

# YIL: 2015

## MEKAN: GÜVENPARK

Ankara'da Yitmekte Olan Kamusalıklar: Mekan, İnsan ve Kentin Tarihi



TMMOB  
Şehir Plancıları Odası  
Ankara Şubesi

**YIL: 2015**

**MEKAN: GÜVENPARK**

*Ankara'da Yitmekte Olan Kamusalıklar:  
Mekan, İnsan ve Kentin Tarihi*



TMMOB  
**Şehir Plancıları Odası**  
Ankara Şubesi

© TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi Yayını

**İletişim:**

TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi

Atatürk Bulvarı Bulvar Apartmanı

No: 219 Daire: 8 Çankaya/ANKARA

Tel: 0 312 418 61 43 - 418 61 82

Faks: 0 312 418 61 96

spoankara@spo.org.tr

Yayına Hazırlık

Gözde Güldal, Ender İplikçi

Kapak: Duygu Cihanger

Grafik ve Baskıya Hazırlık

Leda Ajans, M. Gürbüz Fehim

Baskı

Aydan Yayıncılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Alınteri Bulvarı 3364. Sk. No: 4

Ostim - Ankara - 312 354 46 27

ISBN: 978-605-01-0828-6

Ankara, Şubat 2016

## İçerik

### **Ankara Kent Merkezi'nin Mekansal Kurgusu**

*(Ankara Planlama Tarihi ve Kent Merkezi'ne Etkileri: Güvenpark Örneği)*

### **Kızılay Kent Merkezi ve Güvenpark'ta Yaya Ulaşım-Dolaşımı ve İlgili Politikalar**

*(Kent Merkezlerinde Ulaşım-Dolaşıma Güncel Yaklaşımlar: Yaya Önceliğine Dair Politikalar)*

### **Kent Geneli ve Kent Merkezinde Ulaşım ve Kamusal Mekan(lar)a Dair Öneriler**

*(Ankara Kent geneli, kent merkezi ve Güvenpark Odağı için Öneri Şehircilik Yaklaşımları, Örnek Ulaşım Şemaları)*

## TEŞEKKÜR

*Raporun hazırlanmasında mesleki deneyimleri ve değerli görüşleriyle emek koyan Prof. Dr. Çağatay Keskinok, odamızın Ulaşım Komisyonu Danışmanı Yrd.Doç.Dr.Ela Babalık-Sutcliffe ve 2010-2011 dönemi ODTÜ Kentsel Tasarım öğrencilerine ve stüdyo yürütücüsü Prof.Dr. Baykan Günay'a TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi olarak teşekkür ederiz.*

## Sunuş

2015 yılı yaz mevsiminin son günlerinde Atatürk Orman Çiftliği'nde tamamlanan ve sürmekte olan projeleri plansız, hukuksuz kılan yargı kararından sonra Ankara Bulvarı'nın kapatılıp-açılması, Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın ve bazı meslek odalarını kamuoyu önünde düşman ilan etmesi ve itibarsızlaştırması süreci kent gündemi Kızılay kent merkezi, Güvenpark'a bizzat İ. Melih Gökçek tarafından taşınmıştır. Her ne kadar odak şaşırtma atağı olarak okunabilecek de olsa, Kızılay Kent Merkezi'nin ana bileşenlerinden olan Güvenpark'ın mevcut durumu özünde oldukça can alıcı ve kapsamlı bir çalışmayı hak etmektedir. Bu sebeple aşağıdaki metinde belediyenin tarafımıza iletilen dilekçesine cevaben hazırladığımız yazı ve kapsamlı rapor çalışmamızı içeren cevabımızı sunmaktayız:

### **Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na,**

Başkanlığınızın 24.08.2015 tarih ve 68713620-934.02/1670-24761 sayılı yazısı ile "Kızılay kent merkezinde sit alanında bulunan Güvenpark bölgesindeki dolmuş duraklarının alta alınması amaçlı katlı yeraltı otoparkı ile WC yanında yapısal ve bitkisel peyzaj uygulamalarını da barındıracak vatandaşların kullanımına, kentin estetiğine ve gelişimine uygun olarak bir proje" hazırlatılacağı düşünülüyor, bu kapsamda mimari projelerin Mimarlar Odası tarafından çizilmesini, peyzaj projelerinin Peyzaj Mimarları Odası'na tasarımlarını, trafik ile ilgili çözümün odamız Şehir Plancıları Odası tarafından yapılmasını, çevresel etkisinin Çevre Mühendisleri Odası tarafından yapılmasını arzu ettiğiniz ve Ankara'nın en önemli parkına örnek bir otopark ve örnek WC kazandırılması için olumlu cevabımız halinde protokol yapıp işe başlanacağı belirtilmiştir.

Tarafımıza tebliğ edilen yazıda sunulan bu teklif için teşekkür eder; ancak aşağıda belirtilen gerekçeler ışığında teklifinizi kabul etmediğimizi üzülerek bildirmek isteriz. Bununla birlikte TMMOB yasası hükümleri ve mesleki birikimlerimizi toplumun yararına sunma sorumluluğumuz ile Güvenpark hakkında hazırladığımız, yazımız devamında yer alan rapor, çalışmalarınızda esas almanız ve faydalanmanız için bilgilerinize sunarız.\*

\* Bu konu odamız tarafından rapor ve basın açıklamaları ile sık sık işlenmektedir. Örnek; Şubat 2004 tarihinde Kızılay'da Yayalar ve Yaya Ulaşımı: Sorunlar, Sebepler ve Süreçler Raporu

## MEKAN: GÜVENPARK: Ankara'da Yitmekte Olan Kamusalılıklar: Mekan, İnsan ve Kentin Tarihi

Öncelikle belirtmek gerekir ki, bu teklifin AOÇ Ana Planı davacı meslek odalarına sunulması manidardır. Her ne kadar mekan biçimlenmesi ve siyasaları ile ilgili meslek odaları olmamız sebebiyle tarafımıza iletilmiş olsa da bu teklifin içeriği ve tarihi itibarıyla "AOÇ plan iptali kararının" ağırlığı altında süren bu dönemde, yeni bir polemik ile kent gündemini değiştirmeyi amaçladığı da açıktır.

Bilindiği üzere, AOÇ Ana Planı'nın Ankara 5. İdare Mahkemesi kararıyla iptal edilmesinin ardından, Başkanlığınızca sadece planın "Ankara Bulvarı" ile ilgili kısmının uygulanması gündeme alınarak, siyasi bir polemik yaratılmıştır. Bu süreçte kamu yararı için mücadele eden biz davacı odalar hedef gösterilmiş, mesleki itibarımız zedelenmeye çalışılmıştır. Yapılan tüm bu karalama fiilleri hakkında Ankara Cumhuriyet Başsavcılığı'na suç duyurularında bulunduğumuzu hatırlatmak isteriz. Öte yandan, yinelemekte fayda görerek, Ankara Bulvarı'nın trafiğe kapatıldığı 17 Ağustos 2015 Pazartesi günü Ankara kentinin ulaşımı kasıtlı olarak kaosa çevrilmiştir. Ankara Büyükşehir Belediyesi idarecilerince kamu görevini kötüye kullanmak suretiyle halk mağdur edilmiştir. Bir çeşit zorbalıkla beslenen bu yönetim anlayışı ile birlikte bilimsel esaslara dayanan verimli ve hukuki bir çalışma yapma olasılığının düşüklüğü gerçeği nedeniyle çalışma yapmayı reddediyoruz. İki kurumsal yapı arasında işbirliği sağlanacaksa öncelikle Ankara Büyükşehir Belediyesi Yönetimi'ni zorbalığı terk etmeye ve toplumcu bir tutum sergilemeye davet ediyoruz.

Bu yazı ve benzeri konular ile gündemde vuku bulan tartışmalar AOÇ hakkındaki Ankara 5. İdare Mahkemesi'nin iptal kararının gereği uygulamaların yerine getirilmemesini gölgelemeyi amaçlamaktadır. Söz konusu bu mahkemenin iptal kararının etkisi Cumhurbaşkanlığı yerleşkesi ile Ankapark için de sabittir, açıktır. Saray'ın mühürlenmesi ve Ankapark'taki faaliyetlerin durdurulması, Ankara Bulvarı'nın da sökülmesi özetle tüm bu alanların eski koşullarına dönüştürülmesi hukuki bir gerekliliktir. Defaatle söyleyeceğiz; Saray Kaçak, Ankapark Kaçak, Ankara Bulvarı Kaçak! İki kurumsal yapı arasında işbirliği sağlanacaksa Ankara Büyükşehir Belediyesi Yönetimi'ni hukukun gerekliliklerini yerine getirmeye davet ediyoruz. Mahkeme kararlarını inatla yerine getirmeyerek suç işleyen ve Ankaralıları hukuka aykırı plansız kararlarla şekillenen bir kentte yaşatmaya mahkum eden bir idare ile çalışma yapmayı reddediyoruz.

18 Ağustos 2015 Salı günü Şube Başkanımızın katıldığı RadyoTrafik Ankara'daki yayın sırasında, programa bağlanan İ. Melih Gökçek ilk olarak bu programda ilgili yazınızdaki konuyu gündeme getirmiştir. Ankara Bulvarı'nın trafiğe kapatılmasının etkilerinin ve bulvarın yasal boyutu tartışılırken, yanıtız kalan Melih Gökçek konuyu saptırarak Güvenpark'a katlı yeraltı otopark yapma ve parka WC tasarlanması hususunda meslek odalarının öneri geliştirmesi gerektiğine getirmiştir. Bir daha izah etmek gerekir ki, meslek odalarının görevi proje üretmek olmayıp, meslek alanını kamu yararı ve meslektaşlarının ortak menfaatleri için denetlemektir. Anayasa'ya ve TMMOB Yasası'na göre kurulmuş olan meslek odalarının proje üretme gibi

bir görev ve yetkisi yasalarda tanımlanmamıştır. Meslek Odaları, meslek alanını kamu yararı ve meslektaşlarının ortak menfaatleri doğrultusunda denetlemektir. Bu yasal sorumluluk doğrultusunda Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin talebi halinde projelerine eleştiri ve görüş sunmaya her zaman hazır olduğumuzu bir kez daha duyururuz.

