



Erciyes University Journal of the Institute of Science and Technology

Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi

ISSN 1012-2354

Cilt (Volume): 28, Sayı (Issue): 4, Temmuz/July-2012

<http://fbe.erciyes.edu.tr/>



Konya kentinin planlama tarihi ve mekânsal gelişimi

Mahmut Serhat YENİCE

Selçuk Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Konya-Türkiye

ÖZET

Bu araştırmanın amacı; Konya kentinin mekânsal ve işlevsel gelişim sürecini yönlendiren kent planlarının tarihsel bir bakış açısı ile değerlendirilmesidir. Araştırma; Konya kentinin fiziksel gelişim ve değişim sürecine ilişkin yazılı kaynakların mekân boyutunda ayrıntıda irdelenmesine ve hâlihazır haritalar, imar planları ve açıklama raporlarından oluşan görsel materyallerin karşılaştırmalı değerlendirilmesine dayanan bir metodolojik kurgu içinde ele alınmıştır. Yapılan irdemeler sonunda; Konya kentinin 1940'lı yıllarda başlayan kapsamlı ve bütüncül planlama geleneğinin, 1960'lı yılların sonundan itibaren yerini sanayi gelişimi ve göç sonucu ortaya çıkan barınma alanı ihtiyacına çözüm arayan parçacıl konut ve sanayi alanları planlamasına bıraktığı tespit edilmiştir. 1980'lerden günümüze kadar olan süreç ise planlama yaklaşımı açısından bir çelişkiler dönemini yansıtmaktadır. Nitekim bu süreç içerisinde ilk üst ölçekli plan deneyimlerinin adımları atılırken; kentin mekânsal gelişiminin çoğu zaman üst ölçekli plan kararları ile çelişen imar afları ve kentsel dönüşüm projeleri ile yönlendirildiği belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler:

Arazi kullanımı, imar planı, planlama süreci, mekânsal gelişim

Planning history and spatial development of Konya city

ABSTRACT

The aim of this study is to assess the city plans guiding spatial and functional development process of Konya city with historical point of view. The study is discussed in a methodological framework which based on comparative assessment of visual materials. These materials are consist of land use maps, development plans and planning reports of the Konya city. In the wake of these discussions, three climaxes were brought out in planning history of Konya city. The first one is the comprehensive planning period dating from the mid-1940s to the end of 1960s. Spatial development of the city in this period was designed for the whole of the city, guided with plans. Industrialization and migration due to rapid urbanization period is the second climax. In this period, effect of which lasted up to 1980s, segmental planning approach, which searches out a solution for increasing housing and industrial area needs, superseded comprehensive plan works. The last one is period of contradictions in terms of planning approach. In this period starting from 1980s, although macro-plan works were conducted, spatial development of the city were determined to have been directed mostly with urban renewal projects and reconstruction amnesties, also contradicting with macro plan decisions.

Key Words:

land use, development plan, planning process, spatial development

1. Giriş

Türkiye’de imar sisteminin gelişiminin 19. yüzyılın birinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti egemenliğindeki coğrafyalar üzerinde sosyal, kültürel ve ekonomik yaşamdan askeri ve siyasi mekanizmalara dek uzanan bir dizi reformların gündeme geldiği modernleşme hareketleri ile başladığını söylemek mümkündür. Nitekim 1836-1837 yılları arasında Helmuth von Moltke’nin İstanbul’a dönük hazırladığı kent geliştirme projesi, çağdaş anlamda Türkiye’deki ilk kent planlama eylemi olarak değerlendirilmektedir [1]. 1850’li yıllar ile birlikte kent planlama ve uygulama örneklerinin İstanbul dışındaki kentlerde de başladığı görülmektedir. Bu dönemde yürütülen kent planlama ve imar faaliyetlerinin önceliği, kentlerde büyük tahribatlar ortaya çıkaran yangınların önlenmesidir. Bununla birlikte gelişen yeni kent içi ulaşım araçlarına uygun yol düzenlemelerinin yapılabilmesi ve artan kent - göçmen nüfusun iskânına yönelik yeni ikamet bölgelerinin çözümlenmesi, dönemin planlama ve imar hareketlerinin temel karakterini yansıtır [2] [3] [4].

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte her alanda yeni ve modern bir toplum yaratma arzusu, ülke kentlerinin modern kentli toplumun yeni yaşam biçimlerini destekleyecek çağdaş şehircilik ilkelerine uygun olarak yeniden kurgulanması fikrini ortaya çıkarmıştır. Benimsenen bu ilkenin yanı sıra başkent Ankara’nın planlama ve imar sürecinde edinilen deneyimler, ülke ve kent yöneticilerini kentsel mekânın yeniden organizasyonu için yeni yasal düzenleme arayışlarına itmiştir. 1930 yılında yürürlüğe giren 1580 Sayılı Belediye Kanunu ve 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu; 1933 yılında yürürlüğe giren 2290 Sayılı Yapı ve Yollar ve 2033 Sayılı Belediye Bankası Kuruluş Kanunu, 1934 yılında yürürlüğe giren 2722 Sayılı Belediyeler İstimlak Kanunu ve 1935 yılında yürürlüğe giren 2763 Sayılı Belediyeler İmar Heyetinin Kuruluşuna İlişkin Kanun bu kapsamda değerlendirilebilir. Kent yönetimi, planlaması ve yapı üretimi alanlarındaki ilkeleri tanımlayan bu düzenlemeler ile Türkiye’nin imar sistemi yeniden şekillendirilmiştir [5].

1950’li yıllar Türkiye kentleri için yeni bir başlangıç dönemi olmuştur. Çok partili siyasi hayata geçiş ve liberal ekonomiye dayalı ekonomik büyüme politikasının benimsenmesi, bir yandan sanayi kenti oluşumunu ortaya çıkarırken; diğer taraftan kırdan kente göçü ve hızlı bir kentleşmeyi beraberinde getirmiştir [6] [7]. Yaşanan bu hızlı değişim süreci, modernleşme çabaları için bir araç olarak görülen kent planlarının yapısını derinden etkilemiştir. 1980’li yıllara kadar devam eden bu süreçte imar faaliyetlerini yönlendiren temel unsur, hızlı nüfus artışının ve denetimsiz kentleşmenin yarattığı toplumsal ve mekânsal sorunların çözümlenmesidir.

