

Kayseri Oelsner - Arû Planı ve Plan Uygulama Sürecinde Yerel Yönetimlerin Rolü (1930-1965)

Seda Çalışır Hovardaoğlu*

Özet: Kent planlama literatürü açısından 1930'lu yıllar, modern kenti iç içe geçmiş farklı işlevleri ve kendine özgü mekansal düzenlemeleriyle kavramlaştırmayı amaçlayan kuramsal çalışmaların ortaya çıkmaya başladığı bir dönemdir. Türkiye'de de ulusal düzeyde kentsel hizmetlerin iyileştirilmesi yönünde projelendirme ve uygulamalara başlanma kararlarının alındığı, yerel yönetimlere yeni yetkilerin verildiği bir dönemi temsil eder. Bu dönemde Kayseri'de 1943 yılında Prof. Kemal Ahmet Arû tarafından Prof. Gustav Oelsner başkanlığında hazırlanan plan, hem Arû'nun ilk planlarından olması hem Belediye Başkanı Osman Kavuncu'nun plan uygulama sürecindeki kararları açısından Türkiye'de kent planlama tarihinin önemli belgelerinden biridir. Çalışma söz konusu planı, hazırlık sürecinden uygulanmasına kadarki dönemde (1930-1965) ortaya çıkan değişimlerle birlikte ele almaktadır.

Anahtar Kelimeler: oelsner - arû kayseri imar planı, osman kavuncu.

The Oelsner - Arû Plan of the Town of Kayseri and the Role of the Local Administration within the Implementation Process (1930-1965)

Abstract: In urban planning literature, the 1930's represent a special period during which the first scientific theories being aimed at conceptualizing the modern city with its peculiar spatial organization and interconnected mixed functions emerged. This period also represents the beginning of national level efforts for improving the urban services in Turkey, and local administrations had been empowered with certain new duties and authorities by the central government. The plan of the town of Kayseri have been prepared by Prof. Kemal Ahmet Arû under the strategic advisory of Prof. Gustav Oelsner represents one of the early examples of land use plan in Turkey. This study aims first at assessing the first spatial development plan of the town of Kayseri as one of the earliest examples of Prof. Kemal Ahmet Arû's work, and second at examining the role of the local administration and the influences of Osman Kavuncu within the implementation process of the plan in the period between 1930 and 1965.

Key Words: the oelsner-arû plan of the town of kayseri, osman kavuncu.

*Yrd. Doç. Dr., Erciyes Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Kayseri, Türkiye.

Giriş

1930'lu yıllar, Türkiye kent planlama tarihi açısından son derece özel bir dönemi, Osmanlı Kenti'nin, arazi kullanımlarını esas alan modernizm dönemi kentlerinin mekânsal ilişki biçimlerine dönüşümünün ulusal düzeyde gerçekleşmeye başladığı bir dönemi temsil eder. Aslında bu dönem, dünyada da modern kentlerin mekânsal organizasyon sorunlarının çözülebilmesi için ve modern kenti kendi özgün işlev ve mekânsal ilişkileriyle yeniden anlayabilmek için yoğun kuramsal çalışmaların ve tartışmaların yaşandığı bir dönemdir. Bir yanda modern kentin işlevsel yapısı üzerine çalışmaların gündemi belirlediği (örneğin Congr s Internationaux d'Architecture Modern (CIAM)'ın Atina Çartı gibi), öte yanda Burgess'in kentsel ekoloji çalışmalarında, Christaller'in merkezi yerler kuramında, Colby'nin (McLoughlin, 1969) ve diğer birçok kuramcının çalışmalarında ortaya koyduğu gibi modern kentin mekânsal organizasyonunun kuramsallaştırıldığı bu dönem, planlama tarihi açısından da önemli bir dönemi temsil eder.

1930'lu yıllarda ulusal düzeyde de kentsel hizmetlerin iyileştirilmesi yönünde projelendirme ve uygulamalara başlanması kararları alınmış ve yerel yönetimlere de bu süreci gerçekleştirici yeni yetkiler verilmiştir (Tekeli ve Ortaylı, 1978: 27, *Arkitekt Dergisi*, 1936: 207). Her kentin nüfus yapısı, kentsel ve ekonomik gelişimi gibi farklılıkları projelendirme ve uygulama süreçlerinde yerel çeşitlilikleri ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda ele alındığında Türkiye kentleri içinde Kayseri hem plan yapım süreci hem de planın uygulanma aşamasında önemli örneklerin başlıcaları arasında yer almaktadır. Bu dönemde Anadolu'daki birçok kent gibi Kayseri de Osmanlı Kenti'nin mekânsal organizasyon özelliklerine sahip; ancak yapıların ve dokunun oldukça tahrip olduğu geleneksel bir Türk kenti görünümündedir. Kentte planlama çalışmalarında yasal düzenlemeler kadar özellikle yerel yöneticiler de etkili olmakta ve planlama sürecine önem verilmektedir. Prof. Arû, kent planlama konusunda kendisini yetiştiren ve yönlendiren en önemli kişilerden biri olduğunu çoğu çalışmasında belirttiği Prof. Oelsner'le birlikte Kayseri Planı'nı yaklaşık 3 yıl içerisinde tamamlamıştır. Kayseri kenti planı birlikte geliştirdikleri ilk planlardandır. Hem bu açıdan hem de dönemsel olarak Kayseri imar planı, Türkiye planlama tarihi açısından son derece büyük öneme sahip bir belge olarak değerlendirilebilir. Prof. Arû, sonraki zamanlarda da Kayseri kentini hep mercek altında tutmuş ve kentin gelişimine dair önemli öneriler getirmiştir. Plan, 1950'li yıllara gelindiğinde büyük ölçüde uygulanmıştır. Çoğu çalışma Kayseri'nin bu imar planının yerel yönetimlerin plan uygulamasındaki rolünün başarılı bir örneği olduğunu belirtmektedir.

