METRO DURAKLARININ MEKÂNSAL ÖZELLİKLERİ VE KENT İMAJI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ, ANKARA KIZILAY-BATIKENT METRO HATTI ANALİZİ

Emine DEMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

HAZİRAN 2007
ANKARA

Emine DEMİR tarafından hazırlanan METRO DURAKLARININ MEKANSAL ÖZELLİKLERİ VE KENT İMAJI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ - ANKARA KIZILAY-BATIKENT METRO HATTI ANALİZİ adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Doç. Dr. Zeynep ULUDAĞ

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından oy birliği ile Mimarlık Anabilim Dalında Yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Nur Çağlar

Üye : Prof. Dr. Murat Güvenç

Üye : Doç. Dr. Zeynep Uludağ

Üye : Doç. Dr. Cana Bilsel

Üye : Yrd. Doç. Dr. Hakan Sağlam

Tarih : 08/06/2007

Bu tez, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

Emine DEMİR

METRO DURAKLARININ MEKANSAL ÖZELLİKLERİ VE KENT İMAJI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ,
ANKARA KIZILAY-BATIKENT METRO HATTI ANALİZİ
(Yüksek Lisans Tezi)

Emine DEMİR

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Haziran 2007

ÖZET

Elektriğin icadı ve teknolojinin hızlı gelişimi gündelik yaşam faaliyetlerinin gün ışığına bağımlılığını ortadan kaldırmış ve değişik çözümlerle metropol yaşantısının hızını arttırmıştır. Metropollerde artan nüfus ve buna bağlı olarak oluşan trafik yoğunluğu sebebiyle hızlı ulaşım sistemleri düşünülerek en uygun toplu taşım sisteminin yeraltı ulaşım sistemleri olduğu sonucuna varılmış, gün ışığına olan ihtiyacın ortadan kalkmasıyla da metro sistemleri ortaya çıkmıştır. Metro durakları kentteki hareketliliğin başladığı ve bittiği, kenti mekansal, sosyal ve işlevsel olarak değiştiren, dönüştüren ve biçimlendiren dinamik noktalardır. Ankara için Kızılay-Batıkent metro hattı bu dinamik hareketin gözlemlenebildiği en güncel örnektir. Bu çalışmada, Kızılay-Batıkent metro hattı üzerindeki metro duraklarının kentin mekansal, sosyal ve işlevsel dönüşümüne etkisi incelenmekte ve belgelenmektedir.

Bilim Kodu : 802.1.099
Anahtar Kelimeler : Metro, metro durağı, metropol, kent imajı, kentsel dönüşüm, toplu taşım
Sayfa Adedi :158
Tez Yöneticisi : Doç. Dr. Zeynep ULUDAĞ

SPATIAL CHARACTERISTICS OF METRO STATIONS AND THEIR EFFECTS ON THE IMAGE OF THE CITY A CASE STUDY OF ANKARA KIZILAY-BATIKENT METRO LINE

(M.Sc. Thesıs)

Emine DEMİR

GAZİ UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY
June 2007

ABSTRACT

Invention of the electricity and technological developments eliminated the dependency of the humans to sunlight for everyday activities and changed the rhythm of the metropolitan life. In cities, to cope with traffic problems, caused by the demographic change in the population fast and safe public transportation systems were searched. Metro has arrived as a solution to overcome the traffic problems and it is now frequently used for urban-public transportation. Metro has serious advantages such as reducing the traffic load and carrying large amount of people at one time. Metro stations affect the development of the city. They are dynamic points where the underground activities start. They affect and change their surroundings spatially, socially, and functionally. Kızılay-Batıkent Metro line is a significant current example for Ankara where such dynamic spatial and social changes could be observed. In this study, the effects of Kızılay-Batıkent Metro line and its stations on the spatial and social transformation of the city and its urban image are investigated and documented.

Science Code : **802.1.099**
Key Words : **Metro, metro station, metropolis, image of the city, urban transformation, public transportation**
Number of Pages : **158**
Thesis Supervisor : **Assoc. Prof. Dr. Zeynep ULUDAĞ**

TEŞEKKÜR

Bu çalışmada gerek fikir bazında gerekse literatür araştırma çalışmalarımda bana yardımcı olan ve yönlendiren tez danışmanım Doç. Dr. Zeynep ULUDAĞ'a ve eşi Y. Mim. Şehir Plancısı Orhan ULUDAĞ'a şükranlarımı borç bilirim. Fikirleriyle tezime yön veren Prof. Dr. Murat GÜVENÇ'e, Prof. Dr. Nur ÇAĞLAR'a, Doç Dr. Cana Bilsel'e ve Yrd. Doç Dr. Hakan Sağlama teşekkür bir borç bilirim. Ayrıca, yardımlarından dolayı arkadaşlarım başta Aydın COŞKUNER olmak üzere Zahide KORKMAZ, Betül KÖMÜRCÜ, Nevcihan Çalışkan, Y. Emre Feroğlu, Berrin MALLI, Erdinç BAYAR, Aksel SÖNMEZ, Mustafa USLU, Gönül Oflaz, Hasan KOÇ ve Sayın Ahmet BURSALI'ya, beni destekleyen aileme ve tüm arkadaşlarıma teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET iv

ABSTRACT v

TEŞEKKÜR vii

İÇİNDEKİLER viii

ÇİZELGELERİN LİSTESİ x

HARİTALARIN LİSTESİ xi

RESİMLERİN LİSTESİ xiii

ŞEKİLLERİN LİSTESİ xv

1. GİRİŞ 1

2. METROPOL, KENT İMAJI VE KENTİN GÜNDELİK YAŞAMI 7

2.1. Kent ve Kentsel İmaj 8

2.2. Kentsel Dönüşüm 13

2.3. Metropol ve Ulaşım Ağı İlişkisi 16

2.4. Gündelik Hayat ve Metro 21

3. METROPOL VE ULAŞIM SİSTEMLERİ 26

3.1. Raylı Sistemlerin Tarihçesi 28

3.2. Metropollerde Ulaşım Sistemleri; Metrolar 39

4. ANKARA'DA ULAŞIM SİSTEMLERİ VE METRO 44

4.1. Ulaşım Planlama Çalışmaları 45

4.2. Kızılay – Batıkent Metro Hattı 47

5. ANKARA KIZILAY-BATIKENT METRO HATTININ GELİŞİMİ 54

Sayfa

5.1. Durak Çevrelerinde Gerçekleşen Mekansal, İşlevsel ve Sosyal Dönüşümler 57

5.2. Batıkent Metro Durağı 72

5.3. Macunköy Metro Durağı 92

5.4. Demetevler Metro Durağı 102

6. SONUÇ 112

KAYNAKLAR 117

EKLER 124
EK-1 Batıkent-Macunköy-Demetevler metro durak çevrelerinde kullanıcıya yöneltilen anket soruları 125
EK-2 Batıkent-Macunköy-Demetevler metro durak çevrelerinde ışyeri sahiplerine veya çalışanlara yöneltilen anket soruları 126
EK-3 Batıkent'te metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları 127
EK-4 Batıkent'te işyeri sahipleri ve çalışanlarıyla yapılan anket sonuçları 132
EK-5 Macunköy'de metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları 135
EK-6 Macunköy işyeri sahipleri ve çalışanlarıyla yapılan anket sonuçları 139
EK-7 Demetevler'de metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları 142
EK-8 Demetevler'de işyeri sahipleri veya çalışanlarla yapılan anket sonuçları 146
EK-9 Cihan Altınöz ile konu hakkında röportaj 149

ÖZGEÇMİŞ 158

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge **Sayfa**

Çizelge 4.1. Ankara Metrosu sistem özellikleri 49

Çizelge 5.1. Semtlere göre arazi kullanım değişkenleri, 1995 56

Çizelge 5.2. Semtlere göre arazi kullanım değişkenleri, 2005 56

Çizelge 5.3. Semtlere göre nüfus değerleri -1995/2005 59

Çizelge 5.4. Semtlere göre işgücü değerleri-1995/2005 60

Çizelge 5.5. Batıkent'in yıllara göre emlak fiyat artışı 87

Çizelge 5.6. Yapılan anket sonuçlarına göre metro ulaşımının Batıkent'te olumlu etkileri 88

Çizelge 5.7. Yapılan anket sonuçlarına göre metro ulaşımının Batıkent'te olumsuz etkileri 88

Çizelge 5.8. Yapılan anket sonuçlarına göre metro ulaşımının Macunköy'e etkileri 94

Çizelge 5.9. Macunköy'ün yıllara göre işyeri fiyat artışı 96

Çizelge 5.10. Demetevlerin yıllara göre emlak fiyat artışı 106

Çizelge 5.11. Yapılan anket sonuçlarına göre metro ulaşımının Demetevler'de olumlu etkileri 110

Çizelge 5.12. Yapılan anket sonuçlarına göre metro ulaşımının Demetevler'de olumsuz etkileri 110

HARİTALARIN LİSTESİ

Harita **Sayfa**

Harita 1.1. Kızılay-Batıkent Metro Hattı'nın ve duraklarının kent içindeki konumu 3

Harita 4.1. Raylı sistem ağı - 2001 51

Harita 4.2. Kızılay-Batıkent Metro Hattı güzergahı 52

Harita 4.3. Ankara'da var olan ve planlanan raylı sistemler 53

Harita 5.1. Akköprü Metro Durağı imar planı 58

Harita 5.2. Ulus ve Atatürk Kültür Merkezi metro durakları çevresi 63

Harita 5.3. Akköprü metro durağı çevresi 64

Harita 5.4. İvedik metro durağı çevresi 65

Harita 5.5. Yenimahalle metro durağı çevresi 66

Harita 5.6. Demetevler metro durağı çevresi 67

Harita 5.7. Hastane metro durağı çevresi 68

Harita 5.8. Macunköy metro durağı çevresi 69

Harita 5.9. Ostim metro durağı çevresi 70

Harita 5.10. Batıkent metro durağı çevresi 71

Harita 5.11. 1983'te Batıkent'te yapımı tamamlanan parseller 75

Harita 5.12. Batıkent ilk yerleşim planı,1979 77

Harita 5.13. Batıkent Metro Durağı imar planı,1985 82

Harita 5.14. İnsanların metrodan çıktıktan sonra izledikleri yol haritası 84

Harita 5.15. Batıkent'te yaşayanların metro ulaşımında kullanıldıkları duraklar 90

Harita 5.16. Batıkent Metro Durağı'nın açılmasından sonra ruhsat alan yerler ve ruhsat yılları 91

Harita **Sayfa**

Harita 5.17. Macunköy Metro Durağı İmar Planı,1985 92

Harita 5.18. Macunköy Metro Durağı'nın açılmasından sonra ruhsat alan yerler ve ruhsat yılları 97

Harita 5.19. Macunköy'de yaşayanların Metro Ulaşımında kullanıldıkları duraklar 98

Harita 5.20. İnsanların metrodan çıktıktan sonra izledikleri yol haritası 101

Harita 5.21. Bölge Kat Nizami Planı'nda Demetevler sınırı 102

Harita 5.22. Demetevler Metro Durağı'nın açılmasından sonra ruhsat alan yerler ve ruhsat yılları 104

Harita 5.23. İnsanların metrodan çıktıktan sonra izledikleri yol haritası 109

Harita 5.24. Demetevler'de yaşayanların Metro Ulaşımında kullanıldıkları duraklar 111

RESİMLERİN LİSTESİ

Resim **Sayfa**

Resim 2.1. yollar (paths), kenarlar (edges), düğümler (nodes), kentsel işaretler (landmarks), semtler (districts) 11

Resim 3.1. Londra Metrosu'ndan ilk durak örneği 30

Resim 3.2. Beyoğlu-Karaköy Tüneli (1985) 32

Resim 3.3. Bilet gişeleri, turnikeler ve reklam panoları-South Ferry, New York 35

Resim 3.4. Metrocity Alışveriş Merkezi 37

Resim 3.5. Kanyon Alışveriş Merkezi 37

Resim 3.6. Kızılay Metro Durağı'nda fotoğraf sergisi 38

Resim 3.7. Kızılay Metro Durağı'nda dijital ekranlar 38

Resim 3.8 . Akköprü Metro Durağı ve Ankamall Alışveriş Merkezi ilişkisi 42

Resim 5.1. Metro ulaşım sistemiyle desteklenen yerleşimlerin reklam afişleri 74

Resim 5.2. Batıkent yerleşiminden ilk örnekler-Batı Sitesi,1983 75

Resim 5.3. Batıkent Metro Durağı inşaatı,1983 79

Resim 5.4. Batıkent Metro Durağı, 2007 79

Resim 5.5. Metro Durağı'nın yanındaki yol boyunca uzayan otopark sırası. 80

Resim 5.6. Batıkent Metro Durağı'nın yanındaki otobüs durağı 83

Resim 5.7. Metro hattının konutlara çok yakın şekilde konumlanması..... 85

Resim 5.8. Batıkent Metro Durağı'nın yanında artan işyerleri 86

Resim 5.9. Macunköy Metro Durağı ve çevresi 94

Resim 5.10. Macunköy Metro Durağı'nın yakınındaki konutlar ve yakın çevresi 95

Resim **Sayfa**

Resim 5.11. Macunköy Metro Durağı'nın yanında bulunan otopark alanı 99

Resim 5.12. Macunköy Metro Durağı'na en yakın ticaret birimi 100

Resim 5.13. Demetevler Metro Durağı ve Hattı inşaatı,1983 103

Resim 5.14. Metro Durağı çevresindeki konutlarda oluşan ticaret birimleri 105

Resim 5.15. Metro Durağı çevresindeki konutlarda oluşan ticaret birimleri 105

Resim 5.16. Demetevler Metro Durağı yanındaki otobüs durağı 107

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil **Sayfa**

Şekil 2.1. Kentin dönüşümünde etkili olan faktörler..... 15

Şekil 2.2. İnsan-anlam-form-kullanım ilişkisi 20

Şekil 3.1. Buharlı ve elektrikli ilk lokomotiflerden örnekler 33

Şekil 3.2. Katlı metroların ilk örneklerinden- Stockwell Durağı 1890 Londra 34

Şekil 3.3. 250 kişiyi taşımak için gerekli taşıt sayısı 40

Şekil 3.4. Fiziksel özerklik ve esnekliklerinin karşılaştırılması 41

1. GİRİŞ

Kentlerin hızla büyümesi ile mekansal ve sosyal yapılarında önemli değişiklikler olmuştur. Kent içinde çeşitli faaliyetlerin konum ve dağılımında önemli bir yeniden yapılanma olmuş ve değişen teknoloji ve değişen istekler doğrultusunda yeni yollardan dağılım olanağı bulunmuştur. Bütün bu değişimlerin, ulaşımla ilişkisi görülmektedir [Harvey, 2003].

Metropoller, barındırdıkları nüfus ve aktivite yoğunluğu nedeniyle yeraltının yerüstü kadar yoğun olarak kullanıldığı kentler olmaya başlamış, gündelik yaşam kavramı değişmiş, gün içinde yapılan aktivite sayısı ve çeşidi artmıştır. Artan nüfusla birlikte oluşan trafik yoğunluğu nedeniyle metropollerde özel ulaşımlardan toplu taşımaya yönelinmiş, teknolojinin de sunduğu olanaklarla metro ulaşım sistemi geliştirilmiş ve kentlilerin gündelik yaşamlarının vazgeçilmez bir ulaşım şekli olmuştur.

Metro raylı sisteminin kentlere girmesiyle, kentsel çevrede raylı sistem aksı boyunca gelişmeler yaşanmış ve özellikle durak çevrelerinde o bölgenin ihtiyaçlarını karşılayan alt merkezler meydana gelmiştir. Metrolarla birlikte metropollerde mekansal, işlevsel ve sosyal anlamda farklı merkezler oluşmuştur.

Teknolojinin sunduğu olanaklarla metro ulaşım sistemi, insanın gündelik hayatta, metropol yaşantısının hızına yetişmesine ve gün içersindeki aktivite sayısının ve çeşidinin artmasına olanak sağlamıştır. Metro, yeraltında veya yerüstünde, yeryüzündeki trafikten bağımsız olarak hareket ederek hızlı bir biçimde ve kentin en uzak yerlerine bile ulaşım olanağı sağlaması nedeniyle kentli için önemli bir ulaşım aracı olma özelliğindedir.

Metro ulaşım sistemi, kentlinin trafikten ve kentten bağımsız olarak yolculuk etmesini sağlarken, kentlinin kentle kurduğu ilişki sadece metro duraklarının

giriş ve çıkışı olmaktadır. Bu da kentlinin belleğinde oluşan kent imajını etkilemekte ve yeni bir imaj oluşturmaktadır.

Yeraltında karanlık tünellerde yapılan yolculuk sonunda kentin adeta bir tiyatro sahnesi gibi gösterildiği yer metro duraklarının kente açılan kapıları olmaya başlamaktadır. Bunlar günümüz metropollerinin “kent kapısı” niteliğindedir. Her durak bulunduğu çevrenin diğer çevrelerle ilişkisini, ulaşımını ve iletişimini sağlayan, yolcuyu kentle buluşturan bir kent kapısıdır.

Metro ulaşım sistemi, kent için mekansal, işlevsel ve sosyal dönüşümün bir aracı olmaya başlamaktadır. Bu çalışmada kentsel dönüşüm, metro durakları ve metro ulaşım şekli çerçevesinde:

- Metro güzergahındaki durakların çevresine etkisinin incelenerek, kent imajındaki yerini tartışmak,
- Metronun kentsel çevreyi dönüştürmedeki rolünü araştırmak,
- Metro duraklarının çevresindeki mekansal, işlevsel ve sosyal dönüşümleri gözlemlenmek ve belgelemektir.

Başkent Ankara’nın en güncel ve en önemli örneği olan Kızılay-Batıkent metro hattı ve metro durakları örneklem alanı olarak seçilmiştir. Farklı kentsel dönüşümlerin yaşandığı Batıkent, Macunköy ve Demetevler metro durakları seçilerek, araştırma bu üç durak özelinde detaylandırılmıştır. Bu durakların kentsel çevreyi nasıl etkilediği ve yakın çevresini nasıl dönüştürdüğü araştırılarak belgelenmektedir.



Harita 1.1. Kızılay-Batıkent Metro Hattı'nın ve duraklarının kent içindeki konumu [Demir, 2006]

Kızılay-Batıkent metro hattının geçtiği Ulus'tan başlayarak, Atatürk Kültür Merkezi, Akköprü, İvedik, Yenimahalle, Demetevler, Hastane, Ostim ve Batıkent'e uzanan hat, Ankara kent içi ulaşımındaki ana hatlardan biridir. İstanbul Yoluna, ara bağlantılarla birçok semte, kentin önemli yerleşim alanlarına, kentteki en büyük alışveriş merkezi olan Ankamall'a, Yenimahalle Belediyesi'ne ve çok sayıda kamu yapısına, sanayi bölgesi olan Ostim'e ve toplu konutların bulunduğu Batıkent'e ulaşımın ana arteri olan hattın önemi kent ve kentsel kullanımlar açısından çok büyüktür.

Araştırmanın kapsamını kent ve metropol kavramlarının tartışılması ile metro ulaşım şeklinin ve Kızılay-Batıkent metro hattının mevcut durumunun analizi meydana getirmektedir. Metropol ve kent imajı kavramları üzerinde gelişen kuramsal çerçeve, metro duraklarının analizini ve yerin anlamının mekansal, işlevsel ve sosyal olarak deşifresini amaçlamaktadır. Çalışma kapsamında izlenen yöntemler; Ankara Büyükşehir Belediyesi'nden, kütüphanelerden ve internetten yapılan literatür araştırmasının yanı sıra, görsel izlenimler, metro kullanıcılarıyla ve çevre sakinleriyle yapılan anket çalışması ve hali hazır hat planı üzerinden yapılan çevre analizlerinden oluşmaktadır. Durakların çevrelerini mekansal olarak nasıl değiştirdiği ve bu değişimin kenti nasıl etkilediği gözlemlenerek planlar üzerinde veriler aktarılmıştır.

Ankara'nın ilk metro hattı olması nedeniyle kentsel gelişimin en iyi gözlemlenip belgelenebileceği düşünülmüş ve Kızılay-Batıkent metro hattı araştırma konusu olarak seçilmiştir. Bu hat üzerindeki duraklardan mekansal, sosyal ve işlevsel olarak farklı dönüşüm süreçleri yaşayan üç durak "Batıkent, Macunköy ve Demetevler" araştırma kapsamında incelenmiştir.

Batıkent Metro Durağı, çevresindeki mekansal yapıyı değiştirirken zaman içerisinde yeni ve farklı bir sosyal çevre oluşturmaya başlamıştır. Bu değişim kentlinin gündelik yaşantısına yansımakta ve onların gündelik yaşam örüntülerini etkilemektedir. Macunköy Metro Durağı ise sanayi bölgesine

yakın olması ve konut bölgesi olmaması nedeniyle gelişimin en az olduğu bölgedir. Dolayısıyla Macunköy semti metro ulaşım şeklinden önce ve sonra değişimin en az yaşandığı semt olmaktadır. Demetevler semti ise metro ulaşımdan önce konut bölgesi olarak oluşumunu tamamlamış olması nedeniyle Batıkent Metro Durağı çevresine göre daha az değişim göstermiştir.

Batıkent, Macunköy ve Demetevler Metro Durakları çevresinde metro kullanıcıları, işletme sahipleri ve çalışanları ile anketler yapılmıştır. Her bir durak için; 60 kişi metro kullanıcısı olmak üzere toplam 100 kişiye anket uygulanmıştır. Hafta içi ve hafta sonu olmak üzere kentin farklı yoğunluktaki günlerinde değişik zamanlarda metro durağı çevresindeki kişilere anket soruları yöneltilmiştir. Anket yanıtlarının sonuçları, SSPC bilgisayar programı ile değerlendirilmiş, grafikler haline dönüştürülerek bu grafikler yorumlanmıştır.

Öncelikle tezin ikinci bölümünde, kent ve metropol kavramları tartışılmakta ve metropol kavramının kente olan etkisi üzerine odaklanılmaktadır. Metropol ve kent imajı ilişkisi, metro ulaşımı çerçevesinde yorumlanmakta ve gündelik hayatta metro kullanımı üzerinde durulmaktadır.

Üçüncü bölümde metro ulaşım şeklinin, metropoller üzerindeki rolü anlatılmaktadır. Toplu ulaşımın biçimlenişiyle birlikte metro raylı sistemlerinin hayata geçişinin tarihsel süreci, teknolojiyle birlikte hızlı bir şekilde gelişimi ve günümüzdeki kullanımı açıklanmaktadır.

Dördüncü bölümde Ankara'da kentin biçimlenişi ve toplu ulaşım kavramının kente girişi, raylı sistemlerinin kentin ulaşım sistemleri üzerindeki etkileri aktarılmaktadır. Metro raylı sisteminin oluşumu, Kızılay-Batıkent metro hattı üzerindeki temel kavramlar ve sistemin özellikleri vurgulanmaktadır.

Beşinci bölümde Ankara Kızılay-Batıkent Metro Hattı'nın kentsel dönüşüme ve gündelik hayata katkıları üzerinde durulmaktadır. Hat üzerindeki durakların eylem planları oluşturularak, kentteki dönüşüm sorgulanmaktadır. Metro durakları çevresinde mekansal, işlevsel ve sosyal dönüşüm belgeler, haritalar gözlemler ve yapılan anket çalışması ile incelenmiş ve Batıkent, Macunköy, Demetevler Metro Durakları örnekleri üzerinden aktarılmıştır.

Sonuç bölümünde ise metronun kent mekanı üzerindeki etkileri, sunduğu alt merkezlerle kente getirdikleri, hattaki durak çevreleriyle ilişkiler kurarak yorumlanmaktadır. Metropol yaşantısının ve metronun, örneklenen duraklar çerçevesinde kent üzerindeki mekansal ve sosyal etkileri tartışılmıştır. Kentsel peyzajın dönüşümü, toplu ulaşımın bu dönüşüme olan etkileri ve metro duraklarının yakın çevresinde oluşan değişimin kentlinin gündelik yaşam örüntüleri üzerindeki rolü değerlendirilmektedir.

2. METROPOL, KENT İMAJI VE KENTİN GÜNDELİK YAŞAMI

Kent, büyük ölçekte bir yapıdır. Değişken organizasyonu ve birçok fonksiyonu bünyesinde barındıran bir yerdir. [Lynch, 1960] Kentlerin değişmelerinin arkasında yatan önemli etkenlerden birisi, kentlerin işlevlerinde ve denetim biçimlerindeki değişmelerdir. Bununla birlikte oluşan toplumsal tabakalaşma bireylerin hislerini ve davranışlarını şekillendirir. Böylece kent, bireylerin gündelik yaşamlarını ve deneyimlerini etkiler [Harvey,2003].

Metropolün en önemli özelliği, fiziki sınırları aşan bu işlevsel genişliktir. Bu geniş etkinlik alanı, metropol hayatına ağırlık ve önem kazandırarak yeni sorumluluklar yaratmaktadır [Simmel, 2003]. Metropollerde farklı yaşam tarzları, farklı gündelik yaşam pratikleri yaratmakta ve kente yeni işlevler kazandırmaktadır.

Gündelik yaşamlar süreklilik gerektirir ve yenilenir, bu yüzden toplumun sürekliliği için gündelik yaşam incelemeleri özel bir önem kazanmaktadır. Günümüzde gündelik yaşam kavramı teknolojinin de etkisiyle birçok yeni eylemi ve anlamı bünyesine kazandırmıştır. Kentin yerüstünün yanında yeraltı da kullanılmaya başlanmıştır. Metropollerde yeraltındaki yaşam gündelik yaşamın bir parçasını oluşturmaktadır. Bu konuda Lewis Mumford şöyle der:

"Yeraltı şehri yeni bir çeşit çevre idi: madenciliğin uzaması ve normalleşmesi gibi, her noktadaki mekanik kontrollerle, yapma aydınlatma ve havalandırma ile yeni bir şehir…"[Mumford,1961]

Metropoller yeraltının yerüstü kadar yoğun olarak kullanıldığı kentler olmaya başlamış ve yeraltında yeni bir şehir yaratılmıştır. Edward Soja, 19. yüzyılda kentsel dönüşümün ve endüstri devrimi kentinin artık metropol olduğundan "Metropolis" adlı kitabında bahsetmektedir. Soja, metropolün, üretim ve

tüketim biçimlerinin 1960'lardan sonra yapısal bir dönüşüme uğradığını söylemektedir.

Metropoldeki toplumsal ilişkilerin temsili ve metropolün, farklı toplumsal unsurların yan yana gelme, kesişme noktası olarak tasavvur edilmesi, belli bir metropol imgesi yaratmaktadır. Birey geniş çevrelerdeki zihinsel hayat koşullarını, karşılıklı mesafe ve kayıtsızlığı üzerindeki etkisi bağlamında en çok, büyük kentin kalabalığında hissetmektedir. Çünkü bedensel yakınlık ve mekan darlığı, zihinsel uzaklığı daha da görünür kılmaktadır. Metropol kalabalığıyla kıyaslandığında, insanın kendini böylesine yalnız, böylesine kaybolmuş hissettiği başka bir yer yoktur [Simmel, 2003]. Metropol fiziksel olmasa bile bireyler için zihinsel bir yalnızlığı beraberinde getirmektedir.

Metropol, bireylerin zihinlerinde, imge kalabalığı yaratarak ketsel imgelerin akılda kalmasına engel olmaya başlamaktadır. Kentte imgeler görülür ve açıklanabilir iken, metropolde imgelerin kalabalık ve yoğun oluşu yeryüzü ve yeraltı ilişkileriyle karmaşıklığa neden olmaktadır. Metropol yaşam şekli, birey için kent imgelerini zihinde belirginleştirmeye engel olmaktadır.

2.1. Kent ve Kentsel İmaj

Kent en genel anlamda biyolojik, ekonomik ve kültürel ağırlıklı verilerin etkin olduğu sosyal bir oluşumdur. Kent bir kurgusal bütünlüktür. Bünyesinde barındırdığı her türden özel ve kamu yararına hizmet veren yapılar, yeşil alanlar ve diğer doğal çevre değerleri, ulaşım, iletişim, beslenme, atık ve arıtma sistemleri, tüm sosyal ve bireysel gereksinimlere yönelik işlevsel etkinlikler, yönetim, siyasal kimlik ve özellikle de içinde yaşayan insanlar dahil, tüm bileşenlerin, hep bir bütünü oluşturmak üzere, birbirleriyle ayrılmazlık ilkesi uyarınca birleşerek yarattıkları karmaşık bir kurgudur [İzgi,1999].

Kentler, geçmiş ve geleceğin mekansal anlamda buluştuğu ve kentlinin gündelik yaşam örüntülerini şekillendiren ve yine onlarla birlikte değişen organik bir yapıdır. Kent insan yapımı olguların bütünüdür. Kentlerin kendilerine özgü tarihleri vardır, benzer özelliklere sahiptirler. Bir taraftan görülen kentte değişik zamanlardan dondurulmuş biçimler ve şimdiki anı yaşatan canlı gibi duran caddeler ve binalar varken, diğer taraftan geçmişle bugünden oluşan birleşimlerle kentlilerde var olan toplumsal bilinç ortaya çıkmaktadır [Pike,1981].

Pike kenti tanımlarken şöyle der:

“Kent, kişinin kendi yarattığı dünyada bir gerginliğin olgusudur. Kent, bu bilinçli ve bilinçsiz gerginliklerin kesinleştiği yerdir. İnsan orijinal örneğe göre onu inşa eder.” [Pike,1981]

Bireylerin kenti şekillendirdiğini ve yeniden inşa ettiğini ifade etmektedir. Kent, mekan ve zaman içindeki insan yerleşmesinin belli özelliklerini taşıyan özel bir konuma sahiptir. Kentleşme ise kent ortaya çıktıktan sonra, kentlerdeki büyümeyi, yoğunlaşmayı, farklılaşmayı, bütünleşmeyi, değişmeyi anlatabilmek için kullanılmaktadır.

Kentleşme, bir yerleşmede ya da bir ülkenin yerleşmelerinde tarımsal olmaya üretim oranının artması ve tüm üretimin denetim ve koordinasyonunun yoğunlaşması sonucu, büyüklük, yoğunluk, heterojenlik bütünleşme derecesinin artması olayıdır. Sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak, kent sayısının artması ve kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzaklaşma yaratan, insanların davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir süreçtir [Erkan, 2002].

Kentin meydana gelişinin belirgin özelliği, bir toplumsal yaşam çekirdeğinin sayısal büyümesine dayanan gelişmesidir, ancak sadece bu sayısal büyüme

ve ona bağlı barınma yapılarının yaygınlığı kent kurgusunun elde edilmesi için yeterli değildir. Kentin aynı zamanda evrimsel süreci içinde sosyal yapısına uygun bir yaşam, üretim ve yönetim biçimini oluşturması ve kurumsallaştırması da gereklidir. Kent ile ilgili yapısal çeşitlemeler de bu parametrelere dayanır [İzgi, 1999].

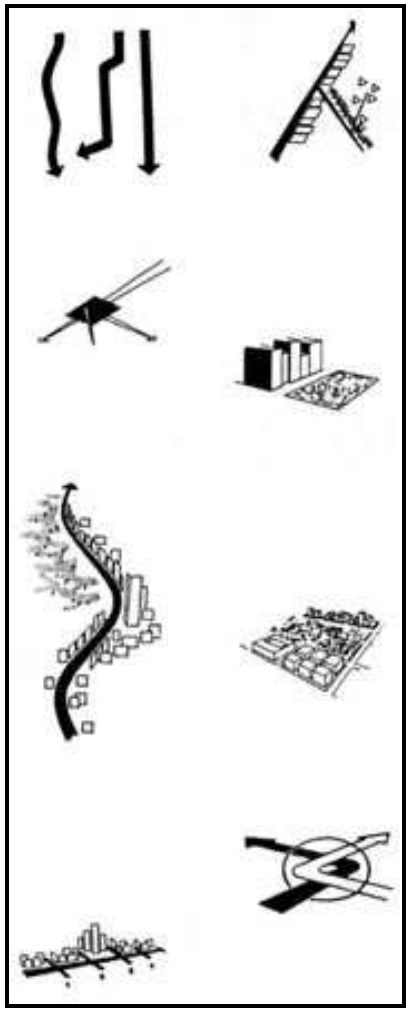
Kent kurgusunda daha büyük boyutta ve ölçekte değişik yapı türlerini içeren, özel ve kamusal ayrımları, karşılıklı ilişkileri ve hizmetleri, yönetimsel ve siyasal sistemi de kapsayacak düzeyde ve yaygınlıkta bir yapay çevre söz konusudur. Ulaşım ve dışla bağlantı, kurguyu oluşturan birimlerin üstünden ve birbirinin diğerine geçme yoluyla sağlanmaktadır [İzgi, 1999].

Kentin amacı, bütünsellik kavramı içinde birey ve toplum olarak insana, çağının koşullarına uygun bir yaşam düzeyi ve ortamı yaratmaktır. Kentin, sınırları içinde yaşayanları kentli kimliğine ulaştıran, onlara ortak sorumluluklar bilinci aşılayan ve fizyolojik, psikolojik ve etik yönlerden mutluluğa kavuşma olanağı ve deneyimi kazandıran ivmeli, karmaşık bir ortam kurgusu vardır.

Kentlinin dış dünyaya ilişkin genel, kavramsal bilgisi, algıladığı ve belleğinde depoladığı bilgi birikiminden oluşmaktadır. Belleğe yansıtılan bu algılar, kentsel imgeleri oluşturmaktadırlar. Algıya konu olan kavramlar, kentin yapısal ve imgesel kavramlarından oluşmaktadır.

Yollar (paths) ve kenarlar (edges) gibi elemanlar kentin mekansal yapısı için önemli elemanlardır. Eğer tasarımcılar, insanların bu elemanları nasıl kullandığını anlarlarsa daha anlaşılır tasarımlar yaparlar. Daha zihinde kalıcı imgelerle psikolojik yönden tatmin olmuş bir kent yaratırlar [Lynch, 1960]. Bu imgeler toplumsal belleğin oluşmasında ve sürekliliğinde önemli rol üstlenmektedirler.

Günümüzde yollar (paths), kenarlar (edges), düğümler (nodes), kentsel işaretler (landmarks), semtler (districts) kent tasarımlarıyla tasarlanmaktadır. Kevin Lynch'a göre kentlerdeki kamusal imgeler, çok sayıda özel imgeyle örtüşmekte ya da kamusal imgenin zihinde kalan bir sırası var ve kentliler bazı önemli simgelerle bu imgeleri hafızalarında tutmaktadırlar. Bu grup imajlar, çevresiyle ve orada yaşayan insanlarla birlikte mükemmel işlediği için özel ve önemli hale gelmektedir. Farklı çevrelerde daha az inandırıcı veya daha az kapsamlı kamu imajı hiçbir zaman içerikle bütünleşmez.



Resim 2.1. yollar (paths), kenarlar (edges), düğümler (nodes), kentsel işaretler (landmarks), semtler (districts)
[Lynch, 1960]

Fiziksel formları referans alan kent imajlarının içeriklerini incelediğinde, Lynch, bu imajları beş grupta ele almıştır. Bu gruplar; yollar (paths), kenarlar(edges), düğümler (nodes), semtler (districts), dönüm noktaları (landmarklar)'dır. Bu elemanları şu şekilde açıklamaktadır:

Yollar (paths)*:* Yollar gözlemcinin ara sıra alışılmış bir şekilde veya potansiyel olarak hareket ettiği kanallardır. Bunlar caddeler, yürüme yolları, transit yollar, kanallar, demir yolları olabilirler. Birçok insan için bunlar onların hafızalarında kalan en göze çarpan imgelerdir. İnsanlar kenti bunların üzerinde hareket ederken gözlemlerler, bu yolların çevresinde diğer elemanlar düzenlenir ve ilişki kurulur.

Kenarlar (edges)*: Kenarlar* çizgisel elemanlardır ve yollar gibi kullanılmaz veya gözlemciler tarafından göz önüne alınmaz. Kenarlar iki yüzey arasındaki sınırlardır. Devam edeni kesen çizgilerdir; kıyılar, tren yolu kesikleri, gelişmenin kenarları, duvarlar vs. Kenarlar bir yeri tanımlamak için koordinat akslarından daha iyi referanstırlar. Bu gibi kenarlar, mesela bariyerler, bir bölgeyi diğerine kapatan veya iki bölgenin ortak çizgisi gibi görünen kenarlardır. Bu kenar elemanları yollar kadar dominant elemanlar değildirler. Bu kenar elemanları yollar kadar dominant elemanlar değildirler. İnsanlar için önemli olan özellik kentin dışında kalan bu kenarların birlikte rol almasıdır.

Semtler (districts)*:* Semtler, her boyutta kentin parçalarıdır. İnsanın "içinde bulunduğu" belirli, bilinen, bir karakteri olan alanlardır. Birey genellikle kenti strüktüre eder, bireysel farklılıklarla kentini oluşturur. Bu sadece orayı özel kılmak için gibi görünür ama kenti de etkiler.

Düğümler (nodes): Düğümler noktalardır, stratejik yerlerdir. Gözlemcilerin kenti gezerken geçtikleri, buluştukları noktalardır. Bunlar kavşaklar olabilir, ulaşımda durak yerleridir, yolların çakışma veya birleşme yerleridir,

strüktürün değiştiği harekettirler. Bir sembol gibidir veya çekirdek diye adlandırabiliriz. Düğümler, birleşme ve toplanma yerleridir. Seyahat ederken yolların birleştiği, toplandığı yerler düğümlerdir. Her imge veya kent imajını gördüğümüz her yerde bir düğüm vardır ve dominant özellik olarak karşımıza çıkar.

Kentsel işaretler (landmark): Kentsel işaretler, genellikle fiziksel objeler şeklinde tanımlanırlar: bina, meydan, mağaza, kule vs. Bunlar birçok alternatif arasından özellikli olarak belirginleşirler. Bazıları uzaktır ve birçok açıdan ve uzaklıktan görülürler. Yanındaki yerlere referans olan imgelerdir. Şehrin içinde de olabilirler. Kubbeli, kuleli, yüksek yapılar gibi. Bazı düğüm noktaları ise bölgeseldir, sınırlı bir bölgeye hitap eder. Bunlar en basit anlamda işaretler, mağaza vitrinleri, ağaç ve buna benzer kentsel detaylardır, kentlilerin akıllarında kalan imajlar arasındadırlar. Kimliğin işaretleri ve yapısı bir kent gezisini daha da benimsetir [Lynch,1960].

Sürekli bir devinim içinde değişen ve farklılaşan kent imajı, kentin değişim ve dönüşümü ile oluşmaktadır. Bireylerin, kent içinde hareket ederken gözlemledikleri imgelerin çoğu ulaşım yollarının çevresindedir. Metro ulaşım şekli, yeraltından gittiği durumlarda, kent imgelerini metro kullanıcısına göstermemektedir. Durakların kente açıldığı noktalarda farklı kent imajları oluşturmaktadır. Dolayısıyla duraklar farklı eylem grafiklerinin buluştuğu düğümler olmaktadır.

2.2. Kentsel Dönüşüm

Kenti bir organizma gibi düşünürsek onun yaşam kaynağı insandır. İnsanın gündelik yaşam patikaları üzerindeki hareketliliği kenti canlı tutar ve dönüştürür. Kentteki insanın iletişimindeki en önemli bağlantı ise ortak kent mekanlarıdır. David Harvey kentin mekansal biçimini, insan davranışının temel bir belirleyicisi olarak görmektedir. İnsan eylemleri ile kent mekanı

arasındaki ilişkisi sırasında mekanlar mekanik mekanlara, teknolojik mekanlara dönüşmektedir. Dönüşüm sonucunda sadece kent mekanları değil, kentin tümünde bir dönüşüm gerçekleşmektedir [Harvey, 2003].

20. yüzyılın başında “metropolleşme” olgusuyla birlikte, kentlerde hızlı bir biçimde her anlamda bir değişim ve dönüşüm süreci yaşanmaya başlanmıştır. Kentler içinde bulundukları bölge ile bir etkileşimin ürünüdür ve kent merkezlerinin dönüşümünü anlayabilmek, kentin yakın veya uzak çevresi ile kurduğu ilişkilerin analizi ile mümkündür. Kentlerin değişmelerinin arkasında yatan önemli etkenlerden birisi, kentlerin işlevlerinde ve denetim biçimlerindeki değişmeler ve buna bağlı olarak oluşan toplumsal tabakalaşmadır [Osmay,1998].

Sanayileşme öncesinde ve kentleşme hızının henüz yavaş olduğu dönemlerde kent merkezleri, geleneksel işlerin yer aldığı, zanaat türü küçük üretimin ve ticaretin yoğunlaştığı, merkezi konumda pazar ve alışveriş alanı şeklinde olup konut ve işyeri farklılaşmadığı için, kentin merkezi olan işyerleri aynı zamanda yönetim, denetim ve ticaretle uğraşan kesimin konut alanları konumundadır. Sanayi toplumlarında ise kent merkezleri ‘kentin beyni’ olarak nitelendirilmektedir [Osmay, 1998]. Bu merkezde tüm kentin etkileşim alanının toplumsal ve ekonomik faaliyetlerinin yönetimi ve denetimi yer almaktadır. Dolayısıyla merkezde, kurum ve kuruluş binaları, işyerleri ve halkın gündelik yaşam ihtiyaçlarına karşılık veren her türden faaliyet alanları bulunmaktadır. Kentin merkezi iş alanları en yüksek arsa değerlerinin oluştuğu, ulaşılabilirliği en yaygın alanlardır.

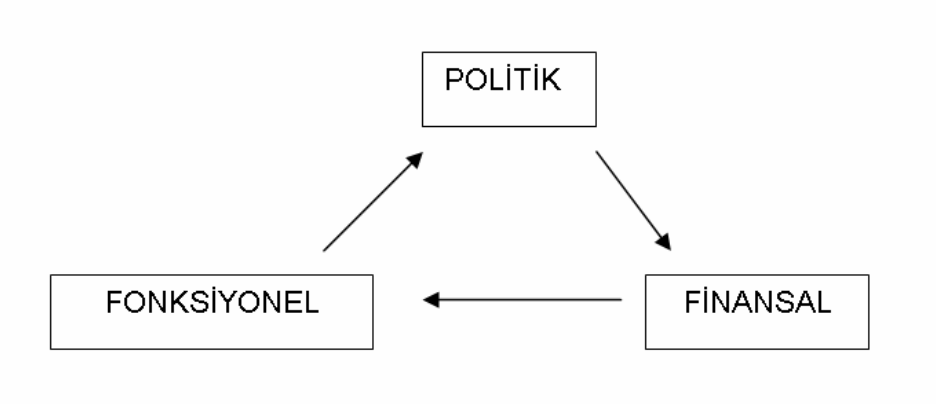
Merkezi iş alanlarında en üst düzey karar organlarının yanında üretim, ticaret, sosyal ve kültürel faaliyet alanları, ulaşım ve iletişime yönelik pek çok hizmet yer almaktadır. Ulaşım, iletişim ve bilişim teknolojisine bağlı olarak, kentsel mekanda en hızlı ve en yoğun insan, para, mal ve haber akımının oluştuğu alan, kentin merkezi iş alanını oluşturmaktadır.

Çağımızda kent dönüşümü iki değişkene bağlıdır:

1- Gelişme kaynağı ve bağlantılı olarak nüfus hareketi

2- Seçilecek odak ve bağlantılı olarak nüfus artması, yapılaşma, yaşam standartlarının yükselmesi [İzgi, 1999].

Kent, 20. yüzyılın başında, kavramsal olarak geleneksel kurgusundan çok farklı yönlerde gelişme göstermektedir. Kentin nüfusunun artması ile kentin yeni alanlara yayılması hız kazanmaktadır. Kentin arsa değerleri değişmektedir. Bu değişmelerle kentte rant potansiyeli yaratılmaktadır. Kentin ekonomisinin gelişmesi kentin hemen her noktasında dönüşüm etkisi yapmaktadır.



Şekil 2.1. Kentin dönüşümünde etkili olan faktörler [Smith, 1987]

Kentin dönüşümde finansal girdilerin, fonksiyonel değerlerin ve politik sebeplerin etkisi önemlidir. Bu girdiler birbirine bağlı olup, kentte nerede, ne zaman ve kimler için bir kentsel dönüşüm yapılacağının bağlayıcısıdırlar.

Kentin gelişmesi, tüketim kalıplarının değişmesi, artan özel oto sahipliliği ve buna bağlı oluşan ihtiyaçları karşılamak üzere yapılan yollar, geliştirilen alt yapılar, kentte çok yönlü dönüşüm olanağı yaratmaktadır. Bir kentte yapılan metro, ekspres yollar, büyük hizmet ve eğitim kampusları, merkezi iş alanları

gibi önemli gelişmeler kentteki göreli erişebilirlikleri değiştirmekte ve kentte dönüşümler başlatan olgular olarak görülmektedir [Tekeli, 2003].

Metropoliten kentlerde merkezi iş alanları, sanayi, üretim ve çalışan nüfusa bağlı olarak büyümekte ve kentte alt merkezler oluşmaktadır. Türkiye'de metropoliten kentlerde 1980'lere kadar ana ulaşım aksları üzerinde büyüyen bu alt merkezler, 1980'lerden sonra yeni dönüşümlerle karşı karşıya kalmıştır. Bu dönüşümlerin mekana yansımalarını hem kent formlarından, hem de kentsel iş merkezlerinin aldıkları yeni işlev ve biçimlerden anlaşılabilmektedir [Osmay, 1998].