1980’li yıllar Türkiye’deki hızlı kentleşme sürecinin doyuma ulaştığı, bununla birlikte ülke ekonomisinin küresel pazara açılması ve bundan pay alma politikalarına bağlı olarak nüfus ve sermayenin dağılımında değişikliklerin yaşandığı bir dönemi yansıtır. Bu değişimler yerleşmeleri küresel pazar ile doğrudan ilişkilerin kurulduğu üretim merkezlerine dönüştürmeye başlamıştır [2]. Yaşanan değişim-dönüşümün yanı sıra bu dönemde kentsel planlamayı dolayısıyla kentin mekânsal örüntüsünü etkileyen en önemli unsur, plan yapma yetkisinin merkezi yönetimden yerel yönetimlere devredilmesidir. Yeni sanayi-üretim alanlarının oluşturulması, kaçak yapılaşma veya gecekonduların düzenlenmesine

dönük imar afları, kentin gündemini belirleyen ve mekânsal gelişimini yönlendiren ana unsur olarak belirlemektedir. 2000’li yıllardan itibaren kentlerin fiziki yapısını biçimlendiren yaklaşımın, kentsel dönüşüm veya yenileme odaklı parçacıl müdahalelere dayandığı söylenebilir. Bu müdahale biçimleri genellikle yasadışı veya niteliksiz konut bölgelerinin planlı konut-ticaret bölgelerine dönüştürülmesinin yanısıra tarihi kent merkezlerinin yeniden canlandırılması, geleneksel kent dokularının korunması, işlevini yitirmiş kent içi sanayi, depolama, liman, dok bölgelerinin kent hayatına kazandırılması ve deprem-afet odaklı kentsel yenileme projelerine dayandırılmaktadır [8]. Bu araştırmanın amacı; Konya kentinin mekânsal ve işlevsel gelişim sürecini yönlendiren kent planlarının, tarihsel bir bakış açısı ile alınması ve bu süreçte etkili içsel ve dışsal unsurların tanımlanmasıdır.

2. Konu ve yöntem

Bu araştırmanın konusu, Türkiye İstatistik Kurumu’nun 2010 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre bir milyonu aşan nüfusu ile Türkiye’nin altıncı, İç Anadolu Bölgesi’nin ise ikinci büyük yerleşmesi olan Konya kentidir. Konya, tarımsal üretim ve imalat sektörü odaklı sanayi altyapısının yanısıra, doğal-kültürel miras değerleri ve konaklama olanakları ile Türkiye’nin ulusal-uluslararası düzeyde tarım-sanayi ve turizm merkezidir. Bu yönleri ile farklı ölçeklerde ve özel planlama çalışmaları eşliğinde ele alınması gereken bir kentsel yerleşme alanıdır.

Sahip olduğu işlevsel kimliğin yanısıra Konya planlı gelişen bir yerleşme özelliğiyle Türk kent planlama tarihi açısından farklı bir değere sahiptir. Nitekim Konya 1940’lı yılların ortalarından itibaren ilk kent planına sahip olan, bununla birlikte planlı büyüme ve gelişme anlayışının farklı dönemlerde tekrarlayarak günümüze dek ulaşan ender Türkiye kentlerinden biridir. Planlama geleneğinin yanısıra kent planları aracılığıyla mekânsal değişim-gelişimin yönlendirilmesi ve kentin işlevsel karakterinin bilinçli bir yaklaşım çerçevesinde dönemsel olarak farklılaştırma çabaları dikkat çekicidir.

Araştırmada, Konya kentinin mekânsal gelişim ve değişim sürecine ilişkin tarihsel-yazılı kaynaklar ile hâlihazır haritalar, imar planları ve bu planlara ilişkin açıklama raporlarından oluşan görsel materyallerin karşılaştırmalı irdelenmesine ve planlama sürecini biçimlendiren içsel ve dışsal unsurların ayrıntıda değerlendirilmesine dayanan bit yöntem izlenmiştir.

3. Konya kentinin planlama süreci ve mekânsal gelişimi

Bu bölümde Konya kentinin planlama süreci ve mekânsal gelişimi; Cumhuriyet’in kuruluşundan bugüne dek uzanan süreçte gerçekleştirilen kent planları eşliğinde ayrıntıda irdelenecektir. Bu irdemeler, Konya kentine yönelik hazırlanan farklı ölçek ve kapsamdaki imar planları ve açıklama raporlarından elde edilen bulgular ile İller Bankası ve Konya Büyükşehir Belediyesi Arşivi’ndeki yazılı-görsel materyallere dayandırılmıştır.

3.1. İlk kent Planı : Güzelkent Vizyonu [1946 Planı]

Konya kentine yönelik hazırlanan ilk kapsamlı ve bütüncül kent planı, 1946 yılında Asım Kömürcüoğlu tarafından ‘güzel kent’ yaklaşımı temel alarak hazırlanan 1/2.000 ölçekli Konya İmar Planı’dır. İmar planı kararlarına göre kentin 1965 kestirim yılı hedef nüfusu 75.000 kişi olarak tahmin edilmiştir. Planlama

alanı yaklaşık 816 hektar (ha) alanı kapsamaktadır [Tablo 1]. 1946 Konya imar planının öncelikli hedefleri, sağlıksız ve denetimsiz biçimde oluşmuş kentsel düzenin denetim altına alınması, kent içi boşlukların düzenlenmesi, anıt eserlerin ve yakın çevrelerinin yapılardan temizlenerek yeniden düzenlenmesi ile sosyal-tekniik altyapı eksikliklerinin giderilmesidir [9] [10].

Tablo 1. 1946 Konya İmar Planı Kentsel Arazi Kullanım Dağılımı

Arazi Kullanım Biçimi	Alan (ha)	Kentsel Oran(%)
Konut Alanları	534	65,4
Ticaret Alanları	12.2	1,5
Sanayi Alanları	26.3	3,2
Açık ve Yeşil Alanlar	39.9	4,9
Sosyal Donatı Alanları	50.5	6,2

1946 Konya imar planının mekânsal gelişme açısından temel ilkesi; gerek konut gerek sanayi alanları için gelişme yönü olarak kentin batı ve güneybatı bölgelerinin seçilmesidir.

Bu ilke çerçevesinde kentin güneybatısında gelişme konut bölgeleri ile demiryolu hattı arasında kalan yaklaşık 26,3 ha alan sanayi alanı olarak ayrılmıştır. Bu seçimde, şüphesiz, demiryolu ve demiryolu istasyonu varlığının etkili olduğu açıktır. Kentin temel teknik altyapı yatırımı olan kentsel ulaşım sistemi, plan kapsamında yeniden kurgulanmıştır. Bu kapsamda kentin kuzeyinde İstanbul ve Ankara, doğusunda Ereğli-Adana ile güneyinde Karaman ve Mersin karayolları kent içi bağlantılarını içeren ve kentin batısında sanayi ve istasyon bölgesinde sonlanan bir çevre yolu ile planlanmıştır. Diğer taraftan kentin tarihsel ticaret bölgelerini oluşturan geleneksel Konya çarşısı ve yakın çevresi ile Alâeddin Tepesi ve Mevlana Müzesini birbirine bağlayan Mevlana Bulvarı kentsel yönetim ve hizmet merkezi olarak tanımlanmıştır (Şekil 1). İmar planının önemli kentsel alan kullanım kararlarından biri de açık-yeşil alanlara ilişkindir..