Oelsner-Arû Planı'na Doğru Kayseri (1930-1943)

Kayseri 1930'larda 10.000 kişiyi aşkın nüfusuyla önemli bir nüfus potansiye-line sahip; ancak birçok kent gibi savaş yılları sonrası harap ve yıkık bir görünümündedir (Resim 1). 1927-1929 yılları arasında Kayseri'ye gelen A. Gabriel, tarihi yapı ve çevreleri ön plana çıkaran yorumlarında, kentin büyük ölçüde harap olduğunu ve çeşitli renklerde sıvalarla çirkinleşen camiler, depo ve ahır olarak kullanılan medreseler, mezarlıklar içinde yavaş yavaş dağılan, kırıp dökülen terk edilmiş türbeler bulunduğunu ifade etmektedir (Gabriel, 1954). 1910'lu yıllarda Vali Muammer Bey tarafından düzenlenen Serçeönü'nden Kurşunlu Camisi'ne, Hükümet Konağı'ndan Talas'a, Sivas Kapısı'ndan kentin güneydoğu sınırına açılan caddeler ve bunların keşişimindeki Cumhuriyet Meydanı ve yakın çevresi ise kentin merkezini oluşturmaktadır (Hovardaoğlu ve Akın, 2010). Meydan çevresindeki Kurşunlu Camisi; Sahabiye ve Gevher Nesibe Medresesi, hamam, medrese, cami, türbe ve mezarlığıyla Hunad Külliyesi, surlar, Kapalıçarşı ve diğer geleneksel ticari yapılarıyla bilinen tarihiyle 1500 yıllık bir kent mevcuttur.

Şekil 1. 1930'larda Kayseri



Kaynak: Gabriel, 1954.

Bu alanın kuzeyi geleneksel konut alanları ve gerisinde geniş bahçelerle çevrelenmiştir. Güneyde ise Kayseri'nin ilk yerleşim yerlerinden biri olan Mazaka'yla birleşen kuzeye göre çok daha yoğun geleneksel yapılaşmalar bulunmaktadır.

1930'lu yıllarda ulusal düzeyde kentsel hizmetlerin iyileştirilmesi yönünde projelendirme ve uygulamalara başlanması kararları alınmıştır. Bu dönemde planlama sürecini etkileyen noktalardan biri de halihazır haritaların oluşturulmasıdır. Kayseri'nin, halihazır durumunun ortaya konulması ve projelendirme sürecinin başlayabilmesi için gerekli harita bilgilerine büyük oranda sahip oldu-

ğu belirtilebilir. Kentin bilinen en eski haritası 1882 yılında Euthychides, J.S. tarafından çizilen Kayseri Yollarının Düzeltilmesi Projesi (Project De Rectification Des Rues De Caesareia)'dır. Mühendis Cemal Bey tarafından hazırlanan ve 1920'lere ait halihazır haritanın bu haritanın güncellenmiş hali olduğu belirtilebilir. Sözkonusu haritalar, Gabriel (1954) ve Bartsch (1935) tarafından yapılan çalışmalarda da güncellenerek kullanılmıştır. Gabriel haritası özellikle kentin kale ve tarihi yapılarını ön plana çıkarırken; 1930'larda Bartsch tarafından hazırlanan harita ise kent içi yeşil sistemi ve ticari alanların gelişimi konusunda bilgi vermektedir. 1943 sonrasında da kentin kadastral haritası yapılmıştır. Kayseri halihazır durumunu da değerlendiren bu haritalar kentteki bazı ulaşım ve tasarımların projelerinin gerçekleştirilmesini hızlandırmıştır.

1930-1944 dönemindeki yasal düzenlemeler ve değişimler sırasında "küçük büyük bütün yerleşmelerde, Cumhuriyet rejimini simgeleştiren yapılar yer almış, kentlere çağdaş görüntü vermek için düzenli yollar açmak, kentin aydınlatmasını sağlamak, geniş yeşil alanlar, parklar yapmak ve kente su getirmek gibi uygulamalar yapılmıştır" (Tekeli ve Ortaylı, 1978: 92). Kayseri kenti için kale çevresinde yer alan hendeklerin kaldırılması, Kapalıçarşı'nın meydan içlerine kadar uzanan kısmının yıkılarak meydana dahil edilmesi, 1935 yılında meydana Atatürk Anıtı'nın yerleştirilmesi, meydan içi ve çevre yollarının düzenlenmesi yerel yönetimlerin bu dönemde gerçekleştirdiği yenilemeler arasında yer alabilir (Resim 2). Demiryolu-Gar, Tank Onarım Fabrikaları, Sümerbank Bez Fabrikası gibi ulaşım ve sanayi yatırımları ile de kent gelişme yönünü önemli ölçüde değiştirmiştir.

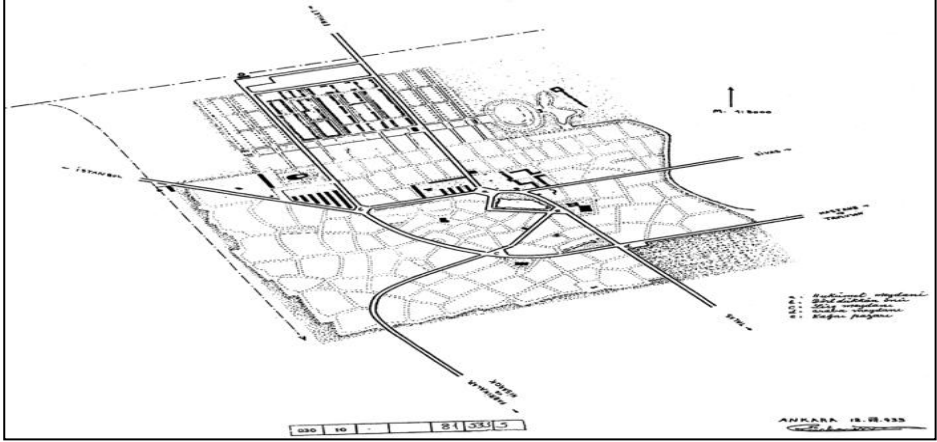
Şekil 2. 1940'larda Cumhuriyet Meydanı



Kaynak: Karakaya, 2006

Bu uygulamalar yanı sıra imar planlama çalışmaları da ağırlık kazanmaya başlamıştır. Ankara’da imar planları yapan Kayserili Burhanettin Çaylak’a şehrin ilk imar planı hazırlattırılmıştır (Tekeli ve Ortaylı, 1978: 110) (Şekil 3).

