

**ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**“ZAFER ANITI – GÜVENPARK – TBMM” KENT AKSİNİN VAROLAN  
DURUMUNUN İRDELENMESİ VE CUMHURİYET AKSI OLARAK YENİDEN  
TASARIMI**

**Bayazıt Oğuz AYOĞLU**

**PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI**

**ANKARA**

**2010**

**Her hakkı saklıdır**

## ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

### “ZAFER ANITI – GÜVENPARK – TBMM” KENT AKSİNİN VAROLAN DURUMUNUN İRDELENMESİ VE CUMHURİYET AKSI OLARAK YENİDEN TASARIMI

Bayazıt Oğuz AYOĞLU

Ankara Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Oğuz YILMAZ

Bu çalışma kapsamında, Ankara kent merkezinde bulunan Atatürk Bulvarı'nın Zafer Anıtı – Güvenpark – TBMM aksı ve ilgili yaya alan ve yolları incelenmiştir. Yurt içi ve yurt dışında konu ile ilgili hazırlanmış olan kitap, tez, makale, bildiri, fotoğraf gibi yazılı ve görsel kaynaklar dışında, ilgili meslek odalarının yayınları, çevrimiçi branş portalları, yerel ekleri olan ulusal gazetelerdeki çalışma alanına dair güncel haberler çalışma materyalini oluşturmuştur. Konuya dair kent kimliği, kentsel tasarım, açık ve yeşil alanlar, yaya bölgeleri, meydanlar ve kent merkezlerinde trafik, yayalaştırma kavramları kuramsal temelde ifade edilmiştir. Alanın oluşumundan günümüze tarihsel dönüşümü, ilgili polemik/tartışmalar eşliğinde, oluşturulan hiyerarşik düzen içinde, lokasyonlara bağlı olarak kronolojik biçimde verilmiştir. Araştırma kapsamında, ülke çapında öneme sahip, başkent'in kalbi konumunda ve tarihsel değeri yüksek olan alanın, ekonomik ve sosyo-kültürel açıdan yaşadığı erozyonun sebepleri ortaya konmuş, bu durum ilgili siyasal süreçlerle oluşan mekan-bilimsel etmenlerle doğrudan ilişkileri içerisinde ifade edilmiştir. Alana dair süregelen tartışmalara peyzaj mimarlığı meslek disiplini paradigması ile katkı sunacak biçimde alan etüd edilmiştir. Alanın ülke ve kent kimliği üzerindeki etkileri ve simgesel değerleri göz önünde bulundurularak, kuramsal temeller ve bulgular “Cumhuriyet Aksı” ana konsepti içerisinde değerlendirilmiştir. Ulaşılan/üretilebilir olası çözüm önerileri, sayısal ortamda grafik olarak da ana fikir düzeyinde ifade edilmiş bir kentsel tasarım fikir projesi içerisinde toplanmıştır.

**Şubat 2010, 150 sayfa**

**Anahtar Kelimeler:** Kentsel Tasarım, Kentsel Peyzaj Tasarımı, Kent Merkezi, Güvenpark, Kızılay

## ABSTRACT

Master Thesis

### THE OBSERVATION OF THE EXISTING SITUATION OF “ZAFER MONUMENT – GÜVENPARK – TBMM” CITY AXLE AND REDESIGN OF IT AS REPUBLIC AXLE

Bayazıt Oğuz AYOĞLU

Ankara University

Graduate School of Natural Applied and Science

Department of Landscape Architecture

Supervisor: Prof. Dr. Oğuz YILMAZ

In this study, the Zafer Statue – Güvenpark – TBMM axle of the Atatürk Boulevard, which is in the Ankara city center, and related pedestrian areas and paths are observed. The material of the study has been documental and visual resources prepared about the subject, such as national and foreign books, theses, articles, papers, photographs and also publications of related disciplines' chambers, online branch portals, up to date news about the subject on local publishings of the national newspapers. About the subject, concepts of urban identity, urban design, open and green areas, pedestrian areas, squares, traffic at city centers and pedestrianisation are referred to on the theoretical bases. The historic transformation of the area from its creation to now has been given with the related polemics/arguments chronologically based on locations in a prepared hierarchial order. In the case of study, the reasons of the economic and socio-cultural erosion faced by the area, which has importance in the national scale, located as the heart of the capital and has high historical value, has been brought up in a relation with the factors about place related sciences created by the related political processes. The area has been surveyed to be able to have a contribution to the ongoing arguments about the subject from the landscape architecture discipline's point of view. While, the effects of the area on country and city identities and the symbolological values of it are also considered, the theoretical bases and findings have been considered in the main concept of “Republic Axle”. The found/created potential resolution advisory has been gathered in an urban design idea project, which is also sketched on digital media at the main idea level.

**February 2010, 150 pages**

**Key Words:** Urban Design, Urban Landscape Design, Downtown, Guvenpark, Kizilay

## ÖNSÖZ VE TEŞEKKÜR

Lisans eğitimim süresince, bir kentin yaşayanı olmakla, “kentli olmak”, bunun bilincini taşımak arasındaki farkı bana öğreten, yaşama ve dünyaya bakışimdaki çerçeveyi bu katkıyla genişleten üniversitem ve bölümümün tüm akademisyenlerine bir teşekkür borçluyum. Bu çalışma, işte bu temel paradigma üzerinde, doğduğum, yaşadığım kente “okumuş birey” olmanın sorumluluğuyla borcumu ödemenin naçizane bir çabası olarak ortaya çıkmıştır.

Çocukluğumdan aklımda kalan parçalı ve puslu anıları da dahil ederek, son 20 küsur yılını bir biçimde izleme şansı bulduğum, umudun başkenti Ankara'nın ve onun içinde hayatımda sosyal yaşam alanı olarak ciddi yer tutmuş Kızılay'ın, tam bağımsız Türkiye'nin kurulmasıyla yaşdaş, onun varlığıyla anlamlanmış ve benim kuşağıma kalabilmiş değerlerinin nasıl bir bir yok edildiğini, önemsizleştirildiğini derin bir üzüntüyle gördüm. Benim doğduğum yıllarda yıkılmış, tarihi eser değeri taşıyan Kızılay Eski Binası'nın arsasına bir kez bile adım atmadan, 30'lu yaşlarına gelmiş olmanın acısını hep hissettim. Çoğu oradaki büfeyi ve yeşil alanın bir dönem varlığını bile bilmeyen, oradaki anıları büyüklerinden bile dinlememiş bir kuşak yetişti benimle beraber. Bu gibi uygulamalar sonucu tarihle bağları kopmuş, belleksizleşmiş bu sayede olanı hep var zanneden ve geleni sorgulamadan kabul eden, bu “boş”luğuyla manipüle edilmeye müsait bir “taraf” olduğundan habersiz, “tarafsız” olduğunu düşünen bir “kayıp kuşağın” yaratılmasını izledim. Bu çalışmanın bir amacı da, benden genç meslektaşarımla, Ankara Kızılay ekseninde bu bilgi ve bulguları paylaşmak, bilimimizi ülke ve kamu yararına kullanma sorumluluğumuzu anımsatmaktır.

Kamu yararına hizmet etmeyen bilimden elde edilecek kazançların ne denli büyük olursa olsun son tahlilde kaybettirdiği bilinciyle başladığım yüksek lisans hayatımda; bu duruşuma katkıyla, bir ağabey ve bir hoca olarak beni böyle bir konuda çalışmak için yüreklendiren, arasına bir askerlik sıkıştırılmış bu uzun tez döneminde, herkesin “olmayacak” dediği anlarda bile benden umudunu hiç kesmeden, destekleyen fikir ve önerileriyle konuya bakış açımı değiştiren, geliştiren değerli hocam ve danışmanım Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölüm Başkanı Prof. Dr. Oğuz YILMAZ'a sevgi

ve saygılarımla öncelikli olarak bir de bu satırlarla teşekkür ediyorum. Kendisi de alana dair çalışmış ve çalışmakta olan, bir abla ve meslektaş olarak araştırma materyallerim konusunda önemli katkı ve yönlendirmeleri olmuş TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Genel Merkez Yönetim Kurulu 8. Dönem Genel Başkanı Dr. Peyzaj Mimarı Ayşegül ORUÇKAPTAN'a; alanda yaptığı çalışmalarla ilgili edinimlerini paylaşma nezaketi gösteren değerli ağabey ve meslektaşım Peyzaj Mimarı Selami DEMİRALP'e; TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Kent İzleme Birimi'nden sağladığı materyallerle çalışma içeriğine önemli katkı sunan Y. Mimar Evin DENİZ'e; etüd ve fotoğraflama çalışmalarındaki katkılarından ötürü öğrenci arkadaşım Ahmet DEMİR'e; çalışmanın değişik aşamalarında "Ankara'ya dair" fikir, görüş ve önerileriyle katkı sunmuş, moral desteğini esirgememiş değerli dostlarım Denizcan KUTLU ve Oktay ERCAN'a bu çalışmanın üretim sürecinde, bana olan inancı, sabrı ve desteği ile sürekli yanımda olan düşünsel, mesleki ve kişisel hayatımın "yol arkadaşı" Leyla UÇKAÇ'a; çocukluğumda zihnime bu duyarlılığın tohumlarını atmış, bu dönemde sırtımdan gündelik yükleri alarak beni yalnız bırakmamış annem ve babama; etüd çalışmalarında yanımda olmuş ve çalışma koşullarımı kolaylaştırmak için emek harcamış kardeşime minnetle teşekkür ederim.

Bayazıt Oğuz AYOĞLU

Ankara, Şubat 2010

## İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT .....	ii
ÖNSÖZ VE TEŞEKKÜR.....	iii
ŞEKİLLER DİZİNİ .....	vii
1. GİRİŞ .....	1
2. KURAMSAL TEMELLER.....	4
2.1 Kent Kimliği .....	4
2.2 Kentsel Tasarım .....	5
2.3 Açık ve Yeşil Alanlar .....	8
2.3.1 Yaya bölgeleri ve yayalaştırma.....	11
2.3.2 Meydanlar.....	18
2.3.2.1 Türk kentinde meydanlar.....	21
2.4 Kent Merkezlerinde Ulaşım .....	24
3. MATERYAL VE YÖNTEM.....	29
4. BULGULAR VE TARTIŞMA.....	31
4.1 Çalışma Alanının Kentsel Simgeleriyle Birlikte Tarihsel Süreç İçerisinde Dönüşümü ve Alan Üzerine Süregelen Tartışmalar.....	32
4.1.1 Kızılay Meydanı .....	33
4.1.2 Kızılay Yaya Bölgeleri .....	49
4.1.2.1 Sakarya Caddesi.....	54
4.1.2.2 Yüksel Caddesi .....	63
4.1.2.3 İzmir Caddesi.....	69
4.1.2.4 Olgunlar Sokak.....	71
4.1.3 Zafer Meydanı – Zafer Anıtı.....	73
4.1.4 Kızılay Binası.....	77
4.1.5 Gökdelen (Emek İşhanı).....	82
4.1.6 Güvenpark – Güven Anıtı .....	86
4.1.7 MEB Binası (Başöğretmen Atatürk Anıtı) – Toprak Mahsulleri Ofisi Köşesi (Hasat Sonu Heykeli).....	95
4.1.8 Kumrular Sokak .....	98
4.1.9 Akay Kavşağı – Atatürk Meydanı.....	99
4.2 Bir Hayal Kırıklığı: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Kent Düşleri 4 – Kızılay Kent Meydanı ve Çevresi Kentsel Tasarım Ulusal Öğrenci Proje Fikir Yarışması .....	105

4.3 Çalışma Alanı Varolan Durumuna Dair Etüd ve Grafik Analizler .....	107
4.3.1 Çalışma alanı yakın çevre ilişkileri.....	107
4.3.2 Motorlu taşıt dolaşımı.....	108
4.3.3 Yaya dolaşımı .....	110
4.3.4 Kütle-boşluk ilişkileri .....	112
4.3.5 Yeşil doku.....	114
5. SONUÇ.....	115
5.1 Ulaşım Çözümleri.....	115
5.1.1 Motorlu araç dolaşımı .....	118
5.1.2 Yaya dolaşımı ve yaya bölgeleri.....	120
5.2 Yeşil Doku İlişkileri .....	121
5.3 Yapısal – Fonksiyonel Dönüşümler .....	122
5.3.1 İçişleri Bakanlığı .....	123
5.3.2 Akay Kavşağı.....	123
5.3.3 Kızılay Binası.....	123
5.3.4 SSK İşhanı .....	123
5.3.5 Zafer Çarşısı üzeri.....	124
5.3.6 Saraçoğlu Mahallesi.....	124
5.4 Yapılaşma, Siluet ve İşletmeye Dair Öneriler .....	125
5.5 Öz Değerlendirme .....	127
KAYNAKLAR .....	130
EKLER.....	136
EK 1 Promim Kentsel-Peyzaj-Mimarlık Ltd. Şti. 2003 İzmir Caddesi Yaya Bölgesi Kentsel Tasarım Proje ve Görselleri (Demiralp 2010).....	137
EK 2 Promim Kentsel-Peyzaj-Mimarlık Ltd. Şti. Mart 2006 Zafer Park Öneri Projesi Sunum Panosu (Demiralp 2010).....	138
EK 3 UTТА Planlama Projelendirme Danışmanlık (2006) Zafer Meydanı Çevre Düzenleme Fikir Projesi (Yılmaz 2010).....	139
EK 4 Akay Kavşağı Proje Konsept Kurgusu Eskizleri (Demiralp 2010).....	140
EK 5 Çalışma Alanı Varolan Durum Etüd ve Grafik Analizleri.....	141
EK 6 Cumhuriyet Aksı Kentsel Tasarım Fikir Projesi.....	147
ÖZGEÇMİŞ.....	150

## ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1 Yaya geçitleri tasarım ilkeleri (Bakan ve Konuk 1987) .....	17
Şekil 2.2 Yaya geçitlerinde enerji kaybı (Kuntay 1994).....	18
Şekil 2.3 Meydanlarda kapanma oranları (Bakan ve Konuk 1987).....	20
Şekil 2.4 İnsan ölçeğinde görsel ilişkiler (Bakan ve Konuk 1987, Kuntay 1994).....	20
Şekil 2.5 Ulaşım araç ve özellikleri (Bakan ve Konuk 1987).....	25
Şekil 3.1 Çalışma Alanı .....	29
Şekil 4.1 Bakanlıklar Omurgası (Hükümet Kartiyesi) Tasarımları (Vardar 1990, Aydın vd. 2005, Günay 2005, Anonim 2009f) ve güncel durum .....	34
Şekil 4.2 TMMOB Mimarlar ve Şehir Plancıları Odaları Ankara Şubeleri'nin alana dair geliştirdikleri çözüm önerileri (Anonim 2004a).....	43
Şekil 4.3 1990'larda Kızılay merkezde bir miting (Aydın vd. 2005).....	48
Şekil 4.4 Yalçın-Beate Oğuz imzalı Kızılay Çevre Düzeni ve Yaya Bölgeleri Projesi (Oruçkaptan 1990) .....	50
Şekil 4.5 Turgay Ateş imzalı Sakarya, Selanik, Tuna, Bayındır, İnkılap Sokakları Yaya Bölgesi İmar Klavuz Planı (Oruçkaptan 1990) .....	51
Şekil 4.6 Ateş'in Sakarya Yaya Bölgesi Selanik Caddesi tasarımı, uygulama öncesi (Oruçkaptan 1990) ve bugünkü durumu .....	56
Şekil 4.7 Barış Heykeli, Ateş'in projesinin uygulanmış olduğu ilk yıllardaki (Oruçkaptan 1990) ve güncel durumu.....	56
Şekil 4.8 Burhan Alkar Atılım Heykeli, Sakarya Yaya Bölgesi 1979 (Alkar 2010) .....	57
Şekil 4.9 Ateş'in projesinde bugünkü Taşankara heykelinin olduğu nokta (Oruçkaptan 1990) .....	58
Şekil 4.10 Taşankara Heykeli uygulama süreci (Oruçkaptan 1990) ve güncel durumu .....	58
Şekil 4.11 Havuzlu Amfi'nin tasarımı (Ateş 1991), uygulanmış hali (Oruçkaptan 1990), güncel durumu .....	59
Şekil 4.12 Sakarya içinden SSK İşhanı.....	60
Şekil 4.13 SSK İşhanı uygulanmadan önceki açıklık (Anonim 2009f) ve şu anki kütle.....	61
Şekil 4.14 Sakarya'da TEKEL işçilerine destek veren Ankaragüçlü taraftarlar .....	62
Şekil 4.15 2009 Ahşap Heykel Sempozyumu ile alana kazandırılan heykeller.....	62
Şekil 4.16 İnsan Hakları Anıtı (Yerli 2006).....	63
Şekil 4.17 Yüksel Yaya Bölgesi memur ve oturan bayan heykelleri.....	64
Şekil 4.18 Yüksel Yaya Bölgesi'nde Oğuz'un düzenlemesinin ilk zamanları (Oruçkaptan 1990) ve güncel durum.....	65



Şekil 4.19 Yüksel Caddesi Yaya Bölgesi'ne yönelik eleştiriler (Başaran vd. 1990) .....	66
Şekil 4.20 Mülkiyeliler binaları varolan durumu ve tasarlanan yeni yapı (Anonim 2010d).....	69
Şekil 4.21 İzmir Caddesi kuzey ve güney yakaları 1990 (Oruçkaptan 1990) ve 2010 görüntüleri .....	71
Şekil 4.22 Olgunlar Sokak Madenci Heykeli (Anonim 2009f).....	72
Şekil 4.23 Zafer Meydanı Sıhhiye Ordu Evi'nin yapımında öncesi ve sonrası (Anonim 2010b).....	74
Şekil 4.24 Bugün Zafer Çarşısı olan bölgenin dönüşümü (Anonim 2009f, 2010b) .....	74
Şekil 4.25 Zafer Meydanı ve ilişkili yeşil alanların bugünkü durumu.....	75
Şekil 4.26 1963 Zafer Meydanı'nda Celal Bayar karşıtı gösteriler (İlkay 2007) .....	76
Şekil 4.27 Havuzbaşı'nın "Gezgin Havuz"u (Anonim 2010b).....	78
Şekil 4.28 Kızılay eski binası ve bahçesi (Anonim 2010b) .....	78
Şekil 4.29 Cemil Uybadin villası (Anonim 2010b) .....	83
Şekil 4.30 Tapu ve Kadastro Bölge Müdürlüğü (solda) ve restoran işletmesine verilmiş yapı (sağda).....	83
Şekil 4.31 Binanın maket (Türkberk 1963) ve inşaat çalışmalarından görüntüler (Türkberk 1963, Tekeli 2006).....	84
Şekil 4.32 Emek İşhanı üzerinde sonradan kaldırılan Türkiye Heykeli (Anonim 2010b) .....	84
Şekil 4.33 Güven Anıtı inşaatı (Anonim 2010b) .....	88
Şekil 4.34 Atatürk Güven Anıtı'nı ziyaret ederken (Ertuna 2005).....	89
Şekil 4.35 Güven Anıtı'nın çevresiyle geçmişteki (Anonim 2010b) ve bugünkü oransal ilişkileri.....	91
Şekil 4.36 Güvenpark'ta ahşap heykel.....	92
Şekil 4.37 Güvenpark'ta dolmuş ve otobüs durağı yapılarak yeşilden kırpılan alanlar .....	93
Şekil 4.38 Güvenpark çiçekçiler .....	94
Şekil 4.39 Başöğretmen Atatürk Anıtı MEB Binası Atatürk Bulvarı Cephesi .....	96
Şekil 4.40 Başöğretmen Atatürk Anıtı MEB Binası Vekaletler Cephesi.....	97
Şekil 4.41 Hasat Sonu Heykeli .....	98
Şekil 4.42 Akay Kavşağı "Anıt Meydan" Çevre Düzenleme Projesi (Demiralp 2010) .....	103
Şekil 4.43 Akay Kavşağı üzerinde Atatürk Meydanı.....	104
Şekil 4.44 Çalışma alanı yakın çevre ilişkileri.....	108
Şekil 4.45 Motorlu taşıt dolaşımı etüdü .....	110
Şekil 4.46 Üst geçit ayağında fonksiyonu belirsiz, hiçbir yere ulaşmayan rampa.....	111

Şekil 4.47 Yaya dolaşımı etüdü .....	112
Şekil 4.48 Atatürk Bulvarı kütle-boşluk ilişkileri kesiti .....	113
Şekil 4.49 Kütle - boşluk ilişkileri .....	113
Şekil 4.50 Yeşil doku .....	114

## 1. GİRİŞ

Ankara üzerine yapılan çalışmalar, ister akademik, ister sanatsal olsun, bünyesinde sadece bir kentin değil, bir ülkenin tarihini de taşır. Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun Ankara romanı da bu ilişki içinde Ankara'nın evrimini ve fiziksel peyzajını kendisine fon yaparak, Cumhuriyet Devrimi ile yaşanan değişimi, bir anlamda ülkenin sosyal, ekonomik ve kültürel peyzajını anlatır. 3 bölümden oluşan roman'ın ilk bölümü Milli Mücadele yıllarını, ikinci bölümü zaferin rehaveti ve yönetsel erk içindeki fırsatçıların sahnede yer edinmesiyle yaşanan dejenerasyonu tasvir eder. Üçüncü bölümde ise Karaosmanoğlu'nun Türkiye ve Ankara'ya dair mutlu gelecek hayali kurgulanmıştır. “Ne var ki, Yakup Kadri bu düşün asla gerçekleşmeyeceğini, dahası 1980’ler Türkiye’sinin sanayi burjuvazisinin kahkahalarıyla karşılaşacağını önceden kestirmiştir.” (Oktay 2001). Karaosmanoğlu'nun kendisi de, romanın üçüncü basımı dolayısıyla kaleme aldığı notta, üçüncü bölümde tasvir ettiği ideal Türkiye’ye yirmi yılda ulaşabileceğimizi umduğunu, ancak üzerinden bir yirmi yıl daha geçmiş olmasına rağmen hala ikinci bölümde karikatürize ettiği Ankara'nın içinde tepinip durduğumuzu ifade eder (Karaosmanoğlu 1999).

Türk ulusal kurtuluş mücadelesinin başlaması ile Osmanlı'nın son yıllarından itibaren, nispeten önemsiz, gelişmemiş, Dündar'ın (2009) tanımıyla “bir kalenin çevresine kurulmuş, balı ve keçisi dışında bir şeyi olmayan, nüfusu 30 bini bulmayan fakir bir Osmanlı kasabası” olan Ankara, bir ulusun kaderine paralel biçimde kendisini hızla değiştirecek bir yola girmiştir. Atatürk ve arkadaşlarının 27 Aralık 1919 günü şehre gelişlerini bu sürecin miladı saymak mümkündür. Başta mücadelenin karargahı olmuş; ardından, Atatürk'ün (1992) Nutuk'ta “Osmanoğulları, zorla Türk Ulusu'nun egemenliğine el koymuşlardır. Bu yolsuzluklarını altı yüzyıldan beri sürdürmüşlerdi” şeklinde tanımladığı siyasal iktidarın, millet iradesine dayanarak devrilmesi ile genç Türkiye Cumhuriyeti'nin idare merkezi, başkenti konumuna yükselmiştir.

Bu devrimle oluşan değişim ve bugüne kadar süren ve dahi sürmekte olan ardıl süreç içerisinde bir kasabadan, büyük bir metropole doğru şekillenen evrim, elbette mekansal

bilimler temelinde kendi sorunlarını da yaratmıştır. Ankara'nın yeri Cumhuriyet tarihinin her siyasal iktidar döneminde önemli olmakla birlikte, yerel sorunlarının nitelik ve nicelikleri her dönem değişim göstermiştir. Dönemsel olarak merkezi/yerel yönetimlerin yaklaşımları, zaman zaman bu sorunların içinden çıkılmaz ve büyümüş halde sonraki kuşaklara aktarılmasına neden olmuştur. Yaşanan süreçlerin tümü olumsuz değilse de, bazı kilit öneri ve yaklaşımlarda “sürdürülemezlik” örnekleri dramatik biçimde yer almıştır.

Kentlerin kimlik ve karakteristikler bazında tanımlanmasında, kentün ülkesel, bölgesel, yerel fonksiyonlarının (siyasal iktidar merkezi, belli bir ürünün üretim/dağıtım merkezi, belli bir kültürün mekansal mirasçısı olmak gibi karakteristiklerinin) yanı sıra mekansal anlamda kent merkezlerinin tasarımları da yadsınamaz derecede önemlidir. Söz konusu bir başkentse bu önem yerel sınırları aşip bir anlamda ülke temsilinde de kendisine yer bulur. Bunun içindir ki; araştırma konusu yapılmış Ankara Kızılay kent merkezi, daha spesifik tanımla Zafer Anıtı – TBMM Aksı ve etkileşimde bulunduğu yakın zonlar, tasarımları ve mekansal nitelikleri itibariyle bir anlamda Türkiye Cumhuriyeti'nin siyasal, sosyal, sanatsal ve ekonomik imajının, bu alanlardaki değişimlerin de ipuçlarını taşır. Alanın, yukarıdaki tariflenen önemine ek olarak, bu aksın Cumhuriyetin gençlik yıllarından bugüne, plan eliyle oluşturulmuş önemli bir tarihi tanık olduğu da eklenmelidir.

Özellikle son dönemde çalışma alanı, bilim ve meslek kuruluşlarından tepki alan üst ölçekli planlama yaklaşımları, daha doğru bir ifadeyle plansızlığı yücelten söylem ve uzantısı uygulamaların, lokal tasarımı nasıl deforme ettiği ve yeni tasarım olanaklarını nasıl baskıladığının somut örnekleri ile irticai (çağcıl perspektifle geri-evrimci, karşı-devrimci) bir sürecin somut örneği olmuştur. Sorunlarının bir kısmı neredeyse kronikleşmiş olan çalışma alanında çözüme dair tartışırken; gerek çalışma ihtiyacı olan ölçeklerin (yer yer alan sınırlarını aşan) çeşitliliği, gerek ihtiyaç duyulan çalışma içeriklerinin zenginliği itibariyle, tek bir meslek disiplinin perspektifiyle somut sonuç üretiminin imkansızlığını teslim etmek gereklidir. Özünde bir kentsel tasarım alanı olarak değerlendirilmesi gereken çalışma alanı, yaralarını tam anlamıyla sarabilmek için, mimari ve plançı branşların multidisipliner müdahalesine ihtiyaç duymaktadır.

İnsanlığın evrimi sürdüğü müddetçe, hiçbir planlama, tasarım önerisinin (daha sürdürülebilir, daha uzun yaşam bulabilir olsa da), sonsuza kadar geçerli kalamayacağı gerçekliği de bu çalışmada bir ön kabul olarak değerlendirilmektedir.

Alana dair varolan tartışmalara, peyzaj mimarlığı meslek disiplini paradigmasıyla, çözüme dönük katkı sunmayı hedefleyen bu çalışma kapsamında hazırlanan içerikler, bu perspektifle oluşturulmuştur.

## 2. KURAMSAL TEMELLER

Çalışma alanı ve sorunlarıyla ilişkili olarak aşağıdaki kavram, kuram ve etkileşimler özellikle öne çıkmaktadır.

### 2.1 Kent Kimliği

Tunalı (2004) kenti tanımlarken, “Kentler, yalnız büyük insan topluluklarının yaşadığı bir mekan değildir, aynı zamanda insanların karşılıklı tinsel ilgilerinden meydana gelen kültür mekanlarıdır” ifadelerini kullanıyor. Kentler, kimliklerini de yine kendisini var eden bu insanlar arası ilişkileneşten edinir. Diğer bir ifadeyle, toplu yaşama geçmiş insan, ulaştığı teknik ve sanatsal seviye ile kentleri inşa eder. Bu teknik ve sanatsal seviyenin niteliği de kente kimliğini kazandırır ve yeniden kendisini üreten insanı etkiler.

“Kent kimliği, bir kenti diğer kentlerden ayırt etmeye, bir anlamda başkalaştırmaya yardımcı olan nitelikler ve kente özgü olduğu tartışma götürmeyen öğeler bütünüdür” (Uçkaç 2006). Kente ait önemli bir karakteristik olarak kimlik, statik bir kavram değildir. Üretim-paylaşım ilişkilerinin değişimi ve bunların kent ekolojisinde mekansal yansımaları ile; kentin bölgesel fonksiyonları, bireysel ve toplumsal bazda kentsel deneyimler değişim gösterir. Bu süreç içerisinde, kentin kimliği de yeniden tanımlanır, evrilir. Görür vd. (1993) bildirimlerinde sürekli değişim ve gelişim halinde olan bu diyalektik ilişkiler örgüsünü tariflerken, kent kimliğinin fiziki çevre ve içinde yer aldığı yaşam biçimi ile bir bütün oluşturduğunu ve toplumsal olarak üretildiğini ifade etmişlerdir. Bülent Tanık da, Çankaya Belediye başkanı olarak yaptığı söyleşide, kentin kültürünü üretim ilişkileri, üretim biçimi, ekonomisi ve yaşam biçiminin bir bütünü olarak algılamak gerektiğini ifade ederek; kentin kimliğini de esas olarak o kenti oluşturan toplumun yaptığını, yerel yönetimlerin toplumla birlikte bir kimlik inşa sürecine öncülük yapabileceğini belirtiyor (Göktaş 2009).

Kent kimliği, tasarımcının da özne olarak tanımına doğrudan etki ettiği bir kavramdır. Tekeli’ye (1991) göre; “Kent kimliği, oluşumunu toplum kadar tasarımcının da

etkilediği, tamamen yeni öğeleri veya geçmişten öğeleri ya da geçmişteki öğelerin yeniden yorumlandığı kültürel bir olgudur” (Görer vd. 1993).

Kenti oluşturan mekanların lokal kimlikleri ve sundukları deneyimler de kent kimliği ile diyalektik bir ilişki içerisinde. Bu lokal tanımlar, yalnızca bütün kent kimliğinin mikro yansımaları değildir, fakat aynı zamanda kümülatif toplamda kent kimliğinin bütünü de tanımlarlar. Relph’e (1976) göre, mekan kimliği, binalar ve manzaranın görünümü kadar, bilinçli varlıklar arasında var olan niyet ve deneyimlerdir de ve sadece ayrı mekanlar arasındaki farklılıklara değil, benzerliklere de referans verir.

Kentsel tasarım alanları olarak açık ve yeşil alanların da kent kimliği üzerinde doğrudan etkisi vardır. Bu etki hem kent/kentli kimliğinin mekan kurgusuna yansımaları, hem de mekan kurgusunun kimlikte ifade bulması şeklinde diyalektik biçimdedir. “Kent dış mekan kurgusu, o kenti diğerlerinden ayıran tanımlayan, özgün kılan ve onu kimliklendiren doğal ve kültürel çevre kaynaklı karakteristiklerin doğal bir sonucudur” (Demirel vd. 2004).

## **2.2 Kentsel Tasarım**

Günay’ın (1999), Aktüre’den (1991) bildirdiğine göre; kentsel tasarım, savaş sonrası kaybedilmiş alanların geri kazanımı için ortaya çıkmış ve kökü 60’lı yıllara dayanan bir kavramdır. Eşkinat (1993) ise, “Kentsel Mekan” ve “Kentsel Tasarım” kavramlarının 70’li yıllardan itibaren çevre tasarımının bir parçası olarak çağdaş dünyanın gündemine girdiğini belirtirken, bunun nedenlerini modern mimarlık ve planlama anlayışlarının ortaya çıkardığı bozuk yapılaşma ve bunun sosyal maliyetleri olarak ortaya koyuyor.

İnsanın korunarak yaşamını sürdürmek için, ulaştığı teknik ve sanatsal seviye ile inşa ettiği yeni yaşam alanları olarak kentler, insanın özünü etkileyen yeni maddi, çevrel faktörü olurlar. Bu yeni habitatın yapısı, içindeki etkileşimleri de belirler. Nitekim Tunalı (2004) da, kenti bir tasarım olarak tariflerken kent ve insan arasında oluşmuş çelişkiyi, kendi içinde barındırdığı diyalektik etkileşimle şöyle netleştirmektedir: “İnsan kenti yaratmıştır, ama aynı kent kendisini yaratmış olan insana özgür bir varlık olarak

yaşama olanağı vermemektedir”. Bu çelişkiye çözüm olarak Tunalı (2004), kentlerin tümüyle bir sanat yapıtı olarak düşünülerek yeni baştan düzenlenmesini önerir ve bu işi yapacak sanatçıyı ve süreci de şu şekilde tanımlar: “Böyle estetik bir kent mekanı yaratabilmek için, yeni bir sanatçı tipine, yeni bir kent planlamacısına ihtiyaç vardır. Bu sanatçı tipi içine mimar, ressam, heykeltıraş ve seramikçi gireceği gibi, buna sanat duyarlılığı olan kent tasarımcısı ve planlamacısı katılacak ve bütün bu estetik bir kent yaratma etkinliğini bir estetikçi-düşünür yönlendirecektir”. Günay (1999) da, kentsel tasarımın temel amacının ekonomik ve sosyal yaşamla, fiziksel çerçeveleri entegre etmek olması gerektiğini ifade eder.

Lang’e (2005) göre; kentsel tasarım, “proje tabanlı, insan yerleşimlerinin kamusal alanları ve bunları tanımlayan bina ve peyzaj elemanları ile uğraşan” ve “doğru-yanlış hızla disiplin formuna dönüşen” bir çalışma alanıdır.

Bakan ve Konuk (1987), kentsel tasarımı kent ve bölge planlama sürecinin bir iç parçası olarak nitelendirmekte ve özel ilgi alanını da üç boyutlu tasarım olarak ortaya koymaktadır. Çubuk (1994) ise konunun farklı bir açısından Kentsel Tasarımı bir disiplin olarak mimariyi kentsel kılacak bir “araç” olarak tanımlamaktadır.

Mimari ve plancı meslek disiplinleri arasında paylaşılamayan bir kavram olarak kentsel tasarım, aslında bu branşları ve daha geniş perspektifle ilgili diğer sanat dallarını da temsil eden “renkli iplikler’le örülmüş bir kilimdir”. Kaplan ve Küçükerbaş (2000) kavramın branşlar arası boyutuna vurgu yaparak, kamusal mekan ortak paydasında çalışma ölçeğini fiziksel planlama sürecinde semt ölçeği (1/1000 ve 1/500 ölçekli olabilir) olarak tanımlıyor. Kentsel tasarım; mevcut imar düzenimizdeki kent planlamanın kentsel yaşamdaki isteklerinin karşılanmasındaki boşluklarını doldurması ve çözümsüz/çözümü başarısız sorunlarla ilgili yeni bir imar düzeninin getirilmesi kapsamında işler (Kaplan ve Küçükerbaş 2000).

Shirvani’ye (1985) göre “Kentsel tasarım, mimarlık, peyzaj mimarlığı, kent planlama, inşaat ve ulaşım mühendisliği, psikoloji, gayri menkul gelişimi, yasa ve diğer uzmanlıkların disiplinler arası bir karışımıdır” (Günay 1999). Moughtin (2003) de



benzer bir vurguyla kentsel tasarımın mimari ve planlamayla bütünleşik olduğunu ifade eder ve bunun nedenini kentsel tasarım pratiğinin her iki disiplinin de bazı yetenek ve bilgilerine ihtiyaç duyması olarak ortaya koyar.

Greene'ye (1992) göre "kentsel tasarım kentlerin gelişiminde temel yönlendirici rol oynadığı ve hali hazır imal edilmiş çevrenin kalitesini yükselttiği halde, bu sosyal sanat ancak son zamanlarda belirgin bir disiplin olarak su yüzüne çıkmıştır ve spesifik konusu, rolü ve diline ait tanımlar hala evrimini tamamlamamıştır. Sadece alanın bileşen parçalarına dair değil, fakat ayrıca onun kent planlama ve yapı sanatları – mimari, peyzaj mimarlığı ve mühendislikle olan ilişkilerine dair de fikirler hem profesyoneller, hem de akademikerler arasında epeyce çeşitlilik göstermektedir" (Günay 1999).

Lang (2005), kentsel tasarımın disiplinler arası durumunu şu şekilde tanımlamaktadır:

"Kentsel tasarımın ilgi ve aktiviteleri açık biçimde diğer alanlarınkilerle çakışır. Böyle de olmalıdır. Aktivitelerin alana dağılımı ve bunların ilişkilendirilmesi ile ilgili genel politikalara ilişkin çabalayan şehir planlama çabaları ile çakışır ve çakışmalıdır. Kentsel tasarım ürünleri bu şemsiyenin altında üretilir ve onu yaratır. Benzer biçimde; kentsel tasarım, geniş ölçek altyapı elemanlarının imal edilebilirliğini güvenceye almak için inşaat mühendisliği ile kesişir ve kesişmelidir. Peyzaj mimarlığı ile binalar arası alanların detaylandırılmasında ve sürdürülebilir gelecek tasarlanması ilgi alanında kesişir ve kesişmelidir. Mimarlık ile binaların nasıl cepheleşeceği ve kamusal alanı davranışsal ve sembolik yapacağı ilgisinde kesişir ve kesişmelidir."

Kentsel tasarımın bir çalışma alanı olarak pek çok disiplinin kesişim noktasında durmasının yanı sıra, branş profesyonelleri için bir ekonomik gelir alanı olması ve zaman zaman mesleki rant paradigması ile şoven tanımlarla tarifenmesi de; kendisinin, konusunun, rolünün tanımlanmasındaki bu çeşitliliğe sebep olarak gösterilebilir.

Günay'ın (1999) bildiri ile Shirvani'nin (1985) bu konudaki düşünceleri şöyledir: "Bazıları kentsel tasarımı öncelikli olarak güzelleştirme olarak düşünür: ağaçlar, kent mobilyaları, zemin döşemeleri, aydınlatma, tabelalar vb. Diğerleri onu planlamanın merkez ve odağında tanımlar. Elbette arada da çeşitli gruplar vardır. Bu muğlaklıklar, profesyonelleri, disiplinin uzantı ve kapsamı ile ilgili netsiz bırakır".

Bir başka eleştirel tanım ise; Lynch'in, ünlü çalışması The Image of The City'i, yıllar sonra yeniden ele alan makalesinde yaptığı kavrama ve genel algısına dair yorumudur: "Bugün genellikle kentsel tasarım diye anılan şey, daha çok sürekli bir operasyon içinde yetenekli bir profesyonelin isteklerine göre bir obje yapmayı hedefleyen, geniş ölçekli mimaridir. Hatta bu, bir gelişim 'paketine' karar rayları üzerinde kaymasına yardımcı olsun diye eklenen görsel bir parlamadan ötesi değildir. Doğrudan kentin hissedilir çevrel ortamı ile, bunu hisseden insanlarla iş birliği içinde uğraşan gerçek kent tasarımı ise bugünlerde zor bulunuyor." (Lynch 1991).

"Kentsel tasarımın üç temel amacı vardır: bunlar, gelişimi izleyenlere aynı zamanda haz verirken, hem strüktürel, hem de fonksiyonel açıdan sağlam kentsel gelişimler tasarlamak ve inşa etmektir." (Moughtin vd. 1999). Moghtin vd. (1999)'ne göre kentsel tasarım, "kız kardeş" mimarlık sanatı ile üç kalite unsurunu paylaşır: işe yararlık, süreklilik (zamana karşı dayanım) ve kullanıcıya iyi hissetme ve duygusal tatmin sunabilme yeteneği.

Lang (2005), kentsel tasarımın prosedürel olarak dört temel proje tipi ile ilgili olduğunu ifade eder: "bütün, bir parçanın bütünü, parça-parça ve eklentilenmiş kentsel tasarım."

Görünüşteki çeşitliliğe rağmen, tüm tanımlarda ortaklaşan nokta, kuramsal olarak kentsel tasarımın çalışma alanının kamuya açık kentsel alanlar olduğu ve uygulama – planlama ölçekleri arasında çalışıldığıdır. Kentsel tasarım, kentsel dış mekanların tasarımını yüklenen, gerçekleştirilmesi ve gelişimi içinde rol alan uzmanlıktır (Bakan ve Konuk 1987). Buradan hareketle, yasal tanımlanmamışlığı da göz önünde tutularak "kentsel tasarım bir kamu politikasıdır ve öyle olmalıdır" (Günay 1999).

### **2.3 Açık ve Yeşil Alanlar**

Kentsel tasarımın da çalışma alanını oluşturan kentsel dış mekanlar, daha genel ifadeyle açık ve yeşil alanlardır. Kent kimliği üzerindeki belirleyici etkisi ile birlikte, açık ve

yeşil alan sistemini kenti her anlamıyla taşıyan bir omurga olarak tanımlamak mümkündür.

Yerli ve Kesim'in (2009) bildirdiğine göre Öztan (1998) açık ve yeşil alan sistemini "bir kentin yapısındaki çeşitli kullanımlar için uzun süreli bir denge unsuru; aynı zamanda çok yönlü dış mekan kullanımları için de çeşitli olanaklar yaratan, yaşayan ve yaratan bir organizma" olarak tanımlamıştır. Benzer pek çok tanımlaması yapılmış açık ve yeşil alan kavramını Yerli ve Kesim (2009) tanımlar arası ortak noktalardan hareketle şu şekilde tanımlamaktadır: "kentsel doku içerisinde mimari yapılar (blok yığınları, binalar, sert yüzeyler) dışındaki açıklıkları, kitlesel ve parçalar halindeki yeşillikleri, su yüzeylerini barındıran ve kent içerisinde, kentin gelişimini kontrol altında tutan; birleştirici ve ayırıcı işlevler üstlenen; kent genelinin bütünlüğünü sağlayan ve tüm bunların dışında varlıkları gereği kente başta ekolojik, estetik, rekreasyonel ve ekonomik olmak üzere birtakım özellikler kazandıran sistemler bütünü olarak adlandırılabilir." "

Etli (2002) açık ve yeşil alanların fonksiyonlarını ortaya koyarken; "Açık ve yeşil alanlar sınırlı da olsa kent-doğa ilişkisini yeniden kurmak, sürdürmek, geliştirmek amacına yöneliktir. Semt düzeyindeki açık alanlar genellikle eğlence, dinlenme işlevlerini, kent düzeyindeki açık alanlar ise koruma işlevini yüklenirler ve kentin dokusunu etkilerler. Bölge ölçeğindeki açık alanlar bir anlamda kırsal alanların uzantısını oluştururlar. Kentsel büyümeye engel oldukları gibi kentsel büyümenin aşamalarını ve yönünü belirler. Bölgesel açık alanlarda doğayı koruma işlevi bir anlamda ağır basmaktadır." ifadelerini kullanmaktadır. Bu fonksiyonların içerik ve ölçek bazındaki çeşitliliği de çalışma alanı bu alanlar olan kentsel tasarımın disiplinler arası pozisyonunu ortaya koyar.

Kentsel açık ve yeşil alanların, deprem vb. afetler sonrası, yaşam, yeniden örgütlenme ve inşaat gibi süreçlerde de yaşamsal fonksiyonları bulunmaktadır (Nalbantoğlu ve Güzer 2000, Perçin ve Akay 2000).

“Kentsel mekanda açık ve yeşil alanlar, genelde bir bütünlük içinde yer alır ve birbirini tamamlarlar. Bu nedenle açık-yeşil alanlar, kentin fiziksel yapısını ortaya koyan ve biçimlendiren temel alan kullanımlarından birisi olup diğer alan kullanımlarını bütünlükten bir denge unsurudur” (Gül ve Küçük 2001).

Gültekin (2004), kentin yaşayan bir varlık olarak düşünülebileceğini ifade eder ve bu benzetme üzerinden; “kentin iskeletini kentin fiziksel yapısını ifade eden silüeti, damarlarını yollar, sindirim sistemini kanalizasyon şebekesi, sınırlarını iletişim hatları, kalbini yönetim merkezi, akciğerini ise açık ve yeşil alanlar oluşturmaktadır” ifadelerini kullanır.

Açık ve yeşil alanlar, kentsel yaşam kalitesi üzerinde de doğrudan belirleyici etkiye sahiptir. Emür ve Onsekiz’in (2007) bildirdiğine göre; Kemp vd. (2003) kentsel yaşam kalitesinin bileşenlerini fiziksel, sosyal ve ekonomik çevre olarak tanımlamakta ve bunları birbirleriyle ilişkileri içerisinde şöyle açmaktadır: “Ekonomik çevre kalitesi yaşam maliyeti ve alım gücü gibi özellikler ile tanımlanırken; Sosyal çevre kalitesi yaşam biçimi (life style), eğitim ve sağlık hizmetlerine erişim (ulaşılabilirlik/ödenebilirlik), örgütlülük ve gönüllülük esasına dayalı toplumsal faaliyetler, güvenlik, bir yerde topluma ait olma duygusu, kimlik (fiziksel ve sosyal çevrenin kesişme noktası), yerellik (bağlılık açısından) vb. özellikler ile tanımlanabilir. Fiziksel çevre kalitesi ise açık ve yeşil alan varlığı, ulaşım ağı (erişebilirlik) - ulaşım türü - toplu ulaşım, altyapı ve belediye hizmetleri, iletişim (erişebilirlik), sosyo-kültürel aktiviteler, doğal ve tarihi değerlerin korunması, konut ve yaşam çevresinin planlı olması, konut tipi ve kalitesi, çalışma alanlarının çevresel etkilerinin azaltılması, rekreasyon alanlarının varlığı gibi özellikler ile tanımlanabilir”.

Yerli ve Kesim (2009) açık ve yeşil alanların kentlerde bulunuş şekillerini Yerli’nin (2007) tanımladığı 5 grup içinde bildirmektedir:

1. “**Grup:** Tarım alanları, ormanlar, açık hava depoları, mikroklima alanları
2. **Grup:** Karayolları, demiryolları, akarsular, meydanlar, çatı bahçeleri

3. **Grup:** Hava alanları, otoparklar, pazar yerleri, mezarlıklar
4. **Grup:** Spor alanları, su rezerv alanları, koruma alanları
5. **Grup:** bilimsel amaçlı yeşil alanlar, kültür parkları, fuarlar, bahçe sergileri”.

“‘Yapılanmamış Kentsel Kamusal Mekanlar’ diye nitelendirdiğimiz kent dokusu içindeki tüm boşluklar belirli amaçlar için kullanılmaktadır. Bunlardan bir kısmı işlevsel alanlar olurken (oyun, spor, park gibi), bir diğer bölümü de tamamlayıcı mekanlar niteliğindedirler (sokaklar ve meydanlar gibi) ayrıca diğer boşlukları da kaplamaktadır” (Bakan ve Konuk 1987).

Bakan ve Konuk (1987) kentsel dış mekanların dört ayrı grupta incelenebilir olduğunu ifade eder:

- “**Düzenlenmiş yaya alanları:** Parklar, dinlenme, eğlenme ve spor alanları.
- **Alışveriş alanları:** Çarşı, alışveriş sokağı, Pazar yerleri gibi.
- **Geçiş alanları:** Sokaklar, yollar, ulaşım alanları, kaldırımlar.
- **Bölgeler:** Meydanlar, kentteki açık prestij mekanları.”

### 2.3.1 Yaya bölgeleri ve yayalaştırma

Teknolojideki baş döndürücü gelişmeler, üretim biçimlerini de aynı hızla değiştirmektedir. Üretimdeki otomasyon, iletişimde ve ulaşımında hız ihtiyacını koşullamıştır. Gündelik yaşam için “hızlı erişim” en popüler kavramlardan birisini haline gelmiştir. Aynı üretim şekillerinin başka bir karşılığı da popüler tüketim kültürü ve nesnelerin sahiplik üzerinden tanımlanmasıdır. Günümüz orta sınıf insanı için gündelik yaşam sahipliklerini artırabilmek için sürekli bir yerlere yetişme ve birileri ile sürekli iletişim halinde kalma üzerine kuruludur. Ulaşımında, aynı zamanda bir prestij, statü unsuru olarak da kullanılan kişisel taşıt tercih edilir, bu ekolojik zarar ve fiziksel/psikolojik izolasyonu daha da artırır. Zamanla iletişimin kendisi yerini sadece iletişim araçlarına bırakır.

Böyle bir yaşam tarzının egemenliğinde; yollar kentin yüksek binaları arasındaki koridorlardır ve kent bu koridorların toplamıdır. Kentsel mekanlar yaşanan yerler olmaktan çıkarlar, onlar artık sadece süratle içinden geçilen yerlerdir. Algılanılmaz, ilgilenilmez hale gelirler. Algılar sanal bir gerçekliğe doğru yönelirken, reel mekan kavramları erozyona uğrar.

Uçkaç'ın (2006) bildirdiğine göre, Can (1999) durumu tariflerken; 1990'lı yıllarda, iletişim ve bilişim teknolojilerindeki bütünleşme sonucu mekana ilişkin sınırların büyük ölçüde kalktığını hayatımıza giren hızlı iletişim araçlarının zaman-mekan algımızı değiştirirken, “yer” kavramını da bulanıklaştırdığını, uzak yerler yakınlaşırken, yakın yerlerin de uzaklaştığını, ifade etmektedir. Kunay (1994) da zaman-fonksiyon ilişkisini mekan-ekonomi ilişkileri ile birlikte değerlendirerek durumu şu şekilde tanımlamaktadır: “Çağımızda bireylerin en önemli özelliği, zamanını yoğun kullanmak zorunda oluşudur. Artık, bir işlevi yapabilmek için uzun zaman harcanması mümkün olmamaktadır”.

Bu yaşam anlayışının, ürettiği sosyal, ekonomik, ekolojik ve psikolojik yükler düşünüldüğünde sürdürülebilir olmadığı açıktır. Yaya bölgeleri, Yücel vd. (2008) 'nin tanımıyla “motorlu taşıt dolaşımına kapalı, yaya kullanımına ayrılmış kent” kesimleri, burada salt nefes boşlukları olmaktan ötesini vadeden alternatif bir seçenek sunar. Kaplan ve Acuner (2005), yayayı “kentsel mekandaki dolaşımında yürüyerek veya tekerlekli sandalye bağımlı engelli birey olması durumunda, tekerlekli sandalyesi ile hareket eden/dolaşımda bulunan kişi” olarak; yayalaştırmayı ise “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” şeklinde tanımlar. “Yaya bölgesi, yayaların gezip alışveriş yapabilmeleri için düzenlenmiş olup taşıtların girişi zamanla sınırlandırılmış sokaklardan meydana gelen bölgedir” (Hasol 1998). “Özellikle araç trafiğinin yoğunluk kazandığı günümüz ortamında araçlar kent mekan kurgusunun temel belirleyicisi olma niteliğini kazanmıştır. Bu anlamda yaya bölgeleri sadece araçtan arınmış alanları belirlemekle kalmaz, aynı zamanda daha esnek bir planlamanın da temel aracını oluştururlar. Özellikle yapı yoğunluğunun yüksek olduğu merkez alanlarında yaya yolları kentsel

açık alanlar arasında sürekliliği sağlayıcı bir işlevsellik barındırırlar. Benzer biçimde yayaya ayrılmış alanlar, yaya bölgeleri kentle insanın ve kentli ile kentlinin arabanın ölçek ve hızı dışında ilişki kurabileceği alternatif algısal ortamlardır” (Güzer 2007).

