

2005/4
ISSN 1300-7319
Üç ayda bir yayınlanır
Sayı: 34

PLANLAMA

TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI YAYINI
Journal of the Chamber of City Planners
UNION OF CHAMBERS OF TURKISH ENGINEERS AND ARCHITECTS

İçindekiler

ankara özel sayısı hazırlanırken.....	2
Kızılay'ın Modernleşme Sahnesinden Taşralaşmanın Sahnesine Dönüşüm Sürecinde Güvenpark ve Güvenlik Anıtı Can ERTUNA	6
Bir Kültürel Miras Olarak Gençlik Parkı Mehmet Nazım ÖZER	16
Bir Yaz Okulunun Ardından: Atatürk Orman Çiftliği Ayşe TEKEL, Çiğdem VAROL, Özge YALÇINER ERCOŞKUN, Nilüfer GÜRER	26
Ulus Tarihi Kent Merkezi Koruma Islah İmar Planı: 1986-2006 Koruma Planından YENİLEME Planına Funda ERKAL, Ömer KIRAL, Baykan GÜNEY	34
Ulus Tarihi Kent Merkezi TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi	51
Bir Bellek Projesi Olarak Sokak İsimlendirmesi: Ankara Örneği Miray ÖZKAN, Ali Cenap YOLOĞLU	54
Ankara Metropoliten Bölge ve Metropoliten Kent Planlaması Tanyel ÖZELÇİ ECERAL, Aşlı GÜREL ÜÇER, Zafer SÖNMEZ	62
Ankara'da Merkezi İş Alanı ve Merkezler Sisteminin Dönüşümünü Kuramlar ve Merkezlerin Yapısını Etkileyen Siyasalar Üzerinden Tartışmak Buğra GÖKÇE	73
Ankara'nın İlk Endüstri Bölgesi – Kaybolan Tarih Umut CIRIK	84
“İçinden Roman Geçen Şehir” S. Zafer ŞAHİN	94
Bir Başkanın Araba Sevdası ve Ankara Ulaşımında Kayıp Yıllar Eser ATAÇ	102
Ankara'da Yayalaştırma Sorunsalı: Yaya Alanlarının Yasal Çerçeve ve Yerel Yönetimlerin Rolü Kapsamında Değerlendirilmesi Hülagü KAPLAN, Aysun ACUNER	112
Otuzsekiz Yıl Sonra Ankara Orhan KUNTAY	124
Gökçek'in Ankara'yı Neo-Liberal Rövanşçılıkla Yeniden Kuruşu A. Ekber DOĞAN	130
Üç Kitap Bir Kent... Özlem ÇELİK	140
Binalara Nüfus Cüzdanı Bina Kimlikleri ve Envanteri Projesi TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi	142
Ankara'nın Doğasından Görüntüler... Aysin Tektaş, AFSAD, Doğa Grubu - Tarık Yurtgezer Atölyesi	144
Ankara'nın Hava Kirliliği Sorunu Değerlendirme Raporu Yılmaz KİLİM, Burçak KARAMAN UYŞAL	152
Kent Planlaması, Kent Ekosistemi ve Ağaçlar M. Emin BARIŞ	156
İmar Hukuku	164
Kitap Tanıtımı	166
Tez Özetleri	170
Basın Açıklamaları	174

Dergiye göndereceğiniz yazıların ve görsel malzemelerin basılı kopyası ile birlikte olanaklı ise bilgisayar ortamında hazırlanmış bir kopyasını da iletiniz.

- Yazı ile birlikte, kısa bir özgeçmişinizi de göndermeyi unutmayınız.
- Yazınızda yer alacak görsel malzeme ve şekillerin; kolaylıkla basılabilecek nitelikte fotoğraf, dia veya baskılı kopya olmasına özen gösteriniz.
- Çeviri yazılar ve fotoğraflar için kaynak belirtmeniz zorunludur.
- Yayın Kurulu, gönderilecek yazıların yayına ilişkin kararını yazı ile bildirecek; gönderilen yazılar iade edilmeyecektir.
- Yayın Kurulu, gönderilen yazılarda, yazım kurallarına uygun gerekli düzeltmeleri yapma ve dil yanlışlıklarını gidermeye yetkilidir.
- Yazı ve çevirilerin sorumluluğu yazar ve çevirmenlerine aittir. Şehir Plancıları Odası sorumluluk kabul etmez.

TMMOB Şehir Plancıları**Odası Adına Sahibi**

Erhan Demirdizen

Yayın Sorumlusu

Nevzat Can

Dosya Editörü

Özlem Çelik

Yayın Kurulu

Olgu Çalışkan

Özlem Çelik

Çağatay Keskinok

N. Tunga Köroğlu

Binali Tercan

Basım Tarihi

Ekim 2005

Baskıya Hazırlık

PLAR LTD. ŞTİ.-ŞERİFE EREN

TEL: 0312 432 01 83-93

Kapak Tasarımı

Özgür Korkmaz

Özlem Çelik

Baskı

Kardelen Ofset

Tel: 0312 432 13 78

Dağıtım

TMMOB Şehir Plancıları Odası

Hatay Sokak No:24/17

Kocatepe, 06640/ANKARA

Tel: 0312 417 87 70

Faks: 417 90 55

e-posta: spo@spo.org.tr

Web Adresi: www.spo.org.tr

Oda birimlerine ve üyelere

ücretsiz gönderilir.

ankara özel sayısı hazırlanırken....

*İpodrom'un yanından geçiliyor:
ve yepyeni bir şehir karşısındır:
kibirli ve muzaffer
inkar ederek varoşlarını
bozkırın ortasında başıboş bir israfla
peyda oluveren.*

*Nazım Hikmet
Memleketinden İnsan Manzaraları*

Bundan onüç yıl önce Planlama Dergisi'nin onuncu sayısının 'İstanbul' özel sayısı ve onbir yıl önce ise onikinci sayı olarak 'İzmir ve Ege'de Planlama' sayılarının yayınlanmış olması, geçtiğimiz yıl dergimiz yayın kurulunun dosya konularını belirlerken gündeme gelmiş ve özel bir sayı olarak 'Ankara' sayısının yapılmasının gerekliliği tartışmaya açılmıştı. Mayıs 2005'ten bu yana 'Ankara' özel sayısının hazırlık çalışmalarına geniş bir kapsamda başlandı.

Sayının hazırlık aşamasında ve tüm süreç boyunca Ankara Şubemizle beraberce dergimizin bu sayısı özelinde yapılan toplantılarda biraraya gelerek, Ankara ile ilgili sorular soruldu, sorun alanları belirlendi ve hangi tema etrafında kurgulanacağı üzerinde duruldu. Özel bir dosya konusu olarak ele alınan Ankara kenti, Ankara için özel anlam taşıyan ve önem arz eden belli alanlara yönelik konuların vurgulandığı bir sayı hazırlanması hedeflendi.

Bu sayı hazırlanırken bir önceki sayıda aynı heyecanı yaşayan dosya editörümüz Olgu Çalışkan'ın duygularını paylaşmamak elde değil.. Bir kentin dosya konusu olarak seçildiği bu sayı sevgili Olgu'nun da vurgu yaptığı gibi, mimarlık ve şehircilik meslek alanlarında yaratılmaya çalışılan iktidar mücadelesinde çok tartışmalı hale gelen bir ortamda hazırlandı. Ve yine O'nun da deyişiyle 'çok(lu) disiplin olması gerektiğine inandığımız şehircilik anlayışımız' bu sayıya planlama dışından isimlerin de verdiği destekle pekişti ve bu çalışmanın gerçekleşmesi planı olmayan dostlarımızca da heyecanla karşılandı.

Bu sayının "Ankara Özel Sayısı" ötesinde bir kapsamda ele alınması için, dosya adı, 'Ana Tanrıça'¹ Başkent Ankara'yı Ankara yapan mekanları ve kenti sorunları üstünden irdelemek üzere 'Ankara Kentini Tartışmak' olarak belirlendi.

Bu bağlamda ilk yazımız, Ankara kent merkezindeki Güven Anıtı'nın zamanla biriktirdiği izleri süren Taştaki İz belgeselinin yönetmeni Can Ertuna'nın kaleminden çıktı. Modernleşmeden taşralaşmaya evrilen bir hikayenin sahnesinden Güvenpark ve Güvenlik Anıtı'nı, bu sürecin fiziksel ifadeleri olarak bize aktarmakta.

Mehmet Nazım Özer, Gençlik Parkı'nı bir kültürel miras olarak tanımlarken, parkın dününden bugününe yaşadığı aşamaları, yaşanan sorunları bir planlı gözüyle bize sunarken geleceğin Ankara vizyonu içindeki yerine vurgu yapmakta.

Gazi Üniversitesi bünyesinde ilki 2005 yılında gerçekleştirilen uluslararası katılımlı yaz okulunun çalışmalarının derlendiği ve bizlere Atatürk Orman Çiftliği örneği üzerinden deneyimlerin aktarıldığı yazımız, bir

¹ Sevgili Raci Hoca'nın Öğrencilere Notlar kitabından esinlenerek, Ankara kentinin adının nereden geldiğini bizlere Bilge Umar'ın Türkiye'deki Tarihî Adlar eserinden yararlanarak aktardığı notundan yararlanılmıştır.

yaz okulunun ardından tartışmaların bizlere de aktarılmasını sağlar nitelikte.

Ankara kentinin tarihi kent merkezi olan Ulus'un Planı'nın 14 Ocak 2005 tarihinde iptal edilmesiyle şehircilik alanında yazarlarının da deyimiyle 'anti-planlama' anlayışının yaşanmasına sebep olan bu karar, Ulus'un planlama sürecinde de aktif olarak katkıları olan Funda Erkal, Ömer Kırıl ve Baykan Günay tarafından değerlendirildi.

Ulus Tarihi Kent Merkezi üstüne değerlendirmeleri içeren Mimarlar Odası Ankara Şubesi tarafından hazırlanan diğer bir yazı ise bir önceki yazıyla beraberce okunabilecek nitelikte.

Bir Bellek Projesi Olarak Sokak İsimlendirmesi: Ankara Örneği başlıklı yazımız, yayın kuruluna iki ayrı yazardan, iki ayrı yazı olarak gelmiş ve yapılan değerlendirme sonucu yazarların biraraya gelerek yazıyı tek bir çalışmaya dönüştürmelerinin daha verimli olacağı düşünülmüştür. Bu doğrultuda, Miray Özkan ve Ali Cenap Yoloğlu'nun hazırladığı, Ankara'nın sokak isimlerinin değiştirilmesi sürecinin toplumsal olarak ve verilere dayalı olarak bizlere sunan yazı ortak bir çalışmanın ürünü.

Gazi Üniversitesi 4. sınıf atölyesinin bu yıl çalışma alanı olarak Ankara Metropolitan Bölgesini seçilmiş ve hazırlanan çalışma Ankara sorunları ortaya koyulduktan sonra Ankara için senaryo önerileri getirmekte.

Buğra Gökçe, Ankara'da merkezi iş alanı ve merkezler sisteminin son dönem dünyada yaşanan dönüşümler paralelinde bir değerlendirilmesini yaptığı yazısında yaşanan dönüşümü kentsel büyüme kuramları bağlamında ortaya koymakta.

Umut Cırık, Ankara'nın ilk endüstri bölgesinin dönüşüm sürecini bu süreçte kaybettiğimiz tarihimize dikkat çekerek kapsamlı bir şekilde ele almakta.

Savaş Zafer Şahin, Planlama Dergisi'nde çok fazla yer almayan bir yazı türü olan bir mekan öyküsü anlatmakta. Hiçbir romanda geçmeyen Ankara'nın öyküsünü heyecanlı bir yolculukla, metro duraklarının izinde sürmekte. Yazarın da çağrısıyla; 'İzleyin roman şehrin içinden geçiyor...'

Bir önceki yazıdaki öyküyle başlayan Ankara'da ulaşım konusu, Eser Atak'ın bizlere bir tarihçeyle beraber sunduğu Ankara'da ulaşım politikaları bir başkanın araba sevdası ve Ankara'da ulaşım altyapısını aktararak devam etmekte.

Hülagü Kaplan ve Aysun Acuner tarafından hazırlanan Ankara'da yayalaştırma sorunsalı yasal çerçeve ve yerel yönetimlerin rolü kapsamında değerlendirmekte.

Orhan Kuntay, görsel malzemelerle oluşturduğu çalışmasında otuzsekiz yıl önce hazırladığı doktora tezinde ele aldığı Ankara'da ulaşım ve metro önerisinin bugünkü Ankara'nın durumu gözönünde bulundurularak yorumu okuyucuya bırakmakta.

Ankara kentinin mekansal dönüşüm sürecini uygulanan politikalar ışığında değerlendiren Ali Ekber Doğan son dönem belediyeciliğin Ankara'yı neo-liberal rövanşçılıkla yeniden kuruluşunu aktarmakta.

İletişim Yayınevi tarafından Memleket Kitapları kapsamında yayınlanan Ankara'nın Kamusal Yüzleri, Şehrin Zulası: Ankara Kalesi ve 'Yaban'lar ve Yerliler kitapları, üç kitapta bir kentin farklı yüzlerinin anlatılması noktasından hareketle Özlem Çelik tarafından değerlendirilmekte.

Mimarlar Odası'nın 2003 yılında hazırladığı Bina Kimlikleri projesinin kent mekanının belgelenmesi ve bir arşiv niteliği taşıyan çalışmasının serüveni kısaca özetlenmekte.

AFSAD'ın Ankara doğa fotoğraflarından oluşan çalışma, Aysin Tektaş'ın giriş yazısıyla belki de çoğumuzun hiç bilmediği Ankara'nın farklı bir yüzünü bizlere göstermekte.

Ankara'nın doğa fotoğraflarının ardından Çevre Mühendisleri Odası adına hazırlanmış bir değerlendirme raporu olarak Ankara'nın hava kirliliği sorunu göz önüne serilmekte.

Peyzaj Mimarları Odası tarafından hazırlanan Kent Planlaması, Kent Ekosistemi ve Ağaçlar başlıklı yazı Ankara'nın hava kirliliği üzerine düşündürten bir önceki yazının ardından Ankara için geliştirilen önerileri değerlendirmek için bir yol göstermekte.

Bu sayının oluşumunda gerek yazılarıyla katkı sağlayan yazarlara, gerekse görsel malzemelerle oluşturduğumuz cd'mize şahsi arşivlerini açarak Ankara sayısının oluşmasında yardımcı olan tüm dostlarımıza, Ankara Şubemize destek ve yardımlarından dolayı bir kere daha teşekkür ederken; sayının Ankara Kentini daha da geniş tartışmalara açması umuduyla.. İyi okumalar...

Özlem Çelik
Ekim 2005



ANKARA, TÜRKİYE CUMHURİYETİNİN BAŞKENTİNE ÖZGÜ KİMLİK, BİLİNÇ VE DEĞERLERİNE SAHİP ÇIKMALIDIR

Hiçbir ülkenin başkenti herhangi bir kent değildir. Türkiye Cumhuriyetinin başkenti Ankara da, başkent olmasının ötesinde bir modernite projesi olarak cumhuriyet değerlerinin temsil edildiği özgünlükleri yanı sıra, ülke kentleri için öncü-örnek rolü ile de asla ikinci plana itilemeyecek kadar özel ve önemlidir.

Ülkemizde yaşanan kentleşme deneyiminin, modernite hareketinin bir parçası olan aydınlanma ürünü, “kent planlaması” ile hayata geçen planlı kentlerin oluşumunu hazırlayamaması sorunu, başkentin planlama geleneği ve planlı gelişme kararlılığına rağmen, Ankara için de önemli bir sorun olarak göze çarpmakta. Popülist siyaset yapma biçimi içinde üretilen “plan dışı kalma yolları” ve plan dışı gelişmelerin bir siyasi rant dağıtma aracı olarak yasallaştırılması sonucunda, kentsel mekanın planlı bir yapıyı çevre unsuru olarak ortaya çıkması olanağı da kalmamakta. Sürekli “af”lar üreten “patron-adamı” yaklaşımı üzerine kurulu bu siyaset seçimi, bir yandan rantlar oluştururken, diğer yandan da ranttan kaçınmayı olanaklı kılarak plan dışı tüm çarpıklıkları kabul edip “planlı!” görünmeyi başarmakta. Bu haliyle bakıldığında “görünen plan” da, sistemin kendini gerçekleştirme, rant dağıtma aracı haline indirgediği “imar planı” mantığında biçimlenmekte. Ülkenin tüm kentlerinin içinde bulunduğu bu “sahte plan anlayışı” ise, kentlerin sağlıklı ve yaşanabilir olmasından öte, kent topraklarının rant unsuru olarak görülmesi çarpıklığının sonucudur.

Son 25 yılda dünyada yaşanan hızlı değişim ve dönüşümler ülkenin bir çok kentinde olduğu gibi Ankara’da da farklı biçimlerde kendisini göstermekte. Bu değişim ve dönüşüm sürecinde Ankara’yı diğer kentlerden ayıran, Başkentin özgün değerlerinden kaynaklanan sorun alanlarının varlığı göze çarpmakta. Ankara’da yaşanan sorunu en genel biçimiyle kavrayabilmek için, kentsel gelişme sürecini bir bütün olarak gözlemek gerek. Ankara kentinin Cumhuriyet tarihinde bir gelişim ve başarı grafiği çizilirse, yukarıda ifade edilen değişim ve dönüşümlerin yoğunlaşmaya başladığı son dönem, Ankara’ya özgü işlevlerin bir çoğunun kenti terk ettiği, İstanbul’un dünya kenti olarak hızla “primit city (hakim kent)” biçiminde yoğunlaştığı, kısaca Ankara ve İstanbul arasındaki “makas”ın açıldığı bir dönem olarak ön plana çıkmakta, bu dönemde Ankara, bir çok açıdan kendi içine kapanmakta ve bu sürecin etki ve yansımalarının yarattığı sorunlarla yüz yüze gelmiş görünmekte.

Bu kendi içine kapanma ve “küçülme” süreci, kentin ekonomisinin başkentlikle ilintili işlevlerini hızla yitirdiği ve yerine üretime dayalı bir kentsel ekonomi koyamadığı bir başka siyasa ya da siyasa yoksunluğuyla bütünleşen nitelikleriyle, kentsel yaşamın hemen tüm alanlarında ve tüm kentsel sektörlerde kendini göstermekte.

Kentsel ekonominin kendini yeniden var edebilmesinde yaşanan kriz, üretici servis ve sektörlerin gelişip etkinleşememesini sorunlaştırıp, buna ilişkin çözüm önerileri ve müdahale biçimlerinin araştırılmasıyla aşılabilecekken, kent ekonomisi emlak pazarı üzerinden ayakta tutulmaya çalışılmakta, bu da kent mekanında sürekli bir spekülasyonu ve emlak pazarının amaçlarına hizmet etme noktasına indirgenmiş bir planlama yaklaşımını beraberinde getirmekte.

Kentsel mekanın rant değeri üzerinden değil kullanım değeri ile, kent ve kentli hakları bağlamında ve kamu-toplum yararına değerlendirilmesi yerine, kentsel mekanı sermaye hareketlerinin talep ve etkilerinin biçimlendirdiği yapı, desantralizasyon söylemi altında kent ve kamu kaynaklarının tüketildiği ve hem kamusal hem kentsel ve toplumsal tüm değerlerin sermaye etkisiyle biçimlendirilmeye çalışıldığı bir süreç yaratırken, toplumun görece dezavantajlı ve yoksul kesimleri giderek kentten ve kentsel mekanlardan dışlanmakta. Bu süreç, kentin diğer kesimleri için ise, kente ve kentsel değerlere yabancılaşma, dışlanma anlamında olumsuzluklar taşımakta. Bu çelişki ve sosyo-mekansal ayrışma, Ankara kenti için çok önemli sosyal ve kültürel gerilimleri de hazırlıyor görünmekte.

Bu sürecin, kentten beklentileri değişen ve sermaye hareketlerinin kent mekanı üzerinden sunduklarıyla yetinen bir kentli profili yarattığı da söylenebilir. **“Başkentin Erozyonu”** olarak adlandırabileceğimiz bu süreç, giderek kanıksanmakta, önemli kentsel açmazlar içinden bakarak sorunsuz görülebilmekte. Başkent’e özgü bilincin erozyonu ve kentsel sorunların kanıksanması, kentsel sorunların çözümündeki en önemli sorun alanlarından biri olarak tanımlanabilir.

Planlama sistematığının böyle yorumlanması, kentsel arsa spekülasyonu ve kent ekonomisinin emlak pazarı üzerinden var edilmesi yaklaşımı ile, kentsel toprak rantlarını paylaşma mantığına oturan bu seçimin ise, Ankara örneğinde özellikle ve öncelikle irdelenmesi gerekmektedir.

Ankara’da kentsel ekonomik ve sosyal yapı ve kentsel mekanın biçimlenmesi, Başkentin ülkenin diğer kentlerine olumlu özellikleriyle öncü-örnek olmaya devam etmesi, Ankara’nın ekonomik yapısından ülke gündemine girişine kadar yaşadığı erozyonun sonlandırılabilmesi, “makas”ın kapanması ve Başkentin özgün kimlik ve değerlerinin korunabilmesi anlamında, Ankara’nın tüm sektör ve gelişmeleriyle derinlemesine ve öncelikle ele alınması kaçınılmaz.

Planlama dergisinin Ankara özel sayısı bu irdeleme ve derinlemesine araştırmalara ilişkin önemli bir köşe taşı olarak gündeme geldi. Bu nedenle, bu dergi Ankara’da yaşanan sorunların ve erozyonun tartışılabilmesi olanağını sağlayıp, Başkent üzerinde yeni tartışma ve katkıları sağlayabilmeyi hedefliyor. Çünkü.....

“Başkent umutların simgesi, beklentilerin aynasıdır. Bu nedenle bir başkentin fiziksel görüntüsü ve ekonomik yapısının hayati önemi vardır. Çünkü başkent, ulusal canlılığın, sürekliliğin bir güvencesidir (Doxiadis, 1960)”.

TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu



Eser Atak'ın kişisel belgiğinden

Kızılay'ın Modernleşme Sahnesinden Taşralaşmanın Sahnesine Dönüşüm Sürecinde Güvenpark ve Güvenlik Anıtı(*)

Can ERTUNA

13 Ekim 1923'te başkent ilan edilen Ankara'yı, Cumhuriyet rejiminin örnek başkentine dönüştürme sürecinin hemen başında kentin Sıhhiye-Yenişehir-Kızılay hattında geliştirilmesi kararı alınmıştı.

Hermann Jansen Ankara'nın imar planını üstlenmeden önce, daha 1925 yılında, Belediye Başkanı Ali Haydar Bey tarafından hazırlanan yasayla, Ulus Meydanı'yla Yenişehir arasında 4 Milyon metrekaresel bir alan istimlak edilmişti¹. Jansen de bu bölgeye yerleştirilecek olan Bakanlık binalarının yanı sıra, az katlı bahçe içinde evlerden meydana gelen bir konut bölgesi tasarlamıştı. Burada dönemin önde gelen bürokrat kadrosu ve seçkinleri yaşayacaktı.

Yenişehir'deki "derebeyi şatolarını" andıran villalar birbiri ardına yükselirken², buradaki sosyal hayat da gitgide çeşitlenmiş, Ankaralılar Kızılay binasının hemen önündeki Kızılay Parkı'nda bir araya gelmeye başlamışlardı. Kentin gitgide önem kazanan bu noktasındaki en dikkat çekici kamusal alan olan Kızılay Parkı, yerini bir süre sonra, tam karşıda inşa edilmekte olan Güvenpark'a bırakacaktı. Jansen Planı'nda bir üçgen şeklinde konumlandırılan Vekâletler Mahallesi bölgesinin

Sıhhiye-Ulus'a bakacak olan dar ucunda bir park olması öngörülmüştü. Bu parkla ilgili proje ise Bakanlıklar bölgesinde pek çok binaya imza atan Avusturyalı mimar Clemens Holzmeister'e verilmişti.

Bu park hem vekaletlerde çalışan memurlar ve onların aileleri için rahatlatıcı bir mekan, hem de bir anlamda cumhuriyetin vitrinini oluşturacaktı. Burası Ankara'nın yeni merkezi olmasının yanı sıra, Ulus'tan ya da şehre dışarıdan gelenlerin istasyondan cumhuriyetin merkezine giriş yaptıkları mekan olacaktı.

Holzmeister bu bölge içinde yer alacak parkta büyük bir anıtın yapımını da üstlenmişti. Aslında burası için bir anıt yapılması uzun zamandır gündemdeydi. 2 Aralık 1929 tarihli Hakimiyet-i Milliye gazetesi Yenişehir'deki havuz başında bir "Zabıta Abidesi" yapılacağını yazıyordu. "Sükun ve saadet" içinde yaşayan bir aile, etrafını çevreleyen ve onları kötülüklerden koruyan jandarma kuvvetleri ile birlikte betimlenecekti.³

Bu tasarıdan iki yıl sonra projeyi alan Holzmeister, anıt için çalışmalara başladığında Avusturyalı ünlü heykeltıraş Anton Hanak'ı bu projeye davet etti. Proje Hanak'a önerildiğinde anıtta betim-

* Bu yazı, yönetmenliğini üstlendiğim "Taştaki İz" belgeseli için yapılan araştırmalardan faydalanarak ortaya çıkartıldı. Bu belgeselin hazırlanmasına ve araştırma sürecine büyük destek veren Selda Salman ve Almanca metinlerin Türkçe'ye çevrilmesinde yoğun çaba sarfeden Y. Emre Gürbüz'e de bu vesileyle bir kez daha teşekkür ederim.

¹ Saroğlu, Mehmet, "Ankara" Bir Modernleşme Öyküsü (1919 – 1945), Ankara, T.C. Kültür Bakanlığı, 2001.

² Karaosmanoğlu, Yakup Kadri, Ankara, İletişim Yayınları, 14. Baskı, İstanbul, s. 127, 2002.

³ Batuman, Bülent, "Mekan, Kimlik Sosyal Çatışma: Cumhuriyet'in Kamusal Mekanı Olarak Kızılay Meydanı", Başkent Üzerine Mekan Politik Tezler içinde, İletişim Yayınları, İstanbul, s. 50, 2002 ve "Zabıta Abidesi Nasıl Olacak", Hakimiyet-i Milliye, S. 2, 2 Aralık 1929.

lenmesi istenen tema “polis ve jandarma”ydı. Holzmeister, bu parkın merkezinde “polis ve jandarmanın devletin pekiştirilmesinde oynadıkları rolü göz önüne serecek” ve “vazifeleri uğruna canlarını feda eden yeni kuvvetleri ve vazifesini ifa eden Mustafa Kemal’i halka yakınlaştıracak” bir anıt yaptırmayı düşünüyordu.⁴

Hanak projeye dahil olduğunda 56 yaşındaydı ve ülkesinde tanınan ve saygı gören bir sanatçı olmasına rağmen henüz -uzun zamandır istediği üzere- bu çapta bir çalışmaya imza atmamıştı. Bu anlamda, anıt yalnızca yeni kurulan bir cumhuriyetin yeni yönetim merkezinde cumhuriyet ideolojisinin bir göstergesi değil, Hanak’ın da yarım kalmış projelerinin – aslında yine yarım kalmış – bir cisimleşmesi olacaktı.⁵

Yalnızca genç cumhuriyetin Ankara’yla ilgili hedefleri değil, Hanak’ın bu anıtlarla gerçekleştirmek istedikleri de sınırsızdı. Proje, Hanak için sonsuzluğa miras bırakacağı kendi anıtıydı. Ekonomik sıkıntı ve sağlık sorunlarına karşın tüm enerjisini bu projeye vermeye çalışmış ve öldükten sonra başyapıtı olarak düşündüğü bu eserin içine gömülmeyi arzulamıştı.⁶

Hanak anıtlarla ilgili ilk önerilerini 1931 yılında Holzmeister ile geldikleri Ankara’da Atatürk’le yaptıkları görüşme sırasında aktarmıştı. Hanak’tan beklenen: “Türkiye Cumhuriyeti’nin üstünde yükseldiği sarsılmaz temelleri”, “genç Türkiye Cumhuriyeti’nin düzen ve güvenliğini, Türk halkının saadetine giden yolun her bir taşı kontrol eden korkusuz yapı işçilerini” ve “Türk halkının onu gelecekte de takip edecek kudretini” tasvir etmesiydi. Hanak’ın bunu yansıtmak için önerdiği ise, “bir yanardağdan fışkıran, asla soğumayan bir lav içinde ısıldayan genç ve yaşlı Türkiye’yi temsil edecek iki dev tunç figür”ün yapılması oldu.

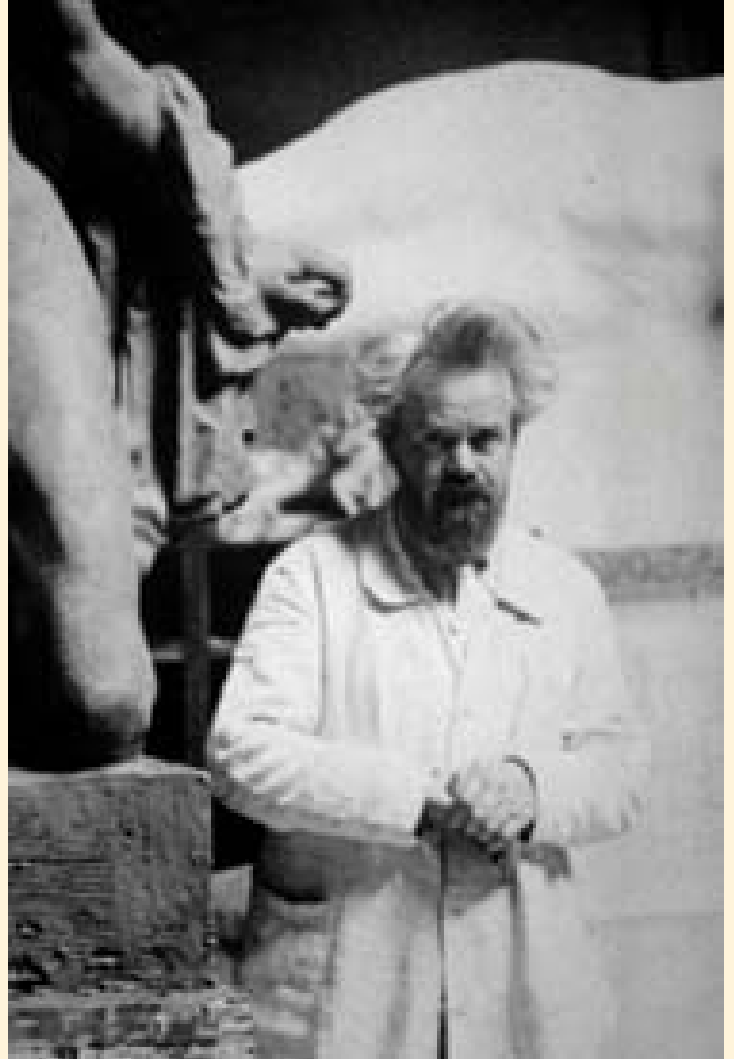
Hanak, “Türkiye Cumhuriyeti’nin Asya’daki başkenti Ankara’nın yeni yönetim bölgesi için

Emniyet Anıtı” başlıklı notunda Anıtın üzerine inşa edileceği kavramsal çerçeveyi çiziyor ve farklı yıllardaki notlarında sürekli tekrarlanan şu cümleleri yazıyordu:

Halka seslenen, gelecek için yol gösteren bir işaret olmalı.

Anıtın hem derinlerde yatan içeriği hem dışarıya seslenen biçimi “yeni Türkiye Cumhuriyeti bu esaslar üstüne inşa edilmiştir” olmalı. Bir volkandan yükselen, kor halindeki metalin sönmeyen alevinde ısıldayan, iki devin önünde durduğu taş bir mimarî yapıt.

Bin yıllık yaşlı Türkiye’nin sembolü ve muazzam bir güçle Türkiye’ni sarsılmaz temelleri üstünde doğrulan genç Türkiye’nin sembolü.



⁴ Krug, Wolfgang, “Werke für den Öffentlichen Raum. Grabdenkmäler, Kriegergedenkstätten und politische Denkmäler”, Grassegger, Friedrich, Krug, Wolfgang (der.), Anton Hanak 1875-1934, içinde s. 288, 1997 ve Neues Wiener Journal, 21. Februar 1932.

⁵ Heykelin oluşum/değişimine, Hanak’ın erken ölümü (1934) nedeniyle, projeye sonradan katılan ve gerek sanat, gerekse siyasî anlayışı açısından farklı bir konumda olan Alman heykeltıraş Josef Thorak’ın etkisini de eklemek gerek.



İki sembol de yanyana duruyor ve bir bütün oluşturuyor. Anıtın taş ana duvarının arkasında, hareketleriyle Türk halkının hayattaki tehlikeler karşısındaki mücadelesini ifade eden, vakur, güvenli ve yaşam sevinciyle gelişimini sürdüren figürler oyuldu.

Hanak tasarladığı “iki dev”in salt boyutlarıyla değil, aynı zamanda formlarının sahip olacağı “ritim” duygusuyla da görkemli olmalarını öngörüyordu.⁶ Ulus, Sıhhiye ve Etnografya Müzesi’nin önündeki Atatürk anıtları, klasik anıt heykel anlayışına giren, “ölçülü” ve izleyenler tarafından kolay yorumlanabilir eserlerdi. Ne Ankaralıları ne de Ankara’yı yönetenler, sanatsal anlayışı Krippel ve Canonica gibi heykeltıraşlardan oldukça farklı

olan Hanak’ın ürünlerine henüz tam anlamıyla hazır değildi. Bu anlayış farkı heykeltıraş ve proje sahipleri arasındaki ilk yazışmalardan itibaren su yüzüne çıkacaktı.

Hanak kendisine sipariş edilen polis ve jandarma figürlerini sembolik anlamlar içeren insan figürüne dönüştürerek sanatsal anlayışını Ankara’da da sürdürmeyi istemişti. Heykeltıraşın yaptığı ilk modeller Kasım 1931’de incelendi ve çeşitli değişiklik talepleriyle birlikte kabul edildi. İçişleri Bakanlığı tarafından iletilen ilk değişiklik taleplerine göre (ki dönemin İçişleri bakanı Şükrü Kaya anıt projesiyle bizzat ilgileniyordu), özellikle önem verilen, tasvir edilen kişilerin “Türk” tipinde olması idi ve Hanak’ın Türk halkının görünümü üzerine çalışması isteniyordu.

1932 yılına gelindiğinde Hanak Viyana Akademisi’nde profesörlüğe atanmış ve Çağdaş Avusturya Heykeli Sergisi’nde altın madalya kazanmıştı. Heykeltıraş 1932 yılının Ekim – Kasım aylarını Holzmeister ile birlikte Ankara’da geçirdi.⁸ Bu zaman süresince birlikte taş ocaklarında yaptıkları gezilerde Hanak eserini hayata geçirmek için uygun malzemeyi aradı. Sonunda mavi – mor renklerde olan ve Ankara taşı olarak da adlandırılan siyenitin kullanılmasına karar verildi. Hanak’ın bu gezide edindiği izlenimler şöyleydi:

Dünya savaşının çıkışından sonra yeniden kurulan Türk Devleti’nin devrim çağında, temellerin yeniden atıldığı bu ülkeyi bir sanatçının gözleri ve kalbiyle izledim.

Bu anıt için ilk öneriyi daha Ankara’da bulunmadan önce yapmıştım.

Oraya yaptığım yolculuk benim için büyük bir serüvendi – Kendi kendime sürekli şöyle söyledim: Sen buraya aitsin – burada kendi evindesin.

Ekselansları, sanatçılar ve mimarlar anıt önerisinin büyük ebatlarında bir değişiklik yapılamayacağını vurguladığında, bu bana yeterince açık ifade edilmişti.

Mekandaki organik yapıyı hissettim – halk ve onun önderi arasındaki –

⁶ Krug, agy. s. 303.

⁷ Leong, Albert, Space, Time and Synthesis in Art, Mosaic Press, s. 85, 1990.

Eskinin yanında – ya da üstünde yeniyi inşa etmek halkın ve önderinin büyük vazifesi...

Yeni Ankara yollarından geçen, eski dağ şehri Ankara'yı tüm yönlerden gören biri, yeni yaşayan bir şeyleri inşa etmenin benzersiz gücünü görür.

Ankara yolculuğumun sonucu, tüm bu izlenimleri tespit etmek ve onlardan canlı inşa gayretini ödünç almak oldu

Bana verilen ölçekler ve kübik sınırlar çerçevesinde bir plastik deneme yaptım ve ikimiz de Türkiye Cumhuriyeti'nin büyük kurucusu ve önderinin rüyalarındaki tasarıma yaklaşan bir şey yaratmış olmamız karşısında hayretler içinde kaldık.

Hanak'ın taslağı beğeniyle karşılandı ve Hanak büyük bir sevinçle, “Türk halkının onu gelecekte de takip edecek kuvvetini açığa çıkaracak” bir anıt yapacak olma arzusu içinde Viyana’ya döndü. Ancak uzun süre Ankara’dan herhangi bir talimat gelmedi. Geç de olsa Ankara’dan gelen olumlu yanıt onun tekrar anıt çalışmasına başlamasını sağladı.

En sonunda muazzam bir görev ve Viyana’da neredeyse tükenmiş olan teknik yeterliliğe sahip gerekli çalışma arkadaşlarının eksikliği. Bu loncadan bir usta ve iş arkadaşı olarak birini yanıma almak ve bana yardım etmesi gereken öğrencilerden sihirli değnekler yaratmak...

Benim heykeltıraşlık çevreme girdiler – çalışıyorlar – ve benimle sonraki hayatımızda ihtiyacımız olacak bir şeyi sırtlıyorlar.

Okulumda bir canlılık oluştu. Yerine getirilmek zorunda olan bir vazifemiz var ve bunu başaracağız.

Anıt ile ilgili resmi anlaşma 7 Kasım 1932’de Viyana I. Schillerplatz No: 3’te Mimar Holzmeister ve Ankara Valisi Tandoğan arasında imzalandı. Bu tarihte anıtın kaidesinin inşaatı devam etmekteydi ve heykellerin de bir an önce yetiştirilmesi gerekiyordu. Kısa süre sonra anıtın nihai tasarımı da belirmeye başladı. Hanak heykele dair kapsamlı açıklamaları “Ankara Emniyet Anıtı heykel çalışmaları üstüne masraf önerisi” başlıklı notlarında yapmıştı. Buna göre; dev tunç figürler “savunma iradesi içindeki askeri kuvvetleri ve

Türk halkının iyilikseverliği ve kutsallığını” simgeleyecek, Anıtın ön yüzündeki tunç figürlerin soluna ve sağına yerleştirilecek yüksekliği 7 m., uzunluğu 6 m. olan rölyeflerde ise “polis ve jandarma tehlike dolu ve halkın güvenliğine hizmet eden görevlerini yerine getirirken” betimlenecekti. Anıttaki büyük bloğun arka yüzündeki ana figürde “Gazi, halkın koruyucusu olarak – halkın emniyetini muhafaza eden, yol gösteren deha olarak” tasvir edilirken, alt rölyeflerde de “halk huzur içinde çalışırken” betimlenecek ve buraya çiftçi, sanayici, dokumacı, zanaatkar, yazar, sanatçı figürleri yerleştirilecekti.

Hanak’ın yolladığı taslaklar için Mayıs 1932’de Ankara’dan yeni değişiklik ve ekleme talepleri geldi ve “Emniyet” yazısının da anıta eklenmesi istendi. Hanak “Emniyet” yazısını ön taraftaki iki dev figürün kaidesine yazmayı önerdi. Diğer önerisi ise arka taraftaki “aile” temasının yanındaki rölyeflerde kullanmasıydı. “Halk”, yani “köylü, sanayici, dokumacı, zanaatkar, yazar ve sanatkar” “barış içinde çalışırken” ve “halkın koruyucusu, halkın güvenliğini sağlayan önderi olarak gazi” tasvir edilecekti.

Emniyet yazısının ön cepheye konması önerisi üstüne, Ankara’dan bu yüzde ulusun kurtuluş ve bağımsızlığının korunması mücadelesinde çok önemli bir yeri olduğu düşünülen ordunun da anıta eklenmesi talebi geldi. Hanak, önce Ankara’daki Holzmeister aracılığıyla ordunun nerede tasvir edilmesinin istendiğini sordu. Ancak sonra yeni

Dev tunç
figürler
“savunma
iradesi içindeki askeri
kuvvetleri
ve Türk
halkının
iyilikse-
verliği ve
kutsallığını”
simgeleye-
cek



İnsan heykellerini tüm doğallıkları içinde, “modern dünyanın sahteliklerinden sıyrılmış” (çıplak) olarak yapmayı tercih ediyordu



bir figür eklemeyi reddedip yerine iki ana figürü soyutlaştırmayı önerdi. Eğer polis ve jandarma üniforma ve teçhizatı olmadan yalnızca ellerinde silahlarıyla tasvir edilecek olurlarsa, genel olarak “silahlı kuvvetleri” temsil edeceklerinden orduyu da aynı iki figürde projenin içine katmak mümkün olabilecekti. Bu öneriyi Ankara da olumlu karşıladı.

Hanak çalışmalarında genellikle insan heykellerini tüm doğallıkları içinde, “modern dünyanın sahteliklerinden sıyrılmış” (çıplak) olarak yapmayı ve bunlarda kendi ideal insan ölçülerini sunmayı tercih ediyordu. Ön yüzde yer alacak iki figürü “eski ve yeni Türkiye”yi, kendi anlayışına göre “yaşlı ve genç Türk insanını” temsil edecek biçimde değiştirdi. Yaşlı Türk’ü sakallı, bereli ve şalvarlı, genç Türk’ü ise bıyıklı olarak tasvir etti.

Başta, heykellerin elde silah, yarı çıplak yapılması, dolayısıyla ülkeyi savunacak polis ve jandarmanın tasvir edilmesi amaçlanırken, üniformaların çıkarılmasıyla, heykeller yalnızca polis, jandarma ve orduyu değil, yaşlısıyla genciyle her kesimden ülkeyi savunacak tüm vatandaşları sembolize etmeye başladı.

Aslında bu, Hanak’ın Ankara’da Atatürk’e anlattığı ilk tasarımıyla da uyum içindeydi. Ayrıca, heykeltıraş salt bu boyutlarda bir eser yarattığı için bile mutluydu ve tutkuyla çalışmasını sür-

dürüyordu. Bu nedenle, zaman zaman sözleşme sahiplerinin değişiklik talepleri konusunda esnek davranıyordu.

Ancak projeyle ilgili sürekli bir değişiklik talebi geliyordu. Holzmeister, Hanak’a bir mektup yazmış ve tunç figürleri kastederek: “Giysinin ortadan kaldırılması dahice ancak halk da dikkate alınmalı. Giysi kıvrımları, adalelerin görüntüleriyle karışmamalı, gencin erkeklik organı da örtülmeli” demişti⁹. Hanak’ın pek çok heykelinde kullandığı bu detay, proje sahipleri için kabul edilebilir gibi değildi. Gencin tüm atılganlığı, enerjisi, gücü vs. cinsel organının tasviriyle pekiştirilmekteydi. Diğer önemli talepler ise, yaşlı adamın “geleneksel” başlığının çıkarılması, Hanak’ın “Türk tipi” üstüne çalışması ve genç erkeğin elindeki silahı tutuş şeklinin değiştirilmesiydi.

Hanak tüm bu müdahalelere rağmen “bu en büyük eseri” için büyük bir azimle çalışmaktaydı. Ancak 1933 yılına girildiğinde yapılması gereken ödemeler bir türlü Hanak’ın eline geçmiyor ve Hanak’ın borçları her geçen gün artıyordu.

Hanak 11 Haziran 1933’te yazdığı notta içinde olduğu ekonomik sıkıntıdan ve ağır borç yükünden şikayet etmekteydi. Bu proje, onu sürekli borca girmeye zorluyor ve anıt işindeki ödemelerini almak için projenin tamamlanacağı Ağustos 1934’ü bekliyordu, ancak bu satırları kaleme

⁹ Kozanoğlu, Kemal, “Güven Anıtı”, Toplumsal Tarih (3/17), s. 31, 1995.

aldıktan altı ay sonra, 7 Ocak 1934 ölecek, anıtın tamamlanmasını göremeyecekti.

Yaşlı heykeltıraş hayatının bu en büyük çalışmasını sonuna dek inanç ve coşku içinde sürdürmüştü, ne var ki ödemelerin düzensizliği yüzünden ciddi bir borç yükü altına girmişti. Aslında anıtın yapımı için çeşitli illerden toplam 214.576 lira yardım sağlanmıştı. Bu tutar Ankara Belediyesinin 1934 yılı bütçesinin yaklaşık %12'siydi.¹⁰ Ancak sözleşmede belirtilen para bir türlü Hanak'ın eline geçmemişti. Heykeltıraşın ailesi tarafından Atatürk'e yazılan mektupta da bu durumdan şikayet edilip yapılan ve yapılmayan ödemeler uzunca sıralanmakta, aracı konumunda olan mimar Holzmeister'in gerekli ödemelerin sadece bir bölümünü iletmesinden şikayet edilmekteydi.

Hanak öldüğünde sadece "Yaşlı Türk"ün tunç dökümü yapılmış, ve rölyeflerden ancak biri tamamlanmıştı. Bunlara ek olarak "Genç Türk"ün ve diğer rölyeflerin de sadece alçı modelleri vardı.¹¹ Tecrübeli mimar Holzmeister, zaman kaybetmeden Hanak'ın öğrencilerini anıtı bitirmekle görevlendirdi. Franz Xaver Wirth, Adolf Treberer, Max Rieder, Hermann Treberer ve Roland Bohr'un taslak modellere göre yürüttükleri çalışmalar sonucunda anıtın arka yüzünde yer alacak ana rölyef dışındaki bölümleri tamamlandı.

Anıt 27 Haziran 1934'te Viyana'daki "Vereinigte Metallwerke" dökümhanesinde düzenlenen bir törenle Türk yetkililere teslim edildi. Bu önemli törene (daha sonra bir suikastta öldürülecek olan) Avusturya Başbakanı Dollfuss, Mimar Holzmeister, İçişleri Bakanı Şükrü Kaya, Türk Büyükelçisi Hamdi Bey de katılmışlardı. Anıtın Ankara'daki açılış töreni 28 Ekim 1934'te yapıldı ve kurdeleyi Büyük Millet Meclisi Başkanı Kazım Özalp kesti. Bu görkemli yapının ilk ziyaretçilerinden biri de pelerinli frakı ve silindir şapkasıyla burayı ziyaret eden Atatürk'tü. 1 Kasım 1934 tarihinde İçişleri Bakanı Şükrü Kaya ile birlikte buraya gelen Atatürk, anıtı "büyük manalı ve çok güzel" bulduğunu ifade etmişti.

Anıtın açılışı üzerine o dönem basında çıkan yazılarda mimar ve heykeltıraş övülüyor, bu "alışılmadık" anıtta yer alan figürlerin anlamı uzun uzun



⁹ Krug, agy. s. 298

¹⁰ Sarioğlu, agy. s. 124.

Güvenlik Anıtı, tüm görkemiyle başkentteki yeni referans noktalarından biri durumuna gelmişti

okurlara anlatılıyordu. Falih Rıfkı Atay 29 Ekim 1934 tarihinde Hakimiyet-i Milliye gazetesinde çıkan yazısında Emniyet Abidesinin “Türkiye’de beynelmilel ehemmiyet alacak olan ilk san’at eseri” olduğunu söylerken, aynı gün Vakit gazetesinde çıkan yazısında Sadri Ertem, bu eserin “Türk malzemesinin, Ankara taşının yepyeni bir medeniyete destek olabileceğini gösterdiği”ni, “en ileri tekniklere malzeme olabilecek Türk taşının üstünlüğünü ortaya koyduğu”nu belirtiyordu.

Anıt açılmıştı ancak ana kaidenin arka yüzündeki büyük rölyef hala tamamlanmamıştı. Holzmeister burası için düşünülen “halkın koruyucusu Gazi” temalı dev boyuttaki rölyefi tamamlaması için o dönem Almanya’da çalışan bir başka Avusturyalı heykeltıraş olan Josef Thorak’tan yardım istedi.

1928’de Prusya Sanatlar Akademisi ödülü kazanan Josef Thorak’ın kaderi Nasyonal Sosyalistlerin iktidara geldiği yıl olan 1933’te değişmişti. Thorak Hitler’in de kişisel desteğiyle Üçüncü Reich’in resmi sanatçılarından biri oldu. Güvenlik Anıtı’nın ana kaidesinin arka yüzündeki rölyefleri yaptığı 1935 yılında Thorak, Almanya’nın en ünlü heykeltıraşlarından biriydi ve mimar Albert Speer’in tasarladığı dev boyutlardaki pek çok resmi yapıyı heykelleriyle süslemişti.

Bakanlıklardan Ulus’a geri dönenler ya da bakanlıklarda çalışanlara yönelik arka cephede, ana figür olarak Hanak önce aile temasını sonra da gelen talep üstüne halkın koruyucusu olarak gazi temasını tasvir etmeyi düşünmüştü. Hanak’ın tasarımında büyük bir Gazi kabartmasının iki yanında daha küçük tasvir edilmiş halktan insanlar yer alıyordu. Bunun iki versiyonu vardı: Yandaki insanlar aynı kalmakla birlikte, Gazi birinde halkı

kollarıyla sarmış durumda diğerinde ise, çarmıha gerilen İsa gibi kollarını iki yana açmış durumdaydı. Dinî yönelimi güçlü bir Katolik olan Hanak, Atatürk’e halkı için kendini feda eden ama yeni bir toplum var eden bir insan ya da mesihvari bir görünüm vermek istemiş olmalıydı.

Ancak Thorak tarafından gerçekleştirilen arka yüz tasarımının, bununla hiçbir ilgisi yoktu. Thorak, Güvenlik Anıtı projesine dahil olunca Hanak’ın eskiz ve alçı modellerde belirttiği tasarımdan oldukça farklı bir ürün ortaya çıkardı. Yüzeysel – şematik bir klasikçiliğin peşinden giden heykeltıraş,¹² “Halkın koruyucusu ve yol gösteren deha olarak” betimlenmesi düşünülen Atatürk’ü bedenini örten bir pelerine sarınmış olarak, asık suratlı bir biçimde, ölçek olarak kendisinden daha küçük olan adaleli dört erkek figürünün arasında tasvir etti.

Thorak, Güvenlik Anıtı çalışmasında Atatürk’ün sağında yer verdiği iki erkek figürünü 1937 yılında Paris’te düzenlenen Dünya Fuarı’nda yer alan Alman pavyonunda da kullanacak, “Yoldaşlık” (Kameradschaft) adını verdiği bu ikili figür Alman heykel sanatının adeta simgesi olacaktı. Tabii Speer’in tasarladığı ve üzerinde gamalı haç taşıyan kartalın konulduğu dev kulenin altındaki “yoldaşlar”, Ankara’dakilerden biraz daha farklıydı; tamamen çıplak ve “ari” görünüşlü.

1935 yılında Bakanlık bölgesine bakan arka yüzü de tamamlanan Güvenlik Anıtı, tüm görkemiyle başkentteki yeni referans noktalarından biri durumuna gelmişti. Anıt okul gezilerinin başlıca duraklarından biri olmuş, yaz gecelerinde gençler ellerinde gitar ve akordeonlarıyla Güvenpark’ta buluşmaya başlamıştı. O yıllarda Yenışehir’in bu nezh halini korumak için sert önlemlere de başvuruluyordu. Satıcıların sabah saat sekizden önce, bağırarak gürültü yapmalarını için, Sıhhiye’deki demiryolu köprüsünden Kızılay tarafına geçmeleri yasaktı.¹³

Köprü salt idari değil aynı zamanda sosyolojik bir barikat olarak da öte tarafını, yani Yenışehir hayat tarzını ayırıştırıyordu. Ankara ikiye bölünmüştü.



¹¹ Krug, agy. s. 298.

¹² Kozanoğlu, agy. s. 34.

¹³ Aksan, Doğan, Cumhuriyetin Çocukluk, Gençlik Yılları ve Bugün, Bilgi Yayınevi, Ankara, s. 42-43, 2001.

Ulus civarında yaşayanların Yenişehir'e "sızma" çabaları "köprünün öt yakasında yaşayanlar" tarafından pek de iyi gözle karşılanmıyordu.¹⁴

50'li yıllar Ankarası artık hedeflenen sınırları çoktan aşmış, kentin büyümesi kent merkezini de dönüştürmeye başlamıştı. Yenişehir'in görünümü ise planlı yapılaşmayla değil, arsa spekülasyonuna boyun eğen kararlar doğrultusunda yükselen apartmanlarla belirleniyordu. 1952 yılında alınan bir kararla Kızılay, kentin iş merkezi olarak kabul edildi ve bitişik nizam apartmanların inşasına onay verildi.¹⁵ Böylece Jansen planında öngörülen kat sayısı üçü geçmeyen bahçe içindeki evler tek tek yıkılmaya başlandı ve Kızılay kısa sürede apartmanların ve buralarda açılan büro ve dükkanların istilasına uğradı. Elbette bu yeni kullanım biçimleri yeni tip kullanıcıları da beraberinde getirecekti. Artık burası üst düzey bürokrat ve memurların mahalle hayatı yaşadığı bir yer olmaktan çıkmış, "göçmen Ankarası"nın da sıkça uğradığı bir merkez haline gelmişti. Kızılay ve Güvenpark artık gerçek anlamda bir kamusal kimlik kazanmıştı. Ancak artık kenti var eden plan tamamen bir kenara bırakılmıştı. Ankara için yeni bir planın kaçınılmaz olduğu 1957 yılında hazırlanan Yücel-Uybadin imar planı kararlarının sonucu olarak, Güvenpark'ın yakın çevresindeki yapı yoğunluğu ve kat yükseklikleri daha da artmaya başladı.

Kırdaki çözülmenin kentlere göçü bir kitle hareketi haline getirdiği DP yıllarında, anıt ve çevresi farklı sınıflardan insanları etrafında topladı. Zamanla Kızılay Meydanı'yla birlikte burası da başkaldırı hareketlerinin merkezi haline gelecek, anıt Demokratların iktidarının sallanmaya başladığı günlerde büyük olaylara tanıklık edecekti. 1960 Mayıs'ındaki olaylarda, Harbiyelilerin yürüyüşü, başbakan Menderes'in öğrenciler tarafından tartaklanması ve 555K buluşması hep anıtın bir ucunu belirlediği bu kamusal alanda gerçekleşecekti.

Kızılay ve Yenişehir yöresi prestijli konumunu Bahçelievler, Tunalı Hilmi Caddesi gibi alt merkezlere terk etmeye başladığı 1970'lerin ortalarına kadar şık mağazaları, restoranları ve sinema



salonlarıyla Ankara'nın en "nezih" merkezi olarak kaldı. 70'lerin sonlarına gelindiğinde varlıklı kesim merkeze sırtını iyice dönerek, örneği batı kentlerinde uzun süredir yaşanan kent dışı yerleşimleri tercih etmeye başladı. Bu tip "uydu kent" yerleşimlerinin ilk örneği ORAN'dı.

70'li yılların ortalarında Güvenpark'ın önemli bir bölümü otobüs durağı haline getirildi, daha sonra buna dolmuşlar eklendi. Güvenpark'ın karşısında bulunan ve Kızılay'ın bir diğer yeşil köşesini oluşturan Kızılay Parkı'nda yer alan Kızılay binası

¹⁴ Cüneyt Arcayürek'ten aktaran Bilgen, Hürriyet; "Ankara'da Günlük Yaşam, 1928-1938", Mimarlık, 1985, sayı: 2-3, s. 19.

¹⁵ Batuman, agy. s. 56.

80 sonrası
dönemde
anıt ve
çevresi
ardı arkası
gelmeyen
inşaatlar
nedeniyle
köhnemeye
devam etti

1979 yılında yıkılarak burası da otopark haline geldi.¹⁶ Bu yıllarda park yepyeni bir işlev üstlendi ve anıtın etrafı “insan pazarı”na dönüştü.

12 Eylül 1980’den sonra Kızılay ve Güvenpark’ın kamusalılıkları da hem toplumsal, hem de fiziksel anlamda büyük darbe yedi. 80 öncesinde Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilen ve darbe ile birlikte tamamen rafa kaldırılan, yaya bölgeleri projeleri Kızılay’daki pek çok sokağın araçların değil, yayaların kullanımına sunulmasını ve kentin bu merkezinin bir trafik kavşağı değil gerçek anlamda bir kamusal alan olmasını öngörüyordu.¹⁷ Elbette Güvenpark da böylesi bir dönüşümden payını alacak, uzun zaman önce yitirdiği önemini bu yaya bölgelerinin odağında yer alarak yeniden kazanacaktı. Ancak ülkeyi Atatürk anıtlarıyla donatan askeri rejim ve onu izleyen sivil belediye başkanları baskı odaklarıyla el ele vererek bu anıtın çevresini bir rant bölgesi olarak görmeye devam etti. 80 sonrası dönemde anıt ve çevresi ardı arkası gelmeyen inşaatlar nedeniyle köhnemeye devam etti. Büyükşehir Belediyesi, 1985 yılında “Güvenpark Yenileme Projesi” adı altında bu alanın fiziksel ve sosyal yapısını kökten değiştirecek bir adım attı. 1986 yılında tamamlanan projeye göre, anıtın yeri değiştirilecek ve yerine bir saat kulesi konulacak, parkın altına da alışveriş merkezi ve otopark olarak inşa edilecekti. Ancak bu proje 60.000 imzanın toplandığı bir kampanya sonucunda durduruldu ve burası belki de geri dönülmeyecek bir yıkımdan kurtarıldı.^{18 19}

Kızılay’ın enformel pazar alanına dönüşümü 90’lı yıllarda iyice hız kazandı; kaldırımlar seyyar satıcılar tarafından işgal edildi ve işgal her geçen gün büyüdü. Bu belki planlı gelişim yoksunu ve özgün kent soylu sermayesi tarafından da pek önemsenmeyen Başkent için kaçınılmaz bir gelişimdi ancak taşralaşma zaman içinde yerel yönetimin planlı hareketi haline geldi ve önu alınamaz bir hıza ve etkinliğe büründü.

Taşra burjuvazisi, 1990’larda iç göçlerle yığıldığı ve kuşattığı siyasi ve idari merkez Ankara’da mahalli seçimleri Refah Partisi’nin şahsında kazanarak merkezi güç odaklarından biri haline geldi.²⁰ Ankara’nın yıllardır bağrında topladığı, çoğu İç Anadolu kökenli göçmenler, kendi içlerinden, kendileri gibi olan ve kendi seslerini duymasını umut ettikleri yönetici kadroyu işbaşına getirmişti. İşte Başkent’in taşralaşma sürecinde idari adım da böylece atılmış oluyordu.

Son yerel seçimlerde AKP’nin Büyükşehir Belediye başkanı olmak için Gökçek’le çekişen Keçiören Belediye Başkanı Turgut Altınok’un Keçiöreni de taşra kökenli burjuvazinin Ankara’daki yaşam alanlarından biri olarak ön plana çıkı. 90’lı yıllardan önce ağırlıklı olarak alt gelir grubunun yaşadığı ilçe, son 15 yılda büyük bir değişim geçirerek yepyeni bir kent estetiğinin de bayraktarlığını üstlendi. Altınok’un meşhur taklitleri; Estergon Kalesi, Orhun Anıtları ve Manavgat Şelalesi bazı kesimler için bir mizah malzemesi olurken bazı kesimler için de Keçiören’i bir çekim merkezi haline getirdi. “Arabesk Gaudi” olarak



¹⁶ Batuman, agy. s. 68.

¹⁷ Atabaş, Kadri, “Şehrin Merkezini Tanımak Biraz da Şehrin Kendisini Tanımak Demektir”, Yerel Yönetimler ve Mimari, Boyut Kitapları, 2. Basım, s. 18, İstanbul, 1994.

¹⁸ Batuman, agy. s. 69.

¹⁹ Ankara’nın planlı gelişimine vurulan darbeler 1989- 1994 yıllarında Büyükşehir Belediye Başkanlığı görevini yürüten Sosyal Demokrat Halkçı Parti’li Murat Karayalçın döneminde de devam etti. Karayalçın metro duraklarını planda öngörülmediği yerden alıp Kızılay’ın kalbine konuşlandırdı ve ölçeğini büyüttü. Süresinin uzunluğu açısından bir rekor sayılabilecek metro inşaatı boyunca şantiye binası Güvenpark’ta konuşlandırıldı. Güvenpark’ın mezbelelik hali inşaat tamamlandıktan sonra da devam etti. Yine bu dönemde SHP’li Karayalçın Kızılay Rant Tesisleri Binası’nın inşaatı karşısında sessiz kaldı, yaya bölgesi projelerine rağbet etmedi (Sonradan hayata geçirildiğinde büyük tartışma yaratan Akay tüneli projesinin fikri de Karayalçın’a aitti. Yine Karayalçın döneminde, hayata geçirilemeyen bir Ulus Tüneli Projesi de ortaya çıkarılmıştı).

²⁰ Laçiner, Ömer, “Merkez(ler) ve taşra(lar) dönüşürken”, Bora, Taml (der.) Taşraya Bakmak, içinde s. 36, İletişim Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2005.

adlandırılan tarzda süslenmiş binalardaki daire fiyatları 250 – 300 bin dolara fırladı. Basında Keçiören'in Ankara'nın yeni Çankaya'sı olduğu yönünde haberler yer almaya başladı.²¹ Ve Keçiören binaları, anıtları ve yaşam tarzıyla adeta yeni bir kentsel ideoloji haline geldi ve bu "ideoloji" kentin diğer bölümlerine de sıçradı.

3 Kasım 2002'de AKP'nin tek başına iktidara gelmesi ile Gökçek'in gücü daha da pekişti. Görev yaptığı iki dönem boyunca iktidar partilerince engellendiğini söyleyen Gökçek, yerel seçim öncesi verdiği demeçlerde iktidarın desteği sayesinde birçok projeye imza atacağını müjdeliyordu.²² Bu projeler arasında Ankara Kalesi'ne 180 metrelik bayrak direği, Hıdırlık tepeye üzerine "en büyüğünden" Airbus yolcu uçağı maketinin yerleştirileceği bir otel inşaatı, kent girişlerine 50 metrelik dev heykeller yerleştirmek ve kumaş ve peluş hayvan maketlerinin bulunduğu 30 bin metrekairelik bir kapalı orman alanı projesi gibi projeler vardı.

Gökçek, kaynakları Altınpark ve Sincan Harikalar diyarı gibi yeni eğlence/dinlence parklarına pompalarken, bir yandan parkları ayaklarına getirerek seçmenlerine vefa borcunu ödedi, diğer yandan da Ankara'nın Cumhuriyetle özdeşleşmiş mekanlarını köhnemeye terk etti. Başkent'in belediye başkanı kent vizyonunu hayata geçirirken Tanıl Bora'nın çok yerinde deyişiyle "çevre"nin "merkez"e meydan okumasının ya da ondan intikam alışının pornografisini sergiledi, sergiliyor.²³ Bu noktada Çankaya'nın sol gelenekten gelen son üç belediye başkanının bu intikam pornografisine izleyici kalmak dışında pek birşey yapamadıklarını, "Cumhuriyetin kalesi Çankaya'mıza sahip çıkalım" gibi ifadelerle bezedikleri kampanyalarla ilçe yönetimine gelmelerine rağmen Gökçek'in uygulamalarına ciddi alternatifler ya da en azından ciddi bir muhalefet sergileyemediklerini de belirtmekte fayda var.

Bu süreçte Güvenlik anıtı da Gökçek'in islamcı-muhafazakar eğilimlerini popülist uygulamalar çerçevesinde sunma ihtirasının ana merkezlerinden biri oldu, kent merkezinde siyasi rant elde edilebilecek boş bir arazi muamelesi gördü.



Anıt ve park, Büyükşehir Belediyesi'nin parkta kurduğu iftar çadırı, yüksek sesli arabesk, fantezi müzik yayınları ve halk konserlerinin dekoru olmaktan, bu etkinlikler için "tribün" görevi görmekten öteye geçemedi. Bu "özel" günlerde coşku vandalizmle içiçe geçti, anıt tahrip edildi, üzerine spreyle boyayla yazılar yazıldı.

Güvenlik Anıtı, salt Cumhuriyet rejiminin kurucu kadrosunun sahip olduğu ideallerin fiziksel ifadesi ya da Avusturyalı heykeltıraş Hanak'ın en büyük eseri değil, aynı zamanda kentin yoktan var edilme serüveninin belgelerinden biri olarak da yeniden kazanılmak için uğruna mücadele edilmesi gereken simgelerinden biri Başkent'in. Ve bu simgenin, belleklere utancın abidesi olarak kazanılmasını engellemek için henüz çok geç sayılmaz.

²¹ Yeni Aktüel, Sayı 19.

²² Radikal Gazetesi, 24.02.2004.

²³ Bora, Tanıl, "Taşralaşan ve Taşrasını kaybeden Türkiye", Bora, Tanıl (der.) Taşraya Bakmak, içinde s. 59. İletişim Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2005.

Bir Kültürel Miras Olarak Gençlik Parkı

Y. Şehir Plancısı
mnazimoz@gmail.com

Mehmet Nazım ÖZER

Ankara kentinde; Cumhuriyetle birlikte yaratılmak istenen toplumsal vizyon, kentsel yaşamda ve kentsel mekanlarda ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan hızlı yapısal dönüşümler getirmiş ve böylece Anadolu'daki diğer kentler için örnek yeni bir kent modeli¹ yaratılması amaçlanmıştır. Bu amaçla Ankara, 1924'lü yıllarda başlayarak kent planlama ilkeleri doğrultusunda, (başarılı-başarısız) çeşitli planlama² çalışmalarına sahne olmuştur. Cumhuriyet ideolojisi planlama ilkeleriyle birleştirilerek çağdaş yaşamın gereği olan kent içinde ve dışında Ankaralıların boş zamanlarını eğlenme, dinlenme ve toplanma amaçlı olarak değerlendirilebileceği kent parkları – yeşil alanlar yaratılmaya çalışılmıştır.

Memlük (2004), Atatürk'ün bu hususta büyük özverilerde bulunarak (bugüne kadar hiç bahsedilmeyen en büyük devrimi) yeşil devrimi yap-

tığını belirtmekte ve bu devrimi iki temel unsura dayandırmaktadır. Bunlar;

- *Toplumun sosyalleşmesini ve aydınlanmasını sağlayacak Kültür park'lar oluşturmak ve*
- *Gençliği aydınlık geleceğe hazırlayacak Gençlik Parkları yapmaktır.*

Ankara'ya, Cumhuriyetin İlk Planlanmış Kenti olma özelliğini kazandıran Jansen, plan çalışmasında doğal nitelikteki topoğrafik ve morfolojik özellikler ile mikro iklimatik koşulları dikkate almış ve doğal değerlere karşı duyarlılığını 300.000 nüfusa 1490 hektar yeşil alan (kişi başına 49.66 m²) önererek göstermiştir (Jansen, 1937).

Bu nedenle Jansen Planı, "Kentsel Yeşil Alan Sisteminin" planlama ve tasarım çalışmalarında nasıl kullanılabileceğini ortaya koyan önemli bir örnek çalışma olarak görülmektedir. Jansen Planı ile oluşturulan ve günümüzde de Ankara kentinin kentsel yeşil alan sisteminin önemli parçaları

¹ Türkiye'de Kurtuluş Savaşı sonrası dönem bir siyasal restorasyon dönemi olmayıp, bu dönemin yeni bir devlet modelini ve yeni bir rejimi getirmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla Cumhuriyetin kurmak istediği başkentle, çağdaş ve modern batı yaşantısının filizlenebileceği bir örnek yaratılmak istenmiştir (Tankut, 1993). Anadolu'nun ortasında küçük bir yerleşim yerinin Cumhuriyet'in başkenti olmasının kentsel ölçekteki hedefini Altaban (1998,41) şöyle özetlemektedir: "Örnek bir kent inşa ederek modern ve çağdaş bir yaşama ortamı oluşturmak, bu yeni kentsel mekanda geliştirilecek yeni sosyal normlarla Anadolu'nun kentleşmesine öncülük etmek ve daha önemlisi Cumhuriyetin başarılarını bir yeni başkentte sembolize etmek." Tankut (1993) Ankara'daki bu çalışmaları Türk kentinin oluşumunda, yani Osmanlı kasabasının, Türk kentine dönüşmesinde öğretici bir örnek olarak değerlendirmektedir.

² Cumhuriyetin başarılarının yeni bir başkentte sembolize edilmesi ve Anadolu'nun kentleşmesine öncülük yapması için Ankara kentinin imarı Cumhuriyet yönetimi için önem taşımaktadır. 1923 – 1933 yılları arasında Başkent Ankara mekanını planlı olarak yeniden yaratmak için, günümüzde de önemini koruyan çok değerli ve özgün yasal – yönetsel düzenlemeler yapılarak planlı ve programlı kentleşme sağlanmıştır. Ankara kentinin imarı için; 1924 yılında Ankara Şehremaneti kurulmuş, Ankara kentinde oluşacak spekulatif baskıların önlenmesi ve plan uygulamasının gerçekleşmesi amacıyla 1925 yılında 583 sayılı İstimlak Kanunu çıkarılmış, 1928 yılında 1351 sayılı yasayla Ankara Şehri İmar Müdürlüğü kurulmuş, tüm bu yasal ve örgütsel yapının oluşturulması sonucunda Ankara için kapsamlı bir imar planı elde edilmesi ve uygulama için kaynak yaratımı 1926 yılında kurulan Emlak ve Eytam Bankası ile sağlanmıştır.

olan Gençlik Parkı, Güven Park, Zafer Meydanı, Hipodrom, 19 Mayıs Spor Sitesi, Çubuk I Barajı Rekreasyon Alanı, Kale Parkı, Kurtuluş Parkı, Hacettepe Parkı ve Atatürk Orman Çiftliği söz konusu yeşil devrimin günümüzde kalan önemli miras alanlarıdır. Başkentlilik sürecinde büyük gayretlerle oluşturulmaya çalışılan yeşil Ankara kimliğinin, izleyen dönemlerde planlı – plansız uygulamalar ile yitirmeye veya bozulmaya başladığı gözlemlenmektedir.

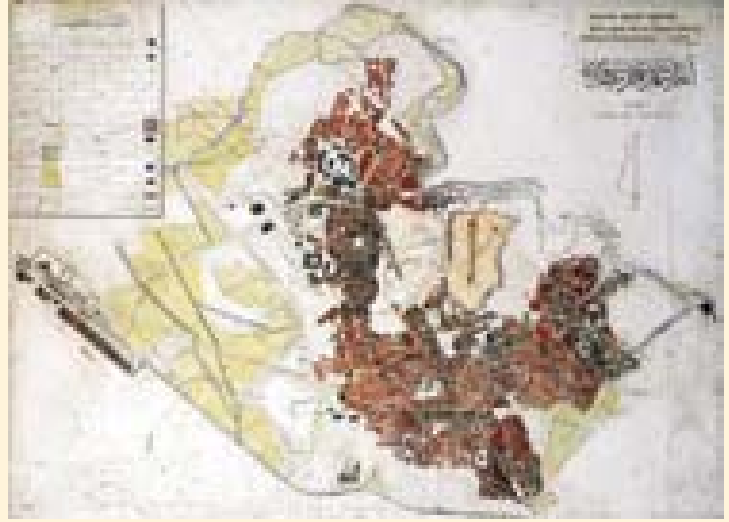
Gençlik Parkı, Güven Park, Zafer Meydanı vd. konumları ve belli bir dönemdeki yaşam kültürünü günümüze ulaştıran nitelikleri ile kente kişilik kazandıran önemli kent belleği öğesidirler. Ankara Kenti için kültürel, tarihsel ve rekreatif kimliği olan bu öğelerin kentsel kullanışı ve kuruluş amaçları ile 60 yıllık süreçte yapılan uygulamaların ortaya konulması ve tekrar Ankara kentinin tarihi ve simgesel öğesi olarak değerlendirilmesi için planlama ve tasarım ilkelerinin tartışılması bu çalışmanın amacıdır.

Gençlik Parkının Kuruluşu

Gençlik Parkının bulunduğu alan 1920'lerde bir Amerikan Şirketinin, Ankara'daki konut sorununu çözmek için hazırladığı planla başlar. Cengizkan (2004) bu plan hakkında, eski Ankara'yı bırakıp yeni gelişme alanlarında (bugünkü Bahçelievler ve Anıtkabir çevresinde 2000 ha.lık bir alanda) Amerikan tarzı bir kent kurulmasının amaçlandığını ve kentin ortasında (bugünkü Gençlik Parkı üzerinde) büyük bir suni gölün tasarlandığını belirtmektedir.

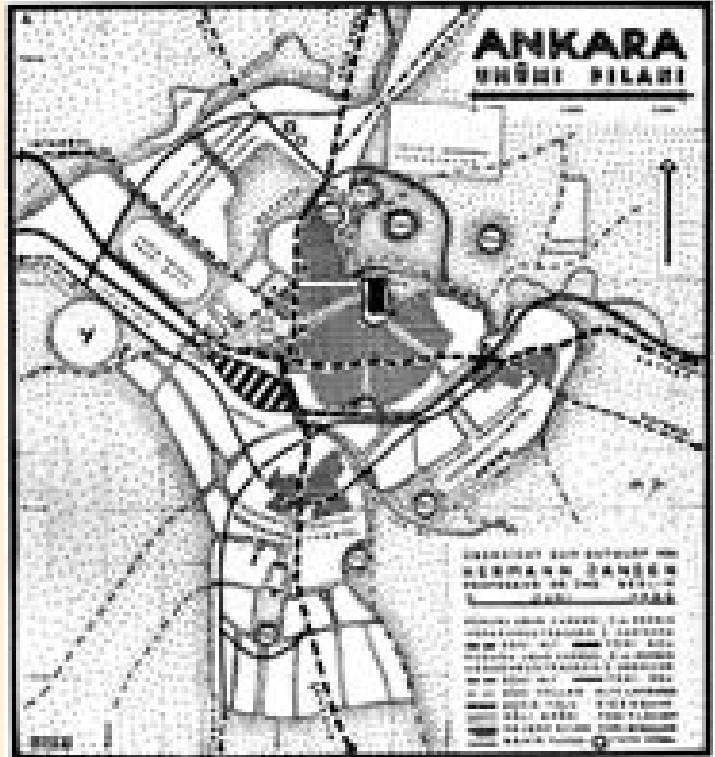
Lörcher, 1924 yılında 1/10000 ölçekli çerçeve planını, aynı yıl eski Ankara planını ve 1925 yılında ise Yeni Şehir planını hazırlamıştır. Lörcher'in hazırladığı bu planlar, sonraki beş yıl boyunca Ankara'nın yeni yerleşmelerinin gelişimini yönlendirmiş ve hatta Jansen planını arazide sınırlayıp yönlendiren bir plan olmuştur. Lörcher planında bugünkü gençlik parkının olduğu alanda konut ve orta kısımda ise bir park bulunmaktadır (Cengizkan, 2004).

Ankara yönetimi, 1927 yılında Berlin Planı müellifi Prof. H. Jansen'i, Berlin Yüksek Mühendis Mektebi hocası Prof. M. Brix'i ve Fransız hükümeti baş mimarı ve Barcelona şehri tevsî planlarının mimarı mösyö Jausseley'i Ankara kentinin imar yarışmasına davet etmiştir. 1928 yılı sonunda



1924 Ankara Şehremaneti Planı 1/4000 (Cengizkan,2004, 23)

planları inceleyen jüri; J. Brix'in alt yapıyı çözen fakat yeni gelişme öngörmeyip, halihazır durumu koruyan projesi ile L. Jausseley'in ütöpik, Ankara koşullarına ters, pahalı ve uygulanamaz bulduğu projesini eler. Buna karşın, H. Jansen'in hazırladığı plan, diğer iki plana göre daha gerçekçi, şehircilik ilkelerini kullanmış, modern ve yerel koşullara uygun olması nedeniyle birinci ödüle değer görülür (Tankut, 1993).



Jansen Planı; 1932 onaylı plan



1957 onaylı plan

Jansen hazırladığı Plan da, açık ve yeşil alan sistemi önerisini³, İncesu deresinin doğal akışı ile Kızılay'dan Ulusa ve oradan Opera ve bugün Gençlik Parkının sınırlarından AOÇ'ye uzanan ardışık yeşil alan dizisi olarak oluşturmuştur. Başkent Ankara'nın ilk planlarını hazırlayan Lörcher ile Jansen'in, Ankara kentini Bahçe Şehir Modeline (Garden City) uygun biçimde, yaşanabilir alt parçalara ayırdıkları ve barok tarzı bir tasarım anlayışını benimsedikleri

görülmektedir (Cengizkan,2004; Tankut, 1993).

Jansen Planı'nda Gençlik Parkı, vaktiyle 'Kanlıgöl' olarak isimlendirilen, bir kısmı mezarlık olarak kullanılan bataklık alanda, dönemin yöneticilerinin isteği ile önerilmişti. Planlama öncesinde bu alanda, İstasyon Caddesi'ne paralel olarak düzenlenmiş bir futbol sahası (Gençlerbirliği Sahası) ile, Evkaf apartmanı ve Örnek Evler önünde dar bir şerit halinde Gençler Parkı olarak isimlendirilen küçük bir park bulunuyordu (Uludağ, 2000).

Cumhuriyet öncesi Ankara'nın rekreasyon alanları sadece bağ evleri, bahçeler ve yaylalardı. Kentin tek parkı ise Birinci Meclisin karşısındaki Millet Bahçesidir⁴. Ankara suyu, peyzajı, rekreasyon (dinlenme ve eğlence) mekanı olmayan kısıtlı bir sosyal yaşamı sorununun çözümü için Cumhuriyet yönetimi tarafından, 1932'de kesinleşmiş bulunan Ankara imar Planının müellifi Hermann Jansen'den 25 Eylül 1933'de Gençlik Parkı'nın planlaması⁵ için teklif vermesi istenmiştir. Jansen'in Gençlik Parkını planlanması, 20 Şubat 1934 yılında başlar ve 24 Temmuz 1934 yılında onaylanarak 25 Mayıs 1935'de uygulama proje-

³ Doğaya bütüncül yaklaşımı nedeniyle çeşitli uzmanlar tarafından Jansen Planı, "Açık ve Yeşil Alan Sisteminin" planlama ve tasarım çalışmalarında nasıl kullanılabileceğini ortaya koyan önemli bir çalışma olarak görülmektedir.

⁴ Bahçe 100. Yıl Çarşının yapılması ile yok olmuştur.

⁵ Bu plan, Temmuz 1934'te Cumhurbaşkanı Kemal Atatürk'ün bizzat katıldığı Bakanlar Kurulu toplantısında onanıyor. 1935 yılına ait yazışmalar incelendiğinde, Jansen'e sürekli su ve kaskadlar konusunda sorular yöneltildiği görülüyor. Jansen ise o günlerde Nafia Vekaleti emrindeki Prof. Kunze ile görüşerek, Ankara Su Komisyonu Uzmanı Walter'ın yaptığı çalışmalarla Almanya'da Kassel kenti yakınındaki Wilhelmshöhe Parkı kaskadları arasında bağlantı kurarak projesinin su temini ve su regülasyonu sorununu, Ankara'nın iklim koşullarında çözebildiğini ispatlamaya çalışıyor. Ve bu arada çalışmalarını aralıksız sürdürerek, Mayıs 1935'te Gençlik Parkı'na ait uygulama planlarını tamamlıyor.

Bu arada eldeki belgelerden, Gençlik Parkı planının, Nafia (Bayındırlık) Bakanlığı ile İmar Müdürlüğü arasında sürtüşme konusu olduğunu sezinleyebiliriz. Jansen ise Ankara'daki gelişmelerden habersiz, hatta Ankara civarının planlama mukavelesini merak etmekte. Bunu, İmar Müdürü Semih Bey'e yazdığı 21.8.1935 tarihli mektuptan anlıyoruz: "25.5.1935'te Gençlik Parkı planlarından kalan kısmı göndermiştim. Birkaç kere sorulduğu hal-de sizin tarafınızdan bugüne kadar onları aldığımıza dair bir cevap buraya gelmedi..."

1935 yılı sonunda parkın yapım işi, Nafia (Bayındırlık) Vekaleti'ne veriliyor. Bundan sonra konu hızla gelişiyor ve Bakanlık, yüzeysel hesaplarla Jansen planının su kullanımının yüksek maliyetli oluşunu bahane ederek, kendi denetiminde, Jansen planındaki teknik aksaklıkları çözdüğünü ileri sürdüğü Fransız Mimar Theo Leveau'ya, Jansen planının strüktürel açıdan bir benzerini hazırlatıyor ve bu planın savunusunu da, "ekonomik ancak aynı amaca hizmet eden bir plan" olarak yaparak, doğrudan bakan Ali Çetinkaya imzasıyla Başbakanlığa iletiyor. Başbakanlık yeni planı 1936 basında imar idare Heyeti'nin incelemesine sunuyor.

Konuyu görüşen İmar İdare Heyeti, bu yeni tadilat planının, Jansen planının bir benzeri olduğunu, iki plan arasındaki maliyet farkının, Bayındırlık raporunun aksine 20-25.000 TL civarında olduğunu resmen belgeleyerek, yeni plana lüzum olmadığını, ancak kararın Bakanlar Kurulu'na ait olduğunu belirten görüşünü İçişleri Bakanlığı'na iletiyor. Olayın bundan sonraki gelişmesi çok ilginç.

Bakanlar Kurulu 8.2.1936'da yine Atatürk'ün başkanlığında toplanarak İçişleri Bakanlığı ile Bayındırlık Bakanlığı'nın görüşlerini inceleyerek Bayındırlık Bakanlığı'nın savunduğu Theo Leveau planının, tasdikli Jansen planı yerine geçmesini onaylıyor. Jansen ise bu gelişmelerden habersiz. 18 Şubat 1936'da İmar Müdürü Semih Bey'e yazdığı mektupta Türk Hükümeti'nin Gençlik Parkı için bütçeye 600.000 TL. koymasına çok sevindiğini belirterek, peyzaj uygulamaları ve Ankara'nın mezarlıklarının planlanmasına da yardımcı olmak üzere Almanya'dan iki, üç yılğına üç bahçe mütehassisi (peyzaj mimarı) bulabileceğini belirtiyor. Jansen, gelişmelerden ancak Mart ayında haberdar oluyor ve hemen Ankara'ya geliyor. Eski Radyoevi civarında bulunan Otel Belvu Palas'tan Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya ve İçişleri Bakanı Şükrü Kaya'ya yazdığı mektuplar çok ilginç birer belge. Bundan sonra Jansen'in Gençlik Parkı ile ilgisi kalmamış, sonunda 1939'da Jansen İmar Müdürlüğü Danışmanlığı'ndan istifa ederek Ankara ile ilgisini kesmiş. Gençlik Parkı çalışmaları ise hızla ilerlemiş ve park 1943'te törenle açılmış. (Ateş, 2000)

leri İmar Müdürlüğüne teslim edilmesiyle biter (Uludağ, 2000).

Jansen, Gençlik Parkının bulunduğu alanı 1928 yılında yarışma projesinde ticaret bölgesi olarak planlamıştır. Jansen, 1/1000 ölçekte hazırladığı Gençlik Parkı Planın açıklama raporunda⁶, Gençlik Parkı'na girdikten sonra izlenen anayolla, istasyona kestirme bir biçimde ulaşılabilceği belirtilerek, giriş bölgesinde Nezaret Kulesi'nin ile su kaskadları ve su gösterilerinin olacağı ve kaskadlardan gelen suyun 4 metrelik bir şelaleden göle döküleceği açıklanmıştır. Ayrıca göl kenarından dolan pergolalı bir yolla, bu şelalenin altından ve arkasından geçerek eski Hisar'ın algılanmasına ve nazlı bitkiler için ağaçlarla korunmuş gölgeli mekanlar oluşturulmasına önem verildiği de belirtmiştir. Jansen'in Şehir Parkı niteliğinde olmasını düşündüğü Gençlik Parkı'nda, Ankara insanının denize olan özlemini gidermek amacıyla alanın 1/3'ünü kaplayan bir (35 bin m²) havuz (gölet) da tasarlanmıştır. 2200 kişilik bir Açık Hava Tiyatrosu, bir oranjery (limonluk, sera), Sergi Evi civarında açık sergi alanları, 3 adet tenis kortu gibi önerilerin yanında kaskadların başında geyik ve suaygırı, se-ra yakınlarında göle su püskürtten fil heykelleri gibi objeler ve fantezilere de yer verilmiştir. Ankara'nın kurak iklimi göz önüne alındığında, parkta su yüzeyi



Jansen'in Gençlik Parkı için yaptığı aksometri (Ateş, 2000, 129)⁷

⁶ Jansen (1937, 33-34) plan açıklama raporunda Gençlik Parkı ile ilgili şu açıklamaları yapıyor.

Gençlik Parkı, çok yeni Ankara'nın iklimine çok uygun bir esasa istinaden düşünülmüştür. İstirahat isteyen çok aradığı ama bugün için bulamadığı gölgeli ağaçlık, buranın kuruluşunda esas olarak tutulmuştur. Büyük serbest sahalardan ziyade çok gölgelik temini için fidan, ağaç yetiştirilmeye çalışılmıştır.

İkinci düşünüş, de şehrin fevkalade manzarasını park ve ağaçlıklarla daha ziyade güzelleştirmek idi. Gençlik Parkı ileride istasyondan gelenlere ilk büyük tesiri yaparak şehrin "hoş geldin" selamını verecektir. Kalenin civar banka, otel ve sair binalarının çevirdikleri muhteşem çerçeve onun önünde de kademeli teraslarla büyük bir havuz göze çarpar, altı kademeli bir şelale bu teraslan keserek muhtelif renkte çiçek yatakları ile Parkın göz bebeği olacaktır. Çubuk barajından alınacak su, şelale kademelerinden - ve dört metre yüksekliğindeki büyük şelaleden Ankara halkının istirahat arayanlarını kuvvetle çekecek olan göle akacaktır. Bunun etrafında gerek sahilinde gerekse yukarı hakim yerlerinde oturma teraslan ve gezinti yolları yapılacaktır.

Serlendirmek için bir kahve, zengince yetiştirilmiş iki taraflı ağaçlı yollar gölgeliği temin edecektir. Suyun sathi, sahil uzunluğunun bir kilometre olduğuna göre sıhhi kürek çekmeye imkan verecektir. Birçok çocuk oyun yerleri çocukların kaynaşıp oynamalarına yardım edeceği gibi istirahat arayan büyükleri de rahatsız etmeyecektir. Aynı zamanda bir gül ve çiçek bahçesi tabiat meraklılarına ilham ve sevinç verecektir. Bunun yanı sıra büyük bir limonlukta ender çiçek ve nebat numunelerini görmek fırsatı ele geçireceklerdir. Bu limonluk binası yan kollar ile güneye açılarak taraça teşkil eden iç bahçeyi çevirmektedir. Buradan da kaskatlara, köprüye serbest bakmak kabildir. Pavonların zengince dağıtılması, her tarafta rahatsız edilmeden oturma imkanı sağlamaktadır..

Bir açık hava sahnesi tahminen 2500 kişilik yer ile danslı müsamerelere, toplantılara, eğlence, şenlik ve festivaller için açık havada hizmete yarayacaktır. Bir temaşa kulesinden bütün civarı seyretmekle herkeste hayret uyanacaktır. Sergi evi kısmı ve bitmiş vaziyyette olan esas bina, park tesisatına uydurulacak ve park cihetinden de bir kapı açılacaktır. Sik çift ağaç dizisi Parkın etrafına çevrilerek etrafı kuşatan caddelerden gelecek toz, gürültüden Parkı uzak tutacaktır.

Bu suretle vücuda getirilecek park, taksim edilecek ağaç gurupları ile arzu edenlere gölge temin edecektir. Aradaki açık sahalara mümkün olduğu kadar küçük tutulmuştur. İstasyondan Atatürk Bulvarına giden ana yol, öyle yapılmıştır ki; kuzey tarafında sık ağaç guruplarından veya sarmaşıklı pergolalardan geçebilmektedir. En mühim mesele, büyük su sahının vücuda gelebilmesidir. Bunun inşası ve mütemadiyen tamiri için Çubuk barajı inşasına iştirak eden mütehasis ve işçilere baş vurmak lazımdır. Asil eserin kıymeti, Parkın mütenevvi amaçlarla istimal edilebilmesidir. Bu da, istirahat arayan, gezmeye gelen büyük ve küçüklerin aradıkları tenevvü ve istirahatı bulabilmelerini teminle kabildir.

⁷ Parkın tasarımıda güzel, sakın ve sağlıklı bir rekreasyon alanı olması hedeflenmiştir. (Uludağ, 2000)



Gençlik Parkı⁸



dışında geniş çim açıklıklar düşünülmediği ancak havuzun istasyona doğru uzantısının devamında koridor halinde bir çim açıklığının yaratıldığı görülmektedir Ateş, (2000). Jansenin hazırladığı plan için havuzun, seyir kulesi yönündeki kıyılarında doğal yumuşak çizgiler bulunmasına ve ortada koridor biçimindeki çim açıklığa bırakarak, Jansen'in peyzaj plancısı olmadığı halde İngiliz Bahçe Sanatı'ndan etkilendiğini belirtmektedir.

Gençlik Parkının yüklendiği misyon ve anlam açısından stratejik bir konumdur. Uludağ (2000) bu stratejik konumu “kentte gelenleri karşılayan ve hatta Cumhuriyetin modern başkentiyle ilk tanışılan, onları karşılayan, kentin modern ve cazip atmosferini yansıtan ve aynı zamanda rejimin ideallerini temsil eden bir kent parkı” olarak tanımlamaktadır. Jansen (1937) plan raporunda parkın konumunu eski kenti ve onun tarihi değerlerini, Cumhuriyetin yaratmayı amaçladığı yeni kent mekanı ile hem birleştirmesi hem de ayırması nedeniyle stratejik olarak yorumluyor.

Günümüzde Gençlik Parkı

8 Şubat 1936 yılında Bayındırlık Bakanlığı daha ekonomik ve estetik olduğu gerekçesiyle Jansen'le beraber çalışan şehirci ve bahçe mühendisi Theo Leveau'nun projesini uygulama kararı alır. Leveau'nun planı, kavramsal olarak Jansen'in planının aynısı olmakla birlikte ve gölün tasarımının geometrik düzenlenmesiyle bazı farklılıklar gösterir.

Gençlik Parkı ilk tasarlandığında 26 ha olarak planlanmış ve o günlerde 125 bin nüfuslu bir kent için parkın ölçeği ve tasarım kararı ile dünyada benzersiz bir örnek olarak değerlendirilmektedir (Uludağ, 2000). Gençlik Parkı 600 bin TL bütçeyle 19 Mayıs 1943 yılında açıldığında, 32.000 m² göl, yüzme havuzu, su sporu kulübü, dört gazino, Ankara ikliminde yaşayabilecek bahçe, açık hava tiyatrosu, çocuk bahçesi, çocuk oyun alanı, labirent ve atlı gezinti yolu gibi işlevler düşünülmüş ve daha sonra da bazı eklemeler yapılmıştır. Bu

⁸ 19 Mayıs 1943'te açılan Gençlik Parkının ortasında büyük bir göl yapılması Ankara'da adeta bir deniz kenti havasına büründürmüş ve o dönemlerde plajında 1956-57 yıllarına kadar yüzme yarışlarının, kürek yarışlarının, yelken vb su sporlarının ile deniz banyosu, kışın ise buz pateni yapıldığı konserlerin verildiği, batılı kent yaşamı özelemlerinin giderildiği prestijli bir yeşil alan, rekreasyon merkezi olmuştur. (Uludağ, 2000) 1950'li yılların sonlarından itibaren Gençlik Parkı büfeler, lokantalar, içkili, sazlı eğlence yerleri ile doluyor, çok yoğun kullanım nedeni ile kent parkı olma özelliğini yitiriyor, sahilleri 'kondu' ticaret birimleri ile halka kapatılmış, bir eğlence panayırına dönüşüyor. (Ateş, 2000)

eklemeler 1951 yılında Gençlik Parkı'na gelen İtalyan Luna Park'ı büyük beğeni topladığı için, 1952 yılında yerli bir Luna Park oluşturulmuştur ve günümüzde de kullanımı devam etmektedir. 1957 yılında T.C.D.D. tarafından parkı dolaşan iki minyatür tren sefere konulmuştur ancak bugün bu trenler kullanılmamaktadır. Aynı yıllarda kaskatlı havuzlar ilave edilmiştir.