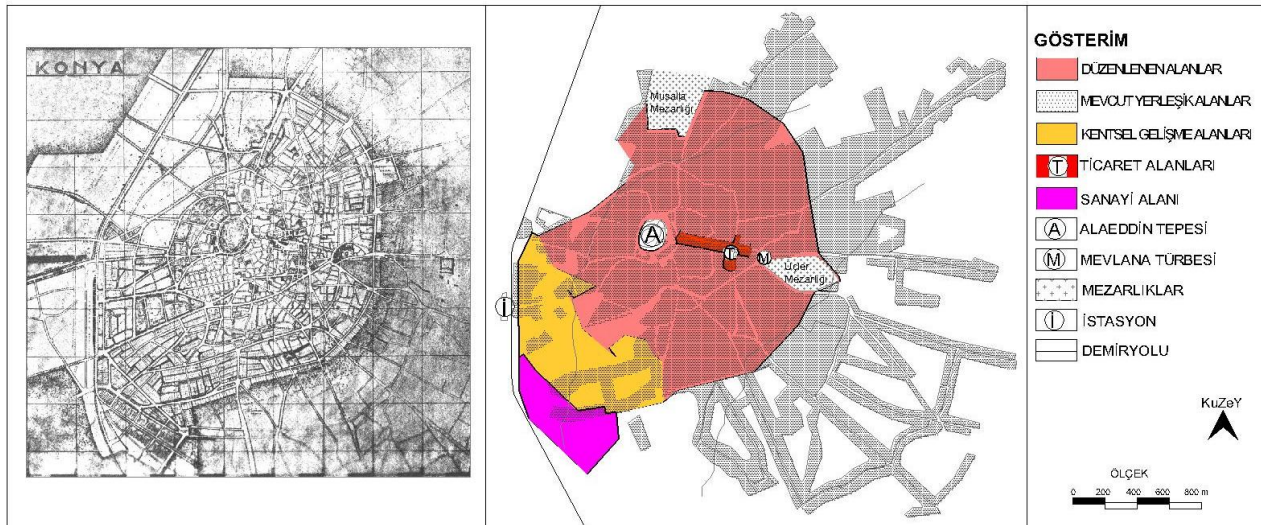
Planda 39,9 ha alan kentsel açık ve yeşil alan kullanımına ayrılmıştır. Kentin en önemli açık-yeşil alanları Alâeddin Tepesi dinlenme alanı, tarihi Dede Bahçesi ve Konya Fuar alanıdır

1946 Konya imar planında, eş zamanlı olarak Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa kentlerinde etkili olan geniş bulvarların oluşturulması, anıt eserlerin öne çıkarılması, simetri ve üslup birliği arayışları olarak özetlenebilecek ‘güzelkent’ akımının izlerini görmek mümkündür. Kentin önemli odak noktalarını oluşturan Alâeddin Tepesi ve Mevlana Müzesi aksı ile Atatürk Anıtı (Anıt Meydanı) ve İstasyon Bölgesinin geniş bir cadde ile birbirine bağlanması, anıt eserlerin yakın çevresinin binalardan temizlenerek öne çıkarılması ilkesi ve gar bölgesinde örnek evler (işçi evleri) olarak tanımlanan yeni konut bölgelerinde 2-3 katlı, bahçeli konut tipolojisi seçimi bu kapsamda değerlendirilmektedir.

3.2. İlk Revizyon-İlave Plan Gereksinimi [1954]

1965 yılı kestirim yılını hedef alan 1946 imar planının ilk 10 yıl dolmadan mekânsal ve demografik gelişme hedeflerinin aşılması, kısmen revizyon ve ilave niteliğinde yeni bir imar planının hazırlanmasını zorunlu kılmıştır. Nitekim 1965 yılı için Konya kent nüfusu 75.000 kişi tahmin edilirken; 1950 yılında kent nüfusunun 64.000 kişiye, 1960 yılında ise 119.000 kişiye ulaşmıştır. Bu kapsamda, yasadışı veya plan dışı gelişmelerin önlenmesi ve ortaya çıkan ilave konut gereksinimlerinin karşılanmasına yönelik olarak 1954 yılında, Ferzan ve Leyla Baydar tarafından yaklaşık 912 ha alanı kapsayan imar planı hazırlanmıştır [11].

1954 Konya imar planı kararları irdelenirse; planlama alanının yaklaşık %75’inin konut alanlarına ayrılmasının, kentin konut gereksinimini ortaya koyması bakımından dikkat çekicidir [Tablo 2]. Buna göre kentin batı ve kuzey-batı bölgelerinde yeni konut bölgeleri planlanmıştır. Planın kentsel ulaşım sistemini etkileyen en önemli kararı, tarihi kent merkezinin güneydoğu bölgesinde günümüzde ‘Eski Garaj’ olarak bilinen şehirlerarası otobüs terminali önerisidir. Bu öneriye koşut olarak, Alâeddin Tepesi-Mevlana Müzesi arasında uzanan ticaret bölgesinin güney yönünde gelişiminin desteklediği görülmektedir.



Şekil 1. 1946 Konya İmar Planı ve Kentsel Arazi Kullanım Şeması

Tablo 2. 1954 Konya İmar Planı Kentsel Arazi Kullanım Dağılımı

Arazi Kullanım Biçimi	Alan (ha)	Kentsel Oran(%)
Konut Alanları	684	75,0
Ticaret Alanları	28.7	2,8
Sanayi Alanları	Plan sınırı dışında yer almıştır.	
Açık ve Yeşil Alanlar	33	3,6
Sosyal Donatı Alanları	41,3	4,5

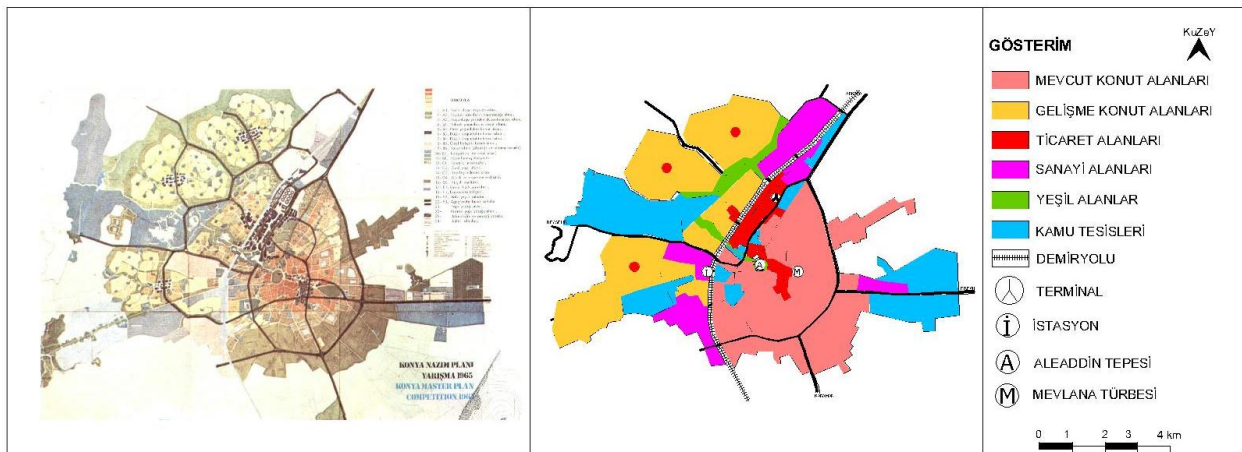
1954 imar planına göre genel arazi kullanım kararları, 1946 imar planı ile karşılaştırıldığında; konut ve ticaret alanlarına yönelik kentsel alan kullanımlarının, arazi parçalarının toplam kentsel arazi kullanımı içindeki payının arttığı, kentsel açık-yeşil alanlar ile kentsel sosyal-teknik altyapı alanlarının ise oransal açıdan azaldığını görülmektedir. Bu tespit, kent barınma gereksiniminin önemli bir bölümünün sosyal-teknik altyapı alanlarının konut alanlarına dönüştürülmesi ile karşılandığına işaret etmektedir. Bu kararların alınmasında, dönemin benimsenen ulusal politikalarına dayalı olarak yaşanan hızlı kentleşme ve kent nüfusunun artışının etkili olduğunu söylemek mümkündür.

