



Kentsel Mekân Olarak Demiryolu: Sincan - Kayaş Banliyö Hattı*

*A Railway as Urban Space: The Sincan – Kayaş Commuter Line***

Funda BAŞ BÜTÜNER

Dr., Öğretim Görevlisi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Ankara
fbtuner@metu.edu.tr

Ela ALANYALI ARAL

Doç. Dr., Öğretim Üyesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Ankara
earal@metu.edu.tr

Selin ÇAVDAR

Araştırma Görevlisi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara
selin.cavdar@gmail.com

Öz

Kent içi ulaşım hatları, ağırlıklı olarak, mühendislik alanı ve ulaşım planlaması dâhilinde ele alınmış; kendilerini tarif eden ve kimi zaman sınırlandıran kent peyzajı ile kurdukları ilişkiler üzerinden kavramsallaştırılmamışlardır. 1990'lı yıllarda gündeme gelen “altyapısal şehircilik” ve “peyzaj şehirciliği” yaklaşımlarının, ulaşım altyapılarının teknik bir zorunluluk olmaktan ziyade kentsel olanak olarak değerlendirmesi, ulaşım hatlarının gizil kalmış mekânsallığını görünür kılmıştır. Bu çerçevede, Ankara'nın yoğun kent dokusu içinde 37 kilometrelik bir güzergâh belirleyen Sincan-Kayaş banliyö hattı, üstünde düşünülmesi gereken kritik bir alan olarak ortaya çıkar. Kent merkeziyle Kayaş arasında banliyö seferlerinin başladığı dönemde, kırsal peyzajın parçası olan hat, zamanla içinden geçtiği peyzajı dönüştürmüş; yeni arazilerin, sanayi alanlarının ve mahallelerin gelişiminde etkili olmuştur. Demiryolunu takip eden arazilerin yaşadığı bu dönüşüm, Sincan-Kayaş banliyö hattının bir çizgi olarak kentle kurduğu ilişkiyi de değiştirmiştir. Bugün hat, içinden geçtiği çevrelerden bağımsızmış gibi görünen bir iz oluşturmakta ve yer yer etrafında, tariflenmesi güç, artık alanların gelişimine neden olmaktadır. Mevcut hali ile sorun olarak değerlendirilebilecek bu durum, diğer bir bakışla banliyö hattının gizil mekânsallığının izleri olarak ele alınabilir. Böyle bakıldığında, hattın barındırdığı mekânsallığın tespiti, Ankara'nın kentsel dokusu ve peyzajıyla bütünleşmiş bir banliyö hattının kurgulanmasında yönlendirici bir aşama olarak değerlendirilmelidir. Demiryolunun içinden geçtiği çevrelerle bir aradalığından ortaya çıkan farklı ölçeklerdeki arayüz mekânlar ve aynı zamanda birlikte ilerlediği yeşil alanlar ve akarsular ile kurduğu unutulmuş veya dikkate alınmamış ilişkiler, Sincan-Kayaş banliyö hattı özelinde ortaya çıkan ve üzerinde tartışılması gereken özgün konulardır.

Anahtar sözcükler: Demiryolları, Kentsel demiryolu, Sincan-Kayaş Banliyö Hattı, Altyapısal şehircilik, Altyapı peyzajı, Kentsel peyzaj, Ankara

* Bu makale “Demiryolunun Peyzaj ve Kentsel Tasarım Unsuru Olarak Mekânsal Potansiyellerinin Tespiti: Sincan-Kayaş Banliyö Hattı” (BAP-08-11-2015-035) başlıklı ODTÜ Bilimsel Araştırma Projesi kapsamında yapılan çalışmalar esas alınarak geliştirilmiştir. Aksi belirtilmediği sürece makalede yer alan fotoğraf ve haritalar ilgili proje arşivine aittir. Proje Yürütücüsü: Dr. Funda Baş Bütüner, Proje Ekibi: Doç. Dr. Ela Alanyalı Aral, M.Sc. Selin Çavdar, Yardımcılar: M.Arch. Neris Parlak. (çizimler ve haritalama), Evren Özeşen. (fotoğraflar).

** “This article is based on work undertaken as part of the METU scientific research project “Identifying the Spatial Potential of the Railway as an Element of Landscaping and Urban Design: The Sincan-Kayaş Commuter Line” (BAP-08-11-2015-035). Unless otherwise stated, the maps and photographs in this article belong to the project archive. Project Coordinator: Dr. Funda Baş Bütüner, Project Team: Assoc. Prof. Dr. Ela Alanyalı Aral, M.Sc. Selin Çavdar, Assistants: Neris Parlak, M.Arch. (sketches and maps), Evren Özeşen (photographs).



Abstract

Urban transportation networks have typically been discussed within the fields of engineering and transportation planning, without being conceptualized in the context of the urban landscape which both defines and limits them. From the 1990s onwards, the “infrastructural urbanism” and “landscape urbanism” approaches redefined transportation infrastructures as urban potentialities rather than technical necessities, highlighting their hidden spatiality. In this context, Ankara’s Sincan–Kayaş commuter line, which defines a 37 kilometer-long route within partially-dense urban tissue, is a critical case to contemplate. The line, which was mostly part of the rural landscape in the period when commuter services started, transformed its landscape over time, and has become a principle catalyst in the development of new lands, industrial areas and neighborhoods. The transformation of the lands along the railway line has also altered the line’s relationship to the city. Today, it delineates a seemingly independent route through the areas which it has fostered, casually producing leftover undefined spaces along its course. This condition, which may be considered problematic in its current form, also presents us with hints of its potential spatiality. The evaluation of the spatiality the line accommodates should be considered as an introductory phase for the re-establishment of an integrated railway within the city’s urban tissue and landscape. Multi-scale interface spaces produced by the co-existence of the railway with the urban tissue it spans, and the forgotten or disregarded relationship between the railway and natural elements like green spaces and water courses along its route are distinctive topics which will be discussed in the scope of the Sincan–Kayaş commuter line.

Keywords: Railways, Urban railway, Sincan-Kayaş Commuter Line, Infrastructural urbanism, Landscape infrastructure, Urban landscape, Ankara

Giriş

Kentsel ulaşımın bir bileşeni olarak demiryollarını farklı okumalarla tartışmaya açmak mümkündür. İnşa edildikleri ilk yıllarda yük taşımacılığının öncelikli olduğu demiryolları ağırlıklı olarak mühendislik alanının konusu olmuştur. Ancak 19. yüzyılda artan yolcu taşımacılığıyla kentlerde inşa edilmeye başlanan gar ve istasyon yapıları demiryollarını mimarlığın da gündemine getirmiştir. Demiryolları için görece yeni bir tartışma da, özellikle son 20-30 yıldır gündemde olan “altyapısal şehircilik” ve “altyapı peyzajı”¹ gibi yaklaşımlarla ortaya çıkan, peyzaj ve kentsel mekân(ın) bileşeni ve üreticisi olma potansiyelinin keşfedilmesi olmuştur. Ulaşım hatlarının, peyzajın içindeki varlığı sadece araç ve araca ait altyapılara bağlı bir çizgi olmanın ötesinde, çok boyutlu olarak düşünülmeye başlanmıştır. İçinden geçtiği çevreyle kurduğu -ekolojik, mekânsal ve toplumsal- ilişki ve bütünleşme birincil tasarım ve planlama sorunsalı olarak gündeme gelmiştir. Bu dönemde, kentler ulaşım hatlarıyla ilişkilerini yeniden yapılandırmış, ulaşım hatlarının kentteki tanımları da değişmeye başlamıştır; “servis ögesi olmaktan yaşam kalitesini arttıran bir unsura”, “altyapıdan kentsel” gibi tanımlamalar gündeme gelmiştir (Tatom, 2006, s.181). Hem mevcut hem de yeni inşa edilecek yollar altyapıya

dair bir zorunluluktan ziyade, kentsel bir olanak olarak ele alınmışlardır (Tatom, 2006; Wall, 1999).

Bu yaklaşım benimsendiğinde, Ankara’nın doğusundan batısına yaklaşık 37 kilometrelik uzunluğa sahip Sincan-Kayaş banliyö hattı, kent için kritik bir ulaşım çizgisi olarak belirir. Anadolu – Bağdat Demiryolu’nun mevcut altyapısında, 1929 yılında Ankara-Kayaş arasında ilk yolcu taşımacılığına başlayan banliyö hattı, kent makroformunun şekillenmesinde belirleyici olmuş, uzun yıllar Ankara’nın kuzeyi ve güneyi olarak anılacak, kimi zaman ayrışma ve ikilikleri de beraberinde getiren, iki kent parçası yaratmıştır (Baykan Altay, 2009). Banliyö seferlerine başladığı ilk yıllarda Ankara’nın dışı olarak tasvir edilen birçok köy ve küçük yerleşimin bulunduğu kırsal bir peyzajın içinden geçen hat, 1950’lerde Mamak’ın doğusunda gecekondu alanlarının gelişmesiyle, etrafında yoğun bir yapılaşma alanı yaratmıştır. Bugün, kentin yoğun dokusu içinde kalan ve yer yer günlük hayat içinde aşılması güç bir engel oluşturan demiryolunun, içinden geçtiği dokuyla karşılaşma biçimi ve kurduğu ilişki de oldukça çeşitlenmiştir. Doğudan batıya Ankara’nın farklı niteliklere sahip arazi, topoğrafya, peyzaj, doku ve yaşamlarını kesen banliyö hattı, tariflediği çizgi boyunca, sanayi, konut, Atatürk Orman Çiftliği (AOÇ) arazisi,

1 Belirtilen iki kavramın kent ve peyzaj tartışmalarının yer aldığı genel literatürdeki İngilizce karşılığı “*Infrastructural Urbanism*” ve “*Landscape Infrastructure*” olarak geçmektedir.



kentsel dönüşüm alanları, askeri alanlar, akarsular ve boşluklarla yüz yüze gelmektedir. İstasyon yapıları, alt ve üst geçitler, hat çeperine bitişik konut dokusu, kentsel boşluklar, artık mekânlar, yeşil bant ve parklar, hattın çevresiyle farklı ölçeklerde kurduğu ilişkinin arayüzleri olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum, banliyö hattını, kentin şekillenmesinde bir belirleyici olmanın ötesinde, kentsel mekân olma ve üretme potansiyeliyle de değerli kılar. Hat ve hatta ait altyapı ve mekânlar, kent içi ulaşımının yanı sıra kent yaşamı için de önemli mekânlar olarak belirir.

Bu tartışma, Ankara kent peyzajının² parçası olarak Sincan – Kayaş banliyö hattını bir ulaşım çizgisi olmanın ötesinde, kentsel mekân olarak incelemeyi de gerektirir. Ankara'nın planlama ve kentsel gelişim tarihinde, kentin kuzeyi-güneyi, doğusu-batısına dair anlatımlarda referans çizgisi olarak değinilen banliyö hattı, bunun ötesinde ürettiği ya da ilişkide olduğu mekânlarla birlikte, alan olarak düşünülmelidir. Bu noktada, makale, hattın bugünkü mevcut durumunu eleştirel bir bakışla inceleyerek, demiryolunun Ankara'nın gelecekte kurgulanabilecek kentsel mekân ve peyzaj sistemi içinde değerlendirilmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Ulaşım Altyapısı ve Kent

Sözlük anlamıyla altyapı kelimesi, “Bir yerleşim yeri veya bir yapı için gerekli olan yol, kanalizasyon, su, elektrik vb., tesisatın tümü” olarak geçmektedir (TDK, 2016). Bu tanımın ortaya koyduğu ifade, makalenin tariflediği çerçeve içinde altyapının kentle kurduğu ilişkiyi tartışmayı değerli kılar. Tanımda, kent bağlamında belirleyici olan altyapıların tekil işleyen donanımlar olmanın ötesinde, ağ sistemi içinde çalıştıkları vurgusu mevcuttur. Buna bağlı olarak, altyapı üzerinden yapılacak müdahalenin etki alanlarının kentin bütününe yayılabilme potansiyeline sahip olduğu ve ulaşım altyapılarına dair alınan kararların kentin şekillenmesinde oldukça belirleyici olduğu fikri ortaya çıkar.

Ulaşım altyapıları, tarihsel süreç içerisinde kentlerin oluşumunda ana etkenlerden olmuştur. Kentler, bölgesel ticaret yollarının oluşturduğu ağ üzerinde, daha zengin etkileşimlere olanak veren kesişim noktalarında ortaya çıkmıştır (Jacobs, 1969). Read (2006) kentselliğin oluşumunu farklı hızlarda ulaşım sunan ağların bir

araya gelmesi ile ilişkilendirir. Daha uzak mesafelerden gelenlerle yerel bir grubun karşılaşmasına olanak veren bu kurgu, özellikle 20. yüzyılda karşılaşma ve etkileşimi indirgeyen aşırı hızlanmayla zedelenmiştir.

Ulaşım altyapılarında artan hızın kentteki etkisi yerleşim lekelerindeki yayılma ve seyrelme olarak ortaya çıkar. 19. yüzyıl başlarından itibaren gelişen ve toplu taşıma araçları olarak kamusal kullanıma açılan demiryolu hatları ulaşım hızının çok sayıda kullanıcı için belirgin bir şekilde yükseldiği ilk altyapı türüdür. Kentleri birbirine bağlayan demiryolları, önce buhar motorlarının, daha sonraları ise gelişen teknoloji ve farklı enerji kaynaklarının kullanımıyla daha yüksek hızlarda ulaşım aksları oluşturmuştur. O döneme kadar oldukça tanımlı ve yoğun, bazı durumlarda da savunma duvarlarıyla belirlenmiş olan kentlerin sınırlarını aşarak yayılmasına olanak veren demiryolu altyapısı, kent dışında yeni yerleşimlerin gelişmesine imkân tanımış, banliyö hatlarının da işlev kazanmasıyla merkezden kopuk ama kolayca ulaşılabilen konut, çalışma ve rekreasyon alanlarını kent kurgusuna eklemiştir.

