

# ALTERNATİF ULAŞIM MI, KENTSEL İŞGAL Mİ? ANKARA-YENİMAHALLE TELEFERİK HATTININ MEKÂNSAL ENTEGRASYONU VE KENTSEL DOKUYA ETKİSİ

Damlanur İLİPİNAR <sup>1</sup>, Cansu TÜRKER <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Karabük Üniversitesi Mimarlık Bölümü Araştırma Görevlisi,  
damlanurilipinar@karabuk.edu.tr

<sup>2</sup> FMV Işık Üniversitesi Mimarlık Bölümü Araştırma Görevlisi, İstanbul Teknik  
Üniversitesi Restorasyon Programı Doktora Öğrencisi, cansu.turker@isikun.edu.tr

## ÖZET

2000'li yıllardan itibaren dünyada giderek artan sayıda kentsel alanda, insanları taşımak için nispeten ucuz, sürdürülebilir ve yenilikçi bir yöntem sunan teleferik sistemleri kurulmaya başlanmıştır. Teleferik sistemleri ulaşım süresini kısaltarak, çevre, gürültü, hava kirliliği ve trafik gibi problemleri minimize eden alternatif toplu taşıma sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Teleferik sistemleri, özellikle engebeli arazilerde alternatif ulaşım yöntemi olarak ortaya çıksa da, kentsel mekâna entegrasyonundaki plansızlıklar nedeniyle yeni sorunlar üretebilmektedir. Teleferik ulaşımının, teknik, ekonomik ve çevresel olarak değerli bir şekilde katkı sağlamayabilmesi için mevcut toplu taşıma ağlarına dikkatli bir şekilde eklenmesinin yanı sıra kentsel morfoloji açısından da belirli kriterleri sağlamalıdır. Ancak, teleferik hatlarının kentsel mekâna entegrasyonları plansız bir şekilde gerçekleştirildiğinde, kamusal alanların kullanımı ile kentsel dokuda süreklilik açısından çeşitli sorunlara yol açmaktadır. Bu çalışma, imar planı iptali nedeniyle günümüzde hizmet vermeyen ve atıl halde duran, Türkiye'deki kentsel ulaşım projelerinin mekânsal entegrasyon eksikliğini gösteren çarpıcı bir örnek olarak karşımıza çıkan Ankara-Yenimahalle Teleferik Hattını inceleyerek, bu projenin kent üzerindeki mekânsal etkilerini ve bu hattın mekânsal entegrasyonunu değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Araştırma kapsamında, Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattında taşıyıcı ayaklarının ve durakların mekânsal konumları proje öncesi-sonrası uydu görüntüleri ve morfolojik haritalama üzerinden karşılaştırılarak sokak dokusundaki değişim ve yaya-araç erişim ağındaki kopukluklar incelenmiştir. Projenin çevresel etkilerini analiz etmek için durakların çevresindeki kamusal alan kaybı, yaya ulaşımı, erişilebilirliği, yoğunluğu ve trafik akışına dair veriler yerinde inceleme ile fotoğraflarla belgelenmiştir. Bulgular ışığında teleferik hattının yerleşim düzeninin yaya öncelikli kent planlaması ilkeleriyle uyumsuz olduğu tespit edilmiştir. Plansız yerleşim sonucunda, durakların araç yolları üzerinde konumlandırılması, taşıyıcı ayakların sokakları işgal etmesi, kentsel dokuda, yaya-araç ağında ve kamusal mekânlarda

Alternatif Ulaşım mı, Kentsel İşgal mi?

Ankara-Yenimahalle Teleferik Hattının Mekânsal Entegrasyonu ve Kentsel Dokuya Etkisi

*kopukluklara yol açmıştır. Kentsel ulaşım projelerinin yalnızca altyapı ve ulaşım sorununa teknik bir çözüm olarak değil, kentsel yaşamın bütünselliğini etkileyen bir müdahale olarak da ele alınması gerektiğini unutulmamalıdır. Kamusal projelerin, planlama süreçlerinin mekânsal entegrasyonu gözeten, kamusal alanları koruya ve kullanıcı ihtiyaçlarını öncelik veren yaklaşımla yürütülmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Kamusal alan erişimi, Kentsel işgal, Kentsel morfoloji, Teleferik hatları.

## 1. GİRİŞ

Hızlı kentleşme, nüfus artışı ve beraberinde gelen yoğun yapılaşma ile birlikte özellikle şehir merkezlerinde kentlerin toplu taşıma ağları taşıma kapasitesi sınırına ulaşmıştır (Hofer vd., 2016; Garsous vd., 2019). Altyapı yetersizliği, karayolları ağında artan özel araç yoğunluğu ve yapı sınırlarının genişlemesi nedeniyle, geleneksel olarak kabul edilen toplu taşıma hatları, otobüs hatları, tramvay hatları gibi sistemler geliştirilemez durumdadır. Bu durum metropollerde, artan trafik ve toplu taşıma sistemlerinde yetersizlik, çevre kirliliği, enerji israfı gibi sorunlar çözüm bulunması gereken önemli problemlerdir (Alpan ve Tanış, 2015; Flesser ve Friedrich, 2022).

Sürdürülebilir ulaşım altyapısının oluşturulması, arazi kullanım koşulları göz önünde bulundurularak trafik sıklığının azaltılması, güvenli ve çevreye duyarlı politikalar ışığında, bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanılarak alternatif toplu taşıma araçlarına önem verilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Bu bağlamda, trafik problemi için çözüm sayılabilecek, kentsel hava hareketliliği sistemi olarak karşımıza çıkan teleferikler ulaşım ağları içerisinde yararlı bir tamamlayıcı olarak karşımıza çıkmaktadır (Flesser ve Friedrich, 2022).

