



# Ankara'nın Zaman-Mekânsal Dönüşümü İçinde Konut ve Yol Arayüzleri\*

## House(ing) and Road Interfaces throughout the Spatiotemporal Transformation of Ankara\*\*

### Gizem Deniz GÜNERİ SÖĞÜT

Dr. Öğr. Üyesi, Atılım Üniversitesi Güzel Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Ankara, Türkiye  
Assist. Prof., Atılım University, School of Fine Arts, Design and Architecture, Departments of Architecture, Ankara, Türkiye  
ORCID ID 0000-0002-4664-7235  
gizem.guneri@atilim.edu.tr

### Funda BAŞ BÜTÜNER

Doç. Dr., Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Ankara, Türkiye  
Assoc. Prof., Middle East Technical University, Faculty of Architecture, Department of Architecture, Ankara, Türkiye  
ORCID ID 0000-0002-6203-9002  
fbutuner@metu.edu.tr

DOI: 10.5505/jas.2023.20092

### Öz

Bu çalışmada, yapı çevreyi şekillendiren konut, peyzaj, yol ilişkisi üçlü bir çerçevede ele alınarak Ankara'da planlanmış, tasarlanmış ve kente değer katan seçili konut alanları tartışmaya açılmıştır. İlgili projelerin tasarımcılarına ait özgün çizim ve fikirlerin incelendiği araştırmada; konut, peyzaj ve yola dair bütüncül kararlar irdelenmiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde yolun konutun kamusal alanı olarak kavramsallaştırıldığı planlama anlayışından, bugün yol ile ilişkisini büyük ölçüde perdeleme arayüzü üzerinden kuran konut alanlarının inşasına uzanan sürece dair çözümsel bir okuma ortaya konulmuştur. Erken Cumhuriyet Dönemi, 1950'lerden 1980'lere uzanan dönem ve 1980'ler ve sonrasına vurgu yapılan makalede, ağırlıklı olarak Demirtaş Kamçıl ve Rahmi Bediz'in İsrail Evleri, Fatin Uran'ın İbank Blokları ile Altuğ ve Behruz Çinici'nin Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi projelerine odaklanılmıştır. Farklı bağlam, ölçek ve mekânsal çözümlerle üretilen bu projeler, ortak noktaları üzerinden ele alınmıştır. Böylelikle, günümüzde büyük ölçüde yitirilmiş konut, peyzaj ve yol örüntüsüne dair alternatif tasarım ve planlama yaklaşımlarını üretmek için gerekli bilgi altyapısı oluşturulabilecektir.

**Anahtar sözcükler:** Planlama, Konut, Peyzaj, Yol, Arayüz, Ankara

### Abstract

With a consideration of the key concepts of housing, landscape, and roads, this study discusses a number of housing areas in Ankara that are planned, designed, and add value to the city. The intention of the study is to better understand integrated design decisions on housing, landscape and roads, by examining the original drawings and conceptual proposals of selected project designers. The research

\* Bu araştırma "Yollar Üzerinden Zaman-Mekânsal bir Ankara Okuması" başlıklı araştırma projesi kapsamında (ATÜ-LAP-21-22-11)Atılım Üniversitesi tarafından desteklenmiştir.

\*\* This research was funded by Atılım University within the scope of the research project entitled "A Spatio-temporal Reading of Ankara through Roads" (ATÜ-LAP-21-22-11).

takes an analytical reading of a period starting from the Early Republican area, when the road was conceptualized as the public space of the house, to the current state where the interface between the housing area and the road is mostly obstructed. Providing a consideration of three historical periods, the article mainly focuses on Demirtaş Kamçıl and Rahmi Bediz's Israel houses, Fatin Uran's İlbank blocks, and Altuğ-Behrüz Çinici's Sincan Elvanköy mass housing complex projects. It intends to deduce the common ground of these projects with different contexts, scales, and spatial organizations in order to lay the necessary knowledge ground for alternative design and planning approaches in the constitution of the housing-landscape-road relationship, which appear to be widely lost today. Appear to be widely lost today.

**Keywords:** Planning, Housing, Landscape, Road, Interface, Ankara

## Giriş

Bu makalede, Ankara'nın zaman-mekânsal dönüşümü içinde konut alanları ve yolların çeşitlenen ve değişen arayüzlerinin tartışılması amaçlanmaktadır. Araştırmada, bugün büyük ölçüde mekânsal eşlemesini yitirmiş olan konut-peyzaj-yol dokusu ilişkisine eleştirel yaklaşmak için, Erken Cumhuriyet Dönemi'nden itibaren Ankara'da inşa edilen planlanmış, tasarlanmış ve kente değer katan seçili konut alanı projeleri incelenmektedir. Kentin başkent olarak yapılanması sürecinde aciliyetle gündeme gelen iki konu olarak konut ve yolların inşasının gerekliliği, Ankara'da bugün üzerine yeniden düşünmemizi ve öğrenmemizi gerekli kılan örnekler üretmiştir. Aradan geçen yüz yıla rağmen, bugün kentin gelişiminde hâlen konut ve yolların inşasının "aciliyetle" öncelendiği görülmektedir. Bu noktada, bu araştırmada üretilen tartışmanın, tarihe öykünmenin ötesine geçerek, incelenen örneklerden kazanılan bilginin yeni yaşam çevrelerinin üretilmesinde sağlayacağı katkıyla ön plana çıkması hedeflenmektedir.

Tarihsel kesitlere odaklanılan araştırmada, bugüne kadar Ankara üzerine yürütülen birçok değerli çalışmanın konusu olan yapı çevre bileşenleri "konut", "peyzaj" ve "yol"un üçlü bir çerçevede, bir arada (*triptych*) ele alındığı bir tartışma zemini üretilmesi amaçlanmaktadır. Hiç kuşkusuz ki bu üçlüye dair yapılacak okumanın en bilinen referansları Cumhuriyetin ilk yıllarında üretilen Lörcher ve Jansen planlarına dayanır. Konut, peyzaj ve yola dair bütüncül kararları, titizlikle üretilmiş çizimlerden ve plan kararlarından izlemek olasıdır. Planlarda yollar, kentin jeomorfolojik, ekolojik, sosyal ve sembolik yapısı ile bütünleşik bir yaklaşımla ele alınmıştır. Yollar, arazi kullanımının diğer bir bileşeni olarak tayin edilmenin ötesine geçerek, kentsel mekânı ve kentlilik kültürünü üreten peyzaj örüntüsü olarak tasarlanmıştır. Ancak

bu kurgu, özellikle 1950'li yıllarla birlikte, yolların inşasında güvenlik ve araçlar için kesintisiz akış sağlamayı hedefleyen düzenlemelerin ön plana çıkmasıyla büyük ölçüde zedelenmiştir. Nicel verilerin öncelendiği; nitel, sosyal ve sembolik unsurların kent içi yolların düzenlenmesinde geri plana itildiği bu dönem sonrasında konut alanları, peyzaj ve yol arayüzleri mekânsal anlam ve yaşam üretme kapasitelerini yitirmeye başlamaktadır. Bugün geline nokta da konut, peyzaj ve yol örüntüsünün mekânsal bütünlüğünü kaybettiği ve yanyana üç çerçevede yer alan bağımsız bileşenler olarak kurgulandığı eleştirisi yapılabilir ancak, üçlü çerçevenin (*triptych*) bir aradalığının, fiziksel bir yan yanalığın ötesinde bir bütünlük ve süreklilik sergilediği düşünüldüğünde, konut, peyzaj ve yol üçlüsü için de benzer bir temsiline benimsenmesi olasıdır.

Bu tartışmadan hareketle makalede, yolun, konutun kamusal alanı olarak yorumlandığı planlama anlayışından (A. Cengizkan ve N. M. Cengizkan, 2020) bugün yol ile ilişkisini büyük ölçüde perdeleme arayüzü üzerinden kuran konut alanlarının inşasına uzanan süreç değerlendirilmiştir. Konut, peyzaj ve yol arasındaki ilişkinin bütünleşik bir mekânsal örüntü içinde ele alındığı, özgün planlama ve tasarım kararlarını içeren örnekler yer verilmiştir. Saraçoğlu Mahallesi ve Bahçelievler gibi Ankara'nın kent tarihinde yapı taşı olan konut çevrelerinin yanı sıra, Demirtaş Kamçıl ve Rahmi Bediz'in İsrail Evleri, Fatin Uran'ın İlbank Blokları ve Altuğ-Behrüz Çinici'nin Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi projeleri makalenin asıl tartışma zeminini oluşturur. Seçili örnekler üzerinden öğrenmenin bir yöntem olarak benimsendiği makalede, bugünkü çevreye dair eleştirel yaklaşım ilgili projelerin tasarımcılarına ait özgün çizim ve fikirlere dayanılarak geliştirilmiştir. Farklı bağlam ve mekânsal çözümlerle üretilen bu projelerin ortak noktası, salt barınma ihtiyacının ötesinde yaşam çevreleri



üretme yetkinlikleridir. Diğer bir deyişle, konut, peyzaj ve yol üçlü çerçevesinin bir aradalığına dair çeşitli kurguların incelenebileceği ve bugünkü tasarım ve uygulama yöntemlerimizi beslemesi elzem olan örneklerdir.

### Konut, Peyzaj, Yol: Üçlü Çerçeve

Jackson'ın (1984) odoloji kavramını genişletilmiş anlamıyla peyzaj literatüründe tartışması, bugün eleştirel yaklaştığımız konut, peyzaj ve yol arayüzünü yeniden düşünmenin kavramsal altyapısı olarak ele alınabilir. Kökeni yol anlamına gelen Yunanca *hodos* kelimesinden türeyen odoloji, yol bilimi ya da yolun incelenmesini ifade eder. Jackson'a göre odoloji, yolların insan tarafından şekillendirilmesi ve yolların insanları şekillendirme biçimleriyle ilgili ikili bir ilişkiyi ortaya koyar (Zeller, 2011). Her ne kadar "odoloji" ağırlıklı olarak üst ölçekli (yerel, bölgesel, ulusal) yol sistemlerine dair araştırmalara konu olan bir kavram olsa da konut, peyzaj ve yol ilişkisine dair tartışmaları besleme potansiyeline de sahiptir. Böylelikle, yollara dair araştırmaların, yalnızca hız ve mühendislik konuları üzerinden yürütülmesinin getirdiği kısıtların farkına varmak ve insan ile yol ilişkisinin irdelenmesiyle üretilebilecek mekânsallığı keşfetmek mümkün olabilecektir (Jackson, 1984). Odoloji tanımının vurgusu, konut, peyzaj ve yol ilişkisinde (sıklıkla), mekânsal bütünlüğü kesintiye uğratan bir sınır şeklinde var olan yolu, üretken bir unsur olarak düşünmemizi sağlar. Konut çevrelerinin barınma ihtiyacının ötesinde, bireyin mahremiyetinden toplumsallaşmasına uzanan etkileri düşünüldüğünde, bu araştırmanın konusu olan üçlünün tartışılmasında insan ve insan ölçeğinin önceliğini vurgulamak gerekir. Bu bakışla makalede, yol odağa alınarak; kavramsal çerçeve yol ve ilişkili ya da ilişik olduğu çevreye dair literatür referanslarıyla geliştirilmiştir.