Bu kurguyu destekleyen diğer bir ulaşım altyapısı da otoyollardır. Yaygınlaşan hızlı ulaşım ağları, modernist kent yaklaşımının da ana belirleyenlerinden olmuştur. 20. yüzyıl başlarından itibaren yaygınlaşmaya başlayan özel otomobil kullanımı, otoyol yapımını hızlandırmış; özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında başta Amerika Birleşik Devletleri'ndeki kentler olmak üzere dünyada birçok kentte otoyol ve katlı kavşaklar mevcut dokuya eklenmiştir. Böylece kentler, yeni bir ulaşım altyapısı ölçeğiyle tanışmıştır. Kent içi otoyollarda pek çok kentte uygulanan ve otoyolları hıza, yoğunluğa, kontrole ve yol kesişimlerinin sıklığına göre çevre yolu, ana arterler, toplayıcı ve yerel yollar olarak tanımlayan işlevsel ayrışma (Jacobs, Macdonald ve Rofe, 2002, s. 94), hızın etkisini daha da belirginleştiren ve kentselliği zedeleyen kopuk kent parçaları üretmiştir. Bu bağlamda demiryolu otoyollardan farklılaşmaktadır. Ulaşım hattının tekilliği, hız değişiminin kısıtlılığı ile viraj eğrilerinin ve yatayda eğim açılarının sınırlılığı, kentlerde demiryollarını katı çizgiler olarak var etmektedir. Otoyollardaki çeşitliliğe kıyasla demiryolu; hız ve kontrol açısından çevre yolu ile ana arterlere eş değer ölçüde kenti bölen bir çizgisel alan tanımlar. Bunun yanında, otoyola kıyasla hat boyunca yüzeyde yol kesişimleri çok daha kısıtlı, yaya erişiminin

2 Bu cümle içinde “kent peyzajı”, İngilizce “*cityscape*” kavramının Türkçe karşılığı olarak kullanılmıştır.



kontrolü ise seviye farklılaşmaları veya hat boyu tanımlı tampon güvenlik alanları ile daha yüksektir.

Ulaşım altyapılarının değişen ölçeği ve hızı, kentsel literatürde yeni tartışmaları da gündeme getirmiştir. Ulaşım altyapılarının inşası başarısızlık olarak görülmüş ve kent merkezlerinin zarar görmesinde en etkili araçlar olarak ortaya konmuşlardır (Mumford, 1961). Kent dokusuna eklenme sürecinde, mevcut kentsel yapıyla kuracağı ilişki büyük ölçüde göz ardı edilen yolların, içinde buldukları çevreyle bir aradalığının sorunlu geliştiği ve yolların, kentin tamamlayıcı bir parçası olarak var olamadığı sıkça tartışılan bir konu olarak kent yazınında yer almıştır. 1960'larda, ulaşım altyapılarının kentteki varlığını değerlendiren çalışmaların odaklandığı diğer bir yaklaşım da, yolların kentin deneyimlenmesinde yeni araçlar olarak görülebileceğidir. Yoldan seyredilen çevrenin ve yol boyunca yolu tarifleyen elemanların, ulaşım altyapısının önemli bir bileşeni olduğu fikrinin hâkim olduğu bu tartışmalar, yoldan izlenen ortamın mekân ile hareketin dramatik oyunu olarak düşünebileceğini savunur. Yollar, yayılan ve ölçeği değişen kentin, kentli tarafından kavranmasını mümkün kılan yeni araçlardır. Bu bakış, yolların yadsınmasına eleştirel bakarak, ulaşım altyapılarının kentte göz ardı edilen potansiyeller sunduğunu ileri sürer (Appleyard, Lynch ve Myer, 1966).

Kent yazınına hâkim olan bu tartışmaların, son otuz yılda kentteki yansımaları iki farklı müdahale biçimini ortaya çıkarmıştır. İşlevini yitirmiş ulaşım altyapılarının park ya da kamusal alan olarak yeniden değerlendirilmesine yönelik proje ve uygulamalar kentlerin gündeminde yerini almaya başlamıştır. Özellikle kent içinde kalan ve kullanılmayan demiryollarının yeniden değerlendirilme süreci, çizgisel park ya da yükseltilmiş park olarak adlandırılan ve kenti sokak seviyesinden farklı bir noktadan deneyimlemeye olanak veren yeni bir kentsel mekân tipi üretmiştir.³ Diğer bir gelişme de, kent içinde halen işlevini sürdüren ulaşım altyapılarının, kent mekânıyla ya da içinden geçtiği çevreyle kurduğu olumsuz ilişkinin çözümüne yönelik üretilen projelerdir. Genellikle kentsel mekân sisteminden ayrıştırılmış, tek işlevli ve ulaşımaya dair kapasite ve standartlar doğrultusunda inşa edilen ulaşım hatlarının, zamanla etraflarındaki çevreyle uyum problemleri ortaya çıkmıştır. Kentteki yaşama olumsuz yansımaları olan

bu durum, ulaşım altyapılarının gizlenmesi ya da fark edilmez kılınması gibi mekânsal açıdan daha sorunlu ilişki biçimlerini ortaya çıkarmıştır (Hung, 2013).

Ancak son 20-30 yılda yapılan çalışmalar tartışmanın kapsamını genişleterek, genellikle, sosyal çevre ya da biyolojik kaynaklarla ilişkimizi belirsizleştiren ya da bozan bir yapı olarak gördüğümüz ulaşım altyapılarını, peyzaj alanının gündemine getirmiştir. 1990'larda gündeme gelen altyapısal şehircilik ve peyzaj şehirciliği tartışmaları, kent ve ulaşım altyapısı arasında yeni ilişki biçimi arayışlarını ortaya çıkarmıştır. İçinde bulunduğu çevreden tecrit edilmiş ve tek işlevli olma durumuna eleştirel bakan bu yaklaşımlar, ulaşım altyapılarının kentteki diğer altyapı ve sistemlerle (akarsu ve yeşil alanlar gibi) mekânsal ve çevresel bütünleşmenin sağlanarak bütüncül bir sistemin oluşturulmasının gerekliliği üzerinde durmaktadırlar. Altyapı elemanlarının kentteki potansiyelinin göz ardı edildiği savından hareketle, konunun tek bir disiplinin sınırları içinde değerlendirilmesinin bugünkü kentsel ve çevresel karmaşığın üstesinden gelmede yetersiz kalacağını savunan bu düşünce, kentsel mekân ve ulaşım altyapısının bütüncül ele alınabileceği bir uygulama alanının benimsenmesinin gerekliliğini ortaya koyar (Bélanger, 2012). Kentlerdeki yatay yayılmanın hem üretici hem de sonucu olarak görülen altyapı, kentsel gelişmenin arka planı olmanın çok daha ötesinde biyolojik ve teknolojik ortamlarla iletişim kurduğumuz arayüzler olarak düşünülmektedir. Bu bakış, ulaşım altyapılarını, tasarlanan, inşa edilen ve yeniden inşa edilen bir sistem ve aynı zamanda da arazi olarak tanımlar (Bélanger, 2012).

Ulaşım altyapılarını salt mühendislik alanının konusu olmaksızın sınırlı şehircilik ve peyzaj potansiyeli olarak ortaya koyan bu ele alış biçimi birkaç noktaya odaklanmaktadır. Altyapıların yeni yerlerin gelişimine olanak vermesi bunların başında gelir. Sınırları belli, tek bir arazi için gelişim önermenin ötesinde, ulaşım altyapısının geçtiği güzergâh boyunca yakın çevrenin gelişmeye açık potansiyel alan haline gelmesi ve hattın kentte yeni bölünmeler yaratması konuyu mekânsal açıdan tartışmayı gerekli kılan birincil sebeptir. Yeni gelişim alanlarına olan etkisinin yanı sıra, ulaşım altyapıları arazi kullanımının şekillenmesinde de belirleyici olmaktadır. Ortaya çıkardıkları çizgi ve kentteki varlıkları bazı arazi kullanım biçimlerinin oluşumunu

3 1990ların başında, Paris'te yaklaşık 4 kilometre uzunluğunda kullanılmayan bir demiryolu hattının park olarak yeniden düzenlendiği "Promenade Plantée" yükseltilmiş çizgisel parkların uygulanmış ilk örneklerindedir. 2009 yılında New York'ta ilk etabı uygulanan High Line parkı ise, çizgisel park tipinin en bilinen ve farklı kentlerdeki uygulamalara model olan örneğidir.



ve gelişimini belirlerken, bazı alanların da daha esnek ve değişime açık kalmasına olanak verir. Bu durum, belirsiz, bazen atıl ama aynı zamanda potansiyel alanların ulaşım hattı boyunca oluşumuna imkân tanır (Allen, 1999).

Vurgulanması gereken bir diğer nokta, ulaşım altyapılarının farklı ölçeklerde sağladığı ilişki imkânlarıdır. Ağ örüntüsü içinde çalışan bir sistem olarak ulaşım altyapıları, hem bir bütünlük/süreklilik sağlamakta hem de içinden geçtiği çevreyle yerel ölçekte ilişkiler kurmaktadır. Akarsu ve yeşil alanlar gibi diğer altyapılarla belli bir süreklilik içinde işlemesi mümkün olan ulaşım hatları, içinden geçtiği farklı ortamlarla ilişkilerini ve güzergâh boyunca sürekliliklerini olanaklı kılacak mekânsal düzenlemeleri gerektirmektedir. Köprüler, yaya ve araç alt/üst geçitleri, tüneller, bariyerler, istasyonlar, duraklar ve hat boyunca oluşan diğer alt mekânlar yerel ölçekte kurulan ilişkinin mekânsal üretimleri olarak görülebilir (Allen, 1999). Diğer bir bakışla, bu nitelikteki mekânlar arayüz olarak da kavramsallaştırılabilir. Sözcük anlamı olarak arayüz, iki mekân ya da durum arasında sınır oluşturan yüzey olarak tariflenir. Arayüzün bir diğer anlamı da, birbirinden bağımsız iki farklı sistemin bir araya geldiği ve birbiriyile ilişkiye geçtiği yer olarak geçer.⁴ Kavramın, kentteki karşılığı düşünüldüğünde, arayüzlerin mekânsallaştığı ve ulaşım hatlarıyla içinde buldukları çevreler arasındaki ilişkinin farklı ölçekte arayüz mekânlar oluşturduğu söylenebilir. Arayüz mekânların da dâhil olduğu bir kurguyla, üst ölçekte bütüncül bir altyapı sisteminin geliştirilmesi mümkün olabilir.

Demiryolu özelinde düşünüldüğünde, istasyonlar ve duraklar esas sistemle yerel olanın bir araya geldiği noktasal mekânlar olarak önemli potansiyeller barındırır. Aslında, ölçeği ve işleyiş sistemi fark etmeksizin tüm ulaşım altyapıları benzer bir mekân/yer üretme potansiyeli taşımaktadır. İstasyon, durak, terminal ve liman gibi ulaşım odaklarının çevresinde gelişen bölge ve semtler ilgili ulaşım hattıyla anılan yerlerdir; liman bölgesi, havaalanı şehri, istasyon mahallesi gibi. Bu bakışla, diğer ulaşım altyapılarına kıyasla demiryollarının kent dokusuyla iç içe geçmiş ve yaya mekânlarıyla bütünleşmiş bir kurguya sahip olmaktan kaynaklanan özel durumlar sunduğu söylenebilir (Bertolini ve Spit, 1998). Ancak, genellikle ilgili standartlar ya da teknik düzenlemeler

geliştikçe ulaşım altyapısının ürettiği mekânsallık kesintiye uğramış; sınırları tanımlamak için inşa edilen bariyerler ve genişletilen hatlar, çevreyle kurulan ilişkide katı sınırlar ortaya çıkararak arayüzde tanımsız mekânlar oluşturmuştur.

Bu okumadan yola çıkarak, makale iki temel durum üzerinden Sincan-Kayaş banliyö hattını değerlendirmektedir. Öncelikle, tarihsel süreç içinde, banliyö hattının Ankara'nın kentsel gelişimine etkileri ile kentin büyümesine bağlı olarak kent içinde değişen rolü incelenecektir. Hattın bütünlüğü göz önüne alınarak yapılacak bu okumayı takiben, Sincan-Kayaş banliyö hattının mekânsallığını ortaya koymak üzere, mevcut durumda demiryolunun bir arada ilerlediği yeşil alanlar ve akarsularla kurduğu ilişki ve hattın içinden geçtiği farklı nitelikteki çevrelerle bir aradahlığından ortaya çıkan arayüz mekânlar değerlendirilecektir.

Sincan-Kayaş Banliyö Hattı ve Ankara

Köken bilimine göre “banliyö” sözcüğü Fransızca'da iki ayrı köke sahip “*banlieu*”den gelmektedir: “yargı, hüküm, ferman” anlamına gelen “*ban*” ve “yer, lokal” anlamına gelen “*lieu*” (Online Etymology Dictionary, 2016). Sözcüğün Türkçe karşılığı ise şehir merkezinden uzakta ya da şehrin çeperine yakın oturma alanlarını ifade eden “yöre kent” olarak geçmektedir (TDK, 2016). Bu tanımlardan yola çıkarak, banliyö hatlarının çoğu zaman varoş⁵ olarak da adlandırılan, kent merkezine kıyasla daha gevşek dokuya sahip çeper alanlarıyla merkez arasında ulaşımı sağlayan araçlar olduğu söylenebilir. Düzenli seferlerle yolcu taşımacılığına başladığı 1929 yılında, Sincan-Kayaş banliyö hattı ve yakın çevresini de bu tanımla betimlemek mümkündür. Ancak, bu çalışmanın esas aldığı yaklaşımda, banliyö hattı, ulaşım aracı olmanın ötesinde kentin gelişiminde önemli bir referans çizgisi olarak, mekânsal etkileriyle öne çıkmaktadır. Hattın, kentin dışında yeni yerleşimlerin oluşumunu destekleyen üreteç bir çizgi olma durumundan, erişilebilirliğin artmasıyla yayılan kentte engel olma durumuna geçmesi, makalenin tartıştığı özgün mekânsallığı ortaya koymaktadır.