Kaplan ve Acuner (2005) yaya alanını zaman ve mekan boyutlarına göre değerlendirerek şu şekilde sınıflandırır:

- **“Tam Yaya Alanı:** Taşıt trafiğine tüm zaman ve mekanda kapalı alan.
- **Toplulaşım Akıllı Yaya Alanı:** Yayalığı desteklemek ve yaya-toplu taşıma ilişkisini etkin kurmak amacı ile, toplulaşım şeridi ve donatısının yaya alanı ile birlikte düzenlendiği alan.
- **Zaman Uyarlı Yaya Alanı:** Taşıt trafiğinin belli bir zaman diliminde genellikle servis amaçlı olarak izine bağlandığı alan.
- **Mekik Hizmetli Yaya Alanı:** Yayalığı desteklemek amacı ile, sadece park et-devam et (park-and-ride) mekik hizmet taşıtının park et-devam et park yeri yerleri – yaya alanı ilişkisini kurmak amacı ile, güzergah ilkelerine göre girebildiği alan.”

“Yayalaştırmanın tarihsel evrimi, Almanya’da şehir merkezi alışveriş sokaklarının yaya bölgelerine dönüştürüldüğü 1960’lara kadar gider.” (Yaşdağ 2006). Yayalaştırma bugünkü kentsel planlama ve tasarım çalışmalarında önemli bir yer tutar. “Çağdaş tasarım anlayışları içinde yaya bölgeleri salt bir trafik ayrımını temsil etmemekte, kentin temel merkez işlevlerinin tamamlayıcı parçası, anlamlı kentsel açık alanların oluşturulma aracı olarak ele alınmaktadır” (Güzer 2007). Bunun dışında yayalaştırma, modern trafik planlaması ilkeleri kapsamında talep yönetimi için de temel bir destekçi politika olarak karşımıza çıkar (Anonim 2004a, Babalık-Sutcliffe 2005). Ateş’e (2001) göre, “kent merkezinde, yaya bölgeleri hafif metrodan bir önceki en önemli toplu taşıma sistemidir.”

Ateş (1990, 1991), her yaya mekanının yaya bölgesi olmadığına vurgu yaparak, Oruçkaptan’ın (1990) aktarımıyla şu cümleleri kaydeder: “Yaya bölgesi kent merkezinin yeşil düzenlenmesidir. Bu tanım yapılmazsa kaldırımlar da yaya bölgesi olur ve çelişkiye düşeriz.”

Kuntay (1994), yayalaştırmanın amaçlarını şu başlıklarla ifade etmektedir:

- Çevreyi koruma amaçları
- Konutun çevresiyle ilişkilerini güçlendirme çabaları
- Boş zamanları değerlendirme ve oyun amaçları
- Toplumsal, kültürel kaynaşma ve bütünleşme amaçları
- Ekonomik amaçlar
- Ekolojik, sirkülatif ve rekreatif amaçlar genel açık ve yeşil alan fonksiyonlarında tariflenenlerle paralellik sergilemektedir.

Kuntay'a göre (1994), yaya mekanlarında yerine getirilen toplumsal amaçlar ise aşağıdaki gibidir:

- “Toplumun geliştirilmesi, yenilenmesi için:
  - İletişim ve bilgi alışverişini arttırmak,
  - Toplumsal yaşayışa canlılık, hareket kazandırmak,
  - Tartışarak, her türlü düşünceyi açıkta ve toplu olarak araştırmak,
  - Tanıma ve tanıtma olanaklarını geliştirmek,
  - Kamuoyu yaratmak.
- Toplumsal bütünleşmeye olanak sağlamak için:
  - Toplumsal ve ruhsal ilişkileri geliştirmek,
  - Uygarca insan ilişkileri, karşılıklı sevgi, saygı yaratmak,
  - 7'den 70'e her yaştan, cinsiyet ayırmaksızın, güçlü/güçsüz, sağlıklı/sakat bireylerin toplumsal yaşama katılmasını sağlamak,



- Toplum içinde ayrımı kaldırarak, bütünleşmeyi kolaylaştırmak.”

Kentsel kamusal mekanlar olarak özelde yaya alanları, toplumun ezenler ve ezilenleri, iktidarlar ve muhalifleri arasındaki sosyal/siyasal mücadelede de tarihsel açıdan önemli bir yer tutmaktadır. “Kent meydanları ve parkları demokratik hareketlerin gerçekleştiği mekanlar da olmuştur. Kentlerin demokratikleşmesi sürecinde büyük halk topluluklarına ev sahipliği yapmıştır. Mutlulukların yaşandığı bu mekanlarda, hüznler de yaşanmıştır. Yargılama süreçleri kent meydanlarında gerçekleşmiş, bağımsızlık mücadelelerinin bastırıldığı mekanlar yine kentlerin caddeleri olmuştur” (Kara 2007). Kentsel kamusal mekanları, siyasal iktidar ve muhalefetten ari değerlendirmek mümkün değildir. Bu alanların kentsel tasarımın çalışma alanları olduğundan hareketle; genel olarak tasarım için de söylenebilecek ifade, özelde kentsel tasarım için yakıcıdır: Kentsel tasarım ideolojik bir eylemdir.

Kuntay (1994), yaya bölgelerinin toplumsal ve kültürel ilişkiler açısından,

- Alışveriş merkezi,
- Sembolik merkez,
- Yönetimsel, politik merkez,
- Sosyal ortam, kültürel merkez şeklinde dört tip merkeze ayrılabilceğini ifade etmektedir.

Soucy’e (1970) göre bu merkezlerin bir noktada toplanması toplumsal ve kültürel ilişkiler açısından en güçlü geliştirici, kaynaşma ve bütünleşmede doruk noktası oluşturmakta, kendi arasında hiyerarşik bir düzeni olmayan, farklı merkezler yaratılması ise engelleyici faktör olmaktadır (Kuntay 1994). “Kent açık mekanlarının kurgulanmasında ve yaşamın gerektirdiği eylemlerin sonucu olarak mekansal farklılaşmalarda açık mekanlar arasındaki dengenin sağlıklı bir biçimde kurulabilmesi

ve yaşatılabilmesi önem taşır” (Demirel vd. 2004). Nalbantoğlu ve Teber (2004) de, kent içi açık ve yeşil alanlara referansla; “kamusal alanın uzaklaşmalar, konuşmalar ve ikna yoluyla ortak eylem yerleri haline gelmesi esastır” ifadesiyle sosyal boyutu vurgular.

“Kentsel mekanlar toplumun politik, sosyal yaşamında olduğu kadar ekonomik yaşamında da önemli bir yere sahiptir” (Kara 2007). Yayalaştırmanın ekonomik amaçlarını Kuntay (1994), toplu taşıma ağırlık verilmesi sonucu taşıma maliyetindeki kazançlar, kullanılan imalat yöntem ve materyallerinde taşıma yükündeki azalma nedeniyle elde edilecek ekonomik faydalar ve aynı nedenli bakım ve işletme maliyetlerindeki düşüşler, yaya bölgelerinin turistik ve ticari kullanımlarla ilişkisi içerisinde yarattığı ekonomik sirkülasyonun getireceği kazançlar olarak tanımlamaktadır.

Ateş (1991), yaya bölgelerini, dönüştürücü ve onarıcı fonksiyonlarına vurguyla şöyle tanımlamaktadır:

“Bir benzetme ile yaya bölgeleri, tarihi kent merkezlerinde ulaşım hizmetleri ve ticari verimlilik ile eski dokuda sosyal ve ekonomik hayatı, rasyonel, aktif, canlı ve verimli kılabilmek, ya da kısaca felç olmuş kent merkezi parçalarına yeniden hayat vermek için bulunmuş çok önemli bir kentsel operasyon (ameliyat) türüdür.”

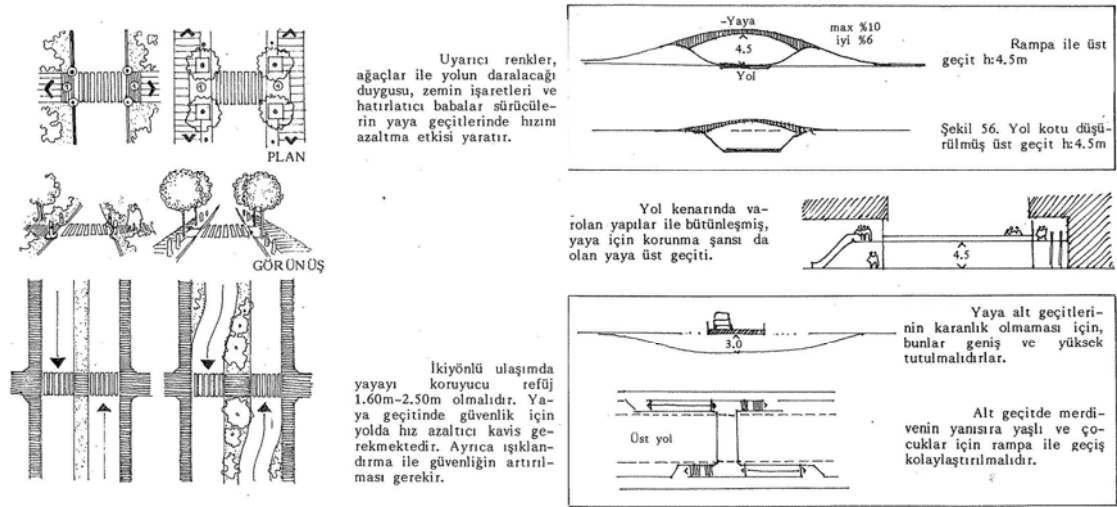
Ateş’in (1990) bu fonksiyonlara dair başka bir tanımı da şu şekildedir:

“Yaya bölgeleri, kent merkezinde özellikle geniş kent dokularında, ulaşım açısından yapılacak düzenlemelerde ve kent merkezinin köhneleşmiş, artık kullanılmayan, düşük gelir getiren, herkesin girmeye çekindiği, kimsenin dolaşmadığı bölgelere merkezi, ticareti ve ulaşımı sokabilmenin aracıdır.” (Oruçkaptan 1990).

Yaşdağ’ın (2006), Levent’ten (1999) bildirdiğine göre; yayalaştırmada öne çıkan iki temel yöntem vardır: Bunlardan birincisi varolan kent çevrelerinde yayalaştırmadır ki bu çevrenin yeniden tasarımı ya da yaya öncelikli politikalar ve trafik azaltımı kriterlerine bağlı kalarak trafik reorganizasyonudur; ikincisi ise yeni kentsel sokaklar, yayalaştırılmış iç sokaklar ve demokratik sokaklar yaratılmasıdır.

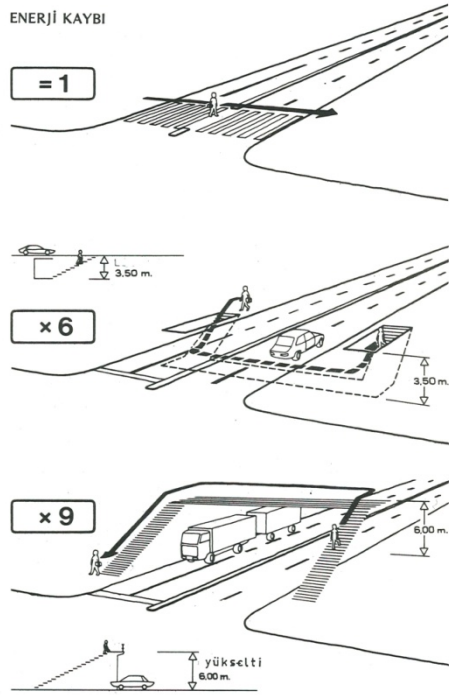
Yaya bölgesi tasarımında önemli bir faktör de uygulama sonrası oluşan yeni mekanın yönetimidir. Oruçkaptan'ın (1990) aktardığına göre, Ateş (1990) bu konuda “Yaya bölgesi bir kaldırım düzenleme, plaktaş kaplama işi değildir. Aydınlatılması, esnafın bu bölgeleri nasıl kullanacağını kayda şarta şarta bağlanması gibi koşullar da vardır.” der.

Yayalaştırma çalışmaları ve yaya bölgelerinin tasarımında, yaya bölgesi bitişi ile araç yolu ilişkisi, kesişim noktalarının düzenlenmesi büyük önem taşır. Demokratik sokak (yaşam sokağı) vb. çözümlerde de yaya alanı ile araç dolaşımı ilişkisi aynı derecede önemlidir. Bu tip alanlarda trafiğin yavaşlatılması için; elektronik sinyalizasyon dışında, doğal peyzaj elemanları ile desteklenmiş sinyalizasyon, döşeme farklılıkları, yol daraltma alternatifleri, kaldırım köşe açılarının daraltılması, hıza izin vermeyen kıvrımlı sokak çözümleri gibi alternatifler kullanılabilir (Anonim 2004a). Yine de taşıt ve yaya trafiğine dair kesişim noktaları (ve bu noktalarda yaya geçitleri) oluşacaktır. Yaya geçitlerinin alternatif çözümleri ve tasarım kriterleri Şekil 2.1’de verilmiştir.



Şekil 2.1 Yaya geçitleri tasarım ilkeleri (Bakan ve Konuk 1987)

Ancak Bovy'ye (1973) göre üst ve alt geçit çözümlerine dair, göz önünde tutulması gereken enerji tüketimi ve psikolojik açılardan sınırlayıcıları da bulunmaktadır (Şekil 2.2) (Kuntay 1994).



Şekil 2.2 Yaya geçitlerinde enerji kaybı (Kuntay 1994)

### 2.3.2 Meydanlar

Yücel vd. (2008), meydanı “çoğunluğu kent merkezinde olan halkın toplandığı, çoğu kez binalarla çevrili, düz, açık ve geniş yer, alan” olarak tanımlar. Lynch (1960) meydanı bir “düğüm noktası” olarak görür, onu kenti anlama ve tanımaya yönelik bir eleman olarak değerlendirerek, kente güçlü bir imge sağlayan bir birim olarak tanımlar (Güzer 2007). Moughtin’e (2003) göre meydan veya meydancık, her ikisi de binalarla çevrilmiş ve binalarının en büyük faydaya sergilenmesi için tasarlanmış alanlardır ve fonksiyon ve form bazında iki temel metotla kategorize edilirler.

Meydanlar, genel strükture de katkılarıyla, yaya bölgeleri içerisindeki dolaşımın özel düğümleri, toplanma ve yönelim mekanlarıdır. Yüksel’in (1979) tanımıyla meydanlar “Kentsel dış mekanların kentte en belirgin örneğidir. Kentte meydanın durağan yapısı ‘statik’ bir mekan türü yaratılmasını sağlar. Sokağın akıcı (dinamik) yapısına meydanlar zıtlık oluşturur” (Bakan ve Konuk 1987).

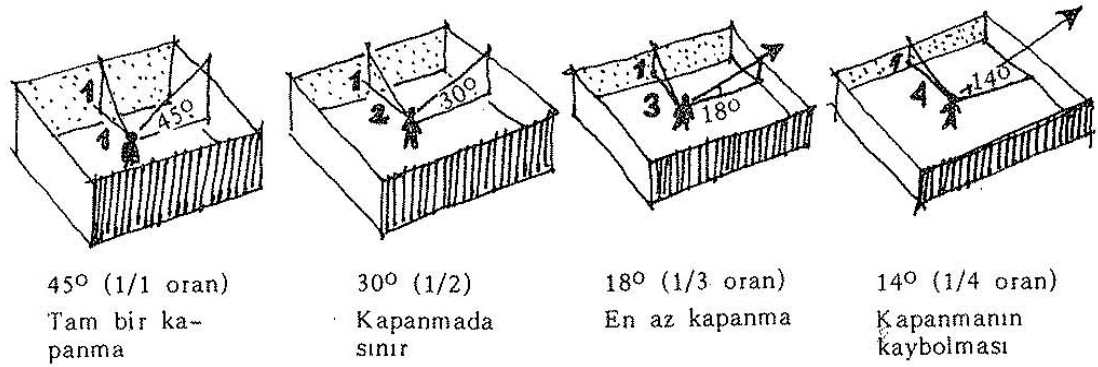
Teknik bir tanımlamadan önce, genel kamuoyu algısına ince bir eleştiri olarak “meydanın ne olmadığı”ni tariflemek anlamlıdır. “Meydan, ‘şehrin ortasında, üzerinde yapı olmayan boşluk’ demek değildir” (Özdemir 2000). Teknik anlamda, “meydan; mimari elemanlarla sınırları belirlenmiş, toplumsal işlevi olan ve kentin belli alanlarından gelen akışların birikim noktası haline gelen ve bu çerçevede kent dokusuna entegre olmuş kent parçası olarak tanımlanabilir” (Bilgihan 2006). “Meydanların bir başka işlevi de kentsel strüktürün oluşmasında belirleyici olmalarıdır” (Güzer 2007). Bakan ve Konuk (1987), özelde “tarihsel geçmişi olan, kentlerin eski ve tarihsel yapılarının oluşturduğu mekanlar”a dikkati çeker, bu alanlarda çevreleyen yapılarla birlikte korunan meydanlar, kentin yaşam belleği olarak, tarihini sergileme olanağı sunar. Çünkü “Meydanlar, aynı şehirde yaşayan insanların kendi aralarında ya da dışarıdan gelenlerle buluşarak ihtiyaçlarını karşıladıkları özel olarak düzenlenmiş alanlardır” (Özdemir 2000). Bakan ve Konuk (1987), meydan alanları ve meydanlaşmaya dair şunları kaydeder:

“Eski kent meydanları sosyo-kültürel değerleri olan kentsel dış mekanlardır. Günümüz kültürüne ve mimari anlayışına bir miras olarak geçmişten kalan katkılarını ve bu günün kentine uyum sağlayacak biçimde tasarlanarak ve yenilenecek yaşamlarını sürdürmektedirler. Bu mekanları taşıt trafiğinden arındırarak canlı dinlenme ve alışveriş merkezleri yaratmak olasıdır.”

Çevrel unsurlarla tanımlı mekanlar olarak meydanların tasarım sürecinde dikkat edilmesi gereken ölçek, oran, ilişki kaideleri bulunmaktadır:

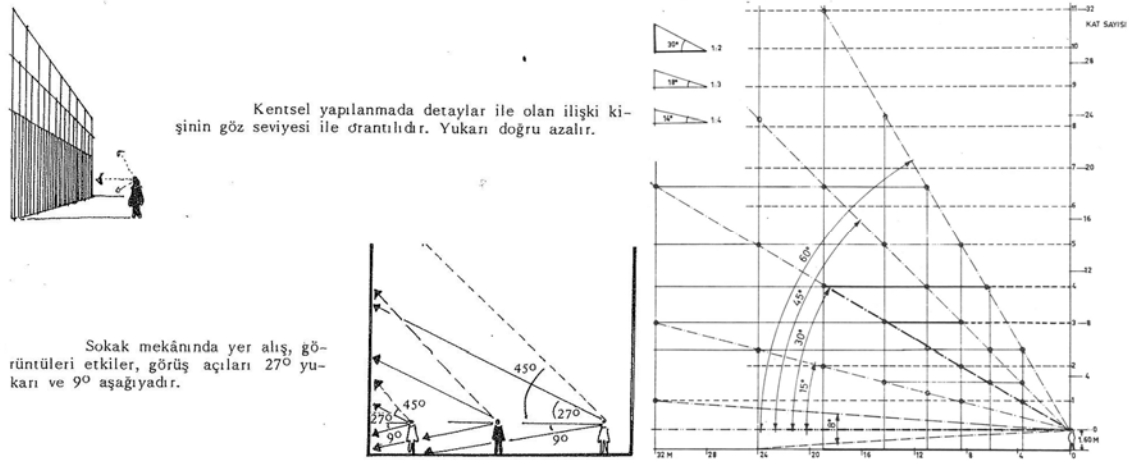
“Bunlar insan ölçeği ile ilişkili olmalı, zıtlık ile değişkenlik yaratılmalı, durağan ya da hareketli olmalıdır. Bir diğer aşamada ise meydanlara ölçek verecek fiziksel boyutları ve oranları tanımlamak gerekir.

Eğer uyumlu bir mekan yaratmak istenirse, yapının yüksekliği ile mekanın derinliği arasındaki oran önemlidir. Duvarın yüksekliği yapılar arası mekanın üçte biri veya fazlası olursa mekan kapanmış demektir, oran dörde bire inerse kapanma etkisi ortadan kalkar.” (Şekil 2.3) (Bakan ve Konuk 1987).



Şekil 2.3 Meydanlarda kapanma oranları (Bakan ve Konuk 1987)

Bu ilişkiler dışında, Bakan ve Konuk (1987), Kuntay'ın (1994) da ifade ettiği görsel ilişkiye de vurgu yaparlar (Şekil 2.4). “Kentsel yapılanmada detaylar ile olan ilişki kişinin göz seviyesi ile orantılıdır. Yukarı doğru azalır.”, mekan içindeki konumda görüşleri etkiler, “görüş açıları 27° yukarı ve 9° aşağıdır.” (Bakan ve Konuk 1987).



Şekil 2.4 İnsan ölçeğinde görsel ilişkiler (Bakan ve Konuk 1987, Kuntay 1994)

Açık ve yeşil alan sistemlerinde, yaya bölgeleri içerisindeki meydanlar sosyal, siyasal etkileşim açısından toplanma alanları olarak özel bir önem taşırlar. “Gerçekten de tarih boyunca kent meydanları kent halkının çeşitli ortak etkinlikler için bir araya geldiği kent kimliğinin belirleyici mekanları olmuş, kent yaşamının temel altyapılarından birini oluşturmuştur” (Güzer 2007). Özdemir'in (2000) bildiriyle Dağıstanlı'ya (1997) göre şu özelliklerinden dolayı kent için gereklilik arz etmektedir:

- “Bu mekanlar, bir arada olma ve öğrenme imkanı sağlar.
- Şehirselsel açık alanlar, kültürel katılım ve kültürün korunmasında uygun mekanlar sağlar.
- Kentsel açık alanlar, bireysel kimliğin oluşumunda ve geliştirilmesinde etkili olmaktadır. Bu tür alanlar, bireyin diğer bireylerle olan ilişkilerinde kendi kimliğini teşhis etmede önemli rol oynar. Her insan, çeşitli nedenlerden dolayı diğer insanlarla ilişkilerini sürdürme ihtiyacı duyar.
- Şehirde topluma açık alanlar, kentsel tiyatro alanına benzetilebilir. Bu mekandaki oyun sanatı toplumsal hazzın oluşumunda önemli rol oynar.
- Bir meydan politik gösteriler için etkili bir zemin oluşturur.
- Kentsel açık alanlar, sosyal deneyimlerin oluşmasını sağlar. İletişim amaçlı bu tür alanlar, çevre ile doğrusal bir ilişkinin kurulmasını sağlar.
- Kentsel açık alanlar, insanlar arası etkileşim için uygun ortamlar sağlar. Bu etkileşim sürecinde, fiziksel kent ölçeği ile insan ölçeği arasındaki uyum önemlidir”.

Meydanların mekan bilimleri dışında, sosyal, siyasal düzlemdeki etkileri de onların, varlık, tasarım, uygulama ve fonksiyonlarında etkiye sahiptir. Özdemir’in (2000) de belirttiği gibi “Siyasetin kalbi meydandır ve siyasi iktidarın gözü meydandadır”. Meydanlardaki protesto, eylem ve mitingler siyasal iktidarlar için yönlendirici veya hareket alanını daraltıcı etkilere sebep olur; iktidarın törenleri, muhalefetin mitingleri, bir anlamda güç gösterileri, meydanlarda yapılır (Özdemir 2000). Meydanlar siyasal iktidarlar için anıtlar ve sembollerle güçlerini gösterdikleri iktidar mekanlarıdır. Muhafif paradigma ile bakıldığında ise; kalabalık kitle eylemleri ve muhafif iradenin ev sahipliği misyonu ile geniş kitlelerin kendini ifade merkezidir. Başka bir ifadeyle meydanlar günümüz koşullarında, tarihsel süreç boyunca varolagelmiş ezen ve ezilenler arasındaki uzlaşsımsız savaşın kapitalist burjuva demokratik sistemdeki muharebe alanlarıdır.

### **2.3.2.1 Türk kentinde meydanlar**

Meydanların, tarihsel dönem içerisindeki önemleri ve varlıkları, mekan bilimsel gelişmelerle birlikte bu sosyal-siyasal etkileşimlerle de paralel bir seyir izlemektedir. “Eski kent meydanları sosyo-kültürel değerleri olan dış mekanlardır. Günümüz kültürüne ve mimari anlayışına bir miras olarak geçmişten kalan katkılarını ve bu günün kentine uyum sağlayacak biçimde tasarlanarak ve yenilenecek yaşamlarını

sürdürmektedirler” (Bakan ve Konuk 1987). “Meydanlar, kentleşme tarihine paralel olarak gelişim göstermiştir. Kentlerin yükselişiyle birlikte, meydanlar da önem kazanmış ve günlük aktivitelerin, sosyal ve siyasal etkinliklerin yaşandığı mekan olmuştur. Kentlerin çöküşüyle birlikte ise meydanlar da kaybolmuş, kentlerle birlikte yeniden doğuş sürecini yaşamıştır” (Bilgihan 2006).

Özdemir’e (2000) göre; “Türk şehrinin bir özelliği düzenli bir meydan fikrine sahip olmamasıdır”. Arû’ya göre (1998); “Türkler Anadolu’daki kentlerini kurarken, Helenistik ve Bizans devrine ait kent dokularını olduğu gibi kabullenmemişlerdir. Topografya’dan ayrı olarak, doğal bir gayrimuntazamlığa yer veren içe dönüklüğü mümkün kılan bir yaşama biçimi, eski kent dokularında durmadan tekrarlanır”. Özdemir’in (2000) de belirttiği gibi; “geleneksel İslam şehirlerinde kamunun ihtiyaçlarını karşılayan batılı anlamda meydana rastlanmamaktadır”. Modern meydan için tanımlanmış bazı fonksiyonların Osmanlı’da farklı mekanlara dağıtılmış olması, Osmanlı toplumunun kapalı yapısı (toplumsal yaşama kadının dahil olmaması, erkeğin kamusallaşmasının cami avluları ve kıraathanelerde gerçekleşmesi), alışveriş fonksiyonlarının kapalı çarşı, bedesten vb. örneklerle ve sokak arası dağınık dükkanlarla çözümlenmesi gibi nedenler bu durumun temelleri olarak ifade edilegelmektedir (Bilgihan 2006). Türk kentlerinin kendi kendini yönetme geleneğinin pek eskilere gitmemesi de, meydansızlığın bir gerekçesi olarak anılmaktadır (Özdemir 2000, Bilgihan 2006).

Başka bir bakış açısıyla ise; yukarıdaki parametreler de göz önünde tutularak, dini değerlerle şekillenen bu içe dönük yapının, feodal despotik idare biçimiyle birlikteliği mekan bilimsel anlamda “meydan fikri”nin olmamasını değil belki, ancak batılı örneklerle az benzeşimli bir yapıda var olmasını getirmiştir. Bilgihan (2006), geleneksel Türk kent dokusunda meydan denince akla gelenin mahalle meydanı olduğunu, bunun da çoğu kez cami, kahvehane, anıtsal bir ağaç ya da çeşme ile tanımlandığını ifade etmektedir. Önceki uygarlıklardan miras kalan Sultanahmet, Bayazıt gibi tören vb. amaçlarla kullanılan temsili kamusal mekanları da bulunmaktadır (Bilgihan 2006). “Bunun yanında çarşı ve bedesten girişleri, pazar yerleri (at pazarı, saman pazarı) gerektiğinde meydan işlevi görmekteydi” (Özdemir 2000).



Eski Yunan'daki “agora” ve Roma'daki “forum”lar gibi batılı tanımdaki etkileşimli fonksiyonlarla kimliği oluşmuş meydanlar geç Osmanlı'daki batılılaşma hareketleri ile oluşmaya başlamış, ancak Cumhuriyet'le birlikte idari yapıların önünde meydanlar yer bulmaya başlamıştır (Aydın vd. 2005, Bilgihan 2006). Aydın vd. (2005), Tanzimat'ın yaratmaya çalıştığı hükümet meydanı dışında, şehrin ekonomik ve toplumsal gelişimiyle oluşan ilk meydanı, bugünkü Ulus Meydanı olan Taşhan olarak ortaya koymaktadır.

Günümüze dair, Nalbantoğlu ve Güzer (2000), Türkiye'nin içinde olduğu sosyal, kültürel gerçekler ve bunlarla gelen kaçak/plandışı yapılaşmanın, dominant olarak eklettik oluşumlar tarafından belirlenen bir kent dokusu yarattığını vurgulayarak şöyle devam eder: “Birçok yerleşim için geçerli olan bu tipleşmiş kent dokusu, açık alanların büyüklük olarak yetersiz kalmasına, tasarım standartları açısından çağdaş kentsel yaşamın beklentilerine cevap vermeyen açık alanlar oluşumuna neden olmaktadır”. Bu tespit, genel açık alanları ifade etmekle birlikte, özelde bunların bir parçası olan meydanların Türk kentinde evrim sürecinde de önemli bir parametreye işaret eder.

Ankara özelinde ise, 1925'lerden 1930'lara uzanan değişim süreci ilk dönem itibariyle dikkat çekicidir. Aydın vd. (2005)'ne göre; yapılaşlarındaki imar anlayışı farklılıkları yanında, adlandırma farklılıkları da bu dönüşümün göstergesidir ve bu dönüşüm yalnız adlara dair değil, iktidarın tasarımı ve halkın kullanımındaki değişim ve aralarındaki ilişkiyi de yansıtmaktadır. Ülke geneline ışık tutacak biçimde, başkentte meydanların siyasal iktidar-halk diyalektiği ilişkisi içinde evrimini Aydın vd. (2005) şöyle yorumlamaktadır: “Ankara'da meydanların inşa sürecinden başlayarak, bu meydanların kullanımı ve bugün meydansızlığa varan tarihi, seçkinlerin tasarımı ile halkın kullanımı arasında ters orantılı biçimde işlemiştir. Yani halkın kullanımı ve iktidarı algılaması, iktidarın ideolojik, kültürel yönelimini benimsemesi için kurgulanan meydanlar, ‘demokrasi’ geliştikçe bir tür meydansızlaşmayı getirmiştir. Halkın olduğu haliyle giremediği, yasaklanan veya kendisini yakıştıramadığı meydanlar, halk meydana çıkmaya başladıkça meydanlıktan da çıkarılmıştır.”








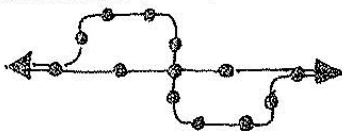
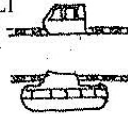
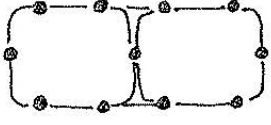
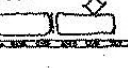

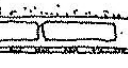

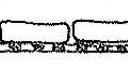

## 2.4 Kent Merkezlerinde Ulaşım

Üretim-paylaşım ilişkilerinin sonucu olarak, pop kültür, imaj ve bireysel tüketimin toplumsal paradigma olarak yaşandığı günümüzde, özel araç sahipliği de bir prestij ve tüketim unsuru olarak toplumsal sahnede yer almaktadır. Bu durumun kent ekolojisi üzerinde gürültü, hava kirliliği vb. görülür etkilerinin yanı sıra, kentte yaşam kalitesi ve yaşanabilirlik üzerinde de ciddi etkileri vardır. Güzer'in (2007) daha önce de belirtilen; "araç trafiğinin yoğunluk kazandığı günümüz ortamında araçlar kent mekan kurgusunun temel belirleyicisi olma niteliğini kazanmıştır" tespiti yeniden anımsatmaya değerdir. Özel araç kullanımındaki artış trafiğe dair yeni sorunlar yaratmakta, çözümler ise doğrudan açık ve yeşil alan sistemleri ile ilişkili olduğu için kent strüktürünü etkilemektedir. Sorunlara yaklaşımdaki paradigma, bu etkilerin olumlu veya olumsuz olmasında temel belirleyendir. Yaşdağ (2006), otomobil bağımlılığı konusunda şunları kaydetmektedir:

"Otomobil bağımlı şehir, halkı tüm yolculukları özel araçla yapmak konusunda yüreklendirir. Bu yüzden bu tip şehirler, özel araçla yolculuk ihtiyacını azaltmaya daha fazla önem verilmediği müddetçe, merkezinde çözümsüz bir trafik sorunu olan şehirler olarak tanımlanabilir. Sonuç olarak böyle bir şehir, sürdürülebilir olarak tanımlamayacaktır."

Kent merkezleri dolaşımın en yoğun olduğu yerler olarak trafik sorunlarının en çok yaşandığı yerlerdir. "Motorize trafiğin baş tacı edilmesiyle, yayalar, yaya kaldırımlarına mecbur bırakılmış, sıkıştırılmış; araçlar adeta sokakların efendisi haline getirilmiştir. Bu da yetmezmiş gibi; özellikle kent merkezlerinde, yaya kaldırımları ve yolları da araçlar tarafından istila edilerek, merkezin otopark gereksinimini karşılayan açık otoparklara dönüşmüşlerdir" (Başaran vd. 1990). Özdemir (2000) de, motorlu taşıt merkezli dolaşımın otopark vb. kullanımlarla yaya alanlarına kadar taşması sonucunda sokak ve meydanların geçip gidilen, beklemenin tehlikeli ve yasak olduğu mekanlara dönüştüğünü, özellikle metropol kentlerin bulvar ve meydanlarının kentli için tam bir işkence yeri olduğunu ifade eder. Bu ifadede "meydan" olarak tanımlanmış alanların, aslında motorlu taşıt merkezli uygulamalarla "meydan niteliğini kaybetmiş alanlar" olduğunu eklemek gereklidir. Bu bölgelerin kent kimliği üzerindeki etkileri de hesaba katıldığında, bu bölgelere dair geliştirilen çözümlerin önemi daha belirgin biçimde ortaya çıkmaktadır.

Çağcıl yaklaşımların irdelenmesinden önce, Ateş'in (1991) yayalaştırmanın bir toplu taşıma yöntemi olduğu önermesine referansla, şekil 2.5'de verilen ulaşım araç ve özellikleri incelenmelidir.

		45 DAKIKA SÜREDE ÖNGÖRÜLEN UZAKLIK		ÖZELLİKLERİ
ULAŞIM TURU	ETKİNLİK ÇAPI			
ÖZEL ULAŞIM	YAYA 		3.2 km	Çevreye uyumlu enerji harcaması yok alanları bağlayıcı (38)
	BİSİKLET 		11-15 km	Çevreyi bozucu etkisi yok enerji tüketimi yok alanları bağlayıcı
	OTOMOBİL 		19 km	Motorize, çevreyi bozucu, enerji tüketici, özel ulaşım alanlarını bağlayıcı
KAMU ULAŞIM ARAÇLARI	OTOBÜS 		10 km	Otobüs, alanlara hizmet veren, olumlu enerji tüketimi, çevre yükleyici, düşük maliyet
	KABİNLİ SİSTEM 		18 km	alan ve akslara hizmet veren olumlu enerji tüketimi az çevre yükü yüksek maliyet
	TRAMVAY 		10-13 km	akslara hizmet veren, olumlu enerji tüketimi, az çevre yükü (39)
	METRO 		18 km	Akslara hizmet veren olumlu enerji tüketimi çevre yükü yok, maliyet yüksek
	TREN 		20-30 km	Akslara hizmet veren, olumlu enerji tüketimi, az çevre yükü

Şekil 2.5 Ulaşım araç ve özellikleri (Bakan ve Konuk 1987)

“Araba sahipliği ve kullanımının yüksek oranlarda olduğu Kuzey Amerika ve Batı Avrupa ülkelerinde 1960’lı yıllardan itibaren trafik sıkışıklığı sorunları önemli boyutlara ulaşmış; çözüm olarak yol ağları geliştirilmiş; yeni yollar yapılmış; mevcut yollarda kapasite artışlarına gidilmiştir” (Babalık-Sutcliffe 2005). Atak’ın (2001)

ifadesiyle; “Geleneksel ulaşım politikası, tıkanan taşıt trafiğini çözüm arayışına başlamak için tek veri olarak almakta ve noktasal çözümlerle (katlı kavşak yapımı, yol genişletmesi, yeni yol açılması gibi) sorunu çözmeyi hedeflemektedir” (Anonim 2004a). Babalık-Sutcliffe (2005), yol yapısı henüz gelişmekte olan ve kent dokusunun bu düzenlemelere olanak verdiği küçük ölçekli kentler için bu çözümü anlamlı bulmakla birlikte; yol altyapısının gelişmiş ve yoğun kentleşme nedeniyle yeni yol yapımının olanaklı olmadığı kentlerde bu çözümlerin sorgulanırlığını ifade etmektedir. Bu tip uygulamalar, kent merkezindeki arabalı yolculuk sayısına ve buna bağlı olarak hava kirliliği yaratmış; yol genişletme ve yapımı için yapılan yıkımlar, açık ve yeşil alanların bu uğurda gözden çıkarılması kent merkezinde yayaların azaltılması sonucunu doğurmuştur (Babalık-Sutcliffe 2005). Bu yan etkilerin bir uzantısı olarak, yaya varlığının ve dolaşımının bu bölgelerdeki ekonomik etkinliği düşüreceği, kullanıcı profilindeki değişimin hızlanacağı ve zaman içerisinde bu bölgeleri çöküntü bölgeleri haline getireceği de bu çözüm sisteminin önemli bir yan etkisidir. Dahası Atak’ın (2001) da belirttiği üzere; bu yaklaşım otomobillere daha fazla talep yaratmakta, ana sorun olan trafik sıkışıklığı da sadece geçici bir süreliğine çözümlenmekte ve kısa sürede durum eski haline dönmektedir (Anonim 2004a). Babalık-Sutcliffe (2005) de, SACTRA (1994) ve Goodwin’e (2001) dayanarak durumu şöyle ifade etmektedir: “1990’larda (...) trafik sıkışıklığının yaşandığı alanlarda ve özellikle kentlerin merkezi alanlarında yeni yol yapımı veya kapasite artırımının sorunu çözmediği, trafiği sadece kısa vadede azalttığı, ancak trafikteki bu rahatlamanın yeni yolculuk talebi yarattığı, trafik sorununun orta ve uzun vadede katlanarak arttığı yapılan araştırmalar ile belgelenmiştir”.

Trafik planlamada güncel yaklaşımların günümüze doğru evrimini şu şekilde özetlemek mümkündür: “... geleneksel yaklaşımlardan, gelişmiş ülkelerde 1960’lardan itibaren vazgeçilmeye başlanmış; bunun yerine işletmecilik önlemleri uygulanmaya başlanmıştır. 1970’lerde yolcu trafiğine yönelik uygulamalarla ‘taşıtların değil, kişilerin ulaşımı’ bilinci uyanmış, toplu taşımacılık önem kazanmıştır. Ayrıca kent merkezlerinde de yayalaştırma uygulamalarıyla otomobilin girebileceği alanların kısıtlanması, 1980’lerde ise artık ‘ulaşım talep yönetimi’ uygulamaları giderek çoğalmıştır. Bu yöntemle, “olabildiğince az yatırımla, bugünkü ulaşım altyapısının ve

taşıtların daha verimli, hakça ve çevreye en az zarar verecek biçimde kullanılmasını sağlayacak biçimde yönetilmesi sağlanmaktadır” (Anonim 2004a).

Goodwin’e (2001) göre; “Talep Yönetimi, özellikle kent merkezlerinde, trafik sıkışıklığını değil, *trafik düzeyini* azaltmayı hedefler. Bu yaklaşımda amacın trafik akımını iyileştirmek veya sıkışıklık yaşanan yerleri rahatlatmak olmadığını vurgulamak için “trafik azaltımı” (traffic reduction) terimi kullanılmaktadır” (Babalık-Sutcliffe 2005). “Trafik azaltımı Avrupa’da evrimleşmiş bir trafik düzenleme yaklaşımıdır. Amacı, motorlu taşıtların baskınlık ve hızlarını düşürmek ve motorize olmayan sokak kullanıcıları için koşulları iyileştirmektir. Araç hızlarını düşürmek için bir fiziksel önlemler setinden oluşur. Bütün bu önlemler, yayaları korumak için, ya araç hızlarını azaltır, ya da trafik akışını engeller.” (Yaşdağ 2006)

Buradaki temel yaklaşım, elbette çağcıl ve demokratik olmayan bir uygulama ile özel araç kullanımına yasaklar getirmek değildir. “Trafik azaltımı kapsamında arabalı yolculuk talebini toplu taşıma ve yaya yolculuklarına kaydırarak, ulaşım türlerinin kullanımını daha dengeli hale getirmek, kent merkezlerinde arabalı yolculukları azaltmak, toplu taşıma kullanımını ve yaya yolculuklarını özendirmek hedeflenir. Bunun gerçekleşmesi için arabaya alternatif olan toplu taşıma ve yaya ulaşımında yolculuk koşullarının iyileştirilmesi, arabalı yolculuğun sağladığı avantajların ise en aza indirilebileceği düzenlemelerin yapılması gerekir. Bu doğrultuda geçtiğimiz yıllarda dünyanın pek çok kentinde metro, hafif raylı ve modern tramvay sistemleri inşa edilmiş; kent merkezlerinin yayalaştırılmasına yönelik düzenlemeler yapılmış; merkeze yapılan arabalı yolculukları caydırmaya yönelik olarak otopark kısıtlamaları ve ücretlendirme politikaları geliştirilmiştir” (Babalık-Sutcliffe 2005). Ulaşım talep yönetiminde, toplu taşımanın geliştirilmesi, otomobilin sınırlandırılması, yayalaştırma ve yaya ulaşımının geliştirilmesi şeklinde üç ana ulaşım türü üzerinde politikalar geliştirilir (Anonim 2004a). “Hareketlilik türlerinde ise sırasıyla hareket kısıtlı kişiler, yayalar, bisikletliler, toplu taşıma, ticari araç, otomobil ve otopark, çağdaş yaklaşımların öncelik sırasını” oluşturur (Atak 2005).

Ancak Owens (1995), Meyer (1999), Goodwin (2001), Bulkeley ve Rayner'a (2003) referansla; günümüzde evrensel düzeyde kabul gören bu yaklaşımların etkili olabilmesi için geliştirilecek çözümlerin, birbirini tamamlayan ve destekleyen politika ve projeler bütünü olarak bir politika paketi içinde, birbiriyle ilişkilendirilmiş biçimde tasarlanması ve uygulanması gerekmektedir (Babalık-Sutcliffe 2005). Yine, Hall ve Hass-Klau (1985), Walmsley ve Perett (1992), Babalık'a (2002) referansla; "Batı yazınında ağırlıklı olarak araştırılan Batı Avrupa ve Kuzey Amerika örneklerinin çoğunda, birbirini destekleyen politika ve projeler bütünü içermeyen ulaşım planları yapılmış; bu planların önerdiği raylı sistemler destekleyici önlemler olmadan trafik sorununu çözmede başarılı olamamıştır" (Babalık-Sutcliffe 2005). Çağcıl bir perspektifle trafik planlamada yöntem olarak talep yönetimi benimsense bile, merkezi bütüncüllük içinde olmayan, eklektik öneri, tasarım ve uygulamalar sorun çözememektedir.

### 3. MATERYAL VE YÖNTEM

Çalışma alanı olarak seçilen alan Sıhhiye Zafer Anıtı ile başlayıp, Kızılay Güven Anıtı ve Güvenpark ile devam eden, daha sonra bakanlıklar arasından geçerek TBMM'ye kadar ulaşan tarihsel değeri yüksek kent aksını ve bu aks ile bağıntılı yaya alan ve yollarını kapsamaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 Çalışma Alanı (24 Temmuz 2009)

Çalışmanın materyalini yurt içi ve yurt dışında konu ile ilgili hazırlanmış olan kitap, tez, makale, bildiri, fotoğraf gibi yazılı ve görsel kaynaklar dışında ilgili meslek odalarının yayınları, çevrimiçi branş portalları, yerel ekleri olan ulusal gazetelerdeki çalışma alanına dair güncel haberler oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra, konu ile ilgili birebir görüşmeler materyaller içinde bulunmaktadır. Çalışma alanına dair uydu fotoğraflarının elde edilmesinde Google Earth yazılımı, gösterimler, etüd, analiz ve fikir projesinin sayısal ortamda hazırlanması için AutoCAD ve Photoshop yazılımları kullanılmıştır.

Çalışma yöntemi; görüşme, gözlem ve literatür taraması yoluyla elde edilen verilerin analizi ile alanın tarihçesinden bugüne sosyal-mekansal dönüşüm seyrinin ortaya konulması, benzer alan çalışmalarının karşılaştırılması, peyzaj mimarlığının temel çalışma alanlarından olan kentsel tasarım kapsamında konuya ilişkin farklı yaklaşımların ortaya çıkarılması, tüm verilerin değerlendirilmesi ve güncel yorumların oluşturulması ve bir tartışma çerçevesinde sonuçlara ulaşılması, son olarak bunun bir fikir projesine aktarılması olarak belirlenmiştir.

İçerik üretilirken, çalışma alanı dahilindeki alanların irdelenmesinden önce, akademik tanımlar kapsamında bir kategorizasyona gidilerek, çalışma bu hiyerarşi üzerine oturtulan bir sıralama ile sunulmuştur.



#### 4. BULGULAR VE TARTIŞMA

Sıhhiye yönünde, Zafer Anıtı ile başlayarak, Türkiye Büyük Millet Meclisi önünde Akay Kavşağı ile son bulan çalışma alanı Cumhuriyet'in kuruluşuyla şekillenmiş, bir anlamda onunla yaştaş, tarihsel, sosyal, siyasal ve ekonomik açıdan önemli bir alandır. Çalışma alanının tarihsel geçmişi, kaçınılmaz biçimde tüm Ankara ve Türkiye tarihçesiyle ilişki içerisinde. Bunda alanın başkentteki merkezi konumunun etkisinin yanı sıra, aksın ilk oluşumunda hedeflenen yeni Cumhuriyet'in temsiliyeti hedefinin de büyük payı vardır. Bu yüzden ki; çalışma alanının görsel-fonksiyonel evrimi, bir anlamda Türkiye'deki dominant politik-ekonomik dönemsel değişimlerinin, yöneten ve yönetilen kuşaklar arası paradigma farklılıklarının, toplumsal dönüşümlerin de tarihçesini önümüze sunar.

Tekeli (1982), 2. Dünya Savaşı sonrasında ülke ekonomisinin dışa açılması sonucu, İstanbul'un yeniden önem kazanması ve Ankara'nın önemini yitirmesine vurgu yapar. 1. Dünya ve Kurtuluş Savaşları sonrası yeni ve milli bir burjuvazi yaratılırken 1929 buhranı ile içe kapanmış devlet yapısı, uluslararası ilişkilerde Batı Bloku ile ilişkilenecek ve bunun koşullarına kendini uydurmaya çalışmakta, devletçilikten daha liberal bir ekonomik yapıya kaymaktadır; güçlendirmeye çalışılan milli burjuvazinin dış sermaye ile "kendi dinamiğine bırakılmış" bir bütünleşme eğilimi açıklık kazanmaktadır; bu yönelimin belirgin iki sonucu vardır:

"Ulusal Burjuvazi yaratma ve bunu belli bir kültür normu içinde görme isteği son buluyordu."

"1945'ler öncesinde önemini kaybeden liman kentleri İstanbul, İzmir de önem kazanacaktı." (Tekeli 1982).

Bu iki sonuç kentler ve kent mekanları üzerindeki dönüşümlerin de kökeninde yatan neden olarak ortaya çıkar. Durumun Ankara üzerindeki etkisi ise şu şekildedir:

"Yeni yaratılan demokrasi ortamında kurulan Demokrat Parti, bu burjuvazi kesiminden güç olarak iktidara gelince, açıkça Ankara'nın başkent olması kararına karşı çıkmaya bile İstanbul'un Cumhuriyet'in önceki yıllarında ihmal edildiğinden sözedecek, 1952'de sadece bu konuyu işleyen bir İstanbul Kalkınma Kongresi toplayacaktır. Kuşkusuz Demokrat Parti döneminin en öncelikli kenti İstanbul'dur. Bu da, Demokrat Parti'nin çeşitli konularda içine

girdiği restorasyon hareketinin bir parçasıdır. Artık 1950'ler sonrasında Ankara'sı, bu noktaya kadar elde ettiği ivmenin sonucunda özel bir önceliği olmadan piyasa mekanizmasının güçleri içinde bir gelişme gösterecektir." (Tekeli 1982).

Genelde Ankara, özelde çalışma alanının zamana bağlı dönüşümü, bu üst belirleyenlerin ışığında şekillenmektedir. Çalışma alanının yaşadığı tartışılan süreç adeta, durumu koşullayan ülke üst ölçek yönelimlerinin, mikro tekrarları gibidir. Bu ölçekler arası, paralelliğe ve ilişkilere dikkat çekmek için Tekeli'den aktarılanlar ışığında, sırasıyla çalışma alanının oluşumu-dönüşümü tartışma süreciyle birlikte ele alınmış, çalışma hazırlanırken yapılmış bir girişim olarak Kızılay Kent Meydanı ve Çevresi Kentsel Tasarım Ulusal Öğrenci Proje Fikir Yarışması çalışmaya dahil edilmiş, bulgular yapılan etütlerle desteklenmiştir.

#### **4.1 Çalışma Alanının Kentsel Simgeleriyle Birlikte Tarihsel Süreç İçerisinde Dönüşümü ve Alan Üzerine Süregelen Tartışmalar**

Çalışma alanı olan aks, Kızılay Meydanı merkezli bir hiyerarşik bütünlük içerisinde incelenip, değerlendirilmiştir. Kızılay Meydanı ve yayalaştırılmış bölgelere dair genel incelemenin ardından, meydanı tanımlayan ve çalışma alanı içerisinde meydanla etkileşim halindeki temel unsur/mekanlar, bu başlık altında Sıhhiye'den Çankaya'ya doğru coğrafi bir sıralanışla sunulmuştur.

