



Or-An Şehri, Oran Sitesi

Necati Kazancı

Doğal gelişim seyrinde oluşan bir semt/mahalle, geleneksel olarak kapsadığı konut dokusu ve sosyal yapıları ile tanımlanır. Oysa Oran Sitesi, “olağan oluşum süreci” dışında yapılaşmış ve ortaya çıkmış olan bir semttir. Oran Sitesi girişimcileri, -ortaya çıktığı dönem göz önünde bulundurulduğunda- oldukça yenilikçi sayılabilecek düşüncelerle yola çıkarlar. Fakat, gelişme sürecinde ortaya çıkan koşullar nedeniyle, zaman içerisinde ortaya çıkan sonuç, projeyi ilk düşüncelerden oldukça farklı bir noktaya taşımıştır. Bu yazının konusu, ortaya çıkış öyküsünün etrafında dolaşarak, Oran semtinin gelişimini anlamaya; buna ilaveten, başlangıçtaki niyetlere tezat olan sonuca nasıl gelindiğini açıklamaya çalışmaktır.

Oran Sitesi'nin Kuruluşu ve Gelişimi

Ankara'nın konut sorunu, Kurtuluş Savaşı yıllarından başlayarak ortaya çıkan bir sorundur ve şehrin başkent oluşuyla beraber büyümüştür. 1950'li yıllardan itibaren de, toplumsal değişimin sonucu olarak, hızlı kentleşme ile birlikte etkilerini daha fazla arttırmıştır. Bugünkü Oran bölgesinde oluşturulmaya çalışılan konut dokusu da, bu artan konut talebine bir çözüm bulma arayışının sonucu olarak yaratılmıştır. Oran Sitesi'nin kuruluşu, bir özel sektör girişimi olarak başlar. Bu yönüyle, kuruluş yılları açısından, ülke ölçeğinde ilginç bir girişim olmuştur. Zira o döneme kadar, özel girişimciler tarafından ele alınıp gerçekleştirilmiş bir uydu kent projesi yoktur. Ulaşılmaya çalışılan hedef, 30.000 kişinin yaşayacağı ve yaklaşık 7.000 konut ve sosyal tesislerin yer alacağı, çağ-

Davetli bir yazıdır.

daş bir kent oluşturmaktır. Bu anlamda proje, 1970’li yıllar için özgün sayılabilecek bir deneme olarak kabul edilir.

Oran Sitesi’nin kurulduğu alan, Ankara’nın Dikmen Köyü sınırları içinde kalan, Çal Dağı tepelerinin güney yönünde yer alır. Yerleşim için seçilen arazi, o zamanki kent sınırının 7-8 km. dışındadır. Kentten tamamen kopuk olan bu arazi, kuruluş dönemlerinde (1970’lerin ilk yılları) tek şeritli bir yol ile Çankaya-Yıldız Mahallesi’ne bağlanmaktaydı. O yılların Yıldız semtinin (bugünkü Turan Güneş Bulvarı ile Cumhurbaşkanlığı arazisi çevresi) neredeyse tümüyle gecekondularla dolu olduğunu belirtelim. Günümüzde, anılan alan ile Oran Sitesi arasının tamamen yapılaşmış ve birleşmiş olduğunu da hatırlatmak gerekir. Konut alanının yer seçimi, bize, Oran yerleşim bölgesi seçilirken ortaya konan temel yaklaşımlardan birinin ipucunu vermektedir: Çankaya semtinin sınırları ile yeni oluşmakta olan uydu kent, kent merkezinin uzağında yer almalı, ancak merkeze ulaşım hızla sağlanmalıdır.

Semt in oluşumunu neredeyse başından beri izleyen/yaşayan biri olarak, gelişimi iki aşamada ele almanın doğru olduğunu düşünmekteyiz. İlk aşama, başlangıçtan, Oran Sitesi’nin doğu yönüne, site ile Dikmen Köyü sınırları arasındaki araziye inşa edilen milletvekili lojmanlarının yapımına kadar olan dönemdir. Bu dönemi 1970 ile 1984 yılları arası olarak tarihleyebiliriz. Diğer dönem ise, 1984 yılı sonrası olarak belirlenebilir. İleride değinileceği üzere, milletvekilleri lojmanlarının yıkılmasıyla beraber, semt açısından farklı özellikler arz eden bir dönem başlamıştır.