Kentlerde yaşanan önemli dönüşümler, değişen üretim süreçleriyle birlikte, kentlerin bilgisayar teknolojileri, iletişim ağları ve hızlı ulaşım kanallarıyla mekanların birbirine bağlanmasıyla ilişkilidir. Kentsel dönüşümler sonucunda insanların yaşadığı yerler ve uzaklıklar değişmekte, kentsel mekanda rant yüzeyleri yeniden biçimlenmekte, ulaşım ağları oluşturulmakta ve bunlara bağlı olarak kent planlaması vazgeçilmez bir konum kazanmaktadır.

2.3. Metropol ve Ulaşım Ağı İlişkisi

Metropoller, sürekli bir değişimin, süreksizliğin ve çok parçalılığın kentleri olarak tarif edilmektedir. Bu tanım hareket, hız ve teknik kavramlarıyla desteklenmekte ve gündelik yaşama yansımaları biçimlendirmektedir. Kent imajına yeni biçimler ve kavramlar kazandırmaktadır. Böylece gündelik hayatta çok parçalılığın, hızın ve teknolojik kavramların sürekli değişmesinin yarattığı dönüşüm metropol kent yaşamını etkilemektedir.

Simmel kalabalığın mekanını şöyle tanımlar:

“Kalabalığın mekanı kuşkusuz metropoldür…. Metropol sosyolojik sonuçları olan bir mekansal oluşum değil, mekansal olarak varlık kazanmış bir sosyolojik oluşumdur” [Simmel, 2003].

Simmel’in tanımı göre, metropolün temelde mekansal değil, toplumsal olduğu bilgisi anlam kazanmaktadır. Metropoller, içerdiği ilişkiler ağı, devinimi ve dönüşümü sayesinde sosyolojik bir olgudur ve sürekli bir dönüşümün ve ilerlemenin mekanı olmaktadır. Üretim biçimlerinde yaşanan dönüşümler, kentleşme ve yerleşme oluşumlarını biçimlendirmeye başlamıştır. Kent merkezleri parçalanmış birçok merkez oluşmuştur. Bu bağlamda metropol bir kopuşu, ayrışmayı ifade etmektedir. Simmel’in tanımında olduğu gibi, vücudu ayakta tutan kalbin olmadığı bir dünyada, düşünsel ilişkisel bir yoğunlaşmanın kenti anlatılmaktadır. Merkezini yitirmiş bir merkez; metropoller anlatılırken endüstri devrimi ile başlayan bir süreç ile ilk defa oluşan bir kentleşmenin aldığı biçimden bahsedilmektedir. Simmel bireyin zihinsel yaşamındaki dönüşüm üzerinden endüstri devrimini okurken, metropollerin kalabalıklara ait olduğunu ifade etmektedir. Metropolde farklı karakterlere ve özelliklere sahip pek çok insan bir araya gelmiştir. Metropol bu insanların ilişkilerini ve işlerini son derece karmaşık bir organizma içerisinde bütünleştirmek zorundadır [Simmel, 2003].

Metropoldeki bu yoğun ilişkiler sisteminin ulaşım sistemi de özeldir. Yeraltı, metropolün bir parçasıdır ve metropol metro ulaşım şeklini kullanmaktadır. Baker’in dediği gibi:

“Yeraltı olmadan metropolis olmaz. Metropolis metroyu doğurur.”

Metropolde, kentin yüzeyinde bulunan kapılarla yeraltına inilmekte ve bu yeraltına inen kapılar yakınlık kavramında farklılık yaratmaktadırlar. Metro sayesinde kentin belirlenen noktalarına rahatlıkla ve kısa sürede ulaşılmaktadır. Mekansal çeşitlilik kavramı ile yaklaşınca metro farklı bir

mekansal pratik oluşturmaktadır. Mesafe kavramı zamana bağlı kalmamaya başlamakta ve fiziksel gereksinimlerden ayrışmaktadır [Batuman, 2002].

Simmel'in tanımına göre metropol tipi kişiliğin ruhsal temelini, sinirler üzerindeki uyarıcıların yoğunluğunu oluşturur. Bu, iç ve dış uyarıcılardaki hızlı, kesintisiz değişimden kaynaklanır. İnsan, farklılıkları kaydeden bir varlıktır ve zihni birbiri ardınca gelen anlık izlenimler arasındaki farkla uyarılır. Kalıcı izlenimler, çok küçük farklılıklar taşıyan izlenimler, alışıldık bir düzen içinde seyreden, benimsenmiş ve düzenli karşıtlıklar sergileyen izlenimler, bilincin uyanıklığına çok daha az ihtiyaç duyar, özellikle, değişen imgelerin yoğunluğuyla, tek bir bakışta görülenin süreksizliğiyle, birbiri ardınca akın eden izlenimlerin şaşırtıcılığıyla karşılaştırıldığında bunlar, metropolün yarattığı psikolojik önkoşullardır [Simmel, 2003].

Metropol hayatı, metropol insanındaki yüksek bilincin ve zihnin hakimiyetinin temelini oluşturmaktadır. Metropoldeki olgulara tepki gösterme işlevi, artık en aza inmekte ve imgeler metropolün kalabalığında kaybolmaktadır. Metropolün ezici gücüne ve imge yoğunluğuna karşı öznel hayatı koruyan bu zihinsellik, bir çok yöne dağılarak birbirinden ayrı sayısız olayla bütünleşmektedir.

Metropol kavramı kent kavramından türemiş olsa da iki farklı kavramdır. Bu fark metropol kelimesinin içinde barınmaktadır. Metropol görülmeyen bir yeryüzünün var olduğu kenttir ve yeraltını kullanmaktadır. Lewis Mumford "City in History" kitabında metropol için şöyle demektedir:

"… artık kentlerin bağrına saplanıyor otobanlar. Gidiyoruz yeraltında hiçbir şey görmeden. Yeraltına giriyorsun, evine varıyorsun; yeraltına giriyorsun, çarşıdan çıkıyorsun tekrar" [Mumford,1961].

Kent belirleyicileri karmaşık olsa da görülür ve açıklanabilir belirleyicilerdir. Metropol de ise görünmezlikler, belirsizlikler ve yeraltı ilişkilerinin bir arada

oluşu vardır. Kent homojen bir yapıdayken; hangi noktaların ayrılmış, hangi noktaların homojen olduğunu bilmediğimiz bir farklılıkta ya da ayrışık ve yapışık ilişkilerin yan yanalığında metropol karşımıza çıkmaktadır [Uluğ,1996].

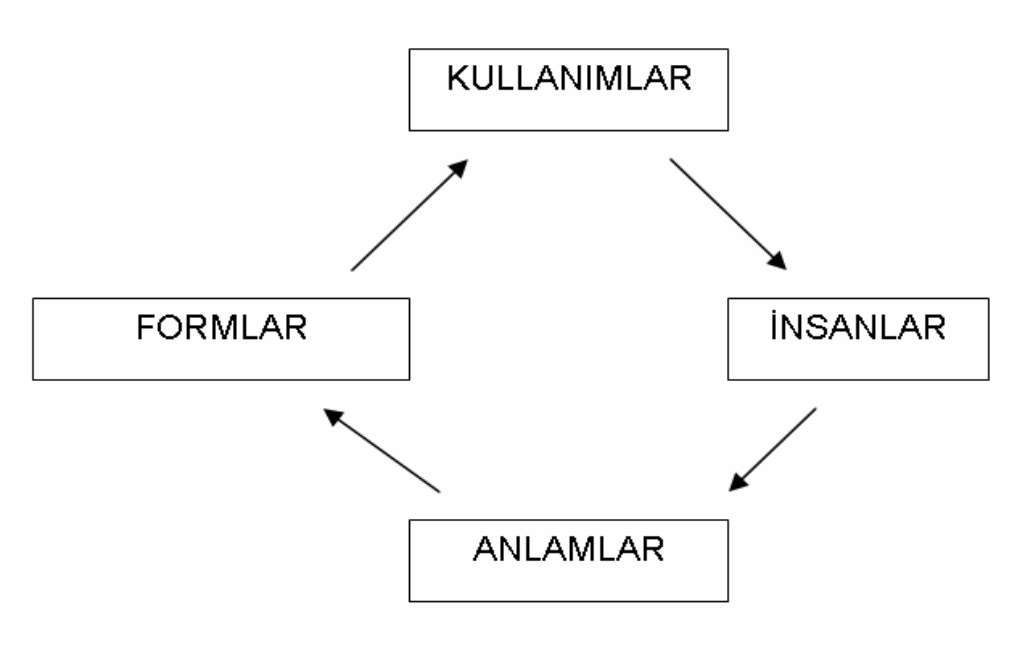
Kentin olaysallıkları ‘zemin’ kelimesiyle belirlenirken, metropol ‘zemin’-‘yeraltı’ kelimeleriyle karşımıza çıkmaktadır [Güvenç, 1996].

Özellikle metropolün bir alt ‘yeraltı’(underground) ilişkisi var ve aslında metropollerde ‘zemin’(ground) kelimesi ise, daha çok düzeni ve yeraltına ait durumu kontrol eden bir yer ve zeminde kendini gösteren biçimler olduğu ve metropolün de yeraltı-zemin ilişkinin sürekliliğinde var olduğu görülmektedir [Uluğ, 1996].

‘’….Yeraltındaki şehir uygarlığımızın üzerini örterek, onu tehdit ediyor….Mimari güzellik yerin altına iniyor, yeni şehirlerde bu daha da ileri gidiyor(örneğin Amerikan şehirlerinde). Havalandırmalar ve gün boyu aydınlatmalar ile tıpkı Amerikan gökdelenlerinde olduğu gibi fakat yeryüzünün 100 metre altında gerçekleşiyor’’ [Mumford,1961].

Metro, yeraltında ve yerüstünde hareket edebilmesi sebebiyle herhangi bir yapay sınır özelliği taşımamaktadır. Bu durumda kent içi noktasal bağlantılar sağlarken, kent içinde mekanları bir parçalanmaya veya bölünmeye götürmemektedir. Bunun yanı sıra metronun yeraltından gittiği durumlarda, yolcunun kentle ilişkisi kopmaktadır. Oysaki demiryolunda, yolcununun görsel bağlantısı kopmamaktadır. Bununla birlikte demiryolu kenti mekansal olarak ikiye parçalamaktadır. Metro ulaşım şekli yerüstüne viyadük(köprüyol) üzerinde ve yeraltında hareket ederek mekansal parçalanmayı en aza indirmektedir. Fakat görsel ilişkiyi keserek kentteki bireylerin kent imgeleri, anlamlar ve kullanımlarla ilişkisini koparmaktadır. Şekil 2.2.’de bireylerin çevresindeki formlarla ilişkisi anlatılmaktadır. Metro ulaşım şeklinde bu ilişkiler kopmaktadır. Bireyler formlara anlam yükleyememekte ve bu formları

kullanamamaktadırlar. Metro algısal mekanı göstermeyerek gizlemekte, hareket ve hızı kavratmaktadır.



Şekil 2.2. İnsan-anlam-form-kullanım ilişkisi [Smith, 1987]

Simmel “Modern Kültürde Çatışma” adlı kitabında bir mekan yaratarak mekanı dolaylı olarak yaşatmaktadır. Metro ulaşım şekli bireylerin hızlı akışıyla birlikte kalabalıkların karşılaştıkları bir ortam olmakta ve bu yoğunlukla çevrenin genişlemesi kullanımların farklılaşması ve çeşitlenmesi ile kişinin özgürlüğünün artması metropolü özgürlüğün merkezi haline getirmektedir.

İster yerüstü ister yeraltı raylı taşım sistemleri olsun duraklar (istasyonlar) yeni kentsel çevrelerin oluşmasına sebep olmaktadırlar. Bu kentsel çevreler, fiziksel ve sosyal olarak kentin mekansal dönüşümüne de araç olmaktadırlar. Bu durumda duraklar, kentin dinamik merkezleri ve çekim noktaları haline gelmektedirler. Başka bir deyişle duraklar, çekim noktaları haline gelerek toplanma ve dağılma merkezleri haline dönüşmektedirler. Böylelikle yaya

akışının yoğunlaşmasına, istasyon çevresine yeni işlevlerin gelmesine yol açmaktadırlar.

Raylı sistemlerin sebep olduğu parçalanmışlığı bağlamak amacıyla tasarlanan köprüler ya da yer altı geçitleri de çevresindeki kentsel mekanları dönüştürmektedir [Yazıcıoğlu ve Şahin, 2003]. Duraklar baz alınarak mekansal, işlevsel ve sosyal dönüşümler gerçekleşmektedir.

2.4. Gündelik Hayat ve Metro

Gündelik yaşam denince akla ilk gelenler beslenme, giyinme, barınma, uyuma vb. faaliyetler olmakta ve bu faaliyetler yiyecekler, giyecekler ve ev eşyaları gibi özel nesneler kullanılarak yapılmaktadır. Bu nesneler ve faaliyetler bir bütünlük içinde o toplumun maddi kültürünü oluşturmaktadır. Lefebvre gündelik hayatı modernlik kavramının içinde aktarmakta, gündelik ve modernliğin birbirini etkilediğini vurgulamaktadır. Döneme ait gündelik hayatı, o dönemin modernliğine bağlı oluşan bir olgu olarak tanımlamaktadır [Lefebvre, 1998].

Certeau ise gündelik yaşamı, bireylerin ihtiyaç faaliyetleri üzerinden değil, konuşma, okuma, hareket etme, alışveriş yapma vb. yaşam pratikleri üzerinden giderek tarifler. Böylece gündelik yaşam tarifleri hem bireyin faaliyetleri hem de ilişkileri üzerinden kavramsallaştırılır. Gündelik yaşamın tanımını ister dar ister geniş tutalım, bir toplumsal sistemin işlerliği, gündelik yaşamın sürekli olarak kendisini tekrarlamasına bağlıdır.

Gündelik yaşam döngülerden oluşmaktadır. Uzun zaman döngüleri içinde çok sayıda kısa süreli döngüler yer almaktadır. Böylece döngüler, tekrarlar olguları sıradanlaştırmaya başlarlar. Yeni bir döngü olmaktan çıkıp, farkında olmadan yapılan haline gelir. Yaşanmışlık ve düşünmüşlüğün birbirinden ayrılmadığı bir yaşam parçası söz konusu olur [Tekeli, 2000].

Gündelik yaşam tekrara dayanan sıradanlığıyla değişmez değildir. Ama yavaş değişen, zaman içinde oluşan ve değişmez gibi gözükendir. Zamana ve mekana göre toplumdaki değişmelerden etkilenerek değişir. Gündelik yaşamı tanımak için öncelikle toplumdaki değişimleri tanımak gereklidir [Tekeli, 2000].

Modernliğin günlük hayatta yarattığı dönüşüm, metropol yaşamının ortaya çıkmasıdır. Metropol yaşamı modernliğin getirileri ile bağlanmıştır; hızın kullanımı, teknolojinin dönüştürücülüğü ve varolan kimliklerin dağılması-yeni kimliklerin ortaya çıkması, zamanın ve hareketin yeniden örgütlenmesi.

Lukacs'ın gündelik yaşam tanımı:

"Günlük yaşamın iki belirleyici özelliği vardır: Kuram ve uygulama(theorie und praxis). Çünkü günlük çalışmanın konularının nesnel karakterde olduğunu varsaymak, tümüyle yanlış bir tutum olur. Durum tam tersinedir. Bu konular ancak çok yaygın çeşitlilik gösteren ve karmaşık bir aracılık sistemi sayesinde var olabilir. Günlük yaşamın konularını oluşturan nesnelere gelince, bunlar tamamlanmış olarak ortadadır ve onları yaratan aracılık sistemi, onların dolaysız var oluşu karşısında tümüyle ortadan kalkmış gibi görünür. Bu dolaysızlığı açıkça görebilmek için yalnızca teknik-bilimsel görüngüler değil, taksi, otobüs, tramvay, metro vb. gibi ekonomik açıdan son derece karmaşık görüngüler ile birlikte günlük yaşamdaki kullanışı ve günlük yaşam içersinde nasıl etkin oldukları da düşünülmelidir. İnsanın tüm çevresini, uygulamadaki işlevinden ötürü böyle bir bakış açısıyla algılanması ve yargılanması, günlük yaşamın zorunluluğu gereğidir. Bu kapitalist iş bölümünün bir sonucudur. Günlük yaşam araçlarının, çalışanlarca yapıldığı bilindiği ilkel gelişme süreçlerinde çok daha geri bir düzeydeydi ve belirgin değildi. Günlük yaşamda çalışan bir insana bu dolaysızlığı, ancak her üretim dalından ve onun bölümlerinden sınırları kesinlikle belli bir uzmanlık alanı oluşturan çok gelişmiş bir toplumsal iş bölümü düzeni zorunlu olarak yüklenebilir." [Lukacs,1970]

Burada metropolün gündelik hayat kavramındaki yapısal değişimden bahsedilmektedir. Metropol içeriği anlatılmakta ve metropolü sadece yeraltı(underground) kelimesiyle değil, metropolle yeraltı(underground) ilişkisi

ve gündelik yaşam ilişkisiyle tarif etmektedir. Metropollerde oluşan işlevsel çeşitlilik, iş alanındaki çeşitliliği de gündelik yaşama yansıtmaktadır.

İşyeri ve ev durakları dışında hiçbir durak ihtiyaç olmadıkça kullanılmamaktadır. Ara bölge bizim için durmadan geçip gidilen bir yer olmaya başlamaktadır. Metro bu işi daha da hızlandıran bir araç olmakta, gündelik yaşam pratikleri ev ve işyeri arasında hızla devam ederken, gerekmedikçe bu duraklar dışında kentle ilişki kurulmamaktadır. Metropolü mümkün kılan, hiç uzlaşmadığımız bu ilişkilerin birlikteliği olmaktadır.

Günümüzde artık hafıza geleneklere yer veremeyecek ölçüde yoğunlaşmaktadır. Metropol yaşantısı böyle bir hafızayı yaratmış ve kentli artık parça parça hafızalara, kısa anlık hafızalara sahip olmaya başlamıştır. Metropol yaşantısı hızı getirmiş, bununla beraber aynı gün içinde birçok farklı faaliyet birlikte yapılmaya başlanmıştır [Uluğ, 1996]. Metropol insanı artık her şeyi zihinselleştirmekte ve çevresindeki ilişkilerin yüzeyselliğinden dolayı hafızada gerçek imgelere dönüştürememektedir. Bu nedenle metropolde yer kavramı birey için tam olarak açıklanamamaktadır.

Metropollerde ulaşımı kolay ve çabuk sağlamak amacıyla metro kullanımı çok yaygınlaşmaktadır. Şehir gürültüsüne yeni bir gürültü eklenmeden ve yerüstünü kente bırakarak oluşan bir ulaşım sistemi metrodur [Alkışer, 2000]. Yerüstünde gittiği durumlarda ise viyadükle(köprüyolla) yükseltilerek kent zemininin kullanımını yine engellememekte, kesintiye uğratmamakta ve diğer ulaşım sistemleri içinde de en az kent yüzeyini kullanmaktadır.

Bir metro güzergahı, şehrin nüfus ve işlev dağılımları ile arazinin biçimine ve zemin-yeryüzü ilişkisindeki uygun alanlara bağlıdır. Metro istasyonları güzergah üzerinde en uygun noktalarda kente hizmet vermek üzere tasarlanmaktadırlar [Alkışer, 2000]. Maurizio Vitta'ya göre;

“Metro istasyonları, Alman yazar Walter Benjamin’in 20. yüzyıl şehirlerindeki ‘pasaj’lara – ‘şehir tünelleri’ne girişe verdiği işlevi yavaş yavaş üstlenmektedir: bağlantılar, birbirine geçişler, buluşma alanları ve egemen sosyal mekanlar, ham biçimlerin kültürel potasıdır. Bunun nedeni oldukça açıktır. Metro ulaşımının yer altında olduğunu düşünürsek (derin, hızlı hareket eden ve kontrollü mekan) girişler önemli şehir özellikleri olarak daha fazla önem kazanmaktadır. Metro girişleri bir zamanlar şehir kapılarının sahip olduğu benzer bir statüye sahip olacaklardır -şehrin dışarıdan tanımlanmasını sağlayarak (şehir sınırlarını belirleyerek), ticaret ve alışveriş için bir buluşma yeri oluşturarak-.” [Vitta, 1993]

Bütün bunların yanı sıra metroların önemli dezavantajı kentlileri kendi sistemi içine alması ve yeraltından gittiği durumlarda yaşadıkları şehri algılatmamasıdır. Metronun kentlileri kentten kopardığı düşünülürse, bu kopuşun ve buluşmanın olduğu yerler metro istasyon girişleri olmaktadır. Metronun kentte dokunduğu nokta istasyon girişleridir. Metronun avantajları ise büyük yoğunlukta şehiriçi yolcu taşıma kapasitesinin olması, ekonomik, sürekli, dakik ve hızlı oluşudur. Bununla birlikte kentliyi kentten uzaklaştırır. Metro istasyonu yeraltı dünyası ile yeryüzünün buluştuğu bu noktalarda kent kapısı niteliğinde davranmaktadır.

Bu konuyla ilgi Maurizio Vitta şöyle söylemektedir:

“Artık metro girişlerine farklı bir bakış açısıyla yaklaşılmaktadır: metro girişleri yalnızca işlevsel bakımdan inşa edilmiyor ve onların tasarım çalışmaları yalnızca dekoratif de değildir. Açık bir şekilde ortaya çıkan şey, metronun işlevi yalnızca ulaşım değildir. Metro istasyonları karmaşık tasarımlarla, çeşitliliğe açık, genellikle homojen olmayan farklı gereksinimler için ayrıntılı bir şekilde oluşturulmaktadır.” [Vitta, 1993]

Bu nedenle metro girişleri yeraltıyla kentin buluştuğu çizgide insanlara hizmet için var olmaktadırlar. Her ne kadar metro, teknik ve standartlara bağlı olsa da metro girişlerini daha farklı çözümlerle üretmek gerekmektedir. Metroyla birlikte yolcu yeraltına inerek kentten kopmakta ve ineceği durağa kadar kent yüzeyini algılayamamaktadır. İki farklı yüzeyin buluştuğu noktada durak ön plana çıkmaktadır. Bu yüzden duraklar kent imajını oluşturmakta önemli

görevler üstlenmektedir. Yolculuk süresince kentlinin kentle ilişki kurabildiği tek nokta durak olmaktadır.

Yeryüzünde insan yavaş ve aydınlıkta iken, yeraltında insan hızlı ve karanlıkta olmaya başlamaktadır. Mimarlık bu iki farklı anının bağlantı noktası olmaktadır. Metro yolcularının bir kapıdan alıp, başka bir kapıdan çıkarmaktadır. İnsan yalnız girdiği veya çıktığı bu kapılarla kent hakkında görsel bilgi edinmektedir [Alkışer, 2000]. Bu nedenle metro durakları kent kapısı özelliğinde tasarlanarak, kent yüzeyine girişin ve çıkışın anlamlarını taşımaktadır. Metro kullanıcısı için durak, kent zemini ile ilişki kurabildiği tek yer olmaktadır.

3. METROPOL VE ULAŞIM SİSTEMLERİ

Danışman, Le Corbusier'den aktarırken şöyle demektedir:

"Karayolu binlerce yıllıktır, suyolu binlerce yıllıktır, demiryolu yüzyıllıktır, havayolu henüz doğmuştur.
Karayolu, insanlığın kökeninden makineleşmiş uygarlığın doğuşuna dek insan adımına boyun eğmişti, saatte dört kilometre.
Suyolu, başlangıçtan beri makineleşmiş uygarlığın doğuşuna dek, rüzgar kuvvetine ya da insanların kol kuvvetine boyun eğmişti.
Demiryolu, o zamana dek bilinmeyen hızlar getirerek–saatte elli kilometre, yüz kilometre, yani on, yirmi kat daha hızlı-insan eylemlerine bağlı olduğu sanılan ritmi parçaladı. Tanrılara layık ve korkunç kuvvet!" Le Corbusier [Danışman, 2002]

Antoni Jach "Şehrin Katmanları" adlı kitabında kentsel mekanı tanımlarken şöyle bahsetmektedir:

"Kentsel mekan, kullanıcıların ortak alt bilincinin kente hediyesi olan duyguların, ritüellerin ve inançların kente mal olduğu yerdir. Sokaktır; meydandır; kafedir; kahvedir; semt pazarıdır; otobüs durağıdır; arabadır; metrodur." [Jach, 2001]

Kent insanla birlikte vardır. İnsanın hareketliliğini ulaşım sağlar. Kentin karakterini belirleyen en önemli elemanlardan biri olan yollar, yalnızca hareketin yer aldığı fiziksel mekanlar değildir, toplumsal yaşamın en canlı ortamıdır. İnsanlığın var oluşundan beri yol vardır. Bireyler yollarda bir araya gelir. Yol, sosyal ve kültürel kaynaşmanın, ekonomik kalkınmanın, milli savunmanın ve günlük yaşamın vazgeçilmez bir parçasıdır [Virilio, 1998].

Kentlerin gelişmesi yolla başlar, yolu olmayan bir kent olamaz. Yol ulaşılmazlığı ortadan kaldırır, iş gücü ve yatırımların sürekliliğini sağlar. Böylece ekonomi için ulaşım kentin en önemli parçasıdır. İnsan kent içinde değişik eylemler için sürekli bir hareket halindedir. Bu hareketliliği ise yol sağlar. Ulaşım aynı zamanda ekonomik aktivitenin bir göstergesidir. Ulaşımın kalitesi, ekonomik gelişme ile orantılıdır ve sosyal kültürel yaşantı ile yakın

ilişkilidir. Hızlı ve plansız gelişen kentlerde, ulaşım ağı ve yolcu taşıma sistemleri yetersiz kalmaktadır. Ulaşım problemleri arazi kullanım ve ulaşım kararlarının birlikte yürütülerek çözülmesi gerekmektedir.

“Hareket,kenti zenginleştirir ve kentin sosyal bir deneyim olarak uygun yere ait bu özlemin hissedilmesini sağlar. Öyle bir deneyimdir ki bu, sonsuz sayıda küçük parçalara ayrılır, ilişkiler ve çakışmalarla kentsel bir doku oluşturur ve kent adı verilen o işaret altında toplanır” [Certeau, 1984].

Kent formunun şekillenişinde ulaşımın yerini İlhan Tekeli şöyle anlatmaktadır:

“Kent formu ile kent içi yolcu taşıma hizmetlerinin gelişimi arasında karşılıklı belirleyicilik ilişkisi vardır. Eğer bir alana taşıma hizmeti gidiyorsa bu arz o yörenin gelişimini hızlandırır. Öte yandan bir alanda kentsel yapılaşma oldu ise bu yapılaşma da ulaşım hizmetinin gelişmesini zorlar” [Tekeli, 2001].

Kent planlaması için ulaşımın yeri önemlidir. Kenti bir ağ gibi örer şekillendirir. Ulaşım kenti tanıtır, yaşatır, hissettirir ya da kapatır. Ulaşım türleri kentin strüktürünü belirler. Endüstri devrimi ve kentleşmeyle başlayan ulaşım problemleri, otomobilin kent içi ulaşımda yaygın kullanımıyla birlikte artmıştır.

Kentlerin bugünkü halini Gaston Bardet şöyle tanımlamaktadır:

“Sonuçta demiryolu ağır makineleriyle kentleri bölüyor, otomobil kendine ait olmayan yollara giriyor ve kendine özgü kent imarını yaratıyor. Yolları genişletme tekniği, büyük kavisler, dönel kavşaklar… Kentler aceleci gürültülü otomobillerin desantralize edici etkisinde kaldı.” [Bardet, 1949]

Yıllar boyunca kent içi taşımacılıkla ilgili problem transit akışı engelleyen trafik karışıklığı problemi olarak bilinir. Yüzeydeki trafiğin artmasıyla, yerel yöneticiler ve ulaşım plancıları ulaşım sistemine ve yolculuğuna göre verimli çalışacak bir sistem geliştirmeyi amaçlamışlardır. Zemindeki trafik yükünün bir kısmını yeraltında devam ettirilmesi sonucuna ulaşmışlardır. Demiryolunun yeraltındaki gelişimi, trenlerin yer üstündeki sıkışıklıktan alınıp

hızlı ve güvenli bir biçimde çalışması yönünde bir gelişme olmuştur [Danışman,2002].

Elektrik lambalarının ve toplu taşım sistemlerinin kullanılmaya başlaması, gece ve gündüzün alışılmış sınırlarının aşılabileceği anlamına gelmiş, kentlerde metroyla birlikte gündelik yaşam pratikleri değişmiştir. Merkezden uzaklaşma kolaylaşmış, merkezden uzakta oluşan yeni yerleşim alanları ve bu alanların alt merkezleri tek merkezliliği bozmuştur. Metronun kullanılmaya başlamasıyla bu süreç hız kazanmıştır.

3.1. Raylı Sistemlerin Tarihçesi

“Demiryolu ulaşımı” kentlerin vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Demiryollarının kentleri birbirine bağlamasının ötesinde kentin ulaşılabilirliğini arttırması açısından ve kentlerin şekillenmesinde önemli etkiler yaratmıştır. Raylı sistemlerin önceden oluşturulmuş bir hat -ray- üzerinde gitmesi ve sadece belirli noktalarda durması onu diğer ulaşım sistemlerinden ayıran en önemli özelliğidir. Raylı sistemler duraklar(istasyonlar) sayesinde kentle noktasal bağlantılar kurarken bu noktalar kenti ayırmaktadır.

Zamanla kentle iç içe olan raylı taşımacılığın sorunlarına bir çare bulmak amacı ile Amerika’da kısaca “l” denilen direkler üzerine yükseltilen demiryolları yapılmıştır. Ancak bu yolların altında kentin gürültülü ve karanlık alanlarının oluşması nedeniyle, metro yapımı tercih edilmiştir. Metrolar kentle noktasal ilişkiye geçerken, yeraltında gittiği durumlarda kent yüzeyinde herhangi bir yapay sınır oluşturmadığı için kenti parçalamaya da götürmemektedir [Yazıcıoğlu ve Şahin, 2004].

Demiryolları durakları yeni kentsel mekanlar oluştururken, kentin dinamik noktaları ve merkezleri haline de gelmişlerdir. Bu noktalar birer toplanma ve

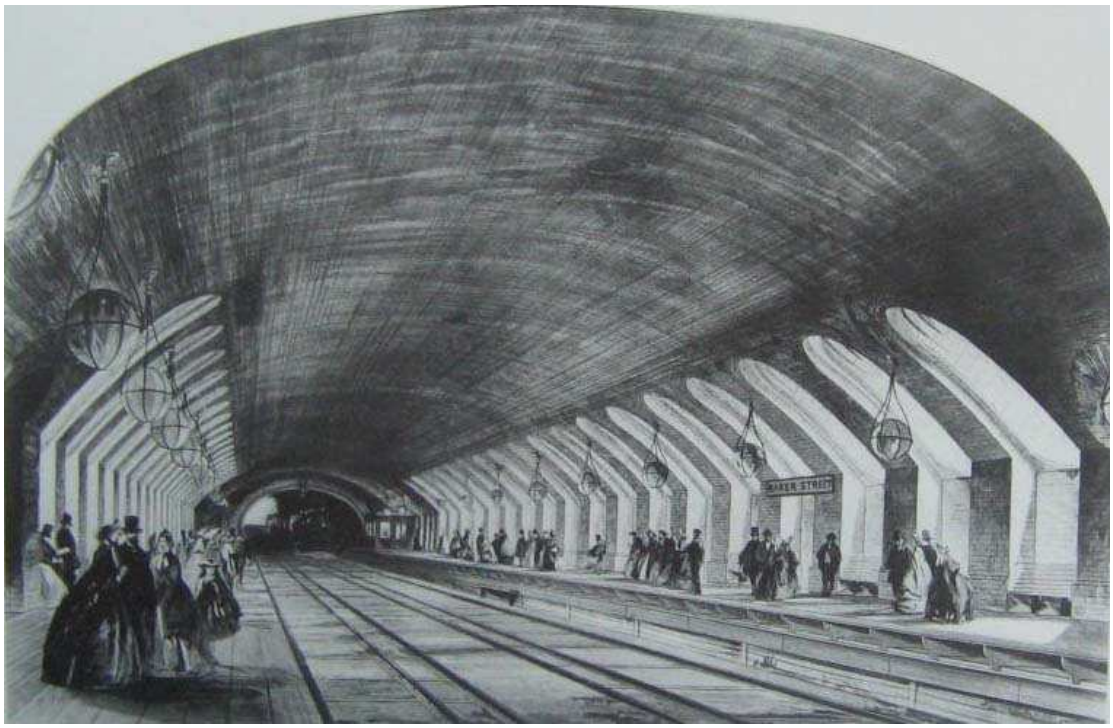
dağılma alanlarına dönüştüğü için istasyon çevresinde yaya akışı çoğalmış ve çevrenin yeni işlevler kazanmasına yol açmıştır.

Raylı sistemlerin kentle ilişkisinde durakların önemli roller üstlendiği görülmektedir. Duraklar, kent ve kentli arasında bir ara kesit konumunda yer alarak, hareketin ve durma eyleminin döngüsü içinde bir sürekliliğin mekanı olmaktadır. Metrolar çok hızlı araçlar olduğu için durakları da çok aralıklı olmak durumunda ve yeterli verim alabilmek için duraklar arası mesafe arttırılmaktadır. Mesafenin artması oranında inen-binen yolcu sayısı da yükselmektedir. Böylece durak çevresi çekim mekanları haline dönüşmektedir. Bu durum bölgeden bölgeye değişse de durak çevresinde yerleşim yoğunluğu artmakta ticaret canlanmakta ve durak çevreleri çok cazip yerler haline gelmektedir. Çünkü burada bir toplanma ve dağılma noktaları oluşmakta, şehir içi toplu ulaşım ortaya çıktığından beri duraklar da şehrin bir parçası olmaktadır. Duraklardan eğer bir kaç tanesi bir araya da toplanıyorsa, bu noktalar çekim mekanlarını oluşturmaktadır. Duraklar, merkez özelliğine sahip noktalar konumuna kavuşmaktadır [Şahin, 2004].

Duraklar, hareketin sürekliliğine ve kentin bu harekete bağımlı olarak parçalanmasına neden olmaktadır. Duraklar kentliler için durmak-hareket etmek duygularını bir arada tutmaktadır. Duraklar tesadüfi, rastlantısal noktalar değillerdir, birinden diğerine gidişi gerçekleştiren kodlanmış noktalardır. Durağın bağlı olduğu sistemler cadde ve sokaklar rastlantısal olarak bir araya gelmemektedir. Bu bağlamda durak insan kitlelerinin denetimini ve yönelmesini de sağlayan mekanlar durumundadır. Kentli kent içinde sürekli yer değiştiren bir yolcu, duraklar da bu sürekliliği oluşturan mekanlardır [Yalçın, 2004].

Kentlerde hızlı gelişim kentsel mekanda yayılmalara neden olmuştur. Bu mekansal gelişim yeni bir ulaşım şekli olarak raylı ulaşım sistemi ile desteklemiş ve 19. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'nin New Castel kentinin

Upon Tyne kasabasında ilk raylı sistemin oluşturduğu merkezlere ticari taşımacılık yapılmıştır. Giderek ticari taşımacılık insan taşımacılığına dönüşmüştür. Raylı sistemin getirdiği kolaylık ve hız nedeni ile de şehir merkezlerinde oluşan yoğunluk banliyölere kaymıştır. Dünyanın ilk yer altı taşımacılık sistemi ise 10 Ocak 1863'te Londra'da Paddington'da Farrington Caddesi ile Bishop arasında 3.7 km uzunluğunda bir hat olarak Kraliçe Viktorya'yı taşımak için buhar gücü ile çalışan vagonlarla kurulmuş raylı sistemlerdir. Bu araçlar için London Times gazetesi "zamanın en gelişmiş vagonları" diye yazıyordu. New York ilk olma şerefine erişemediği için kırgındı. "ilk olma onuru bize ait değilse bile 2 Ekim 1897'de Boston'da yer altı trenini kurma şerefine eriştik.", diyorlardı [Bal, 1995].



Resim 3.1. Londra Metrosu'ndan ilk durak örneği [Edwards, 1997]

Londra Metrosu'nun başlattığı toplumsal devrim genellikle insanları şehre getirme devrimi olarak betimlenmektedir. Ama metro sistemini geliştirenler,

Haussmann'ın şebeke sisteminden bazı dersler alarak insanları şehre getirmek kadar şehirden çıkarmaya da çalışmakta olduğunu görmüşlerdir [Sennett, 2001].

Londra'da merkezde yoksul evlerin meydana getirdiği cepler meydana gelmekteyken East End ile South Bank'taki evler, sıvalarla kaplı görkemli anıtlardan çok farklı bir şehir sergilemektedir. East End'in gerçekten sefil kesimlerinde aileler küçük evlerin tek bir odasında oturmaktadır. Metro bu insanların durumlarını değiştirmeye yardımcı olmuştur. Ulusal zenginliğin ancak yüzde üçüne ulaşabilen o yüzde ellilik kesimin üst tabakasındakiler arasında, metronun sağladığı ucuz ulaşım imkanı oturacak daha iyi yerler aramayı mümkün kılmıştır. Yapı kooperatiflerinin artması bu amacı gerçekleştirecek aracı sunmuş, 1880'lere gelindiğinde Londra'ya vurmuş olan kentleşme dalgası artık kentin dışına doğru çekilmeye başlamıştır [Sennett,2001].

Metro durakları hem bir toplardamar hem de atardamar olarak hizmet vermektedir. Ama Londra'daki metronun atardamar ve toplardamar sistemi daha karışık bir şehir yaratmışsa da bu karışımın zamansal olarak keskin sınırları oluşmuştur. Gün boyu şehirdeki bireyler yerin altından kalbine doğru akmakta; akşamları ise bu yeraltı kanalları (insanlar metroyu evlerine dönmek maksadıyla kullandıkları için) kalabalık kitleyi merkezin dışına boşaltan atardamarlar haline gelmektedir. Metro modelindeki kitlesel taşımayla birlikte modern kent merkezinin zamansal coğrafyası artık biçimlenmiştir: Gündüzleri yoğunluk ve çeşitlilik, geceleri seyreklik ve homojenlik. Üstelik gündüz yaşanan bu karışım, sınıflar arasında güçlü bir insani temas da içermemekte olup insanlar çalışmakta, alışveriş yapmakta, sonra da evlerine gitmektedirler [Sennett, 2001].

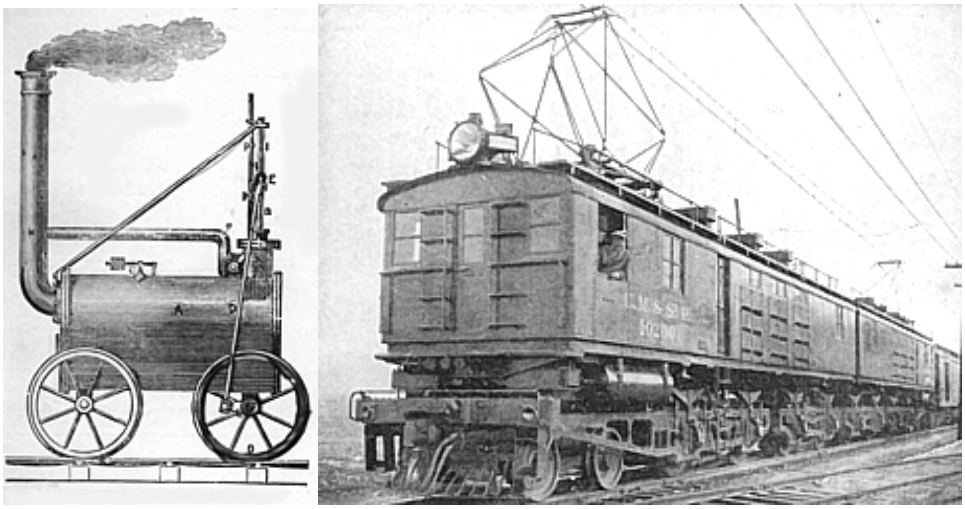
Bu dönemde İstanbul'da İstiklal Caddesi'nin bir ucunda yer alan Beyoğlu-Karaköy arasındaki bağlantıyı sağlayan "tünel" 1875'te yapılmıştır. Londra ve

New York'tan sonra dünyanın en eski ve en kısa metrosu olup, Fransız mühendis Eugene H. Gavand tarafından tünelin planları yapılmıştır. İki vagondan oluşan katarlardan birinci vagon yolculara ikinci vagon ise yüklere, hayvanlara ve atlı arabalara ayrılmıştır. Dönemindeki diğer trenler gibi buhar gücüyle değil, halatların oluşturduğu bir makara mekanizmasıyla yani mekanik sistemle çalıştırılmıştır. Bugün de kullanabildiğimiz tünelde 61.55 m çıkılmakta olup 626 m uzunluğundadır. Fakat Türkiye'de bu dönemden sonra metro gelişimi Londra ve New York metroları gibi desteklenmemiş, 1980'lere kadar hiçbir ilerleme kaydetmemiştir [Sevdin, 1992].



Resim 3.2. Beyoğlu-Karaköy Tüneli (1985)
[http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=35365]

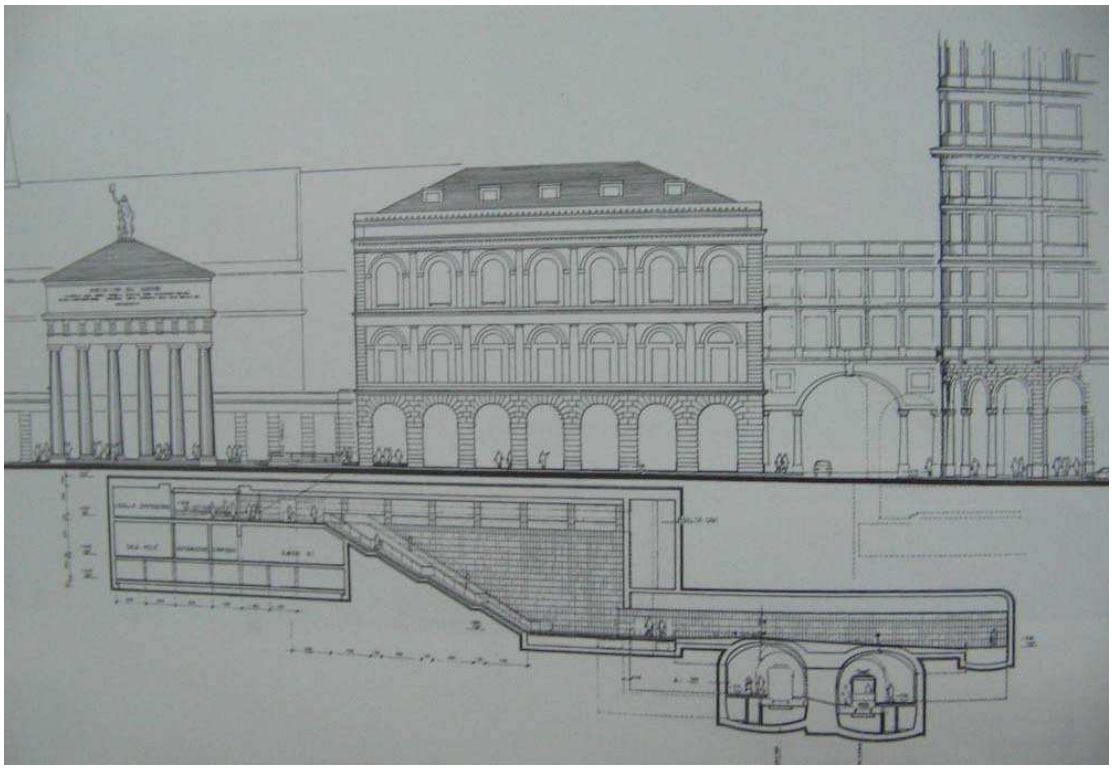
İlk vagonlar ve duraklar ahşap ve tuğla malzemeleriyle yapılmıştır. Fakat bu dönemde buharlı lokomotifler, gürültülü, titreşimi çok fazla, buhar ve toz yayan ağır makineler kullanılmaktadır. Lokomotiflerden yayılan buhar bu yapıları çürütmektedir. 1879'da Siemens mühendisi Dr. E. Werner ilk defa olarak elektriğin pratik kullanımın göstermiştir. 1880'de T. Edison elektrikli lokomotifi New Jersey'de tanıtmıştır. 1888'de elektrikli lokomotifler ilk olarak Virginia'da kullanılmaya başlanmıştır [Bal, 1995].



Şekil 3.1. Buharlı ve elektrikli ilk lokomotiflerden örnekler [Edwards, 1997]

Elektriğin kullanılması metro ulaşımı için dönüm noktası olmuştur. Elektrikle birlikte yeni arayışlar, yeni vagon çözümleri ve yeni durak tasarımları yapılmaya başlanmıştır. Duraklarda elektrikle çalışan asansörler kullanılmaya başlanmıştır. Çeşitli çarşı, tiyatro ve bunun gibi komplekslerin altında inşa edilen duraklarla aralarında oluşturulan ilk bağlantı 1898'de asansörle kurulmuştur. Böylece asansörlerle durakların daha derine inmesini sağlamıştır. Tek katlı durak tiplerinden çok katlı durak tiplerine geçilmiştir [Edwards, 1997].

1900'lerde betonarme kullanımının da başlamasıyla birlikte durakların yüzeye yakın yapılması zorunluluğunu da ortadan kaldırmıştır [Lawrence, 1994].



Şekil 3.2. Katlı metroların ilk örneklerinden- Stockwell Durağı 1890 Londra [Lawrence, 1994]

New York'ta, 1 Ocak 1904'te ilk yeraltı raylı sistemi açılmış ve üst kademeden kişilerle ilk tur yapılmıştır. Bu açılışta kaportası tamamen çelikten olan ilk yeraltı treni kullanılmıştır [Lawrence, 1994].

