

Kent Makroformu Ulaşım Sistemi İlişkisi: Erzurum Örneği

Doğan DURSUN¹, M.Yasin ÇODUR²

¹Atatürk Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü,
25240, Erzurum
Tel: (442) 2311607

E-Posta: ddursun@atauni.edu.tr

²Erzurum Teknik Üniversitesi, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, İnşaat Mühendisliği
Bölümü, Erzurum

Tel: (442) 6662527/2136

E-Posta: mycodur@erzurum.edu.tr

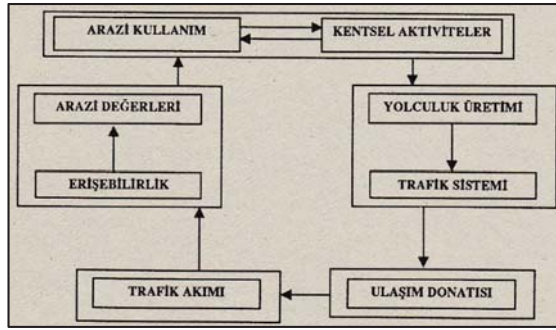
Öz

Ulaşım planları ile kent makroformu arasındaki yakın ilişkiye dayalı olarak ulaşım planlarının kent planlama sürecinin ayrılmaz bir parçası olduğu kabul edilmektedir. Planlama sürecinde ulaşım talepleri ve sistemleri ile kentsel gelişime dayalı arazi kullanım kararları arasındaki karşılıklı bağımlılık belirleyici olmaktadır. Kentin bir bölgesinde öneri olarak geliştirilen ulaşım projesi ile kentsel gelişim tetiklenebilirken, arazi kullanım kararları (Merkezi iş alanı, alt merkezler, konut alanları ve sanayi bölgesi gibi) ile ulaşım sisteminin karakteristikleri ve ulaşım taleplerinin niteliği belirlenmektedir. Bu iki yönlü ilişkinin belirlenmesi sürecinde kentsel gelişim kararlarının ulaşım sistemlerine etkilerinin tespitiyle ilgili gelişmiş modeller bulunmaktayken, ulaşım sistemine dair kararların kentsel gelişime etkileri yönünde çalışmalar sınırlıdır. Bu sınırlılığın nedeni olarak kentsel gelişimin yalnızca ulaşım kararları ile açıklanamayacağı gerçeğini söyleyebilmekteyiz. Çok faktörlü bir analiz ve değerlendirme gerektiren kent makroformu ulaşım sistemi ilişkisinde tarihsel gelişim sürecinin de hesaba katılması gerekmektedir. Bu çalışmada Erzurum kentsel yerleşiminin tarihsel gelişimi, eski imar planları, gelişme alanları, doku analizleri ve ulaşım sistemleri üzerinden incelenmiştir. Kentin makroform gelişimi ile ulaşım sistemi arasındaki karşılıklı ilişki ve etkiler çözümlenmiştir. Elde edilen bulgular Erzurum kent makroformunun tarihsel süreçte farklı biçimlerde geliştiğini, kentin farklı parçalarının farklı karakteristikte arazi kullanımı-ulaşım biçimi ilişkilerine sahip olduğunu göstermiştir. Kentin merkezi alanında sağlıklı bir yerleşim ve ulaşım sistemi gözlenirken, yeni gelişme alanlarında tarihsel süreç içerisinde planlı bir gelişim ancak ilişkileri zayıf bir ulaşım sistemi ilişkisi gözlemlenebilmektedir. Sürdürülebilir bir kentsel çevre ve ulaşım sistemi ilişkisi için Erzurum kenti bütününde makroform, iklim ve ulaşım sistemi konularını birlikte ele alan bir yaklaşım gerekliliği çok açıktır. Aksi takdirde mevcut durumda gözlemediğimiz altyapıdan yoksun sağlıklı çevreler, kirlilik ve kentsel saçaklanma gibi problemler önümüzdeki dönemde de devam edecektir.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım Sistemi, Kent Makroformu, İmar Planı, Planlama Kararları

Giriş

Ulaşım türleri ve güzergâhları ile kentsel formlar ve bütünsel anlamda kent makroformu etkilenmekteyken ortaya çıkan kentsel doku, yerleşimin niteliği ve yaşam kalitesi hakkında bizlere birçok bilgi vermektedir. Ulaşım türleri ve güzergâhları ile kentsel yerleşim arasındaki ilişki planlama sürecinde üzerinde durulması gereken en önemli konulardan birisidir. Kent formu dediğimizde kastedilen şey aslında kentin o anlık biçimidir (Kaplan, 1992). Bu biçim uzun dönemde değişimler göstermektedir ve bu değişimleri etkileyen bazı süreçler bulunmaktadır. Ulaşım kent formunu belirleyen en önemli süreçlerden birisi olarak karşımızda durmaktadır. Kent makroformuyla ilgili olarak Lynch ve Rodwin'in (1958) vurguladığı "arazi kullanımları" ile "akım sistemleri (ulaşım)" birlikteliği kentsel yapıyı belirleyen etmenlerdir (Kaplan, 1992). Şekil 1'de görüldüğü gibi arazi kullanımları ile yolcu ve yük hareketlerini kapsayan aktiviteler kentsel yapıyı belirleyen etmenlerdir.