Oran Sitesi, ilk yerleşim alanının iki yönüne doğru gelişmiştir. Doğru yönünde, Türkiye Büyük Millet Meclisi Milletvekilleri Sitesi (daha çok milletvekili lojmanları olarak anılmıştır) ve batı yönünde, Atatürk Sitesi. Bu sitelerin inşası ile Oran Sitesi daha kalabalık bir yerleşim alanına dönüşmüştür. Daha sonrasında inşa edilen “diplomatik site” ve diğer yapılaşmalarla beraber, Dikmen Köyü’nden Konya Yolu’na dek uzanan alanın adı “Oran Sitesi” olarak anılır hâle gelmiştir. Oran Sitesi’nin adının bilinirliğinden kaynaklanarak, Oran Sitesi’nin Dikmen Köyü ve Çal Dağı çevresindeki yeni yerleşim alanları “Yukarı Oran”; Oran Sitesi ile Yıldız Senti arasında kalan alanlar da “Yeni Oran” olarak adlandırılmıştır.

OR-AN'ın Doğuşu

1970'li yıllara gelindiğinde, toplumsal gelişmeler, ülkedeki konut sorununu daha yoğun biçimde gündeme taşımıştı. Gerçekten de, konut edinme, dar ve orta gelirli için özellikle '70'lerin önemli bir sorundur. Konut talebinin karşılanmasına dönük bugün var olan gelişmiş finansman yöntemleri henüz oluşmuş değildi ve o yıllarda, sadece bir kamu bankası ve SSK'nın kısıtlı fonlamaları ile konut edinme desteklenebilmekteydi. Bunun yanında, -her biri ayrı bir öykü konusu olabilecek kooperatif modelinin de yaygınlık kazandığı görülmektedir. Bu alanda, düzenlenmiş ve kurallara bağlanmış bir konut pazarının oluşmamış olması, toplumda farklı arayışları doğurmuştur. Kentlerdeki konut üretimi, "kat karşılığı, arsa karşılığı" denen bir modeli ortaya çıkarmıştır. Bu yöntemle, kent içinde değeri artan az katlı konutlar yıkılarak çok katlı apartmanlara dönüşüyor; diğer yandan, gerçekleştirilen imar değişiklikleri sonucunda, kentler, çok katlı yeni konutlarla daha fazla yoğunlaşıyordu. Bu durum, gereksinimleri karşılayamadığı gibi, hem kentleri yaşanamaz hâle getiriyor, hem de yapı kalitesi ve yapı maliyetlerini olumsuz yönde etkiliyordu.

Bu dönemde, bir grup girişimci, yukarıda aktarılan çemberin dışına çıkarak yeni bir yol izlemeye karar verirler. Bunun neticesinde, genellikle mimar ve mühendislerin oluşturduğu bir grup tarafından kurulan çok ortaklı bir anonim şirket, "OR-AN" yani "Orta Anadolu İnşaat A.Ş." ortaya çıkmıştır. Şirketin ortak sayısının, 350 kadar olduğu belirtilmiştir (Ultav ve Sahil, 2004).

Anılan dönemlerde, bir özel sektör girişimi olarak önemli hedefler seçilmiştir. Belirtildiği üzere, yaklaşık 30.000 kişinin yaşayacağı ve bu nüfusa hizmet sağlayacak sosyal yapıların oluşturulacağı bir uydu kent yaratmak hedeflenmiştir. Bu amaca yönelik olarak, Ankara çevresinde, gecekonduların henüz işgal etmediği Çal Dağı'nın güney eteklerinde 110 hektar arazi edinilerek işe başlandı. Seçilen araziden kente ulaşım, var olan tek şerit bir yolla sağlanıyordu ki, bu yolun varlığı, yeni kurulacak olan bir yerleşim için önemli bir avantaj sağlamıştır.