Gençlik Parkı, Cumhuriyet'in ilk yıllarında başkent'in toplumsal yaşamını renklendirmek için kurulmuş, ancak plansız yapılan eklemelerle imajından çok şey kaybetmeye başlamıştır. 1992 yılında Ulus Tarihi Kent Merkezi yarışması Parkın tekrar eski cazibesine kavuşması için önemli bir şans iken, o dönemlerde bu şans kullanılmamış ve park yarışma alanı dışında bırakılmıştır. 2005 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından parkın yeniden canlandırılması için, Altınpark'ın ve Harikalar Diyarını tasarlayan mimar Öner TOKCAN'a görev verilmiş ve belediyenin 2006 yatırım programına alınmıştır.

Projede⁹ parkın ana çizgileri korunarak modern bir yapıya kavuşturulması hedefiyle salaş çay bahçeleri ve lunapark kaldırılarak metro istasyonunun üzerinde gençlik merkezi, tiyatro salonu ve Opera binasının arkasında oluşturulacak 12 bin metrekairelik kapalı alana da yedi kıtanın ağaçlarının yer alacağı yapay hayvanlar âlemi yapılacağı belirtilmektedir. Ayrıca Nikâh salonun yenilenmesi, açık hava tiyatrosu 800 kişilik kapalı tiyatro haline getirilmesi ve Necip Fazıl Kısakürek ve Kemal Sunal tiyatro salonları yıkılıp üç yeni salonun inşa edilmesi proje kapsamında yapılacak diğer çalışmalar olarak belirtilmektedir.

Ancak Gençlik Parkındaki tasarım sürecinde kent demokrasi'nin denetimin dışında bırakılması ve özellikle tarihsel bir önemi olan park alanı için üretilen projenin kamuoyuyla paylaşılması ve tartışılmamasını üzücüdür. Arkitera'da çıkan habere göre Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer'in başkanlık yaptığı 18. Milli Komite toplantısında projesinin kabul ettiği ve böylece planın Ankara Koruma Kurulunun onayına sunulacağı belirtilmektedir. Ankara Büyükşehir Belediyesi Gençlik Parkı'nın 29 Ekim 2006 tarihinde bitirilmesini hedeflemektedir.

⁹ Proje hakkında bilgiler arkitera.com adresindeki haberlerden alınmıştır.

Gençlik Parkında Yaşanan Sorunlar ve Öneriler

Gençlik Parkı belli bir dönemdeki yaşam kültürünü günümüze ulaştıran ve bu niteliği ile de kente kişilik kazandıran önemli bir kent simgesidir. Gençlik Parkı, yer – zaman – kimlik birlikteliğinin kent bütününde tanımlanmasında önemli bir bellek ögesidir.





Gençlik Parkında gözlemlenen en önemli sorunlar şunlardır:

- park içi düzenleme ve kullanımlardaki bakımsızlık - özensizlik-denetimsizlik,
- parkın özgün işlevini yitirmesi,
- Estetik yönden olumsuzluk gösteren büfeler, içkili lokantalar, birahaneler, çayhaneler, seyyar satıcılar, luna park işlevleri ile daha fazla rant tesislerinin yer alması,
- 1970'lerden itibaren 'mantar gibi' çoğalan büfeler ve üçüncü sınıf lokantalar ile 90'lardan itibaren tinercilerin artmasıyla birlikte güvenlik sorunu eklenmesi
- Metro giriş-çıkışları ile havalandırma bacalarının konumu,
- Otopark alanının park alanının bir bölümünü işgal etmesi.

Bu olumsuzluklar nedeniyle park, günümüzde kent yaşamına olumlu katkı sağlayamamaktadır. Gençlik Parkı, tüm bu olumsuzluklara rağmen



Ankara kentinin tarihi ve simgesel omurgası üzerindeki başkent kimlik omurgasında kalan önemli simgelerden birisidir. Ankara kent merkezinin nefes aldığı parkın, başkent kimlik omurgasında simgesel peyzaj niteliği ile korunması gereklidir.

Parklar, kentin içerisinde doğanın özelliklerinin tanındığı, algılandığı, doğanın büyüsunün hissedildiği, sesinin dinlendiği huzur alanları olarak ele alınmalıdır. Böyle bir yaklaşımda parkın doğal potansiyellerini ortaya çıkarmaya ve bu değerleri bölgeye has çekici yaşam olanaklarına dönüştürmeye yönelik iki tür strateji benimsenmelidir. Bu stratejilerin amaçları şunlar olmalıdır;

- Gençlik Parkının özgün kimlik öğelerinin geliştirilmesi,
- Parkı olumsuz etkileyen ticari kullanımların azaltılarak ve su kıyısının açılarak yaya öncelikli çözümler üretilmesi,
- Kaybolan tarihsel değerlerin yeniden canlanmasına katkıda bulunulması,
- Peyzaj elemanlarını dikkate alan ve güçlendiren bir tasarım konseptinin ortaya konulması
- Parkların bir rant alanı olarak değil, kentin sosyal yaşantısına katkı sağlayan açık ve yeşil alanlar olarak düşünülmesi.

Bunun yanında tarihsel ve kültürel açıdan büyük önemi bulunan Gençlik Parkı düzenlemesi için yarışma yolunun seçilmesi, özgün fikirlerin üretilmesi ve Ulus Tarihi Kent merkezi kimliğinin yeniden yorumlanması açısından da önemlidir. Diğer taraftan parkın düzenlenmesinde, Ankara Valiliği ve Büyükşehir Belediye Başkanlığı öncülüğünde ve çeşitli meslek disiplinlerini kapsayan Gençlik Parkı Atölyesi kurularak da gerekli çalışmalar yapılabilirdi. Ancak parkın tasarımında çözülmesi gereken hususlar şöyle özetlenebilir:

- Parka, önemli bir tarihsel miras olmasının yanında konumu gereği, ekolojik bir miras olarak da yaklaşılması ve alan içinde önerilecek fonksiyonların ekolojik değerlere ters düşmemesi,
- Parkın açık ve yeşil alan sistemi içerisinde (İncesu Deresi, Kurtuluş Parkı, Sıhhiye, Gençlik Parkı, AKM, 19 Mayıs Spor Kompleksi,

AOÇ alanı yeşil alan sürekliliği açısından) yeniden yorumlanması ve bütünleştirilmesi, kentsel yeşil sistemin bir bütün olarak değerlendirilerek kullanımların planlanması ve tasarlanması,

- *Parkın salt koruma terimi ile değil, çağın gereklerine uygun birlikte yaşam kavramı ilkesiyle tasarlanması,*
- *Park ve yakın çevresindeki yaya-taşıt-toplu taşıma hat ve durakları için bütüncül bir ulaşım planlama yaklaşımıyla çözüm önerilerinin geliştirilmesi,*
- *Planlama sürecinde sivil toplum örgütleri (Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası, Peyzaj Mimarları Odası), üniversiteler ve halkın aktif katılımının sağlanması.*
- *Park içerisinde bulunan mevcut bitki dokusunun envanter çalışmasının yapılması, korunması ve çimlendirme çalışmalarının başlanması ve bu alanın bir yeşil okul olarak Ankaralıların kullanıma açılması,*
- *Parkın ana ögesini oluşturan havuz ile meydanın korunması*

Böylece parkın kimliği; (İlk Planındaki gibi) sadelik, basitlik ve peyzajın büyüyle bütünleştirilerek yeniden yaratılabilir.

Sonuç: Bir Kültürel Miras Olarak Gençlik Parkının Yaşatılması

Cumhuriyetin ilk yıllarında Gençlik Parkı; bağ, bahçe ve bostan gibi geleneksel yeşil kullanımının yerine farklı yaşam çevresi ve mekan anlayışıyla batı tarzı kent parkının ülkemizde uygulanan ilk örneğini temsil etmektedir (Ateş, 2000). Ayrıca Gençlik parkı, Cumhuriyet'in kültürel ve politik alanlarda gerçekleştirdiği radikal reformların sosyal alandaki bir uzantısı olması nedeniyle bir kültürel mirastır. Uludağ (2000) bu durumu, toplumun geleneksel günlük yaşantısına müdahale olarak değerlendirmekte ve kentliye yeni bir sosyal bağlam, alışkanlık ve rutinler kazandırılmasının amaçlandığını belirtmektedir. Gençlik parkı, Türkiye'de de kentsel mekanı batı anlayı-

şında kentsel yaşam alışkanlıklarının yaşatıldığı bir yer olmuştur.

1940'lı yılların Türkiye'si ve Ankara'sı göz önüne alındığında, Gençlik Parkı büyük kent parklarının ülkemizde ilk örneği olmuştur. Gençlik Parkının uygulaması, Türkiye'nin ekonomik açıdan güçsüz, dünyanın buhranlı bir dönemine rastlamasına rağmen, bu ölçekte, bu boyutta bir girişimin bütünüyle özkaynaklarla sağlanmış olması açısından çok önemlidir. Yeni Başkentleşmede öz kaynakları beceri ile harekete geçirip kullanan, bir dizi yerli, yabancı, şehirci, mimar, sanatçı ve ustanın emek ve fikirlerinden yararlanarak, bütün kent ölçeğindeki dev şantiyeyi yöneten grubun, başka bir deyimle Cumhuriyet Bürokrasisinin, Gençlik Parkının gerçekleşmesinde önemli bir rolü bulunmaktadır (Ateş, 2000).

Ateş (2000) Gençlik Parkını, Genç Türkiye'nin kuruluşuna tanıklık etmiş olmasından ötürü Ankara'nın Cumhurbaşkanlığı köşkü Bahçesi ve Güvenpark gibi tarihi parklarından birisi olarak değerlendirmekte ve bu nedenlerden ötürü tasarım ilkelerini oluşturan ana çizgileri ile gelecek kuşaklara aktarılmasının zorunluluğunu ifade etmektedir. Bu bir anlamda, dönemin park düzenleme anlayışının da gelecek kuşaklara aktarımıdır. Özellikle Avrupa'da 1960'lı yıllardaki modern eğilimli peyzaj anlayışı sonucu tarihsel çizgi taşıyan birçok park, bu modernleşme sonucu kimlik ve işlev değiştirmiştir¹⁰. Oysa bugün, bu parkların kendi tarihsel dokusu içinde modern işlevler üstlenebileceği ve modern işlev eklemeleriyle birlikte tarihsel düzenleme biçimlerine yeniden kavuşturulabileceği kabul edilmektedir. Gençlik Parkı'nın günümüzde yaşadığı sorunu, parkın tarihi kişiliğinin modernleşmemiş oluşundan değil, ancak plansız, yozlaşmış, geleneksellikten uzak kültürsüzleşmenin etkileri ile bozulduğudur (Ateş, 2000).

Bugün Gençlik Parkı, tüm kent halkı tarafında genellikle park işlevlerinden ziyade eğlence ve ticari işlevleri nedeniyle kapasitesinin çok üstünde kullanılmaktadır. İçinde barındırdığı ticari ve eğlence işlevleri Atatürk Kültür Merkezi olarak kuruluş amaçları ile çelişkilidir. Bu

Gençlik parkı, Cumhuriyet'in kültürel ve politik alanlarda gerçekleştirdiği radikal reformların sosyal alandaki bir uzantısı olması nedeniyle bir kültürel mirastır

¹⁰ Ankara'da, son yıllarda, Abdi İpekçi Parkındaki U Köprüsü, Zafer Parkındaki Belediye Yeraltı Çarşısı, Dikmen ve Portakal Çiçeği Vadilerinde Kültür köprüsü, Ansera ve konut yapıları gibi uygulamalar ile kent parkları kullanım amaçlarını yitirecek mekansal düzenlemeler sonucu doğal dokusu kaybetmeye başlanmıştır. Bu acı tecrübelerin Gençlik Parkı'nın yaşanmamasını umuyoruz.

nedenle, parkın bitki örtüsü de, özellikle Lunapark çevresinde tamamen yok edilmiş durumdadır. Parkın bu yapılardan süratle arındırılarak, Atatürk Kültür Merkezi ile organik bir biçimde ve yeşil yaya örgüsü aracılığı ile bütünleştirilmesi gerekmektedir.

Gençlik Parkı'nın geleceğin Ankara vizyonu içindeki en önemli özelliği, Eski Hipodrom, Eski Meclis, Devlet Konukevi, Ulus, Ulus Meydanı, Kore Parkı, ve 19 Mayıs Spor Alanlarından oluşan Atatürk Kültür Merkezi ve Atatürk Orman Çiftliğinin bir parçası olmasıdır. Bu nedenle yapılacak planlama ve tasarım çalışmalarında park, bu bütün içinde değerlendirilerek yorumlanmalıdır. Böyle özellikli alanda üretilecek projeler kamuoyunda tartışılarak uygulanmalıdır. Cumhuriyet'in Çağdaş Başkent Vizyonun ürünü Gençlik Parkı ancak böyle bir kentsel kültür ve sosyal, prestijli bir rekreasyon koridoru yaratılabilir.

Kaynakça

Akpolat, M.S., (2004), Ankara Başkentin Tarihi, Arkeolojisi ve Mimarisi, Ankara Enstitüsü Vakfı Yayını, Ankara.

Altaban, Ö., (1998), "Cumhuriyet'in Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları – Tarih Vakfı ortak yayını, İstanbul, s.41-64.

Arslan, M., (1996), "Yeşil Yol Planlamasında Ankara Örneği", Çevre Planlama ve Tasarımına Bütüncül Yaklaşım Sempozyumu, AÜ Peyzaj Mimarlığı Bölümü Yayını, Ankara.

Ateş, T., (2000), "Cumhuriyet'in, Devamı Getirilememiş Çağdaş Yaşam Adımlarından Biri: Gençlik Parkı", Ankara, XXI Mimarlık Kültürü Dergisi Sayı 1, Ankara.

Ateş, T., (1985), Ankara Kenti Yeşil Alan Sisteminin Planlanmasında Mogan Gölü – Akköprü Arasındaki Göl – Akarsu Sistemi Çevresine İlişkin Potansiyel Ağırlığın Saptanması Ve Değerlendirilmesi Üzerine

Bir Araştırma, Doktora Tezi (Basılmamış), Ankara Üniv. FBE, Ankara.

Bademli, R., (1987), "Ankara'da Kent Planlama Deneyi ve Ulaşılan Sonuçlar", Ankara 1985'ten 2015'e, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Yayını, Ankara, s.105-114.

Cengizkan, A., (2004), Ankara 1924-1925 Lörcher Planı, Ankara Enstitüsü Vakfı Yayını, Ankara.

Jansen, H., (1937), Ankara İmar Planı, Alaeddin Kırıl Basımevi, İstanbul.

Köroğlu, T., Ölmez, E., (2002), "Cumhuriyetin 75. Yılında Planlama Sergisi", Planlama Dergisi 2002 – 4, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara, s.7-21.

Memluk, Y., (2004), "Yakın Geçmişten Geleceğe Peyzaj Oluşumları", Peyzaj Mimarlığı II. Kongresi, Peyzaj Mimarları Odası Yayını, Ankara, s.188-197.

Öztan, Y., (2004), Yaşadığımız Çevre ve Peyzaj Mimarlığı, Tisamat, Ankara.

Tankut, G., (1992), "Ankara'nın İmar Hareketlerinde Öncü Rolü", Ankara Konuşmaları, Mimarlar Odası Yayını, Ankara, s.108-117.

Tankut, G., (1993), Bir Başkentin İmarı, Anahtar Kitaplar Yayınevi, İstanbul.

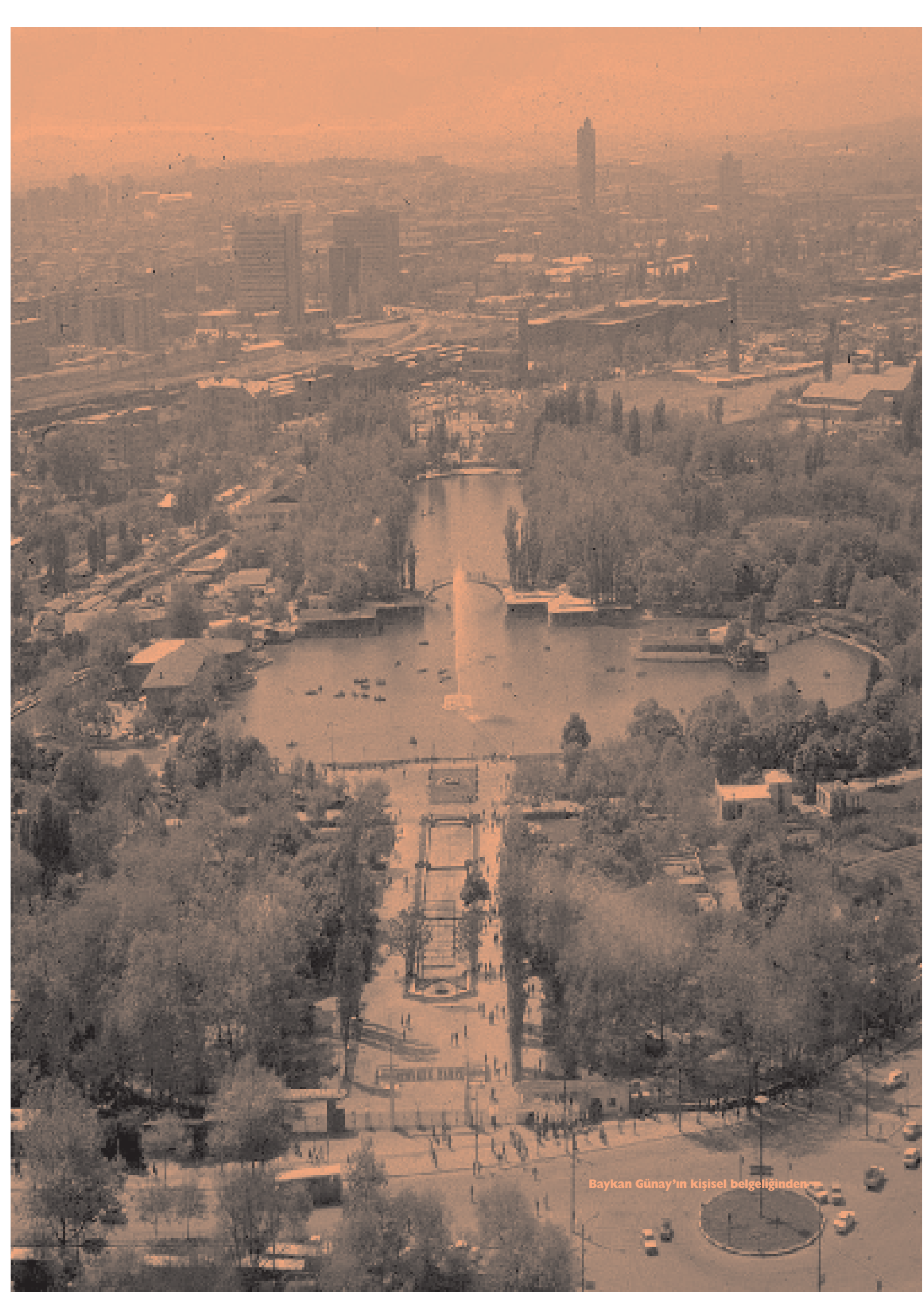
Tankut, G., (2000), "Jansen Planı; Uygulama Sorunları ve Cumhuriyet Bürokrasisinin Kent Planına Yaklaşımı", Tarih İçinde Ankara Eylül 1981 Semineri, Derleyen Yavuz A.T., ODTÜ ve Ankaralılar Vakfı Yayını, Ankara, s.301-316.

Tanyeli, U., (1997), "Türk Modernleşmesinin Kentsel Sahnesini Yeniden Düşünmek", Arredemento, 1997 – 3, s. 81-82.

Uludağ, Z., (1998), "Cumhuriyet Döneminde Rekreasyon ve Gençlik Parkı Örneği", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları – Tarih Vakfı ortak yayını, İstanbul, s.65-74.

Vardar, A., (1989), "Başkentin İlk Planları", Planlama Dergisi Sayı 2-3-4, Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara, s. 38-50.

<http://www.arkitera.com>



Baykan Günay'ın kişisel belgeliğinden

Bir Yaz Okulunun Ardından: Atatürk Orman Çiftliği

¹Yrd. Doç. Dr.,
²Öğr. Gör. Dr.,
³Araş. Gör.,
⁴Araş. Gör.

Gazi Üniversitesi
Müh-Mim. Fakültesi
Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

Ayşe TEKEL¹, Çiğdem VAROL², Özge YALÇINER ERCOŞKUN³, Nilüfer GÜRER⁴

Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü uluslararası katılımlı bir yaz okulunu ilk defa 2005 yılı Haziran ayında gerçekleştirmiştir. Ulusal veya uluslararası boyutlarda her yaz dönemi başında düzenlenmesi planlanan yaz okullarından ilkinin konusu Atatürk Orman Çiftliği olarak belirlenmiştir. Buradaki temel amaç; Ankara için hem büyük bir potansiyel, hem de kentleşme baskısı altında önemli bir sorun odağı olarak görülen Atatürk Orman Çiftliği'nin çeşitli boyutlarıyla irdelenerek, bu konunun farklı platformlara taşınmasıdır.

Yaz Okulunun gerçekleştirilmesinde çeşitli hedefler ortaya konulmuştur;

- Ulusal ve uluslararası bakış açılarıyla metropoliten alanlardaki kentsel doğal ve kültürel

değerler ile sürdürülebilir kentsel gelişmenin tartışılması,

- Kentsel açık yeşil alanlarda planlama ve yönetim politikalarının metropoliten düzeydeki sorunlarla ilişkili olarak tanımlanması,
- Ulusal ve uluslararası deneyimlerin paylaşılması ve bilgi alışverişinin sağlanması
- Teori ve uygulamanın bir arada ele alınması ile katılımcıların bilgi ve yeteneklerinin geliştirilmesi
- Yaz okulu konusu kapsamında analitik düşünme ve politika üretme becerisinin geliştirilmesi

Bu hedeflerin gerçekleştirilmesinde katılımcıların profili büyük önem taşımaktadır. Yaz okulu için hedeflenen katılımcı profili; şehir planlama, mimarlık, peyzaj mimarlığı gibi mekanla ilintili disiplinlerin yanı sıra, ekonomi, kamu yönetimi gibi sosyal bilimlerden gelen lisans ve yüksek lisans düzeyindeki öğrenciler olmuştur. Böylece mekanın farklı boyutlarıyla tartışılmasına olanak sağlanması hedeflenmiştir. Ancak yaz okuluna şehir planlama ve peyzaj mimarlığı disiplinlerinden daha fazla ilgi gösterilmiştir. Yaz okuluna katılan 49 öğrencinin 43'ü şehir planlama, 6'sı ise peyzaj mimarlığı disiplinlerinden olmuştur.

Yaz Okulu Programı Süresince Ele Alınan Konular ve Yapılan Tartışmalar

Yaz okulu programı süresince;

- Davetli akademisyenler tarafından yaz okulu



konusu ile ilgili ulusal ve uluslararası deneyimlerin sunulması,

- Çalışma alanı olan Atatürk Orman Çiftliği'nin ziyaret edilmesi,
- Çalışma alanına ilişkin farklı meslek dallarından gelen uzmanlar ve katılımcılar arasında bilgi alışverişinin sağlanarak, yapılan tartışmalar doğrultusunda yeni fikirler geliştirmek üzere çalışma gruplarına ayrılması planlanmıştır.

Bu kapsamda ilk gün; Dr. Marco Keiner (ETH-İsviçre), Dr. Branko Cavric (Botsvana Üniversitesi) ve Dr. Ogenis Brillhante (IHS-Erasmus Üniversitesi, Hollanda) kuramsal sunumlar yapmışlar, ikinci gün ise Muhammed Gölbaş (AOÇ Müdürlüğü) Ali Ulusoy (TMMOB Mimarlar Odası), Eser Atak (TMMOB Şehir Plancıları Odası), Prof. Dr. Yalçın Memluk (AÜ Peyzaj Mimarlığı Bölümü), Doç. Dr. Baykan Günay (ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü), Doç. Dr. Mehmet Tunçer (Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü yarı zamanlı öğretim elemanı) ve Dr. Turgay Ateş (Serbest Şehir Y. Plancısı, Peyzaj Mimarı) tarafından yaz okulunun temelini oluşturan Atatürk Orman Çiftliği arazisinin bugünkü durumu, yaşadığı dönüşümler, yönetsel sorunlar ve geleceğine ilişkin geliştirilen fikirler ve projeler tartışmaya açılmıştır.

Sorunları ve Potansiyelleriyle Atatürk Orman Çiftliği

Bilindiği üzere Atatürk Orman Çiftliği; Türkiye Cumhuriyeti kurucusu Atatürk'ün girişimiyle 1925 yılında kurulmuştur. Atatürk Orman Çiftliği'ni kurmanın temel amacı Ankara'nın kuzey batısında yeşil bir sistem oluşturmak ve geliştirilen modern tarımsal girişimlerle yerel çiftçilere öncü olmak ve onları eğitmektir. Buradaki temel düşünce bu modeli tüm ülkeye yaymaktır. Başlangıçta 2000 hektar olan alan, Aydoğdu Mevki-i'ndeki arazilerin de eklenmesiyle 10200 hektara ulaşmıştır. Tüm arazinin mülkiyetine sahip olan Atatürk, 1937 yılında kamu kullanımı için araziye kamu mülkiyetine devretmiştir. 1950 yılında kabul edilen 5659 sayılı kanunla AOÇ özerk bir statüye sahip olmuş ve koruma altına alınmıştır. Ancak bu kanunda taşınmazların tanımı ve planlanması daha sonra ilan edilecek yönetmeliklere

birakıldığından, kuruluş amaçları doğrultusunda işletilememiş ve çiftlik arazisi çeşitli dönüşümlere uğramıştır.

Daha önce kentin saçaklarında yer alan ve kırsal alanlara geçiş niteliğinde olan alan, 1950 sonrası hızlı kentleşme ile birlikte yeni gelişme alanları ile çevrilmiştir. Kentteki yeni stratejik konumu sebebiyle özelleştirme baskısı ve uzun dönem kiralama politikaları ile karşı karşıya kalmıştır. 1950'lerden itibaren toplam alanın %45'ini kaybetmiş ve 10200 hektardan 3337 hektara inmiştir. Bu süre içinde 1866 hektarlık alan çeşitli amaçlarla, Milli Savunma Bakanlığı, Karayolları, Büyükşehir Belediyesi, Etibank, Devlet Demiryolları, Toprak Mahsulleri Ofisi, EGO, Bayındırlık Bakanlığı gibi çeşitli kamu kurumlarına satılmıştır. Bugün alanda tarım ve sanayi alanları ile doğal kaynakları içeren kamu mülkiyetindeki araziler bulunmaktadır. Arazinin %62'sini tarım arazileri, %28'ini orman, park, parseller ve yollar oluşturmaktadır.

Çalışma Grupları ve Elde Edilen Sonuçlar

Yaz okulu süresince yapılan tüm tartışmalar 5 farklı temaya sahip çalışma gruplarına ışık tutmuştur.

- Metropoliten Alanlarda Doğa Koruma ve Ekolojik Planlama Yaklaşımları
- Doğal ve Kültürel Değerlerin Sürdürülebilirliği Kapsamında Kentsel Dönüşüm ve Alternatif Modeller
- Açık ve Yeşil Alanlarda Arazi Yönetimi ve Politika Üretimi
- Ekonomik Gelişimde Açık ve Yeşil Alanlar
- Sürdürülebilir Ulaşım: Bisiklet Yolları ve Donatılarının Planlama ve Tasarımı

Bu çalışma grupları, bir haftalık yoğun çalışma temposunun ardından, kendi temaları üzerinden çeşitli fikirler üretmişlerdir.

1. Çalışma Grubu: Metropoliten Alanlarda Doğa Koruma ve Ekolojik Planlama Yaklaşımları

(Koordinatörler: Dr. Branko Cavric, Yrd. Doç. Dr. Kübra Çamur, Araş. Gör. Nilüfer Güner)

1950 yılında kabul edilen 5659 sayılı kanunla AOÇ özerk bir statüye sahip olmuş ve koruma altına alınmıştır

**PLANLAMA
2005/4**

“Çiftliğin gerçek ve tarihi kimliğinin kaybedilmesi” temel problem olarak kabul edilmiştir

Grubun amacı AOÇ alanında yanlış planlama kararları ve uygulamalarından kaynaklanan, ekolojik dengenin bozulmasına neden olan problemlerin net olarak ortaya konması, aynı zamanda AOÇ’ye yönelik bütünsel ekonomik ve çevresel planlama yaklaşımının belirlenmesidir.

Çalışma grubu kapsamında, koruma ve ekolojik planlama ile ilgili olarak AOÇ alanı için;

1. Kamusal ilginin eksikliği ve halk katılımının yetersizliği
2. Ekolojik, ekonomik ve sosyal tüm yasal boyutların daha iyi anlaşılması
3. Ekolojik temelli, sürdürülebilir ve stratejik planlama yaklaşımları olmadan yapılan/yapılacak olan planlama çalışmalarının olumsuz sonuçları
4. Ahlaki bakış açıları
5. Ankara Metropolitan Alanı için ekolojik bir denge unsuru olan alanın kaybedilmesi olasılığı

olmak üzere beş temel sorunsal tanımlanmış ve çalışmalar bu problemlere yanıt aramaya yönelik olarak geliştirilmiştir;

Bu problemlerden yola çıkarak AOÇ’ye ilişkin bütünsel çevresel planlama yaklaşımı 3 aşamada geliştirilmiştir;

1. Çalışma alanına ilişkin analizlerde kullanılmak üzere uygun veri setinin geliştirilmesi
2. Problem analizi
3. Farklı paydaşların farklı etkilerini görmek üzere çok ölçütlü etki analizi

Çalışma grubu gerekli veri setlerinin hazırlanma-

sının ardından, AOÇ alanının özellikle ekolojik yapısı ile ilişkili olarak temel problemler üzerinde tartışmış ve problemleri genel problemler ve mevcut problemler olmak üzere iki ana grup altında toplamıştır;

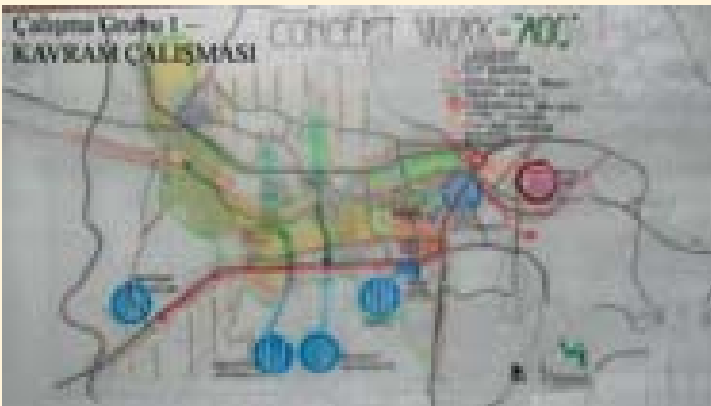
Genel Problemler

- Çiftliğin gerçek ve tarihi kimliğini kaybetmesi
- Ekolojik açıdan dengesiz gelişme
- Kamunun bilinçsizliği, olumsuz gelişmelerin farkında olmaması ve kuşkuculuğu
- Çiftlik alanının sınırlandırılmış kullanımı
- Özel alanlarda farklı kullanımların yoğunlaşması ve kamu kullanımının yetersizliği
- Ekolojik koruma bölgelerinin olmayışı
- Yeterli finansal kaynak olmayışı

Mevcut Problemler

- Pazar alanı ile sınırlı ağ bağlantıları
- İki önemli ulaşım arteri arasında olmasından kaynaklı erişilebilirlik problemi
- Alandaki tarihsel kullanımların ve uygun işlevlerin bilinmemesi
- Üretim sonucu elde edilen ürünlerin verimsiz olması
- Alanın ormansızlaşması, geniş boş alanların bulunması ve yeşil alanların süreksizliği
- Düzensiz, kural dışı, müdahalesiz kullanımlar
- Tarım alanlarında kentsel kullanımlardan kaynaklı kirlilik

Bu analiz sonucunda, “Çiftliğin gerçek ve tarihi kimliğinin kaybedilmesi” temel problem olarak kabul edilmiştir. Problemler ve farklı paydaşların etkileri tanımlandıktan sonra geleceğe ilişkin bir vizyon oluşturulmaya çalışılmıştır. “Gelecek nesillerin yararlanacağı, devlet tarafından desteklenen bir kamusal açık alan olarak özerk bir AOÇ yaratmak” vizyonu çerçevesinde planlama hedef ve stratejileri tanımlanarak, örgütsel yapı tartışılmıştır. Sonuç olarak, sadece özel ve kamu taleplerini dengeleyen, katılımcı bir yapının çiftlik üzerindeki aşırı baskıyı kontrol edebileceğine karar verilmiştir.



Belirlenen hedef ve stratejiler sonrasında şu temel sonuçlara varılmıştır;

- Öncelikle, kayıp araziler (kiralanan, satılan, başka kullanımlarla çevrelenen ya da parçalanmış araziler) korunmalıdır.
- İkinci olarak yönetim sistemi değiştirilmelidir. Belediye yapısından farklı olarak özerk ve orijinal bir yönetim sistemi geliştirilmelidir.
- Üçüncü olarak şeffaf, pozitif, esnek, hızlı, etkili, sonuca dayalı, katılımcı bir yönetim biçimi oluşturulmalıdır.
- AOÇ'ye ilişkin vizyona dayalı, kimlik yaratan projeler geliştirilmelidir.
- Uygulamaya yönelik bir AOÇ yasası hazırlanmalı ve yürürlüğe konmalıdır.

2. Çalışma Grubu: Doğal ve Kültürel Değerlerin Sürdürülebilirliği Kapsamında Kentsel Dönüşüm ve Alternatif Modeller
(Koordinatörler: Prof. Dr. Tansı Şenyapılı, Yrd. Doç. Dr. Özlem Güzey, Yrd. Doç. Dr. Ayşe Tekel)

Çalışma grubunda temel problem öncelikle Ankara kentinin bir vizyon ve misyona sahip olmaması ve bu vizyon ve misyon içerisinde Atatürk Orman Çiftliğinin rolünün belirsizliği olarak belirlenmiştir.

Ankara'nın vizyonu

- “Dünya Kenti”
- “Kültür” ve “Bilgi”de uzman
- Başkent olması nedeniyle bir “Yönetim Merkezi” olarak belirlenmiştir.

Bu vizyon içerisinde AOÇ'nin rolünü saptayabilmek için alana ilişkin öncelikle SWOT analizi yapılmış ve bu analiz sonucunda AOÇ'nin;

Güçlü yönleri:

- Tarihsel önemi,
- Verimli arazilere sahip olması,
- Merkezi konumda olması,
- Açık alan niteliğini koruması,
- Kent bütünü içerisinde diğer yeşil sistemlerle bağlantı kurabilecek konumda olması,

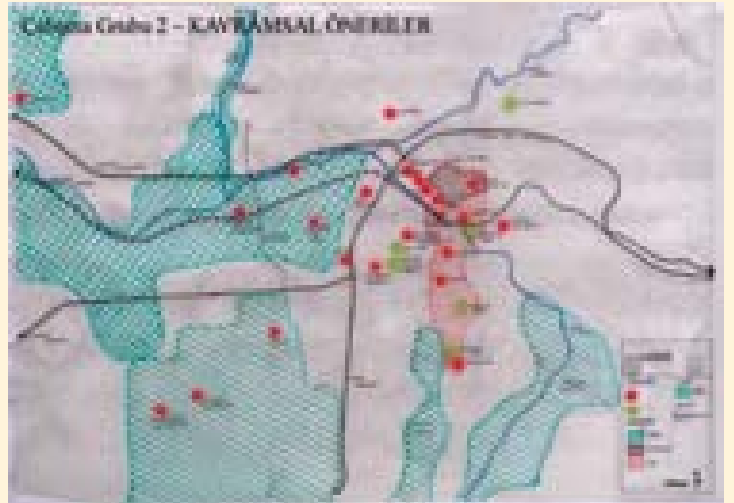
- Üniversitelere yakın olması,
- Ana ulaşım ve tren yolu bağlantıları

Zayıf yönleri:

- Alanın %90 halkın kullanımına kapalı olması,
- Kent bütünü ile ulaşım sisteminin zayıf olması,
- Kent bütünündeki diğer yeşil alanlarla bütünleşmesinin olmaması,
- Üniversitelerle bağlantıların zayıf olması,
- Yönetiminde teknolojik gelişim için araştırma ve geliştirme bölümünün olmaması,
- Stratejik plana sahip olmaması.
- Kuruluş amacının güncel ihtiyaçlara cevap verememesi
- Bu alanının kendisini yeniden yapılandırması için gerekli bütçenin olmaması.

Fırsatlar:

- Ulaşılabilirliğin yüksek olması,
- Ankara için bir sembol ve odak noktası niteliği,
- Kente ilişkin kararların alınmasında halkın duyarlılığı,
- Çiftliğin Ankara'da yeşil alan ihtiyacını karşılayacak bir yapıda olması,
- Araştırma, geliştirme ve bilgi teknolojileri için pilot alan olarak kullanılabilecek olması,



- Ankara ölçeğinde kentsel yeşilin sürekliliğinin olmaması ve kentin açık ve yeşil alan ihtiyacı
- Parçalanmış kullanımlar, kimliksiz alanlar
- Değişik arazi kullanımlarının bağlantısının zayıflığı, izole kullanımlar
- Kentsel baskıya ve yönetim zayıflığına bağlı uygun olmayan kullanımlar
- Ekoloji, sürdürülebilir gelişme ve su yönetimi konuları çerçevesinde bakılması gereken yeşil alanlar,
- Koruma ve yönetim eksikliğinden doğan kirlenmiş su ve toprak yüzeyleri

Problem analizi sonrası temel problem “AOÇ kendi alanı içinde ve kentsel sistemde parçalanmış, kentsel çiftlik ve rekreasyon özelliğini kaybetmiş ve kentin açık ve yeşil alan sistemiyle entegrasyonunu yitirmiştir” olarak belirlenmiştir.

Ortaya konan vizyon ise “AOÇ kültürel merkez ve bilgi teknoloji merkezi olarak; planlama, üretim ve yönetim dallarını bütüncül olarak birleştiren bağımsız bir duruma getirilmeli, zirai teknoloji geliştirme alanı olmalı, kuruluş amacına uygun olarak bütüncül ve sürdürülebilir bir yaklaşımla çalışmalı ve değişen sosyal, ekonomik ve fiziksel gereksinimlere göre yeniden yapılandırılmalıdır.”

AOÇ’de bugün, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı’na bağlı ve mülkiyet kontrolü de Hazine’nin elinde olan AOÇ Müdürü, müdür yardımcısı ve altında teknik müdürlükler (tarla, hayvancılık, atölyeler gibi) ve idari müdürlükler (muhasabe, personel, ticaret ve hukuk) bulunan örgütsel yapı söz konusudur.

Yapılan çalışmaların ardından önerilen özel alan yönetim organizasyon şemasında ise; AOÇ yönetimi altında, Stratejik Planlama ve Gayrimenkul, Tarım ve Teknoloji, Personel ve Finansal İşler, Halkla İlişkiler ve Pazarlama, Kültürel İşler gibi ofisler kurulması ve bu ofislerin içinde AR-GE, üretim gibi birimlerin çalışması, bir danışma ve koordinasyon komitesinin AOÇ yönetimine destek vermesi, bu komitede de ilgili bakanlıklardan, meslek odalarından ve sivil toplum örgütlerinden temsilciler bulunmaktadır.

4. Çalışma Grubu: Ekonomik Gelişimde Açık ve Yeşil Alanlar

(Koordinatörler Dr. Ogenis Brillhante, Öğr. Gör. Dr. Tanyel Ecerel, Öğr. Gör. Dr. Çiğdem Varol)

Bu grubun temel amacı AOÇ alanı içerisinde yer alan ekonomik aktivitelerin kente olan katkısının boyutlarını ortaya koymak ve AOÇ’nin gelecekte bu konuyla ilgili nasıl bir gelişim gösterebileceğini tartışmaktır.

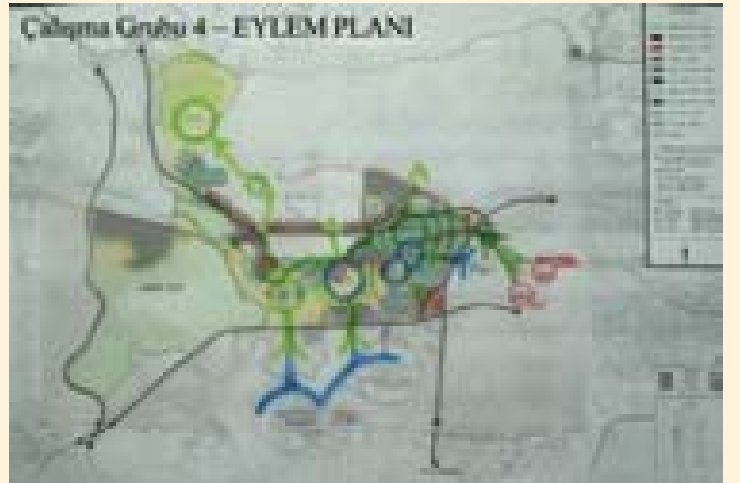
Bu kapsamda çalışma grubu ilk olarak çeşitli araştırma konuları saptamıştır:

- AOÇ’nin kurulmasındaki ekonomik amaçları incelemek,
- Bu ekonomik amaçtan zaman içinde giderek ayrılmanın nedenlerini anlamak,
- Özelleştirme politikalarının olumsuz etkilerini ortaya koymak,
- Mevcut tarım, sanayi ve hizmet sektörlerini tanımlayarak AOÇ’nin metropoliten alan içindeki ekonomik rolünü tartışmak,
- Alanın ekonomik potansiyellerini tanımlamak,
- Alanın Ankara Metropoliten Alanı içindeki gelecekteki kimliğini tartışmak ve yeni ekonomik işlevleri tanımlamak,

Bu saptamaların ardından AOÇ için belirlenecek stratejik gelişmeyi tanımlamada 5 aşamalı bir yöntem izlenmiştir.

1. Durum analizi
2. Problem analizi

“AOÇ kendi alanı içinde ve kentsel sistemde parçalanmış, kentin açık ve yeşil alan sistemiyle entegrasyonunu yitirmişti”



3. Vizyon oluşturma

4. Hedefler

5. Eylemler

AOÇ'nin mevcut durumu ekonomik bakış açısıyla analiz edildikten sonra, problem analizinde ortaya konulan çok çeşitli problemlerin içinden temel problem "Atatürk Orman Çiftliği'nin sosyo-ekonomik kimliğinin kaybolması" olarak belirlenmiştir.

10 yıllık hedef sürede alan için belirlenen vizyon ise "Sürdürülebilir Ekonomik Kalkınmanın Sağlanarak Atatürk Orman Çiftliği'nin Yeniden Doğuşu" olmuştur. Bu vizyonun gerçekleştirilmesinde Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin kurumsal açıdan önemli bir rol oynayacağı düşünülmüştür. Ortaya konulan vizyonun gerçekleştirilmesinde 4 hedef önemli rol oynayacaktır.

Belirlenen 2015 hedef yılına kadar;

- Yeşil aksı bozan ve çevresel kalitenin kaybedilmesine yol açacak sanayi birimlerinin kaldırılması
- İstihdam yaratacak ve çevresel kaliteyi koruyacak yeni sosyal, teknik ve araştırma aktiviteleri yaratmak,
- Vizyonun gerçekleşmesine katkı sağlayacak biçimde Ankara Master Planının ve AOÇ için eylem planlarının hazırlanması
- Otorite ve finansal açıdan daha katılımcı bir yönetim yapısının oluşturulması

Bu hedefleri gerçekleştirecek eylemler ise şu şekilde belirlenmiştir:

- Sanayi alanlarının ticari ve kültürel aktivitelere yönelik dönüştürülmesi ve bu alanlarda yaklaşık 1000 kişiye istihdam sağlanması,
- Alanın ortasında ve batısında Ankara Büyükşehir Belediyesi Planlama Dairesi ve AOÇ Mekansal Planlama Dairesi koordinatörlüğünde 1500 hektarlık yeni yeşil alan yaratılması
- AOÇ kimliğinin sürdürülmesinin sağlanmasında alan içinde 10000 hektarlık tarım arazisinin korunarak burada katma değeri yüksek ürünler üretilmesi
- Çimento fabrikası, tekstil fabrikası ve kömür depolama alanlarının yeni bilimsel araştırma merkezlerine dönüştürülmesi

- Bira ve şarap fabrikasının ve silah fabrikasının sanayi müzesi ve eğitim merkezleri haline dönüştürülmesi

- AOÇ kimliğini ve çevresel değerleri koruyacak biçimde katılımcı bir yaklaşımla Ankara Master Planının hazırlanması ve eylem planlarının uygulanması

- AOÇ'nin çevresel ekonomik kalkınmasını teşvik edecek biçimde yasal ve yeniden yapılandırılması

5. Çalışma Grubu: Sürdürülebilir Ulaşım: Bisiklet Yolları ve Donatılarının Planlama ve Tasarımı

(Koordinatörler: Doç. Dr. Hülagü Kaplan, Araş. Gör. Hayri Ulvi)

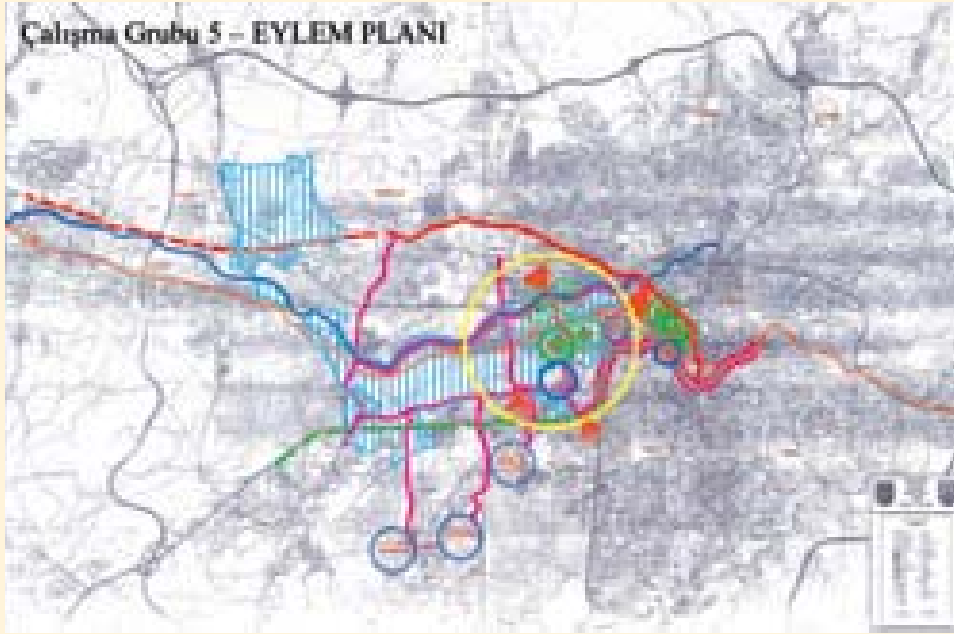
Büyük kentlerde metro, hafif raylı sistemler gibi ana ulaşım sistemleri çok yüksek seviyedeki yolculuk taleplerine göre güzergah oluşturduklarından, belli seviyenin altında kalan yolculuk talepleri otobüs, dolmuş, eklemli otobüs gibi daha az seviyedeki talepleri karşılayan alternatiflerle çözülmeye çalışılmaktadır.

AOÇ'de olduğu gibi çok daha az seviyedeki yolculuk taleplerinin hızlı, sağlıklı ve mevcut ulaşım dokusuna çok pratik bir şekilde uyum sağlayabilecek çözüm arayışlarının cevabı ne olabileceği bu çalışma grubunun ana amacını oluşturmuştur. Bisiklet ve bisikletli ulaşım konusu topografyası uygun yerleşim alanlarında bu noktada ilk akla gelen çözüm olmaktadır.

AOÇ arazisi de Ankara kentinin ortasında kentsel bisiklet ağı uygulaması için hem konum hem de topografya bakımından oldukça uygun durumdadır.

Tüm bunlar göz önüne alınarak çalışma grubunda şu çalışmalar yapılmıştır:

- Potansiyellerin ve sorunların yerinde tespiti için 50 kişilik bir bisikletli grubu olarak Gazi Üniversitesi Mühendislik- Mimarlık Fakültesinden çıkılıp AOÇ'ye gidilmesi, belli güzergahlarda bisiklet turu yapılarak gözlemsel deneyin gerçekleştirilmesi,
- Bisiklet yolları ve donatıları ile planlama ve tasarım kuramının ortaya konması,
- Ankara kenti ve AOÇ'de bisiklet kullanımının nedenselliğinin araştırılması,



- AOC'nin bisiklet kullanımı için potansiyellerinin tespiti ve bazı mekansal tasarımların üretimi (fikir projeleri)

- Bisiklet teorisi ve pratiğinin bütünleşmesi

Çalışma alanındaki bisiklet güzergahının belirlenmesinde şu ilkeler göz önünde bulundurulmuştur:

- Ankara; bir eğitim-üniversiteler kentidir. AOC de bu kentin merkezinde aynı zamanda pek çok üniversitenin de arasında bulunmaktadır.
- AOC ile komşu üniversite arazileri: Gazi Üniversitesi Rektörlüğü, Gazi Üniversitesi. Müh-Mim.Fakültesi., ODTÜ Yerleşkesi, TOBB Yerleşkesi, Hacettepe Yerleşkesi. Bu üniversite yerleşkeleri arasındaki bağlantı bir bisiklet ağıyla güçlendirilmelidir.
- Bisiklet ağı AOC'nin içine ulaşırken önemli kentsel arazi kullanımlarıyla da bağlantısı olmalıdır (Atatürk Kültür Merkezi, Gençlik Parkı, vd.)
- Bisiklet ağı AOC'nin bütün kapıları arasında bağlantıyı sağlayabilmelidir.
- Bisiklet ağı AOC içindeki farklı arazi kullanımları arasında kolayca erişebilirliği sağlamalıdır.

AOC'nin ulaşım sisteminde bisiklet ağının nasıl adapte edileceği, bisiklet şeritlerinin nasıl

çalışacağı, bisiklet park yeri ve kapasiteleri konularındaki tartışmaların ardından, AOC içindeki bisiklet güzergahında yapılacak en pratik çözümlerin; mevcut taşıt yollarında revizyon yapılabilecek olanların belirlenerek bisiklet ile paylaşım düzenlemesine gidilmesi ve bisiklet kullanım şeritlerinin renkli agregalarla hissedilebilirliğinin artırılması olduğuna karar verilmiştir. Bunlarla birlikte ana kapı giriş düzenlemeleri, bisikletli mola noktaları ve bisiklet park alanları düzenleme çalışmaları yapılmıştır.

Sonuç Yerine

Atatürk Orman Çiftliği örneğinde olduğu gibi Ankara Metropoliten Alanı içinde çok çeşitli sorunlar ve potansiyeller yer almaktadır. Sorunların çözümünde ve potansiyellerinin değerlendirilmesinde çok disiplinli fikir geliştirme ortamları büyük önem taşımaktadır. Bölümümüz tarafından gerçekleştirilen yaz okuluna gösterilen ilgi bu tür aktivitelere olan ihtiyacı ortaya koymuştur. Atatürk Orman Çiftliği özelinde ekonomik, sosyal, mekansal ve yönetsel sorunların irdelendiği ve bu sorunların çözümüne yönelik farklı fikirlerin geliştirildiği bu çalışmanın Ankara'nın yaşadığı sorunlara çözüm üretmek adına önemli bir adım olduğu düşünülmektedir. Önümüzdeki yıllarda da Ankara için planlama, tasarım ve yönetim konularında farklı fikirlerin ortaya konulacağı ulusal ve uluslararası katılımlı çalışmalara devam edilmesi planlanmaktadır.

Ulus Tarihi Kent Merkezi Koruma Islah İmar Planı: 1986-2006 Koruma Planından YENİLEME Planına

Funda ERKAL¹, Ömer KIRAL², Baykan GÜNAY³

¹Y. Şehir Plancısı,
²Y. Şehir Plancısı,
³Doç. Dr.,
Şehir Plancısı,
ODTÜ Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi, 14 Ocak 2005 tarihinde yapmış olduğu toplantıda “Ulus Tarihi Kent Merkezi Koruma Islah İmar Planı” ile ilgili olarak iptal kararı aldı. Bilindiği gibi söz konusu Ulus Planı, Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 10 Kasım 1989 gün ve 954 sayılı kararı ile uygun bulunmuş ve Ankara BSB Meclisi’nin 15 Ocak 1990 gün ve 33 sayılı kararlarıyla onaylanmıştı. Ulus Planı’nın 15 yıl sonra ortadan kaldırılmak istenmesiyle şehircilik tarihine anti-planlama anlayışına örnek olarak geçecek büyük bir kriz yaratılmış oldu.

Ulus Planı’nın Nitelikleri ve Uygulama Süreci

Ulus Planı, Başkent Ankara’nın korunması gerekli tarihi ve kültürel varlıklarını, değerlerini barındıran geleneksel kent merkezinde yaklaşık 110 hektarlık bir alanı kapsamaktadır. Diğer yandan bu alan, kentin merkezi iş bölgesini barındıran; tarihi, kent- sel ve arkeolojik sitler üzerinde bulunan, kentin en karmaşık yapısına sahip parçasıdır.

Ulus Planı bilindiği gibi 1986 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen bir planlama yarışması sonucunda birincilik kazanan proje (R. Raci Bademli -ekip başı-, Ömer H. Kiral, Turgay Ateş ve Abdi Güzer) esas alınarak, 1987-1989 yıllarında ODTÜ AGUDÖS Projesi kapsamında hazırlanmıştır. Proje grubu, R. Raci Bademli proje yöneticiliğinde şehircilik, mimari ve kent mobilyası tasarımı alt proje gruplarından oluşmuştur. Şehircilik alt proje grubunda Ömer H. Kiral, Baykan Günay,

Funda Erkal, Zeki K. Ülkenli, Can Kubin, Deniz Altay ve Neriman Şahin, Ertuğrul Morçöl, Yeşim Nalcioğlu ile yardımcıları Elvan Gülöksüz, Tülin Özbiçer, Gülay Durmaz, Figen Öğütçü, Alpay Erkal, Haldun Ülkenli, Bora Temizsoy, Mehmet Bektaş, Argun Dağçınar, Salih Subra; Mimari alt proje grubunda Abdi Güzer, Çiğdem Tacal, Korkut Onaran ve Barış Eyikan; Kent Mobilyası Tasarımı alt proje grubunda Mehmet Asatekin yer almışlardır. Proje grubunda Alaaddin Egemen Peyzaj danışmanı, Rüştü Yüce ise Ulaşım danışmanı olarak katkıda bulunmuşlardır. 1989-1994 yılları arasında Büyükşehir Belediyesi İmar Daire Başkanlığı görevini kabul eden R. Raci Bademli, Ulus Planı’nın onaylanması ve uygulanması sürecini de yönetmiştir.

Ulus planlama çalışmaları kapsamında merkezi iş alanının yapısı, gelişme eğilimleri, metropoliten ölçekteki makroform ilişkileri değerlendirilmiştir. Sorun ve olanakların tespiti, vizyon ve hedeflerin oluşturulması, stratejilerin belirlenmesi, uygulamanın yönetimi gibi çalışmalar ise hem planlama hem de uygulama sürecinin içinde geliştirilmiştir. Kentin bu bölümündeki hızlı yapılaşma baskılarının, kentin yeni gelişme alanlarına, yeni merkezlerine yönlendirilmesiyle azaltılacağı, doğru yerde korumanın, doğru yerde gelişme ile sağlanacağı ortaya konmuştur. Ulus Tarihi Kent Merkezinin, Kazıkçı Bostanları ve eski Hipodrom’un yer aldığı Kuzeybatı yönünde gelişmesi stratejisi planlanmıştır.

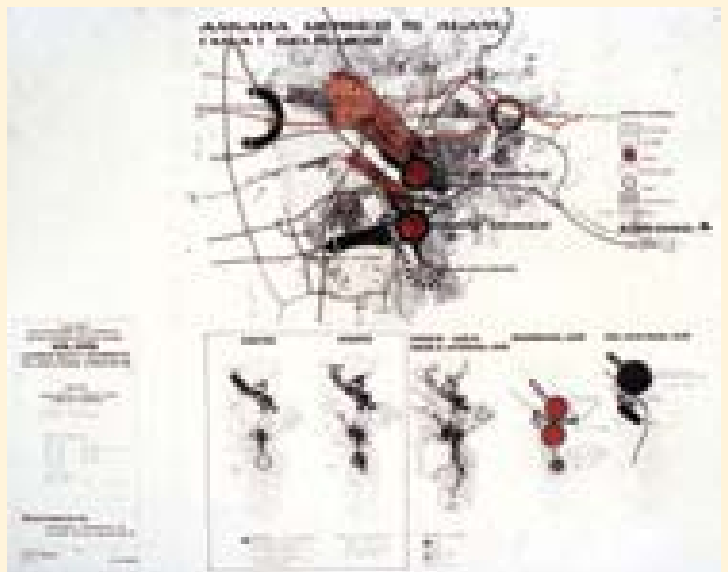
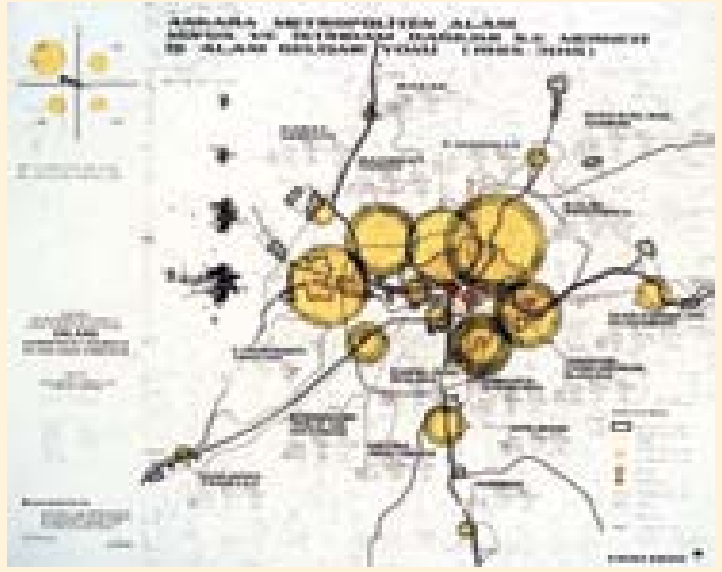
Ulus Planı’nın makroformu, aynı ekip tarafından hazırlanan Ankara Metropoliten Alanında Nüfus ve İstihdam Dağılımı ile Merkezi İş Alanının 1985-2015 yılları arasındaki Gelişme Yönünü belirleyen

1/100.000 ölçekli çalışma ile Kentsel Yapı Öğeleri ve Merkezi İş Alanının İkili Bünyesini belirleyen 1/50.000 ölçekli çalışmaya dayanmaktadır.

Ulus Planı'nın onaylanmasına kadar olan dönem için Yapılaşma Ara Planı üretilmiş, bir yandan analiz çalışmaları devam ederken diğer yandan bütünlük arzeden alt parçalar, "proje paketleri" belirlenerek "planlama ve eylem bölgelemesi" yapılmıştır. Bugün duymaya ve kullanmaya alıştığımız bu tanımlar ile strüktür, strateji, ana plan, yapısal plan, ara plan, program alanı gibi kavramlar ilk kez Ulus Planı'nın özellikleri gereği üretilmiş ve kullanılmıştır.

Proje paketleri özelinde gerçekleştirilen Doğal Veriler, Arazi Kullanımı, Kat Yükseklikleri, Yapı Kalitesi, Yapı Karakter Değerlendirmesi, Ulaşım Bilgileri, Çevre Değerleri gibi analizlerden yalnızca çevre değerleri ele alındığında dahi, geliştirilen inceleme dilinin duyarlılık düzeyi öğreticidir. Bu çalışma ile her parça için, alana girişler, özellikli yapı ve yapı grupları, geçit, avlu, alınlık vb korunması gerekli yapısal unsurlar, sürekliliği olan cephe dizileri, taş duvarlar, özgün sokak döşemeleri, sokak üstü örtüleri, minare, merdiven, basamak, çeşme, mezar, sur ve kalıntılar, anıtsal ağaçlar ve yeşil alanlar, aydınlatma elemanları, tanımlı/tanımsız meydanlar, değerlendirilebilir boş alanlar, sokak vistası veya kent vistası veren bakı noktaları gibi zengin bir içerikte inceleme ve tespitler yapılmış, özgün gösterim dili geliştirilerek görselleştirilmiştir. Hangi öğelerin ve yapıların, nasıl korunacağına ilişkin matrisler hazırlanmış, plan kararlarında bu matrisler esas alınmıştır. Bu çalışma, mimarlar, koruma uzmanı mimarlar, restoratörler, arkeologlar ve tarih uzmanlarının da birikimlerini yansıttığı bir etkileşim laboratuvarı işlevi görmüş, ölçekler arasında, analiz ile plan kararları arasında, uzmanlıklar arasında gidip gelen bir geri besleme sürecinde yürütülmüştür. Kamu ve Özel Proje paketleri için 1/500, 1/200, 1/100, 1/50 ölçeklerde çalışmalar, 1/1000 ve 1/5000 plan çalışmaları öncesinde, sırasında ve sonrasında sürekli revize edilerek, geliştirilerek ilerlemiştir.

Uygulama öncelikleri açısından Belediye ile eşgüdüm içinde bir çalışma sürdürülmüştür. Hacıbayram Meydanı ve çevresi, Belediyenin öncelikle uygulamak istediği bir proje paketi olarak hem kendi içinde, hem de Hükümet Meydanı ve Bentderesi için geliştirilen Kuzeydoğu Katlı Otopark-Çarşı-Terminal Düzenlemesi Proje Paketleriyle birlikte yaya öncelikli bir Strüktür Planı çerçevesinde ele



Her bir
alanda,
yapı ölçe-
ğinde,
“koruna-
cak yapı”,
“doğgun
yapı”,
“yeni yapı”
gibi karar-
lar getiril-
mektedir

alınmıştır. Ulus Planı, Koruma Program Alanları’nın yanısıra Koruma Ağırlıklı Islah Program Alanları ve Yenileme Ağırlıklı Islah Program Alanları tanımlamaktadır. Her bir alanda, yapı ölçeğinde, “korunacak yapı”, “doğgun yapı”, “yeni yapı” gibi kararlar getirilmektedir. Her bir yapı türü için, yapının ek kat olanağından, çevreye uyumlu cephe düzenlemesine, arkad ve pasaj düzenlemesinden kat ayırımı ve arka yaklaşma sınırı düzenlemesine kadar her biri için maddelerce ayrı özgün uygulama, müdahale biçimi tarif edilmektedir. Çalışmanın özgün pek çok niteliğinden bir diğeri ise, mevcut imar haklarının dondurulması, daha fazla yapılaşma ve nüfus yoğunluğu getirilmemesi, hatta korunacak değerlere zarar verdiği durumlarda kat indirimi öngörülmesi, korunması gereken bölümlerin, mutlaka dönüşme, yapılaşma izni verilmesi uygun olan bir başka parça ile birlikte ele alınması, kamulaştırmadan çok toplulaştırma ve yeniden daha büyük parçalar halinde dağıtım önerilerek kamuya maliyetlerin azaltılması, hakların da korunmasının sağlanmasıdır. Koruma Amaçlı Toplulaştırma/Kamulaştırma Parselleri ile Yeni Yapılaşma Amaçlı Toplulaştırma/

Kamulaştırma Parselleri Planda ve Plan notlarında tek tek belirlenmiş, koşulları yazılmıştır. Ulus Planı’yla belirlenen “Hacıbayram ve Çevresi Koruma ve Sağıklaştırma Program Alanı” içinde tanımlanmış olan “Hacıbayram Camisi Çevresi Kamu Proje Alanı (KPA-2)”nda 1989-1994 döneminde gerçekleştirilmiş Hacıbayram Kentsel Tasarım Proje uygulaması yapılırken katılımcı bir planlama uygulama modeli geliştirilmiştir. Çevredeki parsel, dükkan vb sahipleri ile tek tek ve toplu halde görüşmeler yapılmış, bu yeni sistem anlatılmış, ikna-uzlaşma ve müzakere süreçleri denenmiştir. Kendi mülkiyetlerinden bulunduğu yer itibariyle vazgeçmeleri durumunda haklarının yok olmadığı, bir başka yapılaşmaya uygun yerde imar haklarının kullanılacağı, üstelik bu durumda elde edecekleri mülkün, yakınındaki çevre düzenlemesi, restorasyon vb yatırımlarla daha da değerlendirileceği anlatılabilmektedir.

Ulus Planı uygulama sürecinde ortaya çıkabilecek planlama ve tasarım revizyonlarında izlenecek yöntem de plan hükmü olarak tanımlanmıştır. Revizyon çalışmalarını yürüteceklerin;



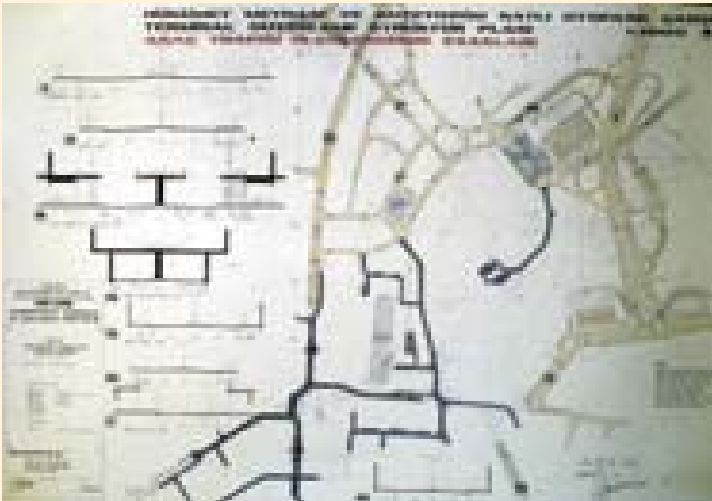
“...revizyon önerilerini sunmadan önce ele alınan parsel ve/veya parseller ile yakın çevreleri bağlamında en az sekiz konuda 1/500 veya 1/200 ölçekli mevcut durum tespitlerinin yapılması, ve planlama/tasarım sorunsalının net olarak ortaya konulması gerekmektedir. Bundan sonra, Ulus Planı’nın özüne (plan esasları ile tutumlarına) ters düşmemek koşuluyla hazırlanacak 1/200 veya 1/500 ölçekli plalama/tasarım seçeneklerinin Altındağ Belediyesi’ne incelenmek üzere iletilmesi lazımdır. Altındağ Belediyesi ise, Ankara BŞ Belediyesi ve Ulus Planı Müellifi (ODTÜ)’nün olumlu görüşlerini almak ve bu süreç içinde benimsenen öneriyi Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu (KTVKK)’nın dikkatine sunmak durumundadır. Daha sonra, KTVKK’nun kararı doğrultusunda kesinleşen 1/200 veya 1/500 tasarım önerisi esas alınarak gereken 1/1000 ölçekli plan değişikliği önerisinin hazırlanması ve bu önerinin Altındağ Belediye Meclis kararına bağlanması gerekmektedir. 1/1000 ölçekli plan değişikliği kararının Ankara BŞ Belediye Başkanlığı tarafından onaylanmasından sonraysa, Ankara KTVKK’nun uygun kararı ile yürürlüğe girmesi söz konusudur.” (1)

Planın özgün uygulama araçları üretmesinin yanı sıra, bunu algılayan, yapısını buna göre uyarlayan, yeniden organize olan bir belediye yönetimine de ihtiyaç olduğu kesindir. Raci Bademli’nin bu çalışmaların tamamlanmasını izleyen yıllarda İmar Daire Başkanı olarak planı uygulayacak yapıyı yeniden kurgulaması (ATAK, İKOME, GETAP vb) uygulamalara başarılı bir başlangıç oluşturmuştur.

Ulus Planı, tanımladığı program alanları, kamu-özel proje alanları, proje paketleri kategorileri ile açık alanlar ve parsellerde yapılması öngörülen düzenlemelerle yapı ölçeğinde ele alınan mimari projeler üzerinde bir Ana Plan niteliğindedir. Raci Bademli’nin Ocak 2002’de yazmış olduğu “Hacıbayram Camisi Çevresi Kamu Proje Alanı (KPA-2) Kentsel Tasarım Planı Çalışması Tespit-Değerlendirme ve Açıklama Raporu”ndan alınan aşağıdaki bölüm, bu nitelikleri özetlemektedir:

“Bu planın temel özelliği koruma amaçlı kentsel tasarım ve planlamaya “süreç yönetimi” vurgusu ile yaklaşmasıdır. Plan notları, Ulus Planlama Alanı’nda yapılacak uygulamala-





rın kesin sonuçlarını değil; 1/1000 ölçekli “Yapılaşma Düzeni”, “Kentsel Tasarım” ve “Altyapı ve Proje Paketleri” planlarından oluşan Koruma İslah İmar Planı ile belirlenen sonuç durum esaslarının hangi süreç içinde, nasıl hayata geçirileceğini ve bu sürecin ana ilkeleri ortaya koymaktadır.

Bilindiği gibi, Ulus Planı koruma amaçlı tasarım ve planlama literatürüne yeni kavramlar kazandırmıştır. İlkın, “Ara Plan” kavramı ve “Plan Alanı” ile “Program Alanı” ayrımları ülkemizde eylemli planlama (pro-aktif planlama, pro-active planning)’nın öncü örnek uygulamalarına zemin sağlamıştır. Sonra, planlama alanı içinde mülkiyeti (dolayısıyla, sahiplilik ve sorumluluğu) esas olarak tanımlanan “İşler” ya da, “Projeler, Proje Paketleri” de eylemli planlama uygulaması için bir başka yeni açılmıdır. Bu arada, “işler” ya da “projeler, proje paketleri” temelinde, 1/1000 ölçekli mülkiyet, kullanım, yapı, ulaşım/dolaşım, altyapı ve kentsel peyzaj kararlarının, 1/500 ve 1/200 ölçekli çalışmalarla ayrıntılandırılması esası ve böylelikle proje sahibi, Ankara BŞB, İlçe Belediyesi, plan müellifi ve Ankara KTVKK arasında müzakere edilebilmesini sağlayan bir katılım mekanizması geliştirilmiştir. Bu mekanizma, Ulus Planı uygulamalarını ülkemiz planlama deneyiminde özgün bir konuma yerleştirmektedir. Son olarak, parselasyon planlarının 1/500 ve/veya 1/200 ölçekte hazırlanması ve parselasyon planında mülkiyet düzenleme yanısıra yapılaşma, kullanım, peyzaj, altyapı, ulaşım/dolaşım vb hususların da gösterilerek, tapunun şerhler hanesine işlenmesiyle, yasal geçerliliği olan yepyeni bir “kentsel tasarım belgesi”nin yaratılmış olması dikkate değer bir özelliktir. İşte, Ulus Planı’nın onaylandığı tarihten (1990) bu yana, yani 12 yıldır, tüm bu özellikleriyle ve başarıyla uygulanıyor olması, öngörülen yenilikçi planlama anlayış, yaklaşım, kavram ve mekanizmaları ile elde edilen sonuçların ayrıca ele alınarak değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır.

Ulus Planı’nda mülkiyet, “kamusal alanlar (yol, otopark, yeşil alan gibi parsel numarası almayan alanlar)” ve “mülk alanlar” olarak iki ayrı kategoride değerlendirilmiş

ve “mülk alanlar”, a) kamu mülk parselleri ve, b) özel mülk parselleri olarak ikiye ayrılmıştır. Kamusal alan ağırlıklı projeler “Kamu Proje Alanları (KPA)”, kamu mülk parselleri ağırlıklı projeler “Kamu Projeleri”, özel mülk parselleri ağırlıklı projeler ise a) “tekil” parsel/projeler ve b) geliştirme, sağ-
lıklaştırma ya da koruma amaçlı “toplulaştırılmış (GT, ST, KT)” parsel/projeler olarak nitelendirilmiştir.



Ulus Planı’nda, olması gereken, ya da istenen, beklenen, kullanımları tek tek parsel temelinde tanımlamaya ya da kullanım zonları belirlemeye çalışmak yerine; program alanları itibariyle olması istenmeyen, olmaması gereken, kabul edilemez, ya da ayıklanması gereken kullanımlar belirtilerek, “karma ve esnek” bir kullanım yönlendirme yaklaşımı geliştirilmiştir.



Ulus Planı, mevcut yapı stokunun değerlendirilmesine de farklı yaklaşmış ve planlama alanı içindeki yapıları, a) teşçilli yapılar (KTVKK teşçil kararı olan yapılar), b) planla korunan yapılar (yıkılmadan sağlıklaştırılması ya da onarılması esas olan yapılar), c) doygun yapılar (yeni imar durumu verilmeyecek yapılar), d) mevcut imar durumları tahkik edilecek





yapılar, e) mevcut imar durumları azaltılacak yapılar, f) yeni imar durumu verilecek yapılar olarak sınıflandırmıştır. Ayrıca, a) yeni yapılaşma ve b) tesçilli yapılar dışındaki mevcut ve yeni yapılara yapılacak müdahaleler (pahlama, arkad, geçit/pasaj vb) de belirlenmiştir.

Ulus Planı, özel ve kamu ile motorlu araç ve yaya ulaşım/ dolaşım ağları ile toplu taşıma güzergahları, terminaller ve otoparkları Ulus bütününde ve kente oranla ele alınmış ve tarihi/geleneksel kent merkezi içinde trafik jeneratörleri olarak tanımlanan ulaşım odakları ile yayalar için tasarlanan meydanları birbirine bağlayan bir ana yaya dolaşım sistemi öngörülmüştür.



Ulus Planı'nın bir başka özelliği de, 1/1,000 ölçekli "Yapılaşma Düzeni", "Kentsel Tasarım" ve "Altyapı ve Proje Paketleri" planlarının, 1/500 ölçekli ayrıntılı tespit, değerlendirme ve kentsel tasarım çalışmaları sonrasında belirlenmiş olmasıdır." (2)



Ulus Planı ve uygulama süreci öneylemli bir planlama türü olarak mesleki alanımıza bir çok yeni kavram ve uygulama yöntemleri kazandırmıştır.

Bu yeniliklerin bazıları, 2003 Temmuz ayında yürürlüğe giren ve Koruma yasasında değişiklikler yapan 5226 sayılı yasayla mevzuatımıza girmiştir.

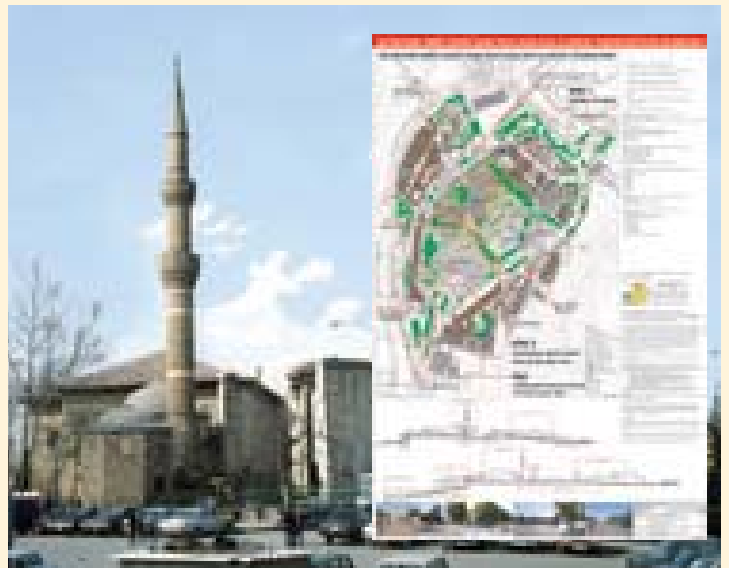
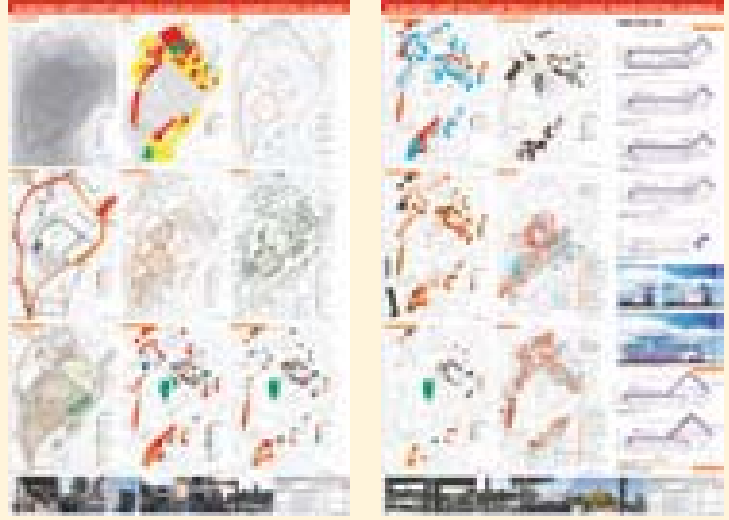
Ulus Planının Görünen, Görünmeyen ve Farkedilmeyen Uygulamaları

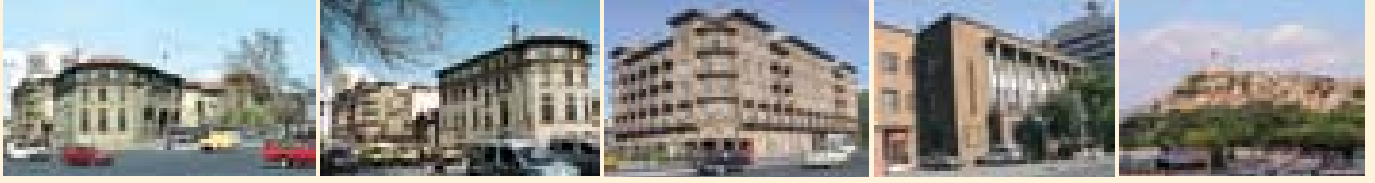
Ulus Planı'nın uygulama düzeyini, alan sınırları içinde yapı izni verilmiş parsel sayısı ile ölçmeye kalkışmak bu planın özgün ve gerek uygulama, gerekse mevzuat alanında henüz aşlamamış gelişkin düzeyine yakışmayacak sıklıkta niceliksel bir değerlendirme sunar.



Koruma amaçlı olduğu kadar, geliştirme amaçlı olan bu planın, korunması gerekli alanlar üzerindeki riskleri, kuzeybatı gelişme stratejisi ile azaltmayı hedeflediğine değinmiştik. Raci Bademli'nin İmar Daire Başkanlığı döneminde Kuzeybatı gelişme stratejisi uyarınca bir dizi planlama ve uygulama çalışmaları yapılmıştır. Bu çalışmaların en önemlilerinden birisi Ahmet Gülgönen yönetiminde tasarlanan UTM (Uluslararası Ticaret Merkezi) projesidir. Bu dönemde kentsel tasarım, mimari ve mühendislik projeleri hazırlanmış, buna göre parselasyon planları yaptırılarak, mülkiyet düzeni modüler gelişmeyi sağlayacak biçimde değiştirilmiş ve proje uyarınca yapılacak yatırımlara ortam yaratılmıştır. UTM kentsel tasarım projesinin öngördüğü volumetrik düzen parça parça olsa da gerçekleşmeye başlamıştır. Ulus planlama çalışmaları kapsamında öngörölmüş bir diğer önemli planlama bölgesi (Kazıkıçı Bostanları) için 1993 yılında "Ankara Merkezi İş Alanı (Kuzeybatı-Kazıkıçı Bostanları) Planlama ve Geliştirme Proje Yarışması" düzenlenmiştir. Yarışmayı Ali Vardar, Sedvan Teber, Selçuk Yener ve Oğuz Erkal kazanmıştır. Daha sonra Belediye yönetimlerinin değışmesinin de etkisiyle uzun süren bir planlama süreci sonunda yarışmada birinci seçilen plan önerisi bazı değışikliklerle onaylanmış ve parselasyon planları yapılarak mülkiyet düzenindeki değışiklikler de yapılmıştır. Her iki proje de Ulus Tarihi Kent Merkezi üzerindeki olumsuz yüksek katlı ve yoğunlaşma baskılarını azaltıcı etkiler yapmıştır. Ulus planlama sürecinin görünmeyen bir uygulama etkisi budur.

Ulus Planı'nın diğer bir görünmeyen uygulaması ise, Plan sınırları içinde daha önceki planlarla oluşturulmuş karmaşık mülkiyet dokusunun, koruma amaçlı mülkiyet dokusuna dönüştürölmesidir. Kentsel sit sınırları içinde gerek Jansen ve gerekse Uybadin-Yücel Planları, tarihi dokuyu hiçe sayan yapı adaları ve parselleri öngörmüş ve bu planların öngördüğü parsel düzeni, o dönemlerde hazırlanan parselasyon planlarının uygulanması sonucunda çok hisseli bir mülkiyet yapısını ortaya çıkartmıştır. "Ulus Tarihi Kent Merkezi Koruma Islah İmar Planı" olarak bilinen Ulus Planı, adındaki "Islah" kelimesinden de anlaşılacağı gibi aynı zamanda bir Islah Planıdır. Islah mevzuatının tanıdığı mülkiyet düzenleme olanaklarıyla Jansen ve Uybadin-Yücel planlarıyla tarihi dokuya aykırı olarak oluşturulmuş mülkiyet düzeni, Ulus Planı kapsamında tarihi dokuyu oluşturacak biçimde yeniden düzenlenmiştir. Ulus





Planı'nın gözle görünmediği ve elle tutulmadığı için belki de en az bilinen, ancak tarihi mülkiyet dokusunu yeniden oluşturarak korunması gerekli dokuyu güvence altına alan önemli bir uygulaması da budur.

Bazı meslektaşlar tarafından farkına varılmayan bir diğer plan uygulaması ise planlama alanı içinde plan hükmü ile "koruma altına alınan yapılar"la plan hükmü ile yeni imar hakkı verilmeyen "doğru yapı"ların oluşturduğu dokunun bugüne kadar varlığını sürdürebilmesidir. Ulus'un bugüne kadar büyük

ölçüde korunmuşluğunu Koruma Kurulu kararıyla da garanti altına alınmış bu gözle görünmeyen plan hükümleri ile sağlamıştır. Ulus Planı'nın Belediye tarafından iptal edilerek "dönüşüm ve gelişim alanı" ve aynı zamanda "yenileme alanı" ilan edilmek istenmesinin altında tescilli yapılar dışında kalan ancak Ulus Planı ile koruma altına alınmış bu yapıların yıkılarak yeniden yapılaştırılması yatmaktadır.

Ulus Planı'nın uygulama süreci, Büyükşehir Belediye Meclisi'nin Plan iptal kararına kadar devam etmiştir. 1990'ların ortalarına kadar Hacıbayram

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı İmar Daire Başkanlığına, 11.05.2001 tarih ve odtü/ulus: 39 sayılı yazısından:

.....

1- 1/000 Ölçekli Ulus Tarihi Kent Merkezi Koruma Islah İmar Planı (Ulus Planı) koruma, kullanma, onarım ve yapılaşma süreçlerinin yönetimini esas alan özgün bir planlama anlayışı ile hazırlanmıştır. Ulus Planı, ülkemizde alışılmış koruma (imar) planlama (ya da mekansal planlama) yaklaşımlarında olduğu gibi pasif ('evet-hayır'cı) tutumları benimseyen ve uzun vadeli fiziki / mekansal hedefler, sonuç durumlar, çözümler, tasarımlar belirleyen değil; aktif ('katılımcı / müzakereci', 'süreç yöneticisi') tutumlar içinde izlenecek siyasaları, esasları ve stratejileri ortaya koyan bir plandır. Bu bakımdan, ilk önce Ulus Plan'ı ile planlama literatürümüze giren "program alanı" kavramını iyi anlamak gerekir. Ulus planlama alanı içinde üç tür program alanı vardır:

- a) "Koruma Program Alanı",
- b) "Sağlıklaştırma Program Alanı" ve
- c) "Yenileme Program Alanı".

Her program alanı için farklı koruma / kullanma / onarım / yapılaşma tutumları sözkonusudur. Bu nedenle her program alanı için geçerli olacak

- a) mülkiyet,
- b) kullanım,
- c) yapılaşma,
- d) ulaşım/dolaşım,
- e) altyapı,
- f) kentsel peyzaj ve
- g) uygulama süreç esasları

Ulus Plan'ı notlarında ayrı ayrı belirlenmiştir. Örneğin, Anafartalar, Hükümet ve Bentderesi Caddeleri ile Uluçınar Sokak arasında kalan bölge bir "Koruma Program Alanı" olarak tefrik edilmiştir. Bu alanda yapılacak uygulamalarda "kadastral mülkiyet" esastır. Yani, adaların "tek ada tek parsel" haline getirilmeleri Ulus Planı hükümlerine aykırıdır. Ancak Ulus Planı,

- a) gerek korumanın külfeti ve yeni yapılaşmanın nimetlerini dengelemek;
- b) gerek ticari kullanımların yoğun olduğu kesimlerde adaları "hanlaştırarak" (yapıların emsalleri yerine ticari cep-helerini arttırarak onarım ve uyumlu yapılaşmayı özendirmek) üzere iç avlular oluşturmak; ve gerekse,



Kamu Proje Alanı'ndaki uygulamalar gerçekleştirilmiştir. Karyağdı Türbesi Meydanı inşa edilmiştir. Eynebey Hamamı çevre düzenlemesi gerçekleştirilmiştir. Keklik Sokak Projesi, Saraçlar Projesi ve Gazi Lisesi önündeki Hayek heykellerinin bulunduğu çevreler inşa edilmişlerdir. Diğer yandan Belediye'nin düzenlenmiş meydanlarda bakım ve işletme sistemini kurmamış olması, Hacıbayram Meydanı'nın otoparka dönüştürülmesi, Hayek Meydanı'nın barakalardan oluşan işyerlerine tahsis edilmesi gibi plana aykırı uygulamalar plana uygun

olarak gerçekleştirilmiş meydanları da ortadan kaldırmıştır. 1990-94 arasında ki kısa sürede gerçekleştirilen yukarıdaki program ve proje uygulamalarına geçtiğimiz 12 yılda Belediye öncülüğünde devam edilmiş olsaydı bugün Ulus'un koruma sorunundan söz edilmeyecekti.

Şehirler, yaşayan dinamik varlıklardır. Raci Bademli'nin yukarıdaki alıntıda sözettiği gibi, planların uygulanması ise ön eylemli bir planlama sürecinin var olmasını gerekli kılar. Belediye bünyesinde Ulus Planı'nın uygulamasından sorumlu bir Proje

c) teknik gerekçelerle koruma / onarım / yeni yapı faaliyetlerinde eşgüdüm ve birliktelik sağlamak amacıyla hangi parsellerin birarada düşünülmesi gerektiğini belirlemiş ve bunları "Koruma Amaçlı Toplulaştırma (KT)" parselleri olarak işaretlemiştir.

2- KT parsellerinde kamulaştırmak değil, toplulaştırmak yani birleştirmek ("tevhid") esastır. Ancak, bilindiği gibi KT parselleri içinde kalan kadastral parsellerden hangilerinin nasıl tevhid edileceği, yani KT içindeki mülkiyet uygulamasının nasıl yapılacağını ayrıntılı mülkiyet, yapılaşma, kullanım, altyapı vb tespitler olmaksızın saptamak olanaksızdır. Bu nedenle Ulus Planı, "1/1000 ölçekli plan üzerinden doğrudan uygulama yapılmamasını; ada bazında (ya da ele alınan parselin mücavirleriyle birlikte)

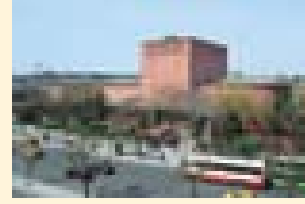
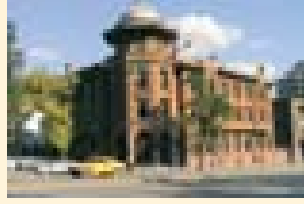
- a) 1/500, 1/200 ölçeklerde ayrıntılı tespit ve değerlendirme çalışmaları hazırlanmasını;
- b) belirlenecek alt ölçek planlama / tasarım seçeneklerinin müzakere edilmesini;
- c) gerekirse plan değişikliğine gidilmesini; ve,
- d) uygulamaya ancak bu aşamadan sonra geçilmesini"

uygulama süreci olarak plan hükmü haline getirmiştir. Bu husus, Ulus Planı'nın bir başka özgün niteliğidir. Yani, Ulus planlama alanında, 1/1,000 ölçek üzerinden mülkiyet uygulaması yapılamaz, "imar çapı" verilemez. Ele alınan her parselde (ister, kadastral; ister imar; isterse de, planla belirlenen KT, YT ve/veya KPA parseli olsun) mutlaka koruma, sağlıklılaştırma ya da yeni yapı amaçlı bir alt planlama / tasarım (1/200 veya 1/500 ölçekli çevre düzenleme, kentsel tasarım) çalışması yapılması; seçenekler belirlenmesi ve, bu seçeneklerin müzakere edilmesi plan hükmüdür. Bu husus, kişileri olduğu gibi, belediye dahil tüm kamu kurum ve kuruluşlarını bağlar.

3- Ulus Planı'nın planlama literatürüne getirdiği bir başka yenilik de geliştirdiği "yapı ve yapıya müdahale esasları tipolojisi"dir. Ulus planı, "tesçilli yapılar" (ancak KTVKK kararları doğrultusunda müdahale edilecek yapılar)dışında,

- a) "planla korumaya alınan yapı" (yıkılmadan, onarılacak, sağlıklılaştırılacak yapı),
- b) "doğgun yapı" (mevcut durumu, imar durumu olacak yapılar), ve
- c) "yeni yapı" (planda gösterilen imar durumuna oranla yapılabilecek yapılar)

ayırımını plan hükmü haline getirmiş ve her kategori için söz konusu olabilecek yapı müdahale esaslarını (arkad, köşe pahlaması, geçiş, avlu, cephe düzenleme, imar durumu tahkiki, kat eksiltme, bodrum ve zeminde tevsi, ek kat, ya da ek birim gibi) plan üzerinde ayrıca belirlemiştir. Buna göre, bir KT parselinde, üç tür yapı olabilir: a) tesçilli yapılar, b) planla korumaya alınan yapılar ve, c) yeni yapılar. Demek ki, KT parseli içinde yapılacak ayrıntılı çalışmalarda mülkiyet, kullanım, yapılaşma, ulaşım / dolaşım, altyapı ve peyzaj uygulama müdahaleleri bu tipolojiye oranla biçimlendirilmek durumundadır.



Yönetim Biriminin varlığı ve sürekliliği esastır. Raci Bademli döneminde tarihi alanlardaki uygulamalar için kurulmuş olan ATAK Proje Yönetim Biriminin yeniden kurulması, sürdürülebilir tarihi çevre koruma sürecinin olmazsa olmaz şartıdır. 1989-94 döneminde faaliyet gösteren ATAK yerine nihayet yeni koruma mevzuatı ile bu tür birimlerin (KUDEB) kurulması yasal bir zorunluluk haline gelmiştir.