Şekil 3. 1933 tarihli Burhanettin Çaylak Tarafından Hazırlanan Kayseri Şehrinin Planı



Kaynak: Çabuk, 2012.

Bu plan, yapımı 1933 yılında tamamlanan 1/8000 ölçekli avan proje ile yapımı 1935 yılında tamamlanan 1/2000 ölçekli kesin proje ve bu projelerin raporlarından oluşmaktadır (Çabuk, 2012: 63). Plana ait yerel gazetelerde yayınlanan bir değerlendirme şöyledir:

“... şehrin müstakbel bir bayındırlık projesi bir hemşehriye yaptırılmış ve bu proje henüz bir iki yıl evvel Bayındırlık Bakanlığı’na tasdik edilerek gelmiştir... Müstakbel plan geldikten sonra görüldü ki, planı yapan mühendis şehrin bugünkü mevcudiyetini hiçte göz önüne almamış, yalnız şehir içindeki eski eserleri nirengi noktası yaparak mevcut olan şehri yollarla, caddelerle, bulvarlarla şerha etmiş ve Kayseri Belediyesi’ne sanki dümdüz bir alan üzerinde yapılabilecekmiş gibi bir şehir planı sunmuştur” (Tekinsoy 2011 içinde Üzel, 1937).

Bu plan, büyük oranda uygulanmamasına karşın özellikle 1930’lu yıllardan itibaren gerçekleştirilen yeni yapılaşmalar ve ulaşım öncelikli düzenlemeler kentin görünümünü kısmen etkilemiştir. Ancak yine de 1940’lı yılların başında Kayseri kent merkezi ve çevresi organik sokaklar çevresinde gelişen geleneksel bir Türk kenti görünümündedir. Yerleşim doğuda Deliçay, güneyden batıya Çakmakçının Deresi, kuzeyde ise demiryolu ile sınırlandırılmıştır.

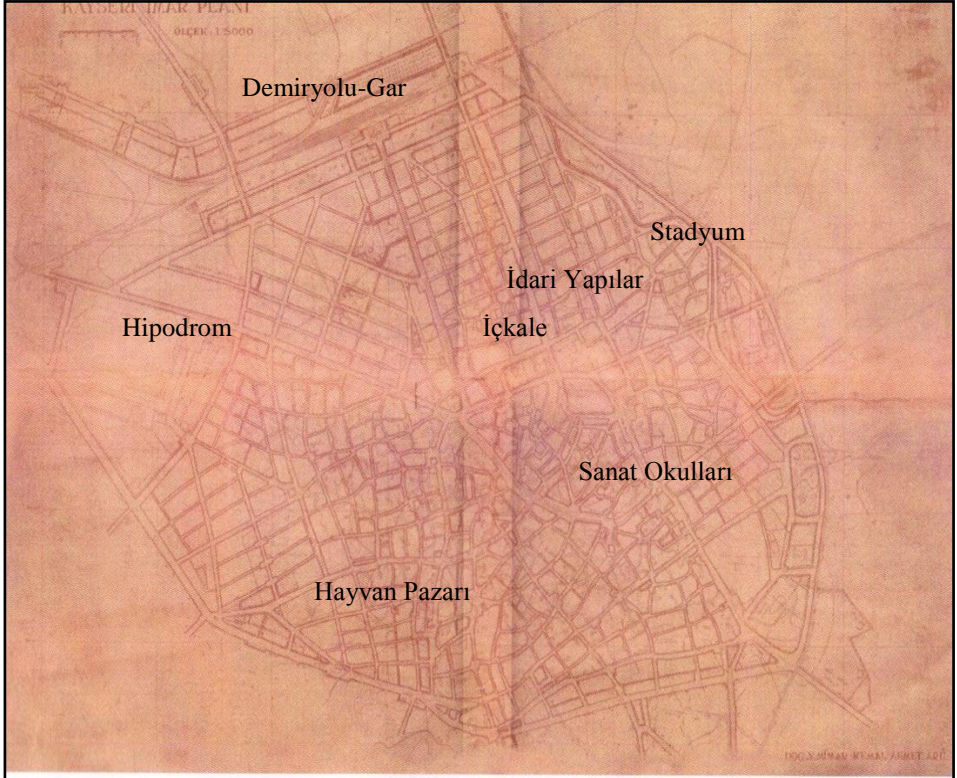
Oelsner- Arû Planı (1943-1946)

1943 yılında Kayseri Belediye Başkanı Emin Molu kentin imarlı gelişimi için kapsamlı bir imar planı yapımına yönelik girişimlere başlamıştır. Bu girişimler sonrası oluşturulan plan, Prof. Arû tarafından Prof. Oelsner başkanlığında hazırlanan ve uygulanan Kayseri'nin planıdır. Arû plan sürecini şöyle özetlemiştir (Şekil 4):

Prof. Oelsner, benim şehir planlamada tatbikat yapmamı da istiyordu. Kayseri için hazırladığı 1/2000 ölçekli imar planının detay planlarını benim yapmamı arzu etmişti. 1945 yılında Kayseri'ye birçok seyahatler yaptım ve belediye ile görüşmeler yaparak Kayseri İmar Planı'nı 1946'da tamamladım (Arû, 2001: 46).

Ayrıca Arû, Prof. Özdeş'in de Kayseri imar planı için kendisiyle defalarca Kayseri'ye gittiğini ve büro çalışmalarında da kendisine yardım ettiğini belirtmiştir (Arû, 2001: 53).