İlk yıllarda ücretsiz olan yolculuk daha sonra ücretli olmuş ve binen sayısı az olduğu için ücreti görevliler tek tek almıştır. Yolcu sayısının artmasıyla birlikte bilet gişeleri ve turnikeler ortaya çıkmıştır. 1905'te South Ferry'de ilk kez durak içerisine reklam panosu yerleştirilmiştir Reklam panoları bir süsleme elemanı olarak yerini almıştır [Bal,1995].



Resim 3.3. Bilet gişeleri, turnikeler ve reklam panoları-South Ferry, New York [Lawrence, 1994]

Tek hattan çok hatlı metro ulaşımına sahip duraklara geçilmiştir. İşaret levhaları, çöp kutuları, oturma yerleri, tuvaletler, telefonlar gibi genel gereksinimleri gösteren panolar ve zaman tabloları kullanılmaya başlanmıştır. Yolcu sayısının ve yolculuk sayısının artmasıyla birlikte havasız ve aşırı sıcak olmaya başlayan duraklar için havalandırma şaftları 1905'te kullanılmaya başlanmıştır [Lawrence, 1994].

Raylı sistem taşımacılığının kullanım alanın artması ile bir yandan araç cinsi, kapasitesi ve kalitesi artarken, bir yandan da hizmet verdiği alanlar, duraklar ve güzergahların yapısı değişmiş, duraklar daha estetik formlara getirilmiştir. 19. yüzyılın sonlarında şehirler ve yerleşim bölgeleri arasında çalışırken

teknolojiyle birlikte şehir içine girme imkanı sağlanmıştır. Vagonlar yeni formlar alırken, istasyonlar yeni fonksiyonlar kazanmaya başlamıştır.

İkinci dünya savaşından sonra tramvaylar çalışmaya başladığı zaman, karayolu trafiğinin yoğunluğu problem yaratmayacak seviyede olup, şehrin dar sokaklarında, yaya yollarında çalışmaktaydı. Böylece kentin karayolları tramvaylarla kesilmiyordu. 1945'ten sonra metro hatları, tramvay ve otobüsün yerini almıştır [Lawrence, 1994].

Metronun otobüsün yerini alması kentte yeni yerleşimlerin oluşumuna olanak sağlamıştır. Metro ve otobüs duraklarının bir araya geldiği noktalarda yolcu sayısı artmıştır. O bölgeler rant bölgeleri haline gelmiştir. Yapıların kat yüksekliği, yoğunluğu ve değeri artmıştır. Hatların oluşturduğu ulaşım ağı arterleri kolayca terk edilmeyecek alanlar yaratmıştır.

Kentte otobüs durakları ve metro duraklarının bulunduğu noktalar, sadece noktasal olarak değil bölgesel olarak da tercih edilen yerler haline gelmiştir. Bölgelerin metro ulaşım sistemiyle beslenmesi ile beraber merkezden uzaklaşmak rahat ve kolay hale gelmiştir.

Endüstrileşmeyle birlikte kentlerde yaşayan insan sayısı hızla iki katına çıkmıştır. Şehrin gelişmesi iş ve konut alanlarının ayrılmasına neden olmuş ve düzenli taşımacılık gereksinimi de artmıştır. İstasyon duraklarında yolcu sayısı farklı zamanlarda farklı sayılarda olduğu için yolcunun en çok olduğu saatlere göre tasarımlar yapılmaya başlanmıştır [Paker, 1992].

Metrolar hem durma hem de hız kavramlarının birlikteliğini yaşatan sistemlerdir. Bu yüzden tasarımlar hem hızı bize algılatır, hem de durma eylemini yaşatır. Metro tasarımlarında artık yeni işlevlerin bir aradalığını da kullanarak farklı boyutlara ulaşılmaktadır. Durma noktasında alışveriş, eğlence, dinlenme vb. yerler için mekanlar tasarlanmaktadır. Hatta

duraklardan alışveriş merkezlerinin içine çıkışlar verilmektedir. Bunlara örnek olarak; İstanbul'da Levent Metro Durağı'ndan yeraltından dış mekana çıkmadan Metrocity Alışveriş Merkezi'ne ya da Kanyon Alışveriş Merkezi'ne ve Şişli Metro Durağı'nda da Cihangir Alışveriş Merkezi'ne girilmektedir.



Resim 3.5. Metrocity Alışveriş Merkezi [http://www.metrocity.com.tr/]



Resim 3.4. Kanyon Alışveriş Merkezi [http://www.kanyon.com.tr/]

Duraklar içinde farklı aktiviteler yapılarak yeraltında oluşturulan yaşam canlandırılmaktadır. Sokakta yapılan aktiviteler yeraltında gerçekleştirilmeye başlanmış, sokak satıcıları, sokak müzisyenleri yeraltına inmiş, sergiler, tanıtımlar yeraltında yapılarak, kentlinin gündelik yaşamına katılmıştır. Reklamlar panolardan dijital ekranlara taşınarak, metropol yaşamın görsel gösterisinin bir parçası olmuştur.



Resim 3.7. Kızılay Metro Durağı'nda fotoğraf sergisi [Demir, 2006]



Resim 3.8. Kızılay Metro Durağı'nda dijital ekranlar [Demir, 2006]

Metro ulaşım şekli, metro durak çevrelerinde ve hattın geçtiği yerlerde, yerleşim alanlarının gelişimi ve bu alanlardaki rant artışı ile konut, merkezi iş alanları ya da rekreasyon alanları şeklinde kullanım amaçlarını etkilemesinden ve desteklenmesinden dolayı, kentin dönüşümü hızlandırılmış ve bu alanda önemli rol oynamıştır.

Antoni Jach'in dediği gibi metro durakları kentin yeraltına inen noktalarıdır. Size kenti anlatmadan, sizi alır ve istediğiniz yere götürür. O süre içinde kente dair izlerden bahsetmez. Yeraltında yeni bir şehir katmanı oluşturur. Şehrin yer altındaki katmanı "metro", yer katmanı ise "sokak" 'tır. Metro, şehri alt ve üst olarak ikiye böler [Jach, 2001].

Dünyanın birçok yerinde, metro ulaşım şekli, insanın kentle görsel olarak bağlantısını koparır. Bu bağlantıyı insanlar ancak duraklarda kurabilirler. Metroyu vazgeçilmez kılan en büyük etken kentin pek çok uzak noktasını birbirine bağlayan noktalara sahip olmasıdır. Böylece metro günlük yaşamın vazgeçilmez bir toplu ulaşım aracı olur. Metro durakları ise, farklı işlevlerle birlikte kamusal bir mekan oluşturarak gündelik hayatın bir parçası haline gelir.

Kent yaşantısını zenginleştirmekte durakların önemli katkıları var olup, duraklar sosyal akışın oluştuğu, çekim mekanları haline dönüşmektedir. Yolcuların sisteme giriş ve çıkış noktalarını oluşturan metro durağının tasarımı hem kent ölçeğinde hem de bina ölçeğinde önem kazanmaktadır. Duraklar yeni kamusal mekanları yaratırken, kentli için de yeni fonksiyonlar kazanarak hareketin sürekliliğini artırmış ve yalnızca durak üzerinde değil kentsel çevrede de dönüşümler meydana getirmiştir. En küçük metro durağında bile çevrede hemen bir büfe, simitçi veya sokak satıcılarıyla karşılaşmak artık şaşırtıcı olmamaktadır.

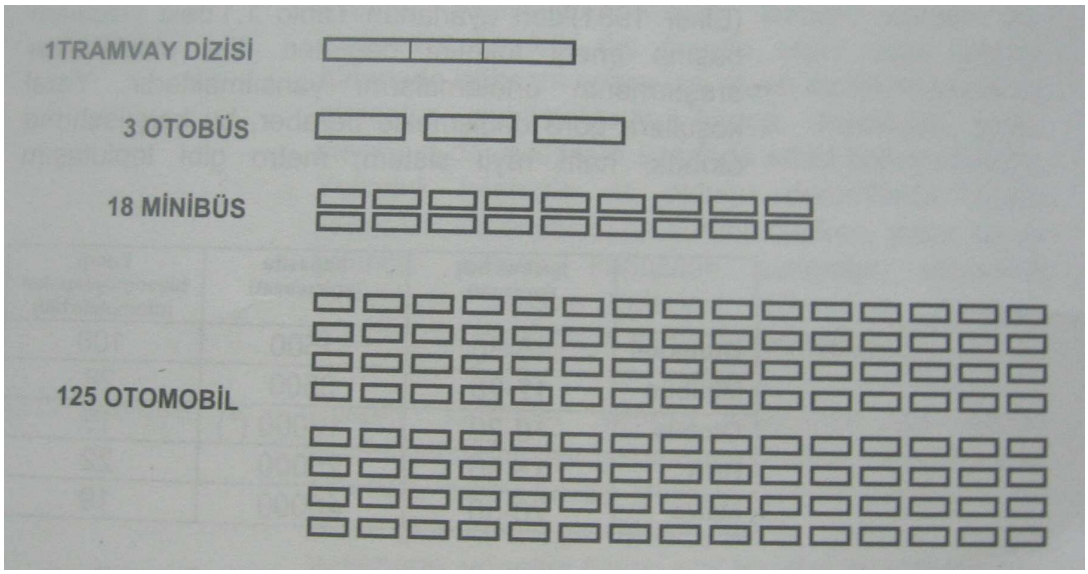
3.2. Metropollerde Ulaşım Sistemleri; Metrolar

Kentlerde artan hızlı nüfusla birlikte kent içi ulaşımda yeni çözümler aranmıştır. Otomobil merkezli ulaşım sistemlerine dayanan ilk çözümler kent içi yoğunluğun artışına neden olmuştur. Otomobil hareketliliği için yollar, otoparklar, kavşaklar, alt ve üst geçitler inşa edilmiştir. Böylece kentte trafik

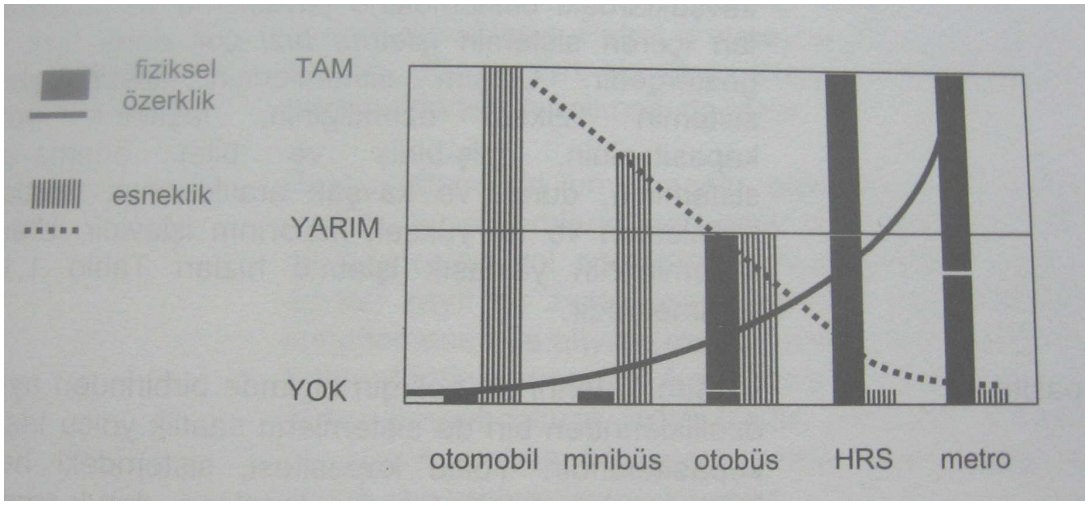
sorunu artmıştır. 1980'lerden sonra ise kent içi toplu taşımda çözüm arayışlarına raylı sistemler karşılık olmuştur.

Raylı sistemler, motorlu araçlara göre esnekliğin az olduğu fakat buna ters oranla yolcu taşıma sayısının çok olduğu sistemler olmuşlardır. Aynı sayıda yolcuyu taşımak için gerekli anlık yol alanı bunun bir göstergesidir. En az alana ihtiyacı olan ulaşım biçimi raylı sistemler olurken, en çok alana ihtiyaç duyulan ulaşım sistemi ise özel araçlar olduğu görülmektedir. Buna bağlı olarak en fazla enerji tüketimi yine özel araçlarda olmaktadır.

C. Elker'in "Ulaşımda Politika ve Pratik" adlı kitabında raylı sistemler ve özel otomobiller arasındaki farklılıkları anlatan grafikleri aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir [Elker, 2002].



Şekil 3.3. 250 kişiyi taşımak için gerekli taşıt sayısı [Elker, 2002]



Şekil 3.4. Fiziksel özerklik ve esnekliklerinin karşılaştırılması [Elker, 2002]

Metro ulaşımının yeraltını veya yerüstünü kullanılması, hızlı ulaşım için avantajlar yaratmaktadır. Metropol yüzeyindeki yoğun hareketliliğe, kentsel alanlara büyük fırsatlar sağlamaktadır. Kent merkezleriyle, konut, sanayi, iş merkezleri, alışveriş merkezleri ve diğer alt merkezlerle ulaşım ilişkisinin kurulmasında çok büyük kolaylıklar oluşturmaktadır. Metro diğer kent içi ulaşımlar içinde en seri ve en ucuz bir şekilde yolcu taşımakta olup, diğer ulaşım şekillerinden kendini koparark bağımsız hareket ederek, yeryüzündeki trafiği rahatlatmaktadır. Aynı zamanda yeryüzünde yeni kullanım mekanlarına, farklı işlevlere ve yoğunluklara olanak sağlamaktadır. Ulaşım olanakları ve ulaşım kolaylığı ile merkezi iş alanlarının gözde aksı haline gelmiştir.



Resim 3.9 . Akköprü Metro Durağı ve Ankamall Alışveriş Merkezi ilişkisi [Demir, 2007]

Yolculukların zirve saatlerinde, nüfusu bir milyonu aşan kentlerde, ulaşım problemlerine en iyi çözüm metro sistemleridir. Tek yönde 20000 kişi/saati geçen yolcu taşıma kapasitesi bilgisayar işletim sistemleriyle saat 80000 kişi/saate kadar çıkabilmektedir. Kentin kara yollarını engellemeden genellikle kentin yeraltını kullanarak çalışan metro ulaşım sistemi, yüksek yapım maliyetlerine karşın düşük işletme giderleriyle ve kent içi ulaşımda maksimum katkılarıyla işlemektedir [Kırsakal, 2002].

İki ile on vagonluk katarlardan oluşan metrolar 500-2000 metre arası mesafelere sahip duraklarla çalışırlar. Yeraltı veya yerüstü sistemlerle duraklarda yürüyen merdivenler ve asansörlerle yeryüzü ile ilişkiler

kurulmaktadır. Metrolarda yolculuk konforu ve otomasyon alanlarında gelişmeler olmaktadır [Evren,1978].

İlk metrodan günümüze önemli teknolojik değişimler yaşanmıştır. Enerji türü kömürden, elektriğe geçmiş, enerjinin üstten alınması yerine üçüncü ray kullanımına geçilerek alttan alım sistemine geçilmiştir. Otomatik denetim sistemleriyle güvenlik sorunları giderilmiştir. Yürüyen merdivenler, asansörler vb. olanaklarla aktarmalar rahat hale gelirken, bilet alma işlemleri ve turnike geçişleri otomatikleştirilmiş ve metro kullanımı kolay, hızlı ve ekonomik bir sistem haline dönüşmüştür.

4. ANKARA'DA ULAŞIM SİSTEMLERİ VE METRO

“Kent 1920’lerde 25000 nüfuslu, kale çevresinde yoğunluğu olan hem topografyası hem de büyüklüğü bakımından bir yayalar kentidir. İstasyon ve kent çevresindeki bağlara yönelen çok sınırlı sayıdaki araçlı yolculuk talebi araçlarla karşılanmaktadır” [Tekeli,1981].

1920’li yıllarda, Ankara kent planları Cumhuriyet’in çağdaşlık konusundaki amaçlarını geliştirmek ve nüfusu hızla büyüyen bir kentin sorunlarını çözmek için hazırlanmıştır. İstenilen sonuçların elde edilmesinin kolay olmadığı kısa sürede görülmüş, Türkiye hızla büyüyen bir kentte, plan uygulamanın zorluklarını ilk kez Ankara örneği üzerinden kavramaya başlamıştır [Tekeli,1998].

1969 yılında İmar ve İskân Bakanlığı bünyesinde Ankara Metropoliten Alan Nazım Plan Bürosu (AMANPB) kurulmuştur. Ankara Metropoliten Alan Nazım Plan Bürosu (AMANPB), 1970–75 yılları arasında yaptığı araştırmalar sonucunda 20 yıllık bir döneme Ankara için Nazım Plan şeması geliştirmiş ve yapılan çalışmalarla kentin makroformunu yönlendirmenin yanında özellikle Batı Koridoru’ndaki gelişmelerin yönlendirilmesi amaçlanmıştır. AMANPB, Sincan Gecekondu Önleme Bölgeleri, Yeni Yerleşmeler, Batıkent, Ankara Organize Sanayi Bölgesi gibi projelerde yapıcı ve yönlendirici bir rol üstlenmiştir [Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995].

Batı Koridoru oluşturulurken kent merkezinden uzaklaşarak yeni yerleşim alanları meydana getirilmiştir. Bu yerleşim alanlarına ulaşım sistemleri düşünülmüş, toplu taşıma planları yapılmıştır. Artık günümüz kentlerinin vazgeçilmez bir toplu taşım şekli olan metro ulaşım biçimi Batı Koridoru için de çözüm olmuştur.

4.1. Ulaşım Planlama Çalışmaları

Ankara raylı toplu taşım sistemi ve ulaşım konusunda bugüne kadar yapılan dört ayrı çalışma olmuştur:

1. 1972 yılında SOFRETU (Fransa) ile Ankara Belediyesi'nin birlikte yürüttüğü Ankara Kenti Ulaşım Etüdü
2. 1978–1980 yılları arasında EGO ile Yapı Merkezi'nin gerçekleştirdiği Raylı Toplutaşım çalışması
3. 1980–1984 yılları arasında Ankara Belediyesi ile Transurb Consult'ın (Belçika) birlikte yaptığı Hafif Raylı Toplutaşım Çalışması
4. 1985–1987 yılları arasında EGO, Kanada Konsorsiyumu ve Kutlutaş tarafından yürütülen Ankara Kentsel Ulaşım Çalışması

[Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995]

31 Aralık 1986 tarihinde tamamlanan Anakara Kentsel Ulaşım Çalışması dört aşamadan oluşmuştur:

1. Ulaşım etüdü
2. Ulaşım ana planı
3. Yapılabilirlik çalışması ve kavram projesi
4. Sistem özellikleri ve avan proje

[Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995]

Çalışmanın 1. aşaması olan Ulaşım Etüdünün iki amacı olmuştur: İlk amaç Ankara'daki mevcut ulaşım isteminin analiz edilmesi, ikinci amaç ise tüm ulaşım sistemini oluşturan çeşitli öğelerin genel bir değerlendirmesinin hazırlanması. İlk amacın gerçekleştirilmesine yönelik olarak ulaşım sisteminin analizi için üç ayrı mevcut veriden yararlanılmıştır. Bunlar;

1. Arazi kullanım verileri
2. Ulaşım etüdü verileri
3. Ulaşım sistemi verileridir

Arazi kullanım verileri 1970'lerde Ankara Belediyesi için hazırlanan ve 1990 yılı için tahmini değerlerin yer aldığı Arazi Kullanım Nazım Planı'ndan elde edilmiştir. Bu plan hazırlanırken Ankara'daki beş ilçenin (Altındağ, Çankaya, Keçiören, Mamak ve Yenimahalle) sahip olduğu 327 mahalle gruplandırılarak 62 ulaşım bölgesi oluşturulmuştur. Ulaşım etüdü verileri arasında EGO Genel Müdürlüğü'nün başlattığı ulaşım çalışması kapsamında, 1979 yılında gerçekleştirdiği konut anketi yer almıştır. Ulaşım konut anketi bilgisayarlı ulaşım modelinin kalibrasyonuna veri oluşturmuştur. Nüfus ve istihdam tahminleri 1990 yılı için geliştirilmiş ve model gelecekteki yıllar için yolculuk taleplerini hesaplamıştır. 1980 yılında 14 107 konutta ikinci bir ulaşım konut anketi uygulanmıştır. Bu anketten elde edilen veriler ulaşım çalışmasında kullanılacak duruma zamanında getirilememiştir [Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995].

Veriler ancak 1980 sonrasında düzenlenebilmiş ve 1985 ulaşım planlama modelinin oluşturulmasında kullanılabilmiştir. Bir diğer veri ise Ankara'nın merkezi bölgesinde 24 farklı yerde 1979–1980 yılları arasında yapılan trafik sayımı olmuştur. Ayrıca Kasım 1975 ve Nisan 1980'de tipik hafta içi günlerinde yolcu ve araç hacimleri belirlenmiştir. Bu sayımlar, benzer şekilde Mayıs 1985'de yeniden yapılmıştır [Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995].

2. Aşama olan Ulaşım Ana Planı'nın amacı geleceğe dönük eğilimleri değerlendiren ve aynı zamanda yönlendirip etkileyebilecek bütünsel bir kentsel ulaşım sistemine dönük bir planın geliştirilmesi olmuştur. Bu amaca yönelik olarak yapılacak çalışmalar iki ana başlıkta toplanabilir: Birincisi arazi kullanımına ilişkin çalışmalar - bu çalışmaların kapsamında nüfus kestirimi, iş

dallarına göre iş gücü tahmini, Ankara Nazım Planı'nın güncelleştirilmesi gibi etkinlikler yer almıştır. İkincisi ise gelecekteki ulaşım niteliklerinin kestirimi, kentsel ulaşım seçeneklerinin geliştirilmesi gibi Kentsel Ulaşım Ana Planı'na ilişkin diğer etkinlikler yapılmıştır.

Yapılabilirlik etüdü ve kavram projesi olan 3. aşamada amaç, sistem belirlemesini ve avan proje etkinliklerini içeren bir sonraki aşama için yeterli planlama temelini sağlamak üzere kavram tasarımı ve ilk ekonomik ve mali çözümlemeyi tamamlamak olmuş, bu aşamada birinci ölçekli koridor için 1:5000 ölçekli güzergah planı, istasyon yerleri ile depo ve işlik yerlerinin belirlenmesinin yanında maliyet kestirimleri ve gelir kestirimleri yapılarak ekonomik değerlendirmeye ulaşılmış çevresel etüt ve mali analiz gerçekleştirilmiştir [Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995].

Sistem özellikleri ve avan proje tasarımı ise çalışmanın 4. aşamasını oluşturmuştur. Hızlı Raylı Toplutaşım sisteminin sunum özelliklerinin belirlenmesi ve sistem inşaatı için gerekli ayrıntıda tasarımını belirleyecek bir avan projenin hazırlanması bu aşamada amaçlanmıştır. Hizmet şartnamesi hazırlanmış, proje standartlarının tanımı yapılmış, topografya ve teknik altyapı haritalanması ile jeoteknik rapor tamamlanmış avan projeyle ilgili çalışmalar, gerçekleştirilmiştir.

4.2. Kızılay – Batıkent Metro Hattı

Ankara Belediyesi yönetimi 1973–1977 arasında kentin temel sorunları üzerinde çalışmalar yürütmüştür. Özellikle alt ve orta gelirlerin konut sorunu, toplu taşım -metro-, kent merkezinde yayalaşma ve canlandırma, kent topraklarının kamu yararına kullanımı, kent endüstrileri kurmak gibi konularda projelerin üretilmesi amaçlanmıştır. Vedat Dalokay'ın başkanlık uzmanları

kurulu, kentle ilgili çok boyutlu sorunlara yönelik kurumsal çözüm önerileri geliştirme çabaları içinde olmuşlardır.

Ankara metrosu kent formunun özel araçlara göre oluşmasını önleyecek, kamusal kitle ulaşım sistemine göre uygun şekilde kalmasını sağlayacaktır. Ankara metrosu, Ankara Nazım Planınca öngörülen şehrin batıya açılmasını gerçekleştirmede bir araç olarak kullanılacaktır.

1970'lerde Ankara'nın etkin bir metro sistemi için yeterli büyüklüğe eriştiği, ulusal sanayi ve teknolojiye dayanarak ulusal bir metro kurma çabasına girebileceği, elverişli finansman sağlandığında metronun oldukça ucuz ve hızlı kitle taşımasını gerçekleştirebileceği gibi kent içi ulaşım politikaları önerilmektedir.

Ankara'nın kent çeperlerinde oluşan gecekondu yerleşim alanlarının önüne geçmek, ekonomik ve planlı bir konut bölgesi üretmek gibi amaçlarla "Akkondu" adıyla Batıkent Projesi başlatılmıştır. Vedat Dalokay döneminde zamanın en önemli projesi Batıkent yerleşim alanının kamulaştırılması çabası olmuştur. 1974'te başlatılan kamulaştırılma işlemi 1978'de tamamlanmıştır.

1977–1980 döneminde Ali Dinçer yönetiminde Ankara Belediyesi için yine en önemli proje Batıkent Projesi olmuş, kamulaştırılma işleminin tamamlanmasıyla plan, üst ölçekten başlayarak geliştirilmiş, teknik alt yapı projeleri ve fizibilite etütleri yapılmıştır. Konut sunulacak kesimleri örgütlemek amacıyla Batıkent Konut Kooperatif Birliği (KENTKOOP) kurulmuştur. Bununla birlikte metro çalışmalarını başlatmak üzere EGO bünyesinde Raylı Sistem ve Ulaşım Planlaması Dairesi oluşturulmuştur.

1984–1989 Mehmet Altınsoy döneminde Ankara Metrosu Projesi için EGO Raylı Sistem ve Ulaşım Planlaması Dairesi Başkanlığı'nca hazırlıklar başlatılmıştır. Metro projesi için uluslararası bir konsorsiyuma ihale

yapılmıştır. 1985 sonrasında Ankara'da toplu taşımacılık için yeni bir adım atılmıştır. Belediyeler metro ve hafif raylı kent içi ulaşım sistemlerini gerçekleştirebilme olanağı bulmuşlardır. Ankara'da 1985–1987 yılları arasında hazırlanan ulaşım planına göre belirlenen hatlardan Batıkent – Kızılay arasına metro yapımı gerçekleştirilmeye başlanmıştır. 22.09.1986 tarihinde, Kentsel Ulaşım Çalışmasıyla belirlenen Ankara Hafif Raylı Toplutaşım Sistemi'nin uzun vadeli 54,4 km' lik raylı sistem ağı ile 15 km' lik birinci aşaması olan Kızılay-Batıkent Hattı, güzergâh ve sistem özellikleri onaylanmıştır [Altınöz, 1994].

Ankara Ulaşım Daire Başkanlığı'nın Kızılay-Batıkent Metro Hattı güzergahı hat özelliği aşağıdaki çizelgede verilmiştir.

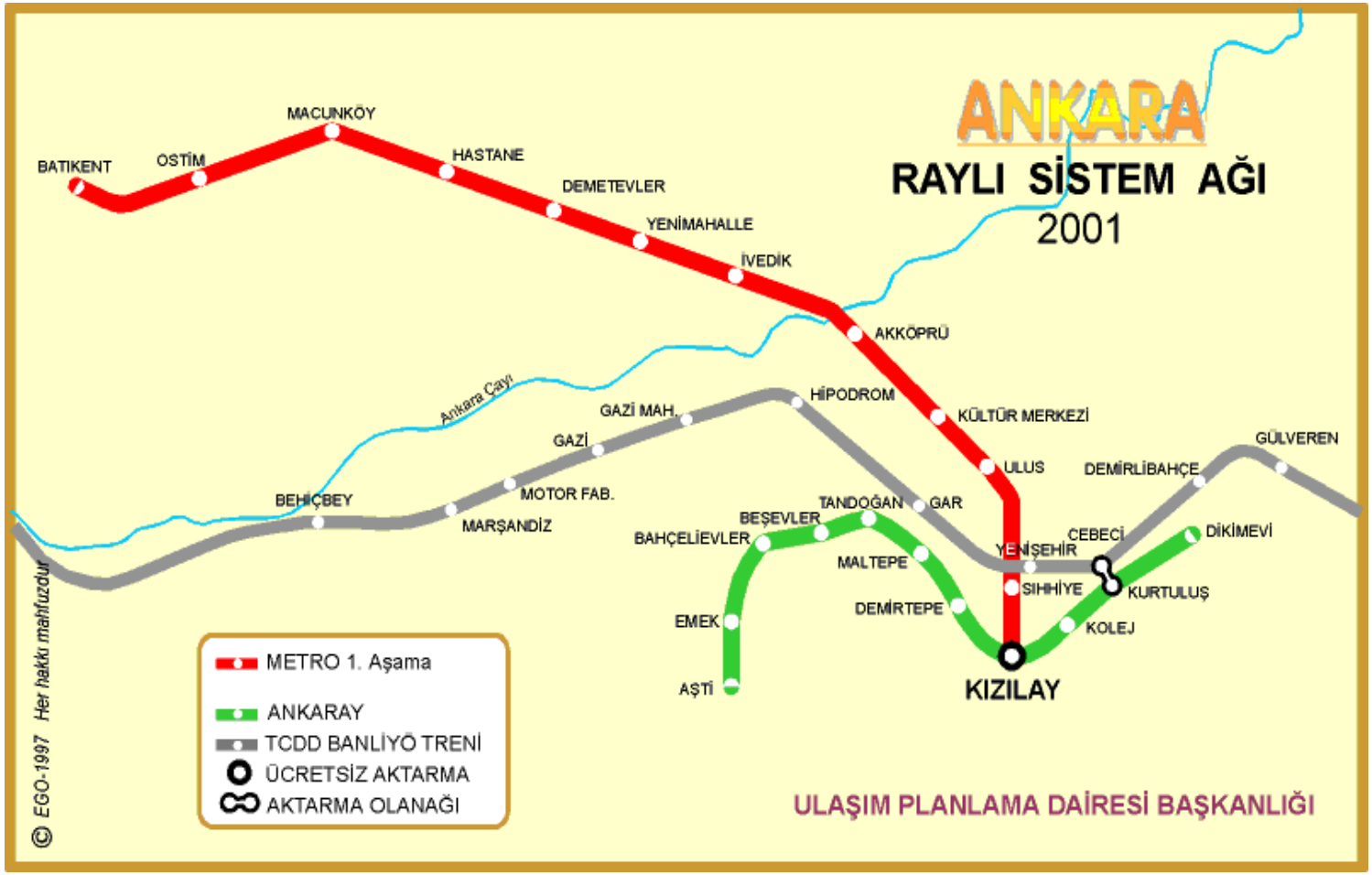
Çizelge 4.1. Ankara Metrosu sistem özellikleri
[http://www.ego.gov.tr/uprs/metro.htm]

Hat Uzunluğu	14.,6615 m.
İstasyon Sayısı	12 adet
Ortalama İstasyon Aralığı	1.283 m

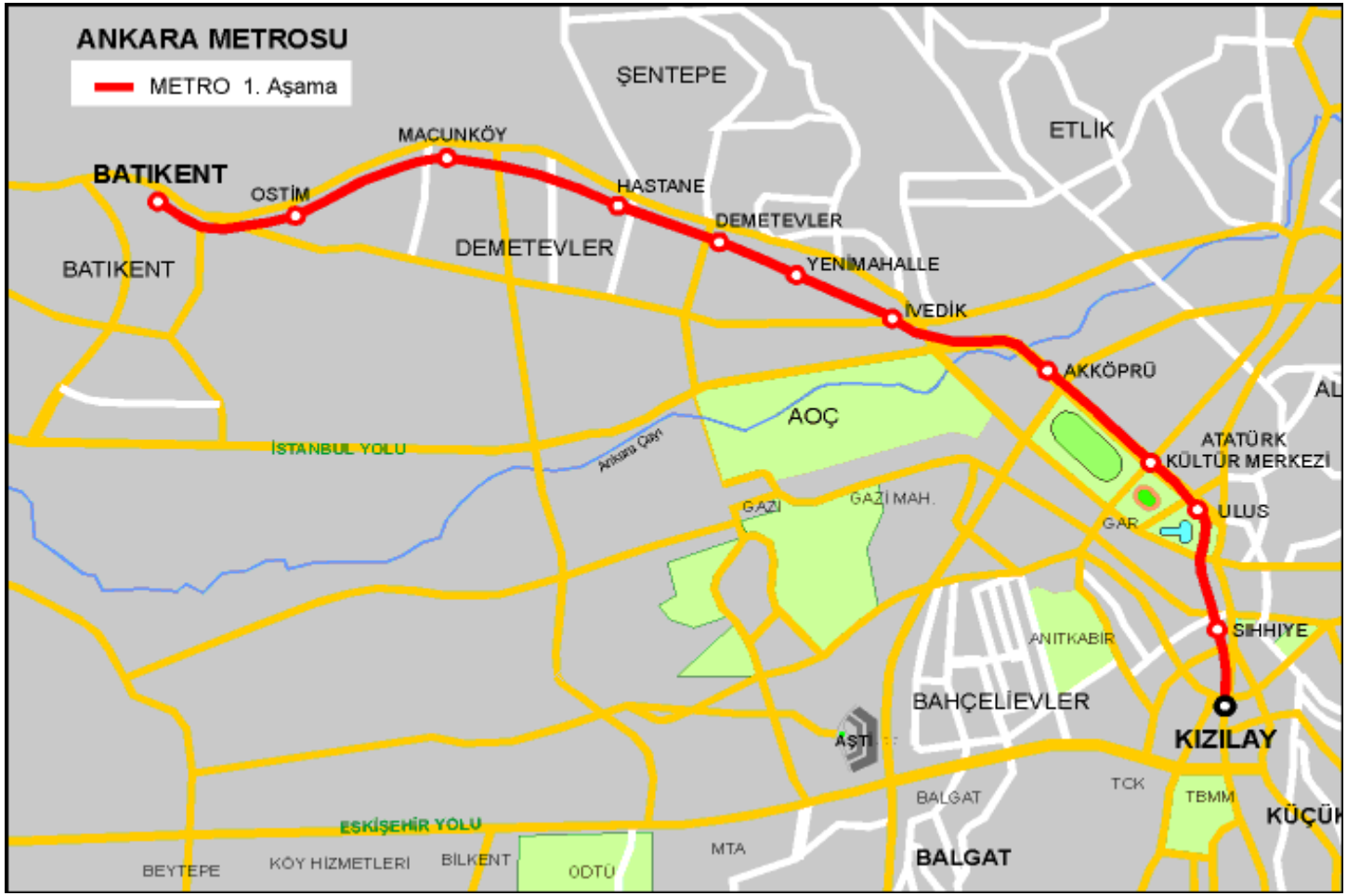
Ankara Metrosu Ocak 1998 yılında işletmeye açılmıştır. Metro güzergahında 12 istasyon bulunmaktadır. Bunlar; Kızılay, Sıhhiye, Ulus, Atatürk Kültür Merkezi, Akköprü, İvedik, Yenimahalle, Demetevler, Hastahane, Macunköy, Ostim ve Batıkent istasyonlarıdır. Metro hattının 17311,53 metresi hemzemin, 2088,48 metresi yarma, 3209,58 metresi viyadük, 2591,23 metresi aç-kapa tünel, 3024,39 metresi delme tünel, 20116,03 metresi istasyonlardan oluşmaktadır. Bu istasyonlardan Yenimahalle yarmada, Macunköy ve İvedik viyadük üzerinde, diğer istasyonlar ise tünelde bulunmaktadır. Günde 18 saat çalışacak metroda maksimum hız 80 km/saat, ticari hız da 38 km/saat 'tir. 108 vagonun bulunduğu metroda 6'şar vagondan 33 dizi çalışmaktadır. Metro, Kızılay- Batıkent arasını 22 dakikada

tamamlamaktadır. [Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995].

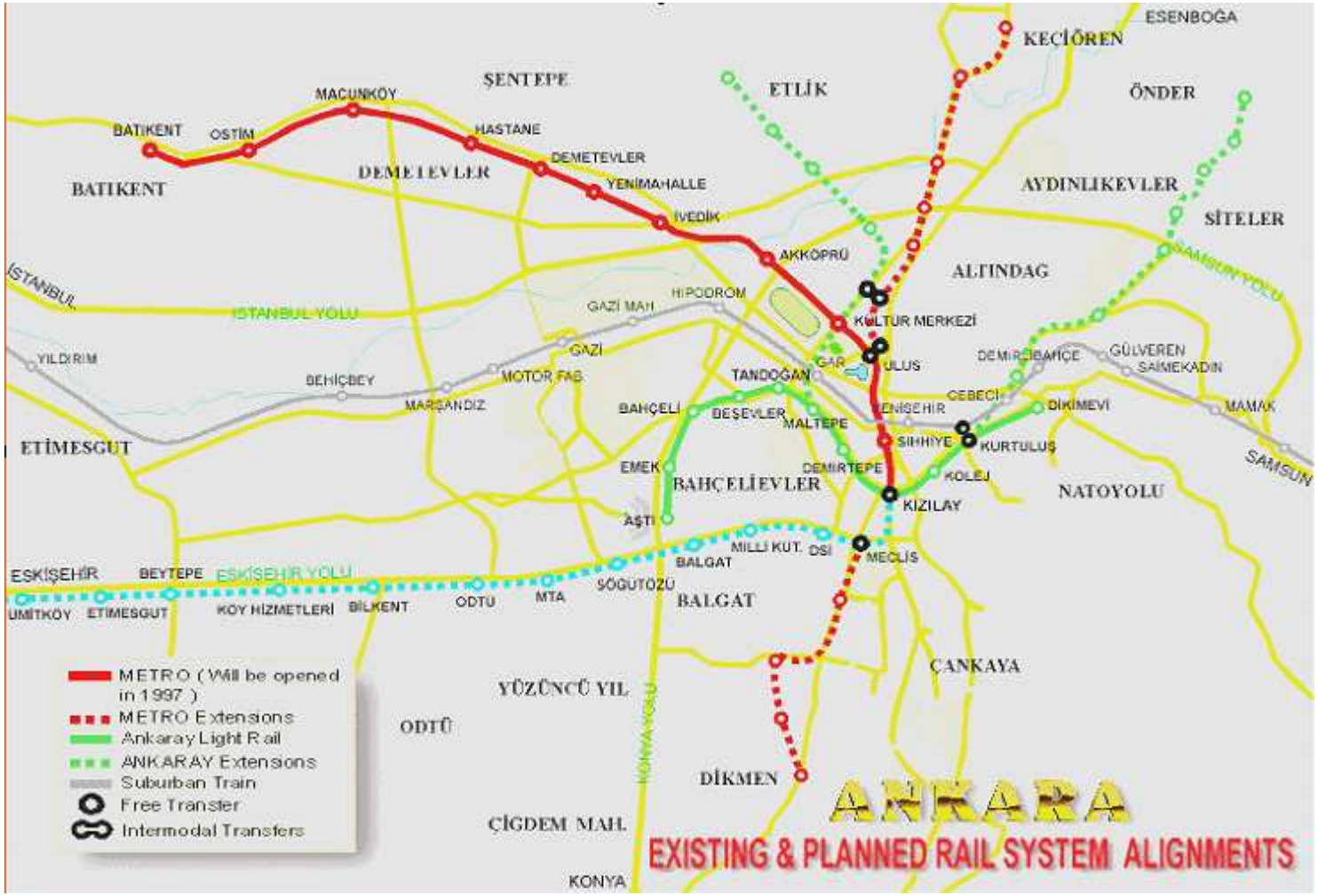
Harita 4.1'de Kızılay-Batıkent metro hattının raylı ulaşım sistemleriyle ilişkisi gösterilmekte, durakların raylı ulaşım şemasındaki yerleri ve adları verilmektedir. Harita 4.2'de ise metro hattının ve duraklarının kent içindeki konumu aktarılmaktadır. Kızılay-Batıkent metro hattı, mevcut diğer raylı ulaşım hatları ve planlanan diğer raylı sistem hatları Harita 4.3'te gösterilmektedir.



Harita 4.1. Raylı sistem ağı – 2001 [http://www.ego.gov.tr/uprs/metro_guz01.htm]



Harita 4.2. Kızılay-Batıkent Metro Hattı güzergahı [http://www.ego.gov.tr/uprs/metro_guz.htm]



Harita 4.3. Ankara'da var olan ve planlanan raylı sistemler [http://www.ego.gov.tr/uprs/metro.htm]

5. ANKARA KIZILAY-BATIKENT METRO HATTININ GELİŞİMİ

Ankara'da metro hattı, Kızılay'dan başlayarak Sıhhiye'den, Gençlik Parkı'nın içinden, Ulus Stad Oteli yanından, Atatürk Kültür Merkezi ve Ankamall Alışveriş Merkezi'nin yanından, Demetevler'in içinden geçerek Batıkent'e ulaşan, Ankara için önemli bir raylı sistem hattıdır. Kızılay-Batıkent Metro ulaşım hattı, insanların metro kanallarıyla, hızlı ve etkili akışını sağlarken, yeni dönüşümlerle beslenerek üretim merkezleriyle arasındaki ilişkiyi kuvvetlendirmektedir. Bu hat üzerinde yer alan durak çevrelerinin birbirinden farklı karakterleri vardır.

Kızılay metro durağı bu hat üzerindeki durakların en büyüğü olup, Kızılay, Sıhhiye ve Ulus metro durakları çevresinde eskiden beri yer alan kamusal işlevlere ve ticaret birimlerine hizmet vermektedir. Bu duraklar kentin ticaret merkezi/iş merkezi duraklarıdır. Ayrıca diğer toplu taşım ağlarına geçişi sağlayan merkez durak özelliklerine sahiptirler. Yeryüzündeki trafik yoğunluğunu da metro duraklarıyla yeraltına alarak rahatlatmaktadırlar. Böylece kent merkezine kalabalıkların hareket halinde olduğu bir yaşam katı yeraltına eklenmiştir.

Atatürk Kültür Merkezi metro durağı da kamusal işlevlere, ticaret ve sanayi birimlerine hizmet etmektedir. Yine trafik yükünü yeraltına alarak rahatlatmaktadır. Ankara Su ve Kanalizasyon İdaresi'ne ve Belediye birimlerine hizmet veren bir duraktır. Atatürk Kültür Merkezi'nde düzenlenen organizasyonlara ulaşım kolaylığı sağlayarak, Atatürk Kültür Merkezi'nin canlılığının sürdürülmesinde önemli bir etken olmaktadır. Harita 5.2'de Atatürk Kültür Merkezi metro durağı çevresindeki kamusal mekanlar aktarılmaktadır.

Kentin en büyük alışveriş merkezi olan Ankamall, Akköprü metro durağı yakınında konumlanmıştır. Bu durak yoğunlukla Ankamall alışveriş

merkezine hizmet etmektedir. Harita 5.3'de Akköprü metro durağı çevresi gösterilmektedir.

İvedik ve Yenimahalle metro durakları hem kamusal mekanlara hem de konut alanlarına hizmet vermektedirler. İvedik Durağı'ndan Yenimahalle Durağı'na kadar okullar cadde üstünde sıralanmaktadır. Harita 5.4'de İvedik metro durağı çevresindeki kamusal yapılar gösterilmektedir. Yenimahalle durağı, Yenimahalle Belediyesi'nin arkasından geçmekte, Devlet Arşiv Sitesi'nin önünden Demetevler'e ulaşmaktadır. Harita 5.5'de Yenimahalle metro durağı çevresi aktarılmaktadır.

Demetevler metro durağı konut yerleşim alanlarına ulaşım kolaylığı sağlamaktadır. Hastane metro durağı sağlık yapılarına, ticaret merkezlerine ve konut alanlarına ait bir duraktır. Harita 5.6'da ve Harita 5.7'de Demetevler ve Hastane metro duraklarının çevresindeki kamusal mekanlar gösterilmektedir.

Macunköy Metro durağı sanayi bölgesine ve gecekondu konut alanlarına hizmet etmektedir. Macunköy gelişimini tamamlamamış bir semt olduğu için Macunköy Metro durağı en az yolcu trafiğine sahip olan duraktır. Harita 5.8'de Macunköy metro durağı çevresi aktarılmaktadır.

Ostim metro durağı ise sanayi bölgesine ulaşım kolaylığı sağlayan sanayi durağı diyebileceğimiz bir karaktere sahiptir. Harita 5.9'da Ostim metro durağı çevresindeki sanayi siteleri gösterilmektedir.

Batıkent metro durağı konut yerleşim alanlarına ve ticaret merkezlerine hizmet etmekte ve diğer toplu taşımlara geçilen bir merkez durak özelliğine sahip, hattın son durağıdır. Harita 5.10'da Batıkent metro durağı çevresi aktarılmaktadır.

Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü'nden 1995 ve 2005 yıllarına ait bölgelere ait arazi kullanım değişkenleri tablosu temin edilmiştir. Bu değişkenler grafikler üzerinden anlatılmaktadır [Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995].