Buna karşılık şu anda hakim olan anlayış reaktif bir planlama sistemidir. Yani parsellerden talep

geldikçe tekil uygulamalar gerçekleşmektedir. Bu durumda projelendirme süreci, kentsel tasarım, sokak ölçeğinde cephe analizleri, yapı adası ölçeğinde tasarlama süreçleri, Ulus Planı'nda belirlenmiş esaslara göre yürütülmektedir. Ancak Plan'ın öngördüğü yapısal plan kararları, ulaşım terminalleri, katlı otoparklar, yaya dolaşım sistemleri, kültür odakları gibi kamu proje alanları, belediye proje alanları, proje paketleri Belediye'nin reaktif planlama anlayışı nedeniyle henüz gerçekleşmemiştir. Ulus

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı İmar Daire Başkanlığına, 30.05.2001 tarih ve odtü/ulus:42 sayılı yazısından

.....

1. Ulus Planı, planlama alanını üç "Program Alanı"na ayırmaktadır: "Koruma Program Alanı", "Sağlıklaştırma Program Alanı" ve "Yenileme Program Alanı". Her program alanında geçerli olacak mülkiyet, yapılaşma, kullanım, ulaşım/ dolaşım, altyapı, kentsel peyzaj ve planlama/projelendirme süreç esasları net bir şekilde belirtilmiştir.
2. Ulus Planı, program alanları içinde iki tür mülkiyet tanımlamaktadır: a) parsel numarası olmayan kamu alanları (yol, yeşil, otopark ve kullanım tahsisli hazine alanları gibi) ve, b) parsel numarası almış mülk parseller (yani, şahıs, kooperatif, şirket vb ait özel parseller ile kamu kurum ve kuruluşlarına ait kamu parselleri).
3. Ulus Planı, mülk parselleri iki ana grupta değerlendirmektedir: a) tekil parseller (özel ya da kamu), ve b) bileşik parseller. Plandan izlenebileceği gibi tekil parseller, "mülkiyet düzenlemesi yapılmış, tapuya tesçil edilmiş ve yapılaşmış imar parselleri", "mülkiyet düzenlemesi yapılmış, tapuya tesçil edilmiş ancak yapılaşmamış fakat üzerinde kadastral düzene göre biçimlenmiş yapı/doku bulunan imar parselleri" ve "kadastral düzene göre biçimlenmiş yapı/doku parselleri"nden oluşabilmektedir.
4. Ulus Planı, bileşik parselleri, kamulaştırılması değil, birleştirilmesi, birlikte projelendirilmesi ya da birlikte yapılaşması esas olan tekil parseller olarak tanımlamaktadır. İki tür bileşik parsel sözkonusudur: a) özel kesim bileşik parselleri ("Koruma Amaçlı Toplulaştırma"(KT) ve "Yenileme Amaçlı Toplulaştırma" (YT) parselleri) ve, b) kamu kesimi bileşik parselleri ("Kamu Projesi" (KP) parseli ve içinde özel mülk ve kamusal alanlar da bulunabilen "Kamu Proje Alanı" (KPA) parseli).
5. Ulus Planı yukarıda işaret edilen program alanları ve parsel türlerine oranla beş tür yapı tefrik etmektedir: a) "tesçilli yapı", b) "planla korumaya alınan yapı", c) "doğru yapı", d) "imar durumu tahkik edilerek izinsiz ekleri kaldırılacak yapı, e) "kat eksiltmesi yapılacak yapı", ve f) "yeni yapı" ve/veya "yeni ekler, cephe, geçit, avlu vb yeni müdahaleler".
6. Ulus Planı ulaşım/dolaşım ve otopark konusunu Ulus planlama alanı ve program alanları bütününde ele almakta; planlama alanının (özellikle koruma ve sağlıklaştırma program alanlarının) özel araç trafiğinden arındırılmasını ve, yayalaştırma ile kitle/kamu ulaşım türlerinin özendirilmesini esas almaktadır. Bu nedenle planlama alanı içinde (özellikle koruma ve sağlıklaştırma program alanlarında) otopark ihtiyacının tek tek parsellerde karşılanması doğru bulunmamakta; ihtiyacı karşılamak üzere a) yol boyu otopark, b) otopark cepleri, ya da alanları ile c) katlı otopark gibi genel otopark çözümleri benimsenmektedir. Ancak bu arada, YT ile yeni yapılaşmanın söz konusu olduğu tekil imar parsellerinde mevcut otopark yönetmeliği hükümlerine uygun yaklaşımların esas olacağı da kabul edilmektedir. Buna mukabil, özellikle koruma ve sağlıklaştırma program alanlarındaki tesçilli ve planla korumaya alınan yapılar ile KT parsellerindeki (uyumlu) yeni yapılar bağlamında ve KP ile KPA parselleri için yapılacak kentsel tasarım çalışmalarında otopark ihtiyacının parsel içinde karşılanması bir zorunluluk olarak değerlendirilmemektedir.

Planı'nın öngördüğü programlar ve projeler uyulamaya sokulmadığı gibi modern bakım ve işletme sistemlerini esas alan öneylemli alan yönetimi de oluşturulmadığı için tarihi kent merkezinin bazı bölümleri çöküntü bölgesine dönüşmektedir. Bakımsız bırakıldığı için "mezbelelik" görüntüler ortaya çıkıncada baş sorumlu Ulus Planı olmakta ve planın iptali gündeme getirilmektedir.

KORUMAdan YENİLEmeye

Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.01.2005 gün ve 210 sayılı kararı ile 24.12.2004 tarih ve 5272 sayılı Belediye Kanununun 73'üncü maddesine dayanılarak "Ulus Tarihi ve Kültürel Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı" oluşturulmuştur. Oluşturulan yeni proje alanı, yürürlükteki "Ulus Tarihi Kent Merkezi Koruma İslah İmar Planı"nın tamamını, "Tarihi Kale İçi"ni, Kalenin doğusunda yer alan bölgeye ait "Eski Kent Dokusu Koruma Amaçlı İmar Planı"nın kuzey bölümünü, "Atıfbey 1. Etap Park ve Rekreasyon Alanı Uygulama İmar Planı"nı, "İsmetpaşa Mahallesi"ni ve "Roma Hamamı"nı kapsamaktadır. Söz konusu teklif alan sınırları içinde daha önce onaylanmış olan "KPA 5", "KPA 6" ve Belediye Meclis kararı ile onaylı "1/5000 ve 1/1000 ölçekli tüm planlar", Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 14.01.2005 gün ve 210 sayılı kararı ile iptal edilmiş ve 1/5000 ölçekli "Ulus Tarihi ve Kültürel Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı" teklifi oy çokluğu ile kabul edilmiştir.

Planların iptal edilmesi gerekçesi olarak;

"sit kararının alındığı 1980 yılından itibaren Ulus Tarihi Kent Merkezinde köklü değişim/dönüşüm sağlanamadığından mevcut dokudaki yapılar yıkılmaya, yıpranmaya yüz tutmuş, alan mezbelelik bir görünüm kazandığı,

Eski kent dokusunun kullanılarak yaşatılan bir tarihi merkez haline getirmek amacıyla hızlı, hayata geçebilecek güncelleştirilmiş yeni bir "Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı" oluşturma ihtiyacı doğduğu"

belirtilmiştir.

Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında 5366 sayılı Kanun ise 16 Haziran 2005 tarihinde TBMM tarafından kabul edilmiştir.

Ankara Büyükşehir Belediyesi, söz konusu yasanın yürürlüğe girmesini takiben Ulus'un da içinde bulunduğu sit alanlarını 15 Temmuz 2005 tarihinde bu kez 5366 sayılı yasa uyarınca "YENİLEme alanı" olarak belirlemiştir. Bu alanlar yasa'nın 2 nci maddesine göre Bakanlar Kurulu'nun 2005/9289 sayı ve 8 Ağustos 2005 tarihli kararı ile yenileme alanı olarak ilan edilmiştir. 5366 sayılı Kanun'un Uygulama Yönetmeliği ise 14 Aralık 2005 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

Artık Ulus'un içinde bulunduğu alan Belediye Yasanın 73 üncü maddesine dayanılarak hem "Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Alanı" hem de 5366 sayılı yasa uyarınca "Yenileme Alanı" ilan edilmiştir.

Belediye 14 Ocak 2005 tarihli Meclis kararıyla Ulus Planı'nı yok saymıştır. Ulus'ta bazı binaların yıkılmasının planlandığı ve yerine İstanbul kapalı çarşı benzeri iş merkezlerinin inşa edilmesinin düşünüldüğü ve Ulus'la ilgili olarak dönüşüm ve yenileme projelerinin hazırlanmakta olduğu gazetelere yansımaktadır. Bu gelişmelere karşılık "Ulus Tarihi Kent



Merkezi Koruma İslah İmar Planı”nın Meclis iptal kararına karşın hukuken halen yürürlükte olduğu ise bir başka tartışma ve mücadele alanıdır.

Ulus Planı’nın İptal Kararına İtirazlar

Ulus Planı’nın Büyükşehir Belediye Meclis kararı ile iptal edilmesine karşı Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası, Ankaram Platformu, Ulus Girişimi gibi kuruluşlar tepki vermeye başlamışlardır. ODTÜ’den Ulus Plan yöneticisi sıfatıyla Baykan Günay’ın söz konusu Meclis Kararı’nın düzeltilmesi için yaptığı itiraz ile Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü’nün söz konusu Meclis Kararı’nın 2863 Sayılı Yasa’ya aykırılığı nedeniyle kararın yeniden değerlendirilmesi istemi

Büyükşehir Belediye Meclisi’nin 10 Mayıs 2005 tarih ve 1172 sayılı kararıyla red edilmiştir.

Şehir Plancıları Odası’nın Dava Sürecini Başlatması

Diğer taraftan Şehir Plancıları Odası tarafından Ankara 9. İdare Mahkemesinde, “bir idari işlemin idarece iptali veya geri alınmasının, o idari işlemin yapılmasına ilişkin usullere tabi olması gereğine aykırı olması, sit alanı ilan edilen alanda Koruma Kurulu tarafından karara bağlanan planların, Koruma Kurulunun kararı olmadan ABB Meclisince iptal edilmiş olması ve öte yandan şehircilik ilkelelerine ve kamu yararına aykırı bir uygulama yapılmış olması” gerekçeleriyle 14.03.2005 tarihinde dava açılmış, ABB Meclisi’nin 14.01.2005 tarih ve 210 sayılı kararıyla oluşturulan Ulus Tarihi ve Kültürel Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı’nın iptali talep edilmiştir. Dava açılmasından yaklaşık bir sene sonra gelinen aşamada, mahkemenin bilirkişi incelemesi yaptırtma kararı aldığı öğrenilmiştir.

Koruma Bölge Kurulu’nun Tereddütleri

Şehir Plancıları Odası, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü’nden Ulus Tarihi Kent Merkezi’nde Belediye’nin almış olduğu plan iptal kararları ve Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Alanı ilanına ilişkin olarak Koruma Bölge Kurulu kararları ile Genel Müdürlük ve Hukuk Müşavirliği’nin görüşlerini yazıyla istemiştir. Aşağıda Bakanlık tarafından 12 Aralık 2005 tarihi itibarıyla verilen yanıt ve eklerinden alıntılar yapılarak Belediye Meclisi’nin plan iptal kararı, Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Alanı ilanı karşısında Ulus Planı’nın hukuki özelliklerine dair bilgiler özetlenmiştir.

Büyükşehir Belediye Meclisi’nin Ulus Planı’nı iptal etme kararını takiben, Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu ile Kültür Bakanlığı Hukuk Müşavirliği arasında bir dizi yazışma başlamıştır. Mart 2005 de Koruma Bölge Kurul’u söz konusu Meclis kararının Bakanlık Hukuk Müşavirliği tarafından incelenmesini ve Kurul kararlarında esas alınması gereken yasal dayanakların bildirilmesini istemiştir.

Hukuk Müşavirliği, Koruma Bölge Kurulu’na Nisan 2005 de verdiği görüşte “Onanmış planlar;



icraîlik kazanmış, uyulması zorunlu hukuki belgeler olmasına rağmen, İmar Planlarının iptaline ilişkin Büyükşehir Belediye Meclisince alınan kararda belirtilen ‘Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanı’ tanımlaması da 3194 sayılı tasa kapsamında bulunmamaktadır.” saptamasında bulunmakta ve “5226 ve 3386 Sayılı Yasalarla değişik 2863 sayılı yasa kapsamında kalan alanlara ilişkin hazırlanan İmar planlarının koruma kurulunca uygun bulunması halinde yürürlüğe girebileceği dolayısıyla 2863 sayılı yasa kapsamında kalan alanlara ilişkin Koruma Kurulu’nca uygun bulunmaması halinde plan değişikliği dahi yapılamazken, Belediye Meclis Kararıyla planların iptaline karar verilmesinin yasal ve hukuki dayanağının bulunmadığı...” değerlendirmesini yapmaktadır. Hukuk Müşavirliği yaptığı değerlendirmede Genel Müdürlük tarafından Büyükşehir Belediye Meclis Kararı hakkında dava açılmak isteniyorsa dava açma süresinin 60 gün olduğunu da belirtmiştir. Ancak Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Büyükşehir Belediye Meclis Kararına karşı dava açmamıştır.

29 Eylül 2005 tarihli toplantısında Ankara Koruma Bölge Kurulu, Büyükşehir Belediyesince 5366 sayılı Kanun kapsamında tespit edilerek Bakanlar Kurulunca ilan edilen “Kentsel Yenileme Alanı”nda geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları ya da koruma amaçlı imar planı olan sit alanları bulanabileceğinden, söz konusu alanlarda tescilli taşınmazlar dışındaki uygulamaya yönelik konuların (yeni yapılanma, plan tadilatı, vb) 2863 sayılı yasa’nın 3386 ve 5226 sayılı yasalarla değişik 57. maddesi kapsamında ilgili Koruma Bölge Kurullarında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği hususunda Hukuk Müşavirliğinden görüş istemiştir.

Hukuk Müşavirliği, Koruma Bölge Kurulu’na 17 Ekim 2005 de verdiği görüşte 5366 sayılı yasanın 1 nci maddenin 1 nci fıkrası, 2 nci maddenin 4 ncü fıkrası, 3 ncü maddenin 7 nci ve f 9 uncu fıkraları ile 7 nci maddesine atıfta bulunarak “Anılan kanun maddelerinde anlaşılmaktadır ki 5366 sayılı Kanun, 3863 sayılı Kanun hükümleri doğrultusunda sit alanı olarak belirlenmiş kent bölgelerinde uygulanacaktır. Belediye ve il özel idaresince hazırlanacak projeler 2863 sayılı Kanuna göre Koruma Bölge Kurulu’nca karar bağlanacak ve onaylanacaktır. 5366 sayılı Kanun, 2863 sayılı Kanun’un uygulamasını kaldırmamakta ve istisna getirmemektedir. Dolayısıyla kurullarca sit alanlarıyla ilgili kararlarında 2863



sayılı Kanun ve bu Kanun uyarınca çıkarılan yönetmelikler ve Yüksek Kurul ilke kararları çerçevesinde uygulama yapılması gerekeceği düşünülmektedir.” değerlendirmesini yapmıştır.

Hukuk Müşavirliği’nin bu görüşüne karşılık Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü’nün 31 Ekim 2005 tarihli yazısıyla “Kentsel Yenileme Alanı olarak ilan edilmiş alan içerisinde yapılacak her türlü uygulama ile ilgili olarak kurul kararı üretilip üretilmeyeceği” hususunu tekrar sormuştur.

Hukuk Müşavirliği 10 Ekim 2005 tarihinde verdiği yanıtta “Hukuk Müşavirliği’nin daha önceki yazılarında konuya ilişkin görüşlerinin açık olduğu ve konuların anılan görüşler doğrultusunda Koruma Bölge Kurulu’nca değerlendirilmesi gerektiği” değerlendirilmesi yapılmıştır.

Koruma Bölge Kurulu 1 Aralık 2005 tarihinde Hukuk Müşavirliğine tekrar bir yazı daha yazarak Kentsel Yenileme Alanında yapılacak uygulamalara ilişkin Koruma Bölge Kurulu’nca hala tereddüt duyulan hususlar bulunduğunu ve 5366 sayılı Kanun kapsamında belirlenen Yenileme Alanı’nda bulunan

PLANLAMA
2005/4

Koruma Bölge Kurulu yetki alanındaki uygulamalarla ilgili konunun bir kez daha Hukuk Müşavirliği ince değerlendirilerek Müşavirliğin uygulamaya esas görüşlerinin iletilmesini istemiştir.

Ulus Planı İptal Kararından Bir Sene Sonra: Plansızlığın Olağanlaştırılması

Belediye Meclis'inin 14 Ocak 2005 tarihli Ulus Plan'ını İptal karar tarihinden bu yana bir sene geçmiştir. Koruma Bölge Kurulu ile Hukuk Müşavirliği arasındaki yazışmalar devam etmektedir. Yazışmalardan Ulus'daki uygulamaların durduğu anlaşılmaktadır. Koruma Bölge Kurulu'nun tereddütleri devam etmekte ve yazışmalar sürmektedir. Hukuk Müşavirliği'nin çok açık görüşlerine rağmen Ulus Planı'nın iptal kararı zımnen kabul edilmiş olduğu izlenimini yaygınlaşmakta ve plansızlık olağan bir durummuş gibi davranılmaktadır.

Belediye aradan geçen bu sürede Ulus'un da içinde bulunduğu alanı hem Kentsel Dönüşüm Alanı hem de Yenileme Alanı ilan etmiştir. Gazete ve televizyonlarda Belediye tarafından bazı proje çalışmalarının başlatıldığı haberleri dolaşmaktaysa da Koruma

Bölge Kurulu'na sunulmuş veya Meclis tarafından onaylanmış bir proje ya da plan yoktur.

Şehir Plancıları Odası'nın açtığı dava ise henüz başlangıç aşamasındadır. Oda avukatlarından, Mahkeme'nin bilirkişi incelemesi yaptırtma kararı bilgisi alınmıştır.

Ulus'ta YENİLEMe'nin Sonu: KORUMA'nın Başlangıcı

Ulus'ta belirsizlik sürmektedir. "Ulus Tarihi Kent Merkezi Koruma Islah İmar Planı" fiilen yok sayılmaktadır. Bu duruma tereddütlerde eklenince plansızlık normal bir durum haline gelmiştir. Ancak geçen bir sene içinde Belediye'nin 2005 içinde kentsel dönüşüm ve yenileme projelerini hazırlama ve 2005 sonunda uygulamaya başlama hedefi de gerçekleşmemiştir. Ulus Planı'nın iptal kararı sonrasındaki Oda'ların ve sivil toplum kuruluşlarının canlı muhalefeti ise rehavete dönüşmüş ve kış uykusuna yatmıştır. Anlaşılan bütün taraflar sadece Şehir Plancıları Odası'nın açmış olduğu davanın sonucunu beklemektedir. Sonucu bu davanın belirleyeceği görünmektedir.

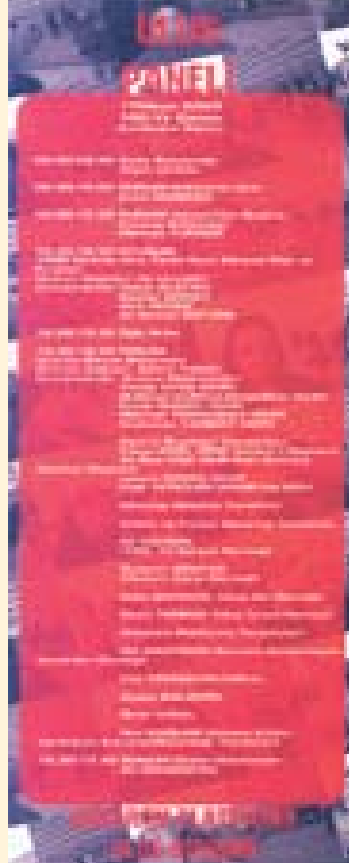
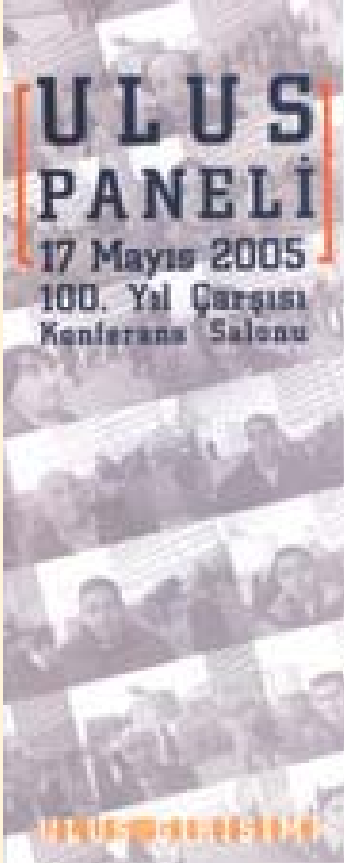
Ulus'u KORUMak için sivil toplum kuruluşları, meslek odaları, üniversiteler, Ulus'ta yaşayanlar, çalışanlar ve mülkiyet hakkı bulunanlardan oluşacak katılımcı bir kurumsal yapıya gereksinim vardır. Bu yerel sahiplik gereksinimi 2863/5226 sayılı yasaya göre "Alan Yönetimi" ve "Eşgüdüm ve Denetleme Kurulu"nun oluşturulmasıyla bir ölçüde karşılanacaktır.

Diğer yandan Ulus'un gerçek anlamda korunabilmesi ise bu son bir senelik deneyim dikkate alındığında uzun bir zaman dilimine yayılacaktır. Bu sürenin kısaltılabilmesi ve tarihi çevrenin sahiplenilebilmesi ise ancak sivil toplum kuruluşları, meslek odaları, üniversiteler, Ulus'ta yaşayanlar, çalışanlar, işyeri sahipleri ve koruma kararlarından etkilenenlerin Ulus ve kültürel miras bilincine sahip olmalarına bağlıdır.

Kaynakça

Şehir Plancıları Odası tarafından Ankara 9. İdare Mahkemesinde "ABB Meclisi'nin 14.01.2005 tarih ve 210 sayılı kararının iptali" istemiyle açılan Dava metni

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nün,



Şehir Plancıları Odasına, 12.12.2005 tarih ve B.16.0.KVM.090.07.200.02/06.001.1 184232 sayılı yazısı

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğünün, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Kurullar Dairesi Başkanlığına 21.11.2005 tarih ve B.16.0.KTV.4.06.00.00/06.00/1 3391 sayılı yazısı ve eki Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 18.11.2005 tarih ve 56 No'lu toplantısında alınan 1058 No'lu kararı

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğünün, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Kurullar Dairesi Başkanlığına 21.10.2005 tarih ve B.16.0.KTV.4.06.00.00/06.00/1 3083 sayılı yazısı ve eki Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 29.09.2005 tarih ve 49 No'lu toplantısında alınan 911 No'lu kararı

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Hukuk Müşavirliğinin, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğüne, 17.10.2005 tarih ve 16.0.HKM/05-143326-154495 sayılı yazısı ve eki Makam Onaylı 17.10.2005 tarih ve 16.0.HKM/05-143326-154492 sayılı Hukuk Müşavirliği görüşü

07.09.2005 tarih ve 25929 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan, Bakanlar Kurulu'nun; Ankara tarihi kent merkezi kapsamında yer alan ekli krokide sınır ve koordinatları gösterilen alanın yenileme alanı olarak ilan edilmesine ilişkin 2005/9289 sayı ve 08.08.2005 tarihli kararı

Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı İmar Daire Başkanlığının, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğüne, 27.05.2005 tarih ve M.06.0.ABB.0.13.04/2005/ (Dos.824)/483/4560 sayılı yazısı ve ekleri Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 10.05.2005 tarih ve 1172 No'lu Kararı ile Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi İmar ve Bayındırlık Komisyonunun 22.04.2005 tarih ve 449 No'lu Raporu

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğünün, Şehir Plancıları Odasına, 23.05.2005 tarih ve B.16.0.KVM.0.11.0 0.01.732/06.001.1 68992 sayılı yazısı

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Hukuk Müşavirliğinin, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğüne, 05.04.2005 tarih ve 16.0.HKM/42455 sayılı yazısı ve eki Makam Onaylı 05.04.2005 tarih ve 16.0.HKM/42449 sayılı Hukuk Müşavirliği görüşü

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Altındağ Belediye Başkanlığı İmar Müdürlüğü'ne, 20.07.2003 tarih ve odtü/ulus:55 sayılı yazısı

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Altındağ Belediye Başkanlığı İmar Müdürlüğü'ne, 02.05.2003 tarih ve odtü/ulus:54 sayılı yazısı

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Altındağ Belediye Başkanlığı İmar Müdürlüğü'ne, 12.03.2003 tarih ve odtü/ulus:52 sayılı yazısı

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Altındağ Belediye Başkanlığı İmar Müdürlüğü'ne, 05.04.2002 tarih ve odtü/ulus:47 sayılı yazısı

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Altındağ Belediye Başkanlığı İmar Müdürlüğü'ne, 30.03.2002 tarih ve odtü/ulus:46 sayılı yazısı

Prof Dr R Raci Bademli, "Hacıbayram Camisi Çevresi Kamu Proje Alanı (KPA-2) Kentsel Tasarım Planı Çalışması Tespit-Değerlendirme ve Açıklama Raporu", Ocak 2002

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı İmar Daire Başkanlığına, 05.07.2001 tarih ve odtü/ulus:45 sayılı yazısı

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı İmar Daire Başkanlığına, 30.05.2001 tarih ve odtü/ulus:42 sayılı yazısı

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı İmar Daire Başkanlığına, 11.05.2001 tarih ve odtü/ulus:39 sayılı yazısı

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Altındağ Belediye Başkanlığı İmar Müdürlüğü'ne, 28.03.2001 tarih ve odtü/ulus:38 sayılı yazısı

Prof Dr R Raci Bademli'nin, Altındağ Belediye Başkanlığı İmar Müdürlüğü'ne, 26.12.2000 tarih ve odtü/ulus:36 sayılı yazısı

Ankara Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 10 Kasım 1989 gün ve 954 sayılı kararı ve Ankara BŞB Meclisi'nin 15 Ocak 1990 gün ve 33 sayılı kararlarıyla onaylı Ulu Planı ve Plan Hükümleri



Özlem Çelik'in kişisel belgeliğinden

Ulus Tarihi Kent Merkezi

TMMOB
Mimarlar Odası
Ankara Şubesi

Ankara kenti antik kökenlerinden bir orta Anadolu yerleşimi olarak Osmanlı döneminin sonuna kadar yaşadığı gelişmeleri, Cumhuriyet'in başkenti olarak yeniden yaratıldığı ve yapılandığı süreçten günümüze uzanan tüm dönemleri barındıran bir yerleşimdir.

Başkent olmasından bu güne, diğer bir deyişle küçük bir kasabadan yeni Cumhuriyetin başkenti kimliğine geçiş sürecinde, özgün ve önemli planlama kararlarına sahne olmuş ve bu kararlar doğrultusunda değişik yöntemlerle üretilen mimarlık yapıtları ve kentsel mekanları ile yeniden yaratılmıştır.

Yeniden yapılanarak gelişen ve kimliğini bulan Ankara kentinin geçmişinin odakları olan Ulus, Bakanlıklar ve Kızılay oluştukları dönemlerin ilk özgün mimarlık yapıtlarını da barındıran alanlardır. Özellikle Ulus, Ankara'nın antik kökenlerinden bir orta Anadolu yerleşimi olarak Osmanlı döneminin sonuna kadar yaşadığı gelişmelere, Cumhuriyet'in başkenti olarak yeniden yaratıldığı süreçten günümüze uzanan geniş bir zaman diliminde kentin geçirdiği tüm evrelere tanıklık etmiş olan bir bölge olarak kentin toprak altı ve toprak üstü tüm kültürel katmanlarını, değerlerini içeren ve çeşitliliği ile öne çıkan bölgedir.

Önceki dönemlerde Kaleiçi ve yakın çevresinde gelişen yerleşim, Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında kente demiryolunun ulaşmasıyla genişlemiştir. Tren Garı'ndan kentin merkezine uzanan İstasyon Caddesi, erken Cumhuriyet yıllarında kentin ana ulaşım hattı olarak işlemiştir. Tren Garı'ndan başlayan bu caddenin diğer ucunda,

erken Cumhuriyet yıllarında kentin ana merkezi olan Ulus Meydanı yer alır. Günümüzün Ulus Meydanı, Meşrutiyet'in ilanından sonra (1876) Ankara Valisi Dr. Reşit Bey tarafından açılmış; 1880'lerin sonunda burada inşa edilen Taşhan binası nedeniyle de Taşhan Meydanı diye anılmaya başlanmıştı. Krippel'in tasarladığı Atatürk Heykeli 1927 yılında meydana yerleştirilmiş ve buranın sembolü haline gelmiştir. 1920'lerde Hakimiyet-i Milliye, sonra da Ulus Meydanı diye adlandırılan bu meydanda ve buradan kaleye doğru çıkan Karaoğlan Çarşısı'nda dükkanlar, lokantalar ve pastaneler, ve hatta sinema bulunmakta, erken Cumhuriyet döneminin zor ve kısıtlı koşullarının elverdiği ölçüde hareketli bir merkez oluşturmaktaydı.

Osmanlı döneminde İttihat ve Terakki Fırkası'nın merkezi olarak inşa edilen ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında Millet Meclisi yapısı olarak kullanılan bina, Ulus Meydanı'nın bir köşesindedir. Daha sonra inşa edilen yeni Meclis Binası da Ulus Meydanı'nı şehrin ana girişi olan Ankara Tren Garı'na bağlayan cadde üzerinde yer aldığından, Cumhuriyet'in ilk yıllarında törenler, resmi geçitler bu caddede yapılmaktaydı. Meclis binasının karşısında da şehrin ilk modern oteli olan Ankara Palas inşa edilmiş ve şehre gelen önemli misafirler kadar şehirde yaşayan yönetici, bürokrat ve aydınlar için de vazgeçilmez bir sosyal mekan oluşturmuştu. Ankara'nın erken Cumhuriyet döneminde hızla artan nüfusunun günlük hayatının geçtiği Ulus Meydanı ve çevresinde oluşan şehir merkezinin önemli bir parçası da, Ankara'yı kuzey-güney yönünde boydan boya geçen ve Jansen planının

PLANLAMA
2005/4

**Jansen Planı
yeni yöne-
tim merke-
zini Yenişe-
hir'e taşı-
ken, şehrin
iş ve ticaret
merkezini
Ulus'ta
bırakmıştır**

da ana aksını oluşturan Atatürk Bulvarı'nın, Ulus Meydanı'ndan başlayıp Çankaya (güney) yönüne doğru uzanan Bankalar Caddesi'dir. Bu caddenin meydana bakan köşelerinde yer alan dükkanlar şehrin alışveriş merkezini oluşturur. Cadde boyunca sıralanan eski Öğretmen Okulu binasındaki Maarif Vekaleti, Lozan Oteli, postane, Meslek Lisesi, Tekel binası ve çeşitli banka yapılarını, ve daha güneyde yer alan Gençlik Parkı, Opera, Halkevi ve Etnoğrafya Müzesi gibi yapıları birarada düşündüğümüzde, bölgenin başkent hareketlenen kamu yaşantısının en önemli parçası olma karakteri açıkça ortaya çıkar.

Jansen Planı yeni yönetim merkezini Yenişehir'e taşıırken, şehrin iş ve ticaret merkezini Ulus'ta bırakmış; böylece yeni başkent halkının Ulus Meydanı çevresinde geçen hareketli yaşantısı devam etmiştir. 20. yüzyıl boyunca Ankara şehri Ulus Meydanı'ndan güneye ve daha sonra batıya doğru gelişmiştir. Ancak, tüm bu gelişmeler Ulus bölgesinin ticari karakterini değiştirmemiştir. Ulus Meydanı ve çevresinin, başkent Ankara'nın iş merkezi olma kimliği devam etmiş, 1950'ler ve 1960'larda inşa edilen ilk çarşı yapılarıyla bu kimlik giderek güçlenerek günümüze kadar devam etmiştir.

Ulus Meydanı ve çevresinde yapılaşma süreci geç Osmanlı döneminden başlamış ve erken Cumhuriyet döneminde devam ederek, 1950'lerden sonra değişen sosyo-ekonomik koşullara uyumlu bir şekilde sürmüştür. Bu süreç sonucunda Ulus Meydanı, 20. yüzyıl boyunca Türkiye'de üretilen yapı çevrenin değişen mimari yaklaşımlarını ve mimarlık tarih yazımında tanımlanan ulusal ve uluslararası üslupların örneklerini sergileyen bir bölge olarak önem kazanmıştır.

Günümüzde çağdaş koruma anlayışı artık “eski” ve “tarihsel”lik kavramlarının dışına çıkarak her dönemin kentleşme ve mimarlık anlayışını yansıtan özgün örneklerinin de korunması ve geliştirilmesine yönelmiştir. 2863 sayılı yasada 5226 sayılı yasa ile yapılan değişiklik sonucunda getirilen ve kültür varlığını “tarih öncesi ve tarihi devirlere ait bilim, kültür, din ve güzel sanatlarla ilgili bulunan veya tarih öncesi ya da tarihi devirlerde sosyal yaşama konu olmuş bilimsel ve kültürel açıdan özgün değer taşıyan yer üstünde, yer altında veya su altındaki bütün taşınır ve taşınmaz varlıklardır”

sözcükleriyle betimleyen tanım, bize yeni ve geniş bir perspektif oluşturmaktadır. Aynı anlayış “sit” tanımında da görülmekte ve bir alanın korumaya konu olabilmesi için “yaşadıkları devirlerin sosyal, ekonomik, mimari ve benzeri özelliklerini yansıtan kent” özelliği göstermesi ve “sosyal yaşama konu olması” ölçütleri ön plana çıkmaktadır.

Bu tanımlar 20. yüzyılda üretilen mimarlığın da yeni bir anlayışla ele alınması ve değerlendirilmesini zorunlu kılmakta, yakın geçmişin ürünlerinin de korunması gerekli birer sanat eseri olarak ele alınmasını, ve bu eserlerin kent yaşamındaki katkılarını “anı değeri”, “kimlik değeri”, “işlevsellik değeri” vb bir çok farklı ölçütler dizini içinde değerlendirilmesini öngörmektedir. Koruma kavram ve anlayışındaki bu gelişime paralel olarak dünyada olduğu gibi Türkiye'de de öne çıkan modern mimarlık ürünlerinin birer sanat ürünü olarak korunmasının gereği, DOCOMOMO (Documentation and Conservation of the Modern Movement) Türkiye Çalışma Grubu'nun 2002 yılında kurulmasından bu yana daha da yoğun bir şekilde tartışılmakta ve üniversitelerin, Mimarlar Odası'nın ve çeşitli mimarlık yayın organlarının benzer girişimleri ile son yıllarda hızla ve yaygın olarak kabul görmektedir.

Ulusal ve uluslararası platformdaki gelişen bu koruma anlayışı çerçevesinde Ankara kentinin Cumhuriyet dönemi öncesindeki yapıları kadar Cumhuriyet döneminin mimarlık ürünlerinin de zaman koşulu olmaksızın, başka nitelikleri ile ve değişik ölçütler çerçevesinde ele alınması gerekmektedir. Tüm bu oluşum, anlayış ve yaklaşımlar çerçevesinde Ulus Meydanı ve çevresindeki yapıların kent bütünü içindeki konum ve taşıdıkları anlam ve mimari özellikleri incelenerek değerlendirildiğinde bu yapıların korunması gerekliliğini ortaya koyan nedenler şöyle sıralanabilir.

- Ulus Meydanı ve çevresindeki yapılar Osmanlı döneminden günümüze değişen mimarlığın çeşitli evrelerinin örneklemesidir. Bu nedenle her birinin üretildiği dönemi yansıtan “mimari değeri” bulunmaktadır.
- Bu örnekleme bu yapılar bir “belge değeri” de kazandırmaktadır.
- Ulus Meydanı ve çevresindeki yapılar 20. yüzyıl Ankara'sının modernleşme sürecinde

etkin rol oynayarak, kentin 'modern'liğinin sembolüdür. Örneğin Anafartalar Çarşısı, Ankara'nın yürüten merdiveninin yer aldığı ilk yapı ve açıklıklarında yeni bir malzeme olarak alimünyum doğramanın kullanıldığı ilk yapılardan biri olarak mimaride malzeme kullanımında modernleşmenin ilk örnekleri arasındadır. Bu husus alandaki kimi yapılara "teklik ve ilklik değeri" kazandırmaktadır.

- Ulus Meydanı ve çevresinde yer alan yapıların birçoğu açılan yarışmalar sonucu gerçekleştirilmiş; mimari açıdan yapısal, üslupsal ve kullanım özellikleriyle bölgeye karakterini vermiş yapılardır. Bu nedenle her yönüyle "özgünlük değerleri" vardır.

- Ulus Meydanı ve çevresindeki yapılar değişik kurum ve kuruluşlar tarafından değişik anlayıştaki günün önemli mimarlarının değerlendirmeleri (yarışmalar) sonucu oluşan dönemin "estetik değer" anlayışlarını yansıtan yoğun emek ürünleridir.

- Ulus Meydanı ve çevresindeki yapılar kentin kamu yaşantısının mekanı olarak gördüğü işlev ve kullanım karakterinin iş-ticaret merkezi özelliğini günümüzde de devam ettirmektedir. Bu nedenle yapıların ve alanların "işlevsel değerleri" bulunmaktadır.

- Ulus Meydanı ve çevresindeki yapılar Ankara'nın belli bir zaman kesitinde yaşamında hatıralarının olduğu, kentsel hafızada önemli yer tutan, dolayısıyla "anı değeri" taşıyan yapıtlardır.

- Ulus Meydanı ve çevresindeki yapılarda toplumsal açıdan önemli olan odaksal kullanımlar ve mekanlar oluşmuştur. Akman Bozacısı, Mişmiş Kurukahve ve Dondurmacısı toplumun her kesiminden kişiyi hala bir araya getiren noktalar olarak "sosyal değer" taşıyan mekanlardır. Yapılar bu mekanlarla da anılarak bütünleşmişlerdir.

- Ulus Meydanı ve çevresindeki yapıların yapısal durumları incelendiğinde bakımsızlıktan ve bazı durumlarda kötü kullanılmaktan kaynaklanan sorunları olmakla beraber hala sağlam ve kullanılan yapılar oldukları için "ekonomik değerleri"ni henüz yitirmemişlerdir.

- Belki tüm bu değerlerinden en önemlisi Ulus Meydanı ve çevresindeki mevcut yapılar ve yok olan yapılar Ankara'nın, yakın çevresindeki kasaba ve köylerinden gelen kişiler ve hatta Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara'ya gelenlerin sosyal ve kültürel yaşamında yer etmiş, romanlara konu olmuş yaşam ve yapıyla Ankara dışında ülke ölçeğindeki "ortak kültürel miras" özelliği taşımaktadır.

Mimarlar Odası Ankara Şubesi, mimari mirasla doğrudan ilgilenen bir grubun temsilcisi olması, bulunduğu coğrafya itibarıyla Ankara'nın kentsel kimliğinin korunması ve geliştirilmesi konusunda gerçekleştirdiği ve gerçekleştirmeyi sürdüreceği çalışmalarla Ulus Meydanı ve yakın çevresindeki yapıların kent yaşamı içindeki devamlılığını sağlaması için gerekli girişimlerde bulunmayı doğal bir görev saymaktadır. Odamızın 2003 yılında gerçekleştirdiği "Bina Kimlikleri" sergisi, Ankara'nın kimliğini oluşturan yapılara karşı takınılan tavırlarla ilgili girişimleri (Piknik, Milka Pastanesi, Körfez Lokantası vb) ve bunların bir uzantısı olarak bu kez Ulus Meydanı ve yakın çevresindeki yapıların konusunda duyarlı olmasını gerektirmektedir.

Ulus Meydanı ve çevresini oluşturan yapılardan bir kısmı, Osmanlı döneminin ve erken Cumhuriyet yıllarının geçirdiği toplumsal, ekonomik ve kültürel dönüşümleri mimarlık biçimlenmesiyle oluşturarak/yansıtarak modern başkent Ankara'nın örnek mimarlık ürünleri olmaları dolayısıyla tescillenmiş durumdadır. Bu dönemde ve özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında üretilmiş olan birçok yapı ise henüz tescillenmemiştir. Ulus Bölgesi'nin Cumhuriyet'in ilanı sonrasında sahip olduğu yönetim merkezi olma özelliğini belgeleyen yapıların tescil edilerek koruma altına alınmış olması önemlidir. Ancak, bölgenin iş ve ticaret merkezi olarak günümüze kadar süren karakteri yapı ve kentsel mekan ölçeğinde yeterli derecede korunmamaktadır.

Raporu Hazırlayanlar

Doç. Dr. Emre Madran, ODTÜ Mimarlık Bölümü

Y. Doç. Dr. Elvan Altan Ergut, ODTÜ Mimarlık Bölümü, DOCOMOMO Ankara Temsilcisi

Öğr. Gör. Dr. Nimet Özgönül, ODTÜ Mimarlık Bölümü

"Bina Kimlikleri" sergisi, Ankara'nın kimliğini oluşturan yapılara karşı takınılan tavırlarla ilgili girişimler konusunda duyarlı olmasını gerektirmektedir

PLANLAMA
2005/4

Bir Bellek Projesi Olarak Sokak İsimlendirmesi: Ankara Örneği

Miray ÖZKAN¹, Ali Cenap YOLOĞLU²

¹Şehir Plancısı
ODTÜ Kentsel Tasarım
Yüksek Lisans Öğrencisi

²Şehir Plancısı,
ODTÜ Kentsel Politika
Planlama ve Yerel
Yönetimler Araştırma
Görevlisi

Sokak, kamusal olanla özel olan arasındaki mücadelenin mekanı olduğu gibi¹; yaşamsal olanla ideolojik olanın; kendiliğinden olanla zorla kabul ettirilenin mücadele alanıdır. Sokağa yapılan dışsal müdahaleler, iktidarın mekana kendini yansıtırma çabasına konu olmuşlardır. Bu çabanın önemli silahlarından biri de isimlendirmedir. Mekan isimlendirmesi, başlangıçta bütün çağrışımlarıyla kendiliğinden gelişmiş, doğal ve kültürel olanın içinde oluşmuş, dil ile birlikte değişmiş bir etkinlik ve bir tür söz olarak saklanmış, aktarılmış; dolayısıyla sürekliliği korunarak, mekana ilişkin belleğin, çevreye ve geleceğe taşınması sağlanmıştır. Ancak tam da bu özelliğindendir ki zaman içinde üst söylevlerin bellek oluşturma projesinin bir parçası olmaktan kurtulamamıştır.

Ankara kenti başkent oluşuyla birlikte farklı ideolojilerin kendini mekansallaştırma çabalarının en fazla görüldüğü kentlerden biri olmuştur. Mekansallaşan ideoloji, doğal olarak kendini kentin taşında toprağında, dilinde ve yaşantısında; dolayısıyla sokağında ve sokağının isminde göstermiştir. İsimlendirme, farklı dönemlerde, Ankaralının ve başkent oluşundan dolayı Türkiye’de yaşayanların belleklerini yeniden kurma yolunda kendini gösteren bir araç olmuştur.

Ankara için milat kabul edilebilecek 1994 yılıyla birlikte pek çok mekansal değişimin

yanında sokak isimlerinde de önemli değişiklikler olduğu gözlemlenmiştir. Varlığını gösterme, yerini sağlamlaştırma, sürekliliğini garantileme ve arkasında durduğu ideolojiyi mekanlara ve zihinlere kazıyarak tarihi yeniden kurgulama niyetindeki yerel iktidar sokakları yeniden isimlendirmeyi vazgeçilmez bir etkinlik olarak halen sürdürmektedir.

İsimlendirmenin Toplumsal Bellek Kurma Aracı Olarak Kullanımı

Jan Assman² belleğin her zaman bireye ait olduğunu, ancak toplumsal olarak, yani anılarını kurgulayan çevreye bağımlı olarak belirlendiğini söyler ve üç tür hatırlama figüründen bahseder:

1. Zaman ve mekana bağlılık: Bununla kendini grup olarak sağlamlaştırmak isteyen toplulukların kimliklerinin sembolü mekanları yaratma ve bunları garanti altına alma eğiliminden bahsedilmektedir.
2. Gruba bağlılık: toplumsal belleğin ancak kendine özgü ve sürekliliği olan; gerçek ve yaşayan bir grupla ilişkilendirilebileceğini söylüyor.
3. Tarihin yeniden kurulması: Bellek sürekli yeniden kurma işlemine dayandığından, ilerleyen şimdiki zamanın değişken ilişkileri çerçevesinde sürekli olarak yeniden örgütlenir.

¹ Kostof, S. (1992) p.121

² Assman, J. (2001)

Bu bağlam içinde kentin mekansal örgütlenmesi kadar kent mekanının isimlendirilmesi de bir sembol ve bunun aktarımı olarak bellek oluşumuna ve oluşturulmasına yardım eder. Azaryahu'nun da belirttiği gibi sokak isimleri dilin içine yerleşmiş olduklarından, sosyal gerçekliğin kurgulandırılmasında, yapılandırılmasında ve algılanmasında aktif bir role sahiptirler.³

Kent mekanının isimlendirilmesi Assman'ın bahsettiği üç unsurun etkisi altında dönüşürken aynı zamanda bu hatırlama figürlerini dışarıdan da etkilemeye yönelik bir araçtır. Lefebvre'in dediği gibi ideolojiler kalıcılık amaçlıyorsa bu ancak ideolojilerin kendi hakimiyetindeki bölgenin sınırlarını belirleyerek sürekliliğini istediği toplumsal düzenin mekanını üretmesiyle mümkün olur.⁴ Bu üretilmiş mekan, süreklilik için gerekli olan ortamı sağlayacağı gibi, bu ortamın ve dolayısıyla ideolojinin hatırlanmasını da sağlayacaktır. Çünkü toplu bir hatırlama ve unutma eylemi olmadan ideolojinin süreklilik sağlaması mümkün olamaz.

Gündelik hayatta çokça kullandığımız sokak isimleri sık sık tekrarlanıp, zihinlere kazınarak, dilin bir parçası olarak bellek projelerinin vazgeçilmez parçaları olmuşlardır. Gündelik yaşantımızın içinde eriyip giden sokak isimleri hegemonik sözlerdir. "Gramsci'ye göre, hegemonya alışılmış ideolojik çatışmaların üstündedir ve güç ve toplumsal örüntü arasında süregelen ilişkileri, 'gündelik hayata' göndermeyle 'deşifre' eden bir üst dili tanımlar. Diğer bir deyişle hegemonya, güçlü temsil eden toplumsal aktörler arasında, sürekliliği olan politik bir eylemselliğin kendisidir ve söylemsel atıflar ve ideolojik tercihler arasında süregelen çatışmalar üzerine kurulmuştur."⁵ İktidar sahiplerinin hegemonyalarını kurma ve yaşatma alanı olan kent mekanında isimlendirmeler de birer mit olarak kentlinin yaşamına girmeye ve yer etmeye çalışır. Bu yolla belleği bozmak, değiştirmek ve apolitikleştirmek ister.

Sokak isimlerinin bellek projeleriyle ve ideolojiyle nasıl iç içe olduğunu anlayabilmek için

örneklerden yola çıkıp bir takım genellemelere varmak mümkün olabilir. Bunu da isimlendirme politikalarının ne tür hatırlatmalar veya unutturmalar amaçlanarak gerçekleştirildiğine bakarak ve bu konuda ne tür bir mücadele yürütüldüğünü izleyerek yapabiliriz. İsimlendirme, önemli toplumsal dönüşümlerin, devrimlerin bildirgesi olarak kullanıldığı gibi kimliklerin ifadesi ve mücadele alanı ya da pazarlama stratejisi olarak da kullanılmıştır.

Devrimlerin Bildirgesi Olarak Sokak İsimleri:

Devrim eski düzenin hatıralarını silmek ve dönüştürmek ister, toplumsal bellek üstünde mücadele verir, yeni fikirlerin ve yaşam biçimlerinin var olabilme mücadelesini sürdürürken geçmişin belleğiyle çatışma halindedir.⁶ Dolayısıyla yeni olanın kodları, sembolleri eskilerin yerini almalıdır.

Bu konuda en önemli örnekleri Fransız Devrimi'nden sonra Paris sokaklarının isimlerindeki değişikliklerde görebiliriz. Yeni fikirlerin, yeni değerlerin ve yepyeni bir ideolojinin yansıması olarak ortaya çıkan sokak isimleri, geçmişe ve geleceğe dair hatırlatmalar ve unutturmalarla şekillenmiştir. Sokakların aristokrasiyi ve dini öğeleri çağrıştıran eski isimleri artık istenmemektedir. Yerlerine Moliere, Voltaire, Jean Jacques Rousseau gibi düşünür ve yazarların isimleri getirilmiştir.⁷

Kimlik ve Sokak İsimleri

Sokak isimlendirmeleri oluşturulmak istenen yeni bir kimlik için hatırlatma, unutturma, sahiplenme vb. işlevler sergileyebildikleri gibi mevcut kimliklerin de mücadele aracı olabilirler.

Ulus-devletlerin kuruluş süreçlerinde ulus inşasında, tarihin yeniden kurgulanması, bir topluluk bilincinin, ortak bir geçmişe sahip olunduğu inancının yerleştirilmesi gerekir. Bunun için tarih ve dil yeniden kurgulanırken bu dilin yeni isimleri de sokaklarda yerini alır.

Üretilmiş
mekan,
süreklilik
için gerekli
olan ortamı
sağlayacağı
gibi, bu
ortamın ve
dolayısıyla
ideolojinin
hatırlan-
masını da
sağlayacaktır

³ Alderman D.H. (2003)

⁴ Akış T.(2002) p. 77-78

⁵ Sargin G.A. (2002) s. 23

⁶ Matsuda, M.K., (1996)

⁷ Milo, D. (1997)

Bu anlamda Türkiye'de Cumhuriyet'le birlikte Anadolu'daki eski uygarlıkların isimleri ile Dil devrimiyle Türkçeleşen kavramlar kent mekanlarını isimlendirmede kullanılmıştır. Böylece, henüz yabancı gelen sözcükler gündelikleşecek, belleğe girecek, geçmişe ve geleceğe ilişkin kişiler ve kavramların da içselleştirilmesi sağlanacaktır.

Ulus kimliği dışında, sınıf ya da topluluk kimliği ve yaşam tarzı göstergesi olarak da isimlendirme kullanılmaktadır. Örneğin, banliyö yerleşmelerinde modern burjuva değerlerini ifade etmek sahiplenmeyi sağlayabilmek için yaşam mekanlarının kalitesini vurgulayan isimler de topluluk kimliği oluşturma işlevine sahiptir denebilir.

Bunun dışında egemen grup "öteki" olarak adlandırdığı grupları kontrol etmeye, dışlaştırmaya ya da kendine benzetmeye çalışırken bu grupların kendi alanlarındaki kendilerine has isimlerini de ortadan kaldırmaya çalışmakta ve mümkün olduğunca, egemen gruba ait sembollerini baskı aracı olarak kullanmaktadır. *"Egemen sınıf (veya grup) 'baskı ve onayı', gerek özgürce ve meşru yollarla, gerekse ideolojik yanılsamanın araçlarıyla uygulayacak, mekan, kapitalist örüntünün dilediği biçimde üretecektir. Bu aşamada, politik erki edinmiş aktörler, öngörülerini uygulayabilmek adına, tehlikeli olduğu varsayılan 'öteki'ni kontrol etmeye çalışacak; yeri geldiğinde de Foucault'nun kendi anlatımıyla, 'sapkın' bireyleri ve mekanlarını 'disipline' edecektir."*⁸ Disipline etmenin bir yolu da onların yaşam mekanlarına "disiplinli" isimler vermek olabilir. Ancak bu gruplar da kendi yaşama istekleriyle birlikte, doğal olarak dillerini ve yaşam biçimlerini de yaşatmak isteyeceklerinden, yaşam alanlarında da bu dili gösterme eğilimindedirler. Bu yaşamsal olduğu kadar, politik de bir eğilimdir. Dolayısıyla mekanların isimlenmesi konusunda "egemen" ve "öteki" kimliklerin savaşı sürmektedir. Çoğu zaman da bu savaşı egemen grup kazanmaktadır.

Türkiye'de Kürtlerin yaşadığı alanlarda görülen isimlendirme mücadelesi buna örnek olarak verilebilir. Son dönemde Batman'da yaşananlardan bahsetmek yerinde olacaktır. Batman'daki sokaklara önceden konmuş olan Bediüzzaman

Said Nursi, Muhammed İkbal, Abdülkadir Geylani gibi adı İslam diniyle birlikte anılan kişilerin isimlerinin yerine Zozan, Laleş, Mezopotamya, Yaşar Kemal gibi kimlik çağrışımlı isimlerin konulması belirli gruplarca tepki toplamış, Danıştay tarafından reddedilmiştir.¹⁰

Pazarlama Stratejisi Olarak Sokak İsimlendirmesi

Son dönemde İstanbul'da İstiklal Caddesi'nin arka sokaklarından birinde girişimci bir emlakçı sokaktaki bütün binaları satın alarak yahut kullanım hakkını alarak; tamirat, tadilat, cephe düzenleme ve çevre düzenlemelerini gerçekleştirdi. Bütün sokağı bir ticaret alanına dönüştürerek lokanta, bar ve sanat merkezlerinin açılmasını sağladı. Alanda bir soylulaştırma süreci gerçekleştirildi de denebilir. Ancak bu soylulaştırmayla sadece oranın insanları değil, belleği de silinerek, bambaşka bir bellek, piyasada daha iyi tutunabilecek bir öykü getirildi. Söz konusu Cezayir Sokağı'nın ismi Fransız sokağı olarak değiştirildi. Aslında resmi bir değişiklik olmamasına rağmen (sokak tabelasının üzerinde Cezayir Sokağı yazıyor) artık bir turist çekim noktası haline geldiğinden burası Fransız Sokağı olarak anılmaktadır. Tepki topladığı için durumun farkına varıldığında da kocaman bir pankartın üzerinde "Bu sokak Türk-Fransız-Cezayir kardeşliğinin bir sembolüdür" yazıldı.

Böylece hem bu sokağın (muhtemelen daha önce burada yaşamış olan) Cezayirliyle ilgili belleğini silmiş, hem de Cezayir Fransa ilişkileri unutturulmaya çalışılarak bir kardeşlik mitiyle, bu ticarethane için en uygun alan olan sokağın adının talihsiz bir biçimde Cezayir olmasının üstesinden gelinmeye çalışılmıştır.

Yerel Yönetimler ve Sokak İsimlendirmesi

Sokak isimlendirmesi hali hazırda yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu da yerel yönetimlerin politikayla ilişkileri dahilinde sokakları isimlendirmesine yol açmaktadır. Türkiye'de

⁸ Harvey, D. (1985) s.19

⁹ Sargın G.A. (2002) s. 24

¹⁰ Zaman Gazetesi, 10.06.2000 ve Zaman Gazetesi, 21.11.2000

bir çok kentte yerel yönetimlerin isimlendirme politikaları, bunlara karşı tepkiler, her yeni gelen yerel yönetimin arkasında olduğu politik görüşe dair isimlendirme etkinliğinde bulunması buna örnek olabilir. Bu yolla yerel yönetimler hem kendi yerlerini sağlamlaştırmayı hem de halkın belleğini kontrol etmeyi amaçlamaktadırlar.

Ankara'da Sokak İsimlendirmesi

Cumhuriyet öncesi Ankara kentinde sokak ve mahalle isimlerinin kendiliğinden gelişmiş isimler olduğunu görüyoruz. İsimler genelde doğal, iklimsel, kültürel ve dini yapının yansıması, kendiliğinden oluşmuş toplumsal bellek sembolleri. Küçük bir kent olan Ankara'nın merkezinde Samanpazarı, Atpazarı, Tabakhane, Hacı Bayram, Boşnak, Hacı Murat, Hacı Tepesi (Sonradan Hacettepe), Sabuncu¹¹ gibi mahalle isimleri kentin kültürel ve ekonomik yapısının göstergesiydiler. Bunun dışında kent dışındaki alanın büyük bir kısmı bağlıktı. Bu bağlık alanlar da zaten sonraki dönemlerde yerleşime açıldı ve büyük bir kısmı isimlerini korudu.

Cumhuriyet döneminde yeni kurulan bir devletin ve Kemalist devrimin başkenti olarak yepyeni bir kent doğmuştur. *"Ankara doğulu bir dünyadan çıkıp , akılcı bir dünyaya yöneltmek istenen yönetim merkezidir. Bu kentten beklenen sadece bir simge olmak değil, yeni dünya anlayışının tüm işlevlerini yerine getirebilecek ve ona uygun yaşam biçimini yansıtacak bir başkent olmaktadır."*¹²

Eski kentin yanına kurulmaya başlanan yeni kentin isimleri 1924-25 Lörcher planı ile birlikte verilmeye başlanmıştır. Bu doğrultuda seçilen isimler yeni kurulan bir yaşam biçiminin, modern kentli kimliğinin, batı kültürünün ve cumhuriyetin ifadesi olurken çoğunlukla plan müellifinin kendi kurgusuyla gerçekleşmiştir. Daha sonraları Cengizkan'ın belirttiği gibi, isimler anlamsal açıdan değişmemiştir.¹³ *Bugünkü Kızılay Meydanı'nın*

*Lörcher Planı'ndaki adının Cumhuriyet iken 1928 yarışma belgelerinde Kurtuluş olması; ve daha sonra Hilal'i Ahmer yapısının bitirilmesinden sonra Kızılay adını kazanması böyle bir süreç sonundaki adlandırmadır.... Millet caddesi adını Taşhan'a yakın Millet Bahçesi'ne kaptırmış, daha sonra Millet Meydanı ve Ulus Meydanı'nın isim babası olmuştur.*¹⁴

Cengizkan diğer bir değişimin de ismin anlamının nirengi özelliğini kaybetmesinden dolayı gerçekleştiğini belirtir. Kurucu kadroların adlarının zamanla terk edilmesi buna örnek olabilir.¹⁵

Cengizkan 1950'lerden sonraki dönemdeki isim değişikliklerin ideolojik olarak algılanması gerektiğini söyler.¹⁶ Bunu da Demokrat Parti dönemiyle ilişkilendirebiliriz. *"Devrim adının İnkılap ile Kazım(Özalp) Paşa adının Ziya Gökalp ile yer değiştirmesi, ilk Mübadele, İmar ve İskan Vekili, Maliye ve Maarif Vekillerinden çalışan Mustafa Necati'nin adının verildiği cadde genişletilerek Gazi Mustafa Kemal Bulvarı adını alışından sonra daha ikincil bir caddeye kaydırılması, yönetimin daha tutucu çizgiye kaymasının sonucunda gerçekleşmiştir."*¹⁷ Böylece ideoloji hem dilini hem de tarihini sokaklara kazımayı ihmal etmemiştir. 50'lerden 90'lara kadar da hem değişen merkezi yönetimler, yerel yönetimler hem de ekonomik yapı dolayısıyla toplumsal bellek üzerindeki uğraş belirli bir seviyede devam etmiş, 90'ların ortasından itibaren de dikkat çekici bir biçimde kendini göstermiştir.

1994 Sonrasında Ankara'da Sokak İsimlendirmesi

1994 yılından itibaren geniş çaplı bir sokak isimlendirme etkinliği göze çarpıyor. Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından 1994-2005 yılları arasında toplam 552 tane isimlendirme yapılmıştır. Bunu kendini ölümsüz kılmaya çabalayan bir ideolojinin mekanını ve sembollerini yaratma çabasının bir başka örneği olarak görebiliriz.

¹¹ Şenyapılı, Tansı (2004) & Şenyapılı, Önder (2004),

¹² Tankut, G. (1993)

¹³ Cengizkan A. (2002) s.237

¹⁴ a.g.e. s.237

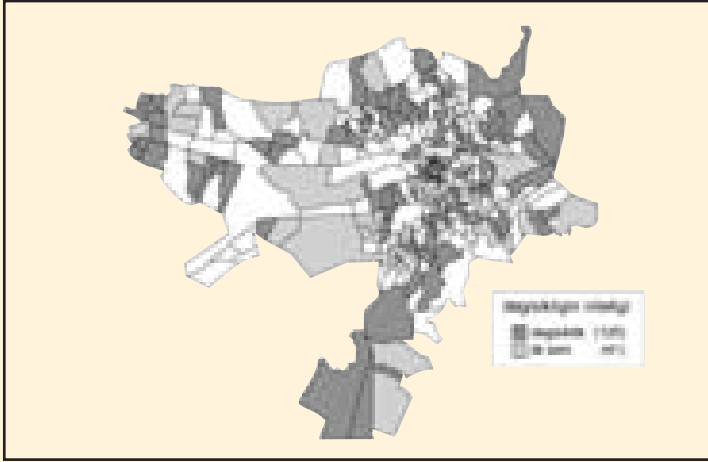
¹⁵ a.g.e. s.237-238

¹⁶ a.g.e. s.237-238

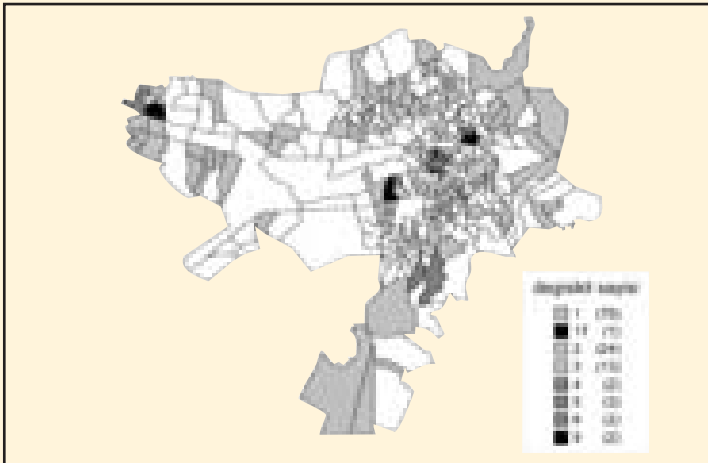
¹⁷ a.g.e. s.237-238

Tablo-1. İsimlendirmelerin nitelikleri

tür	nitelik	sayı	%
değişiklik	aynı isim (sokaktan caddeye)	20	3,6
	isimden isime	81	14,7
	numaradan isime	132	23,9
	numaradan numaraya	2	0,4
	toplam	235	42,6
ilk isim	ilk isim (isim)	90	16,3
	ilk isim (numara)	227	41,1
	toplam	317	57,4
toplam		552	100,0

Harita-1. İsimlendirmelerin niteliğinin mahallelere göre dağılımı**Tablo-2.** Değişikliklerin mahallelere göre değişimi

değişiklik sayısı	mahalle sayısı	mahalle %	toplam	toplam %
1	78	62,4	78	33,2
2	24	19,2	48	20,4
3	13	10,4	39	16,6
4	2	1,6	8	3,4
5	3	2,4	15	6,4
6	2	1,6	12	5,1
9	2	1,6	18	7,7
17	1	0,8	17	7,2
toplam	125	100	235	100,0

Harita-2. Değişikliklerin mahallelere göre dağılımı

Bu dönemdeki isimlendirmenin önemli bir bölümü kentin bilinen caddelerinin isim değişikliğiyle gerçekleşiyor. Yeni isimlerin bir kısmını şöyle sıralayabiliriz: Kossuth Lajos Caddesi, Wilhelm Thomsen Caddesi, Rabindranth Tagore Caddesi, Bangabandhu Şeyh Muciburrahman Bulvarı, Hakkı Turayıcı Caddesi, Gabdulla Tukay Caddesi, Willy Brand Caddesi, Konrad Adenauer Caddesi, Cengiz Han, Aşkabad, Ürdün, Kuveyt, Üsküp, İran, Tahran, Polonya, Şili, Arjantin, Filistin, Kuveyt, Libya, Taşkent, Azerbaycan, Kazakistan, Bişkek, Bosna Hersek, Simon Bolivar, Paris, Strazburg, De Gaulle,...¹⁸

Aşağıda Ankara Büyük Şehir Belediyesi'nden gelen değişiklik listesi doğrultusunda değerlendirilmeler yapılmıştır. Bu verilere göre isimlendirmeleri, "isim değişiklikleri" ve "ilk isim" verilisi olmak üzere ikiye ayırabiliriz. Tablo-1'de bu iki temel değişiklik şeklinin kendi içindeki ayrışımı görülebilir. Harita-1 yukarıda bahsedilen iki temel değişikliği mahallelere göre göstermektedir. Burada "ilk isim" ile etiketlenen mahalleleri yeni gelişen mahalleler olarak yorumlayabiliriz. Dolayısıyla toplumsal bellek açısından incelenecek isimlendirmeler ise "isim değişikliği" olarak nitelenecek olan değişikliklerdir ki bu değişiklikler toplam isimlendirmelerin %42,6'sını oluşturmaktadır.

235 isim değişikliği (tablo-1) toplam 125 mahallede (harita-1) gerçekleşmiştir. Ancak değişikliklerin mahallelere göre eşit şekilde gerçekleştiği söylenemez. Toplam mahalle sayısının %8'inde toplam değişikliklerin %29,8'i gerçekleşmiştir. Dolayısıyla yeniden isimlendirme eyleminin Ankara'nın bazı mahallelerinde yoğunlaştığı söylenebilir. Buradan yeniden isimlendirme eyleminin rastgele bir eylem olmayıp bilinçli bir şekilde düzenlendiği sonucuna kolayca ulaşılabılır. Yunus Emre, Emek, Siteler, Gaziosmanpaşa, Kazım Orbay, Sancak, Akdere, Ali Ersoy, Bahçelievler, İstasyon mahalleler bu yoğunlaşmanın gözlemlendiği mahallelerdir.

Değişikliklerin tarihsel değişimi incelendiğinde yine heterojen bir yapı karşımıza çıkmaktadır. Tablo-3'ten de izlenebileceği üzere değişikliklerin yarısından fazlası 1994 ve 1995 yıllarında

¹⁸ www.hurriyetim.com.tr 19.01.2003

gerçekleşmiştir. Bu tarihlerin Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin yönetimine Refah Partili Melih Gökçek'in gelişi ve hemen bir sonraki yıl olması tesadüf olmasa gerek. Büyükşehir Belediye Başkanının zamanla yerini kanıksamasına ve iktidarını perçinlemesine bağlı olarak yeniden isimlendirme faaliyetinin zaman içinde gerilediği görülmektedir.

Anakara'daki isimlendirme biçimleri niteliklerine göre de gruplanabilir:

i) Modern burjuva kimliğini çağrıştıran isimlerin İslam ve Osmanlı'yı çağrıştıran isimlerle yer değiştirmesi (Hem tarihi yeniden kurmaya çalışma hem de ulus kimliğinin tanımını İslam üzerinden yaparak yeni bir yapılandırma sürecine sokmanın göstergesi). Berna, Bale, Çan gibi sokakların Beyza, Bala ve Müezzini isimleriyle yeniden isimlendirilmesi örnek olarak verilebilir.¹⁹

ii) Kendi başına özel bir şey çağrıştırmayan ancak bu halleriyle belleğe yerleşmiş ve kabul görmüş isimlerin değiştirilmesi (7. cadde'nin Aşkabat caddesi olarak değiştirilmesi vs.).

iii) Belediyenin yaptığı işlerin reklamını yaparak siyasal erk ve dolayısıyla ekonomik kazanç sağlamak amacıyla caddelerde yeni yapılan kavşakları isimlendirmesi (71 gün alt geçidi vs.).

iv) Değişen isimden çok isimle birlikte hatırlanan sokağa ait bir unsurun hatırlanmasını engellemeye yönelik isimlendirme etkinliği. Örnek olarak Çevre sokağın Üsküp caddesi olarak değişmesi verilebilir.²⁰ Böylece adı CHP genel merkeziyle anılan bir caddenin anılmasını engellemek amaçlanmış olabilir.

Sonuç

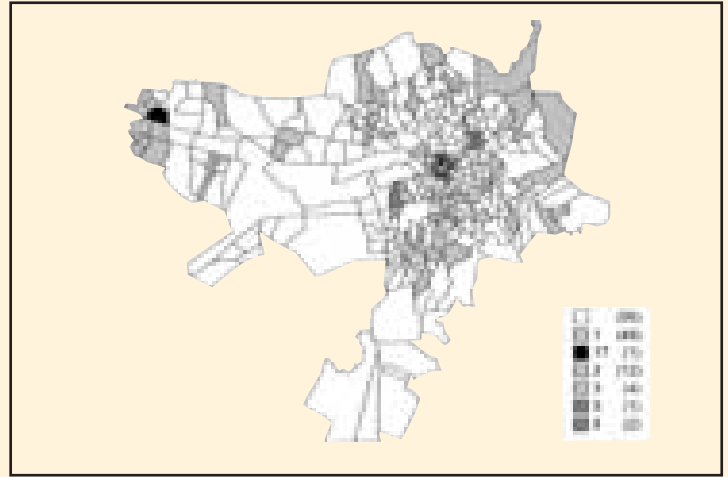
Toplumun kendi dinamiklerinden çıkan isimlendirmenin sürekliliğini koruduğunu, dışardan gelen etkilere rağmen var olmaya çabaladığını görüyoruz. Bir sokak isminin belleklerde yer edebilmesi için yaşamın içinden çıkması gerekir.

Ancak dış etkilere oluşturulmuş isimlendirmenin ideolojinin kalıcılığını sağladığı ölçü de zihinlerde

Tablo-3. Değişikliklerin tarihsel değişimi

tarih	sayı	%	top. %
1994	61	26,0	26,0
1995	58	24,7	50,7
1996	21	8,9	59,6
1997	15	6,4	66,0
1998	13	5,5	71,5
1999	11	4,7	76,2
2000	16	6,8	83,0
2001	12	5,1	88,1
2002	11	4,7	92,8
2003	4	1,7	94,5
2004	4	1,7	96,2
2005	9	3,8	100,0
toplam	235	100	

Harita-3. 1994 ve 1995 yıllarında yapılan değişikliklerin mahallelere göre dağılımı



yer ettiği söylenebilir. Bu bağlamda Cumhuriyet'in erken dönemlerindeki isimlendirmenin o dönem için radikal de olsalar, bugün baktığımızda benimsenmiş olduklarını görüyoruz.

Ancak bugünlerde yapılan yeniden isimlendirmenin ne kadar zihinlerde kalacağını henüz bilmiyoruz. Resmi olarak ismin değişmesi, kentlinin o mekandan bahsederken yeni ismi kullanmasını gerektirmiyor. Çünkü sokak isimleri aslında tabelalardan okunarak değil söylenerek ve ağızdan ağıza taşınarak, dil içinde kalıcılığını sağlıyor. Adres yazarken isim değişikliği olan sokaklarda yeni ismin yanında eski ismin parantez içinde bulundurulması da bu belleğin korunduğunun bir göstergesi.

¹⁹ Milliyet Gazetesi, 28.09.1997

²⁰ bunun öznel bir varsayım olduğunu belirtmekte fayda var.

1994 sonrası Ankara'daki isimlendirme çalışmaları niyetini çok açık belli ettiğinden dil ve yaşam içinde eriyip gitmediğinden başlangıçta etkisiz olarak görünse de; İktidar'ın kent üzerindeki hakimiyetini açıkça gösteriyor ve varlığını garantilemeye çalışıyor. Bu nedenle yakın bir gelecekte bu isimlerin halkın ağızına yerleşemeyeceğinin garantisi verilemiyor. Kontrol ve disiplinin bellek yoluyla içselleştirilmesi kaçınılmaz gibi görünüyor.

Doğal olan sokak isimlerinin toplumun pratikleriyle gündelik dilde yer etmesidir. Yerleşik alanlarda belediye meclisinin bu konuda karar mercii olması, kamu hizmeti sunmaktan ziyade hegemonya kurmasının bir aracıdır. Bu yüzden sokak isimleri dış etkilerle değil sokak sakinlerinin pratikleri ve istekleri doğrultusunda değişmelidir.

Kaynakça

Kostof, Spiro, 1992, The city assembled: the elements of urban form through history, Little, Brown, Boston

Assmann, Jan, 1997, Kültürel bellek, Eski Yüksek Kültürlerde Yazı, Hatırlama ve Politik Kimlik, çev: Ayşe Tekin (2001), Ayrıntı, İstanbul

Alderman Derek H., 2003 35.2,163-173,, Area (Royal Geographical Society with The Institute of British Geographers) içinde: Street names and the scaling of memory: the politics of commemorating Martin Luther King, Jr within the African American community, Blackwell Publishing Ltd.

Matsuda Matt K. 1996, The Memory of the Modern, Oxford University Pres, New York,

Milo, Daniel. 1997, The Construction of the French past: Realms of Memory içinde: Street names, Columbia University Pres, New York

Şenyapılı, Tansı (2004), "Baraka"dan Gecekonduya: Ankara'da Kentsel Mekanın Dönüşümü: 1923-1960, İletişim, İstanbul

Şenyapılı, Önder (2004), ne demek Ankara; Balgat, niye Balgat!?, ODTÜ Yayıncılık, Ankara

Sargın, Güven A. (2002), Ankara'nın Kamusal Yüzleri: Başkent Üzerine Mekan-Politik Tezler

inde: Kamu, Kent ve Polytika, der: Güven A. Sargın, İletişim, İstanbul, s. 9-40

Akış, Tonguç, (2002), Ankara'nın Kamusal Yüzleri: Başkent Üzerine Mekan-Politik Tezler içinde: Gündelik Hayat ve Kentsel Mekan: Yüksel Yaya Bölgesinde Yürümek, der: Güven A. Sargın, İletişim, İstanbul s. 77-118

Cengizkan, Ali, (2002), Ankara'nın Kamusal Yüzleri: Başkent Üzerine Mekan-Politik Tezler içinde: Kurgu, Tasarım ve Kullanım: Cumhuriyet Dönemi Kamusal Mekanları İçin Bir Çalışma Programı, der: Güven A. Sargın, İletişim, İstanbul s. 215-244

Harvey, David. (1985) Consciousness and the urban experience : studies in the history and theory of capitalist urbanization, Md. : John Hopkins University Press, Baltimore

Barthes, R. (1957) Çağdaş Söylenler, çev: Tahsin Yücel 1996, metis yayınları, İstanbul

Tankut, Gönül, (1993) Bir Başkent'in İmarı, Anahtar Kitaplar, İstanbul

Batman'da tehlikeli tahrik, Zaman Gazetesi, 10.06.2000

29.03.2005 tarihinde <http://212.154.21.40/2000/06/10/Haberler/haberlerdevam.htm> adlı internet adresinden indirilmiştir.

Cadde ve sokak isimlerine red, Zaman Gazetesi, 21.11.2000

29.03.2005 tarihinde <http://212.154.21.40/2000/11/21/guneydogu/guneydogudevam.htm> adlı internet adresinden indirilmiştir.

Emin Çölaşan, Cebinden Versene, www.hurriyetim.com.tr 19.01.2003

29.03.2005 tarihinde <http://www.karacaahmet.com/forum/cevap.asp?kid=1961&baslik=CEB%C4%B0NDEN%20%20VERSENE> adlı internet adresinden indirilmiştir.

Petek US, Gökçek'in icraatı sonunda kitap oldu (Muhsin Eren'den alıntı), Milliyet Gazetesi, 28.09.1997

16.05.2005 tarihinde www.milliyet.com.tr/1997/09/28/siyaset/gokcek.html adlı internet adresinden indirilmiştir.



S. Zafer Şahin'in kişisel belgeliğinden

Ankara Metropoliten Bölge ve Metropoliten Kent Planlaması

¹Öğr. Gör. Dr.,
²Araş. Gör.,
³Araş. Gör.,

Tanyel ÖZELÇİ ECERAL¹, Aslı GÜREL ÜÇER², Zafer SÖNMEZ³

Gazi Üniversitesi
Müh-Mim. Fakültesi
Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

Türkiye Cumhuriyeti'nin Başkenti Ankara, Cumhuriyetin ilk yıllarından bu yana gerek stratejik, gerek politik ve gerekse sosyo-ekonomik işlevleri ile, Başkentliğin verdiği liderlik işlevlerini bütünleştirmeye çalışan ve ülkedeki diğer kentler için çoğu kez "öncü-örnek" bir rol üstlenen bir merkez olmuştur (Gökçe, 2002). Türkiye'nin idari merkezi ve ikinci büyük nüfus bölgesi, ülkenin her yerinden kolaylıkla ulaşılabilen bir kavşak noktası, yabancı ülke temsilcilikleri merkezi gibi özellikleri nedeniyle çok önemli konumda bulunan Ankara, aynı zamanda önemli bir hizmetler, sanayi ve turizm merkezidir (TODAİE, 2004).

Ankara, Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti olarak ilan edildikten sonra hızlı bir gelişme süreci yaşamış, kutuplardan çevreye yayılma tarzında genelleştirilebilecek mekansal gelişme dinamiklerinden farklı olarak yeni bir kutup olarak belirmiş, yayılma yerine sıçrama niteliğindeki gelişimi ile Türkiye'deki kentsel alanlar içinde kendine özgü bir örnek olmuştur (Özaslan M., Şeftalici H., 2002).

Bu süreç çerçevesinde, 1920'li yıllardan bu yana sürekli bir planlama deneyimi ve geleneği yaşanan Ankara kentinde son dönemde, küresel ölçekte yaşanan süreçlerin ülkesel sosyo-ekonomik yapıda oluşturduğu etkilerle birlikte kentsel sosyal, ekonomik ve mekansal yapıdaki hızlı dönüşümler bir plansızlık sürecinin oluşmasına neden olmuştur. Ankara Metropoliten Bölge ve Ankara Metropoliten Kent bütününde sektörel gelişmeleri ve yatırımları yönlendirici üst

ölçekli bir planın olmaması nedeniyle kent, gelişimini vizyonu ve üst ölçekli bir planı olmadan sürdürmekte; bu nedenle kentin farklı sektörel ve mekansal ölçeklerinde çeşitli sorunlar ortaya çıkmaktadır. Mevcut kentsel sorunlara yönelik geçici çözüm önerileri ve yeni gelişme alanları oluşturmaya yönelik parçacı yaklaşımlar varolan kentsel sorunlara yenilerini eklemekte ve gelecekte ortaya çıkacak sorunlara da temel oluşturmaktadır.

Bu çerçevede, 2005-2006 eğitim öğretim yılında Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 4.sınıf 461-B Şehircilik Projesi dersinde, Ankara Metropoliten Bölge/Kent Planlaması çalışma konusu olarak belirlenmiş ve bu makale söz konusu ders kapsamında yapılan çalışmalar temel alınarak hazırlanmıştır. Proje çalışmasının amacı, Ankara gibi bir metropoliten bölge/kent ölçeğinde yaşanan bu süreçler çerçevesinde nasıl bir kuramsal çerçevede üst ölçekli planlama yaklaşımı ve planlama süreci geliştirilebilir sorusu üzerinde düşünmektir.

Yöntem

Gazi Üniversitesi Mühendislik – Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 4. sınıf ŞBP 461-B Şehircilik Projesi dersinde her yıl çalışma konusu olarak birden çok belediye, ilçe ve/veya ili kapsayan bir bölge ele alınmaktadır. Bu kapsamda; 2005-2006 eğitim öğretim yılında, Ankara Metropoliten Bölge/Kenti çalışma konusu olarak seçilmiştir. Planlama alanının özellikleri çerçevesinde üç düzeyli bir çalışma



Ankara Metropolitren Alanı 1/50 000 ölçekli gelişme planı

sistematığı belirlenmiştir. METROPOLİTEN KENT: Altındağ, Çankaya, Etimesgut, Gölbaşı, Keçiören, Mamak, Sincan, Yenimahalle ilçelerini; METROPOLİTEN ALAN: Metropolitren Kent + Akyurt, Ayaş, Bala, Çubuk, Elmadağ, Kalecik, Kazan ilçelerini; METROPOLİTEN BÖLGE: Metropolitren Alan + Beypazarı, Kızılcahamam ilçelerini kapsamaktadır. Bu makalede özetlenecek olan Ankara Metropolitren Bölge/Kent çalışmasının ilk aşaması, sosyal, ekonomik, fiziksel ve mekansal konulardaki araştırma ve sentez, sentezler doğrultusunda belirlenen bölgesel ve kentsel sorun ve olanaklar, 2025 yılı hedef alınarak, 1/100.000 ölçekte geliştirilen senaryo ve plan şeması ile 1/50.000 ölçekte geliştirilen plan çalışmalarıdır. Bu çalışmalar güz yarısında 9 öğretim elemanı¹ ve 17 öğrenci² tarafından yürütülmüştür. 2005-2006 bahar yarısında gerçekleştirilecek çalışmanın ikinci aşamasında ise oluşturulan senaryolar doğrultusunda belirlenecek öncelikli alan ve sorunlara yönelik çalışmalar yapılarak,

sorunların çözümü için gerekli ölçeklerde plan, proje ve programlar hazırlanacaktır.

1. aşamanın araştırma ve sentez bölümünün amacı, planlama alanının fiziksel ve sosyo-ekonomik profilini belirleyerek olası gelişme senaryolarının oluşumuna veri tabanı oluşturmaktır. Bu çerçevede Ankara Metropolitren Bölge/Kent ölçeğinde: çeşitli kurum ve kuruluşlardan elde edilen istatistikler, raporlar, dokümanlar ve haritaların incelenmesi; çeşitli kurum ve kuruluşlar ile yapılan sözlü görüşmeler; yerleşmenin arazi kullanım haritasının hazırlanması yoluyla toplanan veriler 6 ana başlık altında gruplandırılarak değerlendirilmiş ve sentezler geliştirilmiştir.

- Doğal Yapı: Bölgenin jeolojik durumu, su kaynakları, iklimi, bitki örtüsü, tarım toprakları gibi doğal ve topografik özellikleri araştırılmıştır. Bu kapsamda; korunacak alanlar ile kentsel kullanıma açılacak alanların belirlendiği bir senteze varılmış ve doğal

¹ Prof. Dr. Feral Eke; Yrd. Doç. Dr. Nihan Sönmez; Öğr. Gör. Dr. Tanyel Özelçi Ecerel; Öğr. Gör. Saffet Atik; Öğr. Gör. Danyal Aşık; Öğr. Gör. Ertan Göral; Araş. Gör. Aslı Gürel Üçer; Araş. Gör. Hayri Ulvi; Araş. Gör. Zafer Sönmez

² Esra Özatmaca, İlkin Oba, Çiğdem Hacıoğlu, Demet Kayış, Elif Ertürk, Fulya Sınacı, Derya Kara, Tuğba Türesin, Gülce Karadağ, Doğa Aytaç, Sümeyra İnciler, Kamil Güvenç Çiçek, Burcu Yılmaz, Banu Işıl Işık, Murat Zorlu, Mehmet Kınık, Umut Gökçe

verilere göre alanın gelişme potansiyelleri belirlenmiştir.

- **Demografik ve Sosyal Yapı:** Bölgede yer alan kentsel ve kırsal yerleşmelerin nüfus yapıları araştırılmıştır. Bu kapsamda; yerleşmelerin nüfus gelişmeleri, mevcut nüfusları belirlenmiş ve nüfus projeksiyonları yapılmış, nüfusun sosyal yapı özellikleri ortaya konmuştur. Ayrıca bölgedeki kentsel yerleşmelerdeki sosyal donatı alanlarının kapasite ve yeterlilikleri irdelenmiş ve ilgili yatırımlar belirlenmiştir.

- **Ekonomik Yapı:** Bölgenin yerel potansiyellerinin küresel, ulusal ve yerel ölçekte değerlendirilebilme fırsatları araştırılmıştır. Bu kapsamda; bölgeye ilişkin tarım, sanayi ve hizmetler sektörlerine ait işgücü verileri ile bu sektörlerin mevcut durumları ve kapasiteleri belirlenmiştir.

- **Arazi Kullanımı ve Konut:** Kentsel mekanın analizi yapılmıştır. Bu kapsamda; konut alanları, çalışma alanları, sosyal donatı alanları ve yeşil alanlar araştırılmış ve bu alanların büyüklük, kapasite ve yoğunlukları belirlenmiştir.

- **Kentsel ve Bölgesel Teknik Altyapı:** Kent içi ve kentler arası ulaşım sistemi ile haberleşme sistemlerinin hizmet düzeyleri, kapasite ve yeterlilikleri araştırılmış ve yatırımlar belirlenmiştir.

- **Yasal Çerçeve ve Yürürlükteki İmar Planları:** Kentsel yerleşmelerin sınırları, farklı statü belirleyen koruma alanlarının sınırları ve yürürlükteki imar planlarının gerçekleştireceği durumları belirlenmiştir. Ankara için

hazırlanmış planlar incelenmiş ve kentin planlama pratiğinin tarihsel gelişimi ortaya konmuştur.

Araştırmalardan elde edilen sentezler sonucunda planlama alanının metropoliten bölge ve metropoliten kent ölçeğinde sahip olduğu olanaklar ile mevcut durumda yaşadığı sorunlar tartışılmıştır.

Daha sonra elde edilen veriler değerlendirilerek, sorun ve olanaklar göz önünde bulundurularak, bölge için gelişme senaryoları oluşturulmuştur. Gelişme senaryolarının oluşturulmasında; öncelikle makro-ekonomik bir yaklaşım³ uygulanmış ve ekonominin farklı oranlarda büyüyeceği esas alınarak 3 temel senaryo (yavaş, orta ve hızlı büyüme) grubu oluşturulmuştur. Daha sonra büyüme hızlarına uygun vizyonlar belirlenmiş ve gerekli analizler yapılarak 1/100 000 ölçekli şemalar üretilmiştir.

Çalışmanın son aşamasında ise; Ankara Metropoliten Alanı için belirlenen senaryolara bağlı olarak hazırlanan farklı gelişme şemalarına uygun 1/50 000 ölçekli gelişme planları ve raporları hazırlanmıştır.

Bu makale çerçevesinde, 2005-2006 eğitim öğretim yılının güz döneminde yapılan çalışmalardan, araştırma gruplarının sentezlerinden sonra ortaya çıkan sorun ve olanaklar tartışması III. bölümde; bölge için geliştirilen senaryolar ise IV. bölümde özetlenecektir.

Ankara Metropoliten Bölge/ Metropoliten Kent Sorun ve Olanakları
Ankara İli'ne yönelik çeşitli başlıklar altında yapılan araştırmalar sonucunda elde edilen sentezler planlama alanının metropoliten bölge

³ 2023 yılı için senaryo grupları tarafından belirlenen yıllık ortalama büyüme hızları kullanılarak, plan dönemi için gayrisafi yurtiçi hasıla, toplam yatırım, istihdam ve nüfus değerleri hesaplanmıştır. Bu hesaplamalar aşağıda belirtilen aşamalara göre gerçekleştirilmiştir:

-Bölgenin halihazır ve projeksiyon yılı büyüme hızları dikkate alınarak plan dönemi ortalama büyüme hızı belirlenmiş,
-Bölgenin başlangıç yılı GSYİH değeri, belirlenen büyüme hızı ile çarpılarak plan dönemi için projekte edilmiş,
-Yıllar itibarıyla GSYİH değerleri arasındaki fark bulunarak her yıl için ek GSYİH hesaplanmış,
-DPT tarafından hazırlanan çalışmalardan elde edilen, marjinal sermaye-hasıla katsayısı yıllık ek GSYİH ile çarpılarak her yıl için gerekli ek yatırım büyüklüğü (sermaye) bulunmuş, bu değerler toplanarak, projeksiyon yılı için gerekli toplam ek yatırım büyüklüğü (sermaye) değerine ulaşılmış,
-Toplam ek sermaye değeri belirlenen senaryolar doğrultusunda tarım, sanayi ve hizmetler sektörlerine dağıtılmış,
-Sektörlere göre belirlenen ek sermaye değerleri, 1 kişiyi istihdam etmek için gerekli yatırım büyüklüğü değerlerine bölünerek, sektörel olarak ek işgücü değerleri hesaplanmış,
-Hesaplanan ek işgücü mevcut işgücü ile toplanarak projeksiyon yılı için toplam işgücü bulunmuş ve
-Projeksiyon yılı için ulaşılan toplam ek işgücü, projeksiyon yılı için kabul edilen iktisaden faal nüfus oranlarına bölünerek gelecek ek nüfusa ulaşılmış ve ek nüfus halihazır nüfusa eklenerek projeksiyon yılı için toplam nüfus bulunmuştur.



Ankara Metropolis Alanı 1/100 000 ölçekli gelişme şeması

ve metropoliten kent ölçeğinde sahip olduğu olanaklar ile mevcut durumda yaşadığı sorunların tartışılmasına olanak sağlamıştır. Bu çerçevede yapılan tartışmalarda genel olarak aşağıdaki tabloda ifade edilen sorun ve olanaklar öncelikli olarak belirlenmiştir (Tablo 1).