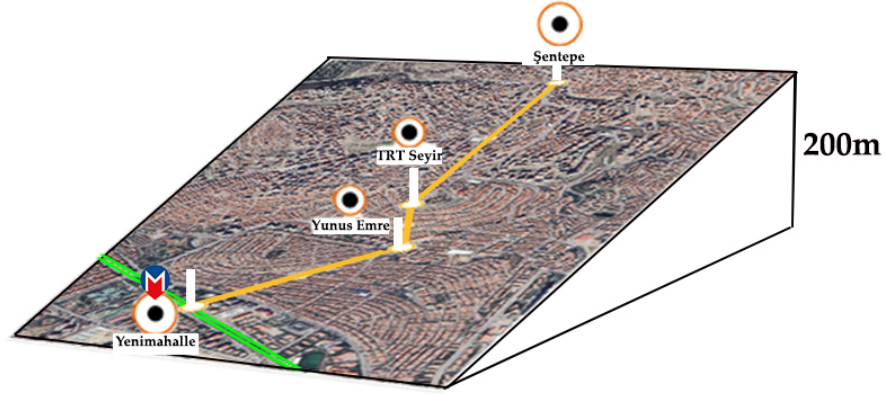
### 1.1. Problemin Tanımı

Ankara kenti, trafik yoğunluğundaki artışı nedeniyle Inrix Traffic Scorecard listesinde 2024 yılı itibariyle dünyanın en kötü trafiğe sahip kentler sıralamasında dünya çapında 28., Asya kıtası ülkeleri içerisinde 4. olmuştur. Verilere göre, Ankara'daki trafik durumu 2022'den bu yana %23 daha kötü hale gelirken, trafikte kaybedilen süre ise 60 dakikaya kadar çıkmıştır (INRIX, 2024).

Ankara kent içi ulaşımında altyapı yetersizlikleri ve nüfus yoğunluğu ulaşımı sekteye uğratarken, yeni ulaşım sistemlerinin yoğun kent dokusuna entegrasyonu ise zor bir süreçtir. Bu nedenle, kentin yüzeyinde alan kaplaması gerektirmeyen, yenilikçi ulaşım sistemleri arayışı kaçınılmaz hale gelmiştir. Bu noktada teleferik sistemleri alternatif ulaşım aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Teleferik sistemlerinin başlıca avantajları hızlı ve düşük maliyetli inşaat gerektirmeleri, çevresel etkisi çok düşük olması, yüksek frekans süreleri ile minimum sürede yolcu taşınması, zorlu topoğrafyalar için alternatif çözüm olması, zemin ile minimum etkileşim kurmasıdır.

Ankara'nın yoğun konut dokusu ve oldukça eğimli arazisiyle bilinen Yenimahalle ilçesinde, ilçe sakinlerinin Yenimahalle metro istasyonuna ulaşımını kolaylaştırmak üzere Yenimahalle-Şentepe teleferik hattı inşa edilmiştir. T1 hattı olarak bilinen bu ulaşım sistemi, başta 5 duraklı olarak planlansa da, arazi koşulları nedeniyle 4 duraklı olarak inşa edilmiştir. 17 Haziran 2014'te Yenimahalle-Yunus Emre Durakları ve 20 Mayıs 2015 Yunus Emre-Şentepe Durakları arasında teleferik hattı tamamlanmıştır. Hattın uzunluğu 3257

metre, baş ve son duraklar arasında kot farkı seviyesi ise 200 metredir ve ortalama 13-14 dakika sürmektedir (BUGSAŞ, 2015).



**Şekil 1.** T1 Teleferik hattı durakları ve izlediği güzergah

2020 yılında COVID-19 pandemisi sürecinde, teleferik hattının günlük yolcu sayısında ciddi azalma ve kabinlerin zorunlu sosyal mesafeyi korumaya elverişli olmaması nedenleriyle geçici olarak hizmete kapatıldığı duyurulmuştur (RayHaber, 2020). Pandeminin ardından normalleşme sürecinin başlamasıyla, hattın yeniden kullanıma açılması gündeme gelmiş; ancak, teleferiğin 15 aydır kullanılmadan ve bakımı yapılmadan durmasının hattın sağlamlığına dair tehlike oluşturması nedeniyle, Fransız bir uzmana hazırlatılan rapor ile gerekli ağır bakım-onarım çalışmalarına başlanmıştır (EGO, 2022).

Ankara Mimarlar Odası tarafından 2013 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne açılan davanın 2024'te sonuçlanması ile teleferiğin bulunduğu bölgedeki imar planının iptaline karar verilmiş, 26 Nisan 2024 tarihinde teleferik işletmesi süresiz olarak kapatılmıştır (EGO, 2024). 09.07.2024 tarihinde "Yenimahalle - Şentepe Teleferik Hattı ve tesise ilişkin Hukuk ve Tarifeler Komisyonu Raporu" Ankara Büyükşehir Belediye Meclis'inde oy çokluğuyla kabul edilirken, 10.07.2024 tarihinde 825 numara ile yayınlanan karar metni, aşağıdaki gibidir:

*"Yenimahalle - Şentepe Teleferik Hattı ve tesise ilişkin Hukuk ve Tarifeler Komisyonununun 26.06.2024 tarihli ve 33 sayılı Raporu Büyükşehir Belediye Meclisininin 10.07.2024 tarihli toplantısında okundu.*

*Konu üzerinde yapılan görüşmelerde; Ankara 15. İdare Mahkemesi tarafından "Yenimahalle - Şentepe Teleferik Hattına" ilişkin 1/5000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulamalı imar planının onaylanması hakkındaki dava konusu işlemin ve mevzuata, üst ölçekli planlara, şehircilik ilkeleri ile planlama ve ulaşım esaslarına uygun olmadığı nedenleriyle hüküm altına alınan ve Danıştay 6. Daire Başkanlığı tarafından da kesinleştirilen imar plan değişikliklerinin iptal kararı gereği hizmeti durdurulan teleferik işletmesinin Yenimahalle - Şentepe teleferik hattının işletmeye kapatılması, mevcut teleferik tesisinin ve ekipmanlarının demontajı, satılması, hibe edilmesi veya Büyükşehir Belediyesi bünyesinde uygun görülebilecek farklı bir yere nakledilmesi konularında EGO Genel Müdürlüğüne yetki verilmesine ilişkin Hukuk ve Tarifeler Komisyonu Raporu oylanarak AK Parti, MHP ve BBP Gruplarının Red oylarına karşı oyçokluğu ile kabul edildi." (T.C. Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2024).*