Ankara'yı diğer kentlere bağlayan Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun mevcut altyapısında banliyö seferlerinin hizmete açılmasıyla, demiryolu hattı kent içi yolcu

4 Bu tarifler, arayüz kelimesinin İngilizce karşılığı olan “*interface*” sözcüğünün tanımı esas alınarak yapılmıştır.

5 Varoş sözcüğünün kökeni Macarca “kasaba”, “kent” sözcüğüne dayanmaktadır.



taşımacılığının bir parçası haline gelmiş ve o dönemden itibaren üretilen kent planlarında ve uygulamalarda esas olarak ulaşım dair karar ve mekânsal müdahalelerle anılmıştır. 1920 yılında, Ankara-Kayaş demiryolu hattının tamamlanmasını takiben, 1 Mayıs 1928’de “tenezzüh” seferleri adı altında Ankaralıların kent dışındaki mesire alanlarına ulaşımı için gezinti amaçlı ve belli günlerde düzenlenen seferler başlamıştır: “Seferler sadece cuma günleri olmak üzere sekiz sefer olarak düzenleniyor, Hıdırellez ve bayram günleri ilave seferler yapıyordu. O dönemde Ankara-Kayaş arası tarife göre 25 dakika tutuyordu” (Emiroğlu ve Uzmay, 2013, s. 46).

Ankara-Kayaş arasında düzenli banliyö seferlerinin başlamasıyla banliyö hattı Cumhuriyet döneminin ilk kent içi kamu toplu taşıma altyapısı olarak hizmete açılmıştır (Tekeli, 2010). Ancak bu dönemde banliyö hattı kent içi ulaşım aracı olmanın dışında, Ankara’nın merkezi olan Yenışehir ile civar yerleşim ve köyleri bağlayan bir ulaşım altyapısı olarak kendini göstermekte ve bu bakımdan oldukça kritik bir rol üstlenmekteydi. Banliyö seferleriyle doğuya Kayaş yönünde sağlanan ulaşım olanağı bu bölgenin ulaşılabilirliğini artırarak yerleşimlerin gelişimini hızlandırmış ve hat boyunca hâkim olan kırsal peyzajın, özellikle 1960 sonrasında yaşayacağı köklü dönüşüme neden olmuştur.⁶

Banliyö seferlerinin ilk başladığı yıllarda, merkez Yenışehir referans alınarak, hattın doğusu Demirlibağçe’den itibaren Hatip Çayı boyunca Saimekadın, Üreğil ve Kayaş’ı da kapsayarak Hasanoğlan’a kadar sebze, meyve bahçeleri ve bostanlarla kaplı mesire alanı olarak peyzajıyla ön plana çıkmakta ve tasvir edilmekteydi. Kentin doğusu boyunca uzanan bu yeşil doku, Mamak’ta gecekonduların yapılmaya başlandığı 1950’lere kadar da Ankaralıların yoğun olarak kullandığı mesire alanı olmaya devam etmiştir (Özaslan, 2014). Ancak, 1950’lilerden itibaren Cebeci-Mamak arasında, demiryolu çevresinde hızlı bir yapılaşma başlamış, alan gecekondularla örülmüştür. Bu durum 1955 yılından itibaren hız kazanmıştır. 1975 yılına ait hava fotoğrafından da okunabileceği üzere, 1940’larda doğuda Kayaş’a kadar uzanan alandaki kırsal peyzaj

kaybolmuş ve yerini gecekondular dokusuna bırakmıştır (Şekil 1, 2, 3).⁷

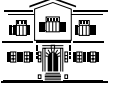
Doğuda Yenışehir ve Cebeci arasındaki bölge Cebeci’nin doğusunda yaşanan bu dönüşüme kıyasla daha farklı gelişmiş, 1920’lerde Yenışehir’den kopuk olan Cebeci semti demiryolu boyunca büyümüş, demiryolu semt için önemli bir referans çizgisi olmuş ve Cebeci bir istasyon semt olarak gelişmiştir. “Ayrıca, tren hattının şehir-içi ulaşım için kullanılmaya başlanması ve Cebeci İstasyonu’nun açılması bu bölgeyi kentin daha dış kısımları olan Mamak ve Kayaş gibi bölgelerin erişimine açmış ve buna koşut olarak bölgede yoğun bir inşaat faaliyeti başlamıştır” (Cantek ve Zırh, 2014, ss.149-150’de aktarıldığı gibi). Nitekim bu faaliyet sürecine İslam Ansiklopedisi’nde de değinilmiştir:

Yenışehir son senelerde her istikamette genişlemiş, şimalde eski Ankara ile doğrudan doğruya temasa gelmiş olduğu gibi, bu temas sahasında, bilhassa şark istikametinde, inkişaf ederek, demiryolu boyunca büyüyen Cebeci semti ile birleşmiştir. 1940 sayımı Yenışehir’in nüfusunu, Cebeci ile beraber 41.000 olarak tespit etmiştir (Ankara, 1941, s. 451).

Hattın batısı, Merkez Yenışehir’in doğusundaki bu dönüşümden farklı bir süreç deneyimlemiştir. Banliyö seferlerinin başladığı dönemde, hattın batısı doğuya benzer gevşeklikte, ancak farklı karakterde bir dokuya sahiptir. 1930’lu yıllarda, batıda demiryolu boyunca uzanan, insan eliyle şekillendirilmiş en belirgin peyzaj olarak AOÇ alanlarının gelişimi ve Marmara Köşkü’nün yapılması, rekreasyon amacıyla bu istikamette ulaşım talebini ortaya çıkarmıştır. Demiryolunun sağladığı ulaşım imkânı, hat boyunca batıda uzanan düz arazilerde Şeker Fabrikası (1962), Çimento Fabrikası (1926), Gazi Fişek Fabrikası (1955) gibi belli başlı sanayi alanlarının gelişimini desteklemiştir. Dönemin hava fotoğraflarından, 1950’li yıllarda Gazi Mahallesi’ndeki konut alanlarının gelişmeye başladığı görülür. Hat boyunca batıda gelişen diğer önemli konut alanları Sincan ve Etimesgut’tur. Cumhuriyet’in ilk yıllarında ideal yerleşim modeli olarak Sincan ve Etimesgut’ta kurulan örnek köyler ile Türk Kızılayı ve

6 Sincan-Kayaş banliyö hattının mekânsal tarihini peyzajın dönüşümü üzerinden okumak mümkündür. Bu yönde geliştirilebilecek araştırmalara, Ebru Salah’ın “*Sayfiye to Banlieue: Suburban Landscape around Anatolian Railways (From Mid-Nineteenth Century to World War II)*” başlıklı doktora tezi, ortaya koyduğu özgün tartışmayla model olabilecektir.

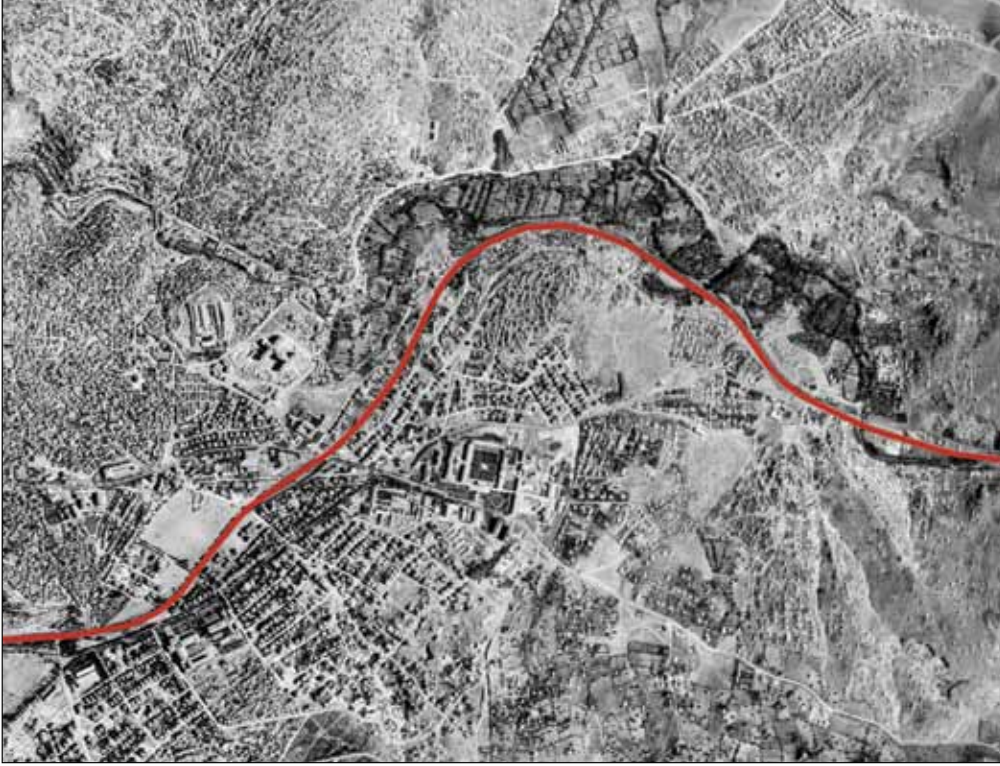
7 1966 tarihli Ankara gecekondular haritası kentteki gecekondular alanlarının büyük kısmının banliyö hattı boyunca Cebeci’den Kayaş’a uzandığını göstermektedir (Şenyapılı, 1970; Öncü, 1979).



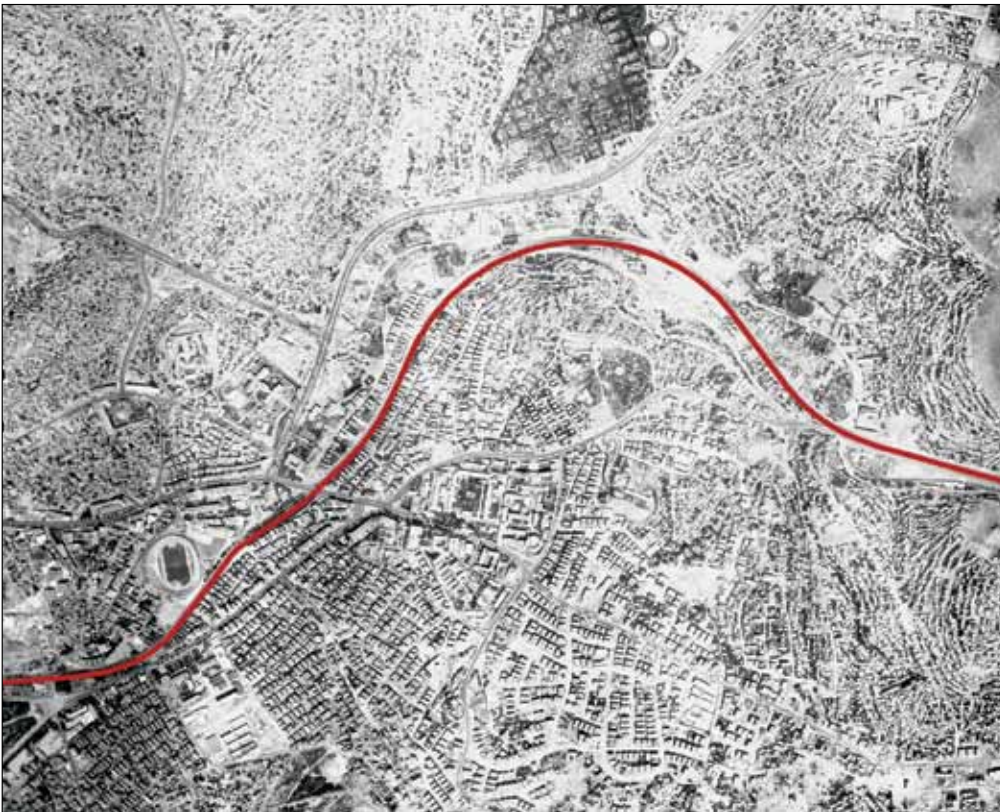
Şekil 1. 1940'lı yılların başında Cebeci'den doğuya uzanan banliyö hattı ile hattı takip eden meyve bahçeleri ve bostanlar. Kaynak: Harita Genel Komutanlığı Arşivi.

Türkkuşu gibi önemli kamu ve askeri kuruluşların batıda inşa edilmesi, kentin çeperinde ama merkezle bağlantılı olması gereken alanlar yaratmıştır (Özdemir ve Demirkol, 2014) (Şekil 4 ve 5). Ankara-Kayaş arasındaki dokuya kıyasla hattın batısı ağırlıklı olarak kurumlara ait arazilerle çevrelenmektedir. Bu araziler, bugün hat boyunca yapılaşmanın olmadığı açıklıklar olarak halen varlıklarını sürdürmektedir. Ancak, 1990 Ankara Nazım Planı'nda kentin batı koridorunda gelişimini esas alarak belirlenen yeni konut alanları ile ulaşım kararlarının etkisiyle batıdaki boşluklu doku, bu dönemden itibaren, yeni yerleşimlerin getirdiği yoğunlukla dolmaya başlar.

Bu noktada, 37 kilometre boyunca benzer bir altyapı ve aynı amaçla hizmet veren banliyö hattının topoğrafya, arazi kullanımı, mülkiyet ve planlama stratejilerinin de etkisiyle doğuda ve batıda arazi ve kentsel gelişmeyi farklı yönlendirdiği belirtilmelidir. Kent merkezi referans alındığında, banliyö hattı mekânsal gelişimi, hikâyesi ve peyzajı birbirinden farklı iki yaka yaratmıştır. Doğuda, mesire ve köylerin hâkim olduğu peyzaj 1950'lerden itibaren gecekondü mahalleleriyle yapılaşmaya açılmış ve son dönemde, halen devam etmekte olan Toplu Konut İdaresi (TOKİ) kentsel dönüşüm projeleriyle yeniden şekillenmeye başlamıştır. Her dönemde kendi



Şekil 2. 1955 yılında merkez Yenişehir İstasyonundan doğuya uzanan banliyö hattı ve yapılaşmaya başlayan mesire alanları.
Kaynak: Harita Genel Komutanlığı Arşivi.



Şekil 3. 1975 yılında Cebeci - Saimekadın banliyö durakları arasında yoğun yapılaşma.
Kaynak: Harita Genel Komutanlığı Arşivi.