Şekil 4. Kayseri Arû Planı



Kaynak: Kayseri Büyükşehir Belediyesi Arşivi

Yaklaşık üç yılda tamamlanan plan, genel plan kararlarını açıklayan bir adet 1/5000 ölçekli pafta ve lejant paftasıyla birlikte 1/1000 ölçekli 22 adet paftadan oluşmaktaydı. Ayrıca 1/500 ölçekli Kayseri-Stadyum Alanı, Kayseri Lisesi ve Kayseri-Keçikapı Meydanı, Çifte Medrese ve Orta Mahalle, İstasyon Meydanı ve Hovand Meydanı olarak beş başlık altında detay projeler üretilmişti.

Plan genel olarak incelendiğinde yapıldığı dönem uluslararası alanda da tartışılan arazi kullanım planlamasının Türkiye için erken örnekleri arasında değerlendirilebilir. Bu dönemde çeşitli kentler için Oelsner ve Arû tarafından yapılan planlar ve değerlendirmelerde de, projelerin büyük oranda alan kullanımları ve bunların birbirleriyle ilişkileri üzerinden geliştirildiği belirtilebilir.

Bu bakışla değerlendirildiğinde örneğin ulaşım ile ilgili kararlarda en belirgin özellik çevre yolu önerisidir. Kentin çevre kır ve kentlerle mevcut ilişkisinin analiz edilerek hem süratli araçların kent içine alınmadan ve özellikle kent merkezinin yoğunluğunu arttırmadan ulaşımın çözülmesi hem de bu sayede kent merkezinin temiz tutulacağı yönündeki kararlar dikkat çekmektedir. (Arû 1965: 67):

“Şehir merkezini çeviren teğet ring yolları çok daha tesirlidir ve şehir merkezinden geçen transit ulaşımın büyük bir kısmını üzerine çekmektedir şeklinde yorumları çeşitli çalışmaları yer almaktadır”.

Çevre yolu gerçekte kentin gelişim alanının bir sınırlayıcısı olarak da değerlendirilebilir. Bu yolun sınırladığı alan dışında büyük parseller üzerinde ziraat ile uğraşanlar için bağ ve bahçe alanları önerilmiştir. Bu ulaşım kararı aynı zamanda bazı alan kullanımlarının yolla ilişkili, ancak kent merkezinden uzakta yer alması gerekliliği düşüncesini de beraberinde getirmektedir. Bu durumu Prof. Oelsner şöyle açıklamıştır:

“Şehir planlayışlarında, bu mesele sanayi mahallelerinin veya kolaylıkla fena gazlar, dumanlar ve kokular neşredebilen fabrika ve işletmelerin tertibine büyük ehemmiyet verilmelidir. Bu yerler fena seçilirse şehir bedbaht olabilir” (Oelsner 1947: 93).

Planda sanayi alanı, hayvan pazarı vb. kullanımlar da kent merkezinin yoğunluğunu azaltacak, çevre yerleşimlerden kolay ulaşılabilir ve çevre kirliliğini engelleyebilecek biçimde çevre yolu kenarında yer seçmişlerdir. Kent içi yollar ise kent merkezi ile çevre yolu arasındaki ulaşım bağlantısını güçlendirecek şekilde tasarlanmıştır. Bunun yanı sıra özellikle kent içi yolların yönlenmesinde güneşlenme de önemli bir belirleyicidir. “...Kuzey-güney istikameti kuzey rüzgarlarına yolu boş bırakır. .. Eğer imkan varsa cadde ve sokakların istikametini biraz eğiltirler ve kuzey-batıdan güneydoğuya veya kuzey-doğudan güneybatıya doğru uzatılır” (Oelsner, 1947: 93).

İmar Planı'nda mevcut ve gelişme konut alanlarına ilişkin temel plan kararları olduğu ve bunların ulaşım ile ilişkilendirildiği belirtilebilir. Planda eski mahalleler büyük oranda korunarak, bu bölgelerde devamlı yolların teminine çalışıldığı ve bazı çıkmaz sokakların düzenlendiği görülmektedir. Ayrıca kent içi yolların çevresi genellikle düzenli ve sürekli ağaçlarla sınırlanmıştır (Şekil 5). Aslında böyle bir tasarım çok da şaşırtıcı değildir. Oelsner'e göre (1946: 168):

“Yayalar ağaçlar ve yeşillikler arasında (Allee) denilen toprak bir yoldan, gölgede yürüyerek şehrin ortasına gelebilirler, resmi dairelere, dükkanlara ulaşırlar. Böyle bakımlı, yeşillik içinde bir yoldan gidiş geliş onlar için bir gezinti olur”.

Ayrıca bazı ağaçların zemin suyu seviyesine de olumlu katkıları olduğunu belirterek, İstasyon çevresindeki kavak ağaçlarıyla çevrelenmiş yolların suyunun yaklaşık 20 cm. alçaltabileceğini de belirtmiştir (Oelsner, 1947).

Şekil 5. 1950'lerde Saat Kulesi ve Kale'ye Doğru Bir Görünüm



Kaynak: Karakaya, 2006

Planda geleneksel konut alanları özellikle iç kalenin güneyinde büyük oranda korunmuştur. Ancak iç kaleden istasyona kadarki alan ağırlıklı olarak grid doku olarak tasarlanan yeni gelişim alanıdır. Plan halihazır durumda karşılaştırıldığında, yerleşmenin bu bölgesinde plan döneminde de mevcut olan bazı önemli tarihi yapılar dikkat çekmektedir. Planda bu tarihi yapıların ve yakın çevrelerinin korunması yönünde bir yaklaşım sergilenmesinin yanı sıra, bu yapılar arasındaki geleneksel sokak dokusunun da korunduğu ve bu ilişkinin kuvvetlendirilmesi için bazı yaya aksları ile kent merkeziyle ilişkinin güçlendirilmeye çalışıldığı görülmektedir. Örneğin istasyondan başlayarak, Avgunlu ve Gevher Nesibe Medresesi'nden, Mimar Sinan Camisi'ne ve devamında Kapalıçarşı ve diğer geleneksel ticari alanlara yönelen bir yaya yolu planda yer almaktadır.