Konut alanı ve yol ilişkisine dair tartışmada, lineer kent ütopyalarına değinmek yerinde olacaktır. Yollar ve altyapı ağlarının esas belirleyici olduğu doğrusal bir koridora bütünlük konumlandırılan konut, altyapı ve kentsel tesislerin yer aldığı Lineer Kent modelinin bilinen örnekleri arasında Edgar Chambless'in (1910) *Roadtown* ve Arturo Soria y Mata'nın (1844–1920) *La Ciudad Lineal* önerisi yer almaktadır. Chambers'in önerisi yerin altında devam eden üç katlı ulaşım altyapısıyla entegre, konutların yer aldığı sonsuz bir koridorun temsilidir. Benzer biçimde, Soria y Mata'nın Lineer Kenti de konut, yol ve altyapının bir arada işlediği 500 metre genişliğinde bir bant fikrine dayanmaktadır (Shane, 2005).

İdeal kentin arayışında mekânın asıl üretici ve birleştirici unsuru olarak tahayyül edilen yollar, 1950'li yıllarla birlikte yeni bir ölçekle tanışmıştır. Hızın ve kesintisiz erişimin öncelendiği bu dönemde inşa edilen yollar, mevcut tipolojilerden (bulvar ve sokak) farklı bir ölçek ve hız kentlere tanıtmıştır. Bu durum, konut, yol ve peyzaj ilişkisi enkesitinde kökten değişime neden olacak mekânsal dayatmaları da beraberinde getirmiştir. Mevcut kent dokusunda keskin doğrusal kesikler oluşturan çok şeritli yolların inşasıyla, yol ve ilişkili olduğu çevreler arasındaki mekânsal eşleme zedelenmeye başlamıştır. Özellikle yolların konut çevrelerinden geçtiği durumlarda, iki ortam arasında ölçek ve hız bakımından keskin ayrımlar ortaya çıkmış; bu kopuş, kent dokusunu yol üzerinden kavramsallaştıran yeni tanımları da beraberinde getirmiştir. Graham Shane (2005), kenti anklav (*enclave*) ve armatürler üzerinden okumaktadır. Shane'e göre yollar boyunca yer alan yapılar çevre, içe dönük ve görece sabit bir ortam sunan anklavlar olarak kent dokusunda belirmektedir. Armatür olarak kavramsallaştırılan yollar ise anklavların durağanlığıyla çelişen hız mekânları olarak ortaya çıkmaktadır. Benzer bir bakış açısıyla Stephen Marshall da (2004) yol ve çevresi arasındaki ilişkiyi koridorlar (*corridors*) ve odalar (*rooms*) olarak adlandırdığı ikili bir yapı üzerinden tartışmaktadır. Marshall, tanımında, koridorların trafik akışını yönlendiren sistemleri, odaların da çevresel alanlar sistemini temsil ettiğini belirtmekte; bu ikilinin çoğu zaman birbiriyle çelişmesinin sebebi olarak arayüz mekânların yokluğuna vurgu yapmaktadır. Marshall'a göre yollar, kentteki arazi kullanım deseninin herhangi bir iki boyutlu bileşeni olmanın ötesinde değerlendirilmelidir. Yolların kentlerde oluşturduğu örüntü "hareket mekânı" olarak tanımlanmalı ve yapı ölçeğinden kent ölçeğine uzanan bir süreklilik içinde kentsel kamusal mekânın asıl birleştiricisi olarak kurgulanmalıdır (Marshall, 2004). Bu örüntü içinde yollar, kentsel gelişme ve arazi kullanım kararlarıyla bir arada düşünülmeli ve ölçek, güzergâh ve bağlantıları esas alan bir kademelenme içinde inşa edilmelidir (Zorlu, 2017).

Yol ve ilişik olduğu yapılar çevre arasındaki eşlemenin zedelenmesinde, yol kademesinin yitirilmesi kadar, içe dönük plan şemasına sahip kapalı yerleşim ve sitelerin yeni konut çevreleri olarak inşa edilmesi de etkilidir. Özellikle 1950'li yıllarda, savaş sonrası Avrupa kentlerinin yeniden yapılanmasında, yıkılan dokunun yerine önerilen konut çevreleri, içe dönük odalar veya anklavlar üretmiştir (Çalışkan, Parlak Temizel ve Akay, 2022). Oysa ki barınma

ihtiyacının ötesinde, sosyalleşme ortamının ve toplumsal ilişkilerin üretilmesinde aracı olan konut çevreleri, kentsel dokunun oluşumundaki asıl belirleyicilerdendir (Sarıoğlu Erdoğan, 2017).

1990'lı yıllarla birlikte, yol-konut mekânsallığının yeni den eşlenmesine yönelik uygulamalar gündeme gelmeye başlamıştır. İkili arasında oluşan perdeleme niteliğindeki arayüzlerin yarattığı sosyal ve mekânsal sorunların çözülmesi için yolların zeminin altına alındığı ya da peyzajla kamufler edildiği farklı ölçeklerde proje ve uygulamalar yoğunluk kazanmıştır (Shannon ve Smets, 2010). Yeni oluşan arayüzlerin mekânsallaştırılmasında peyzaj, asıl unsur olarak enkesitteki yerini almıştır. Yol ve konut çevresi arasındaki hız ve ölçüğe dair uyumsuzluğun sönümlenmesinde peyzaj düzenleyici, uzlaştırıcı bir ortam olarak ön plana çıkmakta ancak, peyzaj aracılığıyla sonradan kurulmaya çalışılan bu ilişkinin, üçlü çerçevedeki sürekliliği sağlamada başarısız olduğu ve enkesitte bariyer niteliğinde büyük ölçekli yeşil arayüzler yarattığı eleştirisi yapmak mümkündür. Bu noktada, bu makalede sunulan araştırmayla da hedeflendiği gibi, farklı dönemlerde kentlerde inşa edilen özgün örneklerin incelenmesi yöntemiyle, konut-peyzaj-yol üçlü çerçevesinin hassasiyetle eşlendiği ve kurgulandığı yaklaşımlardan yöntem ve araçlar öğrenmek mümkün olacaktır.

### **Erken Cumhuriyet Dönemi: Kent(liliğ)in İnşasında Yollar ve Konutlar**

Ali Cengizkan'ın *Yenişehir'in Ortaya Çıkışı: Konut Yapımında Gerilimler ve Konutla Yapmak* yazısının başlığında yer verdiği "konutla yapmak" ifadesi kentin imarında o dönem için barınma sorunun aciliyetini net bir dille vurgulamaktadır (A. Cengizkan ve N. M. Cengizkan, 2020, s. 143). Bu dönemde, sorunun çözümüne yönelik olarak geliştirilen farklı konut tipi önerileri ortaya çıkmıştır. Dönemin örneklerinde, konut ve kamusal mekân arasındaki ilişkinin değişimi dikkat çekicidir. Cengizkan'ın yorumuyla "Kentsel/kamusal mekânı sahiplenen, ona bakan ve ondan gözetlendiğinin farkında olan konuttur. Hatta kent mekânını bildirişim ortamı olarak kullanmayı deneyen konuttur" (A. Cengizkan ve N. M. Cengizkan, 2020, s. 160). Hiç kuşkusuz ki, bu kurgu içinde konut ve yol arasındaki ilişki de yeni yorumlar kazanmıştır. Konutun dışı açılmasıyla yol, konutun kamusal alanı olarak Başkent'in kentsel dokusunda yerini almıştır: "Konutların yola bakan cepheleri 'yola bakan' olarak düzenlenmeye başlanmıştır. ... Konutun kamusal alanı olarak salonların cadde/sokak yönüne bakması 1950'li yıllar

Ankarası'nda oturmuşluk kazanacaktır" (A. Cengizkan ve N. M. Cengizkan, 2020, s. 160). Başkent'in gelişiminde asıl referans olan bulvarların mekânsal yapısı, yolların kentin kamusal alanları olarak etkinleşmesini destekler niteliktedir. Bu durumun özgün örneklerinden biri olarak Atatürk Bulvarı; binalar, açık mekânlar, yeşil doku ve yolun bütünleşik bir enkesit ve süreklilikte tasarlandığı bir kamusal alan ve peyzaj sistemi olarak uzun yıllar, kentsel dokunun asıl referansı olarak var olmuştur. Bu sebeple, yol ile peyzaj ve yol ile konut arasındaki bilindik mekânsal ayrımların ötesine geçen Başkent'in yeni kentsel dokusunda konut-peyzaj-yol ilişkisini bütüncül bir kesitte incelemek öğretici bir araştırmadır. Erken Cumhuriyet Dönemi'ndeki planlama yaklaşımlarının benimsediği bu bütünlüğün temelinde kuvvetli bir peyzaj vurgusu yer alır. Cumhuriyetin ilk yıllarında jeomorfoloji ve peyzaja büyük önem atfedilmiş ve bu unsurlar Başkent'in modern planlama sürecinin en belirleyici öğelerinden olmuştur. Yapılı çevrenin doğal ve sentetik peyzaj öğeleriyle kurduğu ilişkiler tasarlanmış ve kentsel anlamı oluşturulan birliktelikler olarak değerlendirilmiştir. 1942 yılında hükümet tarafından Ankara peyzaj albümü hazırlamak üzere görevlendirilen, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk foto muhabirlerinden Cemal Işıksel'in fotoğrafları, bu dönemde özenle ele alınmış kent ve peyzaj ilişkisi, süreklilik ve çeşitliliğini yalın bir seçki ile oldukça kuvvetle belgeler niteliktedir (Şekil 1).