Yeni polemikler yaratılması marifetiyle meslek odalarının birikimlerinin aşağılanmaya çalışıldığı, bu ve benzeri ithamları, hareketleri daha bayağı şekilde yapan İ. Melih Gökçek'in mahkum olduğu tazminat davaları neticesinde, ifadelerine kısmen dikkat etmek zorunda kaldığı görülmektedir. Bu yazı bu bağlamda başvurulmuş yeni bir yoldur. Örtük bir şekilde 'WC çizin' denilerek meslek alanımız alay konusu edilmeye çalışılmaktadır, şunu belirtmek gerekir ki umumi tuvaletler kamusal ve insani kullanımlardır ve bu kamusal ve insani kullanımları üretmek meslek alanımızın görevlerinden birisidir. İki kurumsal yapı ile işbirliği yapılacaksa Ankara Büyükşehir Belediyesi Yönetimi'ni Odamızı, üyelerimizi, mesleki bilgi ve birikimimizi aşağılamaya çalışan bu üslubu terk etmeye davet ediyoruz. Odamıza, üyelerimize, mesleki birikimlerimize hakaret eden bir yönetici ile çalışma yapmayı reddediyoruz.

Kent yönetiminde katılımcılığı bugüne kadar göstermelik şekilde yapan Melih Gökçek'in "şehir plancılarına samanlık bile çizdirmem" dediğini unutmuyor ve bilimsel, nesnel, teknik bilgiyi hiçe sayarak gerçekleştirdiği yüzlerce planlama faaliyetlerinin de kent mekanına ve gündelik hayatımıza olumsuz etkilerini her gün deneyimliyoruz iki kurumsal yapı arasında işbirliği sağlanacaksa Ankara Büyükşehir Belediyesi Yönetimi'ni planlamanın teknik ve bilimsel ve bütüncül olarak yürütülmesi gereken bir iş olduğunu hatırlamaya davet ediyoruz.

Kent ulaşımını özel araç kullanımı odaklı politikalar ile çözmeye çalışan ve uygulamalar sonucu Ankara ulaşımını bir düğüme, yurттаşlar için işkenceye dönüştüren idarenin Ankara Büyükşehir Belediyesi olduğu düşünüldüğünde bir yazı ile tarafımızdan sadece Güvenpark'taki katlı yer altı otoparkının ulaşımının çözümlenmesinin talep ediliyor olması bugüne kadar yürütülen parçacı planlama anlayışının bir başka ürünü olduğundan şaşırtıcı değildir. Yeraltı katlı otoparkı yapılarak kent merkezindeki, Güvenpark'taki sorunları çözmeye çalışmak gerçek dışıdır. Nedenleri ayrıntılı olarak raporumuzda açıklanmıştır. İki kurumsal yapı arasında işbirliği sağlanacaksa Ankara Büyükşehir Belediyesi Yönetimi'ni sorunların üst ölçekten analiz edilerek ortaya konması ve önerilerin bilimsel, nesnel, teknik ve hukuki olması gerektiğini hatırlamaya davet ediyoruz.

Kent merkezinin arazi kullanım kararlarının, tarihi kültürel yapıları, dokuları, peyzajı, sosyo-mekansal ilişkileri ile bir bütün olarak değerlendirilmesi gerektiğini bir kere daha belirtmek isteriz. Kent merkezinin so-



## MEKAN: GÜVENPARK: Ankara'da Yitmekte Olan Kamusalılıklar: Mekan, İnsan ve Kentin Tarihi

rununu konu alan yazınız ile meslek alanımızı sadece ulaşım sorunlarıyla ilgilenen disipline indirgeyen bir yaklaşımı da kabul etmiyoruz. Nitekim "*Kent ve bölge planlama, yerleşme sistemleri ve yerleşmelerin bütününe ilişkin, tutarlı ve akılcı, bilimsel ve sanatsal temellere dayanan, estetik ve kamusal yararları sağlayan, toplumsal, ekonomik ve mekansal yapı, korunması gerekli doğal varlıklar ve kültürel miras, altyapı, kullanım, ulaşım, ekolojik denge, yapılaşma, açık alanlar, sosyal ve teknik donatı alanlarına ilişkin düzenlerin kurulmasıdır. Kent ve bölge planlama, temel olarak mekansal boyutlu, uzun erimli, toplumsal yararlarına yönelik düzenlemelerden oluşan stratejik bir kamu hizmetidir.*" (ŞPO Mesleki Etik Kural ve İlkeler Madde.1) Bu sebeple iki kurumsal yapı arasında işbirliği sağlanacaksa Ankara Büyükşehir Belediyesi Yönetimi'ni bünyesinde çalışan şehir plancılarından "Kent ve bölge planlama nedir, kentsel tasarım nedir, hangi konular üzerine çalışır?" başlıklı bir eğitim almaya davet ediyoruz.

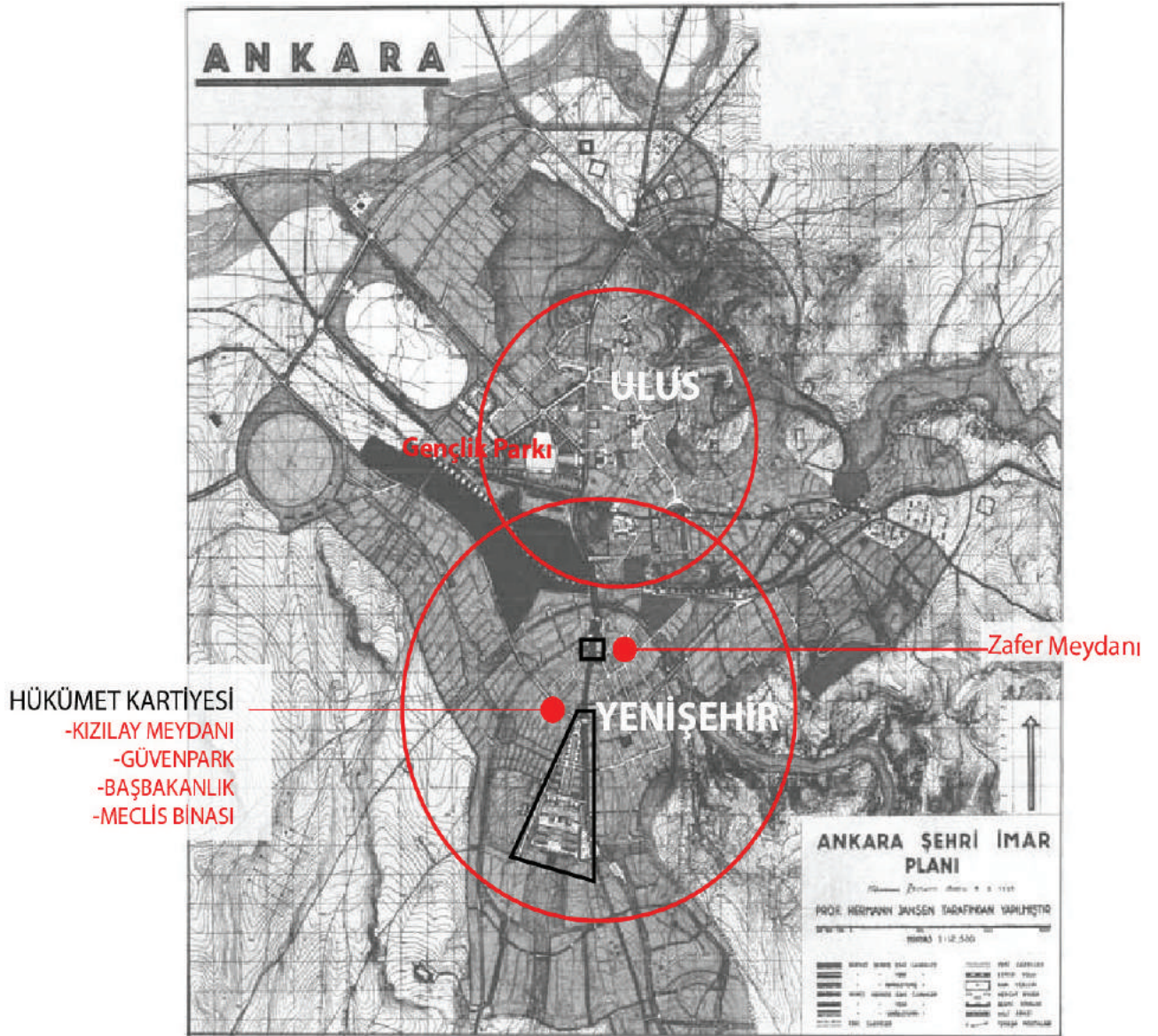
Ankara kentsel mekanı 22 yıldır, sermayenin bekası için toplumun müşterek menfaatleri pahasına ve aleyhine biçimlenmekte, sınıfsal ayrışmalar derinleşmekte, kentsel mekansal üst biçemi saçılmakta, inşaat ve otomotiv sektörünün çıkarları ile kentsel mekansal örüntü oluşmakta, katlı kavşaklardan geçilmeyen yollar, niteliksiz toplu ulaşım araçları ile ulaşamayan ev ve işyerleri ile kent ulaşımı kaotik bir ortama dönüşmekte, kentin özgünlükleri, tarihi kültürel değerleri tahrip edilerek "shopping fest" gibi salt tüketimi kışkırtmaya çalışan ve insanları AVM'lere hapseden bir kent kültürü dikte edilmekte, kamusalılıklar yok edilmekte, insanlar bir hegemonya ile ya da yerinden edilme korkusu ile barınmak için borçlanmakta, kimi zamansa evsiz kalmakta, betondan parklar yapılmakta, kamu mülkleri fütürsüzca el değiştirilmektedir. İki kurumsal yapı arasında işbirliği sağlanacaksa Ankara Büyükşehir Belediyesi Yönetimi'ni Ankara'ya verdiği bütün zararlar hakkında özeleştiri vermeye ve bu yıkımı geri çevirmek adına samimi bir şekilde canla başla çalışmaya ve uygulama yapmaya davet ediyoruz.