Planda merkezin çevresinde modern iskan semtleri halinde mahallelere ihtiyaç olduğu, iyi ulaşım araçları ve cadde bağlantıları ile hızlı ve konforlu ulaşım ile kent merkezi ile bu alanların ilişkilendirilebileceği düşüncesi hakimdir. Bu nedenle geleneksel dokunun korunduğu alanlar dışında yeni gelişim bölgelerinde 1-2 katlı genellikle bitişik nizamda, nadiren ayırık olarak planlanmış konut bölgeleri bulunmaktadır (Şekil 6-7). Çoğu çalışmada Prof. Oelsner'e göre iki cephe sıra evlerin arsa temini, sokak inşası gibi açılardan ayırık evlere göre daha ekonomik, cadde estetiği açısından daha tatmin edici bir tesir bıraktığı ve iklim açısından da daha faydalı olduğu ifade edilmiştir (Oelsner, 1946: 168).

Şekil 6. Sahabiye Mahallesi'nde 1950'lere Tarihlenen Bir Sokak



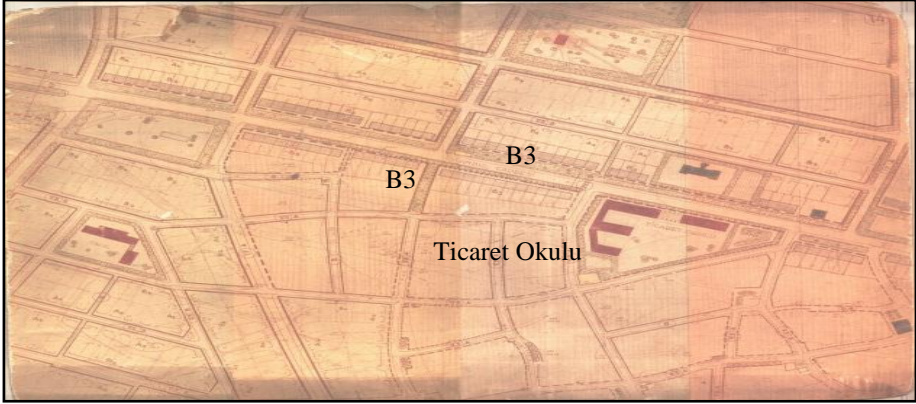
Kaynak: Oral, 2006

Şekil 7. Arû Planı'nına Göre Uygulanan Gelişme Konutlardan Bir Örnek



Plan kararları içinde ana yollar çevresinde bitişik nizamda üç katlı yapılar da yer almaktadır (Şekil 8). Bu yapılar Oral'ın (2006: 112) da belirttiği gibi mahalle içlerinde bulunanlardan daha dar bir parselde yer almaları nedeni ile cepheleri de farklı şekillenmiştir. Kayseri'nin ilk apartmanlarından olan Sicimoglu (1950) ve Özer Apartmanı (1953) parsel içi konumlanışları ve cadde ile doğrudan ilişkileriyle dikkat çekmektedir (Şekil 9).

Şekil 8. Arû Planı Kent Merkezindeki Konut Alanları



Kaynak: Kayseri Büyükşehir Belediyesi Arşivi

Şekil 9. Sicimoglu Apartmanı



Kaynak: Oral, 2006

Planla Cumhuriyet Meydanı çevresindeki idari ve askeri alan korunmuştur. Plan kararları arasında bir diğer nokta ise ticari alanların yer seçimidir. Kayseri kent merkezi iç kale ve çevresinde yer alan geleneksel ticaret merkezi planda korunmuş ve ticari özelliğini devam ettirmiştir. Bunun yanı sıra Prof. Arû'nun bundan sonraki bazı planlarında da görüldüğü gibi bazı önemli yolların kenarın-

da “dükkanlar” olarak belirtilen ticari yapılar önerilmiş ve bu yollar adeta “dükkanlar caddesi” olarak tasarlanmıştır (Şekil 10).

Planın temel kararlarından biri ise, Deliçay çevresinin peyzaj ağırlıklı düzenlenmesidir. Kentin güneydoğusunda sanat okulu olarak önerilen alan yanındaki Seyyid Burhanettin Mezarlığı’ndan Gültepe Parkı’na ve buradan stadyum ve diğer spor tesislerine kadar devam eden yeşil bir süreklilik Deliçay’ı çevrelemektedir. Deliçay ve çevreyolu arasında kalan alan ise rekreasyon alanı olarak tasarlanmış ve kentin doğu yönünde bu yeşil ağırlıklı kullanımlar bir yol ve yeşil alan şeridi oluşturarak bu yönde kentin gelişimini sınırlandırmıştır.

Şekil 10. Arû Planı’nda Dükkanlar



Kaynak: Kayseri Büyükşehir Belediyesi Arşivi

Plan Sonrası Dönemde Yerel Yönetim ve İlk Uygulamalar (1946 - 1965)

Kayseri İmar Planı özellikle 1950’li yıllarda büyük oranda uygulanmaya başlamıştır. Çoğu çalışma Kayseri’nin bu imar planının yerel yönetimlerin plan uygulamasındaki rolünün başarılı bir örneği olduğunu belirtmektedir. Aynı dönemde Arû’nun Özdeş ile hazırladığı İmar Planlama Çalışmaları ve Tersim Esasları (Çizim Tekniği) (1955) isimli kitapta, plan uygulama aşamasında yerel yönetimlerin önemi vurgulanmaktadır:

“İmar planını çizecek şehirci kadar, onu tatbik mevkiinde olan idare adamlarının da bu hususta yetişmiş olmaları ve birçok bilgilerle donanımlı olmaları icap ediyor. Bugün belediye reislerinin birçoğu şehrin bazı zorunlu küçük ihtiyaçlarını, tahakkuk ettirmek için imar planı yaptırmayı tasavvur etmektedir, bunun dışında imar planının esas gayesini ve ehemmiyetini layıkıyla kavramış olanlar maalesef azdır” (Arû ve Özdeş, 1955: 1).