Girişimcilerin, konut satış sürecinde öne çıkararak slogan hâline getirdiği, "temiz hava şehri" ya da "OR-AN temiz hava şehri" ifadelerinden de anlaşılacağı gibi, hava kirliliğinin ciddi bir sorun hâline geldiği

başkentte, yeni sakinlere alternatif bir yaşam alanı sunma arzusu vardır. Arazi seçiminde; bölgenin manzarasının, Ankara çanağının dışında yer almasının ve mikroklimatik özelliklerinin etkili olduğu düşünülebilir.

O yıllarda, Ankara’da konut ısıtmasında ağırlıklı olarak kömür kullanıldığından, özellikle kış mevsiminde Ankara çanağında yoğun bir hava kirliliği yaşanıyordu. Dolayısıyla, soğuk havadan kaynaklanan olumsuzluklar yanında bir de “temiz hava solumak” gibi bir sorunla karşılaşılıyordu. Bu durum, konutların ısıtılmasında doğal gaz kullanımına geçilinceye kadar sürmüştür. Kış mevsiminde, kirliliğin sınır değerleri aşması durumunda, kaloriferlerin yakılması bazen yasaklanıyor ya da belli saatler arasında yakılmasına izin veriliyordu. Bu durum, belirtildiği gibi, Oran konutlarının pazarlamasında kullanılan ana motif olmuştur. Gerçekten de bu bölgede, -herşeye rağmen bugün dahi- hava kalitesi ve iklim koşulları, kent içine göre oldukça farklıdır. Sıcaklık, kent merkezinden daima 3-4 derece düşüktür ve rüzgâra açık olmasından dolayı da hava oldukça temizdir.

“OR-AN Şehri” olarak başlayan adlandırma, zamanla yazım şeklini de değiştirerek “Oran Sitesi” biçimini almıştır. Bu ad değişimi, belki de yerleşimde başlangıçta öngörülen yapılaşmanın sağlanamamış olmasının da yansımasıdır. Oran Sitesi’nde inşaatlar, 1970 yılında başlamış ve ilk olarak, bugün “birinci parsel”, “ikinci parsel” olarak bilinen yapı gruplarının inşaatına başlanarak konutlar satış ve iskâna açılmıştır. Bu sırada konutlara yerleşenler ve konut edinenler, genel olarak dönemin seçkinleri diyebileceğimiz gruptan insanlardı. Özellikle, siyasilerden burada oturmaya başlayan kişiler nedeniyle Oran Sitesi, bir “prestij semti” olarak ünlendi.

İlk iki yapı grubu, dörder katlı bloklardan oluşan ve farklı büyüklükleri olan konutlar idi. Diğer iki yapı grubuysa, “Birinci Sigorta Blokları” ve “İkinci Sigorta Blokları” olarak bilinen, yine dörder katlı yapı gruplarından oluşmuştur. Bu gruplardan ilk ikisi, OR-AN şirketi tarafından yapılırken, diğer ikisi o dönemde sağlanan Sosyal Sigortalar Kurumu kredisi ile yapılmıştır. Sigorta kredisi ile yapıldığı için bu iki yapı grubuna “Sigorta Blokları” adı verilmiştir. 1978 yılına dek uzanan süreçte tamamlanan konut sayısı 500 civarındadır. Çarşı merkezi blokları olarak adlandırılan çok katlı blokların tamamlanması ile bu sayı 700 civarına çıkmıştır. Çok katlı yapılar, iki kat çarşı ve üstünde sekiz kat konutlar

olarak ve bitişik düzende bloklar hâlinde inşa edilmiştir. Çok katlı yapı grubunda ilk iskân, 1979 yılında başlamıştır. Çarşı bloklarının kısım kısım ve zamana yayılarak tamamlanması nedeniyle, site için düşünülen çarşının oluşması gecikmiştir.