Ankara İli Gelişme Senaryoları

Önceki bölümde belirtilen sorun ve olanaklara yönelik tartışmalar yapıldıktan sonra geleceğe dönük olarak ikinci bölümde belirtilen yöntem çerçevesinde Ankara Metropolis Bölge/

Kentinin yeni yüzyılda artan rekabet koşullarında ve Avrupa Birliği sürecinde nasıl bir rol üstlenebileceği ve bu yapı içerisinde hangi kimlik ya da vizyona sahip olabileceğine yönelik senaryolar geliştirilmiştir. Geliştirilen bu senaryolardan ilk dördüne kısaca değinilecek, beşinci senaryo ise Ankara ilinin ülke ve bölge içindeki konumu, sosyo-ekonomik ve kültürel yapısı ile dünyadaki yeni gelişme eğilimleri dikkate alındığında diğerlerine göre daha geçerli yaklaşımları sergilediği için planlama kararlarını da içerecek biçimde daha

Tablo 1: Ankara Metropoliten Bölge/ Metropoliten Kent Sorun Ve Olanakları

ANKARA METROPOLİTEN BÖLGE-OLANAKLAR	
Doğal Yapı	Sakarya ve Kızılırmak nehirleriyle çevrili verimli tarım arazileri Termal su kaynaklarının varlığı Özel çevre koruma alanının mevcudiyeti
Sosyo-demografik Yapı	Türkiye’de sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralamasında eğitim ve sağlık sektörlerinde 1. sırada olması Genç nüfusun yoğunlukta olduğu bir demografik yapı
Ekonomik Yapı Hizmetler	Türkiye’nin başkenti olarak, karar merkezlerine, diplomatik temsilciliklere, prestij ticaret alanlarına ve seçkin hizmetler üreten birimlere sahip bir kent niteliği Güçlü sağlık ve eğitim hinterlandı Bilgi teknolojileri alanında yapılacak gelişmeleri destekleyen önemli kurumların varlığı Bölgenin sahip olduğu zengin tarihi ve kültürel mirası
Sanayi	Yüksek katma değer yaratan metal-eşya-makine-savunma-havacılık sanayi Savunma sanayi ile ilgili önemli yatırımlar ve savunma sanayisinde Ar-ge faaliyetlerinde bulunan kurumlar Beypazarı ve Kazan ilçelerinde dünyanın 2.büyük trona madeni rezervleri
Tarım	1.sınıf tarım topraklarının varlığı Türkiye’nin buğday, arpa, havuç gibi tarımsal ürün ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılaması
1.1. Teknik Altyapı	Önemli ulaşım akslarının kesişim noktası Ankara’yı İstanbul üzerinden Avrupa’ya bağlayan TEM otoyolu ulaşım bağlantısı 2006 yılında Esenboğa Havalimanı yeni terminal binasının hizmete girmesi Ankara-İstanbul arasında hızlı tren projesi Ankara’nın ulusal demiryolu ağında önemli bir odak noktası Tüm ülkenin tercih ettiği eğitim ve sağlık birimleri Sağlık ve eğitim sektörlerine yapılan yatırımlar
Yasal Çerçeve	Bilimsel bir yöntemle olmasa da Ankara BŞB’nin sınırlarının metropoliten alan bütünlüğünü sağlayacak biçimde genişletilmiş olması
ANKARA METROPOLİTEN BÖLGE SORUNLAR	
Doğal Yapı	Bölge bütününde orman ve mera alanlarının tahribata uğraması Sulama yetersizliği nedeniyle tarım alanlarının yüksek verimle işlememesi
Sosyo-demografik Yapı	İşsizlik oranının Türkiye ortalamasının üzerinde olması (%11- %10,3) İşsizler içindeki üniversite mezunu oranının %30 ile Türkiye ortalamasından yüksek olması
Ekonomik Yapı	Yabancı sermaye yatırımlarını yeterince çekememesi Turizm potansiyellerinin yeterince değerlendirilememesi Turizm sektörüne yönelik yeterli tesis ve düzenlemelerin bulunmaması Çok katmanlı tarihi dokusunun iyi korunamaması
Teknik Altyapı	Ankara yüzey sularında önemli ölçüde su kirliliği
Yasal Çerçeve	Ankara Metropoliten Bölge ve Ankara Metropoliten Kent bütününde sektörel gelişmeleri ve yatırımları yönlendirici üst ölçekli bir planın olmamasından kaynaklanan kentsel sorunlar ve maliyetler BŞB sınırları içine yeni yasal düzenleme ile giren yerleşmelerin gereğinden fazla nüfus ve alan tahminlerine dayalı olarak planlanması

ANKARA METROPOLİTEN KENT-OLANAKLAR	
Kent Ekonomisi	Elektronik sanayilerin Gölbaşı Yolu ve Akyurt İlçesinde öbeklenmesi Cam sanayilerin İstanbul yolu üzerinde öbeklenmesi Türkobası'nda OSB altyapısı İvedik OKSB kapasitesinin tümünün kullanılmaması Akyurt ve Kalecik'te şarap turizmi potansiyeli Odtü, Bilkent ve Hacettepe Üniversiteleri teknoparkları Turizm ve rekreasyon potansiyeli (Soğuksu Milli Parkı, Çubuk Barajı, Kurtboğazi, Bayındır Barajı,Çamlıdere Gölü, Eymir ve Mogan Gölleri)
Teknik ve Sosyal Altyapı	Kayaş-Sincan arası Banliyö Tren hattı Kent içi raylı toplu taşıma sistemi (mevcut+öneri) Çok sayıda üniversitenin varlığı Bölge hastanelerinin yer alması Kentsel açık ve yeşil alan potansiyelleri 2050 yılına kadar kısa, orta ve uzun vadede içme suyu probleminin olmaması Kanalizasyon arıtma tesisinin 2025'e kadar ihtiyacı karşılayabilir kapasitesi
Yerleşim	Yeni gelişme alanlarının düşük yoğunluklu olması Kuzey Ankara girişi kentsel dönüşüm projesi ile yenileme girişimlerinin başlamış olması Güneypark Projesi
ANKARA METROPOLİTEN KENT-SORUNLAR	
Kent Ekonomisi	Kentsel gelişme koridorlarında bulunan sanayilerin dağınık yer seçmesi Kent içinde mevcut olan kirletici sanayiler Çubuk ovası içinde AOÇ yakınındaki fişek, bira, traktör, şehir gazı fabrikaları ve şeker fabrikasının bulunması (taban suyu yüksek, taşıma gücü düşük alanlar), Kazan yolunda birçok ruhsatsız olan sanayiler Kızılay'ın yakın çevresi ile birlikte köhneleşmesi, merkezi iş alanının hızlı bir çöküntüleşme süreci yaşaması, buna karşın kentin her yanına planlama ölçütleri gözönünde bulundurulmaksızın büyük alışveriş merkezlerinin yayılması Başkent'in ilk yönetsel merkezi Ulus ve çevresinin kaderine terk edilmesi ve bu alanın turistik potansiyelinin yeterince kullanılamaması Söğütözü'nde merkezileşme eğiliminin başlaması Sahip olduğu özel statü gereği farklı bir kimlikte ve yeşil alan olarak korunması gereken AOÇ'nin kamu ve özel kuruluşlarca işgal edilmesi ve bu alanla ilgili bir vizyonun geliştirilmemesi
Teknik ve Sosyal Altyapı	AŞTİ'nin kent içinde kalması Kent merkezinde alternatif yolların yetersizliği nedeniyle trafik yoğunluğunun yaşanması Düzenli katı atık depolama ve dönüştürme tesisinin olmaması Mamak çöplüğü (vahşi depolama yönteminin kullanılması) Enerji Nakil Hatları altındaki yerleşmeler Sağlık tesislerinin merkezde sıkışması Kentteki sosyo-kültürel etkinliklerin yetersizliği
Yerleşim	Kent çevresindeki değerli tarım arazileri, su havzaları ve göllerin çevresindeki yerleşim baskısı Kentsel yerleşme eğilimleri baskısı altında yeşil kuşak ve havalanma koridorlarının yitirme tehlikesi Altyapı ve sosyal donatısı eksik, dönüşüm gerektiren alanlar Kentin eklemlemeler halinde büyümesi
Yasal Çerçeve	Mevzi planlar ve imar affı ile birlikte uygulanan islah planları ile üst ölçek planların işlevsiz kalması, sürekli daha fazla iskan alanı oluşturmak üzere yoğunlaşan spekülasyon süreci Kent çeperinde ve kentin uzak noktalarında yapılan parçacı planlar nedeniyle kentin gereğinden fazla yayılması ve kente sosyal ve ekonomik maliyetlerin yüklenmesi

Kaynak: Gazi Üniversitesi Mühendislik – Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2005.

Ankara, teknolojiyi aktif olarak üreten ve pazarlayabilen, ulusal inovasyon sistemini kurmuş ve bilgi toplumuna geçmiş, bilimsel araştırmaların yapıldığı bir bilim başkenti olarak düşünülmüştür

PLANLAMA
2005/4

detaylı incelenecektir.

Senaryo 1: Bilgi Toplumu ve Bilim Başkenti

Ankara: Bu senaryo, hızlı teknolojik gelişmelerle bilginin toplumun her kesiminde kullanılmaya başlanması ve üretim alanında teknolojik gelişmelerin takip edilmesinin kentte hızlı bir değişim süreci yaratacağı varsayımına dayanmaktadır. 2025 yılı hızlı gelişme varsayımına dayalı olarak geliştirilen senaryo bağlamında, Ankara, teknolojiyi aktif olarak üreten ve pazarlayabilen, ulusal inovasyon sistemini kurmuş ve bilgi toplumuna geçmiş, bilimsel araştırmaların yapıldığı bir bilim başkenti olarak düşünülmüştür. Bu çerçevede devletin ve toplumun bilime verdiği değer ve katkıların artırılması hedeflenmiştir. Öncelikle bilimsel aktivitelere olan yatırımların artırılması ve böylece bilimin geliştirilmesi, yenilikçiliğin, başta sanayi olmak üzere her alanda desteklenmesi ile bilginin sanayi, eğitim, sağlık ve diğer kamu hizmetleri ile yaşamın tüm alanlarında kullanılması ve kitlelerce de bunun benimsenmesi hedeflenmektedir. Bu senaryoda, ortalama %9'luk GSYİH büyüme hızıyla, Ankara İl nüfusunun 6.100.000 kişiye, Ankara Metropolen Bölge nüfusunun 5.301.000 kişiye, Ankara Metropolen Alan nüfusunun 5.121.000 kişiye ve Ankara Metropolen Kent nüfusunun ise 4.455.000 kişiye ulaşması beklenmektedir.

Senaryo 2: Sağlık Sektörü Ağırlıklı Hizmetler Sektöründe Bölgesel Merkez Olan Sağlık Kenti

Ankara: Bu senaryo Ankara'nın mevcut durumda hizmetler sektörü ağırlıklı bir ekonomik yapısının olması ve geniş bir eğitim ve sağlık hinterlandına sahip (etki alanı) olmasına; ilin coğrafi açıdan ülke içerisinde merkezi konumda bulunması ile karayolu ve demiryolu ağlarının düğüm noktasında bulunması ile uluslararası hava ulaşımına sahip olmasına dayanmaktadır. Bunun yanı sıra ildeki sağlık kuruluşlarının aynı düzeydeki sağlık hizmetlerini özellikle Avrupa'daki örneklerinden daha düşük ücretlerle gerçekleştirmesi ilin bu vizyonunu destekleyecek ve ona bu alanda rekabet üstünlüğü sağlayacak bir unsur olarak görülmektedir. Şu anda bu gelişimi destekleyici bir vizyonunun bulunmadığı ilde bu senaryo kapsamında Türkiye'nin yanı sıra Ortadoğu, Avrupa ve Karadeniz ülkelerini de hedef alan bir sağlık kenti vizyonu çerçevesinde ilin bu alanda bölgesel merkez olarak geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu

senaryo kapsamında öngörülen sektörel gelişim deseninde sağlık sektörü ağırlıklı bir hizmetler sektörü gelişiminin beraberinde sanayi sektörünün de bir çok alt dallarınının gelişimini desteklediği ve tarım sektöründen de destek aldığı görülmektedir. Bu senaryoda, ortalama % 7'lik GSYİH büyüme hızıyla, Ankara İl nüfusunun 5.815.850 kişiye, Ankara Metropolen Bölge nüfusunun 5.723.500 kişiye, Ankara Metropolen Alan nüfusunun 5.218.370 kişiye ve Ankara Metropolen Kent nüfusunun ise 4.820.000 kişiye ulaşması beklenmektedir.

Senaryo 3: Avrupa Birliği'nin Orta ve Yakın-doğu ile İlişkilerinin Yürütüldüğü Merkez Olan Ankara

Bu senaryo kapsamında, Türkiye'nin Avrupa Birliği üyeliğinin gerçekleşmesinden ve Türkiye'nin sahip olduğu jeopolitik konumundan hareketle, Ankara'nın, Birlik için önemli olan Ortadoğu ve Yakın-doğu ülkeleri ile siyasi ve ekonomik ilişkilerin koordine edildiği bir merkez olarak geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu senaryo, genelde Türkiye'nin doğu ve batı arasında fiziksel olduğu kadar siyasi ve ekonomik açıdan da bir köprü işlevi görebilecek nitelikte olması ile özelde de Ankara'nın bulunduğu konum ve sahip olduğu olanaklar ile bu işleve uygun olmasına dayanmaktadır. Bu vizyon çerçevesinde Ankara'daki gelişmelerin, AB Kentli Hakları Belgesi'nde yer alan ulaşım ve dolaşım, kentlerde çevre ve doğa, kentlerin fiziki yapıları, tarihi kentsel yapı mirası, konut, kent güvenliğinin sağlanması ve suçların önlenmesi, kentlerdeki özürlüler ve sosyo-ekonomik bakımdan engelliler, kentsel alanlarda spor ve boş zamanları değerlendirme, yerleşimlerde kültür, kültürlerarası kaynaşma, kentlerde sağlık, halk katılımı, kent yönetimi ve kent planlaması ile kentlerde ekonomik kalkınma başlıkları altında belirlenen kriterlere göre olması hedeflenmektedir. Ankara'nın bu senaryo çerçevesinde AB organlarının toplantılarına ve görüşmelerine ev sahipliği yapması ile bunun getireceği kongre ve turizm ile kültürel işlevlerin yoğun olacağı bir kent olarak gelişimi beklenmektedir. Bu senaryoda, ortalama % 7'lik GSYİH büyüme hızıyla, Ankara Metropolen Bölge nüfusunun 4.646.532 kişiye, Ankara Metropolen Alan nüfusunun 4.544.522 kişiye ve Ankara Metropolen Kent nüfusunun ise 4.109.153 kişiye ulaşması beklenmektedir.

Senaryo 4: İç Dinamikleri ile Gelişen Ankara:

Bu senaryoda Ankara'nın kendi olanaklarını kullanarak, dış etkenleri fazla dikkate almadan il merkezinin ve ilçelerin kendi potansiyelleri doğrultusunda gelişmeleri hedeflenmektedir. Bu senaryonun temel vurgusu ise, daha dengeli bir mekansal gelişim deseninin desteklenmesi, ilçeler arasında varolan sosyo-ekonomik dengesizliklerin giderilmesi ve yavaş gelişim senaryosu olması dolayısıyla çevresel değerlerin korunmasının daha kolay sağlanabileceği bir Ankara'dır. Bu senaryoda, ortalama % 5'lik GSYİH büyüme hızıyla, Ankara İl nüfusunun 5.190.522 kişiye, Ankara Metropolitan Bölge nüfusunun 4.751.085 kişiye, Ankara Metropolitan Alan nüfusunun 4.588.322 kişiye ve Ankara Metropolitan Kent nüfusunun ise 43.753.362 kişiye ulaşması beklenmektedir.

Senaryo 5. Ulusal ve Uluslararası Pazarlara Bilgi Teknolojileri ile Entegre Olmuş Eğitim, Kültür ve Bilim Başkenti Ankara:

Bu senaryo, Ankara'nın ülke içerisinde eğitim seviyesinin en yüksek ve üniversite, araştırma-geliştirme olanakları ile eğitim, kültür ve bilim sektörlerine yönelik iş gücü potansiyelinin en yüksek olduğu gerçeğine dayanmaktadır. Bu doğrultuda, yaratıcı iş gücünün geliştirilerek yazılım sektöründe ve mikro-elektronik teknolojide markalaşmak temel amaç olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda, Türk yazılım ve mikro elektronik sanayini uluslararası pazarda tanınan bir sektör haline getirmek ve ulaşım-iletişim olanaklarını geliştirerek Türkiye'nin uluslararası pazarlara entegrasyonunu sağlamak uluslararası amaç; Ankara'yı ülkede eğitim ve kültür başkenti haline getirmek ulusal amaç ve işsizlik oranının düşürülmesi, yaşam kalitesinin artırılması ile tarihi ve kültürel değerlerin değerlendirilerek turizmin gelişiminin desteklenmesi kentsel amaç olarak belirlenmiştir. Bu senaryoda, ortalama % 9'luk GSYİH büyüme hızıyla, Ankara İl nüfusunun 6.037.580 kişiye, Ankara Metropolitan Bölge nüfusunun 5.565.154 kişiye, Ankara Metropolitan Alan nüfusunun 5.409.580 kişiye ve Ankara Metropolitan Kent nüfusunun ise 4.581.970 kişiye ulaşması beklenmektedir.

Bu senaryo bağlamında, insan kaynaklarının geliştirilerek bilim ve teknoloji yoğun sanayi sektörünün, eğitim ve kültürel olanakların geliştirilerek ise hizmetler sektörünün geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu hedeflere ulaşmaya yönelik olarak ise aşağıdaki stratejiler benimsenmiştir.

Teknolojik ve Bilimsel Gelişmelerin Desteklenmesi:

Araştırma kurumlarından TÜBİTAK, Teknoloji Geliştirme Vakfı, Stratejik Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü (SA-GE) ve KOSGEB ile üniversitelerden 9 tanesinin Ankara'da bulunması, ulusal ölçekte araştırma-geliştirme ve teknolojik göstergelerin AB ortalamasına yükseltilmesi hedefinde Ankara için bu alanda özel stratejilerin geliştirilmesini gerektirmektedir. Bu kapsamda, ODTÜ Teknopark'ın, Bilkent Üniversitesi Cyberpark'ın, Hacettepe Üniversitesi Teknoloji Geliştirme Bölgesi ve şu anda tamamlanmak üzere olan Gazi Üniversitesi Teknoparkı'nın gelişimi ile bu üniversite ve alanlarda yazılım ve mikro-elektronik teknoloji araştırmaları desteklenecektir.

İnsan Kaynaklarının ve Yaratıcı İşgücünün Geliştirilmesi:

Bilgi teknolojileri alanında insan kaynağı açığının karşılanmasına yönelik olarak üniversitelerde bu alanın gerektirdiği bölümler oluşturulacak ve varolanlar desteklenecektir. Uluslararası eğitim programları oluşturularak kariyer odaklı sertifika programlarının, öğrenci değişim programlarının, staj programlarının ve yazılım eğitim programlarının düzenlenmesi desteklenecektir.

Ulusal ve Uluslararası Ulaşım Olanaklarının Geliştirilmesi:

Kentin 2025 yılı vizyonuna uygun olarak ulusal ve uluslararası ilişkilerini sağlayıcı kara, hava ve demir yolu bağlantıları güçlendirilecektir.

Yaşam Kalitesinin Artırılması:

Planla kentin sahip olacağı kimliği destekleyici uzman işgücünün varlığı ve ilin ülke içerisinde eğitim ve kültür başkenti olması hedefi, kentsel yaşam kalitesi yüksek mekanların yaratılmasını gerektirmektedir. Bu doğrultuda sosyal ve teknik altyapı standartları Avrupa Birliği ortalamalarına yükseltilecektir.

Planlama Kararları**Makroform**

Kentin makroformunun belirlenmesinde, yerşekilleri ve hakim rüzgar yönü gibi doğal veriler ile mevcut gelişme eğilimleri dikkate alınmış ve alınan sosyo-ekonomik kararlarla, metropolitan alan planlamasına uygun bir yerleşme düzeni geliştirilmiştir. Buna göre, 2025 yılında Anka-

ra'nın kompakt yapısından uzaklaşarak metropo-
liten alan içindeki başta Temelli, Çubuk ve Kazan
olmak üzere çevre yerleşimlerin geliştirilmesi
öngörülmüş ve Ankara kent bütünü gelişimi de
büyük ölçüde güneybatı aksına yönlendirilmiştir.
Böyle bir planlama sisteminin benimsenmesinin
temelinde ise, kent içindeki boş alanların konut
yerine başta yeşil alan olmak üzere sosyal ve
teknik altyapı olanakları için değerlendirilerek,
mevcut dokudaki yoğunluk artışlarını engellemek
ve böylece ulaşım ve hava kirliliği gibi temel
sorunları hafifletme stratejisi bulunmaktadır.

Ulaşım ve İletişim

Sınır ötesi ulaşım, enerji, haberleşme ve çevre
altyapısının geliştirilmesini hedefleyen ve tek
pazar anlayışı ile yaratılan Trans Avrupa ağı, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne girdiği varsayılarak
sekizinci koridor bağlantısı (Avrupa-Kafkasya-
Asya) ile kente bağlanacaktır. Bu şekilde ulaşım
ve haberleşme altyapıları tamamlanacaktır. İstan-
bul-Ankara hızlı tren projesinin gerçekleşmesi ile
başkente ulaşım süresi kısaltılacak, yolcu ve yük
taşımacılığında demiryolu öne çıkarılacaktır. Esenboğa havaalanının kapasitesinin artırılması
ve transit uçuşların başlamasıyla yıllık yolcu
sayısı 10 milyona yükseltilecektir.

Yeşil Sistem

Çamlıdere'deki fosil ormanlarından başlaya-
rak, Kızılcahamam, Kurtboğazi Barajı ve Ova
Çayı'ndan Meşedağı'na uzanan yeşil kuşak,
Ankara Çayı ile kentin içinde AOÇ, Güvenpark,
Kuğulu park, Seğmenler parkı, Botanik Bahçesi,
ODTÜ Ormanı ve Eymir ve Mogan Göllerinin
bulunduğu Gölbaşı Doğa Parkı ve Beynam
ormanlarına uzatılacak; Çubuk II, Çubuk I,
Bayındır Barajı da bu yeşil kuşak ile bütünleştirilecektir. Beynam ormanlarının, Elmadağ'ın, Meşe
Dağı'nın ve Çubuk I ve II barajlarının, rekreasyon
amaçlı değerlendirilmesi sağlanacaktır.

Eğitim, Bilim ve Kültür

İlçelerdeki derslik başına düşen öğrenci sayısının
30 kişiye düşürülmesi sağlanacaktır. (Mevcutta
derslik başına düşen öğrenci sayıları; Çankaya:
39, Yenimahalle:41.8, Etimesgut:42.7, Altındağ:
51.5, Mamak:51.6, çubuk:52.5, Keçiören:56.7 ve
Sincan: 70'dir).

Kentin güneybatı gelişme aksında 1000 ha'lık
17.200 kişinin istihdam edileceği bir teknoloji

geliştirme bölgesi (TGB) oluşturulacaktır.
TGB'de oluşturulacak birimler; yazılım platformu
(tıp, haberleşme ve mekatronik alanlarında yazı-
lım üreten birim), yazılım programlama, (yazılım
uygulama, yazılım işletme, yazılım geliştirme)
tasarım departmanı (simülasyon), tanıtım ve
satış departmanı (150 ulusal, 100 uluslararası
firma), Yüksek Araştırma Enstitüsü değişim
programları, Uluslararası Eğitim Planlama Ens-
titüsü (BM organlarından), Türkiye Telekomü-
nikasyon Standartları Enstitüsü, haberleşme ve
mekatronik/mikro-elektronik cihazların üretim
birimleri, uluslararası eğitim programları kapsa-
mında ülkeye gelen öğrencilerin eğitim merkezi,
uluslararası kongre ve seminerler için gelen bilim
adamları için konaklama birimleri, çalışanlara
yönelik dinlenme alanları, gastronomi birimleri
ve spor tesisleri.

Atatürk Orman Çiftliği'nin (AOÇ) kuzeybatısında
Güvercinlik ve Etimesgut Askeri Havaalanları
Mürted Ovası'na taşınarak, bu alan "kültür aksı"
olarak planlanacaktır. Bu aksta yer alacak faali-
yetler; Güzel Sanatlar Uygulama Ve Araştırma
Merkezi, Uluslararası Tiyatro Enstitüsü, Müzik
Kültürü Uygulama ve Araştırma Merkezi, Modern
Sanatlar Müzesi, Uluslararası Kültür ve Kongre
Merkezi, Tarih ve Kültür Araştırma Merkezi,
Türk Uygarlığı Araştırma Merkezi'dir (bu faali-
yetler, Anadolu Medeniyetleri Müzesi, Anıtkabir,
AKM, Cumhuriyet Müzesi, Demiryolları Müzesi
ve Sanat Galerisi, Ankara Devlet Resim ve Heykel
Müzesi, TCDD Açık Buharlı Lokomotif Müzesi
ve Devlet Opera ve Balesi dikkate alınarak düzen-
lenecektir.).

Sanayi

SA-GE'de ve Temelli koridorunda; haberleşme,
tıp, savunma ve mikro-elektronik sanayilerine
dayalı mekatronik cihaz üreten tesisler kurulacak,
haberleşmede 280, savunmada 400, tıpta 320 ve
mekatronikte 450 kişiye istihdam yaratılacaktır.

Kazanda bulunan 650 milyon ton rezerve sahip
trona madeni işlenerek yılda 1 milyon ton soda
külü üretilecek; bu sayede 200 ha alanda 5000
kişiye istihdam sağlanacak ve elde edilen soda
külünün batı Avrupa, güney Amerika ve Uzak-
doğu pazarına iletilecektir. Soda külünün kimya
sanayinde kullanılması amacıyla Kazan ilçesinde
200 ha'lık bir OSB kurulacak ve 3000 kişi istih-
dam edilecektir.

Sonuç

Ankara Metropolitan Bölgesi ve Ankara Metropolitan Kenti ölçeğinde yoğunlaşan sorunların çözülmesi ve kent makroformunu etkileyen parçacı gelişmelerin kontrol altına alınması için yeni bir planlama anlayışı ile kente yönelik gelişme vizyonunun belirlenmesi, bu vizyona uygun üst ölçekli planlamanın gerçekleşmesi ve belirlenecek öncelikli sorunlara çözüm getirecek bir planlama sürecinin tasarlanması gerekmektedir.

Genel mekansal çerçeveyi tanımlayan ve alan kullanım kararlarını ortaya koyan bir nazım plan çalışmasının gerçekçi ve uygulanabilir olması için geleceğe yönelik geniş perspektifli bir bakış açısı içerisinde kentin gelişme vizyonunu belirleyen, belediye sınırlarının üzerinde, il veya bölge ölçeğinde sosyal ve ekonomik politikaların ortaya konduğu, alt ölçekteki yerleşim kararlarına ve gelişme desenine ışık tutacak nitelikte kararların yer aldığı stratejik bir planın hazırlanması gerekmektedir. Ankara'nın vizyonunun belirlenmesinde "Başkent Kimliği"nin vurgulandığı, bölgesel ve ülkesel ölçeklerde bilim, teknoloji, kültür, hizmet metropolü tanımlamaları yönlendirici ve belirleyici olmalıdır. Ankara'nın gelişme vizyonu belirlenirken yapılacak bilimsel bir çalışmanın ilk aşamasını ise kentin gelişme trendinin sektörel

bazda incelenmesi oluşturmaktadır. Mevcut sorunların neler olduğu ve potansiyel alanların neler olduğunun belirlenmesi ile birlikte gelecek için hazırlanacak gelişme senaryoları somut verilere dayanacaktır.

Bu çerçevede 2005-2006 öğretim yılı Gazi Üniversitesi Mühendislik – Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 4. sınıf ŞBP 461-B Şehircilik Projesi dersi kapsamında yapılan çalışmalar yukarıda tanımlanan sürece küçük de olsa bir katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Kaynakça

Gazi Üniversitesi Mühendislik – Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 2005. 2005-2006 Güz Yarıyılı Şehir ve Bölge Planlama Bölümü 4. sınıf ŞBP 461-B Şehircilik Projesi Basılmamış Araştırma Raporları.

Gökçe B., 2002. "Ankara Üst Ölçek Plan Sorunsalı", Teknik Toplantı, TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi, 5 Haziran 2002.

TODAİE , 2004. Türkiye Sorunlarına Çözüm Konferansı V, Türkiye'nin Geleceği, Ankara.

Özaslan M. ve Şeftalici, H., 2002. Kayseri İl Gelişme Raporu, T.C. Başbakanlık DPT, Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Müdürlüğü, Nisan, 2002.

An aerial photograph of a city park. In the foreground, a wide, light-colored path or road curves through the scene. To the right of the path, there is a large, rectangular, light-colored structure, possibly a pool or a large garden bed, surrounded by trees and shrubs. In the background, a large, multi-story building with a grid-like facade is visible, situated on a hill. The entire image has a warm, orange-brown tint.

Buğra Gökçe'nin kişisel belgeliğinden

Ankara’da Merkezi İş Alanı ve Merkezler Sisteminin Dönüşümünü Kuramlar ve Merkezlerin Yapısını Etkileyen Siyasalar Üzerinden Tartışmak

Buğra GÖKÇE

Son 20 yılda dünyada ve ülkede meydana gelen hızlı konjonktürel değişim ve dönüşümler Ankara kentinde de bir çok biçimde kendini göstermektedir. İstanbul’un dünya kenti olarak hızla “primate city (hakim kent)” olarak farklılaşıp, yoğunlaştığı bu dönem, Ankara’nın bir çok işlev ve gelişiminin kendi içine kapandığı bir süreci beraberinde getirmektedir.

Kentlerdeki değişimin en yoğun gözlemlendiği alanlar olarak merkezler, gelişen teknoloji ve bilişim olanakları ile “beyin” işlevleri, işlevsel bütünlüğü ve kentle kurduğu ilişkileri bağlamında da tartışılmaktadır. Ankara kenti için de bir yandan bu değerlendirmeler için çok boyutlu ve derinlemesine analizlere ihtiyaç duyulmakta, diğer yandan da kentin İstanbul ile birlikte değerlendirildiğinde yaşadığı çözülmenin tartışılması çok büyük bir önem ve aciliyet sunmaktadır. Bu anlamda Başkent Ankara’nın yaşadığı dönüşümü kent ve merkez kuramları ve merkezlerin yapısını etkileyen siyasalar üzerinden tartışmak ve kavramaya çalışmak, kentin içinde bulunduğu açmaz ve sorunlar ile çıkmaza götüren siyasaları ortaya koyması bakımından yararlı görünmektedir. Bu yazı, derinlemesine bir analizle merkezleri üzerinden karmaşıklaşan sorunlarıyla Ankara’yı tartışmaya açmayı hedeflemektedir.

Ankara’yı Merkezlerinin Dönüşümünü Üzerinden Kavramak

Ankara merkezler yapılanması incelendiğinde, kentsel büyüme kuramlarında öngörülen bir çok genelliğin, kentsel mekana yansıdığı gözlem-

lenebilmektedir. Christaller’ce ortaya koyulan “Merkez Yerler Kuramı”, yerleşmelerin sosyo-ekonomik yapısı, yeri, etki alanı ve merkezlik düzeyi hakkında önemli ipuçları vermektedir. Kurama göre; her kent, kendi etki alanındaki bölgeye mal ve hizmet sunan bir merkezi yerdir ve kentler merkezilik derecelerine göre, kendi aralarında bir dizge gösterirler. Bir merkezi yerde, bir mal veya hizmetin üretilebilmesi için, ekonomik olarak gerekli ölçeği karşılayabilecek talebin bu merkezin etki alanında doğabilmiş olması gerekir. Kuramının ülke mekanında öngördüğü bu kademeli yerleşme sistemi, çok merkezli kentlerde, kent içindeki merkezler dizgesinin belirlenmesinde de kullanılabilir (Şenyapılı,1992; Tekeli,1993).

Ankara’da da, yoğunlukla yol boyu gelişmeler biçiminde yoğunlaşan ticaret-merkez hareketlenmeleri, erişebilirliğin daha yüksek olduğu kavşak noktalarında düğümlenmekte ve optimum erişebilirlik ölçüsünde, merkezi iş alanı ve daha alt kademe merkezlerle kurduğu ilişkiler bağlamında bir etki-hizmet alanı oluşturmaktadır. Bu anlamda Ankara merkezi iş alanı da, en üst düzey hizmetlerle donatılmış, bir çok sorunu yoğun biçimde yaşasa da, ikincil ve daha alt kademe merkezlerin sunduğu tüm hizmetler yanı sıra, kendine özgü işlevlerle de, kent bütünü ve metropoliten etki alanına hizmet sunan bir nitelik göstermektedir.

“Aksiyel Büyüme Kuramı”nda, büyümenin ana ulaşım aksları boyunca uzantılar oluşturarak, gerçekleşeceği vurgulanmıştır. Tarih boyunca ticaret gelişimi için çekici bir öge olan ana

Y. Şehir Plancısı,
TMMOB Şehir
Plancıları Odası 23.
Dönem II. Başk.,
Gazi Ü.Müh-Mim Fak.
Şehir ve Bölge Pl. Bl.
Yarı Zamanlı Öğretim
Gör.

PLANLAMA
2005/4



ulaşım ağı olan ve kavşak noktaları, ülkemiz kentleri ve Ankara için de en çekici öğelerden birisidir. Kavşak noktalarında düğümlenerek, etki alanında doğan talebe göre çeşitlenen merkez gelişimleri yol boyu gelişimin sağladığı servis, pazarlama, sunum ve altyapı olanaklarını değerlendiren ve kendiliğinden oluşan bir nitelik sunmaktadır (Eke,1998; Everson and Fitzgerald, 1972; Gökçe,2000).

“Ortak Merkezli Halkalar Kuramı”nda söz edilen “Geçiş Bölgesi” işlevleri, Ankara merkezler yapılanması içerisinde gerçekleştiği gözlenen belirlemelerdendir (Tekeli,1993). Sıhhiye yönünden Kızılay merkezine sokulan üretim ve toptan satış işlevleri, yeni ve yoğun bir zlme-ntleşme sürecini de hazırlamaktadır. Bir anlamda ntleşme süreci ve geçiş bölgesi işlevleri birbirinin sonurgusu niteliğinde gelişim

göstermektedir. Bir çok kuramda vurgulandığı üzere, gelir düzeyi yükselip araç sahipliği arttııka erişilebilirlik ölçütünün kentsel mekan biçimlenmesi üzerindeki etkisini görece azaltacağı öngörülmekte, bu sav, Ankara kenti için de doğrulanmaktadır (Gökçe, 2000).

“Sektör Kuramı”nda vurgulanan, st gelir yerleşimlerinin yönlendirdiği merkez yapılanmasına uygun bir süreç izleyegelen Ankara, son yıllarda iletişim ve bilişim teknolojilerinde oluşan gelişmeler, desantralizasyon süreci ve yeni kentsel tüketim davranışları uyarınca merkezler yapısını da değiştirmeye başlamıştır. Bu kuram, kentlerin temel yönelişlerinde ve özellikle merkezlerinin biçimlenmesinde, en önemli rolü st gelir grubunun yerleşme hareketlerinin belirleyeceği savını ortaya koymaktadır. Başlangıçta en iyi ulaşım olanağı sunan aks üzerinde yerleşerek, endüstri gibi istenmeyen bir diğer işlevden de uzaklaşıp, aynı yönde genişleyen st gelir grubu yerleşmelerinin, kendilerine özgü bir sektör yaratma ötesinde, merkezin gelişme yönünü de etkileyeceği belirtilmektedir Ankara’da da sürekli kendi içinde saaklanıp yoğunlaşarak güneye yönlenen merkez etkinlikleri, kentin dışa açılma sürecinde, güney-güneybatı aksında oluşan yeni ve prestijli konut alanlarının etkisinde biçimlenmektedir (Bademli, 1987).

Gelir düzeyi ve değişiminin, perakende ticaretin içsel yapısında oluşturacağı değişimi inceleyerek bir bağıntı oluşturana Spiral Hareket Kuramı, gelir düzeyindeki artışın merkez gelişimi üzerinde oluşturduğu değişimi ortaya koymaktadır. Perakende ticaretin yapısını belirleyen, i ve dış etmenlerin, ticaretin yapısında ve merkez gelişimi üzerindeki etkisini açıklayan bu Kurama göre; dışsal etmenler tarafından oluşturulan ereve, perakende ticaretin yapısında olan ve rekabet öğesiyle tamamlanan parametrelerin de hareketlenmesine ve hem ticaret, hem de merkez yapısında yeni gelişmelerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Perakende ticaretin gelişimini yönlendiren parametreler; fiyat, çeşitlilik, servis ve uzaklık olmak üzere dört grupta incelenmektedir (Agergard et.el, 1968). Bu kuram, perakende ticaretin içsel yapısındaki dinamikleri ve dışsal koşullarla oluşan alışveriş biçimlerinin, kentsel mekana yansımalarını kaynak odaklı ve davranışsal niteliklerle kavramsallaştırma çabası olarak yorumlanmakta

ve sosyo-ekonomik içeriklerden bağımsız bir yapı oluşturma çabası nedeniyle eleştirilmektedir.

“Spiral Hareket Kuramı”nda vurgulanan perakende ticaret hareketlenmeleri, Ankara’da merkezler yapılanmasını etkileyen süreçlerin tanımlanmasında önemlidir. İçsel dayanışma güçlerinin önem kazanmasıyla, diğer işletmelere ve koşullara bağımlılığı azalan ve bir desantralizasyon ya da, yeniden örgütlenme sürecini hazırlayan perakende ticaret, içsel yapısındaki parametrelerle de farklı merkez yapılanmalarının nitelik ve yapılanmasını açıklayan, bir özellik sunmaktadır. Ankara’da merkez yapılanması, perakende ticaretin içsel parametrelerini birlikte kullanan, iç örgütlenme düzeyi gelişmiş, dış bağımlılık düzeyi en aza indirgenmiş, dışsal olumsuz koşullardan arıtılmış, alışveriş biçim ve türlerinin değişmesiyle neden sonuç ilişkisi içinde bağlı “alışveriş merkezleri” odağında gelişmektedir. Bu yeni sanal ve kentsel yapıyla ilişkilenemeyen merkezleşme biçimi, sosyo-kültürel, sosyo-mekansal gereklilikleri ve kentin merkezine yönelik birlikte üretme, bir arada bulunma, paylaşma niteliklerini de kökten değiştiriyor görünmektedir.

Kent merkezini kullanıma yönelik tüm seçmelerin bireylerin yararını ön plana çıkaran davranışsal hareketlerle biçimlendiğini ifade eden bu kavramsallaştırmalar, kent mekanı ve kentin beyni niteliğindeki merkezde yaşanan sosyo-mekansal, sosyo-kültürel süreç ve dinamikleri göz ardı ediyor görünmektedir. Bu anlamda kent ekolojisi kuramları ve davranışsal yaklaşımlara yönelik en temel karşı duruşun marksist yaklaşımdan geldiğini söylemek olasıdır. Marksist yaklaşımlar kenti, sermaye birikimi süreçleri, toplumsal iş bölümü, gerilim-çelişki ve Eşitsiz Gelişme Kuramı bağlamında ele almaya çalışmaktadır. Bu yaklaşımlar kentsel mekanı biçimlendiren süreçleri, davranışsal ve yararcı ilişkilerden çok, sermaye ve sınıf hareketlerine, iş bölümüne bağlıyor görünmektedir. Marksist yaklaşımlarda kent merkezi de sermaye birikim süreçlerinin, sosyo-kültürel paylaşımların, sınıfsal mücadelenin en kritik mekanı olarak ön plana çıkmaktadır (Saunders, 1986).

Sermaye birikim süreçlerinin kontrol edilip, yönlendirildiği kent merkezleri, ulus devletin kentleşmesi sürecinde, çok önemli bir simgesel merkez ve temsil mekanı olarak önem kazan-

mıştır. Bu dönemde kent merkezi, ulus devletin gücünün ve birliğinin sergilendiği temsil mekanları olarak özellikle ele alınmış, başkentler de ayrı bir yere koyulmuştur. Kentleşme hareketlerinde, ulus devletin düzenleyici, kontrol edici nitelikleri ve kararlılığı, kentlere ve merkez biçimlenmesine yansımış görünmektedir. Ayrıca, ülkemizde ulus devletin kentleşmesi sürecinde kent merkezlerinin çoğunda ikili bir yapı da gözlenmektedir. Gelecekte kent merkezine alternatif modernist yeni bir merkez üretme anlayışının mekanda kendini gösterdiği bu anlayış, Ankara’da Ulus-Kızılay ikililiği üzerinden yorumlanabilir.

Kentlerin ve merkezlerinin biçimlenmesindeki bir diğer süreç de, işgücünün kentleşmesi olarak ortaya koyulan, kentsel gelişme ve sanayileşmeye koşut kentleşme hareketleridir. Bu süreç çok yoğun bir konut talebi ve hızla yoğunlaşan kent merkezleri ile ön plana çıkmaktadır. Bu sürecin sonunda kentlerin çeperlerinde alışlagelenden farklı konut üretim biçimleri gelişmiş ve bir yandan ulus devletin sınırlarını çizdiği mülkiyet hakları ve dokusu sarsıntıya uğratılmış, diğer yandan da modernist kent ve merkez dokusu tasarlanandan çok daha farklı bir yapı kazanmıştır.

Bu sürecin kentlere yığılma biçimindeki yoğunluğu, kent ve ulus devlet bağlamında dengeli dağılmış bir nüfus ve işgücü yerine, dengesiz dağılmış ve bir ya da birkaç kenti “primit city” (hakim kent) olarak kutuplaştırmış bir dizge oluşturduğu görülmektedir. Şüphesiz bu sürecin ülkemizdeki en temel örneği İstanbul ve çevresidir. Ancak marksist yaklaşımlar, bu kutuplaşma sürecinin optimum bir noktadan sonra kırılmalık göstererek, daha önce gelişmemiş ancak bir çok açıdan gelişme potansiyeline sahip kentleri ön plana çıkaracağını vurgulamaktadırlar. Son dönemde önem kazanan bir çok kent ve bölgenin temel karakteristiklerini de bu çerçevede açıklama çabasıdadırlar.

Kentlerin ve kentsel-bölgesel sistemlerin önem kazanıp, ulus devlete yönelik kentleşme eğilimlerinin değiştiği sürecin sonunda, kentleri ve merkezini biçimlendiren temel unsurun sermaye ve onun hareketleri olduğu noktasına ulaşılmıştır. Daha önce kenti ve özellikle merkezini biçimlendiren kamu otoritesi ve kamunun kontrolü altındaki özel sermaye, yerini kamu tarafından kontrol edilemeyen, sınırları ulus devlet sınırlarını aşmış,

Kentleşme hareketlerinde, ulus devletin düzenleyici, kontrol edici nitelikleri ve kararlılığı, kentlere ve merkez biçimlenmesine yansımış görünmektedir

**PLANLAMA
2005/4**



çok uluslu şirket ve kurumlarca yönlendirilebilen bir ekonomik yapıya ve onun hazırladığı kentsel çelişkilere bırakmaktadır. Bu anlamda Harvey (1973), kentsel mekanı belirleyen süreçlerin sermayenin ikincil döngüsü içerisindeki emlak pazarı olduğunu, üretim sektörüne yapılan birincil döngü yatırımlarının doygunluğa ulaşp, krize girmesi sürecinde kapitalist ekonominin krizden çıkma amacıyla kent mekanını bir yeniden üretim aracı olarak kullanacağı saptamasını yapmıştır. Harvey'in bu açılımı, emeğin kentleşmesinden sermayenin kentleşmesine geçildiğine yönelik çok önemli bir katkı olarak ortaya koyulabilir (Şengül, 2001, 2003). Ankara'nın da kentleşme süreçlerindeki bu değişim bağlamında irdelenmesi gerekmektedir.

Merkezi iş alanın yönlenimi ve sorunlarında, yoğunlaşma ve arsa değerlerinin yükselmesi de önemli rol oynamaktadır. Giddens'in "Structuration Theory"si ile benzer dayanaklarla Logan ve Molotch tarafından ortaya atılan "Growth Machine-Büyüme Makinesi" yaklaşımı ile kentlerin gelişim ve yönlenimine önemli etki yapacağı varsayılan seçkinlerce (kent yöneticileri, medya, büyük sermaye grupları v.b) sermayenin ikincil dolaşımında emlak hareketleri ve kalkınmacılığının önemine dikkat çekilmiştir. Emlak pazarı ve kentin yerel dinamikleri ile kentlerin, küresel

yapılanma içinde kendine bir yer edinebilecek ivmeleri oluşturabileceği söylenmektedir. Bu yapı toprak rant ve kullanımını maksimize etmeyi amaçlamaktadır (Giddens, 1995; Logan and Molotch, 1987). Ancak bunun Ankara kentinde, kentin yararlarını artırıp gelişimine olumlu katkı sağlayan bir nitelikte olmaktan öte, kent ve kamu kaynaklarının savurganca tüketilip, yüzen rantın araştırıldığı bir yapıyla gözlendiği söylenebilir. Bu da, sürekli ve parçacı bir kentsel yayılma-saçaklanma ile merkez ile ilişkileri ve kendi merkezleri tamamen çözilememiş konut alanları oluşumunu ya da bu amaçlı spekülasyonları tetiklemekte ve her şekilde merkez üzerinde çözülme, araç odaklı alışveriş seçenekleri ile merkezi kullanmama benzeri olumsuzlukları getirmektedir. Merkez ve konut işlevlerinin uyumsuz ve kontrolsüz dağılması; bir yandan merkezlessiz yeni gelişme alanlarını oluşturmakta, bir yandan kent merkezinin etkinliğini azaltmakta, bir yandan da kent ve kamu kaynaklarının kullanımında önemli maddi kayıplara neden olmaktadır (Gökçe 2003).

Ankara'da metropoliten kent yapısı içerisinde, farklı yaşama biçimleri, farklı temel gereksinim ve beklentilerle, kentsel tüketici davranışları ve merkezleri kullanma biçimi de değişmektedir. Sosyo-ekonomik yapıda gözlenen bu "içsel fark-



lılaşmalar”, tüketim alışkanlıklarına, merkezleri ve kenti kullanma biçimlerine de yansımaktadır. Ancak, bu farklılaşma, kentle ve kentli ile bütünleşebilmenin sağlanması ile anlam kazanmakta, kentsel zenginliği tanımlamaktadır. Birbirleriyle ve kentle bütünleşemeyen yığınların oluşturduğu kentsel yapıda, mekan örgütlenmesi, merkez yapılanması ve kentsel tüketici davranışları da bu doğrultuda biçimlenmekte, çözülme ve ayrışmaları da hazırlamaktadır. Farklı gelişmişlik düzeyindeki gruplardan en altta ve en üstte olanlar birbirlerinden çok farklı nitelik ve amaçlarda da olsa, kentle etkileşip iletişim kurmayan/kuramayan, büyük ölçüde “kente uzak yaşama biçimleri” oluşturabilmektedir. Özellikle üst gelir gruplarıncı kent dışında inşa edilen, korunaklı, sınırlı ve yalıtılmış yeni konut alanları bir çeşit “getto”laşma yaratmaktadır. Sosyo-ekonomik yapıdaki bu değişimlerin merkezler yapılanması üzerindeki etkisi bir neden sonuç ilişkisi içinde, birbirleriyle bağlantılı süreçler tanımlamaktadır. Diğer yandan, merkez dışına yönelen bazı merkez işlevlerini kendisine çeken ve merkezden uzaklaşan etkinlikler, merkezi iş alanında bir çöküntüleşme süreci oluşturmakta ve yeni işlevsel değişimleri hazırlamaktadır.

Ayrıca, merkezdeki sınırlı alanda oluşarak kentsel değerlerden en fazla yararlanmayı isteyen işlevler,

diğerlerini dışarı iterek merkezi iş alanında yer almaktadırlar. İstila-yerine geçme (invasion-succesion) Ankara da merkez yapılanmasını belirleyen temel süreçlerdendir. Kentteki kira ve arsa değerlerinin en yüksek olduğu yer olan merkezde, geleneksel merkez etkinlikleri ve daha küçük kira bedellerine razı olabilen hizmetlerle birlikte, barınma işlevi de hızla dışarı doğru yönelmektedir. Son dönemde kentteki arsa değerlerinin en yüksek olduğu yerlerin çeperlerde olması ve kent merkezindeki arsa değerlerinin görece düşük kalması da Alonso’nun teklif fiyat eğrileri bağlamında merkezdeki çözülmeyi gösteren bir diğer etmendir.

Kentsel gelişme sürecinde, merkezi iş alanının yüklendiği işlevlerle fiziksel dokunun uyumsuzluğu ile başlayan çöküntüleşme, merkezin farklı parçalarında farklı biçimde ortaya çıkmaktadır. Merkezden dışarı yönelen konut alanları; yeni mekan arayışları, yoğunluk-karmaşa, ulaşım benzeri sorunlarla da birleşerek, Kızılay’ı daha sınırlı kullanma eğilimini de beraberinde getirmiş ve bazı merkez işlevlerini de kendisine çekmiştir. Bu süreçte, yeni oluşan ilk merkez olan Tunalı Hilmi çevresi, Kızılay’ın kentsel prestij değeri ile, işlevsel-yapısal vurgu bütünlüğünü de sarsarak, üst düzey hizmetleri kendisine yönlendirmiştir. Bu hareket, özellikle 1980’lerin sonu ve 1990’lardan

itibaren Kızılay'da, fiziksel ve sosyo-ekonomik çöküntüleşme sürecini de hazırlamıştır. Bu kendi içinde yoğunlaşma ve saçaklanma eğilimi merkezi öncelikle Atakule'nin inşası ile güneydoğu yönüne ve Turan Güneş Bulvarına yönlendirmiş, ardından da, Karum aksı olarak adlandırılan Gazi-osmanpaşa-Köroğlu çevresine çekmiştir. Gerek altyapı olanakları, gerek fiziksel eşikler ve gerekse orta-üst gelir grubu konutlarının Eskişehir Yolu boyunca desantralizasyonu ile kent merkezinin de yeni gelişme olanakları anlamında bir çok soruna sahip olduğu ortadadır. Merkez etkinliklerinin yoğunluğunun terk ettiği her bölgede bir çözülme yaşanmakta ve bu da kentsel yapıyı etkilemektedir. Özellikle son yıllarda çözülmeyi hazırlayan temel belirleyici olarak; değişen alış-veriş dokusu ve tüketim alışkanlıkları ile bağıntılı olarak yoğunlaşan alışveriş merkezleri gösterilebilir (ABB:İDB,1999).

Bunların yanında, yukarıda vurgulanan sorunların yoğunlaştığı alanlar olarak gerçek nitelik ve yapısından farklı niteliklerle yüklenen merkezde, kentsel ve simgesel değerler de etkinliğini yitirmeye başlamıştır. Kent merkezinin kullanım amacı ve kullanıcı yapısı da değişme sürecine girmiştir. Sosyo-kültürel amaçlarla kullanılma düzeyi düşen merkezi iş alanında, ulaşım ve iş amaçlı zorunlu kullanımlar ön plana çıkmaktadır. Öte yandan, kent merkezinin öncelikli olarak yayaların kullanımı ve dolaşımına uygun biçimde düzenlenmesi gerektiği de birçok kaynakça vurgulanmaktadır. Başkentte ise bu yönde uygulamalardan daha çok, taşıt öncelikli düzenlemeler önem kazanmış, bu da merkezi iş alanında yaya erişilebilirliğini sınırlamış ve son dönemde sıkça söz edilen merkezdeki çözülme ve mekan kalitesi erozyonunun temel nedenlerinden birisi haline gelmiştir.

1980'ler sosyal ve siyasi anlamda bir kırılma noktası özelliği taşımaktadır. Bu süreçte bir çok dünya kentinde, kentsel mekanı sermaye hareketlerinin ve sermayenin ikincil dolaşımında emlak pazarının biçimlendirdiği ifadelendirilmektedir. Eşitsizliklerle başa çıkabilme ve bir anlamda homojenleştirme mekanizması olarak işlev gören ulus devletin bir çok kurum ve niteliğiyle sorgulandığı bu dönemde, kent mekanını biçimlendiren temel unsurun büyük ve ulusötesi sermaye olduğu saptamaları yapılmaktadır. Neo-liberal yaklaşımların bir emlak pazarı olarak gördüğü kent mekanı,

yapısalcı yaklaşımlarda, üretim-tüketim ilişkilerinin yapıları çevreyi sermaye piyasaları ekseninde yönlendirdiği, kaynak-emlak (supply side) bağlamında biçimlendirdiği bir niteliğe bürünmektedir (Lefebvre, 1991). Bu süreçte üretici hizmetler giderek yoğunlaşırken, tüketici hizmetleri örgütlenip, büyük kentlerin dışına çıkmaya başlamıştır. Kent merkezlerinde yoğunlaşan etkinliklerin ana ulaşım aksları boyunca, yeni alt merkezlere yayılmasının bir diğer nedeni de, örgütlenerek gelişen toplu konut uygulamalarıdır (Osmay, 1998).

1980'ler sonrası teknolojiye yaşanan hızlı değişim, sürekli yenilenen bir yenilik (innovation) alanıyla daha önce çoğu kez yüz-yüze odaklı olarak kurulan ilişki biçimlerini değiştirmekte, böylece kentlerin özellikle karar verici merkezlerinde kurulan ilişki biçimlerinin değişimi ile merkezlerin içsel yapısını dönüştürmektedir. Daha önce direkt olarak zamana ilişkin dezavantajları bir arada bulunabilme olanağı ile aşmak üzere biçimlenmiş, "yerseçim ekonomileri" ve kademelenmenin esas olduğu merkezler yapılanması yerini; zamanı ve gereğinde mekanı teknolojik gelişmeler bağlamında aşan ilişki biçimlerinin hazırladığı "yığılma ve kentleşme ekonomileri"nin, ilişki ağlarının (networks), düğüm noktalarının (nodes) sosyo-mekansal içerikte önem kazandığı bir yapıya bırakmaktadır.

Öte yandan, davranışsal kuramlar tarafından kentsel yerleşimleri belirlediği söylenen bireyin davranışından kaynaklanan faktörlerin birer süreç olduğunu vurgulayan post yapısalcı yaklaşımlar, hizmet üretiminin bir süreci olduğunu ve bunların diğer hizmetlerle bütünleşebilmek için kentin merkezinde yer almayı seçtiğini, ancak, dikey olarak bütünleşmiş komplekslerin bir arada bulunma ekonomilerini aştıklarında desantralizasyona yönlenebileceğini iddia eder (Scott, 1988).

Post yapısalcı yaklaşımlar bu çözülme ve aşındırma süreçlerini algılayarak, kentleri ve merkezlerini plan olmaksızın sermaye hareketleri ile gününbirlik ve parçacı politikalarla biçimlendirmeye çalışan söylemlere karşı bir duruş sergilemektedir. Bu karşı duruşun altında, kentsel mekanın rant değeri üzerinden değil kullanım değeri ile, kent ve kentli hakları bağlamında ve kamu-toplum yararına değerlendirilmesi isteği yatıyor görünmektedir. Kentsel mekanı sermaye

hareketlerinin talep ve etkilerinin biçimlendirdiği yapının çalışan kesimleri ve dolayısıyla kentleri dışladığı argümanını ortaya koyan bu yaklaşım, desantralizasyon söylemi altında kent ve kamu kaynaklarının tüketildiği ve hem kamusal hem kentsel ve toplumsal tüm değerlerin sermaye etkisiyle biçimlendirilmeye çalışıldığı saptamasını yapmaktadır (Şengül, 2001, 2003). Bu saptamaların önemli ölçüde ülkemiz kentlerinde de doğrulandığı ve bir yandan ulus devletin diğer yandan da kentlerin desantralizasyonu sürecinde kent ve kamu kaynakları ile çalışan kesimlere ait birikimlerin sermaye ve kaynak odaklı olarak yapıyı çevreye kanallı edildiği söylenebilir. Şu an kentlerimizin içinde bulunduğu açmaz ve sorunların altında bu gerilim ve çelişkilerin olduğu ifade edilebilir.

Kentlere ve merkezlerine yönelik güncel yaklaşımların en temel argümanı, hızla artan iletişim-bilişim ve ulaşım olanaklarına paralel olarak kentte ve kent merkezinde desantralizasyonun yaşanması gerekliliğidir. Kente dair tüm kuram ve kavramlarda öngörülen desantralizasyonun, güncel kent merkezi kavramsallaştırmalarında merkezsiz kentler olgusuna yönlendiğini söylemek olasıdır. Bu anlamda verilebilecek en çarpıcı örnek Los Angeles'tir. Kentte yaşanan hızlı desantralizasyon ve araç ulaşımı odaklı ulaşım yapısı, belirgin bir merkezi iş alanı olmayan ve kentsel sosyal iletişim ve etkinliklerin alışveriş merkezleri ve iletişim teknolojileri üzerinden kurulduğu bir yapı hazırlamaktadır (Soja and Scott, 1996).

Gelişmiş batı ülkelerinin metropoliten kentlerinde, desantralizasyon süreci, küçük işletmelerin gelişigüzel yer seçiminden öte, iletişim teknolojilerindeki gelişmelere koşut olarak oluşan uzmanlaşma, ilişki ağları biçiminde bir odaklanma oluşturmaktadır. Pek çok uzmanlaşmış işkolunun sınırlı bir alanda bir arada bulunma istemi yanısıra, iletişim ve ulaştırma alanındaki önemli gelişmeler, artan arazi değerleri ve rekabet koşulları bazı işlevlerin, yeni odaklara desantralizasyonunda önemli etmenler olmuştur (Osman, 1998).

Merkez desantralizasyonunda bir diğer önemli süreç de, tüketimin örgütlenme biçimi ve perakende ticaretin yapısıdır. Tüketimin örgütlenme biçimi genelde, toplumun gelir gruplarına ve bu grupların yaşam tarzlarına göre farklılık göster-

mektedir. Batı ülkelerinde, çalışan nüfusun büyük bir bölümü, hizmetler sektöründe yer almaktadır. Kendi içinde gelir, beceri ve yetki bakımından tabakalaşma gösteren bu grubun, tüketim kalıpları da birbirinden ayrılmaktadır. Kitle tüketimine yönelik tabaka, toplumun orta sınıfı veya varlıklı kesimdir. Özellikle metropoliten kentlerde en üst gelir grubu, günlük gereksinimleri dışındaki tüketimleri için, yerel seçeneklere bağlı değildir. Toplumun yoksulluk, düşük ücret veya yaşlılık gibi nedenlerle hareketliliği kısıtlı kesimi ise, tüketim harcamalarını, işi, geliri ve ulaşım olanakları uyarınca, kendine en yakın yerlerden yapmayı tercih etmektedir. Bu yapı alışveriş merkezlerinin yükselişindeki etmenlerden biridir. Batıda 1970'lere dek kent merkezlerinde yer alan çok katlı alışveriş merkezleri, kentli orta sınıf nüfusun kent dışı konut alanlarına yönelmesiyle, kent dışına çıkmış ve alışveriş yerleşkeleri oluşturmaya başlamıştır. Kent merkezlerinde ise, kentin ekonomik küreselleşme bağlamındaki konumuna göre, hareketli üst düzey yönetici, karar verici profesyonel kesimi hedef alan uzmanlaşmış mağazalar ve kişisel hizmetler ile, yoksul kesime yönelik yarı örgütlü etkinlikler kalmıştır.

Öte taraftan, hizmet ve ticaret etkinliklerinin, kentin alt merkezlerine doğru geçiş yapabilmesi, bu işlevin niceliksel yoğunlaşmasının yansıması, bir örgütlenme sorunu olmaktadır. Bankacılık, otelcilik gibi hizmetler ve kamu denetimindeki sanayi hizmetleri, kentin yeni merkezlerinde kendilerine yeni mekanlar ararken, yarı örgütlü ve örgütlenmemiş etkinlikler, kentsel büyüme sürecine koşut olarak dağınık olarak yerleşirler. Kent merkezlerinin dönüşüm sürecinde, birden fazla etkinliğin bir araya geldiğini, yatırım ve iletişim öğelerini göz önünde bulundurarak, kentin iş merkezlerinin büyümesi doğrultusunda, yeni bir veya birkaç odak noktası yarattığını söylemek olasıdır. Perakende satış, bu sürecin gelişmesinin en önemli göstergesidir. Pazara ve müşteri kitlesine bağımlı bir etkinlik olan perakende ticaret, bir yandan kentin yeni oluşan mahallesinde ilk beliren etkinlik olurken, diğer yandan MİA'dan, yoğun ve heterojen bir tüketici kitlesinden ayrılmamaktadır. Perakende satışın bireysel dükkandan, köşe başındaki markete, oradan da çok katlı mağazalara dönüşmesi, bu sektörde örgütlenmenin dış etmenlerle olduğunu göstermektedir (Osman, 1998). Ulusal ölçekten

**Perakende
satış, bu
sürecin
gelişme-
sinin en
önemli
gösterge-
sidir**

**PLANLAMA
2005/4**

bağımsız ekonomik süreçlerle, büyük kentlerde dünya ölçeğinde, uzmanlık gerektiren hizmetlerin arttığı, özel ticaret, eğlence, dinlence mekanları ve iletişim ağlarının yaratıldığı gözlenmektedir. Yeni oluşan alt merkez gelişmelerinin de, bu tür bir uzmanlaşma, kentle ve diğer merkezlerle ve hatta dünya ile bütünleşme süreci yaşaması beklenmekte, bu sürecin belirli işlevlerde uzmanlaşmış merkezler tanımlayacağı belirtilmektedir (Sassen,1991, Osmay,1998).

Uzmanlaşan ve yeni ilişki ağları ile birbirine bağlanarak merkezi iş alanı ile de farklı ilişkiler kuran alt merkez gelişimleri, çok merkezli büyüme kuramında vurgulanan odaklanmaları da anımsatan bir süreç oluşturmaya başlamıştır. Kent merkezinin desantralizasyonuna giden bu süreç, kent merkezi içinde eski önem ve anlamını yitiren ve artan üretim maliyetleri ve arsa/kira değerlerini karşılayamayan tüketim hizmetlerinin, konut alanları içine ve alt merkezlere yönelmesini gerektirmiştir. Böylece, işlevsel bakımdan hiyerarşik bir yapı oluşturarak merkezi iş alanı ile ilişkilenen merkezler yapılanmasının bozulduğu ifade edilebilir. Ancak, Ankara örneğinde, kentin ulusal ve ulusötesi sistemlerle bütünleşmesinde yaşanan sorunlar ve İstanbul'un pek çok yeni merkez etkinliğini toplaması, merkezi iş alanının içini boşaltıyor görünmektedir. Alışveriş merkezleri üzerinden merkez dışına yönelen nüfusun tüketim alışkanlıkları da değişmekte ve ne kademelenmiş, ne takım yıldız niteliğinde bir merkez yapılanması göze çarpmaktadır. Ankara'da merkez desantralizasyonu daha çok alışveriş merkezleri üzerinden ve plansız bir biçimde gerçekleştiğinden, merkezler dizgesinde de bir bozulma, ilişki bozukluğu ve bunun etkilediği kentsel sosyo-ekonomik süreçler göze çarpmaktadır. Son dönemde kontrolsüz ve büyük ölçüde alışveriş merkezleri odaklı desantralize olan kent ve merkezinin santralize edilmesi gerekliliği üzerinde durulmaktadır (Günay,1999).

Tüm bu, neo-liberal ve post modern gelişmeler Ankara kentinde merkezler yapılanması üzerinden bazı dönüşüm ve çözümler oluşturmaktadır. Bu çözümler sadece merkezin alışveriş merkezleri ile desantralizasyonu ve merkezsiz bir kent oluşumuna gitmekle sınırlı değildir. Toplumun görece dezavantajlı ve yoksul kesimleri giderek kentten ve kentsel mekanlardan dışlanmaktadır. Kent mekanında farklı grup ve ilişkilerle

bir arada bulunup, paylaşabilme anlamında en önemli mekan niteliğindeki merkezler, orta-üst gelir grupları için davranışsal olarak (erişebilirlik, otopark, çeşitlilik, elitizm, dışsal koşullara kapalılık vb) çekici ve popüler olan alışveriş merkezleri nedeniyle anlam ve önemini yitirmektedir. Bu süreç, kentin diğer kesimleri için ise, kente ve kentsel değerlere yabancılaşma, dışlanma anlamında olumsuzluklar taşımaktadır. Bu çelişki ve sosyo-mekansal ayrışma, Ankara kenti için çok önemli sosyal ve kültürel gerilimleri de hazırlıyor görünmektedir.

Bu gerilimler; varsıl kesimlerin gettolaşan yaşam biçimleri ve tüketim alışkanlıkları üzerinden kent merkezini kullanmamalarına yol açan hareketliliği ve seçenekleri ile kent yoksulları ve alt gelir gruplarının yaşama savaşı içinde kent ve merkezden zorunlu olarak kopması arasında yoğunlaşmaktadır. Ankara kenti merkezinde yaşanan çözümler, alışveriş merkezleri üzerinden kent merkezinden kopan kesimler için de, kent merkezi kendileri için kullanılması güç alt gelir grupları için de yeterince önemsenmemektedir. Çünkü üst gelir grupları kendi seçenekleri ve davranış biçimleriyle kent ve merkez biçimlenmesini yönlendirmekte ve sermaye gücüyle kentleşmeyi belirleyen temel etmen olarak işlev görmektedir. Kentte yaşayan diğer kesimler için ise, sermaye hareketlerinin yarattığı etkiler sadece izlenebilmekte ve müdahale edilememektedir. Bu sürecin, kentten beklentileri değişen ve sermaye hareketlerinin kent mekanı üzerinden sunduklarıyla yetinen bir kentli profili yarattığı söylenebilir. Merkezde ve özellikle Kızılay'da yaşanan köhneleşme süreçleri ile, kent merkezini sevimsiz, sorunlu ve çözülmekte olarak algılayan entelektüel gruplar ve orta sınıflar ise, nicelik olarak azınlıkta ve sermayenin kentleşmesi karşısında yeterince bilinçli olmayan halk kesimlerinin de desteğini alamadıkları için nitelik olarak da yetersizlikler taşımaktadırlar. Dahası, kentin ve merkezinin böylesi siyasalarla içine düştüğü durum giderek kanıksanmakta, bu sorunu algılama düzeyi görece daha yüksek gruplar da, önemli kentsel açmazları içinden bakarak sorunsuz görebilmektedir. Kentte kümelenen sorunların çözümü için en önemli sorun alanı, bu bilinç! ve kanıksama süreci olarak yorumlanabilir.

Sonuç olarak Ankara kentinde desantralizasyon ve sermayenin kentleşmesi sürecinde yaşanan bir çok bozulma ve dönüşümün kent merkezi ve merkez-

ler yapılanması üzerinden gözlenebilmesi olasıdır. Bu anlamda, alışveriş merkezlerinin sadece tüketim alışkanlıklarını değiştirmekle kalmadıkları ve sosyo-mekansal anlam ve önemler taşıyan nitelikleriyle ön plana çıktıkları söylenebilir. Ayrıca, alışveriş merkezleri, sürekli bir kentsel yayılma ile saçaklanan konut alanları ve araç öncelikli ulaşım politikaları üzerinden kentsel süreçlerde etkili olan neo-liberal politikalar, kentin fiziksel yapısını ve dokusunu biçimlendirmekle kalmamakta, kentsel mekanın sosyo-ekonomik örüntüsünü de etkilemektedir. Bu seçimlerin altında yatan politikaların sermayenin kentleşmesi olarak tanımlanan ve desantralizasyon olgusu bağlamında kendini gösteren bir politik duruşu olduğu söylenebilir. Bu duruş, bir yandan küreselleşme olgusu ve post-modern politikalar ile ilişkilenebilir, bir yandan kentin içsel süreç ve sorunları ile beslenmekte, diğer yandan da kentte yaşayan farklı grupların yaşam biçimi ve seçimleriyle etkilenip, onları etkilemektedir.

Genel Değerlendirme

Ankara kenti ve merkezlerinde yaşanan değişim ve dönüşümler büyük ölçüde son 20 yılda yaşanan neo-liberal politikalar ve post-modernist açılımlar etkisiyle yoğunlaşan süreçlerle ilişkilendirilebilir.

Kentin ve merkezinin büyük ölçüde plansız ve parçacı uygulamalarla desantralize edildiği bu süreç, sermayenin kentleşmesi ve emlak pazarının kentsel mekanda yerleşim hareketlerinin sonuçları ile birlikte irdelenebilir. Bu süreçte, bir yandan kent mekanında orta ve orta-üst gelir gruplarının desantralizasyonu, diğer yandan değişen tüketim ve alışveriş biçim ve alışkanlıklarıyla bağlantılı alışveriş merkezleri, öte yandan da kent mekanında yaşanan gecekondu-orta sınıf, kent yoksulu, üst gelir grubu, eski-yeni kent gerilimleri, kent merkezinin sosyo-mekansal yapısını derinden etkiliyor görünmektedir. Tarihsel süreç içinde hep orta-üst gelir grubu yerleşimlerini izleyerek güney yönünde saçaklanan Ankara merkezi iş alanı, hem kentin kuzeybatı, güney batı aksında gelişmesi, hem güney yönünde fiziksel gelişme olanaklarının sınırlılığı ve hem de kentin yaşadığı desantralizasyon süreciyle büyük ölçüde çözülmüş ve içsel sorunlarla baş başa kalmış görünmektedir (Gökçe, 2003). Şu haliyle Ankara kenti merkezlerine bakıldığında;

- Gerek kent ekolojisi kuramlarında vurgulanan bazı önermelerin, gerekse eşitsiz gelişme kuramlarının, kentin ve merkezlerinin biçimlenmesinde halen çok önemli bir etmen olarak ön plana çıktığı,



- Kent ekonomisi ve kentsel sistem içinde olan bir çok merkezi iş alanı işlevinin önemli bir desantralizasyon süreci yaşadığı, ancak merkezi iş alanından kopan işlevlerin kentsel sistem içerisinde yerleşiminin mekandan kopuk ve rastlantısal olmadığı, bu dinamiklerin özellikle araştırılması gerektiği,

- Merkez gelişiminde ön plana çıkan gelişmelerin istila-yerine geçme ve desantralizasyon yanında sermayenin kentleşmesi bağlamında kentin bütününe yönelik gelişme süreçleriyle birlikte yorumlanabileceği,

- Alışveriş merkezleri üzerinden değişmekte olan tüketim örüntüsünün merkezi iş alanı yanında alt merkezleri de büyük ölçüde etkilediği, değişen tüketim alışkanlıklarının bir çok davranışsal parametreden etkilendiği, tüketici hizmetlerin merkezi iş alanından desantralizasyonunda bazı altmerkezlerden öte alışveriş merkezi ve süpermarketlerin ön plana çıktığı,

söylenabilir. Buna ilaveten, Ankara’da merkezler yapılanması;

- Öteden beri başkentlikle ilintili işlevleri bünyesinde barındırma özgünlüğünü büyük ölçüde İstanbul’a kaptırmış, finans merkezi, yönetici ve üretici merkez olma özellikleri kamu kurumlarıyla sınırlanmış bir Başkent,

- Kentsel üretim ve paylaşımın mekanı, üretim ve mücadele alanlarının kırılma noktası ve sosyo-mekansal, sosyo-ekonomik açılardan stratejik öneme sahip nitelikleri çözülen, farklı grupların bir araya gelip paylaştığı ve kentsel çelişkilerin, eşitsizliklerin görece giderildiği sosyo-kültürel ve toplumsal nitelikleri büyük ölçüde yitirilmiş bir sosyal merkez,

- Ulus devletin temsil mekanı ve simgesel değerlerine sahip yeni merkezi olan Kızılay’ın büyük ölçüde mekan ve işlev kalitesi anlamında geçiş bölgesi işlevlerinin yerleşmesine uygun özellikler kazandığı, yitirilmekte olan bir simgesel merkez,

- Kentsel yayılma ve saçaklanma sürecine koşut, araç merkezli bir ulaşım ve kentleşme politikasına uygun aşırı desantralize olmuş, kendi merkezleri tasarlanmamış ya da hayata geçmemiş, merkezi iş alanını kullanmayan ve

hemen tüm gereksinimlerini alışveriş merkezleri üzerinden kuran yeni konut alanları ile bu yapının biçimlendirip çözülmeye zorladığı bir merkezler yapılanması,

- Kendi içinde bütünleşmiş ve kademelenmiş bir merkezler yapılanmasının görece yitirildiği, buna karşın yeni merkezler yapılanması olarak ortaya koyulan, birbirine takım yıldız gibi bağlanmış ve ulusötesi süreçlerle eklemlenmiş merkezler sistematığının büyük ölçüde gözlenmediği, ilişki bozuklukları olan bir merkezler bütünü ve bunun etkilediği kentsel sosyo-ekonomik süreçleri olan merkezler dizgesi,

- Kente uzak yaşama biçimleri tanımlayan en alt ve en üst gelir grubu yerleşimleriyle çevrili, ancak kentin önemli bir kesimine hizmet sunmayan, korunaklı ve sınırlanmış bir bakıma “getto” olarak adlandırılabilir üst gelir grubu konutlarının alışveriş merkezlerine yönlendirilerek mecbur kalmadıkça kullanmadığı bir merkezi iş alanına karşın, kamu kurumları, dersaneler, cafe-pastaneler, meslek odaları ve kitle örgütleri ve bazı üretici hizmetlerle ayakta durmaya çalışan ve ağırlıklı orta sınıflar tarafından kullanılan bir merkez dokusu (dersane ve onunla ilintili hizmetlere bu denli bağımlı bir merkez yapısıyla,, olası sınavsız üniversiteye giriş sisteminin hayata geçmesi halinde yalnız dersanelerin değil başkent merkezinin de çöküntüye uğrayabileceğini de söylemek olasıdır),

- Kent yönetiminin planlama mekanizmasını, sermayenin ikincil döngüsü içerisinde sürekli bir spekülasyon ve toprağın rant değeri üzerinden, gereksinimin çok üzerinde alanı yerleşime açma politikasına indirgediği, araç öncelikli ulaşım politikaları ile kentsel hizmet ve ilişkilerin kırılma noktası olma özelliklerini yitirerek çözülen, mekan, işlev ve kullanıcı kalitesi anlamında köhneleşen ve çöküntüleşen bir merkezi iş alanı,

olarak tartışılabilir.

Bu yapı, hızla Los Angeles kenti örneğinde olduğu gibi aşırı desantralize olmuş, merkeze ve kentsel ilişki biçimlerine gereksinim duymayan merkezi olmayan alışveriş merkezleri ile biçimlenen

post-modern bir merkez dokusunu hazırlıyor görünmektedir. Oysa ulus devletin başkenti ve simgesel temsil merkezi desantralizasyon süreci, emlak pazarı, yanlış ulaşım ve arsa politikaları ve çelişkilerin körüklendiği bir kentsel politika(sızlığa)ya! bırakılamayacak kadar özel ve değerlidir.

Kaynakça

Agergard, E., Olsen, P.A., Allpass, J., 1968, "The Interaction Between Retailing and The Urban Center Structure, A Theory of Spiral Movement", Institute for Center Plannning, Denmark.

Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Daire Başkanlığı (ABB.İDB), 1999, "Ankara 2025 Nazım Planı Merkezler Ana Planı Araştırma Raporu", Yayınlanmamış Rapor, Ankara.

Bademli, R., 1987, "Ankara Merkezi İş Alanının Gelişimi", Ankara 1985'ten 2015'e, EGO Gn. Md. Yay., Ankara.

Brill, E. J., 1967, "Urban Core and Inner City", University of Amsterdam Sociographical Department, Amsterdam.

Chapin, S. E., 1967, "Urban Land Use Planning", University of Illinois Press, 2nd Edition, Urbana.

Christaller, W., 1966, "Central Places in Southern Germany", Englewood Cliffs, Prentice-Hall.

Eke, F., 1998, Kent merkezleri ders notları, Gazi Ün., Ankara.

Everson, J. A., Fitzgerald, R. P., 1972, "Inside in City", Longman Press, Londra.

Giddens, A., 1995. "The Constitution of Society, Outline of The Theory of Structuration" Polity Pr., Camb.

Gökçe, B., 2000, "Ankara Metropolitan Alan Büyükkent Bütünü Merkezler Yapısı-Değerlendirmesi", Gazi Ün., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Gökçe, B., 2003, "Ankara Büyükkent Bütünü Merkezleri Dönüşüm-Çöküntüleşme Süreçleri", Kentsel Dönüşüm Sempozyumu, Şehir Plancıları Odası- Sempozyum Kitabı, İstanbul.

Gülmez, A., 1981, "Metropolitan Kent Merkezlerinin Yeniden Örgütlenmesinde Yararlanabilecek Bir Yöntem Araştırması", Doktora Tezi, İTÜ, İstanbul.

Günay, B., 1999, "1980 Sonrası Ankara'da Planlama ve Ankara'nın Geleceği", Şehir Plancıları Odası-Panel, Forum Kitapçığı, Ankara.

Harvey, D., 1973, "Social Justice and the City", London, Edward Arnold.

Harvey, D., 1985, "The Urbanization of Capital", Baltimore: Johns Hopkins University Press.

Harvey, D., 1990, "Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination", Annals of The Association of American Geographers 80.

Harvey, D., 1991, "From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism", Geografiska Annaler-71B.

Lefebvre, H., 1991, "Production of Space", Plan of the Present Work.

Logan, J. R., ve Molotch, H. L., 1987, "Urban Fortunes: The Political Economy of Place", Berkeley-Los Angeles: University of California Press.

Osmay, S., 1998, "1923'den Bugüne Kent Merkezlerinin Dönüşümü, 75 Yılda Değişen Kent Ve Mimarlık", Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

Sassen, S., 1991, "The Global City", Princeton, New York, USA.

Saunders, P., 1986, "Social Theory and Urban Question", London, Unwin and Hyman.

Scott, 1988, "Metropolis: From the Division of Labour to Urban Form", Berkeley: Un. Of California Press, LA.

Soja, E., & Scott, A., 1996, "The City", Un. Of California Press, LA.

Şengül, H., T., 2001, "Kentsel Çelişki ve Siyaset", İstanbul, WALD, Demokrasi Kitaplığı,

Şengül, H., T., 2003, "On The Trajectory of Urbanisation In Turkey : An Attempt at Periodisation", International Development Planning Review, 25, 3.

Şenyapılı, T., 1993, "Kent Coğrafyası Ders Notları", Gazi Ün., Ankara.

Tekeli, İ., 1993, "Kuramlarda Kent Merkezi", Ankara MİA Kuzeybatı Kesimi Planlama ve Geliştirme Yarışması, Bilgi kitabı ve Alan tanıtımı, Ankara B.şehir Bel. Yay., Ankara.

Ankara'nın İlk Endüstri Bölgesi – Kaybolan Tarih

Şehir Plancısı
Kentsel Tasarım
Uzmanı

Umut CIRIK

Ankara'nın ilk endüstri bölgesi, geçmiş 19. yüzyılın sonlarında kente demiryolunun gelişine kadar uzanan ve kenti kuzey ve güney bölümleri olarak ikiye ayıran geniş kamusal arazi şeridinin bir parçasıdır. Bu şerit doğuda Sıhhiye Bölgesi'nde hastaneler, parklar, fakülteler, sosyal ve kültürel kurumlarla başlamakta, Atatürk Bulvarı'nın batısında eski endüstri bölgesine, demiryolu tesislerine, üniversiteye ve yerel yönetimlere ait hizmet alanlarına dönüşmekte, kuzeyde Gençlik Parkı, 19 Mayıs Spor Kompleksi ve eski hipodrom alanı (bugün Atatürk Kültür Merkezi'nin bulunduğu alan) ile güçlenmekte ve daha batıda fakülte, enstitü ve yüksek okulların bulunduğu bir bölgeden Atatürk Orman Çiftliği'ne ve böylece kent merkezinden dışarı açılmaktadır.

Eski endüstri bölgesinin gelişimi 1892 yılına, Ankara'ya demiryolunun gelişine kadar uzanmaktadır. Bölgenin endüstri işlevi ile gelişimi 1957 yılına kadar devam etmiştir. 1957 Yücel-Uybadın Planı ile demiryoluna paralel uzanan arazi şeridinin kamusal niteliğinin korunarak kente eşit hizmet verebilecek şekilde başkentin ihtiyaç duyduğu sosyal ve kültürel kullanımlarla donatılması öngörülmüştür. Bu şekilde, kentin ilk endüstri bölgesinin de dönüşüm süreci başlatılmış ancak süreç sağlıklı bir şekilde devam ettirilememiştir. Sonuç olarak, geçmiş Cumhuriyet'ten daha öncelere uzanan endüstri bölgesinin kente işlevsel ve mekansal katkılar sağlayacak şekilde dönüşümü gerçekleştirilememiş ve bu bölge kent merkezinde atıl kamusal bir alan olarak kalmıştır.

Bölge kuzeyde Talatpaşa Bulvarı, doğuda Atatürk Bulvarı, güneyde Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ve Toros Sokak, batıda ise Ankara Gar'ı ile sınırlanmaktadır. Celal Bayar Bulvarı ve demiryolu hatları ile ikiye ayrılan bölgenin güney bölümünde eski fabrikalar bulunurken, kuzey bölümünün çok büyük bir kısmı eski endüstri yapılarından temizlenmiştir ve bu bölümde son 15 yıl içinde yeniden gelişim projeleri uygulamaya geçilmiştir. Eski endüstri bölgesinin 6 hektar büyüklüğündeki güney bölümün (fabrikalar bölgesi) 2 hektarlık bölümü bir kamu iktisadi teşekkülü olan TEDAŞ'ın (Türkiye Elektrik Dağıtım A.Ş.), geri kalan 4 ha'lık bölüm ise EGO'nun mülkiyetindedir. Endüstri yapılarından temizlenmiş olan 21 hektar büyüklüğündeki kuzey bölümün, 15,5 hektarlık bir bölümü Kültür ve Turizm Bakanlığı, geri kalan 5,5 hektarlık bölümü ise TCDD'nin (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) mülkiyetindedir.

Kısa Bir Tarihçe...

İstanbul ve Bağdat arası demiryolu projesinin bir ayağı olarak 1892 yılında Ankara'ya demiryolu gelmiştir (Ortaylı, 1994: 112). Demiryolunun gelişi ve buna bağlı olarak merkez istasyonun inşaatı, hat boyunca ve özellikle istasyon çevresinde küçük ölçekli endüstri yapılarının ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Demiryolu kentin ekonomisinde önemli bir etki yaratmıştır. Demiryolu bağlantısı yeni tarım alanlarının ortaya çıkmasını ve buna bağlı olarak da tarımsal üretimin bölgesel ölçekte

PLANLAMA
2005/4

artmasını sağlamıştır. Artan tarımsal üretim ise kentsel hizmetlerin ve aktivitelerin çeşitlenmesine neden olmuş, demiryolları ve istasyon da bu hizmetlerin yer seçiminde belirleyici rolü oynamıştır (Tekeli, 1994: 176). Bu dönemde bölgede kendiliğinden gelişen endüstriyi üç kategoride inceleyebiliriz; depolama birimleri, küçük ölçekli endüstri yapıları ve demiryolları bakım-onarım atölyeleri. İstasyona yakın olacak şekilde, özellikle doğusunda depolama tesisleri bulunmaktadır. 1890'ların sonunda ve 1906'da istasyon yakınlarında iki un fabrikası kurulmuştur (Saner, 2004: 10). Bunların yanında Şimendifer Fabrikası (demiryolu fabrikası; bakım onarım atölyeleri, hangarlar) bu dönemde kurulan diğer bir endüstri tesisidir. Şimendifer Fabrikası'nın bütün araç ve gereçleri Kurtuluş Savaşı sırasında bölgenin batısında kurulan İmalat-ı Harbiye'de (silah fabrikası) kullanılmıştır.

Belirli bir plana dayanmayan bu gelişme 1924-25 yıllarında hazırlanan Lörcher Planları'na kadar devam etmiştir. Lörcher Planları ile Ankara'nın endüstri bölgesinin planlı gelişiminin ilk adımları atılmıştır. Planlarda istasyon gelişmesi, endüstri bağlantıları ve endüstri alanları için 3 km uzunluğunda, 400 m genişliğinde demiryolu boyunca batı yönünde düz bir alan öngörülmüştür (Vardar, 1989: 39). Bu dönemde endüstrinin ölçeğinde ve tesislerin sayısında hızlı bir artış görülmemiştir. İstasyon yakınlarında özellikle ağaç işleri ile ilgili küçük ölçekli fabrikalar ve atölyeler kurulmuştur. (Tekeli, 1994: 178). Ancak bu girişimler bölgeye tam bir endüstri bölgesi kimliği vermemiştir. Her ne kadar planda endüstri bölgesi olarak belirlense de, 1920'lerin sonlarına doğru havagazı fabrikası ve elektrik santralinin inşaatına kadar Maltepe'yi bir endüstri bölgesi olarak tanımlamak güçtür. Havagazı fabrikası ve elektrik santrali 1929'da üretime başlamış, bir yıl sonra da havagazı fabrikasının bir parçası olarak oksijen fabrikası kurulmuştur. Ayrıca bir soğuk hava ve buz fabrikası, Bomonti bira fabrikası ve bir un fabrikası bu dönemde kurulan diğer endüstri tesisleridir. Bu tesislerin bölgede yer seçmelerinin ana nedeni kentin tek elektrik santraline yakın olma isteğidir (Tekeli, 1994: 179). Demiryolu merkezli olarak büyük ölçekli endüstri yapılarının ortaya çıkışının bölgenin kapsamlı gelişme süreci için bir eşik olduğu söylenebilir. Lörcher'in planları uygulanma şansı bulamasa da kendinden sonra



Harita 1: Eski endüstri bölgesi; konumu ve mülkiyet durumu

hazırlanan Jansen Planı'nı büyük ölçüde etkilemiştir.

Endüstri bölgesinin gelişimi 1950'lere kadar, 1932 tarihli Jansen Planı'na uygun olarak devam etmiştir. Jansen endüstri kullanımları için Lörcher'den farklı bir alan önermemiş, aynı bölgeyi endüstri gelişimi için ayırmıştır. Jansen Planı, bölgedeki mevcut endüstri gelişimini yasallaştırmakla kalmamış ayrıca bölgenin gelecekteki gelişimini bu yönde güçlendirmiştir (Saner, 2004: 22-24). Bu dönemde depolar, ambarlar, hangarlar ve atölyeler genellikle demiryolu hatlarının kuzeyinde, üretim birimleri de güneyinde yer seçmiştir. 1924-32 yılları arasında bu eğilim artarak devam ederken, 1932 Jansen Planı ile bölgenin kuzeyinin "endüstriyel hizmet alanı" ve güneyinin de "endüstriyel üretim alanı" olarak gelişmesi netlik kazanmıştır. Demiryolu hatları güney bölüme havagazı fabrikası ve elektrik santraline kömür taşımak amacıyla uzatılmıştır. Kuzey bölüme ise hem hammadde ve diğer malları taşımak hem de demiryolları bakım ve onarım atölyelerine bağ-

lanmak amacıyla uzatılmıştır. Demiryollarının sağladığı bu olanak nedeniyle bu dönemde depo ve ambarların sayısında önemli artışlar olmuştur. Ayrıca 1942 yılında bölgenin kuzeyinde kentin toptancı hali hizmete açılmıştır.

1957 Yücel-Uybadın Planı'nın ana hedefi kentin ulaşım sistemine yön vermek olmuştur. Planla kentin ulaşım sisteminde köklü bir değişikliğe gidilmiş ve o zamana kadar demiryolunda olan öncelik karayoluna verilmiştir. Kent içi ulaşımı karayolu ağı ile sağlamak planın temel sorunu olmuştur. Endüstri bölgesi de bu yeni ulaşım kurgusu içinde değerlendirilmiştir. Planın endüstri bölgesi üzerinde dolaylı ve doğrudan etkileri olmuştur. Dolaylı etkisi, yer değiştirme ihtiyacı içinde olan endüstri tesislerine yeni yerler önerilmesidir. Hızlı büyüme problemlerinden dolayı yer değiştirmek zorunda kalan devlet girişimleri yine demiryolu hatları üzerinde yeni yerler seçmişler, öte yandan yeni ortaya çıkan özel girişimler kentin dışında, karayolu ile ulaşılabilen, geniş ve ucuz arazileri tercih etmişlerdir. Böylece karayolu, endüstri tesislerinin yerseçiminde temel belirleyici olmuştur (Tekeli, 1994). Buna karşın bu süreç kısa dönemde endüstri bölgesinde yapısal bir değişikliğe neden olmamıştır. Maltepe Ankara'nın toplam endüstri üretiminde %2.73'lük bir orana sahip olsa da 1970'lere kadar endüstri işlevi ile kente hizmet vermiştir (Saner, 2003: 370). Havagazı fabrikası, elektrik santrali, Ankara Garı ve Atatürk Bulvarı arasında kalan depolama ve yükleme birimleri, ve demiryolu bakım-onarım atölyeleri bölgenin endüstriyel karakterini devam ettirmiştir. Planın bölge üzerindeki doğrudan etkisi Celal Bayar Bulvarı önerisi olmuştur. İnşa edilmesi 1980'lerin ortalarını bulsa da, bölge ile ilgili her planlama kararında Celal Bayar Bulvarı dikkate alınmıştır. Bulvar 1957 yılından itibaren bölgenin dönüşümünü şekillendirmiştir. Demiryolu hattına paralel geçen bulvar, bölgenin ikili karakterini güçlendirmiştir.

Bölgenin iki alt bölgesinin farklı dönüşüm süreci Celal Bayar Bulvarı'nın önerildiği tarihte başlamıştır.

Alan 1: Gazi Mustafa Kemal ve Celal Bayar Bulvarları Arası (Endüstriyel Üretim Alanı)

1957 Yücel-Uybadın Planı kararları:

- Celal Bayar Bulvarı: Planda önerilen bulvar endüstriyel üretim alanını hem ana demiryolu hatlarından hem de kuzeyde bulunan endüstriyel hizmet alanından ayırmıştır.
- İkincil Yollar: Celal Bayar ve GMK Bulvarları arasında önerilen ikincil yollar, alanı yeni gelişim için bölümlere ayırmıştır.
- Fabrikalar: Havagazı fabrikası, elektrik santrali, un ve makarna fabrikaları korunmuştur. Bu tesisler birbirinden ikincil yollarla ayrılmıştır.
- Yeni Gelişim: Alanın batı bölümünün yeni işlevlerle gelişmesi, doğu bölümünün ise mevcut durumunun devam etmesi öngörülmüştür.

1957'den bugüne gerçekleşenler:

- Celal Bayar Bulvarı: Bulvar önerildiği tarihten 30 yıl sonra, 1986-87'da inşaa edilmiştir.
- İkincil Yollar: Celal Bayar Bulvarı'nı GMK Bulvarı'na bağlayan yollar kısmen inşaa edilmiş, bu yolların planda önerilen işlevi gerçekleştirmesi 1980'lerin sonuna kadar mümkün olamamıştır.
- Fabrikalar: 1965 yılında Ankara İmar Müdürlüğü tarafından hazırlanan uygulama planı ile makarna ve un fabrikalarının kaldırılması kararlaştırılmıştır. 1990'ların başına kadar çalışan fabrikaların yerine 1993 yılında hipermarket yapımı başlatılmıştır. Havagazı fabrikası ve elektrik santrali 1990 yılına kadar üretimlerine devam etmişlerdir. Bu tarihte havagazı fabrikası ve elektrik santralinin bir kısmı "Kültür Varlığı"¹ olarak koruma altına alınmıştır.
- Yeni Gelişim: Koruma altına alınan fabrikalar EGO ve TEDAŞ'a ait hizmet binaları tarafından sarılmıştır. Öte yandan alanın batı bölümünde 1965 uygulama planı ile özel bir okul (Yükseliş Koleji) inşaa edilmiş, bu okul 1983 yılında Gazi Üniversitesi Mimarlık ve Mühendislik Fakültesi'nin kullanımına geçmiştir.

¹ T.C. 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 5226 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, Madde:3, Resmi Gazete Tarih ve Sayısı: 27.7.2004 / 25535.

**Alan 2: Celal Bayar ve Talatpaşa Bulvarları Arası
(Endüstriyel Hizmet Alanı)**

Atatürk Bulvarı ve Ankara Gar'ı arasında kalan ve Gar'a yakınlığı nedeniyle depolama ve bakım-onarım işlevleri ile gelişen bu alanın dönüşümü endüstriyel üretim alanından oldukça farklı bir süreç izlemiştir. 1957 Yücel-Uybadın Planı'nda alan için net kararların alınmamış olması alanın dönüşümünü oldukça geciktirmiştir. Plan alanı yeni işlevlerle tanımlamamış sadece demiryolları manevra hatlarının ve bakım-onarım atölyelerinin taşınmasını öngörmüştür. Ancak bu kararların uygulanması gecikmiş ve plan döneminde hatların ve atölyelerin taşınması gerçekleştirilememiştir.

1971 yılında Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosu (AMANPB) alanda bulunan tüm endüstriyel hizmet tesislerinin ve demiryolu manevra hatlarının kaldırılması kararını almıştır. 1970'lerin sonunda alanın fiziksel dönüşümü başlatılmıştır. Manevra hatlarının, depoların ve bakım-onarım atölyelerinin taşınması ve kaldırılması için gerekli hazırlıklar yapılmıştır. Ayrıca bu dönemde alanda yeni Adliye Sarayı'nın yapımı başlatılmış, gerekli inşaat alanının sağlanabilmesi için mevcut yapıların önemli bir bölümü yıkılmıştır.

1980 sonrasında endüstriyel hizmet alanının dönüşümü farklı bir çerçevede tanımlanmıştır. Askeri hükümet Atatürk'ün doğumunun 100. yıl kutlamaları ve "Atatürk Kültür Merkezi" kurulması ile ilgili çalışmaları yürütmek için bir "Milli Komite" kurmuştur.² Endüstriyel hizmet alanının çok büyük bir bölümü "Kültür Merkezi" projesi kapsamına alınmıştır. 1981 yılında, Altınsoy Caddesi ile Atatürk Bulvarı arasında kalan alan Adliye Sarayı dışarıda kalacak şekilde Atatürk Kültür Merkezi Alanı 4. Bölge olarak belirlenmiştir. Bu yeni yasal çerçeveye alanla ilgili daha önceden alınmış tüm kararlar geçerliliğini kaybetse de, eski endüstriyel hizmet yapılarının yıkım süreci devam etmiştir. Tesislerin yıkımı 1980'lerin sonuna kadar devam etmiş ve boşaltılan alan için 1992'de "Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası ve Koro Binaları" mimari proje yarışması düzenlenmiştir. Projenin

² T.C. 2302 Sayılı Atatürk'ün Doğumunun 100üncü Yılına Kutlanması ve "Atatürk Kültür Merkezi Kurulması" Hakkında Kanun, Resmi Gazete Tarih ve Sayısı: 26.9.1980 / 17321.



