, kültürel ve ekonomik kalkınma stratejilerini hem şehir hem de bölgesel ölçeklerde yönetmek için güçlü bir plana ihtiyacı vardır. Trafik ve toplu taşıma sistemleri büyük oranda kaotik ve modası geçmişdir. Açık alanlar ne mevcut nüfus için ne de öngörülen nüfus artışı için yeterli değildir. Yeterli miktarda rekreasyona açık alanların ve halka açık parkların olmaması endişe vericidir. Kentsel yaşam kalitesi ve kent estetiği planlama karar süreçlerinde gündem maddesi bile olamamaktadır.

ANKARA COĞRAFYASI VE YEŞİL YOL KAPASİTELERİ

Ankara bölgesinin topoğrafyası deniz seviyesinden 790 ile 1200 m arasında değişmektedir. Kent, üç vadinin birleştiği geniş bir coğrafi havzaya yayılmaktadır. Vadiler sahip oldukları çeşitli tarihi, ekolojik, kültürel, ekonomik ve rekreasyonel potansiyelleriyle tipik birer Yeşil Yol koridoru niteliğindedir. Ne yazık ki dereler ve suyuolları aşırı derecelerde kirlenmiş ve özellikle yoğun yapılaşmış bulunan merkezi bölgelerde üzerleri kapatılarak kentin altına gömülmüş durumdadır. Bölgesel ulaşım ağının dört büyük ulaşım yolu da bu vadilerde yer almaktadır. Vadiler sadece doğal hava koridorları olarak değil, iklim değişikliği öngörülerinin tehditlerini iyileştirmek için de kritik çevresel değerler olarak önem arz etmektedir.

Özellikle popülist ve güncel pazar tarafından yönlendirilen, yetersiz altyapıya sahip plansız yoğun gelişmeler göz önüne alındığında, merkeze açılan vadiler Ankara bölgesi için çok önem kazanmaktadır. Vadiler hâkim rüzgârlar ve topoğrafya koşulları nedeniyle, kış ve yaz aylarında doğal havalandırma sağlayan önemli hava koridorlarıdır. Plansız yapılaşma faaliyetleri Ankara'da çevresel koşulları tamamen göz ardı etmekte ve kaçınılmaz bir sonuç olarak kentteki hava kirliliği sorununu da ciddi biçimde yoğunlaştırmaktadır. Bütüncül bir kent estetiği olgusu gündem ve planlama kapsamı dışındadır. Salt münferit yapısal uygulamaların kendi içlerinde değerlendirilen estetik anlayışları kent kimliği, coğrafyası ve sahip olduğu çevresel ve tarihsel değerleri ile bütünlük arz edememektedir.

Ankara'nın Tarihi Değerleri

Derin ve zengin tarihinde daima aktif bir yerleşim ve ticaret merkezi olan Ankara, aynı zamanda merkezi bir kavşak noktası olması nedeniyle çok sayıda ve çeşitli tarihi eserlerle bezenmiştir. Ankara Kalesi, Augustus Tapınağı, Akköprü, Suluhan, Çengelhan, Pirinçhan, Zağfıran (Safran) Han, Taşhan, Julian Sütunu, Roma Hamamı, Roma Tiyatrosu, Osmanlı Hamamı, Bedesten - Anadolu Medeniyetleri Müzesi, Hacı Bayram Camii ve daha pek çok eski tarihi cami bu eserlerin en önemlileridir. Çok önemli başka bir eser olarak, eski şehir merkezinde bulunan Roma Yolu yerin 2 m kadar altında bulunmaktadır. Bu yolun Cardo Maximus olarak adlandırılan bölümü açığa çıkartılan ve korunan kısımları Ulus merkezinde görülebilmektedir. Ayrıca Frigya'nın başkenti Gordion, bir dizi antik köy yerleşimleri, köprüler, tarihi anıtsal kalıntılar ve antik yol kalıntıları gibi kıymetli tarihsel değerler Ankara'nın yakın çevresinde ve daha da geniş bölge içerisinde tarihi yol güzergahları üzerinde bulunmaktadır.