Olgunlar Yaya Bölgesi, ana çalışma konusuna dahil olmamakla birlikte, konu ve mekansal bütünlük açısından tez kapsamına, salt görsel etütle dahil edilmiştir. Güvenpark, yaya kullanım alanı olmakla birlikte, teknik anlamda "yaya bölgesi"nden çok "park" tanımı içerisinde olduğu için, yaya bölgelerinden ayrı olarak değerlendirilmiştir. Benzer biçimde Akay Kavşağı üzerindeki Atatürk Meydanı düzenlemesi, kendi başına bir yaya bölgesi ve meydan kabul edilmekle birlikte, yapılan çalışmada kavşağın dominant unsur olarak ortaya çıkması nedeniyle, bu alan da bir bütün olarak yaya bölgelerinden ayrı değerlendirilmiştir. Zafer Anıtı doğusundaki alan, park niteliği taşımakla birlikte, geçmişten getirdiği mekansal bütünlük sonucu, konu bütünlüğü de göz önüne alınarak Zafer Meydanı başlığı altında konumlandırılmıştır.

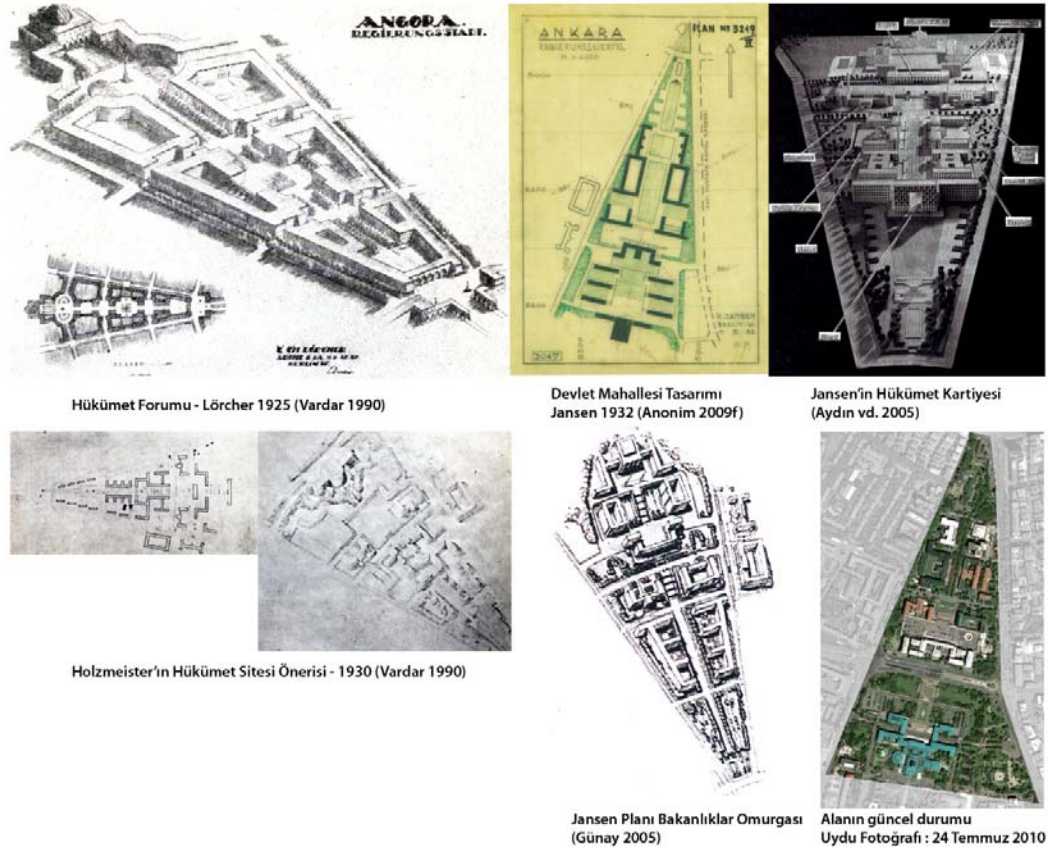
#### 4.1.1 Kızılay Meydanı

Erken Cumhuriyet döneminde henüz kent odağı haline gelmemiş, ancak yeni şehrin devlet mahallesinin kurulması tasarlanan alan, Lörcher planında Cumhuriyet Meydanı, Jansen'in temel aldığı şartnamede Kurtuluş Meydanı olarak anılmıştır; önceleri Havuzbaşı olarak tanımlanan alan Kızılay Müdüriyet Binası'nın uygulanmasından sonra (1929) bugünkü adı verilerek Kızılay Meydanı olarak isimlendirilmiştir (Şenyapılı 2004, Aydın vd. 2005). Şenyapılı (2004) alanın 1929'da Kızılay Binası'nın inşasından önce bir dönem, Sıhhiye'deki havuz uygulamasından sonra karışmaması için Yukarı Havuzbaşı, Kızılay adını almadan önce de (Güven Park'taki anıta referansla) Emniyet Meydanı isimleriyle de anıldığını ifade etmektedir.

Alanı dar tanımıyla şu anki kavşak bölgesi olarak tanımlamak yerine, İlkay'ın (2008) Zafer Meydanı'nın Kızılay Meydanı'nın bir parçası olduğu söylemine referansla, alt parçaları olan bir çatı olarak değerlendirmek daha doğrudur. Cumhuriyet'in oluşturduğu yeni merkez olarak Yenişehir ismiyle anılan alan, gerek dolaşıma dair, gerek mekansal-fonksiyonel ilişkiler bazında, Kızılay Meydanı, çevresinde ilişkili olduğu yaya bölgeleri ve diğer toplanma alanları (Zafer Meydanı, Akay Kavşağı üstü) ile bu çalışmanın alanını oluşturan bir bütün olarak değerlendirilmektedir.

Ankara'nın başkent olarak seçilmesinden, (13 Eylül 1923), Jansen planının yürürlüğe girmesine kadar (1931) olan süreçte Ankara'da kentsel gelişmeyi Berlin mimar Carl Cristoph Lörcher tarafından hazırlanan plan yönlendirmiştir (Günay 2005). Lörcher planı, hem Ulus, hem de Kızılay'da oluşacak yeni merkez işlevlerinin yer alacağı dokunun da temellerini atmış; bugünkü Güvenpark'ta sonlanan Atatürk Bulvarı, Sıhhiye Meydanı, Zafer Meydanı, Tuna ve İzmir Caddeleri giriş meydanı bu plana göre oluşturulmuştur (Günay 2005). Ateş (1990), Yenişehir'in 583 sayılı yasa ile 1930 yıllarında kurulduğunu ifade eder (Oruçkaptan 1990). Çalışma alanının üzerinde bulunduğu temel aks olarak Atatürk Bulvarı ise, 1928'de Jansen planı ile ana aks olarak ortaya çıkmıştır (Uslu vd. 1996).

“Planda, Ulus ve İstasyon aksı şehir merkezi olarak kurgulanmışsa da, yeni merkez bu aks üzerinde Yenişehir ve Kızılay’a kayacaktır.” (Aydın vd. 2005). Jansen planında, geniş bahçeli, az katlı, çıkışları yaya yollarına verilmiş evler ve yaya yollarıyla kesişmeyen, araç hızlarını düşürecek dönemeç benzeri önlemlerle tasarlanmış geniş, ağaçlı bulvarlarıyla konut alanı olarak tanımlanan aks, Zafer Parkı, Kızılay’ın halka açık bahçesi, Güvenpark ile yeşili bol bir alandı, (Anonim 1991, Aydın vd. 2005, Atay 2009)). Planda “bugünkü Güvenpark’tan başlayan ve Meclis’e kadar uzanan alan, üniversitelerin, bilim ve kültür kuruluşlarının bulunacağı bir alan olarak düşünülüyordu. TBMM bugünkü yerindeydi.” (Anonim 1991). Ancak daha sonra bu alan “Bakanlık Omurgası” veya “Hükümet Kartiyesi” olarak anılan bugünkü halinde kurgulandı. Lörcher planında da benzer formda tasarlanmış bir “Hükümet Forumu” vardır; Jansen planında Hükümet Kartiyesi tasarımına dair öneriler bulunmaktadır, fakat detaylı tasarlanmış son halini Jansen planına uygun biçimde Holzmeister vermiştir (şekil 4.1).



Şekil 4.1 Bakanlık Omurgası (Hükümet Kartiyesi) Tasarımları (Vardar 1990, Aydın vd. 2005, Günay 2005, Anonim 2009f) ve güncel durum

Günay'a (2005) göre, Lörcher ve Jansen'in en etkin oldukları alan bu bölgedir; çalışmanın devamında detaylandırılan olumsuzluklara rağmen, 19.yy. Avrupa kentinin Ankara'ya taşınan en belirgin ilkesi Bakanlıklar Omurgası'nda uygulanmıştır. Jansen planı ile şekillenen süreçte Gazi Mustafa Kemal ve Ziya Gökalp Caddeleri yeni bir omurga yaratmış, bu omurganın Atatürk Bulvarı ile kesiştiği Kızılay için kentin yeni iş merkezi olarak gelişmesinin altyapısı oluşturulmuştur (Günay 2005). Hükümet Kartiyesi, açık ve yeşil alanları, sanatsal kentsel simgeleri ile Kızılay kısa zamanda gözlerin çevrildiği bir odak haline gelmiştir. "Kızılay'ın gözde bir ortam olması ile birlikte ticaret yaşamı da Çankaya ilçesine" geçmiştir (Anonim 1991). Bakanlıkların da taşınmasıyla, merkezi iş alanı işlevleri hızlı bir şekilde Kızılay'a kaymıştır (Günay 2005). Ulus-Samanpazarı arasındaki canlı ticaret merkezi zaman içinde önemini yitirmiş ve 1950'lere gelindiğinde Kızılay gelişen Ankara'nın simgesi olmuştur; Sıhhiye yönünden başlayan bu yönelimde Bulvar'ın bu kesimine yakın sokaklar da gelişmeden payını almış, bir yandan İzmir, diğer yanda Sakarya Caddeleri yeni bir sosyal çehreye bürünmüştür (Anonim 1991).

Ancak bu hızlı dönüşüm sorunsuz olmamış, getirilen çözümler ise yeni sorunlar yaratmıştır. Ankara'nın başkent olması ile birlikte, emlak/arazi spekülasyonu Ankara'nın en önemli sorunlarından birisi olagelmıştır. Tüm planlama-uygulama süreçleri, kamusal çıkar ile kişisel çıkar/rant merkezli yaklaşım çelişkesinin çarpıştığı süreçlerdir. Ankara'da bu süreçlerde dominant ve kronik olarak yaşanan emlak/arazi spekülasyonundan Kızılay da nasibini almıştır. Milli Mücadele dönemi ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında, Ankara önem kazandıkça küçük ve yoksul kasabanın halkı bağ, bahçe, tarla ve evlerine o güne kadar görmedikleri, verilmemiş fiyatlar teklif edildiğini görür ve spekülatörlerin de heveslendirmesi ile mallarını satmaya başlarlar (Yavuz 1980). Oysa "Ankara'nın yerlileri, başlangıçta başkent kararından hoşnut değillerdir." (Aydın vd. 2005). Atay (2009) bu durumu şu cümlelerle anlatmaktadır:

"Yerli halk, devletin kalkıp gitmeyişiinden memnun da değildi. Hayat pahalılaşacaktı. Kendileri dışarıdan akın edenler içinde eriyip gideceklerdi. Bir avuç arsası olanın, birkaç yıl içinde zengin olacağını tahmin etmiyorlardı."

Atay'ın (2009) aktardığı bir anıda, bugünkü Atatürk Bulvarı üzerinde bir arsaya teklif veren Ankara'lı bir dostunun, arsa başkasına satıldığında “Niçin bana vermedin?” demesi üzerine, arsa sahibinin cevabı dikkat çekicidir: “Vallahi burasını babam da ekti, ben de ekdim. Bir hayrını görmedik. Ne diye seni zarara sokayım? Bir yabancıya verdim...”

Anadolu'nun bu sömürülmüş saflığının yanında, farklı bir yaklaşım daha vardır. Yavuz (1980), yoksul ve cahil halkın köylü kurnazı ruh halini aralarında dolaşan şu sözlerle tariflemektedir:

“Boğaziçi ile, adaları ile, sarayları ile... koskoca İstanbul dururken, nasıl olsa Ankara başkent kalmaz. Bir gün usanıp, çeker giderler. Şimdi pahalı pahalı satarız. Gidecekleri zaman da ucuz ucuz alırlar...”

Milli mücadeleye kanını, canını, ayağındaki tek çarığı, ahırdaki son öküzünü vererek Osmanoğulları'nın Türk milleti üzerindeki yolsuz egemenliğine son veren halk, kendi kurduğu iktidarın dirayetini henüz kavramamıştır. Oysa genç Cumhuriyet'in kurucu kadroları Ankara'nın başkent ilan edilmesiyle birlikte, hemen imar çalışmalarına başlayacak, kadastral düzenlemeden, imar planlamasına geçecek (Yavuz 1980, Günay 2005, Atay 2009) ve Ankara'nın kaderi çok kısa zamanda farklı bir yöne evrilecektir. Küçük burjuva sınıf karakteristiğinin sembolik özelliklerini taşıyan, toprağa bağımlı köylü katman, cahilliğin de etkisiyle bu gelişmelerden bir haber durumdadır ve bu sınıf karakteristiğinin spesifik özelliği olan mal edinerek sınıf atlama, “bir koyup, beş alma” hevesiyle davranmıştır. Plan bazında gelişmeler ve üst-ölçek kararlardan haberi olan spekülâtörler ise bu fırsatı kaçırmamıştır. İmar Komisyonu Başkanı olarak uzun yıllar Ankara'daki süreci izleme şansı olan Atay (2009), özeleştirel ifadelerle bu dönem en çok spekülasyonla uğraştıklarını, herkesin “saklayıp ileride satmak üzere arsa edinmek hırsına” kapıldığını ifade eder. “Böylece Yenişehir'in arsalarını, İstanbullu spekülâtörler ve Meclis'te gelişimden haberdar olan milletvekilleri ve büyük bürokratlar edinir.” (Aydın vd. 2005). Atatürk Bulvarı üzerinde, arsa sahibi olanlar arasında Vehbi Koç, Ali Nazmi, Naşit Toygar gibi yerli tanınmış aileler de bulunmasının yanısıra en büyük arsalar Orduevi ve Ragıp Sosyal'a aittir (Aydın vd. 2005). “Şimdiki Kızılay kesiminde yapılan ilk ‘ev’ ise İçişleri Bakanı Cemil Uybaydın'ın kuleli villasıdır. (...)

Velidedeoğlu'na göre “yolsuz ve bomboş”, Faruk Nafiz'e göre “Çırpıcı Çayırı gibi” olan Yenişehir'de ilk evi yapan, önceleri Meclis Evrak Kalemi'nde çalışmakta olan Necmettin Sahir Sılan'dır.” (Aydın vd. 2005). Şapolyo'ya (1971) ve Kızı Şen Sahir Sılan'a (2002) göre; “Atatürk boş Yenişehir'de inşaatını görerek “Aferin Sahir, artık sen zengin oldun. Müstakbel Yenişehir'in planı bu arazidedir.”” demiştir (Aydın vd. 2005).

Atay (2009), kendisinin de İmar Komisyonu Başkanı olarak müdahil olduğu süreçte, çalışma alanı özelinde Hükümet Kartiyesinin oluşturulması için yapılan kamulaştırma çalışmalarında yaşanan güçlükleri özetle şu şekilde aktarmaktadır: Kamulaştırma gündeme geldiğinde hükümetin bütçesi arsaların 1m<sup>2</sup>'sine 1TL verecek biçimde sınırlı, henüz inşa edilmemiş Emniyet Anıtının (bugünkü Güvenlik Anıtı) olduğu bölgede ise Atatürk'ün yakın arkadaşları tarafından edinilmiş ve planın uygulanması için kamulaştırılması gereken arsalar bulunmaktadır. Atatürk'ün arkadaşları fiyata itiraz ederler, ancak durumun Gazi'ye aktarılması üzerine Atatürk arkadaşlarını itiraz etmekten men etmiştir. Bunun üzerine meclisteki spekülasyoncular devreye girerek, tüm hükümet yapılarının bir arada bulunmasına askeri güvenlik nedeniyle karşı çıkarlar. Atatürk, “hepsini ayrı ayrı müdafaa edeceğim yerde bir arada müdafaa ederim bundan ne çıkar?” diyerek bu “baltalamayı” da engeller. Kamulaştırma ancak bu şekilde yapılabilir. Meclis'in bugünkü alanının alınması için kamulaştırma bütçesine 20 bin TL ekleme yapılması gerekir, “Biz meclisi orada yaptırmayacağız.” denilerek kabul edilmez. Proje uygulamasından sonra Meclis'in orada yapılması zaruri hale gelir, ancak aradan yıllar geçtiği için 20 bin TL yerine iki buçuk milyondan fazla kamulaştırma parası harcanmak zorunda kalınır. Buna ek olarak Meclis binası ile sonlanacak Hükümet Kartiyesini, İçişleri Bakanlığı binası sonlandırdığı için bir anıt-yapı olarak Meclis binası geride ve önü kapalı kalmıştır. Atay (2009), aksın anlamsal ve görsel bütünlüğü için 50'li yılların başlarında kaleme alıp 60'lı yıllarda kitaplaştırdığı eserinde şu ifadeyi kullanır: “Gelecek nesiller İçişleri Bakanlığı'nı bir gün yıkacaktır.”

Parselasyonu yapılmamış arsaya, “parselasyon yapıldığında doğacak durumdan kaynaklı sorumluluk yüklenilmek” üzere yapı inşaatına izin verilmesi; karşıt komisyon kararlarına rağmen geçici parselasyona izin verilmesi; garaj vb. işlevsel ekler adı altında yapı eklerine ve mekansal fonksiyon değişikliklerine izin verilmesi, göz yumulması;

geçerli imar planına aykırı fonksiyon değişiklikleri ve yeni planlama yerine kat yükseltme gibi çözümlere gidilmesi ve bütün bunların kamusal değil, kişisel çıkar ve rant merkezli yaklaşımlar lehine resmi kararlarla yapılması (Yavuz 1980, Günay 2005, Atay 2009); sadece Kızılay meydanı özelinde değil, tüm Ankara çapında, yık-yap süreçleri yaratmış, varolan sorunlu durumları içinden çıkılmaz yeni sorunlarla geliştirmiş, kent merkezindeki açık ve yeşil alan sistemini deforme etmiş, yarattığı ölçek orantısızlıkları ile simgesel değerleri yok etmiş, estetik ve kültürel anlamda ciddi tahribatlara yol açmıştır. Jansen, başarı için iki koşul göstermiştir:

- İmar faaliyetlerinin güçlü bir elde toplanması,
- Arazi spekülasyonunun önüne geçilmesi (Yavuz 1980, Atay 2009).

Yavuz'a (1980) göre; bunlardan birincisi gerçekleşmiş, ancak "güçlü elin spekülasyondan büyük çıkar sağlayanlarla işbirliği yapması sonucunda ise Ankara'nın çağdaş kent plancılığı görüşlerine uygun olarak gelişmesi fırsatı yitirilmiştir.". Cumhuriyet, bir kasabadan yola çıkarak kendisinin simgesi bir Ankara hedeflemiştir. "Gerçekten de bir kent yaratılmıştır ama , onu yaratanlar plancılar değil; spekülâtörler ile onların işbirlikçisi siyasiler ve bürokratlardır." (Türksoy 1999). Atay (2009) bu duruma ve kayba dair üzüntüsünü; "Planlı imara ve doğrudan doğruya imara karşı yalnız Atatürk anlayış göstermiştir. Hükümetler, hayır!" ve "Yansen plânının ve umumiyetle plân disiplinciliğinin, spekülasyoncular ve keyficiler elinde iflâs etmesine yandığım kadar hiçbir şeye yanmam" sözleriyle dile getirmektedir.

Spekülasyon'un varlığı baki kalmakla birlikte, "Yenişehir'in geliştirilmesinde en temel sorun alanını ise önerilen villa türü yapılaşma oluşturacaktır." (Günay 2005). Gerek yol dokusu, gerek verilen yoğunluklar yeni ticari işlevlerine yanıt vermediği için Kızılay yeni bir sürece girecektir (Günay 2005). Aks üzerinde ilk başlarda açılan dükkanlar için zor izin alınırken, zamanla işyeri açılması meşru hale gelmiştir; "1951 yılında bitişik nizam apartmanların inşasına izin verildikten sonra zemin ve bodrum katları pasaja çevrilmiş binalar yükselmeye, yap-sat süreciyle binalar bir-iki kere yıkılıp daha büyükleri yapılmaya" başlanmıştır (Aydın vd.2005). Alanın cazip merkezi konumu, bu



kapasite artırımını ile birlikte yeni ticari kullanımların nicel artışını desteklemiştir. Aydın vd. (2005), bu gelişmeler sonucunda oluşan durumu şu cümlelerle ifade etmektedir: “Artık Kızılay mesireye gider gibi gidilen gezme yeri değil, şehrin en itibarlı alışveriş ve piyasa yeri olmuştur.” Günay’a (2005) göre; 1955 yılında<sup>1</sup> yapılan yarışmayı kazanan<sup>2</sup> Raşit Uybadin ve Nihat Yücel ikilisinin hazırladığı, Uybadin-Yücel planı olarak anılan çalışmanın bir kent merkezi siyasası bulunmamakta, bir sonraki aşamada kendin nasıl büyüyeceğine dair bir kurgu geliştirilmemektedir. Nüfusun öngörülenden hızlı artışı sonucunda yeni bir plana ihtiyaç duyulmuş, ancak “yöneticiler ve İmar İdare Heyeti yeni bir plan yerine Uybadin-Yücel Planı’nın iki boyutlu yapısını kabul ederek, yoğunlukları (imar haklarını) artıran Bölge Kat Nizam Planı’nı 1968 yılında devreye sokmuşlardır.” (Oruçkaptan 1990, Günay 2005). Günay (2005), bu şekilde kentin girdiği “yık-yap” denilen süreçte tüm kentin yapı stoğunun yıkılıp yeniden yapıldığını ifade etmekte ve özelde çalışma alanına dair şunları kaydetmektedir: “Daha önce düşük yoğunluklu olarak inşa edilen kent yeniden inşa sürecine girmiş, modern, merkezi iş alanı işlevlerinin yer seçtiği Kızılay ve Kavaklıdere’deki yapı stoku tümüyle yeniden inşa edilmiştir.” Oruçkaptan’ın (1990) tez çalışmasında ve Doç Dr. Emre Mardan’ın Hıdır Göktaş’a (2010)verdiği röportajında da Bulvar ve Kızılay’ın 3 kez yenilendiğini ifade edilmektedir.

Hatalı öngörülere dayanan karar ve planlamalar tarihin her döneminde olasıdır. İstiap haddinin erken dolduğu, hedeflere erken varıldığı vb. koşullarda yeni durumun getirdiği ihtiyaçlar ışığında yeni çalışmalar yapılır. Ancak ihtiyaçları görmezden gelerek yeni çalışmalar başlatmak yerine, eskileri rötuşlama kolaycılığını seçen anlayışlar, adeta plansız çalışmak için direnmek, Kızılay örneğinde somut biçimde cisimleştiği üzere, sosyo-kültürel değeri olan, kent açık ve yeşil alan sisteminin temelinde oturan mekanları ranta kurban olmaya müsait yıkım ve yeniden yapımlarla karşı karşıya getirmektedir. İşte bu yaklaşımlar, Cumhuriyet sonrasında Kızılay Meydanını yeniden ve birkaç kez inşa ettirmiştir. Bu sürecin her aşamasında Kızılay kent ve ülke kimliğine katkısından, yarattığı tarih bilincinden, kent açık ve yeşil alan sistemi üzerindeki öneminden, sosyal, kültürel ve ekonomik değerinden bir şeyler kaybetmiştir. “Plansız

---

<sup>1</sup> Yavuz’a (1980) göre yarışma 1954 tarihinde yapılmıştır.

<sup>2</sup> 1955’de düzenlenen yarışmanın sonucunda Yücel-Uybadin planı 1957’de kazanmış ve onaylanmıştır (Anonim 2004a).

kentleşme sonucunda, açık-yeşil alanların yapılaşmaya maruz kalması, var olan yapıların kat yüksekliklerinin artırılması, meydana mekansal daralmaya neden olmuştur. Böylece Kızılay Meydanı “meydan” özelliğini yitirerek “koridor” karakteri kazanmıştır.” (Uslu vd. 1996).

1983 yılında fiilen kapatılan, Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosu’nun yetkileri belediyenin üstünde olmakla beraber, Büro da hazırladığı Ankara 1990 Nazım Planı ile çekirdek alanda Uybadin-Yücel ve Bölge Kat Nizamı planları ile bağlı yönetmeliklerin sürdürülmesini yeğlemiş, kimi müdahale ve katkıları olsa da yapıyı değiştiren kararlar üretmemiştir (Günay 2005).

Kızılay’a bu yönelim, araç sahipliğinin de artışı ile çalışma alanında düğümlenen bir de trafik sorunu getirmiştir. Lörcher planında önerilen makroformun güneye, doğuya ve batıya doğru çizgisel olarak uzanan yapısı, Yenişehir’e merkezi iş alanı işlevleri yüklenirken, Kızılay’da kesişen ve yalnızca iki omurgaya (doğu-batı yönünde Gazi Mustafa Kemal ve Ziya Gökalp Caddeleri, kuzey-güney yönünde Atatürk Bulvarı) dayanan sorunlu bir ulaşım sistemi de yaratılmıştır (Günay 2005). Jansen planı da bu planı baz almakta; “Atatürk Bulvarının hem batısındaki hem de doğrusundaki ızgara türü düzenlemeler Bulvara bir açı ile saplanmakta ve Batı kenti modelinde gördüğümüz gerçek ızgara plan oluşturulamamaktadır. Bunun sonucunda günümüzde de varlığını sürdüren temel bir sorun yaratılmaktadır. Atatürk Bulvarı, Ulus ile Kızılay arasındaki tek omurgadır ve seçeneği bulunmamaktadır.” (Günay 2005). Babalık-Sutcliffe (2005) de aynı “seçeneksizlik” ve alternatif üretilemeyeşine vurgu yapmakta ve 70’li yıllar itibariyle artan özel araç sahipliği ile trafik sorununun kent merkezinde yoğun trafik sorunları yaşanmaya başladığını ifade etmektedir. Bu seçeneksizlik içerisinde, 70’li yılların sonlarında “tahsisli yol” (özel otobüs yolları) ve yaya bölgeleri gibi dönemde ilk kez yapılan uygulamalarla bir dönem yerel yönetim yaya merkezli, toplu taşıma ağırlıklı dolaşımı çözümün merkezine almıştır; hatta Vedat Dalokay’ın Belediye Başkanlığı’nda (1973-1977) Metro kurma çalışmaları fiilen başlatılmış, Ali Dinçer’in Başkanlık döneminde (1977-1980) uygulamaya yönelik adımlar atılmıştır; ancak merkezi yönetimin ilgisizliği ve ardından gelen 12 Eylül cuntası projeyi durdurmuş, pek çok nitelikli fikir kaybıyla birlikte Ankara Metrosu’nun yapımı yıllar sonrasına atılmış

ve bütünlüklü bir planlamanın uygulanması engellenmiştir (Atabaş 2003, 2004, Aydın vd. 2005, Babalık-Sutcliffe 2005).

12 Eylül sonrasında Ankara'daki ulaşım sorununa dair, iki önemli çalışma olarak, 1985 Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması ve 1994 Ulaşım Ana Planı yapılmıştır. Bu çalışmalarda uygulanan ve uygulanmayan önerilerin, Kızılay Meydanı'nda da önemli etkileri olmuştur. Kent makroformuna yönelik planlama hedeflerinin gerçekleşmesine de hizmet edecek bir araç olarak hazırlanan Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması, plan olarak yasallaşmamış, 1992 yılında bu çalışma üzerinden yapılan güncelleştirme ile 1995 yılında yasalaşan ve bugün yürürlükte olan Ulaşım Ana Planı hazırlanmıştır (Babalık-Sutcliffe 2005). İki planda da temel olarak yaya ve toplu taşıma merkezli çağcıl çözümler önerilmiştir; Ulaşım Ana Planı, farklı olarak eskiden tahsisli yolun bulunduğu hat üzerinde hafif raylı bir ulaşım sistemi de (bugünkü Ankaray) önermiştir (Babalık-Sutcliffe 2005). Babalık-Sutcliffe'in (2005) aktarımlarına dayanarak bu önerilerin bir kısmı şöyledir:

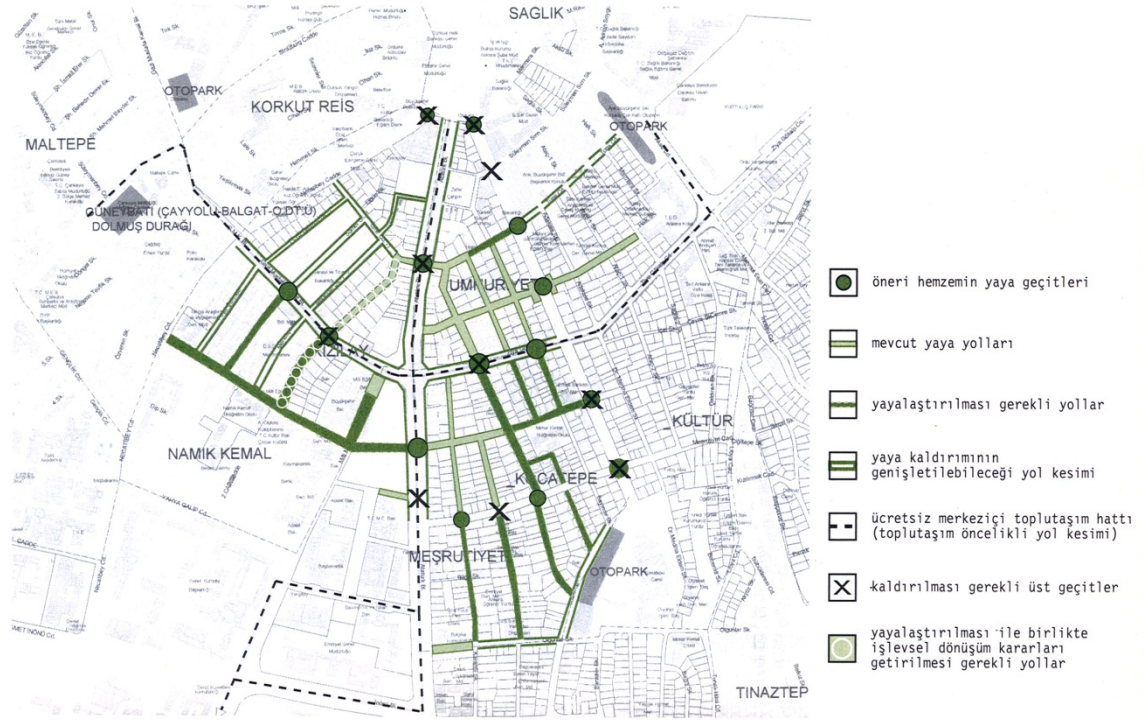
- Kentte araç kullanımının azaltılmasıyla, dış kaynaklara bağımlılığın, kent merkezinde trafiğin, çevre ve hava kirliliğinin azaltılması amacıyla çevreye dost ulaşım türlerinden özelde yaya ulaşımının özendirilmesi ve artırılması.
- Yaygın bir metro sisteminin geliştirilmesi, bunu destekler nitelikte eski tahsisli yol hattı üzerinde hafif raylı bir sistem oluşturulması, toplu taşıma hizmet düzeyinin artırılması.
- Özel araç kullanımının çekiciliğini azaltacak, toplu taşıma özendirilecek düzenlemelere gidilmesi. Bu kapsamda; metro son duraklarında araba parkları, diğer metro duraklarında yaya erişim yolları ve otobüs aktarma noktaları, otobüs öncelikli koridorlar ve kavşak çözümleri, kent merkezinde park yeri kısıtlaması ve uygun bir araba parkı tarifesi uygulaması, kent merkezinde toplu taşıma ve yaya hareketlerine öncelik veren ve arabaların girişini kısıtlayan düzenlemelere gidilmesi.

- Çekirdek bölgede, çevre kirliliği ve gürültüden korunmuş, can güvenliğinin sağlanabildiği, toplumsal ilişkilerin geliştirilmesini destekleyen, toplu taşıma istasyon ve duraklarıyla bütünleşmiş yaya bölgelerinin tasarlanması.
- Dışkapı-Kavaklıdere arasında kalan merkezi kent alanının özel bölge olarak ele alınması ve bu bölgede konforlu toplu taşıma hizmetinin sunulması. Bu diğer önerilerle desteklenmesi.
- Taksi taşımacılığının geliştirilmesi.

“1998 yılında Dünya Bankası Kredisi ile gerçekleştirilen Ankara Ulaşım ve Trafik İyileştirme Etüdü” de bu kapsamda paralel öneriler barındırmaktadır (Atak 2005, Aydın vd. 2005). “Çalışma belediye yönetimince rafa” kaldırılmıştır (Atak 2005). Uygulama sürecinde ise, 1996 yılı Ağustos ayında açılan hafif raylı sistem Ankaray (8,5 km.) ve 1997 Aralık ayında açılan Metro 1. Hattı (14,7 km.) ile planın metro sistemine yönelik önerilerinin çoğu yerine getirilmiştir (Babalık-Sutcliffe 2005).

“Planda önerilen diğer düzenlemelerin çoğunluğu ise uygulanmamıştır. Toplu taşıma öncelikli kavşak çözümleri gündeme gelmemiştir. Kent merkezinde plan yapımı sırasında mevcut olan yaya yollarına ek olarak yeni yayalaştırmalar yapılmamıştır. Araba kullanımını sınırlayan veya zorlaştıran önlemler alınmamış, kent merkezinde araba parkı sunumu veya fiyatlandırmasına ilişkin planlı bir yaklaşım benimsenmemiştir. Aslında raylı sistem yatırımları ile beraber, özellikle kent merkezinde toplu taşımanın sağladığı erişilebilirlik, yaya alanlarının artırılmasını hem gerekli kılmakta, hem de bu yönde olanaklar sunmaktadır. Benzer şekilde, raylı sistem yatırımları ile artan erişilebilirlik sayesinde merkeze yapılan araba yolculuklarını sınırlamak olanağı vardır. Ancak bu tür düzenlemeler Ulaşım Çalışması’nda ve Planı’nda yer almakla beraber, uygulama süreci boyunca yerel yönetimlerin gündemine gelmemiştir.”(Babalık-Sutcliffe 2005).

TMMOB Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası Ankara Şubeleri’nin 2004 yılında alana dair hazırladığı çalışma da, alanda trafik üzerine yapılmış diğer çalışmaların söylemlerine paralel öneriler içermektedir (Şekil 4.2)



Şekil 4.2 TMMOB Mimarlar ve Şehir Plancıları Odaları Ankara Şubeleri'nin alana dair geliştirdikleri çözüm önerileri (Anonim 2004a)

“Çağdaş yaklaşımlar kent merkezlerini düşük kapasiteli ulaşım türü olan ve alt yapıyı verimsiz kullanan otomobillere yasaklamıştır. Ankara’da ise tam tersi bir uygulama söz konusudur.” (Candan 2008). Ozer’e (2006) göre; Ankara’da trafiğe dair “en önemli yaklaşım hasatı yayalar yerine araçlara yönelik çözümlerin gündeme getirilmesidir.” ve bu durum pek çok güvenlik sorunu ile birlikte “doğal olarak makiyetleri de artırmıştır.” Ankara’da süregelen yerel yönetimlerin çağcıl planlamadan uzak, taşıt merkezli, popülist çözümleri özelde 90’ların ortalarından itibaren Ankara Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Daire Başkanlığı verileri ve Aydın vd. (2005) aktarımlarındaki tarihlerle birlikte; Mithatpaşa Köprüsü (1995), Sıhhiye U Dönüş Köprüsü (1997), Akay Kavşağı Araç Alt Geçidi (2001), Kızılay Meydan’da taşıtlara sola dönüş yasağı ve hatta hemzemin geçitlerin 2003’te beton bariyerlerle yayalara kapatılması, yaya üst geçitlerinin neredeyse adım başı sıklıkla inşa edilerek, kaldırım kenarı bariyerle yayaların bu kullanıma zorlanması gibi çeşitlilikler göstermiştir ([www.ankara.bel.tr/AbbSayfaları/hizmet\\_birimleri/fen\\_isleri\\_dairesi\\_baskanligi/raporlar/yeni\\_excel/01kopprulu-kavsaklar.xls](http://www.ankara.bel.tr/AbbSayfaları/hizmet_birimleri/fen_isleri_dairesi_baskanligi/raporlar/yeni_excel/01kopprulu-kavsaklar.xls), 2009). Bu imalatların büyük bölümü, demokratik

kitle örgütleri ve kamuoyundan tepki almış, açılan davalarda alınan aleyhte kararlara rağmen inşa edilmiş ve bir kısmı “hukuken yok” durumdadır (Aydın vd. 2005). “Bu geleneksel yaklaşımın en önemli sonuçlarından biri de alınan hatalı kararlardan dönüşün mümkün olmamasıdır.” (Orer 2006). Jansen planında Atatürk Bulvarı ortasında önce at arabası yolu olarak kullanılması düşünülen bir tramvay şeridi tasarlandığı için 11m. genişlikte uygulanan çift sıra ağaçlı orta refüj (Aydın vd. 2005), bugün motorlu taşıtlar lehine yaklaşık 6m.’ye düşmüştür. Hızlandırılan trafikte yaya dolaşımı için çözüm, yaya üst-alt geçitlerinde bulunmuştur. Araç trafiğinin yoğun olduğu bazı ana bulvarlarda, yaya üst/alt geçidi gibi dikey uygulamaların olması kaçınılmazdır; ancak yayalar için kat edilmesi gereken mesafeleri önemli ölçüde artıran bu uygulamalar ile uzayan mesafelere dikey mesafeler de eklenince “yaya ulaşımını özendirilen değil, zorlaştıran bir etkisi olduğu açıktır.” (Babalık-Surcliffe 2005). Yayaları “istenmeyen kullanıcı” ilan eden bu uygulamalar, şehir içi taşıt seyir hızlarını artırmaya yöneliktir. Günay’ın (2005) ve Babalık-Sutcliffe’in (2005) vurgu yaptığı merkezdeki “seçeneksizlik” hali ile Kızılay’a doğru hızla akıtılan trafik, yine de bu noktada kilitlenmekten kurtarılamamıştır. Zira Demir’in (2007), tez çalışmasında Ulus-Sıhhiye-Kızılay metro durakları özelinde kullandığı “Yeryüzündeki trafik yoğunluğunu da metro duraklarıyla yeraltına alarak rahatlatmaktadırlar.” ifadesine rağmen; Babalık-Surcliffe’in (2005) de belirttiği raylı sistemlerin yarattığı geçici rahatlık, diğer önerilerin uygulanmaması (hatta planın ilkeleriyle çelişen araba öncelikli uygulamaların yapılması) sonucu yeni araçları Kızılay’a çekmiştir. Bu uygulamalar da istenen sonuca ulaşmamıştır; yayalar bu zorluğa katlanmak yerine, yapılan köprülerin altından geçmeyi tercih etmekte, hemzemin geçitler iptal edildiği için de bu alanlarda yaya ve araç trafiği kesişmektedir (Babalık-Sutcliffe 2005). Karşımıza bir “sivil itaatsizlik” eyleminden çok, insan doğasının doğal bir tercihi olarak çıkan bu durum, kazalara davetiye çıkarmasının yanı sıra, uygulamalar gerek ekolojik, gerek görsel kent peyzajı değerleri açısından da tahribat yaratmıştır.

Öncü vd. (1999) bildirimlerinde şu tespitlere yer vermektedir:

“Kent merkezinde ve kent genelinde trafik düzeni ve kurallara uyum giderek kötüleştirmiş; caddeler yaya kaldırımları ve kent merkezindeki yaya yolları otoparklara dönüşmüştür. Otomobillerin ve diğer motorlu taşıtların hareketlerine öncelik veren köprü ve katlı kavşak

inşaatları ile kaynaklar tüketilirken yayaların yürüme ve erişim koşulları kötüleşmiş, kentsel mekanlar ve değerler geri dönülmez bir şekilde yollara ve kavşaklara yitirilmiştir. Ankara’da meydanlar tüketilmiş, meydanlar günün her saatinde tıkalı olan hemzemin ve katlı kavşaklara dönüşmüştür.”

Doç Dr. Emre Mardan, verdiği röportajda alandaki trafik çözümlerine dair şu cümleleri kaydetmektedir:

“Kent sadece motorlu trafik için değil esas yaya için tasarlanır. Uygun yerlerde motorlu trafik de girebilir ilkesini benimsememiz gerekir. Şu anda Ankara trafiği motorlu taşıtların her yere gitmesini öngören bir anlayışa sahip. Oysa kent önce yaya için planlanmalı; bugünkü motorlu trafik bizi eziyor.” (Göktaş 2010).

Kent merkezi “yaşayan bir yer”den, “içinden geçilen”, “göçülen”, bir yer haline getirilmiştir. “Böylece Kızılay kentliliğin toplu yaşandığı bir meydan, bir alan olmaktan çıkıp, kent içi ulaşımında zorunlu geçilen bir kavşak niteliğine bürünmüştür (Nalbantoğlu ve Teber 2004). Kızılay’da kesişen ana arterlerin bu uygulamalarla bir anlamda “otobanvari” hale getirilmesi, uygulanamamış planlardaki fikirlerin tersine, meydan çevresindeki yaya bölgelerinin ilişki ve bütünlüğünü de zedelemiş, alanın meydan karakterini yok etmiştir. Aydın vd.’e (2005) göre; “Şehrin belleğini oluşturan tarihi yapılarla bütünleşmiş, anıtlarıyla simgeselleşmiş ve halka açıklığıyla toplumsallaşma aracı olan meydanların yok edilmesi 1980’lerden itibaren şehir yönetiminin en belirgin tutumu” olmuştur. Şu anki haliyle yaya bölgeleri aralarındaki bağlantılar yetersiz, çağcıl, estetik ve fonksiyonel olmaktan uzaktır. Korat (2006), yaya dolaşımı üzerinden trafik düzenlemeleri ile gelinen durumu şu sözlerle eleştiri konusu yapmaktadır:

“Köprüler ve altgeçitler yaya haklarına karşı uygulanmış bir zorbalıktır. Bunlar şehrin çok sıkıştığı, trafiğin akmadığı söylenerek savunulamaz. Yöneticilerin görevi şehri yayalara göre düzenlemektir, otomobil hızına göre değil. Öncelikle yapılması gereken şey, şehir merkezlerine toplu taşıma araçları dışında araç sokmamak ve merkeze araçla girmenin bedelini yükseltmektir.

Bir şehrin yayalarının mutsuzluğu o şehrin tümünün mutsuzluğudur.”

Kızılay’da yaya dolaşımının zayıflaması bölgenin merkez niteliği ve ticari fonksiyonları da olumsuz etkilemiştir. Kızılay’daki itibarlı ticari kullanımlar, 1980’lerle birlikte yapı stoğunun sınırına ulaşan Kızılay’dan Gaziosmanpaşa-Çankaya hattına taşınmış; Kızılay,

Çankaya hattına doğru gelişmeye başlamıştır (Aydın vd. 2005). Öyle ki; 2006'da Devlet Bakanı Ali Babacan içinde Merkez Bankası'nın da bulunduğu finansla doğrudan ilgili pek çok kurumun merkezlerini İstanbul'a taşınması hedefini bile dile getirmiş, Radikal Gazetesinin haberine göre konu pek çok tartışmayı da beraberinde getirmiştir (<http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=194848>, 2009). “1980’lerden itibaren kent merkezi işlevlerini üstlenen kurumlar, kuruluşlar teker teker bu alandan çekilmişlerdir. Çankaya, Gazi Osman Paşa, Turan Güneş Bulvarı, Eskişehir Yolu, Bilkent Çayyolu merkez kullanımlarının yeni konumlarıdır. Boşalttıkları alanlara ise merkezde olması gerekli çeşitlilikte kullanımlar gelmemiş, sınırlı bir grup kentliye hizmet verebilecek işletmeler, kuruluşlar, boşalan yerleri doldurmuşlardır. Kamusal alanda etkinlik performansı kenti temsil eden sınıf, zümre, statü ve grupların biraradalığını öngörüyorsa da gelişme bu yönde olmamıştır.” (Nalbantoğlu ve Teber 2004).

Kızılay'daki bu boşalmayı, yeni bir kullanıcı kitlesi doldurmaktadır. Teber (2004), bu yeni kullanıcı kitlesi ve kent merkezi üzerindeki etkisini şu şekilde anlatmaktadır:

“Daha önceki dönemlerde kent merkezinde bulunmaları arzu edilmeyen, kent çeperlerinde, periferinde biriken bir kısmı geçmişin vasıfsız kol emeği kitleler, genelde kent dışında konumlanan yeni sanayi devrimini simgeleyen iletişim, bilgisayar ve benzeri teknolojilerin talep ettiği vasıflı işgücü kapsamı dışında kalarak istihdam edilmediklerinden, yine kırsal alandan yeni gelenlerle birlikte merkezdeki yeni oluşumlarda çoğunluk geçici ve vasıf gerektirmeyen hizmet sektörlerinde ya da işporta ve benzeri informel alanlarda iş aramak için merkeze “hücum” etmektedir. Böylece merkez, eski burjuva görünümünden hızla taşralaşmaya doğru gitmektedir. Bu kitlelerin ulaşım aracı olarak kullandıkları toplu taşıma türü otobüs ve metronun Kızılay ve Ulus'tan geçmeleri, merkeze erişimi kolay ve doğrudan kılmakta, iş arayan, işsiz kitleleri, dersanelere devam eden öğrencileri merkezin ana kullanıcıları yapmaktadır. Bu kitleler mekan taleplerini, mekan kültürlerinin temsilini merkezin yeni biçimlenmesine yansıtılmaktadır. Kızılay artık kentliliğin toplu yaşandığı bir meydan değil, bir kavşaktır.”

1990'lardan sonra alana dair yapılan yorum ve haberlerde alanın bir “çöküntü alanı”na dönüştüğü/dönüşmekte olduğuna dair söylem ve tespitler sıklık kazanmıştır. Trafik düzenlemeleri ve plansız yapısal/yasal düzenlemeler sonucu oluşan bu durum, alan içinde kalan ticari işletmeler açısından da olumsuzluk yaratmaktadır. Alan, araç yoğunluklu ve “geçilen bir yer”e dönüştükçe, yaya kullanıcı kitlesinin ekonomik profili düştükçe ticari kullanımların da bundan olumsuz etkilenmesi kaçınılmazdır. Oruçkaptan



(1990), tez çalışmasında “Genellikle yayalar Kızılay’a, ya belli bir nedenle gelirler (gezmek ve alışveriş yapmak), ya da Kızılay’dan başka bir yere gitmek için kullanırlar” cümlelerini kaydetmektedir. Oysa alan hala toplu taşımada transit geçiş için kullanılsa bile, alanın yeni kullanıcıları “iş aramakta”, ancak varolan ticari kullanımlar kalıcı istihdam sağlamaktan ziyade, taşınma veya tasfiye noktasında konumlanmaktadır. Deşarj edilemeyen bu birikim, üst/alt geçit gibi güvenliksiz tasarımların da etkisi ile, Kızılay’ın gündelik yaşamında artan dilencilik, hırsızlık, yan kesicilik vb. sokak terörünü koşullamakta; yanı sıra alanın geçmişinden getirdiği kültürel kimliğini deforme etmektedir. Doç. Dr. Emre Mardan (2010) da konuya dair “İnsan profili önemli. Kent güvenliği çok önemli. Kızılay gündüz gece yaşamıyor.” sözlerini kaydetmektedir (Göktaş 2010). Geline nokta, Çankaya Belediyesi’nce 26 Aralık 2009’da düzenlenen “Yeni Bir Kızılay Düşünüyorum” başlıklı forumda alanın gelişim süreci, geldiği nokta ve çözüm önerileri değerlendirilmiştir. Çankaya Belediye Başkanı olarak katıldığı forumda, bulvar ve meydanları yok eden bir anlayışın hakimiyetinde Çankaya’nın da yaşanabilir bir yer olmaktan çıkıp, bir an önce gidilmesi gereken bir mekana dönüştüğünü ifade eden Bülent Tanık’ın süreci genel olarak yorumlayan ve özelden alana dair şu sözleri durumu konuya dair branş eğitimi almış bir politikacının gözünden tariflemektedir:

“Şehircilik eğitimi almış bir politikacı olarak Ankara’da 1980 sonrasında başlayan sürecin Cumhuriyet öncesinden daha kötü bir süreç olduğunu söyleyebilirim. Kentin büyüme potansiyeli büyük ölçüde aksak gidiyor. Şehir, sanayi avantajlarını kaybediyor. Kent, plansız ve merkezi çürüten bir bakış açısıyla kendini tahrip eden bir sürece dönüştü.” (Anonim 2009d).

“Burası korkutucu, kirli bir ortamdır. Buranın başkanı olmak insanı utandırıyor ama aynı zamanda insanı kamçılıyor. Burayı değiştirmek bizim görevimizdir.” (Anonim 2009d).

Aydın vd. (2005) ’ne göre; “Kızılay binasının yıkılması ve Güven Park ile Zafer Parkı’nın 1985’te engellenen otopark yapılma isteği gibi, imar, şehircilik, tarih ve insan-toplum ilişkilerindeki ‘kaygısız ve kayıtsızlık’ örnekleri, Ankara Büyükşehir Belediyesi’ne damgasını vurmuş olan İ. Melih Gökçek yönetimiyle şahikasına ulaşmıştır.” Ertuna’nın (2005) aktarım ve katılımıyla, Bora (2005) Ankara’da yaşanan süreç üzerinden İbrahim Melih Gökçek yerel yönetiminin uygulamalarını ““Çevre”nin “merkez”e meydan okumasının ya da ondan intikam alışının pornografisini sergiledi, sergiliyor” cümleleriyle tariflemektedir.