Kuruluş Dönemi Sorunları

İnşaat süreci yıllara uzayınca, kurulan şirket yapısında da sorunlar baş göstermeye başlamış ve başlangıçtaki düşüncelerle çıkılan yolun sonuna gelinmiştir. 1980'lerin ilk yarısından itibaren OR-AN şirketi, elindeki arsaları peyderpey satarak ya da başka yöntemlerle elinden çıkararak, önceden tasarlanan düzen dışında ortaya çıkan yeni bir yapılaşmanın da yolunu açmıştır. Düşünülen sosyal tesislerden sadece çarşının bir kısmı oluşturulabilmiştir. O dönemde, mahallede konuşulan ve yeni bir çarşı olacağı söylenen salyangoz planlı yapı harabe hâlinindedir ve hâlen onarıp kullanılmayı beklemektedir.

Öte yandan, konutlar tamamlanıp yerleşim başladıktan sonra, öngörülen ölçek yakalanamadığı için, belediye hizmetleri yeterince sağlanamamış, bunun yanında birçok sorun belirmeye başlamış ve bu sorunlar, uzun yıllar paleatif çözümlerle geçiştirilmeye çalışılmıştır. Bunların başında ulaşım sorunu geliyor. Uzun yıllar, kent sistemi içinde ulaşım bir çözüm yaratılmadı. Toplu taşıma hizmeti sağlanamayınca ilk yıllarda geçici çözüm yolları bulundu. Konut sahiplerinin aralarında anlaşarak tuttıkları bir minibüs, öğrencilerin ve çalışanların çıkış saatlerine ayarlı seferler yaptı. Ulaşımındaki bu sıkıntı, diğer yandan mahallede başka bir dayanışmanın ve alışkanlığın nedeni de oldu. Oran Sitesinde, özellikle mahallenin kalabalıklaşma dönemlerine dek süren otostop geleneği gelişti.

Kuşkusuz tek sorun ulaşım değildi. Şebeke suyu da ayrı bir problemdi. Kısıtlı saatlerde verilen şehir suyu sıkıntılar yaratıyordu. Gerçi su sorunu o yıllarda yalnızca Oran Sitesinde yaşanan bir sorun da değildi. Hem kentin yetersiz alt yapısı hem de yeterli miktarda suyun kente verilememesi, Ankara'daki su sorununun kaynağıydı. Oran Sitesine ilişkin özel durum ise, sitenin yüksekte bulunuyor olması nedeniyle, su tahsis edilen saatlerde bile yeterli su miktarının alınamamasından kaynaklanıyordu. Kentin diğer bölgelerine nazaran çok daha şiddetle yaşanan su sorunu, hemen hemen her evde yapılan geçici su depolarıyla aşılmaya çalışıldı. Hatta bina

gruplarından bazıları, önemli yatırımlar yaparak kendi su depolarını inşa ettiler. Kuruluş yıllarının (1974 sonrası) diğer bir sorunu ise, -yine kentin diğer semtlerindeki benzer şekilde- ülkede yaşanan enerji krizine bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Petrol fiyatlarının dünyada hızla artması, Oran Sitesi'ndeki hesapları da altüst etti. İlk yapılan blokların ısıtma sistemi, blokların tek merkezden ısıtılması düşüncesi ile planlanmış ve yapılmıştı. Tek merkezden ısıtma için alınmış doğru mühendislik kararı, fuel-oil fiyatlarının yüksekliği karşısında başarılı olmadı. Kira tutarına erişen ısıtma giderlerinden dolayı kiraların uzun yıllar düşük kalması, Oran Sitesi'ni tercih edilen bir semt olma durumundan çıkardı. Sonrasında kömüre dönüşüm ve doğal gaz geçişi ile beraber bu sorun aşıldı.

Oran Sitesi'nin kuruluş dönemi sıkıntıları bu kadarla sınırlı değildi. Ulaşımın tek şerit bir yolla sağlanması da önemli bir sorundu. Özellikle kışın, kar yağışının yoğun olduğu dönemlerde yolların kapanması ile ulaşım olumsuz yönde etkilenmekteydi. Oran sakinleri, bu dönemde, birçok kez Can Dünder'ın yazısındaki benzer sahneleri yaşamıştır:

Oran'da Bir Öğrenci

Burası Ankara Oran Sitesi... 1982 Eylül'ünde tek çocuk hükümranlılığı sürdürdüğüm baba ocağından -annemin gözyaşları arasında- ayrılıp Oran'daki bekâr evine çıktım. Oran, o zamanlar Ankara'nın bir hayli dışında oluşturulmuş bir uydu kent, Bülent Ecevit'in şöhrete kavuştuğu bir temiz hava şehriydi. Sevgili okul arkadaşım İlhami Algör'le birlikte, yazar-çevirmen Nihal Yeğinobalı'nın kardeşi, OD-TÜ'lü akademisyen Asım Yeğinobalı'nın möbleli evinde kiracıydık. Şimdikinden çok farklı olarak, kar yağdı mı Oran'ın şehirle bağlantısı kopar, herkes başının çaresine bakardı (www.candundar.com.tr).