Çizelge 5.1. Semtlere göre arazi kullanım değişkenleri, 1995
[Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995]

SEMT ADI	NÜFUS	İSTİHDAM	İŞ GÜCÜ	OKUL KAPASİTESİ	ÖĞRENCİ NÜFUSU	HASTANE YATAK SAYISI	ÖZEL OTO SAYISI
ULUS	6.000	99.000	1.825	9.388	1.671	200	870
KÜLTÜR	500	17.500	152	11.546	123	3.500	70
KIZILAY	6.700	70.900	2.038	8.723	2.422	200	1.270
YENİMAHALLE	42.000	7.920	12.778	12.360	10.294	0	6.080
DEMET	118.000	23.824	35.900	25.085	28.821	700	11.320
BATIKENT	108.000	12.840	32.248	16.635	25.880	500	10.170
İVEDİK	5.000	800	1.521	371	1.225	0	320

Çizelge 5.2. Semtlere göre arazi kullanım değişkenleri, 2005
[Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995]

SEMT ADI	NÜFUS	İSTİHDAM	İŞ GÜCÜ	OKUL KAPASİTESİ	ÖĞRENCİ NÜFUSU	HASTANE YATAK SAYISI	ÖZEL OTO SAYISI
ULUS	5.000	106.400	1.573	9.586	1.434	200	1.030
KÜLTÜR	500	21.800	157	11.546	123	3.800	100
KIZILAY	4.400	84.000	1.385	8.723	1.866	200	1.250
YENİMAHALLE	47.000	9.400	14.791	13.603	11.602	0	9.720
DEMET	125.000	27.700	39.337	28.825	30.856	700	18.500
BATIKENT	200.000	38.000	62.940	38.986	49.389	800	29.800
İVEDİK	15.000	15.100	4.720	2.856	3.703	0	1.420

Çizelge 5.1'de ve Çizelge 5.2'de görüldüğü gibi nüfus ve istihdamdaki artışlar oransal olarak paraleldir. Durak çevrelerinde nüfus artışıyla birlikte iş gücünün artığı görülmektedir. Buna bağlı olarak ticaret ve kamu yapılarının da bu bölgelerde yoğunlaştığı tespit edilmektedir. Mekansal olarak değişimler hem yapı sayısı bazında hem de mevcut yapılar içindeki işlevlerin dönüşümüyle gerçekleşmektedir. Kentsel ortak mekanlar, durakları merkez alarak yerleşmekte ve artmaktadır. Yine duraklar baz alınarak ana ulaşım yolları ve toplu ulaşım şekilleri biçimlenmektedir. Durak çevreleri kentsel hareketin sürekliliğini sağlamakta ve daim kılmaktadır.

Ankara Kızılay-Batıkent metro hattı 1998'de hizmete açılmış ve hat boyunca mekansal, işlevsel ve sosyal olarak bir üretim süreci başlamıştır. Metro, Ankara için dönüşüm sürecinde, durak çevreleri bazında, değişik biçimlerde ve değişik ölçeklerde etkisi ile önemli bir olgudur. Ankara'nın merkezinden kuzey batısındaki Batıkent yerleşimine kadar uzanan metro hattı, hızlı ulaşım ağıyla mekansal ve işlevsel dönüşüm süreçlerini desteklemektedir.

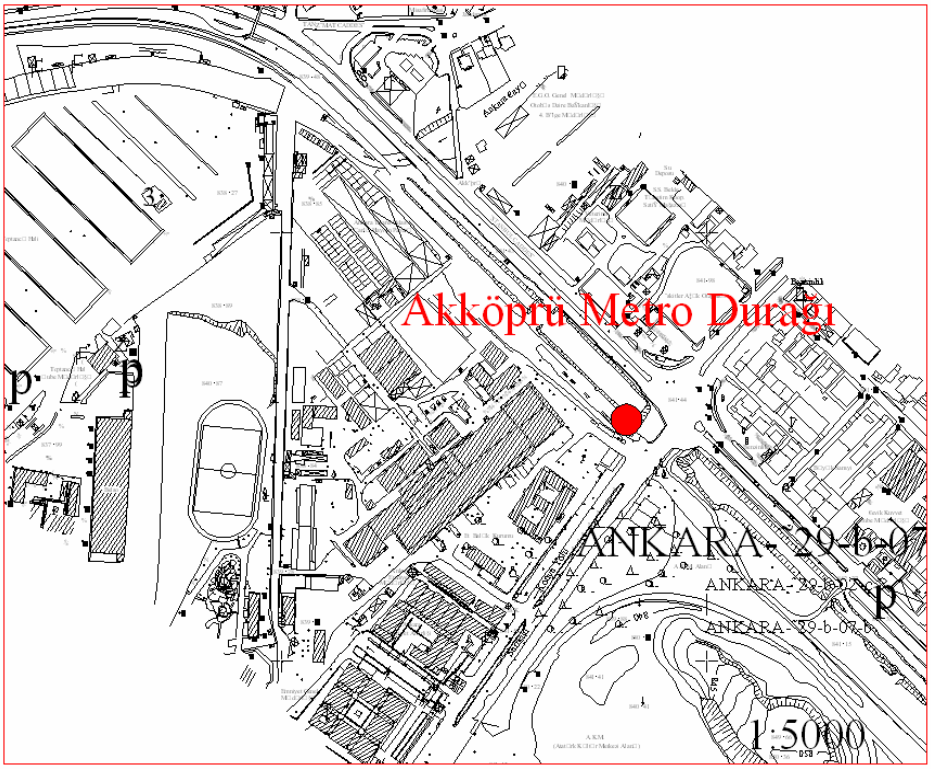
5.1. Durak Çevrelerinde Gerçekleşen Mekansal, İşlevsel ve Sosyal Dönüşümler

Ankara Kızılay-Batıkent Metro Hattı geçtiği yerlerde görülür değişikliklere sebep olmuştur. Hat boyunca durak çevrelerinde küçük ve büyük ölçekte ticaret birimleri, o bölgedeki yerleşim birimlerine hizmet veren otobüs durakları, metro kullanımını arttırmak için düzenlenmiş otopark alanları ve durakların hemen yanında büfeler yer almaktadır.

Kızılay-Batıkent Metro Hattı güzergahı üzerindeki Kızılay, Sıhhiye ve Ulus durakları kent merkezlerine hizmet vermektedir. Bu üç durak mekansal, işlevsel ve sosyal değişimin en az olduğu kentsel çevreye sahiptirler. Çizelge 5.3 ve Çizelge 5.4'te değişimin bu semtlerde en az olduğunu değerler üstünden görmekteyiz. Bu duraklar merkez durak özelliğinde olup iş merkezi

niteliğine sahiptir. Ayrıca çoğunlukla metro yolcularının diğer semtlere gitmek için toplu taşımda aktarma yaptıkları duraklardır. Ayrıca Çizelge 5.3 ve Çizelge 5.4'te değerlerdeki değişimin az olduğu bir diğer semt de Atatürk Kültür Merkezi'dir. Kamusal mekanların ve iş merkezlerinin metro durağı çevresinde konumlandığı görülmektedir.

Akköprü durağı hattın merkezi iş alanı konumundadır. 1992'de Ankamall Alışveriş Merkezi'nin yerinde bulunan Et ve Balık Kurumu özelleştirme kapsamına alınmış, 1993'te özelleştirilmeye başlanmış ve 1997 yılı sonuna kadar özelleşme devam etmiştir. Bu arazinin mülkiyeti Gimat Grubu'na geçmiştir [Eke ve Özdemir, 2003].

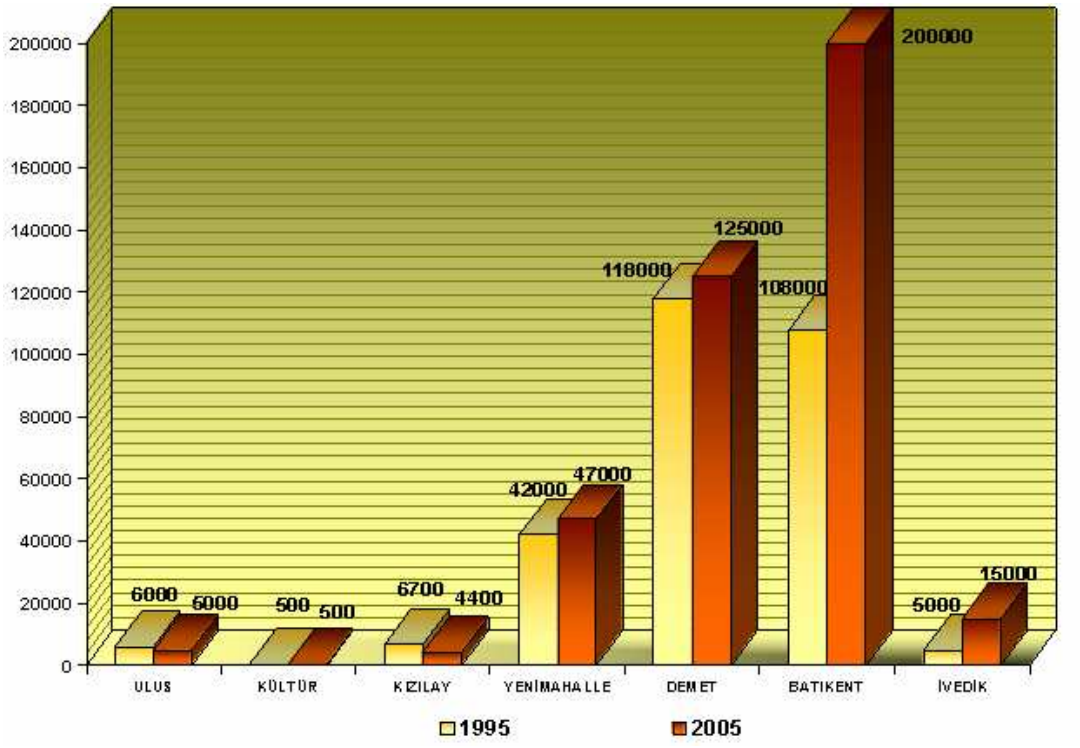


Harita 5.1. Akköprü Metro Durağı imar planı
[Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Genel Müdürlüğü,1994]

1998'de metronun kullanıma açışlıyla birlikte, burada ilk olarak Migros Alışveriş Merkezi, 2006 yılı itibariyle Ankamall Alışveriş Merkezi hizmete

açılmıştır. Akköprü Durağı'nın kuzey sınırında yer alması erişilebilirliğini arttırmaktadır. Alışveriş merkezinde sinema ve tiyatro salonları da yer almaktadır. Ankara'da yer alan diğer benzer alışveriş merkezlerinden çok daha yoğun kullanılan ve nitelik olarak da Ankara kentinin lüks sayılabilecek mağazalarını barındıran bir alışveriş merkezi konumundadır. Yaşanan dönüşümün planlama açısından bir başka etkisi de çevresinde yarattığı rant artışı olmuştur. Akköprü metro durağının çevresinde Ankamall Alışveriş Merkezi ile birlikte toptancı hali, Ankara Emniyet Amirliği, sanayi alanları yer almaktadır. 2004 yılında da Adese Alışveriş Merkezi açılmıştır. Metro durağı çevresinde ticari ve kamusal mekanlar gelişmekte ve oluşmaktadır.

Çizelge 5.3. Semtlere göre nüfus değerleri -1995/2005
[Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995]

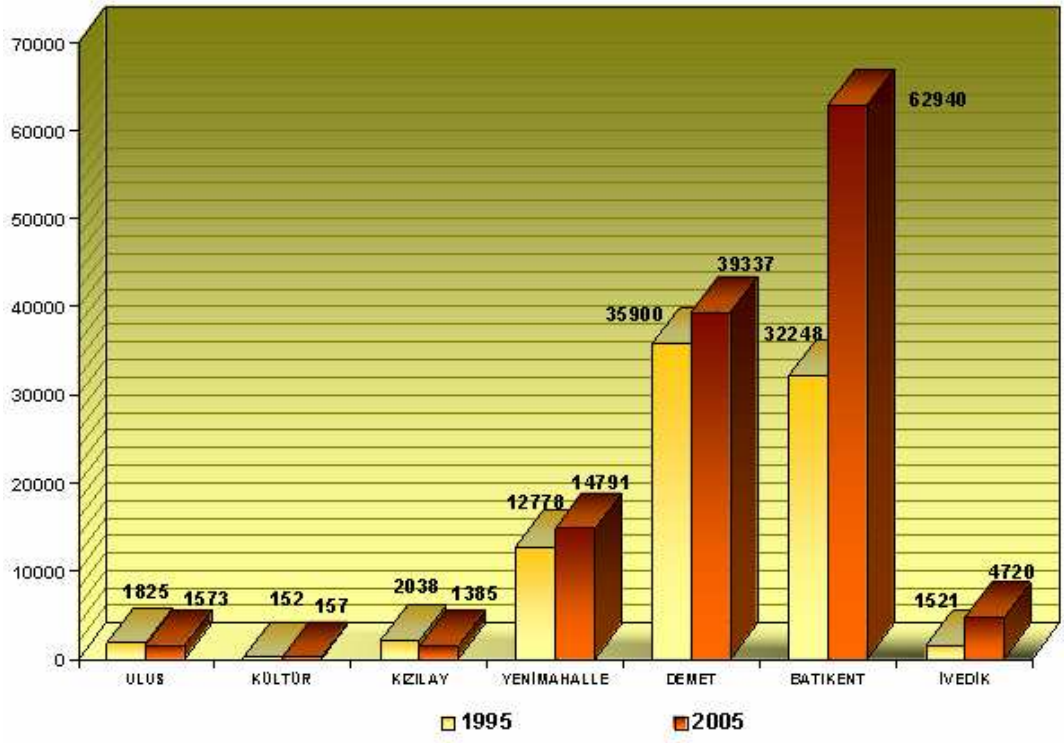


Metro raylı sistemi kullanımı öncesi 1995 yılı ve sonrası 2005 yılı nüfus değerlerindeki değişim Çizelge 5.3'te gösterilmektedir. Burada merkezi iş

alanlarına sahip Ulus ve Kızılay semtlerinde nüfus değerlerinin azaldığı, Atatürk Kültür Merkezi semtinde değişmediği saptanmaktadır. Yenimahalle ve Demetevler semtleri metro kullanımından önce konut alanlarının varolduğu semtler olmasına rağmen nüfus değerlerinin artmış olduğu görülmektedir. Batıkent ve İvedik semtlerinde ise metro kullanılmaya başlandıktan sonra nüfus değerlerinin diğer durak çevrelerine oranla açık bir şekilde arttığı saptanmaktadır.

Durak çevrelerinde metro raylı sistemi kullanılmaya başlamadan önce 1995 yılı ve kullanılmaya başlandıktan sonra 2005 yılı iş gücü değerleri Çizelge 5.4'te verilmektedir. Nüfus artış değerleriyle doğru orantılı bir iş gücü artışı olduğu görülmektedir.

Çizelge 5.4. Semtlere göre işgücü değerleri-1995/2005
[Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995]



İvedik, Yenimahalle, Demetevler, Batıkent durak çevrelerinde Ulus, Sıhhiye ve Kızılay durak çevrelerine göre nüfus artışına bağlı olarak bu semtlerde işgücü değerleri de yükselmiştir [Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, 1995].

Ankara Kızılay-Batıkent metro hattı boyunca bir çok sayıda işyeri, alışveriş merkezleri, ticaret ve sanayi alanları vardır. İmkanlar dahilinde halen işlevsel dönüşümler devam etmekte ve oluşturulmaktadır. Metro duraklarının çevrelerinde mevcut konut yapılarının alt katları veya tamamı iş yeri haline dönüştürülmüştür.

Metronun ulaşım ekseni boyunca yeni yoğunluk alanları, yeni iş bölümleri ve yeni organizasyonlar oluşmaya başlamıştır. Bu değişmelere bağlı olarak işlevsel dönüşümler de kentsel mekana yansımıştır. Kamusal yapılarla bu dönüşüm desteklenmiştir.

Atatürk Kültür Merkezi, Akköprü, İvedik, Demetevler, Hastane ve Batıkent duraklarında işlevsel dönüşümlerin örneklerini görebilmekteyiz. Durak çevresinde var olan bir çok yapıda ticari mekanlar oluşmuştur. Demetevler ve Hastane duraklarında çevredeki bütün yapıların alt katları veya tamamı işyeri halinde kullanılmaktadır. Bu durak çevreleri de alt merkez özelliğinde, konut birimlerine hizmet veren, her türlü gündelik ihtiyacın karşılanabileceği mekanlardır. Haritalar üzerinden kentsel dönüşüm aktarılmaktadır.

1990 sonrasında Akköprü Migros; Ankara'da yeni bir lüks tüketim ve sosyalleşme merkezi yaratmıştır. 2006'da Ankamall Alışveriş Merkezi olarak adlandırılan, İstanbul Yolu ve Konya Yolunun kesiştiği köşede konumlanan, toplu taşım ve özel oto olanaklarıyla kolay ulaşılan, trafiğin düğüm noktasında bulunan bir merkezdir. Kentin gelişme yönüne ters konumlanmasına rağmen kullanıcı kesimini başarılı bir şekilde yakalamıştır. Bu anlamda metro bağlantısı, yapının kentin ulaşım ağıyla kurduğu önemli bir

ilişkidir. Metro kullanıcıları için sosyal bir mekan özelliğindedir. Atatürk Kültür Merkezi ve 19 Mayıs Stadyum'u da metro duraklarının desteğiyle canlılığını sürdürmektedir.

Kızılay-Batıkent Metro Hattı üzerindeki duraklardan mekansal, sosyal ve işlevsel olarak farklı dönüşüm süreçlerine sahip üç durak "Batıkent, Macunköy ve Demetevler" kapsamlı olarak bu bölümde aktarılmaktadır. Batıkent Metro Durağı, çevresindeki kentsel çevre metroyla birlikte oluşmuştur. Macunköy Metro Durağı ise sanayi bölgesine yakın olması ve konut bölgesi olmaması nedeniyle gelişimin en az olduğu bölge olmuştur. Bu durum mevcut ticari yapıların fiziksel ve sayısal durumundan anlaşılmaktadır. Demetevler semti ise metro ulaşımdan önce konut bölgesi olarak oluşumunu tamamlamış olması nedeniyle daha az değişim göstermiştir. Bu durak çevresinde oluşan kentsel dönüşüm diğer iki duraktan yapısal olarak farklılaşmaktadır.



Harita 5.2. Ulus ve Atatürk Kültür Merkezi metro durakları çevresi [Demir, 2007]



Harita 5.3. Akköprü metro durağı çevresi [Demir, 2007]



Harita 5.4. İvedik metro durağı çevresi [Demir, 2007]



Harita 5.5. Yenimahalle metro durağı çevresi [Demir, 2007]



Harita 5.6. Demetevler metro durağı çevresi [Demir, 2007]



Harita 5.7. Hastane metro durağı çevresi [Demir, 2007]



Harita 5.8. Macunköy metro durağı çevresi [Demir, 2007]



Harita 5.9. Ostim metro durağı çevresi [Demir, 2007]



Harita 5.10. Batıkent metro durağı çevresi [Demir, 2007]

5.2. Batıkent Metro Durağı

Ankara'da kentsel gelişme sürecinde, nüfus hedeflerinin belirlenmesi ve kentsel çeperlerin oluşturulmasında Nazım Plan Bürosu içinde kentin hangi yönlere doğru gelişeceği tartışılmıştır. Veriler ulaşım sistemleriyle birlikte düşünüldüğünde Batı Koridoru denilen kentsel gelişme yönü belirlenmiştir. Batı Koridorunun oluşmasında öncelik Batıkent bölgesine verilmiştir. Batıkent durağı, bu bölgeye hizmet veren bir durak olarak düşünülmüştür.

Ankara Belediyesi, Ankara Nazım Plan Bürosu ve Mesken Genel Müdürlüğü işbirliği ile 1973 yılında çalışmaya başlanmış, Akkondu Projesi adı altında, Ergazi Köyü çevresinde ilk yer seçimi yapılmıştır. Kamulaştırma ve İmar Planı konusunda ilk karar 1974 yılında belediye encümenince oluşturularak 1975 yılında 200 hektarlık bir alanın 775 sayılı yasaya göre kamulaştırma izni Mesken Genel Müdürlüğünden alınmıştır. Geri kalan bölümlerin kamulaştırılması ise belediyeler yasasına değişiklik getiren 5656 sayılı yasaya göre yapılmıştır. Belediye tarafından Batıkent Projesi'ne ilişkin oluşturulan planlama biriminin de katkılarıyla 1/5000 ölçekli nazım imar planı 1979 yılında hazırlanmıştır [http://www.kent-koop.org.tr/index.htm]

Bu hatta Sincan ve Etimesgut bölgelerine banliyö hattının varlığı seçimi ön plana çıkarırken, Kızılay-Batıkent Metro hattının da 1990 Nazım Planı ile ön çalışmasının yapılması bu düşünceyi desteklemiştir. Batıkent sadece bir konut yerleşim alanı değil sanayi odakları ile birlikte gelişen bir alan olarak yapılanmıştır. Batıkent "akkondu" olarak adlandırılmış ve gecekondu bölgelerinin arındırıldığı bir yer olarak düşünülmüştür. Uydu kent olarak planlanan ve Ostim Sanayi Bölgesi ile birlikte tasarlanan Batıkent, metro ile Kızılay ve Ulus başta olmak üzere diğer merkezi iş alanlarına da bağlanmıştır [Keskinok, 2005].

Batıkent oluşurken alt ve orta sınıf aileler düşünülerek bunlar için bir yerleşim alanı oluşturulmuştur. Ancak orta ve üst orta kesimin özendirilmesi ile kooperatifçilik hız kazanmış, gecekonduya yer verilmemiştir. Kent merkezinden uzakta Londra'daki bahçe-kent yapısında bir yerleşim alanı tasarlanmıştır. Londra'da 1880'lerde kent çeperlerinde oluşan kötü, olumsuz koşullardaki gecekondu bölgeleri büyük bir alanda ve düzensiz bir biçimde çoğalmaya başlamıştır. Merkeze yakın bu çeperlerden kenti korumak ve yoksul insanların yerleşebileceği alanlar yaratmak için bahçe-kent'ler kurulmuştur.

Bahçe-kent fikrinde kent merkezi olumsuz yapılaşmadan korunmakta, çevresinde bir yeşil alan tampon bölge olarak bırakılmakta ve bahçe-kent konutları bu çeperin dışında tasarlanmaktadır. Bu oluşumda metro ulaşım sistemleri kullanılarak insanların bu alanlara yönlendirilmesi sağlanmış ve hızlandırılmıştır. Kentli, kent dışında oluşan bu yerleşim alanlarında kolay ulaşabildiği ucuz arsa ve eve sahip olma olanağına kavuşmuştur. 1919'da Londra'da bu yerleşimleri desteklemek adına "Metroland" adlı opera gösterisi yapılmış ve 1920'de "My Little Metro-Land Home" (benim küçük metro-arazi evim) adlı bir şarkı bestelenmiş ve dans gösterisi yapılmıştır. Reklam afişleriyle bu bölgelere yerleşim desteklenmiştir [Porter, 2001].



Resim 5.1. Metro ulaşım sistemiyle desteklenen yerleşimlerin reklam afişleri [Porter, 2001; Sayın, 1984]

Batıkent'te de bu oluşum reklam afişleriyle desteklenmiştir. Londra'da 1920'de, Batıkent'te 1983'de verilen reklam afişleri arasındaki benzerlik ülkemizde geriden takibin bir örneğini sergilemektedir. Hatta Batıkent afişinin üzerinde "Batıkent'e taşınıyoruz"'un altında bu sözün İngilizce olarak söylemi olan "we are moving to Batıkent" yazmaktadır. Bu afişler Resim 5.1'de gösterilmiştir.

Batıkent yerleşim alanının parsel parsel büyüdüğü (Resim 5.2'de ve Harita 5.11 üzerinde görülmekte), yapılar yapıldığı halde çevresinde yaya ve ulaşım yollarının ve buna benzer hizmetlerin verilmediği dikkat çekmektedir.



Resim 5.2. Batıkent yerleşiminden ilk örnekler-Batı Sitesi,1983 [Sayın, 1984]



Harita 5.11. 1983'te Batıkent'te yapımı tamamlanan parseller [Sayın, 1984]

İnsanlarla birlikte bir yerleşimde ihtiyaç duyulabilecek tüm işlevler de burada düşünülmüştür. Okullar, spor salonları, alışveriş merkezleri, sağlık ocakları, eczaneler, işyerleri, kafeler, restoranlar, internet salonları vs. gibi kamusal

yapılarla alt yapısı oluşturulmuştur. Çocuklar için geniş oyun alanları ve yeşil alanlar tasarlanmıştır. Araçlar için park alanları tasarlanmıştır. Kentin o sıkışık ve bunaltıcı yapısı geride bırakılarak ferah ve yaşanabilir bir yerleşim yeri planlanmıştır. Konut-işyeri ilişkisiyle birlikte kültür ve eğlence alanlarının da olacağı varsayılmıştır. Böylece Ankara'da kent merkezine olan bağımlığın da azalarak, merkezin yükü hafifletilecek ve tüm merkezi işlevler desteklenecektir. Çevresindeki işgücünün büyük bir oranda Batıkent'te yerleşeceği varsayılmıştır. Merkez ve alt merkezler, toplutaşım ve yaya sistemleri bir düzen içinde tasarlanmıştır. Motorlu taşıt trafiği çevre yollarda otoparklarla son bulmuştur. Harita 5.12'de Batıkent metro durağının yanında ticaret birimleriyle birlikte otopark alanının planlandığı gösterilmektedir.

Batıkent oluşumunu desteklemek amacıyla da Kent-Koop 1979 yılında kurularak hizmet vermeye başladı. Bunun yanı sıra işçi sendikalarınca bu oluşum desteklemiştir. Harb-iş, Genel-iş, Ankara-Yol-İş, Basın-İş vs. gibi sendikaların kooperatifleri kurulmaya başlamıştır. Batıkent'in imarı kooperatiflerle tamamlanmıştır. Fakat bu planlama olurken alt ölçek ve üst ölçek tasarım ve planlama sürecinin bütünselliği göz ardı edilmiştir. Parsellerin tasarım süreçleri rastlantısallıklara ve kooperatiflerin seçimine kalmıştır. Batıkent merkez ve alt merkezler, toplutaşım ve yaya sistemleri bir düzen içinde oluşturulamamıştır. Kooperatiflere ayrılan parsellerde tasarımlar yapılırken, Batıkent'in tüm çevre tasarımı düşünülmediğinden Batıkent, tasarım amaçlarına uygun hale gelememiş ve yapılaşma emsalleri ile yönlendirilmenin ötesine geçememiştir. Bu da bu bölgedeki kentsel peyzajın olumsuzluğunun ve başarısızlığının nedenlerinden biridir.



Harita 5.12. Batıkent ilk yerleşim planı,1979 [http://www.kent-koop.org.trindex.htm]

Batıkent yerleşkesi, merkez özellikler taşımayan ve merkezi bir mekanı tanımlamayan bir yer olmuştur. Merkezde yaya ilişkisi ve sürekliliği kurulamamaktadır. Yalnızca taşıtlarla ilişki kurulabilmektedir. Merkez ve alt merkezlere erişebilirlik sorunları var olmuş ve en alt birimlerde dahi erişebilirlik yayaya göre değil taşıta göre planlanmıştır. Bu sebepten ötürü de merkez toplumsallığı ve iletişimi geliştirebilecek bir mekan özelliği taşımamaktadır.

Ana yol üzerine sıralanan çarşılar, çevre yapılarla bile ilişkilendirilmemiştir. İnsanlara göre tasarlanmamış bir merkez olup, toplumsallığı geliştirecek ve dinlenme olanakları sunacak sosyal bir merkez niteliğini de sahip değildir. Yapıların çarşılarla ilişkileri duvarlarla ve sınırlarla koparılmıştır. İnsanların bir araya gelerek oluşturacakları toplumsallık planlanmayarak yok edilmiştir. Resim 5.3’de metro durağının inşaatı sırasındaki hali ve Resim 5.4’de de günümüzdeki hali gösterilmiştir.



Resim 5.3. Batıkent Metro Durağı inşaatı,1983
[http://www.ego.gov.tr/galeri/metro_insaat.htm]



Resim 5.4. Batıkent Metro Durağı, 2007 [Demir, 2007]



Resim 5.5. Metro Durağı'nın yanındaki yol boyunca uzayan otopark sırası [Demir, 2007]

Planlanan otopark alanı yapılmadığı için Resim 5.5'de gösterildiği gibi Batıkent Metro Durağı çevresindeki yol kenarları otopark olarak kullanılmaktadır. Bu durum artan trafik sorununu daha da arttırmakta ve yayalar için dayanılmaz bir hal almaktadır.

Batıkent yerleşkesinde mevcut sosyal yapıyı değerlendirmek, sosyal ve mekansal ilişkileri anlamak ve yorumlamak amacıyla gözlemlerin yanında bazı demografik verilere ihtiyaç duyulmuştur. Bu verileri elde etmek amacıyla bu bölgede ve örneklem alanı olan diğer iki durakta (Macunköy ve Demetevler Metro Durakları) anket uygulanmıştır.

Batıkent metro durağında hafta içi ve hafta sonu, gündüz ve akşam saatleri olmak üzere durak yakınında bulunan çevre sakinlerine uygulanan 60 adet anket ve işletme çalışanlarıyla yapılan 40 adet anket değerlendirilmiştir. Anket soruları EK-1 ve EK-2'de verilmektedir.

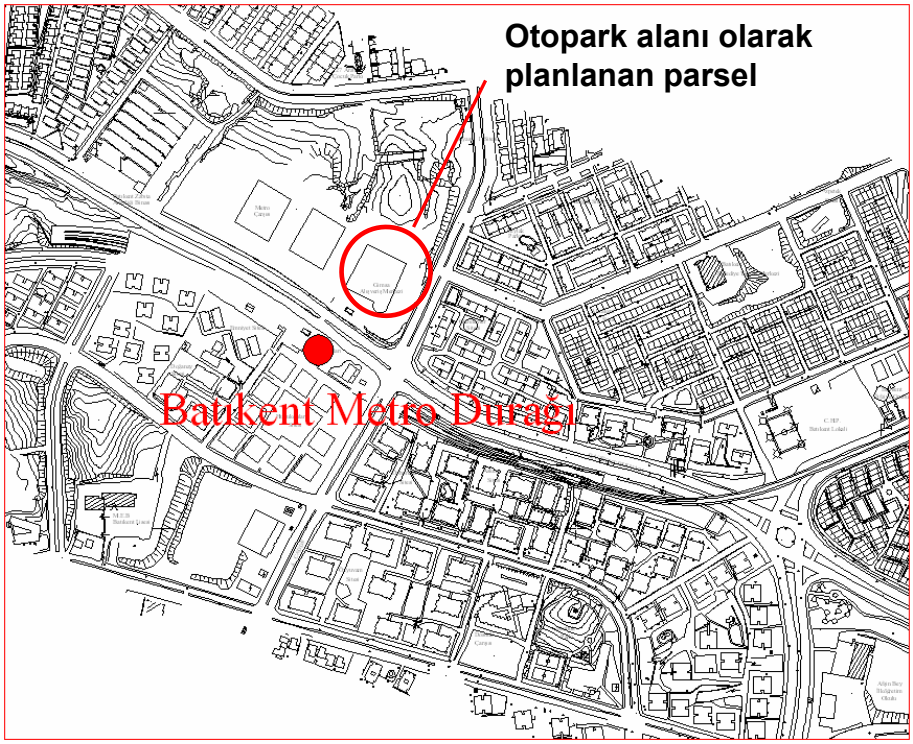
Kullanıcıların bu semtte kaç sene oturdukları, metroyu ne sıkla kullandıkları ve metronun semte etkileri hakkında sorular yönlendirilmiştir.

Değerlendirmeler sonucunda anket yapılan kişilerin %44'ünün bayan, %56'sının ise bay olduğu tespit edilmiştir. Anket sonuçları EK-3'de verilmektedir. Ankete katılanların %31'i üniversite, %37'si lise, %19'u ortaokul, % 13 ü ise ilkokul mezunudur. Bu durağı kullanan ve ankete katılanların tamamı, metronun semti canlandırdığını düşünmektedir. Durak çevresinde bulunan ticaret ve konut sayısının arttığını aynı zamanda merkeze ulaşımın rahatladığını anket sonuçlarında görmekteyiz.

Batıkent'in planlanmasıyla birlikte düşünülen metro ulaşım şekli bölgeyi ulaşım yönünden rahatlatan bir toplutaşım şekli olmuştur. Batıkent metro istasyonu çevresinde birçok kamusal mekan oluşturulmuştur.

Durak bir düğüm noktası konumda yerleştirilmiştir. İlk planlarında metro durağının hemen yanında şimdi Gimsa alışveriş merkezinin bulunduğu parselde otopark alanı tasarlanmıştır. İnsanların kent merkezine ulaşımlarını kolaylaştırmak amacıyla araçlarını park edip metroyla devam edebilmeleri için otopark alanı düşünülmüştür. Fakat 1994-1999 döneminde imar planında yapılan bir değişiklik ile burası ticaret alanı olarak değiştirilmiştir. 2004 yılında da Gimsa alışveriş merkezi açılarak durak yanında otopark imkanı kalkmıştır. 1985 yılındaki imar planında otopark alanı olarak planlanan parselin bugünkü hali Harita 5.13'de gösterilmiştir. Batıkent Bulvar'ında metro durağına 300 metre yakınlığındaki yol kenarları otopark olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Böylece oradaki trafik yoğunluğunu artmış, otopark sorunlarının yanında metroya özel otoyla ulaşım zorluklarını da beraberinde getirmiştir. Metro durağı çıkışlarına oldukça yakın noktalarda otobüs duraklarına yer verilerek toplu ulaşımın devamlılığı sağlanılmıştır.

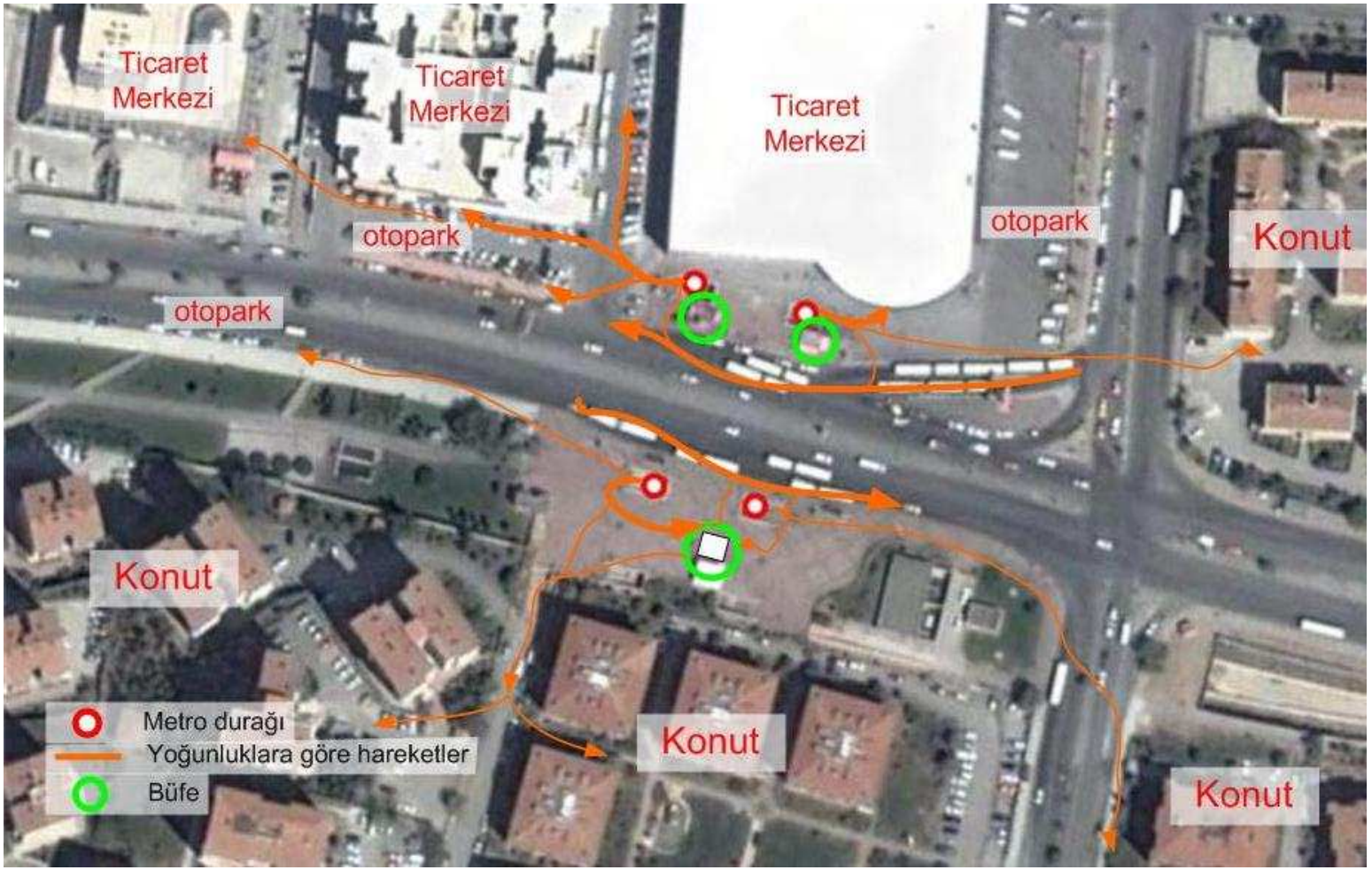


Harita 5.13. Batıkent Metro Durağı imar planı,1985
[Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Genel Müdürlüğü]



Resim 5.6. Batıkent Metro Durağı'nın yanındaki otobüs durağı [Demir, 2007]

Metrodan inen yolcuların hareketleri gözlemlendiğinde ortaya çıkan gündelik yaşam grafiği Harita 5.14'de aktarılmaktadır. İnen yolcuların %80'i metro durağına uzak mesafelerde ikamet etmektedir. Dolayısıyla merkezde bulunan ticaret ve alışveriş mekanlarından gündelik ihtiyaçlarını karşılayarak toplu taşım aktarma olanağı ile veya özel otolarıyla harekete devam etmektedirler. %20'si ise yine ticaret ve alışveriş mekanlarından gündelik ihtiyaçlarını karşılayarak ikamet ettikleri alanlara yaya olarak gitmektedirler. Resim 5.6'da otobüs duraklarının durumu gösterilmektedir.



Harita 5.14. İnsanların metrodan çıktıktan sonra izledikleri yol haritası[Demir, 2007]



Resim 5.7. Metro hattının konutlara çok yakın şekilde konumlanması [Demir, 2007]

Konut alanlarıyla metro hattının ilişkisinde planlama hataları yapılarak, metro hattının yapılara çok yakından geçmesi durumu oluşmuştur. Metro hattı, yapılara yakınken, metro durakları da tel örgülerle çevrilmiş kamusal alanlardan yalıtılmış bir şekilde konumlanmıştır. Bu durum, kamusal ve özel alanların konutlarda yaşayanlar için konforsuz ve rahatsız edici bir şekilde yakın olma durumunu yaratmıştır. Burada metroyla yapılar arasında bir ilişkinin yaratılmadığı görülmektedir. Resim 5.7'de metro hattının konutlara çok yakın şekilde konumlanışı gösterilmektedir.



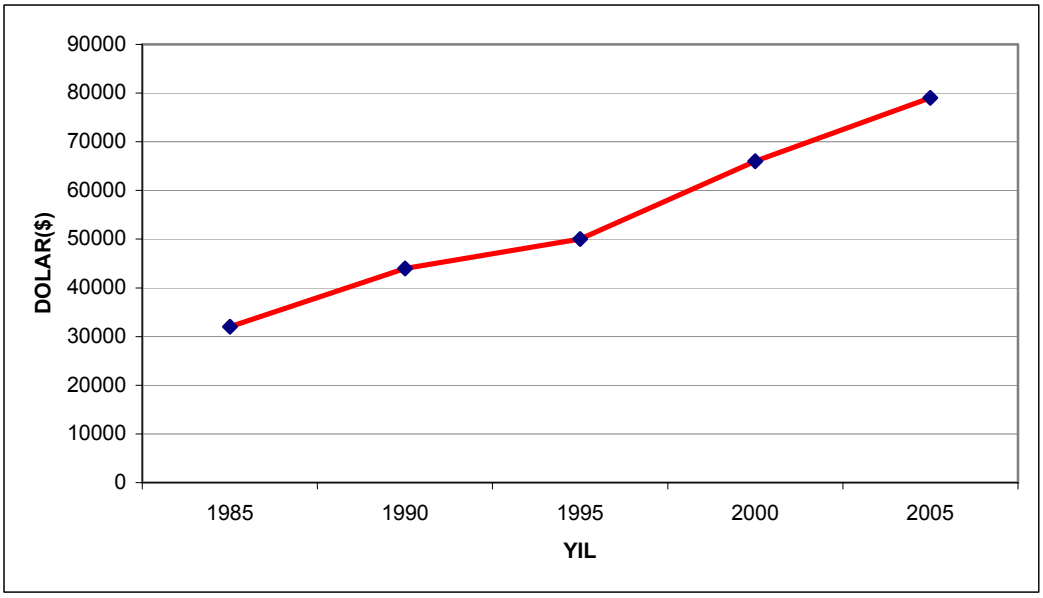
Resim 5.8. Batıkent Metro Durağı'nın yanında artan işyerleri [Demir, 2007]

Mevcut yapılar ve fonksiyonlar metroyla birlikte şekillenmiş, metro açıldıktan sonra da bu değişim devam etmiştir. Metro durakları kalabalıkların çıkış ve girişlerini sağlayan bir kent kapısı niteliğinde olduğu için, Batıkent metro durağı çevresinde de kalabalıkların oluşturduğu bir ticari merkez oluşmaktadır. Fakat bu kalabalıklar en yoğun saatlerde trafiğin sıkışmasına neden olmaktadır. Kalabalığın dinamizminden faydalanarak durakların hemen yanında seyyar satıcıların, belediyeye ait büfelerin konumlandığı bir alan oluşmuştur.

Bunun yanında 1999'da hizmete konut ve ticaret alanı olarak açılan Gimsa alışveriş merkezinin yanındaki parselde de metroyla birlikte ticaret sayısı artmıştır. Kiler alışveriş marketi hizmet vermeye başlamıştır. 2001 ve 2002'de de ticaret yapıları açılmış, rant değerleri hem konutlar hem de işyerleri

açısından artmıştır. Metro yakınındaki bir ev metro uzağındaki aynı yapıya sahip bir eve göre bir buçuk kat daha değerli hale gelmiştir. Çizelge 5.5'te 1985'ten 2005'e kadar emlak fiyatlarında meydana gelen artış gösterilmektedir.

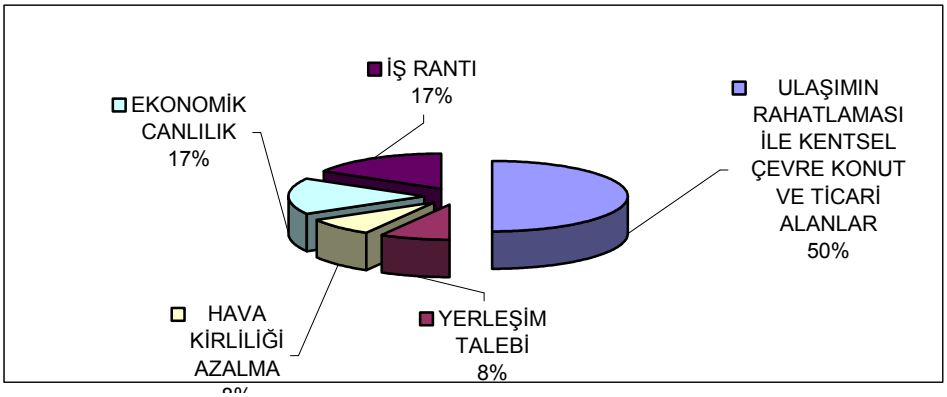
Çizelge 5.5. Batıkent'in yıllara göre emlak fiyat artışı [Hürriyet Gazetesi Seri İlanları ve http://www.tcmb.gov.tr/]



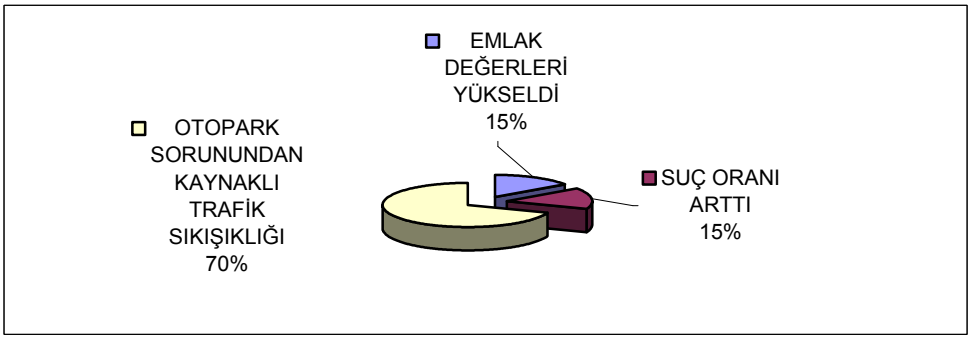
Metronun sağlamış olduğu ulaşım rahatlığı durak çevresinde rantı arttırmıştır. Batıkent semti, Macunköy ve Demetevler durak çevrelerine göre daha tercih edilen bir yerleşim alanıdır. Çünkü imarlı ve planlanmış yapılara sahip bir semttir. Fakat Batıkent imar planında yer alan ve yaklaşık 5.000-7.000 arasındaki nüfusun gereksinimlerini karşılaması amaçlanan durak çevresindeki çarşılar; farklı fonksiyonlara sahip yapıların ticarethaneye dönüştürülmesi, imar planında öngörülmeyen büfelerin sayılamayacak kadar çoğalmaları ve adeta birer markete dönüşmeleri, yine imar planında öngörülmeyen hipermarketlerin açılması ve alışveriş alışkanlıklarının değişmesi nedenleri ile aktif duruma gelmiştir [Keskinok, 2005]. Bu çarşılar dükkanların kapanmasından sonra adeta alkoliklerin ve uçucu madde

bağımlılarının mekanları olmuş, suç oranı artmıştır. Bu durum yapılan anket sonuçlarında değerlendirilerek Çizelge 5.6 ve Çizelge 5.7'de gösterilmektedir. Ankete katılanlardan %17'si ekonomik canlılığın arttığını, %8'i hava kirliliğinin azaldığını, %8'i semtte yerleşme talebinin arttığını, %17'si iş rantının yükseldiğini ve %50'si ulaşımın rahatlaması ile birlikte kentsel çevrede konut ve ticaret alanların yoğunlaştığını metro ulaşımının Batıkent'te olumlu etkileri olarak belirtmişlerdir. Olumsuz etkiler olarak ise %70'i otopark alanının yetersizliğinden dolayı trafik yoğunluğunun arttığını, %15'i emlak değerlerinin yükseldiğini ve %15'i de suç oranının arttığını bildirmektedirler.