Şekil 4. 1940'lı yılların başında Banliyö hattı, hattın güneyinde Etimesgut örnek köy yerleşim dokusu ve hattın kuzeyinde Ankara Çayı. Kaynak: Harita Genel Komutanlığı Arşivi.



Şekil 5. 1975 yılında Banliyö hattı, yapılaşma alanlarının arttığı Etimesgut ve bölgede gelişen sanayi alanları. Kaynak: Harita Genel Komutanlığı Arşivi.



içinde süreklilik sunan hattın doğusundaki dokuya karşın, hattın batısının parçalı bir peyzaja sahip olduğu söylenebilir. Kamu mülkiyetindeki arazilerin varlığı, AOC arazileri, askeri alanlar ve sanayi tesisleri sınırları belli ve zaman içinde değişmesi çok da mümkün olmayan arazi kullanımları üretmiştir.⁸ Ancak her iki taraf için de belirtilebilecek ortak durum; banliyö hattının varlığının doğu-batı yönünde sanayii ve konut alanlarının gelişiminde, Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde hat boyunca sıralanan köylerin Ankara'nın mahallelerine dönüşmesinde ve doğuda Hatip Çayı boyunca uzanan mesire alanlarının yapılaşmaya açılmasında belirleyici olduğudur (Tekeli, 2010).

Hattın yakın çevresindeki arazilerin yaşadığı bu dönüşüm, banliyö hattının bir çizgi olarak kentle kurduğu ilişkiyi ve kente referansla durumunu da değiştirmiştir (Şekil 6, 7 ve 8). Bu değişimi, Ankara için geliştirilen planlarda, banliyö hattına dair niyetlerden ve alınan plan kararlarından takip etmek mümkündür. 1932 yılında Alman şehircilik uzmanı Herman Jansen tarafından yapılan ve Jansen Planı olarak anılan plana göre, demiryolu ulaşım omurgasının birincil elemanı olarak kent merkezini çeperdeki yerleşim alanlarına bağlamakta ve banliyölerin oluşumunda etkili olmaktadır. Modern kentin inşasının esaslarından biri olan demiryolu, insanın arazi üzerindeki kontrolüne ve kent yaşamının merkez ve çalışma alanları dışında da gerçekleşebilmesine imkân vermektedir.⁹ Jansen Planı raporuna göre modern birey, çalışma alanı veya merkez yakınında oturmak zorunda değildir. Demiryolu aracılığı ile kent çeperindeki köy ve mahalleler kentli için birer yerleşim seçeneği olabilecektir. Böylelikle ulaşım imkânlarının sağladığı kolaylıkla planlı banliyöler oluşmaya başlayacaktır (Jansen, 1937). Banliyö hattının ikamet açısından sunduğu imkânların yanı sıra, sanayi alanları ve işçi mahallerinin gelişimindeki belirleyiciliği de Jansen Planı raporunda belirtilmiştir. Plana göre, demiryolu ile ulaşılabilen ilk banliyöler Etimesgut istikametinde bulunan amele mahallesi ve Gazi Çiftliği işçi lojmanlarıdır. Kentin açık yeşil alan ihtiyacını karşılayan ve aynı zamanda tarıma

dayalı sanayi faaliyetinin de gerçekleşeceği Gazi Çiftliği'ne ulaşım demiryolu ile sağlanacaktır. Bu durum demiryolu hattını yolcu taşımacılığının ötesinde, çiftliğe ve sanayii alanlarına hammadde taşınmasında önemli kılmıştır (Jansen, 1937).

1950'li yıllarda, kuzey-güney doğrultusunda gelişen kent, Jansen planı döneminden farklı bir banliyö hattı kurgusunu gündeme getirmiştir. Raşit Yücel ve Nihat Uybadin tarafından hazırlanan Ankara Nazım İmar Planı raporunda kentin etrafının dağlarla çevrili olmasından dolayı demiryolunun kentin içinden geçtiği, ancak bu durumun, demiryolunun kenti bölmesi olarak değerlendirilmemesi gerektiği vurgulanır. Hat sayısının artırılarak, demiryolunun ulaşım işlevinin desteklenmesi gerektiği belirtilir. Raporda, mevcut durumda demiryolu boyunca yer alan kuzey-güney yönündeki geçişlerin yeterli olduğu, ancak gelecekte hattın tünel ile yerin altına alınabileceği ya da köprü olarak yükseltilebileceği yönünde fikirler yer alır (Yücel ve Uybadin, 1957).

Hattın kentte yarattığı engel Ankara Nazım Plan Şeması Raporu'nda da (1970-1990) ele alınmış; demiryolu, istasyon ve AOC alanlarının aşılmasındaki güçlükler belirtilmiştir. Hattın aşılmasını gerekli kılan kuzey-güney yönündeki seyahatleri azaltmak amacıyla Ankara'nın doğu-batı yönünde gelişmesi önerilmiştir. Planın ana yaklaşımı olan kentin batı yönünde geliştirilmesi kararında ulaşım sistemi ve banliyö hattının belirleyici olduğu ifade edilmiştir (Ankara Nazım Plan Bürosu, 1977).

Ankara için farklı dönemlerde geliştirilen plan raporlarından da anlaşılacağı gibi, demiryolunun kentteki varlığı ulaşım için alınan kararların ötesine geçmemiş; her ne kadar banliyö hattı kullanıma açılmasından itibaren kentsel mekânın oluşumunda belirleyici bir rol oynamış olsa da planlamada kent ve demiryolu ilişkisinin kaynağı, mekânsal boyutu göz ardı edilmiştir. Temmuz 2016'da uygulanmasına başlanan ve banliyö hattını metro standartlarına getirmeyi hedefleyen Başkentray projesiyle, hattın kent içinde bir çizgi olarak

8 "... şehrin etrafında, ondan az çok uzakta, bazı eski küçük köylerin yerinde yahut tamamiyle yeniden, bir takım banliyöler teessüs etmiştir. Sayfiyeler ve ikamet banliyöleri, ovayı kuşatan bağlık ve bahçelik yamaçlar üzerine yerleşmiştir. Buna mukabil başlıca fabrikaları ihtiva eden sinai banliyö, daha ziyade şehrin garbında yer almış bulunuyor." (Ankara, 1941, s. 452).

9 Ulaşımın kentin şekillenmesindeki belirleyiciliği Jansen Planı Raporu'nda şöyle kaleme alınmıştır; "Teknikten istifade etmekle seyrüseferin önemi ve ehemmiyeti de anlaşıldı. Tayyare, demiryolu, motörlü vasıtalar büyük mesafeleri en az bir zamanda aşılıyorlar, eşya nakli de artık toprak parçalarının kabiliyetine bereketine bağlı kalmıyor. Bir şehrin planı için daha büyük iktisadi mecralar bulmak lazımdır. Etrafın küçük köy ve kasabaları da büyük şehre bağlanarak onun birer uzak mahallesi haline getirilir. Çalışılan yerin dibinde oturmak mecburiyeti ortadan kalkar, yuvamızı istediğimiz civar köy mahallelerinden hoşumuza gidene kurabiliriz, ve fabrikaya büroya ticarete müsait olan yerde de çalışırız." (Jansen, 1937, s.7)



ölçeğinin ve çevresiyle kurduğu ilişkinin bir kez daha değişeceği büyük ölçekli bir inşaat başlamıştır.¹⁰

Sincan - Kayaş Banliyö Hattı Boyunca (Kentsel) Mekân Oluşumu

Demiryolunun kendine özgü mekânsal kurgusu hem makro hem de yerel ölçekte süreklilik sağlayan bir sistemi kentte var etmektedir. Ancak Sincan-Kayaş banliyö hattının mevcut durumunda, demiryolu altyapısı haricinde sürekliliğinin okunabileceği bir mekân kurgusundan bahsetmek mümkün değildir. Demiryolu altyapısının sürekliliği, içinden geçtiği çevreden bağımsız bir çizgi oluşturmakta ve bu durum banliyö hattı boyunca tariflenmesi güç, artık alanlar ortaya çıkarmaktadır. Mevcut durumda sorun olarak görülen bu alanlar, gelecekte oluşması mümkün olabilecek, kent ve peyzajla bütünleşmiş bir banliyö hattı kurgusunun gizil kalmış alanları olarak değerlendirilmelidir. Makalenin önceki

bölmelerinde de belirtildiği gibi, bir arada ilerlediği yeşil alanlar ve akarsularla mekânsal ve çevresel bütünlüğü sağlanmış bir banliyö hattı, Ankara'nın bugün büyük ölçüde parçalanmış olan kentsel mekân ve peyzaj sisteminin yeniden oluşturulmasında oldukça önemli olacaktır. Bu bakış, mevcut mekânsal durumun iki düzeyde incelenmesini gerekli kılar: Hattın keşiştiği ya da içinden geçtiği yeşil alanlar ve akarsularla unutulmuş ilişkisi ve hattın içinden geçtiği çevrelerle bir aradalığından ortaya çıkan farklı ölçekteki arayüz mekânların varlığı.

Demiryolu, Yeşil Alanlar ve Akarsular

Banliyö hattının kentteki sürekliliği bir arada ilerlediği yeşil alanlar ve akarsularla birlikte düşünüldüğünde, Ankara için bugüne kadar farkında olunmayan veya göz ardı edilen bir kentsel peyzajın kurgulanabilir oluşundan bahsetmek mümkündür. Bu durum, Sincan-Kayaş banliyö hattı boyunca, yapılaşmayla yok edilmiş kırsal peyzajın



Şekil 6. Sincan-Kayaş banliyö hattı ve kent, 1950'ler.

¹⁰ 2012 yılında, güvenli, nitelikli ve konforlu kent içi ulaşım hedefiyle banliyö hattını metro standartlarına getirmeyi amaçlayan Başkentray projesi ihaleye açılmıştır. Projeye birlikte, Sincan-Kayaş banliyö hattı için yeni bir teknoloji, teknik altyapı ve ölçek gündeme gelmiştir. Proje kapsamında Kayaş-Ankara arasına 2, Ankara-Behiçbey arasına 4, Behiçbey - Sincan arasına 3 yeni hat eklenmesi planlanmıştır. Temmuz 2016'da inşaatına başlanan Başkentray projesi getireceği yeni teknoloji ve altyapının yanı sıra, çevreye daha uyumlu bir banliyö sisteminin kurgulanacağı iddiasını da taşımaktadır. Bu amaçla, Sincan-Kayaş banliyö koridorunun tamamen ihataya alınması ve konut alanlarının yoğun olduğu aralıklarda demiryolu koridoruna ses perdeleri eklenmesi önerilmektedir. Banliyö hattının kent içi ulaşımındaki payını yükseltmeyi amaçlayan projede, hattın diğer ulaşım sistemleriyle bütünleşmesini sağlayacak öneriler de yer almaktadır.



Şekil 7. Sincan-Kayaş banliyö hattı ve kent, 1980'ler.



Şekil 8. Sincan-Kayaş banliyö hattı ve kent, 2010 ve sonrası.

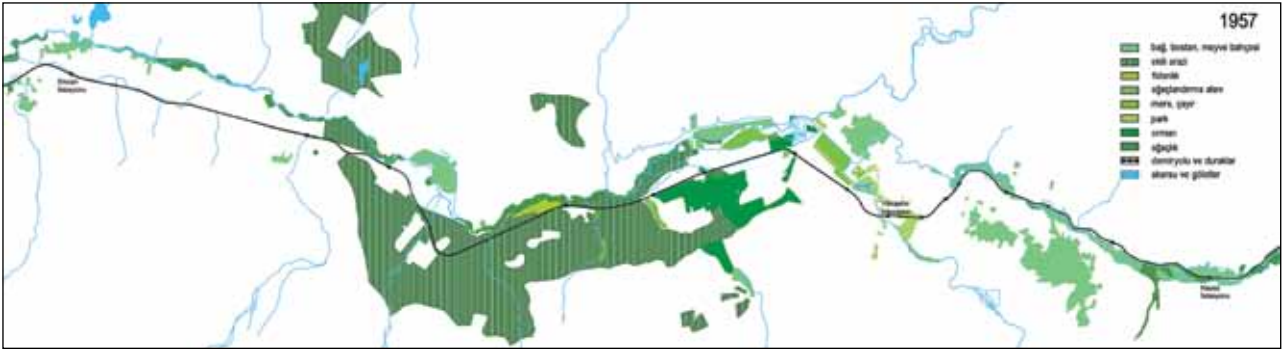


ve yer altına ya da kanala alınarak görünmez kılınan akarsuların, zaman içinde demiryolu hattıyla değişen ilişkilerini anlamayı gerekir (Şekil 9 ve 10).

Bugünkü durumda, takip edilmesi güç de olsa, hattın mekânsal kurgusunda demiryoluna özgü bir peyzajın varlığı göz ardı edilemez. Banliyö hattı boyunca yapılan yolculukta, kimi yerde planlanmış, kimi yerde kendiliğinden oluşmuş, genişliği değişen, ama her durumda hattı takip eden bir peyzajı gözlemek mümkündür. Demiryollarına eşlik edecek yeşil altyapı oluşturulmasına yönelik stratejilerin, ülkede demiryollarının inşasına başladığı dönemde ortaya çıktığı görülür. Hem çevre estetiği hem de iklim şartlarına uyum açısından Türkiye’de demiryolları boyunca ağaçlandırma çalışmaları yapılmış ve bu amaçla Anadolu-Bağdat Demiryolu’nun inşaatıyla birlikte birçok şehirde TCDD fidanlıkları kurulmuştur. İstasyon ve garlarda, park ve bahçelerin yapılması demiryolu altyapısının bir bileşeni olarak düşünülmüş ve

TCDD’nin stratejileri arasında yerini almıştır (Emiroğlu ve Uzman, 2013).