**Tablo 1.** Hattta Yapılan Bakım Onarım Çalışmaları ve Maliyeti (EGO, 2022).

Sıra No	Yapılan İşler	Gerekçe	İşin Maliyeti
1	1. Etap 3070 m taşıma-çekme halatının ihale yoluyla temin edilerek montajı.	Uzmanlarca yapılan manyetik test sonucunda birçok noktada onarılamaz hasarların bulunması.	5.233.228,00 TL.
2	2. Etaptaki 3960 m taşıma-çekme halatının hasarlı bölgelerinin onarılarak kısaltılması.	Uzmanlarca yapılan manyetik test sonucunda halat örüm noktalarındaki kırıkların bulunması.	500.000,00 TL.
3	20 adet Teleferik Direk bataryalarının ağır bakım-onarımları.	Pandemi öncesi Teleferik hattı çalışmaya devam etmesi halinde, kısa zaman içinde ağır bakım zamanlarının gelecek olması.	3.769.038,00 TL.
4	105 adet Kabin Klemens sisteminin yenilenmesi.	Uzmanlarca yapılan tahribatsız muayene testleri sonucunda klemens sistem parçalarında onarılamaz hasarların tespit edilmesi.	8.000.000,00 TL.
5	Teleferik hattı sinyalizasyon ve haberleşme altyapısının yenilenmesi.	Diğer altyapı kuruluşları çalışmaları esnasında Teleferik sinyalizasyon ve haberleşme kablolarına birçok noktadan zarar verilmesi.	2.000.000,00 TL.
6	6 adet Sürüş-Dönüş-Saptırma Çarkların bakım-onarımları.	Pandemi öncesi Teleferik hattı çalışmaya devam etseydi, Çark ağır bakım zamanlarının gelmesi.	752.000,00 TL.
7	4 istasyonda bulunan 573 adet senkronizasyon lastiğinin değişimi.	Kullanım ömrü dolan senkronizasyon lastiklerin değişim ihtiyacı.	700.000,00 TL.
8	Bakım-onarım kapsamında yapılan diğer çalışmalar.	İşletme öncesi hazırlık çalışmaları.	5.745.296,38 TL
<b>TOPLAM:</b>			<b>26.699.562,38 TL.</b>

## 1.2. Çalışmanın Amaç ve Hedefleri

Bu araştırmada; hem inşasında ve onarımında büyük miktarda para harcanan, hem de günümüzde atıl durumda kalan Yenimahalle teleferik hattının durak yapılarının ve taşıyıcı sistemlerinin, Yenimahalle'nin kentsel dokusu üzerinde oluşturduğu problemler ele alınmıştır. Teleferik istasyon binalarının kentsel morfoloji üzerindeki olumsuz etkileri, görsel analizlerle incelenmiştir. Çalışmanın amaç ve hedefleri aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Teleferik hattının öncesi ve sonrası durumunu Google Earth uydu görüntüleri üzerinden karşılaştırmalı olarak değerlendirmek,
- Teleferik istasyonlarının kent içindeki bağlamını analiz etmek,
- Ulaşım hattının istasyonlarının, yaya ve araç sirkülasyonuna, kentsel görünürlüğe ve yön bulabilirliğe olan etkilerini gözlemlemek.

## 2. ALTERNATİF TOPLU TAŞIMA ARACI OLARAK TELEFERİK SİSTEMLERİ VE BENZER UYGULAMA ÖRNEKLERİ

Klasik ulaşım çözümlerine alternatif olarak, yüzeyde yeni yol açma imkânlarının sınırlı olduğu alanlarda, teleferik sistemleri, yenilikçi ve yer tasarruflu bir seçenek olarak öne çıkmaktadır. Teleferik sistemleri, Hızlı ve düşük maliyetlerle inşa edilebilmeleri, çevresel etkilerinin ve karbon ayak izlerinin düşük olması, yüksek frekans süreleri ile minimum sürede yolcu taşıyabilmeleri, zorlu ve engebeli topoğrafyalar için çözüm üretebilmeleri, zemin ile minimum etkileşimde olmaları, rahat ve güzel vakit geçirilebilen bir ulaşım süreci sağlamaları nedeniyle avantajlı olarak görülür (UITP, 2024).