3.3. İlk Yarışma Deneyimi [1965]

Ülke nüfusuna koşut olarak gerçekleşen hızlı göç olgusunun, Konya kentindeki yansıması, kent nüfusunun 1950-1960 arasında kapsayan on yıllık süreçte, 64.434'den 119.481'e yükselmesi biçiminde olmuştur. Nitekim istatistikî veriler söz konusu dönemde, Konya kentinin İstanbul, Ankara ve İzmir'den sonra Türkiye'nin nüfus artış hızı yüksek dördüncü kenti olduğunu göstermektedir [12].

Bu dönemde, hızlı nüfus artışının Konya kentinin fiziksel gelişim sürecinde ortaya çıkardığı baskı ve talepler eşliğinde biçimlenen beklenmedik mekânsal gereksinimler, yeni bir kent planının hazırlanmasını zorunlu kılmıştır. Bu kapsamda, Yavuz Taşçı-Haluk Berksan tarafından 1965 yılında bir imar planı hazırlanmıştır [Şekil 2]. Bu plan; İller Bankası tarafından düzenlenen ulusal yarışma yoluyla elde edilen ilk plan olması açısından önemlidir. Yarışma öncesinde hazırlanmış analitik etüt raporlarında 1985 yılı kestirim yılı

hedefi için kent nüfusu 300-350.000 kişi olarak tahmin edilmekle birlikte, Devlet Planlama Teşkilatı'nın yapacağı yatırımların tamamlanması durumunda ise 480.000 kişiye çıkabileceği kestirilmiştir [13]. Yaklaşık 2.380 ha planlama alanını kapsayan 1965 Konya imar planının öncelikli hedefleri üç başlıkta toplanabilir. Bunlardan birincisi kentin güney çeperlerindeki kırsal nitelikli tarımsal alanlar üzerinde oluşan kentsel baskıların azaltılmasıdır. İkincisi kentin çeper bölgelerindeki sosyal-teknik altyapı donatı eksikliğinin giderilerek kaçak yapılaşmanın önlenmesidir. 1965 İmar Planının üçüncü hedefi ise kentin açık-yeşil alan gereksiniminin karşılanmasıdır. Mekânsal gelişme kararları açısından bir değerlendirme yapılırsa; kentin batı ve kuzeybatı yönünde geliştirilmesinin temel öncelik olduğu görülür. Bu kararın alınması iki temel etkene dayandırılabilir: birincisi, kenti doğu-kuzeydoğu yönünde çevreleyen Aslım Mevki olarak bilinen bataklık bölgesinin mekânsal gelişme için doğal bir eşik oluşturmamasıdır. İkincisi ise; kenti güney-güneydoğu boyunca çevreleyen birinci sınıf tarım topraklarının korunmasıdır [14] [15]. 1965 planı, 1985 yılına kadar olan dönemi sanayi sektörüne geçiş-başlangıç olarak tanımlamakta ve organize-organize olmayan sanayi bölgeleri oluşumunu desteklemektedir [16]. Bu karar 1950 yılı sonrası izlenen ekonomik politikalara dayalı olarak ortaya çıkan sanayi kenti oluşumunun bir yansıması olarak değerlendirilebilir. Nitekim kentsel arazi kullanım büyüklüğünün %4,7'sini oluşturan 117 ha alan sanayi üretim alanları için ayrılmıştır [Tablo 3]. Kentin kuzey bölgesinde Ankara-İstanbul yolunun kesiştiği bir bölgede tasarlanan kentin bu yeni üretim alanları için şehirlerarası karayolu varlığının yanı sıra demiryolu da etkili olmuştur. 1965 imar planının kentin ticari yapısı üzerine getirdiği en önemli değişim, yeni bir kent merkezi oluşturma isteğidir. Bu isteğin arkasında tarihi kent merkezinin geleceğe dönük mekânsal gelişme taleplerinin kısıtlılığı yer almaktadır. Bu kapsamda geleneksel kent merkezinin kuzey batısında kültür, ticaret ve yönetim birimlerinden meydana gelen ve günümüzde Büyükşehir Belediyesi ve yakın çevresini tanımlayan yeni bir kent merkezi kurgulanmıştır. Bu kararın yanısıra yeni kent merkezi ile tarihi kent merkezini, Alâeddin Tepesi ve Fuar alanını da içine alan bir yeşil koridor-yaya aksı bütünleştirmeye dönük plan yapısı dikkat çekicidir. Nitekim uygulama imkânı bulamayan bu karar, günümüzde kent merkezinin yayalaştırılmasına dönük tartışmaların konusunu oluşturmaktadır [17].



Şekil 2. 1965 Konya İmar Planı (Yarışma Projesi) ve Kentsel Arazi Kullanım Şeması

Tablo 3. 1965 Konya İmar Planı Kentsel Arazi Kullanım Dağılımı

Arazi Kullanım Biçimi	Alan (ha)	Kentsel Oran(%)
Konut Alanları	1.867	78,5
Ticaret Alanları	49	2,1
Sanayi Alanları	111	4,7
Açık ve Yeşil Alanlar	173	7,3
Sosyal Donatı Alanları	175	7,4

İmar planına göre kentin doğusunda, Karaman-Mersin, Adana ve Ankara karayollarını bağlayarak sanayi alanları ve toptancılar sitesini de içine alan yeni bir çevre yolu kurgulanmıştır. Kent içerisinde kalan eski şehirlerarası otobüs terminalinin kuzey kesiminde Ankara ve İstanbul yolu girişlerinin bulunduğu bölgeye alınması ile yeni bir çekim merkezi oluşturulmuştur.

