

Bir Yol Hikâyesi: Kamusal Alan Planlamasında Kentsel Tasarım ve Yerel Yönetimin Araç ve Amaçlarını Tartışmak

Duygu Cihanger¹

Öz: ODTÜ Yolu'nun hikâyesi kamusal bir mekânın, kamunun belli bir kesiminden gelen tepkilere karşı üretilmesi ve bu süreçte kentsel planlama ve tasarım araçlarının zayıf bırakılan rolünü anlatmaktadır. Özünde bir kentsel arayüz planlaması ve tasarımı problemi olan yol meşruluğunu, 1994 Ankara Nazım Planı ve 2023 Ankara Nazım İmar Planı'ndan almaktadır. Ancak, planlama araçlarının gücünün altını çizen yol inşaatı süreci, bugün bazı toplumsal bileşenlerce reddedilmiş ve çeşitli çatışmalara yol açmıştır. Bu bildirinin amacı ise, "yol olmalı, yol olmamalı" ikileminin ötesinde, bu durumu bir şehircilik problemi olarak ele almaktır. "Bir kamusal alan planlamasında, yerel yönetim tutumu, şehircilik ve tasarım ilkeleri açısından neler yanlış gitmiştir?" ve "Söz konusu yola ne tür tasarım müdahaleleri uygulanabilir?" sorularına cevap arayan bildiriye göre değişim ve dönüşüm kavramları bir üniversite kampusunun sınırından geçen, mevcutta kuvvetli sosyo-mekansal ilişkiler üretmiş olan iki mahalleyi birbirinden ayıran bir yolun getirdikleriyle yeniden yorumlanmalıdır. Nitekim bu yolun varlığı kentliler adına bir "değişim" hatta kimi zaman bir "yıkım" hikâyesidir. Bu bağlamda, yolun Ankara kent planlarındaki rolü, uygulanma biçimi, aktörler ve kentli muhalefetleri tarihsel bir süreç içerisinde değerlendirilerek, bu tartışmaların ötesinde yolun kentsel tasarım anlayışı içerisinde nasıl evcilleştirileceğinin örnekleri sunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: ODTÜ Yolu, Kamusal Alan, Tasarım, Kentsel Arayüz, Katılım

Abstract: The story of METU Road presents a process of public space production against a public resistance and the ignorance of urban planning and design tools. The road is legitimate with its existence in the former development plans of city of Ankara since 1994. However, the construction of this road caused many urban resistances and academic discussions since the road passes along the edge of a university campus and it creates a wall between two neighborhoods which are used to be connected with strong socio-spatial bounds. This study aims at looking beyond what is black or white, and tries to solve the problem within the grey area. The problem will be situated within the frame of participation, principles of urbanism and urban design. The road will be regarded as an urban interface that has to be designed to connect not to divide with the proper use of urban design tools. This study asks the questions of "What went wrong in the context of urban planning and design and city management in the planning of a public space?" and "How the design of the road can be made more attractive?" The concepts of change and transformation should be reformulated in this case problem since the existence of road is sometimes a story of transformation and sometimes of destruction.

Keywords: METU Road, Public Space, Urban Design, Urban Interface, Participation

¹ Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara: duygu.cihanger@gmail.com

1. Planlamanın yolu: D n ve bugün

Planlama teorisinin tanımı ve kapsamına ilişkin çalışmalar son elli yıllık dönemde ciddi bir evrim sürecinde gelişmiştir. Ancak günümüzün hızla değişen sosyal, kültürel, çevresel ve ekonomik koşullarında ise bu evrimin vardığı son noktaya dair kesin bir  er eve çizilememektedir. 1960’lı yıllardan başlayarak, planlama teori ve pratiğine hakim olan akılcı-kapsamlı planlama anlayışından, katılımcı planlama yaklaşımına ve günümüzde tartışılan “oluşumsal” (emergent) şehircilik kavramları bu evrim sürecinin tarihsel noktaları olarak adlandırılabilir.

Akılcı-kapsamlı planlama, uzun erimde sonuç odaklı anlayışı ve bu süre içerisinde gelişebilecek tüm olasılıklara rasyonel bilgi toplama yoluyla kamu yararı (ortak iyi) adına cevap verme yaklaşımı olarak özetlenebilir (Tekeli, 2009) . Bu duruma karşılık, uzun erim odağında hayal dahi edilemeyecek sayıda farklı koşulların oluşacağı gerçeği ve bu koşullara katı ve değişmez planlama kararlarıyla cevap verilemeyeceği eleştirisi yapılmıştır. Katılımcı planlama ve tasarımı anlayışı ise toplumda bir planlama sürecinden etkilenecek tüm aktörleri karar alma sürecine dahil etmeyi, herkesin eşit söz hakkına sahip olabileceği demokratik bir diyalog ortamı yaratmayı bu yolla da toplumsal gelişimi sağlamayı hedefler (Ataöv 2014: 78). Bugün katılımcı planlama alanının da ötesinde, planlama faaliyetlerine yeni bir tanım getiren ve onu bir müdahale aracı değil kontrol aracı olarak gören teori tartışmaları sürdürülmektedir (bkz: emergent urbanism). Bu devingen kapsam ve amaç tanımı sürecinde planlama, bugün kente dair verilen veya yıllar önce verilmiş kararlarla kentli hayatına mekânsal müdahalelerle dokunan ve bu ilişki sonucunda da sosyal, kültürel, ekonomik ve çevresel değişimleri tetiklemeyle vazgeçilmez bir konuma sahiptir.

Bu çalışmanın bir diğer odağı ise, planlama ve tasarımı süreçlerinden anahtar bir konumda duran yerel yönetimler yer almaktadır. Kentin yönetiminden, kent paydaşlarıyla birlikte daha demokratik karar alam süreçlerini işaret eden yönetişime geçişteki direnç noktaları planlama ve tasarımı kararlarının topluma hitap edebilmesi açısından önemli bir yerde durmaktadır (Michels 2012: 285).