Peyzaja verilen bu önemin ardında çağdaş, kendine yeten ve sağlıklı bir toplumun yeşertilmesinin ancak yeni peyzaj yaklaşımları ile olabileceği görüşü hâkim olur (Yiğit Turan, 2016). Hiç kuşkusuz ki, bu görüşün benimsenmesinde, o dönem Avrupa'da yaygın olan bahçe-şehir yaklaşımının etkisi vardır.

Lörcher (1924-1925) ve Jansen (1932) planları, bu erken dönemde kentte üretilen zengin ve bütünleşik peyzaj dokusunun yapı taşları olmuştur. Jansen planında topoğrafya ve doğal varlıklar kentsel dokunun şekillenmesinde temel referanstır. Bu durum planın topografik altlığıyla uyumundan izlenebilir. Jansen yeşil bir şehir yaratmak için bu topoğrafyanın unsurları olan su yollarını, vadileri ve tepeleri ortak alanlar olarak değerlendirmiş ve kamunun erişimine açmıştır. Tasarlanmış peyzaj birimleri bu doğal unsurlarla bütünleşik olarak kenti düzenleyen bir sistematik içinde sunulmuşlardır. Bu sistem içinde ulaşım, dolaşım ve peyzaj birlikte çalışmakta ve bütüncül ve bütünleşik bir altyapı oluşturmaktadır (Baş Bütüner ve Çavdar Sert, 2021).





**Şekil 1.** Ankara Peyzaj Albümü, Foto Cemal, 1942 (Ankara Kalesi, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Ankara Numune Hastanesi, Sağlık Bakanlığı Binası, Gençlik Parkı'ndan kareler).

Kaynak: SALT Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, Envanter No: AHANKA197.

Jansen'in plan kurgusunda karşılaşmalar merkezi bir yer teşkil etmektedir. Plan, yapı çevre ve doğal çevre karşılaşmalarına eğildiği ölçüde kentlinin kentliyle karşılaşmasına ve bu yolla görünür olmasına da eğilmektedir (Bilsel, 2009; Cengizkan, 2010). Bu karşılaşmalar kentlilik ve aidiyet duygularını pekiştiren birer unsur olarak ele alınmaktadır. Bir diğer deyişle gözetilen yalnızca peyzaj ve yapı çevre ahengi değil, aynı zamanda kentli kimliği oluşturacak kentliler arasındaki karşılaşmalardır.

Bu bağlamda yollar bu her iki birlikteliği bir arada sunan mekânsal öğeler olarak ele alınmıştır. Çevrelerindeki yaşamı ve mekânsal örüntüyü biçimlendiren peyzaj ve kamusal armatürleri olurken, aynı zamanda kentin doğal morfolojik ve tarihi değerleri ile de ilişki kurmakta, kentliyi bu unsurlarla karşılaştırmakta, yere aidiyet duyan modern kentlinin varoluşu için yapıtaşları arz etmektedir. Bu yaklaşım yalnızca kentsel anlamda omurga niteliği taşıyan aksların değil tüm dolaşım örüntüsünün tasarımında ve içinden geçtikleri, yapılandırdıkları yaşam çevrelerinin kurgularında da yaygınlaşmış ve merkezi bir yer teşkil etmiştir.

Bu dönemdeki imar sürecinin bir diğer önemli ürünü olarak farklı ölçek ve tipte konut çevreleri üreten plan ve projeler ön plana çıkar. Yeni gelişen konut alanları salt barınma ihtiyacının ötesinde, başkentin toplumsal, mekânsal ve altyapısal kurgusuna katkı koyan çevreler olarak gelişir. Modernleşme sürecinin, bu dönemde, konut yerleşimindeki karşılığı toplu konutlar ve özellikle olarak lojman, konut ve kooperatifler olmuştur (Bilgin, 2008). Bu yerleşimlerin kurgusunda da yolların kamusal, kentliliğin ve komşuluğun temel unsurları olarak ele alındığı görülmektedir. Bunu en güzel örnekleyen lojman konut çevresi, şüphesiz, Paul Bonatz tarafından tasarlanmış olan Saraçoğlu Mahallesi'dir.

Mahalle kuzey-güney doğrultusunda uzanan üç ana sokak omurgasında kurgulanmıştır. Suley (1945), bu kurguyu şöyle tarifler:

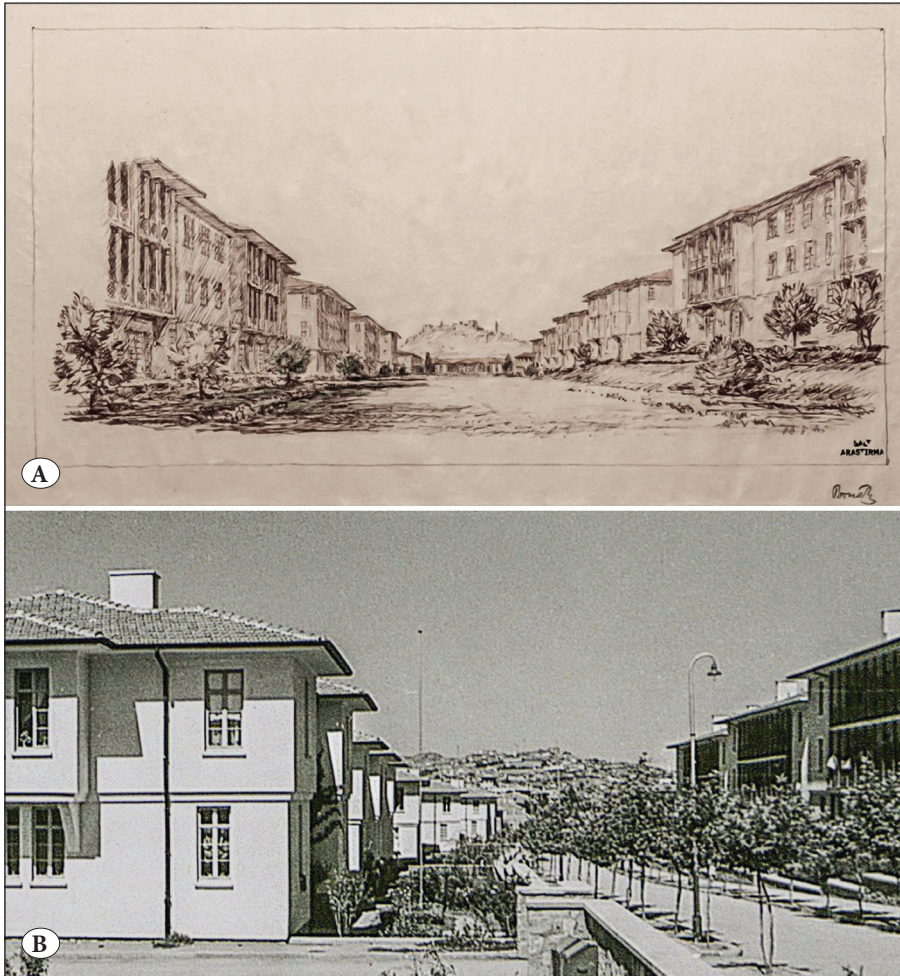
Batıdan doğuya doğru 300 metre ve kuzeyden güneye doğru 300 metre kadar derinlik gösteren alanın şehir planı çok basittir. Birbirlerine paralel üç ana sokak bina bloklarını kuzeyden güneye kat etmektedir.

...Bütün iç sokaklar Türk İstiklal Savaşının kutsal sembolü olan Ankara kalesine doğru yönelmiştir.

Burada mahallenin düzenlenmesinde altyapı elemanları olarak çalışan bu sokakların kentin doğal ve tarihî unsuru olan Ankara Kalesi ile kurdukları ilişkiye vurgu çarpıcıdır. Bütün iç sokaklar doğal morfolojisi ve tarihî anlamıyla Ankaralı olmanın ve Ankara'da olmanın bir sembolü olan Ankara Kalesi ile görsel ilişki kuracak biçimde yönlendirilmiştir (Şekil 2). Bu akslar, bloklar arasında bulunan paralelleriyle beraber bir peyzaj altyapısı da sunmaktadır. Suley (1945), o dönemde bu altyapıya ilişkin öngörülerini şöyle paylaşmıştır: “Gezdikçe mahallenin her bakımdan tabiat güzelliğini daha çok artıracamın anlıyorum. Beş sene sonra burasını yemyeşil ve hafif gölgeli ağaçlarla süslenmiş olarak tahayyül ediyorum. Sokaklarda çocuklar cıvı cıvı koşacaklar...”

Ortak alanların Ankara'nın bağlamsal unsurları ile ilişkilerinin öncelenmiş olması da dönemde müştereklere, kentli olmanın temelini oluşturan bir arada olma ve ortak bir kimliği paylaşarak varetme hususlarına dair vurguyu da oldukça iyi resmeder niteliktedir. Kentin doğal ve kültürel peyzajı bu dönemde bir meta değil ortaklık değeridir. Mahallenin yerleşme düzeni, yapıldığı yıllarda eleştirilere hedef olmuş, yapı yönelmeleri bakımından ideal bir durum sunulamamıştır (Mimarlar Odası Ankara Şubesi, 2020). Öte yandan peyzaj ve topoğrafyayla ahenk ve bütünlük birincil öncelik olmuştur. Bonatz'ın alana dair genel eskizleri dahi yalnızca yapıları değil yapı-yol-peyzaj bütünlüğünü resmetmektedir (Şekil 2A ve 2B).

Bu dönemde, kooperatif konut üretiminde de modern dönemin sosyal ve sembolik anlamlarla yüklediği mobilite ve peyzajın birliktelik içinde bir altyapıya dönüştüğü



Şekil 2A ve 2B. Saraçoğlu Mahallesi'nden Kale:  
A) Bonatz eskizi,  
B) 1940'lardan bir fotoğraf.  
Kaynak: SALT Araştırma,  
Harika-Kemali Söylemezoğlu  
Arşivi Envanter No:  
A) TSOPA312,  
B) TSOBOH007028.