Şekil 1. Ulaşım ve Arazi Kullanımı Arasındaki İlişki (Kaplan, 1992, s.228)

Diğer taraftan Marin ve Altıntaş'ın Wegener'in (2003) çalışmasına dayanarak işaret ettiği gibi arazi kullanımı ile ulaşım arasında karşılıklı bir etkileşim bulunmaktadır: -"Farklı arazi kullanımlarının (konut, endüstri ve ticari) kentsel alandaki dağılımı, insanların yaşama, çalışma, alışveriş yapma, eğitim ve boş zamanları değerlendirme gibi aktivitelerini belirler, -İnsan aktivitelerinin mekandaki dağılımı, mekânsal etkileşimi ve dolayısıyla da bu aktiviteler arasındaki mesafe, ulaşım sistemi üzerinde kent içi yolculuk ihtiyacını ortaya çıkarır, -Ulaşım sistemini meydana getiren altyapı, mekanlar arasında fiziksel yakınlık olarak ölçülebilen etkileşim olanaklarını doğurur ve -Mekandaki fiziksel yakınlığın dağılımı, hem yer seçme kararlarını hem de arazi kullanımında meydana gelen değişimleri birlikte belirler" (Marin ve Altıntaş, 2004, s.80). Kent formu ile ulaşım sistemleri arasında var olan karşılıklı belirleyicilik literatürde birçok çalışmanın konusu olmuştur.

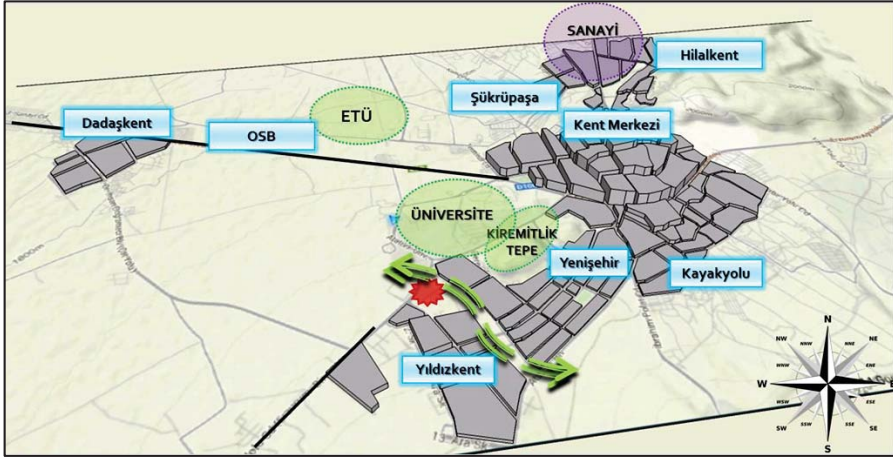
Bu çalışmada Erzurum kentsel yerleşiminin farklı bölgelerinde ulaşım ve kentsel doku ilişkisine dair bir çözümleme yapılmıştır. Erzurum kentinin mekânsal gelişim tarihi, ulaşım ve makroform ilişkisi bağlamında değerlendirilmiştir. Ulaşım sistemi ve kentsel yapı arasındaki karşılıklı ilişkilerin kentlerimizin bugün sahip olduğu sorun ve olanakların temelinde yatan önemli belirleyicilerden olduğu gerçeğinden yola çıkarak Erzurum kentinin mevcut durumu ve tarihsel gelişim süreci analiz edilmiştir.

Kentsel Arazi Kullanımı ve Makroformu Belirleyen Etmenler

Bu bölümde Erzurum kent merkezinin mevcut arazi kullanımı ve kent makroformunu belirleyen etmenler açıklanmıştır. Tarihsel süreç içerisinde yapılan planlama çalışmaları ve yerleşmenin mekânsal gelişimi bu açıklamalar için izlenen yol olmaktadır.