Akılcı-kapsamlı planlama anlayışıyla 70’li yılların sonlarında üretilmiş bir plan kararının 2013 yılında yerel yönetim tarafından uygulamaya geçirilmesi ile ortaya çıkan gerilimleri incelemek değişen toplumsal koşul ve beklentileri kavrayabilmek ve plancının rolünü, planlama ve tasarımın etki alanlarını tartışabilmek adına değerli olacaktır. Bu çerçevede, kamuoyunda *ODTÜ Yolu*² olarak bilinen ve başta Ankara ili olmak üzere ülke gündeminde de geniş yer bulan Anadolu Bulvarı’nı, Konya Yolu’na bağlayan yolun inşaatı süresince ortaya çıkan çatışmalara dair doğru soruyu/sorunu araştırmak bildirinin ilk adımıdır. Sonrasında, bu örnek olayı daha iyi kavrayabilmek adına tarihsel olarak plan kararlar ve dahil olan aktörler sunularak, planın uygulamaya başlamasıyla ortaya çıkan gerilimler ve nedenleri araştırılacaktır. Son kısımda ise sunulan problem tanımına cevap vermesi adına kentsel tasarımı ve yerel yönetim araçları öneri bir “ideal” süreç hayali ile yeniden yorumlanacaktır.

² Kamuoyunda ODTÜ Yolu olarak bilinen bu yol bugün adı “1071 Malazgirt Bulvarı” olan ve Anadolu Bulvarı’nı Konya Yolu’na bağlayan dört gidiş, dört geliş olmak üzere toplam sekiz şeritli olan bir erişim kontrollü yoldur. Yol un 800 metrelik kısmı ODTÜ arazisi sınırından, devamı ise 100. Yıl ve  iğdem Mahallelerinin ortasından geçmektedir.

1.1. Doğru soruyu aramak

Üst ölçek planlarında, kent içi bağlantı yolu olarak öngörülen *ODTÜ Yolu* inşaatı, çeşitli kentsel muhalefetlere ve akademik tartışmalara neden olmuştur. Aktörler arasındaki fikir çatışmasının temelinde özellikle yerel yönetimin ve sözü geçen planların bütünlüğüne inanan şehir plancıların yolu savunan tutumu karşısında yerleşim alanlarının ortasından yüksek araç kapasiteli bir yolun geçmesini istemeyen mahalleliler ve ODTÜ Kampüsü'nün yeşil alan bütünlüğünü bozacağı için yine yola karşı duruş sergileyen ODTÜ öğrencileri ve bileşenleri durmaktadır. Kısacası, uygulama adına atılan ilk adımın anlaşılmasından itibaren bu sorunsal bir “evet”-“hayır” tartışmasına çekilmiştir. Tam da bu sebeple, tartışma kısır bir döngü içerisinde çözümsüzlüğe gitmiş, tüm toplumsal muhalefete karşı elinde kent mekanına güçlü müdahale araçlarını bulunduran yerel yönetimin tepeden inmece tavrıyla yol inşaatı tamamlanmıştır. Peki, sivil örgütlenmeler talepleri neden gerçekleştirilmemiştir? Yerel yönetim neden oluşan direnişe söz hakkı tanımamıştır? Plancının rolü bu bağlamda nereye oturmaktadır?



Foto 1: Yol İnşaatı (Kaynak:Kişisel Belgelem, Aralık 2013)

Birinci sorunun cevabı, 2. Dünya Savaşı sonrası hızlı ve yoğun bir şekilde mahalleleri yok etmek pahasına otoyol inşasına başlayan Amerika'da baş gösteren “karayolu ayaklanmaları” (highway revolts/ antimotorway movements) örneğinden başlanarak aranabilir. Otoyolların sosyal hayatlarını koparmaması ve yaşam alanlarını tehlikeye atmaması adına mahallelerden başlayarak ülke geneline yayılan bu ayaklanmaların çoğu olumlu (ayaklanmalar lehine) sonuçlanmamıştır (Fellman 1969: 102; Mohl 2004: 675). Bu durumun sebebi, özellikle işçi sınıfının ikamet ettiği bölgelerde planlanan yolların reddinde, halkın plan karşısında geçerli rasyoneller sunamaması sonucu bürokratik engellere takılmasıdır (Mohl 2004: 676). Başarılı olan örneklerde ise ortak özellikler tutarlı ve ulusal/uluslararası bazda dikkat çeken sürekli bir aktivizm süreci, kendini konuya adanmış yerel ve politik liderlerin varlığı, saygın medya organlarının bir kısmından alınan destek, kentteki güçlü bir planlama tarihinin varlığı, konunun yargıya taşınması ve son olarak da bu yasal süreci leyhte bir sonuca bağlayan kararın çıkması olarak sıralanabilir (Mohl 2004: 676). Her ne kadar toplumsal direniş sürecini başlatması açısından ortak özellikler taşısa da söz konusu yollar, bu çalışmadaki örnek alandan farklı fiziksel özellikler taşımakta, şehircilik ve şehir anlayışını ülke genelinde yeniden yapılandırmaktadır.

İkinci sorunun cevabı ise Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin yol inşaatının kent trafiğini rahatlamada elzem bir rol oynadığına inanması ve bu sebeple kamu yararı adına muhalefetin taleplerine cevap vermenin gereksiz olduğuna dair inancında aranabilir. Bu tutumun arkasında iki nedenden bahsedilebilir. İlk olarak, kent yönetimin anlayışı, yerel yönetimin tepeden inmeci bir karar verme sürecinde sivil hareketliliği dışlamasıdır. Bu dışlayıcı tutum, Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Melih Gökçek'in katıldığı bir canlı yayında "Yol için neden halka soracaktıysanız ki? Yol planda geçmiş zaten, bugüne kadar kime sormuşuz?" demeci ile özetlenebilir. Politik çıkarların süreci gölgelediği savı ise, yaklaşan yerel seçimlerde avantajlı bir konuma geçmek isteyen bir belediye başkan adayının "seçim yatırımı" olarak ODTÜ bileşenlerini, meslek odalarını ve de muhalif kamuoyunu bir çatışma süreci içine çekme çabası olarak speküle edilebilir.

Plancının bu tür bir süreçteki rolü sorusuna verilebilecek yanıt, yukarıda bahsedilen iki kutbun (sivil ayaklanma ve yerel yönetim) siyah ve beyaz tavrının üzerinde konumlanmalı(ydı)dır. Yaşanan bu çıkmazların sonuçları ODTÜ Yolu örneğinde, yaşanan sivil hareketlilikler ve mahalle forumlarıdır. İki duruma da bir sosyal belirme gözü ile bakıldığında planlama yaklaşımının ve şehir plancısının süreçteki etkinlik alanı yeniden bir tanıma ihtiyaç duymaktadır. Geçmişin, geleceği bilmeden, tek bir olasılık varmışçasına yönlendirmek isteyen planlama anlayışının yerini, bugün yerini toplumun değişen isteklerini yeni bilimsel bakış açısıyla yönlendiren bir anlayışın alması kaçınılmaz bir gerekliliktir. Bu bağlamda ise plancı "tek karar organı", "gelecek plancısı" olmaktan öte "toplumla birlikte hareket eden", "talepleri dinleyerek bir sisteme oturtmaya çalışan", "aktörler arasında arabulucu" bir kimlikle buluşması düşünülebilir.