**Tablo 2.** Farklı ülkelerden teleferik hattı örnekleri (Aliefendioğlu, 2024).

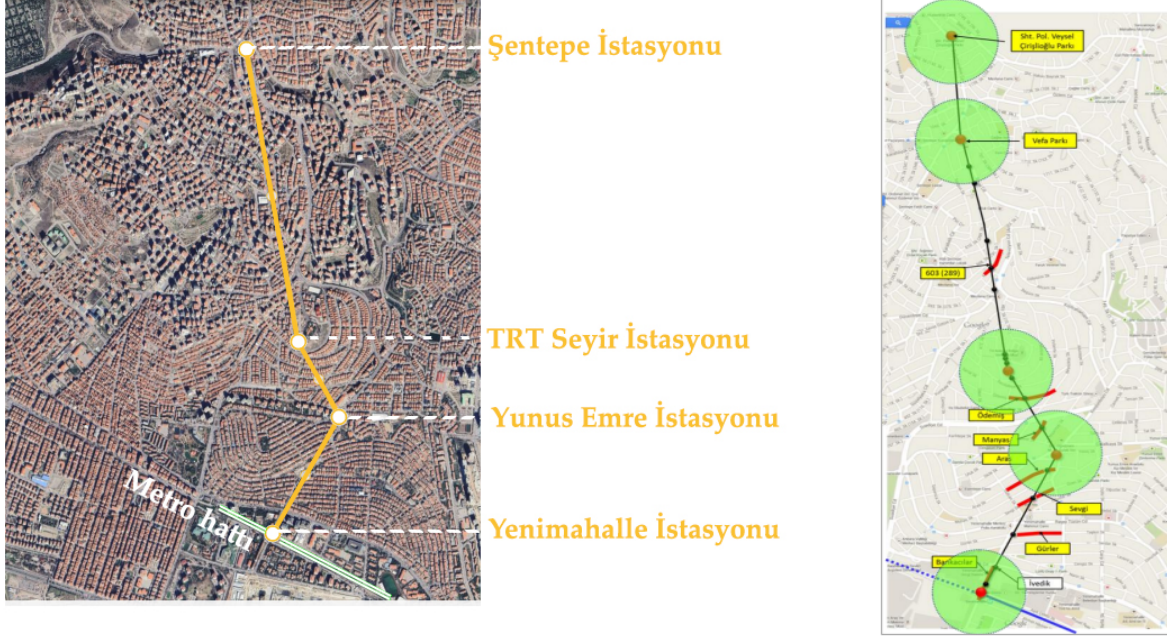
Teleferik Sistemi	Ülke	Tipi	Açılış Yılı	Hat Uzunluğu (m)	Hız (km/h)	Kabin Kapasitesi	Ulaşım süresi (dk)	Taşıma Kapasitesi (kişi/saat)	Kabin Sayısı (adet)
Portland Teleferik Hattı	ABD	Aerial Tram	2007	1.005	35.4	78	5	936	2
Roosevelt Adası Tramvay Hattı	ABD	Aerial Tram	1976	960	26	126	7.5	1.000	2
		Dual Haul Aerial Tram	2011	960	30	110	7.5	1.500	2
Telluride Gondola	ABD	MDG	1996	4.000	17.7	4	30	480	32
Medellin Teleferik Hattı	Columbia	MDG	2006	2.789	18	10	12	3.000	93
			2008	2.072	18	10	12	3.000	119
			2010	4.595	22	10	65	550	27
Caracas Teleferik Hattı	Venezuela	MDG	2010	1.800	18	10	12	3.000	70
Complexo Do Alemão	Brazil	MDG	2011	3.400	21.6	10	12	3.000	152
Koblenz Teleferik Hattı	Germany	TDG	2010	890	19.8	35	34	3.700	18
Ngong Ping Cable Car Teleferik Hattı	Hong Kong	BDG	2006	5.700	27	17	18	3.500	112
Singapore Teleferik Hattı	Singapore	BDG	1974	1.650	14.4	6	15	1.400	81
Constantine Teleferik Hattı	Algeria	MDG	2008	1.516	21.6	15	22.5	2.400	35
Emirates Teleferik Hattı	Birleşik Krallık	MDG	2012	1.100	21,6	10	30	2.500	34
Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı	Türkiye	MDG	2014	4.100	21,6	10	13,5	2.400	106
Manizales Teleferik Hattı	Kolombiya	MDG	2009	1.900	18	10	12	3.000	46

## 3. ANKARA, YENİMAHALLE- ŞENTEPE TELEFERİK HATTI'NIN GENEL ÖZELLİKLERİ VE ÇEVRESEL BAĞLAMI

Ankara'da Yenimahalle ile Şentepe arasındaki ulaşımı sağlamak amacıyla inşa edilen hat, geleneksel bir ulaşım hattı değil, Türkiye'nin toplu taşıma amaçlı ilk teleferik hattıdır. 17 Haziran 2014'te Yenimahalle-Yunus Emre kısmı, 20 Mayıs 2015'te ise Yunus Emre-Şentepe kısmı hizmete açılmıştır. Toplam uzunluğu 3.257 metre olan bu hat, dört duraktan oluşmaktadır: Yenimahalle, Yunus Emre, TRT Seyir ve Şentepe. Saatte tek yönde 2.400 yolcu taşıma kapasitesine sahip olan sistemde toplam 106 kabin bulunmakta ve yolculuk süresi yaklaşık 13,5 dakikadır.

Alternatif Ulaşım mı, Kentsel İşgal mi?

Şekil 2' deki haritalar üzerinden görülebileceği gibi, teleferik hattının geçtiği durak noktaları kırmızı ve yeşil renklerle işaretlenmiştir. Daire şeklinde çizilen yeşil alanlar, her bir istasyonun yaklaşık yürüme mesafesindeki (erişim alanı) etki çevresini temsil etmektedir. Her bir istasyonun çevresindeki yeşil daireler, yaklaşık yürüme mesafesiyle erişilebilecek etki alanlarını göstermektedir. Bu alanlar kullanılarak 5-10 dakikalık yaya erişimi içinde kalan yerleşim bölgeleri, parklar ve hizmet noktaları değerlendirilebilir.



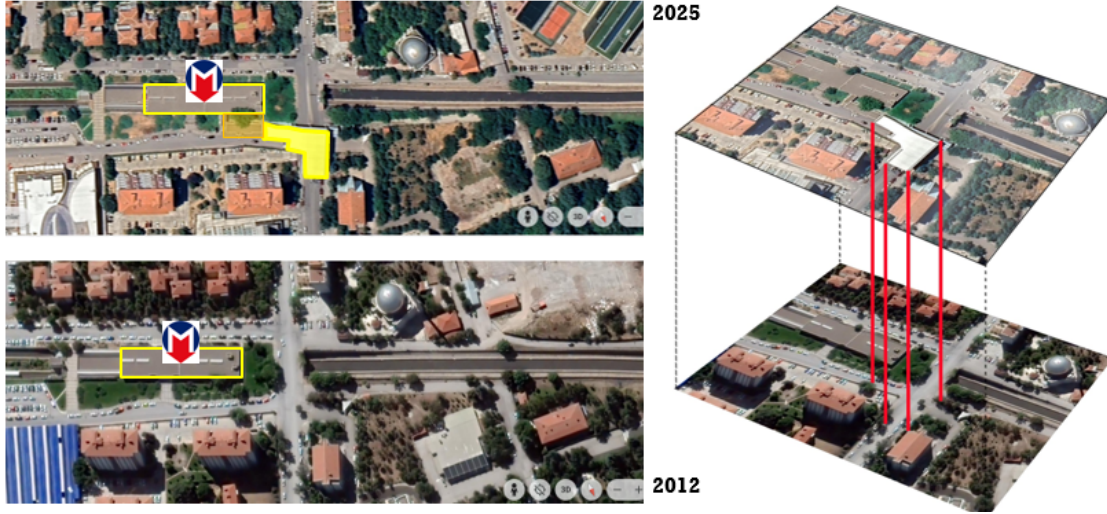
Şekil 2. Teleferik durakları ve etki alanları