YEŞİL YOL PLANLAMASINA DAİR

Yeşil Yol Planlaması, kentsel, kırsal ve doğal çevrelerde bulunan ekolojik, tarihi, kültürel değerlerin, yerel ekonomik potansiyellerin koruma esaslı plan ve projelerle, birbirileri ile bağlantılarını sağlayarak bütünleştirilmesi, kıymetlerinin artırılması bu sayede sürdürülebilir kılınmasını hedefleyen çizgisel açık alan / koridor planlamasıdır. Yeşil Yol Planlamasının temel ilkelerinden birisi mevcut altyapılar üzerinde vurgulanan çizgisel hatlarda veya yeni önerilen güzergâhlar boyunca iki yönlü erişim, ulaşım ve karşılıklı alışveriş hareketine olanak sağlamaktır. Bu hareket beşeri olabileceği gibi ekolojik de olabilir veya her ikisi aynı anda da gerçekleşebilir. Bu sayede, sürdürülebilirlik kavramının temelini oluşturan üç unsur: ekonomik gelişim; sosyal, kültürel, rekreasyon kaynaklarına eşitlikçi erişim; ve doğal kaynakların korunması esaslarının gereği sağlanmış olur. Yeşil Yol Planlamasının bir diğer temel ilkesi bütüncül organizasyonlarla çözümler geliştirmektir. Bu sayede âtil bulunan kentsel ve çevresel peyzaj varlıklarının ve ekonomik olanakların tek merkezli olarak değerlendirilmeleri halinde karşılaşılabilecek güçlükler ile zaman ve kaynak israfı gibi kaçınılmaz olumsuzluklar bütüncül plan proje çözümleri ve öngörüler ile telafi edilebilir. Yeşil Yol Planlama çalışmaları mahalle ölçeğinden bölge ölçeğine kadar geniş alan ve mesafeler arasında bağlantılar kurabilir. Çizgisel açık alanlarda veya koridorlarda gerçekleştirilecek hareketlilikler bir bisiklet yolu planlaması olabileceği gibi yaban hayat üyesinin mevsimsel seyahatlerine olanak sağlayan ekolojik çözümler de olabilir. Herhangi bir çizgisel su kıyasının peyzaj değerlerinin yine çizgisel koridorlar halinde ağaçlıklı bir patika ile iç bölgelere bağlanması da bütünsel bir "Yeşil Yol Planlama" örneğidir. Bir kentsel peyzaj açık alanın mevcut bir su yolu ile veya artık kullanılmayan bir demiryolu hattı ile veya tarihi bir yolun izleri aracılığı ile başka bir kentsel açık alan ile bütünleştirilmesi veya kent dışında kırsal bir bölgeye ulaşan bir peyzaj koridoru sağlanması gibi uygulamalar bütünün tüm parçalarının mutlak değerlerini artıran uygulamalardır. Ekolojik koridorlar, eski demiryolları, şehirlerin yeniden canlandırılan veya temizlenerek ekolojik restorasyonları yapılan eski su yolları, tarımsal yollar, ağaçlıklı yollar ve en önemlisi tarihi yollar Yeşil Yol Planlama uygulamalarında kıymetlendirilen ideal kentsel, çevresel peyzaj planlama elemanlarıdır.

Yeşil Yollar, insan topluluklarına ve doğal sistemlere hizmet ederken, öğeleri birbirine bağlayan ve koruyan çizgisel yapılarıdır. Yeşil Yollar kentsel ve/veya bölgesel ölçeklerde, şehirlerin içinden veya kırsal çevrelerden geçerken güzergâhlarının etki alanlarında bulunan, zamanın derinliğinden gelen kültürel yanal öğeler ile mekânsal, yerel, doğal – fiziksel öğeleri birbirine bağlar. Bazı hallerde Yeşil yollar, özellikle kırsal bölgesel ölçek-

lerde yararlı olduğu düşünülse de, doğal ve ekolojik sistemleri parçalara ayırdığı haller de görülebilir. Öte yandan kentsel çevreler, Yeşil Yollardan göreceli olarak kültürel, rekreasyonel, ekolojik ve fiziksel boyutlarda daha fazla fayda sağlarlar. (Ahern, 1995; Fabos, 1995)

Bu özellikleriyle "Yeşil Yol Planlaması" Türkiye'de 2014 yılında başlatılan bir uygulama ile Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yaylalar gibi kırsal ve doğal arazilerin yapılaşmaya açılması amacıyla günlük politika aracı olarak geliştirilen 'yeşil yol' terimi ile sadece isim benzerliği arz eder. Özellikle de Yeşil Yol Planlamasının en önemli amacı korumak ve kıymetlendirmek olduğu için korunması gereken kaynakların hızla ve plansız olarak kullanıma ve turizm aracılığı ile tüketimini öngören popülist yeşil yol uygulamalarından niyet açısından da çok farklıdır. Koruma ağırlıklı bir planlama yöntemini tanımlayan 'Yeşil Yol Planlaması' işleyiş ve içerik bakımından popülist yeşil yollar ile karıştırılmamalıdır.