Bu çalışma da, evetçi veya hayırcı bir tavrın ötesinde, *ODTÜ Yolu* plan ve uygulama sürecini bir şehircilik ve kentsel tasarım problemi olarak değerlendirerek devam edecektir. Buradaki temel kasıt, bir kamusal mekân olarak "yol"un varlığının katılımcı bir planlama anlayışıyla tabandan gelen talebe kulak vererek ve tasarım araçlarını bu doğrultuda ve de doğru kullanarak değerlendirilmesi gereğidir. Özetle, "doğru" soru *ODTÜ Yolu*'nun bir şehircilik problemi olarak ele alınarak, kentsel tasarım araçlarının toplum ve de planlama meslek alanı yararına kullanılması ile çatışmaları engelleyebileceğine dair bir kabulle sorulmalıdır. Kısacası, şehirciliğin kaçınılmaz kentsel arazi kullanımı değişikliklerine alternatifler sunan bir süreç olduğu gerçeği kabul edilmektedir. Bu çalışma, kentsel tasarım araçlarının alternatif kullanım biçimlerinde ve mimari-mühendislik alanlarının desteği ile nasıl tüm kent paydaşları için daha çekici hale getirilebileceği sorusuna cevap arayacaktır.

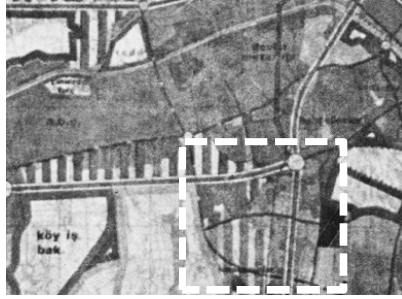
2. ODTÜ Yolu'na bakmak

Bir kentsel arayüz tasarımı süreci olarak ele alınması gereken ODTÜ Yolu'nun, uygulamadaki politik kaygıların ve yönetim sürecindeki kopuklukların altında boğulması önemli bir problemdir. Bu bölümde süreci açıklayabilmek adına yolun yer aldığı kent planları sunulacak, ardından yol inşaatının başlamasıyla ortaya çıkan aktör çatışmaları ve tasarım problemleri tartışılacaktır.

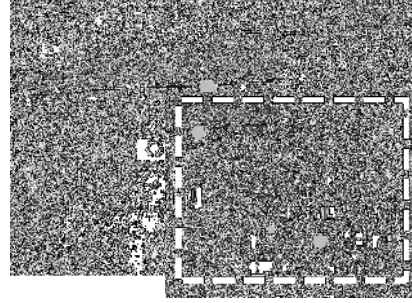
2.1. ODTÜ Yolu planlama süreci

Anadolu Bulvarı'nı Konya Yolu'na bağlayan bir iç-çevre yolu olarak önerilen bugünkü *ODTÜ Yolu*, resmi adıyla 1071 Malazgirt Bulvarı meşruiyetini farklı

dönemlerde üretilmiş Ankara kenti planlarından almaktadır. Bahsi geçen planların ilki *1990 Ankara Nazım İmar Planı (1/50.000)*'dir. Samsun Yolu, Konya ile Eskişehir ve İstanbul Yollarını birbirine bağlayan 1071 Malazgirt Bulvarı, 1969 yılında kurulan ve İmar ve İskân Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü Metropolen Planlama Dairesi'ne bağlı olan Ankara Nazım Plan Bürosu'nun kapsamlı araştırma ve analiz çalışmaları sonucu önerilmiştir (Altan 2002, 37). 1/50000 ölçekli bir plan şeması olan Ankara Nazım Planı 1990'da ikinci kademe bir yol olarak ilk kez yer alan yol bugünkü gibi Konya Yolu'nda son bulmamakta, Dikmen Bölgesi'ni geçerek Doğukent Bulvarı üzerinden Mamak ve Samsun Yolu'na ulaşmaktadır (Şekil 1).



Şekil 1: 1990 Ankara Nazım İmar Planı
(Kaynak: ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Harita ve Plan Belgeleme Birimi)



Şekil 2: 2015 Ankara Ana Ulaşım Planı
(Kaynak: ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Harita ve Plan Belgeleme Birimi)

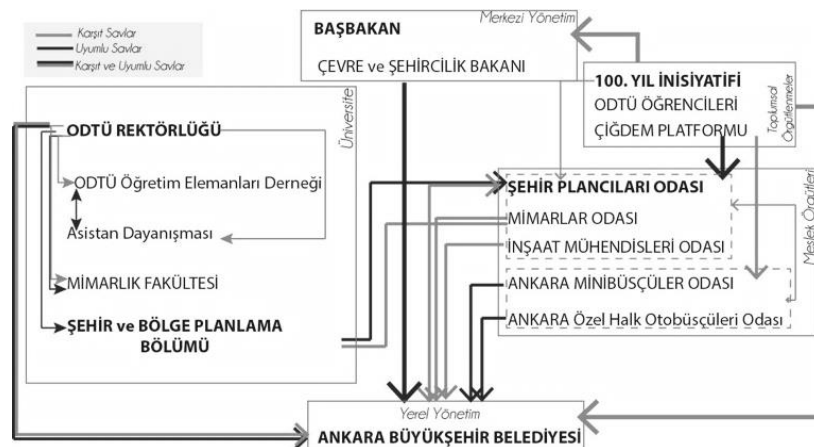
Yolun meşruiyetinin dayandığı ikinci bir resmi belge ise 1994 tarihi onaylı, *2015 Ankara Ulaşım Ana Planı*'dir (Şekil 2). 1990 Ankara Nazım İmar Planı kararıyla uygulanan Anadolu Bulvarı'nı Konya Yolu'na bağlayacak olan yol, bu planda da ikinci kademe, diğer bir deyişle kent içi bağlantı yolu olarak yer almaktadır. Yolun Eskişehir ve Konya Yolu'na bağlandığı iki noktada ise kavşak önerisi yapılmıştır. Plan çalışmaları sırasında, yerel yönetim organlarından İmar ve Şehircilik Müdürlüğü'nün yanı sıra, EGO da yer almış, ayrıca plan hazırlıkları sırasında ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü de aktif rol oynamıştır.