Erzurum coğrafi olarak her yöne doğru gelişme potansiyeline sahip gözükmemektedir ancak kentin kuzeyinde bulunan tarım toprakları ve Erzurum ovası gelişimi bu yönde sınırlamaktayken güney yönünde bulunan yüksekliği 3000 metrelere ulaşan Palandöken dağı da bu yönde bir eşik oluşturmaktadır. Diğer yönlerde doğru gelişme mümkün görünmekle birlikte ulaşım, altyapı ve kamu yatırımları bu bölgelere doğru gelişmeleri mümkün kılmıştır (Göktuğ, 2002).

Yenişehir, Yıldızkent, Dadaşkent, Hilalkent, Kayakyolu ve kent merkezini çevreleyen (Şükrüpaşa gibi) yerleşimler Erzurumun makroformunu belirleyen yeni yerleşim alanlarıdır. Kentin batı ve kuzeybatı yönünde sınırlamaktayken, Dadaşkent ve Organize Sanayi Bölgesi bu alanları sıçrayarak gelişen uydu yerleşimler olarak farklı bir yapı sergilemektedir (Şekil 2). Kentin kuzeydoğu bölümünde yer alan sanayi alanı da bu yöndeki gelişmeleri kısıtlayıcı bir kullanım olmaktadır.

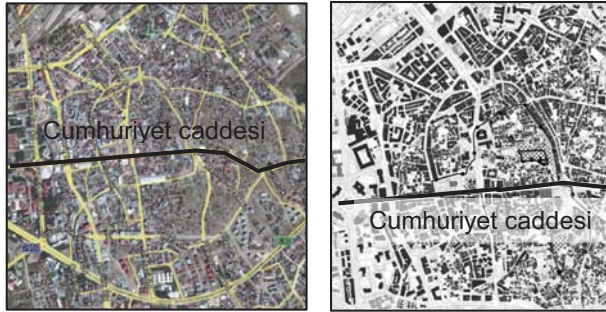


Şekil 2. Erzurum Kenti Mevcut Arazi Kullanımı (Canlandırma).

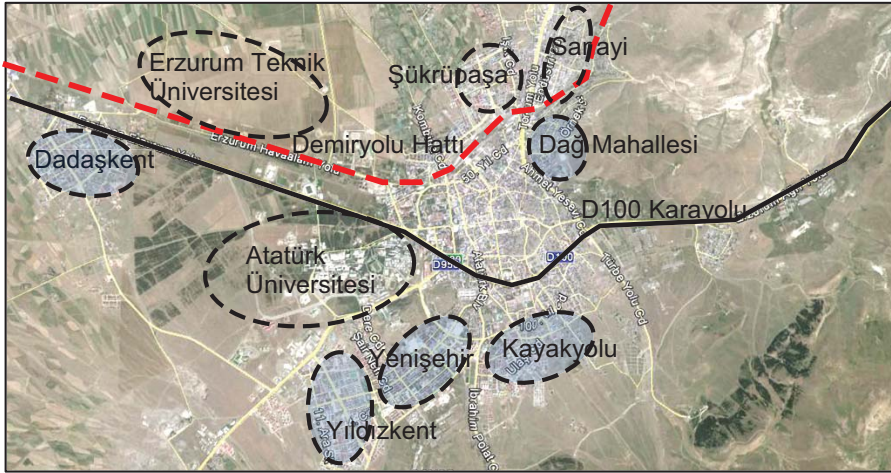
Kentin merkezi alanında en önemli ulaşım arteri doğu-batı aksında uzanan Cemal Gürsel ve devamında yer alan Cumhuriyet caddeleridir. Cemal Gürsel caddesi kamu kurum ve kuruluşlarının toplandığı, Cumhuriyet caddesi ise ticari ve sosyal faaliyetlerin yoğunlaştığı merkezi alanlardır. Cumhuriyet caddesi taşıdığı yük ve alternatif eksikliği nedenleriyle yoğun bir kullanıma ve sıkışıklığa maruz kalmaktadır. Cumhuriyet caddesinin kuzey ve güneyini kapsayan ve kentin merkezi alanını oluşturan eski mahalleler doku analizinde de (Şekil 3) görüldüğü gibi dar ve çıkmaz sokaklara sahip bir bölgedir.

D 100 karayolu Erzurum kentini doğu batı aksında bir yay çizerek ikiye bölen ve makroformunu belirleyen önemli bir arterdir (Şekil 4). Bu aksın güneyinde yer alan ve

Palandöken ilçesi sınırlarına giren Yenişehir, Yıldızkent ve Kayakyolu semtleri modern yapılaşma ve geniş caddeleri ile öne çıkan bölgelerdir (Şekil 4-5). Yeni kurulmuş olan bu mahalleler tarihi Erzurum merkezi'ne göre daha planlı ve ferah olan alanlardır.