Kızılay kutlamalar ve toplumsal muhalefet hareketleri için de tarihsel anlamda bir merkez görevi görmüştür/görmektedir. “1963’te resmi gazetede yayınlanan 171 sayılı Toplantı ve Gösteri Yürüyüşü Yasası ile birlikte Kızılay Meydanı yasal olarak gösteri ve yürüyüşlere kapatıldı. Bu yasal düzenleme meydanın simgesel anlamında bir dönüşüm başlamasında etkili olmuştur; gösteri ve yürüyüşler ya gayri resmi olarak ya da politik mücadeleler ile bir süre daha devam etmiştir.” (İlkay 2008). Türkiye Cumhuriyeti Ankara Valiliği karar arşivlerine göre; 1980 sonrası dönemde Anayasa’nın 34. Maddesine referansla Valilik tarafından 1985 itibariyle Kızılay yerine Tandoğan Toplanma ve Gösteri Alanı olarak gösterilmiş, Kızılay resmen yasaklanmıştır ([www.ankara.gov.tr/turkce/resmigazete.aspx?idd=7](http://www.ankara.gov.tr/turkce/resmigazete.aspx?idd=7), 2010). Ancak 1960’lardakine benzer bir süreç yaşanmış ve meydan odağının örgütlü toplumsal muhalefet tarafından kullanımı nicel olarak azalsa ve bu tip etkinlikler çoğunlukla yaya bölgelerine kaysa da yakın tarih itibariyle kullanılır kalmıştır (Şekil 4.3).



Şekil 4.3 1990'larda Kızılay merkezde bir miting (Aydın vd. 2005)

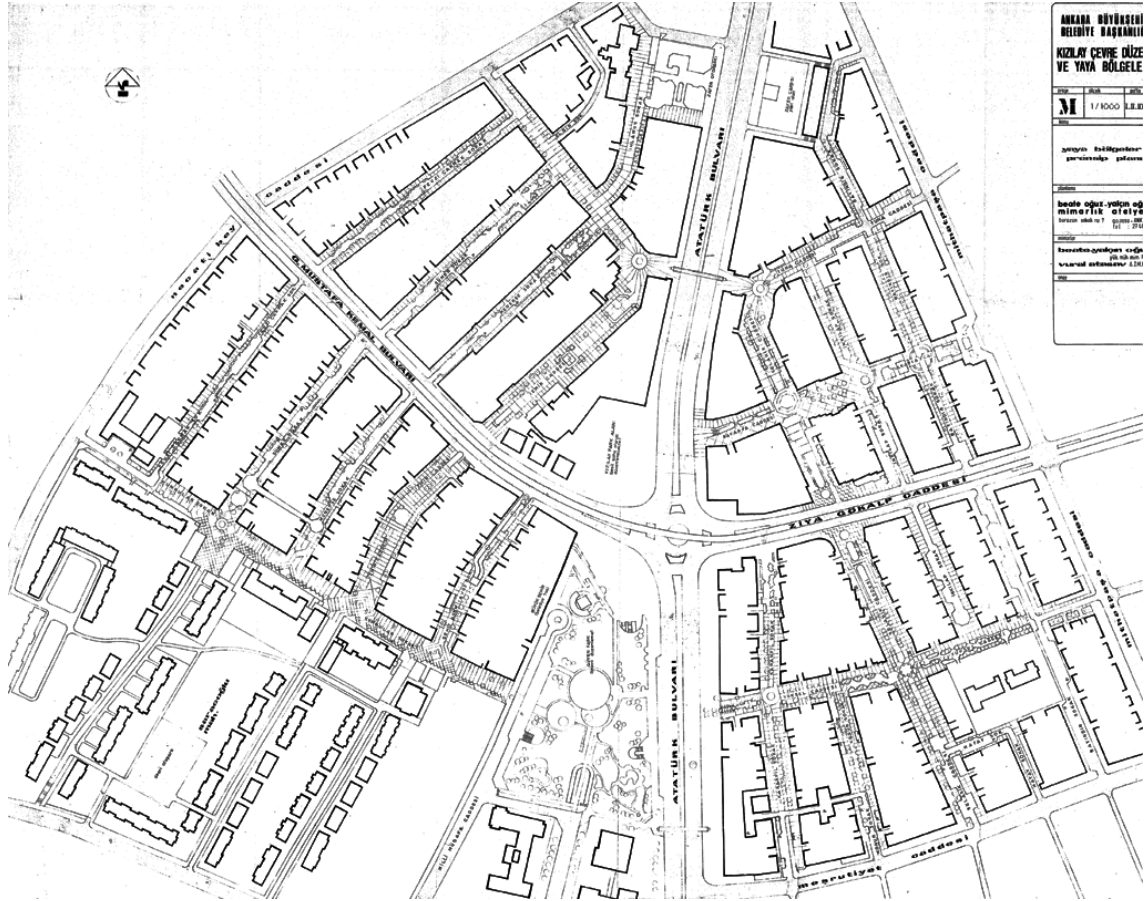
1997-1998 TBMM’de Pankart Açan Öğrencilere yargı sürecinde destek amaçlı öğrenci eylemleri bu kapsamda verilebilecek pek çok örnekten bir tanesidir. Öyle ki, Valilik 25.12.2000 itibariyle karar alarak son yasal durumu kamuoyuna tekrar anımsatma gereksinimi duymuştur. Ancak örgütlü toplumsal muhalefet 2000 sonrasında da alanı çoğunlukla meşru yollarla zorlamaya devam etmiştir. Pek çok örnek içerisinde yakın

tarikh içinden bir örnek olarak Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası (SSGSS) Yasa Tasarısı protestoları gösterilebilir. 1 Nisan 2008’de Meclis’te görüşülen Yasa Tasarısını Güvenpark önünde protesto eden gruba yapılan polis müdahalesi ardından grubun çatışarak Kızılay’ı trafiğe kapatması, Karanfil Sokak’ta bulunan Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği ve Türkiye Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu gruplarının da desteğini almıştır. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi ğrencilerinin de eylemcilere destek vermek için 100 kişilik bir grupla alana girdiği eylemde 4000 civarında eylemci Kızılay’ı fiilen eylem alanı olarak zapt etmiştir. Kızılay’ın “yasak meydan” statüsü sürerken, diğer taraftan kavşak, ma kutlamaları, belediye halk konserleri vb. toplantı ve gösteri yürüyüşlerine uygulamada halen açık durumdadır.

#### **4.1.2 Kızılay Yaya Bölgeleri**

12 Eylül ncesi Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilen projeler kapsamında, ülkemizde bir ilk olarak 1978 yılında İzmir Caddesi’nde yayalaştırma çalışmaları uygulanmıştır; askeri darbe ile projelerin durdurulması ardından “16 Ekim 1981 tarihli resmi gazetede “Ankara Belediyesi Yaya Bölgesi Yönetmeliği” yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (Bayraktar vd. 1987). 1982 yılında, EGO Genel Müdürlüğü’nce yapılan araştırmayla, 12 Eylül’de durdurulmuş yaya bölgeleri nerisi yeniden gündeme getirilmiş, Sakarya, İzmir ve Yüksel Caddeleri ve çevresi resmen yaya bölgesi yapılmıştır (Aydın vd. 2005). 1980’li yıllar ve sonrasında bu bölgeler çeşitli projelendirme ve uygulamalarla verilen fonksiyonlara uygun biçimde düzenlenmiştir. Ankara Büyükşehir Belediyesi döneminde, 1989 yılında eski yaya yönetmeliği tasarlanan/uygulanan bölgeler üzerinden “Yaya Bölgeleri Yönetmeliği” adıyla yeniden düzenlenmiştir (Kaplan ve Acuner 2005). O günlerden Ankara’ya miras kalan yaya bölgeleri, motorlu taşıt öncelikli düzenlemeler sonucu birbirleriyle ilişkileri zayıflamış haldedir, yine de çevresinde artan kat yüksekliklerine, işgaliyelere vb. rağmen bugün de Kızılay’ın özel nefes alma bölgeleri olarak varlıklarını korumaktadırlar.

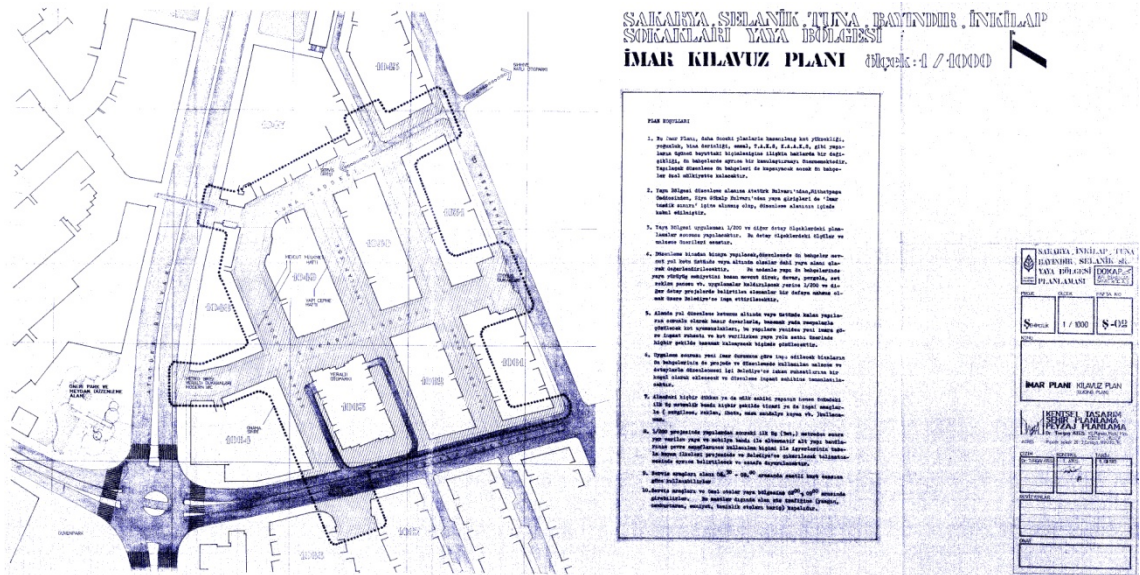
“Ankara Büyükşehir Belediyesi’nce, 20 Mart 1986 tarihinde ihaleye çıkartılan Ankara Kızılay Çevre Düzeni ve Yaya Bölgeleri Projesi, Yalçın-Beate Oğuz firmasında kalmıştır.” (Oruçkaptan 1990). Şekil 4.4’de verilen projede bugünkü varolan yaya bölgeleri dışında, Zafer Meydanı, Kumrular Sokak, Güvenpark, İzmir Caddesi ile ilişkilenişi olan sokaklar üzerine uygulanmamış öneriler de yer almaktadır.



Şekil 4.4 Yalçın-Beate Oğuz imzalı Kızılay Çevre Düzeni ve Yaya Bölgeleri Projesi (Oruçkaptan 1990)

“Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı’nca 1986’da kabul edilen Kızılay Çevre Düzeni ve Yaya Bölgeleri Proje Raporu’nda, projenin bir amacının H. Jansen’in 1932’de öngördüğü kent içi yeşil şeritlere bağlı kalınması ve plan orijinaline ters düşen uygulamalara yer verilmemesi açıkça belirtilmektedir.” (Oruçkaptan 1990). Projenin getirdiği önerilerden bazıları özellikle dikkat çekicidir:

- Zafer Meydanı'nı doğusunda, Sıhhiye Ordu Evi'ne bitişik bugüne kalabilmiş yeşil alan, otopark olarak; meydanın batısında şu an atıl durumda bulunan, yeraltındaki Zafer Çarşısı üstü, yeşil alan olarak önerilmektedir.
- Kızılay Binası'nın bulunduğu alan Kızılay Park Alanı olarak yapı içermeyen biçimde gösterilmiş, "yeşil saha olarak düzenlenecektir" ibaresi eklenmiştir (Proje hazırlandığında yapının projesi hazır, ancak inşaat henüz başlamamıştır. Aynı öneri "Öneri Park ve Meydan Düzenleme Alanı" şeklinde, Dr. Tugay Ateş'in 1987 tarihli Sakarya Yaya Bölgesi projeleri kapsamında hazırladığı İmar Kılavuz Plan'ında da ilgili arsa alan dışında kalmasına rağmen ilkel olarak konulmuştur (Şekil 4.5)).



Şekil 4.5 Turgay Ateş imzalı Sakarya, Selanik, Tuna, Bayındır, İnkılap Sokakları Yaya Bölgesi İmar Klavuz Planı (Oruçkaptan 1990)

- Güvenpark'ta varolan dolmuş durakları kaldırılmış, ancak park altında bir otopark sistemi önerilmiştir. Bu otoparka, ikisi bugünkü Metro girişlerine yakın konumlanmış, diğeri bugünkü dolmuş duraklarının güneyinde üç yaya girişi verilmiştir. Araç girişinin ise Hükümet Kartiyesi aksı ile bugünkü Balgat dolmuşları ve karanfilcilerin bulunduğu sokağın kesişiminden verilmesi öngörülmüştür. Anıtın açısı ve genel park tasarımının değiştirilerek, geniş bir

meydan alanına karşılık, Hükümet Kartiyesi ana aksının park içindeki kısmının kaldırılması önerilmektedir.

- Kumrular Sokak ve İzmir Caddesi için bir süreklilik halinde yayalaştırma önerilmektedir. Ihlamur Sokak için, otopark olarak önerilen Zafer Meydanı'ndaki alana kadar yayalaştırılma önerilmiş, Şehit Adem Yavuz, Menekşe, Sümer, Fevzi Çakmak Sokakları için servis amaçlı “demokratik sokak” önerileri geliştirilmiştir.
- Çalışmada Sakarya Yaya Bölgesinde Tuna Caddesi ve Bayındır Sokak için de demokratik sokak önerileri bulunmaktadır. Yüksel tarafında bugün varolan yayalaştırılmış bölgelere ek olarak Selanik Caddesi, Yüksel Caddesi'nin Selanik'ten doğusu yayalaştırılmış, İnkılap Sokağın bu tarafta kalan kısmı ve Selanik Caddesinin Hatay Sokak'la ilişkili kısmı demokratik sokak olarak önerilmiştir.
- Ziya Gökalp Bulvarı üzerine bugün Selanik Caddesi'ni Sakarya Yaya Bölgesine bağlayan üst geçit ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı üzerinde İzmir Caddesi'nin iki yakasını birbirine bağlayan üst geçit yerine alt geçitler önerilmiştir. Proje üzerinde sadece Atatürk Bulvarı'nda bugün de bulunan Sakarya Yaya Bölgesi ile İzmir Caddesi'ni ve Yüksel tarafı ile Güven Parkı birbirine bağlayan iki üst geçit görülmektedir.

Yaya bölgelerinin oluşması ile oluşan bağlantı sorunları için ilk etapta üst geçitler devreye sokulmuştur. Atabaş (1983), ilk üst geçitleri şu cümlelerle anlatmaktadır:

“Doğrusu, yaya bölgelerini birbirine bağlayan üst geçitlerin gerek estetik, gerekse kullanım açısından ‘doğru ve güzel’ çözümler olduğunu savunmak zordur. Bunu daha sonra gelen eleştirilerden de görmek olanaklıdır. Belediye tüm Kızılay çevresinin zemin altı seviyesinde düzenlenmesini öneren, yaya bölgelerinin alt çarşılar-metro istasyonu ve kültür işlevleri ile bütünleştiren bir proje hazırlamışsa da, bu çapta bir çalışmanın ancak metro çalışmaları ile paralel ele alınması gereği, tek başına yapılacak alt geçitlerin ise, kentin iki ana aksından birisini aylarca trafiğe kapalı tutacağı gerçeği nedeni ile, üst geçitlerin ‘geçici’ olarak yapımına karar verilmiştir.” (Aydın vd. 2005).

Proje müellifi Yalçın Oğuz (1990) da, proje sürecinde üst geçitlere dair görüşlerini şu ifadelerle paylaşmıştır:

“En çok üzerinde durduğumuz şeyler, Selanik’in üzerinden geçen köprü ve İzmir Caddesi’nden geçen üst geçitlerdi. Bunlar kentin yüz karasıdır. Bunlar yer altından halledilebilirdi. Bu arada yerin altında dükkanlar yaptık. Yalnız o dükkanlardan gelecek gelir, bütün yaya bölgelerini alt yapısıyla birlikte finanse edip, kar bırakabilirdi.” (Oruçkaptan 1990).

Kendi projesinde de alt geçit öneren, Sakarya Yaya Bölgesi proje müellifi Turgay Ateş (1990) ise görüş bildirdiği zaman 4 tane olan üst geçitlere dair şu ifadeleri kullanmaktadır:

“Kızılay’daki yaya bölgelerini birbirine bağlayan üst geçitler bence güzel ama yürüyen merdiven konması lazım. Bizim projede alt geçit ve içerisinde dükkanlar var. Metro çıkışlarının bu alt geçitler olması lazım ve o geçidin güvenliğini sağlamaya yönelik dükkanlar olması lazım.

Alt geçit pahalı. Çünkü kanalizasyon hattı borusu çıkar karşına, onu aşağı alacaksın, inşaat teknikleri açısından zor. Bir de inşaatı yaparken üst trafiği ne yapacaksın? Bu nedenlerle üst geçit tercih edildi. Tüp geçitlerin mimarisi çok güzel, yalnız bakımsız oldukları için pis.” (Oruçkaptan 1990).

Ancak Ankaray inşaatı nedeni ile üst trafik uzun süre durdurulduğu halde, metro çıkışları bu noktalardan verilmemiştir. Günümüzde, uygulanagelen taşıt merkezli trafik politikalarının sonucu olarak yaya bölgeleri arasındaki bağlantılar zayıflamıştır. İlk başta metro çözümü ile birlikte “geçici çözüm” olarak düşünülen üst geçitler, kaldırılmak bir yana sayıca artırılmıştır. Estetik ve fonksiyonel olumsuzluklarının yanı sıra, yarattıkları güvensiz alanlarla da kullanıcılar tarafından tercih edilmeyen üst geçitler, yaya bölgeleri arasındaki bağı güçlendirmekten ziyade zayıflatmaktadır. Kızılay’da bugün, çalışma alanı içerisinde kalan veya çalışma alanı ile doğrudan temas halinde toplam 2 yaya alt geçidi (çapraz geçişe izin veren metro geçişi ile birlikte), 13 yaya üst geçidi (5’i tüp geçit), 1 araç üst geçidi ve 1 araç alt geçidi bulunmaktadır. Yaya üst geçitlerinden sadece ikisinde çoğunlukla çalışmayan yürüyen merdivenler bulunmakta ve süre giden akslarda da benzer çözümler devam etmektedir.

Oruçkaptan’ın (1990), Ateş’ten (1990) aktardığına göre Yenişehir’de Lörcher Planına “uygun olarak su sistemi düşünülmüş, yani yağmur suyu toplama sistemiyle

apartmanlardan gelen pis su kanalizasyon sistemi birbirine karıştırılmadan İncesu Deresi'ne akıtılmıştır.”; Hititliler de (Boğazköy kazılarında ortaya çıktığı üzere) sağlıklı ve modern olan bu sistemi kullanmışlardır. Ancak bu sistem zamanla bozulmuştur, Yüksel ve Sakarya Yaya Bölgeleri'nin her iki uygulamasında da, alt yapı projeleri hazırlanmış ve bu ayrı galeri sistemini önermesine rağmen, ilkel çevre mantığı, pahalılık ve uygulama zorlukları gibi nedenlerle uygulanmamıştır (Oruçkaptan 1990).

Kızılay'daki genel kaçış ve istiladan azade olmayan yaya bölgelerinde, kullanıcı profiline değişimini izlemek de olanaklıdır. Kullanımlar içerik değiştirmekte, aydınların alanla temasını sağlayan siyasi parti şube/merkezleri, kültür evleri, sanat galerileri vb. kullanımlar azalırken, cafe-bar gibi kullanımlar sayıca artarak üst katlara doğru dikey bir dağılım göstermekte, “işporta AVM”leri olarak tanımlanabilecek “pazar tipi dükkan”lar boşalan mekanları doldurmaktadır. Yeni kullanımlar, hem birbirini tekrar etmekte, hem de Kızılay'ın yeni kullanıcı profiline paralel içeriklerle ortaya çıkmaktadır.

Hülagü ve Acuner (2005) değerlendirmelerinde “Ankara kent merkezinde yayalaştırılmış alanlar 1980'lerdeki başlangıç girişimine göre yeterli olarak görülebilmelerine karşın, bugünkü Ankara'ya göre çok eskimiş ve yetersiz durumdadır.” diyerek yaptıkları durum tespitini, “Ankara kent merkezinde yayalaştırmanın yeniden ele alınması ve Ankara kenti ile ilgili plan bütünlüğü içinde yaya alanlarının geliştirilmesi”nin “...Ankara yerel yönetim gündemine getirilmesi düşünülmelidir.” önerisi ile tamamlamaktadır.

#### **4.1.2.1 Sakarya Caddesi**

“Sakarya Yaya Bölgesi, 1978 Belediye yönetimince çağdaş bir yaklaşımla ele alınan bir çalışma alanıdır.” (Ateş 1991). “18 Mayıs 1978 tarihinde İl Trafik Komisyonu kararı ile araç trafiği saatine göre” kapatılarak yayalaştırılmıştır (Ateş 1991). Darbe sonrası Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlatılan Yalçın-Beate Oğuz'un projesi yerine, “1987 yılında Çankaya Belediyesi Sakarya Yaya Bölgesi için Peyzaj Mimarı ve Şehir Plancısı olan Dr. Turgay Ateş'e yeni bir proje hazırlattırılmış ve bu projeyi uygulamıştır.



Uygulama, 20 Nisan 1987 tarihinde başlamış, 05 Şubat 1988 tarihinde projenin tamamı uygulanmadan bitirilmiştir.” (Oruçkaptan 1990).

Köprülü’den (1990) yapılan aktarıma göre; “Yeni uygulama sırasında Selanik Caddesi’nden başlanarak, tüm sokaklarda (sundurma altlarında) iki metre derinlikte galeri sistemi uygulanmıştır, ancak içi tüvananla doldurulmuştur.” (Oruçkaptan 1990). Ateş (1990), altyapı önerilerinin pahalı bulunduğu için uygulanmadığını ifade etmekte ve eski altyapının deformasyonunu şu şekilde ifade etmektedir: “Yenişehir’de, Atatürk’ün bu ilerici uygulaması zamanla o hale gelmiş ki, biz uygulama sırasında PTT büzüne (telefon kablolarının geçtiği kanal) kanalizasyon bağlandığını gördük.” (Oruçkaptan 1990). Ateş’e (1991) göre, uygulamada teknik şartname önerisi özellikle onaylanmayarak kalitesiz bir inşaat gerçekleştirilmiştir.

Ateş (1990), projenin bir parçası olarak gördüğü uygulama sonrasında Belediye’nin denetim mekanizmasını, hazırlanan bakım, işletme ve çevre estetiği şartlarına yasallık kazandırılmaması ile işletmeyerek işgaliyelere izin verdiğini ifade edip, esnafın tutumunu da eleştirerek “Sakarya’nın esnafa terk edildiğini” aktarır (Oruçkaptan 1990, Ateş 1991).

Projenin uygulanmamış bir kısmı da bitkisel tasarımıdır. Ateş (1990), alana önerilen 450 ağacın ilk uygulamada dikilmediğini, bunu anlamak ve yorumlamakta zorlandıklarını ifade etmektedir (Oruçkaptan 1990, Ateş 1991). Daha sonra müellifin uyarıları üzerine “yeni 1989 yönetimi bölgeyi ağaçlandırmaya karar vermiştir.” (Ateş 1991).

Selanik Caddesi üzerindeki çiçekçilerin konumlanışına dair durumu Ateş (1990) şu şekilde aktarmaktadır:

“Sakarya Caddesi girişindeki çiçekçiler projede seyyar satıcı şeklindeydi. Çünkü bu alan imar hukukuna göre yoldur. Yollar da hiçbir şekilde özel mülkiyete konu edilemeyeceğinden belediye oraları veremez. Çünkü yolun sahibi halktır. Orası kamunun geçişi için açılmış mekanlardır. Dolayısı ile belediye ticari kazanç amacıyla buraları kullandırtamaz.” (Oruçkaptan 1990).



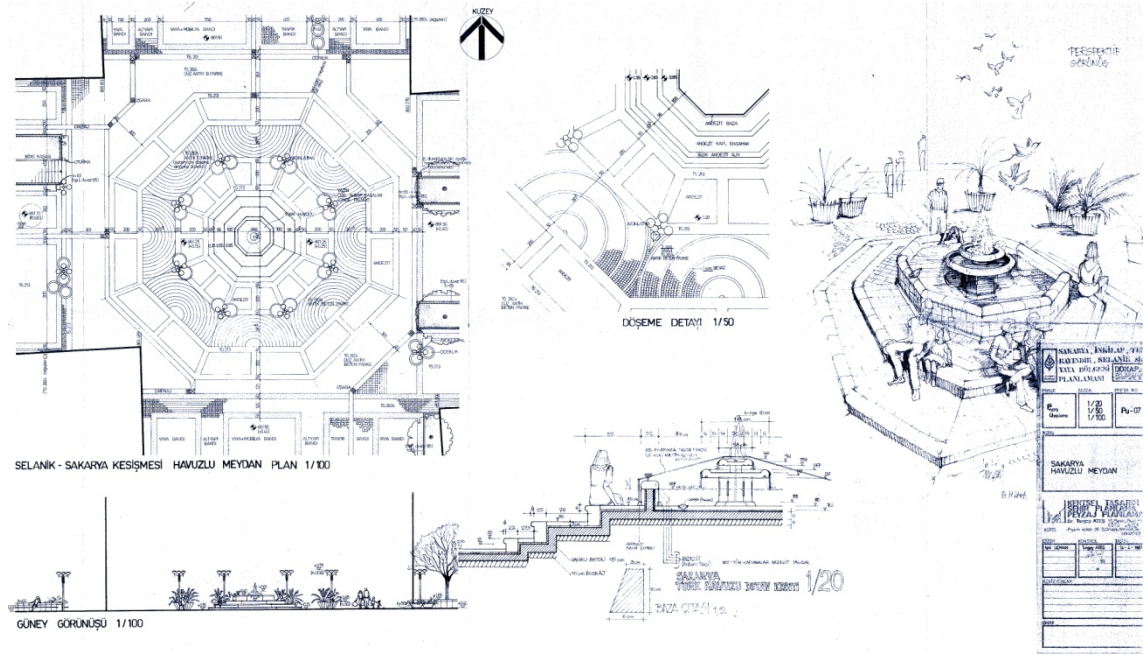
Selanik ve Tunus Caddelerinin kesişiminde bulunan heykel döşemenin sürekliliği ile yükseltilmiş bir kaide üzerinde durmaktadır. Yaya bölgesi döşemeleri zaman içerisinde değiştirilmiş olduğu halde buradaki yükselen döşeme değiştirilmemiştir.

Sakarya Yaya Bölgesi'nde önceden bulunan Burhan Alkar'a ait 1979 tarihli bir başka çalışma olan galvanizli demir borulardan yapılmış Atılım Heykeli ise zaman içerisinde alandan kaldırılmıştır (Şekil 4.8).



Şekil 4.8 Burhan Alkar Atılım Heykeli, Sakarya Yaya Bölgesi 1979 (Alkar 2010)

Sakarya Caddesi Yaya Bölgesi'nde Selanik ve Sakarya Caddelerinin kesişiminde yer alan Taşankara isimli taş heykel, 1992 yılında Ankara'da oluşturulmuş bir atölyede, üst üste durması zor olan kütlelerin mühendislik ustalığı gerektirir biçimde, teknik yetenekleri zorlayarak birlikte kullanılması ile oluşturulmuştur (Anonim 2004b). Heykel insanların çevresinde oturmasına, üzerinde gezinmesine de izin veren geniş bir silindirik kaide üzerindedir. Bu kaide Ateş'in projesinde aynı formda bir havuz olarak tasarlanmıştır (Şekil 4.9).



Şekil 4.9 Ateş'in projesinde bugünkü Taşankara heykelinin olduğu nokta (Oruçkaptan 1990)

Bu odağın uygulama sürecine ve bugünkü durumuna dair görüntüler Şekil 4.10'da verilmiştir.

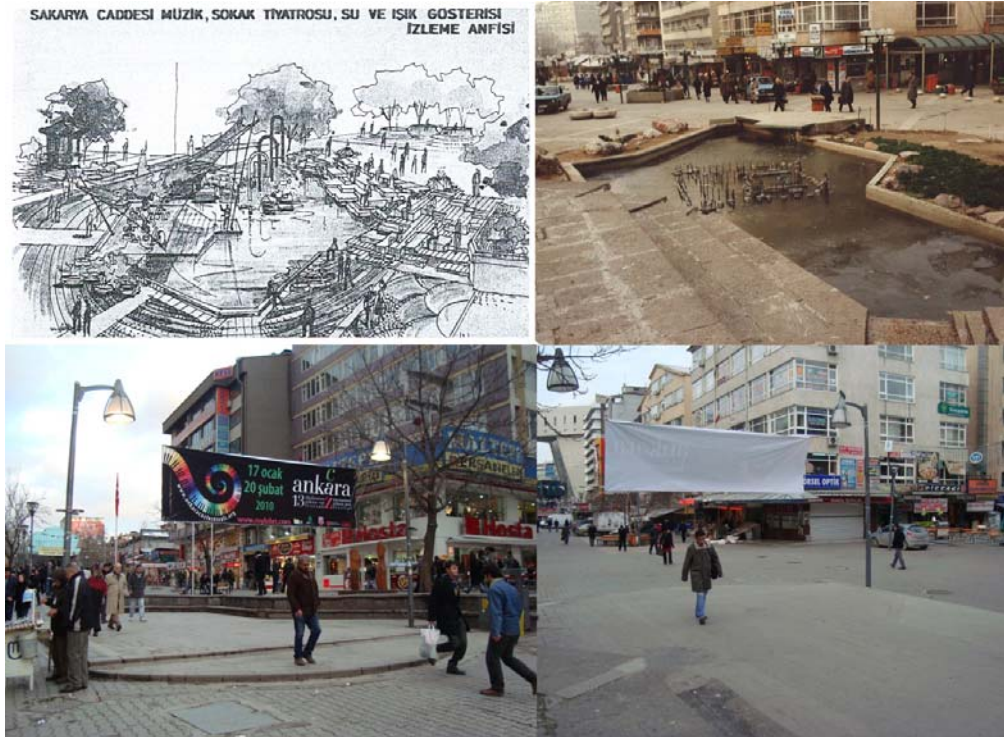


Şekil 4.10 Taşankara Heykeli uygulama süreci (Oruçkaptan 1990) ve güncel durumu

Heykelin yere bastığı nokta, dönemsel olarak dairesel formda bir çiçek tarhı olarak kullanılmaktadır. Danimarkalı heykeltıraş Jorgen Haugen Sorensen imzalı heykel, tasarımcısının genel üslubunu yansıtır ve 130x195x410cm. boyutlarındadır (Anonim 2004b).

Bundan başka zaman içerisinde plastik eleman olarak alanın Selanik Caddesi üzerinden girişindeki üst geçidin ayağında güncel yaya dolaşımının bir parçası gibi yerleştirilmiş yerde oturan bir dilenci heykeli eklenmiştir. Bu heykel zaman içerisinde yer değişiklikleri yaşamış, bakımsızlık ve vandalizme maruz kalmıştır. En son olarak yerinden alınan bu heykelin akıbeti bilinmemektedir.

Alana 2003 yılında yapılan müdahalelerde zemin kaplamaları ve donatı elemanları değiştirilmiştir. Bu uygulama sırasında yapılan ağaç kesimleri kamuoyundan tepki almıştır. Son müdahalelerle Ateş'in projesinde Müzik, Sokak Tiyatrosu, Su ve Işık Gösterisi İzleme Amfisi olarak tasarladığı havuza yaslanmış amfi ilk uygulamada büyük oranda gerçekleştirilmiş olmakla birlikte zaman içerisinde bakımsızlıktan değer kaybı yaşamıştır. Yeni düzenleme kapsamında bu alandaki havuz kaldırılarak projenin orijinal çizgilerini koruyan informal bir amfi oluşturulmuştur. Bu amfi Çankaya Belediyesi tarafından düzenlenen etkinlikler ve bireysel/toplumsal gösterilerle şu an sosyal anlamda faal durumdadır (Şekil 4.11).



Şekil 4.11 Havuzlu Amfi'nin tasarımı (Ateş 1991), uygulanmış hali (Oruçkaptan 1990), güncel durumu

Ateş (1990), alandaki yapısal dokudan yola çıkarak tasarımın ve Sakarya'nın Yaya Bölgesi fonksiyonu ile konumlanışının başka bir boyutuna da şu sözlerle dikkat çeker:

“Dünyadaki yaya bölgelerinin aşağı yukarı %99'u kentin en güzel yörelerinde, kentin en çok bilinen, İstiklal Caddesi gibi tarihe malolmuş, tarihi kimliği olan alanlarda yapılmıştır. Sakarya ise yapılaşmanın en çirkin olduğu, dolayısıyla çirkinliği gizlemek amacı olan bir yaya bölgesidir. Sakarya'daki çirkinlik başıbozuk yenilikten kaynaklanmaktadır. Oradaki tüm yapılar yeni ve hala mimarisi tamamlanmamış bir dokudur. Tarihsel hiçbir özelliği yoktur. Alışveriş ve geçiş bölgesidir. Yapılar çok çirkindir. Bunu şu nedenle söylüyorum, ileride oradaki yapılar yıkılıp yeniden yapılacak. Halbuki yaya bölgeleri dünyada genellikle kalıcı olarak yapılır.” (Oruçkaptan 1990).

Bu yapısal dokunun bir parçası olarak, alanın Ziya Gökalp cephesinde bulunan SSK İşhanı, iri, yüksek ve bakımsız kitlesel yapısıyla alana olumsuz etki sunmaktadır. Yapıdaki Çankaya Belediyesi'ne ait alt kurumlar zaman içerisinde bu durum ve mekansal yetersizliklerin etkisiyle taşınır olmuşlardır. Yapı avlusuna açılan katlardaki daha çok öğrenci ve genç kesime hitap eden eğlence mekanları da zaman içerisinde Ziya Gökalp Caddesi, Sakarya ve Yüksel Yaya Bölgelerine taşınarak yatay ve düşey ekseninde bir dağılıma/yığılma sergilemiş, bunlardan boşalan yerler daha alt kültür seviyesine hitap eden “pavyonvari” kullanımlarla dolmuştur ve işhanının adı “Eğlence Merkezi” olarak değiştirilmiştir. Yaşanan bu dönüşüm ve alana çektiği yeni kullanıcı kitlesi Kızılay genelinde ve Sakarya özelinde asayişe yönelik hissedilir güvenlik sorunları yaratmıştır. Yapıya dair günümüzdeki tek olumluluk yapı eksi kotlarında tasarlanmış ve şu an aktif olan otoparkıdır. SGK mülkiyetindeki işhanı bugün satılığa çıkartılmıştır (Şekil 4.12).



Şekil 4.12 Sakarya içinden SSK İşhanı

Gürel'in haberine göre; Çankaya Belediyesi'nin de katılmayı planladığı ihalenin, Çankaya Belediyesi'nde kaldığı koşullarda, Belediye 6.137m<sup>2</sup>'lik arsa alanına sahip bu yapıyı yıkarak, kent meydanı olarak tasarlamayı düşünmektedir ([www.hurriyet.com.tr/ankara/12565051.asp](http://www.hurriyet.com.tr/ankara/12565051.asp), 2010). Ancak 77.732.500TL muhammen bedelle ihaleye çıkan yapıya 7 firma şartname satın aldığı halde talip çıkmadığı için ihale ertelenmiştir ([www.hurriyet.com.tr/ankara/12573407.asp](http://www.hurriyet.com.tr/ankara/12573407.asp), 2010). Alandaki uygulama yapı öncesi açıklık ve insan gözünden şu anki kütle şekil 4.13'de verilmiştir.



Şekil 4.13 SSK İşhanı uygulanmadan önceki açıklık (Anonim 2009f) ve şu anki kütle

Oruçkaptan'ın (1990) tez çalışmasında söz konusu ettiği ve alanın kültürel kimliği/karakteri üzerinde etkisi olan Yeni Sahne Tiyatrosu ve Fransız Kültür Derneği bugün alanın kaybedilmiş değerleri arasındadır. Yeni Sahne Tiyatro'su, mal sahibi Ormancılar Derneği'nin rant getirmediği için yeni bir kullanım hedefiyle, bütün meslek odaları, sanatçılar, aydınlar ve kentli kamuoyunun tepkilerine rağmen boşaltması ve yıkması sonucu yok olmuştur. Yerine benzer bir kullanım getirilmemesi de, Sakarya'nın kültürel kimliğinde bir yara olarak iz bırakmıştır. Sakarya'nın Ziya Gökalp cephesindeki Fransız Kültür Merkezi, Çankaya Yıldız semtindeki yeni yapısına taşınmıştır. 20 Kasım 2008 itibariyle başlayan ve 26 Şubat 2009 itibariyle yıkımı tamamlanan binanın yerinde bulunan arsa, bugün inşaat sahasıdır.

Sakarya değişen yüzüne rağmen halen pek çok toplumsal tepkinin de dile getirildiği bir alan olarak fonksiyonunu sürdürmektedir. Pek çok siyasi parti, sendika, meslek odası, öğrenci dernekleri ve demokratik kitle örgütleri, siyasal-toplumsal tepkilerini bu alanda ifade etmektedir. Son olarak, 4C kapsamına geçirilmeye çalışılan Tekel işçileri, eylemlerini 2009 sonlarından 2010'a taşıyarak, Tuna Caddesi'ndeki Türk-İş binası önündeki direnişlerini bir ayı aşkın süredir kış koşullarına rağmen alanda sürdürmekte, destek ziyaret ve mitingleri de alanda yapılmaktadır (Şekil 4.14).



Şekil 4.14 Sakarya'da TEKEL işçilerine destek veren Ankaragüçlü taraftarlar

Çankaya Belediyesi, 2009 itibariyle gündeme getirdiği “Kızılay Dönüşüm Projesi” kapsamında alana, sinema festivalleri kapsamında açık hava sinema gösterimleri, canlı müzik konserleri, alana 6 heykel kazandıran 15-26 Haziran 2009 Ahşap Heykel Sempozyumu gibi uygulamalarla müdahale etmektedir. Ahşap Heykel Sempozyumu ile alana 6 ahşap heykel kazandırılmıştır (Şekil4.15).



Şekil 4.15 2009 Ahşap Heykel Sempozyumu ile alana kazandırılan heykeller



#### 4.1.2.2 Yüksel Caddesi

“Yüksel Caddesi, Jansen’in yeşil şeritlerinden biridir.” (Başaran vd. 1990, Oruçkaptan 1990). Alan, Yalçın-Beate Oğuz’un projesinden uygulamaya en çok yansımış bölgedir. “Ankara Büyükşehir Belediyesi ve Çankaya Belediyesi ortak bir çalışma ile 5 Haziran 1989 yılında Yüksel Caddesi – Konur ve Karanfil Sokakların yaya bölgesi olarak düzenlenmesi çalışmalarına başlamıştır.” (Başaran vd. 1990, Oruçkaptan 1990). Toplam alan 12 480 m<sup>2</sup>’dir ve uygulama, alt yapı çalışmaları ve galeri sistemi yapılmadan 4 ay gibi kısa bir sürede tamamlanmıştır (Oruçkaptan 1990). Yüksel Caddesi, 1990 yılbaşında bir “açık hava eğlencesi” ile yaya bölgesi olarak açılmıştır (Anonim 1991). Metin Yurdanur imzalı İnsan Hakları Anıtı’da 1990 yılında alanda yerini almıştır (Şekil 4.16).



Şekil 4.16 İnsan Hakları Anıtı (Yerli 2006)

Zaman içerisinde alana üç adet daha plastik eleman katılmıştır. Bunlar sanki yürüyen kalabalığın parçaları şeklinde yerleştirilmiş, ayakta bekleyen bir memur, bankta oturan bir bayan ve bir ayakkabı boyacıdır. En büyük sorunları bakımsızlık ve vandalizm olagelen bu heykeller zaman içerisinde düzenlemelerde yer değiştirmiştir. Son olarak

ayakkabı boyacısı heykeli yerinden kaldırılmıştır. Heykelin güncel durumu bilinmemektedir. Şekil 4.17’de memur ve oturan bayan heykelleri verilmiştir.



Şekil 4.17 Yüksel Yaya Bölgesi memur ve oturan bayan heykelleri

Oruçkaptan’ın (1990) bildirdiğine göre Oğuz (1990), uygulamada bir olumluluk olarak ileride çökmelere mani olacağı için döşeme altına dökülen betonu görmekte ve genel işçiliği kötü bulmaktadır; “pek güzel olmadığı” ifadesini kullanan Oğuz, belediyenin üç taşı ile yapılan uygulamaya dair görüşünü, “projeye uygulamada şekil olarak biraz yaklaşıldı” şeklinde ifade etmektedir. Oğuz (1990), ilk uygulamadaki su öğeleri ve yeşil parterlere dair de şunları kaydetmektedir:

“Atatürk Bulvarı’ndan Yüksel Caddesi’ne doğru çıkarken Ziraat Bankası’nın yaptırdığı havuzu biraz daha düzelterek muhafaza etmiştim. Orası çok pis duruyor. Ben suya taraftar değilim, çünkü bizim milletimiz suyu içerisine çöp atmak için vasıta sayıyor. Ben Yüksel Caddesi’nde yeşilleri bile yükselttim. Alçak bir yeşil yaparsam, basarlar, üzerinde uyurlar. Yeşili muhafaza edemezsiniz, hemen üzerinden geçmeye başlarlar. Etrafına parmaklık yapmanız lazım. Ben onu yapacağıma biraz yükseltirim dedim.” (Oruçkaptan 1990).

Oğuz’un havuzlar konusundaki öngörülerini doğru çıkmış, ancak yeşil tarhların pratiği, Oğuz’un öngördüğü şekilde olmamıştır. Başaran vd. (1990), uygulamanın hemen ardından kaleme aldıkları eleştirel değerlendirmede bu “yükseltilmiş yeşiller” ile ilgili şu cümleleri kaydetmektedir:

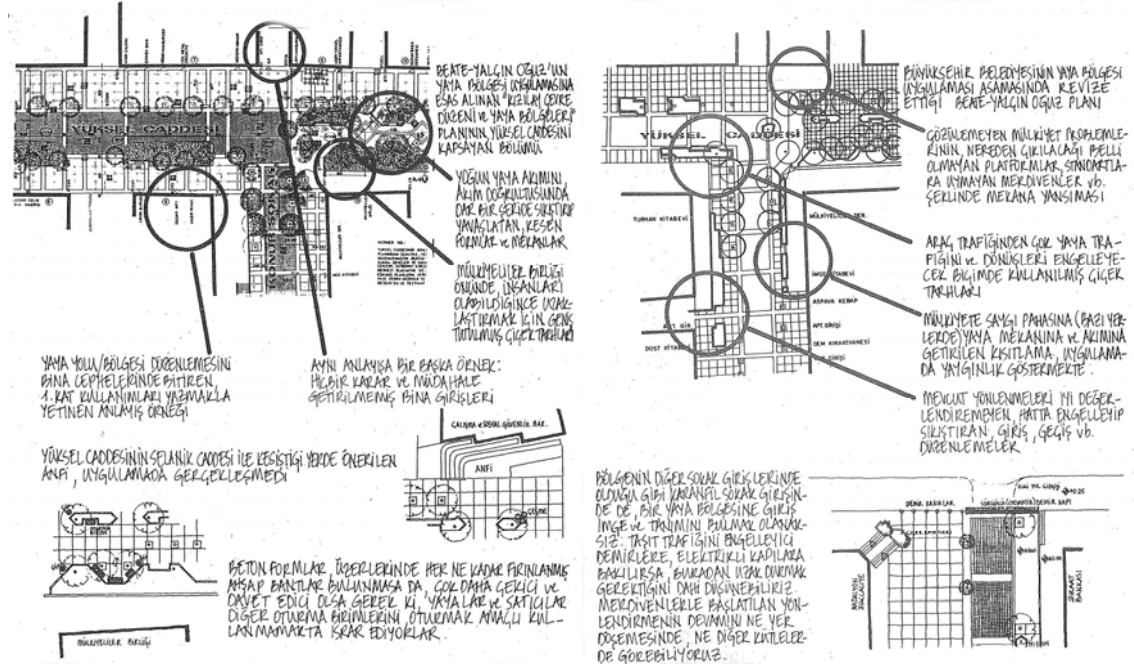
“Tarhların şimdiden yeşil için kullanılmasından vazgeçilmiş gibidir. Tarhlar, işportacıların arayıp da bulamadıkları, hem mal sergileyebilecekleri, hem de oturabilecekleri işleve bürünmüşlerdir.”

Bugün, yükseltilmiş yeşil tarhlar, Mülkiyeliler binası cephesindeki brüt beton havuz ve Karanfil Sokak'tan, Ziya Gökalp Caddesine inişte merdivenle beraber inen kademeli havuz alandan kaldırılmıştır. Yükseltilmiş tarhlar ve Mülkiyeliler binası cephesindeki havuz yerini bank ve ağaç altı oturma birimlerine terk etmiştir. Brüt beton havuzun sırt kısmının izleri halen durmaktadır. Karanfil Sokak'taki eski düzenleme ise metro çıkışı ile yeşil bant ve adalarını kaybetmiş, bakımsız durumda olan havuzun yerini ise uyumsuz rampa ve merdiven kombinasyonu olan bir kademeli kot çözümü almıştır. Şu an sonu merdivenle biten bu rampanın, ilk yapım aşamasında merdiven yerine engelliler için açılı kapanır aksamı bir yürüyen taşıma sistemi konulmuşsa da bu zaman içerisinde kaldırılmıştır. Şekil 4.18'de Oğuz'un düzenlemesinin ilk zamanları ve bu bölgelerin güncel durumu verilmiştir.



Şekil 4.18 Yüksel Yaya Bölgesi'nde Oğuz'un düzenlemesinin ilk zamanları (Oruçkaptan 1990) ve güncel durum

Başaran vd. (1990) proje ve uygulamaya yönelik bir kısmı Şekil 4.19’da verilen eleştirileri kaba bir özetle şu başlıklar altında toplanabilir:



Şekil 4.19 Yüksel Caddesi Yaya Bölgesi'ne yönelik eleştiriler (Başaran vd. 1990)

- “Yaya bölgesinin girişlerinin yeterli ya da hiç belirlenmemiş olması”,
- “Bölgeyi oluşturan üç sokakta ve sokak içlerinde birbirini bütünlemeyen yaklaşımların” bulunması,
- Plastik eleman ve donatıların estetik, işlevsel olmayışı, imalat kalitesizliği,
- “Bitişik binaların ön bahçe mesafelerinde uygulanan farklı yaklaşımlar ve kayırıcı tutumların mekana yansıtılması”,
- “Projeye sert peyzajın egemen” olması,
- Tasarımın konseptteki “kültürel buluşma mekanı” fonksiyonlarını alana getirecek çözümleri barındırmaması,
- “Bölgedeki sokaklara açılan arka ve yan bahçeler ile ilgili hiçbir duyarlılığın bulunmaması”,
- Üçüncü boyut elemanların yaya yönelimini kesintiye uğrattır formlarda oluşu.

Bu eleştirilerle birlikte Başaran vd. (1990), standartlara uymasa da özürü sandalyesi, çocuk arabası gibi yardımcı araçlar için rampaların uygulanmış olmasını bir olumluluk

olarak görmekte, ancak projenin bittiği yerde, rampaların da bitmesini yine eleştiri konusu yapmaktadır.

Başaran vd. (1990) 'ne göre; “Sonuçta iyi niyetle yola çıkılmış, ancak yapılması gerekenlerin pek azını gerçekleştirmiş, dolayısı ile istenilen düzeyde bir başarıya aday olması zor bir proje uygulaması kendini göstermektedir.”

1999-2004 döneminde alanda yapılan çalışmalar daha çok yenilemeden ibarettir. Havuzlar ve yeşil parterler bakımsızlıktan değerlerini kaybetmişlerdir. Yapılan yeni düzenlemede bu tip üçüncü boyut elemanlar iptal edilip, malzeme değişikliğine gidilerek olabildiğince hemzemin düz bir döşeme tercih edilmiştir. Bu düzenleme de alanın tek tip döşeme ile çıplak ve beton bir alan haline getirildiği, yeni oturma birimlerinin alanın alışlagelmiş yapısı ile uyumsuzluğu, yeni düzenlemenin alan kimliğini yok edip sadece bir geçiş alanına dönüştürdüğü gerekçesiyle 2002 yılında TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi ve kamuoyundan çeşitli tepkiler almıştır ([http://ankara.spo.org.tr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=606:yueksel-caddesi-bir-bellek-ve-yaam-mekandr&catid=39:basn-acklamalar&Itemid=72](http://ankara.spo.org.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=606:yueksel-caddesi-bir-bellek-ve-yaam-mekandr&catid=39:basn-acklamalar&Itemid=72), 2010).

1990'lı yıllarda, pek çok kitap-kültür evi, dernek, vakıf ve siyasi partinin de varlığıyla alan Ankara aydın ve potansiyel yarı-aydınlarının (öğrencilerin) buluşma noktasıdır. İnsan Hakları Anıtı önü, özelde öğrenciler tarafından yapılan pek çok protesto, basın açıklaması vb. eylem için sıklıkla kullanılan bir mekan olagelmiştir. 1990'lı yıllarda yaya bölgesi gençlerin kendi yaptıkları el sanatlarını sergilediği ve sattıkları bir mekandır; “bu, alana hem canlılık vermekte, hem de rekreatif bir özellik kazandırmaktadır.” (Oruçkaptan 1990). Ancak bu durumun belirli bir denetimi olmaması, kullanım ve mekanın hızlı dönüşümünde de pay sahibi olmuştur. Küçük tezgahlar zaman içerisinde birleşerek yaya bölgesi içerisindeki dükkanlara yerleşmişler, genellikle “pazar” vb. isimler altında varlıklarını yine aynı tezgah düzeninde sürdürmüşlerdir. Bu tip dükkanlar birbirini tekrar ederek hızlı biçimde artmış, işgaliyelerle yaya kullanım alanlarına yayılmışlardır. Bu şekilde boşalan sokaklar ise yeni işporta tezgahlarını çekmiştir. Yeni tezgah sahipleri artık öğrenciler değil, satılan ürünlerse onların el emekleri değildir. Şu anki haliyle Yüksel Caddesi, Zabıta mesai

saati bitiminden itibaren adeta semt pazarı görünümündedir ve yaya dolaşımı tezgahlar nedeniyle neredeyse durma noktasındadır.