Açıklanan bu sebeplerle başkanlığınızın gönderdiği yazıya olumlu bir yanıt veremiyoruz. AOÇ Ana Planı'nın iptal edilmesi ardından kent gündemini değiştirmeye dönük bu yazı ile AOÇ'de talanın ve hukuksuzluğun üzeri örtülemeyecektir. Kent merkezi ve Güvenpark sorununa naif bir şekilde çekilen yeni kent gündemini genel itibarıyla önemsiyoruz. Bu nedenle toplum yararına bilgi ve birikimimizi paylaşma sorumluluğumuz ile hazırladığımız Ankara kent merkezinin mekansal kurgusu, mekansal nitelik, ulaşım güvenlik bağlamında Güvenpark problemi ve Güvenpark'ın çözümüne ilişkin ilkeler dizinini derlediğimiz raporumuzu dikkatlice okumanız dileğiyle bilgilerinize sunarız.



## I. Ankara Kent Merkezi'nin Mekansal Kurgusu

Güvenpark, 1932 onay tarihli Jansen'in Ankara kenti için öngördüğü şehir planında, kentin mevcut kent merkezi Ulus'un güneyinde yeni bir kent merkezi yaratılması adına kurgulanan mekansal sistemin temel bileşenlerinden biridir. Güvenpark ile başlayarak meclis binasıyla sonlanan yapılar ve açık alanlar sistemine *Hükümet Kartiyesi* (Devlet Mahallesi) adı yine Jansen tarafından verilmiştir. Planın bu alan için öngörüsü, yeni kurulan cumhuriyetin mekanının devletin kamusalılığıyla halkın kullanım alanlarını bir araya getirmektir. Bu sebeple kartiye alanı da, kentin genel kurgusunda görüldüğü gibi açık-yeşil alanlar, toplanma alanları ile kamusal alan(lar) sistemi ön plana çıkmakta, mekanın kimliği ve yeni bir hayat biçiminin ilk izlerini oluşturmaktadır.

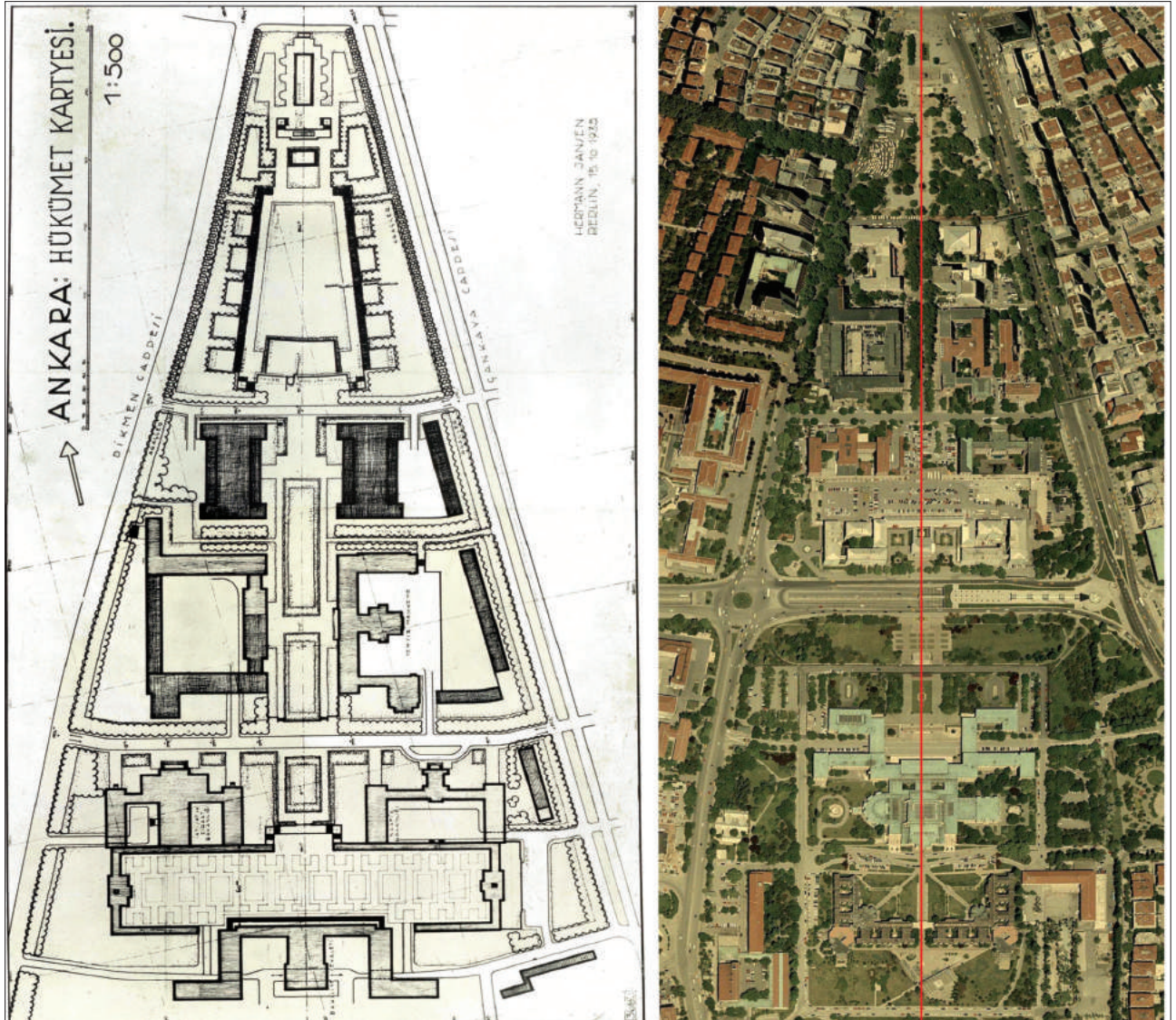


**Görsel 1:** Yeni Kent Merkezi Kurgusu - 1932, Jansen Planı

Ulus'un güneyinde planlanan Atatürk Bulvarı, Zafer Meydanı, Kızılay Binası ve Bahçesi (Kızılay Meydanı), Güvenpark, Saraçoğlu Mahallesi ve Hükümet Kartiyesi ön görülen bu kurgunun baş aktörleridir (Görsel 1). Yenişehir'de öngörülen hayatın ve bu yeni hayatın mekansal kurgusunun ana aktörleri birbirinden ayrı taşıdıkları değer kadar, bir araya geldiklerinde oluşturdukları anlam da önemlidir.

Güvenpark, her ne kadar sonraki plan dönemlerinde üretilen kent planlarının Kızılay kent merkezi üzerindeki tasarruflarından doğrudan ya da dolaylı yoldan etkilenmiş olsa da, planlama ve kuruluş amacına uymayan bir biçimde fiziksel olarak varlığını bugüne sürdürmüştür. Parkın fiziksel mekanı, kimliği ve işlevi resmi olmayan ya da geçici görüldüğü halde kalıcı hale gelmiş olan arazi kullanımı kararlarıyla ciddi bir eksilme hatta yok olma sürecine girmiştir.





**Görsel 2.** Jansen Çizimlerinde Hükümet Kartiyesi ve Kuzeyinde Güvenpark  
(Kaynak: Prof. Dr. Baykan Günay Arşivi)

Bu yitim süreci kısa bir mekansal tarih okumasıyla özetlenebilir. Jansen planının onaylanmasından sonra geçen otuz yıllık süreçte, düşük yoğunluklu konut ve iş yerleri ile çevrelenmiş kent merkezi, Ankara'da görülen nüfus artışı ve yeni konut-çalışma alanı ihtiyacı sonrasında bir dönüşüm sürecine girmiştir (Görsel 4). Bu dönüşümün diğer bir sebebi ise ülkede yaşanan siyasi olayların, özgürlük ve demokrasi arayışlarının Kızılay kent meydan(lar)ındaki etkileridir <sup>1</sup>.

---

1 Ayrıntılı bilgi için: İlkay, 2009 : <https://etd.lib.metu.edu.tr/upload/12609064/index.pdf>



**Görsel 3.** Kızılay ve Güven Park, 1930lar

(Kaynak: <http://www.arkitera.com/haber/13991/gecmisin-modern-mimarisi—ankara—1>)





**Görsel 4.** 1925-1955 Yılları Arasında Düşük Konut Yoğunluklu Güvenpark



**Görsel 5.** Kızılay Binasının Yıkımı Sonrası -1980ler: Yoğun Yapı Stoğu ve Artan Trafik (Çizim: Cihanger, 2014)



**Görsel 6.** Kızılay AVM ve Kavşak - 2015



Kızılay Binası ve Parkı (Kaynak Atılım Üniversitesi Ankara Kent Arşivi)

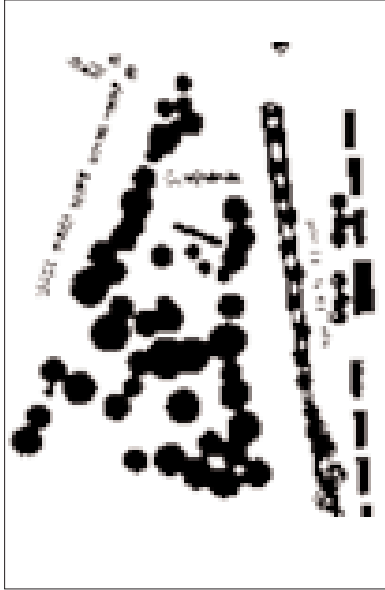


Kızılay Binası Yıkımı Sonrası (Kaynak: Batuman, 2000)