### • Yenimahalle İstasyonu

.Ankara Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı'nın başlangıç noktası olan Yenimahalle İstasyonu, çok modlu ulaşım sistemi içerisinde stratejik bir konuma sahiptir. İstasyon, doğrudan Ankara Metrosu'nun Batıkent hattı üzerindeki Yenimahalle Metro İstasyonu ile entegre olacak şekilde konumlandırılmıştır. Bu entegrasyon, metro-teleferik geçişlerini kolaylaştırarak hem günlük kullanıcı yoğunluğunu artırmakta hem de sistemin sürdürülebilirliğini desteklemektedir. İstasyonun yer seçimi, çevresindeki yaya bağlantıları, taşıt yolları, otopark alanları ve kamusal donatılar göz önünde bulundurularak gerçekleştirilmiştir. Özellikle istasyonun çevresinde yer alan yüksek yoğunluklu konut alanları, kamu kurumları ve ticari işlevler, istasyonun karma kullanımlı kentsel doku içerisinde konumlandığını göstermektedir.

Bununla birlikte, istasyon binasının taşıt yolu üzerine konumlandırılmış olması, özellikle istasyon girişinin bulunduğu bölgede araç trafiğinde kesintiye ve yaya sirkülasyonunda daralmaya neden olmaktadır. Bu durum, kent içi ulaşım sürekliliği ve güvenliği açısından olumsuz bir mekânsal etki yaratmaktadır. Araç trafiğinin aktığı bir aks üzerinde yapı kütesinin yer alması, taşıt ve yaya akışlarını aynı noktada kesişmeye zorlamakta; bu da hem trafik güvenliği risklerini artırmakta hem de erişilebilirlik açısından kullanıcı

deneyimini olumsuz etkileyebilmektedir. Şekil 3'te uydu görüntüleri, Şekil 4'te Yenimahalle İstasyonunun mevcut durumuna ait fotoğraflar verilmiştir.



Şekil 3. Yenimahalle İstasyonuna ait güncel fotoğraflar



Şekil 4. Yenimahalle İstasyonu- 2012 ve 2025 yıllarına ait uygu görüntüleri ve güncel fotoğraflar

### • Yunus Emre İstasyonu

Ankara Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı üzerindeki ikinci durak olan Yunus Emre İstasyonu, hattın ara istasyonu olarak hem ulaşım sürekliliği hem de mahalle içi bağlantılar açısından kritik bir konuma sahiptir. Bu istasyon, yoğun konut dokusuyla çevrili bir bölgede, topografik olarak yüksek eğime sahip bir alanda yer almakta olup, yaya erişimi açısından sınırlı yönlerden beslenebilen bir istasyon karakteri sergilemektedir. İstasyonun konumu itibarıyla çevresindeki dar sokaklar, merdivenli geçitler ve eğimli araziler, erişim senaryolarını büyük ölçüde yaya odaklı ulaşımdan ziyade, fiziksel çaba gerektiren bir yapıya dönüştürmektedir. Bu durum, özellikle yaşlı bireyler, çocuklar veya engelli kullanıcılar için erişilebilirliği sınırlamakta; evrensel tasarım ilkeleri açısından sorgulanabilir bir durum oluşturmaktadır. Ayrıca

Alternatif Ulaşım mı, Kentsel İşgal mi?

Ankara-Yenimahalle Teleferik Hattının Mekânsal Entegrasyonu ve Kentsel Dokuya Etkisi

istasyonun bulunduğu alanda sınırlı kamusal alan bulunmakta, bu da istasyon çevresinde bekleme, yön bulma ve yönlenme gibi işlevler açısından açık alan yetersizliğine neden olmaktadır.

Yunus Emre İstasyonu'nun bir diğer dikkat çekici özelliği, çevresindeki yapılaşmanın organik yerleşim düzenine sahip olmasıdır (Şekil 5'te görülmektedir). Bu bağlamda, istasyonun çevre dokusuyla olan ilişkisi biçimsel ulaşım planlamasından ziyade, mevcut mahalle yapısına eklenmiş uyarlama bir yerleşim stratejisi ile şekillenmiştir. Ancak bu durum, istasyonun görsel algılanabilirliğini azaltmakta ve kullanıcılar açısından yön bulma zorlukları yaratmaktadır. Buna rağmen istasyon, hattın eğim geçişlerinde dengeleyici bir görev görmektedir; hattın alt kottaki Yenimahalle istasyonundan üst kotlara olan yükselişi sırasında ara bağlantı noktası oluşturmaktadır. Bu yönüyle istasyon, yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda topografik geçiş işlevi gören bir ara durak özelliği taşımaktadır. Şekil 6'da istasyon ve çevresine ait fotoğraflar görülebilir.