Sincan-Kayaş banliyö hattı özelinde bakıldığında ise, Ankara’nın başkent oluşunu takiben yapılan planlama çalışmalarında demiryolu peyzajına ilişkin önemli kararların olduğu görülür. Jansen planı raporundaki kararlar ve anlatım dili, demiryolu için yapılan bu genel değerlendirmenin bir dönem Ankara banliyö hattı için de geçerli olduğunu ortaya koyar. Raporda, planlama ilkesi olarak demiryolu ve peyzaj ilişkisine sıklıkla değinilmiştir. Jansen’e göre bir şehrin iskeleti araç yolları (seyrüsefer yolları) ve demiryolu ile onu destekleyen yeşil hatlardan oluşmaktadır. “Kutrani yeşillik şeritleri” olarak adlandırılan bu alanlar ana ve yan arterleri paralel olarak takip eden ağaçlıklı yaya alanlarıdır. Bu alanlar hem yürüyüş yapmaya ve yaya ulaşımına olanak vermekte hem de araç yollarına estetik değer katmaktadır. Jansen’in planlama yaklaşımına göre yeşil şeritler demiryolu ve araç



Şekil 9. Sincan-Kayaş banliyö hattı, yeşil alanlar ve akarsuların oluşturduğu peyzaj dokusu, 1957.

Çizim: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.



Şekil 10. Sincan-Kayaş banliyö hattı ve yok olan peyzaj dokusu, 2013.

Çizim: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.



yollarını takip ederek şehrin çeperindeki yeşil sahalara ulaşmalı ve kesintisiz gezinti imkânı sağlamalıdır. Bu yaklaşım ulaşım altyapılarını kentte bariyer olmaktan çıkartıp, diğer sistemlerle bütünleştirmeyi amaçlar. Böylece yollar ve demiryolu kent mekânını bölen, parçalayan birer ulaşım altyapısı olmaktan ziyade, peyzaj ve kentsel mekân sürekliliğini sağlayan bileşenler olarak kentte var olabilecektir (Jansen, 1937).

Ancak, Jansen planındaki mekânsal duyarlılığın aksine, daha sonraki yıllarda, Ankara için geliştirilen planlarda demiryolunun ağırlıklı olarak ulaşımına dair kararlarla anıldığı görülür. Bu yaklaşımda, hattın servis verdiği mahallelerin mekânsal ve sosyal yapısındaki değişimin etkili olduğu söylenebilir (Öncü, 1979). Uzun yıllar gecekondular ve sanayi alanlarına hizmet veren banliyö hattının çevresiyle kurduğu ilişki ve mekân kalitesi çok düşünülmemiş, hat, Ankara içinde güçlü bir çizgi oluşturmasına rağmen gizil kalmaya devam etmiştir. Bu noktada, banliyö hattının yeşil alanlar ve diğer peyzaj bileşenleri ile olan birlikteliğinin planlı olmaktan ziyade kendiliğinden ortaya çıkan bir aradallıklarla oluştuğu söylenebilir. Demiryolunu takip eden akarsu yataklarının oluşturduğu bitki örtüsü, banliyö hattı boyunca var olan peyzajın esas üretici olarak görülebilir. Ancak, merkez Yenışehir'e referansla, hattın doğusu ve batısında demiryolu, yeşil alanlar ve akarsuların bir araya gelme biçimleri birbirinden farklılık göstermektedir.

Tarihsel bir okuma yapıldığında, kentin doğusunda, Mamak'tan Elmadağ'a kadar demiryolu boyunca Hatip Çayı'nı takip ederek uzanan meyve bahçeleri, bağlar ve mesire alanları, hattın yeşil altyapı olarak tartışılabilmesi için ilk peyzaj dokusunu sunmaktadır. 1957 tarihli Ankara haritasında Demirlibağ'den Kayaş'a kadar yaklaşık 8 kilometre boyunca demiryolunun yeşil alanlar ve akarsularla birlikte peyzaj örüntüsü oluşturduğu görülür. Hatip Çayı esas çizgi olmak üzere, çaya bağlanan derelerin oluşturduğu akarsu ağı, hatta paralel, yer yer de hattı geçerek, kentin doğusunun karakteristik kırsal peyzajını oluşturur. Dönemin haritalarından okunabilecek bu peyzaj, kent ve kentlinin hayatında önemli bir mesire alanıdır (Şekil 11).¹¹ Yine döneme ait kaynaklarda, bu üçlünün bir aradallığı, peyzajın tasvirindeki özgün anlatımı belirler:

Şehitliğin altlarında boş vadi ve tepeler Kartal Kayası'na kadar devam ederdi. Sol tarafta ise Saime Kadın bahçeleri bulunurdu. Yol, istasyon arkasından hafif bir meyille, 180 derece viraj yaparak, üç gözlü demiryolu köprüsünün altından geçerek yoncalığa gelirdi. ...Mamak demiryolu geçidinden sonra çay boyunca Mamak bahçeleri başlardı. İçinde lezzet ve kokuları bugünkü meyvalarla kıyas edilmeyecek, her çeşit meyva ağaçları bulunurdu. Ayvası çok meşhurdur. ...Mamak, Ankara'nın mesiresiydi. Yani gezilecek, görülecek yeri, vadilerin güzeli idi. Ağaçlarında üveyik, delice sığırcık, serçe kuşlarından bülbüle kadar pek çok kuş barınır, seslerine kargaların çılgınlıkları, ağaçkakanların alkışları karışır, bu gün boyu sürüp gider idi. Ta ki, tren sesleri bu kuş şakırtılarını bastırana kadar (Tamura, 2012, ss.16-17'de aktarıldığı gibi).

1981 tarihli Ankara haritası incelendiğinde, 1957 haritasında meyve bahçesi ve bağ olarak belirtilen yeşil alanların tamamen yapılaştığı görülür. Kendiliğinden gelişmiş bir yeşil altyapı olarak etkileyici olan kırsal peyzaj dokusu, demiryolunun arttırdığı erişilebilirlikle, arsa olarak görülmüş, yapılaşmaya açılmış ve aradan geçen dönemde giderek yok olmuştur. Yapılaşma, yeşil alanları yok etmenin yanı sıra, Hatip Çayı'nın da silik bir iz olarak kalmasına sebep olmuştur. 1957 yılındaki sel felaketini takip eden yıllarda çayın bir kısmı menfez içine alınmıştır (Tamura, 2012). Yer yer menfeze girerek görünmez olan Hatip Çayı, bazı yerlerde de kanal içine alınarak fark edilmesi güç bir akarsu çizgisi olarak kentin doğusundaki yoğun yapılaşma alanları içinde kalmıştır. Yapılaşmayla mesire alanları, çayın menfeze alınmasıyla da akarsu çizgisinin sürekliliği kesintiye uğramış ve kentin, demiryolu boyunca uzanan özgün peyzajı okunmaz olmuştur. Bu durum, 1957 tarihli harita esas alınarak, yeşil alanlar, akarsular ve demiryolunun örüntü olarak tariflenebilecek ilişki biçimini bütünüyle değiştirmiştir. Yeşil alanlar büyük ölçüde silinmiş; Hatip Çayı ve demiryolu bağımsız çizgiler olarak var olmaya devam etmişlerdir. 2013 tarihli Ankara haritası incelendiğinde, Saimekadın İstasyonu'ndan Kayaş'a kadar Hatip Çayı'nın halen demiryoluyla birlikte ilerlediği görülür (Şekil 12). Ancak, kanal içine alınmış çay, içinden geçtiği çevrelerde büyük ölçüde fark edilmez durumdadır. TOKİ Yeni Mamak Kentsel Dönüşüm alanının, hatta komşu olan

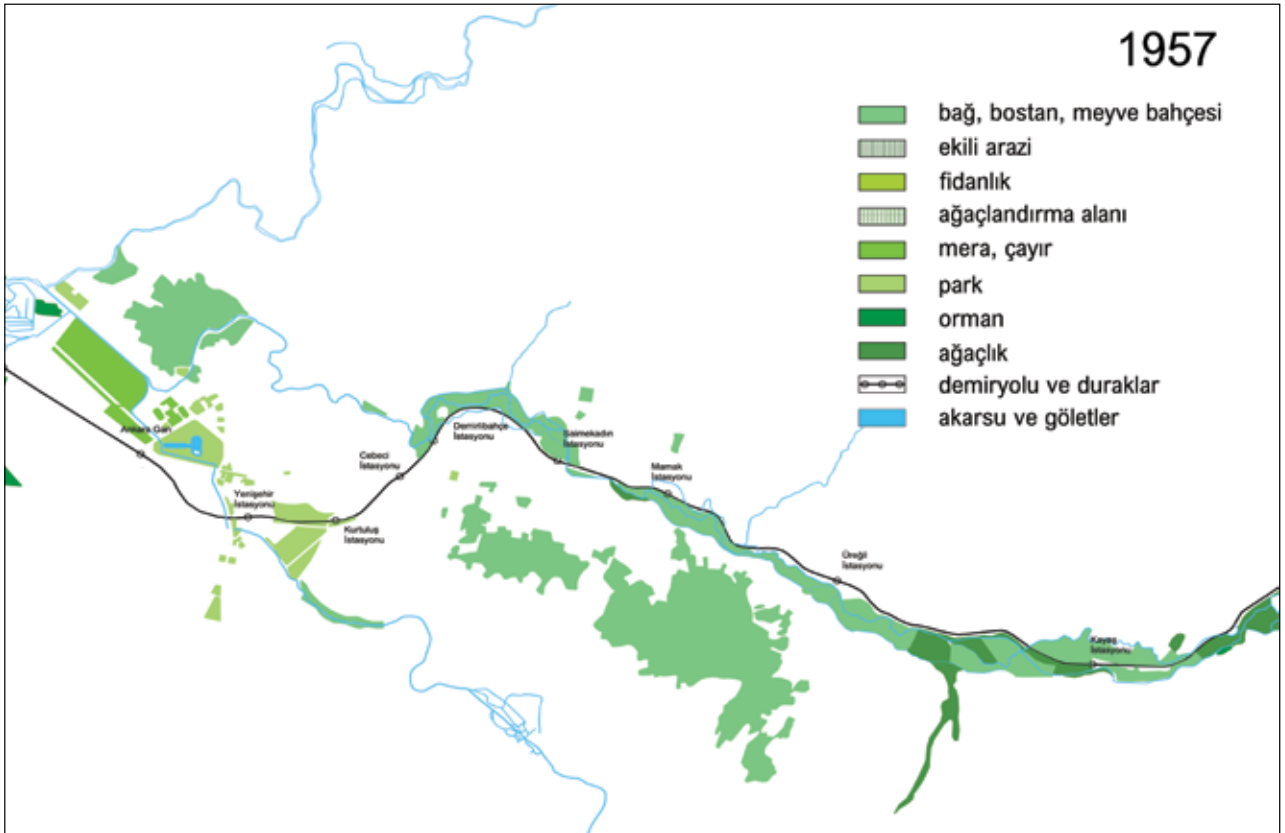
11 "Hatip Çayı'nın içinden geçtiği Saime Kadın, Mamak ve Kayaş gibi şehirden uzak yerler, 1960'lı yıllara kadar Ankaralıların hafta sonlarında gruplar halinde gidip hoşça vakit geçirdikleri yerlerdir. Buralara gelenler, Çay kıyısında, sahipli veya sahipsiz olsun yetişkin ağaçların gölgelediği bahçelerde gönüllerince eğlenirdi." (Tamura, 2012, s. 16)



etabı ve Hatip Çayı'nın bulunduğu alanlar (Şekil 13); Bağderesi ile Mamak istasyonları arasında yer yer birbirine yaklaşan demiryolu ve Hatip Çayı'nın mahalle dokusuyla iç içe geçtiği yerler (Şekil 14) ve Kayaş'ta, demiryolunun güneyinde Hatip Çayı ve hattın bir arada ilerlediği araziler (Şekil 15), demiryolu boyunca kurgulanabilecek kentsel peyzaj sisteminin potansiyel alanları olarak düşünülebilir.

Benzer bir okuma, demiryolunun batısında yer alan Ankara Çayı ve yeşil alanlar için de yapılabilir. Ancak, hattın doğusunda demiryolu, yeşil alanlar ve akarsuların oluşturduğu örüntü, batıda daha sınırlı bir ilişki biçimi sunmaktadır. Asıl akarsu çizgisi olan Ankara Çayı'nın banliyö hattına yaklaştığı yerler oldukça sınırlıdır. Banliyö hattı ve çay, temelde, iki bölgede birbirine

yaklaşmaktadır; bu bölgeler ise Behiçbey - Yıldırım durakları arasında ve Etimesgut – Güneş durakları arasında bulunmaktadır. Ancak her iki durumda da, Ankara Çayı ile demiryolu arasında sanayii alanlarının bulunması nedeniyle, hattın doğusunda gözlenenden daha farklı bir akarsu kullanımı ortaya çıkmıştır. Doğuda, Hatip Çayı boyunca uzanan mesire alanlarına karşın, batıda Ankara Çayı, Cumhuriyet döneminde dahi rekreatif amaçlı kullanılmamıştır. Çay, sanayii alanlarının ihtiyaç duyduğu suyun kolayca sağlanabileceği bir kaynak olarak görülmüş ve kentin batısında fabrika ve üretim alanlarının gelişimini desteklemiştir. Ankara Çayı, AOÇ arazileri için de önemli bir su kaynağı olarak değerlendirilmiştir.¹² 1960'lardan itibaren, bölgede sanayii ve konut alanlarının yoğunlaşmasıyla artan kirli su ve atık deşarjı çayın büyük



Şekil 11. Yenişehir - Kayaş istasyonları arasında banliyö hattı. Hatla birlikte doğuya ilerleyen Hatip Çayı ve meyve bahçeleri, 1957.

Çizim: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.