Fotoğraf 1: Fabrikalar bölgesi



Fotoğraf 2: Havagazı fabrikası ana üretim birimleri



Fotoğraf 3: Elektrik santrali



Fotoğraf 4: Yeni CSO Konser Salonu ve Koro Binaları inşaat alanı



Fotoğraf 5: Cer Atölyeleri restorasyon alanı



Fotoğraf 6: TCDD Açık Hava Buharlı Lokomotif Müzesi

yapımına hemen başlanmış olsa da ödenek yetersizliğinden dolayı tamamlanamamıştır. Endüstriyel hizmet alanı ile ilgili son karar CSO Konser Salonu inşaatı devam ederken alınmıştır. Eski demiryolları bakım-onarım atölyeleri (Cer Atölyeleri) tarihi ve kültürel değer olarak koruma kapsamına alınmıştır.

Son durumda Atatürk Bulvarı ve Altınsoy Caddesi arasında kalan alanda, Selim Sırrı Tarcan Spor Salonu, CSO Konser Salonu, Cer Atölyeleri, yeni CSO Konser Salonu inşaatı ve Adliye Sarayı yer almaktadır. Alanın, Altınsoy Caddesi ve Ankara Gar'ı arasında kalan TCDD'ye ait bölümü ise 1990'ların başında açık hava müzesi ve spor alanı olarak düzenlenmiştir.

Bir Yeniden Gelişim Senaryosu

Bu yazıda amaçlanan eski endüstri bölgesinin yeniden gelişimi için belirli bir proje üretmek değildir. Ancak bölgenin tarihi niteliği, kent içindeki konumu, geçmişte önerilen projeler, sorumlu kurum ve kuruluşların görüşleri ve yurtdışı örnekleri dikkate alınarak bölgenin yeniden gelişimi için planlama ve tasarım ilkeleri geliştirilebilir. Bu ilkeler bölgenin yeni işlevlerle yeniden tanımlanması, tarihi değerlerin korunması, mekansal gelişim ve çevresi ile ilişkileri başlıkları altında toplanabilir.

Eski endüstri bölgesinin merkezinden çizilecek 1 km yarıçaplı bir çember Ulus, Kızılay, Maltepe, Tandoğan, Ankara Gar'ı ve AKM alanlarının önemli bir bölümünü içine almaktadır. Kentin geçmişini ve bugünü yansıtan ve çekirdeğini oluşturan bu bölgeler eski endüstri bölgesinin yeniden gelişimi için pek çok fırsat yaratmaktadır. Eski endüstri bölgesi, yoğun iş alanları ile tarihi ve kültürel değerlerin içi içe geçmiş olduğu çevresiyle bir bütün olarak değerlendirilmelidir. Bölge, doğu-batı yönünde uzanan ve kenti kuzey

ve güney bölümleri olarak ikiye ayıran geniş kamusal arazi şeridinin bir parçasıdır. Bu şerit, kente sosyal ve kültürel işlevlerle eşit hizmet vermek amacıyla oluşturulmuştur. Ancak kültür boyutu ihmal edilmiştir. Eski endüstri bölgesi hem bu arazi şeridi hem de kent merkezi ile kültürel işlevlerle bütünleştirilebilir. Bölge, bugün kentin iki önemli merkezi Ulus ve Kızılay'ı birbirinden kopartmaktadır. Aksine, yeni işlevlerle dönüşümü sağlanmış bölge bu iki merkez arasında bir geçiş sağlayabilir.

Yeni İşlevlerin Belirlenmesi

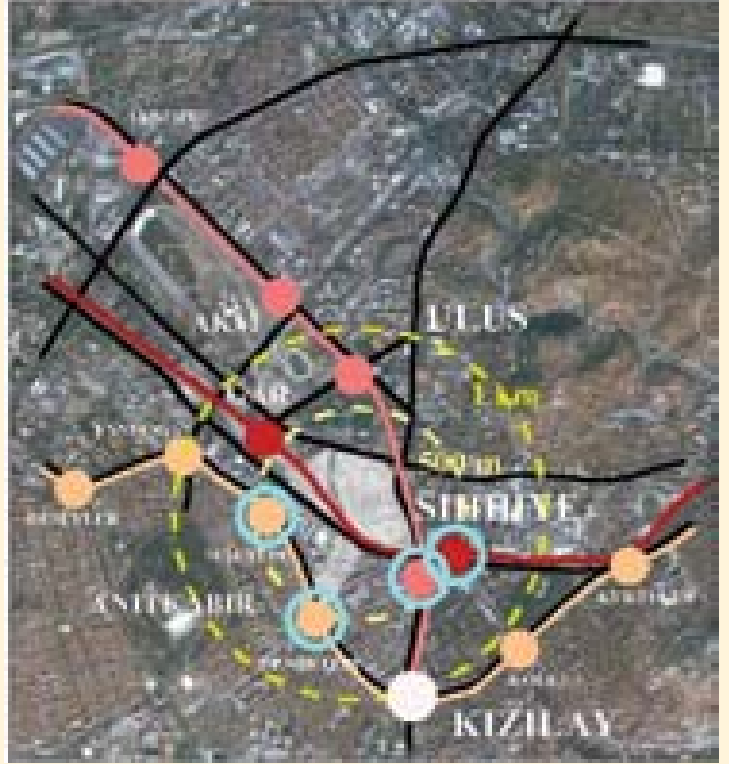
Eski endüstri bölgesi, sahip olduğu kültürel ve tarihi değerleri kente yeniden sunabilecek şekilde kültürel ve rekreatif kullanımlarla yeniden geliştirilebilir. Bölge bu yönde bir gelişim için yeterli potansiyele sahiptir. Geçmişte bölgenin bir bölümü kentsel dönüşüm senaryolarında kültürel işlevlerle değerlendirilmiştir. Fakat bu senaryolar çerçevesinde üretilen projeler uygulanabilme şansı bulamamıştır.

Bölgenin kültürel ve rekreatif işlevlerle dönüşümü yalnız bir bölgenin yeniden kente katılması anlamına gelmeyecek, aynı zamanda benzer kent mekanlarının da yeniden kazanılması için bir kolaylaştırıcı olabilecektir. Eski endüstri bölgesinin yeni işlevlerle gelişimi tüm bölgenin kamusal kullanıma açılması ile desteklenmelidir. Bu, geçmişle gelecek arasındaki ilişkinin kamusal katılımı ile yeniden kurulması açısından önemlidir.

Bölge içinde birbirinden oldukça farklı karakterde üç alt bölge oluşmuştur; Fabrikalar bölgesi, AKM 4. Bölge, TCDD'ye ait bölge. Bu üç bölge Ankara'nın yeni "Kültür-Rekreasyon Bölgesi"nin bütüncül parçaları olarak yeniden tanımlanmalıdır.

Fabrikalar bölgesi bölgenin endüstriyel karakterini yansıtmaktadır. Havagazı fabrikası ve elektrik santrali kapatıldıkları 1990 yılından günümüze kadar herhangi bir dönüşümün konusu olmamışlardır. Bugün bu iki fabrika kentin merkezinde, kentin tek "endüstriyel arkeoloji bölgesi"ni oluşturmaktadır.

Endüstriyel arkeoloji çöküntüleşen-atıl endüstri bölgelerinin, binalarının, makinalarının, altyapı sistemlerinin, işçi konutlarının korunması ve bunların yeniden kullanım ölçütlerinin geliştirilmesi



Harita 2: Kentsel kontekst içinde eski endüstri bölgesi

ile ilgilenmektedir (Gedikli, 2002: 11). Endüstri bölgeleri, tarihi çevrenin önemli parçaları olup kültürel değere sahiptirler. Bu nedenle bu bölgelerin geleceğini değiştirecek politikaları üretmeden önce bu bölgelerin tarihi ve kültürel önemini anlamak gerekir. Aksi halde, kentin bu eski mekanları tamamen kaybolma tehlikesiyle karşı karşıya kalabilirler. İşte endüstriyel arkeoloji, bu tehlikeyi önlemek için geliştirilmiş bir çalışma alanıdır. Endüstriyel arkeoloji bölgelerinin korunması çalışmalarında önemli nokta tek tek yapıların değil, tüm tarihi dokunun korunmasıdır (Worth, 2000). Önemli olan yapılara, içinde bulundukları tarihi doku içinde anlam katmaktır.

Endüstriyel arkeoloji, eski endüstri yapılarını yeniden ve daha ekonomik kullanarak sağlıklı kentsel mekanlar yaratabilir. Endüstriyel miras bir bölgenin yeniden gelişimi için itici güç potansiyeline sahiptir (Worth, 2000). Endüstriyel arkeoloji bölgeleri kentleri kendilerini yeniden kullanmaları için teşvik eder. Çöküntüleşen bu bölgeler endüstri sonrası dönemde de kentler için avantajlar yaratırlar. Endüstri yapıları mimari açıdan esnek ve yeniden kullanıma uyumludur.

**Bölgedeki
endüstri
yapıları
kent
endüstriyel
üretim tari-
hini sergile-
yecek nite-
likte bir açık
hava müzesi
oluşturacak
şekilde res-
tore edile-
bilir**

**PLANLAMA
2005/4**

Bu özelliklerinden dolayı kentlerde bu eski yapılara yeni kimlik kazandırma çabaları yoğunlaşmıştır. Fabrikalar bölgesi endüstriyel arkeoloji kapsamında değerlendirilmelidir. Bölgenin ve yapıların yeniden yorumlanmasında tarihsel gelişim ve mevcut kentsel çevre gözönünde bulundurulmalıdır.

Eski endüstri bölgesi yeniden gelişimlerine dünyada pek çok örnek bulunmaktadır. Londra-Docklands, Viyana-Simmering ve Venedik-Tersane bölgesi önemli örnekler olarak gösterilebilir. Türkiye’de ise son yıllarda İstanbul-Haliç’deki düzenlemeler eski endüstri bölgelerinin dönüşümüne tek örnektir. Bu örnekler bize kent merkezlerindeki eski endüstri bölgelerinin dönüşümü hakkında önemli bilgiler vermektedirler. Bu örneklerdeki ortak amaç, eski endüstri bölgelerine, kültürel değerleri koruyarak yeni işlevler yüklemek ve yeni kamusal mekanlar yaratarak kentsel çevreyle bütünleşmesini sağlamaktır. Bu örnekler arasından işlev, mekansal karakter ve tarihi ve kültürel değer açısından Ankara eski endüstri bölgesi yapılarına en çok benzerlik gösteren Viyana-Simmering bölgesindeki Gazometre’ler ve Londra-Docklands’deki Bankside Elektrik Santrali’dir. Viyana Gazometreleri’nin yeniden gelişim projesi 2001 yılında tamamlanmıştır. Gazometreler konut, ticaret ve kültürel amaçlı kullanılmak için restore edilmiştir. Öte yandan Londra-Docklands’deki Bankside Elektrik Santrali dünyanın en büyük sanat müzelerinden biri olan Tate Modern’e dönüştürülmüştür. Müze 2000 yılından bu yana hizmet vermektedir.

2863 Sayılı Kanun çerçevesinde “Kültür Varlığı” olarak koruma kapsamına alınan havagazı fabrikası ve elektrik santrali kültürel amaçlı kullanım potansiyeline sahiptir. Ana fabrika yapıları kültürel etkinlikler (müze, sergi salonu, konser salonu, sinema-tiyatro salonları, atölyeler, vb.) için restore edilebilir. Öte yandan bölgedeki diğer endüstri yapıları (vinç, soğutma kulesi, vb.) kentin endüstriyel üretim tarihini sergileyecek nitelikte bir açık hava müzesi oluşturacak şekilde restore edilebilir. Ayrıca fabrikaları çevreleyen alanın, yapıların yeni işlevleri ile uyumlu bir şekilde rekreatif amaçlı dönüşümü sağlanmalıdır.

AKM 4. Bölge’nin dönüşümüne yönelik kararlar 1970’li yılların başında alınmış ve bu tarihten itibaren çeşitli projeler üretilmiştir. 1980 öncesi

hazırlanan kapsamlı projeler 80 sonrasında geçerliliğini yitirmiş, Milli Komite’nin tek yetkili karar merci olduğu bu dönemde alanın yeniden gelişimi için önemli projeler hazırlanmıştır. Projeler çok kısa zamanda uygulamaya geçilmiş ancak politik ve ekonomik nedenlerle tamamlanamamıştır. Alanın kentin bir “kültür bölgesi” olarak yeniden kazanılması için geliştirilmiş bu projeler sadece eski endüstri bölgesinin geleceği için değil, kent merkezi ve Ankara için oldukça önemlidir. Projelerden en önemlisi yeni CSO Konser Salonu ve Koro Binaları projesidir. Diğer proje ise alandaki Cer Atölyeleri’nin (demiryolları bakım-onarım atölyeleri) Ankara Modern Sanatlar Müzesi ve Güzel Sanatlar Galerisi’ne dönüşüm projesidir.

AKM alanlarının kent merkezinde oluşturulma amacı, başkentin ihtiyaç duyduğu kültürel, sportif ve rekreatif kullanımları bir plan bütünlüğü içinde tüm kentlilerin kullanımına sunmaktır. Uygulama aşamasında terk edilen projeler bu vizyonu desteklemektedir. Yeni konser salonu ve sanat müzesi ve galerisi kentin merkezinde bir kültür bölgesi yaratabilir. Bu nedenle, fırsat kaçırılmamalı ve projeler kararlılıkla değerlendirilmelidir.

TCDD’ye ait bölge, TCDD Açık Hava Buharlı Lokomotif Müzesi ve çoğunlukla Demirspor’un kullandığı spor alanlarından oluşmaktadır. Mevcut işlevi ile bir kentsel kamusal alan olarak kentlileri çekemeyen bölge eski endüstri bölgesinin kentin kültür ve rekreasyon odağı olarak yeniden gelişimini destekleyici şekilde yeniden işlevlendirilmelidir.

Celal Bayar Bulvarı üzerindeki açık hava müzesinde Türkiye’de yıllarca hizmet vermiş buharlı lokomotifler sergilenmektedir. Ancak müze çok fazla bilinmemektedir. Çoğunlukla bahar ve yaz aylarında çok az bir nüfus tarafından (genellikle ilköğretim çağındaki çocuklar) ziyaret edilmektedir. Bu tip müzelerin daha fazla ziyaretçi çekebilmeleri için farklı işlevlerle çeşitlendirilmeleri gerekmektedir. Dünyada ve ülkemizde bu müzeleri daha canlı kentsel mekanlar haline getiren model uygulamalar vardır. İzmir-Çamlık TCDD Açık Hava Buharlı Lokomotif Müzesi’ne daha fazla ziyaretçi çekmek ve gelen ziyaretçileri de eğlendirmek amacıyla farklı işlevler yüklenmiştir. Bazı lokomotifler konaklama amacıyla yeniden düzenlenirken, lokomotiflerden biri restorana

dönüştürülmüştür. Bu yenilikler geçmişle gelecek arasında bir kültür köprüsü oluşturmak için atılan olumlu adımlardır.

Eski endüstri bölgesinin bir bölümünde bulunan müze İzmir-Çamlık'taki müze ile benzer karakter göstermektedir. Bu müzeye de İzmir-Çamlık örneğinde olduğu gibi yeni işlevler yüklenebilir. Lokomotifler bir park düzeni içinde sergilenebilir. Bazı lokomotifler restoran ve kafe olarak düzenlenebilir. Bu tür yeni kullanımlar için müzenin sergi düzeninde değişiklikler yapılarak dış mekanlar sağlanabilir. Bu, özellikle bahar ve yaz aylarında müzenin daha fazla ziyaret edilmesini sağlayacaktır. Çoğunlukla çocuklar tarafından ziyaret edildiği göz önüne alınacak olursa, müzede bu yaş grubu için bazı düzenlemeler yapılabilir. Bu yeni etkinliklerin dışında Gazi Üniversitesi Mimarlık ve Mühendislik Fakültesi'ne yakınlıktan da yararlanılarak müzeye farklı işlevler yüklenebilir. Örneğin, müzede çalışma ve sergi atölyeleri kurulabilir.

TCDD'ye ait diğer alan, spor alanlarıdır. Kamuya açık olmasına rağmen oldukça sınırlı bir grup tarafından kullanılan bu alan rekreatif amaçlı yeniden işlevlendirilebilir. Alan, TCDD açık hava müzesi ve AKM 4. Bölge arasında bir geçiş alanı ve eski endüstri bölgesinin yeniden gelişen üç bölgesinin (yeni işlevlerle zenginleştirilen TCDD açık hava müzesi, yeni konser salonu ve sanat müzesi/galerisi alanı, ve kültürel/rekreatif işlevlerle kente bütünleştirilen fabrikalar bölgesi) ortasında toplayıcı-dağıtıcı bir kentsel mekan olabilir. Farklı etkinliklerle çeşitlendirilmiş bir park toplama ve dağıtma işlevini görebilir.

Tarihi Değerlerin Korunması

Bugüne kadar bölgenin geleceğini etkileyecek iki önemli koruma kararı alınmıştır. 1991 yılında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, havagazı fabrikasının büyük bir bölümünü ve elektrik santralının bacalarının ve iki deposunun özgün yerlerinde korunması kararını almıştır.³ 1995'te ise Kurul, demiryolları bakım-onarım atölyelerinin (Cer Atölyeleri) tarihi niteliği nedeniyle korunmasına karar vermiştir.⁴

Bölgenin kent içindeki konumu, tarihi ve işlevsel niteliği koruma kapsamının genişletilmesini gerektirmektedir.

- Bölgede bulunan bütün tarihi değerler "Kültür Varlığı" olarak korunmalıdır. 1929-30 yıllarında havagazı fabrikası ile birlikte inşaa edilmiş elektrik santrali Maltepe'nin Ankara'nın ilk endüstri bölgesi olmasında önemli bir role sahiptir. Bugün bu iki fabrika kentin tek "endüstriyel arkeoloji bölgesi"ni oluşturmaktadır. Bu nedenle elektrik santralinin bir bütün olarak tüm yapılarıyla birlikte korunması, alanın bütününe korunması açısından önemlidir. Elektrik santralinin yanı sıra, eski endüstri hizmet alanının bir bölümüne kurulmuş ve yüzyıllık lokomotiflerin sergilendiği TCDD açık hava müzesi de koruma kapsamına alınmalıdır.

- Fabrikalar bölgesi endüstriyel arkeoloji kapsamında değerlendirilmesi gereken bir bölgedir. Koruma ölçütleri sadece eski fabrikalar için değil tüm alan için geliştirilmelidir. Bu, büyük fabrikalara ev sahipliği yapan alanın tarihi önemini anlamak için oldukça önemlidir.

- Son yıllardaki uygulamalar sonucunda özelliklerini kaybeden tarihi yapıların yeniden canlandırılmaları için restorasyon projeleri hazırlanmalıdır. Bugüne kalan tüm eski endüstri yapıları restore edilmelidir. Bu, yapıların mimari kalitelerinin ortaya çıkarılması ve tüm bölgenin kente yeniden sunumu açısından önemlidir.

- Bölgenin tarihi değerlerinin yeniden kullanımına ilişkin üretilecek projeler turist çekme amaçlı, geçmişli taklit etme biçiminde olamamalıdır. Endüstriyel arkeoloji ilkeleri çerçevesinde bölgenin teknolojik ve sosyal tarihinin yeniden yorumlanmasına dayanmalıdır.

Mekansal Gelişim

- Eski endüstri bölgesinin alt bölgeleri arasındaki mekansal ilişkiler planlama ve tasarım ilkeleri çerçevesinde yeniden kurulmalıdır.

³ Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, Karar No: 1679, 19.3.1991

⁴ Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, Karar No: 4027, 19.6.1995

Bölgeyi alt bölgelere ayıran ve aralarındaki ilişkileri engelleyen fiziksel sınırlar aşılmalı ve alt bölgeler arası yaya bağlantıları tasarlanmalıdır.

- Fabrikalar bölgesinin mevcut durumu alanın kültürel ve rekreatif işlevlerle yeniden gelişmesi önünde bir engel oluşturmaktadır. EGO ve TEDAŞ'a ait hizmet binaları fabrikaların etrafını çevrelemiş durumdadır. Bu yüksek yoğun bina grubu alanın tarihsel karakterini yansıtmaması ve çevresi ile bütünleşmesini engellemektedir. Bu nedenle, bu bina grubu yerini, bölgenin yeni işlevleriyle uyumlu olacak şekilde rekreatif kullanımlara bırakmalıdır.

- Fabrikalar bölgesindeki yeni yapılaşmada binaların ölçek ve yoğunluklarına dikkat edilmelidir. Bölgenin karakteristiğini yansıtan özgün yoğunluk korunmalıdır. Bölgede inşaa edilecek yeni yapı birimleri ölçek bakımından eski endüstri yapılarıyla çelişki göstermemelidir.

- Bölgenin en önemli kültür varlıkları olan eski fabrikalar kentin önemli nirengileridir. Uygun kentsel tasarım yaklaşımı ile bu fabrikalar kentin simgesel mekanları haline getirilebilirler. Bu potansiyel alanın çevresiyle mekansal ve görsel ilişkilerinin yeniden kurulmasında ve fabrikaların restorasyon projelerinde dikkate alınmalıdır.

- Atatürk Kültür Merkezi 4. Bölge'de, sanat müzesine dönüşecek olan Cer Atölyeleri'nin restorasyonu tamamlanmalıdır. Ayrıca, 2002 yılından bu yana inşaatı yarıda bırakılan yeni CSO Konser Salonu ve Koro Binaları'nın yapımından vazgeçilmemelidir. Bu proje sadece eski endüstri bölgesinin kültürel ve rekreatif kullanımlarla gelişimi için değil kent merkezinin ve dolayısıyla tüm kentin geleceği için oldukça önemlidir.

Çevre İle İlişkiler

Eski endüstri bölgesi kent merkezinde, tarihi ve kültürel mekanların ortasında bulunan bir bölgedir. Bu nedenle bölgenin yeni işlevlerle kente kazandırılabilmesinde çevresiyle ilişkilerinin sağlıklı kurgulanması gerekmektedir.

- Bölgenin kuzeyinde Atatürk Kültür Merkezi 3. Bölge (Gençlik Parkı) bulunmaktadır. Bölgenin AKM 4. Bölge olarak ayrılmış bölümünün Gençlik Parkı ile mekansal ve görsel ilişkisi kurulmalıdır. Bu iki bölge arasında yaya bağlantısı tasarlanmalıdır. Bu, sadece AKM Alanları'nın bütünlüğünü ve sürekliliğini değil, aynı zamanda eski endüstri bölgesinin kentin en önemli kültür/rekreasyon/spor alanları (Atatürk Kültür Merkezi Alanları) ile bütünleşmesini sağlayacaktır.

- Bölgenin doğusunda Sıhhiye bölgesi bulunmaktadır. Sıhhiye bölgesinde erken Cumhuriyet dönemine ait kültür, eğitim ve sağlık kurumlarına ait pek çok tarihi bina bulunmaktadır. Kültürel ve tarihi değerlere sahip eski endüstri bölgesi ile Sıhhiye bölgesinin bütünleştirilmesi kent merkezi bütünlüğü içinde sağlanmalıdır.

- Bölgenin güneyi Sıhhiye-Maltepe merkezi iş alanı ile çevrilidir. Ankaray ve Metro ana ulaşım hatlarının bölgeye erişimi sağlayan istasyonları, iş alanları ile eski endüstri bölgesi arasındaki ilişkiler kurgulanırken ana odaklar olarak değerlendirilmelidirler. Bu istasyonlar bölgeye 500 metre yürüme mesafesi içindedir.

- Bölgenin doğusunda Ankara Gar'ı bulunmaktadır. Bir bölümü gar sahasında bulunan bölgenin gar ve çevresi ile güçlü bir ilişkisi yoktur. Mevcut demiryolu ve enerji nakil hatları nedeniyle Gar'dan açık hava müzesine erişim sağlanamamaktadır. Müzenin yaşayabilir bir kentsel mekan olabilmesi için, Müze ve Gar ve bağlantılı olarak kuzeyde AKM alanları arasında mekansal ilişkiler (yaya bağlantıları) kurulmalıdır.

Değerlendirme

Ankara'nın endüstriyel üretim tarihini anlatan ancak sağlıklı bir şekilde mekansal ve işlevsel dönüşümü gerçekleştirilememiş eski endüstri bölgesi bugün kentin merkezinde atıl kamusal bir alan olarak durmaktadır. Bu çalışmada alanın dönüşümü için, tarihi gelişimi, mekansal karakteri, geçmişte üretilmiş projeler, sorumlu kurum ve kuruluşların görüşleri ve yurt dışı örnekleri dikkate alınarak bir yeniden gelişim senaryosu ortaya konulmuştur.

Dönüşüme yön verecek senaryolar ancak üç önemli ayak üzerinde durabilir. Bu ayaklardan ilki ve en önemlisi “politik kararlılık”tır. Bölgenin dönüşümünün önünde duran en büyük engel, bölge ile ilgili karar alma ve uygulama yetkisi bulunan politik aktörlerin alanın dönüşümünü gerçekleştirecek adımları kararlı bir biçimde atamamalarıdır. Kurumlar bazı dönemlerde dönüşümü tamamen ihmal etmiş, bazı dönemlerde de ürettikleri projeleri uygulama zemini oluşturamamışlardır. Diğer bir ayak ise bölgenin dönüşüm sürecini baştan sona, projelerin hazırlanmasından uygulanmasına kadar, yönetecek bir “örgütlenme yapısı”dır. Bu örgütlenme yapısı dönüşüm süreci ile doğrudan ya da dolaylı olarak ilgili tüm aktörlerin temsilcilerinden oluşan bir karar alma birimi olmalıdır. Son ayak ise kamu, özel veya kamu-özel ortaklığı ile sağlanacak “parasal kaynak”tır. Kamu kurumları bölgenin dönüşümü için bugüne kadar yeterli parasal kaynağı sağlayamamışlar, özel kuruluşların da dönüşüme maddi katkıda bulunmalarını yeterince teşvik edememişlerdir. Kentsel bağlam içinde uzun yıllardır süregelen kamusal kullanım karakterinden vazgeçilmeden bölgeye özel yatırımı çekmek mümkün olabilir. Sonuç olarak, eski endüstri bölgesi için çok farklı yaklaşımlarla çok farklı yeniden gelişim senaryoları üretilebilir. Ancak senaryoların hayata geçirilebilmesi, bu üç ayağın biraraya gelerek oluşturacakları bir zemin üzerinde mümkündür.

Kaynakça

Akçura, T. (1971), Ankara: Türkiye Cumhuriyeti’nin Başkenti Hakkında Monografik Bir Araştırma, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara.

Cırık, U. (2005), A Design Problem of Under-Utilized Spaces: The Case of Ankara-Old Industrial District, ODTÜ, Ankara.

Gedikli, A. P. (2002), The Transformation of Urban Waterfronts in Istanbul and Evaluation of the Golden Horn Arsenals, ODTÜ, Ankara.

Ortaylı, İ. (1994), “19. Yüzyılda Ankara”, Ankara Ankara içinde, derleyen: Batur E., ss: 109-119, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı (1999), Atatürk Kültür Merkezi 1/5000 Ölçekli İmar Planı Plan Notları, Ankara.

Saner, M. (2003), “Ankara’da Eski Sanayi Bölgesinin Dönüşümü ve Politik Aktörler”, Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirileri içinde, ss: 366-377, Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul.

Saner, M. (2004), The Transformation of Old Industrial District of Ankara and Political Actors, ODTÜ, Ankara.

Tekeli, İ. (1994), “Ankara’da Tarih İçinde Sanayinin Gelişimi ve Mekansal Farklılaşması”, Ankara Ankara içinde, derleyen: Batur E., ss: 171-199, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Vardar, A. (1989), “Başkentin İlk Planları”, Planlama (1989/2-3-4), ss: 38-50.

Worth, D. (2000), “Industrial Archaeology and Industrial ‘Heritage’”, <http://www.meg.uct.ac.za/worth/2000Conference>.

<http://www.gasometer.org> (The Gasometers in Vienna-Austria, February, 2005).

<http://www.tate.org> (Tate Online, February, 2005).

Dönüşüme
yön verecek
senaryolar
ancak üç
önemli ayak
üzerinde
durabilir. Bu
ayaklardan
ilki ve en
önemlisi
“politik
kararlılık”tır

“İçinden Roman Geçen Şehir”(*)

S. Zafer ŞAHİN

Önsöz

Bir öyküye önsöz yazılmasına az rastlanır olsa gerek. Ancak, Planlama Dergisinin Ankara Özel Sayısında, edebi niteliği olan metinlere de yer verilebilme esnekliğinin tanınması, okuyacağınız öykünün Ankara ile kurduğu ilişki ve bu sayıda yer alma sebebi üzerine birkaç söz söylenmesini gerekli kılıyor.

Planlama üzerine yazılan metinlerin ve özellikle de belli başlı kentsel coğrafyaları anlatmayı hedefleyen araştırmaların ortak yanlarından birisi - belki de hep tartışıla gelmiş “planlamanın bilimselliği” tartışmalarında biraz olsun daha fazla mevzi kazanabilmek kaygısının bir sonucu olsa gerek –mekanik nitelikler taşımalarıdır. Hâlbuki zihinler, konuları dünyanın en karmaşık ve bir o kadar da ilginç olguları yani kentler olan metinlerin içinde birazcık olsun romantizm, büyüleyici eğretileme baharatları ya da tasarım ile ilişkili heyecandan nasiplenme arar. Planlama gibi, insanın “mekân” ile kurduğu ilişkiyi anlamada görelî bir ayrıcalığa sahip olduğu varsayılan bir disiplinde bu anlayışın metinlerde hissedilir bir rayihaya dönüşmesi arzu edilir.

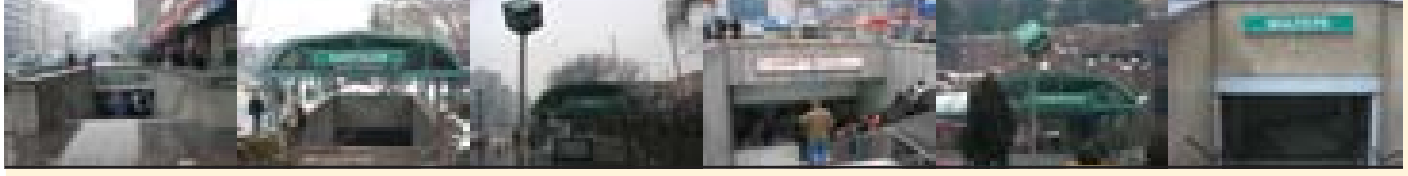
Belki de sırf bu sebeple plancıların hem kentleri anlamının bir başka yolu olarak, hem de topluma ve kendilerine planlamayı mekânı daha doğru bir

biçimde anlatabilmek için edebiyattan sistematik bir biçimde faydalanma yolunu çoktan seçmiş olmaları gerekirdi. Gönül isterdi ki mekânın gizli dilini anlayanların elinde edebiyat mekân ve insan arasındaki el değmemiş ve balta girmemiş ilişki biçiminin keşfi ve topluma anlatılabilmesi için plancıların elinde yeni ve şaşırtıcı bir araca dönüşsün. İşte bu kaygılar Ankara üzerine yazılan öykünün ortaya çıkmasına yardımcı oldu.

Dünyadaki bütün önemli metropollerin, onları anlatan bir romanı ya da bir filmi vardır. Özellikle metrolar bu anlatılarda önemli bir yer tutar, hatta zaman zaman kişileşirler. New York, aynı metrosu gibi suçun; soygun, cinayet ve tecavüzün çarpıcı gelir farklılıkları ile bir arada yaşadığı kent olarak yansırken, Paris etnik coğrafyanın yer altındaki lastik tekerlekler altında ezilen toprağı, Londra tarih kokusunun en metalik metro istasyonlarında bile duyulduğunun zannedildiği kent, Moskova ütopiyaların hala yer altındaki sanat kalıntılarında sürdüğü yaşantının imgesi halini alır. Anlatıların kendileri o kentler değildir, ama bir zaman sonra anlatılan ile anlatı arasındaki çizgi bulanıklaşır, öyküler kentleri anlatırken, kentler öyküleri hatırlatmaya başlar. Turistler New York’ta metroya binmeye korkar, Paris metrosunda beyaz tenli insanlar şaşkınlıkla karşılanır, Londra’da melon

PLANLAMA
2005/4

(*) “İçinden Roman Geçen Şehir” adlı öykü denemesi ODTÜ Kitap Topluluğu tarafından 2003 yılında düzenlenen Öykünün Ayak İzleri-2003 adlı öykü yarışmasında övgüye değer ilk on öykü arasına seçilmiştir.



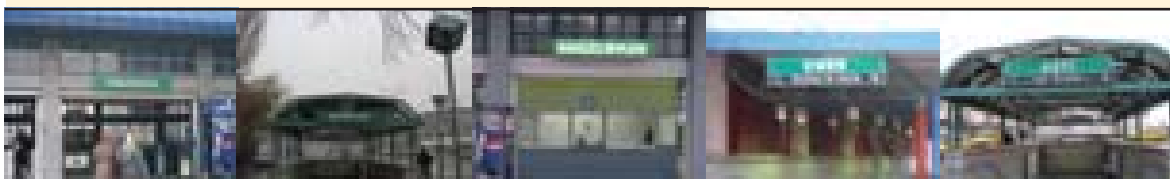
şapkası olmayan metro yolcuları kuşku ile süzülür... Söz ile hem sözün hem de mekânın sınırları genişler. Kentin sakladığı manaların anlaşılabilmesi için bir kapı aralanır.

Edebiyatımız çoğunlukla “İstanbul”un ya da “İstanbul dışındaki kentlerin” edebiyatıdır. Çoğunlukla fonda yer alan kentler örtülü bir İstanbul etkisi altında anlatılırlar. Ankara da zamanında açıktan açığa bu tavırdan nasibini almış, “İstanbul’a dönüşü güzel olan kent” olarak tanımlanmıştır hem de bilhassa onu başkent yapan kadro mensuplarından biri tarafından. Oysa ki, Ankara belki de İstanbul’un güzelliklerinin kavranabilmesi için dahi gerekli olan tarih ve toplum bilincinin yeşertildiği yerdir. İstanbul’u anlatan edebiyatçıların büyük bir kısmının aslında Ankara’da yetişmiş olması bunun bir göstergesi olsa gerek.

Öykümüz Ankara’nın da bir plancının gözüyle onu anlatan bir öyküsü olsun, hatta bu öykü Ankara’nın yaşayan ilk metrosu ya da “metromsu”su üzerine olsun niyetiyle kaleme alındı. Hafif raylı sistem olmasına karşın kentin yerleşik kesimleri-

nin doğudan batıya çok önemli bir bölümünü kat eden ve kentin en yoğun kısımlarından geçtiği için Ankara’yı en iyi yansıttığı ve metro imgesi ile daha iyi uyduğu düşünülen Ankaray seçildi bunun için. Ankaray’ın durakları, Ankara’nın tarihindeki önemli kesitlerin, durakların bulunduğu kent parçalarının ve onların ait oldukları kentsel toplumsal sistemin, Ankara’nın manevi mimarlarından Hacı Bayram Veli’nin bir menkıbesi ve “yolculuk” metaforu aracılığıyla anlatıldı. Tüm öykü baştan sona bir kent olarak Ankara özelinde kent ile istasyon kavramları arasında kurulan ilişkiler üzerine inşa edildi.

Bu öykü Ankara, içine sıkışıp kaldığı topografik çanağın baskısı altında büzüşüp belleklerden eksilmesin, bilakis söz aracılığıyla içinde geçen milyonlarca yolculuk sayesinde kendisi de bir yolculuğa çıksın, sözün ve mekânın sınırlarını zorlasın diye yazıldı. Yine de umulur ki Ankara’nın da bir gün kendisini bu öyküden çok daha iyi anlatan, metrosunu anlatan romanları yazılacak, filmleri çekilecek, Ankara zihinlerde ve yüreklerde yenilenerek çoğalacaktır.



İÇİNDEN ROMAN GEÇEN ŞEHİR

-Ankara ve istasyon meseli-

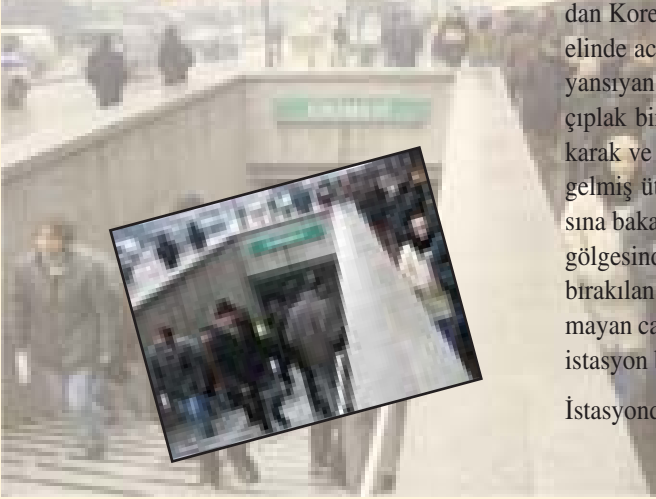
Şehir... İçinde yaşayanların objektiflere hala mahalle arası fotoğrafçılarına çektirilen çocukluk fotoğraflarına çıkar gibi baktıkları, hayatın ya da objektifin farkının kalmadığı, ancak tek farkla: çocukken objektife hayata bakılır gibi bakılırken artık hayata objektife bakılır gibi bakıldığı ve o bakışların birer damga gibi kirpik uçlarına yapıştığı ve içinden; her metro çıkışında, her sokak köşesinde, her kitapçı rafında, her genç kız ılıkliğinde, her duvar gölgesinde binlerce roman geçen, ama hiçbir romanda geçmeyen şehir...

Zaman geçtikçe romanlar geçer, mekân sıkışır, vakit daralır, şehir viraneliğe, insan kemâle erer.

İzleyin roman şehrin içinden geçiyor...

DİKİMEVİ

Duvar diplerinin süngülerinden yola çıkan genç gökyüzünü bir surat kadar daraltan binaların arasın-



dan Kore gazilerinin palaskasını dokuyan kışlada yeni yetme subay elinde acemi erin canına okutan anlarda, zoraki yeşil bir mekandan yansıyan bir ses duyuyor Koyunluca Ahmet oğlu Numan'dan. Biri çıplak biri taçlı iki tepe arasından, istasyondan çıplak bozkıra korkarak ve hırsıyla bakan Osmanlı artığı memurdan, taa Alamanya'dan gelmiş ütopyacı mimardan, bozkır sarısını mavi alazında boğarcasına bakandan, 50'lerin mirası çepeçevre balkonların ve cumbaların gölgesinden, kıvrılan bir sokağın acemi belediye işçisi eliyle çolak bırakılan akasyasından, geniş yolun başında kirpik diplerine su sızmayan camisinden ney taksime giriyor hicazdan, nevnîyaza duruyor istasyon başında...

İstasyonda iğne atsan yere düşmez şehirde henüz kimsecikler yok...

KURTULUŞ

Üç istasyonluk aşklara niyet bir yolculuğun ilk durağında, yüz elli yıldır sarıldığı üniversite duvarına



onu kaplayacak kadar âşık sarmaşığın dudağında, üst katı düğün salonu, alt katı üç film bir arada, yanı birahane, canını coptan zor kurtarıp vagona atan devrimci öğrencinin "cat" botunda Numan Bursa'da, Somuncu Babada devran... Gencin aklında üşümüş bir sevdâ duruyor. Yüreği şehirden eksildikçe çoğalıyor. İstanbul'dan bu garip Anadolu kasabasına göçen memurla Alamanya'dan gelen ütopyacı mimarın yıldızı bir türlü barışmıyor. Mavi alaz bütün uzakları çağırıyor. Kuş seslerinin akıbeti unutturduğu ilkokul yollarından ve hep aynı duvarlardan atlanarak hayret deminden bir renk alınıyor. Tren yoluna devam ediyor.

Yağmur istasyonun dışına değil içine yağıyor. Şehirde kimse ıslanmıyor.

"Yetiş ey gamze yetiş"...

PLANLAMA
2005/4

KOLEJ

Nihayetlerin perçeminden geçen iki istasyon arası en uzak mesafeden, uzağı içindeki insanlarda gören yalnız parkın yan sokağındaki değnekçinin altın dişinde parlayan, katlı otoparkın içinde unutulmuş Anadol'un kırık penceresinden, akşam üzerleri serçe parmaklara dağılan kolejli kızlardan öksüz istasyonda gence tanıdık gelen yabancı "biiip" sesinden önce kendini otomatik kapıdan içeri atmaya çalışırken, Alaman mimarla didişen hırslı memur onun çizdiği lojmanda oturuyor. Mavi alazların alevi milyonların gözyaşından eksil eksil bitmiyor, kendi küllerinden doğup yükselen heykelin gözlerinden bozkıra bakıyor. Numan yetmiş gün yakınların çilesine soyunuyor, içinden hala gözbebeği kokusu geliyor. Gencin yüreği kadim aynada kendi çıkmaz sokaklarında kayboluyor. Bir sonraki durağın yanıltıcı anonsundan, vagonda değil camlardaki yansımalarda kalabalığı yaşayanların arasından yakaza bir ıslık havalanıyor, düğâhta karar verilip nihavende geçiş yapılıyor. Tren ilk sona yaklaşıyor.



İstasyonun ayak uçları kalabalık. Şehrin perçeminde yeller esiyor...

KIZILAY

İlk son, ilk ölüm, merdiven ılgı, istasyon soğuğu, koridor kalabalıklığından imbiklenen geçidi koruyup şehrin kalbini gencin ikirciklerinden geçiriyor. Ucuz tavuk dönerin yendiği daracık dükkanların talaş zemini karanlık türkü barların su misafirli biralardaki köpükleri karşılıyor, dersane çocukları perakende çiçekle çalınan mekandan koşarken, artık ferforje dünyadır eskinin rüyası, asmolen bir diyardan geçer. Şişirilmiş egolar adımları bulutlara forsalastırmak isterken betondan bir heyula meydana karabasan biriktiriyor, nicedir koca bir şehir kasabaların rüyasını uyuyor, birikiyor akşam mahmurluklarında. Beşinci katın pamuk deposunda istikbalini yürüten çırağın zemini, granit kaplı ve yansıtıcı sigorta bir dünyanın tavanı oluveriyor. Her şey, her umut sağır bir surun duvarında sürünürken dağılıyor. Duvarın ardında en yakınlarımız karanlık yanlarımıza bakıyor. Milyonların gözleriyle bakan vekil milyon mahalleden milyon zengin yaratma uğruna her mahalleyi milyonlarca parçaya bölüyor. Amerikan bezine kaput, süt tozuna nimet deniyor. Kore'ye yollanan gençlerin geleceği zafere değil unutulmuş sivruluyor. Kağnılar, at arabaları hala şehrin harman eskisi meydanını uyukluyor. Numan'ın çilesi tamam olup demir asa demir çark Zülfazıl'ın terini silerken kadim zaman penceresinde irak ufukları demleniyor. Numan artık Hacı Bayram oluyor, yanmada derman buluyor. Ney geçmişten geleceğe perde kaldırıyor. Tarihi boşalan kaderler yine vagona doluyor, tren yola devam ediyor.



İstasyonu bilen kim, herkes şehri bekleyip şehre iniyor.

"Boyandım şehrine solmazım gayrı"...

PLANLAMA
2005/4

DEMİRTEPE

Raylar yeni başlangıçları bir büro penceresinden yürürken, doğalgaz kuyruğundaki yetmişlik emekli eski vergi dairesi kuyruklarındaki halini özlüyor, eski yürek ağrısının altından geçtiğini bilen gencin derini bir merdiven basamağından iniyor. Her şey bulunan pazarda bir avuç tezgahı olan adam, mallarını sığdıracak yer bulamazken anılar tezgahı kayboluyor. Bir ara bakır yeşili kubbeli caminin otopark bahçesinden berduşun biri istenmeden cenaze namazını düşünüyor saçının tellerinden. Ucuz giyimcilerle çağırıyorlar şehirlilerin akislerini, kaldırımlara giydiriyorlar çıplak bedenlerini. Ezilen parmaklarını tekrar ezilmeden yenilemeye çalışıyor şehir döküntü avukat bürolarının tozlu dosyalarında. Hepsinin arasını geçiyor havadan bir araba billur kadar boş bir sedayla. Buğday başağını susuyor Hacı Bayram nidasında, konup mekanına başlıyor yapılmaya “taş-u toprak âresinde”. Koluna giriyor kışlada dokuma palaskalar sigarasız yaşayamayan başvekilin briyantınli saçlarında, yaklaştıkça uzakları esen bir tarihin parçası oluyor postal sesleri şehrin kalbiyle yan yana. Gencin yüreği sıkışıyor oturacağı koltuğu seçemeyenlerin kararsızlığında, istasyondan bir adım öne çıkanların bakışlarını çevreleyen iç denizde, bir kişi daha hevese kalkıyor ney sesi duyunca, birinin daha hevesi kırılıyor sesi çıkaramayınca, ağır aksak sofya döniyor tren rayları, dilkeşhaverân bir salâ veriliyor turnikelerin boşluğunda.

İstasyon ilk olmanın unutulmuşluğunu yaşıyor, şehir de yavaş yavaş hırçınlaşıyor...

MALTEPE

İki gözü iki kılıç ağlayan unutulmuşluğun turnike bekçisinin gözlerine akan isyanından, bahşiştten bir yaşamın gözcüsü düğün salonu çalgıcısının hamam önünde beğendiği Antep malı dümbeğin tınısından, bodrum katların takı töreni, kuru pasta ve meşrubat yazgısından, eski havagazı fabrikasının isini ıssızda çimlenen arka sokakların üzerinde kedi yürüse canlanan taşlarından, havalanan yurdun eski öğrencilik rüyalarından sıvama tuğlalarından, iki nokta, iki siyah arası bir çizginin orta noktasından, gencin korkası geliyor sanki sona doğru gittikçe hızlanan, yaklaşan ama kavuşmayan raylardan, diyarlardan. Şehrin yüzünün yarısı yaralı yığma binalardan. Hacı Bayramı padişaha taşıyan gönül rızası prangalardan, taş taş üstünde kalmıyor gönül şehrinde anahtar deliğini koşan andan, gök demir içinde saklanıyor tarihin izleri dağ deviren bir fukara hırkasından. Harp okulu öğrencilerinin sipere yattığı deli kan çukurlarının yokuşa bakan yanında, muhtıralar sekiyor bir başvekilin sermayesi söz eri imzalarının ardından. Yeşil parkalar dolaştırıyor soyadlarını soğuk Ankara sokaklarında, ne ferler sönüyor içleri boşaltılan karanfillerin kâkül boşluğunda. Gencin istasyonun tavanına takılan gözlerinin ardında, bir selam bile bırakılmak istenmiyor yarınlardan. Yolcuların en nankör olduğu bu istasyonun ardından mahur bir taksim sevinçleri dolaşan hanesi üç kez çalınıyor. Ney oluyor neyniyaz neyniyazda...

İstasyon bir dolu yalnızlık, şehrin başı kalabalık gözü yaşlı...

PLANLAMA
2005/4

TANDOĞAN

İstasyona gökyüzünü gösteriyorlar Alman heykeltıraşın hatırası göçebe taşın sözleri ardından, karışıyor eski terminaldeki yolculukların ayran ve simitten mamul hayalet yorgunlukları mavi tren düşlerin yataklı vagondaki yalnızlıklarına, lunaparka gitmek için ayak direyen geçmiş zaman çocukları çoktan büyümüş, yaklaşmıyorlar bile tezkereleri kürekleyen izinli askerlerin havuzdan topladığı yılların çamuruna. Paraşüt kulesinden son atlayan hala yere konamamış Kore şehitlerinin üniforma artıklarından dikilen kuleye erişmeye çabılıyor, Ankaragüçlü bir taraftarın iç cebindeki pervasızlığın konfeti hallerine yakalanıyor, hediyelik eşyadan dünyalar kuranlar uzun uzun kısıyorlar gözlerini gerçeğin kenarlarında kendi içine kapanan binanın duvarlarında. Gencin ayakları karıncalanıyor son yaklaştıkça uzayan zamanın uçlarından, gaz bidonu minarenin titrek sesi hurdalara adanmış mühendisin kulağından sekip, orduevi garsonu askerin bağrındaki yazmanın sahibine ulaşırken. Mavi alazlar artık mermer bir dünyayı konuşur oluyor uzun bir rüyanın ardından ki zaman kahramanlık türkülerinin eğreti durduğu zamanlardır kulaklarda, bir devir son buluyor parmaklıklar arkasında çocuklar hala oynarken kurşunlar arasında. Hacı Bayram can içinde arıyor canı bilmek için anı, gözlerinin akından bir tellal çıkarıyor çağırıyor tarihin içinden tüm kaderleri, Kanlıgöl mevkisindeki ilmekleri yüzyıllardan dokuma çadıra. Usûl vuruyor şehrin büyümüş de küçülmüş binaları sakinlerinin tenlerinde usul usul, taksimden şehirler kuruluyor adım adım, gencin kulağına konuyor suslar çamlarca yaşayan dönüşler arasından, bir kez daha aranıyor “ben”, andezit, limon kabuğu, egzoz, çini, kır pidesi ve ilk aşklar arasından... İstasyonda koyun koyuna, şehre afakanlar basıyor...



BEŞEVLER

Gencin ak saçlarını dolaştırdığı sağırlıkların gümbürdediği bir mekanda, merdivenlerin tutkuya, bağlılığa ve varoluşa açıldığı izlerden yola çıkılarak, iki kaşının arasına bakmaya kıyamamayan canların oturduğu park yeri bulunmayan sokakların, arkasını dönmüş üniversite binalarında hasretlerini sevişen öğrenci hikayelerinin, bulunduğu köşeye kök salmış garip pikniğin önünde her gün belki bin sema dönen yolunda, arabalar can taşıyor Hacı Bayramın çağrısına işten eve evden işe bilmeden... İstikametlerinde kaybolmak isteyen sokak ve caddeleri isimleriyle kaybetmek isteyenlerin diyarında, bir zamanlar bahçesinde çocukları gül açan fiskiye bayramlara okunurdu masallar, nefsin betondan iştahı kaldırımlara, ruha ve göğe abanmadan evvel. Zaman içinde gülistanlar boğuldu oksijenle sarartılmış saçlar ve benzin kokulu eller ülkesinde, perdeleri çalan sahte isyanlara inat bir sahne önünde. Her bir şahsiyet yenik düşüyor bahçesi ve taş duvarlarıyla terden betondan ve kibirden bir angaryaya, Babil kuleleri yükseliyor bu mahallede ve yan yana, dilleri çoktan yabancılaşmış yaşadıkları şehre. O zamanlardı gencin anladığı zamanlar, yaşanan tarihin kitaplarda yaşanan kadar uzak olduğunu ve o zamanlardı otoyol uykularının ikinci uykularının ve kuşluk kahvaltılarının yerini aldığı zamanlar. İçi dışına çıkarılan şehrin içi boşaldıkça etrafını saran tepelerde ufalanarak çoğaldığı haberleri geliyor sayısız avuç tırmalarken toprağı, tadı kalmayan tulum peynirinden, gazelden, sazdan sözden ve adamlığı olmayan diyarlardan. Mekan bozuluyor kalburüstü izbelerde, temelleri postaldan bir dünya kurulurken göğüste nefes, sulara ses kuruyor. Ya koşmalıydı genç istasyondan dışarı hiçbir zaman sığamayıp hep yan oturduğu koltuktan, ya içini susup varmalıydı son durağa bir gece bile uykusuz kalamamışken aşktan. Çizgi roman kareleri ile ifade edilen bir tren yolculuğunun her çizgisinde her kaleminde, özün bir hamlesinde yükselen bu hallerin bir işareti vardı elbet...

İstasyon çınılıyor kahkahalarla, şehirde sahte cennetten manzaralar...



PLANLAMA
2005/4

BAHÇELİEVLER

Geçen anların ömürden düşüldüğü bir gezgin zaman diliminde kafeli, kebablı ve pastaneli bir gece yolculuğunun dibinde yürüten ince kadın silueti geçmişten geleceğe kadim bir zarafeti taşıyor sarkık omuzlarında, evinde tarihin kokusu saklanıyor gece Mevlana'ya görünen Şems gibi geliyor. Karşılardan karşıları geçmeye çalışan sevkli hastalar yağıyor hastane bahçesindeki fidanların köklerine, Kıbrıslı öğretmenin gözleri beliriyor beş yıldızlı öğretmen evinin pencerelerinde, pencereler yolda diziliyor bir şehrin düşlerini, gökyüzünü ve insanları gerisin geri giden lastik izlerini. Atların nefesinden boğma rakı kadehlerinin altında dağılmış ailelerin ruhları mezelerden bir evcilik oyunu düşlüyor, havuz başındaki belediye meclis üyesinin damadı yeniden ve yeniden kuşanılan bir aymazlığı geçiriyor parmağına ihale pazarlığında, mavi alazlardan hatıra bir fidanlığın kenarından gece kuşları bir parça daha çiğniyorlar damaklarının ucunda. Hâkimlerle sunuyorlar kaldırım taşlarını tabanlara hüznü adım aralarını ölçen

yüksek binalar arasında, akşam mesailerinden dönenlerin kıyametleri kopuyor hanelerinin bağrında, kömürden dizeler sıralanıyor yalandan sevdalar arasında. Hacı Bayram çağırıyor şehrin kalabalığını varlıklarını feda etmeye çağırıyor inandıkları her ne var ise onun uğruna, bir nevi hüthüt uçuruyor yürek diyarının Süleyman mabedi tarafına. Sefahatten bir koca rüya yaşıyor devlet dairelerinden, yalnız evlerden ve yalarlardan, çocukluk yoksunlukları aranır oluyor doyumsuz çocukların harçlıkları arasında, her gerçeğe ipekten bir kılıf biçiliyor sahte görüntüler arasında. Şehir bir salgını yayılıyor betondan rüyalar gören hacının, emekli mühendisin ve hala hırslı memurun gözlerinde, hayatlar dürlüyor yayıldıkça yayılan şehrin bataklıklarına. İstasyonlar banılıyor şehirlerarası yolcuların ipe bağlı bavullarına, mesai kadar yaşamların bakılıyormuş gibi yapılan rıhtımlarına, gencin milyonlarla bakışlar sınıyor gözlerine, geri dönüp bakıyor hüznü bulamıyor, hazineler hala hep yıkıntılarda bulunuyor...

İstasyon ayaklarımıza sınıyor, şehrin ucu iyiden iyiye gözüktü...

EMEK

Gölge güden çobanların aşkında saklı bir istasyonda, sadece bavullara kalmış yolculukların yaşanması muhtemel kervanında, burulan kalplerin sesi duyuluyor ayak seslerinde kamufle bir biçimde. Karşısı olmayan binaların apartman boşluğunu ıskalayan insanlarla dolu loşluğunda sendikalar yılıyor mermer, granit ve altın yaldızlı binaların katlarında. Anne anılarını bulup çıkarıyorlar çekiciler teğet yollar arasından. Azeri turşucu, emektar bakkal, munis manavdan, büyükbabaların baston seslerini eskittiği kısıktaki sokaklardan şimdiye muhteşem bir sükunet çöküyor. Hacı Bayramın çağrısını duyan milyonlarca insan yıkılıyor korkularında, sokaklardan parklardan içlerini çekiyorlar, kısıyorlar köşe başlarında gözlerini kaçışların kenarında uzun uzun. Genç ile bir kızcağız cevap veriyor Hacı Bayramın çağrısına vagonlar arasından, Hacı Bayram padişaha "söyleyin" diyor "bizi anlayan yalnızca bir buçukmuş koca şehirde". Sefaleti ite kaka naylon milyonerler doğuyor her mahallede kırk yıl geç kalmış bir edayla, mızraplar kırılıyor gönül tellerinde.

Sanal bir dünya kuruluyor eski telgrafların tellerinde, suretler değişiyor her an, ülkeler kuruluyor her gün nefislerde, uzaklar yakın yakınlar uzak oluyor, belalar evetleniyor tazelenen saksı çiçeklerinde, şehir eskidikçe eskiyor berduşların gözlerinde, yenilenen gelişen ve parlayan parke zeminlerin üzerinde. Gencin kulak zarını sızlayan son bir yürük semai öğütülüyor incelerde, söz geçmiyor yolcuların ne dillerine ne de kalplerine akıbet yakinken, söze gelmeyen bir hale yaklaşıyor...

İstasyon ilham ediliyor şehre...

PLANLAMA
2005/4

SON İSTASYON

Son istasyona gelindiğinde sanki bir yolculuğun sonuna gelinmemiş gibi, hatta sanki bir yolculuk olmamış gibi hissediliyor hala çocuklukta mahalle fotoğrafçısının objektifine baktıkları gibi hayata bakan insanların zihinlerinde. Her yolculuğun sonu gibi başka yolculukların adı karışıyor gözlere, istasyonlar ve yolculuk sanki donuveriyor bakışlarda ve şehirde. Bir yolculuk değil bir roman bitiyor karınca yuvalarında, hükmü kalmayan vesikalıklarda, su ile toprak arasında dönüp duran sarkaçta, havanda ve suda. Tarihin düğümleri sıra sıra diziliyor istasyonlar gibi mekanda, çözülüyor her istasyonda bin bir mekanda. Sona gelindiğinde şehrin kefeni çürüyor ışıltılarda, viraneliklere maske oluyor sahte yaldızlarda, vicdanları susturan sadaka avuçlarında. Şehir çoğalıyor dizelerinde, dizeler çoğaldıkça anlam karışıyor kemale erenlerde. Hazinele hala saklı kalıyor viranelerde...

İstasyon da şehir de bahane, yolculuklar hep kendi kaderlerini yürüyor...

İzleyin roman şehrin içinden geçiyor...



PLANLAMA
2005/4

Bir Başkanın Araba Sevdası ve Ankara Ulaşımında Kayıp Yıllar

Şehir Plancısı,
Şehir Plancıları Odası
Ankara Şube
3. Dönem Başkanı

Eser ATAĞ

Ankara’da kentsel ulaşım politikaları yıllardır helikopterden ve şoför mahallinden yönlendiriliyor. 1994’ten bu yana katlı kavşaklar ve yol genişletmeleri trafik sorununun “tek çözümü” olarak uygulanıyor. Bilim çevreleri ve TMMOB Şehir Plancıları Odası’nca, taşıt trafiğini veri alan geleneksel yaklaşımların terk edildiği, araba kullanımını özendiren trafik çözümlerinin Ankara’nın ulaşım altyapısını daha da zorlayacağı, noktasal uygulamaların uzun vadede daha büyük sorunlara yol açacağı ve kazaları artıracığı yıllardır söylendi. Toplu taşımacılığın geliştirilmesi ve kent merkezi bölgesinde araba kullanımına sınırlama getirilmesi gereği bu çevrelerce ısrarla vurgulandı.

Bugüne dek Oda tarafından toplumsal kamuoyu oluşturmak için konu hakkında çok sayıda basın açıklaması yapıldı, gazete ve dergilere yazılar yazıldı, Ankara Büyükşehir Belediyesi’ne yazılı uyarıda bulunuldu, komisyon çalışmaları gerçekleştirildi, yayınlar hazırlandı, etkinlikler düzenlendi. Bu uyarılar ulaşım plancıları tarafından da ayrıca yapıldı. Ancak Belediye yönetimi, tüm bu uyarılara ve ulaşım uzmanlarının söylediklerine rağmen bilimsel gerçeklerin tersini yapmaya devam etti.

Bu yazıda Ankara Büyükşehir Belediyesinin 12 yıldır uygulamakta olduğu ulaşım politikaları özetlenecek, bunların kente etkileri kısaca değerlendirilecek, ekonomi-politik temelleri de gözönünde bulundurularak Belediyenin neden ısrarla bu politikaları uyguladığı çözümlenmeye çalışılacaktır.

Ulaşım politikalarında 12 yıllık bir dönemin seçilmesinin nedeni, bu dönemde uygulananla-

rın, geçmiş dönemlere kıyasla hem ideolojik, hem de bilimsel olarak ciddi bir kırılma ve yaklaşım farklılığı içermesi nedeniyledir. Üç dönemdir iktidarda olan belediye yönetimi, yazı konusu olan ulaşım alanındaki politikalarını hala kesintisiz olarak sürdürmektedir.

Belediyenin Ulaşım Politikaları (12 yıl)

1994 Ankara’sında, iki yıl önce yapımına başlanan Kızılay-Batıkent metrosu ve Dikimevi-Terminal hafif raylı sistem (Ankaray) inşaatları sürmektedir. 1994’te onaylanmış bir Ulaşım Ana Planı vardır ve uygulanmayı beklemektedir. Ulaşım Ana Planı’nın temel ilkeleri; arazi kullanım ve ulaşım kararlarının bütünlleştirilmesi, araçlara değil, insanlara öncelik tanınması, kullanıcılar için hizmet düzeyinin yükseltilmesi, ekonomik ve mali etkinliğin sağlanması, dışa bağımlılığın azaltılması, katılımcılık vb. gibi bilinen bilimsel hedeflerdir.

Belediye yönetimi Ulaşım Ana Planı’nı 1995 yılından itibaren delmeye, kısa bir süre sonra da hiç yokmuş gibi, ulaşım planına tamamen aykırı araç öncelikli kendi politikalarını uygulamaya başladı. 1995’te Keçiören Kızılarpınarı Araç Köprüsü, Maltepe Şehit Gönenc Tüneli ve Maltepe Araç Köprüsü bu dönemde yapılan ilk araç köprüsü ve tüneli olarak kullanıma açıldı. Bir yıl sonra Mithatpaşa ve Ziya Gökalp Bulvarı kesişimine bir araç köprüsü daha yapılıyor ve Kızılay’daki ilk katlı köprü olarak ulaşım tarihindeki yerini alıyordu. İzleyen yıllarda bitme aşamasına gelmiş raylı sistemler dışında, toplu taşıma yatırımları tamamen unutuluyor, katlı kavşaklar Belediyenin yegâne ulaşım politikası haline geliyordu.

PLANLAMA
2005/4

Sihhiye “U” dönüşü kavşağı, çok tartışılan Akay katlı kavşağı, İstanbul, Konya, Eskişehir, Samsun yolu şehir içi kesimlerine yapılan ve halk arasında “battı çıktı” adı verilen onlarca katlı kavşak, kent içi ulaşımındaki “trafik çözümleri” biçiminde kısa sürelerde yapılarak kullanıma açıldı. Özellikle de merkeze (Kızılay ve Ulus’a) ulaşan yol kesimleri üzerinde pek çok katlı kavşak yapıldı. Taşıtlar, Ankara’nın çevresinden, katlı kavşaklarla hızlandırılarak özellikle Kızılay’a getirilmeye çalışıldı. Ancak bu kez Ulus, Kızılay, Kavaklıdere, Çankaya kesimleri çeperden kısa sürede gelen yoğun taşıt trafiğine maruz kaldı. Bu yoğunluk ve tıkanıklık hala sürüyor ve doruk saatlerde taşıt trafiği, yaya hızına eşit oluyor.

Katlı kavşaklar yapılırken, bunlara işlerlik kazandırmak için yayaların kullandığı ışıklı yaya geçitleri kaldırılıyor, yerlerine bazen hiçbir şey yapılmıyor, bazen de üst geçitler yapılıyordu. Sihhiye’de Mithatpaşa- Necatibey Caddeleri, Adliye ötü, Bakanlıklar önündeki ışıklı yaya geçitleri ve kentin katlı kavşağa dönüştürülen tüm kesimlerindeki düzayak yaya geçitleri kesintisiz trafik sağlama amacıyla kaldırıldı.

2003 yılında Belediye, çok daha köklü bir uygulamayı hayata geçirmek istedi. Kızılay’da GMK- Ziya Gökalp Bulvarı arasındaki araç geçişi yasaklandı, orta kavşak bariyerlerle kapatıldı ve yaya geçitleri kaldırıldı. Aynı zamanda, Ulus’ta da tek yön uygulaması başlatıldı. Ancak bu uygulama sorun çözmek yerine daha ciddi sıkıntılar yarattı ve her kesimden çok güçlü tepkiler nedeniyle kısa süre sonra bu uygulamadan vazgeçildi.

Yol genişletmeleri, Belediye tarafından uygulanan diğer bir araç öncelikli politika oldu. İlk olarak kentin güneybatı koridoruna bağlantıyı sağlayan Eskişehir Yolu genişletildi. Bunu, İstanbul, Konya ve Samsun yolu kesimleri izledi. 2002 yılında Eskişehir Yolu trilyonlarca liralık yatırımla genişletildi, istinat duvarları yapıldı, peyzaj düzenlemeleri gerçekleştirildi. Ancak bir yıl sonra genişletilen yol kazılarak söküldü. Nedeni, 2000 yılında “Çayyolu Metrosunun yapılmayacağını” açıklayan Belediye Başkanının 2003 yılında fikir değiştirerek Çayyolu Metrosunun yapımına karar vermiş olmasıydı. “Bunun kamu kaynaklarının israfı” olduğunu söyleyenlere karşı Gökçek; “metro inşaatını yapan şirketin bu yolu eski durumuna getireceğini” söylüyordu. Ancak, söz konusu şirketin yolun tekrar yapım maliyetini de ihale bedeli içine dâhil ettiğini belirtmiyordu.



Akay Katlı Kavşağı- 2005



Meşrutiyet Cad. yaya üst geçidi - 2005

Ankara’da raylı sistemler Belediye tarafından 12 yıldır hemen hemen hiç desteklenmedi. Ulaşım Ana Planı’na göre her yıl 4-5 kilometre yeni raylı sistemin, işletmeye alınması hedefleniyordu. Ancak 7 yıl boyunca raylı sistem adına Ankara’da hiçbir girişim ve çalışma olmadı. 1 kilometre yeni raylı sistem işletmeye açılmadı. Oysa, 1994 seçimlerinden sonra “milli görüş”çü belediyelerin her Mart ayında Ankara Altınpark’ta “Belediyeler Bayramı” adıyla yaptıkları etkinlik ve fuarlarda, Kızılay-Dikmen ve Kızılay-Keçiören arasına yapılması düşünülen “hava metrosu”nun ışıltılı maketleri, halkın beğeniyle izlediği standları süslüyordu. 2001’e gelindiğinde ise Ankara Ulaşım Ana Planında öncelikli hat olmamasına rağmen Batıkent- Sincan metrosu inşaatına başlandı. 2004 yerel seçimlerinin hemen öncesinde de

PLANLAMA
2005/4

Çayyolu metrosu yarım kalabilir

Başbakanın Ankara'da yaptığı ziyarette, Ankara'da yapılacak metro hatları hakkında konuşmuştu. Başbakan, Ankara'da yapılacak metro hatları hakkında konuşmuştu. Başbakan, Ankara'da yapılacak metro hatları hakkında konuşmuştu.

Keçiören ve Çayyolu güzergâhlarının inşaa çalışmalarına başlandığı görüldü. Ancak bu üç metro hattına da kaynağı sağlanmadan başlandığı için çok ağır ilerliyor, ne zaman işletmeye alınacağı ise bilinmiyor.

Toplu taşımacılık alanında bu dönemde yapılan iki olumlu gelişme EGO otobüs ve raylı sistemleri için 45 dakika içinde tek biletle aktarma olanağı sağlanması ve 60 yaş üzerine ücretsiz seyahat hakkı verilmesiydi. Bunun dışında otobüs sisteminin konforunun artırılması, tarifesinin iyileştirilmesi, yenilenmesi, yaygınlaştırılması, diğer ulaşım türleriyle bütünleştirilmesi, daha modern sistemlerin geliştirilmesi, ya da bilet fiyatının ucuzlatılması yönünde bir çalışma görülmüdü. Hatta 2005 yılında ulaşımaya yapılan zamlarla, Ankara bilet fiyatında en pahalı Büyükşehir oldu. Dünya Başkentleri ile yapılan karşılaştırmada ise Ankara'nın Amsterdam'dan %75, Atina'dan %55, Madrid ve Paris'ten 2 kat daha fazla ulaşım ücretine sahip olduğu ortaya çıktı.

Belediye yönetimince bu dönemde ne kent merkezinde, ne de konut alanlarında yeni yaya bölgesi oluşturulması adına da hemen hemen hiç çalışma yapılmadı. Kızılay'da 80'li yılların

başında oluşturulmuş olan yaya bölgelerine yeni eklemeye olmadı. Tarihi kent merkezi Ulus da aynı kaderi paylaştı. Yapılan tek olumlu uygulama, mevcutta zaten yaya bölgesi olan İzmir Caddesi'nin yeni bir kentsel tasarım projesi kapsamında düzenlenmesi oldu.

Bu dönemde bir de bilimsel çalışma yapıldı. 1998 yılında Dünya Bankası fonu ile Ankara Büyükşehir Belediye'since "Ankara Trafik ve Ulaşım İyileştirme Etüdü" hazırlatıldı. Konusunda uzman plancı ve uzmanlarca hazırlanan ve daha çok mevcut ulaşım altyapısını verimli kullanmayı ve toplu taşımanın hız ve konforunun artırılmasına yönelik politikalar öneren bu çalışma, Belediye yönetimince rafa kaldırıldı. Bunun dışında Belediye Yönetimince bu konuda hatırdaki kalacak bir bilimsel çalışma yapılmadı. Çağdaş yaklaşımların gündeme getirilip tartışma konusu edildiğı herhangi bir bilimsel etkinlik gerçekleştirilmedi, yayın çıkarılmadı. Hatta EGO bünyesinde geçmiş yıllarda düzenli olarak yapılmakta olan kentiçi yolculuk istatistiklerinin de artık yapılmadığı görülmüyor.

Sonuçta Ankara'nın yolları, katli kavşak yapılması ve yolların genişletilmesi için 12 yıldır birbiri ardına kazıldı. Bu inşaatlar, artık Ankara'nın neredeyse değişmez bir parçası haline geldi. Belediye bütçesinin önemli bölümü bu işlere harcandı ve harcanıyor. Çünkü belediye yönetimi 'taşıtların trafik ışıklarında durmasını' temel sorun olarak algılıyor. Trafik sorununun çözümünü de 'trafiğin akıtılması' olarak görüyor. "Eğer ışıklı kavşaklarda taşıtlar durdurulmazsa trafik olacak ve sorun kalmayacak" anlayışı, katli kavşak ve yol genişletmelerile Belediye'nin ulaşım dizgesinde tek politika olarak yıllardır uygulanıyor. Bundan 10 yıl önce, "15-20 köprülü kavşak yapılıncaya Ankara'nın trafik sorununun çözüleceğini" iddia eden Belediye yönetimince, 10 yıl sonra 48 katli kavşak yapıldıktan sonra bile, "sorunun tam olarak çözülmesi için bir 50 kavşak daha yapılması gerekiyor" denilebiliyor (Sabah Ankara, 16.10.2003).

Trafikte günübirlik uygulamaların ve noktasal çözüm arayışlarının hala sürdüğü görülmüyor. Kızılay'daki trafiğı rahatlatmak amacıyla 2005 yılı içinde özel halk otobüslerinin Sıhhiye- Kızılay kesiminde durmaları, 2006 yılı başında ise Kızılay kavşağında taşıtların sola dönüşleri yasaklandı. Ancak Bulvar'ın trafik yoğunluğunda önemli bir değişiklik olmadı.



Ulaşımın Çağdaş Ve Doğru Çözüm Ne?

Kentlerin daha yaşanabilir olması ve sürdürülebilir bir ulaşım için mekânı ve çevreyi tüketmeyen ulaşım politikalarının uygulanması gerekiyor. Bunun için de, öncelikle kent içi ulaşımın arazi kullanım kararlarından başlamak üzere hareketliliği azaltıcı ulaşım ve yerleşim kararları verilmesi gerekiyor. Konut ve işyerlerinin birbirine yakın olması, karma kullanım, bölgesel merkezler oluşturma, toplu ulaşım akslarına belli uzaklıkların dışında yerleşim alanı açılmaması bu politikanın temel ilkeleri olarak göze çarpıyor. İkincisi, ulaşım talebindeki hareketlilikte araç değil, insan taşımak öncelikli hedef olarak ortaya konuyor. Toplu ulaşım sistemlerinin hız, konfor ve hizmet düzeyinin geliştirilmesi ve çeşitlendirilmesi, otomobil ulaşımına belli kesimlerde kısıtlama getirilmesi, merkezde otopark arzını sınırlandırma ve ücretlendirme politikalarıyla insan taşımayı teşvik etmek, dolayısıyla mevcut ulaşım altyapısını en verimli biçimde kullanmak amaçlanıyor.

Hareketlilik türlerinde ise sırasıyla hareket kısıtlı kişiler, yayalar, bisikletliler, toplu ulaşım, ticari araç, otomobil ve otopark, çağdaş yaklaşımların öncelik sıralamasını oluşturuyor. Oysa Ankara'da bunun tam tersi uygulanıyor. Yayalar ve yaya ulaşımı trafik sistemi içinde en son sırada olmak şöyle dursun, trafiğin bir parçası olarak bile görülüyor. Otomobil ulaşımını rahatlatmak daima ilk sırada yer alıyor.

Araç Öncelikli Politikalar Hangi Zararlara Yol Açıyor?

Trafiğe uzun erimde çözüm olmamasının yanında, yapılan bu uygulamalar, aslında kent mekânı ve kentsel yaşamda telafisi çok zor kayıplara neden oluyor:

- Taşıt öncelikli düzenlemeler sonucu en fazla zararı gören kesim yayalar oluyor. Daha önceki durumda ışıklı hemzemin geçitler yoluyla karşıdan karşıya geçme olanağı olan yayaların, yapılan katlı kavşakların yol açtığı kesintisiz akım nedeniyle hareketleri büyük ölçüde kısıtlanıyor. Hemzemin geçitler kaldırılıyor, karşıdan karşıya geçmeleri tehlikeli ve çok güç duruma geliyor ve can güvenlikleri çok olumsuz etkileniyor. Ya üst geçitler nedeniyle yayaların karşıya geçişleri zorlaşıyor, ya da İstanbul, Eskişehir, Samsun Yolu gibi yol kesimlerinde trafiğin hızlandırılmasına rağmen, yaya geçişi için hiçbir tedbir



Sabah Ankara- 16.10.2003

alınmadığından ölüm ve yaralanmalı yaya "kaza"(!)ları büyük boyutlara ulaşıyor.

- Her yerde sürekli tekrarlanan katlı kavşaklar nedeniyle kentin dokusu bozuluyor, kent mekânı yol ve kavşakların ezici hâkimiyetine giriyor. Ankara, sadece içinden geçilip gidilen bir otoyola dönüşüyor.
- Bireysel ulaşımı özendiren bu yaklaşımlar sonucu otomobil kullanımı artıyor, dolayısıyla kentteki benzin tüketimi ve enerji kullanımı yükseliyor. Bireylerin ulaşım maliyeti artarken, petrole olan talep nedeniyle dışa bağımlılık her geçen gün artıyor.
- Motorlu araç kullanımının artışı, trafik kaynaklı hava kirliliğinin de ciddi biçimde artmasına yol açıyor. Egzoz gazlarında bulunan Karbonmonoksit (CO), Azotoksitler (NOx) ve Sülfüroksitler (SOx) insanlarda yıllar içinde pek çok hastalığa ve bunun yol açtığı kayıpları da beraberinde getiriyor. Ayrıca, taşıtlardan kaynaklı emisyonlar, küresel ısınma ve asit





8 köprülü kavşağa 67 trilyon lira

Mikro B.Ş. Köprüler, Kavşaklar, Yollar ve Ulaştırma Bakanlığı
Trafik, Kaza ve Güvenlik Genel Müdürlüğü
Trafik ve Güvenlik Birim Başkanlığı

Sabah- 03.11.2004

yağmurları ile tüm dünyayı tehdit ediyor. Dünyada iklim değişikliğine yol açan sera etkisi yakın geleceğin en önemli çevresel bozulmalarından biri olarak kabul ediliyor. Sera etkisine yol açan CO₂ ve NO gibi gazların en önemli sorumlularından biri de otomobillerin ulaşım sisteminde giderek daha yoğun kullanımı olduğu biliniyor.

- Taşıtların durmaması nedeniyle yollarda sinyalizasyonlu hız denetimi ortadan kalktığından aşırı hızlanan trafik, ölümlü ve yaralanmalı kazaları artırıyor.

- Yapılan bu kavşaklar, tüm sosyomekansal ve çevresel zararlarının ötesinde, kısıtlı kamu kaynaklarının tam bir israfı anlamını taşıyor.

Vergilerle yaratılan trilyonlarca liralık kamu kaynağı, tüm ulaşım planlaması ilkelerine aykırı biçimde, savurganca ve keyfi biçimde harcanıyor.

Belediye Neden Çağdaş Yaklaşımları Dışlıyor?

Büyükşehir Belediyesi yönetiminin ulaşım politikalarında çağdaş yaklaşımları dışlamasının temelinde yönetim anlayışı ve politik görüşü yatıyor. Bu görüş, kenti bir yaşam alanı olarak değil, rant alanı olarak görüyor; bilimi ancak çok sınırlı olarak ve ancak kendi çıkarlarına hizmet edecek biçimde kullanıyor; katılımcılıktan ve şeffaflıktan uzak durmayı tercih ediyor; popülist yaklaşımları benimsiyor. Toplumsal yapı da bunun devamına uygun ortam ve desteği sağlıyor. Aşağıda sıralanan nedenler bu temel görüşle şekilleniyor.

• Bilimin dışlanması

Belediye yönetimince çağdaş uygulamalar gayet iyi biliniyor, ancak politik olarak uygulanmıyor. Bugün Ankara'da kent içi ulaşımın, daha da ötesinde kent planlamasının bir bilim olduğu reddedilmiş durumda... Ulaşım planlamasına ait kararlar alınırken, çoğunlukla belediye bünyesinde bulunan ulaşım uzmanı ve plancıların görüşlerine başvuru gereği bile duyulmuyor. Çünkü bilim reddediliyor ve tam bir keyfilik hüküm sürüyor. Ulaşımın dair kararlar Belediye meclisinde "önerge" yoluyla kabul ediliyor ve planlara "işlettiriliyor".

• Demokratik olmayan yönetim

Bugün Belediye yönetiminde "tek adam" dönemi yaşanıyor. Bu tek adamlık sadece kararların uygulanıp uygulanmayacağına hükmetme değil, bizzatihi kentteki projelere karar verme sürecinde de yaşanıyor. Belediye başkanının kendi bilgi ve düşünce sınırları içinde oluşturduğu her tür projesi sorgusuz sualsiz kabul görüyor ve yerine getirilmek zorunda kalınıyor. Karşı çıkanlar zaten yönetim çevresinde yer alamıyor. "Her şeyi ben daha iyi bilirim" megalomanisi, "aşırı hırs" ve "hakir görme" biçimindeki kişilik yapısı tüm kararlara zuhur ediyor.

• Hızlı ve kolay yapılabilen gözde anıtsal yapılar

Ulaşımında katlı kavşakların Belediye yönetimi tarafından tercih edilmesinin diğer bir önemli nedeni, bu kavşak yapılarının 'ne kadar çok iş yapıldığının' simgeleştirildiği bir tür anıtsal yapı olarak görülmesi... Yollardan geçen tüm Ankaralıları bu yapılar gururla (!) 'gösteriliyor'. Çünkü yoldan geçmeyen hiç kimse yok! Ankaralılar Belediyeyi hep 'çalışırken', 'inşa ederken' görüyor ve takdir ediyor. Ayrıca bu yapılar 2-3 ayda bitirilebildiğinden kısa sürede sonuç veriyor. Yapılan her kavşak, çok sayıda açılış yapılmasına olanak sağlayan kullanışlı bir araca dönüşüyor. Bakanların davet edildiği havai fişekli, konserli açılışlar bu yatırımların halk gözünde saygınlık ve değerini artırıyor.

Öte yandan bu ulaşım yatırımları, ulaşım sistem yönetimleri ya da raylı sistemler gibi önemli bir teknik bilgi birikimi ve uzmanlık gerektirmiyor. Sadece yol projesinden anlayan yerli inşaat şirketlerince kolayca yapılabilir ve işletme gibi bir sorunu bulunmuyor.

• İhale sistemindeki yeri

Belediyenin ihale sistemi



Yine İstanbul yolu yine kaza: 5 ölü

Cumhuriyet Ankara 04.03.2005

PLANLAMA
2005/4

içinde kavşaklar ve yol yapımları önemli bir yere sahip... Bu kavşak inşaatlarının ihaleleri küçük bölümlere ayrılabilir ve pek çok ayrı iş kalemi, Kamu İhale Kurumu'nun denetimine 'takılmadan' farklı firmalara rahatlıkla yaptırılabilir.

• Arabayı sevme

Özel bir değerlendirme olmakla birlikte, belediye başkanının arabaya aşırı düşkünlüğü de bu politikaların ısrarla uygulanmasında önemli bir etken olduğunu düşündürüyor. 12 yıldır Belediye Başkanı sokaklarda yürürken pek görülmedi. Hatta yapılan büyük parkları bile misafirlerine 'akülü golf arabasıyla' gezdirdiği basından izlendi. Bu araba hayranlığı aslında sadece yöneticilerde değil toplumun geniş kesimleri tarafından da paylaşılan ortak bir zevk olarak öne çıkıyor.

• Politik riski yok

Taşıt öncelikli bu politikalar, yayalar dışında tepki çekeceği kentli cephesine de sahip değil... Çoğunluğun hoşuna gidiyor. Yayalar da çoğunlukla zaten yoldan geçmeye çalışırken öldükleri ya da sakat kaldıkları için bu toplumsal muhalefeti oluşturacak takate sahip değil... Dolayısıyla özel araçla ulaşım kısıtlamalar getirmeyen ve çoğu kimsenin huzurunu bozmayan bu politikaların, toplumsal muhalefet ve politik risk oluşturma ihtimali bulunmuyor.

Sonuç

Ankara'da 12 yıldır uygulanan geleneksel ulaşım politikalarında artık sona yaklaşıldığı görülüyor. Toplulaşım sistemlerinin yıllardır ihmal edilmesi ve taşıt trafiğini veri alan geleneksel yaklaşımlar, Ankara'da kent içi yolculukları özel araçlar lehine sürekli artırıyor. Kentin kısıtlı ulaşım altyapısı, artan otomobil trafiğini kaldıramayacak noktaya doğru hızla ilerliyor. Çeperden hızla gelen taşıtlar merkezde yığılıyor. Merkezde otopark arzının sınırlı oluşu, tesadüfi olarak daha büyük kilitlenmeleri önlüyor. Bu politika dizgesi içinde Ankara trafiği pamuk ipliğine bağlı hale geldi. Bir kaza durumunda, dakikalar içinde kilometrelerce araç kuyruğu oluşuyor.

Peki Ankara'nın sürdürülebilir bir ulaşım sistemine sahip olabilmesi için yapılması gereken



Sabah Ankara- 29.09.2003

ne? sorusunun yanıtı aslında çok açık: Bilimsel doğruları uygulamak... Bu noktada, bilinen ve hep söylenen ilkeler şöyle sıralanabilir:

- Arazi kullanım kararlarında toplulaşım koridorları boyunca yerleşim planlaması yapılması,
- Alt merkezler planlayarak hareketliliğin kısa mesafede tutulmaya çalışılması,
- Mümkün olan sektörlerde karma arazi kullanımlarıyla konut-işyeri-okul-eğlence kullanımlarını birbirleriyle içiçe geliştirerek hareketlilik talebinin en alt düzeye indirilmesi,
- Yeşil yol, bisiklet yolu ve yaya ulaşımı altyapısını geliştirerek kısa mesafelerde bu ulaşım alternatiflerine yönelmenin sağlanması,
- Metropol merkeze(lere) erişimdeki hareketlilikte araç değil, insan taşımak için toplulaşım sistemlerinin geliştirilmesi,
- Toplulaşım ile diğer ulaşım sistemlerinin bütünleştirilmesi,
- Kent merkezinde yayalaştırma uygulamalarının yaygınlaştırılması
- Merkezden geçen trafiğin alternatif koridorlara oluşturularak kaydırılması ve merkezden geçen özel araç trafiğine kısıtlamalar getirilmesi

Bu ilkelerin uygulanabilmesi için öncelikle yönetim anlayışında önemli bir değişikliğin olması gerekiyor. Bilimsel gerçekleri önemseyen, kenti rant alanı olarak görmeyen, yarı cahilce ve despotça uygulamalar içinde olmayan bir yönetim anlayışı ve yönetim yapısı... Bunun kırılması yönünde bilimsel gerçeklerin Oda, üniversiteler ve meslektaşlarımızla her platformda anlatılması büyük önem taşıyor.

Merkezde
otopark
arzının
sınırlı
oluşu, tesadüfi olarak
daha büyük
kilitlenmelerini
önlüyor

Not: Bu yazı içinde kullanılan fotoğraflar yazarın ve Tülin Ünlü'nün kişisel belgelerinden alınmıştır.

PLANLAMA
2005/4

12 YILIN ULAŞIM POLİTİKASI KISA GÜNCEİ

1995

- 27 Nisan: Mithatpaşa Katlı Kavşağıyla ilgili yürütmeyi durdurma kararı alındı
- 5 Mayıs: Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı İ. Melih Gökçek, 05.06.2005 tarihli Hürriyet Gazetesine verdiği demeçte, “kuruluş amaçlarına aykırı davrandıkları gerekçesiyle meslek odalarının kapatılması için savcılığa suç duyurusunda bulunacağını” bildirdi.
- 23 Mayıs: Sıhhiye ‘U’ dönüşü köprüsü hakkında yürütmeyi durdurma kararı alındı.
- 24 Mayıs: Maltepe Şehit Gönenc Tüneli ve Maltepe köprüsü hakkında yürütmeyi durdurma kararı alındı. Belediye bu kez 1/2000 ölçekli “nazım planlar” hazırlatarak inşaatı sürdürdü.
- Ekim: Kızılarpınarı Araç Köprüsü, Şehit Gönenc Tüneli, Maltepe Araç Köprüsü yapıldı.

1996

- Mithatpaşa - Ziya Gökalp Caddesi kesişimine araç köprüsü yapıldı (Kızılay’daki ilk katlı araç köprüsü).
- İnşaatına 1992’de başlanan Dikimevi-Terminal arasında çalışan Ankaray hafif raylı sistemi işletmeye açıldı.

1997

- Baruthane Alt Geçidi (Stad Oteli Önü), Kazım Karabekir Alt Üst Geçitleri, Kocatepe (Dedeman) Alt Geçidi ve Sıhhiye “U” Dönüşü Köprüsü yapıldı.
- Sıhhiye’deki Necatibey ve Mithatpaşa Caddesi üzerindeki ışık kontrollü yaya geçitleri kaldırıldı, yerlerine demirden yaya üst geçitleri yapıldı.
- 28 Aralık: İnşaatına 1993 yılında başlanan Kızılay-Batıkent metrosu işletmeye açıldı.

1998

- Ankara Büyükşehir Belediyesince Dünya Bankası fonu ile “Ankara Trafik ve Ulaşım İyileştirme Etüdü” hazırlatıldı. Ancak uygulanmadı.
- Sıhhiye Adliye önündeki ışık kontrollü yaya geçidi kaldırıldı ve yerine yaya üst geçidi yapıldı.
- Aşot Ulaştırma Kavşağı Alt- Üst Geçitleri, Turan Güneş alt geçidi yapıldı.



— Akay Kavşağı'na katlı kavşak yapılması yönünde plan değişikliği yapıldı. Çankaya Belediyesi bu kavşağın çözüm olmayacağı konusunda broşür hazırlandı. İki belediye arasında bu konuda sert tartışmalar yaşandı. Kavşak planı Çankaya Belediyesince yargıya götürüldü. Meslek Odaları müdahil oldu.

— Akay Kavşağı'nın yapımına başlandı.

1999

— Ümitköy Köprülü Kavşağı, Zırlı Birlikler Köprülü Kavşağı, Zırlı Tugay Alt Geçidi yapıldı.

2000

— Meşrutiyet Caddesine 5 yaya üst geçidi yapıldı.

— Atatürk Bulvarı-Vekâletler Caddesi kesişimindeki ışıklı yaya geçidi kaldırıldı ve üst geçit yapıldı.

— EGO, kamu toplu taşıma araçlarında 45 dk içinde aktarmalı süreli bilet uygulamasına başladı.

— Yayaların karşıdan karşıya geçmesini önlemek ve üst geçitleri kullanmalarını sağlamak için Atatürk Bulvarı üzerindeki refüje zincirler yapıldı.

—Akay Kavşağının yapımının kentin trafik sorununu çözmeyeceğini savunan meslek odalarına Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek “kendi işinize bakın” diyerek yanıt verdi.

—Akay katlı kavşağı tamamlandı. 60 Milyon Dolara mal oldu.

— Sabah, öğlen ve akşam saatlerinde Akay Kavşağı tıkanmaya devam etti.

— 23 Şubat: Gökçek, “Çayyolu metrosunun yapılmayacağını, Ankaray'ın Bilkent yakınlarına kadar uzatılacağını” söyledi (Hürriyet, 22.02.2000).

2001

— Et-Balık (Migros) kavşağı, katlı kavşağa dönüştürüldü.

— Ulaşım Ana Planında öncelikli olmamasına rağmen Batıkent-Sincan arasında metro inşaatına başlandı.



PLANLAMA
2005/4

2002

- 20 Kasım 2002: Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi, 595 sayılı kararıyla kent bütününe 22 tane daha katlı kavşak yapılması için karar aldı.
- Aşti-Ümitköy arasındaki 9 km lik Eskişehir Yolu kesimi genişletilerek tüm altyapısı yeniden yapıldı. 20 Milyon Dolar harcandı.
- “70 Gün Köprüsü” adıyla Konya Yolu-Çetin Emeç Bulv.-C.Atıf Kansu Cad. katlı kavşağı yapıldı.

2003

- AŞTİ-Ümitköy arasındaki 9 km.lik Eskişehir Yolu kesimi metro inşaatı nedeniyle kazılmaya başlandı. Yeni yapılan tüm yol altyapısı söküldü.
- 27 Eylül: Konya Yolu üzerinde; Fen Lisesi önü ve Çiftlik Cad. kesişimine, Samsun Yolu üzerinde; Siteler Sarıçam Sokak Kesişimi ve Gülveren Plevne Caddesine, İstanbul Yolu üzerinde; Demetevler Girişi, Yenimahalle 1.Durak, Batıkent Jandarma ve Şaşmaz kavşaklarına katlı kavşak yapıldı. Bu kavşaklar aynı gün “rekor açılış” sloganıyla konserli, havai fişekli bir törenle Büyükşehir Belediye Başkanı, Başbakan ve Bakanlar tarafından açıldı.
- Eryaman -Çiftlik kavşağı arasındaki İstanbul Yolu kesimi 4+4 olmak üzere sekiz şeride çıkarıldı. Melih Gökçek, “Sincan’dan- Kızılay’a 20 dakikada gelinebiliyor” diyerek yaptıkları düzenlemeyi tanıttı.
- Haziran: Kızılay’daki İzmir Caddesi yaya bölgesi, kentsel tasarım projesi uygulanarak yeniden düzenlendi.
- 12 Mayıs: TMMOB Şehir Plancıları Odası, Ankara Büyükşehir Belediyesi’nce yapımına karar verilen kavşaklardan Kolej Kavşağı, Aksu Kavşağı, Hasırcılar Kavşağı, Hergelen Meydanı Kavşağı, Heykel önünde Ulus Meydanı Kavşağı ve Stat Otel Baruthane Kavşağının yapımına ilişkin 1/2000 ölçekli nazım imar planı(!) değişikliklerinin iptali için TMMOB’ye bağlı beş meslek Odası ile birlikte ortak dava açarak konuyu yargıya taşıdı.
- 20 Ağustos: Şubemizce dava açılan 6 kavşağa ilişkin Meclis kararı, Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinde, Gökçek’in önerisiyle iptal edildi.
- 3 Ekim: Kızılay’da yeni trafik düzeni uygulanmaya başlandı. Kavşakta GMK Bulvarı-Ziya Gökalp arasındaki geçiş kapatıldı; tüm dönüşler yasaklandı; meydana yaya geçişleri için



kullanılan ışıklar kaldırılmaya başlandı. Yaya geçitlerine önce cam, ardından beton bariyerler yerleştirildi.