Şekil 5. Yunus Emre İstasyonu- 2012 ve 2025 yıllarına ait uygu görüntüleri

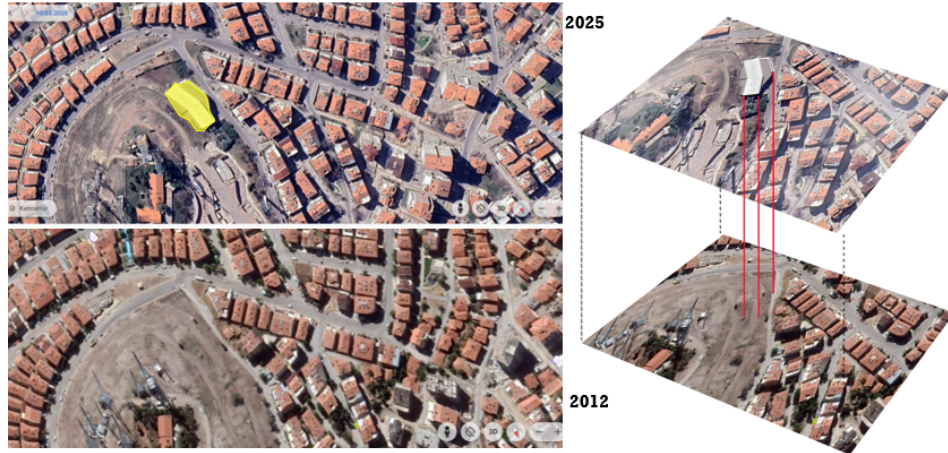


Şekil 6. Yunus Emre İstasyonuna ait güncel fotoğraflar

## • TRT Seyir İstasyonu

Ankara Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı üzerindeki üçüncü durak olan TRT Seyir İstasyonu, hattın en yüksek kotlarından birinde konumlanmakta olup, yalnızca ulaşım değil, aynı zamanda panoramik gözlem ve seyir işlevi taşıyan özel bir durak niteliğindedir. TRT Seyir İstasyonu, kent dokusundan kısmen kopuk bir konumda yer almakta; çevresinde yapı yoğunluğu düşük, doğal eğim ve açık alan oranı yüksektir (Şekil 7). Bu konumlandırma, istasyonun gündelik toplu taşıma işlevinden ziyade rekreatif ve deneyim odaklı kullanım potansiyelini ön plana çıkarmaktadır. Ancak, bu mekânsal ayrışma aynı zamanda istasyonun erişilebilirliğini zayıflatmakta ve günlük kullanıcı akışı açısından sınırlı kalmasına neden olmaktadır.

İstasyonun fiziksel erişimi, daha çok yaya yolları ve merdivenli güzergâhlar ile sağlanmakta olup, taşıt erişimi sınırlıdır. Bu durum, istasyonun potansiyelini değerlendirirken kamusal ulaşım ile entegrasyon eksikliği olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca çevresinde düzenli bir kamusal alan altyapısının olmaması, kullanıcıların bekleme, yönlenme ya da dinlenme ihtiyaçlarını karşılayacak destekleyici mekânsal donatıların yetersiz olduğunu göstermektedir. İstasyon ve çevresine ait güncel fotoğraflar Şekil 8'de görülebilmektedir.



Şekil 7. TRT Seyir İstasyonu- 2012 ve 2025 yıllarına ait uçuş görüntüleri



Şekil 8. TRT Seyir İstasyonu'na ait güncel fotoğraflar

Alternatif Ulaşım mı, Kentsel İşgal mi?

## • Şentepe İstasyonu

Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı'nın son noktası olan Şentepe İstasyonu, hattın üst kotta sonlandığı ve bölgesel erişim açısından önemli bir odak noktası oluşturduğu stratejik bir konuma sahiptir. İstasyon, yüksek eğimli bir topoğrafya üzerinde, yoğun konut dokusunun yer aldığı bir bölgede konumlanmaktadır. Yoğun konut alanlarının ortasında yer alması, istasyonu yerel ulaşım ihtiyacına yanıt veren bir çözüm haline getirmiş olsa da, mekânsal yerleşimi açısından ciddi sorunlar barındırmaktadır. Özellikle istasyon yapısının doğrudan kamusal alan üzerine inşa edilmiş olması, çevredeki açık alan kullanımlarını kısıtlamakta ve yaya dolaşımı için ayrılmış alanları daraltarak kamusal geçirgenliği zayıflatmaktadır. Buna ek olarak, istasyon binasının taşıt yolu aksı üzerinde fiziksel bir kütle oluşturması, araç sirkülasyonunu olumsuz etkilemekte, dar sokak yapısıyla birleştiğinde trafik akışında dar boğazlara yol açmaktadır. Bu durum, istasyonun bulunduğu bölgedeki ulaşım sürekliliğini kesintiye uğratarak, taşıt-yaya etkileşiminin düzensizleşmesine ve zaman zaman tehlikeli geçiş noktalarının oluşmasına neden olmaktadır. Yetersiz kaldırım genişlikleri ve yönlendirme eksikliği, özellikle pik saatlerde istasyon çevresinde yoğunlaşan kullanıcı kitlesi ile araç trafiği arasında çakışmalara sebep olmaktadır. Sonuç olarak, Şentepe Teleferik İstasyonu erişim sağladığı mahalle açısından önemli bir ulaşım imkânı sunsa da, mevcut konumlandırması ile hem kamusal alan kullanımında mekânsal baskı oluşturan, hem de taşıt ve yaya sirkülasyonunu olumsuz etkileyen bir yapı olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 9. TRT Seyir İstasyonu- 2012 ve 2025 yıllarına ait uygu görüntüleri