Kültürel ağırlıklı kullanımların alandan taşınmaya başlaması ve yerlerinin yatay ve düşeyde salt ticari kullanımlarca doldurulması, yaya bölgesinin kimliği üzerinde olumsuz etkiler yapmaktadır. Alanda son olarak Mülkiyeliler Birliği'ne ait 1964 yılından beri kullanılan ve Lokal – Otel işlevleri yürüten Sosyal Tesis binalarının Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yönetim Kurulu kararı ile yıkılması ve yerine Yap-İşlet-Devret modeliyle 8 katlı bir sosyal tesis yapılması gündeme gelmiştir, bir üye tarafından yargıya taşınan süreç, gerek Mülkiyeliler Birliği üyeleri, gerek meslek odaları, gerekse kentli kamuoyunda tartışmalara yol açmıştır:

Karara muhalefet edenler mekanın taşıdığı anılarla eşsiz bir değer taşıdığı, 12 Eylül sürecinde Birliğin mülkiyeti Vakfa devretmesi sonucu yaşanan mülkiyet sorunu üzerinden Yönetim Kurulu'nun tek başına böyle bir karar veremeyeceği, tadilatla çözülmesi ya da Genel Kurul'un beklenmesi gerektiği argümanlarını kullanırken; Birlik Yönetimi ise projenin 1978'lerden beri düşünüldüğünü, hatta Vedat Dalokay'ın aynı yıla ait çizimleri bulunduğunu, yeni projenin son halinin ulusal yarışma ile belirlendiğini, yapının tarihi değeri olmadığı, ihtiyacı karşılamadığı ve yıkılma tehlikesi bulunduğunu, yeni yapının 14 ayda tamamlanacağını öne sürmektedir (Anonim 2009c, e, Karabacak 2009a, b). Karabacak'ın (2010) haberine göre; Mülkiyeliler Birliği Vakfı Başkanı Ali Çolak 1999 yılında arka taraftaki konferans salonunun otele çevrilerek rant hedeflendiğini, ancak bu projenin “rant için değil, ihtiyaç doğrultusunda” hazırlandığını ifade etmekte; Mimarlar Odası'nın davetsiz katıldığı ilgili toplantısında da Mimarlar Odası'nın 3 yıl önce bu projenin altına imza attığı, ancak daha sonra yönetim kurulundan iki üyenin ihaleyi alamaması üzerine bugün tepki verdiklerini dile getirmektedir (Karabacak 2010). İlginç olan Mimarlar Odası Şube Başkanı Nimet Özgönül ve üyelerin, bu durum üzerine “yıkılmasına katıyen karşıyız” şeklindeki söylemlerini değiştirerek “Üç yıl önce biz de binanın yıkılması projesine destek vermiştik. Ancak gelişmeler bizim istediğimiz doğrultuda olmadığı için desteğimizi geri çektik” demesidir (Karabacak 2010). Mimarlar Odası daha sonra bu habere 08 Ocak 2010 tarihli bir tezkip yollayarak, “Şube Başkanının toplantıda söylem değiştirdiği

yönündeki ifade de gerçek dışıdır” itirazında bulunmuştur (Anonim 2010c, [www.mimarlarodasiankara.org/?id=3851](http://www.mimarlarodasiankara.org/?id=3851) 2010). Aynı haberde son olarak, Çolak tarafından, bahçeyi de 34m<sup>2</sup> genişleteceği öne sürülen ana binasının iki katı bodrum olmak üzere 4,5 kat çıkacağı ifade edilen ve idari birimler ve kafe-retorant dışında, okuma, sergi konferans/tiyatro salonunun olacağı yapının görselleri basınla paylaşılmış (Şekil 4.20), yüklenici firmaya ticari alanların 15 yıllığına devredileceği ama mülkiyet devri yapılmayacağı ve Mart ayında yapılacak Genel Kurul’un bekleneceği ifade edilmiştir (Karabacak 2010).



Şekil 4.20 Mülkiyeliler binaları varolan durumu ve tasarlanan yeni yapı (Anonim 2010d)

Çankaya Belediyesi, 2009’dan itibaren alana dair yeni projeler hazırlamaktadır ([www.cankaya-bld.gov.tr](http://www.cankaya-bld.gov.tr), 2010).

#### 4.1.2.3 İzmir Caddesi

1978’de ilk yayalaştırma çalışmalarının uygulandığı alan uzun süre yeni fonksiyonuna uygun bir tasarıma kavuşturulmamıştır. Cadde, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı tarafından ikiye ayrılmış ve bağlantısı bir üst geçitle sağlanmış durumdadır. Oğuz’un ürettiği proje bu alanda da uygulanmamıştır. Zaman içerisinde fonksiyonuna aykırı kalmış tasarımı alanda sorunlar üretir hale gelmiş, özellikle alanın gece kullanımı güvenliksiz bir hal almıştır.

Fonksiyona uygun yeni bir tasarımın mecburi hale gelmesi sonucu, Ankara Büyükşehir Belediyesi Tarafından Aralık 2002’de Metropol İmar A.Ş.’ye ihale edilmiş, anlaşma gereği Promim Çevre Düzenleme Kentsel Tasarım Ltd. Şti. firması tarafından projelendirilmiştir (Demiralp 2010). Bu zaman dilimine dair dikkat çekici bir nokta olarak, belediyenin 31 Aralık 2002’ye kadar İzmir Caddesi de içinde olan ve henüz projesi hazırlanmamış birkaç alanı hızlı bir süreç işleterek ihale ettiği belirtilmelidir. 1 Ocak 2003 itibariyle yeni ihale yasası yürürlüğe girmiştir. Projelendirme çalışması, başka bir yaya alanı projesi ile birlikte, Şehir Yüksek Plancısı Can Kubin ve Peyzaj Mimarı Selami Demiralp önderliğindeki ekiple 2003 yılı içerisinde yapılmıştır. Proje ve görsellerine EK 1’de yer verilmiştir. Bu projede, ihale edilen alan gereği yayalaştırma ve tasarımın Oğuz’un projesindeki ilgili sokaklara kadar uzanmadığı görülür.

Demiralp (2010) proje genel konseptini şu şekilde anlatmaktadır:

“Genel konsepti, günün belli saatlerinde servis amaçlı taşıt trafiğine açık olan ama gündüz ve geceye kadar yayaya ait olan bir kentsel yaya mekanı yaratılması idi. Eklenen aktiviteler ile gün ve gece yaşayan bir mekana dönüştürülmesi hedeflenmişti ve başarılı da oldu. Çünkü o tarihlere kadar özellikle hava karardıktan sonra tinerci yuvası olması söz konusu idi ve dolayısıyla akşamları ıssız bir mekana dönüşüyordu. Yaya hareketliliği için Paris ve Barselona’da olduğu gibi “sokak kafeleri” yerleştirildi, özgün kent mobilyaları tasarlandı.”

Demiralp (2010) tasarım-proje sürecinde, müteahhit firmanın, daha önceden belirlenmiş olmasından ötürü, tasarım ve projeye çok müdahil olmaya çalıştıklarını ancak buna izin vermediklerini ifade eder.

Demiralp (2010) uygulama öncesi kamuoyu yoklaması yapıldığını şöyle ifade eder: “Projeler tamamlandıktan sonra; İ. Melih Gökçek, 7. Cadde ve İzmir Caddesi ahalisine sunuş yaptırılarak olurlarını almak istedi. 7. Cadde ahalisi istemedi, İzmir Caddesi üstüne atladı.” Bu durum üzerine 7. Cadde projesi rafa kaldırılmış, İzmir Caddesi uygulaması ise hemen başlatılarak Temmuz 2003’te tamamlanıp, alan kullanıma açılmıştır (Demiralp 2010).

Projeye büyük oranda sadık kalınan uygulama sonrası, mekan fonksiyonuna uygun bir tasarıma kavuşmuş, canlı ve aktif bir kullanım alanına dönüşmüştür. Bu durum bugün



itibariyle de sürmektedir, ancak şu anki durumda caddenin Gazi Mustafa Kemal Bulvarı kuzeyinde kalan, daha çok otobüs işletmeleri ile kimliklenmiş kısmı, süreklilik içerisinde bir müdahaleye ihtiyaç duymaktadır. Alanın Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ile ikiye bölünmüş kuzey ve güney yakalarına ait, 1990'lardaki ve şimdiki görüntüleri Şekil 4.21'de verilmiştir.



Şekil 4.21 İzmir Caddesi kuzey ve güney yakaları 1990 (Oruçkaptan 1990) ve 2010 görüntüleri

#### 4.1.2.4 Olgunlar Sokak

Diğer yaya bölgelerine göre daha küçük ve kuzey yönde daha uzakta kalan alan, Kızılay merkezinden çok Akay Kavşağı ile ilişki içindedir. Yaya bölgesi, Olgunlar Sokak'ın Atatürk Bulvarı ile Karanfil Sokak arasında kalan kısmının araç trafiğine kapatılması ile oluşturulmuştur.

Sokağın Atatürk Bulvarı girişinde ziyaretçileri, 1992 yılında yapılmış Metin Yurdanur'un Madenci Anıtı karşılar. Çandar, Birgün Gazetesi'nde Yurdanur'la yaptığı görüşmeden heykeli dair şu cümlelerini aktarır: “Olgunlar'daki elinde kazmasıyla ‘Madenci’ heykelim, emeği ve emekçileri simgeler. Bu heykeli 1992’de, Zonguldak’tan başlayan ve 100 bin kişinin sendikal haklarını savunmak için Ankara’ya yürüyüşü simgeleyen ‘Büyük Yürüyüş’ün tunçlaşmış biçimi olarak tasarladım. İnsanları selamlayan bu heykel, en yüce değer olan emeğin sonsuz gücünü göstermektedir.” ([http://www.birgun.net/culture\\_index.php?news\\_code=1204247491&year=2008&month=02&day=29](http://www.birgun.net/culture_index.php?news_code=1204247491&year=2008&month=02&day=29), 2010) Anıtta madende kazma vuran bir işçi tasvir edilmiştir (Şekil 4.22).



Şekil 4.22 Olgunlar Sokak Madenci Heykeli (Anonim 2009f)

Orijinal halinde maden duvarı soyut biçimde yere açıyla inen camlarla tanımlanmış, en üstteki camın madencinin vurduğu yerinde metalle yapılmış bir çatlama efekti konulmuştur. Heykelin baretindeki ışık açıldığında, camların ardından madenin puslu çalışma ortamı tasvir edilmiştir. Ancak bu camlar vandalizme kurban verildikten sonra,

şu anki haline yenilenirken açılı değil, birbirine paralel biçimde yerleştirilmiş ve cam kırığı efekti de konulmamıştır.

Sokağı ortalamayan heykelin hemen ardından, sağ ve sol bantlarda ayaküstü yiyecek büfeleri, ortada ise banklar yer alır. Büfelerin ardından ikinci el kitap satan sahafların stantları gelir. Yaya bölgesi, dolaşımı olumsuz etkiler biçimde yerleştirilmiş bir büfe ile son bulmaktadır. “Anıt çevresindeki mekansal düzenlemeler ve çevresine yerleştirilen oturma birimleri, satış büfelerinin durumu, anıtın algılanmasını engellemekte ve görsel etkisini zayıflatmaktadır.” (Anonim 2009f). Alanın kullanıcı kitlesi yoğunlukla öğrenciler ve ikinci el kitap meraklılarından oluşur.

#### **4.1.3 Zafer Meydanı – Zafer Anıtı**

“Lörcher planında, Zafer Meydanı iki tarafındaki sinema ve tiyatro binalarıyla tanımlanmıştır” (İlkay 2007). 17 Ekim 1927’de Zafer Meydanı’na dikilen ve İtalyan heykeltıraş Pietro Canonica tarafından, Torino kentinde bronzdan dökülerek yapılmış ve yine bronz girlandlarla çevrilmiş sade bir kaide üzerinde olan Atatürk anıtı da meydanla aynı ismi taşımaktadır (Anonim 2004b). Aydın vd. (2005), heykelin açılışının 4 Kasım 1927’de yapıldığını kaydetmektedir. Ordu Evi ile görsel ilişki içerisinde, iki açık alanın tam ortasında konumlandırılmış anıtta Atatürk mareşal üniformalı, kılıcının kabzasını iki eliyle kavramış, Çankaya yönünde uzaklara bakan muzaffer bir komutan olarak tasvir edilmiştir (Anonim 2004b). Zaman içerisinde törenlerde yakılmak üzere anıt köşelerine doğal gaz bağlantılı 4 adet meşale yerleştirilmiştir.

Alan ilk planlamalarda birbirine simetrik iki yeşil alan olarak tasarlanmış ve bu şekilde uygulanmıştır. Atatürk Bulvarı’nın iki yakasında kalan alanların ilk zamanlarında ortasında daire formlu, fiskiyeli bir havuz, şu anki Sıhhiye Orduevi’nin bulunduğu alanda ise kemerli cephesiyle bir Pavyon-Sergi binası (Zabitan Yurdu (Hale Gazinosu) bulunmaktadır (Aydın vd. 2005, Anonim 2009f). Bugün, bu kemerli yapının yerinde 1929-1933 yılları arasında inşaatı tamamlanan Holzmeister’in mimar olarak imza attığı Sıhhiye Orduevi bulunmaktadır (Anonim 2004b), (Şekil 4.23).



Şekil 4.23 Zafer Meydanı Sıhhiye Ordu Evi'nin yapımında öncesi ve sonrası (Anonim 2010b)

Bu alandaki tasarım öğeleri, zaman içerisinde yapılan düzenlemelerle form bazında değişikliklere uğramışsa da, lokal fonksiyonunu sürdüren bir yeşil alan olarak korunabilmiştir. Park alanlarından Atatürk Bulvarı'nın batı yakasında kalanın yerine ise 1960'lı yıllarda yer altı çarşısı (Zafer Çarşısı) yapılarak, buradaki yeşil alan betonlaştırılmıştır (Demiralp 2010), (Şekil 4.24).



Şekil 4.24 Bugün Zafer Çarşısı olan bölgenin dönüşümü (Anonim 2009f, 2010b)

Memlük (2009), bu alanın eski halini şu cümlelerle tanımlamaktadır: “Ankara’da hazırlanan ilk çizgi roman içinde şimdi altında Zafer Çarşısı üzerinde mezbelelik olan Zaferpark’taki çay bahçesi yer almaktadır. Bu park özellikle kavak ağaçları ile bulvardan ayrılır, bulvar yoğunluğunda bir ‘vaha’ görevi yapardı.”

Alan için Büyükşehir Belediyesi tarafından, aralarında Kentimaj Kentsel Tasarım ve Mimarlık Ltd. Şti. (projeyi On Tasarım firmasına taşere etmiştir) ve Promim Kentsel-

Peyzaj-Mimarlık Ltd. Şti., UTТА Planlama, Projelendirme Danışmanlık Ltd. Şti. gibi şirketlerinde bulunduğu 10 kadar firmaya birer öneri proje yaptırılmıştır. Önerilere bir örnek olarak 2006 yılında Peyzaj Mimarı Selami Demiralp önderliğindeki ekip tarafından 1 ay sürede hazırlanan projede yeşil alan olduğu gibi korunurken, Zafer Çarşısı üzerindeki alan meydan olarak tasarlanmıştır. Zafer Çarşısı çıkışının merkez alındığı tasarımda, döşeme desenleri ile anıta doğru çapraz bir yönelim verilmiş, ortada bulunan havuz üzerinde bir ayağı dışarıda dikdörtgen prizma formulu (Akay Kavşağı Atatürk Meydanı'ndakine benzer) şeffaf yapısal öge ile çarşı çıkışı yeniden çözümlenmiştir. Bu yapısal eleman aynı zamanda yüzeyine görsel yansıtılacak bir zemin olarak tasarlanmıştır. Üçüncü boyut elemanlar olarak meydanın üzerinde bir süreklilik içinde renkli transparan ve düzlemsel öğelerle ışık oyunlarına yer verilmiş, zeminde de eliptik formda ışık adaları tasarlanmıştır. Proje panosu EK 2'de verilmiştir. Diğer bir örnek olarak UTТА'nın hazırladığı tasarımı Prof. Dr. Oğuz YILMAZ'a ait olan projede ise; yeşil alan tasarımı değiştirilerek diğer yaka ile ilişkilendirilmiştir. Zafer Çarşısı'nın olduğu yakada, girişi bulvar üzerinde olmayan yer altı otoparkı önerilerek, üzerine bir meydan tasarımı getirilmiştir. İki yaka araç yolu üzerinde devam eden döşemelerle, anıt odaklı olarak ilişkilendirilmiştir. Proje EK 3'de verilmiştir. Demiralp (2010), proje "sonrasında ne olduğu hakkında en ufak bir bilgi bile verilmedi, sanırım hepsi rafa kaldırıldı." demektedir. Şu anki haliyle hiçbir uygulamanın yapılmadığı, Zafer Çarşısı'nın üzerindeki alan halen atıl durumdadır (Şekil 4.25).



Şekil 4.25 Zafer Meydanı ve ilişkili yeşil alanların bugünkü durumu

Şu anki haliyle anıt da, yükselen kat sayıları ile koridora dönüşmüş bulvarda, bir otobanın ortasında yalnız kalmış gibidir. Alanın park olarak korunmuş kısmının önündeki otobüs durakları nedeniyle anıt ve diğer tarafla pratikte görsel bağı neredeyse kalmamış durumdadır.

Zafer Meydanı özellikle 1960'dan sonra yükselen örgütlü toplumsal muhalefet hareketlerinin odak noktalarından birisi olmuş, aralarında 555K'nın da bulunduğu pek çok toplumsal protesto ve mitinge ev sahipliği yapmıştır (İlkay 2007, 2008), (Şekil 4.26).



Şekil 4.26 1963 Zafer Meydanı'nda Celal Bayar karşıtı gösteriler (İlkay 2007)

İlkay'ın (2007, 2008) çalışmasına göre; “Kızılay Meydanı'nın simgesel ve politik bir mekân olarak yükselmesinde Atatürk Bulvarı ve Zafer Meydanı'nın ciddi bir etkisi olduğu görülmektedir.”

Mekanın dönüşümündeki ideolojik ve sosyal simgeleşmeye odaklanan İlkay'ın (2008), “meydanın bütünlüğünü bozmaya yönelik bir girişim” olarak yorumladığı otopark düzenlemesine dair, Zafer Park Dosyası'ndan (1988) aktarımı şu şekildedir.

“Zafer Meydanı ve orada bulunan park da 1980 sonrası tahrip edilmek istenen mekânlardan olmuştur. 28.03.1986'da Zafer Parkı önündeki ağaçların kesildiği gözlenmişti. Büyükşehir Belediyesi Zafer Parkın olduğu yerde bir otopark inşa edecekti. Bu plan kararı hem halkın hem de uzmanların tepkisini çekti. Parkın bitişinde bulunan Danıştay'da çalışmakta olan iki yüz kişi

bu uygulamanın durdurulması için İdare Mahkemesine başvurdular. 1.10.1986 tarihinde noktalanın davada plan kararı durduruldu. Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin bozma kararı için Danıştay'a yaptıkları başvuru da 16.12.1986'da mahkemece geri çevrildi.”

Alan, Kızılay'ın 1990'lardan bu yana toplumsal eylemlere kapalı olması sonucu Kızılay'ı zorlayan toplumsal kalabalıkların az sayıdaki eylemi dışında, bu eski toplumsal fonksiyonlarını yerine getirmemektedir.

#### 4.1.4 Kızılay Binası

Kızılay yeni binası çalışma alanının en tartışmalı unsurlarından birisidir. Alanda 1920'lerin başında, ortasında Barok üslupta bir heykel grubunun taşıdığı su kabından akan suların toplandığı bir havuz bulunmaktadır; halka açık olan alan, insanların toplandığı, gezdiği, konser vb. aktivitelerin yapıldığı bir açık alandır ve ismini havuzdan alır: “Havuzbaşı” (Anonim 2004b). Parklar, parklarda havuzlar ve avrupalı tarzda tasarlanmış, melekli, çıplak bebekli fiskiyeler, o dönem için bir nevi genel eğilim niteliği taşımaktadır (Aydın vd. 2005). Şenyapılı'nın (2004) tasfiriyle: “Havuzbaşı bir park olarak düzenlenmişti ve o yıllarda Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası bu parkta konserler vermekteydi. 1927 yılı kışında buraya kurtların indiği ve anıtı kemirdikleri rivayet edilir”. Aynı isimlendirme, konserler ve kurtların gelişine gönderme yapan Uslu vd. (1996), bu dönemde alanın Ankara halkının sıkça geldiği bir toplanma merkezi işlevi taşıdığını ifade eder. Alana eski ismini veren havuz; Kızılay eski binası inşaatından sonra bir süre daha yerinde kalmıştır, “1930 yılında Gençlik Parkı daha yokken, şimdiki Ulus kapısının bulunduğu yerdeki çukurluğa konulmuştur. Daha sonra Hacettepe Parkı'na, oradan da Tandoğan Meydanı'na taşınmıştır” (Uslu vd. 1996). Uslu vd.'nin (1996), “Ankara'nın en gezgin havuzu” diye tanımladıkları havuz, Ankaray inşaatı nedeni ile Tandoğan'dan da kaldırılmış, inşaat sonrası yerine dönmemiştir. Kent kimliği ve tarihinde önemli bir yeri olan esere dair, Wikipedia'da “En son Belediye Park ve Bahçeler Müdürlüğü'nün Yenimahalle Deposu'nda görüldü ve bir daha da görülmedi” bilgisine yer verilmektedir ([http://tr.wikipedia.org/wiki/Ankara%27daki\\_an%C4%B1tlar\\_ve\\_heykeller](http://tr.wikipedia.org/wiki/Ankara%27daki_an%C4%B1tlar_ve_heykeller), 2009). Şekil 4.27'de sol üstte havuzun alana ilk yerleşiminden sonra sağ üstte Kızılay Binası inşasından sonrası, sol altta yeni çevre düzenlemesi ile taşındıktan sonrası, alt orta ve

sağ alt'ta ise sırasıyla Hacettepe ve Tandoğan Meydanı'ndaki görüntüleri verilmiştir; fotoğraflarda Hacettepe'ye taşınması sonrasında fiskiye'nin üst kısmının kaybolduğu gözlenmektedir.



Şekil 4.27 Havuzbaşı'nın "Gezgin Havuz"u (Anonim 2010b)

Meydana Kızılay adını veren Kızılay eski binası 1929 yılında Avusturyalı mimar Rober Öerley tarafından projelendirilmiş, müteahhitliği Nafiz Kotan tarafından yapılmıştır (Anonim 2004b, Aydın vd. 2005), (Şekil 4.28). Binanın inşası ardından bu havuzun yerini, Kızılay Binası bahçesindeki havuz almıştır.



Şekil 4.28 Kızılay eski binası ve bahçesi (Anonim 2010b)



“1980’lerle birlikte Kızılay bölgesi artık yapı stoğunun sınırlarına gelmiş”tir (Aydın vd. 2005). “Kızılay yönetimi, kentin gelişmesi ve yöredeki arsaların çok değerlenmesiyle, kuruma gelir sağlamak amacıyla bu binayı yıkıp yerine bir rant binası yapabilmek için, şimdiki projeyi uygulamaya başlamıştır” (Anonim 2004b). Kızılay Eski binasının 1979’da yıkılışı, Ankara’nın meydansızlaştırılması, yayasızlaştırılması yani insansızlaştırılması sürecinde bu zihniyetin ilk vurucu uygulaması olması açısından önemlidir (Aydın vd. 2005).

Yıkımdan sonra 1980 yılında alana dair 54 projenin katıldığı yarışma sonuçlanmış, ancak uzun zaman aradan sonra 1992 yılında yarışmayı kazanan Vedat İşbilir ve Nesrin-Affan Yatman’ın projelendirdiği şimdiki binanın inşaatına başlanabilmiştir (Anonim 2004b, [www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasi-nin-27-senelik-oykusu.html](http://www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasi-nin-27-senelik-oykusu.html), 2009).

Eski binaya dair yıkımın ilk gündeme gelişinden, yıkıma, yeni yapının tasarım ve inşaat aşamalarına ve şu anki alanı işgal eden kamuya kapalı durumuna kadar yeni yapı söz konusu olduğu ilk zamanlardan bugüne kadar sürekli bir tartışma konusu olmuştur. Yarışma jürisinde de bulunan Atabaş (1983), anlatımlarında; Kızılay’ın eski binanın yıkımı için daha önce iki girişiminin daha olduğunu, yerine öncelikle gökdelen projeleri getirildiği için reddedildiğini ifade eder (Aydın vd. 2005). Aydın vd. (2005) ’nin aktardığı, Atabaş’ın (1983) aynı makalesinde yıkım süreci şöyle anlatılır: Kızılay Derneği, yıkıma Belediye’den “moloz taşıma” ruhsatı alarak başlamıştır. Bunun üzerine Belediye yıkımı durdurur; Belediye başkanı ile Kızılay genel başkanının görüşmesinde, Kızılay başkanı, kendisinden önceki genel başkanların başaramadığını başaracağını söyler. İzleyen mahkeme sürecinde 1930 yılından önce yapılan bütün yapılar için tarihi eser kararı olmasına istinaden, Yüksek Anıtlar Kurulu’ndan görüş istenir; Anıtlar Kurulu tarihi eser olmadığı yönünde görüş bildirdiği için mahkeme yıkım kararı verir. Bunun üzerine konu Kültür Bakanlığı’na iletilir. Yapılan incelemede Yüksek Anıtlar Kurulu’nun ilgili kararı usule uygun olmadığı, ilgili toplantıda böyle bir karar alacak yeterli çoğunluğun bulunmadığı tespit edilir. Kurul duruma dair bilgilendirildiğinde, ‘mahkeme konusunda bir şey yapamayacaklarını, çünkü alınmamış bir karar için görüş bildiremeyeceklerini” söyler. Bu sırada İmar Müdürlüğü, Belediye’nin başvurusu

üzerine Kızılay alanını yeşil alan olarak onaylar, fakat bu kararı da İmar İskan Bakanlığı bozar. Belediye son bir girişimle, yarışma jürisinde temsil hakkı ister ve bu kabul edilir. Jüri, Kızılay Derneği'nin isteği aksine zeminde minimum alan kullanan on katlı bir projeyi seçer.

Yatman, proje jürisinin, Ergun Unaran, Orhan Dinç, Osep Saraf, Kadri Atabaş, Aktan Okan, Ahmet Sönmez, Vedat Dalokay, Orhan Özgüner ve Engin Yaman olmak üzere dokuz kişiden oluştuğunu, raportörlüğünü de Faruk Nafiz Erkal'ın üstlendiğini kaydeder ([www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasi-nin-27-senelik-oykusu.html](http://www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasi-nin-27-senelik-oykusu.html), 2009). Yatman'a göre, projelendirme ve uygulama süreci de uzun ve tartışmalıdır. Kızılay yönetiminin rant amaçlı olarak Emek İşhanı'ndan yüksek bir bina beklentisi ile seçilen projeyi kabullenmesi de zor olmuş, projelendirme yarışmadan iki yıl sonra anlaşma sağlanarak başlayabilmiş ve 1984'de tamamlanmıştır ([www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasi-nin-27-senelik-oykusu.html](http://www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasi-nin-27-senelik-oykusu.html), 2009).

Yatman'ın aktarımları, İrem Çağıl'a Arkitera için verdiği röportajı ve NTV, Arkitera haber arşivlerine göre inşa ile birlikte günümüze kadar geçen süreç ise özetle şöyle gelişmiştir: Projele İmar Müdürlüğü'nce onaylanmış ancak başlayan hafriyat çalışmaları, zamanın Belediye Başkanı Mehmet Altınsoy tarafından durdurulmuş, Kızılay Derneği'nin süreci mahkemeye taşınması sonucu 1990 yılına kadar beklenmiştir. Yatman, bu durumu ANAP'lı Belediye'nin, yönetimi DYP ağırlıklı Kızılay Derneği'nin binasını yaptırmak istememesi üzerinden bir çeşit siyasi çekişme gibi tanımlamaktadır. Bu süre içerisinde proje müelliflerinden Vedat İşbilir hayatını kaybetmiştir. Mahkemenin Kızılay lehine karar vermesi ardından, 1991 yılında Belediye Başkanı Murat Karayalçın ve İmar Müdürü Raci Bademli'nin talepleri doğrultusunda yapı bir kat aşağı çekilmiş ve alanı meydan yönü itibarıyla küçültülmüştür. Ana teması sabit kalmak kaydı ile tadil edilen projenin strüktürü yeniden ele alınmış ve İmar Müdürlüğü tarafından kurulan "Estetik Kurul" tarafından incelenip uygun bulunmuştur. Mimar ve öğretim üyelerini bünyesine toplayan kurulda; Prof. Dr. Gönül Tankut, Orhan Dinç, Ziya Tanalı, Mehmet Asatekin, Mustafa Aslan Aslaner, Coşkun Erkal, Önder Şenyapılı ve gazeteci Teoman Erel görev almıştır. Bu doğrultuda uygulama projeleri tamamlanan

yapı Emek İnşaat'a ihale edilerek imalat başlatılmış ve yapı bugünkü görünümüne gelebilmiştir. Dış cepheden bitmiş görünüme ulaşan binanın inşa süreci devam edecekken, dönemin Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in "siz bu binayı yap-işlet-devret yöntemi ile başkasına verin, sizden para çıkmasın, siz binayı kiralayın" sözü üzerine Kızılay'ın açtığı ihaleye 3 firma katılmıştır. Diğer iki firmanın 3 milyon Dolar civarındaki tekliflerinden daha çok veren Beğendik firması ihaleyi kazanmış ve 7 Ekim 1998'de imzalanan sözleşmeye göre daha çok iç mekan işleri kalan inşaata yeniden başlamıştır. Beğendik firmasının binayı söz verdiği süre içerisinde tamamlamaması ve işletme bedellerini ödememesi nedeniyle Kızılay Derneği 2001 yılında sözleşmeyi tek taraflı feshetmiştir. Mahkemeye taşınan sözleşme sürecinde, iş bitim tarihine iki ay kala firmanın ekonomik dar boğaza girmesi sonucu, Beğendik'e 42 milyon dolarlık kredi veren İş Bankası'nın da müdahiliyeti söz konusu olmuştur. İş Bankası, Beğendik ve Kızılay arasında süren mahkeme sonucuna istinaden, Temmuz 2008'de binanın yeniden Kızılay'a devri yapılmıştır. Kızılay 25 yıllığına yap-işlet-devret modeliyle 2009 sonbaharında binayı tekrar ihaleye çıkartmıştır. İhalede en yüksek teklifi, 114 milyon 202 bin 479 Dolar ile Karsaklar – Sementa Tekstil – Tango Tekstil – Renkyol Yapı – Güvensoy İnşaat Ortak Girişimi vermiştir. Kızılay yönetiminin teklifleri yeterli bulmadığı ihalede, Kızılay Genel Müdür Yardımcısı Levent Pekcan, konuyu ihale komisyonu kararından önce, ihale bedelini tekrar görüşmek veya ihaleyi iptal etmek gibi seçenekleri olduğunu ifade ettiği Kızılay Yönetim Kurulu'na sunacağını ifade etmiştir. ([www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasi-nin-27-senelik-oykusu.html](http://www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasi-nin-27-senelik-oykusu.html), 2009, [www.arkitera.com/s70-daha-mutecanis-bir-bina-yapsaydiniz-olmaz-miydi.html](http://www.arkitera.com/s70-daha-mutecanis-bir-bina-yapsaydiniz-olmaz-miydi.html), 2009, [www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=32635](http://www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=32635), 2009, [www.ntv.com.tr/id/25020496](http://www.ntv.com.tr/id/25020496), 2009).

Gelen eleştirilere karşın, Yatman da, eski binanın yıkımına üzüldüklerini ve hiçbir zaman tasvip etmediklerini, ancak ardından açılan yarışmanın pek çok mimar gibi kendilerinin de ilgisini çektiğini ifade ederken; projesini de zeminde minimum alan kullanımı ve halkın arsada alışageldiği diyagonal geçişe izin veren meydanla bütünleşen boşluk özelliklerini vurgulayarak savunmaktadır ([www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasi-nin-27-senelik-oykusu.html](http://www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasi-nin-27-senelik-oykusu.html), 2009, [www.arkitera.com/s70-daha-mutecanis-bir-bina-yapsaydiniz-olmaz-miydi.html](http://www.arkitera.com/s70-daha-mutecanis-bir-bina-yapsaydiniz-olmaz-miydi.html), 2009).

Alanın yıkımdan bu yana halkın geçişine kapalı olması bu olumlulukların kentli tarafından algılanmasını ve dahi fiili faydasının olmasını engellemektedir. Öymen (2002) anılarında yapıya dair görüşlerini şöyle ifade etmektedir: “Kızılay Bahçesi’nin yerinde bugün, altı dar üstü geniş, yani yer çekimiyle inatlaşır gibi görünen, ama koltuk değneği gibi bir sütuna dayanarak duran -bence- acayip bir bina var. O zamanlar orası, ağaçlı, çiçekli, çimli, havuzlu bir bahçeydi. Halka açıktı” (Şenyapılı 2004).

“Eski binanın yıkılmasıyla, çevresindeki park, hatta parkta bulunan ve Ankara’lıların belleğine yerleşmiş olan büfe de kaybolmuş ve eskiden yeşil bir alan olan Kızılay bugün yalnızca bir kavşak niteliği kazanmıştır” (Anonim 2004b). Uslu vd. (1996) de, Kızılay binasının yıkılmasını meydanın ortadan kalkmasındaki önemli bir etmen olarak ortaya koymakta ve alanın Cumhuriyet Ankarası’nın kazandırdığı kimliğini kaybettiğini öne sürmektedir.

Tüm bu tarihçesi ve süregelen tartışmaları ile alan 1979’dan beri yaya kullanımına kapalıdır. Bugün 30’lu yaşlarına girmiş bir kuşak, doğumundan bu yana Ankara’nın göbeğindeki bu kentsel alana hiç ayak basmadan büyümüş, şanslı olanları bu alanın hikayesini büyüklerinden dinleyebilmiştir. Bu durum kent belleğinin toplumsal ölçekte erozyona uğraması, varolan durumu kanıksamış yeni bir kuşak yaratılmasıdır.

#### **4.1.5 Gökdelen (Emek İşhanı)**

Şenyapılı’nın (2004) aktarımına göre yapının bulunduğu yer eskiden “Bitli Kuyu” olarak anılırdı; yıllar önce açılmış olmasına ve yanı başında bir kaynak bulunmasına rağmen kuyuda su bulunmaz, arsada depo olarak kullanılan tek katlı bir bina bulunurdu; sonradan bina sahibi bulunamadığı için depo arazi ile birlikte devlete geçmiştir.

Bugünkü gökdelen, yani “Emek İşhanı, eski devrin kapandığını, yeni bir devrin açıldığını simgeler gibi, Cemil Uybadin’in zamanda bile yorumlara neden olan kuleli villasının yerine yapılmıştır. Altı alışveriş merkezi (Gima), üstü bürolarla dolu olarak tasarlanan Türkiye’nin ilk ‘gökdeleni’ yükselen burjuvaziyi temsil eder, ama sahibi

Emekli Sandığı'dır" (Aydın vd. 2005). Gökdelen'in inşasından önce arsada bulunan Cemil Uybadin villası şekil 4.29'daki fotoğraflarda görülmektedir.



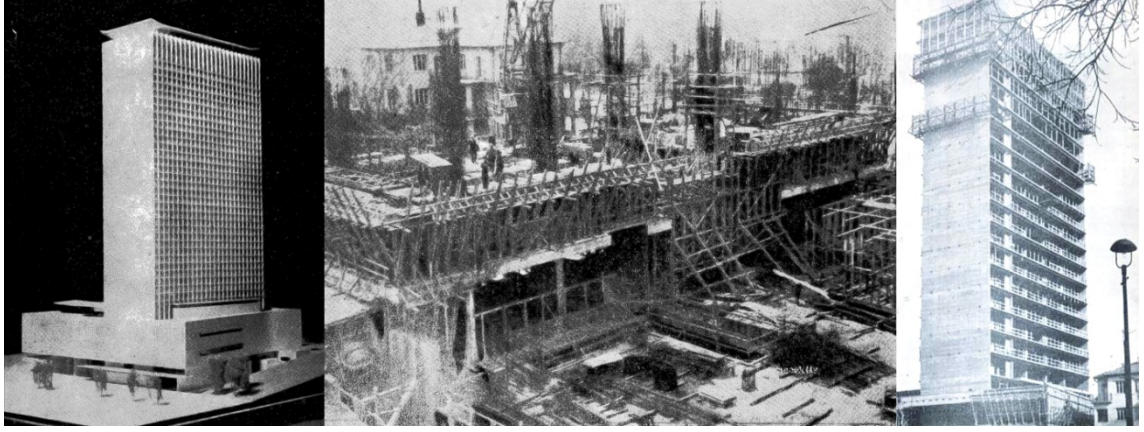
Şekil 4.29 Cemil Uybadin villası (Anonim 2010b)

Cemil Uybadin villası mimarisini, aynı formda tasarlanmış Maltepe yönüne doğru Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'nın sağ ve solunda konumlanmış, birisi Tapu ve Kadastro Bölge Müdürlüğü (eski Tapu Ve Kadastro Lisesi), diğeri isen şu an özel bir ayaküstü yemek restoranının işletmesine verilmiş ve bugüne kadar korunabilmiş iki yapıda izlemek mümkündür (Şekil 4.30).



Şekil 4.30 Tapu ve Kadastro Bölge Müdürlüğü (solda) ve restoran işletmesine verilmiş yapı (sağda)

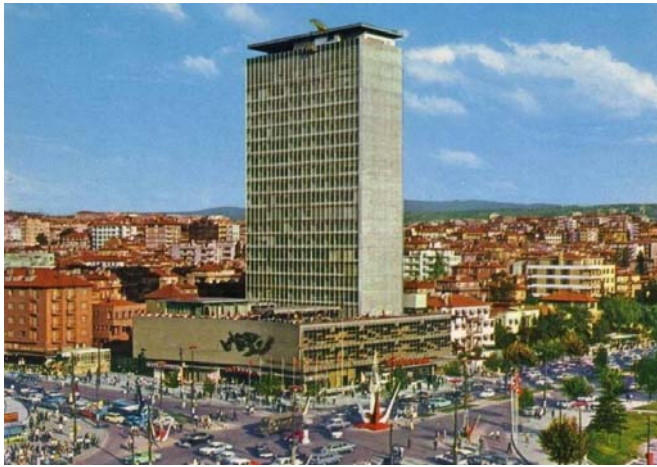
Sınırlı mimarlık yarışması sonucu elde edilen projenin mimarı Enver Tokay'dır; Yapı 1957 yılında projelendirilmiş ve 1964 yılında tamamlanmıştır (Aydın vd.'e (2005) göre uygulama 1959-1965 yılları arasında gerçekleşmiştir) (Anonim 2004b, Aydın vd. 2005), (Şekil 4.31).



Şekil 4.31 Binanın maket (Türkberk 1963) ve inşaat çalışmalarından görüntüler (Türkberk 1963, Tekeli 2006)

Bina inşaatın şantiye şefi olan Türkberk'in (1963) yazısından binanın adının ilk önce "Kızılay İşhanı" olarak düşünüldüğü anlaşılmaktadır.

Binanın yapımında alt podyumun Ziya Gökalp Caddesi'ne bakan cephesinde, heykeltıraş Kuzgun Acar'a ait, Anadolu'nun çoraklaşma sonucu kaybettiği toprakları anlatan, tunçtan kabartma olarak 1966'da hazırlanmış Şekil 4.32'de görülebilen "Türkiye Heykeli" isimli eser yer almıştır; bu çalışma daha sonra bilinmeyen bir nedenle kaldırılmıştır (Anonim 2004b, [http://tr.wikipedia.org/wiki/Kuzgun\\_Acar](http://tr.wikipedia.org/wiki/Kuzgun_Acar), 2009).



Şekil 4.32 Emek İşhanı üzerinde sonradan kaldırılan Türkiye Heykeli (Anonim 2010b)

1960'lı yıllarda Türkiye İşçi Partisi'ne katıldıktan sonra eserlerine alıcı bulamadığı için balıkçılık, meyhanecilik gibi işler yaptığı bilinen sanatçının önemli eserleri arasında sayılan bu eserin akıbeti Wikipedia'da, "depolarında bekletildikten sonra, hurda olarak satıldığı yapılan araştırmalarda ortaya çıktı" şeklinde ifade edilmektedir ([http://tr.wikipedia.org/wiki/Kuzgun\\_Acar](http://tr.wikipedia.org/wiki/Kuzgun_Acar), 2009).

Yapı son olarak, Emekli-Sandığı tarafından yap-işlet-devret modeli ile ihaleye çıkarılmış, Ocak 2006'da yapılan ihale sonucu bina 55,5 milyon \$'la daha çok turizm alanında çalıştığı bilinen Talip Kahraman İnşaat Taahhüt Sanayi ve Ticaret A.Ş.'de kalmıştır. Talip Kahraman, yapıyı otel olarak kullanma kararı yönünde tadilat çalışmalarına başlamış ve kiracıların tasfiyesine yönelik yasal süreç başlatmıştır. Tadilat çalışmaları ve tasfiye süreci "hukuksuzluk" eleştirileri almış ve çok tartışılmıştır. Büyükşehir Belediyesi'nin otel fikrine karşı durması, ancak Çankaya Belediyesi'nin desteklemesi sonucu iki belediye arasında da tartışmalı bir süreç yaşanmıştır. Çankaya Belediye Başkanı Bülent Tanık'ın Kızılay'a yönelik projeleri kapsamında, "Kızılay'ı gece-gündüz yaşanır kılmak adına otel uygun bir kullanımdır" argümanına Büyükşehir Belediye Başkanı İ. Melih Gökçek yaşanması muhtemel trafik sorununa işaret ederek, "bu şehircilik cinayeti olur" argümanı ile karşılık vermiştir. Diğer taraftan Aktimur'un (2009a) haberine göre; "Çankaya Belediyesi'nin ruhsatsız olduğu gerekçesiyle mühürlediği gökdelende, mührün dört kez kırılıp tadilat çalışmalarına devam edildiği ortaya" çıkmıştır. Talip Kahraman A.Ş.'nin Çankaya Belediyesi'ne açtığı dava sonuçlanmış ve mahkeme, tadilatın yıkılmasını isteyen belediyeyi haklı bularak yıkım kararını onaylamış, ancak davaya konu olmuş elektrik-su kesme ve para cezasını onaylamamıştır (Aktimur 2009b). Talip Kahraman aleyhine bir yasal süreç de projenin eser sahibi Enver Tokay'ın varisi kızı Sera Tokay'ın iş hanındaki ruhsatsız tadilat çalışmaları sonucu "Fikir ve Sanat Eserlerini Kanunu'ndan doğan haklarına yapılan tecavüzün tespiti" istemiyle Fikri ve Sınai Haklar Hukuk Mahkemesi'ne başvurması ile vuku bulmuştur (Aktimur 2009a). Son dönemde bina üzerindeki açık katın da giydirme cephenin yukarıya doğru sürdürülmesi ile kapatılarak yeni bir kat elde edilmesi yönünde uygulama/tadilat yapıldığı bina dışından gözlenmiştir. Binaya dair tartışma ve yasal süreçler sürmektedir.

#### 4.1.6 Güvenpark – Güven Anıtı

1930’lu yılların ortasına doğru, Güvenpark’ın planlanması ve anıtın inşasından sonra, Kızılay Binası’nın bulunduğu o dönem ki adı “Havuzbaşı” olan açık alan önemini kaybetmiştir (Uslu vd. 1996, Ertuna 2005).

Şenyapılı’ya (2004) göre; Güvenpark’ın adı önce anıtın ismiyle (Emniyet Abidesi) ilintili olarak Emniyet Parkı olarak verilmiş, zaman içerisinde anıtın ismi de park ismiyle birlikte Güvenlik’e dönüştürülmüş ve ağızlarda kısalarak Güvenpark’a dönüşmüştür; bunda anıt üzerindeki Atatürk’ün “Türk, Öğün, Çalış, Güven” sözünün son kelimesi de etkili olmuştur. Anıt, bugün Güvenlik Anıtı veya daha sık biçimde Güven Anıtı olarak anılmaktadır (Şenyapılı 2004). Anıt inşa öncesi/süresinde “Zabıta Abidesi” olarak da anılmıştır (Aydın vd. 2005).

Güvenpark, Jansen planındaki hükümet kartiyesinin (Vekaletler Mahallesi), Sıhhiye-Ulus ucunda, üçgen şeklindeki arazide planlanmış ve tasarım projesi Bakanlıklar bölgesinde pek çok binaya imza atmış Avusturyalı mimar Clemens Holzmeister’a verilmiştir (Anonim 2004b, Ertuna 2005). Jansen’in planına göre şekillenen üçgen formlu hükümet kartiyesinin tamamı, Holzmeister tarafından planlanmış ve Holzmeister öngördüğü yapıların çoğunu inşa etmiştir; Güven Anıtı’ndan başlayan aks parktan çıkışında simetrik biçimde yerleştirilmiş Bakanlık binaları ile çevrelenmiş ve sonunda Meclis binası yer alan kesintisiz bir yaya arteri olarak kurgulanmıştır (Anonim 2004b).

Cumhuriyet’in vitrini niteliği taşıyacak bu alanda Holzmeister, daha önceden de gündemde olan bir anıt yapılmasını öngörmüş ve sanatçı olarak da Anton Hanak’ı önermiştir (Anonim 2004b, Ertuna 2005). Güvenlik güçlerini anıtlştırma amacı taşıyan ve polis örgütüne adanan anıtın teması “polis ve jandarma” olarak belirlenmiştir (Anonim 2004b, Şenyapılı 2004, Ertuna 2005). Aydın vd. (2005) ve Ertuna’nın (2005) bildirdiği, 2 Aralık 1929 tarihli Hakimiyet-i Milliye gazetesinde yayınlanan “Zabıta Abidesi Nasıl Olacak” başlıklı yazıda anıta dair; “Abide de halkın, cemiyet hücresi olan aile ile temsili düşünölmüştür. Ortada sükun ve saadet içinde yaşayan bir aile ve etrafında da bunların o saadetini temin için bir taarruza karşı koyan ve cürüm yapanlarla



mücadele eden jandarma alegorik gruplarla temsil edilecektir” ifadeleri bulunmaktaydı. Hanak ise, projeye ilgili ilk önerilerini 1931 yılında Ankara’da Atatürk’le paylaştı; önerisi “bir yanardağdan fişkırın, asla soğumayan bir lav içinde ışıldayan genç ve yaşlı Türkiye’yi temsil edecek iki dev tunç figür”dü (Ertuna 2005). “Zabıta Abidesi’nde adlandırma, güvenlik güçlerine gönderme yapsa da, anıtın ana fikrinde Cumhuriyet’in amaçladığı toplumun çekirdeği olan aile bulunmaktadır. 1 Kasım 1934’de anıt bittiğinde ise değişen, yalnız dil devrimi nedeniyle Türkçeleştirilen sözcükler değil, anıtın ana fikridir. Güven Anıtı’nda gene güvenlik güçlerine gönderme olmakla birlikte, anıt soyut –ulusal ve tarihsel bağlama gönderme yapmayan- figürlerle “korunma” refleksini yansıtmaktadır.” (Aydın vd. 2005)

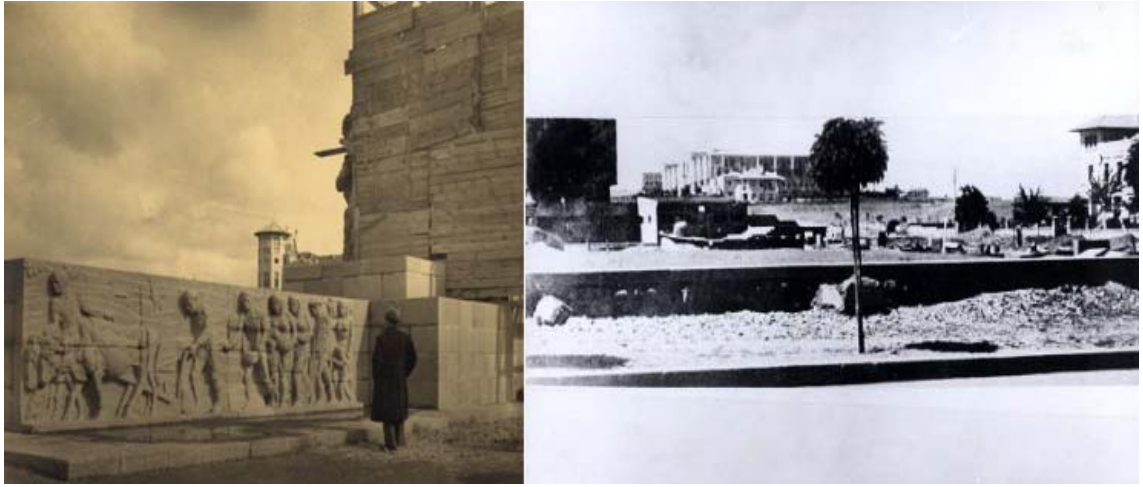
Kasım 1931’de Hanak’ın yaptığı ilk modeller incelendi ve birkaç değişiklik talebiyle kabul edildi; ancak çalışmalar beğeniyle karşılanırsa da anıtla ilgili resmi anlaşma uzun sayılacak bir süre sonra 7 Kasım 1932’de Viyana’da Holzmesiter ve dönemin Ankara Valisi Tandoğan arasında imzalanmıştır (Ertuna 2005). Ekim-Kasım 1932 aynı zamanda, Hanak’ın Ankara’da taş ocaklarını gezerek anıt için “Ankara taşı”nda karar kıldığı zamandır (Ertuna 2005).

“Hanak projeye dahil olduğunda 56 yaşındaydı ve ülkesinde tanınan ve saygı gören bir sanatçı olmasına rağmen, -uzun zamandır istediği üzere- bu çapta bir çalışmaya imza atmamıştı”; bunun içindir ki “yalnızca genç Cumhuriyet’in Ankara ile ilgili hedefleri değil, Hanak’ın bu anıtla gerçekleştirmek istedikleri de sınırsızdı” (Ertuna 2005). Hanak, pek çok değişiklik talebi ve müdahale olduğu halde azimle çalışmasına rağmen 1933 yılına girildiğinde tablo, yapılması gereken ödemelerin Hanak’ın eline geçmediği ve projeden kaynaklı borçlarının her geçen gün arttığı şeklindedir; Hanak 11 Ağustos 1933’te yazdığı notta bu durumdan şikayet etmektedir ve ödemelerini almak için projenin tamamlanacağı Ağustos 1934’ü beklemektedir (Ertuna 2005). Ancak sanatçı projenin tamamlanmasını göremeden, Aydın vd. (2005) ve Ertuna’ya göre (2005) 7 Ocak 1934’te hayatını kaybetmiştir.<sup>3</sup> Anıtın yapılması için o dönem vilayetlerden toplanan para, 1934 Ankara Belediyesi bütçesinin yaklaşık %12’siyken, bu toplam aynı yılda Bayazıt, Burdur, Erzincan, Gümüşhane, Muş ve Siirt Belediyeleri yıllık bütçesinin

<sup>3</sup> Bu tarih Ankara Enstitüsü Vakfı yayınlarında 6 Ocak 1934 olarak geçmektedir (Anonim 2004b).