Çizelge 5.6. Yapılan anket sonuçlarına göre metro ulaşımının Batıkent'te olumlu etkileri

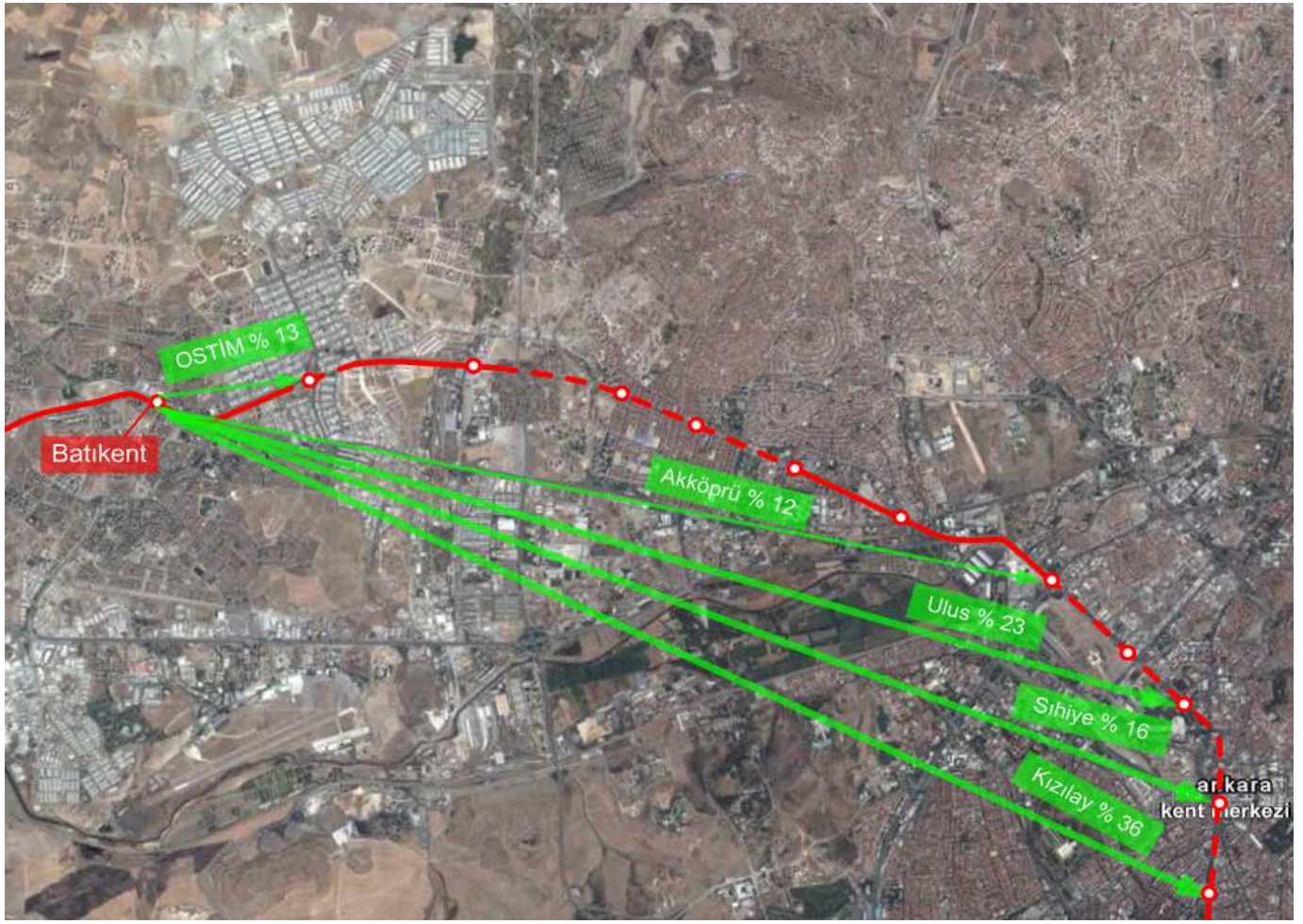


Çizelge 5.7. Yapılan anket sonuçlarına göre metro ulaşımının Batıkent'te olumsuz etkileri



Batıkent'ten ikamet eden yolcuların metrodan hangi durakta indikleri Harita 5.15'de aktarılmaktadır. Metroya Batıkent durağından binen yolcuların %13'ü Ostim'de, %12'si Akköprü'de, %23'ü Ulus'ta, %16'sı Sıhhiye'de ve %36'sı Kızılay'da inmektedirler. Bu durum büyük bir çoğunluğun metroyu kent merkezine gitmek için kullandığını göstermektedir. Batıkent'te metro açıldıktan sonra ruhsat sahibi olan yapılar Harita 5.16'da gösterilmektedir. Buna göre 1998'de Batıkent Pazar yeri, 2002'de Metro Çarşı'sı, 2004'te Gimsa alışveriş merkezi gibi ticaret alanları hizmete açılmıştır. Metro raylı sisteminin hizmete açılmasıyla birlikte metro durağı çevresinde mekansal olarak bir dönüşüm yaşanmıştır. Ticaret alanlarının yoğun olarak durak çevresinde konumlanışı durak çevresinde sosyal bir değişimi de beraberinde getirmiştir. İnsanların buluşma noktası haline gelmiştir.

Batıkent projesinin gelişimine baktığımızda, dar gelirliler için konut üretmek amacının hiçbir tasarım sürecine girdi olarak girememiş olduğunu görürüz. Proje aşamasında ortaya koyulan birçok fikir uygulanamamış, tasarımsızlık projeye hakim olmuş, sağlıksız bir kentsel doku ve parsel düzeninden oluşan bir yerleşmenin ötesine geçememiştir. Kentsel tasarım kriterleri ve ilkeleri unutularak, sıradan bir imar planlama anlayışı kapsamında mekanlar üretilmiştir. Metronun dinamik potansiyeli kullanılarak daha planlı, düzenli ve kentsel peyzajın tümünün ele alındığı başarılı bir tasarım sürecine gidilmemiştir. Tasarımsızlıklar, plansızlıklar ve işlevler arasındaki ilişkisizlikler Batıkent Projesi'ni oluşturamamıştır.



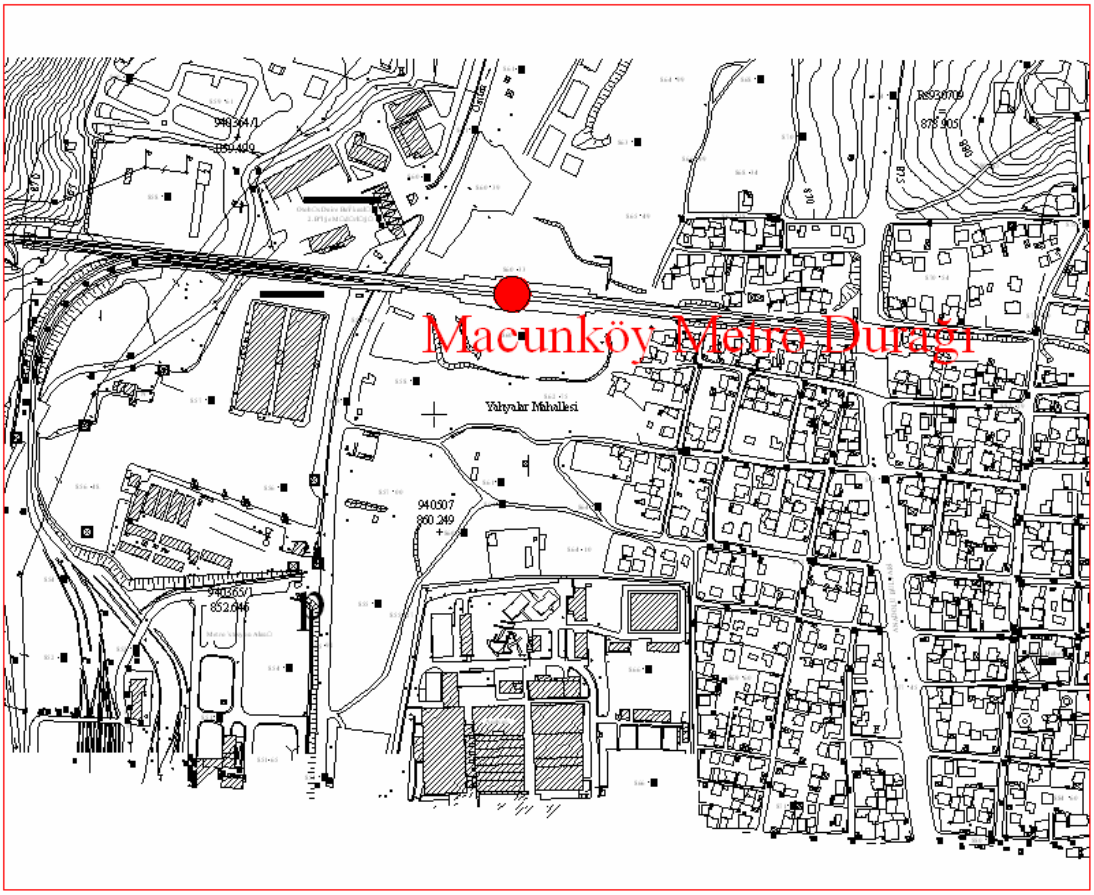
Harita 5.15. Batıkent'te yaşayanların metro ulaşımında kullanıldıkları duraklar [Demir, 2007]



Harita 5.16. Batıkent metro durağının açılmasından sonra ruhsat alan yerler ve ruhsat yılları [Demir, 2007]]

5.3. Macunköy Metro Durağı

Batı Koridoru üstünde yer alan Macunköy semti, gecekonduların ve sanayi birimlerinin bir arada bulunduğu, çoğunlukla ruhsatsız yapıların oluşturduğu bir kent alanıdır. Yeterli yatırımlar durak çevresinde yapılmadığı için gelişememiş bir semttir. Politik, ekonomik ve finanssal girdilerin eksiklikleri ve toplu konut üretimlerinin yapılmamış olması bu yerleşim alanının rastlantısal, düzensiz ve plansız gelişimine neden olmuştur. Aynı zamanda sanayi yapılarına da çok yakın konumlanışı bu gelişmeyi durdurmuş, bölgenin gelişiminde sanayi ön plana geçmiştir. Harita 5.16'da Macunköy metro durağı çevresinin imar planı gösterilmektedir.



Harita 5.17. Macunköy Metro Durağı İmar Planı,1985
[Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Genel Müdürlüğü]

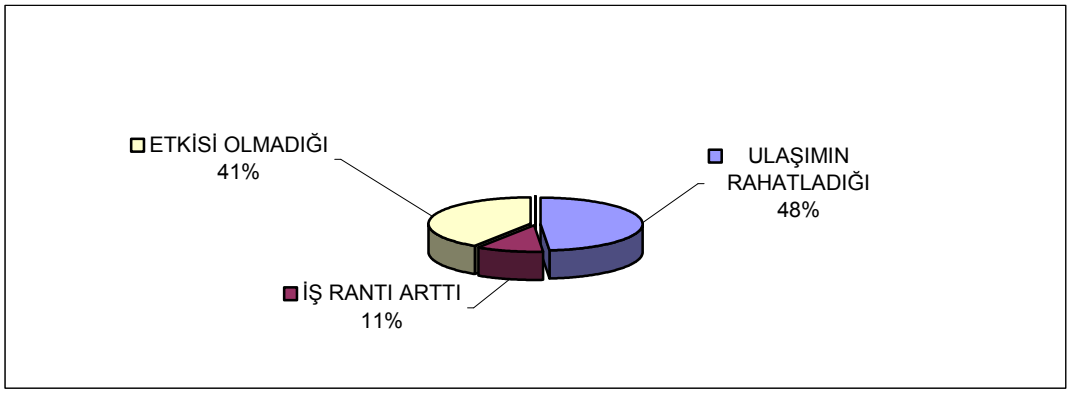
Macunköy metro durağında hafta içi ve hafta sonu gündüz ve akşam saatlerinde çevrede bulunan kişilerle yapılan 60 adet anket ve işletme çalışanlarıyla yapılan 40 adet anket değerlendirilmiştir. Anket soruları EK-1 ve EK-2'de verilmektedir.

Değerlendirmeler sonucunda anket yapılan kişilerin %20'ünün bayan, %80'sının ise bay olduğu tespit edilmiştir. Anket sonuçları EK-4'de verilmektedir.

Bu durağı kullanan insanların sadece %4'ü metronun semti canlandırdığını düşünmektedir. Durak çevresinde bulunan kişilerin çoğu o çevrede oturmayan oraya çalışmaya gelen kişiler olduğu için yakın çevrede ticari ve sosyal aktiviteler gelişmediği saptanmaktadır. Eğitim durumlarına bakıldığında %45'i ilkokul ve %40'ı ortaokul mezunu olduğu görülmektedir. Metro ulaşım sistemiyle gelip otobüs aktarması yaparak OSTİM sanayi sitesine gitmekte ve çalışmaktadırlar. Bunun sonucu olarak metro çevresinde kullanıcıya hizmet veren birimlerin gelişmediği görülmektedir. Macunköy metro durağında inen yolcuların %70'i sanayi sitesinde çalışmakta olan işçilerden oluştuğu için durak çevresinde mekansal ve sosyal değişimin çok az olduğu görülmektedir. Resim 5.9'da Macunköy metro durağı çevresinin mevcut durumu aktarılmaktadır.

Metro inşa edildikten sonraki süreç içerisinde Macunköy semtinde konut alanlarının gelişimi olmadığı için burada çevre sakinlerine gerekli olan günlük ihtiyaçların karşılandığı işlevlerin oluşması açısından yetersiz kalmıştır. Eğitim, sağlık hizmetleri, boş zamanları değerlendirme olanakları, alışveriş birimleri, toplumsal ve çevresel hizmetler bu durak çevresinde bir gelişme göstermemiştir. Faaliyet noktalarının sayısının ve faaliyet düzeyinin değişmediği görülmektedir. Yapılan anket sonucunda Çizelge 5.8'de görüldüğü gibi metronun ulaşımı rahatlatması ve sanayi alanlarında iş rantını arttırması dışında etkisi olmamıştır.

Çizelge 5.8. Yapılan anket sonuçlarına göre metro ulaşımının Macunköy'e etkileri





Resim 5.9. Macunköy Metro Durağı ve çevresi [Demir, 2007]



Resim 5.10. Macunköy Metro Durağı'nın yakınındaki konutlar ve yakın çevresi [Demir, 2007]

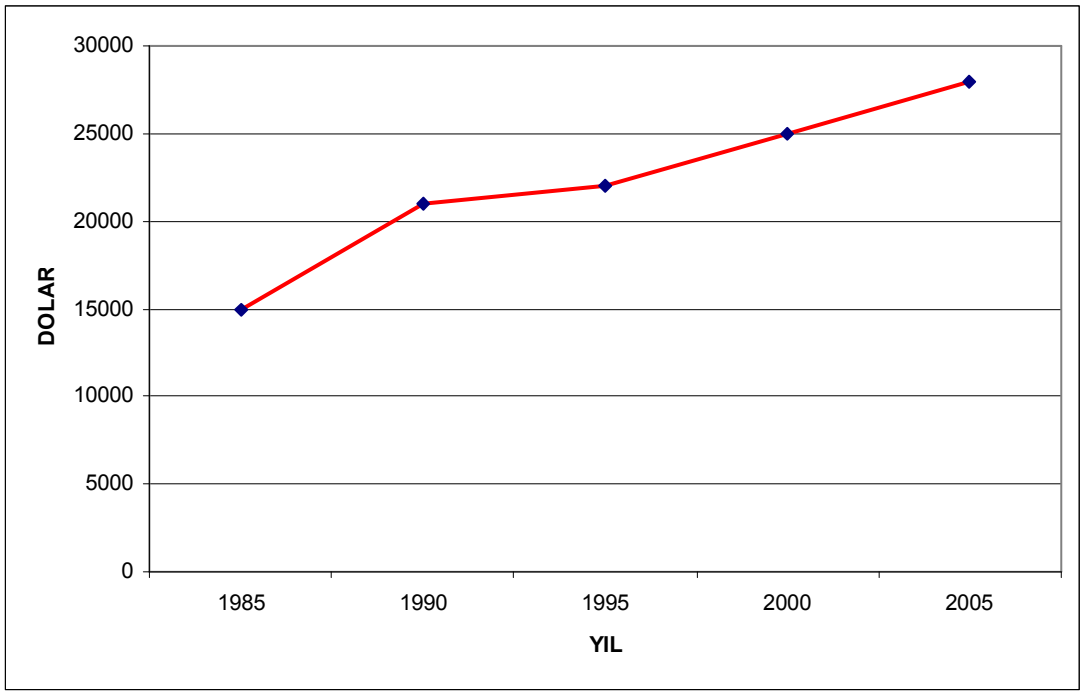
Bir kent için düşünülmüş en teknolojik toplu ulaşım şekli olan metronun bile Macunköy'ün gelişiminde ve kentsel çevrenin oluşumunda olumlu bir katkısı olmamıştır. Metro bu durakta ulaşımı rahatlatmak dışında bir adım öteye geçememiştir. Macunköy metro durağının hemen yanındaki konutlara hizmet veren yollar stabilize şekilde kalmış olup, sokak aydınlatması olmayan, kent içinde kırsal bir alanı çağrıştıran biçimde varlığını sürdürmektedir. Metro ulaşım şeklinin beraberinde getirdiği yaşam standardı dışında bir yaşam şekli Macunköy semtinde görülmektedir.

Bu bölgede rant artışı konuttan çok sanayi birimlerinde olmuştur. Durak çevresinde 1998'den sonra çok az bir fiziksel değişim gerçekleşmiştir. Bu alanda yine bir kentsel tasarım ölçeğinde değil, parsel parsel büyüyen,

sıradan imar planı ile oluşmuş yapılar inşa edilmiştir. Parsel parsel büyüme kent planlamasında geriye atılmış bir adım olmuş ve tasarımsız, plansız olarak başlayan kentsel dönüşüm başarılı biçimde gerçekleşememiştir. Kentin bir kısmı planlanırken bir kısmı parsel olarak büyümüş, bu da tüm kentsel dokuyu olumsuz yönde etkilemiştir.

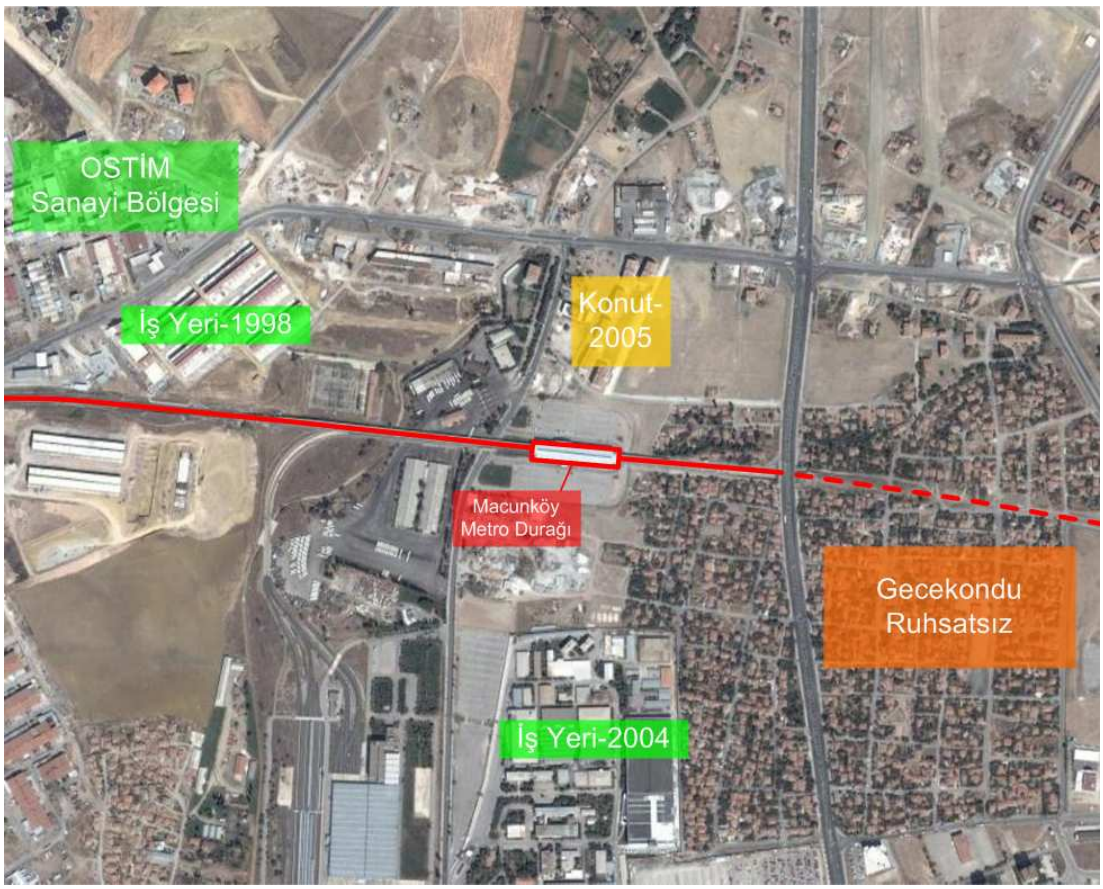
Metro ulaşım şeklinin kullanılmasıyla birlikte rant artışı işyerlerinde görülmektedir. Ostim sanayi sitesine yakın konumlanması nedeniyle bu artış desteklenmektedir. Macunköy'ün yıllara göre işyeri fiyat artışı Çizelge 5.9'da gösterilmektedir.

Çizelge 5.9. Macunköy'ün yıllara göre işyeri fiyat artışı [Hürriyet Gazetesi Seri İlanları ve http://www.tcmb.gov.tr/]



Macunköy semti, işçi nüfusunun ve buna bağlı olarak sanayi birimlerinin arttığı, alt gelir grubu çevrelerinin ikamet ettiği bir yer olmanın ötesine geçememiştir. Durak çevresi, sanayi yapılarıyla sarılmış durumda olduğu için

konut alanlarının da gelişemediği görülmüştür. Metro ulaşım sistemi kullanıma açıldıktan sonra ruhsat alan yapılar Harita 5.17'de gösterilmektedir. Bu haritaya göre ruhsatsız gecekondu alanının yoğunluğu kentsel çevrenin oluşumunu tehdit edecek boyuttadır.



Harita 5.18. Macunköy Metro Durağı'nın açılmasından sonra ruhsat alan yerler ve ruhsat yılları [Demir, 2007]

Macunköy metro durağını kullanan yolcuların %24'ü Ostim'de, %12'si Batıkent'te, %5'i Akköprü'de, %30'u Ulus'ta ve %29'u Kızılay'da indikleri Harita 5.18'de aktarılmaktadır. Bu durum çoğunluğun Ulus ve Kızılay duraklarıyla kent merkezine gittiğini, ayrıca iş ve alışveriş için Batıkent, Ostim ve Akköprü metro duraklarını kullandığını göstermektedir.



Harita 5.19. Macunköy'de yaşayanların metro ulaşımında kullanıldıkları duraklar [Demir, 2007]

Fakat bu durakta geniş bir araç otoparkına yer verilmiştir. Bu alan insanların araçlarını rahatlıkla park edip, metroyla kent içi ulaşımlarına devam etmeleri için olanak sağlamıştır. Fakat durak, kullanıcılarının özel araçlarıyla ulaştıkları bir yer olmadığı için otopark kullanım yoğunluğu düşüktür. Metro kullanıcılarının çoğunun sanayide çalışan işçiler olması nedeniyle de bu otopark kullanımın en yoğun olduğu iş günü saatlerinde bile dolmamaktadır. Resim 5.11'de otopark alanının günün en yoğun saatlerindeki durumu gösterilmektedir.



Resim 5.11. Macunköy Metro Durağı'nın yanında bulunan otopark alanı [Demir, 2007]

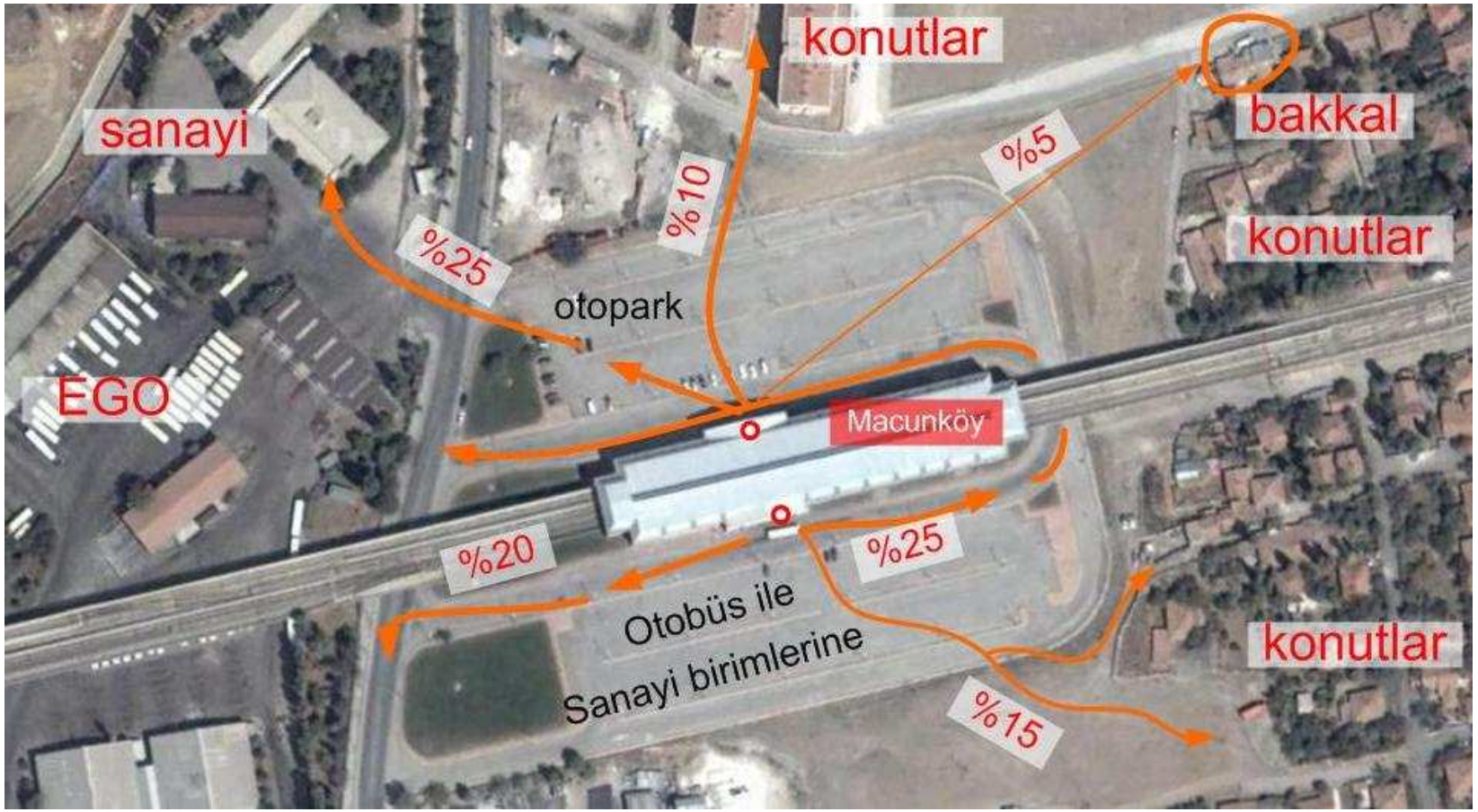
Durağın hemen önünde yer alan otobüs durağından kalkan otobüslerle toplu ulaşımın sürekliliği korunmuştur. Durak çevresinde bir büfeye ya da seyyar satıcıya rastlanmamaktadır. Durağa en yakın ticari birim, 100 metre uzaklıkta gecekondu bölgesine hizmet veren 2004 yılında açılmış bir gecekondu

bakkaliyesidir. Resim 5.12'de gecekondu mahallesinin bakkaliyesi görülmektedir. Mevcut bakkalın bu çevreye ticari açıdan yeterli olması kentsel gelişimin zayıf bir noktada olduğunu göstermektedir.



Resim 5.12. Macunköy Metro Durağı'na en yakın ticaret birimi [Demir, 2007]

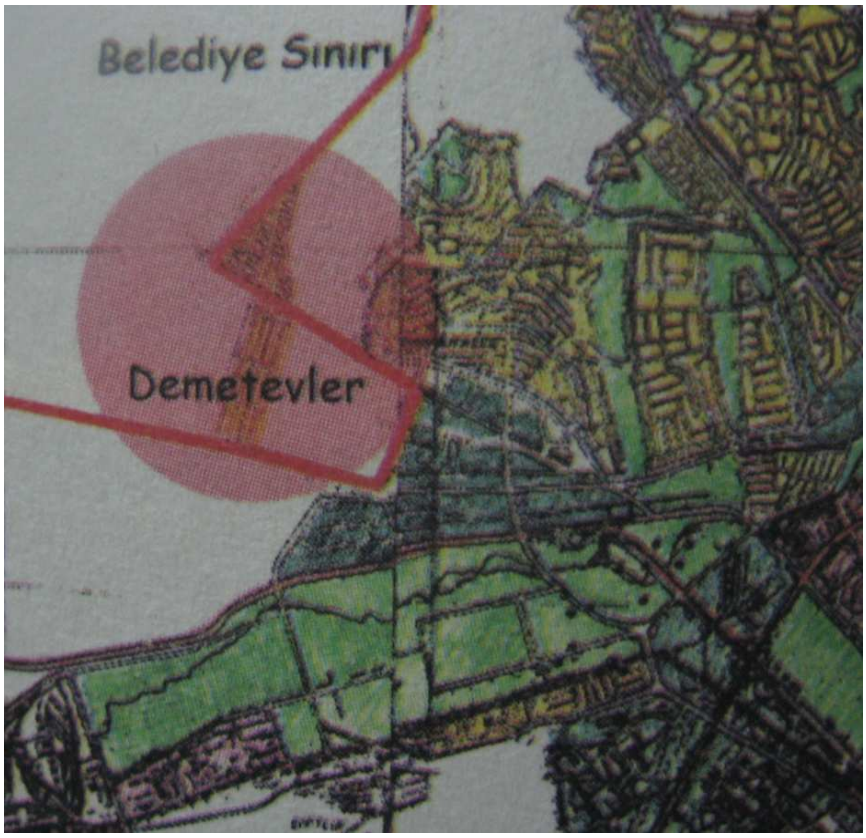
Macunköy semti bir kentsel çevreye ulaşabilecek en iyi toplutaşım şekline sahip olmasına rağmen gelişememiş bir bölgedir. Henüz hiçbir yapılaşmanın olmadığı parseller göze çarpmaktadır. Duraktan inen yolcu sayısının da Batıkent ve Demetevler metro duraklarına oranla oldukça az olduğu dikkat çekmektedir. Metropol planlamasında yeni yaklaşımların akla getirdiği imkanlar ve bireysel olanakların Macunköy'de düşünülmediği ve uygulanmadığı görülmektedir. Harita 5.20'de metrodan inen yolcuların izlediği gündelik hayat örüntüleri ve yolları gösterilmektedir. Bu durakta inen yolcuların %70'inin otobüs veya özel otolarıyla yolculuklarına devam ettiği belirlenmiştir. İnen yolcuların kalan % 30'u ise durak çevresindeki konut alanlarına yaya olarak ulaşabildiği gösterilmektedir.



Harita 5.20. İnsanların metrodan çıktıktan sonra izledikleri yol haritası [Demir, 2007]

5.4. Demetevler Metro Durağı

Uybadin-Yücel planında 1957'de ve daha sonra 1968'de yapılan Bölge Kat Nizami planlarında atlanılan konu Demetevler semtinin imarsız olarak yapılanması olmuştur. Planlarda batıda Sincan ele alındığı halde, hemen Yenimahalle'nin yanında konumlanan Demetevler, imar planı sınırının dışında tutulmuştur. Hem kaçak hem de sağlıksız bir yapılaşmaya göz yumulmuştur. İmar düzeni, yapı yükseklikleri, yapı yaklaşma mesafeleri, yol genişlikleri, kat yükseklikleri, belediyenin kontrolü dışında yapılanmıştır. [Günay, 2005]



Harita 5.21. Bölge Kat Nizami Planı'nda Demetevler sınırı
[Günay, 2005]



Resim 5.13. Demetevler Metro Durağı ve Hattı inşaatı,1983
[http://www.ego.gov.tr/galeri/metro_insaat.htm]

Demetevler, imarsız ve kontrolsüz büyüyen bir konut dokusunun oluşturduğu bir bölgedir. Tasarımsız, plansız ve imarsız olarak şekillenerek büyümüştür. Ruhsatsız olarak inşa edilen gecekondu apartmanlardan oluşan konut alanlarına sahip olan bölge plansız bir gelişim süreci geçirmiştir. Metro hattının bu bölgeden geçmesi yerleşim alanına ek fonksiyonlar kazandırmıştır. Konut dokularını canlandırmak amacıyla çevresindeki gündelik yaşam aktiviteleri çeşitlenmiştir. Eklenen bu aktivite birimleriyle Demetevler, bir alt merkez niteliği kazanmıştır. Çevrede yaşanların ihtiyaçlarına karşılık verebilecek tüm işlevler; hastaneler, okullar, sağlık ocakları, eczaneler, iş merkezleri, ticaret birimleri, yeşil alanlar, çocuklar için oyun alanları, spor merkezleri ve otopark alanları durak çevresinde yer almaktadır. Metro raylı sisteminin kullanıma açılmasıyla eşzamanlı olarak ruhsatsız yapılar belediyenin izniyle ruhsat sahibi olmuşlardır. Harita 5.21'de yapıların ticaret katlarının ruhsat alım yılları gösterilmektedir.



Harita 5.21. Demetevler Metro Durağı'nın açılmasından sonra ruhsat alan yerler ve ruhsat yılları [Demir, 2007]

Diğer metro duraklarında olduğu gibi durağın hemen çıkışında otobüs durakları, seyyar satıcılar, belediyeye ait büfeler bulunmaktadır. Vatan caddesinde yer alan ve metro durağına açılan tüm sokak çevrelerindeki apartmanların alt katlarındaki kullanımlar ticarete dönüşmüştür. Marketler süpermarket özelliği kazanmıştır. Marketlerin şube sayılarında artış görülmüştür.



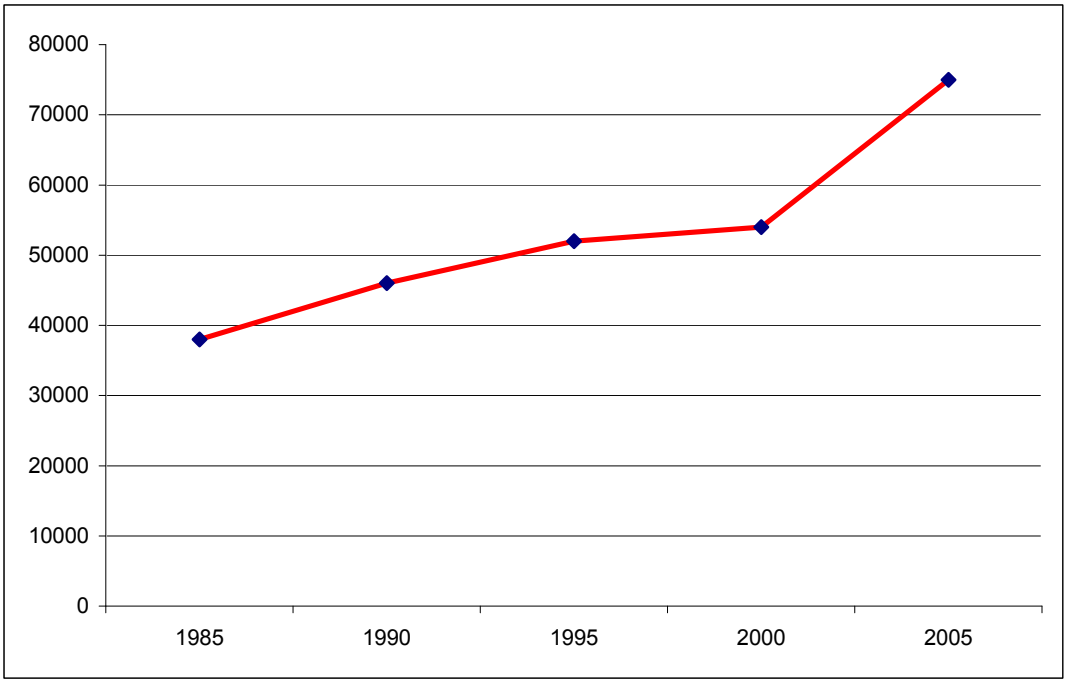
Resim 5.14. Metro Durağı çevresindeki konutlarda oluşan ticaret birimleri [Demir, 2007]



Resim 5.15. Metro Durağı çevresindeki konutlarda oluşan ticaret birimleri [Demir, 2007]

Batıkent'e oranla oldukça plansız bir şekilde büyüyen Demetevler, imarsız olarak yapılaşmasından ve kontrolsüz yapılan inşaatlarından dolayı rant değerleri yeni yapılan yapılara oranla düşük orana sahiptir. Batıkent'e oranla düşük ama Macuköy'e oranla yüksek değerlere sahip olduğu Çizelge 5.10'da görülmektedir. Demetevler'de yeni yapılan fakat metrodan sonra otobüslerle ulaşılan yeni yerleşim yerlerinde emlak değerleri daha yüksektir. Bunun sebebi Demetevler semtinin kontrolsüz ve ruhsatsız olarak yapılanması sonucu oluşmuştur. Fakat bu durum emlak fiyatlarındaki artışın önüne geçememiştir.

Çizelge 5.10. Demetevlerin yıllara göre emlak fiyat artışı [Hürriyet Gazetesi Seri İlanları ve http://www.tcmb.gov.tr/]





Resim 5.16. Demetevler Metro Durağı yanındaki otobüs durağı [Demir, 2007]

Nüfusun yoğun olduğu bu bölgede alt ve orta gelir grubu insanlar yaşamaktadır. Burada ulaşımı metro büyük oranda çözümlemiş ve yeryüzü trafiğini de rahatlatmıştır. Kent merkezine ulaşma hızı, metroyla birlikte metropol insanının gündelik yaşamına hız ve zaman kazandırmıştır.

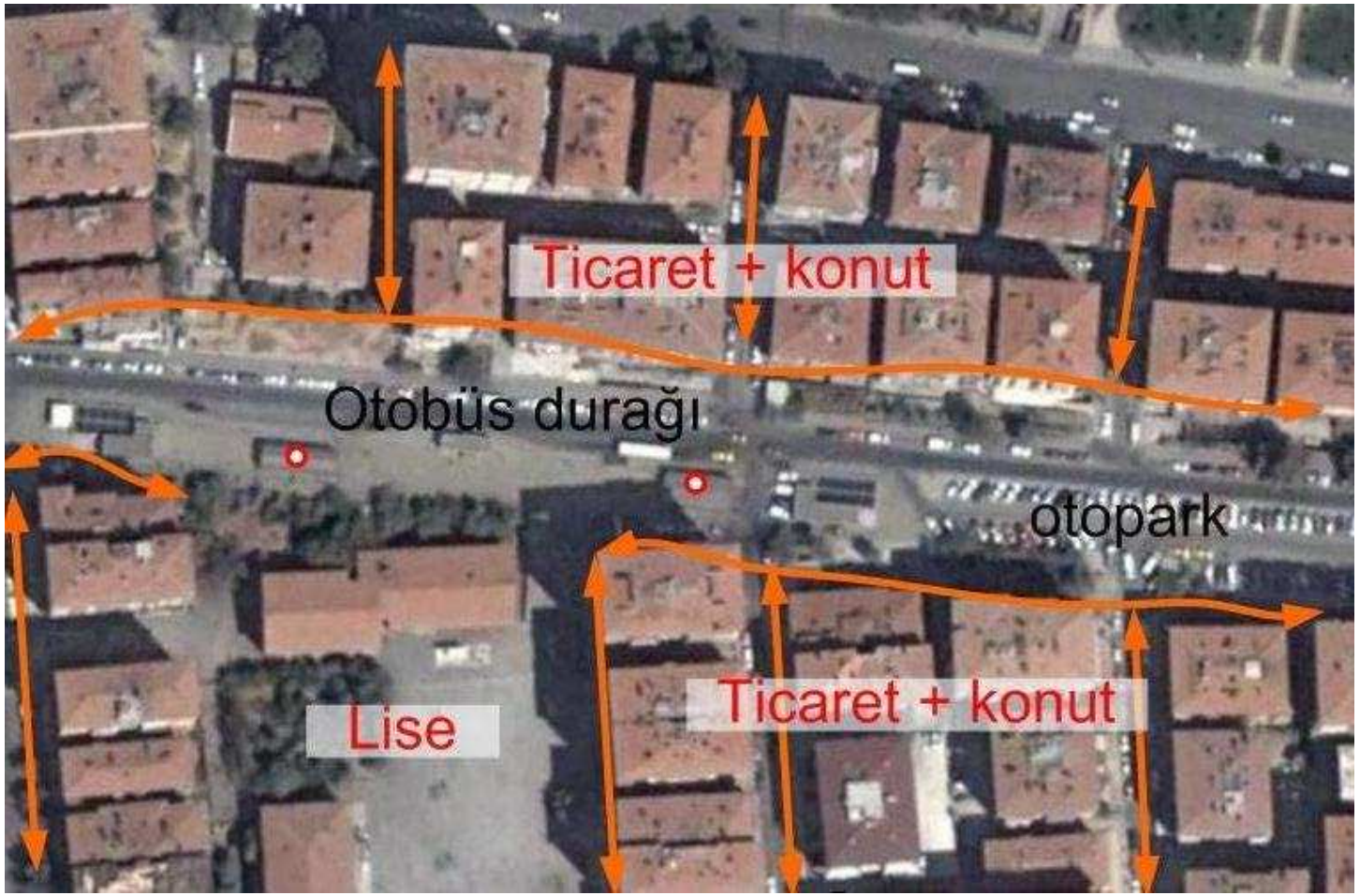
Demetevler metro durağında hafta içi ve hafta sonu gündüz ve akşam saatlerinde çevrede bulunan kişilerle yapılan 60 adet anket ve işletme çalışanlarıyla yapılan 40 adet anket değerlendirilmiştir. Anket soruları EK-1 ve EK-2'de verilmektedir.

Değerlendirmeler sonucunda anket yapılan kişilerin %37'sinin bayan, %63'ünün ise bay olduğu tespit edilmiştir. Anket sonuçları EK-7'de verilmektedir.

Eğitim durumlarına bakıldığında %20'si ilkokul, %10'u ortaokul, %43'ü lise ve %27'si üniversite mezunu olduğu EK-7'de görülmektedir. Macunköy'e oranla eğitim seviyesi yüksek, Batıkent'e oranla düşüktür.

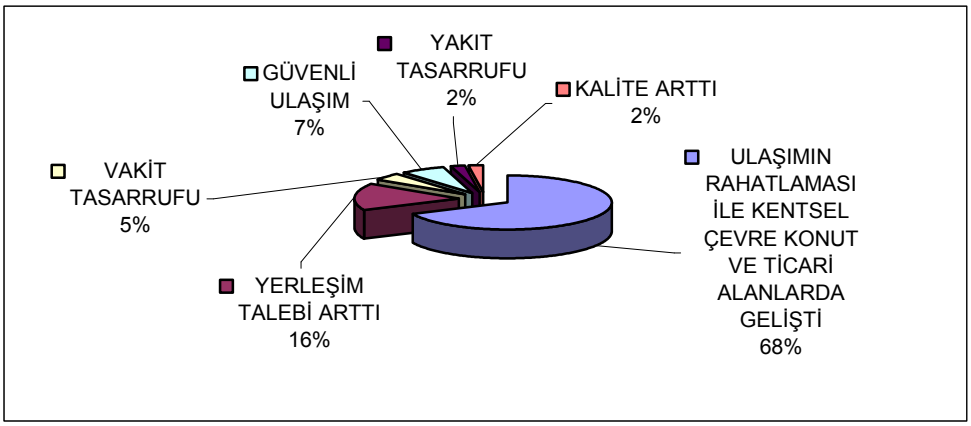
Bu durağı kullanan insanların tamamı metronun semti canlandırdığını düşünmektedir. Ankete katılanların %75'i çevrede ikamet eden kişiler olduğu için yakın çevrede ticari ve sosyal aktivitelerin geliştiği saptanmaktadır. Durak çevresinde bulunan apartmanların alt katları ticaret birimine dönüştürülmüştür. Harita 5.23'de metrodan inen yolcuların gündelik yaşam örüntüleri şematik olarak aktarılmaktadır. Apartmanların alt katları yol kenarı boyunca ticaret birimleri veya işyeri haline dönüşmüştür. Metrodan inen yolcuların %25'i otobüsle aktarma yaparken, %75'i ise ticaret birimlerine uğrayarak yollarına yaya olarak devam etmektedir. Metro durağına ulaşan ara yolların kenarlarındaki apartmanların altında ticaret birimlerinin ve işyerlerinin konumlanmasıyla birlikte metro durağı çevresinde sürekli bir döngüsel hareket meydana gelmektedir.