Şekil 3. Kent Merkezi Doku Analizi.



Şekil 4. Demiryolu Hattı, D 100 Karayolu ve Kent Parçaları.

Demiryolu hattı kent makroformunu etkileyen bir diğer önemli akstır (Şekil 4). Kent merkezinin kuzey bölgesinde sınırlayıcı bir unsur olan demiryolu hattının doğuda ulaştığı sanayi alanı düşük gelir gruplarının yaşadığı topoğrafik olarak eğimli konut bölgeleriyle (Şekil 6) çevrili bir alandır. Kentin doğu sınırlarını belirleyen Dağ Mahallesi ve Tabyalar sahip oldukları yüksek eğim ile coğrafi olarak da bir eşik oluşturmaktadırlar.

Erzurum kentinin batı yönünde bulunan Dadaşkent yerleşimi uydu kent karakteri ile diğer bölgelerden farklılaşan bir karaktere sahiptir (Şekil 7). Prestijli konut alanları olarak tasarlanan bölgede müstakil ve çok katlı apartmanlar bir arada bulunmaktadır. Kentin makroform oluşumunda ana ulaşım arteri (Erzurum-Erzincan yolu) üzerinde kurulmuş uydu kent formu ile belirleyici bir bölge niteliğindedir.

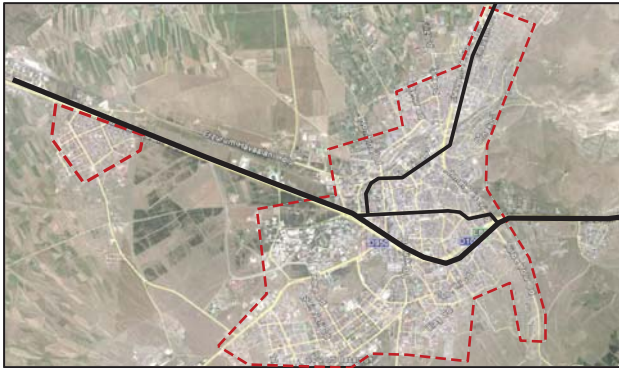


Şekil 5-6-7. Yenişehir, Dağ Mahallesi ve Dadaşkent Yerleşimleri Doku Analizi.

Erzurum kenti her yönde imara açılmış yeni gelişme alanlarına sahip bir kenttir. Bu durum doğal olarak yerleşime uygun olmayan alanlarında kullanılması durumunu ortaya çıkarmaktadır. Sonuçları ulaşım kademelenme problemi, saçaklanma ve kirlilik sorunları olarak karşımıza çıkan bu durum kentin sürdürülebilir gelişimi içinde bir tehdit oluşturmaktadır.

Erzurum, merkezi alanında tarihi değerlere sahip bir kenttir ve bu yapının korunması gerekliliği açıktır. Bu anlamda sit alanları ve koruma amaçlı imar planı bulunan kentte merkezi alanın dokusu korunmaya çalışılmaktadır. Kentin makroformu açısından belirleyici bir bölge olan tarihi merkez mevcut durumuyla ulaşılabilirliği düşük, sağlıksız bir çöküntü alanı niteliğindedir. Ulaşım ve kent formu ilişkisi tamamıyla problemlidir.

Erzurum kentinin ulaşım ağı iç ve dış bağlantılar çerçevesinde incelendiğinde; kentin dış bağlantıları Erzincan-Kars, Artvin-Bingöl ve Ardahan karayolları ile sağlanmaktadır, kent içi ulaşım sisteminde doğu-batı yönünde uzanan üç ana aks bulunmaktadır (Kuzey Çevre Yolu ve 50. Yıl Caddesi, Kent merkezinden geçen Cemal Gürsel-Cumhuriyet Caddesi ve Güney Çevre yolu) (Şekil 8).



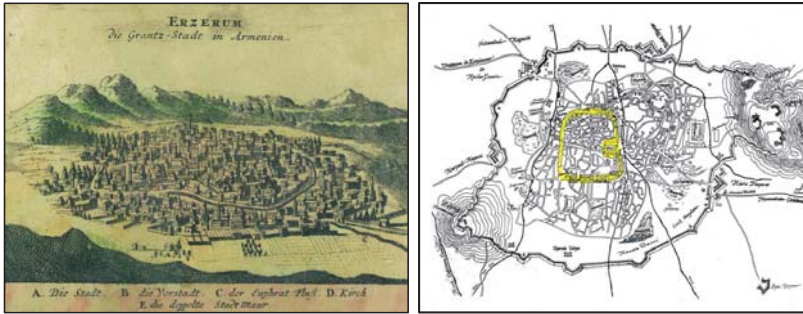
Şekil 8. Kentiçi Ulaşım Ağı.