üzerindedir; başka bir deyişle anıtın yapımı için ulusal çapta bir fedakarlık söz konusu olmuştur (Aydın vd. 2005, Ertuna 2005).

Ertuna'nın (2005), Krug'dan (1997) aktardığına göre; "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." Holzmeister'in görevlendirmesi ile Hanak'ın öğrencileri Franz Xaver Wirth, Adolf Treberer, Max Rieder, Hermann Treberer ve Roland Bohr, Türk taş ustaları ile birlikte anıtın arka yüzünde yer alacak rölyef dışındaki bölümleri tamamlamıştır (Anonim 2004b, Ertuna 2005). "Bronzdan yapılan heykellerin dökümü Avusturya'da, Viyana-Erdberg dökümhanesinde gerçekleştirilmiş, Mamak taşı kullanılan kaide üzerindeki kabartmalar Türkiye'de yapılmıştır." (Anonim 2004b). Anıtın ve parkın inşaa süreci Şekil 4.33'deki fotoğraflarda görülmektedir.



Şekil 4.33 Güven Anıtı inşaatı (Anonim 2010b)

28 Ekim 1934'te bu haliyle açılışı yapılan anıtın ilk misafirlerinden birisi de 1 Kasım 1934'te Atatürk olmuştur (Şekil 4.34) (Ertuna 2005)<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Aydın vd. (2005) anıtın bitiş tarihini 1 Kasım 1934 olarak belirtmektedir.



Şekil 4.34 Atatürk Güven Anıtı'nı ziyaret ederken (Ertuna 2005)

Anıt, “kaidesiyle birlikte dikey ve yatay blokların alternatifli kullanımıyla kuzey-güney doğrultusunda iki yönlü tasarlanmıştır.” (Anonim 2004b). “Anıtın kaidesi 37m. uzunluğunda, orta blok 8m., yan kanatlar 2m., bronz figürlerin boyu ise 6m.’dir.” (Anonim 2004b). Kompozisyonun bir yüzünde, ana bloktan ayrı olarak yerleştirilmiş Türkiye’nin geçmiş ve geleceğini temsil eden Yaşlı ve Genç Türk figürleri bulunur, altında Atatürk’ün “Türk, öğren, çalış, güven” sözü konumlandırılmıştır (Anonim 2004b). Hanak’ın müziğe ilgisi ve hep dev boyutlu müzisyen heykelleri yapmak istemesinden olsa gerek; eski ve yeni Türkiye’yi temsil eden bu yaşlı ve genç figürler birer müzisyen olarak düşünülmüştür, ancak ellerindeki stilize edilmiş çalgılar sopa ve silah olarak anlaşılmıştır (Anonim 2004b, Aydın vd. 2005). Alçak kabartmalarda ise “cepheye silah taşıyan Türk köylüsü, zaferin kazanılması sırasında cephe gerisinde çalışan sağlık ekibi, emniyet görevlilerinin halkın güvenliği yolundaki çabaları, Türkiye Cumhuriyeti’nin yeni oluşumu için öngörülen sanatçı, düşünür, çeşitli meslek kümeleri, demirci, madenci, çömlekçi gibi zanaatçılar gösterilmiştir.” (Anonim2004b).

Anıtın arka yüzündeki rölyef için Holzmesiter, Hanak’ın eski öğrencisi Joseph Thorak’tan yardım istemiştir ve bu rölyef de 1935 yılında tamamlanır (Anonim 2004b, Aydın vd. 2005, Ertuna 2005). Aydın vd. (2005) ve Ertuna’ya (2005) göre; Hannak anıtın bu yüzü için önce aile temasını, ardından gelen talepler ışığında “halkın koruyucusu gazi” temasını düşünmüş, bunları iki alternatif pozda kurgulamıştır: Yanındaki figürler sabit kalmak kaydıyla, birinci kurguda Atatürk yanındaki halkı saran

biçimde, ikincisinde ise İsa gibi kollarını iki yana açmış biçimde. Ertuna (2005), bu kurgular için şu yotumu yapar: “Koyu 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.” Hanak’ın bıraktığı alçı panoyla, Thorak’ın uyguladığı tasarım oldukça farklıdır (Aydın vd. 2005, Ertuna 2005). Thorak, “‘‘Halkını koruyucu ve yol gösteren deha olarak’’ betimlenmesi düşünülen Atatürk’ü bedenini örten bir pelerine sarılmış olarak, asık suratlı bir biçimde, ölçek olarak kendisinden daha küçük olan adaleli dört erkek figürünün arasında tasfir’’ etmiştir (Ertuna 2005).

Thorak, çalışmasında Atatürk’ün sağında yer verdiği iki erkek figürünü 1937 yılında Paris’te düzenlenen Dünya Fuarı’nda Alman Pavyonu’nda da “yoldaşlık” adıyla kullanmış ve bu dev boyutlu yüksek kabartmanın bir benzeri ile Hitler’in kişisel desteğini de alarak Üçüncü Reich’in resmi sanatçılarından birisi, 1933’te iktidara gelen Nasyonal Sosyalistlerin Nazi Almanya’sının en ünlü heykeltıraşı olmuştur (Aydın vd. 2005, Ertuna 2005). Thorak’ın tasarımının, kişisel siyasi tercihlerinin, deneyimlerinin etkisini taşıdığı aşık olmakla birlikte, yeni Cumhuriyet’in rejim olarak kişisel görüşlerine paralellik içerdiği sanrısında olması da muhtemeldir. Kozanoğlu’nun (1995) bildirdiğine göre; “bu heykeller daha o zaman Ar Dergisinin Mayıs 1937 tarihli 5. Sayısında” şu ifadelerle eleştirilmiştir: “Münih estetiğinin en hazin tecellilerinin toprağımızda kökleşmesini, havamıza karışmasını, güya inkılabımızı tercüme etmesini gönül hiç de istemezdi. (...) Bu teatral eser Ankara’nın ahenkli ufuklarında kötü bir nota gibi gözlerimizi hırpalıyor.” (Aydın vd. 2005).

Holzmeister’in projesinde öngördüğü Anıt’tan, Meclis’e uzanan ve şu an parçalı durumda olan protokol aksı, aynı zamanda yönetenlerin, yönetilenlerle iç içeliği vurgusunun da cisimleşmesidir. Yakın tarihte protokol yolunda yapılan protestolar nedeniyle bu arterin yaya geçişine kapatıldığı dönemler de olmuştur. “Ancak bugün bu yaya arteri trafiğe açıldığı gibi, Meclis ve Bakanlıklar arasından da Eskişehir karayolu geçmektedir” (Anonim 2004b).

Jansen planında park, yaklaşık 25000m<sup>2</sup>’lik bir alan kaplamaktadır (Anonim 2004b). Güvenpark, anıtın inşasının ardından, toplumsal bir mekan olarak Yeni Ankara’nın

görkemli bir odak noktası niteliği kazanmıştır. “Anıt okul gezilerinin başlıca duraklarından birisi olmuş, yaz gecelerinde gençler ellerinde gitar ve akordeonlarla Güvenpark’ta buluşmaya başlamıştı.” (Ertuna 2005). Hatta Aksan’ın (2001) bildirdiğine göre o yıllarda bu nezih halin korunabilmesi için “satıcıların sabah sekizden önce, bağırarak gürültü yapmamaları için Sıhhiye’deki demiryolu köprüsünden Kızılay tarafına geçmeleri yasaktı.” ve demiryolu köprüsü, eski ve yeni Ankara arasında salt idari olmayan, fakat aynı zamanda sosyolojik bir barikat halini almıştı (Ertuna 2005). Kızılay’ın 1952 yılında iş merkezi ilan edilmesi ile (Aydın vd. 2005, Ertuna 2005) değişen çehresine paralel olarak, “1957 Yücel-Uybadin imar planı kararları sonucu olarak, Güvenpark’ın çevresindeki yapı yoğunluğu ve kat yükseklikler daha da artmaya başladı.” (Ertuna 2005). “Anıt, çevresiyle olan oransal ilişkilerinin bozulması dolayısıyla yapıldığı yıllardaki görkemli etkisini yitirmiş durumdadır.” (Anonim 2004b). Güvenpark ve Güven Anıtı’nın “reklam panolarıyla, süs öğeleriyle ve sözde mekansal düzenlemelerle, simgesel önemi ve görsel algı olanakları ortadan” kaldırılmıştır (Anonim 2009b). Şekil 4.35’de anıtın geçmişten günümüze çevresiyle oransal ilişkilerindeki dönüşüm görülmektedir.



Şekil 4.35 Güven Anıtı'nın çevresiyle geçmişteki (Anonim 2010b) ve bugünkü oransal ilişkileri

Güvenpark içerisindeki bir diğer simgesel öge de, ne zaman ve kim tarafından yapıldığı bilinmeyen ve özel bir düzenleme ile (bitkisel, yapısal veya aydınlatma) öne çıkartılmadığı için bitkisel doku ve transit geçiş içinden çoğu kez gözden kaçan, sabit bir ağaç gövdesi üzerine işlenmiş ahşap heykeldir (Şekil 4.36).



Şekil 4.36 Güvenpark'ta ahşap heykel

“Yenişehir’de Kocatepe Camii ile Emek İşhanı’nın inşası, zamanında Sıhhiye’den itibaren görüntü egemenliğini kurmuş olan Güven Anıtı’nın anlam ve önemini, bütün çevresiyle değiştirmiş, sözü kamusal alanda anlam üretiminin yeni sahiplerine vermiştir.” (Aydın vd. 2005). Bu gelişmeler ışığında, alan 50’li yılların sonundan itibaren daha heterojen bir kitle ile buluşarak, “Kızılay Meydanı’yla birlikte başkaldırı hareketlerinin merkezi” olmuştur (Ertuna 2005).

70’li yılların ortalarında, Güvenpark’ın önemli bir bölümü otobüs durağı haline getirilmiş, daha sonra buna dolmuşlar eklenmiştir (Ertuna 2005), (Şekil 4.37).



Şekil 4.37 Güvenpark'ta dolmuş ve otobüs durağı yapılarak yeşilden kırılan alanlar

Atabaş'ın (1994) aktarımlarına göre; 80 öncesi Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilmiş, kent merkezinin bir kavşak değil, gerçek anlamda bir kamusal alan olmasını öngören yaya bölgeleri projeleri ise, darbe ile birlikte rafa kaldırılmıştır (Ertuna 2005). Bu şekilde trafik, ölçek ve işlev sorunlarıyla önemini yitirmiş Güvenpark'ın bu yaya bölgelerinin odağı olarak yeniden önem kazanma şansı da kaybolmuş, alan bir rant bölgesi olarak görülmeye devam etmiştir (Ertuna 2005). 1985 yılında Büyükşehir Belediyesi, "Güvenpark Yenileme Projesi" adı ile alanın altına otopark ve alışveriş merkezi, üzerinde ise anıtın yerini değiştirerek yerine saat kulesi öneren bir proje geliştirmiş, ancak toplanan 60000 imza ile bu durum engellenmiştir (Anonim 2004a, Aydın vd. 2005, Ertuna 2005). Aydın vd.'nin (2005), "imar, şehircilik, tarih ve insan-toplum ilişkilerindeki 'kaygısızlık ve kayıtsızlık' örnekleri" olarak tanımladıkları bu vb. öneriler dışında da alan fonksiyon erozyonlarına maruz kalmıştır. Şu an dolmuş, otobüs durakları ve metro girişleriyle parktan koparılmış alanlar düşüldüğünde geriye yaklaşık 20000 m<sup>2</sup>'lik bir alan kalmıştır.

Güvenpark'ın Milli Eğitim Bakanlığı'na bakan kuzey cephesindeki bir diğer olumsuz durum da çiçekçilerdir. Çiçekçilerin varlığı alana olumlu bir kimlik kazandırmakla birlikte, konumlanışları, fonksiyonlarla uyumlu bir tasarımın olmaması ve bakımsızlık parkın bu cephesini olumsuz etkilemektedir. Milli Eğitim Bakanlığı'nın çitleri ile çiçekçilerin işgaliyeleri arasında oluşmuş ve çoğu kez dolmuşlara transit ulaşım için yoğun kullanılan koridor, yaya dolaşımını sıkıştırmakta, Atatürk Bulvarı üzerinden üst geçitle alana gelen yığınların doğrudan parka erişimi veya yeterli toplanma alanı bulunmamaktadır. Bu karmaşada görsel estetik ve sanatsal değerler de önemsizleşmektedir (Şekil 4.38).



Şekil 4.38 Güvenpark çiçekçiler

“Kent parkları, buldukları bölgenin sosyal ve fiziksel özellikleri yanında yerel yönetimlerin politik ve siyasal bakış açılarına göre şekillenmektedir.” (Özdemir 2009). Ertuna (2005), 1989-1994 yıllarında Büyükşehir Belediye Başkanlığı görevini yürüten Murat Karayalçın'ı metro duraklarını projede öngörülen yerden alıp Kızılay'ın kalbine taşıması, metro inşaatı süresince şantiye binasını Güvenpark'a kurması ve inşaat sonrasında da mezbeleliğin devamına sebep olması üzerinden eleştirirken; yönetimi devralan ve halen Büyükşehir Belediye Başkanlığı görevini sürdüren İ. Melih Gökçek'in alana dair tutumunu da şu sözlerle eleştirmektedir: “Gökçek kaynakları Altınpark ve Sincan Harikalar Diyarı gibi yeni eğlence/dinlendirme parklarına



pompalarken, bir yandan parkları ayaklarına getirerek seçmenlerine vefa borcunu ödedi, diğer yandan da Ankara'nın Cumhuriyet'le özdeşleşmiş mekanlarını köhnemeye terk etti.” Nalbantoğlu ve Teber (2004), bildirimlerinde alanın son durumunu eleştirel bir gözle şöyle tanımlamaktadır:

“Cumhuriyet'in mekansal temsili bu açık alan artık tasarlandığı gibi algılanmamaktadır. Mevcut kent yönetimi benimsediği parçalı ideolojik kamusallık doğrultusunda alana yerleştirdiği cemaatsel güç ve hegemonya temsilleri ile bu erken Cumhuriyet sivil/resmi kamusal belleğini ortadan kaldırmaktadır. Metro istasyonu içindeki cami ile özellikle Cuma günleri kentin nötr, seküler, tarafsız bir düzlem olarak herkese aynı uzaklıkta olması gereken açık alanı bir baskı ve hegemonya aracına dönüşmektedir.”

Ertuna (2005) da bu görüşlere paralel olarak, İ. Melih Gökçek yönetiminde park ve anıtın geçirdiği ve geçirmekte olduğu süreci Planlama dergisinde eleştirel biçimde şöyle tariflemektedir:

“Bu süreçte Güvenlik Anıtı da Gökçek'in İslamcı-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 iç içe geçti, anıt tahrip edildi, üzerine spreyle boyayla yazılar yazıldı.”

Ertuna (2005) anıtın önemini şöyle vurgulamaktadır; “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”.

#### **4.1.7 MEB Binası (Başöğretmen Atatürk Anıtı) – Toprak Mahsulleri Ofisi Köşesi (Hasat Sonu Heykeli)**

Bakanlıklar Sitesi'nin, genel planlaması ve bir çok yapının tasarımı Clemens Holzmeister'a aittir; sitenin Hükümet Kartiyesi üzerinde bulunan ve en son yapılan yapısı olarak Milli Eğitim Bakanlığı binası 1962-1967 yıllarında gerçekleştirilmiştir; “Y. Sanlı, Y. Tuncer, ve V. Özsan'ın tasarımı olan yapı gerek daha yüksek olan

kütlesi, gerekse tasarım anlayışı açısından Bakanlıklar Sitesi'ndeki diğer yapılardan oldukça farklıdır. Milli Eğitim Bakanlığı'nın yapım yerinin seçilmesi kararı sonucu Güven Parkı küçülmüş ve Ankara'nın en önemli yerinde büyük ölçüde yeşil alan yitirilmiştir (Anonim 2004b).

Tankut Ökmen'in gerçekleştirdiği Başöğretmen Atatürk Anıtı, Milli Eğitim Bakanlığı binasının ön ve arkasında bulunan iki bölümden oluşur; 24 Kasım 1983 Öğretmenler Günü'nde açılışı yapılmıştır (Anonim 2004b). Anıtın Atatürk Bulvarı üzerinde girişte yer alan birinci kısmı, tanımlı küçük bir meydan içerisinde basamaklı ve yükseltilmiş bir kaide üzerinde bulunur. Bronzdan yapılmış çalışmada, açık bir kitap önünde, elinde meşale tutan Atatürk ve gençler tasvir edilmiş, kitabın sol sayfasında Atatürk'ün "Öğretmenler yeni nesil sizlerin eseriniz olacaktır" sözlerine yer verilmiştir (Anonim 2004b). Bina cephesinde ise heykele fon oluşturacak biçimde Atatürk'ün gençliğe hitabesi yer almaktadır. Bu alan, 2003 yılında başlanan Kızılay-Çayyolu mevkilerini birleştirmesi hedeflenen Metro 2. Aşama inşaatı çalışmaları nedeniyle kapatılmıştır. Kazı ve inşaat çalışmaları ardından buradaki küçük meydan için öngörülen akıbet bilinmemektedir (Şekil 4.39).



Şekil 4.39 Başöğretmen Atatürk Anıtı MEB Binası Atatürk Bulvarı Cephesi

Binanın arkasında yer alan ikinci kısımda ise, dikdörtgenin bir yanında çeşitli Türk aydınları, diğer yanında çocuklar olan kabartmalara yer verilmiş; ana kütlede Atatürk'e çiçek veren bir çocuk tasviri, heykel kütesinin ortasındaki Atatürk silueti şeklindeki oyukla tanımlanmıştır; böylelikle Atatürk'e çiçek sunan çocuğun onun yolunda ve izinde olacağı ifade edilmiştir (Anonim 2004b), (Şekil 4.40).



Şekil 4.40 Başöğretmen Atatürk Anıtı MEB Binası Vekaletler Cephesi

Hasat Sonu Heykeli ise, Güven Park'a yerleşmiş otobüs ve dolmuş duraklarının keşmekeşi, alanın koşturmacası içinde çoğu kentlinin gözden kaçırdığı bir kentsel değer/detay olarak varlığını korumaktadır. Burhan Alkar tarafından yapılan mermer kaide üzerindeki bronz heykel kümesi, çiftçi ailesinin hasat sonunda dinlenmesini tasfir eder; Toprak Mahsulleri Ofisi binasının Kumrular Sokak ile kesiştiği köşeye 1 Eylül

1998 yılında dikilmiş heykelin çevre düzenlemesi o dönem Dr. olan Prof. Dr. Yüksel Öztan'a aittir (Anonim 2004b), (Şekil 4.41).



Şekil 4.41 Hasat Sonu Heykeli

#### 4.1.8 Kumrular Sokak

Güvenpark'la ilişki içerisinde, Ankara'nın belki de en yeşil sokaklarından birisi olarak varlığını sürdüren sokak, iki tarafı yaşlı çınar ağaçları ile bir çeşit bitkisel tüneli andırır ve ismini bu ağaçlara yuva yaparak burayı mesken edinmiş kumrulardan alır (Şenyapılı 2004). Günümüzde tescilli çınar ağaçları varlığını korumakla birlikte, sokağa ismini veren kumrular burayı terk etmiştir; kumruların terk-i diyarını Ankara'nın yaşadığı yoğun hava kirliliği dönemlerine (25 Aralık 1986'da yoğun hava kirliliği nedeniyle verilen "Ölüm Alarmı" gibi) bağlayanlar da vardır (Anonim 2004a, Şenyapılı 2004). Zeynep Ankara (2002), "Kumrular Sokağı" isimli öyküsünde sokağın dönüşümüne dair

şu cümlelere yer verir: “Kumrular Sokağı’nı Kumrular Sokağı yapan, ağaçlar, kuşlar ve insanlarıydı. Önce kumrular terk etti sokağı, sonra ben.”. “Kumrular Sokak, Kızılay’daki” önerilmiş “yaya bölgeleri içerisinde tarihi yapı barındıran tek sokaktır.” (Oruçkaptan 1990).

Sokağın ve ilişkili bazı sokakların, Büyükşehir Belediyesi tarafından açılan ihale sonucu, 1986’da Yalçın-Beate Oğuz tarafından hazırlanan Ankara Kızılay Çevre Düzeni ve Yaya Bölgeleri projesinde yayalaştırılması önerilmektedir, ancak uygulanmamış; bunun yerine “1988 yılında yapılan bir düzenlemeyle kaldırımlardan bir kısım alınarak otopark yerleri yapılmıştır. 1990 Yılında da Büyükşehir Belediyesi bu otopark ceplerine parkmetreler koymuştur.” (Oruçkaptan 1990). Kumrular Sokak, bugün Güven Park’taki dolmuş durakları için çıkış yolu ve hazırlanmış ceplerle fiili otopark işlevi yapmaktadır. Araçların bu çizgi üzerindeki duran ve hareket eden dominant etkisi, sokağı çalışma alanındaki pek çok bölge gibi “yaşayan/yaşanılan” bir yerden “içinden geçilen” bir yere dönüştürmüş ve dönüştürmektedir. Diğer yandan, çınarların sunduğu bitkisel tünel formundaki görsel etkinin varlığını sürdürmesi, alanın bir çeşit alle olarak yeniden ele alınmasına olanak sağlayan bir olumluluk olarak değerlendirilmelidir. Ateş (1990), alanda Oğuz’un projesinin uygulanmasını önermiştir (Oruçkaptan 1990). TMMOB Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası Ankara Şubeleri’nin alana dair hazırladığı çalışmada da sokakta taşıt trafiğini tek şeride düşürüp, taşıt hızını azaltacak önlemlerle yaya öncelikli yeni bir düzenlemeye gidilmesi önerilmektedir (Anonim 2004a).

#### **4.1.9 Akay Kavşağı – Atatürk Meydanı**

Akay kavşağının yapım süreci, fikir aşamasından, uygulama aşaması ve sonrasına kadar tartışma ve polemiklerle doludur.

“Akay-TBMM Kavşağı için önerilen ilk proje, Metro 2 hattının aşağıdan geçeceği düşünülerek üç katlı tasarlanmıştı. Proje, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından çevrede TBMM binası, İçişleri Bakanlığı, Orman Bakanlığı binalarının silüet ve görünümünü engellemesi nedeniyle reddedilmiştir. 22 Nisan 1998 günü kavşak inşaatının başlayacağı öğrenilince, 1 Mayıs 1998 günü Mimarlar Odası Ankara Şubesi’nin idare mahkemesine dava açmasıyla, 3 Kasım 1998’de yürütmeyi durdurma kararı verildi. Büyükşehir Belediyesi bu karara itiraz ederken, Çankaya Belediyesi de dava açmıştı. Davalar birleştirilerek yürütmeyi

durdurma yönünde tekrar karar alındı. Ancak Büyükşehir Belediyesi, inşaatı hızla devam ettirdi.” (Aydın vd. 2005).

Kavşak 2000 yılında iki etap olarak hizmete açılmıştır (Anonim 2009a). Kızılay merkezdeki “alternatifsiz yol” nedeniyle, Akay Kavşağı 23 Nisan 2001’de üzerindeki çevre düzenlemesi ile tamamen açıldığı ilk dönemden bu yana merkezde hedeflenen trafik akışkanlığını yaratmaya da hizmet etmemiştir. Başlarda kavşağın sağladığı geçici rahatlığın yeni araçları alana çekmesi sonucu Kızılay merkezdeki yığılma artmış ve kavşağın kendisine kadar ulaşmıştır. Özellikle mesai başlangıç ve bitiş saatlerinde eskiden kavşağın üzerinde bekleyen araçlar, şimdi altında bekler duruma gelmiştir.

İ. Melih Gökçek, 2009 yılında gündeme gelen “kavşağın kapatılması” tartışmaları sürecinde geçmiş dava süreçlerini şu şekilde aktarmaktadır:

“Bu dava uzun seneler sürdü. Biz Akay Kavşağı’nı bitirdikten uzun bir süre sonra dava neticelendirildi. Davanın neticesinde plan iptali oldu. Plan iptalinin gerekçesi de 1/2000’lik plan yapma yetkisinin Büyükşehir Belediyesi’nde olmamasıydı. Biliyorsunuz 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu çıktıktan sonra bu yetki de bize geçti.

2007 yılında Büyükşehir Belediye Kanunu’na dayanarak Akay Kavşağı’nın planlarını yeniledik. Bu planlamayı yaptıktan sonra Çankaya Belediyesi tekrar Akay Kavşağı’nın iptali konusunda bir dava açtı. O dava da geçtiğimiz günlerde neticelendirildi, bize de 1 Temmuz itibariyle tebliğ edildi.” (Anonim 2009a).

Bu ifadelerin satır aralarında ilgi çekici noktalar saklıdır. Belli ki, Belediye varolan Ulaşım Planı dışında bir çözüme gitmiş ve o dönem itibariyle kendi yetki alanının dışında ve aleyhteki dava kararlarına rağmen bir iş yapmıştır. Mahkeme tarafından tespit edilen bu durum Belediye’yi sıkıştırmış ancak paralel görüşlü siyasal iktidarın çıkardığı yasa imdada yetişmiş, Belediye’yi bu çıkmazdan kurtarmıştır. Başka bir ifadeyle; Akay Kavşağı işi başından yanlış başlamış, plansız uygulanmış, sonra planlama Akay’a uydurulmaya çalışılmıştır.

Daha sonra Çankaya Belediyesi’nin açtığı ikinci dava 7 Haziran 2007 tarihinde açılmıştır (Anonim 2009a). Bu dava sonucu da Büyükşehir Belediyesi aleyhine sonuçlanmıştır. Dava sonucunun ardından, Büyükşehir Belediyesi kent çapında ilan panolarına (300 pano ve 150 billboard (Anonim 2009b)) büyük ebatlarda siyah zemin

üzerine büyük beyaz harflerle hazırlanmış “Çankaya Belediyesi’nin müracaatı üzerine Akay Kavşağı planı 3. İdare Mahkemesi kararı ile iptal edilmiştir. 31 Temmuz saat 24:00’den itibaren altgeçitler trafiğe kapatılacaktır. Vatandaşlarımızın sıkıntı çekmemesi için 31 Temmuz’dan itibaren kendilerine yeni güzergahlar belirlemelerini önemle duyururuz. Halkımızın büyük bir mağduriyet içerisine gireceğini biliyoruz. Ancak Çankaya Belediyesi’nin aldıracağı iptal kararını yasal olarak uygulamak zorunda olduğumuz için halkımızdan özür dileriz – Ankara Büyükşehir Belediyesi” vb. içerikli ilanlar vermiştir. Belediye, Büyükşehir Ankara yayınında Kızılay merkezde taksici, simitçi, piyango bayisi vb. mesleklerden kullanıcıların görüşlerine yer vermiş; bu kullanıcılar ortak görüş olarak “işlerinin olumsuz etkileneceğini” ifade etmişlerdir (Anonim 2009a). TMMOB Şehir Plancıları Odası web sitesi haber arşivinde tümü video olarak yer alan, TRT 2’de 20 Temmuz 2009 tarihinde yayınlanmış “İşin Doğrusu” programında İ. Melih Gökçek ve TMMOB Şehir Plancıları Odası Doç. Dr. H. Tarık Şengül karşılıklı olarak konu üzerine fikirlerini dile getirmiştir ([http://www.spo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=944&tipi=43&sube=0](http://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=944&tipi=43&sube=0), 2009a). Verilen ilanlardaki içerikle paralel olarak, programda İ. Melih Gökçek kararın “imar planı iptali kararı” olduğunu belirtmiştir. Başka bir ifadeyle; ilan panoları aracılığı ile duyurulan “kapatma kararı” mahkemenin değil Büyükşehir Belediye Meclisi’nin tasarrufudur. TMMOB Şehir Plancıları Odası’nın konuya dair yaptığı basın toplantısında Oda adına Genel Başkan Tarık Şengül Belediye Meclisi’nin bu kararının uygulanması halinde ““çalışan bir yerin çalışamaz hale getirilmesinden” dolayı yeni bir hukuksuzluk doğacağını ifade” ederek; karara dair tepkilerini şu cümlelerle dile getirmektedir:

“Eğer Gökçek, kavşağı trafiğe kapatırsa hakkında suç duyurusunda bulunacağız. Mahkeme kararına göre, ya plan öncesi haline döneceksiniz ya da yeni bir plan yapacaksınız. Ancak Gökçek, ne eski haline dönüyor, ne de yeni bir plan ortaya koyuyor. Kavşağı trafiğe kapatacağını söyleyerek çözümsüzlük kararı aldı.” (Anonim 2009b).

Bu süreçte Ankara Büyükşehir Belediye Meclisi için alternatif bir “Karar Taslağı” da hazırlanmış ve kamuoyu ile paylaşılmıştır. TMMOB Şehir Plancıları Odası’nın hazırladığı ve bazı siyasi partilerin Ankara İl Başkanlıkları’na hitapla yayınlanmış bildirimlerine ek karar örneği şu şekildedir:

## “ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE MECLİSİ KARAR TASLAĞI

Ankara 3. İdare Mahkemesi'nin 05/12/96 tarih ve 1996/1425 sayılı, Ankara 2. İdare Mahkemesi 26/03/1998 tarih ve 1998/317 sayılı, Ankara 4. İdare Mahkemesi 01/04/2003 tarihli ve 2003/378 sayılı kararları ile, Ankara 3. İdare Mahkemesi 09/03/2009 tarihi ve 2009/249 sayılı kararı dikkate alınarak, Akay Katlı Kavşağı'nı da içine alacak biçimde, kent ana arterlerine yönelik kapsamlı bir planlama çalışmasının başlatılmasına karar verilmiştir.” ([www.spo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=949&tipi=3&sube=0](http://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=949&tipi=3&sube=0), 2009b).

Hürriyet gazetesinin 29 Temmuz 2009 tarihiyle yayınladığı Deniz Gürel'in haberine göre; bir vatandaşın açtığı dava sonucu “Ankara 12. İdare Mahkemesi, Başkan Melih Gökçek'in Belediye Meclisi'nde aldırıldığı Akay Kavşağı'nın beton bariyerlerle kapatılması kararının yürütmesini” durdurmuştur; İ. Melih Gökçek'in de karara çok sevindiği beyan ettiği belirtilen haberde karardan şu alıntıya yer verilmiştir:

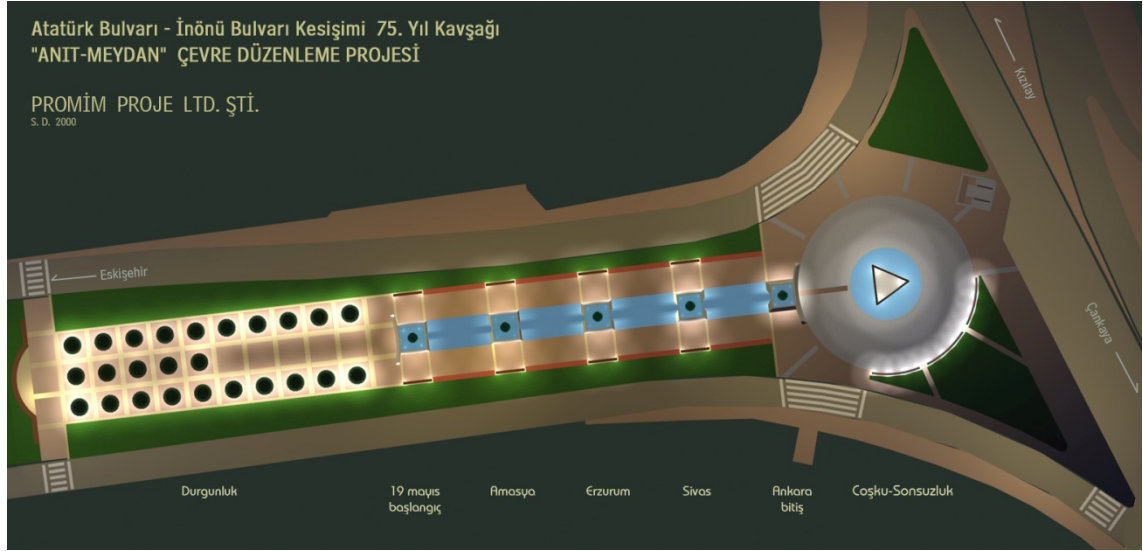
"Dava dilekçesi ve eklerinin incelenmesinden, dava konusu işlemin her an uygulanabilecek nitelikte olması ve dava açıldıktan sonra mahkemece yapılacak usulü işlemler için tanıdığı süre gözönüne alındığında, işlemin uygulanması halinde telafisi güç zararlar doğurabileceği anlaşıldığından, olayın niteliği ve davanın durumuna göre, davalı idarenin birinci savunması alınıp yeniden bir karar verilinceye kadar teminat alınmaksızın dava konusu işlemin yürütülmesi durdurulmasına oy birliğiyle karar verildi." ([www.hurriyet.com.tr/ankara/12167118.asp](http://www.hurriyet.com.tr/ankara/12167118.asp), 2009).

Tüm süreç boyunca açılmış davalar İ. Melih Gökçek yönetimindeki Ankara Büyükşehir Belediyesi aleyhine sonuçlanmıştır. Süreç sonunda gelinen noktada, İ. Melih Gökçek kendi yönetimindeki Belediye Meclisi'nin aldığı kararın aleyhine bir mahkeme kararına “sevinmiştir”. Aynı haberde, İ. Melih Gökçek esas dava kararının iptali için Danıştay'a müracaat ettiklerini de ifade etmektedir ([www.hurriyet.com.tr/ankara/12167118.asp](http://www.hurriyet.com.tr/ankara/12167118.asp), 2009). Ankara Büyükşehir Belediyesi yönetimi, dört mahkeme kararına ve kamu yönetimindeki devamlılık ilkesi gereği halen yürürlükte olan 1994'te hazırlanmış Ulaşım Ana Planı'na rağmen; yeni bir planlama yerine plansızlıkta ısrar noktasındadır. Akay Kavşağı'nın Ankara kent merkezinin dönüşümündeki olumsuz rolü devam etmektedir.

Güven Anıtı'ndan, Meclis Girişi'ne kadar Hükümet Kartiyesi içerisinde önerilmiş aksın, İçişleri Bakanlığı binası ve Eskişehir Yolu'nun gelişmesi ile kaybettiği sürekliliği kavşağın tasarım ve pozisyonu ile bir darbe daha almıştır. Alana dair tek olumluluk olarak görülebilecek kavşak üzerindeki Atatürk Meydanı düzenlemesi, Promim Çevre



Düzenleme Kentsel Tasarım Ltd. Şti. firması tarafından Peyzaj Mimarı Selami Demiralp önderliğindeki ekiple 2000-2001 yılları arasında projelendirilmiştir (Şekil 4.42).



Şekil 4.42 Akay Kavşağı "Anıt Meydan" Çevre Düzenleme Projesi (Demiralp 2010)

Proje kapsamında konsept olarak Osmanlı'nın duraklamasından Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasına kadar geçen milli mücadele süreci işlenmiştir. Ok formundaki lineer plan görüntüsü üzerinde kronolojik olarak soyut imgelerle ifadelendirilen tarihçe, yazılarla da desteklenerek finalde bir meydan ortasına konumlandırılmış üçgen prizma formunda bir su perdesi ile tamamlanmaktadır. Plan yerleşiminde "ok"un ucunu oluşturan bu üçgen form, "yaşam-ölüm-yeniden doğuş"u simgelemekte ve Atatürk Bulvarı Karşısında meydanın tamamlayıcı olarak tasarlanmış açık ve yeşil alandaki Türk Bayrağı'nı göstermektedir. Proje kurgusuna dair konsept eskizleri EK 4'de verilmiştir. Alan'dan Atatürk Bulvarı karşısına yaya geçişi için bir alt geçit bulunmaktadır.

Demiralp (2010), Besa İnşaat tarafından yapılan "uygulama aşamasında projeye milimetre ölçüsünde sadık" kalındığını yalnız belediyeden para alınamadığı için "anıtın ışıklandırmasını (senkronize renk geçişi)" yapmadıklarını ifade eder ve bunun nedenini "amaçları 'güzel bir şey yapalım, tünelden gelen eleştirileri bertaraf edelim' idi"

şeklinde ortaya koyar. Demiralp (2010), uygulama ve isimlendirme sürecini şöyle anlatır:

“Uygulaması bitene kadar İ.Melih Gökçek ne olacağını bilmiyordu. Açılıştan sonra gelen olumlu tepkilerle ciddi sahiplendi. Ayrıca projeye "Parlamento Meydanı" veya "TBMM Meydanı" isimlerini vermiştim ama İ. Melih Gökçek açılış öncesi "Atatürk Meydanı" yaptı.”

Alanın güncel durumu Şekil 4.43’de verilmiştir.



Şekil 4.43 Akay Kavşağı üzerinde Atatürk Meydanı

Demiralp’in (2010) bildirdiğine göre proje Türkiye’de ilk defa yurtdışı uluslararası dergilerden yayınlanmıştır; “bunlardan biri İtalyan L’arca (2001), diğeri Alman Topos (2002) dergileri”dir. Proje ayrıca, 4. European Biennial On Landscape – Barcelona’da bildiri ve sergi sunumlarına çıkmış, Roza Barba – European Landscape Price için ödül adayı olarak gösterilmiştir (Kasım 2003 ve Mart 2006) (Demiralp 2010). Bu başarılarla beraber, 2009 yılında TMMOB Peyzaj Mimarları Odası tarafından düzenlenen “Ulusal Peyzaj Mimarlığı Ödülü” kapsamında Yaya Alanları ve Meydanlar konulu yarışmada seçici kurul tarafından “yaya alanı veya meydan kategorisine girmediğinden değerlendirmeye alınmamıştır.” (Demiralp 2010).

Alan üzerindeki bu tasarım, kavşak çözümünün yapısı nedeniyle Hükümet Kartiyesi'ndeki aksın bütünlüğünü sağlamamakla birlikte, bulvar üstü yaya dolaşımının sürekliliği açısından olumlu etki yapmıştır. Ancak kavşağı estetize eden Atatürk Meydanı tasarımının bütün olumluluklarına rağmen, kavşak çözümünü de içine alan bir bütün olarak bakıldığında, bir Kentsel Tasarım Projesi olarak Akay Kavşağı projesi getirdiği yasal ve çağcıl olmayan çözüm ve sonuçları itibariyle halen tartışılmakta ve ilgili yasal süreçler de sürmektedir. Bu süreçte üzerindeki Atatürk Meydanı da eleştirilerden nasibini almaktadır. Korat (2006), Kavşak üzerindeki Atatürk Meydanı tasarımının simgesel ögesi olan üçgen piramit formu su perdesini “tuhaf ve “modern” su şırıldağı” olarak tanımlayarak, şu cümlelerle eleştiri konusu yapmaktadır: “Ankara'nın yaya yürüyüş alanı içindeki tek heykeli, idam sehpasını akla getiren ve tam da Meclis'in önüne manidar şekilde konulan bu geometrik küttedir. Buraya tek anıt yakışabilirdi: Sıhhiye'deki Hitit Anıtı.” Demiralp (2010) ise, kavşak çözümüne dair eleştirel tutumunu saklı tutarak, Atatürk Meydanı'na gelen eleştirilere dair görüşünü “projeyi beğenen de var, beğenmeyen de, önemli olan beğenenlerin çoğunlukta olması” sözleriyle ifade etmektedir.

#### **4.2 Bir Hayal Kırıklığı: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Kent Düşleri 4 – Kızılay Kent Meydanı ve Çevresi Kentsel Tasarım Ulusal Öğrenci Proje Fikir Yarışması**

Alana dair ilgili branş öğrenci ve yeni mezunlarında farkındalık ve duyarlılık yaratmak adına olumlu bir girişim olarak TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi önderliğinde, TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Ankara Şubesi ve TMMOB Çevre Mühendisleri Odası “Kent Düşleri” projesi kapsamında bir öğrenci yarışması düzenlemiştir. Lisans ve Yüksek Lisans öğrencilerine yönelik iki farklı kategoride açılmış olan yarışma 25 Eylül 2009 teslim tarihi itibariyle sonlanmıştır. Yarışma jürisi şu isimlerden oluşmaktadır: Cüneyt Elker (Jüri Başkanı), Ela Babalık, Erdoğan Balcıoğlu, Bülent Batuman, Nuray Bayraktar, Cana Bilsel, Namık Erkal, Oktan Nalbantoğlu, Erhan Öncü, Fatih Söyler, Sedvan Teber, Ayşegül Tokol, Ethem Torunoğlu. Yarışma sonrasında TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi'nin yayınladığı Jüri Raporu'na göre, yarışmaya katılan “lisans kategorisinden 12 proje, yüksek lisans kategorisinden 3 proje olmak üzere 15 proje” Ethem Torunoğlu'nun

katılmadığı jüri tarafından, 01 Ekim 2009 tarihinde değerlendirilmiş; “lisans kategorisinden 5 (ikisi Jüri Özel Ödülü), yüksek lisans kategorisinden 1 (Jüri Özel Ödülü) olmak üzere toplam 6 proje ödüle layık bulunmuştur ([www.mimarlarodasiankara.org/dosya/juriraporu.pdf](http://www.mimarlarodasiankara.org/dosya/juriraporu.pdf), 2009).

Kurum tarafından henüz resmi yayına alınmadığı için buraya alınamayan katılımcı projeler, yarışma kollojumunda ve “Yeni Bir Kızılay Düşünüyorum” forumunda sergilenmiştir.

TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Jüri Raporu’nda yarışma amacını şu maddelerle ifade etmektedir:

“Ankara kentinde toplumsallaşmanın en özel ve en etkili mekanı olan kent meydanlarına yönelik alternatif önermelerin fikri boyutta geliştirilmesi,

Farklı disiplinlerden öğrencilerinin kentin toplumsal etkinlik alanları olan kent meydanlarına ilişkin fikir üretmelerinin teşvik edilmesi,

Kentin tüm aktörlerinin kente yönelik oluşturulacak fikri projelerde ortak katılımının sağlanması,

Yarışma açılacak alanın dönüşümü ve kent meydanı olarak kullanımı için kamuoyu oluşturulması,

Yarışma açılacak alanın kent meydanı olarak kullanımını canlandırarak potansiyeller ile ele alınarak kurgulanması (mevcut ve öneri yaya sokakları, yarışmacılar tarafından önerilecek yaya sokakları, Güvenpark, Saraçoğlu Mahallesi v.b )” ([www.mimarlarodasiankara.org/dosya/juriraporu.pdf](http://www.mimarlarodasiankara.org/dosya/juriraporu.pdf), 2009).

Yarışmayı “hayal kırıklığı” haline getiren, katılım düşüklüğünden çok katılan projelerdeki ortalamanın beklenen seviyenin altında oluşudur. Neredeyse tüm projelerde yaya dolaşımının özgürlüğüne dair göndermeler varsa da; pek çok projede bu özgürlüğü yaratacak çözüm olarak, tüm Kızılay Meydanı’nın kotunu değiştiren üst-alt geçitler tasarlanmış, pek çoğunda tarihi değerler Güven Anıtı, hükümet kartiyesi gibi) göz ardı edilmiş, yok sayılmıştır. Bu durum, sadece ilgili branşlardaki lisans öğrencilerimizin çok temel kavramlar noktasındaki zayıflıklarına değil, fakat aynı zamanda branş eğitimlerimizdeki eksikliklere de işaret etmektedir. Profesyonel yaşama katılmış/katılmak üzere, artık meslektaş sıfatını resmen almış ve akademik alanda

çalışma üretmeye adım atmış olan yüksek lisans öğrencilerinin kategorisinden sadece 3 katılım olması genel toplumsal duyarsızlığın maalesef mesleki/bilimsel bir uzantısı olarak yorumlanmalıdır. Jürinin bu kategoride ilk üç belirleyememiş olması ve bundan imtina ederek sadece bir Jüri Özel Ödülü vermesi de, mezunlarımızın eğitim seviyesi üzerine belki de yeniden düşünmeyi gerektirmelidir. Ödül alan toplam 6 projeden sadece lisans kategorisinde Jüri Özel Ödülü alan bir projenin Ankara'lı bir öğrenci tarafından hazırlanmış olması, ancak ödül alan diğer bütün projelerin İstanbul ve bir tanesinin de İzmir'den katılmış olması da ayrıca dikkat çekilmesi gereken bir konu olarak düşünülmelidir.

Sonuç olarak, çok olumlu bir girişim ardında özelde ilgili branşların akademik kadrolarına yönelik pek çok ders bırakarak, maalesef hedefine ulaşmadan sonlanmıştır.

### **4.3 Çalışma Alanı Varolan Durumuna Dair Etüd ve Grafik Analizler**

Çalışma alanı varolan durumuna dair yapılan etüd ve analizlerin büyük halleri EK 5'te verilmiştir.

#### **4.3.1 Çalışma alanı yakın çevre ilişkileri**

Alan kendisini de var eden ve Cumhuriyet'le birlikte oluşan kentin iki ana arterinin kesişimi üzerinde konumlanmıştır. Çevre ilişkileri etüdü, bu ana arterler üzerinde yoğunlaştırılmıştır. Atatürk Bulvarı üzerinde, Ulus – Atakule (Çankaya) arasına; Ziya Gökalp ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı üzerinde ise, Dikimevi – Tandoğan arasına odaklanılmıştır. Bununla birlikte kitlesel yeşilin oluşturduğu lekeler ve ana arter üzerinde olmamakla birlikte, gerek yeşil doku, gerekse mekansal süreklilik açısından çalışma alanı ile ilişki arz eden odaklar da etüde dahil edilmiştir. Alanla ilişki içerisindeki pek çok tarihi unsurla birlikte, kentsel simgeler yer almakta ve çalışma alanı bunların merkez odağında yer almaktadır (Şekil 4.44).



Şekil 4.44 Çalışma alanı yakın çevre ilişkileri

### 4.3.2 Motorlu taşıt dolaşımı

Alan içi ve yakın çevresi motorlu taşıt dolaşımı etüdünde, ana arterler üzerindeki trafiğin hızlandırılması sonucu Kızılay merkezin özellikle mesai giriş ve çıkış saatlerinde kronik tıkanıklıklar yaşadığı görülmüştür. Atatürk Bulvarı boyunca yer üstü toplu taşıma durakları yer yer konforsuz durumdadır. Toplu taşıma özel bir hat bulunmaması ve trafiğin hızlandırılmış olması, trafiğin arttığı saatlerde tıkanıklığa katkı sunmaktadır. Bununla birlikte son bir uygulama ile bulvar üzerinde taksiler için de cepler getirilmiştir.

Alan içerisine şahsi araçla giriş yapan kesimin yoğunluklu olarak işinin olduğu yapı önünü park alanı olarak tercih ettiği ve bir kullanıcı alışkanlığı olarak alanla ilişki içerisinde ve yürüyüş mesafesinde olan otoparkları kullanmaktan çoğu kez imtina ettiği görülmüştür. Pek çok ara sokak kaldırımı fiili araç işgali altındadır. Kumrular Sokak'ta yapılan düzenleme ile bu sokakta kaldırım kenarı otopark olarak düzenlenmiş, bu

durum sadece yaya alanını daraltmakla kalmamış, fakat aynı zamanda sokak trafiğine de ek yük yaratmıştır.

Trafik hızının artırılmış ve Kızılay merkez kavşakta sola dönüşlerin yasaklanmış olması gereği ve sonucu olarak, çalışma alanı içerisindeki neredeyse tüm sokaklar tek yönlüdür. Araçla yakın noktalara ulaşım için yön değişikliği ihtiyacı veya olası yanlış yöne dönüşler uzun mesafeler kat etmeyi gerektirmektedir. Bu durum, özelde aşağıda detaylandırılan sokaklar üzerinde aşırı yüklenme yaratmaktadır:

- Kocatepe Cami yanındaki katlı otoparkın giriş ve çıkışını ana arterlere bağlayan ve üzerinde kafe, bar, restoran, sinema, eğitim kurumları tarzı kullanımların yoğun olduğu sokaklar (Selanik Caddesi Mithatpaşa Caddesi güneyinde kalan kısmı, Hatay Sokak ve Bayındır-2 Sokak Ziya Gökalp Bulvarı güneyinde kalan kısmı)
- Güvenpark'taki yeşilden çalınmış toplu taşıma durakları nedeniyle özelde Kumrular Sokak ve Milli Müdafâ Caddesi,
- Kızılay'dan Maltepe yönüne ilerlerken alternatif dönüş olmadığı için ilişki içerisinde Menekşe-1 Sokak, İhlamur Sokak ve İzmir Caddesi

Etüd görselinde gösterilenlerin dışında, sokak aralarında, bina altları ve bahçelerinde bulunan küçük otoparklar da bulunmaktadır, ancak gerek konumları gerek kapasiteleri itibariyle yeterli olmayan bu otoparklar, temelde Kızılay Meydan'a trafik çekmektedirler. Alan çevresinde "O1" ve "O2" olarak kodlanmış çok katlı otoparkların kullanıldığı koşullarda olumlu etki vaat ettiği gözlenmiştir. Bu otoparklar, Kızılay kavşak merkez alındığında, 0,85km yarıçaplı çemberin içerisinde yer almaktadır. Otoparklardan en uzağı, yürüyüş rotası göz önünde bulundurularak, Kızılay merkez'e 1km'den daha yakın (yaklaşık 0,90km) ve ortalama 15dk.'lık yürüyüş mesafesi içerisinde yer almaktadır. Bir olumluluk olarak değerlendirilen bu durum ışığında çalışma alanındaki pek çok sokağın yayalaştırma imkanı tespit edilmiştir.







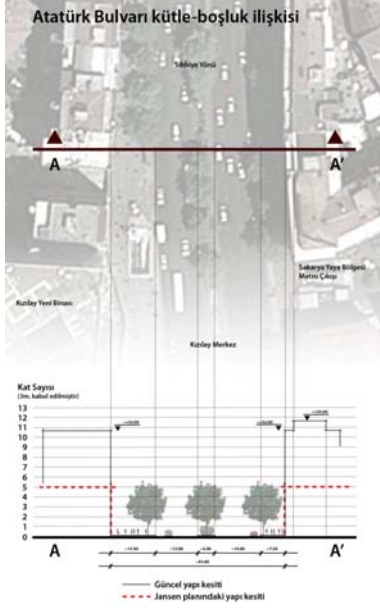
Şekil 4.46 Üst geçit ayağında fonksiyonu belirsiz, hiçbir yere ulaşmayan rampa

Etüd çalışması kapsamında yapılan gözlemlerde, üst geçitlerde gece kullanımında güvensiz ortam oluşturacak biçimde ışıklandırma sorunları olduğu, geçit altlarının da bakımsız ve güvensiz ortamlar yarattığı görülmüştür. Sadece 2 üst geçitte bulunan yürüyen merdivenler ise çoğu kez kullanım dışıdır. Üst geçit ayakları normal yaya geçişini engelleyecek şekilde çoğunlukla sokak içlerine doğru uzanmış ve kaldırımlar üzerinde konumlandırılmıştır. Güvensiz ve kirli alanlar yaratan bu ayaklara yer yer ticari büfe vb. kullanımlar yerleştirilerek neden olunmuş birikme ve daraltmalarla, yaya dolaşımını daha da olumsuz duruma sürüklenmiştir.