Hanson (1955) 1953 yılında belediye idaresinin detaylı bir incelemesi için Amme İdaresi Enstitüsü Araştırma Şubesi görevlendirmesiyle İstanbul, İzmir ve Kayseri illerinde araştırmalarda bulunmuştur. Kayseri’yi ziyaretinde Osman Kavuncu Kayseri Belediye Başkanı’dır ve kentin imar planının uygulanabilmesi için çalışmalar yapmaktadır. Hanson çalışmasında imar planının konut, ticaret ve sanayi olmak üzere üç bölgede ele alındığını ve öncelikle konut bölgesinin uygulanmaya başladığını belirtmiştir. Geneli çiftlik arazileri üstünde planlanan gelişme konut alanlarının uygulama sürecini şöyle değerlendirir (Hanson, 1955: 128):

“Belediye reisinin görüşüne göre, yapılacak ilk iş yol inşa etmektir. Çünkü sözden ziyade fiiliyata bakan Kayserililer Belediye tarafından yapılacak işler ve vücuda getirilecek tesisler dolayısıyla kıymeti yükselecek diye arsalarını satmazlar ve ev yapmazlar fakat yol inşası için istimlak zarûreti vardı. Belediyenin elinde ise lüzumlu sahaları hatta metrekaresi bir lira olan cari fiyat üzerinden almaya yetecek kadar para yoktu. Bununla beraber istimlak Kanunu’nun gereğince belediye yapılacak yolun her iki tarafında 20 metreye kadar derinlikteki sahayı satın alabilirdi... Bundan başka kanun belediyeye yalnız istimlak hakkı değil fakat aynı zamanda arsaları mübadele hakkını da vermişti. Bu iki hukuki hüküm belediye reisine, arazi sahipleri ile mukaveleler akdetmek suretiyle belediye tarafından hiç para ödenmeden yepyeni tarzda bir istimlak esası vermişti. Bu mukaveleler gereğince her bir arazi sahibi para almadan arazisinin bir kısmını belediyeye vermeyi kabul etmişti. Arazisinin üçte birini veya yarısını belediyeye vermesi mukabilinde arazi sahibi, inşasından sonra elinde kalan kısmın kıymetinin büyük ölçüde artacağına muhakkak nazarı ile bakarak arazisinin diğer üçte ikisini veya yarısını muhafaza etmişti. Belediye tarafından ileri sürülen parola “arazi verilmez ise yol yok” idi” (Hanson 1955: 128).

Sonuçta kısa sürede uygulama gerçekleştirildi ve hem belediye mali sıkıntılara girmedi hem de arsa sahiplerinin arsaları değerlendirilerek ve arsalarını terk etmeden proje gerçekleştirildi. Planın ikinci bölümünde ticaret alanının uygulanmasına başlanmış ve konut bölgesindeki uygulamaların gerçekleştirilmesine benzer bir yöntemle plan uygulanmıştır.

“Mesken bölgesindeki arazi sahipleri ile yapılan mukavelelerin bir neticesi olarak şimdi belediyenin elinde kıymetli birçok arsalar bulunmakta idi. Belediye reisi bu arsaları mevcut ticaret merkezindeki arazi sahipleri elinde bulunan arsalarla mübadele edip aynı zamanda yeni sahalardaki binaların inşasını finanse etmeyi teklif etmişti. Fakat bu iş için lüzumlu para nasıl bulunacaktı? Kabul edildiğine göre eski binaların ekseriyet ile çok katlı olmasına mukabil yeni binalar tek katlı olacağından yerlerinden çıkarılan mal sahiplerine ödenecek mülklerinin bedeli kadar bir masrafı karşılayacak durumda değildi” (Hanson, 1955: 129).

Bunun üzerine belediye başkanı ilginç bir borçlanma yolu olarak mali durumu iyi bir yerel şirket borçlanmasıyla, şirketin hisse senetlerinin %75'ini satın alarak bu sorunu çözmeyi hedefledi.

“...Bu satın almalar için gerekli para Kayserili iş adamlarının sermayesi bulunan Akbank'tan sağlandı. Belediye Başkanı kendisini elektrik şirketinin idare heyeti başkanı seçtirdi ve Akbank'ı şirket adına elektrik tahvilleri çıkarmaya ikna etti. Bu tahviller arazi sahiplerine dağıtıldı. Onlarda kendilerinin yaptırdıkları bina inşaatını finanse etmek için bankadan borç aldılar. Arazi sahipleri ile bu işlemler karşılığında bir mukavele yapılmıştır. Daha yeni ticaret kesiminin yolları yapılırken belediyenin eline geçen arsalar beş misli değer kazanarak m²'si 1000 liraya yükselmişti. Bu suretle Elektrik Şirketi bankaya olan borçlarını kısmen arazi satışlarından kısmen de elde ettiği parayı yatırdığı yeni verimli alanlardan elde ettiği gelirlerle kolayca ödedi” (Tekeli ve Ortaylı, 1978: 161).

Plan uygulamasının üçüncü kısmı sanayi bölgesidir. Diğer uygulamaların ortaya koyduğu sonuçlar ve Kayserililerin uygulamalar karşısındaki olumlu yaklaşımları uygulamaları kolaylaştırmıştır. Arû çeşitli çalışmalarında, plan uygulama sürecinde yerelle birlikte hareket etmenin gerekliliğini vurgulamıştır:

“...iskan nüvelerinin yapıcı bir duruma geçmesi için evvela, burada yaşayan kimselere bütün imar davaları mal edilmiş olmalı ve bu problemler karşısında oradaki lokal kitlenin heyecan duyması temin edilmelidir. Ancak bu suretle modern cemiyet imar edilebilir” (Arû ve Özdeş, 1955: 5).

Plan döneminde sanayi bölgesindeki dükkanların yeniden ve toplu olarak tek bir alanda inşa edileceği bilgisiyle birlikte arsa sahipleri ile şöyle bir uygulama geliştirilmiştir:

“...dükkan sahipleri alacakları yeni arsa bedeline mahsuben belediyeye bir miktar avans ödemeyi kabul etmektedirler. Belediye yeni yollar açmayı garanti etmekte ve hususi bina inşası finansmanında yine elektrik tahvillerini kullanmaktadır. Bununla beraber yolların inşası tamamlanıncaya kadar arazi satışı yapılmaması ilkesine sadık kalınmaktadır” (Hanson, 1955: 130-131).