Mahallede yol, peyzaj ve yapı bütünlüğü mimari ölçüye kadar inen bir detayda araştırılmıştır. Kentten ve dolayısıyla kentin sosyal, sembolik ve morfolojik referanslarından uzak bir bölgede, bu defa kendi referanslarını yaratma durumunda olan bu yapılanmada referans, önerilen ve insan ile yapı ölçüğinde detaylandırılan peyzaj örüntüsünün kendisi olmuştur.

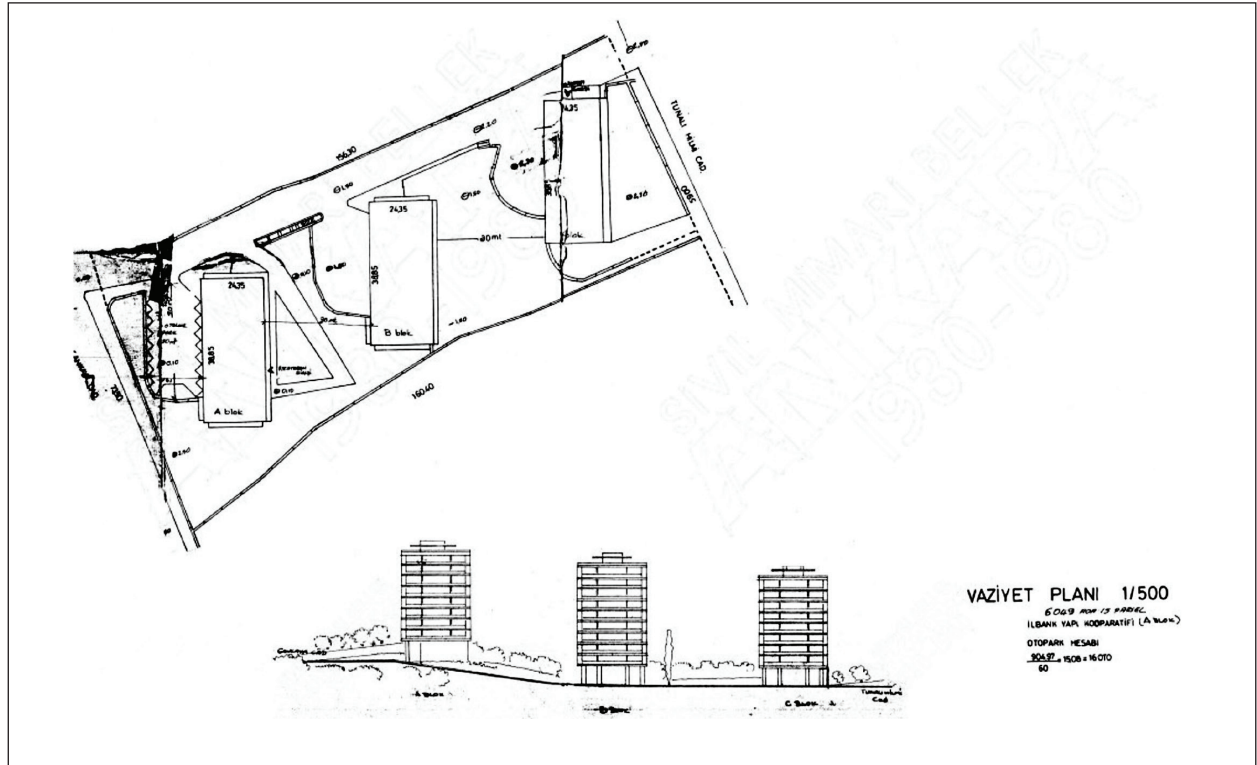
### 1950'lerden 1980'lere Çeşitlenen Yaklaşımlar

1950'li yıllarla beraber yapı bloğu biçiminde konut kooperatifleri de kentte yaygınlaşmaya başlamıştır. Eti Blokları, İsrail Evleri, Maliye Evleri, Yeşiltepe, Hayat Apartmanı ve İlbank Blokları bu yapılaşma modellerinin en bilinen örnekleridir. Bu yerleşimlerde müşterek yaşamın öncelendiği tasarım kararları göze çarpmaktadır (Şumnu, 2018). Şemaların hemen hepsinde bloklar, kamusal düzeyleri bakımından çeşitlenmekle beraber kesintiye uğramayan ortak alanlar oluşturacak biçimde gruplar hâlinde konumlanmıştır. Çoğu zaman kullanım kararlarını kullanıcılara bırakan bu ortak alanlarda esnek ve sosyal bir yaşamın yeşertilmesi öngörülmüş, bu yolla

komşuluk bilinci ve sosyal dayanışma bağları oluşturulması hedeflenmiştir (Varol ve Elibol, 2021; Keleş, 1967).

Dönem yerleşkelerinde yollar hem bu açık alan örüntülerinin ayrılmaz unsurları, hem de yapıların plan ve cephe düzenlemeleriyle açıldığı ve yine aynı düzenlemelerle kendilerini gösterdiği kentsel etkileşim bağlamı olarak görev üstlenirler (A. Cengizkan ve N. M. Cengizkan, 2020). Bu örneklerde peyzajın yolları içine alan ve yapı yerleşimlerini düzenleyen bir sistem olarak kurgulandığı görülmektedir. Uygulamaların hemen hepsinde yol, parsel ve yapı, sade fakat sürekli ve bütünlük bir peyzaj aracılığıyla birbirine örülmektedir.

İlbank bloklarına ait kesitler, bu sürekliliği oldukça yalın ve net biçimde örnekler niteliktedir (Şekil 4). Mimar Fatin Uran'ın 1957 yılında tasarladığı yapı kooperatifi, Atatürk Bulvarı ile İran Caddesi arasında konumlanan üç bloktan oluşmaktadır. Blokların pilotilerle yükseltilmesiyle, zeminde iki bulvar arasında uzanan ve bulvarları birbirine bağlayan, yer yer blokların zemin katlarını kısmen dolduran kapalı kamusal mekânlarla beslenen



Şekil 4. İlbank Blokları, 1957.

Kaynak: Koç Üniversitesi VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi, Envanter No: SMB259.





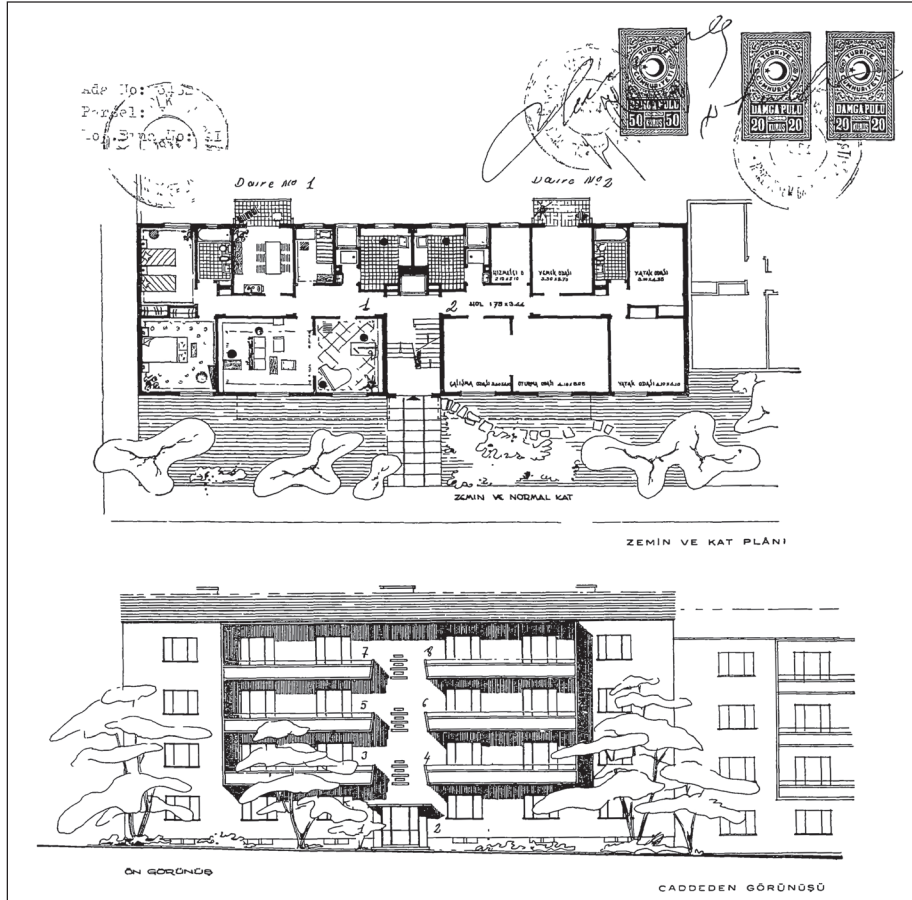
kesintisiz bir açık alan örüntüsü sürdürülmesine imkân yaratılmıştır (Varol ve Elibol, 2021). Bu örüntü içinde yapı, parsel ve yol arasındaki çizgi eritilmiş, yerini, zeminde yolları kesintisiz bir açık alan kurgusuna dâhil eden bir düzenlemeye bırakmıştır.

Farklı bir ölçek ve düzende de olsa benzer bir süreklilik, Kamçıl ve Bediz'in İsrail Evleri (1955) kurgusunda da göze çarpmaktadır. Mimarların bu kurguda, yerleşimi kentten, yapı adalarını yollardan, yolları peyzaj örüntüsünden ayıran sınırlar tanımlamadıkları görülmektedir (Bayraktar, 2006). Bu örnekte yapılar zeminden koparılmamıştır; ancak eşlik ettikleri sokaklar boyunca kesintili bir cephe sunarak yerleşke peyzajının farklı birimlerine dâhil olmaya izin verirler. Zemin kat üzerine üç kat olarak inşa edilmiş bloklar fazlaca yükselmeyerek düzeyde de maliklerini zemindeki bu süreklilikten koparmazlar.