Güvenpark'ın Atatürk Bulvarı üzerindeki kısmında oluşturulmuş yeşil adalar, yeni oluşturulmuş taksi durakları, metro çıkış konumları ve metro havalandırmaları yaya doluşımı aleyhine etki yapmaktadır. Güvenpark batısında kalan Milli Müdafı Caddesi cephesi ise, otobüs-dolmuş durakları ile yaya ve araç trafiğinin iç içe geçtiği bir alan olarak çalışmakta ve özelde Kumrular Sokak üzerindeki yaya dolaşımını konforsuz hale getirmektedir. Yine Güvenpark'ın kuzey cephesindeki çiçekçiler, alana kimlik verse de, konum ve tasarım itibarıyla yaya dolaşımını olumsuz etkilemektedir.

Yaya bölgelerinden Yüksel ve Sakarya donatı elemanları ve kaplamalar açısından yetersiz durumdadır. Sakarya Yaya Bölgesi içerisinde bulunan Selanik Caddesi'ndeki çiçekçiler yaya dolaşımını üzerinde olumsuz etki yapmaktadır. Yaya bölgeleri içerisindeki büfelerin konumlanması ve işgaliyeler konusundaki müdahalesizlik de yaya dolaşımını





Şekil 4.48 Atatürk Bulvarı kütle-boşluk ilişkileri kesiti

Alanda bulunan sayıca fazla üst geçit de psikolojik ve görsel anlamda insan ölçeğini baskılayıcı olumsuz etkiler yapmaktadır. Bu durum çalışma alanı içerisindeki kentsel simge ve plastik elemanların etkilerini büyük oranda yetirmesine neden olmuştur. Alanda kalabilmiş en geniş açıklık Güvenpark ve Zafer Meydanı'ndaki simetrik boşluklardır. Kat yüksekliğinin nispeten düşük olduğu Sakarya Yaya Bölgesi insan ölçeğinde kısmen daha açık alan etkisi yaratmaktadır (Şekil 4.49).



Şekil 4.49 Kütle - boşluk ilişkileri

#### 4.3.5 Yeşil doku

Sürekli bir azalma içerisinde olmakla birlikte yeşil örgün ilişkileri tekrar kurulabilecek niteliktedir. Karşılaştığı bütün baskılara rağmen Atatürk Bulvarı, Güven Park ve Hükümet Kartiyesi, Kumrular Sokak, Zafer Meydanı batısındaki Zafer Park yeşil dokular olarak varlığını sürdürmektedir. Özelde Sakarya Yaya Bölgesi olmak üzere, yaya bölgelerinde yeşil dokunun geliştirilmesine sokak içi yeşil çizgilerin sürdürülmesine olanak olduğu tespit edilmiştir. Kumrular Sokak ile Necatibey – Şehit Gönenç Caddeleri arasında kalan yeşil bant, Saraçoğlu evleri üzerinden ilişkilendirilme olanağı sunmaktadır (Şekil 4.50).



Şekil 4.50 Yeşil doku

## 5. SONUÇ

Tüm bulgular ve tartışmalar ışığında; kent merkezinin tarihsel ve sosyal kimliğini yeniden kazanması, varolan sosyal, kültürel ve ekonomik çöküntü sürecinin durdurularak geri dönüşün sağlanması ve ekolojik-görsel tahribatın önüne geçilebilmesi için bölgenin çağcıl normlara göre hazırlanacak makro planlar ışığında yaya merkezli yeni bir yaklaşımla tasarlanması ve bunun kentsel tasarımın ihtiyaç duyduğu tüm branşların disiplinler arası bir çalışması ile hazırlanması gerekmektedir.

Bu kapsamda Atatürk Bulvarı'nın Cumhuriyet Aksı olarak yeniden tasarımı için getirilen öneriler, peyzaj mimarlığı meslek disiplini paradigmasıyla genelleştirilerek bir fikir projesinde toplanmıştır. Projenin oluşturulmasında araştırma kapsamında ulaşılmış öneri ve fikirlerin yanı sıra, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası'nın 2002'de düzenlediği "Ankara – Güvenpark ve Yakın Çevresi Kentsel Peyzaj Tasarımı Öğrenci Proje Yarışması" deneyimlerinden de faydalanılmıştır. Proje görseli idealize edilmiş ikinci bir alternatifle birlikte EK 6'da verilmiştir.

Proje kapsamında toplanan ve geliştirilen öneriler aşağıdaki başlıklar altında detaylandırılmıştır.

### 5.1 Ulaşım Çözümleri

Kent merkezindeki özel araçla motorlu ulaşım yayalar lehine yavaşlatılmalıdır. Hızlandırmak veya bu tutumda diretmek, sadece çalışma alanında değil, fakat aynı zamanda daha üst ölçeklerde de varolan sorunları artıracak ve yeni sorunlar üretecektir. Çalışma alanında, yakın dönemde yoğunlaşarak uygulanmış motorlu taşıt merkezli politikaların oluşmuş, oluşmakta olan ve motorlu ulaşım hızlandırılmaya devam ederse oluşacak sonuçları şu şekilde sıralanabilir:

1. Özel araç kullanımı özendirilmiş olacağından, ekonomik bağımlılıklar da getiren ciddi bir fosil yakıt "israf"ı yaratılmış olur. Kent merkezinde egzoz dumanı ve

araç gürültüsünü arttırılmış olacağından, alandaki sosyal yaşam mekanlarının kalitesini düşürecektir.

2. Araçlar arttığı ve hızlandığı için trafik kazalarına davetiye çıkartılmış olunur. Bu durumu, akışı yavaşlatmadan çözebilmek için hemzemin geçişler yerine, yeni pek çok yeni alt geçit ve üst geçit yapılmak zorunda kalacaktır. Ancak ticari kullanımları fazla olan kent merkezinde, insanların yatay mesafelere eklenen düşey mesafeleri ellerinde poşet, çocuk arabası gibi materyallerle kat etmesi zordur, bu çözümlerin yaşlılar için kullanımı özellikle kış koşullarında neredeyse imkansızdır. Bunun içindir ki; bu yeni imalatların da çoğu kullanılmayacaktır (Meşrutiyet Caddesi üzerindeki üst geçitler bunun en canlı örneğidir) ve kamu kaynaklarından sağlanan vergiler, kullanılmayacak geçitlerin yapımı için imalatçı firmalara giderek “israf” edilecektir. Bu sefer de insanları bunları kullanmaya zorlamak için kaldırım kenarlarına engeller yaptırmak vb. çözümler gerekecek; ancak “Kızılay yakın tarih deneyimleri” ile sabit olduğu üzere; bunlar da geçişi engellemeyeceği gibi, kamu parasıyla yapılmış yeni bir boşa harcama olarak geri dönecektir. Burada sağlanabilecek tek çıkarımlar imalat yaptıran firmaya aittir; her koşulda ortada kamu yararı/çıkarı olmadığı açıktır.
3. Kent içinde yapılmış ve yapılacak üst ve alt geçitler çevredeki binaların birinci, ikinci katları ile aynı yükseklikte olduğu için; para verip, zeminden almak yerine bu katlardan mesken almış insanların hakları gasp edilmiş, pencere ve perde açma özgürlükleri bir anlamda ellerinden alınmış, mesken değerleri düşürülmüş olmaktadır.
4. Bu kadar çok alt ve üst geçit olması özellikle gece kullanımlarında kuytu-sote mekanlar yaratır. Bu mekanlar kap-kaç, gasp vb. sokak terörüne kapı açmakla kalmaz, aynı zamanda Mithatpaşa Köprüsü altında olduğu gibi bir müddet sonra umumi tuvalet olarak da kullanılmaya başlar ve çevre sağlığını da tehdit eder. Sokak terörü ise herkes için tehdittir, ancak buna “özel mekan yaratılması” bir başka bakış açısıyla belli bir saatten sonra özelde kadınlara “fiili sokağa çıkma yasağı” demektir.

5. Akay vb. uygulamalar kent merkezini otobanlaştırır, insanlar buradan özel araçlarıyla “geçer”ler. Durmazlar. Bunun sonucu çalışma alanı vb. bölgeler, gelip geçilen “yer”lere, transit bölgelere dönüşür. Yayalaştırma yapıldığı koşulda ise insanlar yürür, yürüyen insan vitrinlere bakar, alış veriş yapar. Acelesi varsa, özel arabası yakınında olmadığı için taksiye biner. Büyükşehir Belediye Başkanı İ. Melih Gökçek, TMMOB Şehir Plancıları Odası tarafından da çevrim içi yayınlanan TRT2’de katıldığı programda planlama ve şehircilik ilkelerini “anlamadığı ve bilmediğini” beyan etmiştir ([www.spo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=944&tipi=43&sube=0](http://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=944&tipi=43&sube=0), 2009). Oysa bu planlama ve şehircilik ilkelerine uyan yayalaştırma politikaları uygulanırsa, yerel esnafın işlerini olumlu yönde etkileyecektir. Taksiciler de, piyango bayileri de, kafe ve kitapçılar da daha çok iş yapacaktır, çünkü bu esnafın hizmet sunduğu kitle Kızılay’dan özel aracıyla geçenler değil, Kızılay’da yürüyenlerdir. Bu duruma ek olarak; insanlar, toplu taşıma araçlarını kullandığı için Belediye kaynaklarına destek olmuş, daha az benzin tüketmiş ve çevre kirliliğine daha az katkı sunmuş olacaktır.
6. Kent merkezindeki esnaf bu uygulamaların uzantısı olarak işsizleştikçe, bölgeye iş aramak için gelen kitle de sahipsizleşecektir. Kent merkezine gelen ama burada işi olmayan, para da harcamayan bir kitle yığılmaya başlayacaktır. Bu dönüşüm, merkezden göçün yanı sıra bir anlamda buna da neden olan sokak terörünü besleyen bir durumdur. Bu şekilde, çağdaş bir kent merkezinde olması gereken ortak sosyal kültür üretiminin kalitesi hızla düşecektir. Kent merkezi, zamanla bir çöküntü bölgesine dönüşecektir.
7. Bu çözümde, araç için ayrılan yüzey artar. Oysa yaya merkezli çözümde, motorlu taşıtlara ayırdığınız mekan azaldığından, ya da en azından artmadığından, yeşile kazandırılabilir, meydanlaştırılabilir daha çok alan sağlanacaktır. İnsanlar buralarda toplanır, sosyalleşir, konser, sokak tiyatrosu vb. sanatsal etkinlikler yapılabilir. Sosyal dayanışma ve paylaşım artar. Hatta sosyal, bireysel taleplerin dile getirileceği toplu eylemler buralarda yapılarak, araç trafiği kapatılmamış/aksatılmamış olacaktır.

8. Akay vb. uygulamalarla özendirilen özel araç kullanımı, kısa vadede sağladığı rahatlardan ziyade orta-uzun vadede sadece ulaşım sorununu artıracaktır. Çünkü hızlanan araç trafiği, yeni araçları genel olarak trafiğe ve özeldir bu bölgelere çeker, yapılan kavşakların kapasiteleri çok hızlı bir biçimde dolar. Eskiden trafik sıkıştığında yer üstünde bekleyen araçlar, yer altında egzoz dumanı içinde beklemeye başlar. Dahası bir müddet sonra kazacak, ya da köprü ile geçecek yer kalmadığı için yeni bir çözüm üretmek de imkansızlaşacak, kentin ulaşım sorunu bir kısır döngü içerisine hapsolacaktır.

Ankara Büyükşehir Belediyesi ve sorumlu yöneticiler israfı, “trafikte beklenirken harcanan benzin” üzerinden değerlendirmekten vazgeçmelidir. Uhrevi veya dünyevi hangi temelde olursa olsun “israf” a karşı olmak noktasında, bunun yerine; araç sayısının artışı sonucu toplamda artan benzin tüketimi ve getirdiği ekonomik bağımlılıklar, artan zararlı gaz salınımıyla ekosistemin bozulumu ve ilgili çevre-sağlık sorunlarındaki artışlarla gelen tüketimler, ekonomik sonuçlarıyla tarihsel değere sahip ülke ölçeğinde kimlik sembolleri olan mekanların tüketimi gibi “daha samimi bilimsel israf nicelikleri” baz alınarak değerlendirme yapılmalı ve bilimsel çözüm üretilmeli, bu parametrelerle üretilmiş çözümlere “ideolojiktir” şeklinde yaklaşmak yerine kulak verilmelidir.

### **5.1.1 Motorlu araç dolaşımı**

Alan yaya merkezli olarak çözümlenmelidir. Yayalaştırma, özel araç sahibinin aracını belirli bir noktada terk ederek, kent içi gündelik yaşamda toplu taşıma araçları ve yürüyüş hatları kullanmasını sağlamak demektir. “Yayalaştırma” ile kastedilen buraya araç girişinin yasaklanması değil, özel araç girişinin özendirilmemesidir. Özel araç kullanım ve dolaşımını çağcıl çözümlerde engellenmez ve yasaklanmaz, ancak “trafik azaltımı” yaklaşımıyla alanda özel araç kullanımını azaltacak düzenlemeler yapılabilir. Yayalaştırma için;

- Ucuz, konforlu ve 24 saat esasına dayalı bir toplu taşıma hizmeti sunulması,



- Ana arterlerde, refüj genişletilmesi ile bir şeritlik daraltmaya gidilmesi. Kalan şeritlerden 1 tanesinin, ticari taksi, dolmuş, otobüs gibi araçlara öncelik verecek biçimde çözülmesi,
- Alana yeni eklenen Taksi ceplerinin kaldırılması ve yaya bölgesi çıkışlarında uygun konumlara, uygun yoğunluklarla yerleştirilmesi, varolan toplu taşıma duraklarının yeni sisteme uygun revizyonu, yaya dolaşımını daralttığı vb. sorunlara yol açtığı noktalarda yer değişimine gidilmesi,
- Kent merkezinde özelde önemli otoparklara yakınlaştıracak tercihen ücretsiz bir merkez içi toplu taşıma dolaşım hattı kurulması (yeşil hat üzerinde çalışan tramvay vb.),
- Güvenpark dahilindeki toplu taşıma duraklarının kaldırılarak açık ve yeşil alan sistemine yeniden dahil edilmesi, ilgili hatlarda çalışan otobüsler için son duraklardan dönüşe dayalı bir ring sistemine geçilmesi,
- Gerekli güzergahlarda yeniden çift yön uygulamasına dönülmesi,
- Hızlandırıcı katlı kavşaklar yerine, hemzemin, her yöne dönüş sağlayan kavşak çözümlerinin tercih edilmesi,
- Sık hem zemin yaya geçitleri ve araç yolunda döşeme farklılıkları ile trafiğin yavaşlatılması,
- Dönüşüm aracılığı ile kazanılabilecek yeni otopark alanlarının sisteme dahil edilmesi,
- Bu önerilerle, Metro-Ankaray altyapılarının desteklenmesi önerilmektedir.

Yine kent merkezi girişlerinde ve çeperinde, Metro, Ankaray veya otobüs hatlarının ana erişim istasyonlarında insanların özel araçlarını bırakarak yaya dolaşımına katılacakları otopark çözümleri mevcuttur. 24 Saat esasıyla çalışan ve merkeze doğru pahalılaştan ücretli bir otopark sistemi üretilmesi, varolan otoparkları destekleyecek, insanların uzun mesafeleri kişisel araçları yerine toplu taşıma olanakları ile kat etmesini sağlayacak nitelik ve nicelikte bir toplu taşıma revizyonuna gidilmesi de bu öneriler içerisinde. Yolların otoban şeklinde genişletilerek, Akay türevi çözümlerle trafiğin hızlandırılmaması, başka bir deyişle buraya özel araçla girişin özendirilmemesi yayalaştırma için özel önem arz etmektedir. Kent merkezine giren özel aracın, yol kenarını ve kaldırımını kullanmasına izin verilmemeli, uygun düzenleme ile otoparklara yönlendirilmelidir. Yoğun trafik akışı ve özel araçla transit dolaşım, çalışma alanı çevresindeki yollara taşıma kapasitelerine göre dağıtılarak nihayetinde şehirlerarası yollara bağlanmalıdır.

### **5.1.2 Yaya dolaşımı ve yaya bölgeleri**

Varolan yaya bölgelerine Kumrular ve ilişkili sokaklar, İzmir Caddesi'nin güney bölümü, Yüksel Caddesi'nin Bayındır 2 Sokak'a kadar olan bölümü ve ilişkili sokaklar dahil edilerek zenginleştirilmeli, var olanların fiziksel koşullarında (altyapı ve üstyapı) iyileştirmeye gidilmelidir. Üstyapıya dair iyileştirme ve tasarım çalışmalarında, engelli, çocuk arabalı, yaşlı vb. hareketi kısıtlı kullanıcılarla barışık bir detaylandırma ve gece kullanımına da yönelik güvenli mekan yaratılmasına öncelik verilmelidir. Bu kapsamda üst-geçitlerin tamamının yıkımı önerilmektedir.

Yeni yayalaştırılması önerilen sokaklarda varolan ve toplu kullanıma açılacak nitelikteki otoparklar ve resmi kurumlar göz önüne alınarak, yayalaştırmanın sürekliliğini bozmadan ilgili hatların demokratik sokaklar olarak düzenlemelerine gidilmelidir. Yayalaştırma çalışma alanı dışında Meşrutiyet Caddesi güneyinde de bütünlük içerisinde sürdürülmelidir.

Güvenpark yeni yaya bölgeleri ve toplu taşıma duraklarından kazanılan alanın avantajları ile bütünlük içerisinde yeniden tasarlanmalıdır. Bu tasarımda Hükümet Kartiyesi

Aksı'nın geliştirilerek korunması temel alınmalıdır. Yüksel Caddesi – Kumrular Sokak bağlantısını sağlayan ve park içine açılan Metro girişi, Kumrular Sokak'la doğrudan dolaşım ilişkisi içerisinde tutulmalıdır. Kumrular girişi ve bugün toplu taşıma duraklarının olduğu alan meydan olarak değerlendirilmelidir. Park içerisindeki çiçekçiler, alana verdiği kimlik nedeniyle korunmalı, ancak dolaşımı etkilemeyecek biçimde, MEB binasından düşük kota, doğal malzeme ile tasarlanarak park içi geniş toplanma alanlarına bakacak biçimde konumlandırılmalıdır. MEB binası önündeki Başöğretmen Atatürk Anıtı ve buradaki meydan, aradaki görsel ve fiziksel engeller kaldırılarak Güvenpark'la bir bütünlük içerisinde yeniden düzenlenmelidir.

Sakarya Yaya Bölgesi'ndeki çiçekçiler güncel konumundan kaldırılarak, daha önce seyyar ayakkabı boyacılarına yapıldığı gibi alan içerisinde uygun bir konumlandırma ile yerleştirilmelidir. Özelde bu bölgede yer döşemelerinde yönlendirme, tesviye ve drenaj göz önünde tutularak yenilemeye gidilmelidir.

İzmir Caddesi'nin kuzey yakasındaki düzenleme korunarak, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ile ayrılan güney yakası, kuzeydeki tasarımla dil birliği ve bütünsellik içerisinde fonksiyonuna uygun olarak yeniden tasarlanmalıdır.

Kumrular Sokak batı ucunda bulunan tarihi yapılara servis veren çıkmaz sokak ve yapıların sunduğu ortak alan fonksiyon değişimi ile önerilen açık ve yeşil alan sistemine dahil edilmeli ve Necatibey Caddesi Batısındaki park alanı ile ilişkilendirilmelidir.

## **5.2 Yeşil Doku İlişkileri**

Alanda, halen varlığını koruyabilmiş ve belirgin yeşil çizgiler bulunmaktadır. Hükümet Kartiyesi, Kumrular Sokak ve Yüksel Caddesi öncelikli olmak üzere; özelde yayalaştırılacak bölgelerde bu durum yeni oluşturulacak veya var olanların iyileştirmesi ile elde edilecek yeşil yollarla desteklenmelidir. Bunların çalışma alanı dışında da sürekliliği temin edilmelidir.

Kumrular Sokak batı ucunda bulunan tarihi yapılaşma, fonksiyon erozyonu yaşamakta ve batıdaki yeşil bantla ilişkilendirilmeye müsait bir avlu sunmaktadır. Bu avlu da, fonksiyon değişikliği ile Necatibey Caddesi batısındaki parkla ilişki içerisinde yeşil sisteme dahil edilmelidir.

Zafer Anıtı batısında korunabilmiş park alanı iyileştirme ile korunarak geliştirilmelidir. Zafer Çarşısı üzerindeki karşı cep de, yeniden tasarlanarak, buradaki yeşil doku eski simetrik formuna kavuşturulmalı, her iki yaka da yaya bölgelerinden akan yeşil çizgilerle ilişkilendirilmelidir.

Ana aks orta refüjleri ve kaldırım ağaçlandırması, yaya bölgelerindeki yeşil çizgilerle bir bütün ve onların sürekliliğini sağlayacak biçimde düşünülerek sisteme dahil edilmelidir. Orta refüjlerde görsel ilişkileri hepten kesmeyecek, fakat araç farlarını engelleyecek yükseklikte ve renk-doku değişikliği ile sinyalizasyona hizmet edecek türler seçilmeli, bunlar yaya geçişlerine yaklaşımda araç-yaya görsel ilişkisini koparmayacak biçimde azaltılmalıdır.

Yaya bölgelerinin araç trafiğine bakan cephelerinde ve kaldırımlarda, varolan bitkisel doku korunarak geliştirilmeli. Yapılacak eklemelerde, ses ve görsel yalıtım için, küçük yapraklı, sık dokulu, yüksek taç yapan ağaçlar tercih edilmelidir.

Tasarlanmış bitki parterleri ve havuzlara düzenli bakım yapılmalıdır. Yeşil ilişkiler ve yeşilin korunması içerikli sosyal projelerle kullanıcı kitleye bilinç taşınmalıdır.

### **5.3 Yapısal – Fonksiyonel Dönüşümler**

Alanda sağlıklı bir yayalaştırma ve değer geri-kazanımı için bazı yapısal ve fonksiyonel dönüşümler öngörülmüştür. Maliyet benzeri kaygılar düşünülmeden, ilkesel olarak öngörülen bu dönüşümler aşağıdaki başlıklar altında detaylandırılmıştır.

### **5.3.1 İçişleri Bakanlığı**

Yapının uygulama s¼reci, spek¼lasyoncular ve siyasi otorite içerisinde onlarla iş birliği olanların ¼rd¼đ¼ engeller nedeniyle olumsuz işlemiştir. Yapının konumlanışı ve formu Jansen ve Holzmeister'in ¼nerilerine ters biçimde, H¼k¼met Kartiyesi Aksı'nın b¼lm¼ř, bu akstan Meclis'in g¼r¼n¼m¼ ile elde edilecek g¼rsel b¼t¼nl¼k ve bu yolla kottan y¼ksekte kalan TBMM'nin y¼celtilmesi gibi psikolojik fonksiyonları da ortadan kaldırmıştır. Fonksiyonu değiştirilmeksizin yapı adasının yıkılarak, H¼k¼met Kartiyesi'ni kamuya açık tutacak biçimde, TBMM ile k¼tlesel ilişkileri ve H¼k¼met Kartiyesi'nin diğer yapıları ile mimari dil birliği g¼zetilerek yeniden tasarlanmalıdır.

### **5.3.2 Akay Kavşağı**

¼zerindeki Atat¼rk Meydanı olumlu bir d¼zenleme olmakla birlikte, Akay Kavşağı'nın b¼t¼nde bir kentsel tasarım projesi olarak kent merkezine hizmet etmemesi ve uygulamasında hedeflenen fonksiyonları oluşturamaması nedeniyle, bu alan eski hemzemin kavşak formuna d¼n¼řt¼r¼lmelidir.

H¼k¼met Kartiyesi Aksı'nın s¼rekliliđi içerisinde Dış İşleri Bakanlığı ve TBMM arası d¼řeme farklılıkları ve yaya geçişi ile ilişkilendirilmelidir. Orta ref¼j genişletmesi ile yoldaki trafik yavaşlatılmalı ve buradan kazanılan alan varolan Atat¼rk Meydanı gibi bir d¼zenleme ile değerlendirilmelidir.

### **5.3.3 Kızılay Binası**

Gerek alanın kimliği ve g¼rsel-fonksiyonel ilişkileri, gerekse tarihi niteliği g¼z ¼n¼nde bulundurulacak alanın kamulaştırılması suretiyle yeni Kızılay Binası'nın yıkılarak açık ve yeşil alan olarak tasarlanması ilkesel olarak ¼nerilmektedir. Alanın yeniden tasarımında G¼ven Anıtı ile g¼rsel ilişkiler ve k¼tle-oran ilişkileri g¼z ¼n¼nde tutulmalı, ¼¼nc¼ boyutta kullanılacak elemanlar ve bitkiler buna uygun seçilmelidir.

### **5.3.4 SSK İşhanı**

Halihazırda satış sürecinde olan yapı, kamulaştırılarak yıkılmalı ve altındaki otopark fonksiyonu korunmak suretiyle, Çankaya Belediye Başkanı Bülent Tanık'ın önerisine paralel biçimde, Sakarya Yaya Bölgesi ile ilişki içerisinde kent meydanı olarak değerlendirilmelidir.

### **5.3.5 Zafer Çarşısı üzeri**

Zafer Çarşısı üzerinde şu an atıl durumda bulunan alan, çarşının yıkımı suretiyle yeniden kazanılmalıdır. Alanın yeni tasarımında, ekşi kotlar giriş-çıkışı Mithatpaşa Caddesi'ne açılan servis yolundan olmak üzere otopark olarak değerlendirilmeli. Alan meydan olarak yeniden tasarlanmalıdır. Alan içerisindeki yapı da yıkılarak aynı konumda, kottan faydalanarak alanı seyir imkanı sunacak, restoran, kafe, lokal vb. bir kullanımı olan, meydanla bütünleşmiş, kademeli yeşil bir yapı tasarıma dahil edilmelidir.

### **5.3.6 Saraçoğlu Mahallesi**

Kumrular Sokak güney cephesinde konumlanmış Saraçoğlu evleri alanın önemli tarihsel değerlerinden birisidir. Günümüz itibariyle bakımsız kalmış ve fonksiyon erozyonuna uğramış bu tarihi yapılaşma, yaya bölgeleri ve önerilen kamusal sosyal ortam için olanaklar sunmaktadır. Bu yapılarda tarihi ve yeşil dokuyu koruyacak bir restorasyon süreci ile fonksiyon değişikliğine gidilmesi önerilmektedir. Resmi daireler korunmak koşuluyla, konut olarak tasarlanmış yapılarda, kafe, kitabevi-sahaf, sanatevi (resim, heykel, müzik atöyeleri vb.), sergi salonları vb. kullanımlar getirilerek alanın öneri yaya bölgeleri ile bütünleştirilmesi ve yeniden kimliklendirilmesi olanaklıdır.

Yapı adaları içinde yapı aralarında kalan bölgelerin korunmuş yeşil dokusu bir olumluluk olarak değerlendirilmeli ve bu alanlar bir bütün olarak geniş arasta/avlular şeklinde tasarlanmalıdır. Fonksiyon değişikliği kapsamında mahalle arasından geçen üç servis yolu da en batıdaki çıkmaz sokaktan başlanarak yayalaştırılmalıdır.

Kumrular sokak batı çıkışı güney cephesinde bulunan “L” ada formlu tarihi yapılaşma, çalışma alanı batısında kullanıcıları Maltepe Otopark’ına taşıyan kademeli parkla ilişkilendirmeye müsait bir açık alan vaat etmektedir. Burası, yukarıda önerilen fonksiyon değişikliği ile açık ve yeşil alan dokusuna kazandırılarak, süreklilik sağlanmalıdır.

#### **5.4 Yapılaşma, Siluet ve İşletmeye Dair Öneriler**

Alan içerisinde özelde ana aks üzerinde konumlanmış ticari adalarda kat yükseklikleri yer yer 10 kat ve üzerine çıkmış durumdadır. İnsan ölçeği ile uyumsuz bu durum bir koridor etkisi yaratarak, karanlık basık bir ortam yaratmaktadır. Psikolojik etkileri dışında, Güven Anıtı vb. kentsel simgeler de bu oransal ilişkilerde önemini ve değerini yitirmektedir. Kentsel simge niteliği olan Emek İşhanı dışındaki tüm parsellerde kat yükseklikleri kat yükseklikleri görüş açıklığı yaratacak biçimde zaman içerisinde subasman kotu üzerinde en fazla 5 kata indirilmelidir. Zaman içerisinde yıkılacakların yerine yeni yapılacak yapılarda, bitişik nizamdan vazgeçilmesinin getireceği olanaklar da göz önünde bulundurularak bu sınırlara uyulmalıdır.

Yayalaştırılmış bölge içlerinde de daha fazla kat yükseltilmesine olanak sunulmamalı, yapıların yenilenmesi esnasında, düşük kat sayılı yenilemeler, vergi indirimi vb. uygulamalarla özendirilmelidir.

Varolan Estetik Kurul’ların yeniden organizasyonu, ya da tamamen yeni bir çalışma ile; belediye temsilcisi, şehir plancısı, peyzaj mimarı, mimar, heykeltıraş, endüstri ürünleri tasarımcısı, psikolog, tarihçi, hukukçu, ilgili meslek odaları ve demokratik kitle örgütü temsilcilerinden oluşturulacak bir Kent Merkezi Estetik Komisyonu ile süreç işletilmeli, denetlenmeli, takip ve ihtiyaç halinde tadil edilmelidir. Bu komisyon, aks ve sokak bazında cephe görünüş ve silüetleri üzerine “Cumhuriyet Aksı” ana konsepti altında bir konsept geliştirmelidir. Bu alt konsept(ler) ışığında varolan yapılaşmada cephe revizyonlarına gidilmeli ve yenilemelerde uygun olmayan tasarımların önüne geçilmelidir. Özel odak yaratılması hedefi, sıhhi ve/veya statik sorunlar olmadıkça yenilenmeyecek bina yıkımına izin verilmemelidir.

Reklam ve dış mekan TV panoları, işletme tabelaları kentsel tasarımın bir parçası olarak değerlendirilmelidir. Reklam ve dış mekan TV panolarının gelişi güzel dağılımı engellenmeli; genel konseptlerle uyumlu, insan ölçeğinde oransal – görsel ilişkileri bozmayacak tasarımlarla, insan ve araç trafiğini olumsuz etkilemeyecek konumlandırmalarla alana dahil edilmelidirler. Şirket tabelaları, farklılıklara izin verecek esneklikte, baskıcı olmayan, ancak alanla uyumlu, görsel kirliliğe izin vermeyecek şekilde komisyon tarafından standardize edilmeli, aksi uygulamaların önü alınmalıdır.

Alt yapı yeniden ele alınarak, erken Cumhuriyet döneminde üretilmiş galeri sistemi referans alınıp, modernize edilerek elde edilecek revizyonla yapılandırılmalıdır. Bu kapsamda elektrik hatlarının da yer altına alınmasının getireceği olanaklar değerlendirilmeli, yenilenen yapılaşmalar da bu sisteme dahil edilmelidir. Özelde aydınlatmaların, heykel vb. plastik eleman ve donatıların kontrol ve bakımı nizami olarak yeniden organize edilmelidir.

Yayalaştırılan bölgelerde en temel sorun işletmelere ait işgaliyelerdir. Yayalaştırılan bölgelerin detay tasarımı bina subasmanlarından başlayarak yapılmalı, işgaliye sınırları net biçimde ifade edilmeli, görsel konseptle uyumsuz perdeleme ve taşmalara göz yumulmamalıdır. Yapıların yıkımı ve yenilenmesi halinde, parsel içinde kalan tasarım aynı projeye sadık kalmak ve aynı malzemeyi kullanmak suretiyle inşaat sahibi tarafından yaptırılmalıdır.

Yaya bölgelerinde “kamu alanı” olarak tanımlanmış özelde dolaşım hattı üzerinde hiçbir alan çiçekçi vb. kullanımlara tahsis edilmemelidir. Çiçekçi, ayakkabı boyacısı gibi kullanımlar toplulaştırılarak, alan içinde herkesin erişimine uygun ancak dolaşıma zarar vermeyecek biçimde konumlandırılmalıdır. Büfe’lerin yerleştirilmesinde de dolaşımı engellemek temel parametre olarak alınmalı ve büfe formları, alan konsepti ile uyumluluğu olan bir tasarımla standardize edilmelidir.

Alanda yer alacak kullanımlarda kapasite ve kimlik unsurları göz önünde tutularak kalitesiz hizmet ve birbirini tekrar eden kullanımların yarattığı yatay ve düşey



yığılmalara olanak vermeyecek sınırlandırmalara gidilmeli, yeni fonksiyonlara dair izinler belirlenmiş sınırlar kapsamında verilmelidir. Bu kapsamda, kültürel niteliği yüksek kullanımlara öncelik sağlanmalıdır.

Sokak çocukları ve dilencilerin kamu yararına topluma kazandırılması konusunda idari birimlerin, demokratik kitle örgütlerinin yaratacağı sosyal projeler, istihdam projeleri, kontrol ve denetimler, kentsel tasarım projesi ile ilişkilendirilmelidir.

Yaya bölgeleri ve kent merkezi kimliğini olumlu etkileyecek biçimde; öğrenci, sokak sanatçısı ve ev hanımları için, kendi üretimleri olan ürünleri satabilecekleri, ebatları ve konumları belirlenmiş seyyar tezgahlara belirlenecek saat aralıklarında izin verilmelidir. İzinler, taşıma kapasitesi göz önüne alınarak verilmeli, belirli bir zaman periyodunu (3-6 ay gibi) kapsamalı, yarım periyotluk bekleme olmaksızın yenilenmemeli, zaman içerisinde boşalan kontenjanlardan, ihtiyaç durumu önceliğiyle yeni katılımcılara da olanak sunulmalıdır. Hak sahiplerinin denetimi için belediye tarafından bu kişilere hak sabipliğini gösterir kimlikler verilmelidir. 24 saat esasıyla çalışacak Zabıta birimleri oluşturularak, izinsiz tezgahlara, el sanatı olmayan ticari ürünlerin satışına ve korsancılığa izin verilmemelidir.

Alan bütününe dair öneriler, alınan karar ve yapılan/yapılacak uygulamalar bilgilendirme toplantıları, lokal gündem broşür ve gazeteleri, bilgilendirme pano ve/veya kioskları ile kullanıcılara anlatılmalı, sürece katılım, koruma ve geliştirmede sorumluluk alma özendirilerek sağlanmalıdır.

## **5.5 Öz Değerlendirme**

Kentin, örnek planlı bir başkent olarak var edilmesinden sonra, yaşadığı geri-evrimci (irticai) dönüşümü, 1950'lerden bu yana yoğunlaşarak bugün kenti çözümsüz ve çözülmesi giderek zorlaşan sorunlarla karşı karşıya bırakmıştır. Cumhuriyet'in var olmasıyla, var olmuş, onunla büyümüş, dönüşmüş olan çalışma alanı ise, gerek simgesel, gerek fiziksel olarak, belki de bu durumun etkilerini ilk elden yaşayan/yansıtan alandır. Yarım asra yayılmış bu süreç, -bir ihtimalle yavaşlığından-

aydın ve kültürel seviyesi yüksek bir azınlık dışında, yeterli toplumsal tepkiyi görmemiştir. Bir anlamda “ekmek kavgası içinde, belediye yardımlarına alıştıran” yerli yoksul halk, kaybedilen değerleri “zaten bu alanları kullanmıyorum” anlayışı ile önem atfetmeyerek, durumu kabullenmiştir.

Ankara gelişen örnek bir kentten, kaçılan/göçülen bir konuma düşürülmüştür. Çalışma alanı da lokal ölçekte bu göçten nasibini almış, nitelikli kullanımlar alandan hızla uzaklaşır ve hatta İstanbul’a göçerken, Kızılay bir transit bölge, bir çöküntü bölgesine dönüştürülmüştür. Uluslararası ilişkileri olan ve olmayıp da o arenada kendine yer bulmak isteyen milli sermaye gruplarının beklenti ve taleplerine paralel olarak siyasal iktidar ve yerel yönetimin tutumları bir odak olarak Ankara yerine İstanbul’u işaret etmektedir. Entelektüel camiada bu durum, Yahya Kemal Beyatlı’nın ünlü “Ankara’nın en güzel tarafı İstanbul’a dönmesidir” sözleri eşliğinde bir İstanbul – Ankara polemiği içerisine hapsedilmekte; kavramlar erozyona uğramakta, milliyetçiliğin alternatifi ümmetçilik; Cumhuriyet’in alternatifi “yeni Osmanlı”, ve nihayetinde Ankara’nın alternatifi İstanbul olarak çoğu kez adı konulmadan, yer yer farkında olunmadan gündemleşmektedir. Devrimin başkenti Ankara, Cumhuriyet’in bir değeri olarak savunulması gereken bir cephe. Arkasında, “ne kadar kötüleşirse, taşınması o kadar kolay olur” önermesi yattığını düşündüren uygulamalar, sadece kente kentliye değil, fakat aynı zamanda Cumhuriyet’in temel bir unsuruna zarar vermektedir. Ankara’nın kalbi konumunda ve TBMM ile komşu olan çalışma alanı, da bu kapsamda değerlendirilmelidir.

İktidar, kentli ve sahiplenme üzerine vurgu yaparken; Ankara’nın promosyonunu yanlış bulan ve “Yahya Kemal Beyatlı’nın karşısına daha ciddi bir rakip çıkarmak” gerektiğini ifade eden Yılmaz Erdoğan’ın mısraları anımsanmaya değerdir:

“ankara’ya

öyle yakıştırdı ki kar..

asfaltlar ışıldar,

buz tutardı resmî yalanlar...” (Erdoğan 2009)

Ankara'nın Yeniden ve sağlıklı temelde bir kent merkezi üretilebilmesi için; şu an ciddi bir kültürel erozyon yaşayan özelde çalışma alanı kullanıcıları, teknik olmayan bir dille, bilimsel ekseninde bilgilendirilmeli ve birliktelikleri sağlanarak çözüme katkı noktasında konumlandırılmalıdır. Bu aydınlanma hareketi, alanın aktif kullanıcısı olmayan, ancak alan üzerine karar verme yetkisi olanların seçiminde oy hakkı bulunan, yoksul kent çeper mahallelerine taşınarak kentlilik bilinci yaygınlaştırılmalıdır. Çalışma alanına dair varolan durum ve geliştirilen önerilerin kentliye doğrudan ve dolaylı ekonomik ve sosyal etkileri anlatılarak kentsel tasarım projeleri toplumsal tabana oturtulmalıdır.

Ankara, kendini bir devrimle yaratmış, bilimle var etmiştir. Ankara ve kent merkezini içinde olduğu durumdan kurtaracak olan da ilgili branşların toplumsal tabana oturmuş aynı devrimci bilim ve sanat ışığıdır.

## KAYNAKLAR

- Aktimur, F. 2009a. Gökdelende Şimdi De Telif Hakları Davası. Hürriyet Ankara Eki, 08 Aralık 2009 sayısı; s.9.
- Aktimur, F. 2009b. Gökdelende Yeni Perde. Hürriyet Ankara Eki, 09 Aralık 2009 sayısı; s.9.
- Alkar, B. 2010. Atılım Heykeli. Burhan Alkar Kişisel Web Sitesi. <http://burhanalkar.com/anit.html>. Erişim Tarihi: 27.01.2010.
- Ankara, Z. 2002. Kumrular Sokağı. Öykülerde Ankara (Seçki) / Hazırlayan: A. Esat Bozyiğit, Kültür Bakanlığı Yayınları, s.331-336.
- Anonim. 1991. Çankaya. Kent Hizmetleri Merkezi Yayını, 141s., İstanbul.
- Anonim. 2000. Türkiye Cumhuriyeti Ankara Valiliği. Toplantı ve Gösteri Yürüyüşü Yerlerinin Tespitine Dair Ankara Valiliği İl Emniyet Kurulu Kararı (25.12.2000) Toplantı ve Gösteri Yürüyüşü Yerlerinin Tesbitine Dair Karar. T.C. Ankara Valiliği Resmi Web Sitesi. [www.ankara.gov.tr/turkce/resmigazete.aspx?idd=7](http://www.ankara.gov.tr/turkce/resmigazete.aspx?idd=7). Erişim Tarihi: 08.01.2010.
- Anonim. 2002. TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi. Yüksel Caddesi Bir Bellek ve Yaşam Mekanıdır (Basın Açıklaması). TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi. [http://ankara.spo.org.tr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=606:yueksel-caddesi-bir-bellek-ve-yaam-mekandr&catid=39:basn-aclamalar&Itemid=72](http://ankara.spo.org.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=606:yueksel-caddesi-bir-bellek-ve-yaam-mekandr&catid=39:basn-aclamalar&Itemid=72). Erişim Tarihi: 06.01.2010.
- Anonim. 2004a. Kızılay'da Yayalar ve Yaya Ulaşımı: Sorunlar, Sebepler ve Süreçler. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi ve TMMOB Şehir Plancıları Odası Ankara Şubesi ortak yayını, 76s., Ankara.
- Anonim. 2004b. Ankara Başkentin Tarihi, Arkeolojisi ve Mimarisi. Ankara Enstitüsü Vakfı Yayınları, 352s., Ankara.
- Anonim. 2006. Merkez Bankası İstanbul'a Taşınacak. Radikal Gazetesi Web Sitesi. [www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=194848](http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=194848). Erişim Tarihi: 30.12.2009.
- Anonim. 2008. Kızılay Binası Yeni İhaleyi Bekliyor (Tarih: 8 Ağustos 2008, Kaynak: Cumhuriyet). Arkitera Web Sitesi. [www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=32635](http://www.arkitera.com/news.php?action=displayNewsItem&ID=32635). Erişim Tarihi: 13.12.2009.
- Anonim. 2009a. Başkent'in Atardamarı Kesiliyor. Büyükşehir Ankara, Ankara Büyükşehir Belediyesi, İlçe Belediyeleri ve İlk Kademe Belediyeleri Faaliyetleri Hakkında Bilgilendirme Yayın Organı, 22-28 Temmuz 2009, (238); s.3-13.
- Anonim. 2009b. Gökçek'ten Akay İlanı – Akay Kavşağı Kapanırsa Suç Duyurusunda Bulunuyoruz. Hürriyet Ankara Eki, 26 Temmuz 2009 sayısı; s.9.
- Anonim. 2009c. Mülkiyeliler'de YİD Modeli. Sabah Ankara Eki, 09 Aralık 2009 sayısı; s.5.
- Anonim. 2009d. Başkent Yeni Bir Kızılay Düşünüyor. Hürriyet Ankara Eki, 27 Aralık 2009 sayısı; s.8.
- Anonim. 2009e. Yeni Lokal 14 Ayda Bitecek. Haber Türk Ankara Eki, 29 Aralık 2009 sayısı; s.4.
- Anonim. 2009f. Cumhuriyet Devrimi'nin Yolu Atatürk Bulvarı. Koleksiyoncular Derneği Yayını, 258s., Ankara.

- Anonim. 2009g. NTV. Kızılay Binası İhalesi Ortak Girişime Verildi (AA), 12 Kasım 2009 tarihli haber. NTV Web Sitesi. [www.ntv.com.tr/id/25020496](http://www.ntv.com.tr/id/25020496). Erişim Tarihi: 13.12.2009.
- Anonim, 2009h. Ankara Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Daire Başkanlığı. 1994 - 2006 Yılları Arasında Yapılan Alt Geçit, Üst Geçit ve Köprülü Kavşaklar. Ankara Büyükşehir Belediyesi Web Sitesi. [www.ankara.bel.tr/AbbSayfalari/hizmet\\_birimleri/fen\\_isleri\\_dairesi\\_baskanligi/raporlar/yeni\\_excel/01koprulu-kavsaklar.xls](http://www.ankara.bel.tr/AbbSayfalari/hizmet_birimleri/fen_isleri_dairesi_baskanligi/raporlar/yeni_excel/01koprulu-kavsaklar.xls). Erişim Tarihi: 28.12.2009.
- Anonim. 2009i. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi. Kent Düşleri 4: Kızılay Kent Meydanı ve Çevresi Kentsel Tasarım Ulusal Öğrenci Proje ve Fikir Yarışması Jüri Raporu. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Resmi Web Sitesi. [www.mimarlarodasiankara.org/dosya/juriraporu.pdf](http://www.mimarlarodasiankara.org/dosya/juriraporu.pdf). Erişim Tarihi: 01.12.2009.
- Anonim. 2009j. TMMOB Şehir Plancıları Odası. Genel Başkanımız H. Tarık Şengül 20 Temmuz 2009 Tarihinde TRT 2’de Yayımlanan “İşin Doğrusu” Programına Katıldı. TMMOB Şehir Plancıları Odası Resmi Web Sitesi. [www.spo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=944&tipi=43&sube=0](http://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=944&tipi=43&sube=0). Erişim Tarihi: 06.07.2009.
- Anonim. 2009k. TMMOB Şehir Plancıları Odası. Akay Kavşağı Hakkında Oda’mızın Çözüm Önerisi, Büyükşehir Belediye Meclisinde Grubu Bulunan Parti İl Başkanlıklarına Gönderildi. TMMOB Şehir Plancıları Odası Resmi Web Sitesi. [www.spo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=949&tipi=3&sube=0](http://www.spo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=949&tipi=3&sube=0). Erişim Tarihi: 06.07.2009.
- Anonim. 2010a. SSK İşhanı’na Talip Çıkmadı (29 Eylül 2009). Hürriyet Gazetesi Web Sitesi. [www.hurriyet.com.tr/ankara/12573407.asp](http://www.hurriyet.com.tr/ankara/12573407.asp). Erişim Tarihi: 08.01.2010.
- Anonim. 2010b. Ankara-Eski Fotoğraflar başlıklı forum girdisi. WowTurkey Web Sitesi. <http://wownturkey.com/forum/viewtopic.php?t=557>. Erişim Tarihi: 12.01.2010.
- Anonim. 2010c. “Mülkiye’nin Yeni Yüzü”ne Mimarlar Odası İtiraz Etti. HaberTürk Ankara Eki, 13 Ocak 2010 sayısı; s.7.
- Anonim. 2010d. Mülkiye Sitesi Görselleri. Mülkiyeliler Birliği Resmi Web Sitesi. [www.mulkiye.org.tr/MulkiyeSite/index.php](http://www.mulkiye.org.tr/MulkiyeSite/index.php). Erişim Tarihi: 13.01.2010.
- Anonim. 2010e. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi. Tekzip Talebi. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Resmi Web Sitesi. [www.mimarlarodasiankara.org/?id=3851](http://www.mimarlarodasiankara.org/?id=3851). Erişim Tarihi: 13.01.2010.
- Arû, K.A. 1998. Türk Kenti. YEM Yayın, 288s., İstanbul.
- Atabaş, K. 2003. İnsan Aklına ve İradesine İnanmanın Kenti. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülten (Aralık 2002- Ocak 2003), (07); s.13-17.
- Atabaş, K. 2004. 1977-80 Yıllarında Bir Kentsel ‘Ütopya’. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Bülten (Aralık 2002- Ocak 2003), (07); s.15-17.
- Atak, E. 2005. Bir Başkanın Araba Sevdası ve Ankara Ulaşımında Kayıp Yıllar. Planlama TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 2005/4; s.102-111.
- Atatürk, M.K. 1992. Söylev (NUTUK) Cilt: I – II (Günümüz diline çevirip basıma hazırlayan: Ord. Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu). Çağdaş Yayınları, 464s., İstanbul.
- Atay, F.R. 2009. Çankaya. Pozitif Yayınları, 653s., İstanbul.
- Ateş, T. 1991. Geçmiş Dönemlerin Yaşam Biçimine Olan Özlemin Bir Anlatımı: Yaya Bölgeleri. Peyzaj Mimarlığı Dergisi, 91/1 (29); s.18-22.