— Bu uygulamaya karşı Odamızın koordinatörlüğünde “Ankaram Platformu” kuruldu. Uygulamanın geri döndürülmesi için yoğun bir kampanya başlatıldı. Her kesimden tepkiler artınca Melih Gökçek önce referandum, daha sonra “anket” adını verdiği bir “halk oylaması” yaptı.

— Gökçek, “Bugüne dek 48 kavşak yaptıklarını, sorunun tamamen çözülmesi için 50 kavşak daha yapılması gerekir” dedi (Sabah Ankara, 16 Ekim 2003).

— 11 Kasım: Avukat Sedat Vural’ın açtığı davada Ankara 5. İdare Mahkemesi, Kızılay’daki yaya geçitlerinin kapatılması uygulamasında yürütmeyi durdurma kararı verdi. Melih Gökçek kararın geçersiz olduğunu iddia etti.

— 19 Kasım: Kızılay’daki yaya geçitlerindeki cam bariyerler kaldırıldı ve ışıklı yaya geçitleri tekrar yerleştirildi.

— Ulus- Keçiören ve Kızılay- Çayyolu metro inşaatlarına başlandı

2004

— İnönü Bulvarı üzerinde Kara Kuvvetleri önü, DSİ Önü ve Milli Kütüphane önündeki kavşaklar katlı kavşağa dönüştürüldü.

— Çetin Emeç Bulvarı-Türkocağı Caddesi üzerine katlı kavşak yapıldı.

— Ankara’da yaya ve araç kazaları hızla arttı.

— Ankara’da artan yaya kazaları konusunda Şehir Plancıları Odası ve İnşaat Müh. Odası “Yaya cinayetlerini durdurun” başlığıyla ortak açıklama yaptı.

2005

— 2 Ocak: Toplulaşıma ücretlerine %33 oranında zam yapıldı. DİE’nin açıkladığı resmi enflasyon oranı %10’dur. ŞPO Ankara Şubesi ve Tüketici Hakları Derneği, “Ulaşımında En Pahalı Büyükşehir Ankara” başlıklı basın açıklamasıyla yapılan zamma karşı ilk tepkiyi verdi. Ardından Şubemizin yürüttüğü zammın geri alınması için geniş kapsamlı bir kampanya başlatıldı ve dava açıldı. 10 bin broşür bastırılarak Ankaralıları dağıtıldı.

— 22 Şubat: Büyükşehir Belediyesi Kızılay’da taksiler için depolama alanları yapılacağını belirtti (Büyükşehir Ankara, 22.02.2005). Yapılmadı.

— Mart: Güvenpark’taki dolmuş ve otobüs durak alanı için Belediye yönetimi yeraltı garajı ve çarşı fikrini ortaya attı. Koruma Kurulu, sadece dolmuş-otobüs durak alanı sınırları içinde kalmak koşuluyla kazı izni verdi. TMMOB Odalarınca Koruma Kurulu kararına dava açılarak yargı süreci başlatıldı. Sonrasında projeyle ilgili herhangi bir gelişme olmadı.

— Haziran: Atatürk Bulvarı refüjlerindeki zincirler Cumhurbaşkanı Ahmet Nejdettin Sezer’in rica etmesi sonucu Belediye tarafından söküldü.

— 22 Aralık: ŞPO Ankara Şubesi’nce “Ankara’da Uygulanan Ulaşım Politikaları ve Kente Etkileri” konulu bir sempozyum düzenlendi. Belediye teknokrat ve yetkilileri çağrılmalarına rağmen gelmedi.

— Ankara’nın katlı kavşak ve yol genişletmesi yapılan kesimlerinde kaza sayısı ve ölüm oranı aşırı derecede arttı. Özellikle İstanbul ve Eskişehir Yolu şehir içi kesimlerinde onlarca yaya yaşamını yitirdi.

— Uzmanlar, trafikten kaynaklı hava kirliliği parametrelerinin çok yükseldiğini belirtti (Cumhuriyet Ankara, 16.12.2005)

2006

—Gökçek, Esenboğa yolu üzerine, Protokol yolu kentsel dönüşüm alanında yeni katlı kavşaklar ve viyadükler yapacaklarını söyledi.

— Kızılay kavşağında araçların sola dönüşleri yasaklandı. Gökçek, “uygulamanın trafiği yüzde 30 rahatlatacağını” söyledi.

Ankara’da Yayalaştırma Sorunsalı: Yaya Alanlarının Yasal Çerçeve ve Yerel Yönetimlerin Rolü Kapsamında Değerlendirilmesi

Hülagü KAPLAN¹, Aysun ACUNER²

¹Doç. Dr.
Şehir Plancısı,
Gazi Üniversitesi,
hukaplan@gmail.com

²Şehir plancısı,
Yük. Lisans:
Trafik Planlaması ve
Uygulaması,
Çankaya Belediyesi,
aysunacuner@hotmail.com

Yaya yolculuklar ve dolaşım yaya kavramının hareket ve erişebilirlikle ilgili bir boyutunu oluşturmakta, kentsel mekânın kullanımı, barındırdığı işlev ve aktiviteler, kalitesi ve yaşanabilirliği de bir diğer boyutunu oluşturmaktadır. Kentte mekânın kullanılmasında, farklı kapsam, ortam ve aktivite ögesi olarak yaya olgusu, mekansal boyutların tanınmasına yardımcıdır. Amaç, işlev, form, malzeme, yapım ve kullanım yönleri ile kentsel yolların yayaya ayrılan kesimleri, eşdüzey, alt ve üst yaya geçitleri, sokak mobilyaları, alışveriş ve çalışma işlevli kentsel mekanlarda yaya dolaşımını etkileyen ölü ve yarı-ölü mekan oluşumları, dolayısı ile aktivite-kullanım dengesi bu boyutların farklı öğelerini içermektedir.

Ülkemiz kentlerinde yaya alanlarının, projelendirilme amaçlarına göre istenilen başarıya ve yeterliliğe ulaşip-ulaşmadığı gereği ile tartışmaya açılmamış bir konudur. Ancak çeşitli kentlerimiz yaya alanları ile ilgili, yukarıda belirlenen yayalık boyutlarına bakarak yapılan basit bir inceleme başarıdan çok başarısızlığın söz konusu olduğunu ortaya koyabilmektedir. Ortaya çıkan bu başarısızlığın temel nedenlerinden birisi yürürlükteki ilgili yasal ve yönetsel mevzuatın bu konudaki yetersizliğidir. Burada söylenmek istenen, yasal mevzuatın yeterliliği ile yaya alanlarının niteliksel ve niceliksel yeterliliği arasında korelasyonel bir ilişkinin olduğudur.

Yürürlükteki yasal mevzuatın eksikliklerinin yanı sıra, yerel yönetimlerin yaya ilişkin plan, proje ve uygulamalarında karar hakkını doğru biçimde

kullanmada yaşadığı başarısızlık, beraberinde yaya alanlarının fiziki yapısındaki görsel ve estetik bozuklukları ve bütünlüğün ve kimliğin kayboluşu gibi sosyo-mekansal sorunları ortaya çıkarmıştır. Bu durum aynı zamanda günümüzde kent merkezlerimizin de önemli bir sorunsalını oluşturmaktadır.

Ankara’da yayalaştırmanın yerseçim ve tarihsel süreci metropoliten yerleşmelerimizdeki yayalaştırma süreçlerinin incelenmesi için iyi bir örneklem alanı ve örnek olay oluşturmaktadır. Ülkemizde, yayalaştırmayı oluşturan her bileşenin sistemin bütüncül yapısından ayrı, kendi başına bağımsız olarak ele alınması, bu yolda harcanan çabaların bir çoğunun da boş gitmesine sebep olmakta ve sorun çözümsüzlüğe doğru götürülerek bir kısır döngü içine hapsedilmektedir. Herhangi bir kentsel mekanda yayalaştırmanın başarı/başarısızlığı incelemeleri bugüne kadar genellikle fiziksel çevredeki başarı/başarısızlığın incelenmesi ile yetinmiştir. Bu sonuç ‘ürün’ün incelenmesi çabaları yayalaştırma ilişkin ‘süreç’ irdelenmesine bağlanmadığı sürece ‘anlık’ veya kesitte incelemenin ötesine geçememekte, dolayısı ile başarı/başarısızlık nitelemesi için gerekli neden-sonuç ilişkisi sağlıklı bir biçimde kurulamamaktadır.

Ankara’da yayalaştırmanın sorunsalının irdelenmesinde sürecin incelenmesi yöntemini benimseyen bu çalışmamızda bugüne kadar sorunsalın özellikle göz ardı edilen veya ikincil biçimde ele alınan, yayalaştırmada yasal ve yönetsel boyut üzerinde ağırlıklı olarak durulmaktadır. Bu da,

yasal çerçeve içinde tanınan yetki ve sorumlulukların ilgili yerel yönetimlerce nasıl ve hangi etkinlik derecesinde kullanıldığına daha açık olarak anlaşılabilmesine olanak tanımaktadır. Herhangi bir yaya alanının belirlenen bir zaman kesitindeki ‘anlık’ durumunun incelenmesi ancak böyle bir süreç incelemesine bağlandığı zaman sorunsal daha iyi anlaşılabilir ve çözüm önerileri daha sağlıklı olarak geliştirilebilir.

Bu yazıda amaçlanan merkezi yönetimin öngördüğü yasal ve yönetsel mevzuat, bu mevzuatın yerel yönetimlere tanıdığı yetki ve sorumluluklar çerçevesinde Ankara’da yayalaştırma süreç ve düzenlemelerinin kentsel mekana getirdiği olumluluk ve olumsuzluklarının irdelenmesidir.

Yukarıda belirlenen amaç çerçevesinde, Ankara’da yaya alanı düzenlemesi ilişkin sorun ve olanaklarının belirlenmesi, sorunların giderilmesi ve olanaklardan yararlanılabilmesi için belli öneriler geliştirilmektedir.

Anahtar kavramlar: Ankara yaya bölgesi, Ankara Belediyesi Yaya Bölgesi Yönetmeliği, Ankara Büyükşehir Belediyesi Yaya Bölgeleri Yönetmeliği, yaya, yayalaştırma, yaya trafiği, yaya alanı, çeper:alan-çeper, ilişkisi, etkileme geçiş alanı, engelsiz mekan tasarımı.

Yaya ve Yayalaştırmaya İlişkin Tanımlar

- Yaya: Kentsel mekandaki dolaşımında yürüyerek veya tekerlekli sandalye bağımlı engelli birey olması durumunda, tekerlekli sandalyesi ile hareket eden/dolaşım da bulunan kişidir.
- Yayalaştırma: Varolan bir yolun veya birden fazla yolu içeren bir kentsel alanın belli zamanlardaki servis trafiği dışında motorlu taşıt trafiği egemen kullanımdan yaya trafiği kullanımına dönüştürülmesidir.
- Yaya Alanı: Varolan-yapılaşmış-kentsel alanda veya planla öngörülen bir kentsel gelişme alanında bir veya birden fazla yolu içeren, yaya alanı düzenleme ilkelerine göre izin verilenler dışında taşıt trafiğine kapalı, yayaların buradaki çeşitli kentsel konum, işlev ve aktivitelere rahatça erişmesi ve dolaşımda bulunmalarını sağlamak amacı ile düzenlenen kent mekanlarıdır. Bu tanımımızı böyle bir alanın kullanımının zaman ve mekan boyut-

larına göre değerlendirdiğimizde, aşağıdaki yaya alanı temel sınıflandırması elde edilir:

- i. Tam yaya alanı: Taşıt trafiğine tüm zaman ve mekanda kapalı alan.
- ii. Toplutaşım akslı yaya alanı: Yaya trafiği desteklemek ve yaya-toplu taşıma ilişkisini etkin kurmak amacı ile, toplu taşıma şeridi ve donatısının yaya alanı ile birlikte düzenlendiği alan.



Resim 1. Bayındır Sokak’tan görünüş

“U” tipi profil ve mantar babaların engel olarak konumlarının olumsuzluğu; mekanın yarı-ölü mekan oluşturur biçimde işgali görülmekte.



Resim 2. Selanik Caddesi’nden görünüş

Saat sabah 10.00 dolayında çekilen fotoğraftan görüldüğü gibi servis saatlerinin 8.00 veya öncesine çekilmesi gerekmekte, satış kulübelerinin mekana olan oranı, yerleşim ve dizge oluşumu bir kentsel tasarım konusu olarak ele alınmalıdır.

iii. Zaman uyarlı yaya alanı: Taşıt trafiğinin belli bir zaman diliminde genellikle servis amaçlı olarak izine bağlandığı alan.

iv. Mekik hizmetli yaya alanı: Yayalığı desteklemek amacı ile, sadece Parket-devamet(Park-and-ride) mekik hizmet taşıtının parket-devamet park yeri yerleri- yaya alanı ilişkisini kurmak amacı ile, güzergah ilkelelerine göre girebildiği alan.

• Trafik Güvenliği: Trafiğin, dolayısıyla yaya ve taşıtla yolculukların hareket ortamında yer alan birey ve çevresi için güvenli yapılmıştır. Ayrıca, yaya alanlarının yaşanabilirlik bağlamında yaya erişebilirliği ve trafik güvenliğini artırmak; yaya alanı çevresinde bu güvenliğin sürdürülmesini ve yaya dolaşımında mekansal süreklilikle ilgili olarak, geçirgenliği sağlamak üzere bu yazıda aşağıdaki iki kavram kullanılmakta ve yaya alanı düzenlemeleri için önerilmektedir:

• Etkileme Geçiş Alanı: Yayalaştırılmış alanın son bulunduğu yer ile kentin geri kalan kesimi arasındaki geçiş alanıdır. Yaya alanı çevresinde böyle bir alan belirlenerek, bu alanda trafik durultma tasarımı gibi mekansal düzenleme önlemleri ile yaya erişebilirliğinin dolaşım amaçlarına en uygun düzeyde sağlanabilmesi, yayanın mekansal etkinliğinin ve taşıt'a göre önceliğinin sürdürülmesi için önlemler alınarak, taşıt trafiğinin bu alandaki konumu denetlenebilir.

• Çeper; Alan-Çeper İlişkisi: Etkileme geçiş alanının yayalaştırılmış olan kentsel alanın hemen bitişiğindeki kesimi yaya alanı çeperi olarak nitelendirilebilir. Yayalaştırılmamış alan olan çeper ulaşım yönünden özellikle, yaya-toplu taşıma ilişkisinin kurulmasına yönelik donatıları, yaya alanına yönelik servis trafiği için servis amaçlı güzergah ve servis ceplerini içerebilir. Kentsel mekan kullanımı ve kalitesi yönünden ise, yaya geçirgenliğini, yaya alanı girişlerini, yaya alanı duyum zenginliğini sürdüren işlev ve aktiviteleri barındıran, çeşitli işlev ve amaçlı kentsel parkları da birbirine bağlayan kentsel yaya/bisiklet akslarının: "yeşil yol"ların başlangıç noktalarını oluşturabilir.

Ulusal Yasal Mevzuata Göre Yaya, Yaya Alanı ve Yayalaştırma'nın İrdelenmesi

Cumhuriyet'in kurulması ile birlikte, bir çok alanda olduğu gibi imar alanında da yeni yaklaşımlar benimsenerek bu yaklaşımların öngörüldüğü değişim ve oluşumları yönlendirecek hızlı bir yasalaşma sürecine girilmiştir. Bu dönem ile birlikte başlayan süreçte yayaları doğrudan ya da dolaylı olarak ilgilendiren pek çok yasa ve yönetmelik çıkarılmıştır. Bunlara kısaca değinmekte yarar görmekteyiz.

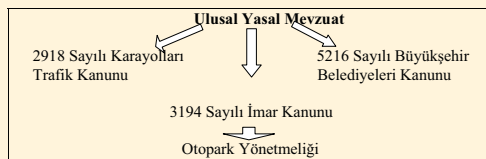
Cumhuriyet döneminin belediyeçilik anlamında ilk örgütlenmesi, 1924 yılında Ankara Şehremaneti'nin kurulması yönünde olmuştur. 1925'te 583 sayılı kamulaştırma yasasının yürürlüğe konulması ise imar hukuku açısından bir diğer önemli gelişme sayılmaktadır. Bunu takiben 1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediyeler Kanunu imar mevzuatının kurumsal yapılanmasında bir dönüm noktası oluşturmuş, bu düzenlemeyi ise, 1933 tarihli, 2290 sayılı Yapı Ve Yollar Kanunu izlemiştir. Belediyelerin yapısı, görevleri ve karar organlarına ilişkin ilke ve esasları tanımlayan 1580 sayılı Belediyeler Kanunu, belediyeleri merkezi yönetimin uzantısı olarak gören bir anlayış çerçevesinde oluşturulmuş, bu yasa ile belediyelerin diğer bir çok hizmette olduğu gibi yaya ilişkin hizmetlerde de aktif rol almalarına olanak sağlayacak bir yapılanma ve kurumsal işleyiş öngörülmemiştir. Yayalaştırmanın fiziki gelişmesini biçimlendiren imar planlarının hazırlanması, onaylanması ve uygulamaya geçirilmesi koşullarını belirleyen yasal ve yönetsel mevzuatta yaşanan bu aksaklıklar 2290 sayılı Yapı Ve Yollar Kanunu ile de sürmüş, bu yasanın yolları genişliklerine ve arazi kullanış oranlarına kadar belirlemesi ile yönetmelik düzeyinde izlediği tutum, yaya mekanlarında da kendini göstermiştir. Kanun yaya yollarına taşıt platformunun kaldırım boyutu olmasının dışında herhangi bir işlev yüklememiştir.

2290 sayılı yasanın günün gereksinimleri karşısında yetersiz kalması nedeniyle 1956'da yürürlüğe konulan 6785 sayılı İmar Kanunu ile ise giderek artan kentleşme hızı yakalanamazken, bu kanunu önemli ölçüde değiştiren 1605 sayılı yasa ile belediyelerin imar konusundaki yetkileri sınırlandırılarak merkezi yönetimin imar planı yapma, onaylama ve denetim yetkileri güçlendi-

rilmiştir. Söz konusu imar yasası ilk çıktığı hali ile yaya ve yaya mekanlarına ilişkin hiçbir hüküm bulundurmazken, 1972 yılında 1605 sayılı yasa ile getirilen ek maddelerde yaya yollarının (yaya kaldırımlarının) yapım masraflarında halkın katılımı ilkesinin benimsenmesi gibi kısıtlı çerçevede bir takım düzenlemeler öngörülmüştür.

1960 sonrasında, sosyal ve teknik altyapı yetersizliklerinin özellikle metropoliten alanlara dönüşen kentlerimizde belirginleşmesi, kent yönetiminde yeni yapılanmalara gidilmesi gerektiğini ortaya koymuş, bu durum farklı modellerin tartışılmasına da yol açmıştır. 1980 sonrası metropoliten kentlerde oluşturulan iki kademeli belediyeler yapısı ise, sunduğu olanak/olanaksızlı ile yerel kamu hizmetlerinin yerine getirilmesinde yerel yönetimleri güçlendirirken, kimi sıkıntıları da doğurmuştur. Büyükşehir belediyeleri yönetim modelinin öngördüğü bu yetki dağılımı ile ilçe belediyeleri kendi idari sınırları içerisinde diğer bir çok hizmeti olduğu gibi yayalaştırma, yaya mekanları düzenlemesi gibi hizmetlerini de yerine getiremeyecek kadar etkisizleştirilmiştir. Yine bu dönemde sanayileşme ve kentleşmeye bağlı olarak kentlerin boyutlarında ve işlevlerinde yaşanan değişimin sonucu, kentsel ulaşım ve erişebilirliğe olan istem artmıştır. Bu ise, toplulaşım'ın geliştirilmesinde ve yaya alanlarının düzenlenmesinde gecikme ve yetersizliklerden dolayı, araba sahipliğindeki artışın hızlanmasına neden olmuştur. Binek taşıtının kentiçi kullanımındaki artışı, özellikle tek merkezli kentlerimizde giderek artan trafik sıkışıklığına neden olmuş, bu da merkezlerin kalite ve canlılığını etkilemiştir. Kentlerimizin merkezlerinin canlılığının sürdürülebilmesi ve yaşam kalitesinin iyileştirilebilmesi için, yeni yaya alanlarına olan gereksinimin artmasına rağmen, bu dönemde oluşturulan 3194 sayılı İmar Kanunu'nda ve yönetmeliklerinde yaya alanı ve yayalaştırma bir 'imar' konusu olarak ele alınmamıştır.

Bu bölümde kapsanan yürürlükteki yasal mevzuat konuları aşağıda şema olarak verilmektedir:



2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yer alan tanımların irdelenmesi

13.10.1983 tarihinde kabul edilerek 18.10.1983 tarih ve 18195 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe konulan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre trafik, yaya yolu ve yaya geçidi tanımları aşağıdaki gibidir:

- Trafik: Yayaların, hayvanların ve araçların karayolu üzerindeki hal ve hareketleridir (Md.3).
- Yaya Yolu (Yaya Kaldırımı): Karayolunun taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzel kişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış olan kısımdır (Md.3).
- Yaya Geçidi: Taşıt yolunda yayaların güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri ile belirlenmiş alandır (Md.3).

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda ve ilgili yönetmeliğinde;

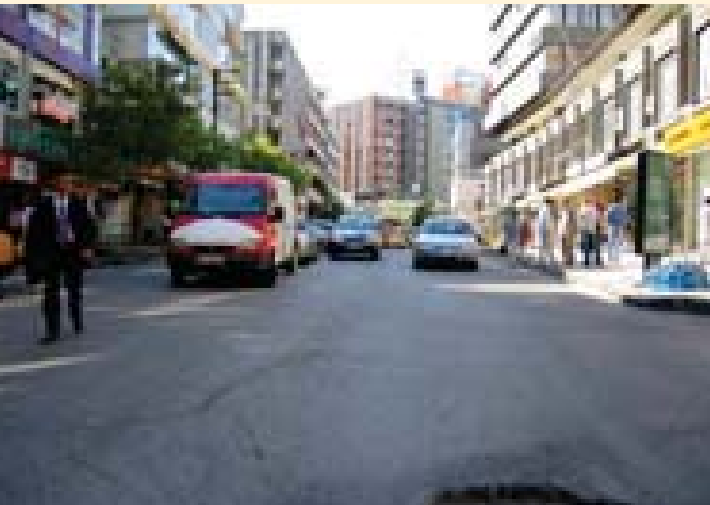
- Yayalık konusundaki tanımlamalar yaya, yaya kaldırımı ve yaya geçidi ile sınırlı kalmış, bu tanımlamaların dışında, yayalaştırma gibi yaya'ya ilişkin diğer temel tanımlamalara ve yayalaştırmayı teşvik edici ve yönlendirici hükümlere yer verilmemiştir.
- Yasada yukarıda belirtilen tanımların ise, belli tanımlama hataları barındırması yanında, günümüz koşullarında yetersiz kaldığı da ortadadır. Örneğin, söz konusu yasada trafiğin tanımı yaya'yı da içermesine rağmen, yasa taşıt trafiği konusuna yoğunlaşmakta, taşıt-karayolu ilişkisine odaklanmakta, dolayısıyla yaya konusu bu odak dışında ikincil, hatta edilgen bir konu olarak algılanmaktadır.
- Ulaşım tekniği ve planlaması anlamında yayalara ayrılan kentsel mekanlardan sadece birisini oluşturan yaya kaldırımı yasada "yaya yolu(yaya kaldırımı)" olarak tanımlanmış böylece hem bir tanımlama hatası yapılmış, hem de yaya'yı ikinci plana iten bir indirgemeci yaklaşım benimsenmiştir.
- Yaya geçidi sadece eşdüzey(hemzemin) geçit anlamında tanımlanmış, yaya alt ve üst geçitleri-farklı kotlarda yaya geçidi- tanımlanmamıştır. Dolayısı ile bu farklı kotlarda yaya geçitlerinin yer seçim, yapım ve yer-



Resim 3. Konur Sokak'tan görüntü
Taşıtların işgali, yaya üst geçitinin konumu, ile yaya alanına olumsuz etkisi görülmekte.



Resim 4. İzmir Caddesi'nin yayalaştırılmış kesiminden görüntü



Resim 5. İzmir Caddesi'nin taşıt trafiğine açık olan kesiminden görüntü İzmir Caddesi'nin tamamının yayalaştırılması gerekirken, bir kesimi yayalaştırıldığından diğer kesimi otopark olarak kullanılmaktadır. Bu yazıda önerilen "etkileme geçiş alanı" belirlenmiş olsa idi, bu tür otoparkların etkileme geçiş alanı koşullarına göre yer seçimi yapılarak, düzenlenmesi gerekirdi.

leştirmesi ile ilgili hükümlerin olmaması bu konuda boşluk oluşturmuş, yaya geçitlerinin nerede hangi koşullarda ve biçimde olacağını gösteren trafik araştırmasını öngörecekt hiçbir hükme değinilmemiştir. Kanaatimizce, bu da kentlerimizdeki hatalı yaya geçidi uygulamalarına yol açmıştır.

- Yasa, taşıt'ın tanımını yapmış ve buna ek olarak yirmi beş ayrı taşıtla ilgili terim tanımlamış, ancak yaya'nın tanımını yapmamıştır.
- Yaya yasal olarak tanımlanmadığı için tekerlekli sandalyeye bağımlı engelli gibi yayalar ve bunların mekansal dolaşımı ile ilgili yasal tanımlamalar eksik kalmıştır.
- Yasada cezalar ile ilgili önlemlere büyük önem verilmesine rağmen, kent içi ulaşım türel ayrımında önemli yer tutan yaya, yaya güvenliği ve yayalaştırma ile ilgili konulara gereken önem verilmemiştir.

Yakın zamanda trafik yasasının değişimi gündemde olup, T.B.M.M'de yasalaşmayı beklemektedir. Ancak söz konusu tasarının yukarıda belirtilen hata ve eksikliklere yeterince eğilmediğini söyleyebiliriz. Kısacası, bu tasarı da taşıt odaklı bir biçimde ele alınmış olup, yaya'ya bir trafik türü olarak yeterli önemi vermeyen bir içeriktedir.

3194 Sayılı İmar Kanunu

3 Mayıs 1985 tarihinde kabul edilerek 09.05.1985 tarih ve 18749 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren bu kanun üzerinde yapılan en son değişiklikle 17.10.2003 tarih ve 25319 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak bugünkü konumuna ulaşmıştır.

3194 sayılı İmar Kanunu ile merkezi yönetim ile yerel yönetim arasındaki yetki dağılım dengesinin yerel yönetimler lehine değiştirilmesinde önemli bir adım atılmışken yasa yaya alanları ve yayalaştırma ilişkin; yerel yönetimlere tanıdığı imar planı onama yetkisi dışında başka bir hüküm getirmemiştir.

- Yasada yaya alanlarının düzenlenmesine ilişkin hiçbir hüküm bulunmamaktadır. Yayalaştırma tanımı yapılmadığı ve karar süreçleri belirlenmediği gibi kent merkezlerinde yayalaştırmayı destekleyen bir öz'den de yoksun bulunmaktadır.

- Sadece yönetmeliğin 22. maddesinde; “imar planlarındaki gelişme alanlarında (7.00) metreden dar yaya, (10.00) metreden dar trafik yolu açılmaz” hükmü yer almaktadır. Yasa trafik terimini de sadece taşıt trafiğini tanımlamakta kullanmakta, dolayısıyla yaya trafiğini bu anlamda kapsamamaktadır.

- İmar yasasında yol genişliği ile bina kat adeti eşleştirilmiştir. Yolun genişliği arttıkça katlarla birlikte taşıt ve yaya trafiğinin artacağını bilinmesine rağmen, imar planının kararı olarak belirlenen kaldırımlar hep aynı, birbirine eşit genişlikle verilmektedir.

- İmar yasası bir yapı ve parsel yasası olmanın ötesine geçememiştir. Bu da yasanın kentleşme, kentlileşme, kentsel yaşam alanları ve yaşanabilirlik gibi kentsellik içeriğinden yalıtılmış olduğunu göstermektedir.

Otopark Yönetmeliği

07.05.1976 tarih ve 15580 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe konulan ilk otopark yönetmeliğinin, yayımlandığından bugüne kadar üzerinde pek çok değişiklik yapılmıştır. Otopark yönetmeliği üzerinde yapılan en son değişikliklerle 02.09.1999 tarih ve 2384 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak bugünkü haline getirilmiştir.

Son yıllarda ülkemizde artan kentsel ulaşım sorunlarından biri olarak ortaya çıkan otopark sorunu, özellikle kent merkezlerinde yayaların kullanımına ayrılmış cadde ve sokaklarda yaya erişimini ve dolaşımını engelleyecek boyutta artan yol boyu otoparklar ve beraberinde getirdiği yaya-taşıt çatışmaları ile bu konudaki yasal mevzuatta yaşanan eksikliklerin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Otopark yönetmeliği bugünkü durumu ile ne parketme sorununa çözüm getirebilmekte ne de parketme sonrasında yer alan yaya ve yayalıkla ilgili ilişkileri kurabilmektedir.

- Otopark yönetmeliğinde bireysel, tek tek yapılarda otopark aranması ana görüşü ve uygulaması benimsenmiş, toplu park yerleri düzenlenmesine ise gidilmemiştir. Toplu park yerleri-yaya alanı ilişkisi kurgulanmamıştır.

- Yol kenarı ve kaldırım üzerine park etmeyi caydırıcı hükümler bu yönetmelikte bulunmamaktadır.

- Kent merkezinde otopark yapımını caydırıcı, merkez çeperinde otopark yapımını destekleyici hiçbir hüküm bulunmamaktadır.

Yukarıda, giriş bölümünde tanımlanan etkileme geçiş alanı kavramı kent merkezi çeperinde dolayısıyla yaya alanı uzağında yer alacak toplu otoparklardan yaya yolculuk ile yaya alanına erişimde başvurulabilecek bir yöntem olabilir. Toplu park yerleri kent merkezi saçağında; yaya alanındaki ticaret, büro ve diğer işlevler için servis cepleri de çeper’de, yaya dolaşımını engellemeyecek bir biçimde, belirlenmelidir. Yaya yolculuklarının daha trafik güvenli yapılabilmesi için yayalaştırılmamış ancak taşıtın özellikle hız etkisinin azaltıldığı geçiş alanlarına gereksinim bulunmaktadır. Bu da etkileme geçiş alanı gibi bir alanın özellikle yaya alanı’na ilişkin yönetmelikte belirlenmesinin uygunluğunu ortaya koymaktadır.

5216 Sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu

5216 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu 10.07.2004 tarihinde kabul edilerek 23.07.2004 günlü ve 25531 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu’nun yaya ve yayalaştırmaya ilişkin en önemli hususu; 3194 sayılı imar kanunu ile imar planlarının onanmasında tek yetkinin yerel yönetimlerde olması hakkının 3030 sayılı yasa ile getirilen büyükşehir belediyesi yönetim biçimi ile büyükşehir belediyelerince kullanılıyor olmasının bu yasa ile devam ettiriliyor olmasıdır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu’na göre yayalaştırma, planlama dayanağını ilçe belediyelerine şans tanımayan yerel yönetsel yapı içerisinde büyükşehir belediyelerinden almaktadır. Şöyle ki;

Kanunun 7. Maddesinin;

- (g) bendinde; “büyükşehir belediyesinin yetki alanındaki meydan, bulvar, cadde ve anayolları yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımını sağlamak, kentsel tasarım projelerine uygun olarak bu yerlere cephesi bulunan yapılara ilişkin yükümlülükler koymak”,

- (p) bendinde; “büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek

Kent merkezlerinde yayaların kullanımına ayrılmış cadde ve sokaklarda yaya erişimini ve dolaşımını engelleyecek boyutta artan yol boyu otoparklar ve beraberinde getirdiği yaya-taşıt çatışmaları yasal mevzuattaki eksiklikler sonucu ortaya çıkmıştır

PLANLAMA
2005/4

veya işlettirmek” büyükşehir belediyesinin görevleri arasında tanımlanmıştır.

Yayalaştırmayı ve yaya alanlarını destekleyici bir biçimde yorumlanabilecek bu hükümler böyle bir yoruma gidilmediğinde, ulaşım düzenlemelerinin mevcut taşıt odaklı ulaşım anlayışı çerçevesinde yapılmasına yol açmaktadır. Bu da yine bu yazıda önerilen ve tanımı giriş bölümünde yapılan etkileme geçiş alanı ve yaya alanı çeperi gibi, sürdürülebilir kent merkezi anlayışına uygun yeni kavramların da bu düzenlemelerde düşünülmesi gerektiğini göstermektedir. Bu da toplu taşıma durak ve istasyon noktaları ile yaya alanına erişebilirliğin daha konforlu ve güvenli yapılabilmesi, servis taşıtlarının servisi belli ceplerden yapabilmesi için fiziksel çevrede belli düzenlemelere dolayısıyla yatırıma gereksinimi ortaya koymaktadır.

Kentsel ulaşım yatırımları ise, yaya alanı düzenlemelerinin yanında, kentiçi yolculuklarda önemli bir oran tutan yaya yolculuklarını, yaya erişebilirliğini de göz ardı eden bir anlayışla yapılmaktadır. Bir diğer deyişle, yayalık, kentlerimizin ulaşım yatırımları programlarında edilgen bir durumdur.

Dolayısıyla ülkemiz yasalarında;

- Yayalaştırmayı teşvik edici açık hükümler bulunmamakta;
- Yaya alanları düzenlemesi ile ilgili kuralları içeren kentsel tasarım kılavuzları gibi alan-tasarım bütünselliğini sağlamakta yönlendirici döküman öngörülmemekte;
- Yayalık ilişkin tanımlar eksik ve karmaşık olarak yer almakta;
- Yayalaştırma yasal bir biçimde gerektiği önemde kapsanmamaktadır.

Yaya ve yayalaştırmayı özünde benimsemeyen bu yasal çerçevede yönlendirici ve yapıcı açık kurallar olmayınca ilk olarak akla, konu tümü ile belediyelerin kendi tercihlerine mi bırakılmaktadır? sorusu gelmektedir. Bunun yanıtı ‘evet’ ise, yayalık ve yaya mekanlarına gereksinimi değerlendirmek ve ilgili düzenlemeleri yapmak görev ve sorumluluğu belediyelere aittir. Bu durumda, yürürlükteki mevzuatın yetersizliği ve bu kuralsızlığının yerel yönetimlere yaya mekanları konusunda tanıdığı

özgürlük ve karar hakkı, aynı zamanda yerel yönetimleri yaya ilişkin bugüne değin yapılan eksik ve yanlış uygulamalardan da sorumlu kılmaktadır. Bu konu aşağıda Ankara örneğinde incelenmektedir.

Ankara’da Yaya Trafik Ve Yayalaştırma: Yasal Çerçeve Ve Sorunların İrdelenmesi

Ankara İmar Yönetmeliği

20.10.2003 tarihinde basın ilanı yoluyla yayımlanarak yürürlüğe giren Ankara İmar Yönetmeliği’ne göre;

- Belediyelerin sorumluluk ve tasarrufundaki kamu malı terkinli yerler üzerinde otobüs durağı, denetim noktaları gibi kamu hizmetlerinin görülebilmesi için gerekli geçici tesislerin; yaya ile taşıt trafiğini olumsuz yönde etkilemeyecek, yaya kullanım alanlarına taşınmayacak şekilde yapılabileceği (Md.11/1),
- Belediyelerin; yol, otopark, park, yaya bölgesi, kaldırım gibi yerler ile bunlar üzerindeki kamu hizmetlerinin yürütülmesi için gerekli tesislerin T.S.E standartlarına uymak koşulu ile yapacağı ve yaptıracağı (Md.11/2),
- (12.00) metre ve daha fazla genişlikteki yollarda yapılacaklara Büyükşehir Belediyesi Encümenince (Md.11/3),
- (12.00) metreden dar yollarda yapılacaklara ise İlçe Belediyesi Encümenince izin verilebileceği belirtilmektedir (Md.11/3).

Getirilen bu hükümlerle yönetmelikte yayalara ait bölgeler için net bir tasarım standartları oluşturulmamıştır. Yaya alt yapısı ile ilgili standartların Ankara için geliştirilerek ele alınması, yönetmelikte açık olarak ortaya konulması ve uygulanması gerekmektedir. Ayrıca yönetmelikte yer alan 12.00 metreden dar yollarda yapılacakların Büyükşehir Belediyesinin görüşü alınarak İlçe Belediyesince yapılabileceği hükmü, uygulama aşamasında sorunlara yol açmaktadır. Farklı siyasi ortamlardan gelen belediyeler arasında yaşanan eşgüdümsüzlük; yaya bölgelerinin bütüncül olarak planlanmasını engellemekte, parçacı, birbirinden bağımsız ve uyumsuz düzenlemeler ortaya çıkarmaktadır.

Ankara Büyükşehir Belediyesi Yaya Bölgeleri Yönetmeliği

Ankara’da yaya bölgesi kavramına ilişkin ilk yasal mevzuatı oluşturan “Yaya Bölgesi Yönetmeliği” ilk olarak Ankara Belediyesi döneminde 16.10.1981 tarihinde yayımlanmış, Ankara Büyükşehir Belediyesi döneminde ise “Yaya Bölgeleri Yönetmeliği” adı altında yeniden düzenlenmiştir. 1989 yönetmeliğinin, bir önceki 1981 yönetmeliğine göre daha gelişkin olduğu düşünülebilir. Yürürlükte olan “Yaya Bölgeleri Yönetmeliği”nden 1981 yönetmeliğine gönderme yapılarak, her iki yönetmelikte yayalaştırma temel kurallarını içeren maddeler aşağıdaki tabloda irdelenmiştir.

1989 yılından bugüne, yayalık ve yayalaştırma gereksinimleri ile merkez canlılığının sürdürülmesi konularını çağdaş uygulamalarla yanıtlaması beklenen yaya bölgeleri yönetmeliği yayalaştırma tanım ve ilkelerine yabancı kalmış, kent merkezinin sürdürülebilirlik ilkelerine göre düzenlenmesine yetersiz bir yönetmeliktir. Söz

konusu yönetmelikte yaya bölgesi tanımlanırken “yaya alt-üst geçitleri ve metro istasyonları” gibi zaten taşıt girmesi mümkün olmayan alanlar da bu kapsama alınmış, ayrıca buna ek olarak “ticaret yollarının kaldırımları” gibi ne ifade ettiği anlaşılmayan bir kavram geliştirilmiştir. Yaya bölgesi tanımına giren alanlarda, yönetmelik gereği uygulanacak “1/1000, 1/500 ve 1/200 ölçekli kentsel tasarım ve peyzaj projeleri”nin günümüzde hayata geçirilmediği ortadadır. “Eğitilmiş bir zabıta ekibinin sürekli görev yapması” durumu tartışmalıdır. Yayalaştırılmış alanda ilan ve reklam panolarının ilgili mevzuata uygunsuzluğunun yanı sıra yönetmelikte sözü edilen “yaya bölgesi projesinde belirtilen esaslara” uygunluk denetiminin ne derece yapıldığı diğer bir tartışma konusudur. Uygulamada taşıt girişi-çıkışı saatlerine uyulmamakta, yönetmelikte belirtilen ağır taşıtların girişlerini belirleyen “geçiş şeritlerine” ise rastlanamamaktadır. Seyyar satıcıların yaya bölgesine girişini katı bir tutumla yasaklayan her iki yönetmelikte de, bugün kent merkezinde yaya dolaşımını büyük ölçüde engelleyen büfe

Tablo 1.: Ankara’da yaya bölgesi düzenlemesine ilişkin 1981 ve 1989 yönetmeliklerin karşılaştırılması.
+ : olumlu - : olumsuz ! : amacı ile uyumlayan uygulama. * : hafta içi / hafta sonu

Yönetmelik tarihi	Madde	Konu	Açıklama	Değerlendirme
1981	Md.2	Yaya bölgesi tanımı	“...ilan edilen yollar yaya bölgesidir”.	+
1989	Md.3		“ilan edilen yollar.....ticaret yollarının kaldırımları yaya bölgesidir”.	-
1981	Md.4	Yaya bölgesinin düzenlenmesi	1/200 vaziyet planı	-
1989	Md.4		1/1000, 1/500 ve 1/200 ölçekli kentsel tasarım ve projeleri	+
1981	Md.10	Araç giriş çıkışı	10.00-20.00/10.00-19.00 *	-
1989	Md.8		09.00-21.00/10.00-20.00 *	+
1981	Md.9/b	İnşaat işgal izni	İnşaat taban alanından 2.5 m.	-
1989	Md.21/b		İnşaat cephe hattından 2.5 m.	-
1981	-	Ağır taşıtların yaya bölgesini kullanımı	-	
1989	Md.13		“...yaya bölgesi projesi üzerinde gösterilen geçiş şeritleri üzerinden...”	!
1981	Md.18	İlan ve reklam panoları	belediyenin ilgili biriminin öngördüğü şekilde	-
1989	Md.16		“...yaya bölgesi projesinde belirtilen esaslara göre...”	+
1981	Md.27	Yaya bölgesinin korunması ve düzeninin sağlanması	“...sürekli bir zabıta ekibi...”	-
1989	Md.22		“...eğitilmiş bir zabıta ekibi...”	+
1981	Md.16	İşgaliye kışat ve ruhsatı	“kullanım amacı”na göre	!
1989	Md.23		“kullanım amaçları göz önüne alınarak”	!

PLANLAMA
2005/4

Ankara kent merkezinde yayalaştırılmış alanlar bugünkü Ankara'ya göre çok eskimiş ve yetersiz durumdadır

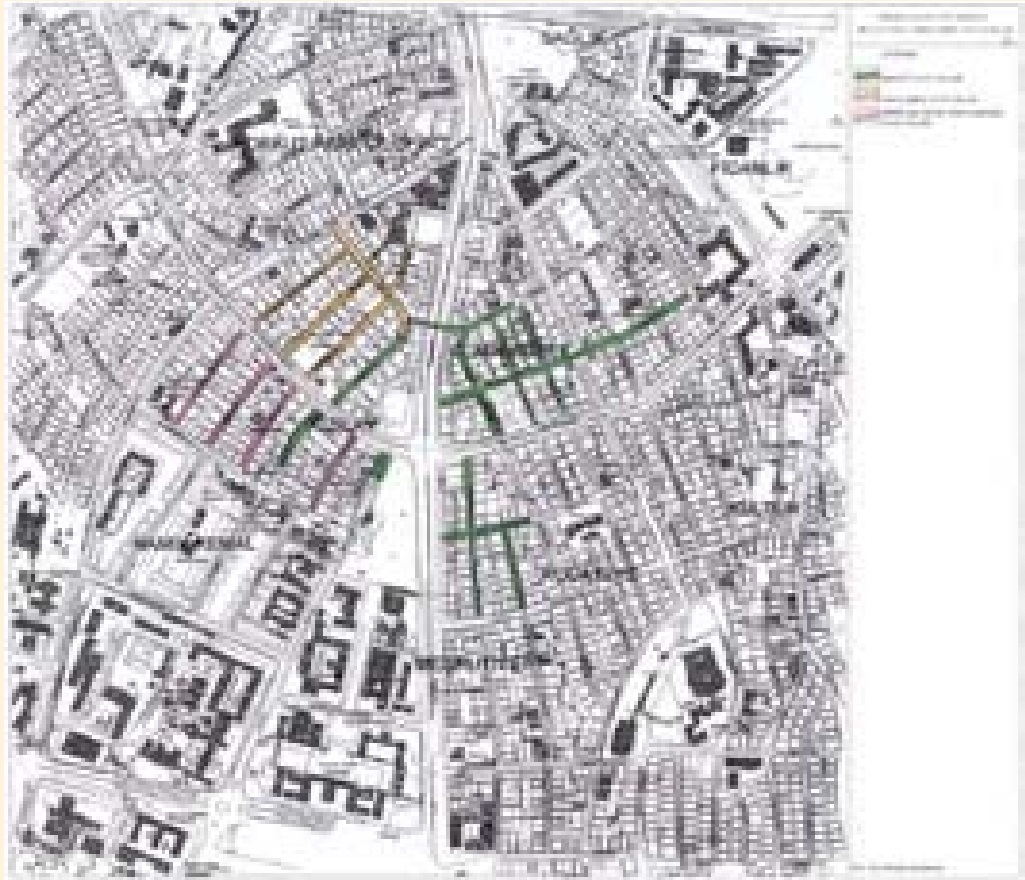
vb. işgallerin yaya dolaşımı ilişkin yarattığı sorunları çözümlemeye yönelik bir hüküm getirilmediği gibi uygulayıcı belediyelerin bu konudaki denetim eksikliği de göz önüne alındığında, yaya mekanlarının giderek erozyona uğradığını söylemek mümkündür.

Dolayısıyla, yürürlükteki Ankara Büyükşehir Belediyesi Yaya Bölgeleri Yönetmeliği'nde;

- Yaya alanlarına ait bölgeler için mekansal düzenleme ilişkin standartlara ve kentsel tasarım ilişkin ilkelere yer verilmemiş,
- Yayalaştırılmış alanlarda servis taşıtlarına ilişkin zaman düzenlemesi herhangi bir yapıtıma bağlanmamış,
- Yaya-toplu taşıma ve yaya-otopark ilişkilerinden söz edilmemiş,
- Yayalaştırılmamış alanlarda hangi tür ticaret ve diğer işlevlerin yer alacağı belirtilmemiştir.

Bu yönetmelik çerçevesinde, günümüzden neredeyse yirmi beş yıl önce, 1982 yılında EGO Genel Müdürlüğüne yapılan bir araştırmaya dayalı olarak çoğu Atatürk Bulvarı'nın doğusunda olmak üzere yeni yaya yolları önerilmiş, ancak bunların sadece bir bölümü hayata geçirilebilmiştir. Bir kısmı döneminin İl Trafik Komisyonu'ndan onaylı olan bu yaya yolları çeyrek yüzyıllık sürede, uygulamaya geçirilememiştir. Aksine, mevcut yaya alanlarında da, artan yaya yoğunluğuna karşın o günden bugüne kadar hiçbir esaslı düzenleme yapılmamıştır. Şekil 1'de Ankara Kızılay kent merkezindeki mevcut-onaylanmış-öneri yaya alanları gösterilmektedir

Ankara kent merkezinde yayalaştırılmış alanlar 1980'lerdeki başlangıç girişimine göre yeterli olarak görülebilmelerine karşın, bugünkü Ankara'ya göre çok eskimiş ve yetersiz durumdadır. Ankara kent merkezi, merkezi kullanan nüfus yoğunluğu, bina yoğunluğu ve merkezde yer alan kullanımların yoğunluğu dolayısıyla daha



Şekil 1. Ankara Kızılay kent merkezi mevcut-onaylanmış-öneri yaya alanları

yoğun -sıkışık- bir merkez durumuna gelmiş, ancak tüm bu yoğunlukları destekleyecek yaya alanlarının boyutu aynı kalmış, buna ek olarak, ayrıca yaya alanlarının erişebilirlik, okunaklılık, duyum zenginliği, sosyo-kültürel ortam oluşturabilme ilişkin kalitesinde yıpranma ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla Ankara'da öncelikle mevcut yaya alanlarının gözden geçirilerek, bu sayılan kentsel mekan kalitelerini öncelikle gözetecek biçimde, yenilenmesi, alınarak, erişebilirliği kısıtlayan eklentilerinden arındırılması, yaşanabilirlik ve yaşam kalitesine uygun olarak yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Burada eklentiler deyiminden amaç gelişigüzel yerleştirilerek hem mekanda duyum zenginliğini azaltan hem de dolaşım için gereken canlı (net) mekanı kısıtlayan büfeler, diğer satış kulübelere eklentiler, ticari işletmelere eklentiler, teknik altyapı üst donatı eklentileri vb. eklentilerdir.

Etkileme geçiş alanı olarak belirlenecek, yayalaştırılmış alanı çevreleyen bir geçiş alanının, yaya alanlarının epey uzağında, Küçük Esat, Sıhhiye,

Kolej kesimlerinde yer almakta olan toplu eşdüzey ve katlı otoparklardan yaya alanlarına, yaya trafiğinin güvenliğini sağlayacak biçimde yayaların yayalaştırılmamış alan ile ilişkisini kurabilecek, ayrıca yayalaştırılmış alanlardan taşıt baskın alanlara bugünkü ani geçişi kademeli bir biçimde yapmak için, yaya etkisinin hissedildiği etkileme geçiş alanlarının trafik durultma tasarımı gibi tasarım yöntemleri ile düzenlenmesi zorunlu gözükmektedir. Etkileme geçiş alanının mekansal kavramlaştırmasına yardımcı olabilecek kavram şeması Şekil 2.'de verilmektedir. Yine Şekil 2. üzerinden yayalaştırılmış alan-çeper ilişkisinin çözümüne yardımcı olabilecek belli öneriler geliştirilmektedir.

Ankara kent merkezinde yayalaştırmanın yeniden ele alınması ve Ankara kenti ile ilgili plan bütünlüğü içinde yaya alanlarının geliştirilmesi, bu çerçevede bu yazıda önerilen etkileme geçiş alanı ve çeper ilişkilerinin incelenerek, Ankara yerel yönetim gündemine getirilmesi düşünülmelidir.



Şekil 2. Ankara Kızılay kent merkezi yaya alanı ve olası yaya alanı çeperi + etkileme geçiş alanı

Sonuç ve Öneriler

Ülkemizde yasalar;

- Yayalaştırma tanımını yapmalı, yayalaştırma ve yaya alanı ilgili karar süreçlerini tanımlamalıdır.
 - Yaya alanlarına ilişkin teknik araştırma gerekliliğini vurgulamalıdır.
 - Yaya alanları projeleri ve uygulaması esnasında halkın katılımının süreçte yer almasını öngörmeli, buna ilişkin çerçeve düzenlemesi yapılmalıdır.
 - Kent merkezinde otopark yapımını caydırıcı, buna karşılık merkez saçağında uygun yerlerde ve bu alanların dışında kalan kentsel yayılma alanında otopark-toplu taşıma ilişkisini ve/veya park et-devam et mekik hizmet ilişkisini kurmaya yönelik çerçeve hükümleri içermelidir.
- Yapılacak yayalaştırma proje uygulamalarında toplu taşıma desteğinin aranması gerekliliğini vurgulamalı, bunun proje kapsamında araştırılmasını öngörmelidir.
- Yayalaştırılmış alanlarda servis taşıtlarının dolaşımının zaman ve mekandaki düzenlenmesine ilişkin ilkesel hükümleri içermeli, bunun proje kapsamında araştırılmasını öngörmelidir.
 - Yayalaştırılmış alan çeperinde etkileme geçiş belirlemesini ve bu alanlarda trafik durultma tasarımlarının ve taşıt-yaya yoğunluğu ve hacim araştırmasının yapılmasını öngörmelidir.
 - Yaya alanlarına ilişkin temel tasarım standartları geliştirilmesini öngörmeli ve bunu, ilgili yerel yönetimlerce hazırlanacak bir “kentsel tasarım kılavuzunun” istenmesine bağlamalıdır. Bir diğer deyişle, bu kılavuzların hazırlanmasına ilişkin nitelikleri ve uygulayıcılarını tanımlamalı, yaptırım gücünü ortaya koymalıdır.
 - Engellilerin kent mekanlarındaki erişebilirlik sorunlarını tüm kentlilerin erişebilirlik sorunları ile birlikte çözümleyici engelsiz mekan tasarımı (barrier-free design) ile ilgili yasal düzenlemeler öngörülmelidir.

Ankara kent merkezi için, Ankara Büyükşehir Belediyesi, ilçe belediyelerinin de görüşlerini

olarak, daha uygunu ilgili ilçe belediyelerinin katılımını sağlayarak;

- Yaya Bölgeleri Yönetmeliğini yaya alanlarına ilişkin çağdaş standartları ve kentsel tasarım dahil, planlama yöntem ve tekniklerini içerecek şekilde yeniden ele almalıdır.
- Onaylanmış, nerede ise bir çeyrek yüzyıldır hayata geçirilmeyi bekleyen yaya alanları bir an önce hayata geçirilmeli, buna ek olarak, Ankara kent merkezinin hem Kızılay çekirdeğinde, hem de Ulus çekirdeğinde özellikle merkez canlılığını yeniden merkeze iade etmek üzere, yeni yayalaştırılmış alanlar oluşturulmalıdır.
- Yaya alanları eklenti ve işgallerden (büfeler, taksi durakları, mekanına ve dolaşıma uyumsuz diğerleri) bir an önce arındırılmalı, uygulayıcı belediye bu konudaki yaptırımını ortaya koymalıdır.
- Yaya alanı çeperinde, öncelikle yaya güvenliğini ve yaya rahat dolaşımını sağlayacak yapısal ve mekansal önlemler alınmalıdır. Yaya alanı ile çeperinin kentmekansal süreklilik, erişebilirlik ve ulaşım eşgüdümünün sağlanması bağlamında, Atatürk Bulvarı, Meşrutiyet, Mithatpaşa, Necatibey Caddelerindeki otobüs durakları yer seçim ve yerleşimlerinin gözden geçirilmesi, Güvenparktaki otobüs ve minibüs terminalinin parka bütünlüğünü yeniden kazandırmak üzere yakın bir alana taşınması, Sıhhiye, Esat ve Maltepe katlı otoparklarının yaya alanı ile yaya erişebilirliği ilişkisinin kurulması için mekansal önlemler alınmalıdır. Meşrutiyet Caddesinin bugün yayalar tarafından çok yoğun olarak kullanımı ile çelişen mevcuttaki tüm yaya üst geçitlerinin bu bağlamda nitelik ve nicelik olarak işlev, konum ve etkinliklerinin yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Etkileme geçiş alanında trafik durultma tasarımı ile düzenlemelerin yapılabilirliğini belirleme yönünde araştırma çalışması başlatılmalıdır. Engelsiz mekan tasarımı yaya alanlarının bir bileşeni olarak benimsenmelidir.

Ankara’da yayalaştırma bugünkü durumu ile Büyükşehir Belediyesinin öncelikle ilgilenmesi gerektiği önemli bir sorunsal durumuna gelmiştir. Ankara kent merkezi yayalaştırma planlama

süreci daha fazla zaman ve mekan yitirilmeksizin, başlatılmalıdır. Böyle bir planlama süreci, Ankara kenti plan bütünlüğü içinde planlama araştırmaları ile başlatılmalı, işyeri sahiplerinden-mekanı farklı amaçlarla kullananlara, kentlinin katılımı sağlanmalı, kentsel tasarım ilkeleri belirlenerek, kentsel tasarım kılavuzu hazırlanmalı, ve süreç çevre duyarlı kentsel tasarım ile sürdürülmelidir. Yukarıda belirtilen önerilerin böyle bir planın bütünlüğü içinde yer almaları uygun olacaktır. Ankara kent merkezinin, kentsel tasarımı içerecek biçimde yayalaştırma içerikli planlama çalışması başlatılmadığı takdirde, kentin bu değerli mekanlarının hem kalitesinin, hem de ticaret ve diğer merkez işlevlerinin giderek daha fazla erozyona uğrayacağını, merkezin canlılığını yitireceğinin, dileriz, Ankara yerel yönetiminin yöneticileri daha da geç olmadan farkına varacaktır.

Son söz: Ankara Büyükşehir Belediyesi Yaya Bölgeleri Yönetmeliği, madde 27 “Bu yönetmeliği Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı yürütür” görev ve sorumluluğuna, dileriz, sayın

Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı daha duyarlı bir biçimde sahip çıkar ve Ankara kent merkezi yayalaştırma planının gerçekleştirilmesi girişimini başlatır.

Kaynakça

Yasal kaynaklar-ulusal:

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu

3194 Sayılı İmar Kanunu

Otopark Yönetmeliği

5216 Sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu

Yasal kaynaklar-yerel yönetim:

Ankara Belediyesi Yaya Bölgesi Yönetmeliği, 1981

Ankara Büyükşehir Belediyesi Yaya Bölgeleri Yönetmeliği, 1989

Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği, 2003

Otuzsekiz Yıl Sonra Ankara

Prof. Dr.,
Şehir Plancısı,
Gazi Üniversitesi
Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

Orhan KUNTAY

Paris’te Sorbonne üniversitesinde yaptığım “Ankara’nın Ulaşım ve Dolaşım Sorunu Üzerine Bir Deneme” konulu doktora tezinden* bazı bölümlerin yorumunu okuyucuya bırakıyoruz.



Gecekondu ıslah bölgeleri (sarı renk) ve Gecekondu tasviye bölgeleri (kırmızı renk) Numaralı alanlar gecekondu bölgeleridir.

PLANLAMA
2005/4

* Not: Tezin Türkiye’de tek nüshası Milli Kütüphane’de bulunmaktadır.



Yenimahalle



Aşağı Ayrancı

PLANLAMA
2005/4



Ulustan Etlik



PLANLAMA
2005/4

Kızılay Meydanı, sola dönüş için depolama. 38 yıl sonra kaldırılabildi.

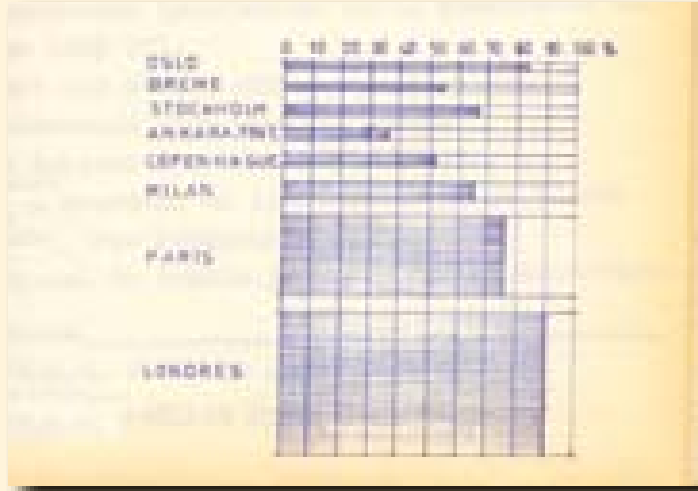


Ulus'ta minibusle taşıma sonuçları.

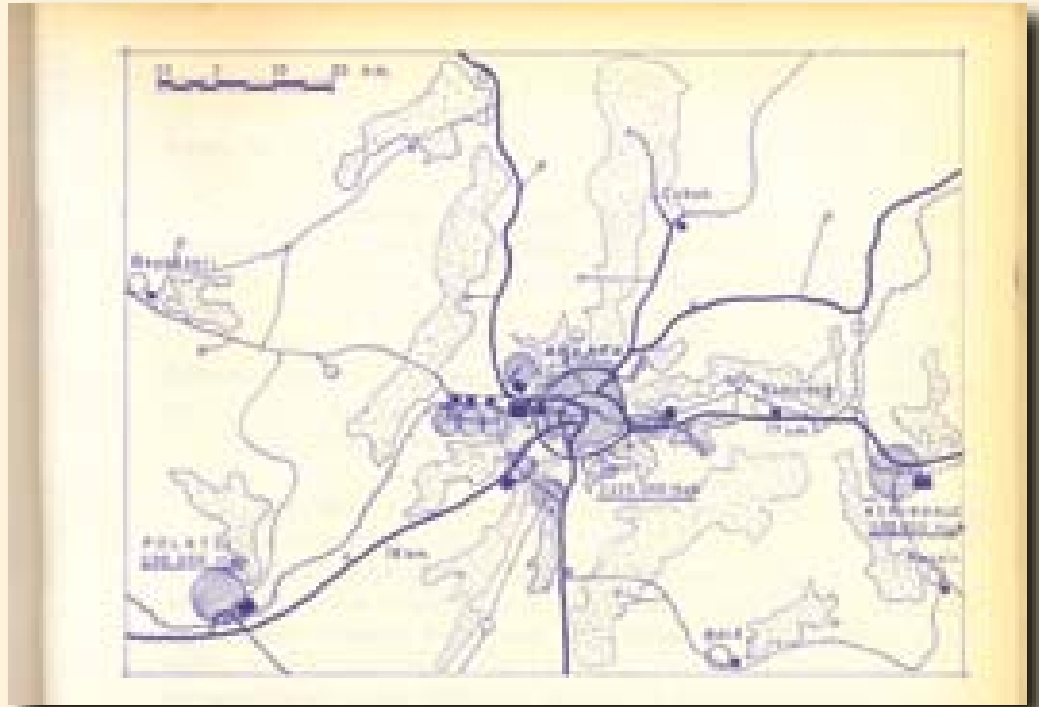


Atatürk Bulvarı'nda yayalar ve taşıtlar.

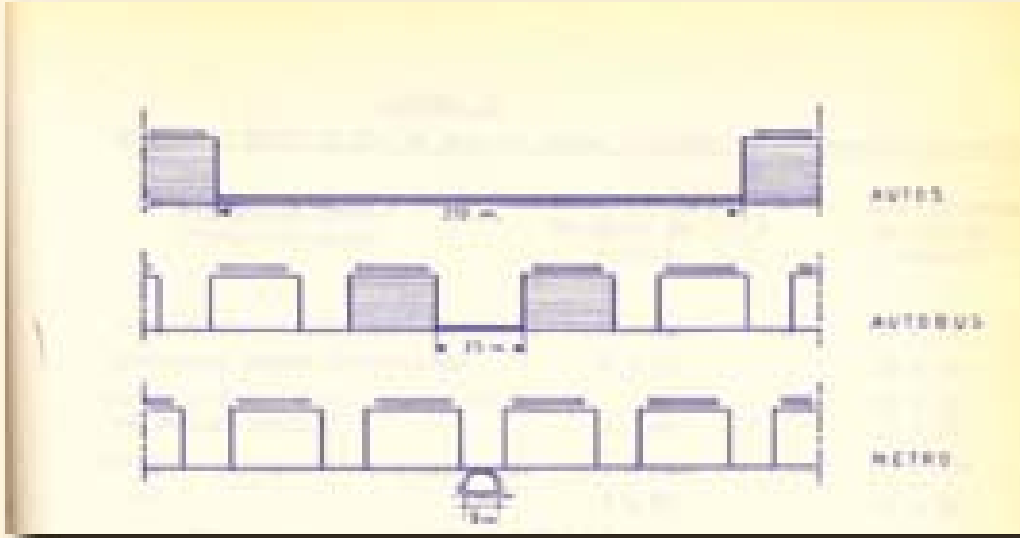
PLANLAMA
2005/4



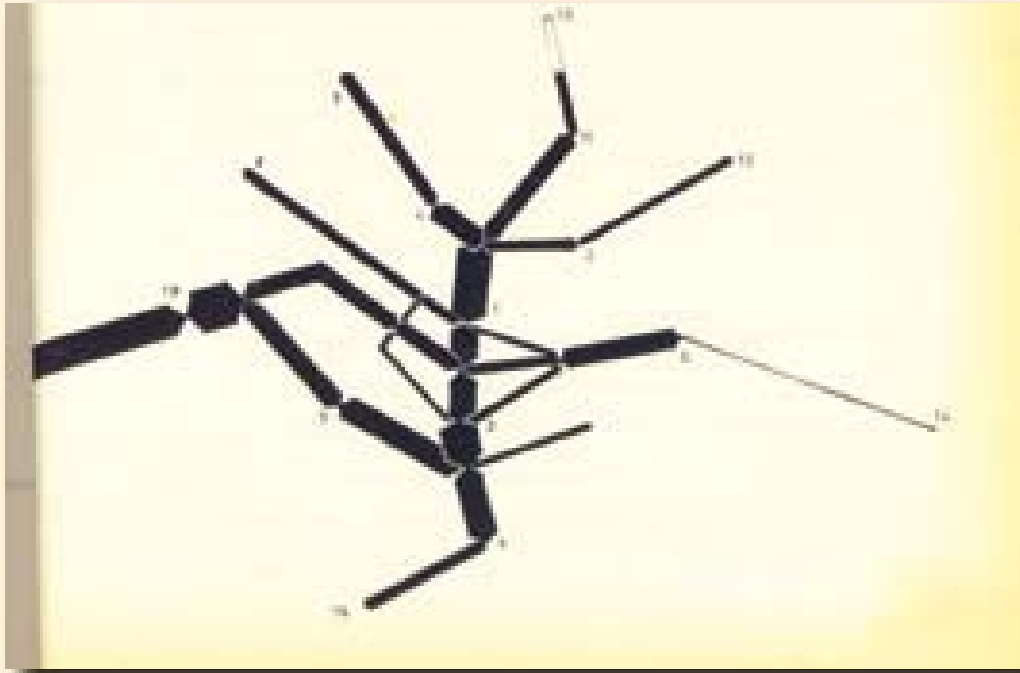
Kentlerde toplu taşıma ile yolculuk oranları. Ankara en sonlarda.



Ankara için desantralizasyon önerileri.



Önerilen toplu taşıma sistemi. Asılı Metro. 50.000 yolcu/saat için gerekli yol genişlikleri. Özel otomobil için- 210 metre, otobüs için 35 metre (minibüs için dört katı).



Önerilen metro güzergahları ve hesaplanan pik saat yolcu sayıları.

Gökçek'in Ankara'yı Neo-Liberal Rövanşçılıkla Yeniden Kuruşu

Dr., Mersin İBBF,
Kamu Yönetimi

A. Ekber DOĞAN

Partilerin ekonomi politikalarının benzeştiği, 1990'larda yaşam tarzına ilişkin farkların önem kazanması, toplumsal yeniden üretimin en etkili kamusal aktörü sayılan belediye başkanlarını da Türkiye siyasetinde önemli birer siyasal figürlere dönüştürdü. Özellikle ekonomik olanakları görece geniş büyükşehir belediyelerin başkanlıklarını yapmış olan Tayyip Erdoğan ve Murat Karayalçın bunun en bilinen örnekleridir. Melih Gökçek de Fazilet Partisi'nin 2001 yılında kapatılmasından sonra bağımsız kalınca 2002 sonuna kadar gölge genel başkanı gibi bir konumda olduğu Demokrat Parti'yle şansını denemiş ancak pek başarılı olamamıştır. Bunun kimi kişisel yetersizliklerinin yanında önemli bir nedeni, Ankara'da seçimleri kazanmasına yetse de Türkiye genelinde olumsuz bir imaj yaratan egemen neo-liberal belediyeçilik anlayışını saldırgan bir rövanşçılıkla yaşama geçirmesidir.

Gökçek gibi doktriner İslamcı olmayan birini aşırı sağcı bir rövanşçı stratejiye iten şeyin Ankara'nın kentsel gelişim ve belediyeçilik geçmişi olduğu söylenebilir. Bu geçmişin bir ucu Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara'nın imarına modern Türkiye'nin vitrini olarak özel bir önem verilmesine; diğer ucu ise 1970'lerde gelişen yeni/demokratik belediyeçilik hareketinin düşünsel ve pratik anlamda en gelişkin yeri olmasına gider. Her ne kadar, Cumhuriyetle birlikte Türkiye'de merkezi devletin ve onun mekansal temsil projesinin çekirdeği Ankara, birçok sosyal bilim çalışmasına konu olmuşsa da, Gökçek'in taşralı muhafazakarlığı davet ettiği Ankara'da nasıl olup da uzun süredir kent yönetimini elinde tutabil-

diği gerçeği hak ettiği biçimde ele alınmamıştır. Çalışmamızda konuyu Melih Gökçek döneminde belediyenin sosyo-mekansal pratiğini kendisinden önceki belediye yönetimleri ve seçildiği Refah Partisi'nden diğer belediyelerle karşılaştırarak, dünyadaki egemen neo-liberal belediyeçilik örnekleriyle ilişkilendirerek ortaya koymaya çalışacağız.

1994 Seçimlerine Gidilirken Türkiye

Önceki yerel seçimlerle karşılaştırıldığında 1994 seçimlerine bambaşka bir havada girildi ve bu seçimler belediyeçiliğe dair en az şeyin tartışıldığı, vaat edildiği bir seçim oldu. Bunda etkili olan ve seçim öncesi atmosferi karakterize eden beş önemli gelişme göze çarpmaktadır: İşçi hareketinin ulusal-uluslararası gelişmelerin etkisiyle '90'ların başlarındaki kazanımlarına razı olup siyasal bir sıçramanın eşiğinden dönmesi; 1989-1992 arasındaki işçi ücretleri ve tarımsal ürün fiyatlarındaki artışlarla, savunma giderlerinin kamu borçlanmasıyla karşılanmaya çalışılması nedeniyle yaşanan ekonomik kriz; Türk Silahlı Kuvvetleri ile PKK militanları arasındaki çatışmaların kısmi bir iç savaşa dönüşmesi; merkez sağ ve solun DYP-SHP koalisyon hükümeti dönemindeki (Kürt sorununun çözümü ve ekonomi politikaları gibi önemli başlıklardaki) başarısız pratiğiyle yaşanan siyasal saçaklanma; bu saçaklanma içinde RP'nin yükselişi.

Aslında 1991'de yapılan genel seçimler sınıf hareketinde ve sol siyasette yaşanan ve ileride derinleşecek gerilemenin habercisi gibiydi. Solun

en güçlü ve özellikle örgütlü sınıf kesimi üzerinde belli bir etkisi olan partisi SHP, 1989'daki oylarından yüzde 8'ini kaybetmiş; birinci parti konumundan üçüncü sıraya gerilemişti¹. Merkez sağa gelince: iki karizmatik liderinden (birinin ölmüş, birinin de Cumhurbaşkanı koltuğuna oturmuş olması nedeniyle) yoksun kalmış bu partilerde de bir tıkanma göze çarpıyordu. 1993'te yaşamını yitiren Özal'ın mirası ANAP'ın ilk kez Özal'dan ve hükümet olanaklarından yoksun gireceği bir seçim olması ve partideki liberal çizginin, diğer önemli çizgi olan muhafazakarların bir kısmının Özal'ın ölümünden sonra Refah Partisi'ne yönelmesiyle birlikte, kentli burjuva ve yüksek gelirli küçük burjuva kesimlerden oluşan bir tabana sıkışıp, taşra kentleri ve muhafazakar kesimler arasında gerilemesi öngörülebilir bir gelişmeydi. Koalisyonun büyük ortağı DYP de 1994 seçim sonuçlarının ortaya koyduğu gibi SHP'yle Kürt sorunu, savaş ve ekonomik sorunlar, enflasyon konularındaki olumsuz sicili nedeniyle Doğu ve Güneydoğu'nun kır ve kentlerinde ve büyük kentlerin emekçi mahallelerinde yaşayanlar nezdinde ciddi bir yıpranma yaşamıştı.

Merkez sağ ve özellikle de soldaki gerilemeyle birlikte, ortaya çıkan boşluğu 1991'de yaptıkları "kutsal ittifak"la yüzde 16,9'a ulaşan radikal sağın iki partisi RP ve MHP'nin dolduracağı, siyasal sistemde birbirine yakın kitle desteğine sahip çok sayıda partinin bulunacağı ve egemen siyasetin sağ yanının güçleneceği bir saçaklanmanın yaşanacağı seçimden çok önce yaşanan gelişmelerle görülebiliyordu².

Doğu bölgelerinde şiddetlenen silahlı çatışmaların seçim öncesi ve sonrası süreçte siyasal yelpazenin şekillenmesinde ciddi etkileri oldu. MHP gibi siyasal öznelere bu ortamın, özellikle sağın geleneksel olarak güçlü olduğu kimi orta Anadolu ve Karadeniz kentlerinde, asker uğurlama ve asker

cenazelerin siyasallaşma aracı olarak kullanıldığı görüldü. Ancak sadece onlar da değil, hükümetin büyük ortağı DYP'nin bütün seçim propagandaları da partinin "bölücü terörle mücadele"deki başarısını işliyordu. Seçim öncesinde -12 Şubat 1994'te- düzenlenen Tuzla Tren İstasyonu saldırısı ardından 3 Mart'ta Demokrasi Partisi (DEP) milletvekillerinin dokunulmazlıklarının kaldırılmasıyla sonuçlanan sürecin de DYP'nin oy oranı açısından yüzde 21,4'le birinci parti olmasında, MHP'nin yüzde 7,95'e yükselmesinde önemli payı oldu.

Merkezin daha sağ bir çizgiye kaydığı bu süreçte aşırı sağın partileri arasında öne çıkarsa, RP olmuştur. RP'nin seçimler sonucunda varolan kitle tabanını koruyarak büyükşehirlerin yarısını, Doğu ve Güneydoğu kentlerinin çoğunu kazanmasının başlıca nedenleri; ulusal ve uluslararası gelişmelerle sosyalist düşünce ve sol siyaset gerilerken, bütün dünyada yükselişe geçen kimlik siyasetlerinden biri(ncisi) olarak siyasal İslam³'ın kurumsal siyaset düzleminde en önemli temsilcisi olması, modern teknikleri üst düzeyde kullanarak sandık komitelerine kadar inen örgütlü-militan bir mahalle çalışması yaparak cami çevresi ve taşrayla sınırlı bir parti konumundan çıkması, kimi yoksul mahallelerde bu militan çalışmasını 1991'den sonra yardım etkinlikleri biçiminde örgütleyerek adeta bir "sosyal yardım ve dayanışma örgütü" gibi çalışmaları (Erder ve İncioğlu, 2004: 549), yine aynı yaşam çevrelerinde güçlenen geleneksel-kültürel ilişki ve eğilimlere, diğer siyasal aktörlerden daha esnek yaklaşarak buralardan en fazla destek alan kesim olmaları (Tuğal, 2002: 65), partiye yakın sermaye sahiplerinin kurduğu MÜSİAD'ın 1990'lardaki hızlı gelişmesi (Buğra, 2004, Çınar, 1997), bu kadronun, savaşa ya da teröre karşı, din kardeşliği/şeriat biçiminde alternatif bir söylem geliştirmesidir⁴.

¹ Bunun yanında, bu partinin 1991 seçimlerine göre bir dezavantajı da merkez soldaki rakiplerine DSP'den başka eski SHP genel sekreteri Deniz Baykal'ın başında bulunduğu CHP'nin eklenmesiydi.

² RP'nin birinci parti olarak çıktığı 1992'de yapılan yerel ara seçimler bu durumun somut bir habercisiydi.

³ Kimi zaman İslamcılık olarak da adlandırılan, Siyasal İslam, ister radikal (köktenci), ister reformcu olsun İslam'ın devlet ve toplum düzeninde egemen ideoloji olmasını savunan siyasal görüş, akım ve örgütlenmelerin genel adıdır. Bu konuda çalışan önemli isimlerden biri olan Haldun Gülalp, İslamcılığın salt dinselliğin yükselmesi olarak anlaşılamayacağını, onu esasen bir ideoloji, bir siyasal mücadeleyle meşrulaştırma aracı olarak ele almak gerektiğini belirtmektedir (2003: 39).

⁴ DEP'nin seçime bir ay kala boykot kararı almasıyla, RP ve adayları Kürt kökenli Sünni-Müslüman kesimlerin yoğun desteğini kazanmıştır. RP siyasal İslamcılığın ideolojik-kültürel hegemonyasının açtığı geniş siyasal manevra alanı içerisinde bir yandan Kürt kimliğini kabul ederken bir yandan da "aynılıkçılığa" karşı bir bütünleştirme önerisi ortaya koymuştu. Konunun uzmanları 1993'teki parti kongresinde dillendirilen bu önerinin aynı kongrede bazı emekli askerlerin RP'ye katılımıyla dengelenmeye çalışıldığını belirtmiştir (Köfteoğlu, 1993: 12). Egemen sermaye bloğunun da seçim sürecine ilişkin bölgesel öncelikleri (en başta seçimlere katılımı teşvik ederek boykot çağrısını boşa çıkarmak) nedeniyle bu siyasete destek verdiği, bu yüzden RP'nin bu konulardaki söylemlerini uzunca bir süre eşlemedikleri görülmektedir.

Mal ve hizmetleri özelden temin etmenin önem kazanmış olmasıyla “kent işletmeciliği”ne dönüştürülmesi de sosyal demokrat kadroları tıpkı merkez sağdakiler gibi kentsel rantlardan pay alma yoluna sevk ederek yozlaştırmıştır

Gökçek dönemine geçmeden önce son olarak, 1994 yerel seçimlerinin sonuçlarına etki eden belediyeçilikle ilişkili faktörlere kısaca değinmek gerekiyor. Bu faktörlerin başlıcaları: SHP’li belediyelerin hem katılımcılık (demokratiklik), toplu tüketimi kentlilerin geçimini ucuzlatacak biçimde kolektifleştirme (sosyallik), üreticilik, kamu-culuk gibi başlıklarda vaatlerini ve kendisinden beklenenleri yeterince yerine getirememeleri, SHP’nin 1994 seçimlerinde bu başlıklarda önceki dönemin bile gerisine düşen bir programla, bu süreçte evrildikleri seçkinciliği yansıtan adaylarla seçmenlerinin karşısına çıkmış olmasıdır. Bu dönemde SHP, Ankara, İstanbul gibi büyük kentlerde vaat ettiği belediyeçiliği uygulamak bir yana, belediyeçiliğin; dış krediyle gerçekleştirilen büyük projelerin idaresinin ön plana geçtiği projeci anlayışla ve belediyenin üretebileceği mal ve hizmetleri özelden temin etmenin önem kazanmış olmasıyla “kent işletmeciliği”ne dönüştürülmesi de sosyal demokrat kadroları tıpkı merkez sağdakiler gibi kentsel rantlardan pay alma yoluna sevk ederek yozlaştırmıştır⁵.

1994-1999 Arasında Ankara’da Belediyeçilik

SHP adayı Korel Göymen karşısında, bir dönem ANAP’tan Keçiören belediye başkanlığı yapmış eski MHP’li kimliğiyle o dönem ciddi bir yükseliş yaşayan milliyetçi kesimin⁶ oylarının bir kısmını da kendisine çeken RP adayı İbrahim Melih Gökçek yüzde 27,3 oyla beş yıllığına Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı seçilmiştir. Gökçek seçim öncesinde medyada pek gözükmemiş, partisinin belediyeçiliğe dair vaatlerine de rastlanmamıştır.

27 Mart 1994 seçimleriyle Türkiye kentsel nüfusunun yarısına yakınına barındıran 16 kent merkezinde yerel iktidara gelen Refah Partisi’nin programında “yerel yönetimler” ya da “mahalli idareler” deyiminin bile geçmediği görülmektedir. Başkan adaylarının pek fazla ön plana çıkarılmadığı seçim kampanyasında, partinin kamusal olarak ne vaat ettiği konusuna gelince; partinin Türkiye’de adil bir düzenin teminatı olduğu

iddiasının ön plana çıkarıldığı görülmektedir. Partinin Türkiye’de özgürlük ve hakların teminatı olduğunun vurgulandığı seçim bildirgesinden, bu adil düzenin hem yoksul kesimlerin ihmal edilmiş ve sahipsiz bırakılmışlığına hem de toplumdaki gerilimler ve ayrışma (parçalanma) dinamiklerine karşı bir çözüm olarak formüle edilmiş olduğu anlamı çıkmaktadır. Bunun dışında, RP’li başkan ve yöneticilerle yaptığımız görüşmelerden edindiğimiz izlenim, “İsrafsız, insafı belediyeçilik” sözünün çokça dillendirilmiş olduğu belediye binasına “Bu kapıdan rüşvet giremez” tabelaları asıldığı yönündedir. Belediyelerin geldikten sonra yaptığı işlerden ortak olarak gözlenenlerden bazılarını bakınca bilinçli biçimde programatik olarak ortaya konmamış olsa da nasıl bir belediyeçilik anlayışına sahip oldukları anlaşılabilir. Bunları, belediyelerdeki personel giderlerini ve çalışanların sayısını Hizmet-İş’te örgütlenmeye zorlayarak hızlı biçimde düşürmek, yoksul mahallelere yönelik yardımları belediye ya da onun paralelinde oluşturulmuş (belediyece formel ve enformel yollardan desteklenen) vakıflar eliyle yeniden örgütlemek, İslami rengi yerelliğe ve başkanın kişiliğine bağlı olarak değişmekle birlikte, modern kültür-sanat pratiklerine, yapılarına karşı, yerel halkın geleneksel-kültürel değerlerine hitap eden uygulamalar geliştirmek (iftar çadırı, camilere yardım, sünnet şölenleri, kırsal yaşama, Osmanlı/Selçuklu kent kültürüne ait motiflerin yeniden yorumlanması) biçiminde sıralayabiliriz. Başlarda parti merkezinin, müfettişleri ve eğitim çalışmaları aracılığıyla belediye yönetimleri üzerinde bir denetim kurmaya çalıştığı anlaşılmaktadır. Ancak daha sonra bu kurumsallaşma ve işleyiş belediye başkanları lehine tıkanmıştır. Bu nedenle, 1994-1999 arasındaki Ankara Büyükşehir Belediyesi’ni yönetenlerin belediyeçilik anlayışının daha ziyade yukarıda sayılan uygulamalar, Gökçek’in kişisel deneyimi ve tercihleri, partiyle (İslamcılıkla) ilişkilendirme biçimi, neo-liberal belediyeçilik politikalar ve uzlaştırmaya çalıştığı sermaye fraksiyonlarının -inşaat ve büyük ticaret sektörlerinden gelenler ön plandadır- isteklerine bağlı olarak gelişmiştir.

⁵ Bu yozlaşmanın sembolü İSKİ skandalıdır.

⁶ 1989’da MÇP olarak yüzde 2,9 oy toplayan bu kesim iki parti -MHP ve BBP- altında girdiği 1994 seçimlerinde toplam 9,2 oy almıştır.

Ankara'da 1994-1999 döneminden beri hakim olan belediyeçiliği tanımlamamızı sağlayacak ve onun 5 yıllık pratiğine yön veren özellik bir tür rövanşçılıktır⁷. Gökçek'in bu rövanşçılığı emek ve modernlik karşıtlığıyla harmanlanmıştır. Söz konusu döneminin Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı'nın modernlik karşıtlığı, açıkça devletin harcını oluşturan ve "İslam'ı kamusal alanın tümüyle dışına çıkaran"(Ocak, 2003:109) Kemalist devrimi karşısına almak yerine, onun 1950'lerin sonlarındaki konjonktürün etkisiyle ilişkilendiği sola⁸ vururken yaptığı kaçamak bir eleştiriydi. 1980 darbesiyle büyük yara alan bu ilişkiye vurmak, toplumsal formasyonda kendisine tanınan alanı genişletmek açısından 12 Eylül darbelerine Türk-İslam senteziyle kültürel-ideolojik bir cephanelik sunmuş milliyetçi-muhafazakar çevrelerin önemli bir hegemonya stratejisidir. Hele karşısındaki en önemli siyasal rakip bu ilişkinin taşıyıcısı olmaya çalışıyorsa.

Bir milliyetçi-muhafazakar siyasetçi olarak Gökçek de belediye başkanlığı sırasında bu stratejiyi uygulamaya çalıştı. Onun modernleşme karşıtlığı da tıpkı ekonomide liberal, kültürel olarak İslamcı bir çizgi izleyen Özal gibi gücünü esas olarak emek karşıtlığından, neo-liberal politikaları uygulamadaki kararlılığından alıyordu. Dolayısıyla, Gökçek, temsilcisi olduğu milliyetçi-muhafazakar kesimler -sınıfsal olarak en genel anlamda taşra sermayesiyle ve geleneksel küçük burjuvaziyi imler- adına, 1970'lerden beri Ankara'da güçlü bir etkisi olmuş sosyal demokrat belediyeçilik geleneğinin (emekten yana, modern kent kültürünü toplumsallaştırabilmiş) rövanşını almaya çalışıyordu.

Ancak, bu rövanşçılık aynı dönemin Şanlıurfa Belediye Başkanı Hasan Hüseyin Ceylan'ın: "Bu vatan bizimdir... Rejim bizim değildir. Kemalizm başkalarınındır... Türkiye yıkılacak beyler!", Kayseri'nin sonradan görevden alınacak belediye başkanı Şükrü Karatepe'nin "Müslümanlar

içinizdeki kin ve nefreti eksik etmeyin" sözleriyle ya da İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Tayyip Erdoğan'ın Cevat Örnek'in 'Kubbeler miğfer/Camiler kışla/Müminler asker...' şiiriyle bezenmiş konuşmasıyla kendisini dışa vuran siyasal İslamcı bir duruşa denk düşen cepheden bir rövanşçılık değildi. Esasen İlim Yayma Cemiyeti ve Aydınlar Ocağı (Türk-İslam sentezinin entelektüel mutfağı), Akit, Türkiye gibi kimi gazeteler, kimi Nurcu cemaatlerce yeniden üretilen "lütufkar bir protesto/muhalefet"⁹ tarzıydı. Cumhuriyeti kuranların modern bir ulus-devlet ve burjuva toplumu yaratmak için yaptıklarıyla mağdur edildiklerini düşünen kesimlerin temsilciliğine soyunan bu lütufkar muhalefet, bir yandan ne kadar devletçi ve düzene sadık olduğunu her fırsatta göstermeye çalışırken, bir yandan da Cumhuriyet'in unutturmaya çalıştığı geçmişi -Osmanlı'yı-, modern toplumsal ilişkiler ve kültürün baskıladığı geleneksel-kültürel ilişki ve tavırları günümüz koşullarına uygun biçimde geri çağırarak bir kültürel mantığı egemen kılmaya çalışmakta. Bunun karşısındaki laiklik ve modernleşmeyi emek yanlılığıyla birleştirerek toplumsallaşmasını sağlayan aktör olarak sosyal demokrasiye -1965 sonrası CHP çizgisine-, onun bıraktığı birikimlere ve genel olarak da sol düşünceye vurmak, bu yüzden milliyetçi-muhafazakar çevreler için geçmişin rövanşı almak anlamında çok işlevsel olmuştur.

Zamanla egemen neo-liberal kentsel politikaların bir parçası olan dünya kenti söylemlerinin ve 28 Şubat sürecinin etkisiyle olsa gerek, Gökçek yönetiminin sosyo-kültürel boyutuna pek fazla girmeden fiziksel ve teknik anlamda bir modernleşme söylemini ön plana getirmeye başladığı görüldü (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2000). Bunu Ziya Gökalp'ten beri, muhafazakar/gelenekçi çevrelerin savunageldiği ve "Batı'nın kültürünü almadan tekniğini almak"la özetlenebilecek sentezci modernleşme yaklaşımının bir tezahürü olarak değerlendirebiliriz.

⁷ Rövanşçılık kavramını Gökçek'ten bir yıl önce (1993), 1970'lerden beri Amerika ölçülerinde görece özgürlükçü ve sosyal adaletçi çizgiyi temsil eden Demokrat Parti'lilerce yönetilen New York'un Belediye Başkanlığı'na seçilen aile değerlerini, güvenlik kaygılarını, dini değerleri ön plana getiren, polisin yetkilerini arttırmaya çalışan, alt kimliklere karşı ayrımcı, neo-liberal Cumhuriyetçi Rudolf Giuliani'nin pratiğini tanımlamak için kullanan Neil Smith'den (1999) almaktayım. Smith'in neo-liberalizmin rövanşçılığına ilişkin New York örneği üzerinden getirdiği bu kavramsallaştırma sonrasında Gordon Macleod (2002) ve Phil Hubbard (2004) gibi araştırmacılar tarafından da kullanılmıştır.

⁸ Söz konusu süreçte başlayan bu ilişki 1960'ların bahsettiğimiz reformist bürokrasi-büyük sermaye ittifakıyla gelişmiş, daha sonra da Kemalizm'in partisi CHP'nin ortanın solu yönelimiyle kurulu siyasetinin bir parçasına dönmüştü.

Gökçek başkanlığındaki RP'li yönetim anti-demokratikliğinin yanında, personel giderlerini düşürmek için yaptığı uygulamaları rövanşçı bir dille, politikleştirerek yaşama geçirmiştir

Belediye meclisinde partisi 22 sandalyeyle azınlıkta -toplam sandalye sayısı 63'tür- olmasına rağmen Gökçek bütün sağın, belediye'deki ortak adamı kimliğine oynamayı burada da sürdürmüş, bunda da belli bir başarı elde etmiştir. Bu bağlamda, Gökçek'in SHP -daha sonra CHP olacaktır- dışındaki "muhalif"lerini pek çok önemli konuda yanına çekerek belediye meclisinden yana fazlaca sorun yaşamadığı belirtilmektedir (Eren, 1997:7). Yine Gökçek, başkan olduktan sonraki 15 Nisan 1994 tarihli ilk belediye meclisi toplantısında meclisin çoğu yetkisini üzerine alma girişiminde bulunmuştur. 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Yasası'yla belediye meclisi karşısında zaten oldukça güçlü olan başkanın tek adam yönetimine yol açacak olan söz konusu yetki devri idare mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Ancak, Gökçek buna rağmen istediği kararları meclisin onayı olsun ya da olmasın uygulamaya geçirmekten çekinmemiştir. Bu nedenle, 1994-1999 arasında Ankara kent yönetiminin başında bulunan anlayışın başta gelen özelliklerinden biri anti-demokratikliğidir. Katılımcılık açısından bakıldığında, Karayalçın dönemindeki mekanizmaların terkedilmiş olması bir yana, diğer RP'li kimi belediyelerin yaptığı halk toplantıları, mahalle toplantıları, muhtarlar meclisi gibi halkla ilişkiler etkinliği biçiminde örgütlenen mekanizmaların Gökçek döneminde uygulanmadığı da görülmektedir.

Gökçek başkanlığındaki RP'li yönetim anti-demokratikliğinin yanında, personel giderlerini düşürmek için yaptığı uygulamaları (işten atma ya da çıkmaya zorlama, sendika değiştirmeye zorlama gibi) rövanşçı bir dille, politikleştirerek yaşama geçirmiştir.. İşten çıkarılanların -1994-1999 arasında 1430 işçi (Başar, 1999: 218)- Karayalçın döneminde belediyeye partizan bir anlayışla alınmış insanlar olduğu ve çalışmadan maaş aldıklarının propagandasıyla yapılması, bunların yerine alınanların -1994-1999 arasında 632 işçi (Başar, 1999: 218)-¹⁰ partizanca seçilmesi ve

işten çıkarmalara karşı direnenlere, Bel-Beton'da, AŞTİ'de grev yapanlara karşı adam getirtip saldırtmak (Başar, 1999) bu rövanşçılığın somut biçimleriydi. Özellikle 1994 yılında yapılan bir belediye meclis toplantısı sırasında işten atmaları protesto eden işçilerin karşılaştığı fiziksel şiddet bu tip uygulamaların açık bir örneği olmuştur. İşten çıkarılamayanlar ise farklı birimlere sürülerek ya da idari cezalar verilerek istifaya zorlanmıştır. Dönemin personel giderlerini azaltma politikasının bu şekilde yaşama geçirilmesiyle Ankara Büyükşehir Belediyesi bünyesinde çalışan personelin sayısı beş yılda 8276'dan 6794'e gerilemiştir (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2000: 151)¹¹. Belediyedeki sendikal örgütler DİSK-Genel-İş ve Tüm-Bel-Sen'in üye ve yöneticilerine de baskı yapan Gökçek, yeni işe aldığı kişilerin de yardımıyla RP'ye yakınlığıyla bilinen Hak-İş'e bağlı Hizmet-İş Sendikası'nı Ankara'da toplu sözleşme yapmaya yetkili hale getirmiştir. Bu personel politikasının diğer bir ayağını da belediye hizmetlerinin artan ölçüde taşeron firmalara yaptırılması oluşturdu. Bütün bu uygulamaların sonucunda, hem belediyenin personel sayısı, ücretler ve sosyal hakların toplamından oluşan personel giderleri düşürülmüştür.