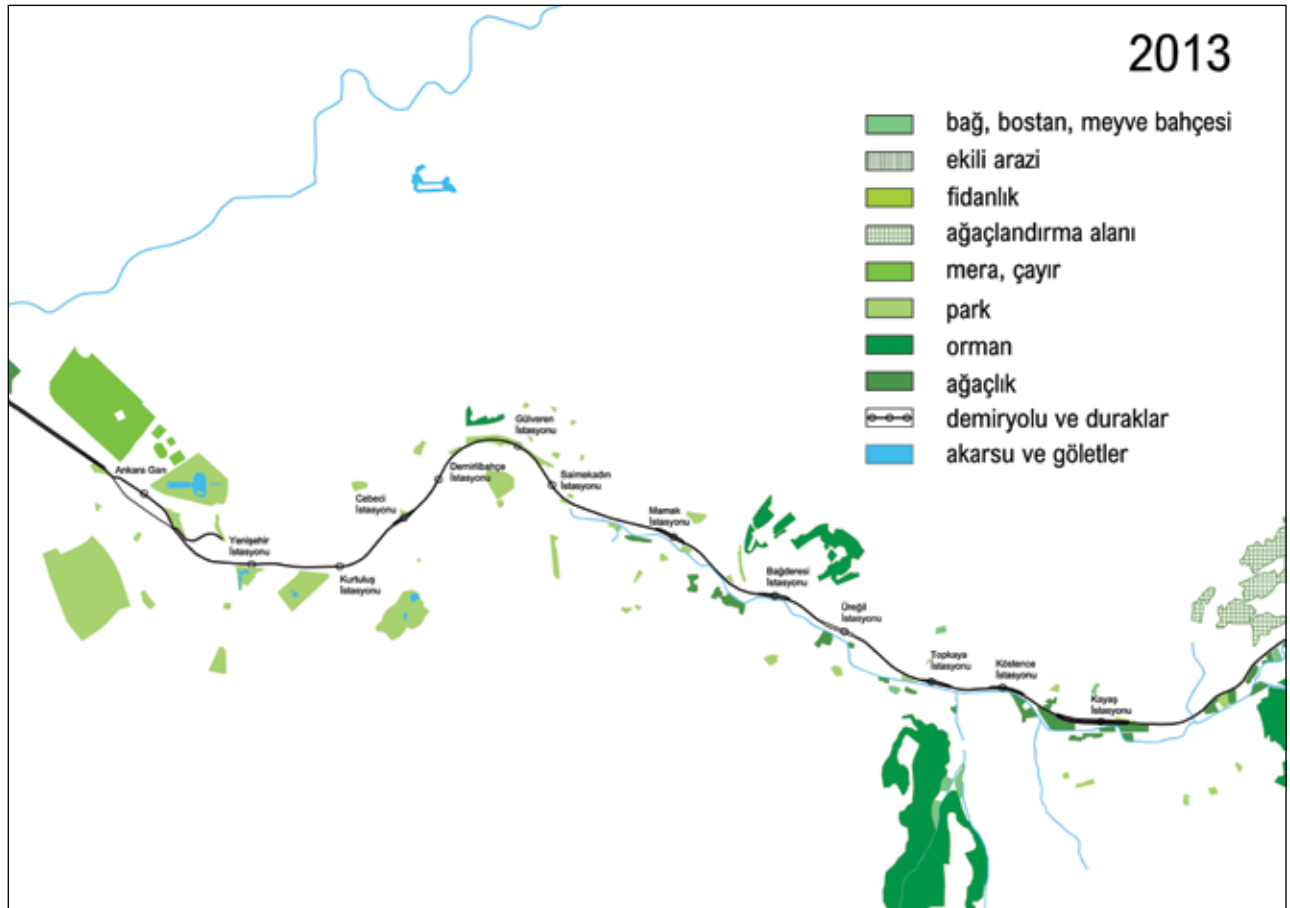
¹² Ankara Çayı, Hatip Çayı'ndan farklı olarak, kente ve AOÇ arazilerine su sağlayan bir altyapı olarak görülmüştür. 2010 yılına kadar, kentin gelişimine paralel olarak sadece AOÇ arazisinin çayla bir arada ilerlediği bölgede 73 adet su kuyusu açılmıştır.

ölçüde kirlenmesine neden olmuştur. 2010 yılından itibaren, kirlilik nedeniyle, çayın tarımsal sulama yapmak amacıyla kullanımı dahi yasaklanmıştır. Bu bakımdan, kentin batısında, demiryolu boyunca uzanan peyzajın ayırt edici niteliğe sahip olduğu durum, Gazi ve Gazi Mahallesi duraklarının kuzeyinde, AOC arazileri, demiryolu ve Ankara Çayı'nın bir araya geldiği alanlardır. 1957 ve 2013 tarihli Ankara Haritaları karşılaştırıldığında banliyö hattı boyunca gözlemlenen yeşil alanların zaman içindeki yok oluşuna karşın, Gazi ve Gazi Mahallesi duraklarının

kuzeyinde, AOC arazisi potansiyel bir peyzaj dokusu olarak halen mevcuttur¹³ (Şekil 16 ve17).

Demiryolu ve Arayüz Mekânlar

Demiryolunun gizil kalmış mekânsallığının tartışılmasında, makro ölçekte yapılan okumanın yanı sıra, banliyö hattının içinden geçtiği çevreyle ilişkisinden oluşan arayüz mekânların tespit edilmesi de gereklidir. Kent çeperindeki arazileri erişilebilir kılmasıyla, Ankara'nın şekillenmesinde önemli bir referans çizgisi olan banliyö hattı,



Şekil 12. Yenisehir-Kayaş istasyonları arasında banliyö hattı. Yapılaşmayla yok olan yeşil doku ve kanala alınan Hatip Çayı, 2013. Çizim: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.

13 Demiryolu, yeşil alanlar ve akarsuların değişen bir aradalığı üzerine yapılan bir okumada, Ankara'nın doğusu ve batısında gözlemlenen ilişkiden daha farklı bir ölçekte, kentin merkezinde, İncesu'nun demiryoluyla birlikte kentsel peyzajı oluşturduğu döneme de vurgu yapılmalıdır. Kentin güneydoğusundan, İmrahor Havzasını geçerek Yenisehir'e uzanan ve demiryolu köprüsünün altından geçen İncesu, 1957 haritasında, Atatürk Bulvarı'nın peyzajıyla birlikte yüzeyde akan ve sonrasında Gençlik Parkı ve Hipodromu geçerek Ankara Çayı'na bağlanan bir kentsel akarsu olarak görülmektedir.



Şekil 13. Köstence - Topkaya istasyonları arasında Hatip Çayı, 2016.

Fotoğraf: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.



Şekil 14. Mahalle dokusu ve Hatip Çayı, 2016.

Fotoğraf: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.



Şekil 15. Kayaş İstasyonu'nun güneyinde, demiryoluyla birlikte ilerleyen Hatip Çayı, 2016.

Fotoğraf: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.

kentin yayılmasıyla birlikte, kentin içinde sıkışmış bir hat olarak farklı arazi kullanımlarıyla yüz yüze gelmektedir. Bu durum, demiryoluyla içinden geçtiği ortam arasında, arayüz olarak tariflenebilecek mekânlar üretmiştir. İstasyonlar ve duraklar, TCDD'ye ait taşınmazlar, alt ve üst geçitler/geçişler ve hat ile çevresi arasında oluşan ve çoğu durumda tanımsız ya da artık olarak tariflenebilecek alanlar, demiryolunun arayüz mekânları olarak tanımlanabilir. Tasarlanmış ya da kendi haline bırakılmış olması fark etmeksizin, hat boyunca var olan arayüz mekânlar, gerek içinde buldukları bağlamda gerekse makro ölçekte süreklilik gösteren bir mekânsal kurgunun oluşturulmasında oldukça değerlidir.

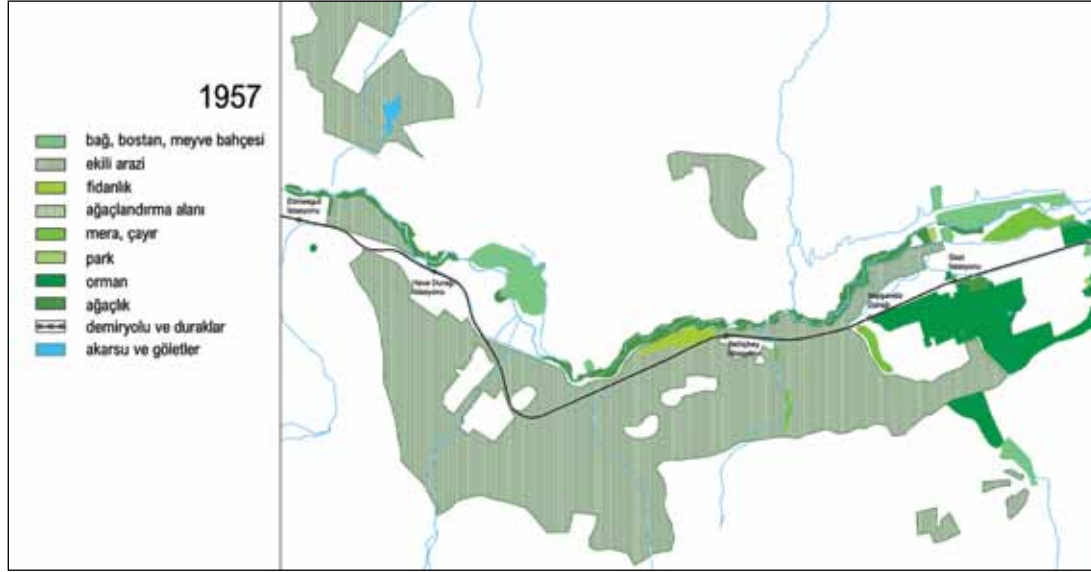
Arayüz mekânların oluşumunda, hattın çizgisel yapısı asıl belirleyici olarak değerlendirilebilir. Ancak, bu çizgiselliğin ince bir demiryolu hattının ötesinde alt mekânlardan oluşan bir alanı kapsaması, hattın kentsel mekân olarak tartışılmasını gerektiren en önemli etkidir. Demiryolunun tariflediği kuvvetli ve sabit çizgi, zaman içinde, hem yatayda hem de dikeyde, mekânsal katmanlaşma olarak tariflenebilecek, farklı çizgilerin ya da çizgisel mekânların oluşmasına ve bir araya gelmesine olanak vermiştir. Demiryoluna paralel ya da demiryolunu aşan caddeler, çevre yolları, yaya alt-üst geçitleri ve hattı takip eden yeşil alanlar, mekânsal katmanlaşmanın üreteçleridir (Şekil 18). Bu noktada, hattın çizgisel yapısının çelişen durumlar yarattığı söylenebilir. Hat boyunca kurgulanabilecek mekân sürekliliğinin kent için sunduğu değerle, hattın içinden geçtiği yoğun kent dokusunda ve mahallelerde aşılması güç bir bariyer olma durumu Sincan-Kayaş banliyö hattını anlaşılması güç bir kentsel alan yapmaktadır.

Banliyö hattı boyunca mülkiyeti TCDD'ye ait arsa ve yapılardan oluşan taşınmazlar,¹⁴ demiryolunun ince bir çizgi olmanın ötesinde, kalınlığı olan ve dolayısıyla da mekân olarak görülmesi gereken bir ulaşım altyapısı olduğu savını destekler. Banliyö hattı sahası olarak da tariflenebilecek bu kalınlık, mevcut durumda mahalle parkları, otopark, restoran ve atıl alanları içine alan; hatla kent arasındaki ilişkinin şekillenmesinde kritik öneme sahip, hem potansiyel hem de problemler arayüz alanlardır.

¹⁴ TCDD'ye ait ülke genelindeki taşınmazların mevcut durumu, sorunları ve nasıl değerlendirilebileceklerine dair detaylı bilgi için Feray Sevgili'nin (2008) "Demiryolları Mülkiyetinde Yer Alan Taşınmazların Değerlendirilmesine İlişkin Model Önerisi" başlıklı doktora tezindeki kapsamlı araştırma incelenmelidir.

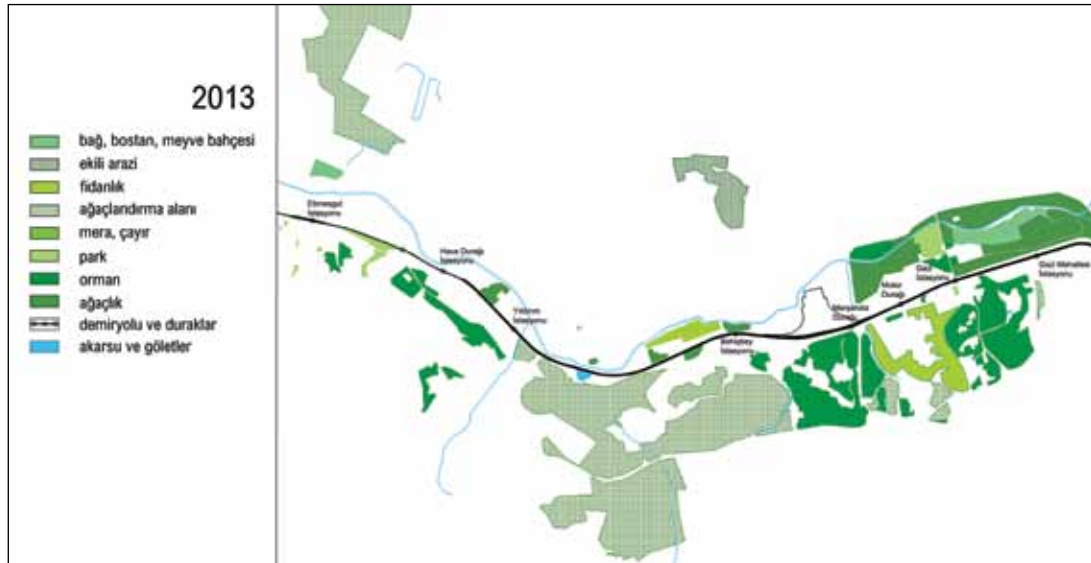
Arayüzlerin oluşumundaki farklı etkenler, Sincan-Kayaş banliyö hattı boyunca var olan arayüz mekânların niteliğini çeşitlendirmektedir.¹⁵ Bazı yerlerde arayüzler mekânsallaşmakta, bazı yerlerde de tek bir çizgiye indirgenebilecek, iki boyutlu dikey bir yüzey olarak ortaya çıkmaktadır. Arayüzün mekânsal niteliğe sahip olduğu

durumların başında istasyon ve duraklar gelir. İstasyon ve duraklar esas sistemle yerel olanın, mekanik hızla yayanın bir araya geldiği noktasal mekânlar olarak etkileşim ve geçiş mekânlarıdır. Ölçeği fark etmeksizin, her istasyon ve durak etrafında gelişen mahallenin ya da yerleşimin hem üretici hem de önemli bir bileşenidir. Kent dokusuyla iç



Şekil 16. Bugünkü Etimesgut-Hipodrom durakları arasında Sincan-Kayaş banliyö hattının peyzaj dokusu, 1957.