3.4. Parçacıl Planlar [1967-1983]

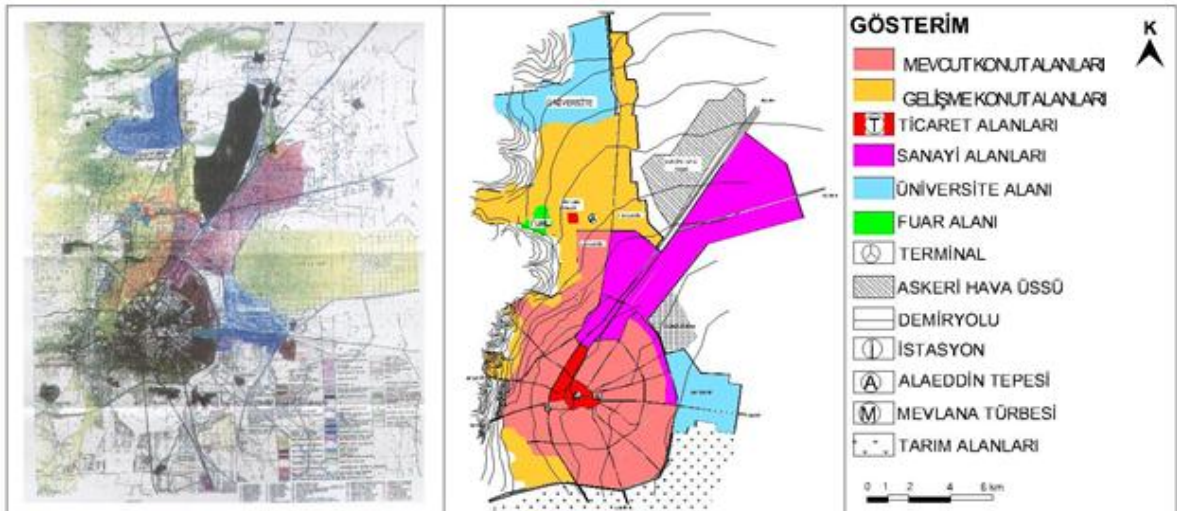
1965 imar planının ardından başlayan ve 1980'li yıllara kadar devam eden süreçte Konya kentinin mekânsal gelişimi bir dizi ilave ve mevzi imar planları ile yönlendirilmiştir. Araştırmada 'parçacıl planlar' olarak nitelendirilen bu sürecin, temelde yasadışı konut üretiminin önlenmesi ve nitelikli konut sağlamaya yönelik gecekondu önleme bölgelerinin planlaması ile yeni sanayi alanlarının planlanması üzerine odaklandığı söylenebilir. Bu sürecin gelişiminde 1966 yılında yürürlüğe giren ve yasadışı konut bölgeleri ile mücadeleyi amaçlayan 775 sayılı Gecekondu Yasası'nın etkili olduğu söylenebilir. Parçacıl yaklaşıma dayalı olarak üretilen planlama eylemlerinden birincisi, günümüzde Aydınliköy Mahallesi olarak da bilinen 1 Numaralı Gecekondu Önleme Bölgesi'ne ilişkin düzenlemeyi kapsar. 1967 yılında plan yapım kararı alınan 1 Numaralı Gecekondu Önleme Bölgesi için 1973 ve 1976 yıllarında yapılan ilave planlar ile süreç tamamlanmıştır. Bir diğer planlama eylemini, günümüzde Nalçacı Caddesi olarak bilinen 2 Numaralı Gecekondu Önleme Bölgesi oluşturur. 1970 yılında plan yapım kararı alınmış ve kooperatif girişimciliği ile konut üretim süreci başlatılmıştır. 1980 yılında kat artışı ve azami 100 m² konut büyüklüğü şartının kaldırılması ile plan kararları yeniden düzenlenmiştir.

Parçacıl plan dönemi içerisinde yürütülen üçüncü planlama eylemi, günümüzde Cumhuriyet ve Binkonut Mahalleleri olarak bilinen kentin kuzey gelişme koridoru üzerindeki 4 Numaralı Gecekondu Önleme Bölgesi'ni kapsamaktadır. 1970 yılında plan yapım kararı alınan 4 Numaralı Gecekondu Önleme Bölgesi için 1980 yılında ilave imar planı üretilmiştir. Konut üretiminde kooperatifler anahtar rol üstlenmişlerdir. 1967-1983 döneminde gerçekleştirilen dördüncü planlama eylemi, Konya organize sanayi bölgesi ikinci etap çalışmasıdır. Planlama alanı yaklaşık 504 ha alanı kapsamaktadır [18]. Bu alan kentin kuzeyinde Konya-Ankara ve Konya-İstanbul karayolları arasında yer almaktadır. Planlamaya konu oluşturan bu alan, 1966 imar planında yer alan mevcut organize sanayi bölgesinin devamı niteliğindedir. Bu dönemde gerçekleştirilen imar faaliyetleri temelde küçük etaplar biçiminde ele alınarak kente eklenen yeni bölgeler biçiminde gerçekleştirilmiştir. Bu yaklaşım biçiminin bütüncül planlama yaklaşımını bozucu bir etkiye sahip olduğu bilinse de; Konya kenti için yaşanan süreç farklılık gösterir. Bunun nedeninin, mevzi ve ilave imar planlarının kentin gelişme bölgelerinde ve 1966 imar planının genel ilkelerine uygun geliştirilmesinin olduğu düşünülmektedir. Şüphesiz, bu süreçte 1966 Konya imar planı ve 1967-1983 yılları arasında yapılan parçacıl planların aynı plan müellifi tarafından gerçekleştirilmiş olması önemli bir etkidir.

3.5. İlk Üst Ölçekli Plan Deneyimi [1984 Çevre Düzeni Planı]

1967 ve 1983 yılları arasında bir dizi yeni konut alanları planlaması yapılmasına karşın; kent nüfusunun hızla artmasına koşut olarak mevcut konut stoku yetersiz kalmıştır. Artan konut talebinin yanısıra üniversite alanı ve organize sanayi bölgelerinin kent çeperi dışında yer seçimi ile yeni çekim merkezleri ortaya çıkarması kaçak yapılaşma baskılarını artırmıştır. Kentin yakın komşuluğunda plansız gelişmelerin kontrol altına alma isteği ve mücavir alan sınırının genişletilmesine yönelik tartışmalar yeni bir plan hazırlığının gündeme gelmesinde etkili olmuştur [19].

Yaşanan bu gelişmeler ışığında çalışmalarına 1983'de başlanan 1/25.000 ölçekli Konya Çevre Düzeni Planı 1984 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Yaklaşık 128.600 ha alanını kapsayan çevre düzeni planı, 2000 yılı kent nüfusunun 1.300.000 kişiye ulaşacağını öngörmüştür.



Şekil 3. 1984 Konya Çevre Düzeni Planı ve Kentsel Arazi Kullanım Şeması

1984 planı kentin kuzey yönde geliştirme ilkesini sürdürmüştür. Bu kararın alınmasında kentin güneyinde verimli tarımsal topraklarının korunması ve kentin batı - doğu bölgelerinin gerek zemin ve toprak yapısı gerek topografik eşikler açısından yerleşmeye uygun olmaması etkili olmuştur. 1984 planı temelde iki hedef üzerine odaklanır. Bunlardan birincisi geleneksel ticaret merkezi çevresinde gelişen orta ölçekli bir kent yapısından çok merkezli anakent yapısına geçilmesidir. Bu hedef çerçevesinde kentin ticaret alanları için 491 ha alan ayrılırken [Tablo 4], kentin kuzey gelişme aksında yönetim ve hizmet birimlerinden meydana gelen yeni bir kentsel alt merkez öngörülmüştür.