2007 yılında onaylanan ve bugün de yürürlükte olan 1/25.000 ölçekli *2023 Ankara Nazım İmar Planı* ise yolun geçtiği ODTÜ arazisinin 1995 yılında 1. Derece Doğal Sıt Alanı ilan edilmiş olmasına rağmen yol kararını devam ettirmiştir. 2015 Ankara Ana Ulaşım Planından farklı olarak yol Eskişehir ve Konya Yolları ile aynı kademeye getirilmiş, üzerinde iki adet daha ara kavşak önerilmiş ve böylece yol üzerindeki kavşak sayısı dörde çıkarılmıştır.

2.2. ODTÜ Yolu uygulama süreci ve baş gösteren problemler

Yaklaşık otuz beş yıl önce kararı alınmış olan yolun inşaatı, 2013 yılının Haziran ayında 100. Yıl Mahallesi'ndeki viyadük çalışması ile başlatılmıştır. Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin yürüttüğü uygulama çalışmaları yaz mevsimi süresince devam etmiştir. Ancak, her hangi bir plan kararını uygulanmasından farklı olarak, *ODTÜ Yolu* inşaatı bir sivil direniş sürecine tanık olmuştur. *ODTÜ Yolu* özelinde

Ağustos ayında kurulan 100.Yıl İnişiyatifi, mahallenin ortasından geçmesi planlanan dört şerit gidiş, dört şerit geliş olmak üzere toplam kırk metrelik alana yayılan bir ana ulaşım hattına ve ODTÜ yerleşkesinde yine aynı proje amacıyla ağaçların kesilmesine karşı çıkan önemli bir sivil birlikteliktir. Ancak, ağaçların kesileceği alanın 1. Derece Doğal Sit Alanı olması gibi her türlü direnişe ve yasal engele rağmen, Ankara Büyükşehir Belediyesi'nin yol inşaatına hız kesmeden devam etmiştir. Mahalle halkı, ODTÜ öğrencileri ve polis ODTÜ Kampusu 100. Yıl Mahallesi girişinde ve 100.Yıl Mahallesi sokaklarında defalarca karşı karşıya gelmiştir. Bu süreci vahşileştiren ve gözden kaçırılmaması gereken durum ise planlama ve kentsel tasarım araçlarının yok sayılması ve olayın salt bir iki karşıt fikrin çatışması halinde yorumlanmasıdır.



Bu durum en iyi şekilde yolun özellikle uygulama sürecindeki aktörlerin etkinliği ve çeşitliliğinin ele almasıyla anlaşılmaktadır (Şekil 3). 100. Yıl İnisiyatifi, Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası, ODTÜ Öğrencileri, ODTÜ Öğretim Elemanlar Derneği, Başbakan, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı gibi her “kademeden” müdahillik birbirinden farklı taleplerin varlığının en vurucu kanıtıdır. Planlama meslek alanı ve planıcının rolü açısından bu çok aktörlü ve katımlı talebinin had safhaya geldiği süreç yeni bir tartışma zemini doğurmalıdır. Yolun uygulama sürecindeki güncel problemlerin (çok sayıda ağacın kesilmesi, mahallelerin fiziksel olarak bölünmesi, gelecekteki kentsel dönüşüm tehdidi, gürültü ve ses kirliliği, ODTÜ kampusunun yeşil alan bütünlüğünün bozulması, yeni yolun daha fazla trafik yaratacağı gibi) yanında asıl sorunsal bir kamusal alana yönelik plan kararının, şehircilik ilkeleri çerçevesinde ve de kentsel tasarım araçlarının etkin kullanımıyla değerlendirilmemesidir.

Özetle, yol inşaatının başlamasıyla gündeme gelen problemlerin temel nedenleri dört ana başlıkta ele alınabilir:

1. Yerel Yönetimin Tutumu (*uzlaşmacı olmayan, kentsel planlama ve tasarım araçlarının uygun kullanımı göz ardı eden*)
2. Alanın Sosyo-Politik Karakteri (*kentsel muhalefetin doğduğu mahallenin tamamına yakını işçi bloklarının oluşturması ve genellikle ODTÜ öğrencilerinin ikamet etmesi*)
3. Gezi Parkı Ayaklanmaları (*“Gezi Ruhu” olarak tanımlanan, kentlinin kamusal mekân ve kent yaşamına dair söz talebinin yarattığı direnen ve hakkını arayan toplumsal oluşum*)
4. Şehir plancılarının “belirsiz” rolü (*bir şehircilik problemine karşı kutuplaşan plancı tavırları, kentsel tasarım araçlarının reddi*)

Bugün gelinen noktada ise, 25 Şubat 2014 tarihinde açılışı yapılan ve adı da “1071 Malazgirt Bulvarı” olarak seçilen yolun varlığına dair tartışmalar şekil değiştirmelidir. “Yol” , bugün Ankara kenti için bir ulaşım altyapısı elemanı rolü ile alınarak, koparan değil bağlayan bir varlıktır. Bu aşamadan sonra çalışma, aslında yolun tasarım sürecinde ele alınması gereken kentsel tasarımın sosyal ve görsel boyutuna dair ilkeler ışığında yolun “evcilleştirilmesine” dair öneriler sunacaktır. Bu tavır, sivil toplumun önceki taleplerine sırt çevirmek değil, gelinen en son koşulda yeni bir uzlaşma zemini sağlamada kentsel planlama ve tasarımın erişebileceği alanı tariflemektir.