Çizim: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.



Şekil 17. Etimesgut-Hipodrom durakları arasında Sincan-Kayaş banliyö hattı boyunca Ankara Çayı ve yeşil alanlar, 2013.

Çizim: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.

¹⁵ Sincan-Kayaş banliyö hattının kente ilişkisinde, arayüzün konut alanı olduğu durumlar da mevcuttur. Demirli bahçe istasyonunun kuzeyinde, ve Gar yakında TCDD lojmanlarının bulunduğu aralıkta, demiryolu sınırının konutlar ve konutların bahçeleriyle tariflendiği özgün arayüzler bulunmaktadır.

içe geçmiş ve yaya ölçeğinde bağlantıların önem kazandığı banliyö hatları boyunca yer alan istasyonlar arayüz olarak daha kritik bir rol üstlenmektedir. Sincan-Kayaş banliyö hattı boyunca, bugün 27 tanesi aktif 28 istasyon ile durağın arayüz olma durumları çeşitlilik göstermektedir. İçinde buldukları mahalle ya da ortamda odak olma, mekân üretme ve geçirgenlik sağlama durumları farklılaşmakta, benzer mekânsal gelişim göstermemektedir. Etimesgut, Gazi, Ankara ve Kayaş istasyonları tarihi yapıları ve çevresinde gelişen açık mekânlarıyla içinde buldukları yerleşim için odak olma potansiyeline sahip olmakla birlikte, istasyon yapısının kullanıma kapatılması, istasyon meydanının otopark olarak kullanılması gibi zaman içinde yapılan mekânsal müdahalelerle bu özelliklerini yitirmişlerdir. İlk tasarlandıkları dönemde, bir arada kurgulandıkları park, meydan ve caddelerle birbirini

tamamlayan ve bütünleşmiş bir kentsel mekân olan istasyonlar, özgün yapılarını kaybetmiştir. Bu durum, istasyonların etkileşim ve geçiş mekânı olma durumunu geçersiz kılmıştır (Şekil 19).

Banliyö hattı boyunca gözlemlenen diğer bir durum ise Kurtuluş, Cebeci, Demirlibahçe ve Gülveren gibi konut dokusunun demiryoluna yaklaştığı yerlerde durağa giriş-çıkışların mevcut sokak dokusunun uzantısı olarak, fark edilmez olduğu durumlardır. Bu kapsamda belirtilmesi gereken bir diğer sorun da, hatta yer alan bazı durakların içinde buldukları ortamın ve konumlarının oldukça tanımsız olmasıdır. Emirler ve Yıldırım gibi yapılaşmanın seyrek olduğu, tekil sanayi ve benzeri yapılardan oluşan durakların yakın çevrelerinde, güvenlik problemini de beraberinde getiren belirsizlik ve atılığın hâkim olduğu



Şekil 18. Çizgiselliğin yarattığı yatay ve dikey mekânsal katmanlaşma, 2016.
Fotoğraf: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.



Şekil 19. Kentsel mekân olarak özgün kurgularını kaybeden Kayaş ve Etimesgut İstasyonları, 2016.
Fotoğraf: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.

görülür (Şekil 20). İlişki biçimindeki farklılıklara rağmen, Sincan-Kayaş banliyö hattı boyunca tüm istasyon ve duraklar için geçerli olabilecek bir tespit, istasyondan/duraktan içinde bulunduğu çevreye, çevreden de istasyona/durağa erişimin güç ve tarafsız olmasıdır.

Ancak, ulaşım altyapısı olarak Ankara içinde farklı bağlam ve ortamları geçen banliyö hattının kentle kurduğu ilişkiyi istasyon ve duraklar üzerinden incelemek yetersiz bir okuma olacaktır. Banliyö hattını farklı karakter ve dokuda kent parçalarının potansiyel ilişki alanı olarak görmek, arayüz mekânlar üzerine yapılacak tartışmayı derinleştirecektir. Demiryolunun çizgiselliği ve mekânsal katmanlaşmasının yanı sıra, iki yakalı olma durumu da, hattın ürettiği arayüz mekânların tartışılmasında önemlidir. Hattın iki tarafındaki arazi kullanımını ve topografyaya bağlı olarak hattın geçirgenliği ve bariyer olma durumu değişmekte, bu durum arayüz mekânların oluşumunu etkilemektedir. Her iki yakanın konut olduğu, her iki yakanın sanayii alanlarıyla çevrelendiği, her iki yakanın askeri alanlarla belirlendiği, bir tarafın konut diğer tarafın açık arazi olduğu, hattın AOÇ alanları içinden geçtiği, hattın kent merkezindeki yoğun doku içinde sıkıştığı durumlar Sincan-Kayaş banliyö hattı boyunca tespit edilebilecek karşılaşmalardır (Şekil 21, 22, 23 ve 24). Belirtilen her bir durum demiryolunun günlük hayat ve mekânla kurduğu ilişkinin farklılaşmasını gerektirir. Bu noktada, banliyö hattı için tek bir mekânsal bağlamdan bahsetmek mümkün değildir. İçinden geçtiği bağlama göre demiryolunun durumu ve tanımlanması değişmektedir. Sincan, Lale, Cebeci, Mamak gibi konut dokusunun yoğun olduğu aralıklarda banliyö hattı boyunca düzenlenmiş

semt parklarının varlığı, hatla mahalleler arasındaki ilişkiyi ehlileştirir. Arayışları olarak ortaya çıkar. Ancak, hattın konut alanlarının içinden geçtiği birçok durumda arayüz mekânlar atıl ve tanımsız alanlardan oluşmaktadır. Benzer bir durum, hat boyunca geniş açıklıkların olduğu sanayii ve AOÇ arazilerindeki arayüzler için de geçerlidir. Atıl mekânların oluşmasında en önemli etkenlerden biri hattın özgün formunun ürettiği, işlevlendirilmesi ve tasarlanması zor çizgisel alanlardır. Bunun yanı sıra, kentle iç içe olmasına rağmen, demiryolunun kentliyle sınırlı ilişki kurabilecek bir ölçek ve altyapıya sahip olması da hattı kent hayatı içinde uzak durulan bir çizgi yapmaktadır. Yıllar içinde, demiryolu taşımacılığının gerektirdiği teknik ve güvenlik altyapısının sonucu olarak Sincan-Kayaş banliyö hattına eklenen yeni hatlar, inşa edilen yüksek peronlar, kaldırılan hemzemin geçitler ve hattın sınırlarını belirleyen bariyerler kentli ve demiryolu arasındaki ilişki biçimini değiştirmiş, atıl mekânların oluşumunu hızlandırmıştır. Bu bakımdan, Sincan-Kayaş banliyö hattı boyunca yerel ölçekte açık mekân ihtiyacının karşılanabileceği gizil birçok arayüz mekân bulunmaktadır. Bu mekânların birçoğu belli kullanıcı grupları tarafından günlük hayat içinde sahiplenilen, şekillendirilen ve çoğu zaman güvenlik sorunları olan yerlerdir.

Sincan-Kayaş banliyö hattının ürettiği iki yakalı kent dokusundan ortaya çıkan diğer bir mekân tipi tüneller ve yaya alt-üst geçitleridir. Yaya için katı bir sınır olan hattı aşmada, istasyonlardaki alt geçitlerin yanı sıra, hattın iki yakasındaki mahalleleri birbirine bağlayan tüneller/geçitler mevcuttur. Özellikle Demirlibağçe'den Kayaş'a kadar, hattın her iki yakasında konut mahallelerinin



Şekil 20. İstasyondan ulaşılan atıl ve tanımsız alanlar; Elvankent ve Yıldırım durakları, demiryolunun kuzeyindeki çıkışlar, 2016. Fotoğraf: Evren Özeşen.



Şekil 21. Lale İstasyonu ve konut dokusu.

Fotoğraf: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.



Şekil 22. Emirler İstasyonu ve sanayii alanları.

Fotoğraf: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.



Şekil 23. Kurtuluş İstasyonu ve şehir merkezindeki konut - ticaret alanları.

Fotoğraf: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.

yoğunlaştığı aralıkta demiryolu, mahallelilerin gündelik dolaşımında sıklıkla kullandığı çok sayıda tünel ve geçişle, görece geçirgen bir bariyer olarak var olur. Bu bölgedeki topoğrafyanın etkisiyle, içinden geçtiği çevreye kıyasla daha yüksekte kalan banliyö hattı, birçoğu menfez olarak açılmış, ancak bugün yaya geçişleri için kullanılan tünellerle, mahalle dokusunun önemli bir bileşeni olarak işlev görür. Çevredeki dokunun belirsizliği veya atıllığı, geçişlerin mekânsal standartlara uygun olmaması veya geçişlerin mekân olmaktan ziyade mecburi bir bağlantı olarak görülmesi bu alanları güvenlik ve mekân kalitesi açısından sorunlu hale getirmektedir (Şekil 25). Oysa ki demiryolunun kent dokusu ve peyzaj içinde yarattığı katı ve kesin çizginin insan ölçeğiyle bulunduğu noktalar olarak bu geçişler hattı mekân olarak okutan önemli alanlardır.

Sonuç

Kentsel mekân sisteminden ayrıştırılmış, tek işlevli ve ulaşım dair kapasite ve standartlar doğrultusunda inşa edilen ulaşım altyapılarının zaman içinde var oldukları çevreyle yaşadıkları uyumsuzluk, önemli bir sorun olarak kentlerin gündemine girmiştir. Uygun tasarım stratejileri ile çözümlenmediği durumlarda bu sorun ulaşım altyapılarının gizlenmesi ya da devre dışı bırakılması gibi daha sorunlu ilişki biçimlerini ortaya çıkarmıştır. Son yıllarda, kent ve peyzaj üstüne yapılan tartışmalar, uzun yıllar kente dair geliştirilen mekânsal stratejilerden bağımsız olarak inşa edilen ulaşım altyapılarını, peyzaj ve kentsel tasarım disiplinlerinin uygulama alanına dâhil etmiştir. Bu gelişme, ulaşım altyapılarıyla kent arasındaki ilişkiyi yeniden yapılandırmış; ekolojik, mekânsal ve



Şekil 24. Köstence İstasyonu, gecekondu alanları ve TOKİ Kentsel Dönüşüm Alanları.
Fotoğraf: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.



Şekil 25. Banliyö hattını aşmak için kullanılan yaya geçişleri/tüneller (2016).
Fotoğraf: BAP-08-11-2015-035 nolu Bilimsel Araştırma Proje Arşivi.





toplumsal olarak kent ve peyzajla bütünleşmiş ulaşım hatlarının kurgulanmasına imkân tanımıştır.

Sincan-Kayaş banliyö hattı bu bağlamda tartışılması ve değerlendirilmesi gereken kritik bir ulaşım altyapısı olarak düşünülmelidir. Kentin içinde yaklaşık 37 kilometrelik bir ulaşım çizgisi tanımlayan hat, 28 istasyon ve 4 ilçe belediyesini geçerek, Ankara'ya dair farklı başlıklar altında değerlendirilebilecek kentsel durumların önemli bir referansı olarak da izlenebilir.¹⁶ Bu bağlamda, kentle kurduğu ilişki göz önüne alınarak Sincan-Kayaş banliyö hattının Ankara'nın mekânsal yayılmasındaki etkilerini tartışmak kaçınılmazdır. Cumhuriyet'in ilanını takip eden dönemde örnek köylerin, sanayinin ve kamu lojmanlarının batıda hat boyunca yer seçiminde ve 1950'li yıllarda doğuda gecekonduların oluşmasında belirleyici olan banliyö hattı, bugün yoğun bir dokuyla çevrelenmiş olarak kenti boylu boyunca geçmektedir. Bu süreçte, kent ile banliyö hattı arasındaki ilişki ve hattın kentte var olma durumu da değişmiştir. Banliyö hattının yeni bağlamı, alışlagelmiş referansları ve ilişki biçimlerini sorgulamayı da gerekli kılar. Yenişehir'i merkez alarak oluşturulan kuzey-güney, doğu-batı gibi kentsel referansların geçerliliğini büyük ölçüde yitirdiği görülür. Öte yandan, kırsal peyzajın bir parçası olmaktan bugün kentsel ortamın bir bileşeni olan banliyö hattının içinden geçtiği çevrelerle kurduğu mekânsal ilişkinin taşıdığı potansiyel, Ankara'nın geleceğine dair geliştirilecek mekânsal stratejilerde kritik öneme sahiptir.¹⁷

Bu çerçevede, makale kapsamında yapılan tartışma, Sincan-Kayaş banliyö hattının kentsel arazilerin gelişimine olanak sağladığını ve Ankara'nın kentleşme sürecinde hattın belirleyici mekânsal etkileri olduğunu ortaya koymuştur. Ancak, bu süreç içinde demiryolu, özgün peyzajını oluşturan akarsu ve yeşil alanlarla kendiliğinden oluşan ilişkisini yitirmiştir. Banliyö hattının mekânsal tarihi üzerine yapılan değerlendirme sonucunda, hattın hem üreten ve hem de yok eden bir nesne olarak kentte üstlendiği çelişkili rol ortaya çıkmıştır.