Tablo 4. 1984 Konya İmar Planı Kentsel Arazi Kullanım Dağılımı

Arazi Kullanım Biçimi	Alan (ha)	Kentsel Oran(%)
Konut Alanları	8.506	66,2
Ticaret Alanları	491	3,8
Sanayi Alanları	1.451	11,3
Açık ve Yeşil Alanlar	910	7,1
Sosyal Donatı Alanları	719	5,6

Planın diğer hedefi ise temelde tarıma dayalı kent ekonomisinin sanayi sektörü odaklı geliştirilmesidir. Kentin kuzey-doğusunda Konya-Ankara ve Konya-Aksaray karayolları üzerinde yeni sanayi alanları planlanması ve sanayi alanlarının genel arazi kullanım içerisindeki %11,3 oranı ile giderek artan payı bu yönüyle dikkat çekicidir. Kentsel açık ve yeşil alanlar için 910 ha alan öngörülmüştür.

Kentsel arazi kullanım alanlarının %7'1'ini oluşturan kentsel yeşil alanlara dönük en önemli karar, kentin kuzey gelişme aksı ve alt merkez önerisinin batısında yeni fuar alanıdır. Kentin ulaşım sistemi, kuzeyde İstanbul ve Ankara, doğuda Ereğli-Adana, güneyde Karaman-Mersin ve güneydoğuda Seydişehir-Antalya karayolları yeni bir çevre yolu bağlantısı ile yeniden kurgulanmıştır. Kent içerisinde kalmış olan şehirlerarası otobüs terminaline ilişkin, kentin kuzey gelişme aksını oluşturan İstanbul yolu üzerinde ve yeni kentsel alt merkez bölgesinin batısında yerleşimi kararı alınmıştır.

3.6. İmar Afları Dönemi - İslah ve İlave-Revizyon İmar Planları [1990-1998]

Konya kentinin 1990-1998 döneminde mekânsal gelişim sürecinin ağırlıklı olarak ıslah imar planları ile yönlendirildiğini söylemek mümkündür. Bu dönemde üretilen imar planlarının, 1984 tarihli İmar Affı Kanunu'nun da etkisi ile özellikle kentin güney çeperlerinde ortaya çıkan kaçak yapılaşmaların önlenmesi ve denetim altına alınması üzerine odaklanan ıslah planları niteliğinde olduğu görülmektedir.

Bu planların temel hedefi; hisseli ifraz yoluyla oluşmuş arsa- arazi sorunlarının çözülmesi ve kaçak yapılaşma baskısı altındaki bölgelerin sosyal-teknik altyapı gereksinimini karşılanmasıdır. Bu planlar arasında; kentin batı ve güneybatı bölgelerini kapsayan Meram İlçesinde Hadimi İslah İmar Planı (1990), Arif Bilge Mahallesi İslah İmar Planı, Harmancık Revizyon İmar Planı (1995), Alparslan Revizyon İmar Planı

(1996), Kovanağzı-Topraksarıncı-Lalebahçe, Osmangazi Mahalleleri Revizyon İmar Planı (1996), Büyük Aymanas-Küçük Aymanas İslah İmar Planı (1998) Ekmekkoçu İlave İmar Planı (1998); Selçuklu ilçesinde Sekiz Mahalle Revizyon İmar Planı (1998) ile Karatay ilçesinde Saraçoğlu ve Karaaslan İslah İmar Planları sayılabilir.

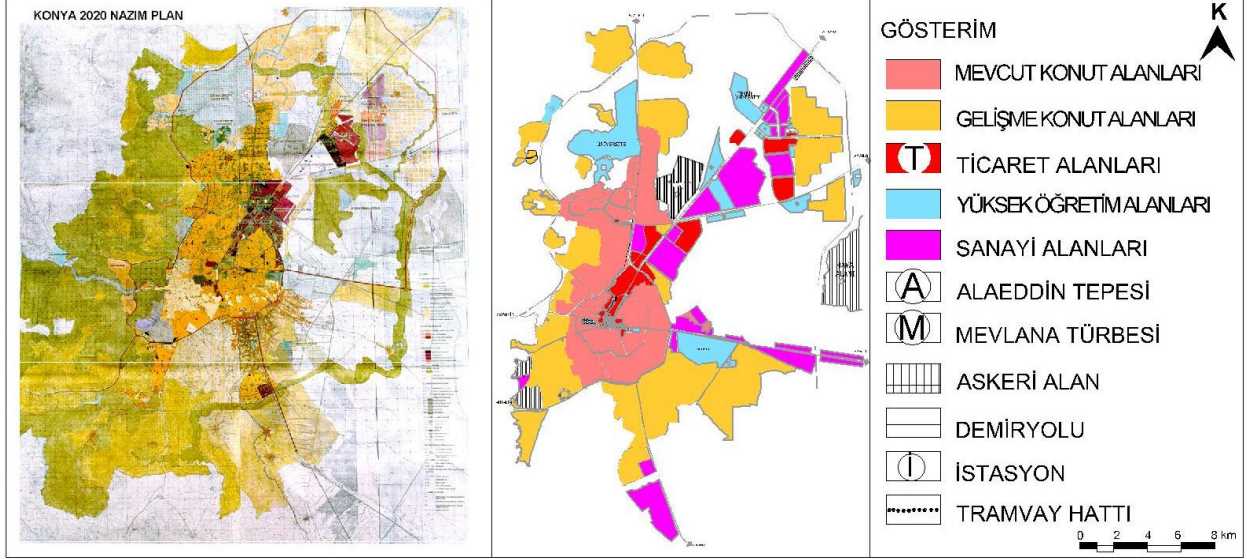
3.7. 2863 KTVK Kanunu ve İlk Koruma Planları [1992-2009]

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma (KTVK) Kanunu kapsamında 1984 yılında Konya kentinde bir dizi koruma alanı kararı alınmıştır. Bu kararlar, Tarihi Kent Merkezi ve Alâeddin Tepesi ile Meram bölgesini kapsayan kentsel, arkeolojik ve doğal sit alanları kararlarıdır. Bu kararları takiben, önce Meram Doğal Sit Alanı (1992) sonrasında ise Konya tarihi kent merkezi (1997) Koruma Amaçlı İmar Planları hazırlanmıştır. Konya Tarihi Kent Merkezi Koruma Amaçlı İmar planı 1998 - 2009 döneminde idari yargıya konu olmuş ve planlar iptal edilmiştir. 2009 yılı itibarıyla Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan tarihi kent merkezi koruma amaçlı imar planı Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından uygun görülerek, yürürlüğe girmiştir. Bu plan kapsamında, tarihi kent merkezinde koruma-yenileme ve restorasyon çalışmaları devam etmektedir.

3.8. İlk Anakent Planı [1999 Kon-Plan]

1984 yılında çıkarılan Büyükşehir Belediye Kanunu kapsamında, 1989 yılında Büyükşehir statüsü kazanan Konya kenti için, 1999 yılında ilk büyük kent planı niteliğindeki 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı hazırlanmıştır. Yaklaşık 29.000 ha alanı kapsayan Nazım İmar Planı, 2020 kestirim yılı için kent nüfusunun 1.800.000 kişi olacağını öngörmektedir. Kestirim yılı hedefine atfen Kon-Plan 2020 olarak adlandırılan Nazım İmar Planı; temelde denetimsiz ve plansız konut gelişme taleplerinin tarımsal alanlar üzerinde yarattığı baskının azaltılması, mevcut organize sanayi bölgelerinin arsa arzında yetersiz kalması, kentin kuzey koridorunda mevzi planlar ile yapılan müdahalelerin plan kurgusunu değiştirmesi, uluslararası havaalanı, şehirlerarası demiryolu, nitelikli otel ve kongre olanaklarının eksikliği gibi konular üzerine odaklanmaktadır [19] [20]. Bu çerçevede, Kon-Plan 2020 Anakent Nazım İmar Planının önceliği; ileri düzeyde bir kent uygarlığı için gerekli tesis ve sistemleri kurmak ve metropoliten kent düzeyine ulaşma isteği olarak özetlenebilir [21].