2. Ana ulaşım yolunu tasarlamak

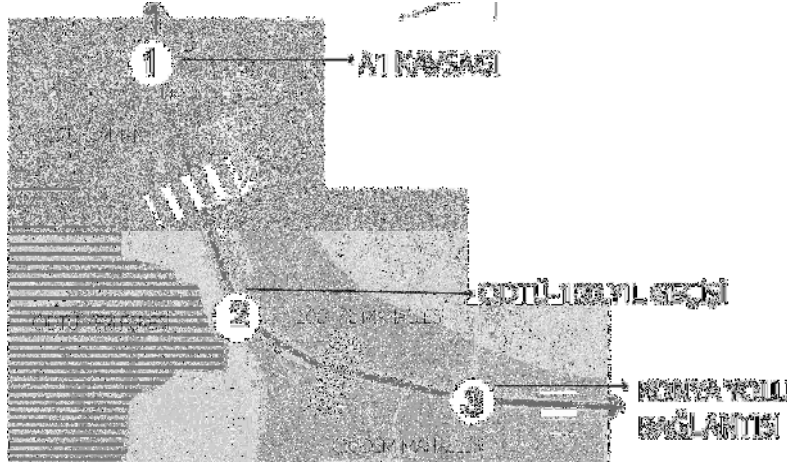
Bahsi geçen yolun trafiğe açılması ile birlikte gündeme iki popüler konu yerleşti: yolun ismi ve güvenilirliği. *1071 Malazgirt Bulvarı* adı verilen yol hizmete açılmasından kısa süre sonra fiziksel kusurları sebebiyle eleştirilmiştir. Türklerin Anadolu’ya giriş tarihi olarak bilinen ve de bu sebeple anlamsal ve sembolik açıdan polemiklere neden olmuştur. Diğer bir yandan, yolda meydana gelen göçük alanları ve su baskınları da inşaatın aceleyle getirildiği iddialarını beraberinde getirmiştir. Tüm bunların yanında günümüzde yol, Eskişehir Yolu’ndaki trafiğin bir kısmını Ankara’nın yoğun konut ve iş yerlerinin olduğu güney-güneydoğu bölgesine aktarmaktadır. Bu koşullar altında, ODTÜ Yolu’nun kentin alt bileşenleriyle oluşturduğu arayüzler değerlendirilerek kentsel tasarımın sosyal ve görsel boyutları altında incelenecektir. Burada temel amaç, bir kamusal varlık olan yolun koparan değil birleştiren özelliği odak almak daha farklı nasıl yorumlanabileceği tartışmaktır.

3.1 Kentsel arayüz olarak yol

Arayüz, genellikle yazılım alanında kullanılan bir kavramdır ve bir makine ile etkileşimin sağlandığı nokta anlamına gelir. Kimyada ise birbirinden farklı fazdaki (sıvı, katı) iki maddenin arasında oluşan ve ortak bir sınır oluşturan yüzey olarak tanımlanır³. Kentsel arayüz de benzer olarak, farklı fiziksel ya da toplumsal karakterlere sahip olan alanlar arasındaki geçiş alanı olarak açıklanabilir. Şehircilik yazınında genellikle yerleşimleri ve doğal alanlar arasındaki geçiş alanı olarak

³ <http://www.oxfordreference.com/search?siteToSearch=aup&q=interface&searchBtn=Search&isQuickSearch=true> Bate et al. (2002) Water SA 28, 3

tartışılmasına rağmen, bu çalışmada arayüz kavramı bir kentsel dokudan diğerine, ya da bir arazi kullanımından bir başkasına geçişteki yeni bir mekânsal tarif olarak kabul edilmektedir. Sınır kavramı gibi ayırıcı bir anlamdan öte farklı iki durumu bağlayan yeni bir mekân tanımı getiren kentsel arayüz kavramı tartışması *ODTÜ Yolu* örneğinde kentsel planlama ve tasarım bakış açısıyla tek bir arayüz olarak tartışılabilecekken, yolun iki yakasındaki farklı kullanımlar ve toplumsal özellikleri nedeniyle üç alt bölgede incelenebilir (Şekil 4.).



Şekil 4: Kentsel Arayüz Olarak Yolu Alt Bölgeleri (**Kaynak:** Kişisel Çizim)

Kentsel arayüz olarak yolun alt bölgeleri:

1. Eskişehir Yolu'nun Anadolu Bulvarı ile yaptığı kavşak ve sonrasında ODTÜ Ormanı sınırından geçen yol ve 100. Yıl Mahallesi'nin ODTÜ geçişi alanına kadar olan alan "*Birinci Arayüz Bölgesi*" olarak tanımlanabilir. Yolun iki yakası ile oluşturduğu bu bölgenin özellikleri kentsel arazi kullanımlarıyla değerlendirilebilir. Buna göre yol, batısında ODTÜ ormanı doğusunda ise yapılaşmamış alan arasında kalmakta ve görece pasif (sınır karakterine yakın) niteliktedir.

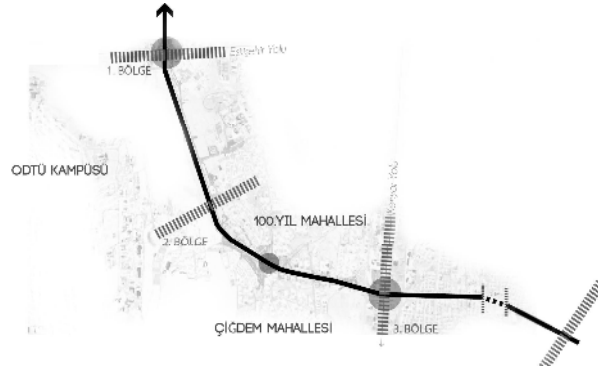
2. ODTÜ yerleşkesi ve 100. Yıl Mahallesi bağlantı noktası ve devamında, güneyde Çiğdem Mahallesi, kuzeyde ise 100. Yıl Mahallesi olan alan "*İkinci Arayüz Bölgesi*" olarak tartışılabilir. Bu bölgenin en kritik niteliği, bir kentsel arayüz olarak yolun bu kesitte, yoğun yerleşim ve kentsel dokuya sahip iki mahallenin fiziksel olarak tam ortasından geçmesidir. Ayrıca oldukça yüksek viyadükler ve geniş bir kavşakla Eskişehir Yolu trafiğini 100. Yıl Mahallesi yerel trafiğine bağlayan nokta da bu arayüz bölgesindedir. Bu kesitin bir diğer önemi ise üniversite kampüsü ve öğrencilerin yoğunlukla ikamet ettiği 100. Yıl Mahallesi arasında bir "duvar" oluşturmasıdır.

3. Konya Yolu bağlantısı öncesi ve sonrasında ise yol konut alanlarının arasından ilerlemektedir. Bu alan da "*Üçüncü Arayüz Bölgesi*" olarak adlandırılabilir. Bu kısımda henüz inşaat çalışmalarının devam etmesi ayrıca jeomorfolojik yapının farklılaşması gibi somut sebeplerle problem tanımı sosyal boyutuyla ele alınamamaktadır. Ancak dikkate değer en önemli konu yol inşaatının iki konut alanı

arasındaki bir tepeyi yararak ciddi ölçülerde istinat duvarları oluşturmaktadır.