Erzurum Kenti Mekânsal Yapısının Tarihsel Gelişimi

Erzurum'un M.Ö 4000'lerden bu yana meskûn bir alan olduğu bilinmektedir. 1800'lü yıllarda İran'ın Avrupa ile ticaret yaparken önemli bir odak haline gelen Trabzon limanına ulaşım için kullandığı rotada bulunan Erzurum, ticarete önem kazanmış stratejik bir yerleşimdir. Kent İran ve Kafkasya'dan gelen yolların çatallandığı yerde Erzurum ovasının güneyinde Palandöken dağının (1850-2000m) eteğinde kurulmuş olan bugünkü merkezinin bulunduğu, sur ve tabyalarla çevrili dairesel bir biçime sahiptir. Tarih boyunca Avrupa ile Asya arasındaki mal akımları için önemli bir kent olan Erzurum kale-kent niteliğindeki yerleşim biçimine sahiptir (Göktaş, 2002). 19.yüzyıl başlarına kadar sur içinde kaldığı bilinmektedir. Kentin büyümesi ile paralel olarak sur dışına çıkan yerleşimler ilk etapta yeni surlarla çevrilmiş olmasına rağmen daha sonraları kent farklı yönlere doğru yayılmıştır.

Erzurum kentinin ulaşım sistemi ile makroform oluşumu arasındaki ilişkiyi ortaya koyabilmek için tarihi süreçte yapılan planları ve alınan plan kararlarını incelemek gerekliliği açıktır. İlerleyen bölümde mekânın tarihsel gelişimi ortaya konulmuştur.

Erzurum Büyükşehir Belediyesi Koruma Amaçlı İmar Planı açıklama raporundan (2002) alınan bilgiler ışığında XV. yüzyıla kadar kentin asıl yerleşim alanı olarak Ulu Camii, Çifte minareli Medrese, Yakutiye Medresesi ve Ahmediye Medresesi ile belirlenen dörtgen alanın kabul edildiği bilinmektedir. Kent sonraki dönemde büyük ölçüde kuzey yönüne yayılmıştır (Şekil 9). 17.yüzyılda kentin kuzey yönünde bugünkü Gürcükapı Caddesi'ne dayandığı belirtilmektedir. 18. yüzyılda ise kent doğuda, bugünkü Aziziye ve Mecidiye tabyalarının bulunduğu tepelerin yamaçlarına, güneyde de Erzurum-Kars Yolu'na kadar yayılmıştır. Erzurum'un 18. yüzyıl sonuna kadar surlarla çevrili bir kent biçiminde olduğu kabul edilmektedir. Daha sonra surların yıkılmaya başlaması, ev ve sokakların genişlemesiyle birlikte sur içi yol yapısı değişmiş ve eski doku yok olmuştur. Dış surların ise 19. yüzyılın ikinci yarısında tamamen ortadan kalktığı ve böylelikle tarihi sınırın kaybolduğu düşünülmektedir (Yavaş, 2012; Demircan, 2010; KAİP, 2002; Doğanay, 1983).



Şekil 9. Erzurum İç Kale Gravürü ve Sur İçi Haritası.

Tarihi süreç içerisinde kentin her yöne doğru bir gelişim gösterdiği ancak son durumu itibari ile genel anlamda güneybatı ile kuzeydoğu yönleri arasında uzanan bir makroforma sahip olduğu görülmektedir. Kentin batı ve güney batı akslarında kurulan Dadaşkent ve Yıldızkent yerleşimleri bu eğilimin en büyük göstergelerindedir (Şekil 10).



Şekil 10. Mekânsal Gelişim
(Kaynak: E.B.B Koruma Amaçlı İmar Planı Araştırma Raporu).

Koruma amaçlı imar planı raporu (2002) ve Demircan'ın (2010, s.96) çalışmasında yer alan makroform gelişimi haritalarına bakıldığında kentin ilk dönemlerde topoğrafik yapının da etkisi ile konsantrik bir gelişmeye sahip olduğu, sonraki dönemde bu eğilimin yavaş yavaş değişmeye başladığı ve 1950 sonrası kuzey, doğu ve batı yönlerinde gelişme gösterdiği görülmüştür. Dış kalenin kalkması ve çevre yollarının oluşturulması bu gelişmeleri tetiklemiştir. Meyilli fakat düzgün bir arazi üzerinde bulunan kent günümüzde güney yönünde topoğrafik eşik sınırlarına yaklaşmıştır (Aru, 1988). 1950 sonrası ülkemizin tüm kentlerinde gözlemlenen hızlı büyüme süreci Erzurum kentinde de gözlenmiştir ve her yöne doğru yayılan bir kent modeli ortaya çıkmıştır (Şekil 11).