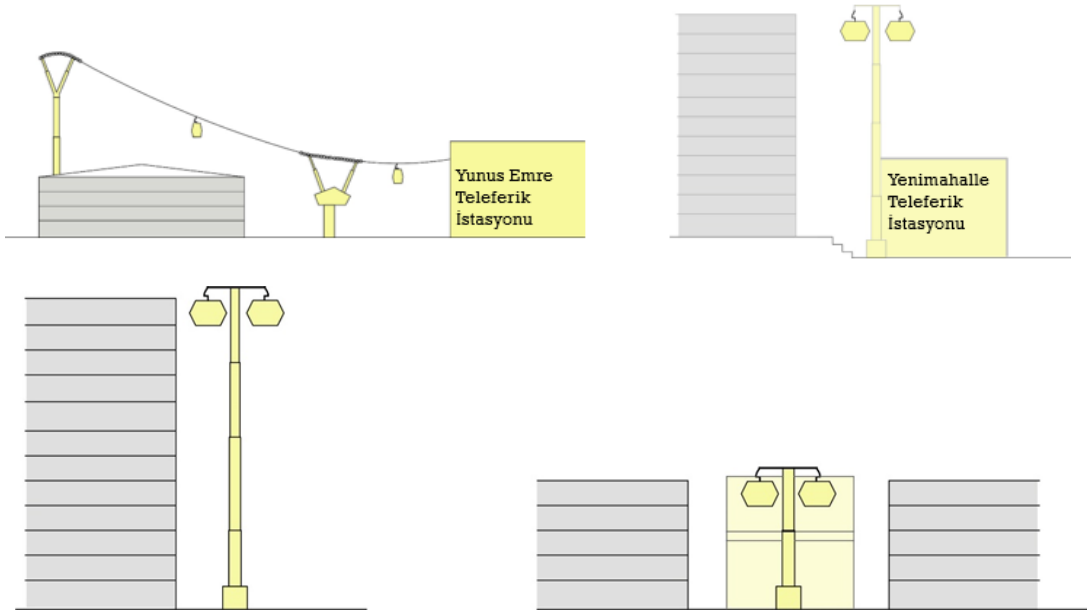


Şekil 10. Şentepe İstasyonuna ait güncel fotoğraflar

## 4. TARTIŞMA VE DEĞERLENDİRMELER

Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı, Ankara'nın eğimli ve ulaşımı zor mahallelerine hizmet sunmak amacıyla geliştirilen yenilikçi bir toplu taşıma uygulamasıdır. Ancak sistemin kent içindeki fiziksel yerleşimi ve istasyonlarının konumlandırılma biçimi, özellikle yaya ve araç sirkülasyonu, kamusal alan kullanımı, konut mahremiyeti ve görsel süreklilik açısından çeşitli mekânsal sorunlar barındırmaktadır. Hat boyunca uzanan istasyonlar genel anlamda yaya erişimini önceleyen bir anlayışla yerleştirilmiş görünse de, pratikte bu erişim dar sokaklar, yetersiz kaldırım genişlikleri, kot farkları ve yönlendirme eksiklikleri nedeniyle kesintili ve sınırlı kalmaktadır. Yaya sirkülasyonunun taşıt trafiğiyle çakıştığı birçok noktada güvenli geçiş olanakları yeterince sağlanamamış, özellikle sabah ve akşam saatlerinde kullanıcı yoğunluğu artarken yaya hareketiyle araç akışı arasında çatışmalı durumlar ortaya çıkmıştır. Bu durum hem kullanıcı konforunu hem de güvenliğini olumsuz etkilemektedir.

Bunun yanı sıra, teleferik hattının geçtiği güzergâh boyunca yerleştirilen taşıyıcı ayaklar (direk temelleri) doğrudan bazı sokaklara, kaldırımlara ve kamusal boşluklara oturtulmuştur. Bu ayaklar, hem yaya geçişini fiziksel olarak kesintiye uğratmakta, hem de dar sokaklardaki kamusal geçirgenliği ve mekânsal sürekliliği azaltmaktadır. Daha da önemlisi, hattın geçtiği bazı güzergâhlarda kabinlerin konutlara oldukça yakın mesafeden geçmesi, özellikle üst katlara yakın geçen hat bölümlerinde mahremiyet sorunlarına ve görsel rahatsızlıklara yol açmaktadır. Özellikle pencere hizasından geçen kabinler, kullanıcılar açısından görsel baskı yaratırken, konut sakinleri açısından da özel alanın ihlal edildiği algısına sebep olmaktadır. Bu durum, kentsel tasarımda sıklıkla göz ardı edilen ancak kullanıcı deneyimi ve sosyal kabul açısından son derece kritik olan görsel mahremiyet, psikolojik konfor ve mekânsal saygı ilkelerinin ihlali olarak değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, taşıyıcı sistemlerin konumlandırılmasında yalnızca mühendislik hesaplarına değil, aynı zamanda insan ölçeği, görsel koridorlar, sosyal algı ve yerel halkın yaşam pratiği gibi kriterlere de önem verilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır (Şekil 11).



Şekil 11. Teleferik hattı ve etrafındaki konut dokusu ile ilişkisi

Alternatif Ulaşım mı, Kentsel İşgal mi?

Sonuç olarak, Yenimahalle-Şentepe teleferik hattı, erişim açısından çeşitli avantajlar sunmasına rağmen, yaya hareketliliği, mahremiyet, kamusal alan sürekliliği ve algısal konfor gibi konularda ciddi mekânsal sorunlara neden olmaktadır.