3.2 Bağlamak ve koparmak arasında

ODTÜ Yolu'nu bir kentsel arayüz olarak tartışmak yola dair üretilen problem tanımlarını şehircilik ilkeleri ile düşünmek açısından yardımcı olmaktadır. Bu kavram bağlamında tanımlanan yolun üç farklı kesitte oluşturduğu arayüzlerin her biri yeni bir değerlendirme zemini sunmaktadır. Bu değerlendirme ve tasarım önerilerinden önce ise yolun koparan değil birleştiren bir altyapı elemanı olduğu kabulü esastır.



Şekil 5: Yolu Üç Alt Bölgesi (Kaynak: Kişisel Çizim)

Bu durumun temel sebeplerinden biri yapılacak olan tasarım önerilerinin “erişilebilirlik” kavramı üzerinden yapılacak olmasıdır. Bu tür bir ulaşım elemanının erişilebilirlik sağlaması oluşturacağı kamusal açıdan oldukça önemlidir. Erişilebilirlik kavramı üç ana başlıkta ele alınabilir (Carmona vd. 2010):

1. Görsel Erişilebilirlik (kişilerin o mekâna girmeden görerek, içerisi konusunda rahat ve güvende hissetmeleri)
2. Sembolik Erişilebilirlik (sembollerin anlamlarının birey veya gruplar tarafından yorumlanmasıyla belirli bir mekânı kullanma konusunda rahat hissetmeleri)
3. Fiziksel Erişilebilirlik (mekânın fiziksel olarak kamu kullanımına açık ve uygun olması)

Ancak kamusal hayatı kontrol etmek isteyen yönetimler, erişilebilirliği kısıtlayarak mekân üzerinde güçlerini somutlaştırmak isteyebilirler ki bu da kamusal mekândan “dışlama” sürecine işaret eder (Carmona vd. 2010:124). *ODTÜ Yolu* örneğinde ise ilk plan kararından itibaren taşıt akımını sağlayan yüksek hıza izin veren nitelikteki ana arter olarak düşünüldüğü görülmektedir. Bu çerçevede, yolun mevcut durumu iki mahalleyi birbirinden ve ODTÜ Kampüsü ile mahalle sakini öğrencilerin ilişkisini koparmaktadır. Bu dışlama süreci yol tasarımının yeniden ele alınması ile aşılabılır. Babalık’a göre (2013) “...bugün adı geçen mahallelerin tümü son derece yoğun konut alanlarıdır. Anadolu Bulvarı’nın devamı olan bu yolun, bulvarın sürekliliği gözetilerek, yol kapasitesinde bir azaltma yapmadan devam ettirilmesi trafik mühendisliği açısından tercih edilen bir çözüm olsa da, konut yoğunluğu açısından artık kentin çeperinde olarak tarif edilemeyecek bir konut bölgesinin

içinden geçerken yol kademesinin de revize edilmesi bu sorunları azaltacak, yolun hem araç akımına hizmet eden hem de geçtiği konut bölgesinin erişilebilirliğine katkıda bulunan bir bağlantı haline gelmesini sağlayacaktır. Böyle bir kurgu, yolun toplu taşıma hizmetleri için daha uygun, yayaların duraklara erişimini daha rahat ve kolay hale getirilmesini sağlayacaktır. Buna göre yolun kamusal değerinin artırılması adına erişilebilirliğinin artırılması, bunu içinde yola dair yeni işlevsel ve tasarıma dair kararlar alınması gerekmektedir.

3.3 Yolu evcilleştirmek

1017 Malazgirt Bulvarı, kırk metre genişliği ve dört gidiş dört geliş olmak üzere toplam sekiz şeritle bugün Eskişehir Yolu ve Anadolu Bulvarı trafiğini Konya Yolu'na ve Ankara'nın yoğun konut bölgelerinin bulunduğu kent merkezinin dış çeperi olarak nitelendirilebilecek bölgeye aktarmaktadır; ancak planda öngörülen alanın tamamının inşası henüz tamamlanmamıştır. Bugün, bağlamaktan öte kimi yerde sosyal ve fiziksel olarak koparan, erişim sağlayabileceği noktalarda dışlayan bir hızlı ulaşım hattı olan yola dair ayrıntılı problem tanımları yukarıda belirtilen üç arayüz bölgesine dair yapılacak olursa:

Tablo 1. Yolun alt bölgelerine ait problem tanımları

	1. BÖLGE	- Kavşakta bugün veya ileride uygulanabilecek yaya-raylı sistem ya da bisiklet ulaşımına yönelik izlerin eksikliği - Hızlı ve yoğun trafiği destekleyen yol tasarımı - Yaya açısından görsel erişilebilirliğin zayıflığı (hız x güvenlik) - Yolun toplum taşıma hattı olarak kullanılmaması
	2. BÖLGE	- ODTÜ Kampüsü ve 100. Yıl Mahallesi bağlantısı (üst geçit x hemzemin geçiş ikilemi) - Yolun mahallelerin kullanımına oldukça dolaylı yoldan açık olması (fiziksel erişilebilirlik) - Konut dokusuna yer yer 10 metre yaklaşan ana arterin yarattığı ve yaratacağı gürültü kirliliği - Beş katlı konut dokusunun üçüncü katına kadar yükselen yol inşaatı duvarı
	3. BÖLGE	İki konut bölgesinin arasındaki tepelik alanda, tünel düşünülebilecekken ciddi boyutlara ulaşan arazi yarma operasyonunun yapılması

Sunulan problem tanımları doğrultusunda, üst ölçekte kentsel ulaşım altyapısını, ulaşım modu kararlarını, alt ölçekte ise görsel, sembolik ve fiziksel erişilebilirliği

sağlamak adına müdahale önerileri tartışılmalıdır.



Foto 2: Görsel Erişilebilirlik Engeli
(Kaynak: Kişisel Belgelem, Aralık 2013)



Foto 3: Fiziksel Erişilebilirlik Engeli
(Kaynak: Kişisel Belgelem, Aralık 2013)

Üst ölçekte yolun varlığını Ankara kenti için bir potansiyel olarak daha iyi nasıl dönüştürebileceğimiz önem taşımaktadır. Bitiminde araç trafiğine yönelik bir iç çevre yolu olarak kullanılması düşünülmese de, kent içi ulaşımında ilerde raylı ulaşım sistemlerine ağırlık verilmesi ile bir tramvay hattı olarak servis verebilir. Aynı şekilde kent içi bisiklet ulaşımı planında da özellikle öğrenci nüfusunun yoğun olduğu bölgelerden geçmesi ve fiziksel niteliklerinin el vermesi gibi sebeplerle yol kesiti yeniden yorumlanabilir. Bir diğer hayati müdahale ise özellikle 100. Yıl ve Çiğdem Mahalleleri sakinlerine hizmet verecek toplu taşıma hatlarının bu yolda bir an önce servis vermesidir. Bu düzenleme yolu alanın kullanıcıları için salt bir engel ya da yarık olmaktan öteye taşıyarak, gerek görsel gerekse fiziksel erişilebilirliği arttıracaktır.