Şekil 11. Gelişme Yönleri ve Eski-Yeni Kent Dokusu (Aru, 1988).

Geçmişteki İmar Planları

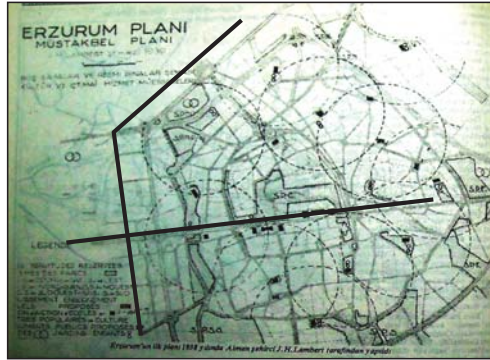
Erzurum'un planlama süreci Cumhuriyet'in ilanından sonra başlamış ve ilk planı Alman Şehir Plancısı J.H. Lambert tarafından 1939 yılında yapılmıştır. 1967 yılında ise 1/20.000 ölçekli Çevre düzeni Planı, 1/5000 Nazım İmar Planı ve 1/1000 Uygulama imar planı Zeki Yapar tarafından yapılmış ve sonrasında onaylanmıştır. Bugünkü gelişme deseninde her iki planın da yansımalarını görebilmekteyiz.

Daha sonra, 1981 yılında Alim Çopuroğlu başkanlığında Erzurum Nazım Plan bürosunca Erzurum Kent Bütünü ve Yakın Çevresi 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı hazırlanmıştır (Doğanay, 1983; Demircan, 2010). Bütün bu imar planları, eksikleri, kestirim hataları ve uygulamadaki problemler nedenleriyle uygulanabilirliklerini zaman içinde yitirmişlerdir.

Diğer taraftan belediye tarafından alınan bir kararla, kentin İlica, Organize Sanayi, Dadaşkent, Yenişehir ve Atatürk Üniversitesi alanı dışında kalan 3000 ha'lık bir bölümü için revizyon imar planı yaptırılmıştır. Zühtü Can'ın görevlendirildiği plan 1989 yılında onanmış ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarının büyük bir çoğunluğu 1990 yılında hazırlanmıştır (Şişman ve Kırzioğlu, 2002; Demircan, 2010).

Lambert Planı (1939)

Alman Şehirci J.H. Lambert'in 1939 yılında yaptığı plan ile başlayan planlı hareket etme döneminin izleri bugünkü gelişme deseninde gözlenebilmektedir. Plan 1965 yılı için 100.000 kişilik nüfusa göre hazırlanmıştır. Planda kent içi ulaşım ağı, merkez çevresinde dolaşan ring yollar; merkeze gelen ışınsal yollar ve ana eksenler, transit yollar ve servis yolları ile kılcal yollar olarak dört grupta toplanmıştır. Plan kentte yer alan tarihi eserlerin çevrelerinin temizlenerek korunmasını da önermiştir. Kentin o güne kadarki gelişme eğilimine koşut olarak ticaret bölgesinin kent merkezinde yer alması önerilmiştir. Sanayi için ise demiryolu bağlantısı, transit yol ilişkisi ve hakim rüzgar yönü gözetilerek kentin kuzeyinde yer gösterilmiştir. Lambert Planı büyük ölçüde uygulanmıştır. Planın kent içi ulaşım sistemi için önerdiği önemli bağlantıların tümüne yakını açılmış ve konut alanları plana uygun bir şekilde kurulmuştur (Şekil 11) (EBB, 2002).



Şekil 11. Lambert Planı (Kaynak: Erzurum İli Analitik Etüd Raporu, 1965).

Zeki Yapar Planı (1966)

Kentin makroformu üzerinde belirleyici olan ikinci plan 1966 yılında Zeki Yapar tarafından yapılmıştır. Planın hareket noktası olarak Erzurum Kenti'nin gelişme alanlarının sınırlı olduğu ve bu nedenle o ana kadarki kompakt yapının değişmesi gerekliliği gösterilmektedir. Kent parçalanarak çevresinde uydu kentler yerleştirilmiştir. Öneri plan nüfusunun bir bölümünün kentin batıya doğru gelişmesini engelleyen üniversite alanı atlanarak kentten 5 ve 12 km uzaklıktaki Gezköy ve İlica'ya yerleştirilmesi önerilmiştir. Planın onanmasıyla birlikte Gezköy (Dadaşkent) çevresindeki tarım arazileri el değiştirmiş ve kaçak yapılaşma başlamıştır. Diğer taraftan Gezköy yakınlarında 100 hektarlık bir organize sanayi bölgesinin

kurulması planlanarak onanmıştır. Dadaşkent ve OSB alanları kentin batı yönünde sıçramalı olarak önerilmiş ve kentin makroformu değişmiştir. 1/5.000 ölçekli nazım planda kentin gelişme alanının olmadığı öne sürülerek 20.000 kişilik bir nüfus kentin güneyindeki Palandöken Dağları'nın eteklerindeki (Yenişehir) boş alanlara yerleştirilmiştir. Daha sonra bu alan gecekondularla dolmuştur (Doğanay, 1983; EBB, 2002).