Meskenlerin planları da birbiri içinde eriyen bu peyzaj, yol ve yapı örüntüsünün uzantısıdır. Planlarda ortak ya-

şam alanlarının sokak cephelerinde konumlandırıldıkları, yine bu cephelerde boylu boyunca giden balkonlarla sokak yaşamına üst katlarda yer alan bu mesken içi ortak yaşam alanlarından da dâhil olmanın imkânlı hâle getirildiği görülmektedir (Sivil Mimari Bellek Ankara, 2014). Yollarda akıp giden kentsel yaşam, yollardan geçenleri ve bu yolları kullandıkları kadar konutlarından izleyen ve dolayısı ile sahiplenilen konut sahiplerini birbirlerine ve kente bağlayan temel sosyal unsurdur (A. Cengizkan ve N. M. Cengizkan, 2020).

Dolaşım çekirdeklerinin yapıların orta bölümlerinde konumlandırılması, konut birimlerinin ön cephelerinden sokaklara açılmalarına imkân sağlarken, arka cephelerinden de görece daha özel ortak bahçelere bakmalarını olanaklı kılmıştır. Bloklar farklı kamusal düzeyleri arasında arayüzler olurken aynı zamanda her iki yüz ile de eklemlenir, fiziksel ve sosyal dokunun bağlayıcı elemanları olarak çalışırlar (Şekil 5).



Şekil 5. İsrail Evleri, 1955.  
Kaynak: Koç Üniversitesi  
VEKAM Kütüphanesi ve  
Arşivi, Envanter No: SMB234.

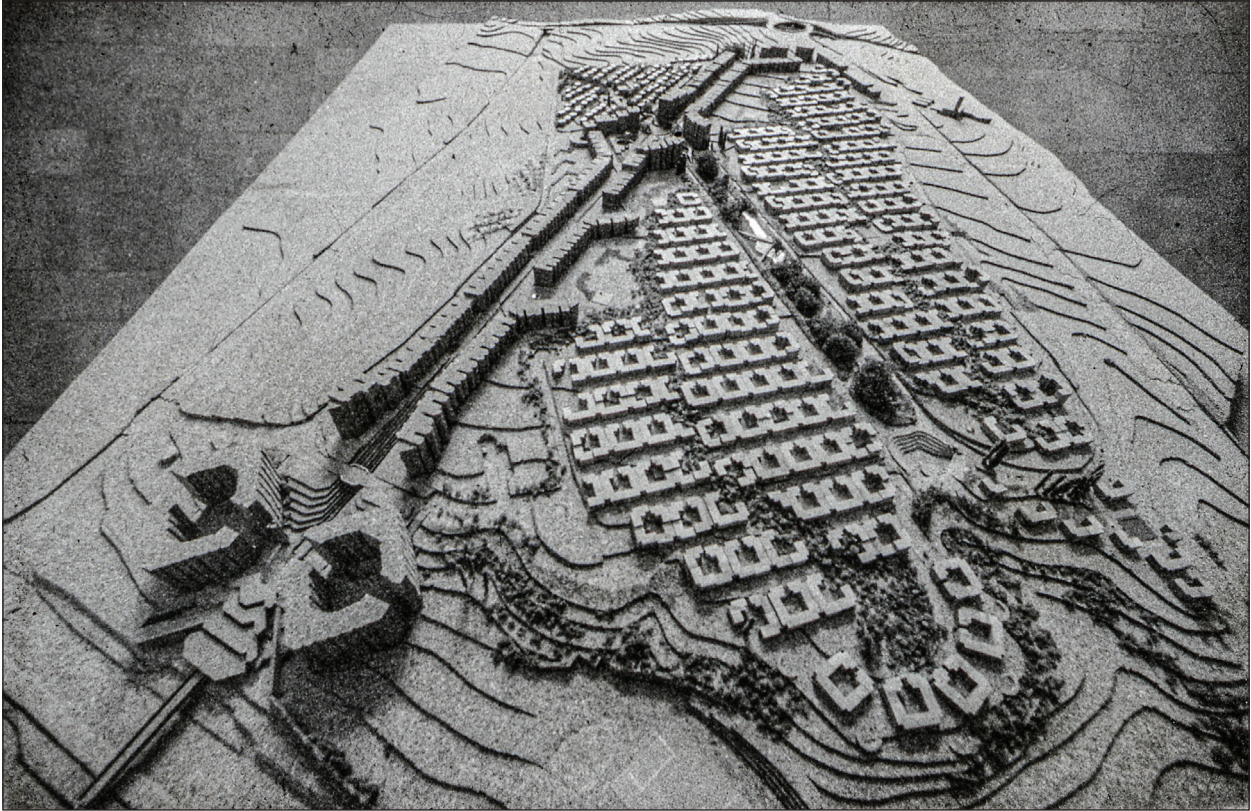
1950'lerden 1990'lara değin, özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası Avrupa'da yaygınlaşan ve bahçe-şehir/küçük-yerleşme geleneğinin yerini alan uydu-şehir/büyük-yerleşme ölçeği Ankara'da örneklerini vermeye ve çoğalmaya başlamıştır. Bu durumu tetikleyen en önemli faktörlerden biri hiç şüphesiz kentsel ulaşım şebekesinin yaygınlaşmasıdır (Bilgin, 2008). Bu dönemde yol üretimi dünyadaki teknolojik gelişmelere de paralel olarak büyük ölçüde standartlaşmış, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 1948-1957 yıllarını kapsayan ilk dokuz yıllık yol programı açıklanmıştır. Böylece, yolları salt mühendislik ürünü olarak değerlendiren sistemin de ilk alt yapısı bu dönemde atılmıştır.

Öte yandan bu dönemde Batıkent, Konutkent, Eryaman gibi yeni konut alanlarında da kentmahalle-sokak-ev kademelenmesini gözetin ve çeşitlenen yol kesitleri üretilmiştir. Bu yol kesitleri peyzaj altyapı unsurları olarak ele alınmıştır. Özellikle belli etapların tasarımında yapı parselleri, kamusal alanlar, yollar ve jeomorfoloji arasın-

da geçirgen bir düzen hâkim olmuştur (Kavas, 2016). Bu konut yerleşimlerinde, standart ve monoton bağlamlar üreten modern kurgulara tepki olarak gelişen, bireyselden kentsele farklılaşan yaşam döngülerini bütünleştirmenin yollarını arayan mimari yaklaşımların etkileri de görülmektedir.

Bu yerleşim önermelerinde hâkim ruhu çizimleriyle en güzel belgeleyen projelerden biri Altuğ-Behruz Çinicici'nin Elvanköy önerisidir (Şekil 6).

Çinicicilerin şemasında, konutlar ve yollar bir yerleşimi bütünlük içinde varetmenin temel unsurları olarak ele alınmıştır. Çeşitli ölçeklerin iç içe geçmesine dayanan kentsel ölçek örgütlenmesi, yerleşimin omurgasını oluşturan bir eksen etrafında planlanmıştır (Yücel, 1984). Şemanın altyapısını farklı dolaşım sistemleri ve mekânsal kurgular gösteren bu omurga ve bir diğer aks oluşturur. Her iki altyapı unsuru da detaylıca ele alınmış; taşıdıkları akışlar, mekânsal anlamlar ve peyzaj birliktelik içinde kurgulanmıştır. Bozdoğan (2012)'a göre:



Şekil 6. Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi maket fotoğrafı, 1984.

Kaynak: SALT Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, Envanter No: TABCELVP0001.





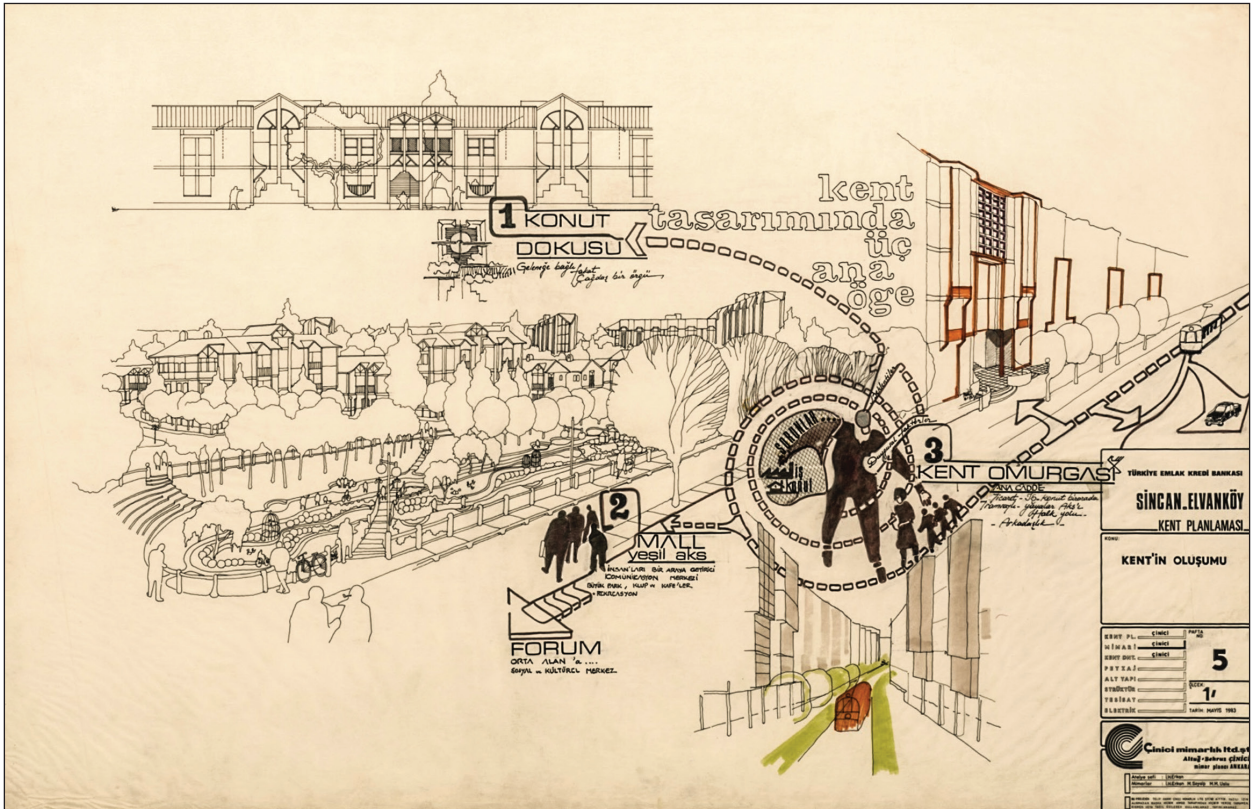
Kent tasarımının üç ana ögesini, konutlar, “insanları bir araya getirci” aks (‘Mall’ ya da ODTÜ kampüsünde olduğu gibi ‘Alle’) ve ticaretin aktive ettiği “kent omurgası” olarak tanımlayan Behruz Bey’in çizime kendi el yazısıyla ekledikleri ilginçtir: konutlar “geleneğe bağlı fakat çağdaş bir örgü” olarak; kent omurgası ise “yayalar aksı, halk yolu ve arkadaşlık” sözcükleriyle açıklanmış, mall ile omurganın kesiştiği düğüm noktasına ise kütüphane, meydan, saat kulesi, çok amaçlı salon gibi mekânlardan oluşan kamusal alanlar yerleştirilmiştir (Şekil 7).