Yolun mevcut durumunu evcilleştirebilmek adına alt ölçekte ise kentsel tasarım, mimarlık ve mühendislik mimarisi araçları değerlendirilmelidir. Bu meslek alanlarının araçları özellikle bu kentsel arayüzün görsel ve sosyal boyutlarını zenginleştirmeyi hedeflemelidir. Yol inşaatı süresince halk katılımının kent mekânı üretim sürecinde göz ardı edilmesi problemi olarak ele alınmıştır; fakat bugün gelinen noktada kentsel planlama ve tasarım meslek alanlarının bu mekânı daha iyiye dönüştürebilmek adına ellerinde tuttıkları gücü değerlendirmek gerekmektedir. Alt ölçek müdahale önerileri bu kentsel arayüzün “2. Bölgesi” olarak tanımlanan alana dair olarak sunulacaktır. Duvar, yaya üst geçidi ve mahalle kavşağı özelinde tasarım önerileri getirilmiştir.

Duvar

Duvar olarak adlandırılan birim yolun geçtiği güzergâhta zemin eşitlemesi için tercih edilen mühendislik çözümüdür (Foto 4). Konut alanlarına oldukça yakın geçen yol bu duvar ile birlikte 100. Yıl Mahallesi’nde tümü beş katlı olan yapıların yer yer üçüncü katlarının üzerine çıkmaktadır. Bu durum ev sahipleri cephesinde yol inşaatı süresince büyük tepki toplamıştır. Alt katların güneş almasını dahi engelleyebilen bu duvarın varlığı kabul dahi edilse gerek görsel gerekse sosyal açıdan bir kentsel tasarım problemi olarak ele alınabilir. Bu bağlamda:



Foto 4: “Duvar” (**Kaynak:** Kişisel Belgelem, Aralık 2013)

- Duvar, konutlara bakan yüzeyini çekici hale getirmek amacıyla dikey bir peyzaj elemanı olarak yeniden yorumlanabilir (Foto 5).
- İlgili duvar ressamaları ve grafiti sanatçılarına teşvik eden bir tavırla, halk onayı da alınarak kamusal sanat eserine dönüşebilir (Foto 6). Bu durum hem görsel hem de sosyal açıdan mahalle hayatına katma değer getirebilir.
- Duvar, parametrik tasarım bakış açısıyla daha geniş bir perspektifte kamusal kullanımı destekleyen bir arayüz olarak da tartışılmış, benzer uygulamalar desteklenebilir.
- İleride daha da artması beklenen trafikten kaynaklı gürültü kirliliğini kırıcı bariyer tasarımına dair önlemler tartışılmalıdır. Bu tür bir bariyer sadece fiziksel bir perde değil kent hayatına ve estetiğine katkı koyacak işlevsel ve sanatsal bir arayüz elemanı olarak tasarlanmalıdır (Foto 7-8).



Foto 5: Dikey Peyzaj Elemanı Olarak Duvar
(**Kaynak:** <http://www.journalofcommerce.com/article/id23547>)



Foto 6: Kamusal Sanat Olarak Duvar Resimleri
(**Kaynak:** <http://www.demilked.com/murals-street-art-graffiti-sainer-bezt-etam-cru/>)

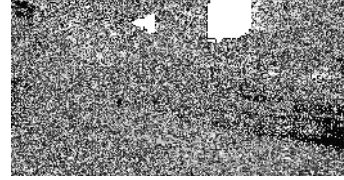


Foto 7-8: Ses Kırıcı Bariyer Tasarımları
(**Kaynak:** <http://eskyiu.com/linear-landscapes/http://www.noisebarrier.org/soundbarrier/highway-noise-barrier.html>)

Yaya Üst Geçidi

Mevcut yaya üst geçidi arazinin iki yakası arasındaki yükseklik farkı sebebiyle fiziksel açıdan yayayı oldukça yoran bir yapıda çözülmüştür. Ayrıca geçidin görsel kalitesi de tartışmaya açıktır. Kullanılan renk, malzeme ve tasarımı çevreye estetik olarak bir katkı sunmamaktadır (Foto 9).



Foto 9. ODTÜ girişi yaya köprüsü

(Kaynak: <http://www.ankara.bel.tr/haberler/odtu-yolu-son-asamada/#.U0q09fmSx8E>)

Yaya köprüsü için ileride ilgili alana dair bir tasarım yarışması açılması ve köprünün yeniden düşünülmesi gerekmektedir. Bu yeniden değerlendirme sürecinde dikkat edilmesi gerekenler sadece köprünün estetize etmek değil, ayrıca köprü ayaklarının değdiği mekânla kurduğu ilişki de gözetilmesidir. Köprü ayaklarının olduğu alanların yol inşaatından önce üniversite öğrencileri tarafından sosyalleşme mekânı olarak kullanılması sebebiyle bu alana yönelik gerek peyzaj düzenlemeleri gerekse küçük ölçekli ticari alan eklentileri düşünülmelidir. Köprü tasarımı sırasında katılımcı bir süreç izlenmeli ve kullanıcıların fikirleri değerlendirilmelidir.

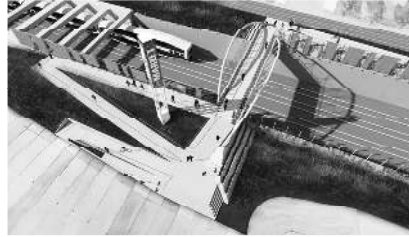


Foto 10: Kullanımı Rahat Yaya Üst geçidi
(Kaynak: <http://dtah.com/project/john-street-pedestrian-bridge/>)

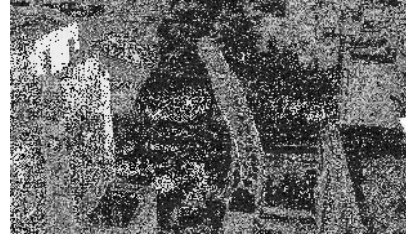


Foto 11: Farklı Tasarımlarla Yaya Üst Geçitleri (Kaynak: <http://mitademo.com/mimarlik/evryaya/>)