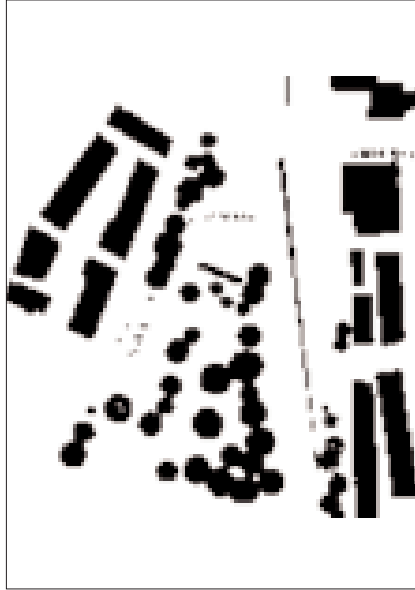


Kızılay Meydanı Bugün : AVM, Kavşak ve Lale Birimi(!) (Kaynak: Gölgelioğlu, 2014)

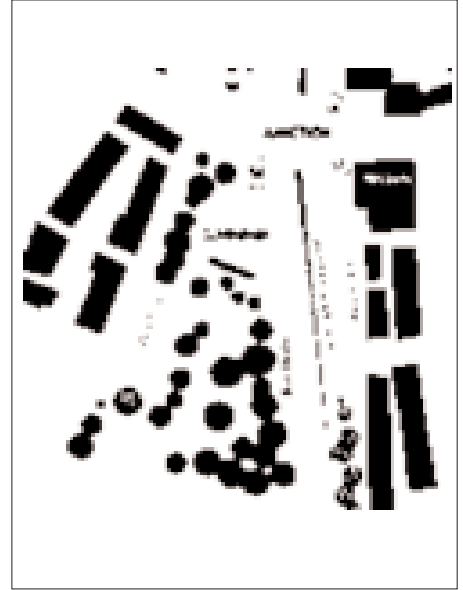




*Güvenpark - 1970ler*



*Güvenpark - 1990lar*



*Güvenpark - 2015*



Ankara kenti için 1957 yılında onaylanan Yücel-Uybadin Planı Kızılay kent merkezinin yapılı çevresini gittikçe yoğunlaştırmıştır. Özellikle şehirde toplu taşımının da yine enformel bir sektör olan dolmuş ulaşımına ağırlık verilerek çözülmesi, dolmuş güzergahlarının tekil bir merkez olarak kendilerine Kızılay son durağını seçmesi gibi ciddi kendiliğindenlikler sonucu gözle görülür bir nitelik kaybı yaşanmıştır (Görsel 5.). Yenişehir'in çehresi, halkı bir araya getiren kamusal alanların hayalinden uzaklaşarak, 1979 yılında bahçesi kent meydanı olan Kızılay binasının da yıkılmasının suya atılan bir taş gibi bir dalgalanmaya yol açması sonucu önüne geçilemez olarak bozulmaya başlamıştır.

Nüfus artışı, arazi kullanımı, farklılaşan demografik dinamikler, ilerleyen inşaat ve bilgi teknolojileri gibi tüm dünya genelinde kentsel yapıyı değişime mecbur kılan kırılmaların ötesinde, Kızılay kent merkezinin ana bileşenlerinin bugün geldiği durum geçtiğimiz elli yılın planlama, tasarım ve yerel yönetim anlayışının birikimsel sonucudur. Kentsel mekanın niteliği ve kamuya hitabı açısından bir gerilemeye işaret eden bu birikimlerden en göze batanları Atatürk Bulvarı'nın yeşil alan niteliğinde refüjünün daraltılarak araç trafiğinin hızlı akışı için genişletilmesi, bu süreçte bulvarı yaya kullanımına sunan kaldırımlarının daraltılması, Kızılay Binası'nın yıkılması, bina önünde kent meydanı olarak anılan ortak alanın bir süre otopark olarak kullanılması sonrasında ise açık alanı kapatacak ölçekte bir bina inşaatıyla gölgelenmesi ve bu binanın bugün alışveriş merkezi olması, Zafer Çarşısı'nın açık-yeşil alan kullanımının niteliğinin bozulması, bir dönem taksiler için geçiş yolu - durak olarak kullanılması, bugün ise gerek yer döşemesi, gerek çevredeki arazi kullanımının elverişsizliği sebebiyle ortak-kamusal alan kimliğinden tamamen koparılması olarak özetlenebilir.

Son olarak da Güvenpark'ın bir bölümünün dolmuş durağı olarak kullanılması, metro girişleri için açılan yer altı geçişleri sebebiyle yaratılan kavşak çevresi düğüm noktaları ve parkın durmaktan öte gelip-geçilen bir mekan haline gelmesi, Güven Anıtı'nın tarihsel ve sanatsal değerinin göz ardı edilerek bakımsız bırakılması ve 2013 yazı Gezi olayları sonrasında ise parkın büyük bir bölümünün

## MEKAN: GÜVENPARK: Ankara'da Yitmekte Olan Kamusalıklar: Mekan, İnsan ve Kentin Tarihi

kamu kullanıma kapatılması olarak özetlenebilir: *“Güvenpark'ın büyük bölümü halkımızın kullanımına kapatılmış, üst bölgesi polis kuvvetleri tarafından açık karakol haline getirilmiş, hatta polislerin özel araçları için otoparka dönüştürülmüştür. Buradaki dolmuş durakları dışarı çıkarılmış, kentin merkezinde yayalaştırılması beklenen bir bölgede trafikten kaynaklanan keşmekeş daha da derinleştirilmiştir. Güvenpark'ın büyük bir kısmı polisler ve dolmuşlar tarafından işgal edilmiştir. Parkla temas kısıtlanmış, meydana ulaşmak ya da dolmuşlara binmek isteyen Ankaralıların gündelik hayatı zorlaştırılmıştır.”* (Kaynak: 28.03.2015 tarihli “İç Güvenlik Paketi ve “Güvensiz” Kentsel Kamusal Mekânımız Güvenpark” başlıklı basın açıklamamız;<sup>2</sup>).

Yenişehir'in kalbindeki bu mekânsal çözümlerin yanında değişen arazi kullanımları ve yoğunlaşan yapı stoku, yüksek kültür faaliyetlerinin yerini küçük ticaret birimlerinin alması gibi oldukça önemli diğer etmenlerle birlikte ele alınmalıdır.

---

2 Metnin tamamı için:

[http://ankara.spo.org.tr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1418:c-guevenlk-paket-ve-guevensz-kentsel-kamusal-mekanimiz-guevenpark&catid=39:basn-acklamalar&Itemid=72](http://ankara.spo.org.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=1418:c-guevenlk-paket-ve-guevensz-kentsel-kamusal-mekanimiz-guevenpark&catid=39:basn-acklamalar&Itemid=72)

## II. Kızılay Kent Merkezi ve Güvenpark'ta Yaya Ulaşım-Dolaşımı ve İlgili Politikalar

Güvenpark bugün, cumhuriyetin önemli mekansal izdüşümlerinden olan ve Kızılay kent merkezinde nefes alınabilecek tek açık ve yeşil alandır. Tarihi ve kültürel niteliklerinden ötürü Güvenpark ve Güven Anıtı, “Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu” tarafından 13.07.1994 tarih ve 3591 sayılı kararı ile 1. Derece Doğal Sit Alanı ilan edilmiştir. Bu niteliklerine ek olarak merkezi konumu ile birlikte daha çok bir *Meydan-Park* niteliğindedir. Güvenpark'ın bir diğer özelliği ise, toplumun tüm kesimlerince gün boyu kullanılan ya da içinden geçilen bir uğrak noktası olmasıdır. Bunun yanı sıra, genellikle yaya olarak kullanıldığından, yayaların merkeze ulaşımı ve merkez içindeki dolaşımı Kızılay ve Güvenpark için hayati önem taşımaktadır.

## MEKAN: GÜVENPARK: Ankara'da Yitmekte Olan Kamusalıklar: Mekan, İnsan ve Kentin Tarihi

Bütün bu niteliklerine karşın park alanı tarihsel olarak, Güvenpark karşısındaki Kızılay Bahçesi ve Zafer Meydanı'ndaki Zafer Parkı'nın kaldırılması, dolmuş, otobüs durakları ve metro çalışmaları vb. ulaşım sorunlarını taşıt öncelikli olarak çözmeyi hedefleyen uygulamalar ile tahribata uğratılmıştır. Bugün, bunlara ek olarak polis araçlarının otoparkı olarak kullanılmaktadır<sup>3</sup>. Bugün parçalanmış yapısı ve ulaşım odağına dönüşmüş niteliği gibi nedenlerle parkın ivedilikle doğal, özgün ve simgesel niteliğine uygun olarak yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Bu düzenlemede tüm kentlilerin yaya öncelikli erişimine ve park olarak kullanımına uygun biçimde ele alınması temel hedef olmalıdır.

Güvenpark ulaşım, güvenlik ve mekânsal nitelik anlamında ele alınması gereken önemli bir alandır. Bu anlamda öncelikle dünya ölçeğinde genel kabul görmüş ilkelere göz atmakta fayda vardır. İlgili belgelerden ilki 18 Mart 1992 yılında kabul ve ilan edilen, ikincisi 2008 yılında Avrupa Konseyi tarafından hazırlanan Avrupa Kentsel Şartı I ve II'dir.

Avrupa Kentsel Şartı I içerisinde dolaşım, kültür ve kaliteli mimari ve fiziksel çevre altı çizilen temel konu başlıklarından olmuştur. Kentsel Şart 1 içerisinde dolaşım ile ilgili olarak "*Dolaşım: Toplu ulaşım, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu düzenin sağlanması*" gibi genel bir ilke ile belirtilmiş, ilkeler bölümünde de "*Özellikle özel araçlarla, seyahat hacminin azaltılması gerekliliği*" nin altı çizilmiştir.