Bir benzerini Tunçay Çavdar’ın Eryaman için yürüttüğü kullanıcı grubu analizini Çiniciler de bu proje için ortaya koymuşlardır. Kullanıcı grubu ve gereksinimleri yapıyı çevrenin şekillenmesinde temel verilerden biri olmuştur. Bu veriler yalnızca konut tiplerinin belirlenmesinde değil konut, parsel, yol ve kamusal alan örüntüsünün çeşitlendirilerek tasarlanmasında da işlevselleştirilmiştir (A. Çinici ve B. Çinici, 1989).

Çiniciler için bir diğer önemli veri bölgenin jeomorfolojisi olmuştur. Topoğrafya ve doğal peyzaj çok farklı boyutları ile irdelenmiş, söz konusu aksların mekânsal ve erişimsel kurguları bu analiz üzerine kurgulanmıştır (Şekil 8). Arazinin en yüksek ve zemin olarak stabil bölgesinde beş katlı konutlar arasında tramvay hattını barındıran ve görece düz yaya arkadaşlık omurgası konumlanırken yamaçtan aşağı uzanan mall bu omurgayla kavuşmaktadır. Bu ana akslar yerleşimi farklı özellikler gösteren üç ana bölgeye ayırmakta, bir diğer deyişle de bu üç ana bölgeyi bir arada tutmaktadır.

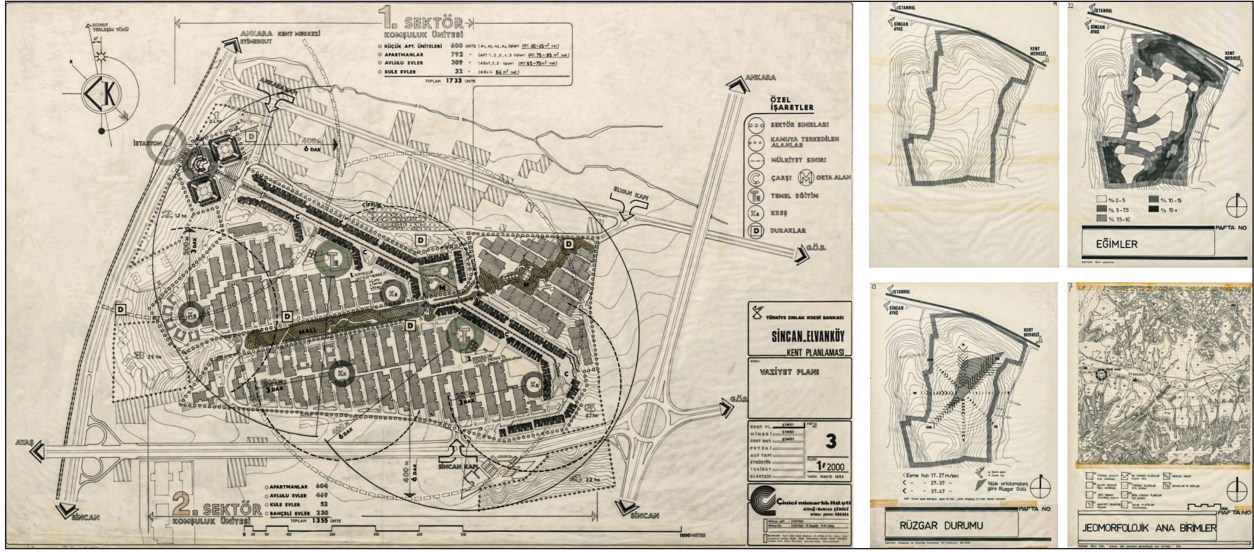
Yerleşkenin tasarımında iklim de incelikle ele alınmış, yalnızca konutların değil yolların tasarımında da güneş erişim gözetilmiştir. Çinicilerin deyimi ile “güneşten yararlanmaya çalışılırken, insanları bir araya getirci öğelerden (yollar, meydanlar) fedakârlık edilmemiştir” (A. Çinici ve B. Çinici, 1989).

Topoğrafya, peyzaj, yol örüntüsü ve konut birimleri organik bir bütünlük ve geçirgenlik içinde tasarlanmıştır.



Şekil 7. Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi eskizi, 1984.

Kaynak: SALT Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, Envanter no: TABCELVD0104.



Şekil 8. Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi plan ve analiz paftalarından bir kısmı, 1984.

Kaynak: SALT Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, Envanter no: TABCELVR0001.

Bu bütünlük içinde kademeli bir yapı da söz konusudur: çocukların güvenle oynayabileceği sokaklardan, kentsel ölçekli bir yeşil damara dönüşen *Mall*'a kadar farklı kurgu ve kamusal değerleri barındıran yollar tahayyül edilmiştir (A. Çinici ve B. Çinici, 1984). Tasarımdaki süreklilik oldukça etkileyicidir. İç mekândan başlayıp kesintisiz olarak kentsel ölçeğe kadar uzanan bir kurgu olduğu göze çarpmaktadır (Şekil 9).

Çinicilerin tasarımında konut, parsel ve yol sürekliliği aynı zamanda görsel bir değer oluşturma aracı olarak da işlevselleştirilmiş, yalnızca yolun kısa yönündeki kesitler değil aynı zamanda akış boyundaki kurgusu da gözetilmiştir. Yolların sunacağı sekanslar ve yol boyunca karşılaşılabilecek, dâhil olunacak yahut içinden geçilecek ortamlar da kurgunun önemli parçaları olmuştur (Şekil 10).

1990'lı yıllara değin farklı ölçeklerde ve yapılanmalarda toplu konut yerleşimleri içinde yeşertilmiş olan komşuluk birimleri, sokak yaşamı ve müşterekler üzerine bina edilmiş kurgularda topluluk ve kentlilik bilinci geliştirilmesi gözetilmiştir. Öte yandan kamulaştırılan büyük alanların kooperatif birliklerine tahsis edilmesi yoluyla bütünlüklü ve anlamlı çevreler üreten bu model, özellikle 1960'lar sonrasında kentte yaygın konut üretim modeli olmaktan çıkmıştır (Tekeli, 1982, s. 70; Bilgin, 1996, s. 485).

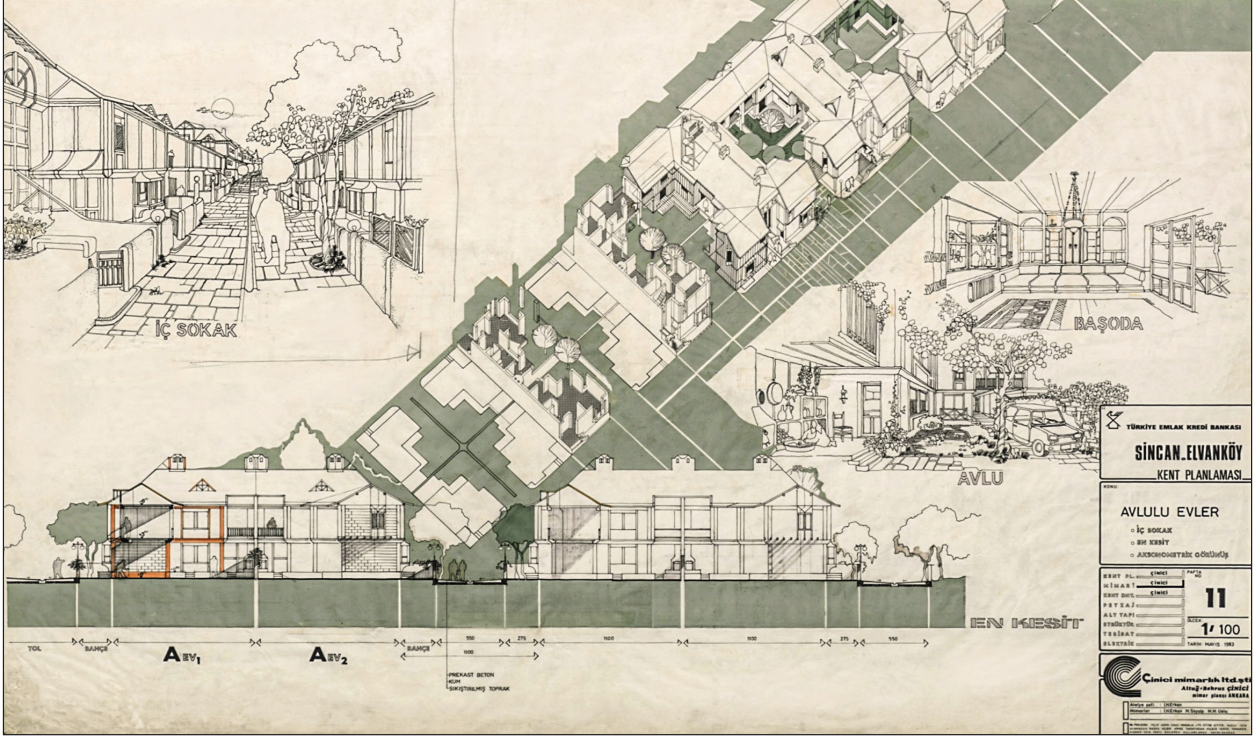
## 1980'ler Sonrası Yol Ayrımı

1950'ler itibarıyla arkadan gelmeye başlayan planlama ve 1966 tarihli kat mülkiyeti yasası kapsamında "hisseli mülkiyet"ten "parçalı mülkiyet"e geçilmesi ile "anonim," "kullanıcısından bağımsız üretilen," "türdeş ve "tekdüze" ada ve parsel ilişkisi çerçevesinde konut üretimi hızlanmıştır. Bu bağlamda, çevresiyle ilişkisi bir tasarım problemi olmaktan çık(arıl)mış apartman bloğu tekrarlayan bir birim olarak kente egemen olmaya başlamıştır (Cengizkan, 2003).