1999 planı, kentin metropoliten düzeydeki yerleşme büyüklüğünün yeni konut alanlarının gelişiminin yanısıra kentin çeperlerindeki köy ve kasabaların eklenmesi ile sağlanacağını öngörmektedir [Şekil 4]. Bu kapsamda kentin gelişme yönleri için üç alt bölge belirtilmiştir. Birincisi Selçuk Üniversitesi ve yakın çevresini içeren İstanbul karayolu üzerindeki kuzey-kuzeybatı koridorudur. İkincisi teknopol bölgesi olarak tanımlanan Ankara ve Aksaray karayolları üzerinde geliştirilen kuzeydoğu koridorudur. Üçüncüsü ise Konya-Ereğli ve Konya-Karaman karayolları boyunca öngörülen güney koridorunun olacağı öngörülmüştür [20].



Şekil 4. 1999 Konya Nazım İmar Planı ve Kentsel Arazi Kullanım Şeması

Plan, ticaret bölgelerine yönelik merkezi iş alanı, büyük alt merkez, küçük alt merkez ve semt merkezlerinden meydana gelen bir merkezler hiyerarşisi kurgulamıştır. Çok merkezli kent yapısının sağlayacağı üstünlüklerden yararlanmak amacı taşıyan bu kurgu içerisinde 900 ha alan ticaret alanı öngörülmüştür [Tablo 5]. Kentin yeni sanayi alanlarının ileri teknolojiye dayanan üretim bölgeleri olacağı öngörüsüyle konut ve hizmet ağları ile bütünleşik planlanmıştır. Nitekim planın teknopol olarak tanımladığı bu alan; serbest bölge, depolama alanları, organize sanayi bölgesi ve konut alanlarını içermektedir.

Tablo 5. 1999 Konya Nazım İmar Planı Kentsel Arazi Kullanım Dağılımı

Arazi Kullanım Biçimi	Alan (ha)	Kentsel Oran (%)
Konut Alanları	16.610	57,2
Ticaret Alanları	1.394	4,8
Sanayi Alanları	2.116	7,3
Açık ve Yeşil Alanlar	3.360	11,6
Sosyal Donatı Alanları	2.573	12,3

Kentsel açık ve yeşil alanlara ilişkin 3360 ha alan ayrılmıştır. Kentin en önemli yeşil alanı, kentin doğusunda yer alan Aslım bataklık bölgesi ve bu alanın doğusunda oluşturulacağı öngörülen Konya Orman Çiftliği'dir. Bu düzenlemenin yanı sıra kenti; kuzey, doğu ve güney yönlerinde çevreleyen yeni çevre yolu boyunca devam ederek, kısmen yerleşme içlerine dek uzanan yeşil kuşaklar yer almaktadır. Kentsel sosyal donatı alanları için ise yaklaşık 3.600 ha alan ayrılmıştır. Bu alanın yarısını üniversite alanlarının da dâhil edildiği eğitim tesisleri oluşturmaktadır. Kentin kuzeydoğusunda oluşturulan Teknopol yakınlarında, Ankara yolu üzerinde yeni bir üniversite (ileri teknoloji enstitüsü) alanı yer seçim kararı verilmiştir.

Bu kararlar doğrultusunda yeniden kurgulanan kentsel ulaşım sisteminin iki önemli kararı dikkati çekmektedir. Bunlardan ilki kentin doğusunda Ereğli yolu üzerinde uluslararası bir havaalanı kararıdır. Bir diğeri ise kentin batısından başlayarak Beyşehir, kuzeyinde İstanbul, Ankara ve Aksaray, doğusunda Adan ve güneyinde Karaman-Mersin yolları bağlantılarını içeren çevre yolu önerisidir.

3.6. Kentsel Dönüşüm ve Yenileme Projeleri [2000 ve sonrası]

2000 yılı ve sonrasına ilişkin Konya kentinin mekânsal gelişimini biçimlendiren temel planlama yaklaşımı kentsel dönüşüm ve yenileme projeleri olmuştur. Bu dönemdeki planlama eylemleri amaç çerçevesinde değerlendirildiğinde, temelde iki problem üzerine odaklandığı söylenebilir. Bunlardan birincisi kent içerisinde bulunmakla birlikte işlevini yitirmiş, ekonomik ömrünü tamamlamış, terk edilmiş-boş alanların konut ve ticaret odaklı yeniden geliştirilerek kent hayatına kazandırılmasıdır. 2000 yılında şehirlerarası otobüs terminalinin kentin kuzey gelişme koridoru bölgesine taşınmasıyla işlevsiz kalan 11 ha alan büyüklüğündeki eski otogar bölgesinin, günümüzde kule-site olarak bilinen alışveriş merkezi, büro hizmetleri ve konut kullanımına dönüştürülmesi; Meram Belediyesi mülkiyetine devredilen istasyon bölgesi civarındaki 65 ha alan büyüklüğündeki Et-Balık Kurumu alanının, konut ve ticaret kullanımına dönüştürülmesini öngören proje çalışmaları bu kapsam içerisinde değerlendirilebilir.

Kentsel dönüşüm çalışmalarının odaklandığı bir diğer konu ise nitelsiz-kaçak konut bölgelerinin, açık ve yeşil alanları içeren, çağın gerekli sosyal donatı ve konfor şartlarını içeren nitelikli konut üretimi için yıkılarak yeniden yapılmasıdır. Meram Belediyesi'nin 13,5 ha alan üzerinde gerçekleştirdiği Çaybaşı Kentsel dönüşüm Projesi, Akçeşme Tarihi Konya Sokağı Projesi, Toplu Konut İdaresi ve Meram Belediyesi işbirliği ile yürütülmekte olan Yenice-Hacı İsa Efendi Mahalleleri kentsel dönüşüm projesi, Karatay Belediyesinin Toplu Konut İdaresi ile işbirliği ve belediye öncülüğünde kurulan kooperatifler aracılığı ile yürüttüğü Kayacık-Araplar Mahallesi ve Büyüksinan Mahallesi kentsel dönüşüm projeleri bu çerçevede değerlendirilebilir.

3. Değerlendirme ve sonuç

Konya kentinin planlama eylemleri eşliğinde biçimlenen mekânsal gelişim - dönüşüm sürecini tarihsel bir bakış açısı ile irdeleyerek süreci etkileyen içsel ve dışsal dinamiklerin tanımlanması üzerine odaklanan bu araştırma sonunda elde edilen bulgular beş başlık altında toplanabilir.