Sorun sadece ulaşmamak olsa iyi. Ankara kent merkezi ile olan iklim farkı nedeniyle gece yağın karın yolları kapaması, birçok kez günlük ulaşım da aksamalar yaratmaktaydı. Bu durumu açıklama çabaları, birçok Oran'lı için, işyerlerindeki alaycı sözlere muhatap olmak demekti. Bu durum Turan Güneş Bulvarı'nın açılışı ile sonlandı.

Bir yerleşimin geçmişini anlatırken, halk arasında sıkça tekrarlanan, "eskiden buraları bağlık bahçelikti" biçimindeki klişe bir söz vardır. Bu

deyiş, Oran yerleşim alanının geçmişi için biraz değiştirilerek kullanılabilir. Oran semtinin kurulduğu alan bağlık bahçelik olmasa da, bölgenin önemli bir kısmı, Dikmen Köyü sakinlerinin tarım yaptığı “buğday tarlaları”yla kaplıydı. Bu topraklar, eski Ankara dışında kalan alanlar olmasına karşın, iklim farklılığı nedeniyle, Ankara yaşantısında bir spor ve mesire alanı olarak yer alırdı. İklim farklılığını ve Çal Dağı yamaçlarının kullanımını Feridun Büyükyıldız şöyle aktarır:

Ankara'nın şimdilerde mesire yeri anlamında ne kadar kısıtlı olduğu düşünülse de, o yılların fotoğraflarına bakıldığında şaşırtıcı ayrıntılar karşımıza çıkar. Yüksek binaların, lojmanların, işyerlerinin kapladığı Dikmen'in 1940'ların Ankara'sında ayrı bir yeri ve güzelliği vardır. Yazın sıcak günlerinde kışlık hazırlıklarının yapıldığı Etlik Bağları, kışınsa karın keyfinin çıkarıldığı Dikmen sırtları Ankara'nın iki önemli dinlence, eğlence yeridir (Büyükyıldız, 2009).

Yazar devamla, Dikmen sırtlarının diğer semtlere göre hava sıcaklığının daha düşük olması ve bu bölgeye daha fazla kar yağdığından söz ederek, Dikmen sırtlarının bir kayak merkezinden farksız olduğunu belirtir. Bu alanda bir kayak evinin yapıldığından bahisle ailelerin burayı yaygın olarak kullandığını söyler:

Aileler çocuklarıyla ve kayak takımlarıyla, tatil günlerinde eksiksiz çıktıkları Dikmen'de, yanlarında getirdikleri kahvaltılıklarını kayak evinde iştahla yemiş, küçük de olsa kendileri için yapılmış olan bu tesisler yararlanmışlardır. Ankaralılara hizmet eden “Dikmen Kayak Evi” yıkılmış, arsası ise muhtemelen bir müteahhidin karşılığı olarak diktiği apartman tarafından işgal edilmiştir (Büyükyıldız, 2009).

Anılan alanlarda yer alan Oran Sitesi, başlangıçta düşünülen “Temiz Hava Şehri” olma özelliğini korumada, kentin zorlayan yapılaşma baskısı karşısında başarısız kalmıştır. Bu özelliğini hızla yitirmeye bugün de devam ediyor.

Değişim baskısı, hem aşağıda ayrıntılarını aktaracağımız lojmanların hikâyesi ile hem de kentin dört bir yöne yürümesi ile daha da artarak sürüyor.