1950'den itibaren başlayan çalışmalarla birkaç yıl içinde planın büyük bir kısmı uygulanmıştır. Bu yıllarda kenti ziyaret edenler değişimi belirtmekteydi.

“Bugünkü şehir demiryolu ile Türkiye'nin hemen her istikametine bağlanmış, işlek bir ticaret ve sanayi merkezi halindedir. Muntazam karayolları ile de kuzeyden Yozgat, doğudan Sivas, batıdan Kırşehir, güneyden Seyhan ve Maraş illerine bağlıdır. İstasyondan şimale doğru Sümerbank Bez Fabrikası kurulmuş bunun etrafında memur ve işçiler için bahçeli evler yapılmıştır. Gar İstasyonu Caddesi ile şehre bağlanmış, bu cadde etrafında da bahçeli evler teşekkül etmiştir. Son senelerde yine İstasyondan başlayarak şehre doğru açılan Atatürk Bul-

varı plan üzerinde gösterilmiştir. Kazancılar Çarşısı'ndaki cadde ile de sirkülasyon kısmen azalmıştır. Güneyde Kayseri ile Hisarcık arasına Tayyare Fabrikası kurulmuş, havaalanı da yapılarak muntazam şose ile şehre bağlanmıştır" (Çakıroğlu, 1952: 9).

Plan uygulama sürecinde özellikle kentin güney bölgesinde yoğun olarak yer alan geleneksel konut dokusuna önemli bir müdahale yapılmamıştır. Kentin kuzeyindeki yeni konut bölgelerinde nüfus yer seçmeye başlamış, geleneksel dokudaki konutlarda ise kısmen sahipleri değişerek, kısmen kiracılarla yaşam devam etmiştir. Ancak özellikle yeni gelişim alanlarının kısa sürede konfor olanakları nedeniyle daha cazip hale gelmesi geleneksel dokuda yaşayanların konutlarından ayrılmalarına neden olmaya başlamıştır. Arû bu dönemde geleneksel konut alanlarının günün yaşam koşullarına uyumlu hale gelmesinin gerekliliği üzerine çalışmalar yapmaktadır. 1961 yılında Prof. Arû tarafından Kayseri'nin de içinde yer aldığı eski Türk kentlerinin kısmen veya tamamen korunmasında uygulanabilecek yöntemler üzerinde birtakım kurallar ve öneriler geliştiren çalışmalar yapılmaktadır. Bu konuyla ilgili kitabında şöyle değerlendirmeler yer alır:

"Şehirlerimizin bu eski dokuları iyi incelenirse, bu strüktürün hiçte gelişigüzel, düzensiz bir karakter taşımadığı, tamamen aksine, belli organik ünitelerin, küçük merkezler etrafında oluştuğunu, ancak bu düzenin bozulduğu, bazı yersiz ilaveler yapıldığını görürüz. Osmanlı şehirlerinin hakiki bünyesini teşkil eden organik mahalle üniteleri, bugün batı toplumlarının büyük gayretler sarf ederek varmak istedikleri son şekli ifade etmektedir. Eski şehirlerimizde, bugünün şartlarına cevap verecek, taşıtlar ve yayalar ulaştırma şebekesini seçerken, mevcut doku içinden (sokak) ve (yol) karakterini taşıyan mekanları net bir şekilde birbirinden ayırırsak zaten batının ulaşmak istediği sonuca varmış oluruz" (Arû, 1965: 210).

Prof. Arû, Kayseri'nin 1950 yılında 65488 kişi olan kent nüfusunun 1960'da 102596 kişi, 1970'de ise 160985 kişiye yükseldiğini (Arû, 1998) ve nüfus artışındaki bu hızlı değişimin yeni kentsel düzenlemeleri de beraberinde getireceğini çalışmalarında sürekli konu etmiştir. Aynı zamanda bu hızlı nüfus artışıyla birlikte geleneksel dokunun korunmasında sorunlarla karşılaşılacağı ve önlemler alınması gerekliliği üzerinde de durmuştur.

İmar planı uygulamalarına yönelik çalışmaların başladığı 1950 yılından 1960'lı yıllara kadarki on yıllık süreçte plan büyük oranda uygulanmış, ancak hızlı nüfus artışı gibi nedenlerle 1960'lı yıllarda yeni bir halihazır harita ve 1970'li yılların ortalarında yeni bir imar planı yapımı gerekli hale gelmiştir.

Sonuç

Prof. Arû yaşamı boyunca kent planlama alanında birçoğu büyük oranda uygulanan çok sayıda imar planı yapmıştır. Yurt içi ve dışındaki bilimsel çalışmaları ve Türk kenti üzerine gezileri ile geliştirdiği bilgi birikimiyle gerçekleştirdiği bu planlar, birçok kentin günümüz planlı gelişiminin temelini oluşturmaktadır. Kayseri kentinde de görüldüğü gibi Arû Planı'ndaki çoğu planlama kararı, günümüz Kayseri Kenti'nin gelişimini fiziksel olarak hala yönlendirmektedir.

Prof. Arû çoğu çalışmasında, kent planlarının uzman kişiler tarafından gerçekleştirilmesi kadar, yerel yöneticilerin planların uygulama aşamasında önemli bir role sahip olduğunu belirtmiştir. Kayseri Planı'nın uygulandığı dönemlerde Belediye Başkanı olan Osman Kavuncu, planın uygulanmasında ekonomik sorunları çözmeye ve Kayserilileri ikna etme konusunda önemli bir başarı elde etmiştir. Bu dönemde Kayseri Belediyesinin uygulamalarını Tekeli ve Ortaylı (1978), yerel yönetimlerin imar planı uygulamaları açısından yeni bir yöntem olarak nitelendirmektedir. Söz konusu uygulamaların, izleyen dönemde diğer birçok yerel yönetim tarafından da kullanılması Arû planının uygulanma sürecini ulusal ölçekte son derece önemli bir yere oturtur. Bu süreçte plan, konut, ticaret ve sanayi olmak üzere üç temel karar üzerinden uygulamaya konulmuş ve yaklaşık on yıl içerisinde plan kararları büyük oranda gerçekleştirilmiştir.