Diğer yandan, özellikle 1980'ler sonrası büyük girişimci, konut pazarının etkin aktörleri arasına katılmıştır. Bu süreçte girişimleri kârlı kılabacak düşük maliyetli araziler için çepere yönelim ivmelenmiştir. Bu yönelimi olanaklı kılan, şüphesiz, yol altyapısındaki gelişmelerdir (Özüekren, 1996) (Şekil 11). Bu modelde yolların merkezden çepere hızlı erişimi sağlayacak koridorlar olarak yapılandırılmaları esastır.

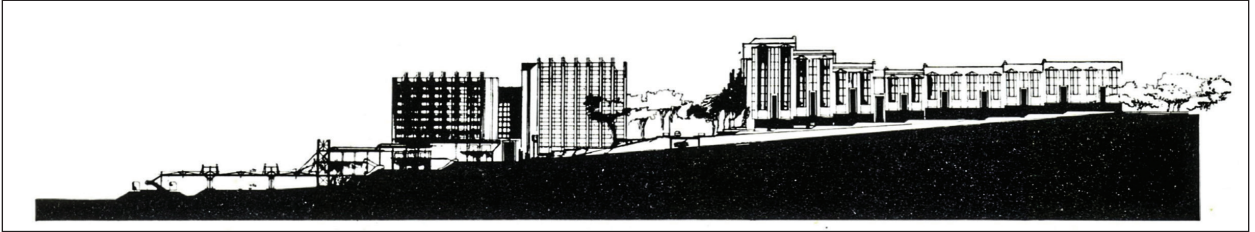
Çeperde, büyük girişimcilerce üretilen bu konut çevrelerinde mekânsal kurgu anlamlı olmakla beraber aynı zamanda kapalıdır. Kuru Sitesi, Bilkent ve Konutkent konut projeleri bu çevrelerin ilk örneklerindedir. İlerleyen dönemlerde kentsel ada ölçeğinde kapalı site tipolojisine evrilen bu modelde sürekliliklerin yerini sınırlar veya kapalılıklar almıştır (Çalışkan, Parlak Temizel ve





Şekil 9. Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi konutlar ve sokaklar, 1984.

Kaynak: SALT Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, Envanter no: TABCELVD0110.



Şekil 10. Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi, 1984.

Kaynak: SALT Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, Envanter no: TABCELVD0115.



Şekil 11. Eskişehir ve Konya yolları kesişimi, kentteki ilk yonca yaprağı, 1970.

Kaynak: Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Harita ve Plan Arşivi.



Akay, 2022). Konutun kapalı siteler içerisinde üretilmesi kentsel dokuda gevşeme ve bozulmaları beraberinde getirmiştir.

Bu süreçte kendi içine dönük, çevresiyle bütünleşmeyen kurgular içinde üretilen yalnızca konut çevreleri değil aynı zamanda yollar olmuştur. Paralel bir düzlemde, kentsel dolaşım şebekesi kamusal bir mekân olarak gözetilmemeye başlamış, araç trafiğini önceleyen ve kentselliği vareden yayaları üst geçitlere zorlayarak, kentsel mekândan koparan bir yol üretim sistematiği hâkimiyete geçmiştir. Bu dönemde ekolojik değer ve sosyal-sembolik anlam taşıyan kent jeomorfolojisi, anlamlı mekânlar üretemeyen konut gelişimi altında ezilmiş, tüketilmiş ve büyük ölçüde kimliksizleşmiştir. Benzer biçimde yollar farklı bölgelere erişim sağlayan fakat kurguları ve zengin mekânsallıkları gözetilmeyen, farklı bağlamlarda aynılıklarla tekrarlayan unsurlara indirgenmiştir (Baş Bütünler ve Güneri, 2022) (Şekil 12A, 12B, 12C ve 12D).

Bu dönemden günümüze konut üretiminin tipolojik çeşitlilik bakımından sınırlı kaldığını söylemek doğru olmaz (Çalışkan, Parlak Temizel ve Akay, 2022). Ancak kentsel üretim mekanizmaları içinde bu çeşitliliği anlamlı bir bütünlük içinde birarada tutacak, benzer ölçüde çeşitlenen peyzaj örüntüleri sunulmadığı görülmektedir. Geçmiş dönemlerde mekânsal nitelik üretmenin temel unsurları olarak araçsallaştırılmış yolların bugün tekdüzeleşmiş kesitleri ile bu imkânı tümüyle ortadan kaldıran kentsel eşikler hâline geldikleri savlanabilir (Baş Bütünler ve Güneri, 2022).

Kentin ekolojik ve sembolik değere sahip vadisi İmrahor ve kuzey batıda vadi ve kent buluşmasını tarifleyen Doğukent Bulvarı arayüzünde, mekânsal bütünleşmeye ilişkin herhangi bir ilke gözetilmeksizin gelişen doku, bu durumu örnekleyen en çarpıcı odaklardandır.

Bağlam, kentin kırsalla, kentlinin müşterekle karşılaştığı ender bir peyzaj arz eder. 2000'lere değin Doğukent Bulvarı üzerinden izlenebilmiş bu peyzaj bugün birbirinden bütünüyle farklı kütesellikler ve kümelenmeler gösteren konut çevrelerinin, bugünkü hâli ile hızı önceleyen bulvarın çeperinde oluşturdukları tanımsız ve bütünleşiksiz doku ardında ezilmiştir. Yol, hem kendisine eşlik eden bu dokuyla hem de kentin doğal ve morfolojik öğeleriyle anlamlı ilişkiler kuramamaktadır. Vadi hemen çeperinde ilerleyen yoldan neredeyse hiç izlenemez durumdadır. Kürete edilmiş bir mekânsal sekans dizisinden ve anlamlı bir süreklilikten söz etmek olası değildir (Şekil 13 ve 14).

Yolun güzergâhı ve bariyerlerle tarifli kesitinin, vadinin varlığını ve vadiyle anlamlı karşılaşmaları gözetmediği de izlenebilir. Zira kentli, kente ve kentliye ait bu değerli öğeyle hemen kıyısında seyir hâlindeyken dahi anlamlı mekânsal, sembolik ilişkiler kuramamakta, öte yandan bu müşteregin manzarası bir meta olarak bölgedeki konut sahiplerine sunulmaktadır.

Yol, konutlar ve ortak(laşamayan) alanlar ile bu sosyal ve sembolik peyzaj birbirleri ile konuş(a)mamaktadır. Bu etkileşmeden yanyana olma durumu, mekânsal süreklilikte ciddi zedelenmelere sebebiyet vermektedir. Bu durum, günümüz Ankara'sında farklı bağlamlarda aynılıklarla tekrarlamaktadır.



Şekil 12A, 12B, 12C ve 12D. Dumlupınar Bulvarı, 19 Mayıs Bulvarı, Anadolu Bulvarı ve Doğukent Bulvarı, 2023.

Kaynak: Google Earth.





Şekil 13. Doğukent Bulvarı, Konutlar ve ardında İmrahor Vadisi.  
Fotoğraf: Gizem Deniz Güneri Söğüt, Funda Baş Bütüner, 2022.



Şekil 14. Çevre yolundan İmrahor Vadisi'ne ve çeperinde gelişmekte olan konut dokusuna bakış.  
Fotoğraf: Gizem Deniz Güneri Söğüt, Funda Baş Bütüner, 2022.

Kent içi ulaşım hızının büyük ölçüde değiştiği yadsınmaz. Bu durum elbette, yolların kısa yönlerindeki kesitlerinde, çevrelerindeki dokuyla ilişki kurmaları bakımından geçmiş modelleri olduğu gibi tekrarlamayı anlamsız kılmaktadır. Öte yandan bu durum, yolların peyzaj öğeleri olarak ve diğer peyzaj unsurlarıyla bir arada ele alınmayacakları anlamını taşımamaktadır.

### Sonuç

Odoloji kavramının hatırlattığı yolların insan tarafından şekillendirilmesi ve yolların insanları şekillendirmesi fikri, insan ve yol ilişkisine dair farklı kurgu ve hikâyeler üretmenin gerekliliği konusunda cesaret vericidir. Bu düşünceden ilhamla makalede, yol ve insan ilişkisinin yeniden düşünülmesinin kentlere olası katkısı konut, peyzaj ve yol üçlüsü üzerinden somutlaştırılmaya çalışılmıştır.

Konut, peyzaj ve yol biraradalığının bugün büyük ölçüde benimsediğimiz tipi, birbirine ilişmiş ancak ilişkili olmaktan oldukça uzak mekânsal organizasyonlar sunar. Ankara'nın yakın geçmişinde inşa edilen konut alanlarına dair yapılabilecek bu eleştirinin özgün bir yorum olmadığı açıktır (Şekil 14). Ancak, bu eleştiriden doğacak bir araştırmanın, yapı çevrenin inşasında sağlayacağı olumlu katkılar da muhakkaktır. Bu kabulden hareketle makalede, konut, peyzaj ve yol ilişkisinde bugün eleştirdiğimiz durum, aksi kurguyu olası kılan örnekler üzerinden tartışmaya açılmıştır.

Ankara, ilk modern kentsel dokusundan günümüze konut, peyzaj ve yol sürekliliklerinin büyük ölçüde tahrip olduğu, yeniden üretilmediği ya da üretilemediği bir dönüşüm geçirmiştir. Oysa ki, Erken Cumhuriyet Dönemi'nden itibaren başkent, bu üçlünün bir aradalığına dair yöreleştiren örnekler sunmaktadır. Saraçoğlu Mahallesi ve Bahçelievler gibi Ankara kent tarihinde ön plana çıkan konut çevrelerinin yanı sıra, İsrail Evleri, İbank Blokları ve Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi gibi örnekler, bu çalışma ile ortaya konulan güncel duruma dair eleştirileri destekler niteliktedir. Orijinal çizimlere ve tasarımcıların özgün fikirlerine referansla yapılan inceleme, bugün eleştirel baktığımız durumun aksine birçok tasarım ve planlama yaklaşımının da mümkün olabileceğini hatırlatmaktadır.