Ankete katılanlardan %16'sı semtte yerleşme talebinin arttığını ve %68'si ulaşımın rahatlaması ile birlikte kentsel çevrede konut ve ticaret alanların yoğunlaştığını metro ulaşımının Demetevler'de olumlu etkileri olarak belirtmişlerdir. Olumsuz etkiler olarak ise oran olarak %8'i otopark alanının yetersizliğinden dolayı trafik yoğunluğunun arttığını, %75'i emlak değerlerinin yükseldiğini ve %17'si de suç oranının arttığını bildirmektedirler. Çizelge 5.11 ve Çizelge 5.12'de metro ulaşım şeklinin Demetevler'e olumlu ve olumsuz etkileri gösterilmektedir.

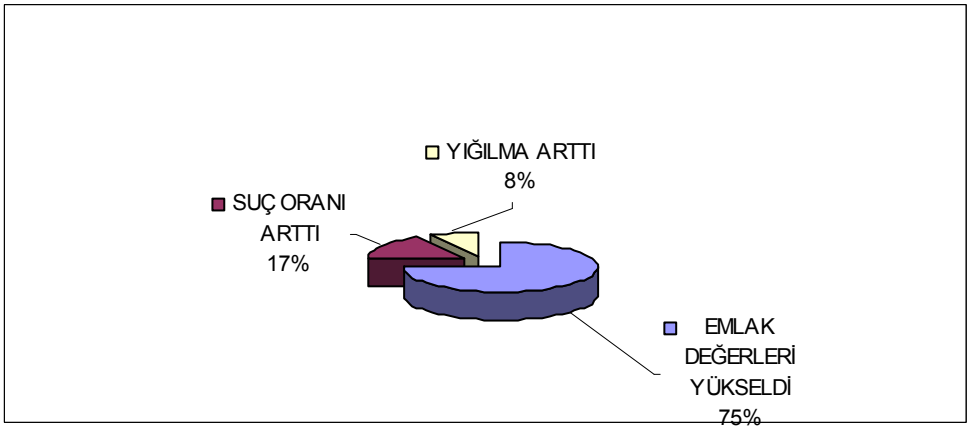


Harita 5.23. İnsanların metrodan çıktıktan sonra izledikleri yol haritası [Demir, 2007]

Çizelge 5.11. Yapılan anket sonuçlarına göre metro ulaşımının Demetevler'de olumlu etkileri

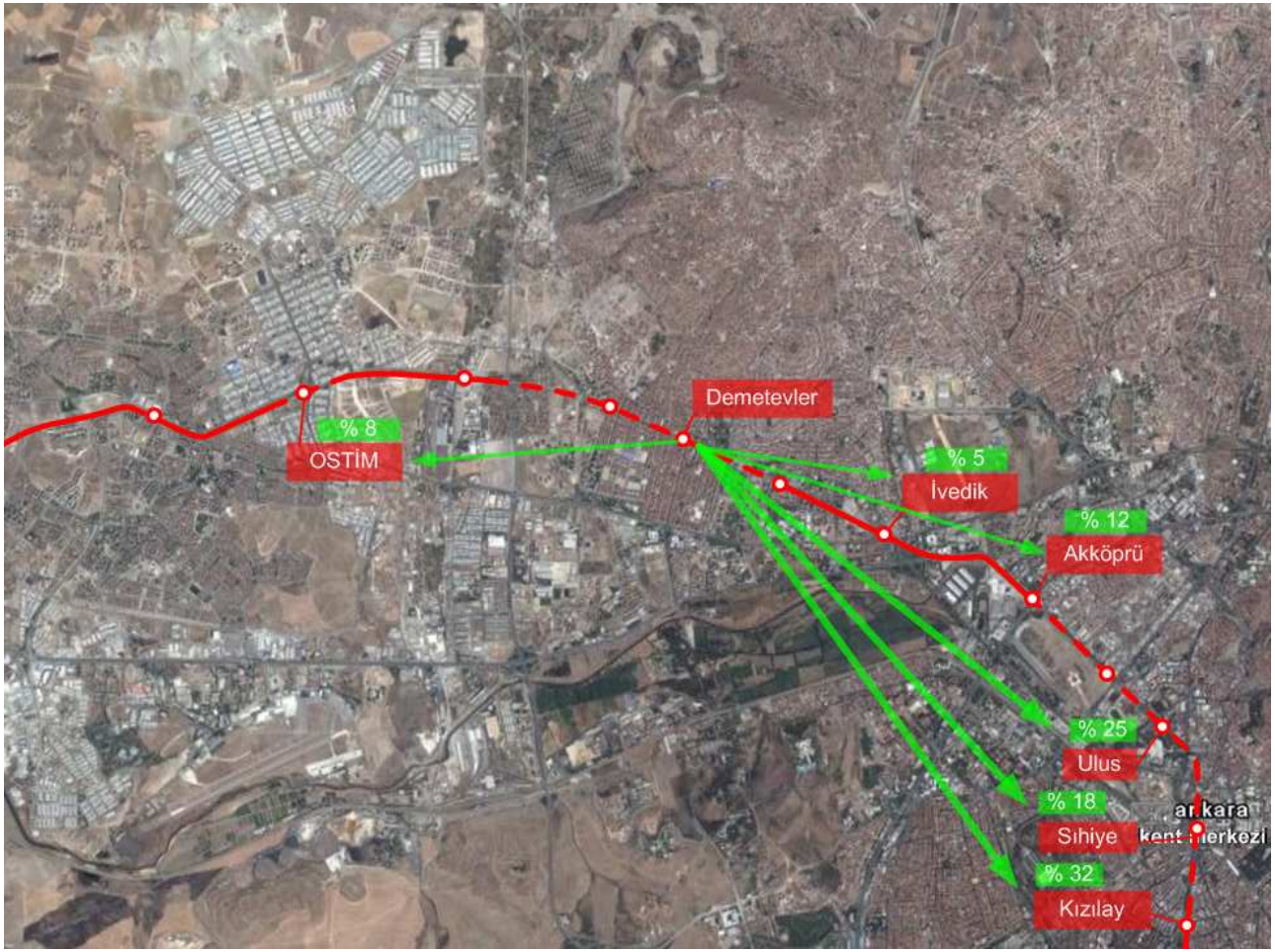


Çizelge 5.12. Yapılan anket sonuçlarına göre metro ulaşımının Demetevler'de olumsuz etkileri



Demetevler metro durağını kullanan yolcuların %8'i Ostim'de, %5'i İvedik'te, %12'si Akköprü'de, %25'i Ulus'ta, %18'i Sıhhiye'de ve %32'si Kızılay'da indikleri Harita 5.24'de gösterilmektedir. Metro kullanıcıların çoğunun merkez durakları kullandığı görülmektedir.

Demetevler semti metro raylı sisteminin kullanıma başlamasıyla birlikte işlevsel ve sosyal bir dönüşüm yaşayarak bir alt merkez özelliğine kavuşmuştur.



Harita 5.24. Demetevler'de yaşayanların metro ulaşımında kullanıldıkları duraklar [Demir, 2007]

6. SONUÇ

Bu çalışmada kent içi ulaşım teknolojisindeki değişikliklerin kentsel dönüşüm sürecini hızlandırdığı ve kentin biçimlenmesinde önemli bir etken olduğu incelenmiştir. 19. yüzyılda demiryolu ulaşımının gelişmesi kent dışında yerleşim alanlarının oluşumunu hızlandırmıştır. Otomobilin ve özel araba sahipliğinin yaygınlaşması yeniden kent makro formunun değişmesine, kentin sınırlarının büyümesine neden olmuştur. Kentsel büyümenin ve nüfus yoğunluğunun bir sonucu olarak toplu taşıma sistemleri oluşmuştur. Yapım maliyeti çok yüksek olan fakat, kısa zamanda çok sayıda yolcuya hızlı yolculuk imkanı sağlayan metro raylı ulaşım sistemleri ortaya çıkmıştır.

Metro ulaşımı günümüzde kent merkezleriyle kent dışı konut alanlarının, diğer merkez veya alt merkezlerin ulaşım ilişkilerinin kurulmasında çok büyük kolaylıklar getirmektedir. Metro yeraltını ve yerüstünü kullanarak, diğer ulaşım sistemlerinden, bunların oluşturduğu trafikten ve kentten bağımsız hareket ederek yeraltında yeni bir yaşam katı oluşturmakta ve zamandan kazanma olanağı sunmaktadır.

Metro artık kentlerde vazgeçilmez bir toplu taşıma aracı olmuştur. Kent merkezleri ile ilişkilerinin sürekli ve devamlı olduğu büyük toplu konut projeleri ve alışveriş tesisleri metro hattı boyunca yoğun bir gelişmeyle desteklenmektedir. Metropollerde tek merkezlilik bozulmakta ve çok sayıda alt merkezler oluşmaktadır. Özellikle metro duraklarının çevrelerinde alt merkezlerin oluşumu metropol kimliğine uygun bir dönüşümdür.

Metropol hayatının zorlukları, kent içi ulaşımında araç trafiğinin yoğun olması, bu yoğunluğun kentlinin hızlı yaşam temposunu yavaşlatması ve ekonomik yönden olumsuz etkilemesi açısından çözüm gerektirmektedir. Kalabalıkların toplu taşımla yolculukları sırasında sorun oluşmaktadır. Bu nedenle metronun kullanılmaya başlamasıyla gündelik hayatta kazanılan zaman genişlemiştir.

Zamanla birlikte gündelik hayatta etkinlik sayısı ve çeşitliliği artmış mekansal kullanımlar değişmiştir. Duraklar bulundukları çevreye sosyal ve kültürel olarak büyük bir canlılık katmıştır. Metro çıkışlarında alışveriş merkezleri dükkanlar yoğun bir şekilde ilişkilenmiş, metro ulaşımının hızlı ve çok sayıda insan taşıyabilmesinden dolayı bu noktalarda dinamik mekanlar ortaya çıkmış, farklı sosyal çevreler oluşmuş ve kentlinin gündelik yaşam örüntülerini değiştirmiştir. Ayrıca yeni konutların yapılmasıyla yerleşik nüfus artmış, kentsel peyzajda durakların çevrelerinde işlevsel ve mekansal farklılıklar ve yoğunluklar meydana gelmiştir. Metronun ulaşım ağı üzerinde, yerleşim alanları, ticaret birimleri, kamusal mekanlar ve rekreasyon alanları oluşmuş, özellikle durak çevreleri birer alt merkez özelliğine sahip olmuştur.

Kızılay-Batıkent metro hattı Ankara'da kentsel dönüşümün gözlendiği önemli bir örnektir. Bu hat üzerinde ve durak çevrelerinde hem mekansal olarak, hem işlevsel olarak değişimler saptanmıştır. Bununla birlikte sosyal yapıda da değişimler gözlenmektedir. Durak çevreleri aks üzerindeki dinamik noktaları oluşturmaktadır. Bu duraklar kentlilerin toplandığı ve dağıldığı günlük yaşam örüntülerinin kesiştiği birer düğüm noktası olarak davranmaktadır. Kentsel kamusal mekanların ve ana ulaşım arterlerinin durak çevrelerinde konumlanmasıyla bu dinamizm süreklilik kazanmaktadır.

Ankara'nın Kuzey-Batı aksında yer alan metro hattı, nüfusun artışıyla beraber gözlemlenen bu kentsel dönüşümün en belirleyici etkenidir. Metro gibi büyük ölçekli bir yatırım, hattın çevresinin dönüşümü için önemli bir unsurdur.

Ankara için metro çalışmaları başladıktan ve hizmete açıldıktan sonra bu hat üzerindeki yerleşimlerde kentsel dönüşüm süreci başlamıştır. Metro öncesi bu güzergahta bulunan metro duraklarının çevresinde yer alan dükkanlar ve ticari işletmeler çok az sayıda olmalarına karşın, metronun bitirilmesinden sonra alışveriş merkezlerinin ve diğer ticari birimlerin nitelik ve nicelik olarak arttığı gözlenmiştir.

Batıkent, Akköprü, Demetevler, Hastane, İvedik metro durak çevreleri birer alt merkez gibi çalışarak, Kızılay'ın merkez yükünü azaltmaktadır. Tüm metro duraklarının yanında büfeler ve otobüs durakları yer almaktadır. Bulundukları bölgelerden yakın çevrelerine ya da kentin diğer bölgelerine ulaşımın devamlılığı bu otobüs duraklarıyla sağlanmaktadır. Metro duraklarının hemen yanında metro kullanıcısı için otopark alanları düzenlenmiştir. Bu otoparklar, genellikle özel oto sahiplerinin Kızılay ya da Ulus merkezlerinde oluşan yoğun trafiğe girmemek için kullandıkları otoparklardır.

Durak çevrelerinde artan rant değerleriyle birlikte, kullanıcı profili de değişmiştir. Alt gelir grupları yerlerini orta gelir gruplarına bırakmış, sosyal ve mekansal olarak bu noktalarda kalite artmıştır. Sahip oldukları geleneksel imaj, yerini modern kent imajına bırakmıştır. Yan yana farklı işlevlerin bulunduğu ve kentte birbirini etkileyen ilişkilerin kurulduğu mekansal ve sosyal çeşitlilikler bir arada olmaya başlamıştır. Böylece durak çevrelerinde alt merkezler oluşmuştur.

Kızılay-Batıkent metro hattı örneklem alanı üzerinde yapılan araştırmada her durağın eşit oranda etkilenmediği, farklı değişim süreçlerinin yaşandığı görülmüştür. Batıkent, Macunköy ve Demetevler durak çevrelerinde farklı bir gelişim süreci yaşandığı tespit edilmiştir. Bu üç durak (Batıkent, Macunköy ve Demetevler) üzerinden gelişen ve farklılaşan kentsel dönüşüm bu çalışmada belgelenmiş ve aktarılmıştır. Batıkent ve Demetevler ticaret ve konut ilişkisiyle birlikte gelişirken, Macunköy bu gelişimi geriden takip etmiştir. Batıkent'te metro ulaşımıyla birlikte gelişen ve dönüşen bir kentsel oluşum yaşanmıştır. Metro durağı, toplanma ve dağılma noktaları olduğu için ticaret birimleri durak çevresinde artarak yer almaktadır. Bu çevrede Batıkent durağı kullanıcısının her türlü ihtiyacını karşılayabildiği bir yapılaşma söz konusudur. Macunköy ise metro ulaşım şeklinin potansiyelini en az kullanan yerleşim yeri olmuştur. Bu çevrede henüz hiçbir yapılaşmanın olmaması ve ticaretin gelişmemiş olması dikkat çekicidir. Macunköy durağı kullanıcısının çoğunluğu

sanayi sitesinde çalışan işçilerden oluşmaktadır ve bu durak onların başka servislerle işyerlerine ulaşabilmeleri için ara bir durak olmaktadır. Demetevler'deki gelişim ise bu iki duraktan farklı bir süreç takip etmiştir. Metro ulaşım şeklinin kullanımından önce oluşumunu tamamlamış bir konut alanı olmasına rağmen, metronun kullanılmasıyla birlikte bir alt merkez özelliği kazanarak ticaret birimine dönüşen mekanlara sahip bir yerleşim alanıdır.

Sonuç olarak Kızılay-Batıkent Metro Hattının, kentsel dönüşüm sürecine etkisi kentin farklı noktalarında, farklı şekillerde ortaya çıkmıştır. Önümüzdeki yıllarda da bu dönüşüm artarak yaşanacaktır.

Metro durakları günümüz kentindeki kent içi duraklar olup, kentsel peyzajda ön plana çıkmaktadırlar. Ayrıca 21. yüzyılda zamanın etkin kullanımı kentlinin gündelik hayatını oluşturmada önemli olmaya başlamış ve hızın vurgulanmasıyla gündelik yaşamın temposu da değişmiştir. Metro toplu taşım sisteminin kullanımı bu tempoyu arttıracak biçimde yoğunlaşacak ve kent içi ulaşımında yeri belirginleşecektir.

Metro ulaşım şekli çok yüksek yapım maliyetine karşın, yolculuk talebinin fazla olduğu ve kentsel yoğunluğun diğer ulaşım sistemleriyle karşılanamadığı durumlarda metronun kullanımı bir zorunluluk olmaktadır. Bu uygunsuz koşullarda bile metro, çevreyi bozmadan yüksek bir kapasite ve hızlı bir taşıma sağlamaktadır.

Çağdaş ulaşım politikalarında, amaç olabildiğince çok kişiyi otomobillerine binmeden toplu taşıma çekmektir. Metro duraklarının hemen yanına yapılacak park yerleri ile taşıtların buralarda bırakılarak yolculukların metro ile devam etmesi özendirilmelidir. Kent merkezi yaya öncelikli hale getirilerek toplu taşım kullanımı arttırılmalıdır. Fakat ülkemizde, dünyadaki yaygın

kullanıma teknolojik araştırmalara karşın, bu çağdaş politika ve önlemler gündem dışı kalmaya devam etmektedir.

KAYNAKLAR

Acar, İ. H., “Kent İçi Trafik Sorunlarının Hafifletilmesinde Güncel Yöntemler ve Talep Yönetimi”, ***4. Toplu Taşım Kongresi***, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, Ankara, 16-33 (1994).

Alkışer Y., “Karanlıkla Aydınlığın Buluşması:Metro”, ***Yapı Dergisi***, 227, 61-70 (2000).

Altaban Ö., "Cumhuriyet'in Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Editör Sey Y., ***Türk Tarih Vakfı Yayınları*** , İstanbul, 59-62 (1998).

Altınöz, C., “Ankara Kent İçi Ulaşımında Otobüs İşletmeciliği ve Raylı Sistem Projeleri”, ***4. Toplu Taşım Kongresi***, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, Ankara, 44-59 (1994).

Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, “Ankara Ulaşım Ana Planı: Araştırma Raporu”, ***Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü Yayını,*** Ankara, 36-39,44-70 (1995).

Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, “EGO Yolcu Taşımacılığı”, ***Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü Yayını,*** Yayın No: UPRSD-31, Ankara, 9-21 (1999).

Baker U., “Gündelik Hayat”, ***Mimarlık Dergisi***, 272: 35-43 (1996).

Bal F., “Metro İstasyonlarında İç Mekanın Biçimlenmesi ve Tasarımını Etkileyen Faktörler”, Yüksek Lisans Tezi, ***Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü***, Ankara, 8-28 (1995).

Bardet G., “Mission de L’Urbanisme”, ***Editions Ouvrieres***, Paris, 112 (1949).

Batuman B., “Mekan, Kimlik ve Sosyal Çatışma: Cumhuriyet’in Kamusal Mekanı Kızılay Meydanı”, Ankara’nın Kamusal Yüzleri, Sargın G.A. (Derleyen), ***İletişim Yayınevi***, İstanbul, 41-53 (2002).

Belek C., “New York Metrosu, Yer Altı Aslında Rengarenk”, ***XXI Dergisi***, 12: 52 (2003).

Belek M., “Londra Metrosu Bir Yaşam Biçimi”, ***XXI Dergisi***, 12: 56-57 (2003).

Blumenfeld H., “Kentsel Ulaşım Sorununun Gerçekleri ve Yalanları”, ***Cogito Dergisi***, Yaz’96: 163-168 (1996).

Certeau M., “The Practice Of Everyday”, ***University of California Press***, London, 91-131 (1984).

Chaney D., “Yaşam Tarzları”, ***Dost Kitabevi Yayınları***, .Ankara, 28,61,62,112,113 (1999).

Danışman Ö., “İstanbul Metrosu’nun Arazi Kullanımına Etkilerinin İrdelenmesi:Levent Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, ***Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 2 (2002).

Demir E., arşivinden (2006).

Demir E., arşivinden (2007).

Edwards B., “The Modern Station”, New Approaches To Railway Architecture, ***Aiden Press Oxford***, London, 21-49, 87-92 (1997).

Eke F. ve Özdemir S. N., “Kentsel Dönüşüm Sempozyumu”, ***Yıldız Teknik Üniversitesi Basın Yayın Merkezi***, İstanbul, 9-18, 20-29, 259-269 (2003).

Ekler C., “Ulaşımda Politika ve Pratik”, ***Gölge Ofset***, Ankara,16-26 (2002).

Erkan R., “Kentleşme ve Sosyal Değişme”, ***Bilimadamı Yayınları***, İstanbul, 15-27 (2002).

Erkman M., “Ankara Metrosu Sancılı Bir Doğum”, ***XXI Dergisi***, 12: 64-65 (2003).

Esen O., “Duraktan Durağa Ehliyetsiz”, ***XXI Dergisi***, 14: 85-87 (2004).

Evren G., “Kentsel Ulaşımda Raylı Sistemler”, ***1.Toplu Taşım Kongresi***, Ankara Büyükşehir Belediyesi, Ankara, 280-282 (1978).

Fearherstone M., ”Postmodernizm ve Tüketim Kültürü”, ***Ayrıntı Yayınları***, İstanbul, 129-131,165-179 (2005).

Görmez K., “Bir Metropol Kent Ankara”, ***Odak Yayın Evi***, Ankara, 12-14 (2004).

Gümüşoğlu Ç., “Kentiçi Raylı Taşın Sistemlerinin Entegrasyonu”, ***İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi***, İ.M.O. İstanbul Şubesi, 49-64 (1992).

Günay B., “Ankara Çekirdek Alanın Oluşumu ve 1990 Nazım Planı Hakkında Bir Değerlendirme”, Cumhuriyet’in ‘Ankara’sı, Derleyen Şenyapılı T., ***ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayıncılık ve İletişim A.Ş.***, Ankara, 97-101 (2005).

Güvenç K., “Gündelik Hayat”, ***Mimarlık Dergisi***, 272: 35-43 (1996).

Harvey D., “Sosyal Adalet ve Şehir”, ***Metis Yayıncılık Ltd.***, İstanbul, 61-75 (2003).

Hürriyet Gazetesi, 26 Mayıs, “Seri İlanlar, Satılık Emlak”, 13445:8 (1985).

Hürriyet Gazetesi, 26 Mayıs, “Seri İlanlar, Satılık Emlak”, 15271:12 (1990).

Hürriyet Gazetesi, 26 Mayıs, “Seri İlanlar, Satılık Emlak”, 17097:11 (1995).

Hürriyet Gazetesi, 26 Mayıs, “Seri İlanlar, Satılık Emlak”, 18923:13 (2000).

Hürriyet Gazetesi, 26 Mayıs, “Seri İlanlar, Satılık Emlak”, 20749:10 (2005).

İnternet: Ankara Büyükşehir Belediyesi internet sitesi “Tarihsel Gelişim, Planlama Süreci”
http://www.ankara.bel.tr/lib/rapor/2-tarihce.pdf (2006).

İnternet: Ankara Büyükşehir Belediyesi internet sitesi “Merkez Batı planı”
http://www.ankara.bel.tr/lib/2023/PLAN/HD/MERKEZ_BATI.JPG (2006).

İnternet: Dünya üzerinden fotoğrafların internet sitesi “Ankara”
http://earth.google.com (2006).

İnternet: EGO Genel Müdürlüğü internet sitesi “Metro Güzergahı”
http://www.ego.gov.tr/uprs/metro_guz.htm (2006).

İnternet: EGO Genel Müdürlüğü internet sitesi “Metro Güzergahı Haritası”
http://www.ego.gov.tr/diger/metro_guz_map.htm (2006).

İnternet: EGO Genel Müdürlüğü internet sitesi “Geçmişi ve Bugünü”
http://www.ego.gov.tr/uprs/metro.htm (2006).

İnternet: EGO Genel Müdürlüğü internet sitesi “EGO Foto Galerisi”
http://www.ego.gov.tr/galeri/metro_insaat.htm (2006).

İnternet: EGO Genel Müdürlüğü internet sitesi “EGO Foto Galerisi”
http://www.ego.gov.tr/galeri/metro_insaat.htm (2006).

İnternet: Fotoğraf ve forum sitesi “Demetevler”
http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=25357 (2006).

İnternet: Fotoğraf ve forum sitesi “İstiklal Caddesi”
http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=35365 (2006).

İnternet: Fotoğraf ve forum sitesi “Kızılay-Batıkent Metrosu Bilgileri ve Güncel Fotoğrafları [ULAŞIM]”
http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=30699 (2006).

İnternet: Raylı sistem teknolojileri tanıtım sitesi “Ankara Metro Light Rail Development, Turkey”
http://www.railway-technology.com/projects/turkey/ (2006).

İnternet: Kanyon Alışveriş Merkezi tanıtım sitesi “Genel Bilgi Fotoğrafları”
http://www.kanyon.com.tr/ (2007).

İnternet: Metrocity Alışveriş Merkezi tanıtım sitesi “Genel Bilgi Fotoğrafları”
http://www.metrocity.com.tr/ (2007).

İnternet: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası resmi sitesi “Döviz Kurları”
http://www.tcmb.gov.tr/ (2007).

İzgi U., “Mimarlıkta Süreç Kavramlar ve İlişkiler”, ***Yem Yayınevi***, İstanbul, 47-51 (1999).

Jach A., “Şehrin Katmanları” , ***Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları***, İstanbul, 12-24 (2001).

Kahraman C., “Metronun Bize Yaşattıkları”, ***XXI Dergisi***,12, 63 (2003).

Kaygusuz A., “Taksim-4.Levent Metro Hattı Kullanım Analizi ve Değerlendirilmesi”, Yüksek Lisans Tezi, ***İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 24-35 (2002).

Keskinok Ç., “Ankara Kentinin Planlı Gelişimi Açısından Batıkent Projesinin Önemi/ Planlama ve Tasarım Sürecine İlişkin Eleştirel Değerlendirme”, Cumhuriyet’in ‘Ankara’sı, Derleyen Şenyapılı T., ***ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayıncılık ve İletişim A.Ş***:,Ankara, 121-152 (2005).

Kılıçaslan T., “Kent Sokakları Ulaşım ve İletişim Mekanları-Ulaşım Mekanının Tanımlanması”,***Yapı Dergisi***, 175: 83 (1999).

Kırman İ., “Metro/Ankaray,Metro-Hafif Raylı Toplu Taşım Sistemi”, Ankara Söyleşileri, ***Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayınları***, Ankara, 41-49 (1993).

Kırsakal F., “City Image and Metro,Case Study:Batıkent Metro”, Yüksek Lisans Tezi, ***Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, Ankara, 6-17 (2002).

Kitapçı, V. S., “Türkiye’de Toplu Taşım Sorunlar, Değerlendirmeler, Öneriler”, ***4. Toplu Taşım Kongresi***, Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü, Ankara, 23-43 (1994).

Korat G., “Melih Gökçek döneminin, bir toplu konuta indirgenen Ankara'sı”, Sanki Viran Ankara, Derleyen Cantek F., ***İletişim Yayınları***, İstanbul, 237-249 (2006).

Kostof S., “The City Shaped”, ***Thames And Hudson Ltd***, London, 23,74 (1991).

Lawrence D., “Underground Archıtecture”, ***Capital Transport Publishing***, England, 12-21 (1994).

Lefebvre H., “Modern Dünyada Gündelik Hayat”, Gürbüz I., ***Metis Yayınları***, İstanbul, 23,29 (1998).

LeGates R.T., Stout F., “The City Reader”, ***London and New York***, Routledge,13,17,21 (2002).

Lukacs G., “Estetik”, Cemal A.,***Payel Yayınevi***, İstanbul, 46-47 (1970).

Lynch K., “The Image of The City”, ***MIT Pres***, Cambridge, 9, 90-92 (1960).

Mumford L., “The City in History”, ***Penguin Books Press***, London, 456,546-548 (1961).

Oktay D., “Kentsel Ortak Mekanların Niteliği ve Kent Yaşamındaki Rolü”, ***Yapı Dergisi***, 207: 53-57 (1999).

Osmay S., “1923’ten Bugünkü Kent Merkezlerinin. Dönüşümü”, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Editör Sey Y., ***Türk Tarih Vakfı Yayınları*** , İstanbul, 139-142 (1998).

Paker N., “Mimari Tasarımda Biçim Grameri: Metro İstasyon Tasarımı” Yüksek Lisans Tezi, ***İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 111-116 (1992).

Pike B., “The Image of the City in Modern Literature”, ***Princeton Univ Press***, London, 21, 54 (1981).

Porter R., “London A Social History”, ***Harward University Press***, Cambridge, 306-325 (2001).

Sayın E., “New Settlement Projects With Special Emphasis On Turkey”, ***Kent-koop Yayınları***, Ankara, 47-65 (1984).

Sennett R., "Ten ve Taş – Batı Uygarlığında Beden ve Şehir", Birkan T. ,***Metis yayınları***, İstanbul, 298-301 (2001).

Sevdin A., "Mimari Tasarımda Bina Total Performansı Kavramı: Metro İstasyonlarında Değerlendirme" Yüksek Lisans Tezi, ***İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, İstanbul, 5 (1992).

Simmel G., "Modern Kültürde Çatışma", Çevirenler Bora T., Kalaycı N., Gen E., ***İletişim Yayıncılık A.Ş.***, İstanbul,12-33,86 (2003).

Sönmez M., "Durak Kendini Yenileyecek Doğumların Sancısını Çekiyor", ***XXI Dergisi***, 14: 89 (2004).

Soja E., "20. Yüzyıl Kenti", Derleme ve Çeviri Duru B., Aklan A., ***İmge Kitapevi Yayınları***, İstanbul, 278-301 (2002).

Soja E., "Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions", ***Blackwell Pres***, Oxford UK, 95-109 (2000).

Şahin S., "Kent Meydanları ve Duraklar", ***XXI Dergisi***, 14: 84 (2004).

Smith G. ve arkadaşları, "Responsive Environments", ***The Architectural Press Ltd.***, Great Britain, 14,27,30,43 (1987).

Tekeli İ., Okyay T., "Dolmuşun Öyküsü", ***Çevre Ve Mimarlık Derneği Yayınları***, Ankara, 23-48 (1981).

Tekeli İ., "Ankara 1985'ten 2015'e", **Ankara Büyükşehir Belediyesi Ego Genel Müdürlüğü**, Ankara,17-28 (1986).

Tekeli İ., "Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde kentsel Gelişme ve Kent Planlaması", 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Editör Sey Y., ***Türk Tarih Vakfı Yayınları*** , İstanbul, 7-8 (1998).

Tekeli İ., "Tarih Yazımında Yeni Yaklaşımlar Küreselleşme Ve Yerelleşme", Üçüncü Uluslararası Tarih Kongresi İstanbul, ***Tarih Vakfı Yayını***, Ankara, 42-45, 55-57 (2000).

Tekeli İ., "Modernite Aşılırken Kent Planlaması", ***İmge Kitapevi Yayınları***, İstanbul, 34-68 (2001).

Togay N., "Kent Mekanının Belirleyicisi Durak", ***XXI Dergisi***, 14: 80-82 (2004).

Uluğ M., "Gündelik Hayat", ***Mimarlık Dergisi***, 272: 35-43 (1996).

Uluğ M., "Metro Bir Tren Değildir", ***XXI Dergisi***, 12: 49 (2003).

Virilio P., “Hız ve Politika”, ***Metis Yayınları***, İstanbul, 9–17 (1998).

Vitta M., ***l’ARCA 71***, Mayıs Sayısı, 28-42 (1993).

Yalçınçelik P., “Kent Yaşamında Durak(lama)”, ***XXI Dergisi***, 14: 92-93 (2004).

Yazıcıoğlu Z., Şahin S., “İçinden Tren Geçen Semt İstanbul”, ***XXI Dergisi***, 15: 48-53 (2004).

Yıldırım S., “Programlanmış Gündelik Hayat İçinde Durak”, ***XXI Dergisi***,14: 90-91 (2004).

EKLER

EK-1 Batıkent-Macunköy-Demetevler metro durak çevrelerinde kullanıcıya yöneltilen anket soruları

ANKET NO: TARİH:

İSTASYON SAAT:

1.Cinsiyet

Bay Bayan

2.Yaş

15-25 26-35 36-45 46-55 55 ve üstü

3.Eğitim Durumu

İlk Orta Lise Üniversite Y.Lisans

4.Oturduğunuz semt _____

5.Çalıştığınız semt _____

6.Metroyu hangi amaçla kullanıyorsunuz ?

İş Okul Alışveriş Gezinti Diğer

7.Metroyu hangi sıklıkla kullanıyorsunuz?

hergün haftada bir iki haftada bir ayda bir ihtiyacım olduğu zaman

8.Metro inşa edilmeden önce bu semtte oturuyor muydunuz?Kaç yıldır?

evet hayır yıl

9.Metronun bu semtti canlandırdığını düşünüyor musunuz?

evet hayır

10.Hangi alanlarda canlandırdığını düşünüyorsunuz?

İş Kamu Alışveriş Gezinti Konut

11.Metrodan indikten sonra uğradığınız yerler varsa nereler?

12.Sizce en sık kullandığınız metro durağının kentsel çevreye olumlu ya da olumsuz etkileri nelerdir?

_____

EK-2 Batıkent-Macunköy-Demetevler metro durak çevrelerinde işyeri sahiplerine veya çalışanlara yöneltilen anket soruları

ANKET NO: TARİH:

İSTASYON SAAT:

1.Cinsiyet

Bay ☐ Bayan ☐

2.Yaş

15-25 ☐ 26-35 ☐ 36-45 ☐ 46-55 ☐ 55 ve ☐

3.Eğitim Durumu

İlk ☐ Orta ☐ Lise ☐ Üniversite ☐ Y.Lisans ☐

4.Oturduğunuz semt _____

5.Mesleğiniz -İşiniz _____

6.Metro inşa edilmeden önce bu semtte çalışıyor muydunuz?Kaç yıldır?

evet ☐ hayır ☐ ☐ yıl

7.Metronun bu semtti canlandırdığını düşünüyor musunuz?

evet ☐ hayır ☐

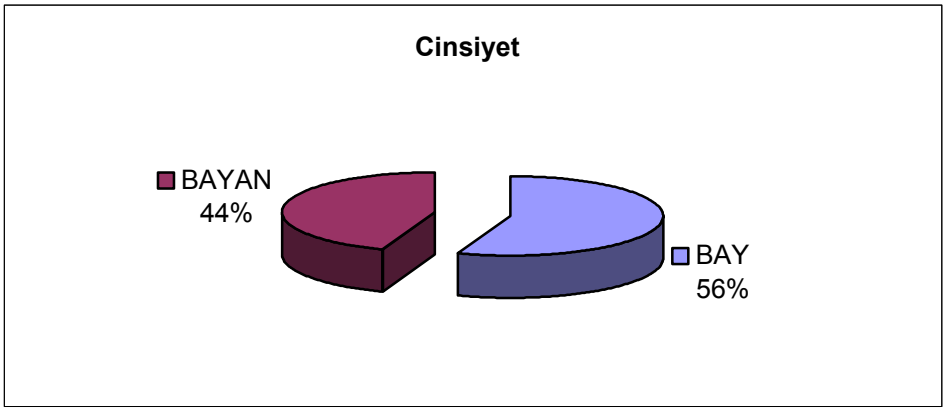
8.Hangi alanlarda canlandırdığını düşünüyorsunuz?

İş ☐ Kamu ☐ Alışveriş ☐ Gezinti ☐ Konut ☐

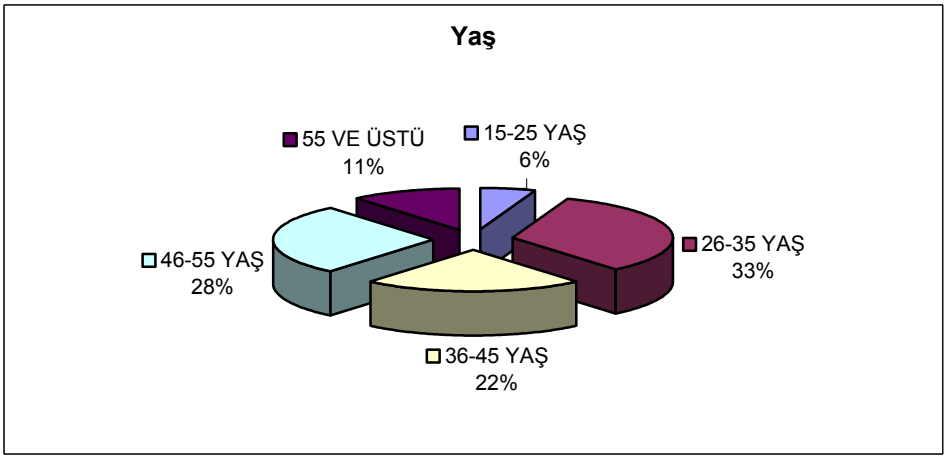
9.Sizce metro durağının kentsel çevreye olumlu ya da olumsuz etkileri nelerdir?

_____

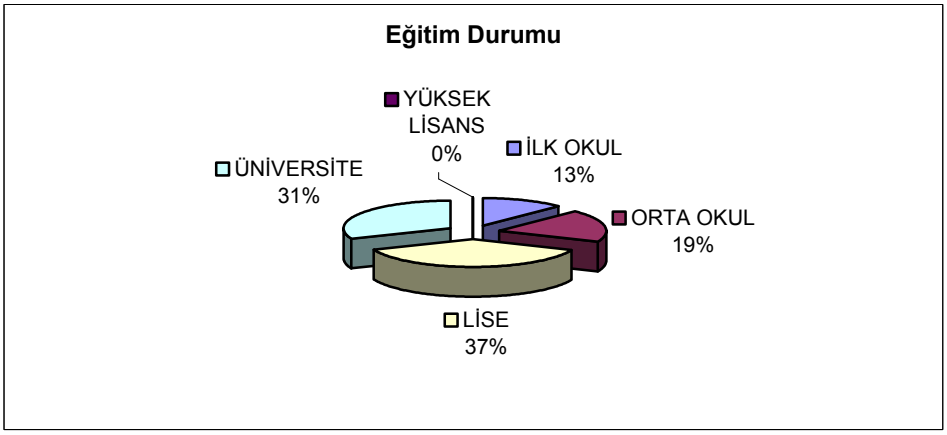
EK-3 Batıkent'te metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 3.1. Cinsiyet

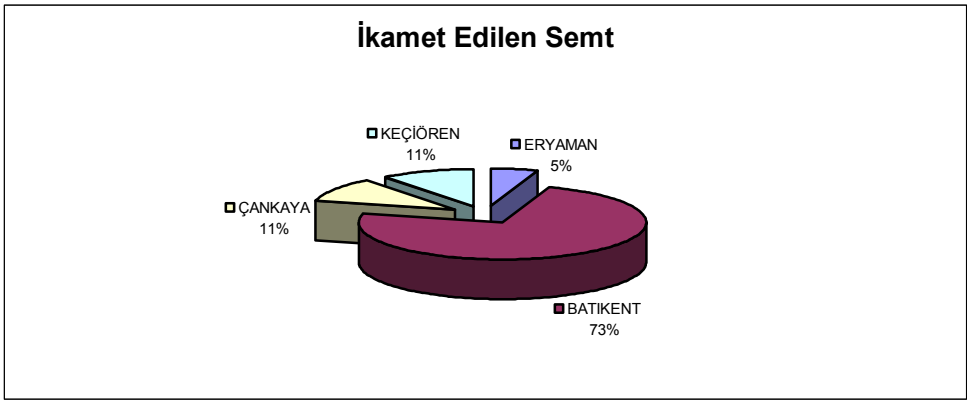


Şekil 3.2. Yaş

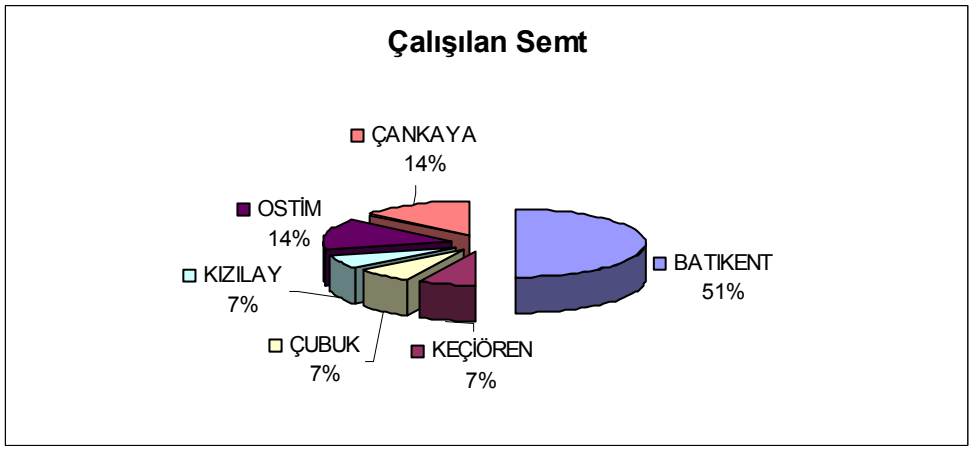


Şekil 3.3. Eğitim durumu

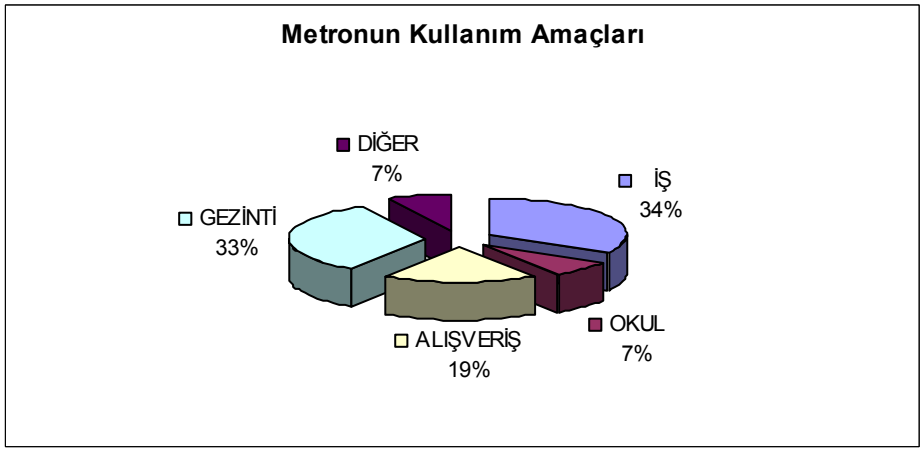
EK-3 (Devam) Batıkent'te metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 3.4. İkamet edilen semt

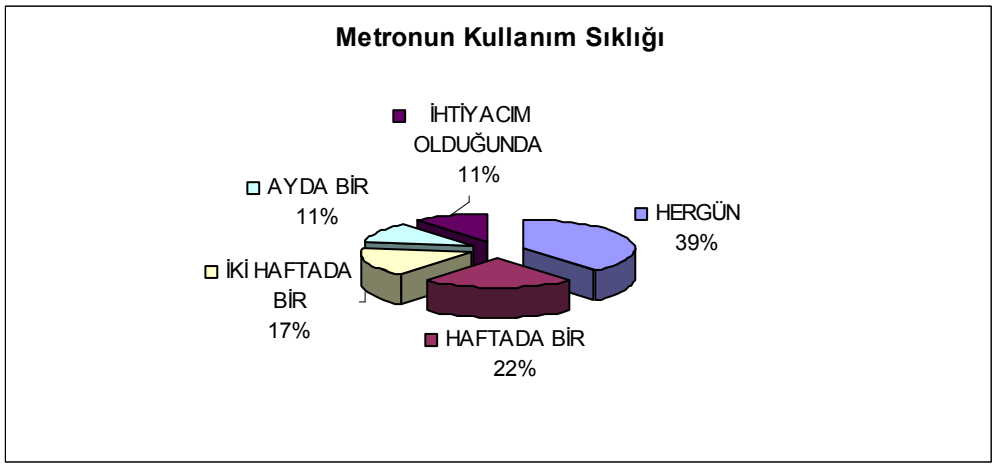


Şekil 3.5. Çalışılan semt

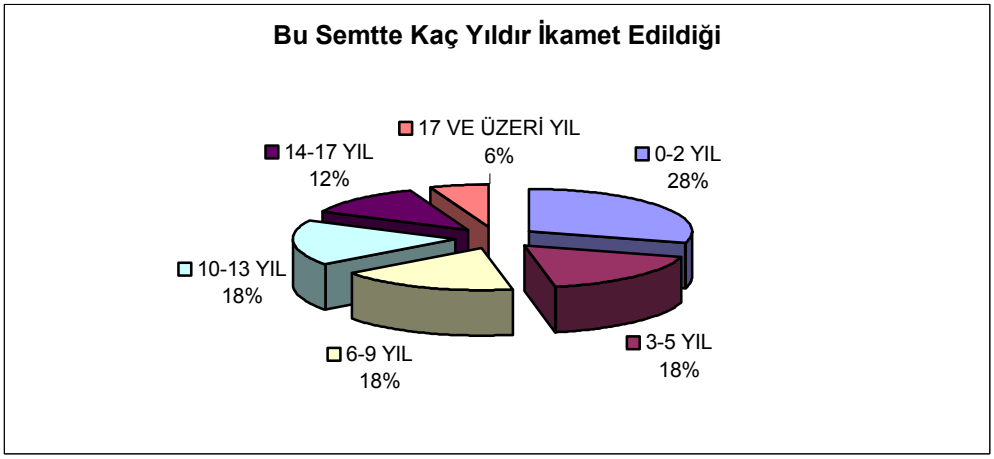


Şekil 3.6. Metronun kullanım amaçları

EK-3 (Devam) Batıkent'te metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları

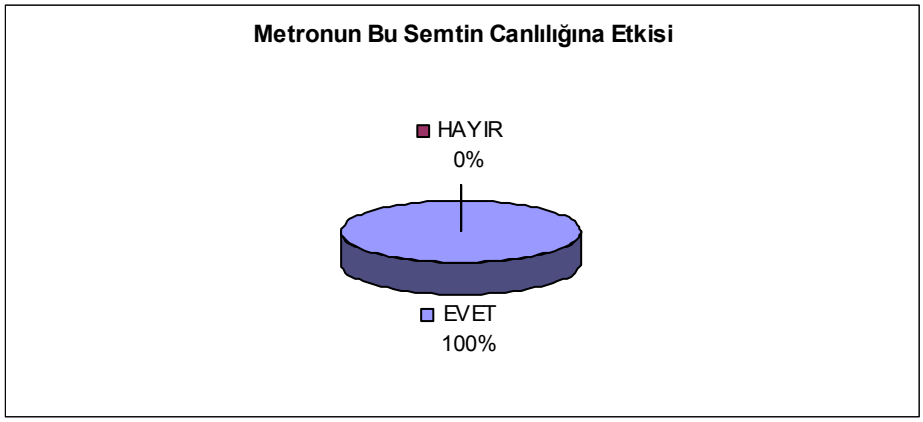


Şekil 3.7. Metronun kullanım sıklığı

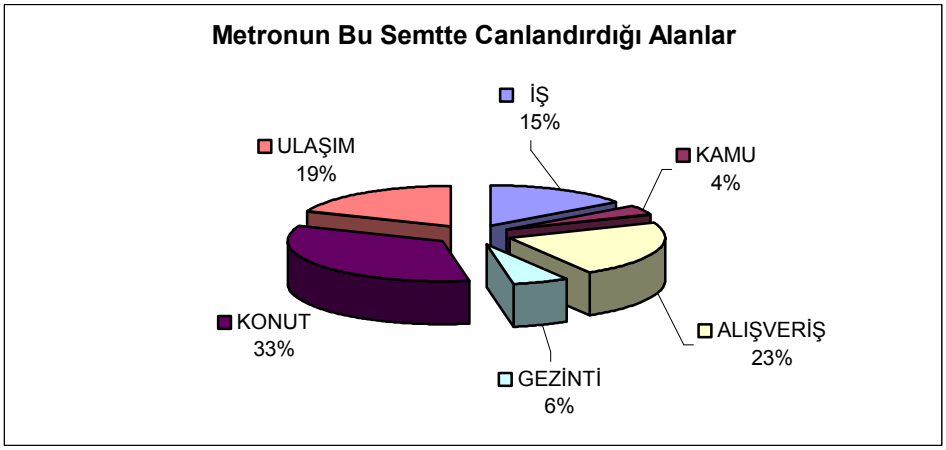


Şekil 3.8. Bu semtte kaç yıldır ikamet edildiği

EK-3 (Devam) Batıkent'te metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları

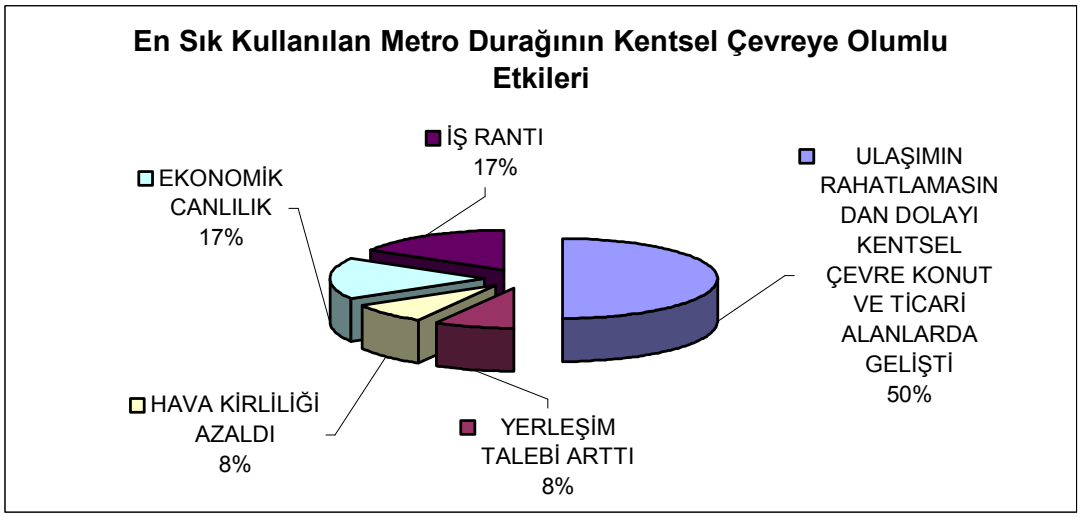


Şekil 3.9. Metronun bu semtin canlılığına etkisi

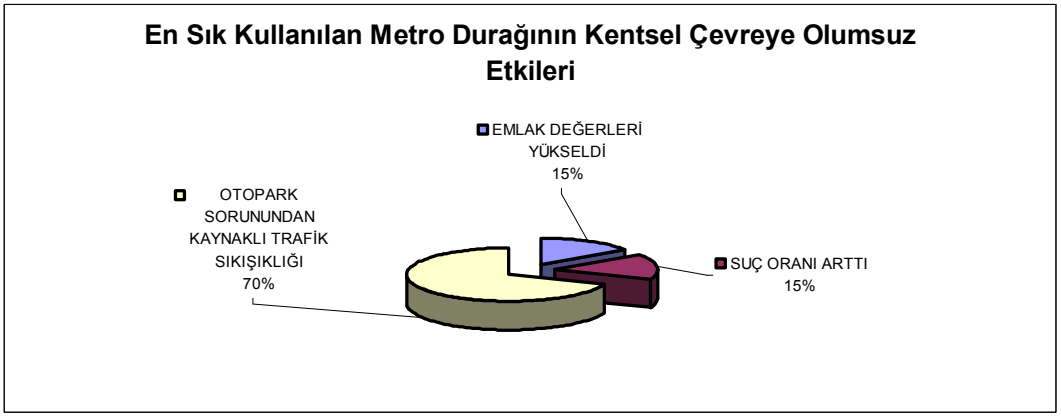


Şekil 3.10. Metronun bu semtte canlandırdığı alanlar

EK-3 (Devam) Batıkent'te metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları

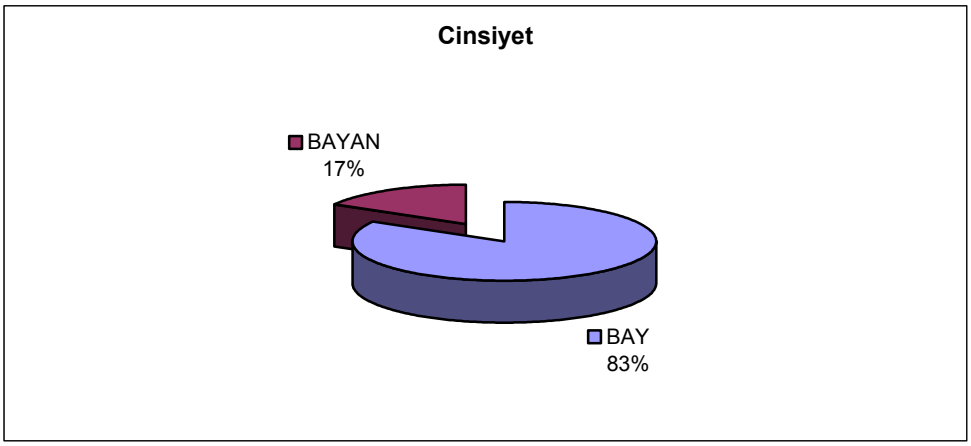


Şekil 3.11. En sık kullanılan metro durağının kentsel çevreye olumlu etkileri

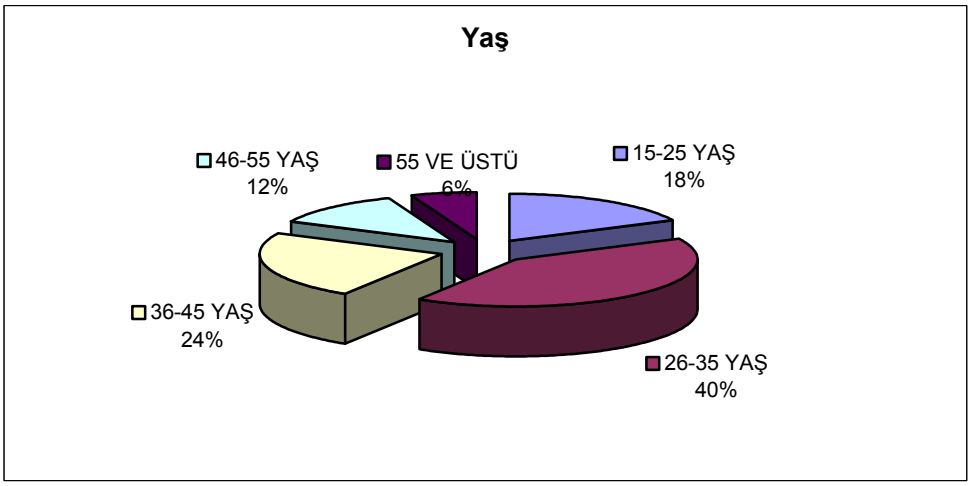


Şekil 3.12. En sık kullanılan metro durağının kentsel çevreye olumsuz etkileri

EK-4 Batıkent'te işyeri sahipleri ve çalışanlarıyla yapılan anket sonuçları

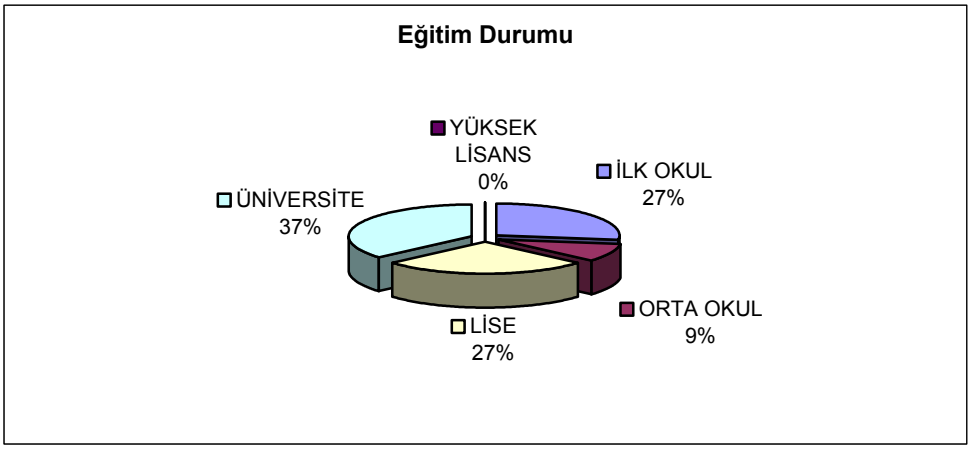


Şekil 4.1. Cinsiyet

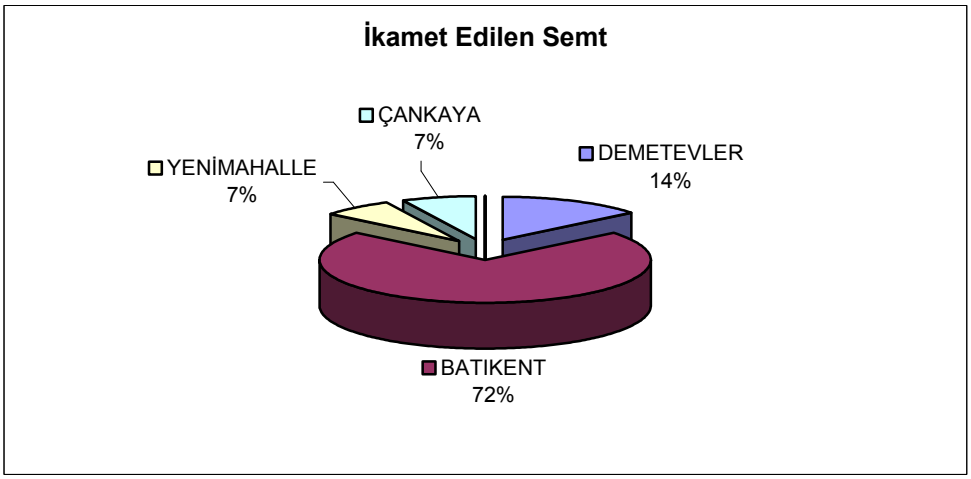


Şekil 4.2. Yaş

EK-4 (Devam) Batıkent'te işyeri sahipleri ve çalışanlarıyla yapılan anket sonuçları

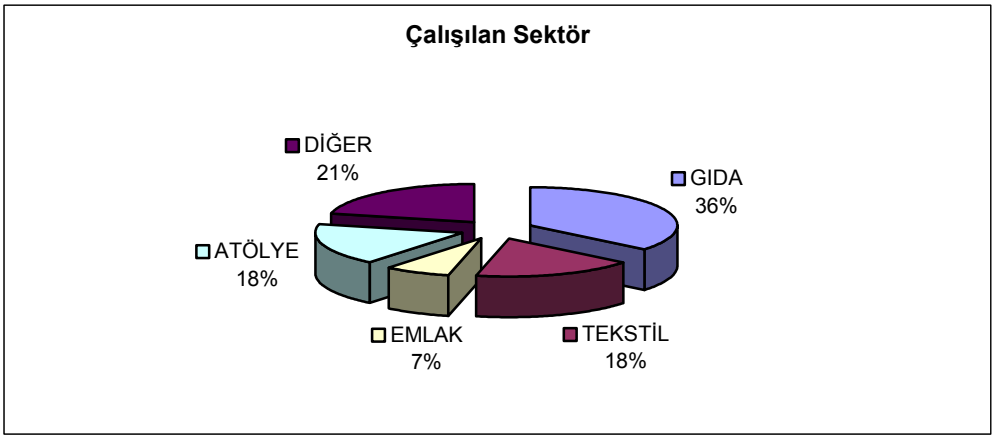


Şekil 4.3. Eğitim Durumu

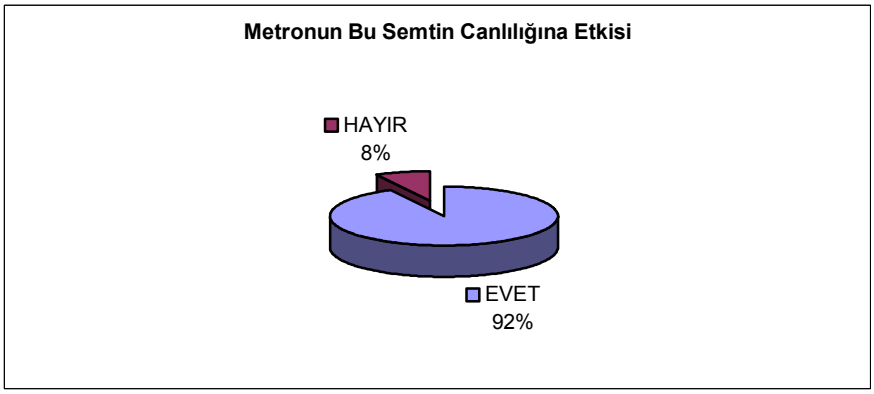


Şekil 4.4. İkamet edilen semt

EK-4 (Devam) Batıkent'te işyeri sahipleri ve çalışanlarıyla yapılan anket sonuçları

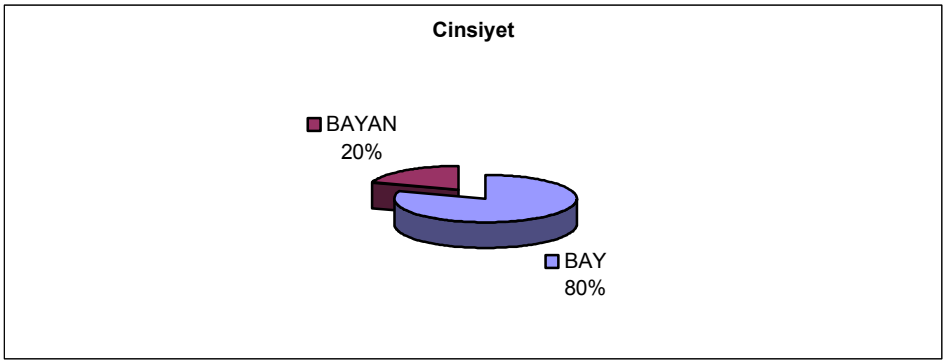


Şekil 4.5. Çalışılan sektör

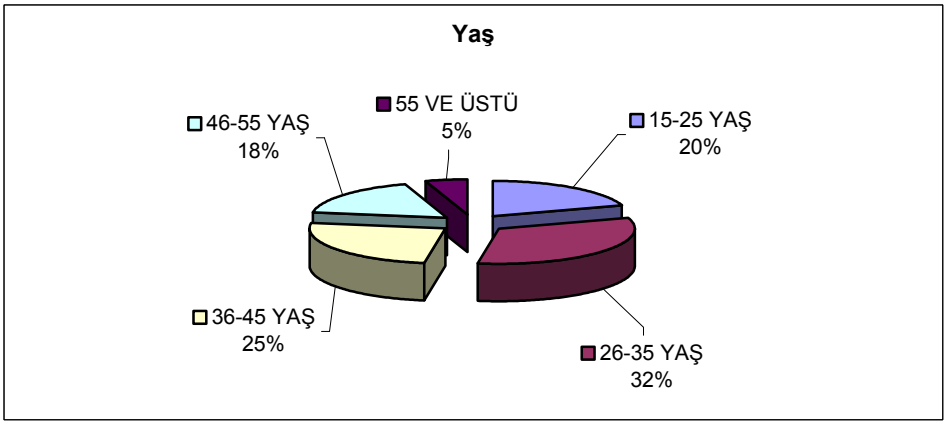


Şekil 4.6. Metronun bu semtin canlılığına etkisi

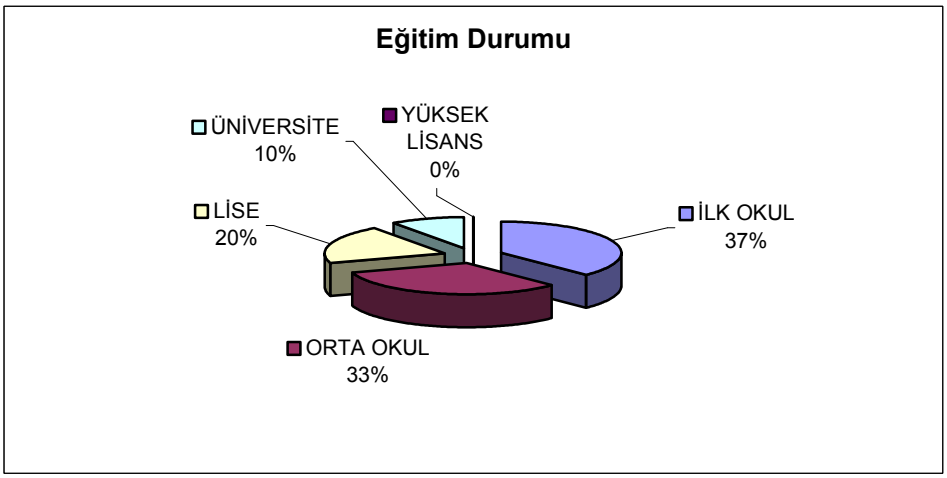
EK-5 Macunköy'de metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 5.1. Cinsiyet

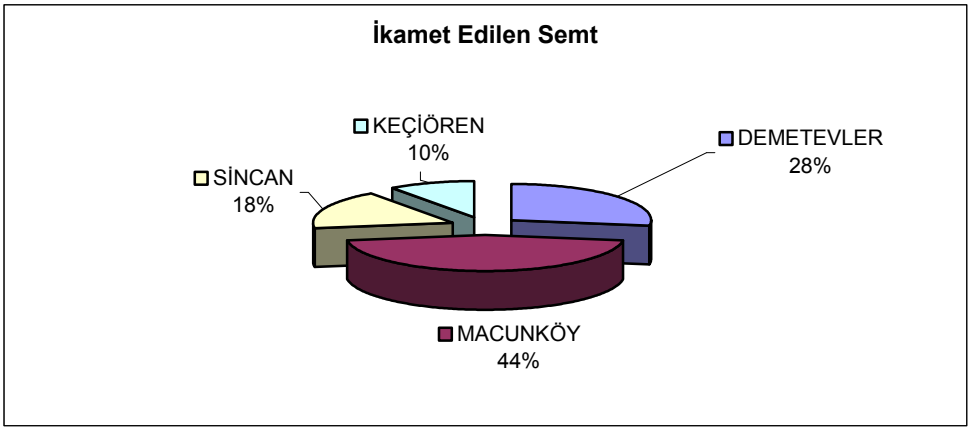


Şekil 5.2. Yaş

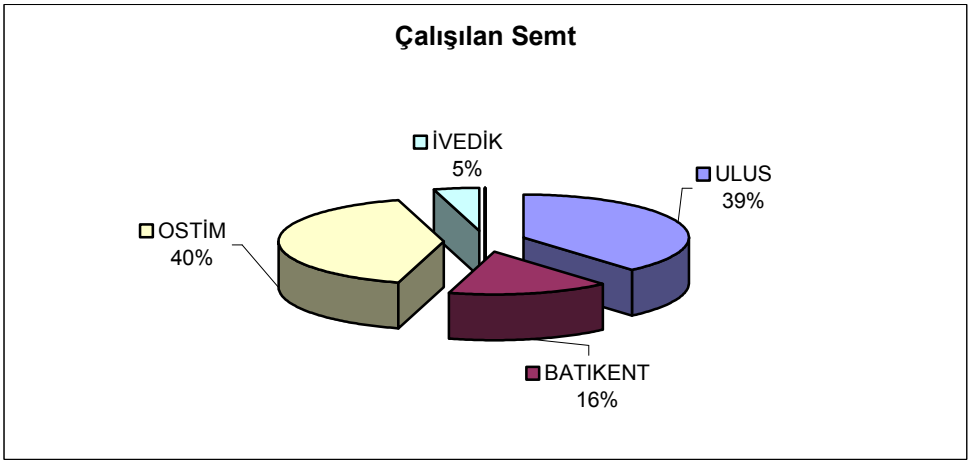


Şekil 5.3. Eğitim durumu

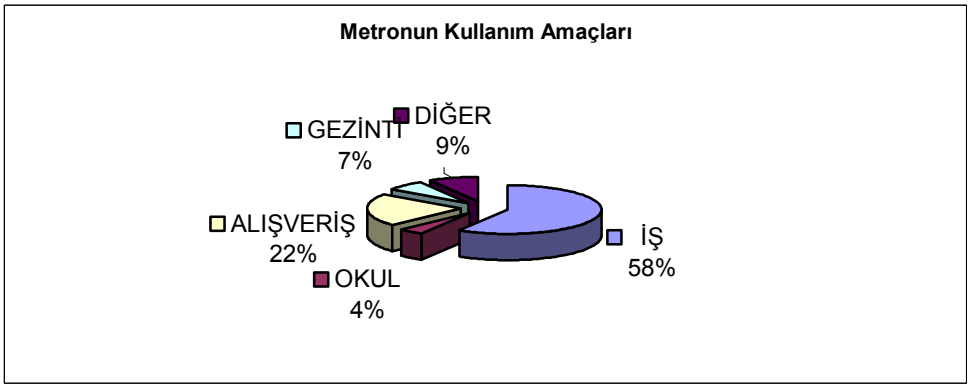
EK-5 (Devam) Macunköy'de metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 5.4. İkamet edilen semt

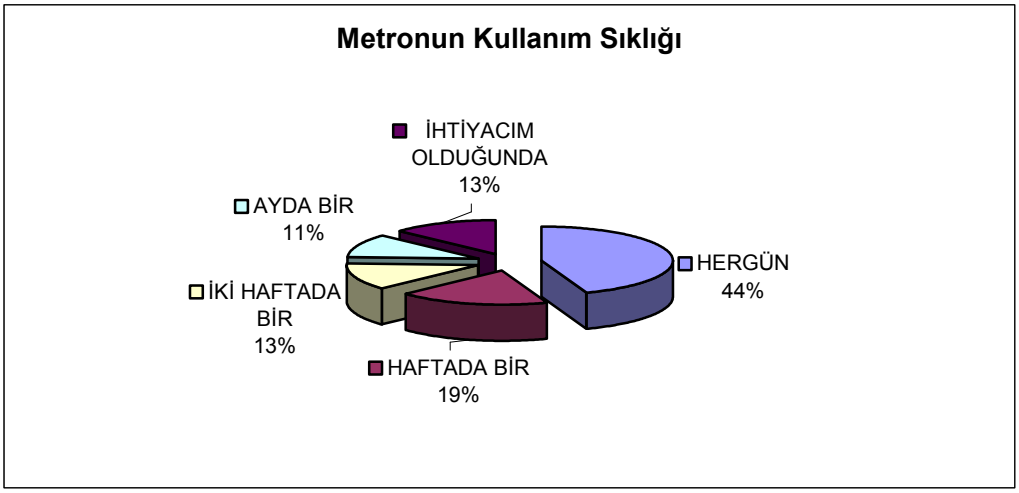


Şekil 5.5. Çalışılan semt

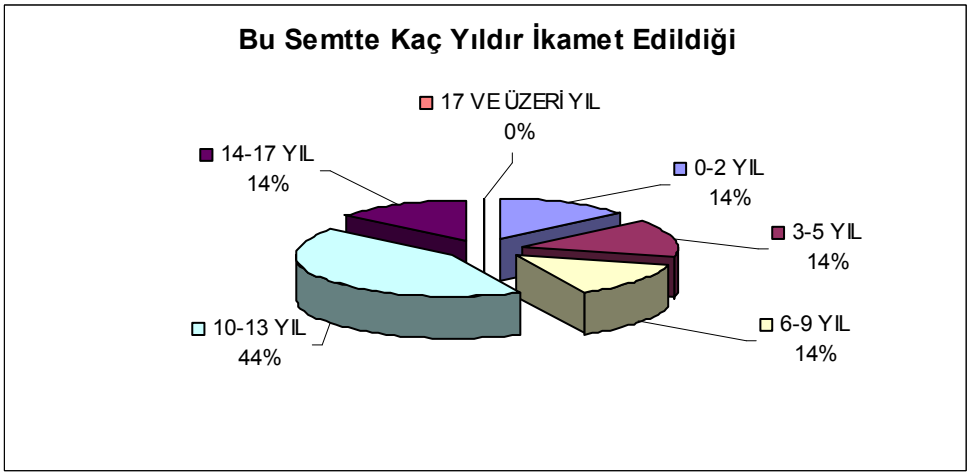


Şekil 5.6. Metronun kullanım amaçları

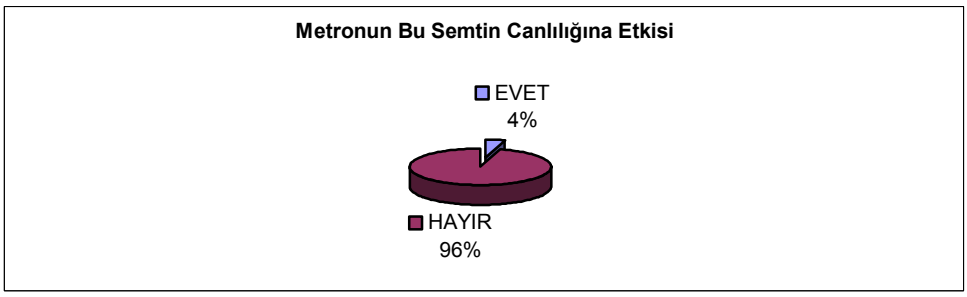
EK-5 (Devam) Macunköy'de metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 5.7. Metronun kullanım sıklığı

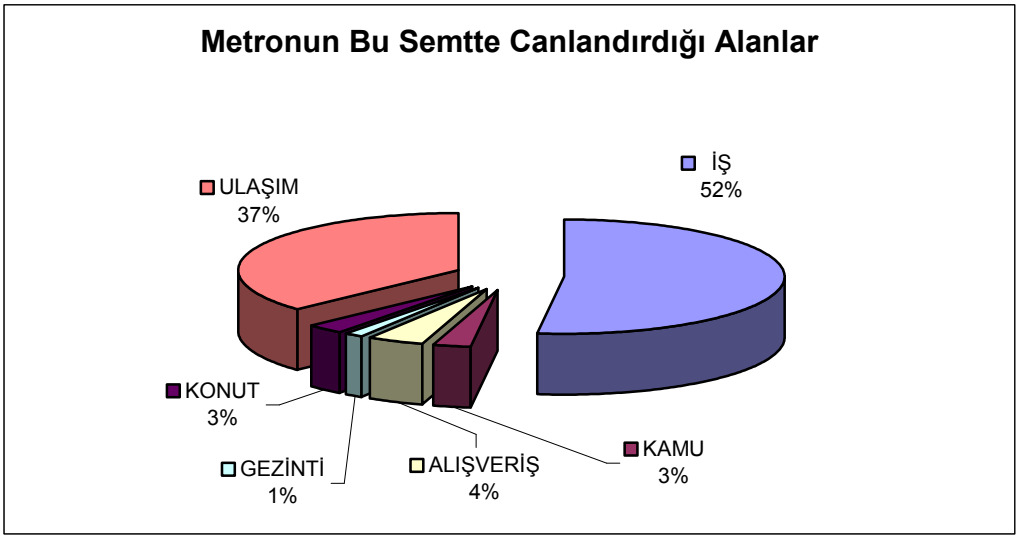


Şekil 5.8. Bu semtte kaç yıldır ikamet edildiği



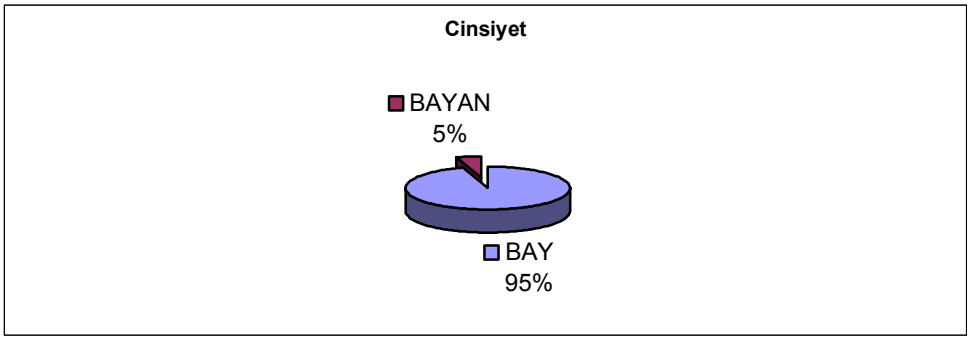
Şekil 5.9. Metronun bu semtin canlılığına etkisi

EK-5 (Devam) Macunköy'de metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları

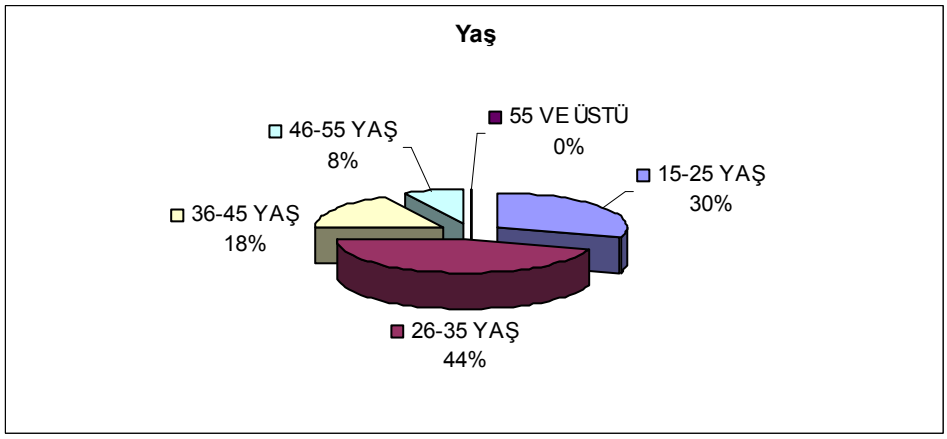


Şekil 5.10. Metronun bu semtte canlandırdığı alanlar

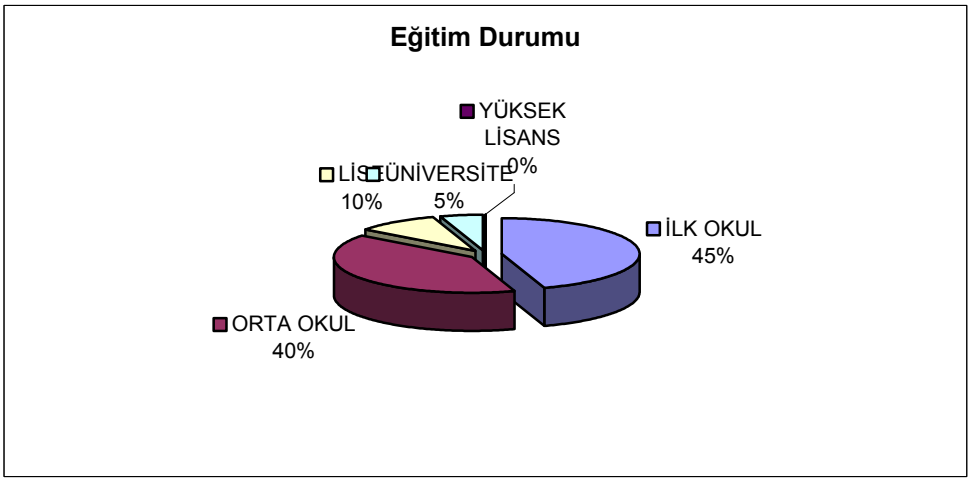
EK-6 Macunköy işyeri sahipleri ve çalışanlarıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 6.1. Cinsiyet

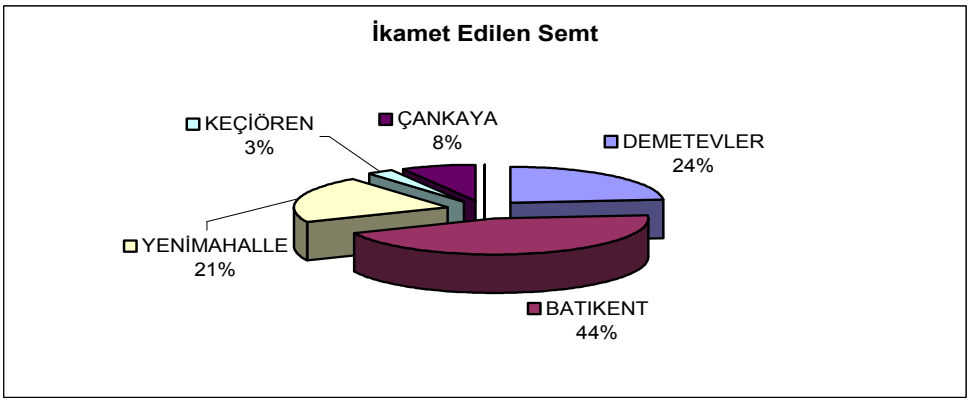


Şekil 6.2. Yaş

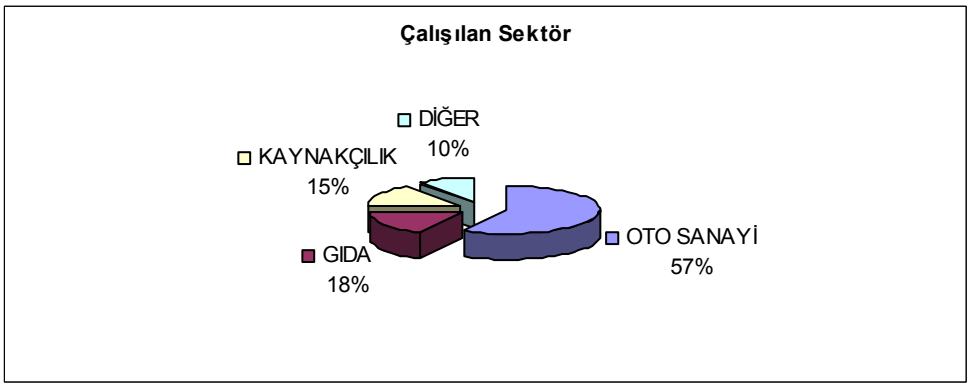


Şekil 6.3. Eğitim durumu

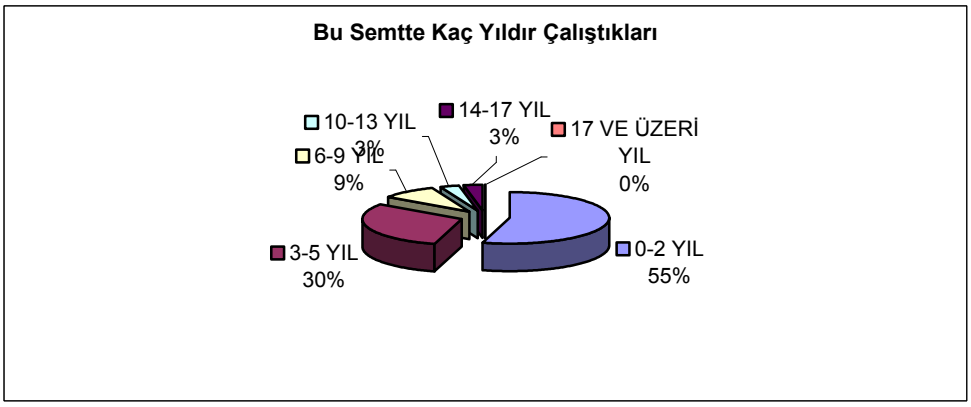
EK-6 (Devam) Macunköy işyeri sahipleri ve çalışanlarıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 6.4. İkamet edilen semt

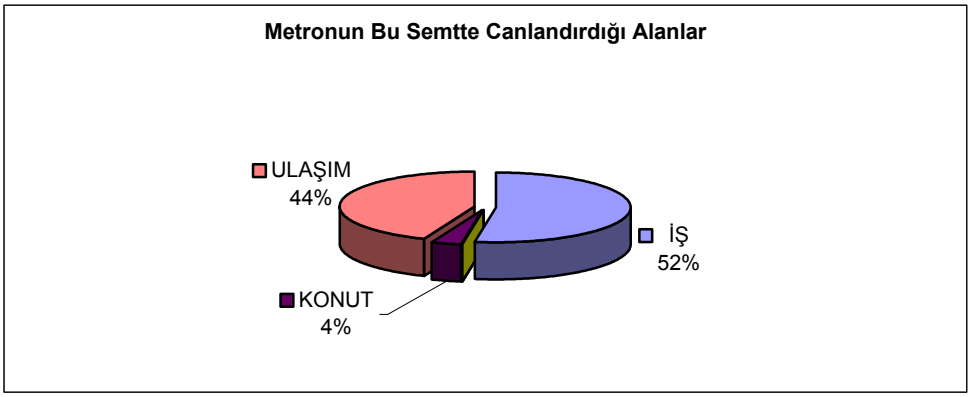


Şekil 6.5. Çalışılan sektör

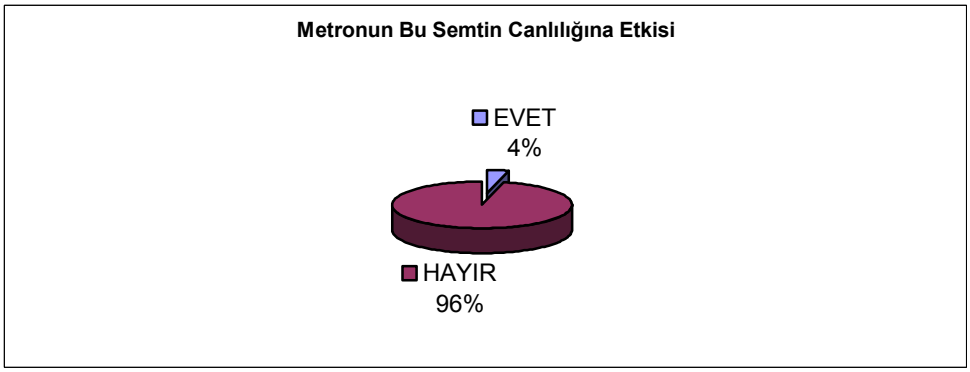


Şekil 6.6. Bu semtte kaç yıldır çalıştıkları

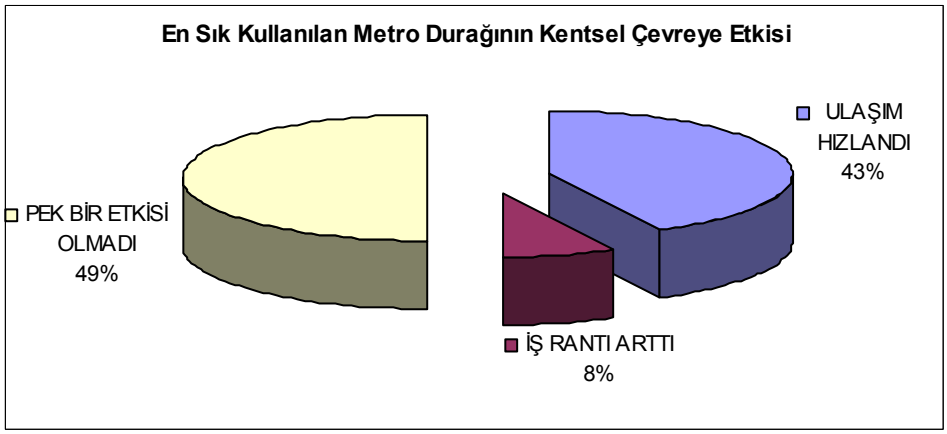
EK-6 (Devam) Macunköy işyeri sahipleri ve çalışanlarıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 6.7. Metronun bu semtin canlandırdığı alanlar

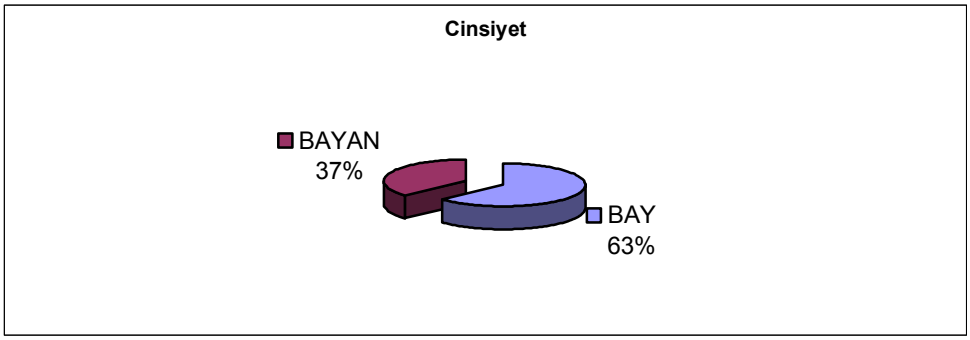


Şekil 6.8. Metronun bu semtin canlılığına etkisi

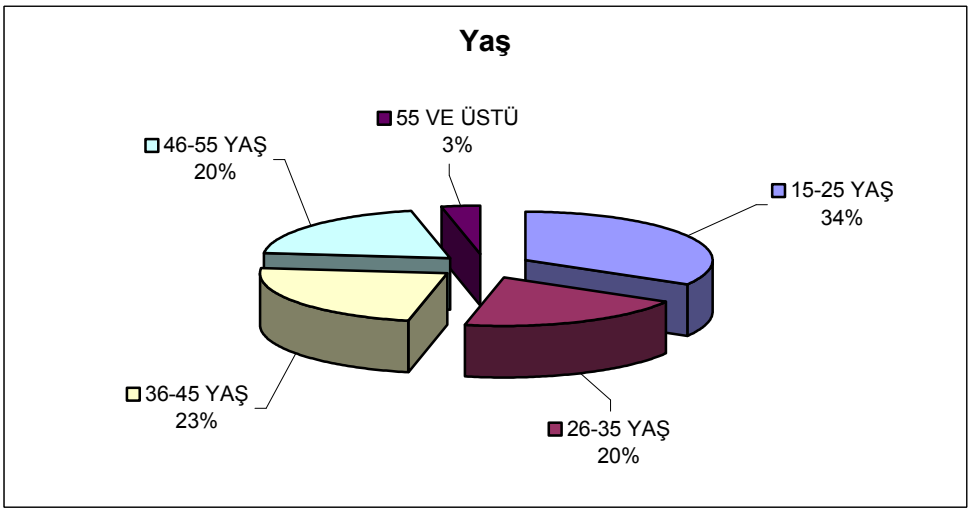


Şekil 6.9. En sık kullanılan metro durağının kentsel çevreye etkisi

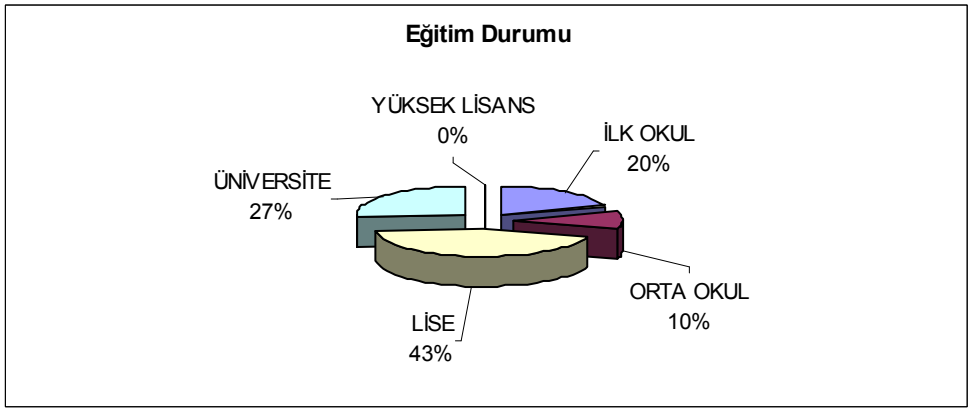
EK-7 Demetevler'de metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 7.1. Cinsiyet