1. Konya kentinin kapsamlı ve bütüncül kent planlama geleneği 1946 yılında başlamıştır. Temelde modern kent görüntüsü oluşturmaya dönük yeni konut bölgelerinin karşılanması ve sanayi kentinin gerek duyduğu yeni işlev alanlarının üretimi üzerine odaklanan Konya kentinin ilk planında, dönemin şehircilik akımı olan *güzelkent* yaklaşımının izleri görülmektedir.
2. 1950'li yıllardan itibaren üretilen kent planlarında, ülkesel düzlemde benimsenen sosyal ve ekonomik politikalara koşut olarak artan kent nüfusuna yönelik yeni barınma-konut bölgelerinin karşılanmasının amaçlandığı görülür. İlk kent planında olduğu gibi benimsenen kapsamlı ve bütüncül planlama yaklaşımı 1960'lı yılların sonlarına dek devam ettirilmiştir.
3. 1960'lı yılların sonundan itibaren kapsamlı ve bütüncül planlama geleneği, yerini sanayi gelişimi ve göç sonucu ortaya çıkan barınma alanı ihtiyacına çözüm arayan parçacıl konut ve sanayi alanları planlamasına bırakmıştır. Bu süreçte benimsenen planlama yaklaşımının gerisinde; ülkesel düzeyde izlenen ekonomik politikalara dayalı yaşanan hızlı kentleşme sürecine koşut olarak, artan kent nüfusunun barınma sorununa çözüm arayışları yer almaktadır.
4. 1980'li yılların ortalarından 2000'li yıllara dek sürdürülen dönem, planlama yaklaşımı açısından bir çelişkiler dönemini yansıtmaktadır. Bu dönem içerisinde bir taraftan ilk üst ölçekli anakent planlama deneyimlerinin adımları atılırken; kentsel gelişmelerin çoğu zaman üst ölçekli plan kararları ile çelişen parçacıl nitelikteki planlar ile yönlendirilmektedir. Özellikle 1990-1998 yılları arasında yürütülen ıslah imar planları bu yönü ile dikkat çekicidir. Şüphesiz bu süreçte kentin büyükşehir düzeyine ulaşması ve planlama yetkisinin yerel yönetimlere devredilmesini sağlayan İmar Yasası düzenlemesinin yanısıra kaçak yapı alanlarının yasal ve düzenli konut bölgelerine dönüştürmeyi öngören İmar Aflarının da etkili olduğu düşünülmektedir. Bu dönem aynı zamanda kapsamlı ve bütüncül bir planlama geleneğinin terk edilmesi ve çok parçalı bir planlama yaklaşımına geçiş süreci olarak değerlendirilmektedir.
5. 2000 yılı ve sonrasında kentin mekânsal gelişiminin bütünüyle kentsel dönüşüm projeleri adı altında yürütülen müdahaleler veya kentsel operasyonlar ile biçimlendirilmektedir. Başlangıçta niteliksiz yaşam çevrelerinin yeniden düzenlenerek kent hayatına kazandırıldığı düşünülen kentsel dönüşüm projelerinin, parçacıl tasarımlara dayanan yaklaşımı ile kentsel alan kullanım kararları ve ulaşım sistemi açısından kent bütününde önemli etkileri olmaktadır.

Kent bütününe gözden kaçırılan ve kentsel sorunlara kısa vadeli geçici çözüm arayışları olarak değerlendirilen bu yaklaşımın, ortaya çıkardığı yeni arazi kullanım biçimleri ve yoğunluklarının uzun süreçte yeni sorunları beraberinde getireceği açıktır. Bu nedenle, çok parçalı planlama ve uygulama sürecinin sonlandırılarak üst ölçekli plan kararları doğrultusunda yeni politikaların geliştirilmesi veya kentin mekân üretiminde etkili bir araç olan kentsel dönüşüm alanlarının yeniden üretilecek bir nazım imar planı çerçevesinde ele alınması kaçınılmaz gözükmektedir.

Kaynaklar

1. Tapan, M., 75. Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Yıldız Sey (Ed.) İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri, s.75-88. Tarih Vakfı Yayıncılık, İstanbul, 1998.
2. Tekeli, İ., 75. Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Yıldız Sey (Ed.) Türkiye'de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, s.1-24. Tarih Vakfı Yayıncılık, İstanbul, 1998.
3. Denel, S., Batılılaşma Sürecinde Tasarım ve Dış Mekânlarda Değişim ve Nedenleri, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 1982.
4. Aktüre, S., Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler, Türkiye Ansiklopedisi, c.4, s.891-904, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985.
5. Tekeli, İ., Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm, Türkiye Ansiklopedisi, c.4, s.878-890, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985.
6. Işık, Ş., Türkiye'de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri, Ege Coğrafya Dergisi, 14,57-71. 2005.
7. Ataöv, A., Osmay S., Türkiye'de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım, ODTU Mimarlık Fakültesi Dergisi, 2007(2),57-82, 2007.
8. Yenice, M.S., Tarihi Kent Merkezlerinde Sürdürülebilir Yenileme İçin Bir Model Önerisi, Konya Örneği, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya, 2011.
9. Kömürcüoğlu, A., Konya İmar Planı İzah Raporu, 1946.
10. Kömürcüoğlu, A., Konya İmar Planının Son İzah Raporu Hülâsası, Arkitekt Dergisi 4(16),14-17, Cumhuriyet Matb., İstanbul, 1947.
11. Baydar, F., Baydar, L., Konya İmar Planı İzah Raporu, 1954.
12. Göçer, O., Konya İmar Planı Proje Müsabakası Sergisinin Düşündürdükleri, Mimarlık Dergisi 3(7), 20-22. 1965.
13. Anonim, Konya İl Analitik Etütleri, İller Bankası Yayıncılık, Ankara, 1964.
14. Anonim, Konya İmar Planı Yarışmasında Birinciliği Kazanan Müsabıkın İzah Raporu, 1965.
15. Taşçı, Y., Berksan, H., 1/5000 ve 1/1000 Ölçekli İmar Planı İzah Raporu. 1968.
16. Taşçı, Y., Berksan, H., Nazım İmar Planı İzah Notu, 1966.
17. Yenice, M.S., Kentsel Planlama Sürecinde Konya Kent Formunun Gelişimi Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya, 2005.
18. Taşçı, Y., Berksan, H., Organize Sanayi Bölgesi 2. Etap İmar Planı İzah Notu, 1978.
19. Taşçı, Y., Kon-Plan 2020; Konya 2020 Nazım Plan Revizyonu Raporu (Birinci Kısım), Ankara:Taşçı Mimarlık ve Planlama Atölyesi, 1998.
20. Taşçı, Y., Kon-Plan 2020; Konya 2020 Nazım Plan Revizyonu Raporu (İkinci Kısım). Ankara-İzmir:Taşçı Mimarlık ve Planlama Atölyesi, 1999.
21. Sever, F.S., Sever, Ö.F., Konya Büyükşehir Belediyesi Çevre Düzeni Revizyon Nazım İmar Planı Sosyo-Ekonomik Araştırma Raporu. Ankara: Taşçı Mimarlık ve Planlama Atölyesi, 1998.