- Aydın, S., Emiroğlu, K., Türkoğlu, Ö. ve Özsoy, E.D. 2005. Küçük Asya'nın Bin Yüzü: Ankara. Dost Kitabevi Yayınları, 719s., Ankara.
- Babalık-Sutcliffe, E. 2005. Kent Merkezi Ulaşım Planlama İlkeleri Çerçevesinde "Ankara Kent Merkezi: 1985 Kentsel Ulaşım Çalışması"ndan Bugüne. 'Cumhuriyet'in 'Ankara'sı (Derleyen: Tansı Şenyapılı), s.286-308.
- Bakan, K. ve Konuk, G. 1987. Türkiye'de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi. TÜBİTAK Yapı Araştırma Enstitüsü Yayınları, 106s., Ankara.
- Başaran, S., Cihangir-Çamur, K., Hisarlıgil, H., Kaplan, H., Kıvan, E. ve Kitapçı, V.S. 1990. Yüksel Yaya Bölgesi. Planlama TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 89/2-3-4 (6); s.62-70.
- Bayraktar, A., Aslanboğa, İ., Özkan, B., Güney, A. ve Türkyılmaz, B. 1987. İzmir Kenti İçinde Halkın Açık Alan Gereksinimini Karşılama Amacı İle Bazı Yol ve Meydanların, Taşıt Trafiklerinden Arındırılması Olanakları Üzerine Araştırmalar – Ege Üniversitesi Araştırma Fonu Proje No: 063. Ege Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 20s., Bornova.
- Bilgihan, G. 2006. Kentsel Meydanların Dönüşümü (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 116s. Ankara.
- Candan, S. 2008. Ankara Ulaşım Sisteminde Bütünleşme İhtiyacı. Mülkiye Dergisi, XXXII (261); s.175-185.
- Çandar, G. 2008. Madencilere Bin Selam (29 Şubat 2008). Birgün Gazetesi Web Sitesi. [http://www.birgun.net/culture\\_index.php?news\\_code=1204247491&year=2008&month=02&day=29](http://www.birgun.net/culture_index.php?news_code=1204247491&year=2008&month=02&day=29). Erişim Tarihi: 14.01.2010.
- Çağıl, İ. 2007. Daha Mütecanis Bir Bina Yapsaydınız Olmaz mıydı? (Affan Yatman ile Söyleşi). Arkitera Web Sitesi. [www.arkitera.com/s70-daha-mutecanis-bir-bina-yapsaydiniz-olmaz-miydi.html](http://www.arkitera.com/s70-daha-mutecanis-bir-bina-yapsaydiniz-olmaz-miydi.html). Erişim Tarihi: 11.12.2009.
- Çankaya Belediyesi. 2010. "Yüksel" anahtar kelimesiyle arama sonuç sayfası. Çankaya Belediyesi Resmi Web Sitesi. [www.cankaya-bel.gov.tr](http://www.cankaya-bel.gov.tr). Erişim Tarihi: 06.01.2010
- Demir, E. 2007. Metro Duraklarının Mekansal Özellikleri ve Kent İmajı Üzerindeki Etkileri, Ankara Kızılay-Batıkent Metro Hattı Analizi (Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 158s., Ankara.
- Demiralp, S. 2010. Yazılı görüşme. Adres: PROMİM Kentsel-Peyzaj-Mimarlık Ltd. Şti Yesilyurt Sokak 21/5 A.Ayrancı, Ankara, Türkiye. E-Mail: [sdemiralp@promimproje.com](mailto:sdemiralp@promimproje.com)
- Demirel, Ö., Yaşar, Y. ve Öztürk, B. 2004. Kentlerde Mekan Tanımlayıcı Öğelerin (Cansız Elemanlar ve Donatılar) Kent Yeşili ile Birlikte Mekansal Kurgu Rollerini. Peyzaj Mimarlığı 2. Kongresi 25-27 Kasım 2004, s.372-377.
- Dündar, C. 2009. Mustafa. NTV Yayınları, 232s., İstanbul.
- Erdoğan, Y. 2009. Sahiler Düş Düşler Sahi. Sel Yayıncılık, 96s., İstanbul.
- Ertuna, C. 2005. Kızılay'ın Modernleşme Sahnesinden Taşralaşmanın Sahnesine Dönüşüm Sürecinde Güvenpark ve Güvenlik Anıtı. Planlama TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 2005/4; s.6-15.
- Emür, H.S. ve Onsekiz, D. 2007. Kentsel Yaşam Kalitesi Bileşenleri Arasında Açık ve Yeşil Alanların Önemi – Kayseri/Kocasinan İlçesi Park Alanları Analizi. Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2007/1 (22); s.367-396.
- Eşkinat, Y. 1993. Kent Planlama ve Tasarım Arasında Gerekli Ara Ölçek: Kentsel Tasarım. 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu Post-Urbanizm ve Kentsel Tasarım Mimar Sinan Üniversitesi, s.45-50.

- Etili, B. 2002. Edirne İli Merkez İlçe Yeşil Alan Sisteminin Peyzaj Mimarlığı İlkeleri Yönünden İrdelenmesi (Yüksek Lisans Semineri). Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi, B Serisi, 3 (1); s.47-59.
- Göktaş, H. 2009. Özel Dosya: Kent Kendini Sürekli Yeniden Üretebilmeli. Haber Türk Ankara, 11 Aralık 2009 Cuma sayısı; s.5.
- Göktaş, H. 2010. Özel Dosya: Anılarımızı Yitirdik. Haber Türk Gazetesi Ankara Eki, 1 Ocak 2010 sayısı; s.5.
- Görer, N., Gültekin, N.T. ve Gültekin, A.T. 1993. Kent Kimliği – Koruma Planları – Kentsel Tasarım – Post Modernizm Üzerine. 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu Post-Urbanizm ve Kentsel Tasarım Mimar Sinan Üniversitesi, s.195-197.
- Gül, A., ve Küçük, V. 2001. Kentsel Açık-Yeşil Alanlar ve Isparta Kenti Örneğinde İrdelenmesi. Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, A (2); s.27-48.
- Gültekin, E. 2004. Peyzaj Mimarlarının Kent Açık Yeşil Alan Planlama Görevleri. Peyzaj Mimarlığı 2. Kongresi 25-27 Kasım 2004, s.213-219.
- Günay, B. 1999. Urban Design is A Public Policy. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, 82p., Ankara.
- Günay, B. 2005. Ankara Çekirdek Alanının Oluşumu ve 1990 Nazım Planı Hakkında Bir Değerlendirme. ‘Cumhuriyet’in ‘Ankara’sı (Derleyen: Tansı Şenyapılı), s.60-118
- Gürel, D. 2009. Akay Kapanmayacak (29 Temmuz 2009). Hürriyet Gazetesi Web Sitesi. [www.hurriyet.com.tr/ankara/12167118.asp](http://www.hurriyet.com.tr/ankara/12167118.asp). Erişim Tarihi: 06.07.2009.
- Gürel, D. 2009. SSK İşhanı’nı Çankaya Alırsa Meydan Olacak (28 Eylül 2009). Hürriyet Gazetesi Web Sitesi. [www.hurriyet.com.tr/ankara/12565051.asp](http://www.hurriyet.com.tr/ankara/12565051.asp). Erişim Tarihi: 08.01.2010.
- Güzer, B. 2007. Antakya Ve Boston Kentleri Örneğinde Kentsel Açık Alan Tipolojilerinin Dönüşümünün İrdelenmesi (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 100s., Ankara.
- Hasol, D. 1998. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü. YEM Yayın, 500s., İstanbul.
- İlkay, Y. 2007. The Political Struggle On And At Public Space: The Case of Kızılay Square (MS Thesis). Middle East Technical University Graduate School of Social Science, 282p., Ankara.
- İlkay, Y. 2008. Kızılay Meydanı’nın Politik-Sembolik Anlamı: 1960-1964 Yılları Arasında DP Karşıtı Hareket. Mülkiye Dergisi, XXXII (261); s.133-150.
- Kaplan, A. ve Küçükerbaş, E.V. 2000. Kentsel Tasarımda Peyzaj Mimarlığının Yeri ve Kentsel Peyzaj Tasarımı. Peyzaj Mimarlığı Kongresi 19-21 Ekim 2000, s.45-57.
- Kaplan, H. ve Acuner, A. 2005. Ankara’da Yayalaştırma Sorunsalı: Yaya Alanlarının Yasal Çerçeve ve Yerel Yönetimlerin Rolü Kapsamında Değerlendirilmesi. Planlama TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 2005/4; s.112-123.
- Kara, B. 2007. Mekan ve İktidar. TMMOB Yerel Yönetimlerde “Dönüşüm” Sempozyumu 17-18-19 Ekim 2007 Ankara Bildiriler Kitabı, s189-195.
- Karabacak, R. 2009a. Mülkiyeliler’in Lokali Yıkılıyor. Haber Türk Ankara Eki, 23 Aralık 2009 sayısı; s.6-7.
- Karabacak, R. 2009a. Mülkiye’de Mülkiyet Tartışması. Haber Türk Ankara Eki, 24 Aralık 2009 sayısı; s.4.
- Karabacak, R. 2010. İşte Mülkiye’nin Yeni Yüzü. Haber Türk Ankara Eki, 07 Ocak 2010 sayısı; s.6-7.

- Karaosmanoğlu, Y.K. 1999. Ankara. İletişim Yayınları, 264s., İstanbul.
- Korat, G. 2006. Bir Toplu Konut: Ankara. Sanki Viran Ankara (Derleyen: Funda Şenol Cantek), İletişim Yayınları, s.237-249.
- Lang, J. 2005. Urban Design: A Typology of Procedures and Products. Architectural Press, 421p., Burlington.
- Lynch, K. 1991. Reconsidering The Image of The City (1985). City Sense and City Design Writings and Projects of Kevin Lynch (edited by Tribid Banerjee and Michael Southworth, p.247-256.
- Memlük, Y. 2009. Bulvarın Yeşil Parçaları. Cumhuriyet Devrimi'nin Yolu Atatürk Bulvarı, Koleksiyoncular Derneği Yayınları, Yayın No:9; s.73-87.
- Moughtin, C., Cuesta, R. Sarris, C. and Signoretta, P. 1999. Urban Design: Method and Techniques. Architectural Press, 195p. Woburn.
- Moughtin, C. 2003. Urban Design: Street and Square. Architectural Press, 300p. Burlington.
- Nalbantoğlu, O. ve Güzer, B.D. 2000. Afet Sonrası Yeniden İnşaat ve Örgütlenme Süreçlerinin Bir Aracı Olarak Açık Alanlar: Adapazarı'ndan örneklendiklerimiz. Peyzaj Mimarlığı Kongresi 19-21 Ekim 2000, s.145-147.
- Nalbantoğlu, O. ve Teber, S. 2004. İdeolojik "Kamusal" Mekan Tartışmaları Arasında Kent "Yer" Belleğinin Yok Edilmesi. Peyzaj Mimarlığı 2. Kongresi 25-27 Kasım 2004, s.198-202.
- Oktay, A. 2001. Gerçekleştirilemeyen Düş. Ankara'nın Taştır Yolu... Türk Yazınında Ankara (Seçki – II) / Hazırlayan: A. Esat Bozkurt, Kültür Bakanlığı Yayınları, s.270-286.
- Orer, M. 2006. Ankara'daki Ulaşım ve Trafik Sorunları. TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Ankara Şubesi Yayını, 44s., Ankara.
- Oruçkaptan, A. İ. 1990. Kızılay Meydanı Çevresindeki Yaya Bölgelerinin İrdelenmesi ve Geliştirilmesi Üzerine Bir Araştırma (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 118s. Ankara.
- Öncü, E., Çakar, A. E. ve Çelik, F. 1999. Ankara'da: Ulaşım ve Trafik Sorunları. TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Kent Konseyi Girişimi Ankara Gerçeği – Bildiriler ve Raporlar, Yayın No: 219; s.28-36.
- Özdemir, A. 2000. Ülkemizde Meydansızlaşmanın Nedenleri. Peyzaj Mimarlığı Kongresi 19-21 Ekim 2000, s.477-487.
- Özdemir, A. 2009. Katılımcı Kentli Kimliğinin Oluşumunda Kamusal Yeşil Alanların Rolü: Ankara Kent Parkları Örneği. Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, A (1); s.144-153.
- Perçin, H., Akay, A. 2000. Plansız Kentleşme ve Sonuçları: Yalova Örneği. Peyzaj Mimarlığı Kongresi 19-21 Ekim 2000, s.37-44.
- Relph, E. 1976. Place and Placelessness. Pion Limited, 156p., London.
- Şenyapılı, Ö. 2004. Ne demek Ankara; Balgat, niye Balgat!?. ODTÜ Yayıncılık, 213s., Ankara.
- Teber, S. 2004. Ankara'nın Taşına Bak. Mimarlık Dergisi, TMMOB Mimarlar Odası Yayını, Mart-Nisan 2004, 316; s.26-30.
- Tekeli, D. 2006. Cumhuriyetin Binaları. TMH-Türkiye Mühendislik Haberleri, 2006/2-3, (442-443); s.30-63.
- Tekeli, İ. 1982. Türkiye'de Kentleşme Yazıları. Turhan Kitabevi Yayınları, 345s., Ankara.
- Tunalı, İ. 2004. Tasarım Felsefesine Giriş. Yapı Yayın, 111s., İstanbul.



- Türkberk, G. 1963. T.C. Emekli Sandığı Kızılay İşhanı İnşaatı. Türkiye Mühendislik Haberleri, (1 Nisan 1963); s.3-7.
- Türksoy, C. 1999. Başkent Oluşundan Günümüze Kentin Gelişim Süreci. TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Kent Konseyi Girişimi Ankara Gerçeği – Bildiriler ve Raporlar, Yayın No: 219; s.7-16.
- Uçkaç, L. 2006. Kentsel Tasarımın Kent Kimliği Üzerine Etkileri: Keçiören Örneği (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 145s., Ankara.
- Uslu, A., Oğuz, D., Tanrıvermiş, E., Ekşioğlu, T. 1996. Geçmişten Günümüze Kızılay Meydanı. Çevre Planlama ve Tasarımına Bütüncül Yaklaşım Sempozyumu 26-28 Kasım 1996 Ankara, s.329-332.
- Vardar, A. 1990. Başkent'in İlk Planları. Planlama TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, 89/2-3-4 (6); s.38-50.
- Wikipedia. 2009a. Kuzgun Acar. Wikipedia Web Sitesi. [http://tr.wikipedia.org/wiki/Kuzgun\\_Acar](http://tr.wikipedia.org/wiki/Kuzgun_Acar). Erişim Tarihi: 08.12.2009.
- Wikipedia. 2009b. Ankara'daki Anıtlar ve Heykeller. Wikipedia Web Sitesi. [http://tr.wikipedia.org/wiki/Ankara%27daki\\_an%C4%B1tlar\\_ve\\_heykeller](http://tr.wikipedia.org/wiki/Ankara%27daki_an%C4%B1tlar_ve_heykeller). Erişim Tarihi: 13.12.2009.
- Yaşdağ, S. 2006. Achieving A Pedestrian Oriented Transportation System In Ankara (MS Thesis). Middle East Technical University Graduate School of Natural and Applied Sciences, 115p., Ankara.
- Yatman, A. 2007. Affan Yatman'ın Ağzından Kızılay Binası'nın 27 Senelik Öyküsü. Arkitera Web Sitesi. [www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasini-27-senelik-oykusu.html](http://www.arkitera.com/h19023-affan-yatmanin-agzindan-kizilay-binasini-27-senelik-oykusu.html). Erişim Tarihi: 11.12.2009.
- Yavuz, F. 1980. Kentsel Topraklar – Ülkemizde ve Başka Ülkelerde. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 160s., Ankara.
- Yerli, Ö. 2006. 30 Eylül 2006 TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Orman Kanununa Hayır Mitingi – Ankara Yüksel İnsan Hakları Anıtı. Kişisel Fotoğraf Arşivi.
- Yerli, Ö., Kesim, G.A. 2009. Kentsel Koridorların Estetik ve İşlevsel Yönden İrdelenmesi: Düzce Örneği. Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi, 1 (1); s.42-57.
- Yılmaz, O. 2010. Yazılı görüşme. Adres: Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Dışkapı, Ankara, Türkiye. E-Mail: [oguz.yilmaz@agri.ankara.edu.tr](mailto:oguz.yilmaz@agri.ankara.edu.tr)
- Yücel, M., Aslanboğa, İ., Korkut, A. 2008. Peyzaj Mimarlığı Terimleri Sözlüğü. TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Yayını No:2008/4, 128s., Ankara.

## **EKLER**

- EK 1 Promim Kentsel-Peyzaj-Mimarlık Ltd. Şti. 2003 İzmir Caddesi Yaya Bölgesi Kentsel Tasarım Proje ve Görselleri (Demiralp 2010)**
- EK 2 Promim Kentsel-Peyzaj-Mimarlık Ltd. Şti. Mart 2006 Zafer Park Öneri Projesi Sunum Panosu (Demiralp 2010)**
- EK 3 UTTA Planlama Projelendirme Danışmanlık (2006) Zafer Meydanı Çevre Düzenleme Fikir Projesi (Yılmaz 2010)**
- EK 4 Akay Kavşağı Proje Konsept Kurgusu Eskizleri (Demiralp 2010)**
- EK 5 Çalışma Alanı Varolan Durum Etüd ve Grafik Analizleri**
- EK 6 Cumhuriyet Aksı Kentsel Tasarım Fikir Projesi**

**EK 1 Promim Kentsel-Peyzaj-Mimarlık Ltd. Şti. 2003 İzmir Caddesi Yaya Bölgesi Kentsel Tasarım Proje ve Görselleri (Demiralp 2010)**



## EK 2 Promim Kentsel-Peyzaj-Mimarlık Ltd. Şti. Mart 2006 Zafer Park Öneri Projesi Sunum Panosu (Demiralp 2010)

**ANKARA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ**  
**Zafer Meydanı Düzenlemesi, Öneri Projesi**

**SORUNLAR:**  
 -Süzemir, sıkışık yaya hareketleri  
 -Zafer Anıtı'nın korunması ve düzenlenmesi  
 -Danıştay Parkı ile ilişkisizlik  
 -Kapasite mekanizması  
 -Zafer anıtının algılanma zorluğu  
 -Zafer çarşısı girişinin denizliliği  
 -O.ANAKLAR  
 -Danıştay parkıyla yaya bağlantısı  
 -Zafer Meydanı'nda mekanik kontrolün yetersizliği  
 -Zafer çarşısı girişinin denizliliği  
 -Zafer anıtının korunması ve düzenlenmesi  
 -Zafer çarşısı girişinin denizliliği

**PROJE:**  
 -Zafer Meydanı düzenlemesi  
 -Zafer Anıtı'nın korunması ve düzenlenmesi  
 -Zafer çarşısı girişinin denizliliği  
 -Danıştay Parkı ile ilişkisizlik  
 -Kapasite mekanizması  
 -Zafer anıtının algılanma zorluğu  
 -Zafer çarşısı girişinin denizliliği  
 -O.ANAKLAR  
 -Danıştay parkıyla yaya bağlantısı  
 -Zafer Meydanı'nda mekanik kontrolün yetersizliği  
 -Zafer çarşısı girişinin denizliliği  
 -Zafer anıtının korunması ve düzenlenmesi  
 -Zafer çarşısı girişinin denizliliği

**TASARIM:**  
 -Çarşı girişi mevcut yapıya, yapı/simge, 10x10x100 mm'lik plastik bir özye dönüşürölerek hafif konstrüksiyon ve seftat bir şekilde ele alınır. Giriş ve yönlendirme, Zafer Anıtı'na saygı duyar ve bütünlüktür. Üst kat Bakırcı Anıtı'nın Kurtuluş Savaşındaki ve Zafer'e götürülen rolünü anlatan, bir "Teknolojik Sunum Müzesi" rolünü üstlenir. Yen (kuzeydoğu) cephesi, projeksiyonla sunum rolü üstlenir ve dinlenme - saygı amaçlı hizmet eder. "Meydanın doğusu, mevcut çarşı ile görsel sınır oluşturacak ve ibrelili çıkış perdesini olarak ele alınır. "Şişme bina"nın doğusu, "aski çelik tel" sistemi, aralarında asimetrik ve değişken renk dokulu "alüminyum paneli" ile "flash light" efektli/ışıklıdır. "taş" ile, yatacağı gibi düşeyde de şeffaflık sağlayan "dört" ile ele alınır. "Meydan düzeninde, "çoğuk"u simgeleyen, "dört" ile ele alınır. "kum"u simgeleyen, "dört" ile ele alınır. "İşik adaları" yer alır. "Kent mobilyaları daha önce üretilmemiş özgün ve estetik, fonksiyoneldir. "Meydan - park mevcut yaya geçişleri, "Zafer Anıtı" ile özdeşleşen ve mekanik devamlılığı sağlayan, yönlendiren, izlettiren bir tasarımla anlayışıyla yeniden düzenlenir. "Danıştay Parkı'nın doğal yapısı korunur, yeni biriki teritoryuyla geliştirilir ve meydanla kontrastı vurgulanır. "Yaya yönlendirmelerinde, granit plak girişli olmak üzere kauçuk esaslı yerinde dökme kaplama malzemeleri kullanılır.































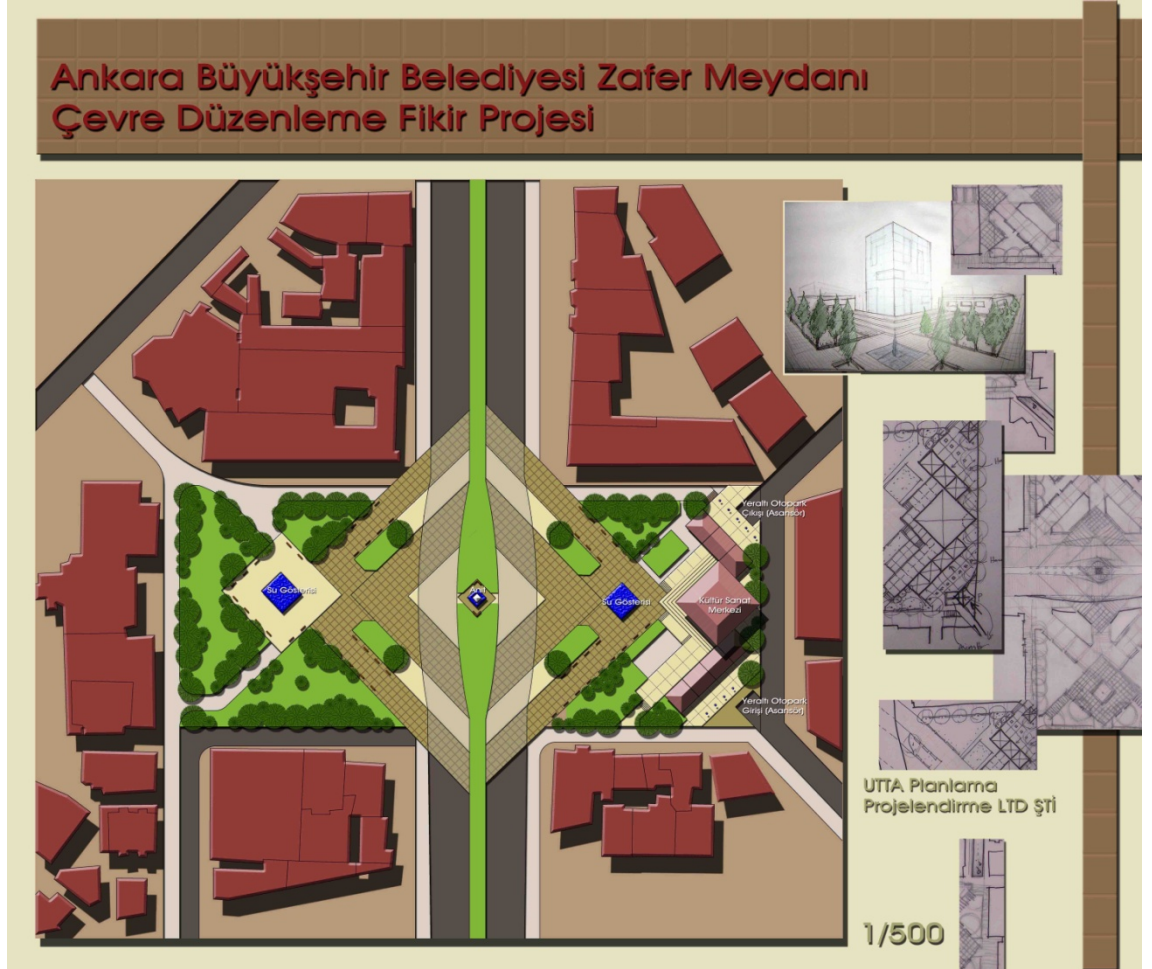




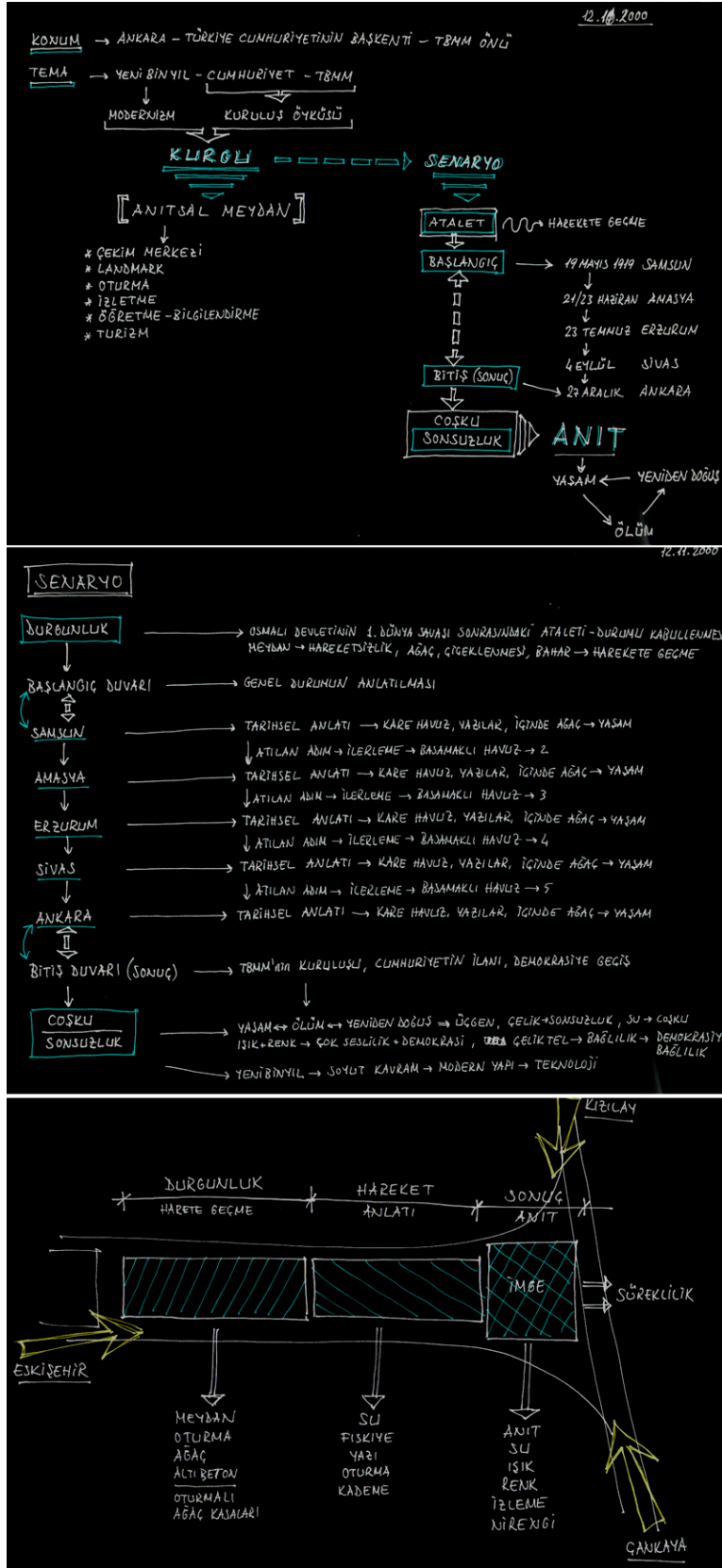





**EK 3 UTTA Planlama Projelendirme Danışmanlık (2006) Zafer Meydanı Çevre Düzenleme Fikir Projesi (Yılmaz 2010)**



## EK 4 Akay Kavşağı Proje Konsept Kurgusu Eskizleri (Demiralp 2010)



## EK 5 Çalışma Alanı Varolan Durum Etüd ve Grafik Analizleri



Tandoğan - Bahçelievler  
Yönü

## motorlu taşıt dolaşımı etüdü

Sihiye - Ulus Yönü



O1

O1

ÜG

O2

ÜG

TTD

Kolej-Kurtuluş  
Yönü

ÜG

O1 Çok katlı otoparklar

O3

MA

TTD

O2 Bir okul ve AVM'lere ait veya bunlarla ilişkilenmiş veya 24 saat esasiyla çalışmayan otoparklar

O3 Otopark olarak kullanılan arsalar

ÜG Motorlu taşıt üst geçitleri

AG Motorlu taşıt alt geçitleri

Motorlu taşıt üst/alt geçit çıkış yönelimleri

Tek yönlü yolların akış yönleri

TTD Yer üstü toplu taşıma durakları

MA Metro ve hafif raylı toplu taşıma durağı

Anayollar dışında aşırı yük binen arterler

Eskişehir Yolu

AG

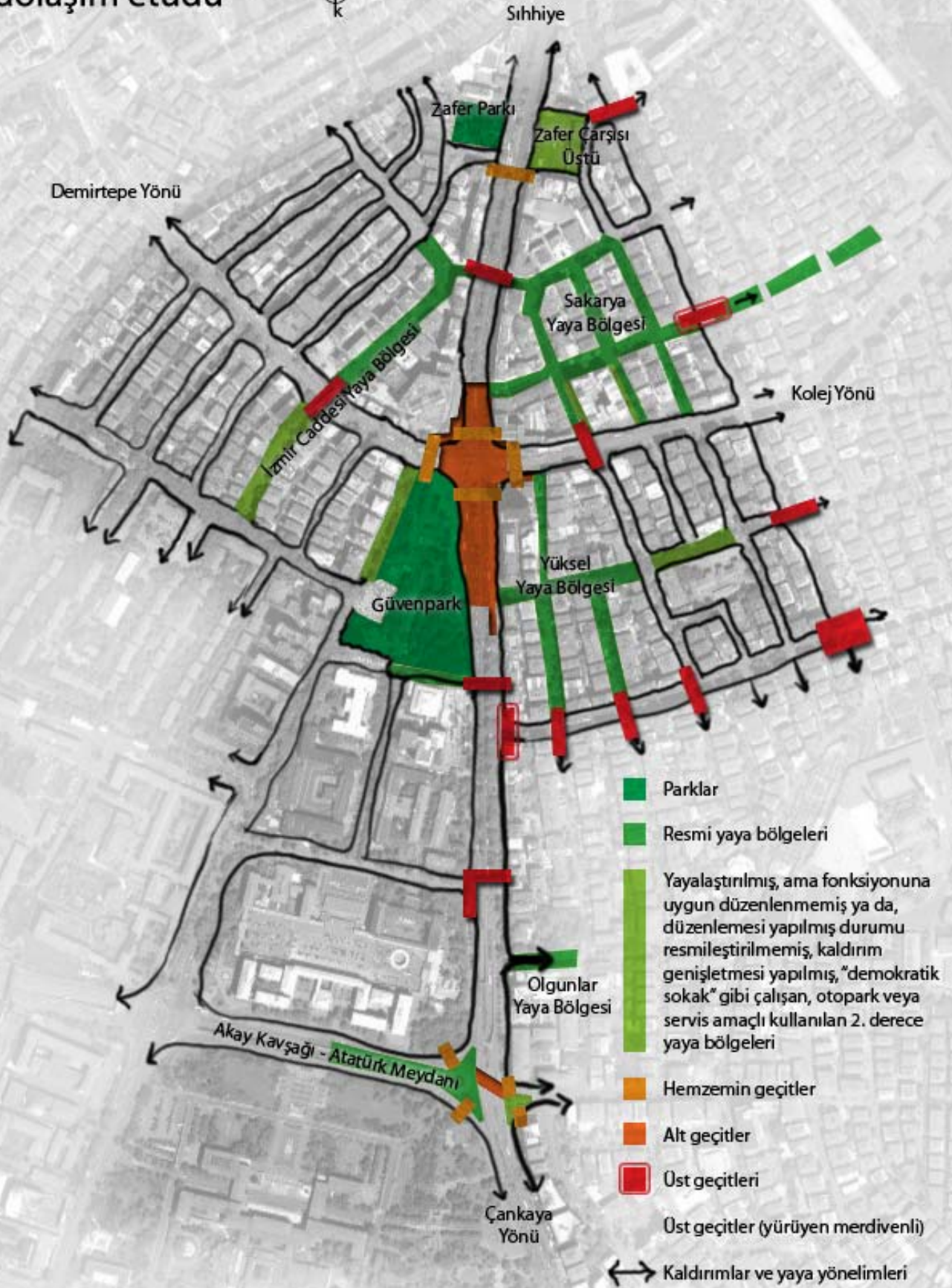
Dikmen - Gölbaşı Yönü

Yollar yoğunluk, genişlik ve önem düzeylerine göre, en çok kırmızı olmak üzere, kırmızıdan sarıya doğru renklendirilmiştir.

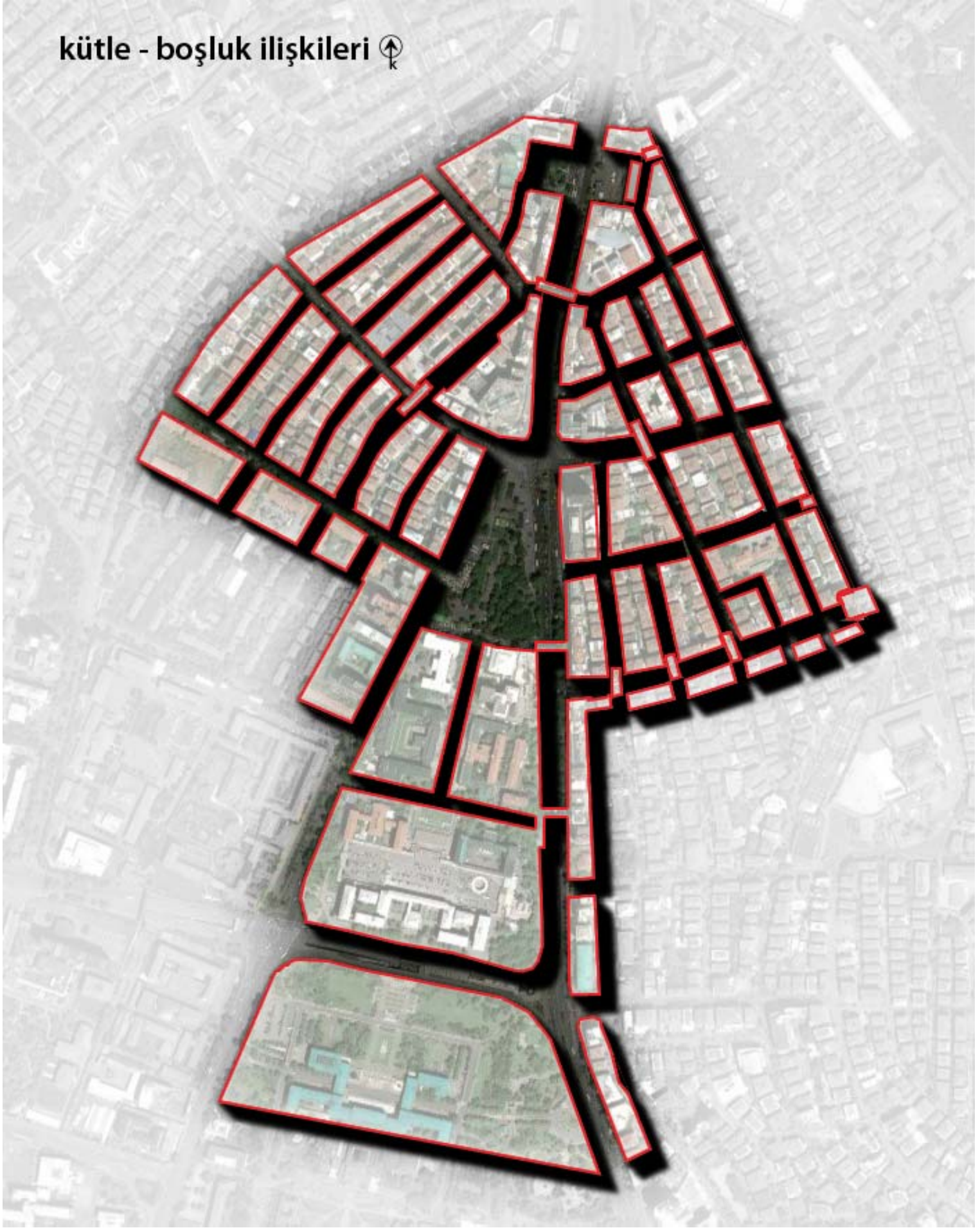
Çankaya - Yıldız Yönü



# yaya dolaşım etüdü



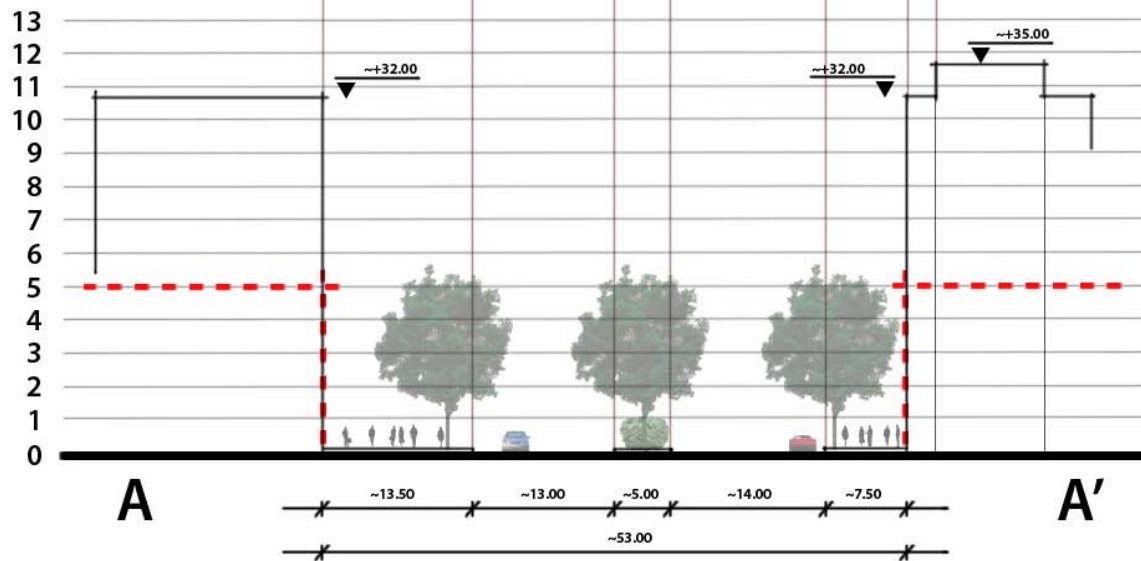
kütle - boşluk ilişkileri 




# Atatürk Bulvarı kütle-boşluk ilişkisi



Kat Sayısı  
(3m. kabul edilmiştir)



— Güncel yapı kesiti  
- - - Jansen planındaki yapı kesiti

yeşil doku 



## **EK 6 Cumhuriyet Aksı Kentsel Tasarım Fikir Projesi**

# Cumhuriyet Aksı Kentsel Tasarım Fikir Projesi

1/5000 (K)

Fonksiyon değişikliği ile yapıların kültürel rekreatif fonksiyonlara açılması, parsel içindeki açık alanın yeniden tasarımı yoluyla yeşilin batıdaki izle ilişkilendirilmesi

Korunacak tasarımla süreklilik ve dil birliği içinde fonksiyona uygun yeniden tasarım

Yapının yıkılarak alanın Güven Anıtı ile kütleli ilişkileri göz önünde tutularak açık ve yeşil alan olarak yeniden tasarımı

İyileştirerek koruma, araç yolu üzerinde döşeme farklılığı ile anıt ve öneri meydan ile bütünleştirme

Yeraltı Çarşısı ve yapının yıkılarak, eski kotu otopark, üst kotu meydan, doğu cephesi meydanla bütünleşik kademeli yeşil ve restaurant/lokal olarak yeniden tasarımı

Yapının kamulaştırılarak yıkımı ve alanın altı otopark hemzemin kotu meydan olarak tasarımı ve mevcut yaya bölgesine dahil edilmesi

Başöğretmen Atatürk Anıtı ve Meydanı'nın görsel ve fiziksel engeller kaldırılarak, Güvenpark'la bütünleştirilmesi

Hem zemin trafik çözümleri ile yeniden düzenleme, Hükümet Kartiyesi aksı araç yolu üzerinde döşeme farkı ile devamlılığı ve orta refüjün benzer tasarımla yaya alanı ve meydan olarak korunumu

Fonksiyon değiştirilmeksizin yapının yıkımı ve Hükümet Kartiyesini açık tutacak şekilde, TBMM ile kütleli ilişkileri ve diğer Hükümet Kartiyesi yapıları ile mimari dil birliği göz önünde bulundurularak yeniden tasarım

## NOTLAR:

- \* Kaldırımların, döşeme ve yol ağaçlandırması ile yaya bölgeleri-yeşil çizgiler ile süreklilik ve bütünsellik içerisinde detaylandırılması
- \* Orta refüjlerde genişletme ile trafik şeridinin 3 şeride düşürülmesi, 1 şeridin toplu taşıma araçlarına öncelikli tahsis edilmesi, gerekli yerlerde çift yön uygulamasına dönülmesi
- \* Araç yolunda döşeme farklılıkları ve sık yaya geçitleri ile trafiğin yavaşlatılması
- \* Yeşil ray üzerinde çalışacak ve otopark yakınlarına erişimi sağlayacak ücretsiz merkez içi toplu taşıma hattı oluşturulması
- \* Yeni yayalaştırılan bölgelerde ortak kullanıma açılacak nitelikteki otoparklar göz önüne alınarak yer yer demokratik sokak uygulamalarına gidilmesi
- \* Yaya Bölgeleri içerisinde kalan adaların arka bahçelerinin bir bütün olarak değerlendirilip, kamusal sosyal yaşama açık ve yeşil alan olarak kazandırılması

## LEJAND

- Öneri merkez içi ücretsiz toplu taşıma hattı
- ~ Sürekliliği olan yayalaştırılmış alan
- Sürdürülecek, varolanlarında iyileştirmeye gidilecek yeşil çizgi ilişkileri
- Otopark araç yaklaşımları
- Hemzemin kavşak olarak yeniden tasarım
- P Mevcut otoparklar

# Cumhuriyet Aksı Kentsel Tasarım Fikir Projesi

(idealize edilmiş 2. alternatif)

1/5000 (K)

**CUMHURİYET AKSI**

## NOTLAR:

\* İlk alternatifteki fikir, görüş ver öneriler korunmak kaydıyla üretilen bu çözümden Kızılay'da toplu taşıma araçları hariç bütün trafik akışının Necatibey, Mithatpaşa ve Meşrutiyet Caddeleri üzerinden alan dışına taşındığı, alanın tamamen yayalaştırıldığı idealize edilmiş bir alternatif üretilmiştir.

\* Sıhıye'de Hitit Kursu ile başlayıp, Zafer Anıt ve Meydanı, Güven Anıtı ve Kızılay Meydanı ile devam eden ve Hükümet Kartiyesi ile oluşan süreklilik içerisinde TBMM girişine ulaşan aks, çizgisel biçimde ortaya çıkarılarak, tarihsel ve sosyal kökleri ile ortaya çıkartılmıştır.

\* Bitkisel düzenlemedeki varolan açıyı değiştiren çizgisel yönelim, ada parsellerde buna uygun yeni düzenleme ve döşeme vb. unsurların paralel kullanımı ile aksın daha belirgin olması hedeflenmiştir.

\* Özelde Saraçoğlu Evleri'nde olmak kaydı ile tüm çalışma alanında ada içi arka bahçeler, bütünleştirilerek kamuya açık yeşil alan sistemine dahil edilmiştir.

\* İlk alternatifin yayalaştırılmış bölge içinde kalan öneri otoparklarına erişim demokratik sokak çözümleri ile sağlanmıştır.

## LEJAND

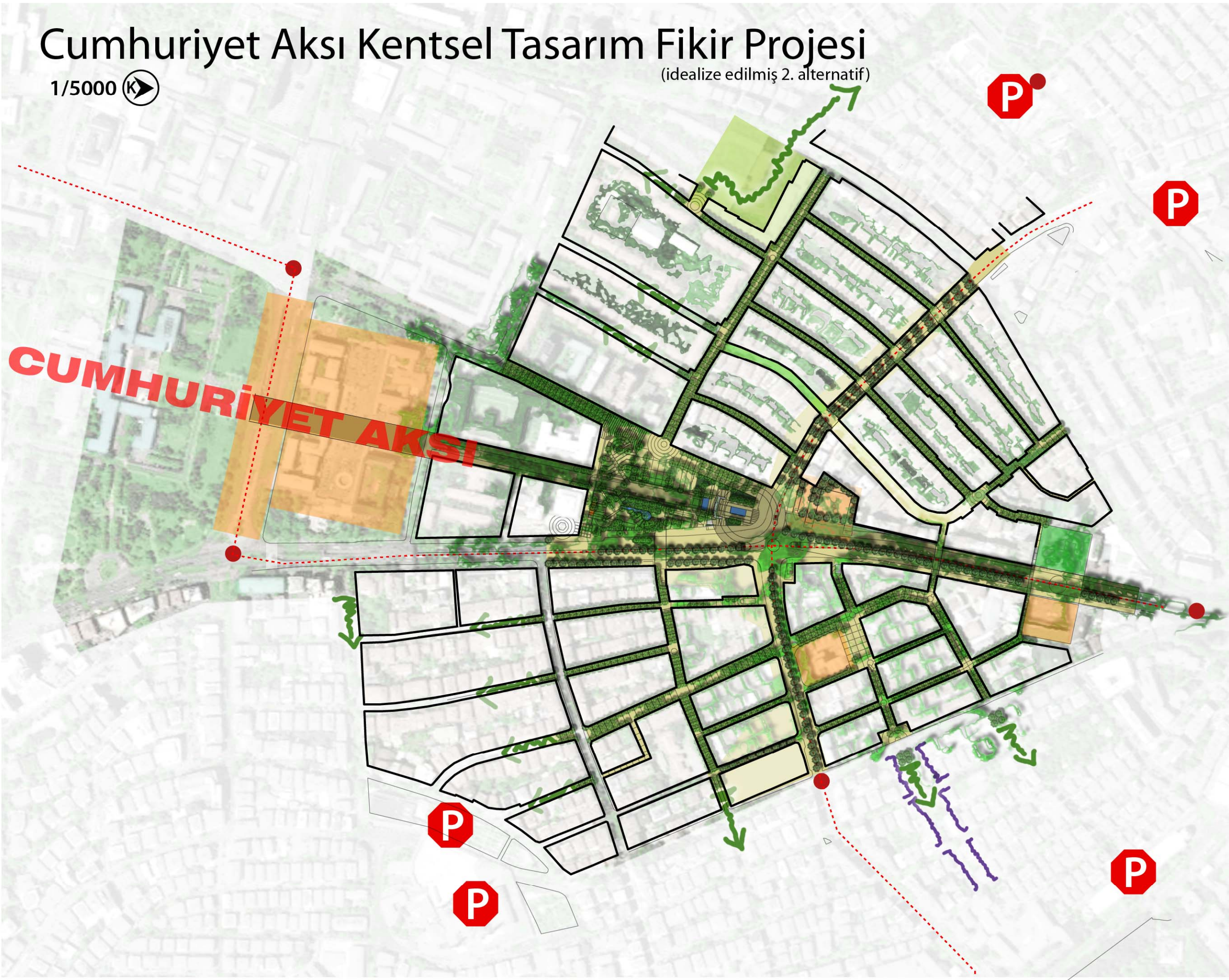
----- Öneri merkez içi ücretsiz toplu taşıma hattı

~~~ Sürekliliği olan yayalaştırılmış alan

→ Sürdürülecek, varolanlarında iyileştirmeye gidilecek yeşil çizgi ilişkileri

● Hemzemin kavşak olarak yeniden tasarım

P Mevcut otoparklar



## ÖZGEÇMİŞ

**Adı Soyadı:** Bayazıt Oğuz AYOĞLU

**Doğum Yeri:** Ankara

**Doğum Tarihi:** 18 Aralık 1979

**Medeni Hali:** Bekar

**Yabancı Dili:** İngilizce

### Eğitim Durumu (Kurum ve Yıl)

- Lise** : Antalya Anadolu Lisesi (1994 – 1996)  
Ankara Kurtuluş Lisesi (1996 – 1997)
- Lisans** : Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı  
Bölümü (1997 – 2004)
- Yüksek Lisans** : Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj  
Mimarlığı Anabilim Dalı (2004 – 2010)

### Çalıştığı Kurumlar ve Yıl

- Serim Bilişim** (1999)
- PMP Peyzaj Mimarlığı Proje ve Danışmanlık** (2001)
- Erdem Mimarlık** (2003)
- Anıl Çevre Tasarım Ltd. Şti.** (2004)
- Tasarım Bilgisayar Teknolojileri Eğitim Mühendislik-Mimarlık Makine  
Reklam Ltd. Şti** (2004 - ...)

### Yayımları (SCI ve diğer)

#### Türkiye’de Peyzaj Mimarlığı Öğrencisi Olmak

*Ayoğlu, B.O.* Okullu, S.G. 27-28 Mayıs 2002. İzmir.

1. Ulusal Peyzaj Mimarlığı Öğrenci Sempozyumu, Sözlü Sunum (basıldı).

#### Meydanlarımız, Meydansızlığımız



Okullu, S.G. *Ayoğlu, B.O.* 27-28 Mayıs 2002. İzmir.

1. Ulusal Peyzaj Mimarlığı Öğrenci Sempozyumu, Sözlü Sunum (basıldı).

### **3'ü Bir Arada (Türkiye'de peyzaj mimarlığı eğitimine yönelik bir öneri)**

*Ayoğlu, B.O.* Ertan, B. 27-28 Mart 2003. Ankara.

2. Ulusal Peyzaj Mimarlığı Öğrenci Sempozyumu, Sözlü Sunum.

### **El Emeği Makinaya Karşı (Bilgisayar Destekli Tasarım ve Geleneksel Tasarım anlayışı üzerine bir karşılaştırma)**

Ertan, B. *Ayoğlu, B.O.* 27-28 Mart 2003. Ankara.

2. Ulusal Peyzaj Mimarlığı Öğrenci Sempozyumu, Sözlü Sunum.

### **İdeoloji ve Çevre Sorunsalı**

*Ayoğlu, B.O.* Yerli, Ö. Uçkaç, L. Üsküp, C. 1-3 Mayıs 2003. Mersin.

6. Çevre Sorunlarına Öğrenci Yaklaşımları Sempozyumu, Sözlü Sunum (basıldı).

### **Küreselleşme ve Çevre**

Yerli, Ö. *Ayoğlu, B.O.* Uçkaç, L. Üsküp, C. 1-3 Mayıs 2003. Mersin.

6. Çevre Sorunlarına Öğrenci Yaklaşımları Sempozyumu, Sözlü Sunum (basıldı).

### **Çevresel Etki Değerlendirmesi Ne Kadar Etkin?**

Uçkaç, L. *Ayoğlu, B.O.* Yerli, Ö. Yücesan, G. 1-3 Mayıs 2003. Mersin.

6. Çevre Sorunlarına Öğrenci Yaklaşımları Sempozyumu, Sözlü Sunum (basıldı).

### **TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Öğrenci-Üye Komisyonu / PEMÖT**

Okullu S.G. Yerli Ö. *Ayoğlu, B.O.* 2003. Ankara.

Peyzaj Mimarlığı Dergisi, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası Yayın Organı. Sayı:2003/1, Sf: 84,85.

### **Olimpiyat Köyleri**

*Ayoğlu, B.O.* Danışman: Prof. Dr. Yalçın Memlük. 2003. Ankara.

Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü Lisans Bitirme Tezi

### **Seminer: Kentsel Peyzaj Tartışmaları ve Güvenpark**

*Ayoğlu, B.O.* Danışman: Prof. Dr. Oğuz Yılmaz. Mayıs 2006. Ankara.

Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı A.B.D. Yüksek Lisans Semineri