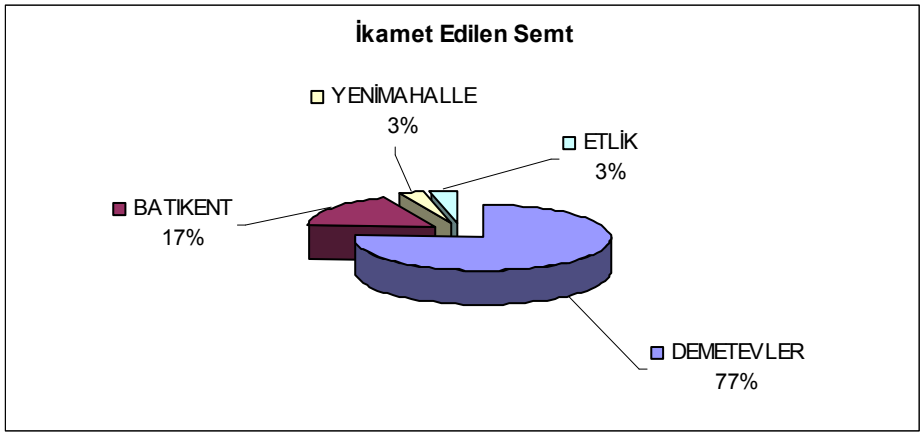


Şekil 7.2. Yaş

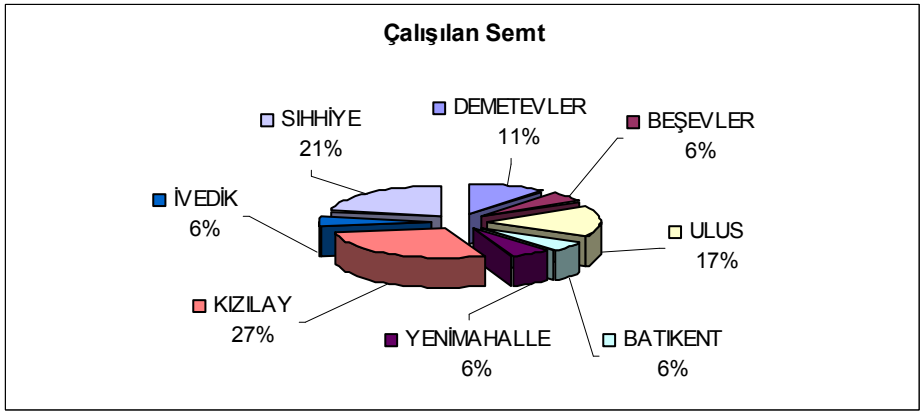


Şekil 7.3. Eğitim durumu

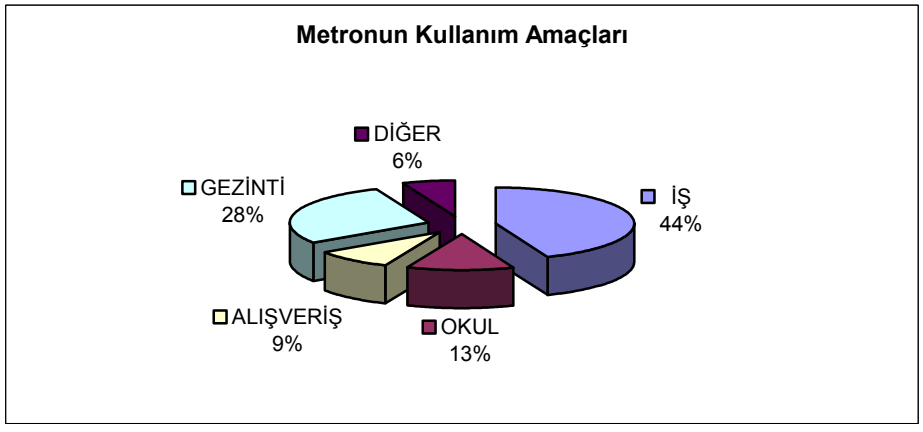
EK-7 (Devam) Demetevler'de metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 7.4. İkamet edilen semt

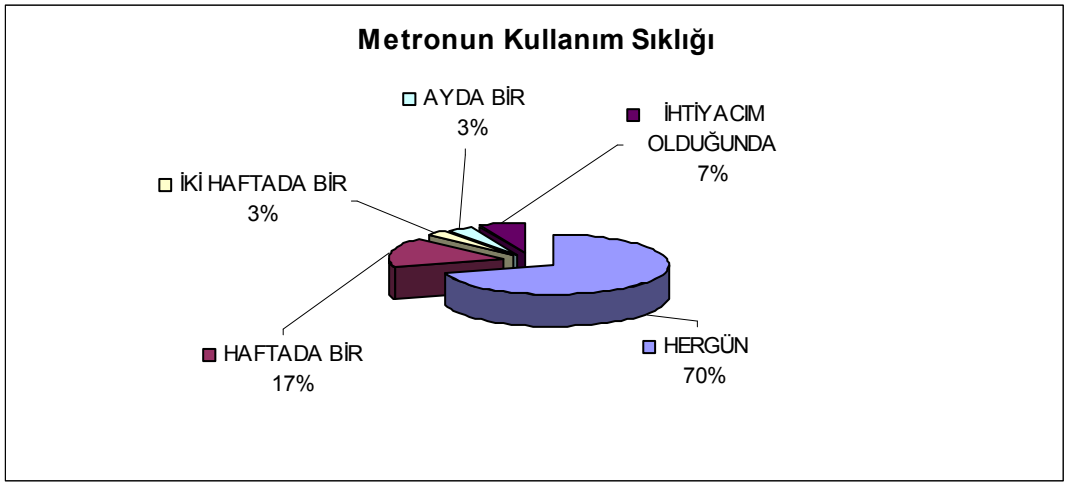


Şekil 7.5. Çalışılan semt

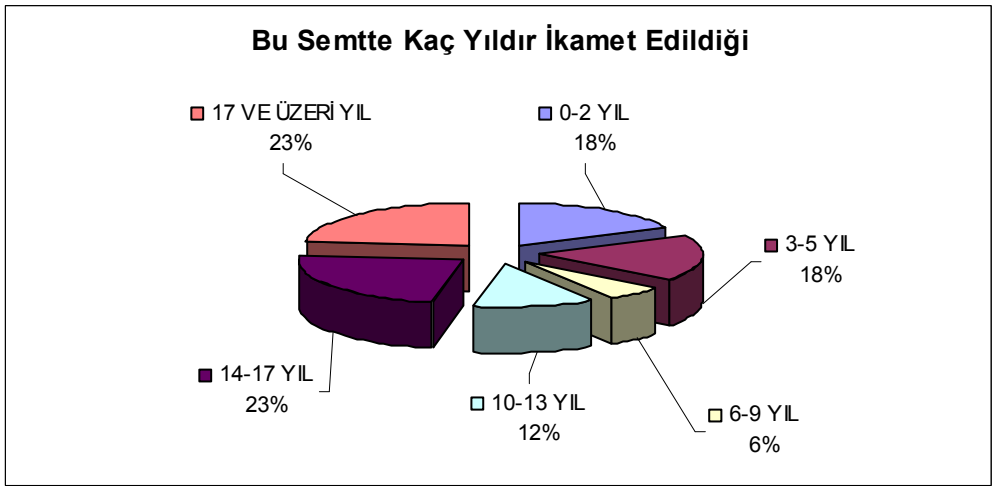


Şekil 7.6. Metronun kullanım amaçları

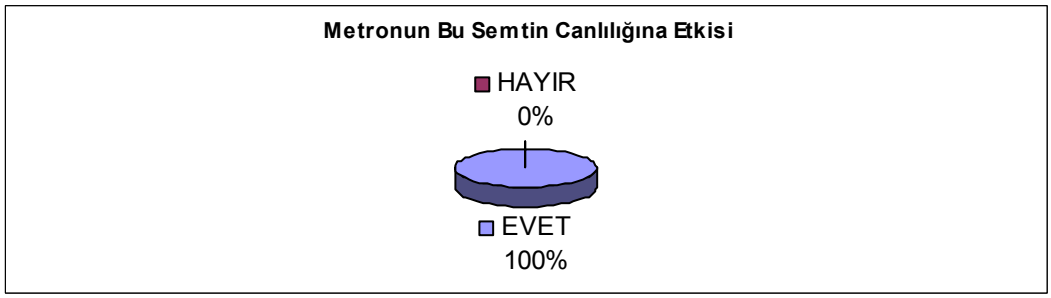
EK-7 (Devam) Demetevler'de metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları



Şekil 7.7. Metronun kullanım sıklığı

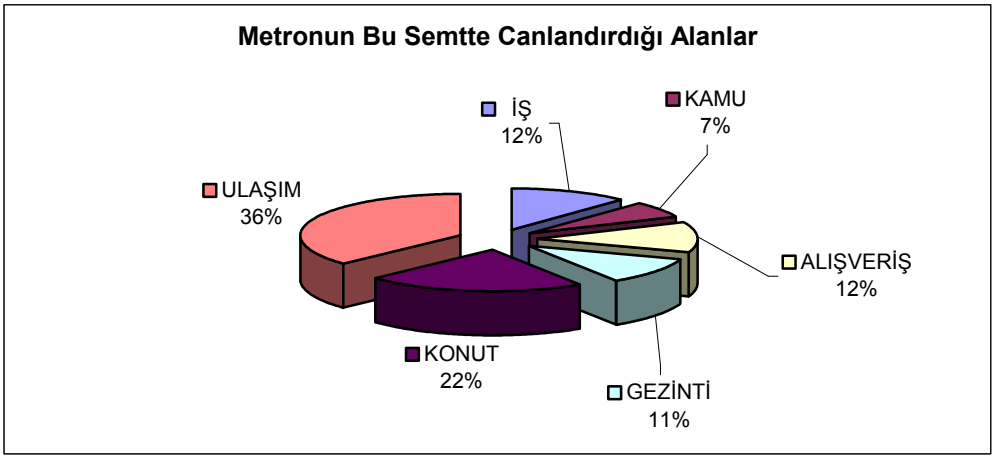


Şekil 7.8. Bu semtte kaç yıldır ikamet edildiği



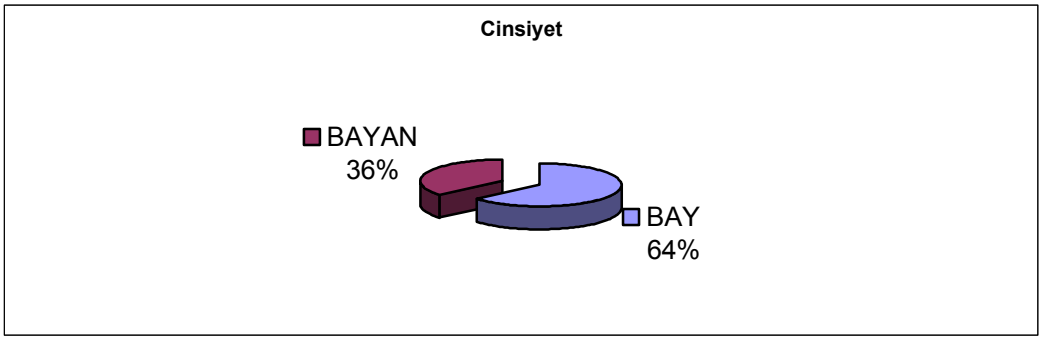
Şekil 7.9. Metronun bu semtin canlılığına etkisi

EK-7 (Devam) Demetevler'de metro kullanıcısıyla yapılan anket sonuçları

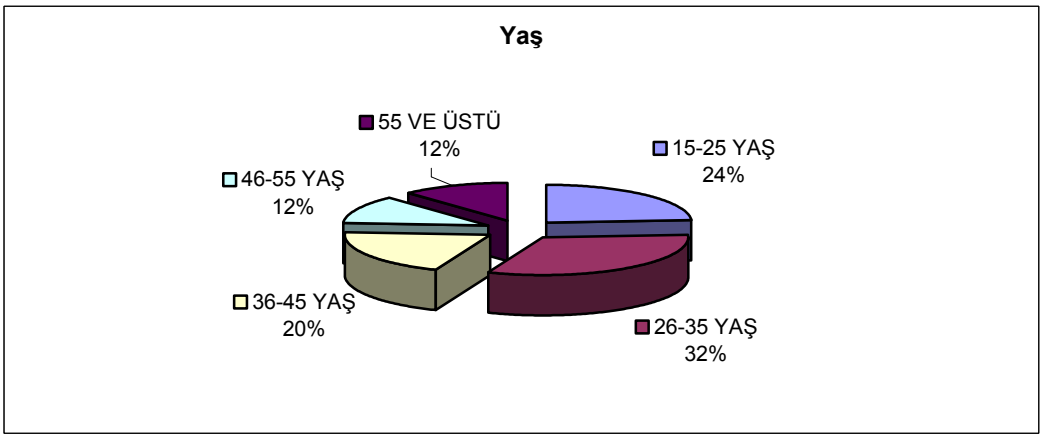


Şekil 7.10. Metronun bu semtte canlandırdığı alanlar

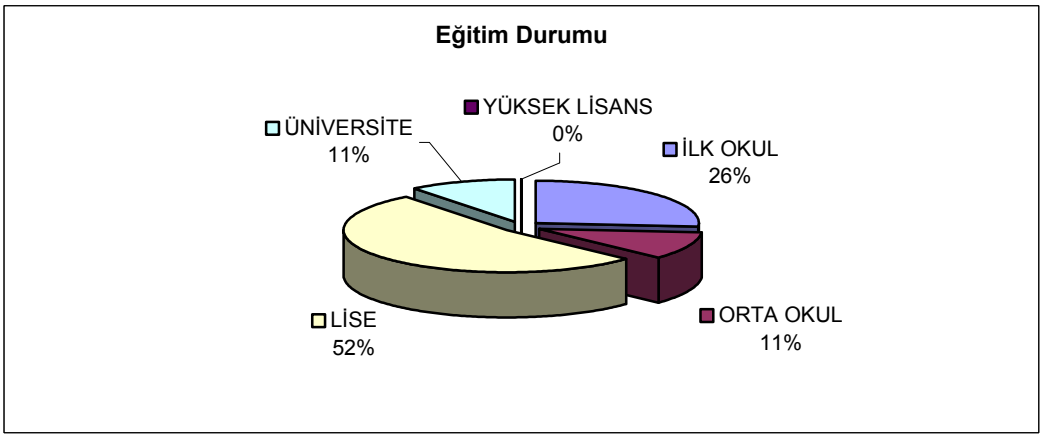
EK-8 Demetevler'de işyeri sahipleri veya çalışanlarla yapılan anket sonuçları



Şekil 8.1. Cinsiyet

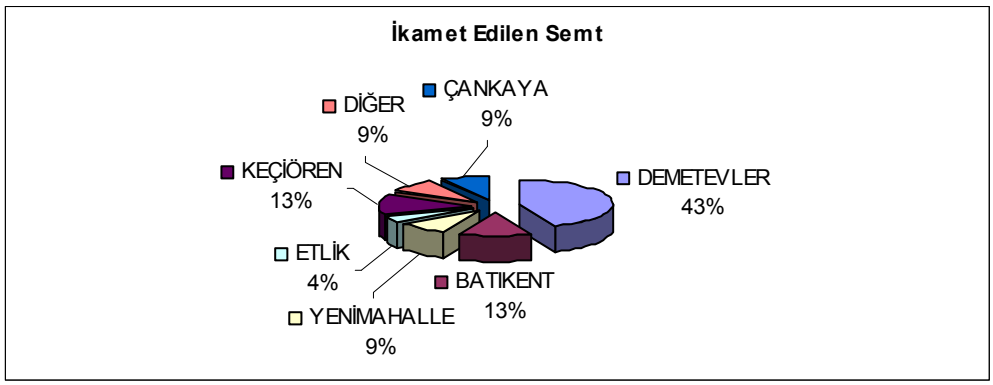


Şekil 8.2. Yaş

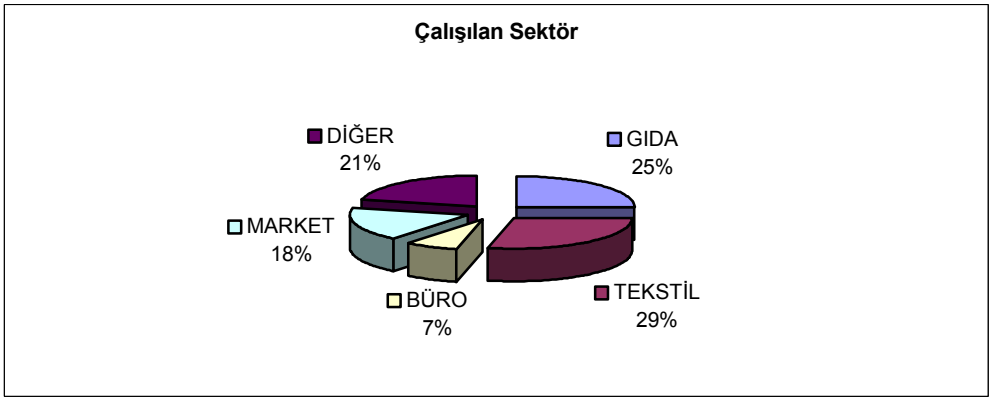


Şekil 8.3. Eğitim Durumu

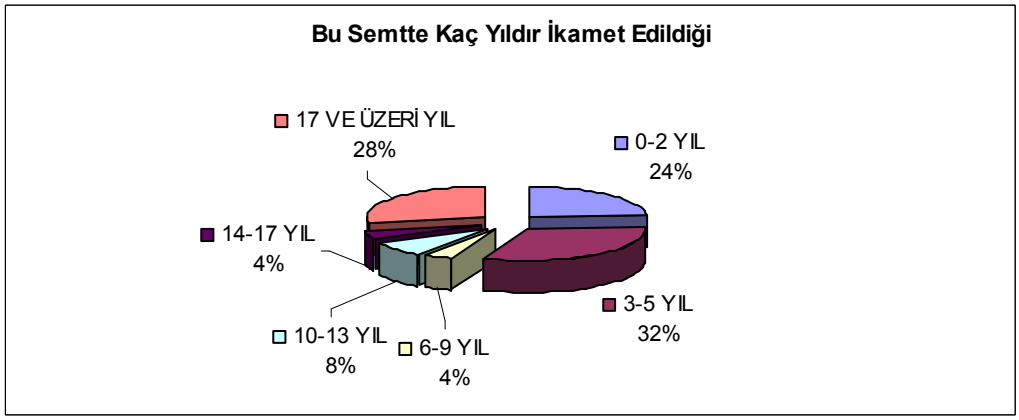
EK-8 (Devam) Demetevler'de işyeri sahipleri veya çalışanlarla yapılan anket sonuçları



Şekil 8.4. İkamet edilen semt

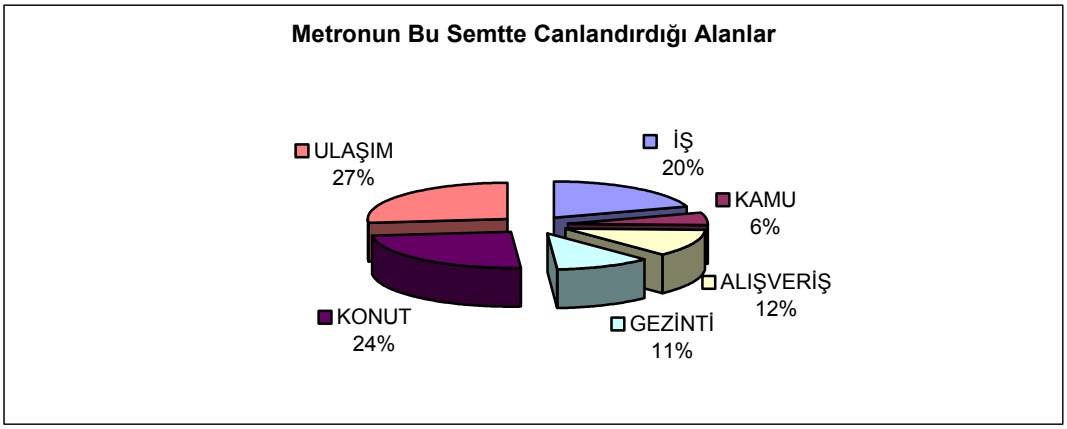


Şekil 8.5. Çalışılan sektör

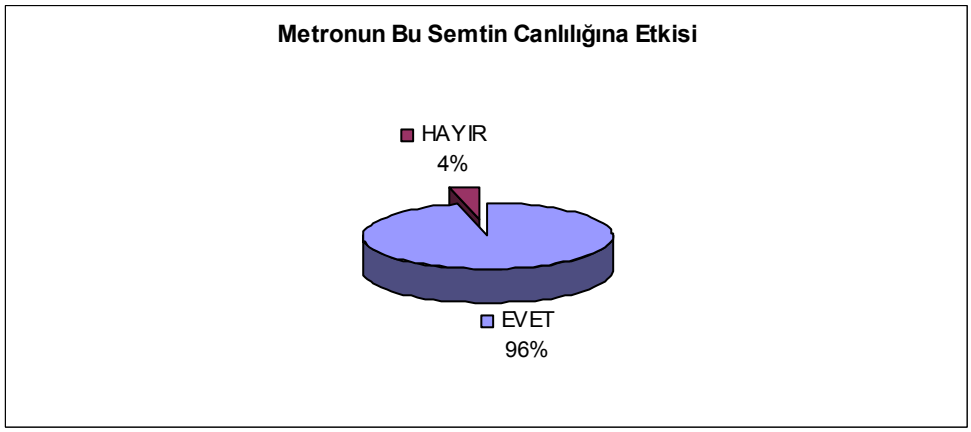


Şekil 8.6. Bu semtte kaç yıldır ikamet edildiği

EK-8 (Devam) Demetevler'de işyeri sahipleri veya çalışanlarla yapılan anket sonuçları



Şekil 8.7. Metronun bu semtin canlandırdığı alanlar



Şekil 8.8. Metronun bu semtin canlılığına etkisi

EK-9 Cihan Altınöz ile konu hakkında röportaj

1956 Aralık Demirci(MANİSA) doğumluyum. Aydın Lisesi(1973-74),ODTÜ Endüstri Müh.(1974-79),EGO Genel Müdürlüğü(1989-94), Tariş Genel Müdürlüğü(1994-96),Kavram İnş. Ltd. Şti.(1997-Sürüyor), SHP MYK üyesi.

"kentin biçimini insanların hareketleri belirler ve biçimlendirir" David Harvey – Batıkent'in oluşumunda böyle bir tezden mi ortaya çıkmıştır. Hangi amaçlarla Batıkent fikri oluştu? Kent-koop'un kurulmasındaki amaçlar nelerdi? Peki bu amaçlardan hangileri gerçekleşebildi?

Batıkent'in planları metroyla birlikte var olan planlar, eş zamanlı birbirini yaratan bir mantık var orada. Batıkent'te bir yerleşim yeri oluşturması, bir yeni kent var olması düşüncesi metrodan bağımsız da düşünülmesi gereken bir şey ki başlangıcı zaten o dur. Başlangıcı zaten o dur. Başlangıcında da bulunduğum, o zaman tabiî ki konsept olarak- bir fikir olarak- ulaşımı nasıl yaparız da içindeydi bunun.

Vedat Dalokay'ın konsept olarak düşündüğü, Ali Dinçer'in döneminde konseptten biraz daha öteye biraz daha şemalara, çizimlere dayanan bir süreçti. Ama bunun gerçekleşmesi Karayalçın dönemine denk geldi. Tabii aynı anlayışın, aynı düşünce anlayışın devamı olan bir belediyecilik anlayışı vardı o dönemde. Batıkent de başlamıştı. Bu proje, 80 öncesi çalışmaları başlayan bir projeydi. 12 Eylül dönemini bir dönüm noktası olarak alabilirsek, Ali Dinçer'in çalışmaları Batıkent ile ilgili çalışmaları askıya alınmış gibi oldu. Ama aynı dönemde kent-koop kuruldu. Batıkent'i yaratan üst birlik kurulmuş oldu. Kent-Koop oluşturulmuş olmasının şansıyla Batıkent projesi hızlandı. Kamulaştırılması yapıldı ve ondan sonra 1034 hektarlık bir alan olan Batıkent projesinin örgütlenmesi ve finansmanıyla ilgili çalışmalar başladı 1980 den itibaren.

Bu kadar büyük bir yenikent alanı yaparken insanların oraya gelesini sağlamak biliyorsunuz o süreçte şöyle bir şey vardı: İnsanlar akrabalarına ya da hemşerilik ilişkisine bağlı olarak kentlere, metropollere geliyorlar. Kendi köylerinde ya da kırsal

EK-9 (Devam) Cihan Altınöz ile konu hakkında röportaj

kesimlerde iş bulamamaları ya da yeterli eğitim sahibi olmadıkları içinde bir olanak yaratamamaları nedeniyle büyük kentlere gelen insanların bir yere kanalize etmek çok kolay değildi. Bu bir güven ilişkisiydi. Köyden gelen insan ya akrabasını arıyor ya da mahalden bir hemşerisini arıyor. Yani göç ettiği kesimden, kırsal kesimden ki metropollerde demografik bir araştırma yaptığımızda göçün nerelerden geldiği çıkar. Ankara'da böyle gelen insanları doğru yere yönlendirmek, altyapısı hazır arsalar üretmek ve orda onlara yeni kent alanında hizmet vermek belediye için bütün belediyeler için aslında daha ucuz bir hizmet alanı yaratmaktır. Yoksa kentte sizin bilmediğiniz şekilde gelişmesi gecekondularla büyümesi oralara hizmet götürmeye çalışması çok daha zor bir olay. Yani yol yapamayacağınız yere gidip evini kuran bir insana yol götürmek zorundasınız, su götürmek kanallar açmak ya da diğer hizmetleri vermek durumundasınız. Bu çok daha maliyetli bir şeydir. Ama kendiniz bir yer planlarsanız ve insanları oraya yönlendirirseniz bu daha doğru bir şey olur. Böylece kenti daha doğru planlayabilirsiniz. Batıkent böyle bir planlama mantığı ile başladığı için o insanları da oraya nasıl yönlendirelim diye bir soru geldi hepimiz aklına ve o zaman kent-koop un kurulması fikri çıktı. Bunu biz kooperatifler eliyle yapalım, insanlar orada değişik yerlerden gelenler Ankara'yı tercih eden insanları biz örgütleyelim. Bu örgütlenme modeli de kooperatif modeli olsun. Yani benzer kurumda olan insanlar benzer yapıları, gelir grubunu taşıyan inanlar oraya yönlendirilsin. Oraya yönlendirilen insan, bir projeksiyon yaptığınızda Batıkent 20 yılda bitebilir proje olarak, 250 bin insan yaşayacak, yani oraya Eskişehir büyüklüğünde bir yer kuracaksınız. Buradaki insanları kentle nasıl ilişkilendireceksiniz. Herkes o civarda çalışmayacak. Belki kendi çevresini ve ticari alanlarını yaratacaktır. Ama bu insanların bir çoğu da başka yerlerde çalışacaktır. Bunu da daha teknolojik ve daha hızlı olan bir ulaşım sistemi ile, toplu taşım sistemi ile çözmemiz gerekiyordu. Otobüsler buna yeterli gelmeyebilir ve ciddi bir nüfus var. Burada bunu en iyi karşılayacak sistem "metro"'ydu. Metrodan sonra otobüs hatları ile aktarım yapılabilir diye planlama düşüncesi oldu ve metro hattı da metronun oraya gitmesi de planlama aşamasıyla eş zamanlı olarak düşünüldü. Dedik ki Batıkent projesi olabilir, kente gelenler buraya yönlendirilir örgütlenerek yönlendirilir ve düzenli bir kentleşme olur. Gecekondu biçiminde değil, o zaman da çok ciddi

EK-9 (Devam) Cihan Altınöz ile konu hakkında röportaj

tartışmalar da yapıldı. Gecekondu sistemlerin doğru olmadığı bu insanlara projeli kentler önerilsin diye düşünüldü. Çalışalar yapıldı. Batıkent yapıldığı dönemlerde inşaat yapma tekniği konuları da tartışıldı. Tünel kalıp sistemi mesela Türkiye de ilk tartışılmaya başladığı yıllar o dönemlerdir. O dönem de bu çalışma yapıldı. Hem örgütlenme yapıldı hem finansman tartışıldı hem de metro ulaşım konuları tartışıldı. Bunun sonucunda da iki tane önemli proje oluştu. Bir tanesi Batıkent ikincisi de Ankara Metrosu. Ankara Metrosu'nun da 1. Etabı olarak Batıkent-Kızılay Hattı düşünüldü. Önemli büyüklükte bir kitle orada diye. Ama tabii kent öyle bir büyüyor ki bir yandan kentin mevcut ulaşım sistemini de çözmek gerektiği için ulaşım ana planında da göreceğiniz gibi Metro planlanırken sadece bu hat düşünülmedi kentin ulaşım sorunu olabilecek bütün hatları dikkate alındı. Böylece 20-25 yıllık bir projeksiyonda 67 km'lik bir metro ağı planlandı.

Batıkent'in Ostim'e yakın konumlanışında bir neden var mı? Bu nedenler nelerdir? Sanayi bölgesinin hemen yakınında konumlanışı burada çalışan insanların yaşabilecekleri bir konut alanları oluşturmak amaç mıdır?

Batıkent'in yeri sadece Ostim' e bağlı kurulmadı. Ama o bölgede Ostim gibi yerlerde çalışan orta ve alt gelir grubu olan insanların da Batıkent de ev sahibi olabilmesi hedeflendi. O insanlar çalışabilecek ve Ankara kent merkezine ulaşımda da bir olumsuzlukları olması diye bir sürü işçi kooperatifi kuruldu. Ostim çalışanlarının önemli bir bölümü orada örgütlendi. İşçi sendikalarının kurduğu kooperatifler aracılığıyla Batıkent'e yerleşim sağlandı.

Kooperatiflerin isimlerine de bakarsak Harb-İş, Yol-İş, Genel-İş kooperatifleri v.s. gibi bütün sendikal kökenli kooperatifleşmeler de orda yapıldı. Tabi Ostim de Batıkent'in yakın olmasının hem Batıkent'e katkısı oldu örgütlenme kapsamında hem de Ostim'e katkısı oldu hem de ulaşıma bir katkısı oldu. O bölgeyle ilgili ulaşım kendi içinde rahatlamış oldu.

EK-9 (Devam) Cihan Altınöz ile konu hakkında röportaj

Hangi örnekler incelendi, hangi şehirlerden ilham alındı?

Teknoloji sürecine gelindiğinde düşünüldü o iş. Çünkü birçok teknoloji var, daha doğrusu raylı sistem ulaşımda. Bunlar değerlendirildi. Ağır metro dediğimiz bizim yapmış olduğumuz ağır metroya yakındır. Yani saatte tek yönde 60 bin kişi taşıyabiliyorsa ağır raylı sistem olacaktır. Bizim için sistem belirlenmiş olduğu ağır raylı sistem. Bunu dünyada uygulayan ülkelerden örneklenebilir bu iş diye bu sisteme gidildi. Altınsoy zamanında yap-işlet-devret modeli düşünüldü. Ben EGO genel müdürüydüm o dönemde. Projelerin altında benim imzam vardır. Bu yap-işlet-devret modeli şöyle bir firma gelecek yapacak, bir süre işletecek giderini karşılayacak ve devredecektir. Bu modelin tutamayacağı ihtimali vardı. Yolcu garantisi istiyordu. Bu belediye meclisince de çok uygun bulunmadı. Hazine ile görüşmeler yapıldı, yap-işlet modeli oldu. Normal ihale şeklinde oldu. Yaptıktan sonra belediye devredildi. Yolcu taşıma ve belediye tarafından karşılığı almaya döndü model.

Kızılay-Batıkent hattı Metro güzergahının oluşumunda etkili olan faktörler nelerdir?

Bir tanesi kamulaştırma sorunu olabilir. Batıkent'le Yenimahalle'ye kadar çok büyük sorunlar yaşanmayabilirdi ama ondan sonraki yerlerde çok ciddi sorunlar vardı. Yani büyük yerleşimler tamamlanmış olan alanlarda o yerleşimlere çok fazla zarar vermeden geçirmeniz gerekiyordu. Ya da yüksek kamulaştırma bedelleri ödersiniz. Bu da ulaşım maliyetini yüksektir. Diğer kıstas Ulus 'a sokmalıyız ki o bölgede de insanların bir kısmı çalışacak yani Batıkent de yaşayıp Ulus'ta çalışan da olacak. Bunların hem Batıkent'le ilişkilendirilmesi hem de Kızılay ile ilişkilendirilmesi gerekiyordu. Bu hat merkezin yükünü de hafifletti. Bu güzergah seçilirken merkez duraklarında olması gerekliliği düşünüldü. Ulus-Sıhhıye-Kızılay-Yenimahalle olmalıydı. Akköprü'nün de şu bölgesi olmalıydı falan, yani uygun kriterler arandı. Güzergah oluşturuldu. Çok ciddi bir imar çalışması yapıldı. Hem Ego, hem karayolları, hem de belediyenin genel ulaşım ve alt yapıyla ilgili birimleri çalıştı. Çünkü bu hattın 12 km ye yakın hattın 1/3 i aç kapa bir kısmı üstten bir kısmı alttan

EK-9 (Devam) Cihan Altınöz ile konu hakkında röportaj

gidiyor. Bütün bu hatta alt yapı var. Kanallar elektrik, telefon, su hatları var. Bütün bu alt yapılar da hesaba katıldı. Bunların nasıl yer değiştirilebildiği vs. o yüzden çok ciddi bir planlama dönemi, çalışma dönemi oldu. Bütün bunlara rağmen yapım döneminde bir çok sorun yaşandı.

Kızılay-Batıkent hattı Metro duraklarının oluşumda belli nedenler var mı, neler?

Nerde toplanılabilir bunlar tespit edildi. Düğüm noktaları belirlendi. Bir de uluslar arası standartları var. Metro durak aralıkları şu kadar da bir olabilir diye bunlar göz önünde alındı. Kilometre hesapları yapıldı. Alan hesabı yapıldı, uygunluğuna bakıldı. Plan gelişmesi incelendi. Bu bölgede şöyle bir gelişme yapılabilir, ticaret planlandı. Burada ticaret olursa şöyle bir trafik yükü olacak düşüncesiyle oralara yerleştirildi istasyonlar. Ha bu belki 100 metre aşağı ya da yukarı yapılamaz mıydı? Yapılabilirdi. Ama hem yol güzergahları, hem karayolu güzergahları hem de yaya ulaşımı göz önüne alındı. Otobüs durağından inip binecekleri şekilde konumlandırıldı. Hem de ticaretin verdiği yükle 20 yıl içinde gelebilecek yüklerle insanların metroya ulaşmaları gibi hesaplar yapıldı. Migros yapılmamıştı ama imar planında ticaret olarak yeri belliydi. Oralarda ticari gelişme sağlanacaktı ve o ticarete geçişlerin metroyla olması da yarar sağlayacaktı. AKM'nin olduğu yer için de aynı şey söz konusu. Bu şekilde belirlendi duraklar.

Durak çevrelerin o zaman hangi dokular yer alıyordu? Demetevler-gecekondu apartmalar / macunköy- gecekondular / ostim-sanayi / batıkent- yeni bir yerleşim

Demetevler çok kötü gelişmiş bir alan Ankara'nın en kötü gelişen alanlarından bir tanesidir. İmarsız, ruhsatsız gecekondu siteler, tapusuz yapılaşmalar vardı. Mevcut yapılaşma alanlarından geçerek oradaki dokulara ne kadar az zarar verirsek o kadar maliyeti düşük bir yatırım yapmış olacaktık. Değiştirilmesi gereken bir alansa orayı değiştirecek bir aktivite koyduk ama değilse de çok fazla dokunmadan yani yıkıp yapmadan bunu yapmaya çalışmak önemliydi. Ulaşımda o çok daha büyük başka

EK-9 (Devam) Cihan Altınöz ile konu hakkında röportaj

sorunlar getirebilirdi. Bir belediyenin dönemine sığmayacak çalışmalar bunlar aslında. Bir 5 yılda metroyu planlayıp, yatırımını yapıp ve bütünüyle bitirmeniz söz konusu değildir. Ama metronun ilk hattı yapıldıktan sonra hattı uzatmak çok zor bir şey değildir. 2-3 yılda bitebilecek şeylerdir. Ama bizim dönemimizde bu işin sadece konsept olarak yapıldı ve sadece bir ön yeterlilik kısmı geçildi. Fakat ona rağmen dönemimizde % 70'lik yatırım aşamasına bile gelmiştik. Bir de o işlere kalkışsak Demetevler'in içinden geçelim Demetevler dokusunu da düzeltelim o arada derseniz o iş artık çok komplike bir iş haline gelebilir. Ama biz bazı şeyleri de planlamıştık aslında onların kendiliğinden gelişebilir yani normal olarak oluşan rant alanlarında gelişim sağlanacaktır. Gecekondu sahibi insan rant kazanmış oldu ama Türkiye'nin imar yasaları da buna uygun. Bu sadece kent tasarımı ile ilgili değil, genel imar yasaları ile ilgili bir konu. Bütün projelerde bu böyledir, gecekondu sahibi ile bir antlaşmaya gidilir. Yap sat modeli böyledir. Çok doğru bir gelişme tarzı değildir. Ama kabul edilebilir tarafları vardır. Kenti o gecekondu kirliliğinden kurtarıp oralara bir yüksek katlı yapılaması belki göze hitap eden bir şey, görsellik kazanılabilir. Ama o alt yapı o binaya yeter mi, ulaşım yeter mi, bunlar hiç düşünülmeden yapılan şeylerdi. Kentin parsel parsel büyümesi bir sorundur aslında, Türkiye kentleri çok iyi planlayamamıştır. Bu nedenle doku değişiklikleri rantlarla oluşmaktadır. Yani gecekondu sahibi, oraya gelen müteahhit karşılığında verdiği 3-4 daireyle o rantı kendi kişisel rantına çevirmektedir. Bu doğru bir şey değildir. Kentlerin gelişme planları olmalı ki bu tarz yapılaşma önlenebilsin. Metro yapılırken bütün bunlar tartışıldı ama Demetevler gibi kötü büyümüş olan yerleşim dokularında oluşan rantlarla bile Demetevler'in dokusu değişmedi. Ama süresi gelince oralarında değişmesi gerekiyor çünkü tehlike arz eden yapılardır. Macunköy'de de aynı şekilde. Parsel parsel büyüyen bir bölgedir. Orda sanayi birimleri de artış oldu. Sanayi bir ucu gecekondu bölgesidir. Yani çok böyle sanayi bölgelerine yakın yerlerde konutlara olan talep çok fazla yüksek değil, buna bağlı olarak rantı da yüksek olmadığı için de kentsel gelişme dokusu olarak ta insanların talep etmediği bir yer. Bunları konut fiyatların dan da anlayabiliriz. Diğer durak çevrelerine göre fiyat farkları çok fazladır.

EK-9 (Devam) Cihan Altınöz ile konu hakkında röportaj

Macunköy'de bütün bu sanayi bölgeleri aslında burayı hapsetmiş durumda. Bu kadar sanayi yakın yerlerde rantın yükselmesi çok fazla olmuyor. İnsanlar çok yakınlarda bir sanayi tesisinin olmasından çok mutlu olmazlar. Bu ev fiyatlarından da anlaşılıyor. Bu da kentin iyi planlanmamasından kaynaklanan bir şeydir. Bir kısmını planlarken bir kısım bölgeler de bu şekilde parsel parsel büyüyor. Buralar bir merkez özelliği taşıyacak şekilde büyümüyor. Ostim mesela doymuş bir duraktır ama Macunköy gelişmektedir. Parsel parsel bir gelişim oluyor. Daha çok işçilere yönelik, geriden takip bir süreç içinde yap-sat şekilde gelişiyor. Batıkent bütünsel bir planlama anlayışıyla yapılırken Macunköy parsel parsel büyüyor. Bu nedenle burada sadece binalar yapılıyor. Yeşil alanlar, okullar, sosyal tesisler konmuyor. Buralardaki büyümeyle Batıkent'in büyümesi çok farklı tabi. Batıkent'te de imar değişikliği yaparak durak çevresinde ticareti artırdılar. Batıkent Metrosu'nun orda son durakta bizim planlamamız da otoparklar vardı. Metroya binilmeden önce araçlarını park edebilmeleri için. Orada şuan bunun eksikliği vardır. Bütün bir yol araç parkıdır. Bunu yapan bugünkü belediye yönetimidir. Oraya ticari haklar verdiler, büyük bir iş merkezi kuruldu. Arabanızı park edip metroyla devam edebilmeniz ve dönüşünüzde de parktan arabanızı alıp gidebilmeniz için otopark yeri vardı. Yani şöyle ki GİMSA'nın bulunduğu yer otopark alanıydı. Batıkent Durağı'da ticaret fonksiyonlarını artırarak, insanların metroya rahat ulaşmalarını, rahat kullanmalarını engellediler. İş yerlerine girişler ve çıkışlar da sorunlu hale gelmeye başladı. Otopark sorunu olduğu için insanlar arabalarını yol kenarlarına park etmeye başladılar. Bugünkü yönetim anlayışını gösteren önemli bir örnek oldu burası.

Bu yerlerin kentsel dönüşümde metronun etkisi var mı? Metro durakları mekansal ve sosyal dönüşüme araç oldu mu?

Bence çok olumlu etkiledi. Bizim ulaşım ana planında 67 km'lik metro ağının 30 km'si bitmeliydi ama günümüz yönetimi onu da beceremedi. Ortada ne ray var ne başka bir şey. Eğer metro istenilen şekilde hizmet vermeye başlasaydı dairesel bir ağ olacaktı. O zaman bu sistem kenti inanılmaz rahatlatacaktı. Kent deki rant dağılımını da daha düzenli olması yolunda etkileyecekti.

EK-9 (Devam) Cihan Altınöz ile konu hakkında röportaj

Sadece bir yere noktasal gelişmeler sağlamayacaktı. Kentin nereye doğru akması gerektiğini de algılayabilecektik, görebilecektik. Ben yine de olumlu görüyorum, bunlar nasılsa yapılacak, bu yönetimin yerine gelecek olan aklı başında bir yönetimle bunların hepsi gerçekleşecek şeyler. Tek sorun bence o.

Bu hatta Macunköy müdahale edilmesi gereken bir nokta. Ulaşımı getirdiniz ama orda orta ve alt kullanıcı var. Bunlar burayı geliştiremezler. Ama siz o bölgeyi eğer sanayi siteleri kurarsanız bir ticari rant oluşturabilirsiniz. Orada aslında bu anlamda bir gelişme de yaşanıyor bence. Küçük bir dükkan bile 40 metrekare 200000 YTL civarında değişiyor. Sanayide bir gelişme olunca konutta bir gelişme olmuyor. Konutta bir projelendirme de yok, destek yok. Belediye imar da müdahale etmedi, kooperatifler ve toplu konut yapan şirketler de oraya yatırım yapmıyorlar. Sanayi olarak orda bir gelişme var, bir rant oluştu. Ama konut rantı oluşmadı. Bir değişimden bahsederken sadece konut dokusundan bahsetmiyoruz tabi, sanayi dokusunda bir gelişmeden bahsedilebilir. Orda da gelişen bence sanayi dokusudur. Konutun rantı düşük olduğu için sanayi rantı da büyük olduğu için o bölge de ben olsam sanayi birimi yaparım. Rant bu anlamda kazanıldı burada. Konut dokusunda ulaşımın çözülmüş olduğu görülüyor.

Ankara'nın metro ulaşım biçimini hayata geçirmesi hakkında düşünceleriniz nelerdir?

Belediyenin görevi kenti doğru yönlendirmek, doğru yerlere rantı taşımaktır. Şehir merkezinden insanlar taşınırken fonksiyonlar da taşınıyor, aksi takdir de orası gelişmiyor. Ya da gelişme anlamı değişiyor.

Belediye başkanlarının kentin sorunlarına bakması lazımdır. Bu kentin öncelikli sorunları olabilir. Kentte yaşayan insanların sorunu çözmek ana fikirdir. Kent merkezinde yaya önceliklidir. Bütün dünya bu noktaya geçerken, bizim kentimiz de araç öncelikli hale gelmeye başladı. Ama yeterli karayolumuz da olmadığı için bir trafik sorunu oluştu.

EK-9 (Devam) Cihan Altınöz ile konu hakkında röportaj

“kent merkezi yayanındır.” Ama bizim kentimizde araçlar içindir. Peki araçların gittiği yerde otopark var mı? Yok. Bu da başlı başına bir sorundur. Bundan sonra gelecek belediye yönetiminin bu durumu düzelteceğini düşünüyor ve umut ediyorum.

Kent merkezinde metro gibi toplu taşıma sistemlerini yer altına alırsanız hem kent merkezini kirlilikten kurtarırsınız, hem yayalar için rahat bir alan haline dönüştürürsünüz. Canlı bir yer haline getirirsiniz. İnsanların birbiriyle kaynaşmalarını sağlarsınız. Şimdi bu iş neden olmuyor, herkes arabasının içinde, kentlinin bir araya geldiği organizasyonlar bile yok. Meydanları bile olmayan bir kent Ankara. Sadece yollar var. Kent bilinci kayboluyor, kent kültürü oluşmuyor bu şekilde. Ortak bir kent kültürü oluşturmanın yolu kenti yayalara bırakmaktır, kent merkezini araçlara bırakmak değildir.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : Demir, Emine

Uyruğu : T.C.

Doğum tarihi ve yeri : 28.06.1981 Karaman

Medeni hali : Bekar

Telefon : 0 (312) 317 96 96

Faks : 0 (312) 317 97 15

e-mail : eminedemir11@yahoo.com

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi /Mimarlık Bölümü	2007
Lisans	Gazi Üniversitesi/Mimarlık Bölümü	2004
Lise	Selçuklu Anadolu Lisesi	1999

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2004-2006	Uludağ Mimarlık Ltd. Şti.	Mimar
2006-2006	4M Mimarlık Ltd. Şti.	Mimar
2006-2007	Anfa Altınpark Ltd. Şti.	Mimar

Yabancı Dil

İngilizce, Almanca

Hobiler

Sinema ve tiyatroya gitmek, yüzmek, yağlı boya resim yapmak.