## 5. SONUÇLAR

- Teleferik hattını kullananların % 55'inin metroya erişim amaçlı olarak kullandığı, % 37'sinin Şentepe mahallesinden Yenimahalle ilçe merkezine erişim amaçlı olarak kullandığı ve % 8'inin diğer (gezme, merak giderme, panoramik manzara görme, vb.) amaçlarla hattı kullanıyordu. 2015'te yayınlanan anket sonucuna göre, katılımcılarının %68'i teleferik hattı açılmadan önce metroya ulaşmada sıkıntı çekmediğini belirtmiştir. (Alpan ve Tanış, 2015).
- Yenimahalle-Şentepe teleferik projesi uygulama aşamasında bölgeye ilişkin herhangi bir ulaşım etüdü, teknik fizibilite etüdü, proje ve katılım etüdü yapılmadığı anlaşılmaktadır. Alana ilişkin herhangi bir yolcu kapasitesi araştırması, mali yapılabilirlik ve ekonomik analiz yapılmaması projenin en büyük eksikliği olarak görülmektedir.
- Yenimahalle-Şentepe teleferik hattında olası kazalar ve teknik arıza durumlarında yolcuları kurtarma senaryoları ve olağanüstü durumlarda hareket tarzı belirlenmediği için tahliye ve kurtarma yöntemlerinin etkin biçimde yürütülmesi tartışmalıdır.
- Teleferik hatlarının en önemli özelliklerinden biri kentsel alanı minimum düzeyde işgal etmesi ve ayak izinin çok küçük olmasıdır. Ancak, Yenimahalle- Şentepe teleferik hattı bünyesindeki istasyonlar ve kuleler kamulaştırma yükünden kurtulmak için kamuya ait alanlara, sokak aralarına ve kaldırımlara inşa edilmiştir. Bu durum, zaten kentsel yapısı gereği dar sokaklara sahip olan Yenimahalle ve Şentepe'de, kulelerin sokakları ve yolları daha da daraltmasına neden olmuştur.
- Yenimahalle-Şentepe teleferik hattının toplam maliyeti km başına yaklaşık 8.000.000 Amerikan Doları civarındadır. Bu değer zirve saatte 2.400 kişi olan kapasiteye bölündüğünde, taşınan her bir yolcunun km başına maliyeti 3.333 USD/km/olarak hesaplanmıştır. Yenimahalle-Şentepe teleferik hattının saatte 2.400 kişi olan kapasitesine göre km maliyetinin diğer raylı sistemlerinin maliyetinden 3 kat daha fazla olduğu görülmektedir.
- Teleferik hattı, hattın geçtiği güzergahta mülkiyet haklarının ihlal edilmemesi için minimum yükseklik 7 m olarak belirlenmiştir. Ancak, mevcut taşınmazların 7 m üzerinden geçmiş olsa bile hat altında kalan mülklerde yaşayanların mahremiyetine zarar verdiği, özel hayatın gizliliğini ihlal ettiği tartışmasızdır (Aliefendioğlu, 2024).
- Ankara Mimarlar Odası, Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı'nın 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlara işlenmesini öngören, 09.08.2012 tarihli ve 1256 sayılı Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi kararına itiraz ederek, söz konusu plan notu ilavesinin iptali ve yürütmenin durdurulması talebiyle Ankara 15. İdare Mahkemesi'nde dava açmıştır. Oda, projenin şehircilik ilkelerine aykırı olduğunu ileri sürmüştür. Mahkeme tarafından talep edilen bilirkişi raporunda, teleferik hattının kente uygun bir ulaşım çözümü sunmadığı; planlama aşamalarına, imar mevzuatına ve şehircilik esaslarına uygunluk taşımadığı ifade edilmiştir. Ayrıca raporda, hattın düşük yolcu taşıma kapasitesine rağmen inşaat ve işletme maliyetlerinin yüksek olduğu; gerekli fizibilite çalışmaları, risk analizleri ve çevresel etki değerlendirmelerinin yapılmadığına da dikkat çekilmiştir.

Mevcut durumda, Mimarlar Odası tarafından 2013 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi'ne açılan davanın sonuçlanması sonucu, mahkemenin imar planının iptaline karar vermesi sebebiyle 26 Nisan 2024 tarihinden itibaren, yeni bir düzenleme yapılanaya dek teleferik işletmesi süresiz olarak kapatılmıştır.

## 6. KAYNAKÇA

- Aliefendioğlu, Y. (2024). Kent İçi Ulaşımında Geleneksel Toplu Taşıma Sistemlerine Alternatif Çözümler: Ankara İli "Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı" Örneđi. *The Journal Of Academic Social Science*, 53(53), 278-298.
- Alpan, M.P.; Tanis, M. (2015). Ankara Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattının Anket Dayanaklı Deđerlendirilmesi. In *Proceedings of the 11. Ulaştırma kongresi Papers, Istanbul, Turkey, 27-29 May 2015*.
- BUGSAŞ (2015). "Toplu taşıma amaçlı teleferik Türkiye'de ilk defa Başkent'e yapıldı". URL: <https://bugsas.com.tr/teleferik.aspx>.
- EGO (2022, 7 Nisan). "Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı 08 Nisan 2022 Tarihinde Yeniden İşletmeye Açılıyor". URL: <https://www.ego.gov.tr/tr/haber/5847/yenimahallesentepe-teleferik-hatti-08-nisan-2022-tarihinde-yeniden-isletmeye-acildi>.
- EGO (2024, 26 Nisan). "Teleferik İşletmemiz Süresiz Olarak Kapatılmıştır". URL: <https://www.ego.gov.tr/tr/haber/6170/teleferik-isletmemiz-suresiz-olarak-kapatilmistir>.
- Flesser, M., & Friedrich, B. (2022). Are we taking off? A critical review of urban aerial cable cars as an integrated part of sustainable transport. *Sustainability*, 14(20), 13560.
- Garsous, G., Suárez-Alemán, A., & Serebrisky, T. (2019). Cable cars in urban transport: travel time savings from La Paz-El Alto (Bolivia). *Transport Policy*, 75, 171-182.
- Hofer, K., Haberl, M., & Fellendorf, M. (2016). Estimating the demand of a cable car system as part of public transport in Graz. In *European Transport Conference 2016 Association for European Transport (AET)*.
- INRIX (2024). GlobalTraffic Scorecard. URL: <https://inrix.com/scorecard/>.
- Lynch, K. (2013). Kent İmgesi. İrem Başaran (Çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- RayHaber (2020, 21 Mart). "Yenimahalle-Şentepe Teleferik Hattı Koronavirüs Önlemleri Kapsamında Geçici Olarak Kapatıldı!" (Online Haber). URL: <https://rayhaber.com/2020/03/yenimahalle-sentepe-teleferik-hatti-koronavirus-onlemleri-kapsaminda-gecici-olarak-kapatildi/>.
- T.C. Ankara Büyükşehir Belediyesi (2024, 9 Temmuz). Meclis Kararları ve Özetler: Yenimahalle - Şentepe Teleferik Hattı ve tesise ilişkin Hukuk ve Tarifeler Komisyonu Raporu oylanarak oyçokluğuyla kabul edildi. URL: <https://www.ankara.bel.tr/meclis/kararlar>, <https://s.ankara.bel.tr/files/2024/07/18/9997852fd187192e9961c5f4689e74fc.docx>.
- UITP (2024, 124 Ekim). Why cable cars? 6 benefits of cable cars for urban mobility. UITP Advancing Public Transport. URL: <https://www.uitp.org/news/why-cable-cars-6-benefits-of-cable-cars-for-urban-mobility/>.
- Yıldıztekin, H. (2016). Kentiçi sürdürülebilir ulaşım modelleri içerisinde raylı sistemler ve Ankara banliyösü örneği (Master's thesis, Fen Bilimleri Enstitüsü)  
URL-1. <https://www.uitp.org/news/why-cable-cars-6-benefits-of-cable-cars-for-urban-mobility/>