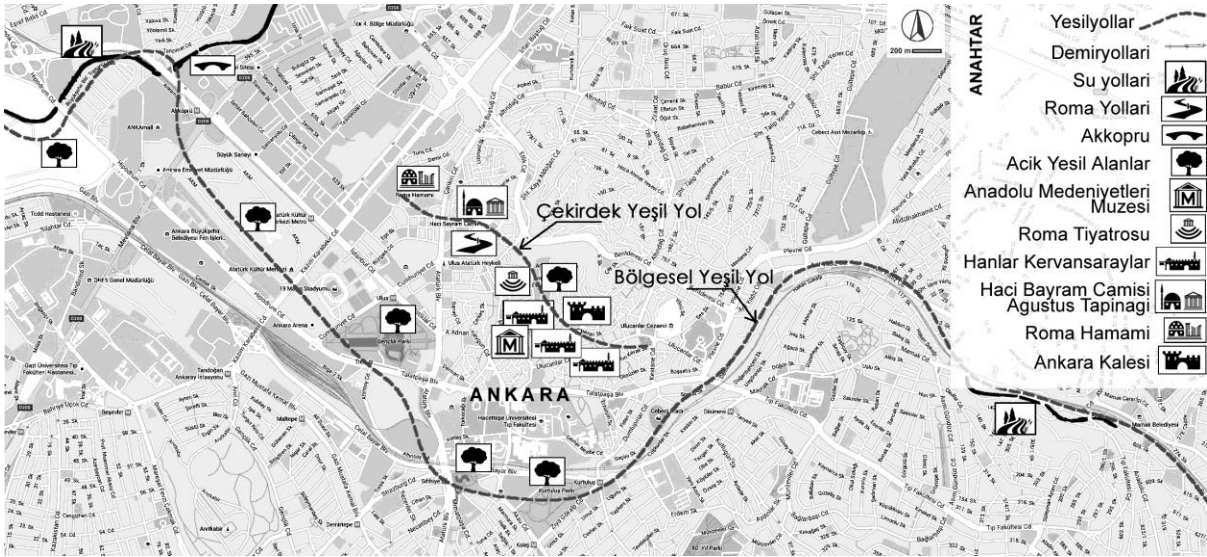
ANKARA İÇİN YEŞİL YOL OLANAKLARI

Hititler, Romalılar, Selçuklu Türkleri, Osmanlılar hepsi kendi dönemlerinde yollarının önemli bölümlerini günümüzün Ankara'sının doğum yeri olan Angora'dan geçirdiler. Bir zamanlar, Galatya'nın başkenti olan Ancyra - bugünkü modern Türkiye'nin başkenti olan Ankara, tarihte de çevresinde bulunan önemli yerleşim yerleri ile

güçlü bağlantılar halindeydi. Farklı dönemlerde, Doğu'da Kapadokya'ya, Batı'da Frig Başkenti Gordion'a, Güney'de Selçuk Başkenti Konya'ya ve Kuzey'de Hitit Başkenti Hattuşa'ya bağlıydı.

Ankara'nın Yeşil Yol kapasitesi içeren doğal, kültürel, ekolojik ve tarihi değerlere sahip koridorlarının çoğunluğu yoğun bir şekilde yapılaşmış ve aktif kentsel alanlar halinde geliştirilmiştir. Bunlara rağmen Ankara, gerek yerel gerek de bölgesel ölçekte Yeşil Yol planlama uygulamaları için benzersiz fırsatlar sunmaktadır. Ankara'nın doğal koridorları, çok sayıda yeşil yol planlama projeleri için doğal, kültürel, tarihi ve ekolojik fırsatlar sunmaktadır.

Şekil 3'deki haritada gösterildiği üzere tarihi merkezde yoğunlaşan ve dış çevreye uzanan olmak üzere iki ayrı Yeşil Yol hattı kavramsal olarak önerilmektedir. Tarihi merkezde yer alan değerleri birleştirip bütünleştiren yeşil yol çekirdek olarak adlandırılmıştır. Ankara hinterlandında yer alan tarihsel, kültürel ve ekonomik değerleri ile Ankara merkezini bağlayan yeşil yol ise bölgesel yeşil yol olarak adlandırılmaktadır. Mevcut açık alan kapasiteleri, ulaşım hat ve koridorları, coğrafik vadi özellikleri ve en önemlisi tarihsel eser ve değerlerin varlıkları ile tarihi yolların izleri güzergahların belirlenmesinde doğal-likla rol oynayan önemli etkenlerdir.



Şekil 3. Ankara için Yeşil Yol Olanakları.

Mevcut hükümetin yol yapım politikaları, Yeşil Yol planlama ilkeleri ile iyileştirilebilir böylece hükümet politikaları daha yararlı olarak hayata geçirilebileceği gibi kentsel ve çevresel kaynaklardan daha yüksek kapasitelerle ve sürdürülebilirlik prensipleri çerçevesinde yararlanılabilecektir. Bu bağlamda, Küçük Asya'nın tarihi yollarının uzantılarının kent içindeki tarihi yollar ve potansiyel Yeşil

Yollar ile bağlantılarının sağlanması Ankara Büyükşehir Bölge sınırları içerisinde bulunan tarihi eser ve anıtsal kalıntıların korunması için güçlü bir motivasyon sağlayacaktır.