TBMM Milletvekilleri Sitesi

Milletvekili lojmanları, Oran Sitesi'nin doğu yönünde ve bugünkü Turan Güneş Bulvarı esas alındığında kuzey yönünde kalan arazi üzerinde 1982 ile 1984 yılları arasında inşa edilmiş ve 1984 yılında iskâna açılmıştır. Site, o yıllardaki milletvekili sayısı esas alınarak 400 konut ve sosyal tesisler olarak planlanmış ve gerçekleşmiştir. Daha sonra milletvekili sayısının 550'ye çıkması üzerine iki tane yüksek katlı blok yapılarak yeni sayıya tamamlanmıştır.



Milletvekilleri Sitesi yapı grubundan geriye kalan yüksek katlı bloklar

Milletvekilleri sitesinin yapımı, Oran Sitesi ile ilgili olarak sözünü ettiğimiz sorunların çözüme kavuşmasına vesile olmuştur. Lojmanların yapımına paralel olarak, Turan Güneş Bulvarı açılmış ve bu sayede Oran Sitesi'nin kentle olan kopukluğu giderilerek bütünleşmesi sağlanmıştır.

TBMM Milletvekilleri Sitesi, yapımından yaklaşık 20 yıl sonra yıkılmış, yerine çok katlı, günümüz akımlarına uygun kendi içine dönük ve çok sayıda bloktan oluşan bir site inşa edilmiştir. Arazinin kalan parçasına ise, büyük bir alışveriş merkezi inşa edilmiştir. TBMM Milletvekilleri Sitesi'nin yıkılması, kamuoyunda ses getiren tepkilere neden olmuş ve sitenin mimarî değeri tartışma konusu yapılmıştır:

Artık günümüzde esamesi bile okunmayan, yerinde yeller esen ve bundan sonra da sadece hatıralarımızda tatlı bir anı olarak kalacak olan TBMM Lojmanları mahallesi için; Ankara Nazım İmar Planında OR-AN koridoru olarak tarif edilen bölgenin planları yapılırken, bu yöre için öngörölmüş genel yoğunluklar maksimum 300-350 kişi/hektar olarak verilmiş olduğu halde, Türkiye'mizi yönetecek vekillerimizin insanca yaşayacağı bu sahaya 75 kişi/hektar yoğunluk verilmiş ve buradaki maksimum emsalin de 1.20 olmasına karar verilmiş idi. Ama bakın ne oldu bu asude bahar ülkesi..! (Kurttaş, 2007).



TBMM Milletvekilleri Sitesi arazisine inşa edilen konutlar ve AVM

Yazarın da aktardığı gibi, lojmanlardan boşalan alanda imar değişiklikleri yapılarak üst gelir gruplarına hitap eden yüksek fiyatlı ve özellikli konutlar ile büyük bir alışveriş merkezi inşa edilmiştir. Yeni site ve alışveriş merkezinin yapımıyla, Oran Sitesi ve çevresinde başlangıçta düşünülen huzurlu yaşantı hayalleri de son bulmuş oldu. Oran Sitesi'nin trafikten arındırılmış konumu, yakın yıllara kadar bölgede egzoz ve gürültü kirliliği oluşmasını bir ölçüde engellemiştir. Yoğunlaşan yerleşim ve alışveriş merkezinin yapılması, hem trafiğin hem de hissedilen kirliliğin artmasına neden olmuştur.

Lojmanların yıkılışı bir gereklilik miydi? Bunun cevabı doğal olarak "hayır" olacaktır. Binalar henüz ekonomik ömürlerini doldurmamışken,

yapı nedeniyle oluşan sorunlar mevcut değilken bu kararın farklı saiklerle alındığı açık olarak anlaşılmaktadır. Siyaseten, milletvekillerinin bir arada ve halktan ayrı biçimde yaşamamaları gerektiği düşüncesi doğru bir yaklaşım olarak kabul edilebilir. Ancak bunun, boş kalan kent arsalarından rant yaratma güdüsüne meşruluk kazandıracak bir gerekçe olabileceğini söylemek zordur.