Aynı şekilde Kentsel Şart 2 içerisinde "*Kontrol edilen ve sürdürülebilir ulaşımın karşımıza çıkarttığı zorlu sorunla baş edebilmek için, otomobile geçerli alternatifler geliştirmemiz gerektiğine inanıyoruz.*" bildiriyle otomobile verilen birinci önceliğin olumsuz sonuçlarının artık iyice anlaşıldığı gösterilmiştir. Hava ve gürültü kirliliği, yol güvenliği konuları, mekânın işgalci alt yapıyla parçalanması, kentsel peyzajın bozulması – tüm bunlar bizleri kararlı bir şekilde daha fazla kentlilere odak-

---

3 Ayrıntılı bilgi için I. Bölüm'e bakınız

lanan, kentlerimizin ve kasabalarımızın insan boyutunu daha fazla dikkate alan bir gelişmeyi seçmeye teşvik etmektedir. *“Aşırı otomobil bağımlılığından bir an önce kurtulmalıyız; zira böyle bir gelişme,yarattığı çevresel sıkıntıların yanısıra, otomobil sahibi olmayan pek çok kişinin içinde yerleştikleri kentleri ve kasabaları tam olarak yaşayabilmelerini de engellemektedir”* ifadesi ile otomobilin kent yaşamında yarattığı yıkımın ve tehlikenin altı dikkatle çizilmiştir.

Otomobil bir yandan kenti sadece araç sahiplerince kullanılan bir mekan haline getirip yayaların kent mekanından faydalanmasını engellerken, otomobil içerisindeki kentli bireyler için de kenti anlık geçip giden sadece görülen bir imge ve görseller kolajı haline getirmektedir. Kent bu yeni kurguda hız tutkusuna koşulsuz terkedilmiş, kentli-mekan iletişimini yıkıma uğratmış bir alan haline gelmektedir.

Benzer olarak Ankara kentinin ve özellikle de kent merkezinin taşıdığı tüm tarihi, kültürel ve sosyal değerler ve anlamlar, otomobil ağırlıklı politikalar neticesinde, her geçen gün yok olan ve yıpranan bir mekan haline gelmektedir. Bu yıpranma Güvenpark özelinde hem fiziki olarak hem de nitelik olarak kendini göstermektedir. Bir yandan yoğun trafik kurgusunun ortasında kalmış ve tüm yaya bağlantıları yoğun trafik akışı içerisinde kesilmiş bir alan olarak nitelik itibari ile hem yayalar için hem de araç içerisindeki kentliler için kent merkezi ve özellikle de Güvenpark algılanamaz, hissedilemez bir alan haline dönüştürülmüştür. Diğer yandan da Güvenpark dolmuş ve taksi durakları gibi araç odaklı, öncelikli çözümler için Görsel 7’de gösterildiği şekilde yayalardan çalınmış ve araçlar tarafından işgal edilmiş durumdadır.



**Görsel 7.** Güvenpark'ın Mekansal ve İşlevsel Parçalanışı – 2015  
(Kaynak: Cihanger,2015)



Tüm bu durum tüm dünyada yaya haklarının kent mekanı içerisinde savunulması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu durum Avrupa Parlamentosu tarafından yayınlanan Yaya Hakları Bildirgesinde *“Yayanın; motorlu taşıt değil, insan ihtiyaçlarına göre şekillenmiş kent merkezlerinde yaşama hakkı vardır.”* biçiminde dile getirilmiştir.

Tüm Avrupa’da kent merkezinin yaşayabilmesi için yayalar tarafından kullanılması ve yaya ile kent merkezi arasında makul sürede (araba içerisinde hızla geçip giden süre olarak değil) bir algı ilişkisinin kurulması gerektiği gerçeği önemle vurgulanırken, Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından Güvenpark’ın en önemli probleminin yeraltı otoparkı olarak ortaya konulmuş olması mevcut problemi çözmesinin ötesinde problemi derinleştirecek bir kurgudur. Çünkü mesele trafikten mümkün olduğunca arındırılması gereken bir merkez ve Güvenpark yaratmak iken yeraltı otopark sistemi ile mevcut trafik yoğunluğu artırılabilecek ve sorun bir başka boyuta taşınacaktır.

Güvenpark ve kent merkezinde nitelik ve fiziksel olarak yaşanan yıpranma ve yokolma sürecine ilişkin çözüm önerilerimiz raporun üçüncü bölümünde ele alınacaktır. Ancak konuyla ilgili Ağustos 1998 tarihinde hazırlanmış olan ve ilgili makamlara da iletilmiş olan bir dilekçeden de anlaşılabilir gibi, bu sorunların yıllar önceden de dile getirilmiş olduğu ancak karşılık bulamadığı kesinlikle göz önünde bulundurulmalıdır. (Bkz: EK.1: Prof. Dr. Çağatay Keskinok’un 12.08.1998 tarihli Cumhurbaşkanlığı Makamı, Valilik Makamı, Kültür Bakanlığı, Ankara Valiliği, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Çankaya Belediyesi, Ankara Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu Müdürlüğü, Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası’na dağıtılan Güvenparkın Önemi, Gözlem, Saptama ve Önerileri içeren dilekçe ve rapor örneği)

### III. Kent Geneli ve Kent Merkezinde Ulaşım ve Kamusal Mekan(lar)a Dair Öneriler

Kentsel planlama ve tasarım meslek alanı, belirli bir alandaki sorunsala noktasal çözüm üretecek olsa dahi, o alanın bağlamsal niteliklerini, bu nitelikler içerisinde çalışma alanını bağlayıcı herhangi bir sorunun tetiklenip tetiklenmediğini önemser. Bağlam bağımlı düşünme ve problem çözme hedefi güden meslek alanı içerisinde Güvenpark'ın mevcut durumunun da sadece kavşak çözümü veya umumi tuvalet yapılması gereğinden çok daha vahim ve ivedi olduğu da oldukça açıktır.

Yenişehir'in kalbindeki kamusal kullanımların ve mekansal değerlerin geçtiğimiz yıllar içerisinde bozulmaya uğradığı gerçeği ile Ankara'nın merkezinde güçlü etkileri olan kentin genelini ilgilendiren kentleşme politikaları da gözden geçirilmelidir. Bu politikalardan kuşkusuz ki en önemlileri ulaşım ve kamusal hayattır.

Her ne kadar Güvenpark yakınında bir trafik düzenlemesi gerekliliği göz ardı edilemeyecekse de, onlarca ilmeği çoktan kaçmış bir kazağa güzel bir yaka örnek anlamsız olacaktır. Kaçan bu ilmeklerin düzeltilmesi, ilk olarak kent içinde toplu taşıma öncelik verilmesi ve kent merkezine girişlerde alternatif ulaşım politikaları düşünülmesi anlamına gelmektedir.

Bu bağlamda, Ankara'nın kent merkezi Kızılay'da "Güvenpark bölgesinde dolmuş duraklarının alta alınması" amaçlı katlı yeraltı otoparkı ile WC yanında yapısal ve bitkisel peyzaj uygulamalarını da barındıracak bir proje hazırlığı içinde olduğu belirtilerek, bu projeye ilişkin olarak trafik ile ilgili çözümün Odamız tarafından yapılmasının arzu edildiği tarafımıza bildirilmesine cevaben trafik konusuna ilişkin görüş ve değerlendirmemiz şöyle sıralanabilir:

**i) Kapsamlı planlama yaklaşımı gereği:**

Ankara kentine ilişkin her tür ve ölçekteki ulaşım projesinin değerlendirilebilmesi için, öncelikle kentin kapsamlı ulaşım ana planının yapılması, ilgili projenin de bu ana plana uygun olup olmadığı yönünden incelenmesi ve ulaşım ana planında öngörülen projeler kapsamında olması durumunda hayata geçirilmesi gerekir. [Geçtiğimiz yıllarda, Ankara Büyükşehir Belediyesi Gazi Üniversitesi ile beraber Ankara kentinin Ulaşım Ana Planı çalışmasını başlatmıştır. Plan henüz onaylanarak yasal belge haline gelmemiştir.] Ankara kentinin kalbi olarak tanımlanabilecek konumdaki kent merkezi Kızılay'da yer alan dolmuş durak (ve depolama) alanlarının herşeyden önce bu plan kapsamında irdelenmesi ve çözümlerin bu kapsamlı plan çalışması çerçevesinde geliştirilmesi gerekir.

Böyle bir irdemenin ve Güvenpark bölgesinde yer alan dolmuş duraklarına ilişkin çözüm ve düzenleme önerilerinin onay aşaması tamamlanmamış olan Ulaşım Ana Planı'nda yer alıp almadığı tarafımızca bilinmemektedir. Bu süreçte olması gerektiği ölçüde şeffaf ve katılımcı bir planlama yaklaşımı ne yazık ki hayata geçirilemediği için, Meslek Odalarımız çeşitli çabalarına rağmen planlama sürecine arzu ettikleri ölçüde katkı verememiştir.

**ii) Kent merkezinde dolmuş durak ve depolama alanı konusu:**

Geçtiğimiz yıllarda hazırlanmış ancak henüz onaylanmamış olan Ulaşım Ana Planı'nın Kızılay Güvenpark bölgesindeki dolmuş duraklarına ilişkin olarak içeriği bilinmemekle beraber Odamızın mesleki ve bilimsel görüşü şu şekildedir:

Kentin merkezi, toplu taşıma duraklarının yer alması için uygun bir alandır; ancak Ankara ve Kızılay/Güvenpark örneğinde, kentin merkezine erişim sağlayan üç adet metro hattı (M1 ve M2 hatları ile yine M1 üzerinden Kızılay'a bağlanan M3 hattı) ile Ankaray Hafif Raylı Sistem hattının kent merkezine erişilebilirliği sağlayan en önemli ve yüksek kapasiteli hatlar olduğu unutulmamalıdır. Kentlerde yüksek yolculuk talebi olan bölgelerde yolculuk talebinin yüksek kapasiteli toplu taşıma

**MEKAN: GÜVENPARK: Ankara'da Yitmekte Olan Kamusalıklar: Mekan, İnsan ve Kentin Tarihi**

hatlarına yönlendirilmesi esastır; aksi takdirde düşük kapasiteli (dolmuş gibi) araçlarla yüksek talep düzeylerini karşılamaya çalışmak trafik sıkışıklığı sorununun devamı anlamına gelmektedir ve yapılan tüm yatırımlara rağmen metro ve hafif raylı sistemlerin de etkin kullanılamaması, kapasitele-  
rinin altında çalışmasına yol açar.