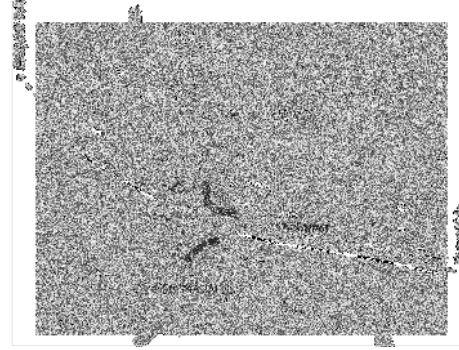
Kavşak

100.Yıl Mahallesi'nde bulunan kavşak, mevcut haliyle trafik hızı yavaşlatılmış ve arazi kullanımı açısından da çevresinde konut alanı bulunmayan bir mekândır. Bu durum yukarıda da belirtilen ulaşım dair sorunları çözmek adına erişilebilirliği arttırmaya yönelik tasarım ve planlama kararları ile bir potansiyel olarak yeniden değerlendirilmelidir. Kavşak noktası genellikle bir mahallede yürüme mesafesinde bulunan ulaşım istasyonu ve istasyonları çevresindeki derişik ve karma kullanım alanları olarak tanımlanan Ulaşım Odaklı Tasarım (Transit Oriented Development) noktası olarak tasarlanabilir (CTOD 2013: 1). Konumu itibarıyla iki mahallenin tam

ortasında bulunan kavşak alanı, otobüs-minibüs, ileride de tramvay durağı ve bu istasyon özelliklerinin ticari kullanımlarla birleştirilebileceği alanlar olarak yeniden yorumlanabilir.



Foto 12: Mevcut Kavşak (**Kaynak:** Kişisel Belgelem, Nisan 2014)



Şekil 6: Ulaşım Odaklı Tasarım Önerisi (**Kaynak:** Kişisel Çizim, Google Earth Uydu Görüntüsü)

4. Sonuç yerine

Bir probleme bakış açımız, o problem karşısındaki pozisyonumuzu ve çözüm yolunda atacağımız adımları belirler. Dışarıdan bakıldığında, ya da bir plan kararı örneği için kâğıt üzerinde, ideal görünenler özgün toplumsal ve mekânsal niteliklere sahip alanların içine girildiğinde bazen yabancılaşabilir. *ODTÜ Yolu*, Ankara kent planlarına işli olduğu haliyle, şehre hakim olmayan bir şehir planıcısının dahi belirli ulaşım hatlarını bağlamak ve kentin kabine kan taşıyan dolaşım sistemini güçlendirebilmek adına fiziksel olarak varlığına karşı çıkılmakta zorlanacağı bir yapıdadır.

Fakat bir kere planlama kararı toplumun oldukça küçük bir kesiminden bile tepki topladıysa bu noktada hem uygulama sürecindeki yetkili yerel yönetime hem de bu plan kararını değerlendirme yetkisindeki şehir plancılarının günümüz dünyasında farklı ve hassas sorumluluklar düşmektedir. Son yıllarda gittikçe artan halkın kent mekânı üretim sürecine katılım talebi azımsanacak bir gerçeklik değildir. Şehir planlama gibi uygulamaları bireylerin ve toplumların hayatına birden fazla kanalla dokunan mesleklerde bu durum daha değerlidir.

Ancak, *ODTÜ Yolu* örneği tüm bu gerçekliklerin ötesinde bir süreçte tartışılmıştır. Bugün yol servise açılmışken yapılabilecek bir yorum, yerel yönetimin katılım sürecini farklı niyetlerle işletmemiş olma ihtimali, sivil örgütlenmelerin şehir planlama ve tasarım araçları hakkında bilgilendirilmemesi ve de ilgili akademik alanların kendi içlerindeki çekişmelerden kurtularak halkla birlikte çalışmamış olmasıdır.

Bugün yol, kentin kamusal bir varlığı olarak, değişime, gelişime ve yenilenmeye açık kentsel bir bileşendir. Ulaşım planlaması açısından raylı sistem önerilerine veya yürümenin bisikletin teşvikine dayanmasına rağmen yolun fiziksel karakterinin ve sosyo-politik anlamının bu tartışmanın da ötesinde çözülmesi gerekmektedir. Yol

bugün Ankara'nın yoğun taşıt trafiğini bir yerden bir yere daha hızlı aktarmasa da, ruhsuz ve kenarında yaşayanlar için kötü anlamlar taşıyan soğuk bir yapı olmaktan kurtulamamıştır. Kentsel planlama ve tasarım araçları yolun varlığını dinamik ve değişmeye açık bir potansiyel olarak ele alarak bu olumsuz çağrışımları silme amacıyla kullanılmalıdır. Böylece yolun hikayesi de hem kullanıcıların hem de kamusal mekanın lehine yazılabilecektir.

Referanslar:

- Altaban, Ö. (2002) "Ankara Metropolitan Alan Planlama Deneyimi: 1970-1984 Nazım Plan Bürosu'nun Kuruluşu, Örgüt Yapısı, Planlama Yaklaşımı ve Sorunlar", *Planlama* 4, 32-45.
- Ataöv, A. (2014) "İnsancıl Bakış Açısıyla Konut Üretmek:Diğer Aktörler Meselesi", *Planlama*, Cilt:23-2, 77-82
- Babalık Sutcliffe, E., (2013) *Yol Üzerine*, Mimarlık Dergisi, Ankara (<http://www.mimarlikdergisi.com/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=388&RecID=3315>, 10.04.2014).
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T., Oc, T., (2010) , *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*, Architectural Press, Elsevier Ltd.
- Center for Transit Oriented Development, (2013) *Downtowns, Greenfields and Places In Between: Promoting Development Near Transit* (http://www.ctod.org/pdfs/20130528_DntnsGreenfieldsEtc.FINAL.pdf, 10.04.2014)
- Fellman, G. (1969) "Neighborhood Protest of An Urban Highway", *Journal of the American Institute of Planners*, 35:2, 118-122
- Michels, A. (2012) "Citizen Participation in Local Policy Making: Design and Democracy", *International Journal of Public Administration*, 35-4, 285-292.
- Mohl, R A.. (2004) "Stop the Road:Freeway Revolts in American History", *Journal of Urban History*, 30, 674-706
- Tekeli, İ. (2000) *Akılcı Planlamadan Bir Demokrasi Projesi Olarak Planlamaya*, 1. Baskı,Tarih Vakfı., Ankara.