Şüphesiz, binalar, bina grupları, bunların mimarları, yansıttıkları döneme özgü özellikleriyle de değer ve önem kazanırlar. TBMM milletvekili lojmanları da bu kapsamda ele alınabilecek bir yapı grubu olmuştur. Bu konuda yazılanlardan aktarmalar yaparak konuyu belirginleştirelim:

TBMM Milletvekilleri Sitesi öncelikle, döneminin özelliklerini yansıtan bir belge niteliği taşımaktadır. Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında "devlet mahallesi" bütünlüğü içinde projelendirilmiş ilk yönetim yapılarının toplumsal bellekteki yeri ve belge değerleri ne ise, bu sitenin de dönemine ait bir "milletvekilleri mahallesi" olarak yeri ve değeri aynıdır. Mimari değerleri bakımından da paralelliklerine işaret edilebilir; her iki mahalle de dönemlerinin mimari anlayışlarını, yerleşim ve yapı kültürünün karakteristiklerini barındıran örneklerdir (Balamir, 2007).

Yazar, milletvekili lojmanlarının Devlet Mahallesi ile karşılaştırmasını yaparak devamla şöyle demektedir:

Mimar Clemens Holzmeister'in hükümet yapıları, yirminci yüzyılın ilk çeyreğinde kurumsal yapıların mimarisinde egemen olan modern tarzın, müellife özgü çözüm ve ifade araçlarıyla harmanladığı tipik örnekleridir. Mimar Behruz Çinici'nin milletvekili konutları da, yirminci yüzyılın son çeyreğinde egemen olan modernizm sonrası akımlar doğrultusunda, tarihî ve yerel referanslarla dönemin popüler motiflerini barındıran tipik bir tarzdadır (...) kentin işlek bir bulvarı üzerindeki yapı adalarının birbirinden bağımsız siteler şeklinde geliştiği bütünlüksüz yapılaşma düzeni içinde Milletvekili Sitesi, kendi kimliğini güçlü şekilde kuran bir yerleşim dokusuna sahiptir. Bulvarın hızlı trafiğinden ayrılarak, kendi sınırları içinde güvenli bir yaya dolaşımı sağlayan elverişli yerleşim şeması, Anadolu kentinin sokak ölçeği ve kompakt konut dokusundan izler taşımaktadır. Sıra ev düzeninde tutumlu bir planlama anlayışı ve tipolojik mekân disiplinini sergileyen konutlar, farklı hânehalkı ihtiyaçlarını karşılayacak bir çeşitlilik barındırmaktadır. Site'nin hâkim yapı dili, 1980'li yıllarda mo-

dern mimarlığın kötü uygulamalarına duyulan tepkiyle ortaya çıkan postmodern akımın tarihî motifler, figüratif biçimlenme ve ifade çokluğu gibi başlıca temalarını taşır. Kısa zamanda düşük standartlı uygulamaları çoğalarak, tıpkı modern akım için söz konusu olduğu gibi, seçkin mimarlık ortamında tepkiye yol açan bu akımın da öncü örneklerinin, bir dönemin hatırlatıcısı olarak korunması gerekir (Balamir, 2007).

Bu konudaki diğer bir değerlendirme ise şu şekildedir:

Tek yapı ölçeğinden çok bütün bir doku olmak özelliği ile öne çıkan ve oluşturduğu sokak kurguları ile anlam kazanan bu mahalle, kendi dönemindeki mimarlık tartışmalarının yansımalarını da temsil etmektedir. '80'li yıllarda Türkiye'de hâkim olan modern sonrası belirsizlik döneminde içine girilen referans bu yapılarda gözlenmekte ancak Çinici'nin bireysel yaklaşımı içinde bu çeşitlilik modern özü yok edici bir boyuta ulaşmamaktadır. Bir başka deyişle, dönemin arayışları ile kararında bir ilişki kurmakta, yapılaşma bu anlamda bir deneme niteliği kazanmaktadır. Ama asıl önemli olan, o dönemde hızlanarak baskınlık kazanan bağımsız konut yapılarının bir doku olarak ele alınması ve mahalle ölçeğinde tasarlanmasıdır. Sadece bu sayılanlar bile mimarlık ve kent tarihimizin bir dönemini temsil etmesi nedeniyle bu yapıları gözden çıkarmayı güçleştirilmektedir (Güzer, 2007).