Kızılay'a hem metro, hem hafif raylı sistem, hem de otobüslerle erişim hizmeti sunulduğu için, dolmuş hatlarının büyük bir kısmının artık Kızılay kent merkezine girmesine gerek bulunmamaktadır. Bu sistemler, metro hatlarını besleyen ikincil hatlar olarak kent merkezinin dışında, yani çeperinde son bulacak biçimde yeniden kurgulanmalıdır. Bir başka deyişle, geçtiğimiz yıl açılan yeni Metro sistemleriyle beraber, dolmuş hatlarının yeniden düzenlenmesi (reorganizasyonu) şarttır.

Dolmuş duraklarının bazıları kent merkezinde kalmaya devam ediyor olsa bile (yukarıda bahsedilen reorganizasyon çalışmasından sonra böyle bir gereksinim hala varsa) bazı durak yerleri ayrıl-  
makla beraber Güvenpark bölgesinin bugün olduğu gibi bir "depolama alanı" olarak kullanılması söz konusu olamaz. Toplu taşıma sistemlerinin taşıt depolama alanlarının kent merkezinde değil, kent çeperlerinde olması akılcıdır; çünkü kent merkezi zaten mekanın kısıtlı olduğu, sıkışıklığın yüksek olduğu, trafik ve emisyonların yüksek olduğu bir bölgedir; ve buraya taşıtların depolanması gerek ilave trafik ve emisyon yaratacağı için, gerekse merkezdeki değerli ve sınırlı mekanın taşıt depolamaya ayrılması alanın verimsiz kullanımına yol açacağı için genel olarak ulaşım planlama yaklaşımları açısından anlamlı değildir. Bu genel saptamanın yanı sıra, Güvenpark özelinde konu değerlendirildiğinde bir depolama alanının bu bölgenin SİT alanı kimliğini ve özelliğini korumak açısından da sakıncaları göz önüne alınmalıdır.

**iii) Dolmuş duraklarının yer altına alınması konusu**

Dolmuş duraklarının ve depolama alanının yer altına alınması ise yer üstündeki mekanın daha verimli kullanılması amacına hizmet ediyor gibi düşünülse de, ulaşım planlama açısından kesinlikle tercih

edilmemesi gereken bir yaklaşımdır. Otobüs ve dolmuş gibi toplu taşıma araçlarının duraklarının yer altına alınması, yolcular için hizmet ve yolculuk kalitesini ciddi ölçüde olumsuz etkilemektedir. İstanbul Taksim Meydanı'nda otobüs duraklarının yer altına alınmasıyla yaratılan yer altındaki kargaşa, yer altında yoğunlaşmış dağılamayan emisyon ve gürültü, yer altındaki alan yetersizliği nedeniyle duraklardan taşıt yollarına taşan yolcuların yaşadığı trafik güvenliği sorunları açıkça ortadadır.

Bu olumsuzlukları her kent yöneticimiz bir doruk saatte İstanbul Taksim Meydanı'nda yer altında otobüs durağında otobüs bekleyerek deneyimlemelidir. Tüm bunların yanı sıra, otobüs veya dolmuşa binmek için, ya da otobüs veya dolmuştan indikten sonra gideceği yere gitmek için yolcuların merdiven vb. ilave dikey mesafeler katetmesi de yine yolcu perspektifinden erişim koşullarının kötüleşmesi anlamına gelir. Yeraltı durak çözümü sadece raylı sistemler için anlamlıdır, ki bu sistemlerin teknolojileri yer altında hizmet sunumuna uygun biçimde evrilmiş olup, görece az gürültülü ve emisyon yaratmayan sistemler olarak hizmet vermektedirler. Otobüs ve dolmuş durakları için yer altında çözümler yolcuları ve yolculuk kalitesini son derece olumsuz etkiler ve kesinlikle tercih edilmemelidir.

#### **iv) Kent merkezinde otopark yapımı konusu**

İlgili yazıda yeraltı otoparkından bahsedilmektedir. Bu dolmuş duraklarının depolama alanı için kullanılan bir terim ise hatalı bir terminolojidir. Bu terimden anlaşılan Kızılay'da otomobiller için otopark alanı yapılacağıdır. Kent merkezinde otomobiller için park alanı yaratmak günümüzde kabul edilen tüm evrensel ulaşım planlama ilkeleriyle çelişmektedir. Kentsel ulaşım planlama yaklaşımlarının temelinde, kentin merkezi alanlarına toplu taşıma ile yolculuk yapılmasını teşvik etmek yatar. Bunu sağlamak için iki grup önlem alınabilir:

Birinci olarak, kent merkezine yolculuklarda toplu taşıma sistemlerini, hizmet ve yolculuk kalitesini iyileştirmek gerekir. Bu amaçla kent merkezine metro, hafif raylı sistem gibi raylı yatırımları ya-

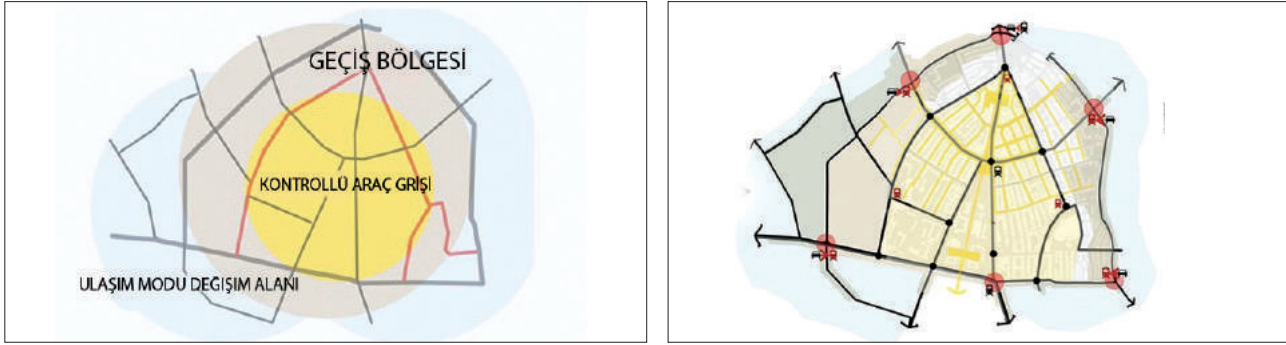
**MEKAN: GÜVENPARK: Ankara'da Yitmekte Olan Kamusalıklar: Mekan, İnsan ve Kentin Tarihi**

pılabilir; tahsisli otobüs yolları yapılabilir; avantajlı bilet ve aktarma sistemleri ile yolcuların toplu taşımayı kullanması teşvik edilir; akıllı ulaşım sistemleri kullanılarak bilgilendirme ve yine biletlendirmede indirimlerle yolcuları toplu taşımaya çekmek hedeflenir.

İkinci olarak, yolcuları toplu taşımaya çekmek için, kent merkezine yolculuklarında otomobil kullanımını özendirmeyecek, tam tersine caydıracak uygulamalar hayata geçirilir. Örneğin, kent merkezi yayalaştırılabilir; kent merkezinde otopark alanları azaltılarak merkezde otopark bulmak zor hale getirilir; kent merkezinde otopark fiyatları arttırılarak ya da merkeze otomobille giriş ücreti alınarak kent merkezine otomobille gelmek cazip olmaktan çıkartılır.

Bu çerçevede Kızılay'a erişim sağlayan üç metro hattı ve bir hafif raylı sistem varken, tahsisli otobüs hattı olmasa da, çok sayıda otobüs hattı varken, kentin kalbi olan Kızılay'ın merkezindeki Güvenpark bölgesinde bir otomobil park yeri yapmak tüm metro yatırımlarıyla çelişen (evrensel planlama ilkeleriyle de çelişen) bir uygulama olacaktır. Kent yönetiminin kentlilere kent merkezine yaptıkları yolculuklarda "toplu taşıma sistemlerini kullanın" mesajı vermesi gerekirken, kent merkezinde otomobil park yeri açılması otomobil kullananları kent merkezine otomobilleriyle gelmeye davet edecektir. Bu yaklaşımın hatalı olduğu açıktır.

Kentlerde otopark politikası açısından doğru bir planlama yaklaşımı olarak kent merkezlerinde otomobillere ve otoparklara ayrılan alanların sistematik biçimde azaltılması yönünde ilkeler, ülkemizde 2009 yılında zamanın Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca düzenlenen Kentleşme Şurası Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu raporlarında; 2010 yılında zamanın Ulaştırma Bakanlığı'nca düzenlenen Ulaştırma Şurası sonuç raporlarında, 2011 yılında zamanın Çevre ve Orman Bakanlığı ile Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı'nca hazırlanan Türkiye İklim Değişikliği Eylem Planı'nda yer alan, yani ülkemizin temel politika plan belgelerinde benimsenmiş planlama ilkeleridir. Dolayısıyla Güvenpark bölgesinde bir yer altı otoparkı projesi bu belgelerle de çalışmaktadır.