SONUÇLAR

Günümüzde Ankara'da ve Büyükşehir bölgesinde, görünür veya görünmez yaygın ve zengin tarihi değerler bir Yeşil Yol planlaması kapsamında değerlendirilmeyi beklemektedir. Bu tarihi değerlerin bazıları yerinde veya müzelerde korunmakta, bazıları yerin altında ve bazıları halen şehrin mevcut ihtiyaçlarına göre uyarlanmış olarak kullanılmaktadır. Sonuç olarak, Ankara'nın barındırdığı zengin ve tarihi değerleri küresel insanlığın ilgililerine erişebilir halde sunmak ve bu süreçte korumak evrensel bir sorumluktur. Şehrin bugünkü yoğun ve sıkışık yapısı göz önüne alındığında, Ankara ve bölgesi için bir Yeşil Yol planlama ağı en gerçekçi yaklaşım olacaktır. Plan, çekirdek ve bölgesel olmak üzere iki boyutta ele alınabilir. İlk etapta çekirdek boyutunda gerçekleştirilecek planlama çalışmaları ile kent içerisindeki tarihi kalıntılar ve anıtlara yoğunlaşarak çizgisel bir düzen halinde tarihi yol güzergâhları gün yüzüne çıkartılarak; ikinci boyut planlama çalışmalarında da bölgesel ölçekte çevrede bulunan tarihi noktalara bağlamak olacaktır. Böyle bütüncül bir plan Medeniyetler Beşiği'nin zaman ve yer bağlamlarında binlerce yıllık bir derinliğe yayılan insan deneyimlerini bir arada değerlendirerek tekrar hayata geçirme ve insanlığa sunma olanağı sunacaktır. Aynı zamanda bu plan politikası hava kirliliği, ulaşım sorunları, kamusal açık alan yetersizliği ve iklim değişikliği gibi bir dizi güncel sorunların iyileştirilmesinde anahtar rol oynayacağı gibi kentsel yaşam kalitesinin iyileştirilmesi ve kent estetiği açısından da sağlayacağı katkılarıyla öncü olacaktır.

KAYNAKLAR

- Ahern, J. (1995). Greenways as a planning strategy, *Landscape and Urban Planning*, (33), 131 – 155.
- Altaban, Ö., Güvenç, M. (1990). Urban Planning in Ankara. *Cities*. May, 149-158.
- Barış, M. E., Erdoğan, E., Dilaver, Z., Arslan, M. (2010). Greenways and the Urban Form: City of Ankara, Turkey, *Biotechnology & Biotechnological Equipment*, 24:1, 1657-1664.

- Erdoğan, A., Günel, G., Kılıcı, A. (2007). Roma Döneminde Ankara'dan Geçen Yollar ve Miltaşları. *Tarih İçinde Ankara*. Ankara Büyükşehir Belediyesi. SFN Tasarım.
- Eskikurt, A. (2014). Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları. *Muğla Sıtkı Kocaman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. Vol.33,Fall,15-40.
- Fabos, J. G. (1995). Introduction and overview: the greenway movement, uses and potentials of greenways, *Landscape and Urban Planning*, (33),1-13.
- French, D. (1998). Pre-and Early-Roman Roads of Asia Minor. The Persian Royal Road. *Iran*, 36, 15–43.
- Günel, G. (2010). Anadolu Selçuklu Dönemi'nde Anadolu'da İpek Yolu-Kervansaraylar–Köprüler. *Kebekec*, [https://kebekecdergi.files.wordpress.com/2012/07/14-ipekyolu.pdf] Erişim tarihi (09.08.2017)
- Halaçoğlu, Y. (1981). Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar. *The Journal of Ottoman Studies*, İstanbul
- Jasink, A. Margherita. (1991). Hittite and Assyrian Routes to Cilicia. In: *Anatolia Antiqua*. Vol. 1, pp. 253-259. Doi: 10.3406/anata.1991.1158
- Lloyd, S. (1989). *Ancient Turkey: A Traveller's History of Anatolia*. Trans. Ender Varinlioğlu, Türkiye'nin Tarihi. Tubitak
- Sülünler, S. (2014). Roman and Byzantine Ankara Observed by Foreign Travellers. *Journal of Ankara Studies*, 2(1), 11-21.
- Taescher, F. (1924). *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*. Trans. Nilüfer Epçeli (2010). Bilge Kültür Sanat. İstanbul
- Tuncer, O. C. (2007). *Anadolu Kervan Yolları*. Vakıflar Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Yüksel, Ü., Kuntay, O. (2009). Effects of Urbanization on the Climate of Ankara, Turkey. Proceedings, Fifth Urban Research Symposium Marceille, France.