Konut, peyzaj ve yol üçlüsü üzerinden incelenen örnekler birbirlerinden farklı bağlam, ölçek ve tipolojilere sahip olmalarına karşın, belli ortaklıkları içermektedirler. Yolun, insan ölçeğiyle eşlenmesi öne çıkan noktalardan

birdir. İç mekândan yola uzanan kademeli ilişki kurma niyeti, yolu konutun kamusal alanı olarak etkinleştirir. Öte yandan, insan ölçeği ve insan hareketini önceleyen tasarım veya planlama yaklaşımları, konut alanlarında ve de kent ile konut arayüzünde müştereklerin oluşmasına imkân tanır. Bu noktada Çinicilerin, Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi, sunduğu bütünlük mekân sisteminin ötesinde, ortaya koyduğu özgün terminolojiyle de yöreleştirendiricidir.

Bu mekânsal önerme ve nitelikleriyle bu yaklaşımlar, günümüzde eşleşmesini büyük ölçüde yitirmiş konut, peyzaj ve yol ilişkisine dair, mobilite, erişim, hız ve kentsel mekân üretim uygulamalarının ekonomik ve yasal kısıtlarını yadsımayan modeller geliştirilmesine kavramsal ve kurgusal anlamda kapı aralar niteliktedir. Bu bağlamda, bu bir arada (*triptych*) okuma, Ankara kentsel mekân sürekliliğindeki aşınmaların giderilmesinde, kentin kendi yakın mekânsal tarihinden öğrenebileceğini belgelemektedir.

### Kaynakça

- Ankara Peyzaj Albümü, Foto Cemal [fotoğraf].(1942). Fotoğraf ve Kartpostal Arşivi (AHANKA197), Salt Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, İstanbul.
- Baş Bütüner, F. ve Çavdar Sert, S. (2021). Kentsel peyzajın değişen kavramsal çerçevesi: Ankara üzerine değerlendirmeler. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 9(1), 89-107.
- Baş Bütüner, F. ve Güneri, G. D. (2022). Friction space and the re(dis)covery of urban roads. *Urban Design International*, [Erken görünüm], 1-24.
- Bayraktar, N. (2006) İsrailciler. *Bülten*, 43, 50.
- Bilgin, İ. (1996). Anadolu'da modernleşme sürecinde konut ve yerleşme. Y. Sey (Der.). *Tarihten günümüze Anadolu'da konut ve yerleşme* içinde (s. 472-490). İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- Bilgin, İ. (2008). Anadolu'da konut ve yerleşmenin modernleşme süreci. *Arkitera* web sitesinden erişildi: <http://www.arkitera.com/v1/diyalog/ihsanbilgin/anadolu>
- Bilsel, C. (2009). Ankara'da kentsel başkalaşım karşısında kentsel kimlik sorunu: kent merkezleri ve kamusal mekânlar. *Dosya*, 10(2), 33-46.
- Bozdoğan, S. (2012). Vaziyet planlarındaki kentsellik ve kamusalılık: Behruz Çinici'yi anarken. *Panorama Khas*, 3(21), 26-29.
- Cengizkan, A. (2003). Ankara'yı Konutla Varetmek. *Bülten*, 7, 6-11.
- Cengizkan, A. (2010). Türkiye için modern ve planlı bir başkent kurmak: Ankara 1920-1950. <https://www.goethe.de/ins/tr/ank/prj/urs/geb/sta/trindex.htm>





- Cengizkan, A. ve Cengizkan, N. M. (2020). *Bir şehir kurmak: Ankara 1923-1933*. Ankara: VEKAM Yayınları.
- Chambless, E. (1910). Roadtown [plan]. The George Collins Collection on Linear City Planning (DES-2001-00001-008766565), Harvard University Frances Loeb Library, Cambridge.
- Çalışkan, O., Parlak Temizel, N. S. ve Akay M. (2022). Konut dokusunda tipolojik çeşitlilik ve morfolojik süreklilik: Batı Ankara örneği. Özdemir Sarı Ö. Burcu, Sarioğlu Erdoğan G. Pelin (Der.) *Konut, afetler ve kentleşme üzerine yazılar: Murat Balamir'e armağan* içinde (s. 181-221). Ankara: İdealkent.
- Çinici, A. ve Çinici, B. (1984). *The Sincan-Elvanköy new town, an experiment in mass housing*. Ankara: Turkish Real Estate and Credit Bank Publication.
- Çinici, A. ve Çinici, B. (1989). Sincan Elvanköy kent planlaması, Ankara. *Mimarlık*, 89(6), 29-31.
- İlbank Blokları [imaj ve plan]. (1955). Sivil Mimari Bellek Ankara 1930-1980 Yapı Envanteri (SMB259), Koç Üniversitesi VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi, Ankara.
- İsrail Evleri [imaj ve plan]. (1955). Sivil Mimari Bellek Ankara 1930-1980 Yapı Envanteri (SMB234), Koç Üniversitesi VEKAM Kütüphanesi ve Arşivi, Ankara.
- Jackson, J. B. (1984). *Discovering the vernacular landscape*. New Haven ve Londra: Yale University Press.
- Jansen, H. (1936). Bahçeli Evler planı ve yol kesitleri [ozalit kopya]. (Envanter no: 23062, 22595), TU Berlin Architekturmuseum Arşivi Berlin.
- Kavas, G. G. (2016). *An alternative housing experiment the housing administration of Turkey: Ankara, Eryaman Stage III*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Keleş, R. (1967). Kooperatifçilik ilkeleri ve sosyal konut politikası açısından Türkiye'de konut kooperatifleri. Ankara: İmar ve İskân Bakanlığı Mesken Genel Müdürlüğü.
- Marshall, S. (2004). *Streets and patterns*. London: Routledge.
- Mimarlar Odası Ankara Şubesi (2020). *Bina kimlikleri söyleşileri 6 Saraçoğlu - Namık Kemal Mahallesi*. <http://www.mimarlarodasiankara.org/dosya/BinaKimlikleriSoylesiler6.pdf>
- Özüekren, A.Ş. (1996) Kooperatifler ve konut üretimi. Y. Sey (Der.), *Tarihten günümüze Anadolu'da konut ve yerleşme* içinde (s. 355-365). İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- Saraçoğlu Mahallesi [fotoğraf]. (t.y.). Fotoğraf ve Kartpostal Arşivi (TSOB0H007028), Salt Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, İstanbul.
- Saraçoğlu Mahallesi Bonatz eskizi [ozalit kopya]. (1945). Projeler Arşivi (TSOPA312), Salt Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, İstanbul.
- Sarioğlu Erdoğan, G. P. (2017). Konut alanları ve planlama. S. Özdemir, Ö.B. Özdemir Sarı, N. Uzun (Der.), *Kent planlama* içinde (s. 43-48). Ankara: İmge.
- Shane, D. G. (2005). *Recombinant urbanism: Conceptual modelling in architecture, urban design, and city theory*. Chichester, UK: Wiley.
- Shannon, K. ve Smets, M. (2010). *The landscape of contemporary infrastructure*. Rotterdam: nai010 Publishers.
- Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi [ozalit baskı]. (1984). Çizim Arşivi (TABCELVD0115), Salt Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, İstanbul.
- Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi eskizi [ozalit baskı]. (1984). Çizim Arşivi (TABCELVD0104), Salt Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, İstanbul.
- Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi konutlar ve sokaklar [ozalit baskı]. (1984). Çizim Arşivi (TABCELVD0110). Salt Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, İstanbul.
- Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi maketi [fotoğraf]. (1984). Fotoğraf Arşivi (TABCELV0001), Salt Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, İstanbul.
- Sincan Elvanköy Toplu Konut Yerleşkesi plan ve analiz paftalarından bir kısmı, [kâğıt üzerine baskı]. (1984). Rapor Arşivi (TABCELV0001) Salt Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, İstanbul.
- Sivil Mimari Bellek: Ankara 1930 – 1980*. (2014). Sivil Mimari Bellek Ankara. <http://sivilmimaribellekankara.com/media/kitaplar/Katalog.pdf>
- Soria y Mata, A. (1844-1920). the Ciudad Lineal of Madrid [plan]. The George Collins Collection on Linear City Planning (DES-2001-00001-008766565), Harvard University Frances Loeb Library, Cambridge.
- Sökmensüer, Y. (2014). Bahçelievler ve Emek Mahallesi: Adresini, sokağını yitiren semtin tarihi. *İdealkent*, 5(11), 178-192.
- Suley, N. (1945). Saraçoğlu Mahallesi [Gazete kupürü]. Basın Arşivi (TSOBORS016), Salt Araştırma, Harika-Kemali Söylemezoğlu Arşivi, İstanbul.
- Şumnu, U. (2018). *Biraradallığın mimarisi: 1950-1970 yılları arası kooperatif yapılarında ortak yaşam alanları*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Tekeli, İ. (1982). Türkiye'de konut sunumunun davranışsal nitelikleri ve konut kesiminde bunalım. *Konut 81* içinde (s. 57-101). Ankara: Kent-Koop.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (1984). *Bahçelievler'in öyküsü: Bir Batı kurumunun yeniden yorumlanması*. Ankara: Kent-Koop Yayınları.
- Varol, E. B. ve Elibol, G. C. (2021). İnşadan iskâna ortak mekânların değişimi: 1950-1980 yılları arasında Ankara'da inşa edilen kooperatif yapıları üzerinden bir araştırma. *Me-garon*, 16(3), 488-507.



Yiğit Turan, B. (2016) Modernist landscapes of Ankara. *Journal of Landscape Architecture*, 11(2), 14-25.

Yücel, A. (1984). Editor's preface. A. Çinici ve B. Çinici (Ed.) *The Sincan-Elvanköy New Town, An Experiment in Mass Housing* içinde (s.I-IV). Ankara: Turkish Real Estate and Credit Bank Publication.

Zeller, T. (2011). Staging the driving experience: Parkways in Germany and the United States. M. Hvattum, J. Kampe-vold Larsen, B. Brenna, B. Elvebakk (Der.), *Routes, roads and landscapes* içinde (s. 125-138). Londra ve New York: Routledge.

Zorlu, F. (2017). Kentsel ulaşım planlaması. S. Özdemir, Ö. B. Özdemir Sarı, N. Uzun (Der.) *Kent Planlama* içinde (s. 75-83). Ankara: İmge.