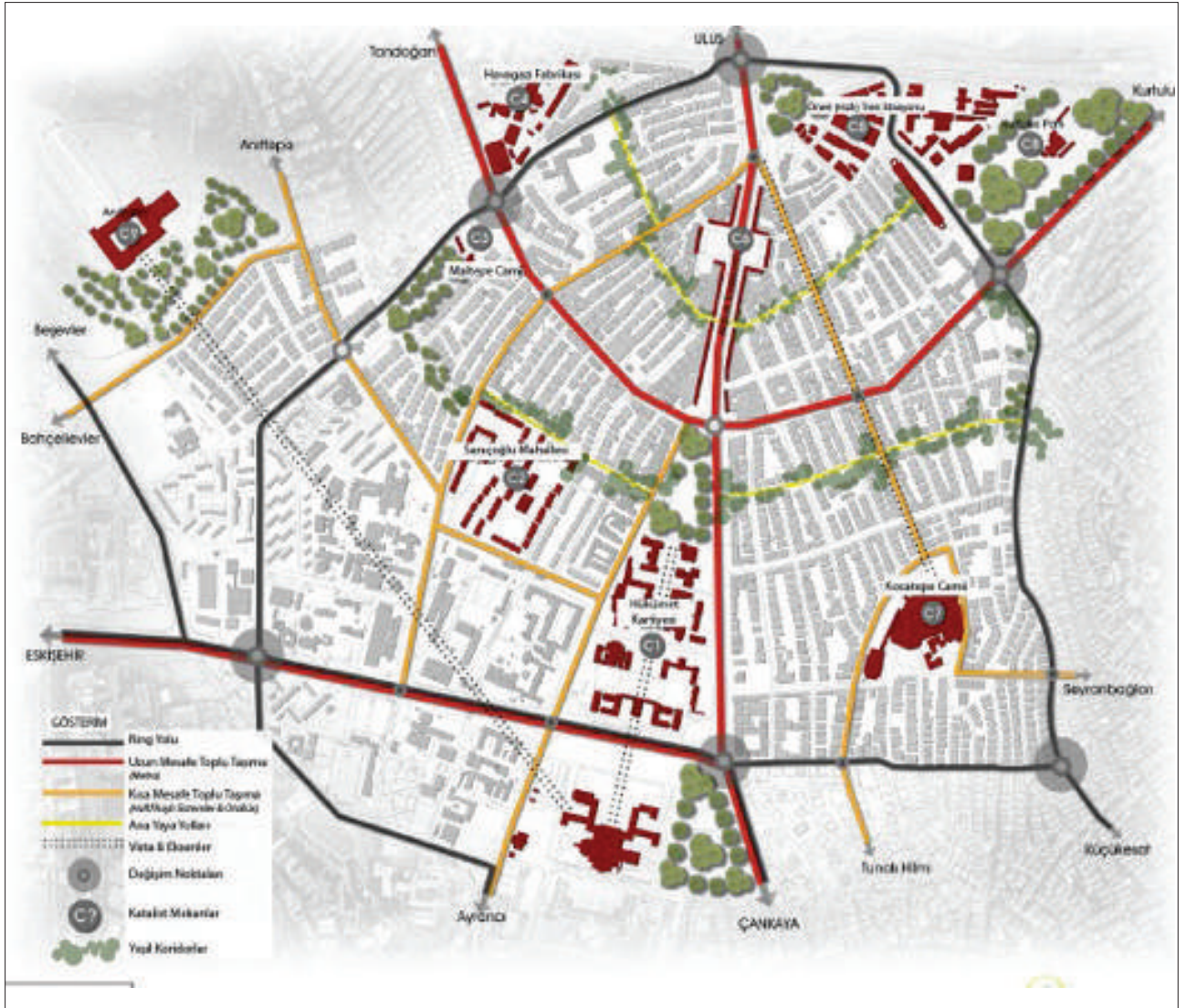


**Görsel 8.** 2011 ODTÜ Kentsel Tasarım Stüdyosu Kızılay Kent Merkezi Çalışmaları- Ulaşım Sistemi Öneri Diagramları

2011 yılında ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü yüksek lisans programlarından biri olan kentsel tasarım stüdyosu öğrencileri tarafından üretilmiş şemadan görülebileceği üzere bugün hem Güvenpark'ı hem de genel olarak Kızılay'ı boğan ulaşım kararlarına yeni bir mekansal çözüm önerisi getirilmiştir (Görsel 8-9). Merkezin yakın çevresinden bir iç çevre yolu yaratılarak bu yol üzerinde "Değişim Noktaları" düşünülerek merkeze araç girişi kısıtlanmıştır. Buna göre uzun mesafeden kent merkezine yolcu taşıyan metro ve otobüs gibi ana bağlantılar bu noktalarda duracak ve yolcular, yürüme, bisiklet, hafif raylı taşıma seçeneklerinden biriyle merkeze erişeceklerdir. Bu şemanın öngörüsü bugün tek bir noktada (Güvenpark) kilitlenen durak sisteminin aksine, merkeze gelen yolcu yükünü merkez çevresine yaymaktır.

Ayrıca kent merkezi içerisinde, tarihsel değerlerin hatırlanması, kamusal mekanların canlandırılması ve niteliklerinin hem mekansal hem de işlevsel anlamda artırılması adına alt proje alanları da belirlenmelidir. Bu alanlarda yaya ulaşım ve dolaşımı önceliklendirilmelidir. Sonuç olarak, Kızılay kent merkezi günümüze değin hem tarihsel mekansal kurgusundan uzak, hem de çağcıl planlama ve tasarım ilkelerinden kopuk olarak gelişmesinin yanı sıra bugün hala ilgili yerel ve merkezi yönetimler tarafından sorunlarının anlaşılacağı ya da noktasal alanlara indirgenmediği bir kentsel mekan durumundadır.





**Görsel 9.** 2011 ODTÜ Kentsel Tasarım Stüdyosu Kızılay Kent Merkezi Çalışmaları- Ulaşım Sistemi Öneri Şeması

Kentlilerin kullanımını için idari yapıların hemen yanı başında, anlamlı tasarım ve planlama kaygıları doğrultusunda kurgulanan Güvenpark, zaman içerisinde mekânsal-politik müdahalelerle yıpratılmış, daraltılmış, işlevsizleştirilmeye çalışılmıştır. Ankara kent genelinde yiten kamusal alanlar zincirinin önemli bir halkası olan kent merkezi ve Güvenpark örneğinde şehircilik ilke ve esaslarına uygun olarak çözüm üretilebilmesi adına, problem(ler)in temeline inilmelidir. Özellikle şehir planlama ve tasarım meslek alanında hiçbir sorun bağlamından kopuk ve bir yakınındaki problem alanından ilişkisiz olarak ele alınamaz. Bu sebeple Güvenpark'a yönelik her türlü çözüm önerisi öncelikle kent merkezi ve kent genelindeki ilgili (ulaşım ve kamusal alan varlığı ve bağlantıları) sorunsal alanlarının dikkate alınmasını gerektirmektedir.

Öte yandan, polis ablukası altındaki kent parkımız Güvenpark'ın acilen kamusal kullanımının sağlanması, kolluk kuvvetlerinden arındırılması gerekmektedir. Çünkü, kentlerdeki güvenlik sorunu polisin oradaki varlığı ve gücüyle değil, ancak kamu yararına sunulan kamusal mekanların daha sık ve yoğun şekilde kullanılmasıyla ve kentteki kamusal hayatın birbiriyle ilişkili biçimde geliştirilmesiyle çözülebilir.

Son olarak 2014 yılı yerel seçimleri öncesi odamız tarafından hazırlanan ve "Yerel Yönetimler Nasıl Olmalı?" başlıklı açıklamamızda belirttiğimiz görev ve gereklilikleri, meslek odalarına yöneltilen ve bir çözüm arayışı olmaktan uzak görünen taleplere karşılık olarak tekrar hatırlatmak gerekmektedir. Nitekim bu döküman bir yerel yönetimin kentler ve kentliler için sağlaması gereken temel hizmetlerden bahsetmektedir (Bkz: "Yerel Yönetimler Nasıl Olmalı?", [http://www.spo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=5714&tipi=3&sube=1#.VelaS2S8PGc](http://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=5714&tipi=3&sube=1#.VelaS2S8PGc)).

Saygılarımızla,  
**TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi**

**EK.1**

12/8/1998 ANKARA

Valilik Makamına,  
ANKARA

Bu başvurunun amacı, Cumhuriyetimizin 75. Yılı'nı kutlamaya hazırlandığımız şu günlerde, Cumhuriyetin kuruluş yıllarındaki yeni başkent düşüncesi ile özdeşleşmiş önemli bir tarih ve kültür varlığı olan Güvenpark ve (Güvenlik) Anıtının içler acısı ve utanç verici durumunu gözler önüne sermek, belgelemek, ilgilileri uyarmak ve gereğinin yapılmasını istemektir.

Saygılarımla,

Doç. Dr. H. Çağatay Keskinok  
Orta Doğu Teknik Üniversitesi,  
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü  
Tel: 312- 210 22 44, Faks: 312- 210 12 50

Ek: 1. Değerlendirme, gözlem, saptama ve öneriler  
2. H. Jansen'in Bakanlıklar Sitesi Planı

Dağıtım:

1. Cumhurbaşkanlığı Makamı
2. Kültür Bakanlığı
3. Ankara Valiliği
4. Ankara Büyükşehir Belediyesi
5. Çankaya Belediyesi
6. Ankara Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu Müdürlüğü
7. Şehir Plancıları Odası
8. Mimarlar Odası

## DEĞERLENDİRME

Güvenpark, 1980'li yılların ikinci yarısında, Mehmet Altınsoy'un başkanlığını yaptığı dönemin Ankara Belediyesi yönetimine karşı başlatılan ve 60 bin imzaya ulaşan yurttaş eylemi ve açılan davalar sayesinde, katlı otopark ve alışveriş merkezi olmaktan kurtulmuştur. Bu yönde yapılmış olan plan değişikliği, 1987 yılında yargı kararı ile iptal edilmiştir.

Aradan geçen süre içinde göreve gelen Belediye yönetimleri halkın iradesi ile kurtulan Güvenparkın, duyarsızlıkları ile tam bir şantiye alanına dönüşmesine göz yummuşlardır. Bu süreç özellikle metro yapımı sırasında tırmanmıştır.

Henüz eskimemiş kaldırımlarının defalarca sökülüp yeniden döşendiği ve bunlar için kaynakların israf edildiği bir kentte, yeni başkent, cumhuriyet, halka güven düşünceleriyle özdeşleşmiş olan bir parka ve anıta gösterilen bu duyarsızlık ister istemez ideolojik bir tutumu çağrıştırmaktadır.