Kayseri günümüz halihazır durumu Arû Planı ile karşılaştırıldığında özellikle o dönemin ana ulaşım kararlarının ve ağaçlı yolların yeni düzenlemelerle birlikte büyük oranda korunduğu belirtilebilir. Deliçay çevresine yönelik kararlardan Gültepe Parkı ve Sanat Okulu, Seyyid Burhaneddin Mezarlığı arasındaki yeşil süreklilik de devam etmektedir. Ancak stadyum alanı 2009 yılında alışveriş merkezi olarak yeniden düzenlenmiştir.

Aru'nun birçok çalışmasında koruma ve yenilenmesi gereken bir alan olarak belirtilen geleneksel doku, 1979 yılında iç kale ve yakın çevresini kapsayacak biçimde kentsel sit alanı olarak belirlenmiştir. 1984 yılında ise, sit alanı bir kısım konut alanlarıyla sınırlandırılacak şekilde daraltılmış, eski ve yeni sit alanı arasında kalan alanda yenileme çalışmaları başlamıştır. Günümüzde sit alanı çevresinde bazı önemli tarihi yapılar dışında geleneksel doku büyük oranda yok olmuştur.

Gelişme konut alanlarına yönelik bir kısım örnek günümüze ulaşmıştır. Ancak özellikle 1975 tarihli imar planında sit alanından demiryoluna kadar geniş bir alan ticaret alanı olarak belirlenmiştir. Bu dönemde konut alanı merkezi iş alanı olarak işlevsel değişikliğe uğramış ve konutların bir kısmı ticari alana dönüşmüştür. Plana göre büyük oranda inşa edilen sanayi alanı ise işlevini devam ettirmektedir.

Sonuç olarak Prof. Kemal Ahmet Arû'nun çalışmaları özelinde de gündeme gelen kent plan örnekleri, bu planların uygulanmasında yerel yönetimlerin etkin rolleri planlama tarihinin önemli birer belgeleridir. Dolayısıyla kentlerin planlama tarihinin yeterince anlaşılması ve gelecek dönem kararlarına yön verebilmesi için arşivlenmesi ve kentin gelecekte üstleneceği rolün belirlenmesi, yaşanan, yok olan ya da yok olmaya yüz tutan bütün yakın dönem değerlerin bilinmesi yönünde imara ve planlamaya yönelik süreçlerde de önemli birer veri oluşturacaktır.

Kaynakça

- Arkitekt Dergisi, (1936), sayı:67, s.207-210, İstanbul.
- Arû, Kemal Ahmet, (1965), *Yayalar Taşıtlar Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Arû, Kemal Ahmet, (1998), *Türk Kenti Türk Kent Dokularının İncelenmesine ve Bugünkü Koşullar İçinde Değerlendirilmesine İlişkin Yöntem Araştırması*, YEM Yayınları, İstanbul.
- Arû, Kemal Ahmet, (2001). *Kemal Ahmet Arû, Bir Üniversite Hocasının Yaşamının 80 Yılı*, YEM Yayınları, İstanbul.
- Arû, Kemal Ahmet, Özdeş, G., (1955), *İmar Planlama Çalışmaları ve Tersim Esasları*, İstanbul.
- Bartsch, Gerhart, (1935), *Das Gebiet Des Erciyes Dağı und Die Stadt Kayseri im Mittel Anadolien im Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft zu Hannover TUR 1934 UND 1935*.
- Çabuk, Suat, (2012), "Kayseri'nin Cumhuriyet Dönemi'ndeki İlk Kent Düzenlemesi: 1933 Çaylak Planı", *METU JFA*, 29/2, s.63-87, Ankara.
- Çakıroğlu, Necibe, (1952), *Kayseri Evleri*, Pulhan Matbaası, İstanbul.
- Gabriel, Albert. (1954), *Kayseri Türk Anıtları*, (Çev.Ahmed Akif Tütenk), İstanbul.
- Hanson, A. H., (1955), Belediye İdaresi İstanbul, İzmir, Kayseri, *Mahalli İdareler Hakkında Etüdlar*, TODAİE Yayınları, Ankara.
- Hovardaoğlu, Seda Çalışır, Akın, Nur, (2010), "Kentsel Katmanlaşmanın Belgelenmesi: Kayseri Cumhuriyet Meydanı ve Yakın Çevresi", *İTÜ Dergisi/a*, Cilt:9, Sayı:2, s.121-132, İstanbul.
- Oelsner, Gustav, (1946), "Modern İskan Semti ve Şehircilik", (Çev: Adnan Kolatan), *Arkitekt Dergisi*, sayı: 07-08 (175-176), s. 168-170.
- Oelsner, Gustav, (1947), "Şehircilikte Tabii Cevvi ve Sıhhi Şartlar", (Çeviren: Adnan Kolatan), *Arkitekt Dergisi*, sayı: 03-04, s. 92-96.

- Oral, Sevil, (2006), *Kayseri 'de Modernleşme Sürecinde Kent Konutu Kavramının Gelişimi 1950-1970*, Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans tezi), Kayseri.
- Tekeli, İlhan., Ortaylı, İlber, (1978), “Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi, Belediyecilik Araştırma Projesi”, (Ed. Ergun Türkcan), *Türk İdareciler Derneği, Bilimsel Araştırma Dizisi-2*, Ayyıldız Matbaası A.Ş., Ankara.
- Tekinsoy, Kemalettin, (2011), *Kayseri 'nin İmarı ve Mekansal Gelişimi*, Kayseri Büyükşehir Belediyesi Yayını, Kayseri.
- Üzel, Sahir, (1937), *Kayseri Gazetesi*, 6 Eylül 1937, Kayseri.