Nazım Plan Bürosu Çalışmaları (1976-1981)

Zaman içerisinde önceki planların yetersizlikleri ve getirdikleri yanlış kararlar ortaya çıkmış, yapılan çok sayıda plan değişikliği ile mevcut planların geçerliliği yitirilmiş ve kent imar planlarının yeniden yapılmasına karar verilmiştir. Bu çalışmayı yürütmek üzere 1976 sonunda İmar İskan Bakanlığı'na bağlı bir Nazım Plan Bürosu kurulmuştur (EBB, 2002). Bu büronun aldığı kararlar Erzurum kenti makroformu üzerinde önemli değişiklikler yaratmıştır. 1977'de çalışmaya başlayan Nazım Plan Bürosu, yerleşime uygun arsa olarak önceki planda kış sporları için ayrılan kentin güneyindeki alanın, "Gecekondu Önleme Bölgesi" (Yenişehir) olmasını önermiştir. Öneri kabul edilmiş ve 400 hektarlık alan kamulaştırılarak 55.000 nüfusu kapsayacak şekilde planlanmıştır. Sonraki dönemde çok sayıda yapı kooperatifi bölgede yerleşme isteminde bulunmuştur (EBB, 2002).

Zeki Yapar Planı'nda kentin kuzeyinde sanayi kullanımı için ayrılmış olan alanlar yapılan plan değişikliği ile Gezköy yakınlarına kaydırılınca bu alanlar hisseli parseller halinde satılarak kısa sürede gecekondularla dolmaya başlamıştır. Bu nedenle Nazım Plan Bürosu bir plan değişikliği hazırlayarak alanı konut kullanımına ayırmıştır. 1978'de onanan değişiklikle 100 hektar büyüklüğündeki alana 20.000 kişilik nüfus yerleştirilmiştir.

Yapar Planı'nda kentin 5 km batısındaki Gezköy'e 100.000 kişilik bir nüfusun yerleştirilmesi önerilmiştir. Bu karar, o güne kadar tümüyle kırsal bir yapıya sahip olan Gezköy'ün yapısını büyük ölçüde etkilemiştir. Köyün verimli tarım arazileri hızla el değiştirmiştir. Gezköy'deki gelişme Erzurum kent merkezindeki arsa piyasasını da çeşitli şekillerde etkilemiştir. Bunun üzerine, kararın yanında ve karşısında olanlar iki baskı grubu oluşturmuşlardır. Kararı destekleyenler, planın zayıflığından endişe ederek öncelikle, Gezköy'de Organize Sanayi Bölgesi yapılması talebinde bulunmuşlar ve bunun gerçekleşmesiyle güçlenmişlerdir. Bu arada yaklaşık yirmi adet yapı kooperatifi Gezköy çevresinde arsa satın alarak, planını yaptırmış ve planların onanması için yerel merkezi yönetime baskı uygulamaya başlamışlardır. Bu kooperatiflerden ikisinin planları onaylanmış, 1978 ve 1979'da inşaatlar bitirilerek yerleşime açılmıştır. Öte yandan Gezköy 1960'ta belediye sınırları içine alındığından elektrik, su, otobüs gibi kentsel hizmetler de sağlanmıştır. Bu durumu göz önüne alan Nazım Plan bürosu Gezköy'ün yerleşime açılmasının kaçınılmaz olduğuna karar vermiş ve 1979'da imar planını hazırlamaya başlamıştır. 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planı ile 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planının I. Bölümü 1981'de onaylanarak yürürlüğe girmiştir (EBB, 2002).

Daha sonra Nazım Plan Bürosu, yaptığı çalışmalar ile kent bütünü sınırlarının genişletilmesine karar vermiştir. Kuzeydoğuda Dumlu, batıda Ilıca kasabalarını ve bunların dışında 9 kırsal yerleşimi içine alacak şekilde getirilen öneriler ile Erzurum kenti makroformu, merkezde bir ana kütle ve çevresinde kara ve demiryolları ile merkeze bağlanan aydular şeklinde belirlenmiştir. 1983 yılında I.sınıf tarım arazisi olmasına rağmen iskana açılan Dadaşkent yerleşimi Erzurum kenti için en büyük uydu yerleşim olmuştur (EBB, 2002).