Her iki yazar da, yapıların ve yapı gurubunun mimari özellikleriyle korunmaya değer olduğunu vurgulamaktadır. Ancak yapıların korunmasına yönelik bu ve benzeri diğer çağrılar maalesef karşılık bulamayacaktır. Tüm yapı grubu, günümüzün rant anlayışına uygun olarak yıkılmış ve yerine çok katlı bloklar ve alışveriş merkezi inşa edilmiştir.

Oran Sitesi'nin doğu yönü ise, 1980'li yıllarda imara açılmıştır. Çal Dağı'nın güney yamacında bulunan belediye otobüs garajı (daha önce taş ocağı olarak işletilmekteydi) sahası ile Oran Sitesi batı sınırı, Konya Yolu ve ODTÜ ağaçlandırma sahası arasında kalan bu alanda, Atatürk Sitesi adıyla çeşitli yapı gruplarından oluşan bir mahalle oluştu. Bu mahalle fiziken Oran Sitesi ile komşu olmasına karşın, ilişkiler açısından birbirine sırtını dönmüş durumdadır. Bu durumun temel nedeni, Atatürk Sitesi'nin ulaşımının Dikmen Caddesi ve Konya Yolu üzerinden sağlanmasıdır. Oran Sitesi'nde yeterli sayıda çarşı ve hizmet birimlerinin bulunmayışı da bu durumun diğer bir nedenidir.

Tüm bu gelişim, yaklaşık kırk yıllık bir sürede yaşanmıştır. Bir zamanlar Ankara'nın tarım ve mesire alanı olarak kullanılan alanlar, bu özelliklerini yitirerek kentin bir parçası hâline gelmiştir. Başlangıçtaki yenilikçi yaklaşımlar ve çağdaş kent olanakları ile donatılmış bir yerleşim alanı yaratma çabalarının sonucu olan Oran yerleşimi, girişimcilerinin varmak istedikleri hedefin çok uzağında kalmıştır. Hedeflenen, sağlıklı ve kentin sorunlarından arındırılmış yeni çevre, yüksek standartlı altyapı, çağdaş kent yaşamı için gerekli sosyal imkânlar gibi düşünceler hayata geçirilememiştir. Kuruluş döneminin sorunları zaman içinde aşılmış olmasına karşın, yapılaşma ve mahallenin gelişimi, başlangıçtan kısa bir süre sonra girişimcilerin kontrolünden çıkmıştır. Yapılaşmanın kontrolden çıkması, semtin dönüşümünü, düşünülenin dışında, "olağan bir yapılaşma hikâyesi" ile baş başa bırakmıştır.

KAYNAKÇA

- Balamir, A. (2007). "TBMM Milletvekili Sitesi". Bülten (Mimarlar Odası Ankara Şubesi). Sayı: 47. ss. 18-19.
- Büyükyıldız, F. (2009). Başka Kent Ankara. Ankara: Phoenix Yayınları.
- Dünder, C. (2013). "Oran'da Bir Öğrenci". 5 Şubat 2013 tarihinde http://www.candundar.com.tr/_v3/index.php#!#Did=4733 adresinden erişildi.
- Güzer, C. A. (2007). "TBMM Lojmanları ve Gecikmiş Bir Özür Yazısı". Bülten (Mimarlar Odası Ankara Şubesi). Sayı: 47. ss. 16-17.
- Kurttaş, E. (2007). "Ankara Milletvekilleri Sitesi". Bülten (Mimarlar Odası Ankara Şubesi). Sayı: 51. ss. 20-21.
- Ultav, Z. T., Sahil, S. (2004). "Toplumsal Yapı Mekansal Yapı Etkileşimi Bağlamında OR-AN Örneğinin İncelenmesi". *GÜ MMF Dergisi*. Cilt 19, No. 3. ss. 247-259.

Necati Kazancı: Makina mühendisidir. Halk kültürü ve kent kültürü konularına ilgi duymakta ve çalışmalarını ağırlıklı olarak bu alanlarda yürütmektedir. Halk Bilimi adlı derginin yayın yönetmenliğini yapmıştır.