Belediye çalışanlarına karşı bu davranışlarıyla emek karşıtı bir tutum içinde bulunduğu görülen RP'li belediye, kentsel işgücünün yeniden üretimiyle ilişkili toplu tüketim hizmetlerini de pahalı hale getirmiş ve özel girişimcilerin bu hizmetlerdeki ağırlığını artırmıştır. Toplu taşıma, içme suyu, kömür fiyatlarının enflasyonun üzerinde artırılması, tonu 90 dolara mal olabilecek Güney Afrika kömürünün aracı şirket karları ve BELKO karı eklenerek 190 dolara satması, doğal gazı bakanlık tebliğinden fazla arttırmak için Danıştay'a başvurması, doğal gaz sayaçlarının Alfagas isimli şirkete yüksek fiyatla ve dolara endeksenerek sattırılması gibi uygulama örneklerinde (Çakar, 1999: 65-67; Miser ve Erbektaş, 1999: 74-80) görüldüğü

⁹ "Lütufkar protesto" kavramını da Kahire'de çalışan kadınlar arasında türban takmanın çalışmayı iffetsizlik olarak gören erkek egemen yaklaşımların tepkilerinden azade olmak saikiyle yaygınlaştığını bunun da bütünsel olarak lütufkar bir protesto stratejisi anlamına geldiğini savlayan Alene Elowe Macleod'un yazısından ödünç alıyorum(1997: 319).

¹⁰ Memurlardan da işten çıkarılanlar olmuşsa da bunlar, 657 sayılı Devlet Memurluğu Kanununun sağladığı iş güvencesi sayesinde idare mahkemelerinin kararlarıyla görevlerine iade edilmişlerdir. -memurlar arasında yedi kez işten atılıp mahkeme kararıyla dönmüş olanlar bulunmaktadır-.

¹¹ Aynı şekilde, Ankara'nın su ve kanalizasyon işlerini yürüten yarı özerk bir belediye şirketi olan ASKİ'de de personel sayısı 4018'den 3708'e düşürüldüğü görülmüştür (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2000: 165).

üzere toplu tüketim hizmetlerinin fiyatlarının yüksek tutulduğunun, kamusal hizmet fiyatlandırmasından uzaklaştırıldığının göstergesidir. Özel hizmetmişçesine yüksek fiyatlarla sunulan bütün bu kamu hizmetlerinde kayırmacılık ve yolsuzluk iddiaları gündeme gelmiştir (Miser ve Erbektaş, 1999). Dolayısıyla, Gökçek döneminde belediye üretici, kaynak yaratıcı, kamu yararını düşünen bir kamu kurumu olmak bir yana, toplu tüketimi belediye örgütlese de mal ve hizmet üretim sürecini olabildiğince parçalayıp, özelden sektörden piyasadan satın alan¹² ve onu piyasanın üzerinde fiyatlandıran bir tekellerci şirket gibi davranmıştır. Hizmetlerin pahalılığı, toplu taşımacılıkta görüldüğü gibi özel sektörün ağırlığının artırılması, mal ve hizmet üretiminin büyük oranda ihale yoluyla yaptırılması, SHP'li belediyelerin son yıllarıyla başlatılabilecek "kent işletmeciliği" mantığının RP'li belediye tarafından da benimsendiğini göstermektedir.

Her ne kadar, RP çizgisinden belediyelerin yoksula yardım faaliyetlerini kurumsallaştırdıkları için kimi araştırmacılarca (Tosun, 2004; Erder ve İncioğlu, 2004) sosyal belediyecilik anlayışına sahip oldukları söylene de bu sosyallığın ikincil bölüşüm ilişkilerine belediyecilik hizmetleri yoluyla müdahil olarak sosyal adalete hizmet eden bir yaklaşım olmadığını vurgulamak gerekir. Bu nedenle, sosyal bir anlayıştan uzak oldukları görülen bu belediyeler --Gökçek'li Ankara belediyesi de bunun bir örneğidir-- kentsel işgücünün yeniden üretimini esasen iki boyutlu bir biçimde örgütlediler. Düzenli, güvenceli işlerde çalışan emekçilerin geçimini yukarıda anlatılan uygulamalarla pahalılaştırırken, güvencesiz işlerde,

düzensiz işlerde çalışan, işsiz, marjinal işler yapan bu yüzden gelirleri oldukça düşük yoksul emekçi kesimlerin ve ihtiyaç sahiplerin yararlandığı Halk Ekmek fiyatlarını ucuz tutmak, bunların bir kısmına gıda-yakacak yardımları yapmak veya bu yardımları örgütlemek¹³. Mehmet Emin Gerger'in 1996'da kendisiyle yaptığı söyleşide her gün 25 bin kişiye yemek yardımı yaptıklarını söyleyen Gökçek'in (1996: 89)¹⁴, aynı çizgiden pek çok belediye yönetiminin yaptığına benzer biçimde, dini bayramlarda belediye otobüslerini ücretsiz yapmak, Ramazan ayında iftar çadırı kurarak yemek dağıtmak gibi kendi muhafazakarlığını-dindarlığını vurgulayan yeni toplu tüketim hizmetleri sunmaya başladığı da görülmektedir. Söz konusu vurgunun camilere, dini vakıflara ve bunlara bağlı öğrenci yurtlarına bedava kömür ve ucuz içme suyu sağlamak gibi sonuçları olduğu da belirtilmektedir (Eren, 1997: 36-37)¹⁵. Bu uygulama örnekleri bize, toplu tüketim hizmetlerinin kentsel işgücünün tümüne dönük birer sosyal adalet yaratıcı kamu hizmeti olması niteliğinden uzaklaştırılması, daraltılması anlamında neo-liberalizmin gereklerine ne kadar uygun bir yaklaşım geliştirildiğini göstermesinin yanında, bu hizmetlerin propagandif bir yüzünün de olduğunu anlatmaktadır. Bunun yanında, belediyenin toplu tüketimi ucuzlatmak yerine, yoksulların belli bir kısmına yaptığı yardımları aile bütünlüğünün korunması ve güçlendirilmesiyle gerekçelendirmesinin de gösterdiği gibi, yardımlar ve hizmetlerin belediye yönetiminin muhafazakarlığı-dindarlığının ve hayırseverliğinin bir uzantısı gibi sunulması bu dönem belediyeciliğinin ideolojik yüzünün bir parçası olarak değerlendirilmelidir¹⁶.

¹² Örneğin imar, doğal gaz sayacı, belediyenin yemek dağıtımı, su sayacı okuma (sökme, takma, mühürleme) gibi işlerin; Alfagas (ihaleden üç ay önce kurulmuş), Kevser Proje, Feza Teknik, Tayfur Proje, Muraş A.Ş. gibi şirketlere ihale yoluyla yaptırılmış olduğu belirtilmektedir (Eren, 1997: 50-53).

¹³ 1999 itibarıyla 4000 aileye odun (toplamı 1000 tondur), 8000 aileye kömür, 17500 aileye yılda bir defalıkma olsa da gıda ve temizlik malzemelerinden oluşan paketler dağıtılmıştır (Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2000: 108)

¹⁴ Belediyenin 1999 faaliyet raporundan bu yemek yardımlarının ekmeğe yardımına dönüştürüldüğünü ve günde 100 bin ekmeğe dağıtıldığını anlıyoruz (2000: 108).

¹⁵ Belediye meclis üyesi Eren bu uygulamaların nasıl gerçekleştirildiğini şöyle anlatıyor: "Gökçek, Zabıta müdürlüğü aracılığıyla sıkı bir denetim uygulayarak, kaçak kömüre karşı bir savaşım başlatıyor ve her gün tonlarca kaçak kömüre el koyuyor. (...) Sonra bu kömürü ilgisinin elinden alıp, Safa Eğitim Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı, Milli Gençlik Vakfı gibi vakıfların istemi doğrultusunda bazı kişi ve kuruluşlara, tarikat yurtlarına "kömür yardımı" olarak veriyor." Eren 1994 Kasım'ında önlerine getirilen "Cami, mescit, kuran kursu ve bazı yurtlardan su ücreti alınmaması..." önerisinin ANAP, MHP ve DYP'li meclis üyelerinin oylarıyla kabul edildiğini belirtmektedir (1997: 36-37).

¹⁶ Yalnızca Gökçek'li Ankara belediyesine özgü olmayan bütün bu uygulamaların ciddi bir ideolojik etkisi olmakta, -topluların tüketiminin örgütlenmesine ilişkin belediye hizmetlerinin kentteki emekçi sınıfların toplumsal-ekonomik haklarının bir parçası olduğunu gösterecek aktörlerin güçsüz olduğu bir ortamda- RP çizgisinden belediyeler ve onunla ilişkili içinde bulunan İslamcı örgütlenmeler kent emekçilerinin yoksul kesimlerini bir toplumsal katman olarak kendisine kolayca entegre edebilmektedir.

Gökçek'in Ankara Büyükşehir Belediyesi'ndeki ilk dönemi olan 1994-1999 yılları arasında yol yapım-bakım işlerine büyük paralar ayırarak, hem bu alandaki büyük firmalara hem büyük sermayenin kentin çeperlerine kurduğu uydu kentlerin kente katılmasına, hem de özel otomobil sahipliğini arttırmaya yönelik işlerle büyük sermayenin kentte büyütülmesine hizmet ettiği görülmektedir. Bu durum, ANAP döneminde hakim olan, kentsel sistemin ve planlamanın otomobil merkezli bir biçime döndürülmesi politikasına dönüş olarak değerlendirilebilir. Özel araç kullanımını teşvik eden, otomobil merkezliliği geliştirerek yaya hareketlerini engelleyen bu uygulamalar, kentli halk nezdinde köprülülük kavşakların Gökçek'in kendisiyle özdeşleştirilmesine neden olmuştur.

Toplam maliyetlerinin 100 milyon ABD dolarını bulduğu belirtilen (Miser ve Erbektaş, 1999:38) bu işlerle (10 köprülülük kavşak, 1 tünel, 11 alt ve üst geçit) kentin fiziksel dokusu oldukça değiştirmiştir. Çoğu hakkında yapılmaması yönünde alınan mahkeme kararlarına karşın bitirilen (Eren, 1997) bu köprülülük kavşak uygulamalarıyla kent merkezinde özellikle yayaların dolaşımı oldukça güçleşmiş kentin estetiği de aynı oranda bozulmuştur (Uyar, 1999: 48-50). Başka bir deyişle, söz konusu uygulamalarla yayalar kent merkezinde bir yerden bir yere giderken alt veya üst geçitleri kullanmak zorunda kalmakta, kentin hem estetik görünüşü bozulmakta hem de merkezdeki araç yoğunluğunu arttırdığı için trafik sorununu daha çözümsüz bir hale getirmektedir.

Yeni belediyecilik hareketinin kente kazandırdığı Hitit Güneşi'nin yerine, kendi milliyetçi muhafazakar ve teknolojist estetik anlayışının yansıması olan Ayyıldız, Cami, ve Atakuleyi birleştiren yeni bir sembolü geçiren Gökçek yönetiminin kentin fiziki dokusunda değişiklik yaratan diğer bir işi de estetik anlayışı ve peyzaj düzenlemelerindeki farklılığıdır. Bu düzenlemeleri; Atatürk Bulvarı'nın Bakanlıklar ve Sıhhiye arası bölümündeki orta refüjleri zincirlemek, Osmanlı-Selçuklu tarzı sebiller yapmak, İslami anlayışta put olarak görülen heykeller yerine parkları ve kavşakları seramik vazo, çaydanlık (firmanın ismi de konularak), kedi, köpek, Pamukkale, Kapadokya mağaraları

taklitleri gibi figürlerle süslemek, bayrak direği gibi anıtlar dikmek, İslam kentlerine özgü sayılan fiske ve su havuzlarını bulduğu her yere yerleştirmekle özetleyebiliriz. SHP'li belediyenin Yüksel Caddesi'ndeki insan hakları heykeli, Olgunlar Sokak'taki madenci heykeli, kavşak ve refüjlerdeki Ankara Keçisi heykelticiklerini da akılda tutarak değerlendirdiğimizde, varolanların yanına rasgele eklendiği için kente post-modern bir hava da kattığı söylenen (Doğanay, 1999:9) bu gibi yeni peyzaj düzenlemeleri ve sembol değişikliği, kentin sosyal mekanlarında belediyenin Gökçek'in rövanşçı sağıcılığı, piyasacılığı ve RP'yle (İslamcılıkla) ilişkilendirme biçiminin şekillendirdiği bir kültürel mantığın farklılığının yansımaları olarak değerlendirilebilir. Bu noktada son olarak, belediyenin kültürel mantığını anlamak açısından yerel iktidarının ilk günlerinde, Altınpark'ta yaşanan ve simgesel anlamı önemli sayılabilecek bir olaya değinmek gerekiyor. Bu olay, Gökçek'in Altınpark fuar binalarının arasındaki çıplak kadın erkek figürü önünde yaptığı medyatik çıkışı. "Ben böyle sanatın içine tüküreyim" diyen Gökçek için bu olay kendisine oy vermiş milliyetçi-muhafazakar kesime onlar gibi ne kadar modernlik karşıtı, ne kadar rövanşçı olduğunu göstermesinin vesilesi olmuştur¹⁷.

Aslında bu yapılanları, Ramazan'da yapılan etkinliklerle, mehter takımları ve benzeri sosyokültürel etkinliklerle, Keçiören, Sincan gibi son dönemde -Gökçek'in sosyo-mekansal ayrımcılık politikalarının da etkisiyle- hızlı bir gelişim yaşayan bölgelerde sosyal mekanların baskın bir milliyetçi-muhafazakar içerik taşımasıyla birleştirdiğimizde bugüne kadar hakim olan mekan temsili projesinden kaynaklanan Ankara imgesinde -laik, ve modern- ciddi gediklerin açıldığını söylemek mümkündür. Kendi dönemine kadar yapılmış olan yapıların çoğuna dokunmamış, kurulu modern sayılabilecek yaşam çevrelerine, kamusal mekan örüntülerine çok fazla müdahalede bulunmamış olsa da, Gökçek kendi Orta Anadolu, Osmanlı, İslamcı, milliyetçi, geleneğe bağlı, modernlik karşıtı ve teknolojist Ankara temsilini varolanın yanına diktikçe kentte yaşayanların Ankara'yı anlamlandırması ve deneyimlemesi farklılaşmaya

¹⁷ Söz konusu yaklaşımın Ankara ve Cumhuriyet modernleşmesine, dönemin tansiyonu yüksek laiklik-şeriat tartışmalarına ilişkin alt anlamları çıkarılabilir ama konuyu uzatmamak için burada kesmek gerekiyor.

devam edecektir. Kendi mekan temsilini diğerinin yerine geçirmeye çalışacak kadar radikal gözükmese de Gökçek, kimi etkinliklerle belli yaşam çevrelerinde kurulmuş geleneksel-kültürel ilişkileri, tavırları ve kültürel pratikleri Ankara'nın kamusal-sosyal mekanlarına da taşımaya, onları görünür kılmaya da çalışmıştır¹⁸.

Sonuç olarak, yerel yönetimlere ilişkin bir programa hatta kavramsallaştırmaya sahip olmayan RP'den seçilen Gökçek başkanlığındaki yönetim 1994-1999 yılları arasında Ankara Büyükşehir Belediyesi'nde ağırlıklı başkanın geçmiş deneyimi, kişisel özelliklerine ve RP ile ilişkilenebilecek bir yönetim pratiği sergilemiştir. Bu anlayışın başlıca bileşenleri: katılıma kapalı olma ve bu anlamda tek adamın yetkileri elinde tutması anlamında anti-demokratiklik; belediye çalışanlarını yönetsel, siyasal ve ekonomik yönlere baskı altında tutmak; projeciliği ve piyasacılığı derinleştirerek kurumsallaştırmak; çoğu konuda önce RP sonra milliyetçi muhafazakar çevrelerin lehine partizanlık yapmak; ortaklaşa tüketim hizmetlerini pahalı ve özel ağırlıklı hale getirmek, partizanca ve milliyetçi-muhafazakar bir vurguyla sunmak; yayalar yerine özel oto sahiplerinin hareket yeteneğini geliştirmek; belediye kaynaklarını köprü, geçit, tünel gibi inşaat yatırımlarına akıtmak; mekansal dokuyu kendi otoriter-anti modernleşmeci mantığı/tahayyülünün içerdiği kültürel motiflerle bezeyerek 1970'lerden beri kentin toplumsal algılanış ve deneyimlenme biçimine damgasını vuran CHP-SHP geleneğinden belediyelerin birikimlerini, bıraktığı izleri silmeye de marjinalleştirmeye çalışmıştır.

Sonuç

RP çizgisinden gelen diğer belediye yönetimleri gibi neo-liberal belediyeçilik uygulamalarını yok-sula yardım himayeciliğiyle birleştiren Gökçek döneminde belediyeçilik, hem açıkça önceki dönemin emek yanlısı sayılabilecek politikalarına, hem de Ankara'nın kadim modernleşme projesinin 1970'lerden beri sosyal demokrat

belediyeçilikle aldığı yeni biçimin merkezi olmasına karşı bir tepkiyle karakterize olmuştur. Bu rövanşçı tavrın yerel iktidara gelmesini sağlayansa, neo-liberal politikaların yerel düzeyde de galebe çalmasını getiren işçi hareketi ve sol siyasette yaşanan gerileme ve ekonomik kriz olmuştur.

Kendisini diğer kimi RP'li belediye başkanlarının yaptığı gibi açıkça Cumhuriyet dönemi modernleşme projesinin eleştirisi biçiminde ortaya koymayan Gökçek'in rövanşçılığı, onun yerine, başta belediye çalışanları olmak üzere işçilere, sola yüksek oy çıkan mahallelerde oturanlara karşı ayrımcılık ve CHP-SHP belediyeçiliklerinin kentteki izlerini silmeye ya da marjinalleştirmeye yönelik uygulamalarla dışa vurmuştur.

Süreç içinde Ankara'yı modern bir dünya kenti yapmakta olduğunu söylemeye başlayan Gökçek, bu uygulamaları yaparken örtük olarak oy aldığı kesimlerin modernlik karşıtı duygularını okşamaya, onların geleneksel kültürel değer ve tavırlarını Ankara'nın sosyal mekanlarına monte etmeye çalışmaktan da geri durmamıştır. Kent mekanına post-modern bir "herşey gidersen" olarak yansıyan bu monte etme çalışması, beslediği milliyetçi-muhafazakar değer ve tavırları-kültürel-ideolojik hegemonyası için- görünür kılarak kente rengini verme çabası olarak değerlendirilebilir.

Bu çaba ve rövanşçılığın yarattığı gerilimlerin etkisiyle şekillenen kentsel gelişme biçimi Ankara'nın yaşayanlarınca anlamlandırılma biçimini de etkilemiştir. Cumhuriyetin, modernliğin ve sosyal demokrat belediyeçiliğin Ankara'sının yanına, Gökçek'le kent yönetimine taşınan milliyetçi-muhafazakar kesimlerin Ankara'sı eklenmiştir. Bugüne kadar kentin merkezine bu şekilde çağırılmamışların geleneksel-kültürel tavırlarının bu eklenişine, işgücünün yeniden üretimine dönük işlerin sosyal-kamusal maliyetlerini düşürerek yapma ve sermaye birikimine katkı sağlama bakımlarından "güncel ihtiyaçlara yanıt vermede" öncekilere göre başarılı olmasını sağlayan milliyetçi-muhafazakarlığının yan etkileri olarak

Ankara'yı
modern bir
dünya kenti
yapmakta
olduğunu
söylemeye
başlayan
Gökçek, bu
uygulamaları
yaparken
örtük olarak
modern-
lik karşıtı
duygularını
okşamaya,
onların gele-
neksel kül-
türel değer
ve tavırlarını
Ankara'nın
sosyal
mekanla-
rına monte
etmeye
çalışmaktan
da geri dur-
mamıştır

¹⁸ Güven Arif Sargın sadece bu yaşam çevrelerinden biri olan Keçiören'de yapılan kimi işlerin (törenler, sosyo-kültürel etkinlikler, belediye binası, onu çevreleyen mekansal düzenlemeler) bile Cumhuriyet'in laiklik ve modernleşme projesinin orijinal gücünü tamamen yitirmekte olduğunu ve Türkiye'nin nihai geriye gidişinin önemli bir göstergesi olarak değerlendirilebileceğini belirtmektedir (2004: 675).

fazlaca ses çıkarılmamış, bu konularla ilgili olarak Gökçek'in merkezi yönetimden, egemen sermaye bloğundan yana başı çok fazla ağrıamamıştır.

Kaynakça

Başar, M. (1999). "Yerel yönetimlerde çalışanlar açısından bir dönemin perde arkası raporu", Ankara Gerçeği, (211-230), Ankara: TMMOB Makine Mühendisleri Odası.

Batuman, B. (2004). "Türkiye'de kentsel politikanın ortaya çıkışı ve bir toplumsal aktör olarak kentleşme uzmanları (1965-1977)", Praksis, 12.

Bora, T. (1989). "Yerel yönetim, sosyal demokrasi ve sosyalistler", Birikim, 3, 42-52.

Boratav, K. (2004). Türkiye İktisat Tarihi (1908-2002), Ankara: İmge.

Buğra, A. (2004). "Dini kimlik ve sınıf: Bir MÜSİAD-Hak-İş karşılaştırması", Balkan, N. ve S. Savran (Der.), içinde Sürekli Kriz Politikaları 1, İstanbul: Metis.

Cumhuriyet, 16 Mart ve 24 Mart 1989 tarihli nüshaları

Çakar, T. (1999). "Kentsel hizmetlerde ücret politikalarının değerlendirilmesi", Ankara Gerçeği, (65-69), Ankara: TMMOB Makine Mühendisleri Odası.

Çınar, M. (1997). "Yükselen değerlerin işadamları cephesi", Birikim, 95, 52-56.

Doğanay, Ü. (1999). "Türkiye'de siyasal İslam ve kentsel mekanlar: Fazilet(Refah) Partili Büyükşehir Belediyesi'nin Ankara'daki uygulamaları", Çağdaş Yerel Yönetimler, 8 (1), 5-19.

Eren, M. (1997). Ankara'da Gökçek'li Yıllar, Ankara: Zirve Ofset.

Erder, S. ve N. İncioğlu (2004). "Yerel politikanın yükselişi: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deneyimi 1984-2004, İlkin, S. vd. (Der.), içinde İlhan Tekeli'ye Armağan (539-558), İstanbul: Tarih Vakfı.

Ankara Büyükşehir Belediyesi (2000), Faaliyet Raporu 1999. .

Gökçek, M. (1996). "143 Trilyon borcu olan iflas etmiş bir belediye devraldık", M. Emin Gerger (Haz.), içinde Belediye'den İktidara Refah (86-96), İstanbul: Cemre.

Gülalp, H. (2003). Kimlikler Siyaseti: Türkiye'de Siyasal İslamın Temelleri, İstanbul: Metis.

Hubbard, P. (2004). "Revenge and injustice in the neoliberal city: Uncovering masculinist agendas", Antipode, 36, 665-689.

Keyder, Ç. (1987). "İthal ikameci sanayileşme ve çelişkileri", K. Boratav, Ç. Keyder, Ş. Pamuk (Ortak Kitap), içinde Kriz, Gelir Dağılımı ve Türkiye'nin Alternatif Sorunu (13-36), İstanbul: Kaynak.

Köfteoğlu, F. (1993). "Refah'ta değişim rüzgarı", İktisat Dergisi, Sayı 343, 8-16.

MacLeod, A. E. (1997). "The new veiling and urban crisis: Symbolic politics in Cairo", Michael E. Bonine (Der.), in Population, Poverty, and Politics in Middle East Cities, The University Press of Florida.

MacLeod, G. (2002). "From urban entrepreneurialism to a revanchist city? On the spatial injustices of Glasgow's renaissance". Antipode, 34, 602-624.

Miser, B. ve B. Erbektaş (1999). Ankara'ya Ne Oldu?, Ankara: Etki.

Ocak, A. Y. (2003). Türkler, Türkiye ve İslam-yaklaşım, yöntem ve yorum denemeleri, İstanbul: İletişim.

ODTÜ-Stüdyo (1998). Yerel Yönetimlerin Yeniden Yapılandırılması/Cilt 2, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi.

Sargın, G. A. (2004). "Displaced memories, or the architecture of forgetting and remembrance" Environment and Planning D: Society and Space, Vol. 22, 659-680.

Smith, N. (1999). "Which new urbanism?, New York City and the Revanchist 1990s", R. A. Beauregard ve S. Body-Gendrot (Ed.), in The Urban Moment (185-208), Thousand Oaks: Sage.

Sencer, M. (1971). Türkiye'de Siyasal Partilerin Sosyal Temelleri, İstanbul: Geçiş.

Şengül, T. (2001), "Türkiye'de kentleşmenin izlediği yol üzerine: Bir dönemleme girişimi", Kentsel Çelişki ve Siyaset, İstanbul: WALD-Demokrasi Kitaplığı.

Tosun, T. (2004). "AKP ve İngilizlerin Üçüncü Yolu", Radikal 2 (Radikal gazetesinin Pazar eki), 21 Mart 2004.

Tuğal, C. (2002). "Enformalitenin ve İslamcılığın Kenti Yeniden Kuruşu: Hakim Kentin Ötekileri". Birikim, 154, 56-68.

Uyar, B. (1999). "Açık ve yeşil alanlar", Ankara Gerçeği, (44-51), Ankara: TMMOB Makine Mühendisleri Odası.

Yavuz, M. H. (1997). "Political Islam and the Welfare Party in Turkey", Comparative Politics, 30 (1), 63-82.



Başaran Bilgin'in kişisel belgeliğinden

Üç Kitap Bir Kent...

Şehir Plancısı,
ODTÜ Sosyoloji
Yüksek Lisans
Öğrencisi

Özlem ÇELİK

Bir kente girer Marco; bir meydanda, birinin, geçmişte kendisinin olabilecek bir yaşamı, ya da bir anı yaşadığını görür; çok zaman önce, zamanın içinde durmuş olsaydı, ya da çok zaman önce, bir yol sapağında, saptığı yola değil de onun tam karşısındakine sapsaydı ve uzun zaman dolaştıktan sonra dönüp o meydandaki o adamın yerinde durmuş olsaydı, orada, o meydanda o adam değil, kendisi olabilirdi şimdi¹.

İletişim Yayınları'nın Memleket Kitapları dizisine baktığınızda yazındaki yerini bir türlü bulamayan, ancak mevcut bir boşluğa da işaret eden Ankara yazılarının ard arda çıkması hiç de şaşırtıcı değil.. Ancak, bu değerlendirmeyi Ankara İstanbul karşıtlığı üstünden okunmak yanıltıcı olabilir. Her ne kadar 'Yaban'lar ve Yerliler içinde 'İstanbul'a Karşı Ankara' bölümüyle karşılaşsak da başkent seçilirken, hakim kent olan İstanbul'un nasıl da dışarıda bırakıldığına işaret eder. Yeni bir Cumhuriyet kurarken, geçmişin tüm biriktirdiklerinden yoksun yeni bir kentin, bir başkent inşasıdır bu. Bir doktora çalışması olan kitapta, yazar; 'bozkır kasabasından başkent yaratma' nın, ulus-devletin kuruluşu üstünden ve de kentin mevcut halkını 'yabani taşralılar' olarak gören 'yeni Ankaralılar' ın bu çelişkili pozisyondaki sosyo-psikolojik çalkantılarının izini sürmektedir.

Elimizdeki yayınların diğer ikisi olan Ankara'nın Kamusal Yüzleri ve Şehrin Zulası bir kentin kendi yazınının, mekanının dili olmaya, hem görsel hem

de içerik olarak çok zengin bir şekilde sunmaktadır okura. Her iki kitap da Ankara'nın kendine özgü alanlarını irdeler, bize Ankara'nın yüzlerini gösterir. Ankara'nın Kamusal Yüzleri, adının da içinde barındırdığı gibi, 'Başkent Üzerine Mekan-Politik Tezler' den oluşuyor. Derleme olan kitap, bir başkent in kamusal alanını anlamaya, mekanı sosyal bir olgu olarak kavramamıza, bu kavrayışın mekan-politik üzerinden kuruluşuna üç meydanı ele alarak: Kızılay – Ulus - Sıhhiye üstünden kurulur. Kentin belli kamusal alanlarının tartışıldığı kitap, bu tartışma için neden Ankara'nın seçildiğini anlatır bir nitelik taşımaktadır. Yeni Cumhuriyet'in kamusal insanı olan aydınlanmacı modern insanın kurulması sürecinin yeniden irdelenmesi tezinden yola çıkan yazarlar, bunun izlerini Ankara'nın meydanları ve diğer kamusal mekanları üstünden kurmaktadır. Mekanın salt fiziksel bir alandan oluşmadığı ortak yaklaşımı etrafında kurulan yazılar, kenti; toplum, mekan ve politika bağlamında kurarak, bize bir Ankara kitabı sunar.

PLANLAMA
2005/4

¹ Italo Calvino, Görünmez Kentler, İstanbul: Remzi Kitabevi, 1990, s:37.

'Ankara Kalesi, Ankara'da 'şehir ruhu'nun kurtarılabileceği yerdir; şehrin zulasıdır...' sözleriyle özetliyor yazarlar 'Şehrin Zulası' kitabını. Başından sonuna başarılı bir kolajı hatırlatan kitap, bir kentte kalenin anlamını; içinde yaşayanlarla yapılan görüşmelerle açarak ve fotoğrafın dilini kullanmayı önemseyerek göz önüne seriyor kaleyi. Kale, kahramanlarının tanıtıldığı heyecan verici bir öykü gibi anlatılırken, fotoğraflar kendi algınızda yarattığınız imgelemelerinizi sarsmak yerine kaleyi kendi hayal dünyanızda kurmaya olanak sağlıyor. Uzun ve kapsamlı olarak kalenin kuruluşundan bugününe gelişini tartışan bir makalenin hakim olduğu kitap, aynı zamanda kısa ama Ankara'da Kale'ye vurgu yapan yazıların yer aldığı bölümlerden oluşuyor. Kale'nin içinde yaşayanlarla birlikte okunması, mekan olarak kalenin ve kalede yaşamının sırlarına açılıyor.

Memleket Kitapları dizisinin üç kitabı, beraberce okunabilecek, okurken Ankara kentinin farklı dönemlerini mekan-politik ve toplumsal açılardan önümüze seren, bir kentin modernleşme sürecindeki rolünü ve kendi dönüşümünü aktaran nitelikte. Modernleşmenin fiziksel ve söylemsel olarak yıkıcı gücünün bir kent özelinde, üç kitap içinden okunması yazın dünyamıza ciddi bir katkıyı içinde barındırmakta.



PLANLAMA
2005/4

Binalara Nüfus Cüzdanı Bina Kimlikleri ve Envanteri Projesi

TMMOB
Mimarlar Odası
Ankara Şubesi

Bina Kimlikleri projesi Nisan 2003'te, mimarlık kültürünün belgelenmesi ve kent hafızası oluşturulabilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Bina Kimlikleri projesi ile; binalara ait tarihi, mimari bilgilerin, binanın planlarının, eski ve güncel fotoğraflarının elde edilmesi sonucunda oluşan bilgi toplamını çeşitli araçlarla kamuoyunun bilgisine sunulmaktadır. Projede; kentlilik bilincinin oluşumuna katkıda bulunma isteğimizin yanı sıra, Mimarlar Odası'nın Türkiye mimarlığı ve mimarları hakkında bir bilgi birikimine sahip olmasının gerekliliği de önemle vurgulanması gereken bir hedeftir. Bu nedenle binalar hakkında ulaşılabilen tüm veriler arşivlenerek, bu binalar arasından kent yaşantımızda önemli yeri olan, dönemini ve mimari çeşitliği yansıtan binaları, konusunda uzman akademisyenlerin danışmanlığında seçilerek bu binalar için sergi panoları hazırlanmaktadır.

Mimarlık ve yapılar hakkında toplumsal bir farkındalık yaratmak amacıyla her binanın girişine asılacak kimlik plakette tasarlanmaktadır. Yalnızca kullananların bile binanın mimarını ve tarihini bilmelerinin, mesleki meşruiyet sorunlarımızı aşmada küçük de olsa yarar sağlayacağını düşünülmektedir. Belgelemenin korumanın ilk adımı hatta bir anlamda kendisi olduğu fikrinden yola çıkarak mümkün olan en çok sayıda yapıya ulaşmak gereği için, benzer çalışmaları yapan veya yapma sorumluluğunda olan diğer kurumlarla işbirliği yapmak üzere Kültür Bakanlığı'na, belediyelere ve üniversitelerin mimarlık bölümlerine başvurulmaktadır. Mimarlar Odası'nın gönüllü katılıma dayanan üye örgütlenmesi kullanılarak çeşitli kurum arşivlerine ulaşılarak

kurum yapılarının belgeleri ve projeleri derlenmektedir.

6-13 Ekim 2003 Mimarlık Haftası kapsamında "Bina Kimlikleri: Ankara, Cumhuriyetin İlk 10 Yılı" sergisi hazırlanarak; yaya bölgelerinde ve kentlilerin yoğun olarak kullandığı alışveriş merkezlerinde sergilendi. Hazırlanan Bina Kimlikleri ile 2004 yılı Şube ajandasının aylık ayırıcı sayfaları tasarlandı.

Serginin yurtiçinde sergilenmesine yönelik taleplerin yanı sıra, yurtdışı programının oluşmaya başlaması nedeniyle; Nisan 2004'te "Bina Kimlikleri: Ankara, Cumhuriyetin İlk 10 Yılı" sergisi İngilizce olarak hazırlanıp basıldı. Serginin İngilizce-Türkçe broşürü de hazırlandı ve basıldı. Bu hazırlıklar ile "Bina Kimlikleri: Ankara, Cumhuriyetin İlk 10 Yılı" sergisi 3-4 Nisan 2004'te Balkan Mimarlar Konferansı kapsamında Sofya-Bulgaristan'da; 5-19 Mayıs 2004'te ise Avrupa Haftası kapsamında Hagen-Almanya'da açıldı.

Bu gelişmelere paralel olarak çalışmalar sürdürüldü ve "Bina Kimlikleri: Ankara, Cumhuriyetin 25 Yılı" sergisi 4-11 Ekim 2004 Mimarlık Haftası kapsamında tamamlanarak kamuoyunun bilgisine sunuldu. "Bina Kimlikleri: Ankara, Cumhuriyetin 25 Yılı" sergisi broşürü hazırlandı ve basıldı.

Yeni Mimar gazetesinde, Çoluk Çocuk ve DecoAnkara dergilerinde Bina Kimlikleri projesinin tanıtımları yer aldı. 10-11 Kasım 2004'te DOCOMOMO_tr tarafından düzenlenen "Türkiye Mimarlığında Modernizmin Yerel Açılımları" Poster Konferansı'nda ve Mimarlar Derneği 1927'deki söyleşi programlarının içinde

PLANLAMA
2005/4

Bina Kimlikleri Projesinin sunuşu yapıldı. Yapı Endüstri Merkezi salonunda sergi açıldı.

UIA 2005 İstanbul- 22. Uluslararası Mimarlık Kongresi'nde "Bina Kimlikleri: Ankara, Cumhuriyet Dönemi" projesinin kamuoyuna sunulması hedefiyle yapılan başvurular sonucunda; kongrede Bina Kimlikleri projesi poster sunuşu ve kapalı mekan sergisi olarak yer aldı. Böylece dünyanın pek çok ülkesinden yaklaşık 7.000 mimarın katıldığı bu büyük organizasyon içinde Ankara ve Ankara mimarlığının tanıtımı da yapılmış oldu.

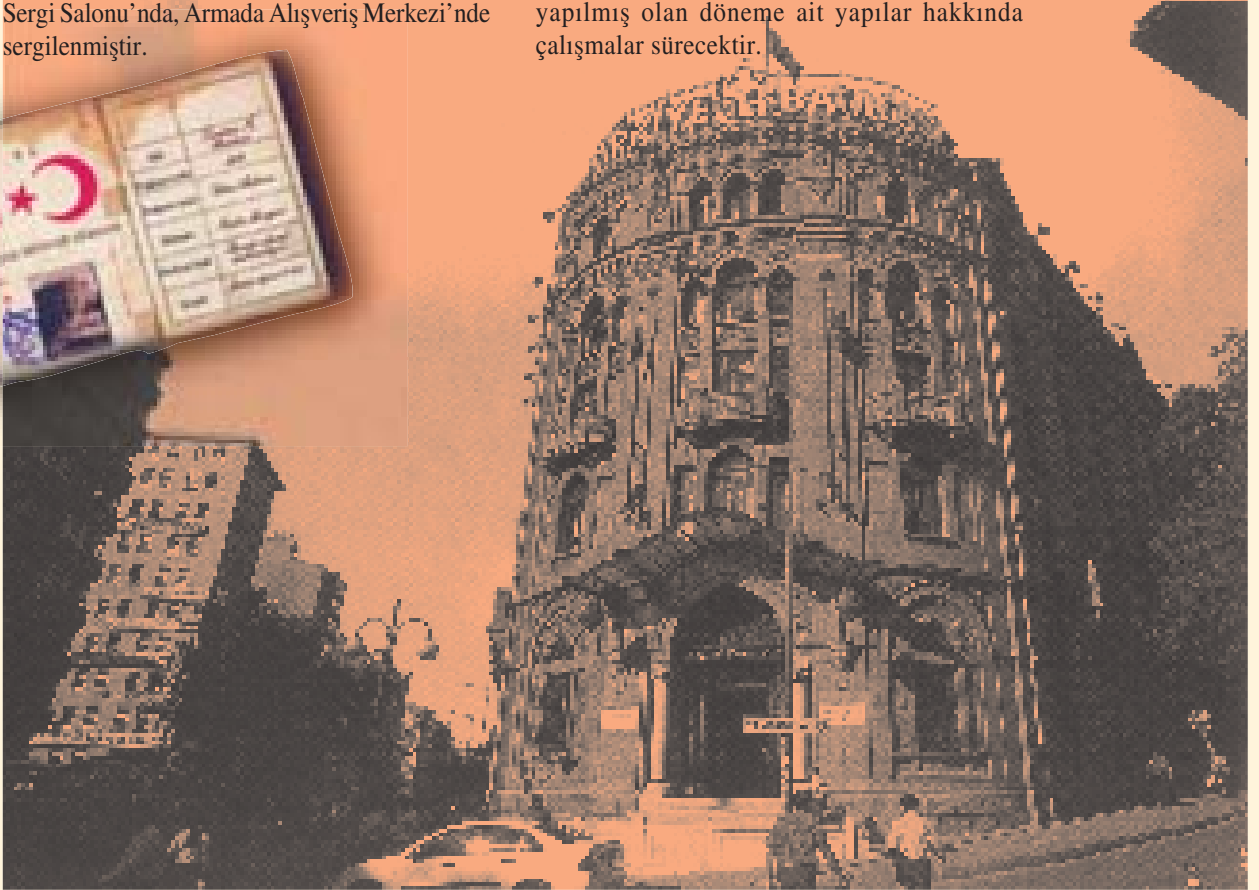
Bina Kimlikleri projesinin UIA 2005 İstanbul Kongresi'ne katılımında, sergi ve poster sunuşunun ardından; 8 Eylül 2005 tarihinde Nord Westfalen Mimarlar Odası ile ortaklaşa Almanya'nın Düsseldorf kenti'nde "Modernliğin Atılımı :Ankara 1923-48" teması altında sergilenmiştir. Sergi Avrupa Birliği sürecinde yeni bir Cumhuriyet'in; yeni Başkent'inin oluşumundaki mimarlık süreçleri hakkında arşiv oluşturmaktadır.

3-10 Ekim 2005 tarihleri arasında yapılan Mimarlık Haftası 2005 kapsamında, Mamak Mutlu Mahallesi Pazar Yeri'nde , Altındağ Hüseyin Gazi Kültür Merkezi'nde, Kakinma Bankası Sergi Salonu'nda, Armada Alışveriş Merkezi'nde sergilenmiştir.

Öte taraftan Arkadaş Ankara Kültür ve Sanat yayınlarında her ay Bina Kimlikleri Projesi kapsamında yer alan bir yapı künyesi ile birlikte tanıtılmaya başlanmıştır. 2006 yılı boyunca bu yayında Bina Kimlikleri projesinde yer alan bir yapı tanıtılmaya devam edecektir.

Binalara dair elde edilen tüm bilgi birikiminin yansıtılacağı bir "Ankara Tarihi Kent Merkezi Mimarlık Rehberi" ve etkileşimli web sitesi hazırlıkları da devam etmektedir. Kent rehberinin hazırlanmasında proje ortaklığını kabul eden Altındağ Belediye Başkanlığı ile imzalananan protokol ile Ankara Tarihi Kent Merkezi Mimarlık Rehberi" hazırlanmaktadır.

Bu çalışma ile birikecek tüm bilginin herkes tarafından ulaşılabilirliğini sağlamak amacıyla, sınırlı sayıda örnekleri kapsayan sergiler dışında, varolan tüm envanteri kapsayan katalog kitapları ve Internet üzerinden herkese açık bir web sitesi de yayındadır. Proje tüm bu tanım ve hedefleriyle tek seferde ele alınamayacak bir büyüklüğe sahip olduğundan, çalışmalar tarihsel dönemler halinde etaplayarak sürdürülmektedir. Önümüzdeki günlerde Cumhuriyet öncesi yapılar ve 1950'li yıllardan günümüze kadar yapılmış olan döneme ait yapılar hakkında çalışmalar sürecektir.



Ankara'nın Doğasından Görüntüler...

¹Şehir Plancısı

Aysin TEKTAŞ¹

Fotoğraflar: AFSAD (Ankara Fotoğraf Sanatçıları Derneği)

Doğa Grubu - Tarık YURTGEZER Atölyesi

AFSAD Doğa Grubu üç yıldır Ankara doğasını fotoğraflamak üzere çekimlere gidiyor. Çalışmanın amacı, Ankara doğasının görsel arşivini oluşturarak tanıtmak ve korunmasına fotoğraf yoluyla katkı da bulunmak. Yirmi kişiden oluşan doğa fotoğrafçıları atölyesi bu çalışmaya gönüllü olarak destek veriyor. Ankara'nın sulak alanları, çiçekleri, kuşları, böcekleri, jeolojisi ve mevcut koruma alanları bu grubun objektiflerinden görüntüleniyor. Bu projenin bir yıl daha devam etmesi planlanıyor. AFSAD, çalışma tamamlandığında oluşacak görsel arşivi, doğa ve fotoğraf severlerle paylaşacağı bir yayın haline getirmeyi hedefliyor. Bu dergide sizinle paylaştığımız fotoğraflar 2003 yılında gerçekleştirdiğimiz "Ankara'nın doğası" adlı sergimizden seçmelerdir.

Ankara'nın Doğası

Ankara İli biyolojik çeşitlilik bakımından çok zengin 11 adet Önemli Doğa Alanına, 9 adet Önemli Kuş Alanına(ÖKA), 6 adet Önemli Bitki Alanına (ÖBA) ev sahipliği yapar. İl, Mogan ve Tuz Gölü Özel Çevre Koruma Alanları ile Soğuksu Milli Parkı'nı da barındırır. Alan birçok kuş türüne üreme, beslenme ve kışlama imkanı sağlar. Sulak alanlarda alaca balıkçıl, macar ördeği, pasbaş pakta, dikkuyruk, şah

kartal, cılıbıt, angıt, çamurcun gibi birçok kuş türü gözlemlenebilir. Tarım alanları ve step habitatlarına ev sahipliği yapan bölgenin bitki varlığı da çok zengindir, en önemlisi endemik yanardöner çiçeğidir.

Ankara'nın zengin biyolojik çeşitliliği, önemli doğa alanları sürdürülebilir olmayan kullanımından dolayı bugün ciddi tehditlerle karşı karşıya. Yoğun ve plansız yapılaşma, tarımsal yoğunlaşma, günübirlik turizm baskısı, yasadışı avcılık ve su rejimine yapılan müdahaleler başlıca tehditler arasında sayılabilir.

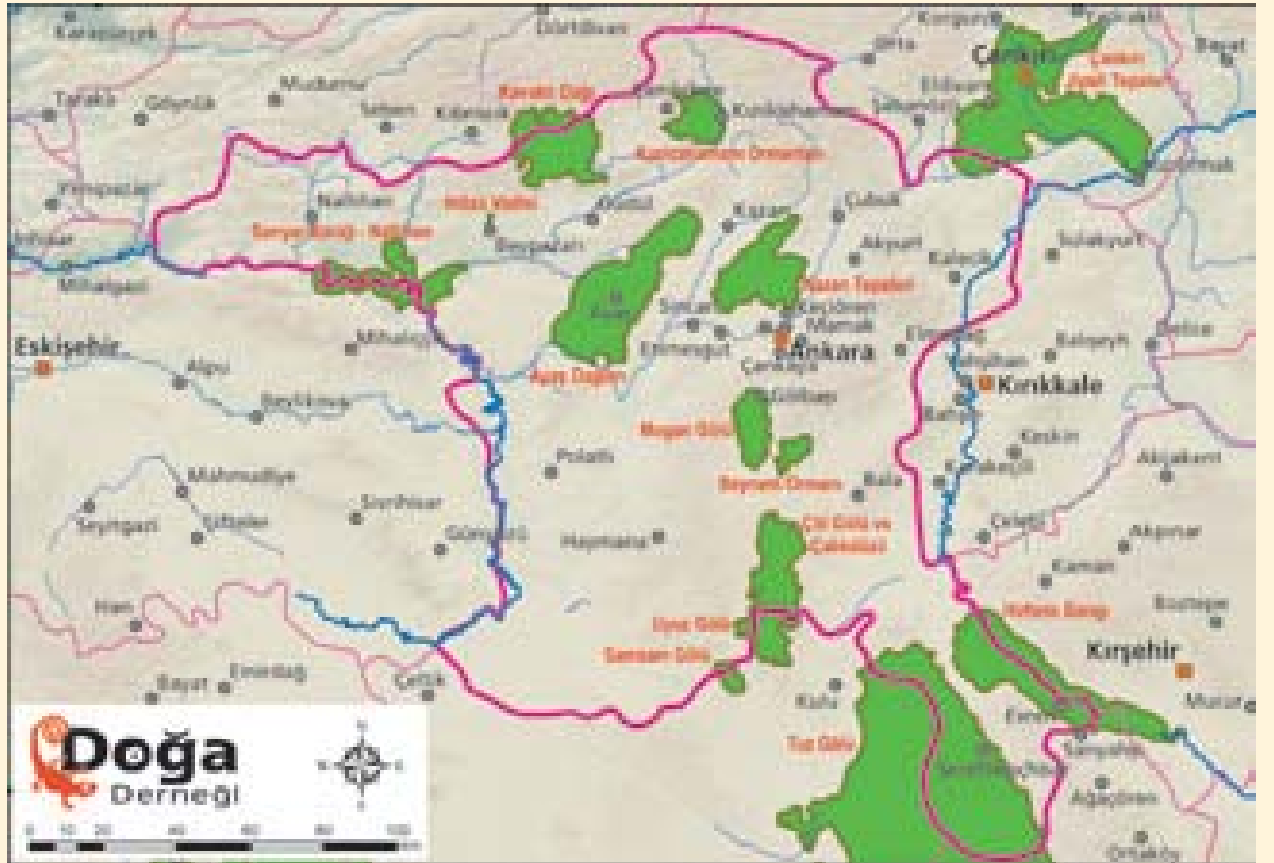
Doğal mirasımız olan doğal kaynaklarımız, doğal güzelliklerimiz ne yazık ki sürdürebilir olmayan yönetim ve planlama çalışmaları sonucu teker teker soluyor. Bu gidişatı durdurabilmek için bir şeyler yapmamın zamanı geldi ve geçiyor.

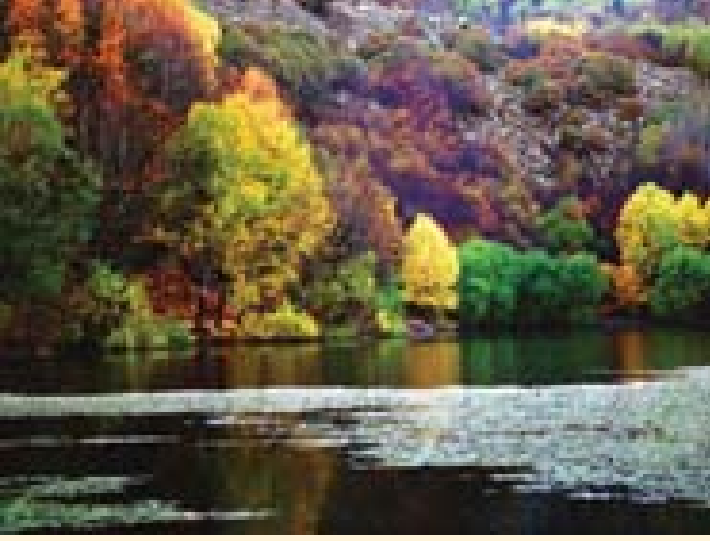
Bu konuda AFSAD Doğa Grubu Atölye Şefi Tarık Yurtgezer; "Doğal kaynakların korunması ve planlamasında ortak çabanın ve uzun dönemli planların gerekli olduğunu belirtti. Kamu sektörüne, özel sektöre, sivil toplum örgütlerine ve üniversitelere büyük sorumluluklar düştüğünü söyledi. Ve doğa fotoğrafçıları olarak üzerlerine düşen rolü yerine getirmeye çalıştıklarını ifade ederken, diğer kurum ve kuruluşları da ortak çalışmaya davet etti."

Ankara'nın Önemli Doğa Alanları

Önemli Doğa Alanı	Koruma Önceliği	Korunma Durumu	ÖDA olmasını sağlayan tür grupları
Ayaş Dağları	Korumaya bağlı	Korunmuyor	ÖBA
Kazan Tepeleri	Acil	Korunmuyor	ÖBA
Kızılcahamam Ormanları	Korumaya bağlı	Milli Park	ÖBA, ÖKA
İnözü vadisi	İzlenmesi Gerekli	Korunmuyor	ÖKA
Mogan Gölü	Acil	Özel Çevre Koruma Alanı	ÖBA, ÖKA
Beynam Ormanları	İzlenmesi Gerekli	Alanın yarısı sit alanı	ÖKA
Çöl Gölü ve Çalık düzü (Ank-Konya)	Acil	Korunmuyor	ÖKA
Sarıyer Barajı- Nallıhan (Ank-Eskişehir)	Korumaya bağlı	Büyük bir kısmı baraj sahası olduğundan dolayı olarak korunuyor	ÖBA, ÖKA
Kavaklı Dağı (Ank-Bolu)	Yeterince bilinmiyor	Korunmuyor	ÖKA
Hirfanlı Barajı (Ank, Aksaray, Kırşehir)	İzlenmesi Gerekli	Büyük bir kısmı baraj sahası olduğundan dolayı olarak korunuyor	ÖKA, İçsu balıkları
Tuz Gölü (Ank, Aksaray, Konya)	Çok Acil	Özel Çevre Koruma Alanı, Doğal sit alanı	ÖBA, ÖKA, İçsu balıkları, Memeliler, Kızböcekleri

www.dogaderneği.org.tr





Şeyda Tetik – Çubuk Karagöl



Banu Fırat – Sümbül

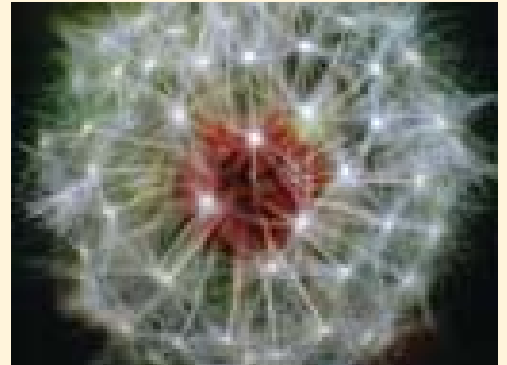
Tarık Yurtgezer – Mor Çiçek, Ayaş



Tarık Yurtgezer – Nallıhan



Döndü Akyol





Taner Kırıl



Hasan Atabaş – Kardelen, Gdl, Sorgun Yaylası

İnci Aloglu



Taner Kırıl – Çubuk, Karagl

Blent Kaynar – Beypazarı, Karagl





Hasan Atabaş – Sümbül, Gündül,
Sorgun Yaylası



Aysin Tektaş – Mogan Gölü

Tank Yurtgezer - Sakarya Nehri





Aysin Tektaş – Nallıhan Kuş Cenneti



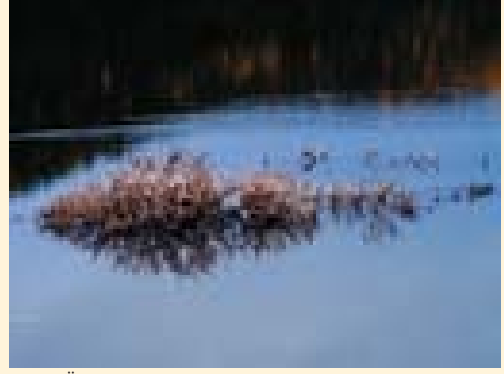
Hasan Atabaş – Çiğdem



Taner Kırıl – Çulha Çiçeği

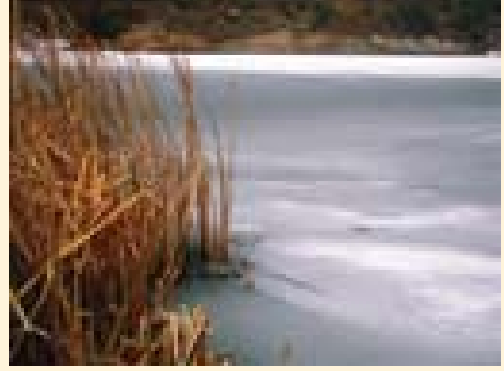


Zafer Kızılkın – Işık Dağı



Aysun Öztürk

Şeyda Tetik – Çamkoru



Aysun Öztürk - Nallıhan Kuş Cenneti





Özlem Çelik'in kişisel belgeliğinden

Ankara'nın Hava Kirliliği Sorunu Değerlendirme Raporu

TMMOB
Çevre Mühendisleri
Odası
Ankara Şubesi

Yılmaz KİLİM, Burçak KARAMAN UYSAL

Başkent Ankara, başlangıçta planlı bir büyüme izlerken, 1950'li yıllardan sonra köyden kente göçün de etkisiyle, hızlı nüfus artışı ve plansız kentleşme ile yüz yüze kalmıştır. Bu hızlı ve plansız gelişmenin en önemli sonuçlarından biri de hava kirliliği olarak karşımıza çıkmıştır. Hava kirliliği ulaşım politikalarından, denetim süreçlerine, alternatif yakıt kullanımına kadar ele alınması gereken çok yönlü bir konudur.

Ankara'daki hava kirliliğini iki önemli nedene dayandırabiliriz. Birisi ısınma kaynaklı hava kirliliği, diğeri ise motorlu taşıtlardan kaynaklı hava kirliliği. Ankara'nın topografik yapısı, yağışlar ve rüzgar gibi nedenler de hava kirliliğini etkileyen ek faktörler olarak sayılabilir.

Başkentimizde 1970'li yıllarda çok şiddetli hissedilmeye başlanan hava kirliliği probleminin Çanak şeklindeki coğrafi yapısı nedeniyle en çok şehir merkezinin düşük kotlardaki yerleşim bölgeleri etkilenmiştir.



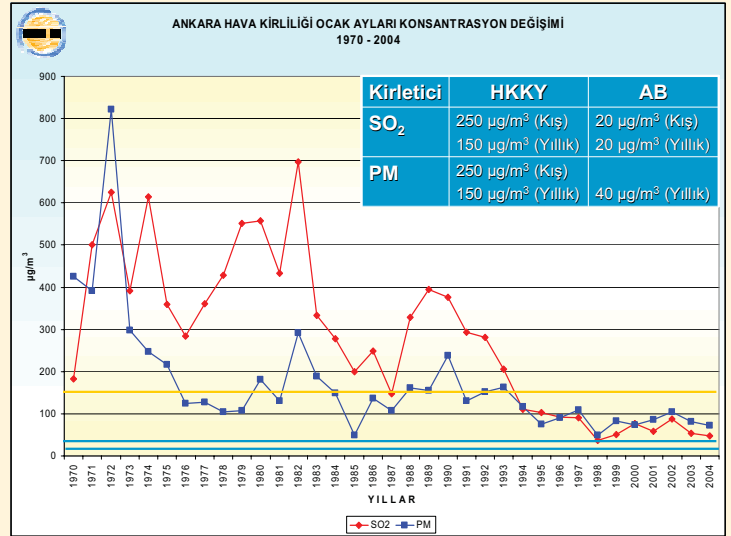
PLANLAMA
2005/4

Ankara'da hava kirliliğini önlemeye yönelik ilk çalışmaların 1969-71 yılları arasında yapılan çalışmalarla başladığını biliyoruz. O dönemde dikkati çeken ısınma amaçlı kullanılan yakıtlardan kaynaklanan kirlleticilerin önemli etkisini azaltmak için yapılan çalışmalar 80'li yılların sonuna kadar devam etmiştir. 1988 yılında Ankara'ya doğal gazın ulaştırılması ile beraber hava kirliliğinde önemli bir azalma görülmüş, kirlletici konsantrasyonları sonraki yıllarda da hızla düşmüştür.

Fakat ölçülen parametrelerin son on yılda belirli bir aralıkta kaldığı ve düşüşün devam etmediği görülmektedir. Diğer hava kirlletici parametreler de incelendiğinde ısınmadan kaynaklı hava kirliliği probleminde önemli bir yol kat edilmiş olmasına rağmen, motorlu taşıtlardan kaynaklı hava kirliliğinin etkisi tüm olumsuzluklarıyla devam etmektedir.

Motorlu taşıtlardan kaynaklı hava kirliliğini, araçlarda kullanılan yakıtın cinsi ve Başkentimizde uygulanan yanlış ulaşım politikaları belirlemektedir.

Motorlu taşıt kullanımını özendiren politikalar yaygınlaştırılmakta, kent merkezleri yaya değil



taşıt öncelikli planlanmaktadır. Başkentimiz bütünlüklü bir ulaşım politikasından yoksundur. Ankara'nın dört bir yanına katlı kavşaklar yapılmakta, toplu taşıma sistemlerine yeterli önem ve öncelik verilmemekte, kent merkezleri otoyola çevrilmeye çalışılarak yoğun taşıt trafiğine boğulmaktadır.



PLANLAMA
2005/4

GENEL BİLGİLER

Hava kirlenmesi: Bir veya daha fazla kirleticinin iç veya dış ortamda insan, bitki ve hayvan yaşamına; ticari veya kişisel eşyalara ve yaşamaktan zevk duyulabilecek bir çevre kalitesine zarar veren miktar ve sürelerde bulunmasıdır.

Başlıca kirleticiler

Kirleticiler	Kaynakları	Etkileri
CO	Eksik yanma ürünü, otomobil emisyonları	O ₂ taşıma kapasitesinde azalma, ölüm
Hidrokarbonlar	Eksik yanma ürünü, benzin buharlaşması	Kanser, duman gibi ikincil kirleticiler oluşturur
Partiküller (toz, kül)	Endüstriler, termik santraller	Asbest, kurşun, flor en tehlikelileri
Kükürt oksitler	Termik santraller, endüstriler, fosil yakıt yanması	Koku, göz ve nefes yolu rahatsızlıkları, asit yağmurları
Azot oksitler	Yüksek sıcaklıkta yakma prosesleri, otomobil emisyonları, termik santraller	Göz ve nefes yolu hastalıkları, asit yağmurları

Hava kirliliği problemleri

- Yerel-kentsel
- Şehirlerdeki hava kirliliği problemleri
- Bölgesel-sınır ötesi
- Asit yağmurları
- Küresel
- Küresel ısınma
- Ozon tabakasının incelmeleri

Hava Kirleticiler

- Birincil Kirleticiler
 - Kükürt Oksitler (SO₂, SO₃)
 - Azot Oksitler (NO, NO₂, NOX)
 - Karbon Monoksit (CO)
 - Hidrokarbonlar (HC)
 - Partiküller (PM)
- İkincil Kirleticiler (SMOG = Smoke + Fog)
 1. Otomobil eksozları + güneş ışığı
sarı-kahve renkli sis
 2. N-oksit + HC + güneş ışığı + O₂
Oksitleyici atmosfer (O₃, PAN, aldehitler)

Sınır Değerler

Kirleticiler	HKKY	AB
SO ₂	250 µg/m ³ (Kış) 150 µg/m ³ UVS (Yıllık) 400 µg/m ³ KVS (24 Saat) 900 µg/m ³ (1 Saat)	20 µg/m ³ (Kış) 20 µg/m ³ (Yıllık) 125 µg/m ³ (24 Saat) 350 µg/m ³ (1 Saat)
PM	150 µg/m ³ UVS (Yıllık) 300 µg/m ³ KVS (24 Saat)	40 µg/m ³ (Yıllık) 50 µg/m ³ (24 Saat)
NO	200 µg/m ³ UVS (Yıllık) 600 µg/m ³ KVS (24 Saat)	-
NO ₂	100 µg/m ³ UVS (Yıllık) 300 µg/m ³ KVS (24 Saat)	40 µg/m ³ (Yıllık) 200 µg/m ³ (1 Saat)
O ₃	240 µg/m ³ (1 Saat)	120 µg/m ³ (8 Saat)
CO	10000 µg/m ³ UVS (Yıllık) 30000 µg/m ³ KVS (24 Saat)	10000 µg/m ³ (8 Saat)

- Türkiye
 - Hava Kalitesinin Korunması Yönetmeliği
 - Isınmadan Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği
 - Endüstri Kaynaklı Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği
- AB
 - 1999/30/EC (SO₂, NO₂, PM ve Pb)
 - 2000/69/EC (CO ve Benzen)
 - 2002/3/EC (Ozon)

Değerlendirme

Refik Saydam Hıfzısıhha Merkezi Başkanlığı Hava Kalitesi Kontrol ve Araştırma Laboratuvarı'nın ölçüm sonuçlarından Şubemizce örnekleme yapılmış, sonuçlar Hava Kirliliği Kontrol Yönetmeliği ve AB kriterlerine göre tarafımızca aşağıda değerlendirilmiştir:

- Ankara'da SO₂ ve PM Ortalama Konsantrasyonlarının Yıllık Değişimleri:
 - Ekim 1998'den itibaren doğalgaz kullanımının başlaması ile birlikte 1991-1995 yılları arasında hava kirliliğinin en çok yaşandığı Aralık ve Ocak aylarında SO₂ ve PM ortalamalarında hızlı bir düşüş görülmüştür.
 - Bu dönem öncesinde SO₂ konsantrasyonlarının altında seyreden PM konsantrasyonunun

bu dönemden sonra SO₂ konsantrasyonu üzerinde kaldığı ve azalma eğilimi göstermediği izlenmiştir.

– Kış aylarında ve kirliliğinin en çok yaşandığı Aralık ve Ocak aylarında SO₂ ve PM ortalama konsantrasyonlarının Hava Kalitesinin Korunması Yönetmeliği'nin öngördüğü UVS sınır değerler altında olmasına rağmen AB sınır değerlerinin üzerindedir.

– AB sınır değerleri altında hava kalitesini elde edebilmek için; SO₂ ve PM arasındaki ilişki dikkate alındığında ısınmada kullanılan yakıtlarla birlikte meteorolojik verilerle birlikte ulaşım gibi diğer kaynakların da dikkate alındığı detaylı bir çalışma yapılmasına ihtiyaç vardır.

– 1990'lı yıllarda doğal gaz kullanımının yaygınlaşması ile SO₂ konsantrasyondaki azalma arasındaki ilişki ne kadar net ise, şu andaki SO₂ emisyonlarından artan nüfus ve trafikteki araç sayısı ile çok yüksek ilgisinin olduğu Ekim-2004'de hazırlanan ön değerlendirme raporunda ifade edilmiştir.

• 2004-2005 Ocak Ayları SO₂ Konsantrasyonlarının Günlük Değişimleri:

- Ocak 2004 dikkate alındığında; 2005 yılı Ocak ayında SO₂ ve PM günlük ortalama konsantrasyonlarının arttığı gözlenmektedir.
- PM konsantrasyonu 2005 yılı Ocak ayının bütün günlerinde AB sınır değeri olan 50 µg/m³ günlük konsantrasyonunun üzerinde kalmıştır.
- 12 Ocak 2005 Cumartesi günü 135 µg/m³ ortalama SO₂ konsantrasyonu ölçülmüş ve AB günlük sınır değeri olan 125 µg/m³ SO₂ konsantrasyonu aşılmıştır.

• 2005 Ocak Ayında SO₂ Konsantrasyonlarının Semtlere Göre Değişimleri:

- 1992-1994 arasında doğalgaz kullanımının yaygınlaşması ile Ocak ayı SO₂ konsantrasyonu ortalamaları hızla düşmesine rağmen; geçen on yıllık dönemde semtler bazında belli bir aralıkta kalmış, düşme eğilimi azalmıştır.
- AB sınır değeri olan 125 µg/m³ SO₂ sınır değerinin Ankara ortalamasında aşıldığı gün olan 12 Ocak 2005 Cumartesi günü Sıhhiye, Bahçelievler ve Cebeci'de de sınır değerler aşılmıştır, diğer semtlerdeki ortalama konsantrasyonlar da sınır değere yaklaşmıştır.

• 2005 Ocak Ayında PM Konsantrasyonlarının Semtlere Göre Değişimleri:

- Doğalgaz kullanımının yaygınlaşması ile Ocak ayı SO₂ konsantrasyonu ortalamalarında yaşanan hızlı düşüş PM konsantrasyonlarında gözlenmemiş; geçen on yıllık dönemde semtler bazında yapılan ölçümlerin HKKY'nin öngördüğü 150 µg/m³ değerine yakın seyretmiştir.
- Ocak-2005'de semtlerde yapılan ölçümlerin büyük çoğunlukla, AB sınır değeri olan 50 µg/m³ 'ün üzerinde kaldığı gözlenmiştir.

Sonuç Olarak

- Ankara'nın ısınmadan kaynaklanan hava kirliliği sorunu doğal gaz kullanımı ile geçen 30 yıl içinde önemli ölçüde azaltılmıştır. Ancak, henüz AB sınır değerleri ile ifade edilen kalitede değildir.
- Diğer taraftan hava kalitesinin iyileştirilmesi veya sürdürülmesi, ithal edilen doğal gaza doğrudan bağlıdır. Bu nedenle Ankara için alternatif ısınma sistemleri çalışmaları devam etmelidir.
- Gelişme planları ve imar çalışmalarında mevcut hava kalitesi mutlaka dikkate alınmalı, kentin gelişme alanı topoğrafik yapı ve meteorolojik şartlar göz önünde bulundurularak yapılmalıdır.
- Ölçüm istasyonlarının sayısı artırılmalı ve daha geniş bir alana yayılmalıdır.
- NO_x ve O₃ ölçümü yapabilen istasyonlar kurulmalı, bunlar trafiğin yoğunluğuna göre konumlandırılmalıdır.
- Ölçüm sonuçlarının değerlendirilmesinde 1986 tarihli HKKY yerine çevre ve halk sağlığını gözeten AB sınır değerleri dikkate alınmalı ya da ülkemizde bu alanda, çevre ve halk sağlığını koruyan yeni düzenlemeler yapılmalıdır.
- Sınır değerler aşıldığında ise kamuoyu hızlı bir şekilde bilgilendirilmelidir.
- Ulaşımdan kaynaklanan hava kirliliğini en aza indirebilmek için toplu taşıma sistemlerine önem ve öncelik verilmelidir.
- Kent merkezlerini yoğun taşıt trafiğine boğan yaklaşımlardan vazgeçilmeli, yaya öncelikli planlamalar yapılmalıdır.
- Kentin nefes almasını sağlayan yeşil alanlara gereken önem verilmeli, cazibe merkezlerinde kişi başına düşen yeşil alan artırılmalıdır.

Kent Planlaması, Kent Ekosistemi ve Ağaçlar

TMMOB
Peyzaj Mimarları Odası
Ankara Şubesi

M. Emin BARIŞ

Dünyadaki çoğu kent hava hareketlerindeki değişimler, hava kirliliği (veya hava kompozisyonundaki değişimler), arazi ekonomisi ve sıcaklık ekonomisindeki değişikliklerle karakterize edilir. Bir başka deyimle kentlerde hava aşırı sıcak, kirli ve durgundur (Bernatzky 1982). Özellikle büyük yerleşim alanlarında atmosferik koşulların değiştiği ve yapay bir iklimin olduğu belirgin bir şekilde hissedilmekte veya sonuçları görülmektedir. Yirminci yüzyıl teknolojisinin arazi topografyasında kazı-dolgularla yarattığı yeni formlar, bitki, toprak, kaya ve su gibi yer örtüsünün taşınması ve yok edilmesi, bataklıkların kurutulması, taş ve beton kalıpları halinde yan yana istiflenmiş yapı kitleleri ve motorlu taşıt sayısının hızla artması kent iklimi üzerinde önemli değişimler yaratmaktadır (Özkan 1970).

Kentsel alanlarda karakteristik iklim oluşumunda en önemli nedenlerden biri, lokal ısı dengesindeki düzensiz ve büyük ölçüdeki değişimlerdir. Enerji dengesinden sorumlu marjinal koşullar temel olarak yüzey strüktürünün veya yüzey özelliklerinin değişimi ve aynı derecede önemli olan atmosfer içindeki maddelerin çeşitli yoğunlukları tarafından değiştirilir. Bu durum yalnızca radyasyonu değil, yer ve atmosferdeki ısı iletkenliği ve yer yüzeyinden buharlaşmayı da etkiler.

Kentsel gelişmelerin kent içindeki ve kent çevresindeki alanların iklimini önemli ölçüde değiştirdiği kesin olarak bilinmektedir. Kentlerdeki döşemeyle kaplı yüzeyler, yollar ve binalar

nedeniyle geçirimsiz alanların giderek artması toprak yüzeyinden oluşan buharlaşmayı önemli ölçüde azaltmaktadır ve sonuç olarak yüzeylerin altında ısı depolanmasını arttırmaktadır. Bu yer altı ısı deposu yüzey sıcaklığının bitki örtüsü ile kaplı yüzeylerden daha yüksek olmasına ve dolayısıyla yüzey ile atmosfer arasındaki hassas ısı değişiminin ve yukarıya doğru olan uzun dalga boylu radyasyonun artmasına neden olur. Diğer taraftan yüzeyde ve duvar yüzeylerinde gölge oluşturma etkisine sahip yüksek binalar geceleri hava sıcaklığının düşmesine neden olabilir. Bununla birlikte gölge etkisine rağmen bir çok durumda sıcak yüzeylerden bırakılan ısı endüstri tesisleri ve diğer insan aktiviteleri sonucu oluşan antropojenik ısıyla birlikte kentsel alanlardaki hava sıcaklığının çevredeki kırsal alanlara oranla çok daha yüksek olmasına neden olur ki bu olay da “kentsel ısı adası” olarak isimlendirilir (Moriyama and Takebayash 1999).

Kentlerde ısı adaları aşağıdaki nedenlerle oluşmaktadır (Bernatzky 1982):

- Yatay ve dikey yöndeki yapılaşma yoğunluğu,
- Isıyı emen yol ve bina materyalleri,
- Yüksek binaların rüzgar hızını azaltması,
- Yağışın büyük kısmının drenaj sistemleri ve kanalizasyon yoluyla alınması,
- Yağışın toprak içine sızmasının geçirimsiz malzeme ile engellenmesi,
- Vegetasyon eksikliği nedeniyle buharlaşma işleminde enerji azalması,

PLANLAMA
2005/4

- Uzun dalga boylu radyasyonun azalması ile kentte sis oluşumu.

Aşırı kentsleşme sonucunda kentsel ısı adaları daha fazla sayıda kent insanını etkilemektedir. Dolayısıyla termal baskının olduğu alanlarda ekolojik yaklaşımlara dayalı çözümlerin geliştirilmesi kaçınılmazdır.

Ağaçların ve Yeşil Alanların Kent Ekosistemine Katkıları

Ağaçların ve yeşil alanların kent ekosistemi üzerine etkileri sürekli olarak bozulan iklimsel yapı kapsamında değerlendirilmelidir. Özet olarak bunlar:

1. Havanın serinletilmesi
2. Nispi hava neminin artışı
3. Temiz hava temini
4. Havanın filtrelenmesi
5. Gürültünün absorpsiyonu
6. Oksijen üretimi
7. Sera etkisinin azaltılması
8. Enerji tasarrufunu içermektedir.

Havanın Serinletilmesi

Ağaçların ve yeşil alanların havayı serinletme etkisi kesin ve tartışılmaz bir gerçektir. Bu, ağaçların gölgeleme etkilerinin bir sonucu olmaktan çok bitkilerin evaporasyon ve diğer fizyolojik işlemler için enerji tüketimlerinin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Güneş enerjisinin ortalama olarak %60-75'i fizyolojik işlemler için kullanılır (Bernatzky 1982).

Ağaçların terlemesi ve ağaç gölgeleri hava sıcaklığını, emilen radyasyon ve depolananan ısı miktarını, rüzgar hızını, nispi nemi, türbülansı, yüzeyin yansıtma özelliklerini ve sonuç olarak karışma tabakası yüksekliğinin oluşumunu etkilemektedir. Yerel meteorolojik koşullardaki bu değişiklikler kentsel alanlardaki kirletici madde konsantrasyonunu da etkilemektedir (Nowak 1999). Vegetasyon örtüsüne sahip olmayan kentlerde bunun tersine güneşten alınan enerji havanın ve bina kütlelerinin ısıtılmasında kullanılır. Frankfurt kentinde yapılan bir araştırmada kent çevresinde yer alan ve 50-100 m'lik bir alanı kaplayan bitkisel alanların hava sıcaklığını 3.5 °C'ye kadar azalttığı saptanmıştır.

Bu coğrafi olarak kentin mevcut konumundan 700 m daha yüksekte olması anlamına gelmektedir (Bernatzky 1982).

Ağaçlar yoluyla havanın serinletilmesi, bir çok kirletici emisyonlarının ve/veya ozonu oluşturan kimyasalların sıcaklıkla bağlantılı olması nedeniyle hava kalitesinin artışı yönünde etkili olur. Hava sıcaklığının düşürülmesi aynı zamanda ozonun oluşumunu da azaltır (Nowak 1999). Ağaçların havayı serinletme etkisi beraberinde nispi hava neminin artışı da getirmektedir.

Temiz Hava Temini

Temiz hava sağlamada iki farklı yöntem söz konusudur: Alan rüzgarları (kent merkezlerinde oluşan meteorolojik depresyon alanları nedeniyle ortaya çıkan) ve alçak alanlara doğru hareket eden serin hava. Bu etkiler artan biçimde oluşmaktadır. Eğer kent merkezindeki depresyon alanları sonucunda hareket eden hava çim alanlar veya ağaçlar içerisinden akarsa bu durumda serinleyecek ve filtre edilecektir. Dolayısıyla kentin havalanmasını sağlayacaktır. Bu işlemden her bir ağaç bir buzdolabı gibi hareket eder. Çünkü toplam yaprak alanları ortalama olarak taç kısmının kapladığı alandan 10 kat daha fazladır ve dolayısıyla serinletme etkisi çim yüzeylerle karşılaştırıldığında daha etkin olacaktır. Bunun ötesinde serinletme etkisi ve filtrelemeye yönelik yeşil alanların iklimsel etkileri yeşil alanların boyutundan çok yaprak miktarına bağlıdır (Bernatzky 1982).

Havanın Filtrelenmesi

Rüzgar perdelerine yönelik araştırmalardan ve doğrudan konuya ilişkin olarak yapılan testlerden ağaçların ve yeşil alanların havayı filtrelemede etkin olarak rol oynadığı anlaşılmıştır. Bitki örtüsüyle kaplı alanlarda polen dışında toz oluşumu gerçekleşmemektedir. Ağaçlar öncelikle partikül maddelerin depolanmasını sağlayacak biçimde havanın taşıma kapasitesini azaltır. Bir rüzgar perdesi ya da bitkisel duvar oluşturarak parklardaki ağaçlar partikül maddelerin %85'ini ve caddelerdeki ağaçlar da yaklaşık %70'ini filtreler. Bitkilerin yapraksız olduğu kış aylarında bile ağaçların bu konuda %60 oranında etkinliklerini devam ettirirler. Ağaçlar mevcut yaprak ağırlıklarının 5-10 katına kadar toz tutabilmektedir. Fransa'da 5 yıl süreyle yapılan bir araştırmada, Paris'te ağaçsız bir alanda 1m³ havada ortalama

Ağaçlar öncelikle partikül maddelerin depolanmasını sağlayacak biçimde havanın taşıma kapasitesini azaltır

3910 bakteri varken, hemen yakınındaki bir parkta bu miktarın 455'e düştüğü saptanmıştır (Barış, 1998).

Ağaçların hangi ölçüde toz azaltma gücüne sahip olduklarına ilişkin Frankfurt'ta (Almanya) yapılan bir araştırmanın sonuçları aşağıda gösterilmiştir.

Çizelge 1. Frankfurt'un değişik bölgelerinde yapılan ölçümlerde elde edilen toz miktarları (Horbert and Kirchgeorg 1982).

Ölçüm yeri	Her litre hava için toz tanesi adedi
Kent merkezi	18370
Frankfurt garı (kent merkezinde)	17640
Ağaçsız cadde	11490
Ağaçlı cadde	3830
Park	1140

1994 yılında New York (Amerika Birleşik Devletleri) kentindeki ağaç örtüsünün 1 821 ton hava kirletici maddeyi atmosferden uzaklaştırarak 9.5 milyon dolar katkı sağladığı tahmin edilmektedir. Gövde çapı 77 cm'den fazla olan sağlıklı büyük ağaçların bu yöndeki katkıları (1.4 kg/yıl) gövde çapı 8 cm'den daha az olan sağlıklı küçük ağaçlara oranla (0.02 kg/yıl) 70 kat daha fazla olmaktadır. New York kentinde ağaçların yapraklı dönemlerinde gündüz saatlerinde kirletici maddeleri uzaklaştırma yönündeki etkileriyle hava kalitesinin iyileştirilmesi yönündeki katkıları ortalama olarak %0.47 oranında partikül maddeler, %0.45 oranında ozon, %0.43 oranında kükürt dioksit, ve %0.002 oranında karbon monoksitin uzaklaştırılması biçiminde olmaktadır. Ağaçla kaplı alanların artışı karışım tabakası yüksekliğinin azalmasına yardımcı olarak hava kalitesinin iyileştirilmesine katkıda bulunur. %100 oranında ağaç örtüsünün bulunduğu kentsel alanlarda hava kalitesine kısa vadedeki katkılar %15 oranında ozon, %14 oranında kükürt dioksit, %13 partikül maddeler, %8 azot dioksit ve %0.05 karbon monoksitin ağaçlar yoluyla atmosferden uzaklaştırılması biçiminde olacaktır (Nowak 1999).

Gürültünün Absorbsiyonu

Ses engelleri yapay maddelerle sağlanabilirse de bu malzemelerin maliyetinin yüksek olması ve bitkilerin gürültüyü azaltmalarının yanı sıra psikolojik ve estetik etkileri nedeniyle bitkisel materyal tercih edilmektedir. Özellikle şehirler arası yolların yerleşim alanlarına yakın geçtiği

yerlerde bitkilerle gürültü perdeleri tesisi günümüzde önem kazanmaktadır. Geniş yapraklı ve yer seviyesinden itibaren yapraklanma özelliğine sahip ağaçlar gürültüyü yaklaşık 12 dB kadar azaltabilmektedir. 20 m genişliğindeki ağaçlandırma kuşağının yol boyunca sesi azaltma etkisi 3-4 dB(A) dir. Ses kaynağına bağlı olarak bu değer yolda 4-5 dB(A)'e çıkabilir. Tek sıralı bir çitin ses azaltma etkisi en fazla 2-3 dB(A)'dir.

Oksijen Üretimi

Atmosferdeki oksijen içeriğinin yüksek miktarlarda olması nedeniyle insanlar bu miktarlardaki azalmanın bir endişeye yol açmayacağını düşünürler. Bununla birlikte bu konuya yönelik bütün ifadeler çok değişik hesaplamalara dayanmaktadır ve ortaya çıkan sonuçlar da birbirinden oldukça farklıdır. Oksijen esas olarak bitki metabolizmasının ve az miktarda da atmosferik su buharının ayrışmasının bir ürünü olarak ortaya çıkmaktadır. Atmosferik oksijen 1.18×10^{15} t olarak hesaplanmaktadır. Dünyadaki tüm bitkilerin yıllık net oksijen üretimi 70×10^9 t'dur ve her 17000 yılda atmosferik oksijen yenilenmektedir. Üretim miktarı çok az fazla olmakla birlikte, biyolojik işlemlerde kullanılan ve atmosfere verilen oksijen miktarı hemen hemen aynıdır. Bununla birlikte fosil yakıtların yanması ve bitki örtüsünün yok edilmesi sonucu çok büyük oranda potansiyel oksijen yok olmaktadır. Woodwell'e göre (Bernatzky 1982) bu yolla atmosfere verilen toplam karbondioksit miktarı 10 milyar tondur ve bu miktar 8 milyar ton oksijenin tüketilmesine eşittir ve bu miktarın geri dönüşümü yoktur.

Frankfurt'ta yapılan ölçümler bir parkın içerisindeki atmosferik oksijen miktarının %18 ve ağaçlıklı bir caddede ise bu oranın %17 olduğunu göstermiştir. Önemli olmakla birlikte atmosferdeki toplam oksijen miktarının düşüp düşmediği çok fazla ilgi çekmemektedir. Atmosferin üst tabakalarında bulunan milyarlarca ton oksijen yer seviyesinden 50-100 m yükseklikte kullanılamamaktadır. Bir kentte yer alan yeşil alanların tükettikleri miktar kadar oksijen üretmeleri söz konusu değildir. Fakat yeşil alanlar ve ağaçlar rüzgar hareketleriyle üst tabakadaki oksijenin solunumun gerçekleştiği alt tabakalara taşınmadığı durgun havalarda bu bölgedeki solunabilir oksijen miktarının artışında önemli bir rol oynamaktadır (Bernatzky 1982).

Sera Etkisinin Azaltılması

Sera etkisi güneşten gelen ışınların atmosfere girdikten sonra hava kirleticiler gazlar tarafından tekrar uzaya yansıtılmasının engellenmesi sonucu oluşmaktadır. Yerleşim alanlarında büyük ölçüde insan aktiviteleri sonucu atmosfere verilen yaklaşık 40 ısı emme özelliğine sahip gaz mevcuttur. Sera etkisinin yaklaşık yarısı CO₂ tarafından oluşturulmaktadır. Ağaçlar CO₂ gazı içerisindeki karbonu alarak odun dokularında selüloz olarak depolarlar ve oksijeni tekrar atmosfere bırakırlar. Sağlıklı bir ağaç yılda yaklaşık 6 kg ya da 1 acre (4047 m²) alanda 2.6 ton karbon depolayabilmektedir.

Ağaçlar gölgeleme etkileri nedeniyle de sera etkisini azaltmaktadır. Bu etkisiyle serinlemeye yönelik gereksinimleri %30 oranında azaltmakta ve dolayısıyla bu işlemler için gerekli olan elektrik enerjisinin üretiminde daha az fosil yakıtların kullanılmasını sağlamaktadır. CO₂'in atmosferden uzaklaştırılması, odun dokularında karbonu depolaması ve serinletme etkileri nedeniyle ağaçlar sera etkisine karşı mücadelede etkin bir araçtır (USDA Forest Service 1990).

Enerji Tasarrufu

Ağaçlar binalarda kullanılan enerji miktarını yaz ayları boyunca serinletme etkileri yardımıyla ve kış aylarında rüzgarı perdeleyerek azaltırlar. Bununla birlikte ağaçların dikimi sırasında hatalı yer seçimi kış aylarında binalar üzerinde gölge oluşturmaları ve yaz aylarında da yaz esintilerinin önünü kesmeleri nedeniyle kullanılan enerji miktarının artışı yönünde de etkili olabilmektedir. Bu nedenle özellikle binaların yakın çevrelerinde bitkilerin uygun biçimde konumlandırılmaları maksimum enerji tasarrufunun sağlanabilmesi açısından önem taşımaktadır. Binalarda kullanılan enerji miktarındaki düşüş enerji santrallerinde enerji üretimi sonucu atmosfere verilen kirleticiler maddelerin miktarındaki azalmayı da beraberinde getirir (Nowak 1999).

Atlanta (Amerika Birleşik Devletleri) kentindeki uzun ve sıcak yaz mevsimi nedeniyle konut başına yılda yaklaşık 400 dolarlık serinlemeye yönelik harcamanın olduğu hesaplanmıştır. Bu kentteki mevcut ağaç örtüsünün serinletme etkisi nedeniyle enerji harcamasına yönelik ortalama 28 dolarlık bir tasarrufun sağlandığı ve bu tasarrufun kent

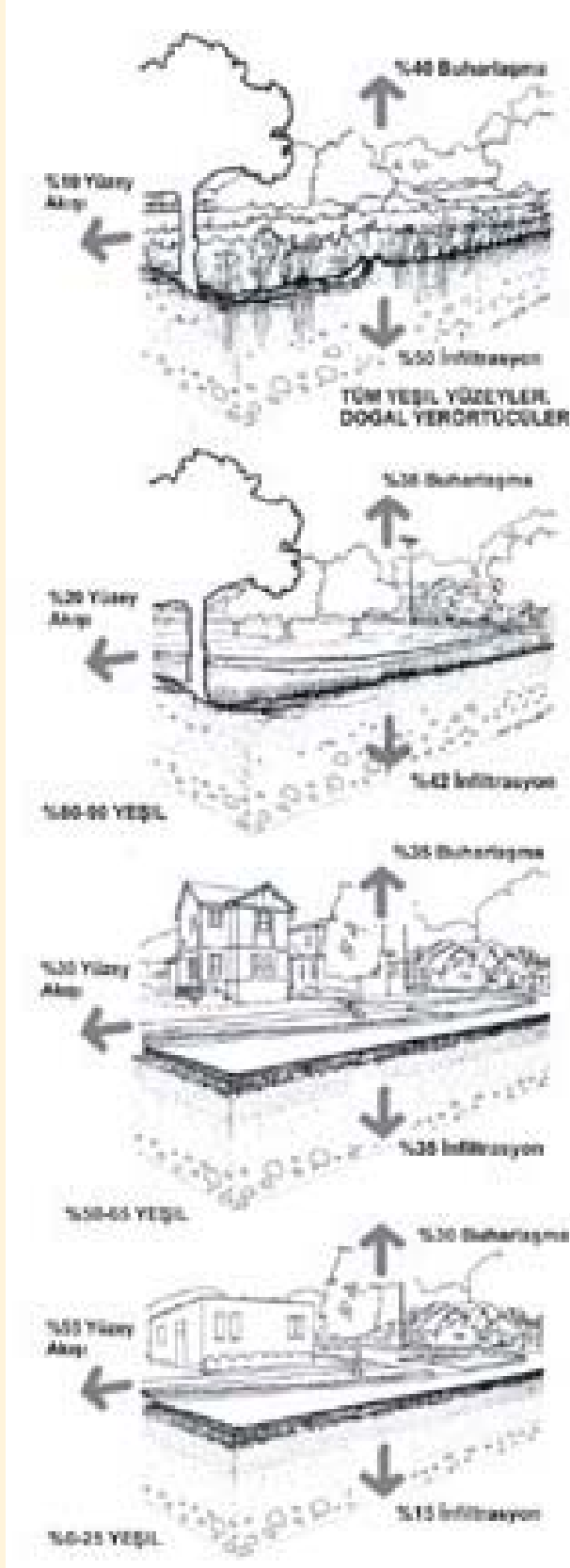
genelinde yılda yaklaşık 2.8 milyon dolar olduğu tahmin edilmektedir. Enerji kullanımındaki bu azalma aynı zamanda atmosfere bırakılan karbon miktarının azalmasına da neden olmaktadır. Ağaçların gölgeleme etkileri nedeniyle tasarruf edilen elektrik enerjisine ve bu enerjinin üretilmesi için kullanılan yakıt miktarına yönelik yapılan hesaplama sonucunda Atlanta'daki ağaç örtüsünün yılda 680000 ton karbon emisyonunun atmosfere karışmasını önlediği saptanmıştır (USDA 2001).

Ağaçların ve Yeşil Alanların Kent Ekonomisine Katkıları

Ağaçlar kentsel alanlara önemli ölçüde maddi katkılar sağlamaktadır. Bunlardan en önemlileri 1) yağışlar sonucunda oluşan yüzey akışının önemli ölçüde azalması ve 2) hava kalitesinin artırılmasıdır.

Ağaçlar kent atmosferinde bulunan NO₂, CO, SO₂, O₃ ve partikül maddeleri tutarak hava kalitesinin iyileştirilmesi konusunda önemli katkılar sağlarlar. 1996 yılında Atlanta'da (Amerika Birleşik Devletleri) yapılan bir araştırmada ağaçların bu yolla bir yılda yaklaşık 8.6 milyon ton kirleticiler maddeyi kent atmosferinden uzaklaştırarak 47 milyon dolar katkı sağladığı hesaplanmıştır. Aynı kentte 1974 yılındaki ağaç miktarı atmosferdeki 13.6 milyon ton kirleticiler maddeyi kent atmosferinden uzaklaştırarak 75.5 milyon dolar katkı sağlamıştır. Atlanta kentindeki uzun ve sıcak yaz mevsimi nedeniyle konut başına yılda yaklaşık 400 dolarlık serinlemeye yönelik harcamanın olduğu hesaplanmıştır. Bu kentteki mevcut ağaç örtüsünün serinletme etkisi nedeniyle enerji harcamasına yönelik ortalama 28 dolarlık bir tasarrufun sağlandığı ve bu tasarrufun kent genelinde yılda yaklaşık 2.8 milyon dolar olduğu tahmin edilmektedir. Enerji kullanımındaki bu azalma aynı zamanda atmosfere bırakılan karbon miktarının azalmasına da neden olmaktadır. Ağaçların gölgeleme etkileri nedeniyle tasarruf edilen elektrik enerjisine ve bu enerjinin üretilmesi için kullanılan yakıt miktarına yönelik yapılan hesaplama sonucunda Atlanta'daki ağaç örtüsünün yılda 680 000 ton karbon emisyonunun atmosfere karışmasını önlediği saptanmıştır (USDA 2001). Ortalama ağaç örtüsünün %29'dan %40 yükseltilmesinin kente önemli ölçüde fayda sağlayacağı, bu yolla

Ağaçların dikimi sırasında hatalı yer seçimi kış aylarında binalar üzerinde gölge oluşturmaları ve yaz aylarında da yaz esintilerinin önünü kesmeleri nedeniyle kullanılan enerji miktarının artışı yönünde de etkili olabilmektedir



Şekil 1. Bitkilerin yağışlar sonucu oluşan yüzey akışlarının miktarı üzerine etkileri (Design Center for American Urban Landscape Design 2003).