Güvenpark ve Güvenlik Anıtı, Ankara'nın rastlantısal olarak seçilmiş bir noktasında yer almaktadır. Genç Cumhuriyetin kurucularına göre yeni hükümet merkezi Ankara yeni bir anlayışla planlanmalı, tasarlanmalı ve inşa edilmeliydi. Millet Meclisi, Bakanlıklar gibi Cumhuriyetin yeni kurumlarına verilen önem, planlama ve tasarım anlayışını kökten etkiliyordu. Park ve anıt, güney ucunda Büyük Millet Meclisi ile sona eren Bakanlıklar Sitesinin önemli bir parçasıdır. Bu alanın yerleşim planı Herman Jansen'e ait olup Jansen Planının genel şemasına dayanmaktadır. Bu site, Atatürk Bulvarı ile -eski adıyla- Dikmen Caddesi arasında kalan üçgen biçimdeki eğimli alana yerleşmektedir. Alanın kapandığı ya da başladığı nokta Güvenpark ve Güvenlik Anıtının bulunduğu yerdir. Bu üçgen alanın dik ortayı Güvenparkı ve Anıtı, park içinde yer alan havuzları, İçişleri Bakanlığı arkasında yer alan ve forum olarak adlandırılan yaya meydanını (üzücüdür ki, halka açık

forum olarak tasarlanan bu alan, bugün halkın giriş çıkışının kısıtlandığı bir otoparka dönüştürülmüştür) eşit iki parçaya bölmekte ve fonda yer alan Ankara Kalesine ulaşmaktadır.

Jansen'in Ankara'nın Umumi İmar Planı Raporu'ndan, Ankara'nın planlanmasında ve mekanlarının tasarlanmasında Ankara Kalesinin önemli bir "bakış noktası" olarak değerlendirildiği ve tarihsel bir dekor olarak kullanıldığı bilinmektedir. Yukarıda sözü edilen eksen, Büyük Millet Meclisi ve Güvenlik Anıtı arasında Bakanlıkların konumlanışını geometrik anlamda belirlemekte, aralarındaki fiziksel ilişkiyi kurmakta ve daha sonra da görsel ilişkiyi Ankara Kalesine dek sürdürmektedir. Bu aks, Jansen Planında aynı zamanda Güvenlik Anıtı ile Meclis arasında öngörülmüş olan yaya yolu ve yeşil alan sürekliliğinin de bir ifadesidir. Ne yazık ki, bugün bu yaya aksı araçlara terk edilmiştir. Planda öngörülmüş olan süreklilikten hiçbir iz kalmamıştır.

Genç Cumhuriyetin yeni kurumlarına, laik devlet anlayışına vurgusu, halka güven duygusu, Güvenpark ve Güvenlik Anıtı ile başlayan yeni hükümet merkezinin planlanması ve tasarımındaki belirleyici ideolojidir. Jansen Planı Raporunda Bakanlıklar Sitesinin bu noktasının bilinçli olarak yapılaşmaya açılmadığı ve halka açık yeşil alan haline getirildiği, diğer yandan Büyük Millet Meclisinden başlayarak site içinde yer alan yapıların birbirlerini kapatmayacak biçimde tasarlandıkları öğrenilmektedir.

Güvenlik ve savunma düşüncesini yansıtan Anıt, mimar Holzmeister ve heykeltıraşlar Hanak ve Throak tarafından tasarlanmıştır. Anıt, ön ve arka havuzu ve Güvenpark ile bir bütün olup Jansen Planının öngörmüş olduğu şemanın önemli bir ögesidir.

Anıtın gerçekleştirilmesi için gereken paranın bir bölümünün yurdun çeşitli illerinden gelen yardımlarla gerçekleştirilmiş olması anlamlıdır. Anıtın anlamını güçlendirmektedir. Anıtın yalınlığı,

heykelin gerçekçi bir anlayışla yaratılmış olması, kullanılan malzemenin Ankara taşı oluşu, tasarım anlayışında, dönemin, tarihi dönüştürmeye kararlı, dinamik ve halka güvenen siyasi çizgisinin özelliklerinin yansıtıldığına göstergesidir.

Önemli bir kültür ve tarih varlığı olan Güvenlik Anıtı ve Güvenpark, bugün Cumhuriyetimizin karşı karşıya kaldığı saldırı ve tehlikelere koşut bir saldırı ve umursamazlık ile karşı karşıyadır. Önce katli otopark ve çarşı yapılmak istenmiş, halkın iradesiyle bu saldırı engellenmiş buna karşın metro inşaatı nedeniyle şantiye yerine dönüştürülmüştür. Metro yapımı sırasında tarihsel verileri önemsemeyen bir mühendislik ve tasarım anlayışı sergilenmiş ve metro giriş ve çıkışları, havalandırma bacaları, anıt ile alay edercesine konumlandırılmıştır. Kentin yakın başka noktalarında çözümlenirken, parkın bir bölümü otobüs, minibüs duraklarına terk edilmiştir. Son dönemde de, alanda rant tesisleri yapılmak istendiği basında yer almaktadır.

75. Yılı kutlayacak olan Cumhuriyetimiz, kendisi ile özdeşleşmiş olan kültür varlıklarını, estetik değerlerini koruyamadığı, simgelerine sahip çıkamadığı sürece, kutlamalar süslemelerden öteye geçemeyecektir.



**GÖZLEM ve SAPTAMALAR:**

- Güvenpark ve Güvenlik Anıtı ilk yapıldığı günlerdeki kadar görkemli durmuyor artık! Tarihsel verilere saygı göstermeyen, anıtın geometrisini dikkate almayan ve yaya dolaşımını engelleyen metro girişi ve havalandırma bacaları. Havalandırma bacaları yeniden çözülmeli, anıt ile metro elemanları arasında fiziksel ayırım sağlanmalı, birbirlerinden görsel anlamda koparılmalı, malzeme bütünlüğüne ve uyumuna dikkat edilmelidir.
- Umursamazlığının boyutları. Simitçi arabası Güvenlik Anıtı levhasının önünde duruyor.
- Anıtın kendisi de yürekler acısı durumda. Ciddi bir restorasyon gerekiyor.
- Belediyeye ait barakalar Jansen Planının tarihsel aksının tam ortasında yer alıyor ve yeşil alan ve yaya dolaşımı sürekliliğini engelliyor, Anıtın görünümünü bozuyorlar. Park ivedilikle bu barakalardan kurtarılmalıdır.
- Ciddiyetsizlik örneği bu elemanlar Bakanlıklar Sitesinin tarihsel aksı üzerinde. Bu tür görsel kirlenmeden kurtulmak için yeni projelere ve yatırımlara gerek yok.
- Ortada Güvenpark bırakılmamış; ancak çirkin bir tabela ile anımsatılmak isteniyor. Buradaki merdivenler yine anıtın malzemesi olan Ankara taşından, yine anıtın ve Bakanlıklar Sitesinin geometrik çizgilerine uygun bir tasarıma sahip iken ne amaçla yapıldığı bilinmeyen bir işlevsellik uğruna tahrip edildi. Özgün durumuna kavuşturulmalıdır.
- Ankara'nın kaldırımları henüz eskimeden defalarca sökülüp yeniden yapılırken, Güvenparkın yaya dolaşım alanlarının durumu. Geçici bile olsa onarılmalıdır.
- Parkın şantiye görüntüsü, alanın çöplüğe dönüştürülmesini özendirilmektedir.
- Tarihsel verilere saygı göstermeyen kötü mühendislik ve tasarım örneği olan metro girişi ve havalandırma bacası. Kötü tasarım, aynı zamanda kötü kullanımı da getirir. Pahalı malzemeler ile kötü tasarım nasıl yapılır örnekleri. Buralar çöplük olmaya mahkumdur.
- Otobüs ve minibüs durakları parkın bütünlüğünü bozuyor. Özgün plana ve tasarıma aykırıdır. Büyük bir olasılıkla önemli bir gün nedeniyle çocuklara yaptırılmış olan duvardaki resimlerin



halkın, çocukların estetik ve sanatsal eğitimi ile yakından ve uzaktan ilişkisi yoktur. Tersine, Güvenparkın günümüzdeki durumu halkın sanatsal ve estetik yönden yabancılaşmasına katkıda bulunmaktadır. Park, bu çirkinliklerden ivedilikle arındırılmalıdır.

- Bu genel tuvaletler daha önce yeraltında idi. Girişi ise yüzeyde çözülmüştü. Zemin üzerinde bir tuvalet yapısı görünmüyordu. Görkemli anıtın hemen yakınındaki bu tasarım yoksulu kulübelere vazgeçilmelidir.
- Metro inşaatı sonrasında artık vazgeçilmez biçimde alandaki varoluşları meşrulaştırmaya çalışılan şantiye kulübeleri. Kaldırılmalıdırlar.
- Jansen'in plan ve tasarımında yarattığı ve taşıt trafiğini sokmadığı yeşil aks bugün araçların girip çıktığı bir alana dönüşmüştür. Metro inşaatı nedeniyle geçici olarak alana yerleşen bu kullanım biçimi süreklilik kazanmıştır.

#### **SONUÇ ve ÖNERİLER:**

- Güvenpark ve Anıtı, yakın çevresi ile birlikte, ilk planındaki temel tasarım ve planlama verilerine ve ilkelerine sadık kalmak koşuluyla yeniden düzenlenmeli ve halkın kullanımına açılmalıdır. Bu bir yarışma yoluyla olabilir.
- Alanda yapılacak düzenlemede, Jansen Planı ve Holzmeister'in yapı tasarımları ile oluşmuş tasarım anlayışı ve planlama verileri, özgün malzeme kullanımları ile tutarlı bir proje oluşturulması beklenmelidir.
- Yeni düzenleme projesi elde edilip uygulamaya geçinceye kadar, alan içinde geçici düzenleme önlemleri alınmalı, ivedilikle barakalar, her türlü ekler kaldırılmalı, anıt geçici restorasyon görmeli ve park içine taşıt girişine izin verilmemelidir.
- Parkın bütünlüğünü bozan, özgün plan ve tasarıma aykırı otobüs ve minibüs durakları yakın çevredeki akslar üzerine dağıtılmalıdır.
- Bu alan ve anıt tarih ve kültür varlığıdır. Sit alanı özelliklerine sahiptir. Ve bunun gerekleri yerine getirilmelidir.

ISBN: 978-605-01-0828-6