Çalışma kapsamında tartışılan banliyö hattının gizil kalmış mekânsallığı, hattın ulaşım çizgisi olmanın ötesinde kentsel peyzaj ve mekân üretici olabilme durumunu ortaya koyması açısından oldukça önemlidir. Hattın farklı ölçeklerde kente olası katkısını tespit etmek amacıyla, mevcut durum iki farklı mekânsal ilişki biçimine odaklanarak incelenmiştir; yaklaşık 37 kilometrelik çizgisel bir kentsel öge olarak banliyö hattının kendine eşlik eden peyzajla ilişkisi ve içinden geçtiği çevreyle karşılaşmasından üreyen arayüz mekânlar. Öncelikle, Sincan-Kayaş banliyö hattının bir arada ilerlediği yeşil alanlar ve akarsularla unutulmuş ilişkisi değerlendirilmiş; hat boyunca baskın olan Ankara Çayı ve Hatip Çayı'nın demiryoluyla ve yeşil alanlarla kurduğu ilişkinin farklılaşmasına değinilmiştir. Bu inceleme sonucunda, 1957 tarihli Ankara haritasında süreklilikleri ve bir aradalıkları açıkça görülen demiryolu, akarsular ve yeşil alanların, zaman içinde kesintiye uğrayan ilişkisi belirlenmiştir. Yapılaşmayla yok edilen yeşil alanların ve yeraltına ya da kanala alınarak görünmez kılınan akarsuların, bugün hâlâ banliyö hattıyla bir arada ilerlediği aralıklar mevcuttur. Ancak, bu alanların kentteki varlığı ihmal edilmiş, kentsel mekâna yapacakları katkı indirgenmiştir.

Üst ölçekteki bu okumayı takiben, Sincan-Kayaş banliyö hattının içinden geçtiği çevrelerle bir aradalığından ortaya çıkan farklı ölçeklerdeki arayüz mekânlar incelenmiştir. Banliyö hattı ve içinden geçtiği çevre düşünüldüğünde, iki farklı ölçeğin bir araya gelmesinden doğan karmaşık ve de çoğu zaman sorunlu mekânsal ilişki biçimlerinin arayüz mekânları nitelediği görülür. Demiryolu ve kentin birbirinden kopması, hattın her iki yakasındaki arayüzleri tariflenmesi güç ve atıl mekânlar haline getirmiştir. Mekânsal olarak en tanımlı karşılaşma biçimini sunan istasyonların dahi bugün özgün mekânsal kurgularını yitirdiği görülür. Mamak, Etimesgut, Lale ve Sincan istasyonlarının yakın çevrelerinde yer alan çizgisel parklar, arayüzlerin kentsel mekân olarak değerlendirildiği alanlar olarak belirtilebilir.

16 Sincan-Kayaş banliyö hattı, yakın çevresindeki gecekondular mahalleleri, TOKİ Kentsel Dönüşüm alanları, Cumhuriyet dönemine ait sanayi yapıları ve AOÇ arazileri gibi Ankara'nın kentsel gelişiminde sıkça tartışılan alanların kısıyından geçen ya da birlikte ilerleyen bir çizgi olarak, bütün bu durumların araştırılmasında özgün bir konuma sahiptir.

17 Bu açıdan fırsat olarak görülebilecek, büyük ölçekli bir müdahale sürecini başlatan Başkentray projesinin, kamuya açıklanan içerik, strateji ve görsellerinden yola çıkarak, banliyö hattı için sadece teknolojik ve teknik bir yenileme önerdiği anlaşılmaktadır. 2016 Temmuz ayında inşaatına başlanan projenin, Kayaş-Sincan banliyö hattı boyunca mevcut olan durumdan oldukça farklı ölçek ve mekânsal ilişki biçimlerini getireceği muhakkaktır. Ancak, bu makalede tartışılan hattın kentsel mekân olma potansiyeli açısından yeni bir kurgu önermemesi, mevcut mekânsal kısıtların projenin tamamlanmasından sonra da geçerli olacağına açıkça ortaya koymaktadır.



Mevcut mekânsal durumun iki farklı ölçek ve ilişki biçimi üzerinden değerlendirilmesi, Sincan-Kayaş banliyö hattı üzerine çıkarımlar yapmaya olanak vermiştir. Öncelikli olarak, banliyö hattının kentsel peyzaj içinde üretici olma durumu ortaya konmuştur. Bu noktada, çalışmanın odaklandığı esas konu, banliyö hattının Ankara'nın kaybolan peyzajını ve kesintiye uğrayan açık alan sistemini geri çağırmakta kritik bir öneme sahip olduğudur. Hat, yapılaşmanın üretici olduğu kadar, kent mekânı ve peyzajın da üretici olarak kurgulanabilir. Kentte değişmez ve katı bir çizgi belirleyen demiryolu, hem bir planlama aracı hem de planlama eşiği olarak, etrafındaki doğal elemanların ve yeşil dokunun korunmasına katkı sağlayabilir. Bir arada ilerleyen demiryolu, yeşil alanlar ve akarsu hatları kentsel gelişimin yalnız yapılaşmayla değil, aynı zamanda peyzajla da kurgulanabileceği bir modelin altyapısını oluşturur. Hattın “üretken ve dönüştürücü bir bileşen” olarak kavramsallaştırılmasına dayanan bir yaklaşımla, sözü edilen model, çalışma sonucunda tespit edilen peyzaj ilişkilerinin korunarak geliştirilmesini ve Ankara kentine yeni bir altyapı peyzajının kazandırılması ile kent kimliğinin güçlendirilmesini hedeflemelidir.

Bu çalışmada tartışılan alanlar ve yukarıda tariflenen ana hedef doğrultusunda, hattın ürettiği peyzaj ilişkileri ile ilgili olarak “bütünleşme/süreklilik sağlama”, “kente kazandırma”, ve “koruyarak geliştirme” stratejik hedefleri farklı ölçeklerdeki ilişkiler, işlevler ve değerler için kurgulanabilir.

Bütünleşme ve süreklilik sağlama; farklı ölçeklerde, farklı işlevlere sahip, doğal veya insan yapımı değerleri içeren alanların hat boyunca ele alınmasını gerektirmektedir. Böylelikle, banliyö hattı, yeşil alanlar ve akarsuların birbirlerine yaklaştıkları noktalarda, arayüz mekânlar da dâhil edilerek, demiryolu boyunca süreklilik gösteren bir kentsel peyzajın yaratılması mümkün olabilecektir. Hat boyunca uzanan ve yüzölçümü açısından demiryolu hattının oldukça büyük bir peyzaj değeri olan AOC, bu sürekliliğin kurgulanmasında önemli katkı sağlayacaktır. AOC arazisi, sahip olduğu üretim potansiyeli temel alınarak; yalnızca rekreasyon odaklı olmayan; dolayısıyla özgün işlevine ve kuruluş amaçlarına uygun şekilde tarımsal üretim ve rekreasyon kullanımlarının bir araya getirildiği bir peyzaj ve açık alan sisteminin demiryolu boyunca kente kazandırılmasına olanak sağlayacaktır. Hattın bir diğer peyzaj elemanı olan Ankara Çayı ise, öncelikle uzun vadeli ve doğal değerine vurgu yapan bir rehabilitasyon projesi içinde sağlamlştırılabilir.

Ankara Çayı'nın devam etmekte olan rehabilitasyon projesi, onu bir altyapı elemanına dönüştürmüş, doğal rehabilitasyon yöntemleri göz ardı edilmiş ve sonuçta çayın doğal görünümü yok edilmiştir. Rehabilitasyon ve sağlamlştırma aşamaları tamamlandıktan sonra, kente kazandırma aşamasında odak alanlar tespit edilip; gerek tarımsal sulama ve gerekse rekreasyon işlevleri banliyö hattı boyunca yeniden değerlendirilebilir. Benzer ama farklı ölçekte müdahaleleri gerektiren bir yaklaşım Hatip Çayı boyunca da benimsenmelidir.

Koruyarak geliştirme, var olan peyzaj sisteminin bütünleştirilmesinden öte bir stratejik hedef olarak düşünülmelidir. Bu kapsamsa, gerek arayüz mekânlar ve gerekse peyzaj değerleri için etkileşim sahaları tespit edilip, var olan açık ve yeşil alan sınırlarının genişletilmesi amacıyla üst ve alt ölçeklerde planlama araçları geliştirilebilir ve yeni planlama stratejileri oluşturulabilir. Hattı çevreleyen TCDD mülkiyetindeki açık alanların kamu yararı ilkesi benimsenerek banliyö hattı peyzajı koruma ve geliştirme etkileşim sahası olarak tarif edilmesinin hukuki dayanakları ve yönetsel çözümleri aranmalıdır. Bu yönde geliştirilecek bir düzenlemenin, kent yaşantısına ve peyzaja yapacağı önemli katkılar göz ardı edilmemelidir. Banliyö hattının teknolojik ve hizmet kalitesi açılarından iyileştirilmesi ve diğer ulaşım alternatifleri ile ilişkili duruma getirilmesini hedefleyen Başkentray Projesi'nin, hattın etkileşim içinde olduğu arayüz mekânlar ve peyzaj değerlerinin korunarak geliştirilmesi için bir çerçeve çizme fırsatı sunabileceği unutulmamalıdır.

Özetle, bu çalışma demiryolu hattının mekân üretici olarak önemini ortaya koymak amacıyla, hat boyunca uzanan peyzaj ilişkileri ve değerlerini haritalayarak tartışmaya açmıştır. Çalışmada, hattın ürettiği veya etkileşim içinde olduğu mekân ve kentsel peyzaj ile ilgili olarak kurgulanabilecek stratejilerin gerekliliği ortaya konmuştur. Bu yönde geliştirilecek stratejilerle, Kayaş-Sincan banliyö hattı, akarsu ve yeşil alanlarla bütünleşerek bir sistem oluşturabilecek ve çalışmada belirtilen açık alanlar banliyö hattını takip eden ve doğu-batı yönünde uzanan “adı konulmamış bir koridor” olmanın ötesinde, kente yayılan ve sızan bir peyzaj ağı/sistemi olarak çalışabilecektir. Böylece, Ankara'nın kent planlama tarihinde sıklıkla “bariyer” olarak tanımlanan banliyö hattı, kentte ilişkilenelemeyen iki yaka yaratma durumundan çıkarak, “bütünleştirici” bir hat olarak kendini var edebilecek; hem kentin peyzajını hem de kentteki duruşunu yeniden tarifleyebilecektir.



Kaynakça

- Allen, S. (1999). *Points and lines: Diagrams and projects for the city*. New York: Princeton Architectural Press.
- Ankara Nazım Plan Bürosu. (1977). *Ankara nazım plan şeması raporu (1970-1990)*. Ankara: Ankara Nazım Plan Bürosu.
- Ankara. [Harita]. 1957. Harita Genel Komutanlığı Arşivi.
- Ankara. *İslam Ansiklopedisi: İslam alemi tarih, coğrafya, etnoğrafya ve biyografya lugatı (6.cüz)* içinde (ss.437- 453). Y.y.: Milli Eğitim Bakanlığı.
- Appleyard, D., Lynch, K. ve Myer, J. (1966). *The view from the road*, Massachusetts: MIT Press.
- Baykan Altay, D. (2009). Ankara'da durum katmanları ve kentsel kesikler. *Dosya 09-6*, 20-30. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi.
- Bélanger, P. (2012). Landscape infrastructure: Urbanism beyond engineering. S. N. Pollais, D. Schodek, A. Georgoulis ve S. J. Ramos (Ed.). *Infrastructure sustainability and design* içinde (ss: 276-315). London: Routledge.
- Bertolini, L., Spit, T. (1998). *Cities on rails*. London:Routledge.
- Cantek, F.Ş. ve Zırh, B.C. (2014). Bir semt monografisine doğru: Cebeci'ye bakmak. *İdeal Kent*, 01(11), 138-171.
- Emiroğlu, K. ve Uzman, Ü. (2013). *Demiryolu ansiklopedisi*. Ankara: TCDD Gelişim Vakfı Yayınları.
- Hung, Y. (2013). *Infrastructure*. Basel: Birkhauser.
- Jacobs, A.B., Macdonald E. ve Rofe Y. (2002). *The boulevard book history, evolution, design of multiway boulevards*. Massachusetts: The MIT Press.
- Jacobs, J. (1969). *The economy of cities*. New York: Random House.
- Jansen, H. (1937). *Ankara imar planı raporu* (M. Yenen: Çev.). İstanbul: Alaaddin Kırıl Basımevi.
- Mumford, L. (1961). *The city in history*. New York: Harcourt, Brace ve World.
- Online Etymology Dictionary. (2016) *Banlieue*. Online Etymology Dictionary web sitesinden 14 Nisan 2016 tarihinde erişildi: http://www.etymonline.com/index.php?allowed_in_frame=0&search=banlieue
- Öncü, E. (1979). *Ulaşım türlerinin kent yapısına etkileri: Tarihsel gelişim ve Ankara batı gelişmesinde demiryolunun rolü*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Özaslan, M. (2014). Ankara'nın "kahtanesi"ydi Kayaş ve Mamak. *İdeal Kent*, 01(11), 288-299.
- Özdemir, F. U. ve Demirkol, E. (2014). Etimesgut: örnek köyden site kente. *İdeal Kent*, 01(11), 360-369.
- Read, S. (2006). A brief history of flights to the periphery and other movement matters. S. Read ve C. Pinilla (Ed.). *Visualizing the invisible: Towards an urban space* içinde (ss. 69-82). Amsterdam: Techne Press.
- Salah, E. (2013). *Sayfiye to banlieue: Suburban landscape around Anatolian Railways (From Mid-Nineteenth Century to World War II)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Sevgili, F. (2008). *Demiryolları mülkiyetinde yer alan taşınmazların değerlendirilmesine ilişkin model önerisi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Şenyapılı, Ö. (1970). Ankara 70. *Mimarlık Dergisi*, 04, 39.
- Tamur, E. (2012). *Suda suretimiz çıkıyor*. Ankara: Kebiçek.
- Tatom, J. (2006). Urban highways and the reluctant urban realm. C. Waldheim (Ed.). *The Landscape urbanism reader* içinde (ss. 179-196). New York: Princeton Architectural Press.
- TDK. (2016). *Banliyö*. Türk Dil Kurumu web sitesinden 14 Nisan 2016 tarihinde erişildi: http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&view=detail&layout=detail&id=TDK.GTS.574cb2096c1187.09298805
- Tekeli, İ. (2010). *Kent içi ulaşım tarihi yazıları: Toplu eserler (9. Cilt)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Wall, A. (1999) Programming the urban surface. J.Corner (Ed.). *Recovering Landscape* içinde (ss. 232-249). New York: Princeton Architectural Press.
- Yücel, N., Uybadin, R. (1957). *Ankara nazım imar plan raporu*. ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Arşivi, Ankara.