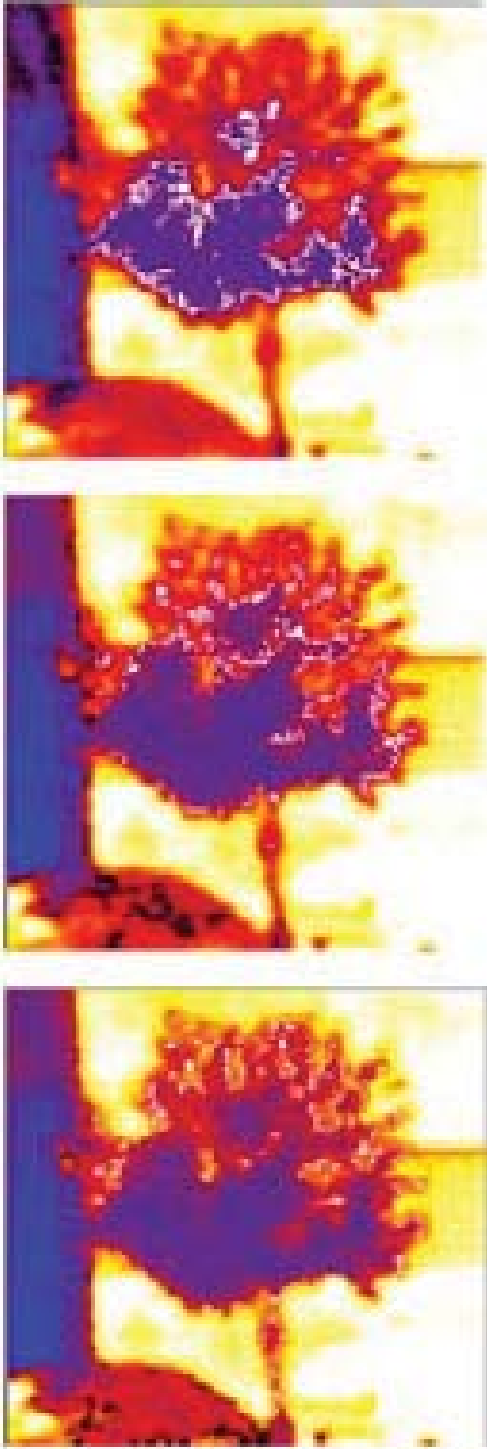
yüzey akış oranında %20'lik bir azalmayla yılda 1.7 milyar dolarlık bir kazancın ve 4054 ton daha fazla kirletici maddenin atmosferde uzaklaştırılmasıyla da yılda 73.4 milyon dolarlık bir kazancın sağlanmasının mümkün olacağı belirtilmektedir (Şekil 1.).

Kent Planlaması ve Ağaçlar

Kent planlaması sosyal, rekreasyonel, estetik ve ekolojik gereksinimler ve tercihlerin bir dengesidir. Kentsel planlama çalışmalarında kent iklimini etkileyen faktörlerin dikkate alınması ve buna bağlı olarak alan kullanım kararlarının verilmesi bu dengenin oluşturulmasında son derece önemlidir. Kentsel mekanlarda kullanılan malzemeler, yapıların ve açık-yeşil alanların boyutu, konumu ve karakteri yaşanabilir kentlerin oluşumunda büyük önem taşımaktadır. Bu amaçla gelişmiş ülkelerin bir çoğunda kentsel planlamaya yönelik analiz haritaları hazırlanmakta ve bu haritalar kent ve bina planlamasına yönelik olarak kullanılmaktadır.

Bitki örtüsü kent ekolojisini düzenleyen en önemli unsurdur. Bu konuda bitki örtüsünün karakteri, kent içerisindeki dağılımı, boyutu v.b. gibi faktörler önem taşımaktadır. Araştırmalar kentlerdeki yeşil alanların sadece kentsel peyzajı düzenlemekle kalmadığı bunun yanı sıra havadaki nem oranını artırarak ve sıcaklığı düşürerek kent iklimini düzenlediğini göstermektedir. Ağaçların ve yeşil alanların havayı serinletme etkisi kesin ve tartışılmaz bir gerçektir (Şekil 2.). Bu, ağaçların gölgeleme etkilerinin bir sonucu olmaktan çok bitkilerin evaporasyon ve diğer fizyolojik işlemler için enerji tüketimlerinin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Bitki örtüsüyle kaplı alanların varlığıyla evapotranspirasyon yüzeye gelen ve yüzeyin altında ısı depolanmasına katkıda bulunan solar radyasyonun büyük bir kısmını görünmeyen ısıya dönüştürerek yüzeyin soğumasına katkıda bulunur. Dolayısıyla kentsel gelişim planlarında bitki örtüsünün kentin termal iklimi üzerindeki etkileri mutlaka dikkate alınmalıdır.

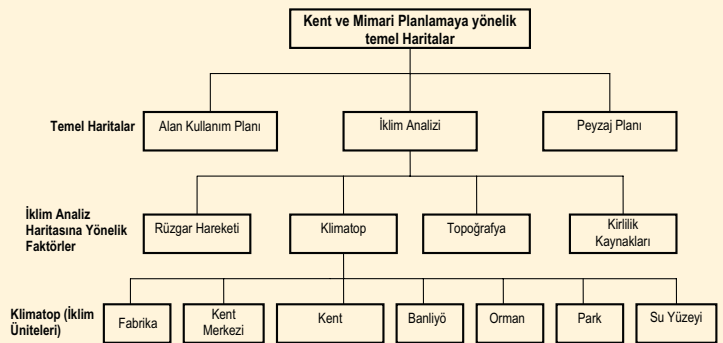
Su yüzeyleri veya serin ormanlar ve sıcak alanlar arasındaki büyük sıcaklık farklarının bilinmesi özellikle kentsel planlama çalışmalarında kent mikroklimasının mevcut durumu hakkında bilgi edinmek ve kent iklimini iyileştirmeye yönelik



Şekil 2. Ağaçların yaprakları ortama verdikleri su buharı formundaki nem yoluyla çevrelerindeki havayı serinletirler. Yaprak yüzeylerinin ortalama sıcaklığının dışarıda ölçülen sıcaklık değerlerine oldukça yakın olduğu söylenebilir. Güneşli bir ortamda bulunan bu ağaçtan alınan termograf ağaçtaki ortalama sıcaklığının gölgede kalan kısımlarda 27°C, güneş bakan yapraklarda 29°C ve ortalama sıcaklık değerinin ise dışarıdaki sıcaklıkla eşit biçimde 28°C olduğunu göstermektedir. Sıcak ve kurak bölgelerde bu dolaylı serinletme etkisi yetişkin ağaçların bulunduğu alanlarla ağaçsız alanlar karşılaştırıldığında gündüz saatlerinde 3°- 6°C'ye ulaşabilmektedir (Alvarez 2004).

yeşil alan çalışmalarında büyük önem taşımaktadır. Bir çok Alman kenti için bu amaçla analiz haritaları oluşturulmuş ve bu haritalar kent ve bina planlamasına yönelik olarak kullanılmaktadır. İklim analiz haritaları genel olarak iklim üniteleri, rüzgar hareketleri, topoğrafya ve kirlilik kaynaklarını içermektedir. Yüzeydeki ısı dengesini belirleyen faktörler meteorolojik elemanlar ve yüzey koşullarıdır. Örneğin Stuttgart'ta Klimatop su yüzeyleri, açık alanlar, orman, parklar, kırsal yerleşimler, banliyöler, kent, kent merkezi, küçük ölçekli fabrikalar, fabrikalar ve demiryolları olmak üzere 11 kategori altında sınıflandırılmıştır (Şekil 3.) (Moriyama 1999).

Kentlerdeki azalan rüzgar hızı aynı zamanda havadaki serinleme etkisinin ve dolayısıyla da kentlilerin psikolojik oksijen alımı (havalanma) işleminin de azalmasına neden olurlar. Diğer taraftan durgun günlerde aşırı ısınmış olan kent merkezlerindeki depresyon bölgelerini dolduran kısmi rüzgar sistemleri oluşur ve sonuç olarak kent merkezleri toz ve gazlarla daha fazla kirlenirler. Ağaçlar ve yeşil alanlar havayı filtrelemede etkin olarak rol oynamaktadır. Bunun yanı sıra bitki örtüsüyle kaplı alanlarda polen dışında toz oluşumu da gerçekleşmemektedir. Ağaçlar yapraksız oldukları dönemde bile öncelikle partikül maddelerin depolanmasını sağlayacak biçimde havanın taşıma kapasitesini azaltır ve kent atmosferindeki kirlenici maddelerin büyük bir kısmını süzerek ya da filtre ederek hava kalitesinin iyileştirilmesine katkıda bulunurlar.



Şekil 3. Klimatop haritasının oluşturulması (Moriyama 1999).

Ankara Örneği

Ankara’da yeşil alanların kent iklimine etkilerini ölçmek amacıyla yapılan araştırmada farklı tipteki açık ve yeşil alanların serinletme ve ortama nem sağlama etkilerinin test edilmesi amacıyla farklı karaktere sahip 3 tip yeşil alan seçilmiş (Altınpark, Kurtuluş Parkı ve A.Ü. Ziraat Fakültesi kampüsü) ve karşılaştırma yapmak amacıyla bu alanlarla yakın çevrelerinde bulunan yerleşim alanlarında noktasal ölçümler yapılmıştır. Ölçümler günün değişik saatlerinde 10 gün süreyle tekrarlanmış, ölçüm yapılan her bir yeşil alan ile yakın çevresindeki yapısal alandaki değerler aynı saat içinde alınmıştır.

Ölçümler biri yeşil alanların içerisinde ve diğeri hemen bitişiğinde yer alan yapısal alanda olacak biçimde belirlenen iki noktada yapılmıştır. Yapılan analizlerde ölçüm yapılan tüm yeşil alanların çevrelerinde yer alan yapıyla kaplı alanlara oranla daha serin oldukları, iki alan arasındaki sıcaklık farklılıklarının bazı günlerde 5,2 C°’ye kadar çıktığı görülmüştür.

Sıcaklık ölçümü yapılan yeşil alanlar ile yakın çevrelerindeki yapısal alanlardaki ortalama sıcaklık değerleri arasındaki farklar incelendiğinde 644 000 m² lik bir alana ve 42.000 m² su yüzeyine sahip olan Altınpark ile yaklaşık 1/60 oranında daha az alana sahip olan ve su yüzeyi içermeyen A.Ü. Ziraat Fakültesi merkez kampüsü rekreasyon alanının yaklaşık aynı oranda serinletme etkisine sahip olduğu görülmektedir. Altınpark’tan yaklaşık 1/6 oranında daha küçük bir alana ve yaklaşık 1600 m² su yüzeyine sahip olan Kurtuluş Parkı’nda ise ortalamalar arasındaki fark bu parka oranla 1,137 C° daha azdır.

Nem değerleri bakımından ölçüm yapılan tüm yeşil alanların çevrelerindeki yapısal alanlara oranla daha yüksek ortalama nem değerlerine sahip oldukları saptanmıştır. Oldukça büyük ölçekli bir su yüzeyine sahip olmakla birlikte Altınpark ile çevresindeki yapısal alanlar arasındaki nispi nem ortalamaları arasındaki fark ölçüm yapılan diğer yeşil alanlara oranla daha düşüktür. Nem değerleri ortalamalarına yönelik en yüksek farklılık, sıcaklık değerlerinde olduğu gibi Kurtuluş Parkı’nda elde edilmiştir. Nem değerleri arasındaki farklılıklar bazı günlerde %11,9’a kadar çıkabilmektedir.

Ölçüm yapılan yeşil alanların bitkisel alan – sert yüzey oranları dikkate alındığında Altınpark’ın toplam kullanım alanı içerisinde yaklaşık 1/2,5 oranında yeşil alan dışındaki kullanımları (yapılar, yollar, çocuk oyun alanları, spor alanları v.b.), yaklaşık 1/14 oranında su yüzeylerini ve yaklaşık 1/1,9 oranında yeşil alanları içerdiği görülmektedir. Kurtuluş Parkı’nda ise yapılar alanının yaklaşık 1/11’ini, su yüzeyi yaklaşık 1/63’ünü kaplamakta, yollar ve diğer sert zeminlerin büyük bir kısmı tam formunu almış ağaç gruplarının gölgesinde kalmaktadır. A.Ü. Ziraat Fakültesi merkez kampüsü rekreasyon alanında ise hemen hemen hiçbir yapısal obje ve sert yüzeye rastlanmamaktadır.

Ölçüm yapılan üç yeşil alanının bitkilendirme ilkeleri incelendiğinde Altınpark’ta gölge etkisi yaratan ağaçtan yoksun olan geniş çim yüzeylere, sınırlı oranda ağaç gruplarına ve yol ağaçlandırmasına yer verildiği görülürken diğer iki yeşil alanda yoğun biçimde ağaç gruplarının kullanıldığı ve sert zeminlerin büyük bir kısmının bu ağaç gruplarının gölgesinde kaldığı dikkati çekmektedir. Ölçüm yapılan alanlarda dikkati çeken diğer bir konu ise Altınpark’ta kullanılan ağaçların büyük bir kısmının henüz tam olarak gelişmediği buna karşılık diğer iki yeşil alandaki ağaçların büyük ölçüde gelişimlerini tamamlamış olduklarıdır. Kurtuluş Parkı sonradan yapılan eklemeler nedeniyle orijinal yapısından oldukça farklı bir görünüm almış, parkın içerisindeki yapı ve sert yüzeylerin oranları büyük ölçüde artmıştır. Parkın yapısındaki bu değişime rağmen ölçüm yapılan alanlar içerisinde kent iklimine sıcaklık ve nem açısından en fazla katkı sağladığı görülmektedir. Bununla birlikte Altınpark’ın ölçüm yapılan diğer yeşil alanlara oranla çok daha geniş bir araziye ve oldukça geniş bir su yüzeyine sahip olduğu, ancak sıcaklık ve nem değerleri açısından kent ekolojisine diğer iki yeşil alana oranla daha az katkı sağladığı dikkati çekmektedir. Yeşil alanların boyutlarıyla orantılı olarak kent iklimine yaptıkları katkılar incelendiğinde bu anlamda en fazla katkıyı A.Ü. Ziraat Fakültesi rekreasyon alanının yaptığı söylenebilir (Barış v.d. 2005).

Sonuç

Kent iklimi bir çok yolla doğal iklimsel karakterini kaybeder. Aşırı kentleşme sonucunda kentsel ısı adaları daha fazla sayıda kent insanını etkilemektedir. Dolayısıyla termal baskının olduğu

alanlarda ekolojik yaklaşımlara dayalı çözümlerin geliştirilmesi kaçınılmazdır. Ağaçlar ve açık alanlar yapay kent ikliminin düzenlenmesine önemli katkılarda bulunurlar. Kentlerdeki yeşil alanlar sadece kentsel peyzajı düzenlemekle kalmaz, bunun yanı sıra havadaki nem oranını artırarak, sıcaklığı düşürerek ve hava kalitesinin iyileştirilmesine katkıda bulunarak kent ekosistemini düzenler. Dolayısıyla kentsel gelişim planlarında bitki örtüsünün kentin termal iklimi üzerindeki etkileri mutlaka dikkate alınmalıdır. Bu nedenle kentsel peyzaj çalışmalarında ağaçlara daha çok yer verilmesi, yerleşim alanları içerisinde ve çevresinde yer alan yolların ağaçlandırılması yeşil alanların kentsel alanlardaki ekolojik ve ekonomik katkılarının artması ve yaşanabilir kentlerin oluşması açısından önem taşımaktadır.

Kaynakça

Alvarez, S., J. F. Sanchez, D. Velazquez, L. Perez-Lombard, 2000. Use of the vegetation and water to promote passive cooling, University of Seville, www.lema.ulg.ac.be/tools/rice

Akay, A., 1996. Kentsel Mekanlarda Oluşan Isı Adası Etkisinin Azaltılmasında Sürdürülebilir Peyzajın Öneminin Ankara Kenti Örneğinde Araştırılması. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara.

Barış, M. E., 1995. Ankara Kentinde Hava Kirliliği Sorunun Çözümünde Peyzaj Mimarlığı Açısından Alınması Gerekli Önlemler. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi. Ankara.

Barış, M. E., 1998. Açık ve Yeşil Alanların Hava Kirliliğine Etkisi. Bilim ve Teknik Dergisi. Ağustos 1998, Sayı: 369, Sayfa: 92-94. ISSN: 977-1300-3380. TÜBİTAK. Ankara..

Bernatzky, A. 1982. The Contribution of Trees and Green Spaces to a Town Climate. The Impact of Climate on Planning and Building, Elsevier Sequoia S.A., s. 301-311, The Netherlands.

Bonan, G. B., 2000. The microclimates of a suburban Colorado (USA) landscape and implications for

planning and design. Landscape and Urban Planning 49 (2000) 97-114

Ca, V. T., T. Asaeda, E. M. Abu, 1998. Reductions in air conditioning energy caused by a nearby park. Energy and Buildings 29 (1998) 83-92.

Design Center for American Urban Landscape Design, 2003. Urban Green Space: Effects on Water and Climate. Design Center for American Urban Landscape Design Brief, Number 3, August 2003.

Horbert, M. ve A. Kirchgeorg, 1982. Climatic and Air-Hygienic Aspects in The Planning of Inner-City Open Spaces: Berlin Grosser Tiergarten. The Impact of Climate on Planning and Building, Elsevier Sequoia S.A., s. 311-323, The Netherlands.

Moriyama M., H. Takebayashi, 1999. Making method of `Klimatopea map based on normalized vegetation index and one-dimensional heat budget model, Journal of Wind Engineering and Industrial Aerodynamics 81 (1999) 211-220.

Nowak, D. J., 1999. The Effects Of Urban Trees On Air Quality. USDA Forest Service, Northeastern Research Station 5 Moon Library, SUNY-CESF, Syracuse, NY 13210 <http://www.w3.org/1999/02/22>

Öztan, Y., 1970. Ankara Havaasının Kirlenme Nedenleri ve Alınması Gereken Yeşil Saha Tedbirleri. Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara.

R. A. Spronken-Smith, T. R. Oke, 1998. The thermal regime of urban parks in two cities with different summer climates. International journal of remote sensing, 1998, vol. 19, no. 11, 2085 ± 2104.

Servando A., F. J. Sanchez, D. Velazquez, L. Perez, Use of the vegetation and water to promote passive cooling, -Lombard University of Seville, www.lema.ulg.ac.be/tools/rice.

USDA Forest Service, 1990. Benefits of Urban Trees Urban and Community Forestry: Improving Our Quality of Life Reproduced by permission from the Southern Region Southern Group of State Foresters Cooperative Extension Service Forestry Report R8-FR 17 April 1990.

USDA Forest Service, 2001. Urban Ecosystem Analysis Atlanta Metro Area Calculating the Value of Nature. USDA Forest Service, USA.

Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun

Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanununda 26.10.2005 tarihli ve 25978 sayılı Resmi Gazete'de değişiklik yapıldı. 18.12.1981 tarihli ve 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanununun 5 inci maddesine "kara hudutları boyunca tesis edilen askeri yasak bölgelerin sınırları ise, kamu yararı bulunması kaydıyla milli eğitim, kültür, turizm ve spor amaçlı faaliyetler için Genelkurmay Başkanlığının teklifi üzerine Bakanlar Kurulunca daraltılabilir veya bazı bölgelerde tamamen kaldırılabilir." fıkrası eklendi.

Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliğinde 17.10.2005 günlü ve 25959 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmelikle değişiklik yapıldı. Yönetmeliğin 1. maddesi ile Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliğinin 55 inci maddesinin üçüncü fıkrası değiştirildi. Yapılan değişiklikle anılan hüküm "Organize sanayi bölgelerinde, sanayi parsellerinde yapılaşma koşulları Taban Alanı Kat Sayısı : TAKS = 0.55 ; Emsal : Kat Alanı Katsayısı = 0.70 ; Yükseklik : h = Serbest, üretim teknolojisinin getirdiği yükseklik olarak belirlenir. Karadeniz bölgesinde bölgenin genel doğal yapısı nedeniyle TAKS = 0.55, Emsal = 0.75 ve h = Serbest olarak koşullandırılır. İhtisas OSB'lerde yukarıda belirtilen yapılaşma koşullarının faaliyet konusu itibari ile yetmemesi halinde; ÇED raporu ile belirlenmesi, proses planı ile kanıtlanması ve bu konuda diğer teknik açıklamaların yapılması yoluyla bu oran, üretim konusuna yetecek şekilde Bakanlık tarafından belirlenir." şeklinde düzenlendi.

Ayrıca anılan maddeye üçüncü fıkradan sonra gelmek üzere "4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununun yürürlüğe girdiği 15/4/2000 tarihinden sonra imar planı Bakanlıkça onaylanan OSB'lerde yapılaşma koşullarının yukarıdaki oranlarla değiştirilmesine dair plan revizyonlarında mevcut planlardaki mekansal alan dağılımında teknik ve sosyal altyapı alanlarının da aynı oranda artırılması zorunludur." fıkrası eklendi.

Yönetmeliğin 3. maddesi ile Yönetmeliğin 58 inci maddesi başlığı "Özel OSB'lerde Yer Seçimi, İmar Planı ve Değişiklikleri" şeklinde değiştirildi ve anılan madde imar planı ve değişikliklerinde, belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediyelerin, belediye ve mücavir alan sınırları dışında Valiliklerin uygun görüşü alınarak onama, askı, plana itiraz, itirazların değerlendirilmesi ve dağıtımı konusunda Yönetmeliğin imar planı onayına ilişkin maddelerinin uygulanacağı, ancak özel mimari tasarım gerektiren özel OSB projeleri bu Yönetmelikte belirtilen yapılaşma koşullarına tabi olmadığı hükme bağlandı.

Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu Uygulama Yönetmeliği

5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununun 5, 7, 8, 10, 11, 12 ve 15 inci maddelerine dayanılarak Toprak Koruma ve Arazi

Kullanımı Kanunu Uygulama Yönetmeliği 15.12.2005 tarihli ve 26024 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi.

3/7/2005 tarihli ve 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununda öngörülen toprak ve arazi varlığının belirlenmesi, arazi kullanım planlarının yapılması, tarımsal amaçlı arazi kullanım ile toprak koruma plan ve projelerinin hazırlanması, erozyona duyarlı alanların, yeter büyüklükteki tarımsal arazi parsel büyüklüğünün tespiti ve toprak koruma kurulunun çalışmalarına ilişkin usul ve esasları belirleme amacıyla anılan Yönetmeliğin çıkarıldığı belirtilmiştir.

Yönetmelik, toprak koruma kurulunun teşekkülü, görevleri, çalışma usul ve esasları, toprak ve arazi varlığının belirlenmesi, tarımsal arazi parsel büyüklüklerinin belirlenmesi, arazi kullanım planlarının yapılması, tarımsal amaçlı arazi kullanım plan ve projelerinin hazırlanması, toprak koruma projelerinin hazırlanması, erozyona duyarlı alanların belirlenmesi ve korunmasına ilişkin hususları kapsamaktadır.

Yönetmeliğin 5. maddesinde Toprak Koruma Kurulunun Teşekkülü ve Çalışma Esasları belirlenmiştir. Buna göre; Kurulun görevleri arazi kullanılabilecek tüm faaliyetlerde, arazinin korunması, geliştirilmesi ve verimli kullanılmasına yönelik inceleme, değerlendirme ve izleme yapmak, ortaya çıkan olumsuzlukları belirlemek, toprak korumayı ve bununla ilgili sorunları giderici önlemleri almak, geliştirmek, uygulanmasını sağlamak için görüş oluşturmak; Arazi kullanımını gerektiren tüm girişimleri yönlendirmek üzere, yerel plan veya projelerin uygulanması amacıyla takibini yapmak; Toprak koruma önlemlerinin yerine getirilmesi sürecini yerel ölçekte izlemek, değerlendirmek ve çözümleyici öneriler geliştirmek, hazırlanacak toprak koruma ve arazi kullanım planları doğrultusunda, yerel ölçekli yıllık iş programları için görüş oluşturmak ve uygulamaya konulmasının takibini yapmak; Ülkesel, bölgesel veya yerel ölçekli yapılan planlar arasındaki uyumu denetlemek; Kanunda yer alan konularla ilgili başvuruları almak ve ilgililere aktarmak ve Kanun ve Yönetmelik kapsamında verilen diğer görevleri yapmak olduğu belirtilmiştir.

Yönetmeliğin 8. maddesinde toprak ve arazi varlığının belirlenmesinin usul ve esasları ile ilgili düzenlemeye yer verilmiş ve toprak ve arazi ile ilgili sınıflama, etüt, analiz ve değerlendirmeye yönelik sistemler, standartlar ve çalışma kriterleri tarım ve Köy İşleri Bakanlığı tarafından belirleneceği hüküm altına alınmıştır.

Yönetmeliğin 9. maddesinde arazi kullanım planlarının yapılması ile ilgili hükümlere yer verilmiştir. Arazi kullanım planları Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı veya Bakanlığın koordinasyonu altında ilgili valiliklerce hazırlanacağı veya hazırlattırılacağı, arazi kullanım planları hazırlanırken öncelikle ülkesel ve bölgesel planlamalara temel oluşturan ve diğer fiziki planlamalara veri teşkil eden; su potansiyeli, toprak verileri ve haritaları esas alınacağı, ulusal kalkınma stratejileri kapsamında sektörel gelişim potansiyeli ve nüfus gözetilerek çevre öncelikli sürdürülebilir kalkınma ilkesi doğrultusunda mevcut ve gelecekte oluşacak potansiyel arazi kullanım türleri ve özellikleri ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile yerel düzeyde etkileneceklerin katılımı ile belirleneceği hüküm altına alınmıştır.

Arazinin özellikleri gözetilerek farklı kullanımlar karşısındaki davranışlarını ortaya çıkarmak için toprak ve arazi etütlerine dayanılarak yapılan arazi kullanım planları ile; yerel, bölgesel ve ülkesel ölçekte

tarım arazileri, mera arazileri, orman arazileri, özel kanunlarla belirlenen alanlar, yerleşim-sanayi-turizm alanları, sosyal ve ekonomik amaçlı altyapı tesisleri ile diğer arazi kullanım şekillerini ve ileriye yönelik sürdürülebilir arazi kullanım türlerini gösteren rapor ve haritalar hazırlanacağı, bu çalışmalarda ihtiyaca uygun ölçekte sayısal ve/veya manuel standart topografik haritalar, standart kadastral haritalar, uydu görüntüleri veya hava fotoğrafları kullanılabileceği, tespit edilen bilgiler veri tabanında saklanacağı, arazi kullanım planlarının hazırlanması ile ilgili diğer arazi değerlendirme ve çalışma kriterleri, Bakanlık tarafından belirleneceği öngörülmüştür.

Yönetmeliğin 10. maddesinde tarımsal amaçlı arazi kullanım plan ve projelerinin hazırlanması, 11. maddesinde Tarımsal arazi parsel büyüklüklerinin belirlenmesi, 12. maddesinde Toprak koruma projelerinin hazırlanması ile ilgili hükümlere yer verilmiştir.

Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği

16/6/2005 tarihli ve 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanuna dayanılarak Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği hazırlanmıştır. Anılan Yönetmelik 14.12.2005 günlü ve 26023 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmeliğin amacı, yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş; kültür ve tabiat varlıklarını koruma kurullarınca sit alanı olarak tescil ve ilan edilen bölgeler ile bu bölgelere ait koruma alanlarının, bölgenin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restore edilerek, bu bölgelerde konut, ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanları oluşturulması, tabii afet risklerine karşı tedbirler alınması, tarihi ve kültürel taşınmaz varlıkların yenilenerek korunması ve yaşatılarak kullanılması ile ilgili esas ve usulleri düzenlemek olduğu öngörülmüştür.

Yönetmelik, il özel idareleri ve belediyelerce oluşturulacak olan yenileme alanlarının tespitine, teknik alt yapı ve yapısal standartlarının belirlenmesine, projelerinin oluşturulmasına, uygulama, örgütlenme, yönetim, denetim, katılım ve kullanımına ilişkin usul ve esasları kapsamaktadır.

Yönetmeliğin 3. maddesinde tanımlara yer verilmiş, Belediye sınırları dışında ve nüfusu 50.000’in altındaki belde belediye sınırlarında il özel idaresi; bunların dışında kendi yetki sınırlarında büyükşehir, il, ilçe veya ilk kademe belediyeleri yetkili idare olarak tanımlanmıştır. Yönetmelikte Yenileme alanı: Sit ve koruma alanı olarak tescil ve ilan edilen bölgeler ile bu bölgelere ait koruma alanlarının içinde, sınırları yetkili idarenin teklifi üzerine Bakanlar Kurulu’nca kabul edilerek belirlenen alanlar olarak adlandırılmıştır.

Yönetmeliğin 7. maddesinde katılım ve kamuoyunun bilgilendirilmesi ile ilgili hükümlere yer verilmiş, yetkili idareler tarafından yenileme alanı

içinde kalan mülk sahiplerini veya bölge halkını uygulama konusunda bilgilendirmek üzere toplantılar yapılacağı görüşleri alınacağı ve bunların katılımı sağlanacağı, yetkili idare ihtiyaç halinde üniversite, meslek kuruluşları, sivil toplum örgütleri, kamu kurum ve kuruluşları ve muhtarlarla danışma toplantıları düzenleyebileceği, projeler hakkında basın ve yayın araçlarıyla bilgilendirme yapabileceği öngörülmüştür.

Yönetmeliğin 8. maddesinde yenileme alanı tespitine ilişkin hazırlıklar ile ilgili düzenlemelere yer verilmiş, yetkili idare öncelikle yenileme uygulaması yapacağı bölgeyi tespit ederek halihazır harita üzerinde koordinatlı olarak yenileme alanı sınırlarını belirleyeceği, belirlenen yenileme alanında tüm çalışmaları yapmak üzere uygulama birimi görevlendirileceği ve yenileme alanının tespitinde, tarihi ve kültürel özellikler ile afet riskleri dikkate alınacağı hüküm altına alınmıştır.

Yönetmeliğin 10. maddesinde yenileme alanının yetkili idarenin meclis üye tam sayının salt çoğunluğunun kararı ile alınacağı, büyükşehir belediyesi sınırları içerisindeki ilçe ve ilk kademe belediye meclislerince alınan kararlar onaylanmak üzere büyükşehir belediye meclisine sunulacağı belirtilmiş, Yönetmeliğin 11. maddesinde ise yetkili idarelerin kesinleşen kararları Bakanlar Kurulu onayına sunulmak üzere İçişleri Bakanlığı gönderileceği, yenileme alanı kararının, Bakanlar Kurulu kararının Resmi Gazete’de yayımlandığı tarihte yürürlüğe gireceği ve uygulamanın bir yıl içinde başlatılacağı öngörülmüştür.

Yönetmeliğin 12. maddesinde yetki ve sorumlulukları yenileme alanları ile sınırlı olmak ve yenileme projelerini karara bağlamak amacıyla, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununun 51 inci maddesine göre gerektiği kadar koruma bölge kurulu oluşturulacağı hükme bağlanmıştır.

Yönetmelikte ayrıca uygulamanın etaplar halinde yapılması, Taşınmazların etap projeye dahil edilmesi, etap proje ve programlarının hazırlanması ve onayı, yenileme projelerinin onaylanması, alt yapı ve ulaşım projelerinin uygulama önceliği, bilgi ve belge verme yükümlülüğü ile ilgili hükümlere yer verilmiştir.

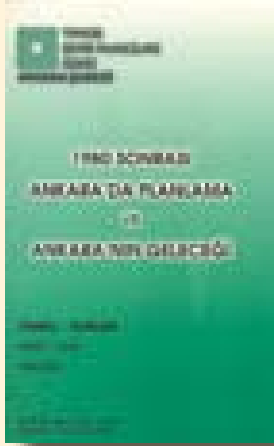
Yönetmelikte projeye katılım, anlaşma ve kamulaştırma ilgili düzenlemelere de yer verilmiştir. Yönetmeliğin 22. maddesinde yenileme alanı içindeki parsellerdeki uygulamalarda kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilerin mülkiyetinde olan ve yapısı aynen korunacak veya yenilenecek yapılar, yetkili idarenin uygun görmesi ve projenin bütünlüğünün bozulmaması şartıyla ilgili kamu kurum veya kuruluşları ya da gerçek veya tüzel kişiler tarafından yapılabileceği; 23. maddesinde anlaşmanın, uzlaşılacak bedel üzerinden taşınmazın yetkili idareye satılması, idareye ait bir başka taşınmaz malla takas veya trampa yoluyla devredilmesi veya projenin gereklerine uygun olması halinde bedel karşılığı sınırlı ayni hak tesis edilmesi veya yetkili idarece öngörülecek diğer anlaşma yollarıyla yapılacağı; 24. maddesinde yenileme alanlarında bulunan yapıların boşaltılması, yıkımı ve kamulaştırmasında anlaşma yolu esas olduğu hükme bağlanmıştır.

Yönetmeliğin yedinci bölümünde ise projelerin uygulanması, tabii afet riski ve denetim ile ilgili hükümlere yer verilmiştir.

Kitap Tanıtımı

Hazırlayan: Özlem ÇELİK

1980 SONRASI ANKARA'DA PLANLAMA VE ANKARA'NIN GELECEĞİ



Panel-Forum
Şehir Plancıları
Odası Ankara
Şubesi Yayını:
Ankara
1999
Türkçe
70 Sayfa

Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi'nin bir dizi haline getirmeyi planlayarak yola çıktıkları etkinliklerin ilk yayını olan kitapçık; Ankara kent bütününde, planlama çerçevesinde bugüne kadar yapılmış olan uygulamaları, doğruları ve yanlışlarıyla değerlendirmek, 1999 seçimleri sonrası yeni göreve başlayacak kent yöneticilerine görüş açısı oluşturmak, yapılan hataların tekrarını önlemek için ne tür politikaların uygulanması gerektiğini ortaya koymak amacıyla gerçekleştirilen toplantının metinlerinden oluşmaktadır. Orhan Sarıaltun'un Açılış Konuşmasını, Doç. Dr. Baykan Günay, Ömer Ağaçoğlu, Prof. Dr. Raci Bademli ve V. Senihi Kitapçı'nın konuşmalarını içeren kitapçıkta aynı zamanda Katılımcı Konuşmaları ve Konuşmacıların Yanıtlarına da ulaşmak mümkün.

Özellikle 1980 sonrası planlama çalışmalarının ele alındığı panelde; %60'ı gecekondu alanı olan Ankara'nın İslah Planlarıyla yönlendirilmeye çalışılmasının kentin geleceğini ve planlama sürecini nasıl etkilediği, son nazım plan projeksiyon yılının 1990'da tamamlanmış, aradan 9 yıl geçmiş ve bu süreç içerisinde, iki kez tasarı haline getirilmiş olmasına rağmen neden hala Nazım planı yapılamadığı, Ankara kenti, Türkiye'nin ilk ve en kapsamlı Ulaşım Planına sahipken neden farklı uygulamalarla kentin ulaşım sisteminin plansız bir şekilde yönetildiği konuları tartışmaya açılmıştır.

ANKARA NAZIM PLANI BATI GELİŞME AKSI VE GÜVERCİNLİK HAVAALANI MANİA PLANI



Panel-Forum
Şehir Plancıları
Odası Ankara
Şubesi Yayını:
Ankara
2000
Türkçe
53 Sayfa

Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi'nin bir dizi haline getirmeyi planlayarak yola çıktıkları etkinliklerin üçüncü yayını olan kitapçık; konusunda uzmanların bir araya geldiği ve izleyicilerin de katılımıyla zengin bir tartışmanın metninden oluşmakta. Orhan Sarıaltun, Sinan Aygün, V. Senihi Kitapçı, Erdal Kurt, Tuncay Alemdaroğlu, Doç. Dr. Özcan Altaban, Muammer Üçok ve Hüseyin Çankaya'nın Açılış Konuşmalarını içeren kitapçıkta aynı zamanda Forum ve Konuşmacıların Yanıtlarına da ulaşmak mümkün.

Ankara gündeminde yer tutmuş ve tartışmalı bir konu olan Güvercinlik, Etimesgut Havaalanları 'Mania Planları' tarafların bir araya getirilerek sağlanan etkinlikle Ankara ve Ankaralıları için sorun teşkil edilen bir konunun tartışılmasını ve tüm yönleri ile ele alınabilmesine imkan veren bir Panel-Forum ve yayın olmuştur.

Aynı zamanda Cumhuriyet'in ilk yıllarında, kentleşme ve planlama adına yaşadığı deneyimlerle, ülkenin tüm diğer kentlerine örnek olan Başkent Ankara'da yaşanan bu sorunun benzerlerini yaşayan Adana, Afyon, Kayseri ve İstanbul gibi kentlerimiz için de yeni bakış açılarının ve çözüm önerilerinin bulunabileceği bir kaynak niteliği taşımaktadır.

MUSTAFA KEMAL'İN ANKARASI



Söyleşi
Şehir Plancıları
Odası Ankara
Şubesi Yayını:
Ankara
2000
Türkçe
34 Sayfa

Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi'nin aynı diziden dördüncü yayını olan 'Mustafa Kemal'in Ankarası' başlıklı söyleşi daha sonra yayın haline getirilmiştir. Kitaplaştırılan söyleşide, Ankara'nın tarihsel sürecinin dünden bugüne ele alındığı, Anadolu'nun bozkır bir kasabası olan Ankara'nın başkent olma süreci ve bu süreçte yapılan planlama çalışmaları, yaşanan kentleşme hareketleri ve Ankara'nın bugünü ele alan her biri alanında güçlü isimlerin yer aldığı zengin bir tartışmanın metnine ulaşmak mümkün.

Açılışı Orhan Sarıaltun'un konuşması ile başlayan söyleşide Prof. Dr. İlber Ortaylı, Güven Dinçer ve Prof. Dr. Gönül Tankut'un konuşmalarını ve katılımcıların katkılarını içeren bölümleri ile kitapçık kısa ama dolu dolu bir metine sahip.

ATATÜRK ORMAN ÇİFTLİĞİ NASIL KORUNMALI?



Panel
TMMOB Ankara
İl Koordinasyon
Kurulu - Şehir
Plancıları Odası
Ankara Şubesi
Yayını: Ankara
2004
Türkçe
124 Sayfa

1925 yılında tarımsal üretimi desteklemek, ucuz ve sağlıklı gıda maddeleri temin etmek ve kentte yaşayanların gezip, eğlenebileceği bir rekreatif alan kazanılması amacıyla 52.000 dekarlık bir alana kurulan Atatürk Orman Çiftliği bugüne kadar gerçekleşen birçok girişim sonucu yaklaşık yarısını arazi tahsisleri ve işgaller sonucu yitirmiştir.

Çiftlik arazisinin bir bölümünün tahsisini öngören kanun tasarısının 2004 yılı Mayıs ayı içerisinde gündeme gelmesiyle beraber TMMOB Ankara İl Koordinasyon Kurulu bünyesinde birçok Meslek Odası ve demokratik kitle örgütleri çalışmalarına başlamıştır. Bu çalışmaların daha geniş bir kitleye duyurulabilmesi amacıyla bir panel düzenlenmiş ve panelde farklı meslek gruplarının temsilcilerine yer verilmiştir. Açılış Konuşmalarını Serdar Karaduman ve Eser Atak'ın yaptığı etkinliğin panelistleri; Ali Ulusoy, Gürol Ergin, Hasan Güldaş, Reşat Ünal, Ayşegül Oruçkaptan, Zafer Şahin, Cansu Canaran, Baki Remzi Suiçmez ve Süleyman Çetin'den oluşmaktadır.

AOÇ'nin yeniden kente kazandırılması odağında geçen tartışmaların yanı sıra AOÇ'nin tarihsel süreçte nereden nereye geldiğini panel kitabında bulmak mümkün. Yeni bir planlama modeli önerisinin yanı sıra farklı meslek gruplarının ve söz sahibi kişilerin sürecin içinden aktardıklarının bir araya geldiği bir çalışma.

ANKARA ÜST ÖLÇEK PLAN SORUNSAĞI



Teknik Toplantı
Şehir Plancıları
Odası Ankara
Şubesi Yayını:
Ankara
2002
Türkçe
81 Sayfa

Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi'nin düzenlediği bir teknik toplantı olan 'Ankara Üst Ölçek Plan Sorunsalı', Ankara'nın başkent olma sürecinden bugüne gelirken planlı bir kent olma serüveninde yaşanan son dönem gelişmelerin masaya yatırıldığı bir etkinliğin kitabı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Modernite projesinin mekansal olarak en büyük göstergelerinden biri olan Başkent Ankara, planlı bir gelişme süreci geçirmiş ancak son dönemlerde ciddi bir üst ölçek sorunsalı yaşamaya başlamış ve piyasa koşullarıyla şekillenen parçacı planlama anlayışının hakimiyeti altına girmiştir. Üst Ölçek Plan üretiminin sıkıntılarını bir sorunsal olarak belirlemek ve bunu tartışmak yaşanan süreçte yapılabilecek en önemli adım olarak görülmelidir. Yaşanan dönemin sadece Ankara kentine özgü olduğunu düşünme yanlışsamasına kapılmadan sorunsalı daha büyük ölçekli ve kentlerimizin ortak çıkarması olarak ele almak ve kitabı bu gözle okumanın planlama ve mesleğimize katkı anlamında daha anlamlı olacağı açıktır.

Gülten Kubin, Buğra Gökçe, Ömer Faruk Erciyes, Gürsel Yıldırım, Murat Kara, Hidayet Uysal, Nihan Özdemir, Gönül Tankut'un yer aldığı toplantının kitabı; Ankara'nın planlama çalışmalarının dünü kadar bugününü de aktaran bir arşiv niteliğindedir. Katılımcıların kent alanında söz sahibi taraflardan seçilmiş olması da toplantının gücünü arttırmaktadır. Görsel malzemeler, yasal düzenlemeler ve toplantı sonunda ulaşılan sonuçları da içeren kitap mesleğimize önemli bir katkı olarak değerlendirilmelidir.

KIZILAY'DA YAYALAR VE YAYA ULAŞIMI: SORUNLAR, SEBEPLER VE SÜREÇLER



**Kızılay Kent
Merkezi
Çalışma
Grubu
Mimarlar
Odası Ankara
Şubesi
- Şehir
Plancıları
Odası Ankara
Şubesi:
Ankara
2004
Türkçe
76 Sayfa**

Bu çalışma kitabını ilk elinize aldığınızda öncelikle ilginizi çeken, bugün çok tartışmalı bir zeminde duran iki meslek odası ve üyelerinin ortaya çıkardığı başarılı ortak bir çalışmanın ürünü oluşu. Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubu adı altında bir araya gelen Mimar ve Şehir Plancıları'nın özverili, derinlemesine ve tasarımından, çalışmanın kapsamına kadar her adımındaki emeğin hissedilmesini sağlayan bir kitap. Kızılay'da yayalar ve yaya ulaşımının ortak bir sorunsal olarak belirlenmesi ve her iki meslek odasının da çalışmaya kendi mesleki birikimleri ve birlikte sorunları, sebepleri ve süreci sahiplenerek başarılı bir son ürünle bizlere de bu birikimi aktarmış olması iki meslek adına da sevindirici ve umut verici.

Çalışmanın özü, çalışma grubunun Giriş bölümünde koyu renklerle vurguladığı 'Kızılay'ın çeşitliliğini yaratan farklı kesimleri ve aktörleri kavramak ve Kızılay'ın bir yaya mekanı olmasının gerekliliğini ve farklı kesimlerin nasıl bir arada bulunduğunu göstermektir.' tümcesinde saklı. Zevkle okunan ve okurken heyecanla yapılan çalışmanın her adımını bize aktaran görselleriyle zengin bu çalışma kentte yaşayan herkesin okuması gereken bir kitap.





Özlem Çelik'in Kişisel belgeliğinden

Tez Özetleri

Hazırlayan: Özlem ÇELİK

KENTLERİN OLUŞUMUNDA YAPISAL ARAÇLAR: GELİŞİM KONTROL MEKANİZMASI OLARAK FORM

CEYLAN, Aybike
ODTÜ

Yüksek.Lisans., Kentsel Tasarım

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Adnan BARLAS
Aralık, 2003, 123 Sayfa

Modernizmin ürünü olan makro ölçekte planlama ve tasarım, 1960'lardan bugüne gelişen postmodern tepkisel yaklaşımların etkisiyle büyük ölçüde terk edilmiş durumdadır. Bu tepkisel yaklaşımlar 1970'lerde gelişen yeni-liberal anlayışla daha da yoğunlaşmış ve kentlerin kısa erimli kararlar sürecinde oluşturulmasını savunmuşlardır. Batı ülkelerinde yaşanan bu gelişmeler 1980'lerle birlikte parçacı planlama yaklaşımlarının gelişmesiyle Türkiye'de yansımalarını göstermişlerdir. Oysa ki tezin temel önermesi şudur ki, makro ölçekte tasarım, yani kentin formunun ve yapısal elemanlarının tasarımı, kentin gelecekteki gelişmesi için bir politika ifade etmektedir. Dolayısıyla kenti oluşturan yapısal elemanlar kentsel tasarımın temel bir ilgi alanını oluşturmaktadır. Bu çerçevede öncelikle modern ve postmodern yaklaşımların planlama ve tasarımın kent gelişimine müdahalesi konusunda temel yaklaşımları incelenecektir. Daha sonra bu çerçevede Türkiye'de ki planlama yaklaşımı ve bu yaklaşımın kentlerin gelişimini kontrol etmedeki başarıları değerlendirilecektir. Sonraki bölümde ise temel kent formları ve gelişme özellikleri incelenecek ve son bölümde ise Ankara'nın bugüne kadar ki planlama pratiği ve bu planlarda öngörülen form ve yapısal elemanları değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Kent Formu, Kent Yapısı, Kentsel Tasarım, Gelişim Kontrolü, Ankara.

KAMU MÜLKİYETİ OLARAK AOC'NİN TASARIM PROBLEMLERİ

YILDIRIM, Derya
ODTÜ

Yüksek.Lisans., Kentsel Tasarım

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Baykan GÜNAY
Mart, 2004, 165 Sayfa

Bu tezde, Ankara kenti için çok önemli bir açık alan ve benzersiz bir uygulama olan Atatürk Orman Çiftliği'nin; kuruluşundan bugüne, temel amaçlarından uzaklaşarak arazi bütünlüğünü kaybetmesi süreci incelenmektedir. AOC'nin, Ankara şehri için taşıdığı önem, kuruluş amaçlarından sapması ve arazi bütünlüğünü kaybetmesi uzun yıllardan beri kamuoyunda tartışılmaktadır. Bu çalışmada, AOC'nin, bugüne kadar geçirdiği süreçte bir planlama aracı olarak yeteri kadar kullanılamaması sonucu kuruluş amaçlarından sapışı, kent içindeki yerini, arazilerinin konum ve niteliklerini ve Ankara metropolitan alan içindeki rolünü etkin olarak kullanamaması tartışılmaktadır. Bir kamu mülkiyeti olarak Ankara kenti için önemli açık yeşil alan olanakları sunan AOC'nin, kentin büyüme alanı da göz önüne alınarak kuruluş amaçlarının yeniden yorumlanması ve parçalanmış arazilerinin planlı bir yaklaşımla geleceğine ilişkin ilkelerin belirlenmesi gerektiği ortadadır. Bu amaçla, bu tezde AOC'nin kent içindeki yeri ve Ankara kent planlarındaki rolü, kuruluşundan bugüne irdelenecek, taşıdığı ideoloji ve kuruluş amaçlarının yeniden yorumlanarak alanın tekrar kamu kullanımına açılması için getirilmesi gereken ilkeler tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Atatürk Orman Çiftliği, Kamu Mülkiyeti, Açık Alanlar, Ankara.

KENTSEL KÜLTÜR VE MEKAN İLİŞKİSİ: ANKARA'DA BİR EĞLENCE MEKANI OLARAK SAKARYA CADDESİ

YETKİN, Sultan
ODTÜ

Yüksek.Lisans., Sosyoloji

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Helga Rittersberger TILIÇ
Ağustos, 2004, 155 Sayfa

Bu tezin amacı mekansal yapılar ve kültürel alanı da içeren sosyal ilişkiler arasındaki ilişkiyi araştırmaktır. Bu çalışma özellikle, kentsel mekanın ve kent kültürünün, oluşumu ve temsili arasındaki ilişkiyi, toplum-mekan etkileşiminin bir örneği olarak Sakarya Caddesi üzerinde inceler. Bu araştırma, son zamanlarda eğlence gibi çeşitli kentsel kültürel pratiklerin yoğunlaştığı bir yer olan Sakarya Caddesi üzerine yoğunlaşır. Çalışma bu eğlence mekanının oluşumu ve temsilleri ile ilgilenerek belirli bir yerin maddi ve imgesel olarak nasıl kurulduğunu, farklı sosyal aktörler tarafından, farklı yollarla nasıl anlaşıp, yorumlandığını ve oluşturulduğunu araştırır. Dolayısıyla bu araştırma, yerin temsili ve kullanımı üzerindeki çekışmeyi tartışır. Lokal bir yeri ve kültürü kavrayabilmek için konuyu daha geniş bir bağlamda ele almak gereklidir. Bu yüzden kentsel mekanın bir parçası olan Sakarya Caddesi'ni ve buradaki kentsel deneyimler küresel bağlam içinde değerlendirilmektedir. Dolayısıyla çalışma, küresel değişimlerin kentsel mekan, kentsel kültürel pratikler ve yaşam tarzları üzerindeki etkilerini de tartışır. Bu kez Sakarya Caddesi'ni ve kültürünü söylemler üzerinden tartışarak mekansal kategoriler ile kültürel politikaların kimlik gibi bazı kavramlarını ilişkilendirir.

Anahtar Kelimeler: Mekan, Yer, Kentsel Kültür, Kültürel Kimlik, Yaşam Tarzları.

KAMUSAL MEKANIN DÖNÜŞÜMÜ: MİGROS AKKÖPRÜ ALIŞVERİŞ MERKEZİ ÖRNEĞİ

TUNÇ, Gülçin
ODTÜ

Yüksek.Lisans., Kentsel Politika
Planlaması ve Yerel Yönetimler

Tez Danışmanı: Doç. Dr. H. Tanık
ŞENGÜL

Aralık, 2003, 158 Sayfa

Günümüzde özellikle metropoliten kentlerde sayısı hızla artan alışveriş merkezlerinin kentliler tarafından kamusal mekanlar olarak kullanıldığı gözlemlenmektedir. Bu mekanlar alışverişin yanı sıra sosyal hayatın deneyimlendiği ve sunulan farklı aktiviteler sayesinde boş vakitlerin değerlendirildiği yerler haline gelmişlerdir. Öte yandan, kentlerin en önemli kamusal mekanları olarak sayılabilecek kent merkezleri hem fiziksel hem de işlevsel olarak bir çöküntüleşme süreci geçirmektedir. Bu iki gelişmenin, kamusal mekanın herkesin kullanımına açıklık, yüksek ulaşılabilirlik ve sosyal bütünleşmenin sağlanması gibi özellikleri ve rollerinde yaşanan bir değişimin/dönüşümün önemli göstergeleridir. Bu bağlamda, bu çalışmada öne sürülen bu değişimin doğrultusu ortaya konmaya çalışılmış ve alışveriş merkezlerinin ne ölçüde kamusal mekanlar olduğu değerlendirilmiştir. Bu amaçla, kamusal mekan kent merkezi ve alışveriş merkezleri hakkındaki literatür amaç kapsamında ele alındıktan sonra Ankara'nın kent merkezleri ve kamusal mekanlarının gelişimi incelenmiştir. Ankara'da son on-onbeş yılda sayısı büyük bir hızla artan alışveriş merkezlerinin gelişimi ve bunların kent üzerindeki sosyal-mekansal etkileri tartışıldıktan sonra Migros Akköprü Alışveriş merkezi'nde yapılan anket çalışmasının verileri doğrultusunda öne sürülen savlar test edilmiştir. Son olarak elde edilen bulguların ve varılan sonuçların genel bir değerlendirmesi yapılarak kamusal mekanın değişen işlevi ve kullanımı hakkında geleceğe yönelik çıkarımlar ve siyasa önerileri geliştirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kamusal Mekan, Alışveriş Merkezi, Kent Merkezi, Sosyal Dışlanma, Ulaşılabilirlik, Ankara.

ANKARA'DA MERKEZİ İŞ ALANLARI PROBLEMİ: KAZIKIÇI BOSTANLARI'NIN DÖNÜŞÜMÜ

ÇAKAN, Aslı
ODTÜ

Yüksek.Lisans., Kentsel Tasarım

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Baykan GÜNAY
Kasım, 2004, 147 Sayfa

Bu tezde, 1970'lerden itibaren 'merkez gelişim alanı' olarak planlanan Kazıkıç Bostanları'nın dönüşüm sürecindeki problemler Ankara merkez problematiği doğrultusunda araştırılmaktadır. Geçiş bölgesi özelliği gösteren Kazıkıç Bostanları için üç Nazım planda yeni Merkezi İş Alanı olması için karar alınmış ve bir imar planı hazırlanmıştır. Ancak 1970'lerden başlayarak alan kendi iç dinamikleri doğrultusunda gelişimini sürdürmüştür. Bu tezde ilk önce, MİA'yla ilgili teoriler incelenmektedir. Daha sonra, Ankara kent merkezinin ve Kazıkıç Bostanları'nın MİA dönüşümü doğrultusunda yapılan müdahaleler tartışılmaktadır. Finalde Kazıkıç Bostanları ve mevcut durumu, geçiş bölgesi karakteri ve MİA dönüşümü yönünde ortaya koyduğu tehditler ve fırsatlar doğrultusunda değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Merkezi İş Alanı, Geçiş Bölgesi, Ankara Kent Merkezi, Dönüşüm.

TÜRKİYE'DEKİ YENİ ÜST ORTA SINIF 'ÜTOPYASI' KORUNAKLI SİTELER, ÖRNEK ALAN: ANGORA EVLERİ

ERTUNA, Ayberk Can
ODTÜ

Yüksek.Lisans., Kentsel Politika
Planlaması ve Yerel Yönetimler

Tez Danışmanı: Doç. Dr. H. Tanık
ŞENGÜL

Aralık, 2003, 200 Sayfa

Bu tezde, korunaklı sitelerin Türkiye ve Ankara kent mekanındaki parçalanma ve sınıflar arasındaki kutuplaşmanın

artması üzerindeki etkileri araştırılmaktadır. Alan çalışması bir üst-orta sınıf alt kent örneğini kapsadığı için, öncelikle bir kentleşme biçimi olarak alt kent gelişimleri üzerine yoğunlaşmaktadır. Daha sonra, orta sınıf ve bu sınıfın uğradığı dönüşüm incelenmektedir. Bir sonraki bölümde, korunaklı yerleşimlerin ortaya çıkışı ve bu yerleşimlerin özellikleri, dünyada ve Türkiye'deki kentlerin uğradığı dönüşümler çerçevesinde ele alınmaktadır. Son olarak, kavramsal tartışmalar çerçevesinde geliştirilen olguların geçerliliği, Angora Evleri'nde yürütülen alan çalışmasının verileri ışığında sorgulanmaktadır. Bu çalışmada temel olarak Angora Evleri'ndeki korunma araçlarının, güvenlikten çok üst-orta sınıf yaşam biçiminin korunmasına hizmet ettiği ve bu yerleşkenin salt Ankaralıları arasındakı sosyo-mekansal farklılaşmaların bir ifadesi olarak değil, aynı zamanda böyle bir farklılaşmayı yeniden üreten bir öge olarak varolduğu belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Korunaklı Yerleşim, Alt Kent, Kentsel Mekanın Parçalanması, Üst-Orta Sınıf, Yaşam Biçimi, Toplumsal Kutuplaşma, Özelleştirme.

KENTSEL DERİŞİKLİK: ANKARA KENT FORMU ÇALIŞMASI

ÇALIŞKAN, Olgu
ODTÜ

Yüksek. Lisans., Kentsel Tasarım

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Baykan GÜNAY

Ortak Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr.
Adnan BARLAS

Temmuz, 2004, 231 Sayfa

Sürdürülebilir kentsel gelişim, günümüz planlama yazınında, sürdürülebilir kent formu kavramı ile birlikte anılmaya başlanmıştır. Bunun temel nedeni kentsel gelecek için ideal bir fiziksel gelişim şemasını geniş bir çerçevede tanımlama gereksinimidir. Bununla birlikte, kentsel planlamanın operasyonel yanı, ideal tiplerin ötesinde somut tasarım kodlamasına gerek duymaktadır. Bu noktada kentsel derişiklik kavramı ve Derişik Kent düşüncesi gündeme gelmektedir. Yaklaşık son on yıldır, derişik kent modeli ve onun türevleri sürdürülebilir kent formu ilkörneği olarak

birçok gelişmiş ülkede olumlanarak sunulmaktadır. Bunların nostaljik bir metafor mu – özellikle Avrupa kentinin tarihselliğine gönderme yapan- yoksa birer kent mühendisliği çözümü olarak mı sunulduğu tartışma götüren bir konu haline gelmiştir. Derişik kentler düşüncesi batı şehirciliğinde karşı-kentselci bir süreç olan kentsel yayınım ve altkentleşmeye bir tepki olarak ortaya çıkarken; gelişmekte olan ülke kentleri için geçerliliği sorgu konusudur. Bu çalışmanın temel güdülenmesi, kentsel derişikliğin gelişmekte olan bir Avrasya ülkesi olan Türkiye özelindeki geçerliliğini ve gerekliliğini sorgulamaktır. Bir gerçeklik ve düşünce olarak kentsel derişikliğin gelişmiş ülkeler bağlamında evrimi ve gelişmekte olan ülkeler için anlamı tanımlandıktan sonra, Ankara kenti görgül çalışmada ele alınmaktadır. Bu çerçevede, Ankara planlama deneyimi ve kent biçiminin dönüşümü, tarihsel süreç içinde ve derişiklik özelinde tartışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kent Formu, Kentsel Derişiklik, Sürdürülebilir Kentsel Gelişim, Derişik Kent, Merkezçilik/ Dışsaltıcılık, Kentselcilik/Karşı-kentselcilik, Ankara Kent Formu.

GÜNDELİK FAALİYETLERDE YENİDEN TANIMLANAN KENTSEL MEKANLAR: ANKARA, 'MINİBAR' ÖRNEĞİ

ALTAY, Deniz
ODTÜ

Yüksek.Lisans., Kentsel Tasarım

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Güven Arif
SARGIN

Eylül, 2004, 159 Sayfa

Mekanı sosyal bir olgu olarak ele alan bu çalışma, kent mekanının kent sakinlerinden bağımsız olarak düşünölemeyeceğini vurgulamayı amaçlar. Bu doğrultuda, çalışma kentin gündelik yaşantısı içindeki 'yaşanan mekanlar' üzerinden kenti ve kentliyi araştırmayı önerir. Bu çalışma, kentsel mekanın sadece plancılar ve mimarlar tarafından değil, kentsel mekan kullanıcılarının kendileri tarafından da üretilmeye

devam ettiğini öne süren tartışmalardan hareketle, kent sakinlerinin ihtiyaçları ve talepleri doğrultusunda mekanların nasıl yaratıldığını anlamayı amaçlar ve kentsel mekana dair bu farklı üretim sürecini inceler. Kent mekanının kullanıcının gündelik faaliyetlerinde uygunlaştırma yolu ile nasıl 'yeniden tanımlandığını', nasıl yeni anlamlar kazanıp, yeniden üretildiğini anlamayı hedefler. Öte yandan kullanıcının yarattığı mekanlar üzerinden temsiliyetlerin oluşumu, tavır ve tepkilerinin gösterimi, ve direnişlerin biçimi de tezin içeriğini oluşturmaktadır. Tez, bu doğrultuda Ankara sokaklarında gençlerin yarattığı bir mekanı, 'Minibar'ı inceleyerek 'yeniden tanımlama' olarak ortaya koyduğu bu farklı üretim sürecinin nasıl mümkün olduğu sorusunu yanıtlamaya çalışır. Araştırma sonuçları, pratikler üzerinden tanımlanan mekanın farklı özellikler ile kendini mümkün kıldığını göstermektedir. Bu mekanlar geçicilikleri, hareketlilikleri ve esneklikleri ile mevcut mekanın sınırlarını ihlal etmelerine rağmen kendilerini sürdürebilmektedirler. Ayrıca mekansal pratiklerin bir ifade biçimi olduğu da anlaşılır. Sonuç olarak, bu çalışma kenti anlamaya yönelik yeni bir bakış açısı önerirken, bu şekilde kentli hakkında, söylemler, hesaplar ve varsayımların sağlayabileceğinden daha net ve gerçek bir bilgiye ulaşılabileceğini göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Sosyal Mekan, Uygunlaştırma, Yeniden Tanımlama, Direniş, Minibar, Tunalı.

ANKARA'DA APARTMAN KONUTUNUN MEKANSAL DAĞILIMI

TOPÇU, Metin
ODTÜ

Yüksek.Lisans., Kentsel Tasarım

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Ali TÜREL

Aralık, 2004, 144 Sayfa

Bu tez sakinlerin merkezi iş alanından uzakta müstakil konut yerine apartman konutu tercih etmelerinin sebepleri hakkında açıklamalar içermektedir. Ayrıca sakinlerin ve üreticilerin apartman konut tercihini etkileyen nedenleri araştırmaktadır. Ankara'da kentsel

mekanın her noktasında baskın bir konut sunum biçimi olarak apartman konutu üretilmektedir. Bu nedenle, çalışma Ankara'da apartman konutunun oluşumu ve gelişimini kentsel mekanda dağılımı ile inceleyerek başlamaktadır. Ankara Büyükşehir Belediye sınırları içindeki 400 mahalleyi; bina ve nüfus yoğunluğu, bina özellikleri, apartman konutunu oranı ve ortalama kat yükseklikleri bakımından bina ve nüfus sayımları kullanılarak analiz edildi. Bina yoğunluklarındaki değişimi göstermek için kent merkezinden batı doğrultusunda EMSAL değerleri hesaplandı ve analiz edildi. Son olarak farklı konumlarda üretilmiş apartman konutlarının yapı ve çevre özelliklerinin farklılaşması ile sakinlerin tercihleri arasında benzerlikleri ortaya koymak için anket çalışması yapıldı. Analiz sonunda kentin konut dokusundaki farklılaşma açık bir şekilde ortaya çıkmıştır. Bina yükselişinin kent merkezinden uzaklaştıkça düşmesi beklenirken batı ve kuzey batı gibi bazı yönlerde doğru arttığı saptanmıştır. Fakat batı doğrultusunda ilerledikçe farklı karakterde konut dokusunu belirten emsal değeri yüksek ortalama kat sayısına rağmen 2'den 0,75'e kadar düşmektedir. Sonuç olarak farklı konumlardaki apartman konut sunumları, bina ve çevresel özellikleri ile farklı yaşam biçimi sergilemektedir.

Anahtar Kelimeler: Uydu-Kent Apartman Konutu, Kapital-Arsa Kullanım Oranın Değişimi, Emsal, Yerleşim Konumu Seçimi.

KONUT SINIFLARI YAKLAŞIMININ ELEŞTİRİSİ: ŞENTEPE – ANKARA ÖRNEĞİ

ÖZCAN, Pınar
ODTÜ

Yüksek.Lisans., Kentsel Politika

Planlaması ve Yerel Yönetimler

Tez Danışmanı: Doç. Dr. H.Tarik Şengül

Ocak, 2005, 198 Sayfa

Bu çalışma, mekansal tabakalaşma olgusunun kentlerin toplumsal yapısı üzerindeki etkilerini açıklamak üzere geliştirilmiş Weberci bir analiz biçimi olan konut sınıfları yaklaşımının temel varsayımlarının geçerliliğini, bir alan

çalışmasına dayanarak ampirik bir düzlemde incelemektedir. Bu yaklaşıma göre konut, toplumdaki farklı gruplar arasında rekabete konu olan kıt bir kaynaktır ve bu grupların arzu edilen konut türlerine erişebilmek için verdikleri mücadeleler, kentsel toplumsal süreçlerin temelini oluşturmaktadır. Bu çerçevede, oturlan konut tipinin, bireylerin toplumsal tabakalaşma sistemindeki konumları üzerinde gözle görünür bir etkiye bulunduğu ve yaşam şanslarının da erişebildikleri konut tipi ve yeriyle sınırlı olduğu varsayılmaktadır. Konut sınıfları yaklaşımının önerdiği çözümleme biçiminin, Türkiye’de yapılan kent çalışmalarının da belli bir etkisinin olduğu görülmektedir. Bu çalışmalarda, erişilen konut tiplerindeki ve yaşama alanlarındaki farklılıkların, orada yaşayan toplumsal grupların yaşam şanslarını önemli ölçüde etkilediği varsayılmaktadır. Benzer biçimde, apartman ve gecekondular, farklı toplumsal kesimlerin kentle kurdukları ilişkileri temsil eden iki kavram olarak kullanılmakta ve bunların aynı zamanda iki farklı toplumsal çevre ya da yaşam çevresi oluşturdukları düşünülmektedir. Bu bağlamda, bu çalışma, konut sınıfları yaklaşımının temel varsayımlarını ampirik bir düzlemde incelemenin yanı sıra, bu yaklaşımın temel varsayımlarıyla ortaklaştıkları ölçüde Türkiye’de yapılan çalışmalarda kullanılan analiz biçimlerini de, gecekondunun yaşadığı dönüşümler çerçevesinde sorgulama niteliği taşımaktadır. Bu araştırmada,

alan çalışmasından elde edilen bulgular ışığında, konut sahipliğinden kaynaklanan mekansal tabakalaşmanın, emek piyasası temelinde oluşan toplumsal bölünmelerle paralellik gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. Buna ek olarak, gecekondunun ve gecekondular alanlarındaki dönüşüm süreci sonucunda ortaya çıktığı biçimiyle apartmanın, birbirine karşıt toplumsal ilişki biçimlerini temsil eden ve dolayısıyla birbirinden kesin çizgilerle ayrılan farklı toplumsal çevrelere ya da yaşam çevrelerine işaret etmediği belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Mekansal Tabakalaşma, Konut Sınıfları, Gecekondular.

BİR TASARIM PROBLEMİ ATIL KENT MEKANLARI: ANKARA-ESKİ SANAYİ BÖLGE ÖRNEĞİ

CIRIK, Umut

ODTÜ

Yüksek.Lisans., Kentsel Tasarım

Tez Danışmanı: Öğr. Gör. Sevin OSMAY

Mart, 2005, 101 Sayfa

Atıl kentsel alanlar günümüz kentlerinin önemli bir sorunu haline gelmiştir. Hızlı büyüyen kentlerin özellikle ilk yerleşme alanlarında yani merkezlerinde terkedilmiş veya verimli kullanılmayan kentsel mekanlar ortaya çıkmıştır. Politik, eko-

nomik, mekansal ve kültürel nedenlerden dolayı sağlıklı kentsel dönüşüm süreci ile yeniden değerlendirilemeyen bu tür mekanlar çağdaş kent planlamasının ve mimarlığın ilgilendiği önemli bir kentsel problemdir. Bu kez atıl kent mekanları problemini kamu arazilerinin yoğun olarak bulunduğu Ankara kent merkezi örneğinde ortaya koyan bir çalışmadır. Çalışma Ankara kenti örneğinde problemi tanımlamaya ve nedenlerini ortaya koymaktadır. Bu araştırmanın amacı atıl olarak tanımlanan, kent merkezinin önemli bir bölgesi olan ve dönüşümü tamamlanamamış eski sanayi bölgesinin kentsel karakterini ortaya koymak ve özel olarak bu bölgenin genel olarak da benzer bölgelerin dönüşümleri için olası yaklaşımları geliştirmektedir. Çalışma dönüşümün kentsel tasarım boyutu üzerinde durmaktadır. Bir kamu politikası olarak kentsel tasarım kentsel problemlerin çözümüne önemli katkılar sağlamaktadır. Çalışma Ankara’nın eski sanayi bölgesinin kente pozitif mekansal, işlevsel ve sosyal katkılarda bulunabilmesi için uygun kentsel tasarım prensipleri ortaya koymaktadır. Bu yönü ile çalışma kentsel dönüşüm süreçlerinde kentsel tasarımın kent plancılarının ve mimarların kullanabilecekleri önemli bir araç olduğunu vurgulamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Atıl Kentsel Alanlar, Kamu Arazileri, Eski Sanayi Bölgesi, Ankara Kent Merkezi, Kentsel Yeniden Geliştirme, Endüstriyel Arkeoloji.

82 YILLIK CUMHURİYETİMİZİN KENTLERİ TORBA YASALAR VE PARÇACI PROJELERLE GEÇİŞTİRİLMİYİ HAKETMİYOR

Bugün Odamız ve meslek alanımızın ulusal düzeyde gerçekleştirilen yasal düzenleme çalışmaları ve gündemleri ile İzmir kenti gündeminde yer bulan ve bulması gerektiğini düşündüğümüz Kuşadası Kruvaziyer Limanı, son dönemde İzmir'i sarsan deprem ve İzmir'de üst ölçek planlama çalışmaları hakkında değerlendirmelerimizi sizlerle paylaşmak istiyoruz.

Öncelikle son dönemde gerçekleştirilen bir dizi yasal düzenleme çalışması ve bunların planlama alanına etkileri ile ilgili kısa bir değerlendirme yapmak gerekli görünmekte.

Son dönemde büyük bir hızla yürürlüğe konulan yasal düzenlemelerin bir dil ve anlayış birliği içinde, kent ve kamu yararı bağlamında ele alındığını söylemek olanaklı değil. Bu tasarıların birbiriyle ortaklaştıkları tek özellikleri kentsel rantların paylaşımına yönelik ilerici (!) içerikleri. Bunlara verilecek en çarpıcı örnek ise, Kuşadası Limanında da gözlemlendiği üzere, kıyıları ve limanları özelleştirerek sahip oldukları mali değerlere, korunması gerekli doğal değerleri feda etmeye yönelik düzenlemeler. Kruvaziyer limanlarla ilgili bu süreç ilk olarak bir Yönetmelik çalışmasıyla gerçekleştirilmeye çalışılırken, Odamızca açılan dava sonucu Anayasaya, Kıyı Kanununa ve kamu yararına aykırı olduğu gerekçeleriyle yürütmesi durdurulan bu Yönetmelik, bir "torba yasa" içerisine yerleştirilen "özel" bir Yasa maddesi olarak tekrar karşımıza çıkarıldı. Bu anlayışın tarım toprakları üzerinde kaçak olarak yer seçen sanayi tesislerini affederek yasallaştıran Toprak Koruma Kanunu'nda, orman arazileri üzerindeki kaçak yapıları sahiplerine ödüllendirilmesine satarak kamuya kaynak yarattığını iddia eden "2-b Tasarısında", Mera ve Maden Kanunlarında da tekrarlandığını söylemek olası.

Benzer biçimde son dönemde ağızlara sakız edilen "kentsel dönüşüm"e ilişkin yasal düzenleme zorlamaları da, meslek odalarının tüm çaba ve uyarılarına karşın, bu alanlardaki sosyal sorunları ve en temel barınma gereksinimlerini çözmek yerine, büyük yatırımcıların iştahını kabartacak, ancak bölgede yaşayanların derilerine çare olmayacak rant havuzları yaratma amaçlı "büyük proje"ler oluşturulmasına odaklanmış görünüyor. Üstelik bu alanların bir kısmında tarihi, kültürel ve doğal değerler de, kamuya kaynak yaratma iddiasıyla geri dönüşü olmaz biçimde gözden çıkarılıyor.

Bu yasal düzenlemeler çok hızlı bir biçimde yapılır ve zaman zaman birbiriyle çelişen tutumlar sergilenirken, tüm bu arayışların odağına oturması gereken "İmar ve Yapı" mevzuatına ilişkin kamuoyunda tartışılarak belirli bir aşama katetmiş tasarıların yasalaştırılmasında ise anlaşılması güç bir gecikme, kararsızlık olduğu gözlenmektedir. Bu gecikme bir çok açıdan diğer düzenlemelere göre kamuoyunca olumlu bulunan yeni İmar Kanunu Tasarısının tanımlamaya çalıştığı açılımları da işlevsizleştirmekte. Omurga yasa olarak ilişkili diğer tüm yasaları da biçimlendirmesi gereken, Kat Mülkiyeti'nden, Ceza Kanunu'na, Afetler mevzuatından, Yerel Yönetimlere yönelik düzenlemelere kadar, tüm yasalara referans sağlaması kaçınılmaz olan İmar Yasası bir kenara bırakılıp, dönüşüm adı altında yeni-parçacı düzenlemeler gündeme getirilmekte.

Kent ve kamu yönetimi ile imar ve afet mevzuatlarını etkileyip biçimlendirecek yeni düzenlemelerin eski, sorunlu ve işlemeyen mevcut İmar Kanunu'na göre yapılıyor olması, kentlerimiz ve kamu kaynakları

üzerinde yeni baskı ve sorunlar oluşabileceğini düşündürüyor. Bu durum, yapı ve afetler mevzuatlarıyla ilişkilendirilmiş, yeni eylem, dönüşüm ve afete yönelik risk yönetimine ait ilkeleri benimsemiş, çeşitlenmiş uygulama araçlarıyla zenginleştirilmiş, istisnaları sınırlanmış, koordinasyon mekanizmaları oluşturulmuş, yetki ve sorumluluk alanlarının sınırları çizilmiş, kurumsal ve personele yönelik örgütlenme mekanizmaları biçimlenmiş, toplumun ilgili kesimlerinin katılım ve tartışmasına açılarak geliştirilmiş ve ilgili diğer yasalara da referans verebilecek bir Şehircilik Reformunu gerekli kılmakta.

Bu sorun ve açmazlar yerel ölçekte de karmaşık ve gün geçtikçe içinden çıkılmaz hale gelen kentsel sorunlar olarak kendisini göstermekte ve yukarıdaki değerlendirmelerimizin haklılığını ne yazık ki pekiştirmekte. İzmir ve yakın çevresi bağlamında örneklemek gerekirse;

İZMİR PLANLAMA GELENEĞİNE SAHİP ÇIKMALI....

• Kuşadası Kruvaziyer Limanı

Odamızca açılan dava sonucu yürütmesi durdurulan Yönetmeliğe göre planlama çalışmaları sonuçlandırılıp, ihale edilen ve Yasa maddesi olarak düzenlendikten sonra "Ege Denizi"ni kiralayan Kuşadası Kruvaziyer Limanı, gerek hukuka ve gerekse şehircilik ilkelerine aykırı nitelikleriyle bir çok sakinca barındırmakta.

Kuşadası kentinin kıyı ile bağlantısını kopararak, tüm kent halkının kullanımına açık olduğu Anayasa hükmü olarak saklı olan kıyı bölgesini kamuya kapatan ve ayrıcalıklı turist gruplarının kullanımıyla sınırlayan Kuşadası Kruvaziyer Limanı, Güvercinada'nın algılanmasını olanaksız kılması gibi bir çok estetik sorunu da beraberinde getiriyor. Ayrıca, kentin tüm kesimlerinin gereksinimleri göz önünde bulundurularak çözümlenmediği için kentsel ekonomik ve sosyal yapıya, kültürel yaşama ve turizm potansiyeline ilişkin olumsuz etkiler de taşıyor. Üstelik bu olası olumsuzluklar, yerel yönetimlerin ve halkın katkı ve katılımları gözetilmeyip, tartışmadan uzak biçimde yürütülerek, kentsel kültürel ve doğal değerler yılda bir kaç kez gelecek turist kabilelerinin liman içinde kısıtlı sayıda işletmeye bırakacağı "kısa dönemli ekonomik getirilere" feda ediliyor. Kentle ilişkisi kurulmaksızın ve olası etkileri analiz edilmeksizin hayata geçirilen böylesi projelerin, noktasal, oldubittiye getirilen, tepeden inme uygulamalar ile çözüm üretmek yerine beraberinde yeni kentsel ve sosyal sorunlar yaratacağını görmek gerekiyor. Böylesi yerseçim kararlarının bir bütüncül planlama konusu olarak verilmesini sağlamak, sorunun çözümüne ilişkin ilk ve en önemli adım.

• Deprem ve İzmir....

Her türlü afete karşı hazırlıklı olmak ve afet sorununu sürekli gündemde tutmak gerekirken, deprem veya afetler, İzmir'de olduğu gibi ancak başa geldiğinde kentlerimizin gündemine girebiliyor. Deprem ülkesi Türkiye'de depremin ne zaman ve hangi büyüklükte olacağını tartışılması da sorunun çözümüne yönelik herhangi bir katkı sağlamıyor. Oysa afetler ve deprem; öncesi, sırası ve sonrasında yapılacaklarıyla tam bir planlama sorunu. Bu kapsamda kentsel risk analizleriyle, sakıncalı ve tehlikeye maruz kent bölgelerinin belirleneceği ve bu bölgelere ilişkin tahliye, sağlamlılaştırma, yenileme, dönüşüm gibi stratejilerin saptanacağı "kentsel sakinim planları"nın hazırlanması gerekmekte. Stratejik bir yaklaşımla üretilcek sakinim planları, bir yandan yapılabilmesi gereken sağlam zeminleri, öte yandan bu zeminler üzerine yapılacak sağlam yapıları tanımlarken bunlarla yetinmeyerek, kentsel risk havuzları oluşturan bölgelerin nasıl ve hangi yöntemle tehlikeden arındırılacağını belirleyen eylem planları ve uygulama modellerini de ortaya koyuyor. Bu yaklaşım bir "afet yönetimi" mekanizması oluşturarak, afetin öncesini böyle planlarken, afet sırası ve sonrasında yapılacak kamusal görev dağılımı, eğitim

ve bilinçlendirme çalışmaları, ilk yardım ve kurtarma çalışmalarını da bir süreç yönetimi olarak önceliğine alıyor. Bu sorun İzmir örneğinde ele alındığında da; bazı bölgelerde kümelenen "diri faylar", bir çok tehlikeyi barındıran "dolgu alanları", bu alanlarda yapılmış "çok katlı" ve nitelikleri tartışma konusu olan yapılar, sivilaşma düzeyi yüksek ve alüvyonal topraklar üzerinde yerleşmiş kent parçaları yanısıra afet öncesi ve sonrasının planlanması anlamında da kendini gösteriyor. Bu tür bir planlama yaklaşımının da ilk bölümde özetlenen yasal düzenleme çalışmalarının bütüncül bir anlayışla ele alınması sonucu hayata geçebileceği görmezden geliniyor.

• İzmir Üst Ölçek Planlama Çalışmaları

Üst ölçek planlama çalışmalarının taşıdığı önem ve gereklilik, Odamızca öteden beri ısrar ve kararlılıkla ifade edilmekte. Son yasal düzenlemeler sonucu il düzeyindeki üst ölçek planların yapım yetkisi İl Özel İdarelerine verilirken, genişletilerek yeniden belirlenen büyükşehir belediye sınırlarında ise Büyükşehir Belediyeleri yetkili kılınıyor. Kentlerimizin gelişiminin bütünlüklü ve planlı bir biçimde yönlendirilebilmesi anlamında büyük önem taşıyan bu çalışmalar konusunda Odamız özellikle büyükşehir belediyelerinin yürüttüğü iyi niyetli üst ölçek planlama çalışmalarını desteklemekle birlikte, bu çalışmalar sonucunda üretilcek planların içeriği ile ilgili bazı kaygı ve önerilerini de kamuoyu ile paylaşma gereksinimi duyuyor.

Sözkonusu üst ölçek planlama çalışmalarını belirleyip yönlendiren bir çok önemli girdi ve gündem var. Bir yanda, parçacı ve kent bütününe getireceği maliyetler düşünülmezsizin tasarlanan ve çoğu kez siyasilerin tercihleriyle acil ve öncelikli olarak yaşama geçirilmeye çalışılan, toplukonut projeleri, liman dönüşümleri, otoyol geçişi gibi özellikli, fayda ve maliyetleri derinlemesine analiz edilmesi gereken "büyük projeler" kentsel gündemleri işgal etmekte. Öte tarafta ise, deprem ve afetler gibi uzun soluklu ancak öncelikli ve acil olmasına karşın ihmal edilen gerçek gündemler... Bu çerçevede sıkışan büyükkentlerde üretilcek üst ölçek planların niteliği ve içeriği her iki farklı seçimi birlikte ve bütünlükle yönlendirebilecek stratejik bir derinlik sunmak zorunda. Oysa çalışmaları sürdürülen üst ölçek planlama çalışmalarının bu gereklilikleri çözümleme çabası konusunda kamuoyunda ciddi endişeler oluşmaya başladı bile...

Diğer taraftan, bu üst ölçek plan çalışmalarının; büyükşehir belediyelerine yeni bağlanan ilçe ve ilk kademe belediyelerinin abartılı nüfus büyüklükleri hesaplanarak yapıldığı için hektarlarca alanı kapsayan, jeolojik açıdan sakıncalı ve korunması gerekli alanları yerleşime açan imar planlarını meşrulaştırıp yan yana yapıştıran bir kolaj çalışması olmaması gerektiği de unutulmamalı.

Üst ölçek planlar; kente ilişkin tüm risk ve fırsatları ele alarak, afet gerçeğini unutmadan, stratejik bir yaklaşımla, kentlilerin aktif katılımlarına olanak sağlayacak biçimde, yerel kalkınma dinamiklerini çözümleyip yönlendirecek, kent ve kamu yararına gereken tüm radikal karar ve yaptırımları almaktan çekinmeyecek bir içerikte gerçekleştirildiğinde özlenen sonuçlara ulaşılabilir. Aksi halde, planlama yaklaşımından uzak gününbirlik çözüm önerilerinin gerçek çözümler üretmek bir yana, doğal-kültürel değerler ile kent ve kamu kaynaklarını savurganca tüketceği bilinmelidir.

Öteden beri planlama geleneğine sahip öncü kentlerimizden olan İzmir'de, bu hassasiyet ve önceliklerin gözden kaçırılmayacağına inanmak istiyor ve tüm bu sorunların kent halkının sorun ve önceliği olduğu ölçüde çözümlenebileceğini, bu anlamda tüm kesimlere aktif görev düşüğünün bilincinde olunması gerektiğini hatırlatıyoruz.

Kent halkına ve kamuoyuna saygıyla duyurulur.

TMMOB Şehir Plancıları Odası - Yönetim Kurulu

KAÇAK YAPILARLA İLGİLİ SON GELİŞMELERİ DE "AF-RANT-OY ÜÇGENİ" BELİRLİYOR... - 30 Aralık 2005

Alan Da Memnun Satan Da...

Kentlerimizin biçimlenmesinde kangren bir unsur olarak ön plana çıkan kaçak yapılaşma süreci ve kaçak yapıların affedilmesinin sakıncaları, tüm yaşananlara, Odamızın tüm bilgilendirme ve açıklamalarına karşın anlaşılması görünmüyor. Dahası, kaçak yapılara asla izin verilmeyeceği ve kaçak yapı yapanın cezalandırılacağı yönündeki en üst düzeyden yapılan açıklamalar da süregelen uygulamalarla sulandırılıyor. Bu konuya ilişkin Türk Ceza Kanunu'na eklenen cezaî hükümlerin sürekli yumuşatılarak kaçak yapıya verilen tavizler haline gelmekte olduğu, Odamızca iki ayrı basın açıklaması ile kamuoyuna duyurulmuş ve bu konuda bir kamuoyu bilinci yaratılmasına çalışılmıştı. Buna karşın, 2006 yılı Bütçe Kanunu Tasarısının Meclis Plan ve Bütçe Komisyonunda görüşülmesi sırasında, Kanun Tasarısına; "12.10.2004 tarihinden önce yapılmış olup kullanma izni verilmeyen yapılara yol, su, elektrik, telefon, kanalizasyon, doğalgaz gibi altyapı hizmetlerinin birinin veya birkaçının götürüldüğünün belgelenmesi durumunda, ilgili yönetmelikler doğrultusunda fenni gereklerin yerine getirilmiş olması ve bu kanunun yayımı tarihinden itibaren başvurulması üzerine kullanma izni alınıncaya kadar geçici olarak elektrik veya su bağlanabilir. Bu kapsamda su veya elektrik bağlanması herhangi bir kazanılmış hak teşkil etmez." biçiminde bir hüküm eklendi ve bu hüküm 27.12.2005 tarihinde Meclis Genel Kurulundan da geçerek yasalaştı.

Öncelikle Bütçe Kanunu kapsamında neden yer verildiği anlaşılmayan bir konuya ait bu hüküm, aslında kaçak yapıyı yapana da yaptırana da göz açtırılmayacağı, izin verilmeyeceği yönündeki söylemlerin aşama erimesi sürecindeki yeni bir halkayı oluşturuyor. Bu konunun ilgisiz yasa tasarıları içine yedirilmiş hükümlerle geçivermesi, bir kararlılığın tamamen yön değiştirmekte olduğu endişelerini güçlendiriyor. Kaçak yapı karşısındaki kararlılık önce Türk Ceza Kanunu'na ilişkin tasarılarla "kaçak yapıyı, yapana, yaptırana, göz yumana, imar müdürü ve belediye başkanı düzeyinde cezaî yaptırım uygulanacağı" yönündeki tasarla kendini gösterdi. Ne yazık ki bu olumlu başlangıç kısa sürede tavsayarak tasarının yasalaşması aşamasında önce belediye başkanları ve imar müdürlerini sorumluluktan kurtardı. Ardından Türk Ceza Kanunu'nun 184. maddesine eklenen bir fıkrayla kaçak yapısını imar planlarına uyumlu hale getirenlerin bu cezalardan muaf olacağı yönünde bir dolaylı af yolu da tanımlandı. Aslında bu yeni eklenti ile, plana göre yapı yapma yerine, yapıyı plana işleme, planı kaçak yapılmış yapıya uydurma mantığı, içten içe kamuoyunun bilinçaltına yerleştiriliyor. Odamızın, kaçak yapıya karşı duran kararlı tutumda şüpheler uyandıran bu geri adıma ilişkin 28.09.2004 tarihli basın açıklaması ise ne yazık ki, "ilgisiz ilgililer!"e ulaşmadı.

Bu da yetmezmiş gibi, 26.09.2004 tarihli Türk Ceza Kanunu'nda 27.05.2005 tarihinde yapılan bir değişiklikle kaçak yapıya ilişkin cezaî yaptırımları bir parça daha yumuşatıp daraltan bir hüküm daha yasaya eklendi. "...TCK'da yapı ruhsatı olmaksızın inşaatlara altyapı bağlanmasına ve sınıai faaliyet gösterilmesine müsaade eden kişilere verilecek 5 yıla kadar hapis cezasının da 12.10.2004 tarihinden önce yapılmış yapılar için uygulanmayacağı..." biçiminde bir içeriğe sahip "ceza kapsamı daraltma" yönündeki bu eklenti ile aslında ceza yasası, başlangıçta amaçlandığından çok daha geri bir noktaya düşmüş oldu. Böylece 12.10.2004 tarihinden önce yapılmış yapılara ilişkin tüm sorumlulara verilebilecek cezalar ortadan kaldırıldığı gibi,

"...bu tarihe kadar yapılan kaçak yapılara bir düzenlenme getirme şansı yok, bundan sonrasına bakalım.." biçimindeki af nitelikli bir yaklaşımla sözümona "beyaz bir sayfa" açıldı. Odamız bu kaçak yapıya izin vermeyen kararlılığa dair "sulandırma" operasyonunu da, 31.05.2005 tarihli basın açıklamasıyla kamuoyuna duyurdu ama esasında konuyla derinden derine çok ilgili oldukları anlaşılan yetkililerin ilgisizliklerini! aşamadı.

2005 yılının bu son günlerinde Meclis'ten geçen 2006 Yılı Bütçe Kanunu ile ise, süregelen bu yaklaşıma bir halka daha eklendi. Buna göre 12.10.2004 tarihinden önce yapılmış olup bazı kentsel altyapı olanaklarından yararlanamayan kaçak yapılara her tür kentsel servisin (elektrik, telefon, su, doğalgaz vb) sunulması "yapı kullanma izni alınıncaya kadar geçici olarak!" olanaklı hale geldi. Bu durum; her tür bilim ve fen kuralı dışında kaçak olarak inşa edilmiş yasadışı ve tüm kentsel afet risklerine açık yapıların yasal olarak tüm olanaklardan yararlanarak kullanılmasına izin vererek, hem kent ve çevre sağlığı, hem de bu bölgelerde yaşayan nüfusun can ve mal güvenliğini tehlikeye atmak anlamına da geliyor. Hiçbir mühendislik hizmeti almamış, şehircilik ilkelerine aykırı, kentsel sistem içerisinde yeri olmayan ve belki de asla yerleşilmemesi gereken afet riskine açık bölgelerde yapılmış yapıların tahliye edilmesi, sağlıklılaştırılması, yenilenmesi vb stratejiler göz ardı edilerek, bu yapıların olduğu haliyle affedilerek kullanılması ve kalıcılaşması anlamını da taşıyan bu düzenleme, bir çok açıdan daha önce uygulanan "imar affı" yaklaşımlarıyla da benzerlikler taşıyor.

Bu yaklaşım, bir yandan kaçak yapıların nitelikli, yaşanabilir ve kentsel riskleri minimize edilmiş kent parçaları haline gelmesini engelliyor, diğer yandan kaçak yapıları affederek görünürde ödüllendirirken, olası afetlerle kucak kucağa yaşamalarına açık bir yaşam tarif ederek, toplumsal can ve mal güvenliğini tehlikeye atıyor, öte taraftan da, yasalara uyan ve kaçak yapı yapmayan vatandaşları adeta cezalandırarak devlete ve kamuya olan güveni de sarsıyor.

Gerçek kentsel dönüşümler kaçınılmaz bir zorunluluk olarak ortada durur ve kentlerin yerleşik alanlarındaki risk havuzları böylesi dolaylı aflar ile kaderine terk edilirken, ülkenin pek çok kentinde Belediye Kanunu'nun 73. maddesine dayanarak gerçekleştirilmeye çalışılan "sahte kentsel dönüşümler" ise spekülasyon ve rantasal bölüşüm

amaçlı projeler olarak kentsel alanda yepyeni sorunlar oluşturmaya devam ediyor. Gerçek ve zorunlu kentsel dönüşümlere kulağını tıkayıp, affetme yolunu seçenlerin, kentin olmadığı alanda "kentsel dönüşüm" adı altında gerçekleştirilen paylaşımları da görmezden gelmesi şaşırtıcı sayılmaz. Zaten bu süreçte "alan da memnun satan da" biçiminde bir görev ve rol paylaşımı olduğu da ortada. Böylesi aflardan; kaçak yapıyı yapan vatandaş, kaçak yapısı yasallaştırılıp meşru rant aracı haline getirildiğinden, kendisiyle ilgili olası afet risklerini görmezden gelerek memnun. Böylesi "beyaz sayfalar"ı açan siyasetçiler de, bunun en azından sandıkta karşılığını gördüklerinden, sürecin önüne geçmek yerine içinde olabilmeyi daha çok tercih eder görünüyor. Tüm bu sakıncaları gören bilim ve meslek çevreleri ise her zaman kamuoyunu aydınlatma anlamındaki sorumlulukları gereği, bu kanıksanmışlığa karşı, kent ve kamu yararına mücadele etmeye çalışan, sürecin en içinde ama en dışındaki grup. Bu trajik-komik tabloyu tamamlayan bir diğer unsur ise, tüm bu sakıncalar ancak vahim sonuçlar doğurduğunda tepki veren, tüm uyarı ve haykırıları ancak sansasyonel bir içerik olduğunda kamuoyuna yansıtabilen, magazin kültürüne boğulma eğilimindeki bazı basın-yayın organları.

Oysa, kaçak ve her tür riske açık yapıların sağlıklı kent parçaları haline gelebilmesi için politika ve stratejilerin araştırılması ve uygulanmasına ilişkin yasal-yönetmelik-finansal modellerin belirlenmesi, kamu otoritelerine ve kamusal görev yapan tüm kuruluşlara düşen en temel görev. Bu görevin yaşamsal önemi, ülkenin yaşadığı körfez depremi gibi çok büyük yıkımlarda kendisini açıkça gösterdi. Buna rağmen, gerçek ve kalıcı çözüm önerilerini araştırıp uygulamak, kamuoyuna aktararak bilinç yaratmak yerine, işin kolay yolunu seçen ve "af-rant-oy" üçgeni olarak tanımlanan "kangren şeytan üçgeni"nden beslenen, ya da bu süreci kamuoyuna yansıtmayan gününbirlik çözümlerin hala popüler olması çok acı.

TBMM'den geçen ve kaçak yapılara elektrik, su bağlanmasına izin veren yasa maddesinin bu çerçevede yorumlanması gerektiği düşüncesiyle, "ilgisiz ilgililere", "derinden ilgili yetkililere", "af-rant-oy üçgeninin uzlaşıcılarına", toplum sağlığı, can güvenliği, kamu yararı konularının takipçisi ve uzmanı olan bilim ve meslek çevrelerinin de varlığını hatırlatırız.

TMMOB Şehir Plancıları Odası-Yönetim Kurulu