Sonuç

Tarihsel süreç içinde planlı gelişme arayışı ile yönlendirilmeye çalışılan Erzurum kentinin makroform gelişiminin, parçacıl plan değişiklikleri ve farklı plan kararları ile konsantrik formdan uydu yerleşimler yönünde bir değişim geçirdiği gözlenmiştir. Ancak ortaya çıkan bu durum soğuk iklim koşullarına sahip bir kent için doğru bir yaklaşım olmamakla birlikte, kent içi ulaşım taleplerini artırmakta ve çevresel açıdan sürdürülebilirliği azaltmaktadır. Kentin farklı parçalarında ortaya çıkan dokuyu incelediğimizde Yenişehir ve Dadaşkentin açık ve kapalı alan dengesi ve ulaşım kademelenmesi açısından olumlu planlı yerleşimler olduğu, Kayakyolu, Yıldızkent ve Şükrüpaşa yerleşimlerinin yoğun kullanım karakteristikleri ile olumsuzluklara sahip oldukları ancak ulaşım sistemleri ile kentsel form ilişkisi açısından olumlu oldukları görülmüştür. Dağ mahallesi ve kent merkezi gibi yerleşimlerin doku analizinden de anlaşıldığı gibi sağlıklı bir ulaşım-kent formu ilişkisi gözlemlenmemektedir.

Erzurum kentinin bugünkü durumunu göz önünde bulundurarak yapılması gereken aslında çok açıktır; -Kent sıçramalı genişlemeye dönük olarak parçacı plan onamalarından kurtarılmalı ve üst ölçek planın çizdiği çerçevenin titizlikle korunmasına çalışılmalıdır. - Kentin makroformunun desantralizasyonu yönünde verilen kararların süreç içinde bir yayılma-saçaklanma üretmekte olduğu tespitinden hareketle, bu formu toparlayacak bütünlük bir kent makroformu oluşturulması seçeneği seçilmelidir.

Kaynaklar

- Aru, K. A. (1988) Türk Kenti: Türk Kenti Dokularının İncelenmesine ve Bugünkü Koşullar İçinde Değerlendirilmesine İlişkin Yöntem Araştırması. Yem Kitabevi, 288 s, İstanbul.
- Demircan, N. (2010) Mevcut ve Öneri Kentsel Dönüşüm Projelerinin Peyzaj Mimarlığı Açısından İncelenmesi, Erzurum Örneği, Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Erzurum.
- Doğanay, H. (1983) Erzurum'un Şehirsel Fonksiyonları ve Başlıca Planlama Sorunları, Doçentlik tezi, Atatürk Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi.
- Erzurum Büyükşehir Belediyesi (2012) Erzurum Koruma Amaçlı İmar Planı Araştırma Raporu, KAİP.
- İller Bankası (1965) Erzurum İli Analitik Etüd Raporu, Güzel Sanatlar Matbaası, Ankara.
- Göktuğ, M. (2002) Kentiçi Ulaşım Sorunları, Çözümleri ve Erzurum Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kaplan, H. (1992) Ulaşım ve Makroform: Ülkemizde Son 30 Yılda Ulaşım Tür ve Ağ Değişmelerinin Kent Formlarına Etkisinin Değerlendirilmesi, 15.Dünya Şehircilik Günü, 3.Türkiye Şehircilik Kongresi, 6-8 Kasım.
- Lynch, K., Rodwin, L. (1958) A Theory of urban Form, Journal of the American Institute of Planners, No: 11, s.201-214.
- Marın, M.C., Altıntaş, H. (2004) Konut Yer Seçimi-Ulaşım Etkileşim Teorileri: Kritik Bir Literatür İncelenmesi, Gazi Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, Cit:19, No:1, s.73-88.
- Şişman, E.E. Kızıoğlu, I. (2002) Erzurum Kent Merkezinde Yaya Bölgesi Olabilecek Kent Mekan Birimlerinin Saptanması ve Projelendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma. Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi B Serisi, Fen Bilimleri, 3 (2): 127-139.
- Wegener, M. (2003) "Land-Use Transport Interaction: State of the Art:What Can We Learn from North America?", www.feweb.vu.nl/re/STELLA/General/Genesis/MichaelWegener.doc.
- Yavaş, M. (2012) Tarihi Çevrede Kentsel Kimlik ve Bir Uygulama Aracı Olarak Tasarım Rehberleri: Erzurum Kentsel Sit Alanı Örneği, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi.