



First planning experience of Erzurum: 1939 Lambert plan

Doğan Dursun*^{ORCID}

Department of City and Regional Planning, Ataturk University, Erzurum, 25240, Turkey

Highlights:

- Erzurum
- Lambert plan
- Republican period

Keywords:

- Erzurum
- City center
- 1933 Building and road law
- Lambert plan

Article Info:

Research Article
Received: 17.01.2020
Accepted: 02.05.2020

DOI:

10.17341/gazimmfd.676723

Correspondence:

Author: Doğan Dursun
e-mail:
ddursun@atauni.edu.tr
phone: +90 532 745 9913

Graphical Abstract

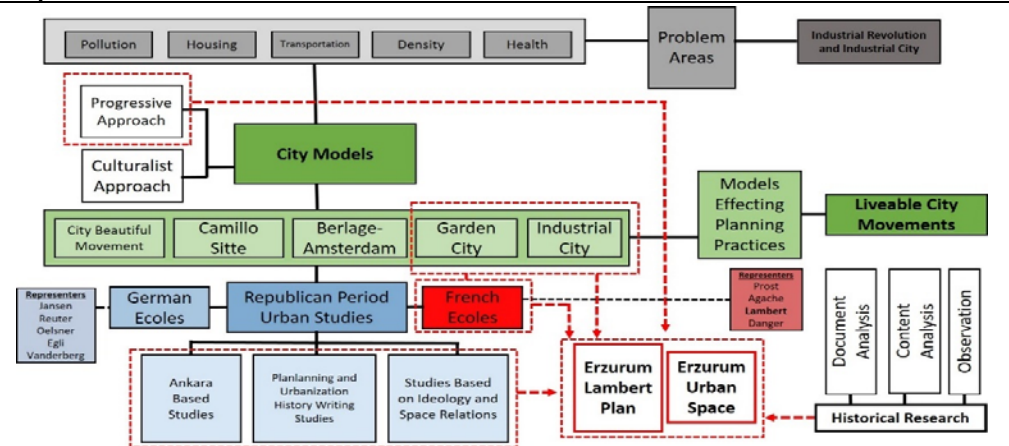


Figure A. Analytical framework for Lambert plan study

Purpose: In this study, Lambert Plan and its report as the first planning experience of Erzurum has been explored and examined within the framework of its effects on urban order of central area and the level of implementation. The aim of this study is to expose Lambert plan of Erzurum and its consistency with Republican Ideology.

Theory and Methods:

The Lambert plan as the first urban development plan of Erzurum was made by the French Planner J. H. Lambert in 1939 and formed the core of the city. The plan has not been revealed up to this date and its structural configuration has not been discussed yet. In this context, historical research was carried out in this study based on document analysis, content analysis and observations made on site. Within the context of Lambert plan, the present state of urban areas has been questioned, and urban developments that do not comply with the plan have been revealed. Also, the effects of the plan on today's settlement characteristics of Erzurum were examined. On the other hand, the level of consistency of this plan to the principles and procedures of the Law of Buildings and Roads in 1933 was discussed.

Results:

The findings revealed that the main elements forming the present city center were inherited from this plan. These are Cumhuriyet Street, train station area, station district, Gürcukapı, Mahallebaşı and Gölbaşı commercial centers, Taş Mağazalar Street, transformation of castle walls to the roads, ring system (mostly), axle roads, environmental transit roads and administrative region. The elements of the building and road law were determinative for the Lambert Plan. However, there are many unimplemented aspects of the Lambert Plan such as the central park between the inner castle and the Yakutiye Madrasah, the green system surrounding the city, neighborhood gardens and cultural centers, artisans' workshops, industrial area, children's playgrounds and sporting areas, and different residential areas of the city.

Conclusion:

It is concluded that the Lambert Plan is very important in terms of spatial planning history of the city but it showed that modernized urban environment and desired modern urban life could not be created in Erzurum.



Erzurum'un ilk planlama deneyimi: 1939 Lambert planı

Doğan Dursun*

Atatürk Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 25240 Yakutiye Erzurum, Türkiye

Ö N E Ç İ K A N L A R

- Erzurum
- Lambert planı
- Cumhuriyet dönemi

Makale Bilgileri

Araştırma Makalesi
Geliş: 17.01.2020
Kabul: 02.05.2020

DOI:

10.17341/gazimmfd.676723

Anahtar Kelimeler:

Erzurum, kent merkezi,
1933 yapı yollar kanunu,
Lambert planı

ÖZET

Erzurum, Cumhuriyetin ilk yıllarında imar planı yapılarak modernleşmesi ve kalkınması hedeflenen kentlerimizden birisidir. 'Lambert Planı' adıyla anılan ve Erzurum kentinin çekirdek alanını oluşturan 1939 tarihli plan, Erzurum kentinin ilk planlama deneyimidir ve 1939 yılında Fransız plancı J. H. Lambert tarafından yapılmıştır. Görseline bugüne kadar hiçbir çalışmada yer verilmemiş olan plan 1939 ile 1957 yılları arasında Erzurum kent biçiminin gelişimine yön vermiştir. Bu çalışmada Lambert Planı, imar planı tekniğine uygun biçimde gün yüzüne çıkarılarak plan açıklama raporu olan "Erzurum'un Urbanizm Planı 1939'da" sunulan bilgiler ışığında irdelenmiş, plan kararları ve uygulanma düzeyleri incelenmiştir. Kentsel mekânın günümüzdeki hali bu plan kararları bağlamında sorgulanmış, plana uyan ve uymayan gelişmeler ortaya konmuştur. Çalışma kapsamında bir yandan planın Erzurum kent merkezinin günümüz dokusuna etkileri incelenirken diğer yandan yine bu planın 1933 yılı Yapı Yollar Kanunu'nun şehircilikle ilgili tanımladığı usul ve esaslara uygunluk düzeyi tartışılmıştır. İlk olarak plan öncesi döneme dair bilgiler verilerek Lambert'in kararlarına etki eden unsurlar ortaya konmuştur. Sonrasında Lambert Planı, kentsel alan kullanımları çerçevesinde (ulaşım, ticaret, konut, yeşil alanlar, koruma alanları, yeni bölgeler ve sanayi bölgeleri) hem 1933 Yapı Yollar Kanunu hem de günümüz yapılaşmaları açısından irdelenmiştir. Bütün bu hususlar ışığında Lambert Planı'nın Erzurum kenti mekânsal planlama tarihi açısından önemi ortaya konmuştur.

First planning experience of Erzurum: 1939 Lambert plan

H I G H L I G H T S

- Erzurum
- Lambert plan
- Republican period

Article Info

Research Article
Received: 17.01.2020
Accepted: 02.05.2020

DOI:

10.17341/gazimmfd.676723

Keywords:

Erzurum,
City centre,
1933 Buildings and Road
Law,
Lambert Plan

ABSTRACT

Erzurum is one of the cities, whose modernization and economic development is aimed in the first years of the Republican period and urban development plan has been made in parallel with this aim. The Lambert plan as the first urban development plan of Erzurum was made by the French Planner J. H. Lambert in 1939 and formed the core of the city. The plan has not been revealed up to this date and its structural configuration has not been discussed yet. The plan had formed the development of urban area in Erzurum between 1939 and 1957. In this study, Lambert Plan and its report as the first planning experience of Erzurum has been explored and examined. Also, effects of Lambert plan on urban order of central area in the city and the level of implementation have been examined. The present state of urban areas has been questioned in the context of this plan, and urban developments that do not comply with the plan have been revealed. In the scope of the study, while the effects of the plan on today's settlement characteristics of Erzurum were examined, on the other hand, the level of consistency of this plan to the principles and procedures of the Law of Buildings and Roads in 1933 was discussed. Firstly, the characteristics of the pre-planning period were explained in order to evaluate the general conditions in Erzurum affecting Lambert's decisions. The Lambert plan was then analyzed within the urban land uses (transportation, commercial areas, housing, green areas, conservation areas, new regions and industrial districts) in terms of both the 1933 Building and Roads Law and today's spatial organization. All these points indicate that the Lambert Plan is very important in terms of spatial planning history of the city of Erzurum.

1. GİRİŞ (INTRODUCTION)

Türkiye'nin planlama tarihi içerisinde Cumhuriyet'in ilk yılları (1923-1940) büyük önem taşımaktadır. Dönemin iki ana politikası olan "Ulus devlet mekânının planlanması ve düzenlenmesi" ile "milli ekonominin inşa edilmesi" politikaları, o döneme ait kent planlama pratiği üzerinde belirleyici olmuştur [1]. Bu süreç içerisinde 116 adet kent ve beldenin planı yapılmıştır. Yazında Cumhuriyet'in ilk yıllarında üretilen bu kent planları ile ilgili sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Yapılan çalışmalar üç grupta özetlenebilmektedir [2]. Birinci grup çalışmalar Ankara kenti üzerine olan ve Cumhuriyet ideolojisi ile onun devrimci yönünün bir kentsel alanda inşasına odaklanmaktadır [3-11]. İkinci grup, Cumhuriyet'in ilk yıllarının tarih yazımıyla ilgili olan çalışmalardan oluşmaktadır ve dönem itibarıyla şehirciliğin evrimi ve biçimlenişini ortaya koymaktadır. Ayrıca belirtilen dönemin yasal ve kurumsal çerçevesini analiz etmektedir. İlhan Tekeli'nin çalışmaları bu grubu oluşturmaktadır [12-16]. Üçüncü grupta ise devletin ve yönetenlerin amaçları ile fiziksel yapılar arasındaki karşılıklı ilişkiye odaklanan çalışmalar yer almaktadır. Bu çalışmalar, erken dönem Cumhuriyet ideolojisi ve onun kentleşme pratiklerini, modernizm ve Cumhuriyetçi devlet kavramları çerçevesinde ele almaktadırlar [2]. Ülkemizde Cumhuriyet dönemi kentleşme ve planlama pratikleri üzerine yapılan çalışmalar bu şekilde özetlenebilmektedir ancak bu sürecin öncesi incelendiğinde planlama disiplini ile ilgili gelişmelerin ve kavramların 1890 ile 1914 yılları arasında yapılmış çalışmalardan ortaya çıktığı bilinmektedir [17]. Sanayi devrimi sonrası ortaya çıkan sanayi kentlerinin kirlilik, konut sorunu, ulaşım, yoğunluk ve hijyen gibi problemleri karşısında kentleşme biçimi üzerine farklı planlama modelleri geliştirilmiştir [18]. Yeni kent formlarını içeren bu modeller, ilerlemeci ve kültüralist yaklaşımların sonucu olarak iki grupta değerlendirilmektedir [19]. Ülkemizde Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki planlama pratiklerinin bu yaklaşımlardan etkilendiği şüphesizdir [18]. Türkiye'nin 1930'lu yıllardaki planlama pratiklerini etkileyen model ve yaklaşımlar; Güzel Kent Hareketi-ABD, Camillo Sitticilik (sanat ilkelerine göre kent)[20], Bahçe Kent-Ebenezer Howard [21-23], Berlage Amsterdam planı ve Sanayi kenti-Tony Garnier olmak üzere beş grupta toplanabilmektedir [12]. Belirtilen yaklaşım ve modellere dayalı olarak ülkemizde Cumhuriyet'in ilk yıllarına ait kent planları, planlama pratikleri ve akademik çalışmalar değerlendirildiğinde Fransız ve Alman ekollerinin Türk kentleşmesinde baskın olduğu görülebilmektedir. Aslında ülke genelindeki uygulamalar düşünüldüğünde melez bir yapı ortaya çıkmaktadır [24]. Burada kastedilen Avrupa kentleşmesinin bilimsel yaklaşımları, Osmanlı döneminden kalan kentsel, mekânsal ve kurumsal miras ile Cumhuriyet döneminin karar verici toplumsal ve politik dinamikleri arasında oluşan karma yapıdır. Hangi ekolden olursa olsun uygulamalarda bu melez yapının sonuçları gözlenebilmektedir. 1923 ile 1940 yılları arasında yapılan Ankara, İzmir, İstanbul, Bursa ve Adana gibi

büyükşehirlerin planlarının Alman ve Fransız plancılar tarafından üretildiği bilinmektedir. Alman ekolünün ülkemizdeki yaygınlığı için İttihat ve Terakki Partisi, Avrupa'daki Camillo Sitteci anlayış, Osmanlı mirası ve genç Cumhuriyet sebep gösterilebilirken, Fransız ekolü için Jön Türkler, Levantenler ve kentlerdeki burjuva sınıfı neden gösterilmektedir. Ankara için yapılmış olan Jansen Planı ile İstanbul için yapılan Prost Planı sırası ile Alman ve Fransız ekollerinin Cumhuriyet dönemindeki en önemli kent planlama örnekleridir [24]. Fransız ve Alman uzmanların seçilmesinde şüphesiz Türkiye'nin Berlin ve Paris Büyükelçilikleri kanalıyla yapılan araştırmaların büyük etkisi bulunmaktadır. Aralarında Berlin ve Paris'i planlamış olan şehirci-mimarların bulunması, hem Ankara ve İstanbul'un çağdaş şehircilik ilkelerine göre planlanması gereğine inancı hem de yeni Cumhuriyet rejiminin uluslararası alanda iddialı olduğunu göstermektedir. Fransız ve Alman ekolleri şehircilik alanında çeşitli farklılıklara sahip olmasına rağmen ortak kökleri ve ilkesel benzerlikleri bulunmaktadır. Bahçekent modeli her iki ekolde de kullanılsa da, iki ekolün tarihi dokulara ilişkin yaklaşımlarında büyük farklılıklar göze çarpmaktadır. Fransız ekolünde bu tür alanlarda geniş cadde ve bulvarlar ile perspektif akslar açılması önerilmektedir. Tarihi dokular için yapılan bu tip öneriler Haussman'ın Paris operasyonlarının Fransız ekolündeki etkisini ortaya koymaktadır [24-26]. Erzurum'un ilk planının da Fransız bir Plancı olan Lambert tarafından yapılmış olması bu çalışmayı daha çok Fransız ekolünü incelemeye itmiştir. Prost, Jaussely, Lambert, Danger ve Agache, Cumhuriyet döneminde ülkemizde planlama faaliyetinde bulunmuş Fransız şehirci ve mimarlardır. Bu isimlerden Prost ve Jaussely, Tony Garnier ile birlikte Fransa'da şehircilik disiplininin kurucuları arasında yer almaktadır. Garnier'in Cite Industrielle (Sanayi kenti) tasarımı Erzurum örneğinde de Lambert planı ile uygulanmaya çalışılmıştır.

Fransız şehircilik ekolü, mevcut kentin ulaşım altyapısı, kamusal alanlar ve konut alanlarının yeniden düzenlenerek modernleştirilmesine dayanmaktadır. Çevre sağlığı, estetik (kent görünümü ve peyzaj) ve kenti güzelleştirme diğer önemli kavramlardır [27]. Bu ekolde kent genelinde ulaşım sistemi, yeşil alanlar ve diğer kamusal alanlardan oluşan serbest sahaları düzenleyerek modernleşmenin sağlanması amaçlanmaktadır [28]. Geometrik prensipler ve simetri, Fransız şehirciliğinde belirgin iki özellik olarak Hausman'ın Paris uygulamalarında da öne çıkmaktadır. Bu özellikler kent genelinde ışımsal yollar kullanılırken, konut alanlarının ızgara sisteme göre planlanması şeklinde ülkemizdeki örneklerle de yansımıştır. Fransız şehircilik ekolünün diğer ilkeleri simetri, kent içinde büyük yeşil alanlar bırakılması, yeşil kemer (greenbelt) uygulamaları, bölgeleme, hava koridorları oluşturulması, sokak, konut ve kamusal alanlarda uygun drenaj sistemlerinin oluşturulması, araca uygun ticari sokak tasarımları olarak öne çıkmaktadır. Kent geneli için uygulanan temel ilkesel yaklaşım ise sanayi gelişimi ve kültürel unsurların dengeli bir şekilde ele alınmasıdır [29-35]. 1923-1940 döneminde ülkemizde yürütülen planlama

çalışmaları ve kentleşme pratikleri incelendiğinde yukarıda beş grupta sıraladığım model ve yaklaşımlardan etkilendiği anlaşılmaktadır. Erzurum örneğinde hem bu modellerin hem de Fransız şehircilik ekolünün izlerini görmek mümkün olmuştur. Lambert planı için dönemin modern şehircilik anlayışı, Garnier'in sanayi kenti tasarımı, Cumhuriyet ideolojisi, modernleşme anlayışı ve Fransız ekolünün diğer şehircilik ilkeleri bir referans çerçevesi oluşturmuştur. Bu çerçevede Erzurum'da 1930'ların ikinci yarısında başlayan ve 1939'da onaylanan Lambert Planı ile Cumhuriyet ideolojisinin gereklerine uygun bir planlama süreci takip edilmiştir.

Cumhuriyet ideolojisine uygun bir milli ekonomi inşa etmek için sanayileşme hamlesi başlatılmış ve sanayi kentleri kurulmak istenmiştir. Sanayi kentlerinin kurulması ve Ankara'nın başkent ilan edilerek yeni bir gelişme kutbu yaratılması Anadolu'da hedeflenen değişimlerin önemli araçları olarak öne çıkmıştır. Türkiye'nin kuzey doğusunda yer alan Erzurum, demiryolu bağlantısı ve devlet fabrikalarının önerildiği önemli bir bölgesel merkez olarak düşünülmüştür. Dönemin temel kentleşme politikası ise kapsamlı bir anlayışla planlama, sanayileşme ve kır-kent bütünleşmesini esas almaktadır. Erzurum kenti için de bu üçlüye dayanan bir model kurgulanmıştır. Mekânsal anlamda Cumhuriyet'in kamusal mekânları vurgulanmış ve kentsel gelişme için kamulaştırılmış arazilerin kullanılması hedeflenmiştir [1]. Çağdaş bir ulus devlet inşa etme amacına yönelik olarak, ülke sathına yayılan bir plan yapım süreci başlatılmıştır. Bu sürecin ilk plan yapılan kentlerinden birisi olarak Erzurum, kamusal mekânların oluşturulması, sanayiye yönelik demiryolu hattı önerisi ve kır-kent bütünleşmesi ile öne çıkan bir yerleşim olmuştur. .

Bu türden modern ve batılı anlamda kent planlarının üretilebilmesi için yasal bir çerçeve ihtiyacı bulunmaktadır. 1930'lu yıllarda çıkarılan yasalar bu sürecin kontrol edilebilmesi için gerekli hukuki çerçeveyi belirlemiştir. 1933 yılında çıkarılan Yapı ve Yollar Kanunu, ilgili uygulamaları yönlendiren dönemin en önemli yasasıdır. Modern kentin ulus devletin yapıtaşı olarak görüldüğü bir dönemde imar planları ile kentlerin modernleştirilmesi hedeflenmiştir [36, 37]. Kentlerin eski imar planları, onların mekânsal biçimleniş süreci ve planlama anlayışının aydınlatılmasında önemli yer tutmaktadır. Cumhuriyet dönemi planlama çalışmalarısıyla ilgili makaleler bulunmasına rağmen Erzurum'un ilk planı olan Lambert Planı'nı plan belgesi ve kent kurgusu ile anlatan bir yayına rastlanmamaktadır. Bu nedenle Erzurum kenti için bu tür bir çalışmanın yapılması günümüzdeki mekânsal yapısının oluşum süreci hakkında önemli bulgular ortaya koyacak ve Cumhuriyet'in kentsel mekân kurgusu hakkında bilgiler sunacaktır. Kentsel büyümenin yapısının ve süreçlerinin anlaşılması, Lambert Planının bu süreçlerdeki etkisinin bilimsel bir perspektifte incelenmesini gerektirmektedir. Kentsel dokuda arzu edilen değişim, bu değişimin yönü ve hızının bilimsel olarak saptanması günümüzde kentle ilgili yapılan araştırmaların temel konularından birini oluşturmaktadır [38]. Onaylı imar planları bu süreçte kullanılan önemli kaynaklardır.

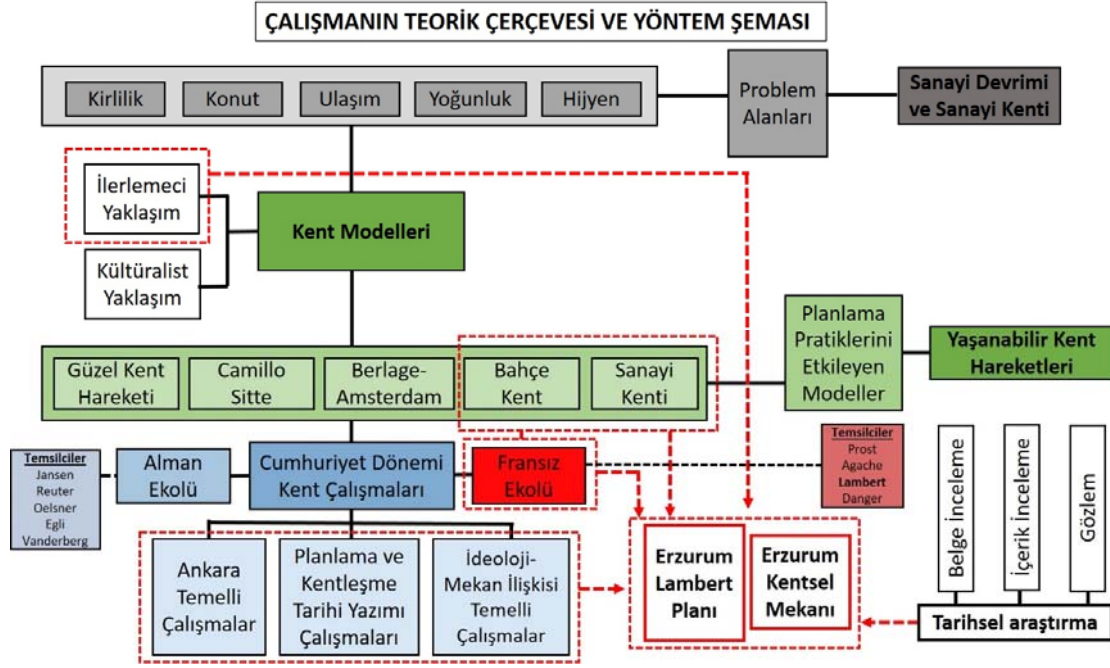
Cumhuriyetin ilk yıllarında modernleşme ve kalkınma hedefleriyle imar planı yapılan kentlerden birisi olan Erzurum'un ilk planı, kentin çekirdek alanını kapsayan 1939 tarihli Fransız planı J. H. Lambert tarafından yapılmış olan plandır. 1936 yılında Genel Müfettişlik tarafından Erzurum kentinin modern bir planının yapılması konusu ele alınmış ve plan yapım işi için Lambert görevlendirilmiştir. 1937 yılında Erzurum'un haritası üzerinde taslak projeler hazırlanmış ve sonrasında saha çalışması yapılarak kesin proje için analizler tamamlanmıştır. Planın onayı ise ancak 1940 yılında Belediye Meclisi tarafından yapılmıştır.

Mekânsal yapı ve ideoloji arasındaki ilişki, 19. ve 20.yy. modern dönem çalışmalarında çoğunlukla ele alınan konulardandır. Ülkemizde de benzer şekilde fiziksel yapının biçimleniş ile politik hedefler arasında bağlantı kurulan çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışma, literatürde çokça belirtilen ideoloji-mekân ilişkisi dışında, sanayi kenti modelinin bir örneği olan Erzurum kentinin ilk planlama deneyimini, planın arkasındaki mantık, planın biçimlenme süreci, biçimi ve planın içeriği gibi belirleyiciler çerçevesinde ele almaktadır. Öncelikle kentin ilk planı olan ve Lambert tarafından yapılan "Erzurum Müstakbel Planı" görseli ortaya çıkarılmıştır. Kentin çekirdek alanının oluşumuna büyük ölçüde yön veren Lambert Planının kararları ve uygulanma düzeyi incelenmiştir. Plan kararlarının Cumhuriyet ideolojisinin mekân kurgusuyla olan paralellikleri, Yapı Yollar Kanunu'nun plan üzerindeki belirleyiciliği, kentin çekirdek alanı için planda ortaya konan kurgunun uygulanma düzeyi ve planın uygulamaya geçmemiş kararları ortaya konmuştur. Bu süreçte ulaşım sistemi, ticaret merkezleri, konut alanları, yeşil alanlar, koruma alanları ve sanayi bölgeleri üzerinden değerlendirme yapılmıştır. Bu çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden tarihsel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Bu çerçevede veri toplama ve değerlendirme amacıyla belge inceleme (yasalar ve plan), içerik inceleme ve gözlem (arazi kullanımı ve mevcut durum analizi) gibi alt yöntemler kullanılmıştır. Böylece tarihsel tasarım ve planlama ilkeleri ile Cumhuriyet yönetiminin genel politikaları arasındaki ilişki bütüncül olarak ele alınmış, ilerlemeci anlayışla paralel olarak planın rasyonalitesi, biçimlenme süreci, formu ve içeriği değerlendirilmiştir (Şekil 1).

2. LAMBERT PLANI'NA YÖN VEREN UNSURLAR (THE FACTORS EFFECTING LAMBERT PLAN)

2.1. Erzurum Kentinin Plana Yön Veren Genel Durumu (General Situation of Erzurum Affecting Urban Plan)

Lambert'in ortaya koyduğu Erzurum planı öncesinde kentin genel durumu şehircilik açısından pek de iç açıcı değildir. I. Dünya Savaşı, Rus İşgali ve ardından yaşanan Ermeni çetelerinin tahribatı kenti harap bir duruma getirmiş, kentteki binaların önemli bir kısmı yakılmış ve yıkılmıştır. İçme suyu problemleri yaşanan kentte dar, kıvrımlı ve toprak zeminli sokaklar ve bakımsız binalar gündelik hayatı oldukça zorlaştırmaktadır. Yazın toz ve tezek atıkları şehri istila etmekte, içme suyu hatları kirlenmekte ve salgın hastalıklar ortaya çıkmaktadır [39]. Yaşanan bu olumsuzlukları



Şekil 1. Çalışmanın Teorik Çerçevesi ve Yöntem Şeması (Theoretical Framework and Method Diagram of the Study)

gidermek için Lambert Planı'na kadar geçen dönem içerisinde bazı imar faaliyetleri yürütülmek istenmiştir. Milli Mücadele yıllarında valilik ve belediye aracılığıyla yürütülen imar faaliyetleri bir plan olmadığından kentin bazı bölgeleriyle ilgili kısıtlı çabalar olarak kalmıştır. Günümüzde Cumhuriyet Caddesi'nin Lambert Planı'nda da ana eksen olmasını sağlayan gelişmeler bu dönemde ortaya çıkmıştır. Cade üzerindeki bazı binalar Birinci Dünya Savaşı sırasında caddeyi açmak için bilinçli olarak yıkılmıştır [40]. O dönem açılan cadde bugünkü caddenin çok küçük bir kısmına denk gelmektedir. O dönemde dikkati çeken ve Lambert Planı'na yön verecek olan en önemli husus, şehrin gelecekte yapılacak olan planına bu cadde esas alınarak başlanması yönündeki karardır. Valilik öncülüğünde cadde üzerinde birçok büyük bina yapılmıştır. Zamanla sayıları artan binalar ile kentin mevcut dokusundan farklı "Yeni Bir Şehir" ortaya çıkmaya başlamıştır [40, s.351]. Böylece sinema, okul, konferans salonu, Kimyahan Binası ve otel gibi birçok yapının inşa edildiği bir bölge oluşmuştur.

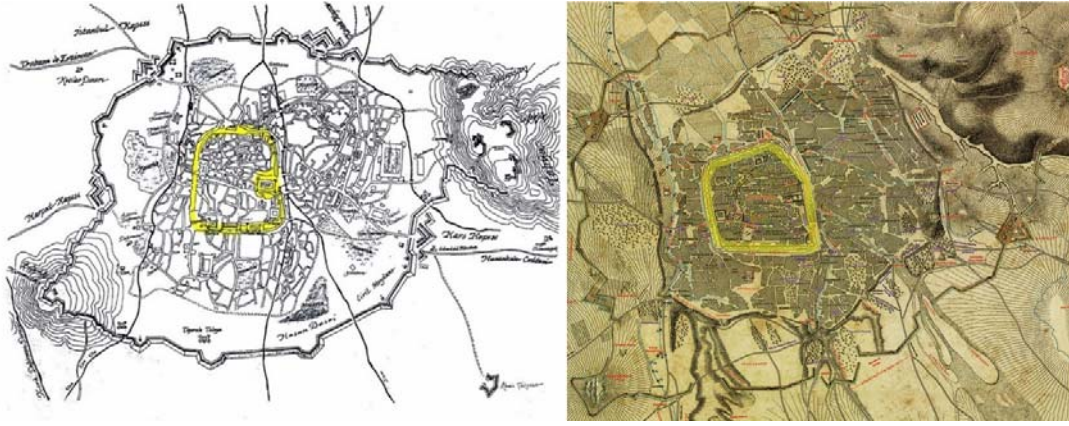
Plan yapım süreci başladığında Erzurum kent merkezinin yayıldığı alanı ve Dış Kale'yi 1904 tarihli Kurmay Yarbay Fuat Bey'in hazırladığı haritadan görebilmekteyiz (Şekil 2). Plan öncesi döneme ait bir başka harita Prof.Dr. Murat Küçükkuşurlu tarafından ortaya konan Osmanlı Dönemi Erzurum Haritası'dır (Şekil 2) [42]. Her iki haritadan da kolaylıkla anlaşılabilir gibi Erzurum, Palandöken Dağı eteğinde kurulmuş, kuzeyinde Erzurum Ovası, doğusunda tabyalar ile sınırlanmış bir alandır. Kenti çevreleyen Dış Kale ve gittikleri yöne göre adlandırılmış kale kapıları (İstanbulkapı, Harputkapı, Ardahankapı-Kavakapı ve Karskapı) bulunmaktadır. Kentin merkezi alanında İç Kale bulunmaktadır. Cumhuriyet Caddesi'nin bugünkü

Havuzbaşı Mevkii'ne denk gelen kısmında izlerinin oluşmaya başladığı görülmektedir. Kentin yerleşik alanını çevreleyen dış kısımlarında genellikle mezarlıklar ve tabyalar bulunmaktadır. Ayrıca, kentin merkezinden geçen güneyden kuzeye doğru akan dereler olduğu anlaşılmaktadır. Ek olarak kent merkezinde han, medrese, türbe, cami ve okul gibi tarihi yapıların yoğun olarak bulunduğu izlenmektedir. Bütün bu bilgiler ışığında, Lambert Planı'na yön verecek mekânsal girdiler iç ve dış kale surları; kale kapıları; tarihi kamusal yapılar; dere hatları; siperler ve mevcut yerleşik dokudaki organik formlu zaman zaman içinde eklemelerle, güncel koşullara göre şekillenen uygulamalarla ortaya çıkmış mekânlar, dar ve çıkmaz sokaklı düzensiz kentleşme biçimi olarak sıralanabilmektedir.

2.2. 2290 Sayılı Yapı Yollar Kanunu ve Döneme Ait Talimatnameler

(Law of Buildings and Roads No 2290 and Epochal Instructions)

Lambert Planı ve Plan Açıklama Raporu'nun değerlendirmesine geçmeden önce dönemin ideolojisi ve kente bakışını yansıtmaları ve Lambert Planı için sunulan yasal çerçeveyi göstermesi açısından Yapı Yollar Kanunu ve o dönemde uygulamaya konan talimatname değerlendirilecektir. İlk olarak 1933 yılında çıkarılan 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu incelenmiştir. Kentlerdeki arazi kullanım miktarları, yol genişlikleri ve bina çıkıntıları gibi konularda şartların getirildiği bu kanun, kentlerin niteliklerinin ne olduğunu ayrıntılı şekilde belirterek ideolojik bir işleve sahip olduğunu da göstermektedir [43]. Getirilen hükümlerle tüm yerleşmelerin "ideal bir kent" modeline uygun hale getirilmeleri amaçlanıyordu [44]. Cumhuriyet'in kent biçimini ortaya koyma konusunda tanımlayıcı ve belediyeleri yönlendirici bir kanun olarak



Şekil 2. Fuat Bey'in Erzurum haritası [41, s.64] ve Osmanlı Dönemi Erzurum Haritası [42]
(Erzurum Map of Mr.Fuat and Ottoman Period Map of Erzurum)

düşünüldüğü gözükmektedir. Bu kanuna göre, müstakbel şehir planı'nda 50 yıl sonraki nüfusa göre hareket edilmeli, bu nüfusa göre konut, sanayi ve ticaret gibi kullanımların alanları hesaplanmalı ve planda her bir işlev için ayrıca yer ayrılmalıdır. Kentlere modern bir görünüş vermek temel amaçlardandır [43]. İmar alanında çıkarılan bu yeni yasa ile yeni Cumhuriyet'in yöneticilerinin merkezîyetçi yaklaşım yoluyla "Batı imgesi yaratmaya dönük" anlayışları ortaya konmuştur [45].

Bu yasa ile ülkenin her yerinde aynı standartların uygulanması hükme bağlanırken; ada biçimleri, boyutları, bina kat sayıları, binalar arası mesafe, çıkmaz sokak yasağı, yapılarla ilişkin olarak çıkmazlar, cepheler, bahçe duvarları, baca ebatları, yağmur boruları, pencere ve kapı ölçüleri vb. ayrıntılara inilmektedir. En çok 5 katlı yapılara izin verilmekte, kişi başına 65 m² hesabı ile kentsel alan büyüklüğü saptanmaktadır [44, s.56].

2290 Sayılı Yasa'nın plan yapım süreciyle ilgili olarak getirdiği hükümler şu şekilde özetlenebilmektedir: Çıkmaz sokak yapılmayacaktır; demiryolları kenarında 30'ar metrelik boşluk bırakılacaktır; korunması gerekli abide ve mabetlerin her tarafı 10 metre genişliğinde açık tutulacaktır; yol genişliği en az 9,5m olacaktır; bina yükseklikleri yolların derecesine göre; sanayi alanları ise rüzgâr yönüne göre belirlenecektir [45].

İkinci aşamada dönemin şehircilikle ilgili kurumu olan Nafia Vekâleti tarafından yayınlanan ve 1936 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla kabul edilmiş olan "Şehirlerin İmar Planlarının Tanzimi İşlerine Ait Umumi Talimatname" değerlendirilmiştir. Bu talimatname Lambert Planı değerlendirmesi öncesinde önemli bilgiler sunmaktadır. Plan sürecinin işleyişle ilgili olarak getirilen kurallar üzerinde durulmayan bu çalışmada, şehircilik ilkeleri ve plan yapımına ait esaslar üzerinden bir değerlendirme yapılmıştır [45]. Bu talimatnamede belirtilen en önemli konu şehircilik faaliyetinin belirli kural ve usullere göre yürütülmesi ve disipline edilmesidir. Yapı Yollar Kanunu'nda bulunan bazı hükümlere esneklik getirildiği kabul edilen bu talimatname gerekçe gösterilerek arazi kullanım hesaplama işlemlerinde

yasadan farklı hareket edilebileceği kabul edilmektedir [43]. Şehircilikle ilgili ilkeler şu şekilde sıralanmaktadır: 1-Planlar kentin mevcut değerlerini dikkate alacak şekilde yapılmalıdır; 2-Tarihi ve kültürel değerler belirlenmeli ve özel önem gösterilmelidir; 3-İklim koşullarına ve güneş alabilirliğe dikkat edilmelidir; 4-Kentin ekonomisi, ticari ilişkileri ve ulaşımı hesaba katılmalıdır; 5-İnşaat malzemesi olarak yerel malzeme kullanılmalıdır; 6-Ev tipleri ve inşaat karakterleri yerel olmalıdır; 7-Ağaçlandırma konusuna dikkat edilmelidir; 8-Mahallelerde toplumsal ihtiyaçlar dikkate alınmalıdır; 9-Nüfus kestirimi kentin coğrafi ve topografik durumuna göre ne kadar nüfus barındırabileceğinin belirlenmesi ile yapılmalıdır; 10-Kat adetleri ve açık alanlar nüfusa göre belirlenmelidir [46].

Ayrıca plan yapımına ait esaslarda ise 13. maddede özetlenebilecek konular belirtilmektedir. Buna göre, 1-Planda sayfiye, bağ ve bahçe kullanımları işlenmelidir; 2-Mezarlıklar plana işlenmeli ve 30 m dışına kadar hiçbir şey yapılmamalıdır; 3-Sanayi ve ticaret bölgeleri işçi ve amelelerin oturacakları mahallelere yakınlığa göre belirlenmeli, sıhhi şartlar aranmalıdır; 4-Sanayi ve ticaret bölgelerinin birbirleriyle irtibatı göz önünde tutulmalıdır; 5-Serbest saha (sergi, panayır, yarış ve oyun yerleri, futbol sahaları, çocuk bahçeleri, açık-kapalı havuzlar, gazinolar, halkevleri ve küçük okullar gibi kullanımları içeren), oyun yerleri ve stadyum alanları ayrılmalıdır; 6-Nüfusu 100binden fazla kentlerde havaalanı gösterilmelidir; bu alanlar kent merkezine en kısa yoldan bağlanmalıdır; 7-Demiryolu olan kentlerde sanayi bağlantısı sağlanmalıdır; 8-Kentin gelişmesi demiryolunun bir tarafında kalmalıdır; 9-Demiryolu hattı boyunca iki cephede 30m'lik boşluk bırakılmalıdır, hemzemin geçit mecbur olmadıkça yapılmamalıdır; 10-Çıkmaz sokak yapılmayacaktır; 11-Mevcut çıkmaz sokaklarda hiçbir yeni inşaat ve tadilata müsaade edilmeyecektir; 12-Yollar kademeli yapılacaktır; 13-Kat sayıları kentin nüfusuna göre belirlenecektir (nüfusu 8000'den küçük ise 2 kat, 50.000'e kadar 3 kat, 50 binden fazla ise 5 kat).

Erzurum kentinin plan öncesi durumu ve Cumhuriyetin ilk yıllarında planlama süreciyle ilgili olarak çıkarılan kanun ve

talimatnameler Lambert Planı'ndan önce anlamlı bir çerçeve sunmaktadır. Plan ihtiyacı açıkça ortada olan bir kent ve plan yapım süreciyle ilgili tanımlı ilke ve esaslar 1937 yılında başlatılan Lambert Planı çalışmalarını yönlendirmiştir.

3. LAMBERT PLANI (LAMBERT PLAN)

Plan ve plan kurgusunu açıklamak için ihtiyaç duyulan belgeler imar planı ile plan açıklama raporu olan *Erzurum'un Urbanizm Planı 1939*'dur [47]. Erzurum Büyükşehir Belediyesi İmar Dairesi ile yapılan görüşmelerde böyle bir dokümanın ellerinde ve arşivde bulunmadığı anlaşılmıştır. Ardından tarihi Erzurum kitapları, Milli kütüphane ve üniversite kütüphaneleri taramaları ve Başbakanlık arşivi taramaları ile plana dair bir iz bulunmak istenmiştir. Tüm kaynak taramalarında ulaşılabilen sadece bir adet plan görseli bulunmaktadır. Ancak bu görsel plana ait olmayıp plan üzerinden geliştirilmiş olan okul alanlarını ve yürüme mesafelerini gösteren bir plan şemasıdır (Şekil 3). Plan raporuna ilişkin yazında ise sadece bir adet kaynak bulunmaktadır. Bu kaynak Belediyeler Birliği dergisinde 1941 yılında yayınlanmak üzere Lambert'in kaleme aldığı *Erzurum'un Urbanizm Planı, 1939* isimli plan raporunun özetidir [47]. Bu makale Küçükkuşurlu'nun [40, 48] yazılarında ve Erzurum kentinin ikinci imar planının 1965 tarihli *Analitik Etüt Raporu*'nda kaynak olarak gösterilmiştir [49]. Plana dair bir görsel paylaşılmayan yazılarda Erzurum kentinin çekirdek alanının oluşumuna dair bir değerlendirme de yapılmamaktadır. Kentin ilk planına ilişkin olarak herhangi bir görsel belgeye erişilemiyor olması Erzurum'un mekânsal gelişim tarihini izlemek açısından büyük bir problemidir. Kentsel gelişimi, planlama çabalarını ve

yaratılmak istenen kentsel çevreyi öğrenebilmek ve tüm bu süreçteki bilgiyi biriktirebilmek ancak bu belgeleri saklayıp gelecek nesillere aktarmakla mümkün olabilecektir. Lambert Plan raporunun özeti olarak yayınlanan makalede kentin 1/2000 ölçekli bir imar planı bulunmaktadır (Şekil 4). Bu plana herhangi bir kaynakta yer verilmemiş olması, nedeni anlaşılmayan bir durumdur.

Bu çalışmada adı geçen plan raporu ve plan üzerinden kentin çekirdek alanı için getirilen plan kararları ve kentin günümüzde ki durumu incelenmiştir. Lambert'in kaleme aldığı özeti aslı Fransızcadır. Dergide raporun dönemin Türkçesi ile yapılan çevirisi yayınlanmıştır. Bugün okunduğunda raporun anlaşılması mümkün olmadığından, öncelikle rapor dilinin günümüz Türkçesine çevirisi yapılmıştır. Bu konuda internet kaynakları, Osmanlıca sözlükler, eski uydu görüntüleri, eski isimler ve sanat tarihçilerine başvurulmuştur. Planın mekânsal kararlarını şekillendiren ana unsur kentin geleceğe dair bakış açısının esas öğeleridir. Bu öğeler planda vurgulanan doğu hattındaki Sivas-Erzincan-Erzurum yeni demiryolunun tamamlanması, hat üzerindeki yolcu ve yük istasyonlarının kurulması ve doğudaki Asya ülkeleri ile olan transit araç yolu bağlantılarının kurulmasıdır. Bu esaslar üzerinden kentin ekonomisinin canlanacağı ve yaşam kalitesinin yükseleceği kabul edilmiştir. Kentin planı da bu esasları harekete geçirecek şekilde düzenlenmiş ve ilgili kentsel faaliyetler buna göre yerleştirmiştir. Plan yaklaşık 100.000 kişilik bir nüfus öngörüsünde bulunmuştur [50]. Bu doğrultuda hazırlanan plan tüm bu nüfusun ve yeni sosyo-ekonomik yapının ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte düşünülmüştür.



Şekil 3. Lambert Planı Hizmet Alanları Şeması [49] (Service Area Diagram of Lambert Plan)



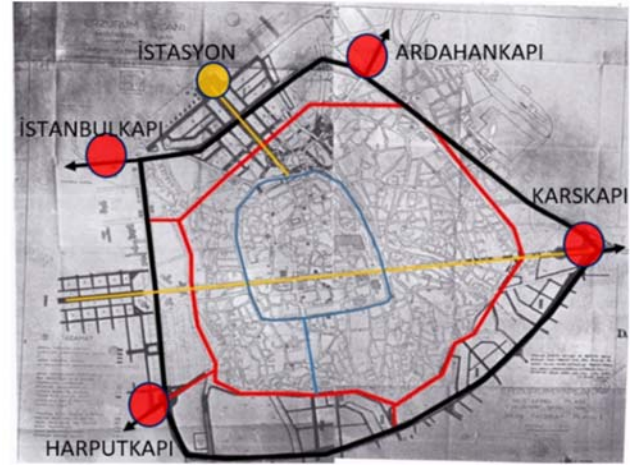
Şekil 4. 1/2000 Ölçekli Lambert Planı (Plan Bu Çalışma Kapsamında Değerlendirilerek Renklendirilmiştir) [47]
(1/2000 Scale Lambert Plan-colored in the scope of this study)

Plan açıklama raporunun içerdiği konular bu çalışma kapsamında gruplandırılmış ve şu şekilde sıralanmıştır: I- Yol şebekesinin çözümü, düzenlenmesi ve uygulaması; II-Çarşı ve Ticaret Merkezleri; III-Konut Alanları; IV- Yeşil Alanlar: Meydanlar, halka açık bahçeler; V-Koruma Alanları ve Yeni Kamusal Alanlar ve VI-Sanayi Bölgeleri. Çalışmanın devam eden bölümünde, bu konulara ilişkin planda getirilen öneriler, bugünkü Erzurum kentinin mekânsal biçimlenişindeki etkileri, uygulanma düzeyleri ve Yapı Yollar Kanunu ile talimatnamelerin Lambert Planı kararları üzerindeki belirleyici yanları irdelenmiştir.

3.1. Ulaşım Ağı, Ulaşımın Düzenlenmesi ve Uygulaması (Transportation Network, Transport Regulation and Implementation)

Planda kent içi ulaşım ağı olarak dört kademeli bir sistem önerilmiştir. Planlama anlayışımızda ulaşım kademelenmesi, yolun genişliğine göre en genişten en dar yola ilerleyen bir kademelenmeye sahiptir. Ancak Lambert Planı raporunda sıralama bu şekilde yapılmamıştır. Yol hatları ve sistem kademeli tasarlanırsa da anlatım sırası bu şekilde değildir. Ulaşım sisteminin Erzurum kenti çekirdek alanı üzerindeki etkisini daha rahat anlayabilmek ve belirlenen kademeleri görebilmek için yol sistemi plan üzerine işlenmiştir. Ulaşım sistemini plan üzerine işleyerek bir şema üretildiğinde Erzurum kent merkezinin günümüze doğru nasıl gelişme gösterdiği anlaşılabilir (Şekil 5).

Plan raporuna göre “birinci kademe yollar” (Şekil 5. Mavi renkli yollar), kentin tarihi çekirdeğini saran, Yenikapı, Mumcu ve Gürcükapı Caddelerini takip eden 18 metre genişlikte tasarlanmış olan yollardır. Bu yollar merkez içi tüm yolların irtibatını sağladığı gibi dışarıdan gelen yolları da karşılayan bir yapıdadır. İç Kale surlarının dönüştürülmesiyle birinci kademe yolların oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Bu kademede planlanmış olan bir diğer yol kentin güney ve batı bölgelerini merkezle ilişkilendiren 20 metre genişliğindeki bugün Çaykara Caddesi (Bosna Hersek Caddesi) olarak adlandırılan yoldur. Cumhuriyet Caddesi ile de bağlantısı olan bu yol kentin tarihi çekirdeği ile idari bölge olarak düşünülen kısmını birbirinden ayırmaktadır.



Şekil 5. 1/2000 Ölçekli Lambert Planı Üzerinde Yol Kademelerinin Gösterimi
(Transportation System in the 1/2000 Scale Lambert Plan)

Ayrıca istasyon, yeni mahalleler ve idari merkez arasında bağlantıyı sağlayan bir yoldur. Bu yol kentin doğu kısmında ise Kars Kapı'nın 500 metre yakınından geçerek güney mahalleleri de çevrelemektedir. “İkinci kademe yollar” (Şekil 5. Kırmızı renkli yollar) iç ringden daha az önemli olan ikinci bir ring yoldur. Bu yolların eski kentsel dokuyu çevrelediği ve yeni gelişme alanları ile bağlantı sağladığı görülmüştür. Konut bölgeleri ile kuzeydeki demiryolu istasyonu arasında bağlantı sağlayan önemli bir hattır. İç bölgeler ile dış mahalleler arası irtibatı sağlayan bir yol olarak planlanmıştır. “Üçüncü kademe yollar”a ‘harici kuşaklar’ adı verilmiştir (Şekil 5. Siyah renkli yollar). Bu yollar, illeri birbirine bağlayan çevre yollarıdır ve kenti çevreleyerek ilerlemektedirler. Bu yolların kentin dış bağlantılarını sağlayacak şekilde çevre yolu olarak tasarlandığı belirlenmiştir. Erzurum kenti mevcut dış kale kaptanını kullanan bir yol sistemi olarak düşünülmüştür. İstasyon, İstanbul-kapı, Kars-kapı, Arda-han-kapı (Kavakkapı) ve Harput-kapının belirleyici olduğu bir yol sistemidir. Erzurum Büyük Bulvarı olarak adlandırılan ve kentin güneyinde Kars Kapı yönündeki Büyük Kum Dere ile

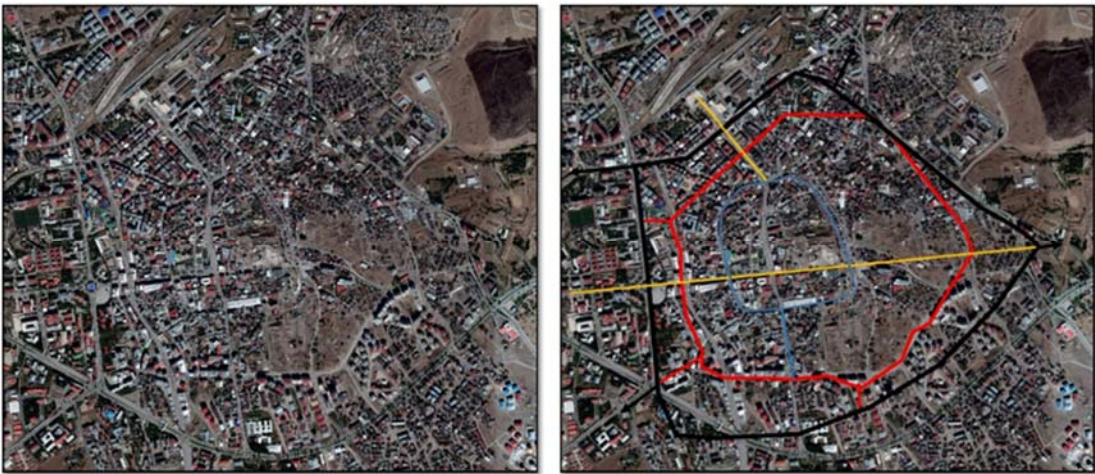
batıdaki Köşk arasında kavis çizerek ilerleyen yol bu kategoridedir. Yeni mahallelere, kenti çevreleyen parklar ve askeri alanlara da hizmet etmesi planlanan bir “transit yol”dur. Bu yolun tamamlayıcısı olan ve kentin kuzeyinde yer alacak kısım demiryolu istasyonunun yanında Kuzey Bulvarı olarak düşünülmüştür. Plan raporunda yapılacak olası bir Sivil Hava Meydanı'nın kentin kuzeyine yapılması ve bu yoldan bağlantı verilmesi önerilmiştir. Aks oluşturan paralel yollar “dördüncü kademe yollar” olarak planlanmıştır (Şekil 5. Turuncu renkli yollar). Son kademe olan bu yollar, plan kapsamında yaratılmak istenen kentsel tasarım çözümlerine göre düzenlenmiştir. Kentin Cumhuriyet Dönemi'nde izleri oluşturulmaya başlayan doğu-batı yönündeki caddesi aks şeklinde bir ana yol olarak ortaya çıkarılmıştır. Bugün Cumhuriyet Caddesi olan bu yol, Erzurum'un en büyük ve önemli eksenini olarak düşünülmüştür. Bu kademe yolların bir diğeri Demiryolu İstasyonu ile Gürcükapı arasında düşünülen büyük yeni yoldur. İstasyondan kale istikametine doğru açılması düşünülmüş ve istasyondan çıkan yolcuların Kale'yi görmesi amaçlanmıştır. Bu ana yol üzerinde dairevi meydanlar ile devam eden ve Kale ile son bulan, anıtların konumlandırıldığı bir manzara ortaya çıkarılması düşünülmüştür. Bu nedenle bu ana eksen üzerindeki yapıların yüksekliklerinin görüşü engellemeyecek şekilde olması önerilmiştir. İstasyondan çıkan ve büyük ağaçlıklı bir cadde olarak tasarlanan yol, Gürcükapı kısmında bankalarla çevrili bir meydanla son bulmaktadır. Meydanda önerilen büyük çeşmenin çevresi mevcut ticarethanelerin genişlediği bir çarşı olarak düşünülmüştür. Ayrıca tarihi doku içerisinde geçmekte olan dere hatları üzeri kapatılarak yola dönüştürülmüştür.

Çekirdek alanın oluşumu mevcut merkez dokusu ve plan önerileri birlikte değerlendirildiğinde, birinci kademe yolların plana uygun olarak açıldığı, ikinci kademe yolların birebir olmasa da takip edildiği, üçüncü kademe yolların güneydeki yay şeklindeki hattın biraz daha güneye kaydırılması dışında plana uygun olarak gerçekleştirildiği ve son olarak dördüncü kademe yolların ise kısmen plana uygun

olarak gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır (Şekil 6). Cumhuriyet Caddesi'nin Çifte Minareli Medrese önünden doğuya doğru düz bir hat olarak devamı gerçekleştirilememiştir. Erzurum kenti çekirdek alanı ulaşım sisteminde Lambert Planı'nı oldukça etkilidir. Dere hatları plandaki gibi kapatılmış, kent kapılarının olduğu yerlerden çevre illere giden yol hatları çıkarılmış, istasyon kentin ulaşım sisteminde ve kentsel işlevlerin dağılımında belirleyici olmuştur. Kentin o dönemki mevcut iç ve dış kale surları, kale kapıları, dere hatları ve organik biçimli dar ve çıkmaz sokaklarının da, Lambert Planı ulaşım sistemi ve bugünkü Erzurum kenti merkezi alanı için belirleyici olduğu görülmektedir. Lambert Planı'nın organik biçimli geleneksel dokunun yanına Cumhuriyet ideolojisine uygun olarak mevcut değerleri dikkate alan modern bir kentsel ulaşım sistemi oluşturmaya çalıştığı anlaşılmaktadır.

Planda, ulaşım sistemi ile ilgili olarak bahsi geçen bir diğer konu Havaalanı arazisi ile ilgilidir. Sivil havaalanı konusunun idari bir konu olduğu belirtilerek ileride doğabilecek ihtiyaca dayanarak yer uygunluğu bakımından bir değerlendirme yapılmıştır. Kentin kuzeydoğusundaki derenin topoğrafik durumu içinde uzayan geniş arazilerin düzenlenme kolaylığı ve doğal, doğal olmayan engellerin uçakların inmelerine engel teşkil etmemesi nedenleriyle bu bölge havaalanı olarak önerilmiştir. Havaalanı bağlantısı için İstanbul kapının çıkış noktasından itibaren kuzeye doğru geniş bir yol önerilmektedir.

Lambert Planı'nın ulaşım konusundaki öngörülerini, 1933 Yapı Yollar Kanunu ve dönemin şehircilik talimatnameleri ışığında değerlendirdiğimizde birçok konunun bu çerçeveye uygun olarak önerildiğini anlayabilmekteyiz. Öncelikle kanun ve talimatnamelerde belirtildiği gibi kademeli bir yol sistemi önerilmiştir. Çıkmaz sokak önerilmemiş, mevcut olan sokaklarda yapılaşma ve tadilata izin verilmemiştir. Nüfusu 100 bin olarak planlanan bir kent olduğu için havaalanı önerisi getirilme zorunluluğu bulunmaktadır ve planda öneri getirilerek yol bağlantısı sağlanmıştır. Diğer bir konu gelişme alanlarının eski bölgelerle bağlantılarının



Şekil 6. Lambert Planı'nda Önerilen Yol Sisteminin Bugünkü Uydu Görüntüsü ile Çakıştırılması (Superposition of Transportation System in the Lambert Plan and Recent Satellite Image)

sağlanması gerekliliğidir. Bu anlamda öneriler getirilmiştir. Yasa ve talimatnamelere göre bina kat sayılarının yol genişliklerine göre belirlenmesi gerekmektedir. Bu kurala Lambert Planı'nda dikkat edildiği anlaşılmaktadır. Demiryolu hattı etrafında uygun boşluklar bırakılmış ve ağaçlandırma öngörülmüştür. Ulaşım sistemiyle ilgili incelemeler Yapı Yollar Kanunu ve talimatnamelerinin dönem ideolojisine uygun olarak ayrıntılı hazırlandığını ve uygulamada takip edildiğini göstermektedir. Bu durum günümüzde özellikle büyükşehirlerde yaşanan ulaşım problemleri ve yine bu şehirlerde yapılan yeni ulaşım düzenlemelerinin ideolojisini ve sorunlarını tartışmak açısından büyük fırsat sunmaktadır.

3.2. Çarşı ve Ticaret Merkezleri (Market and Commercial Centers)

Plan dört ticari alanın korunmasını önermektedir; Cumhuriyet caddesi, Gürcükapı, Gölbaşı ve Taş Mağazalar Caddesi.

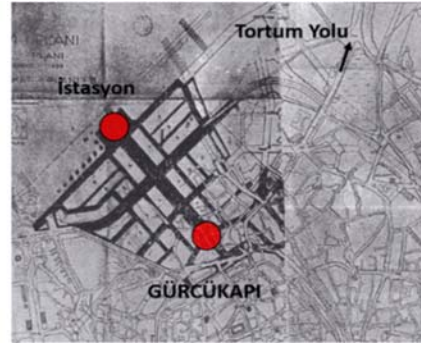
Gürcükapı Ticaret Merkezi ve İş Meydanı: Şehrin başlıca çarşısının Gürcükapı etrafında oluşturulması düşünülmüştür (Şekil 7). Pazar alanlarının genişletilmesi, kentteki hububat ve ticaret borsalarının Gürcükapı'da kurulacak yeni ticaret meydanında kurulması önerilmiştir. Planlanan ulaşım ağı ile bu bölgede düzenli meydanlar oluşturulmuştur. Gürcükapı ve Tortum Yolu arasında seyrek yapılaşmanın bulunduğu alanda yeni bir mahalle önerilmiştir. Bu mahalle ilk aşamada

eskiden olduğu gibi çarşıya gelen köylüler ve onların yükleri için kullanılacaktır. Kentin dışında Tortum yolu yönünde hayvanları yaymaya müsait alanlar ve ticari eşyaların bulunduğu mağazalar oluşturulduktan sonra bu mahalle taşınacak ve yerine ya konut bölgesi inşa edilecek ya da otobüs garı ve çevresinde bahçeler yapılacaktır.

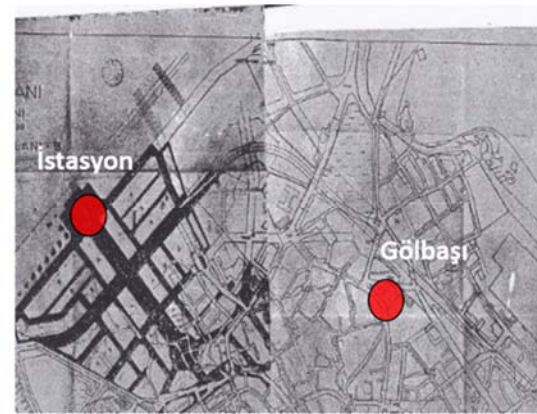
Gölbaşı Ticaret Merkezi: Gölbaşı Mahallesi meydanının güneyindeki caddeler boyunca konut ve ticaret alanlarının yer aldığı bir çarşı önerilmiştir (Şekil 8). Ayrıca bu ticaret merkezi kuzey-batı yönündeki konut bölgesi ile birleşecek şekilde düşünülmüştür. Bu alan günümüzde de konut ve ticaret alanlarının yer aldığı bir bölgedir.

Mahallebaşı Ticaret Merkezi: Günümüzde oldukça önemli olan bu ticaret merkezi (Şekil 9), planda öngörülen meydanın düzenlenmesi, oraya bağlantıyı gerektiren yollar, kümbetten Kars Kapı'ya geçen yeni yolun genişletilmesi ve kuzeydeki yeni transit yola olan bağlantı yollarıyla geniş bir alana hizmet edecek şekilde planlanmıştır. Bu çarşının etrafında belirlenen bölge için 3 katlı binalara izin verilmiş olup, kemerli olan alt kat ya da dükkânlar bu mahallenin büyük bir kısmını barındıracak ve hizmet edecek nitelikte öngörülmüştür.

Mahallebaşı bugün de kentin geleneksel ticari alanlarından biridir. Ancak uydu görüntüsünden de anlaşılacağı gibi fiziksel durumu bakımsız olduğundan kentsel dönüşüme konu olmuş ve bölgedeki binalar yıkılmıştır. Bölgede yıkılan



Şekil 7. Lambert Planı'nda ve Uydu Görüntüsünde Gürcükapı Bölgesi
(Gürcükapı District in the Lambert Plan and Satellite Image)



Şekil 8. Lambert Planı'nda ve Uydu Görüntüsünde Gölbaşı Bölgesi (Gölbaşı District in the Lambert Plan and Satellite Image)

yapılar bir ve iki katlı binalardan oluşmaktadır. Yoğun kış koşullarında yaya hareketliliğini desteklemesi açısından oldukça olumlu bir öneri olan kemerli dükkân tasarımı ise hayata geçirilmemiştir. Bu bölgede günümüzde faaliyetini sürdüren ticari birimler tek katlı bakımsız yapılar ve konut altı ticaret şeklindedir. Açık alanlarda ve yol üzerlerinde, tezgâhlarda satışların yapıldığı bir ticaret biçimi de bölgede gözlenmektedir.

Taşmağazalar Caddesi Ticaret Merkezi: Planda bu uzun ve ince çarşı, mahallenin geleneksel ticaretinin ve konut alanlarının genişlemelerine imkân tanıyan uygun bir alan olarak değerlendirilmiştir (Şekil 10). Alanın uzunluğu, üzerinden geçen derenin kapanması ve güney-kuzey doğrultulu olarak birbirine paralel uzanan üç yolun durumu bu potansiyeli güçlendirmektedir. Günümüzde Lambert Planı'nda öngörüldüğü şekliyle kullanılmakta olan cadde halen kent için önemli bir ticari alandır. Yayalaştırılan cadde, kuyumcuların ağırlıklı olarak yer seçtiği bir bölge olarak faaliyet göstermektedir.

Doğu Ticaret Merkezi: Kentin batısında kurulan ve plan öncesi dönemde yapılaşmaların gözlemlendiği yeni idari mahallenin (Devlet Mah.) bulunduğu alanda merkezileşme gözlenmiştir. Bu alan, ekonomik bakımdan büyük bir öneme sahiptir. Planda, Muratpaşa Cami'sinin bulunduğu yapı adası içerisinde ikinci derecede bir pazar açılması önerilmiş ve

böylece Cumhuriyet Caddesi'nin kuzey ve güney yönlerinde genişlemesinin sağlanması amaçlanmıştır (Şekil 11). Bu ticaret merkezi, güneybatı ve doğu mahallelere hizmet edecek şekilde düşünülmüştür. Günümüzde bu bölgenin kullanımları plan kararının uygulandığını göstermektedir. Kentin merkezi iş alanı içerisinde kalan bölge yoğun olarak kullanılan bir alandır. Günümüzde fiziksel durumu, yapı yaklaşma, yol genişliği ve yapı kalitesi açısından sorunlu olan bölgelerdendir.

Şeyhler Mahallesi Ticaret Merkezi: Bu mahalle kentin güneyinde diğer kısımlarından biraz uzakta yer almaktadır (Şekil 12). Buna rağmen mevcut askeri alanın karşısında birkaç dükkân bulunmaktadır. Plan ile bu bölgede bir hal kurulması önerilmektedir. Bu yeni faaliyet güneyde önerilen daire biçimli yol ve gelişecek mahallelerle ilişkili bir alanda planlanmıştır. Ayrıca merkezdeki ana yollar üzerinde de ticari birimler kurulacaktır.

Bu bölgenin günümüzdeki hali genel anlamıyla plana uygun bir ada ve yol sisteminin takip edildiğini göstermektedir. Ticari birimlerin yoğun olarak bölgedeki ana yollar etrafında yer seçtiği görülmektedir. Ancak planda öngörülen hal bu bölgede konumlandırılmamıştır.

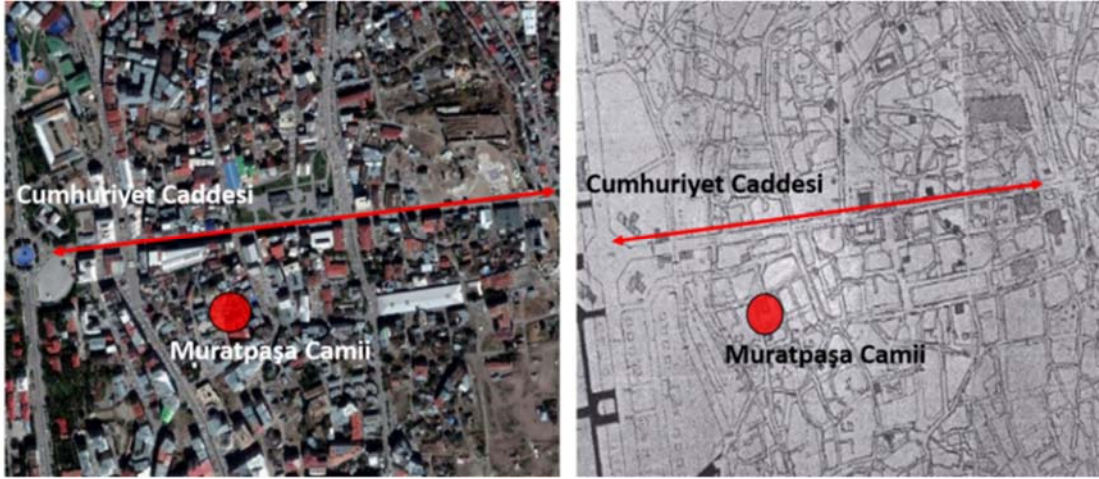
Lambert Planı'ndaki ticari bölgeler Yapı Yollar Kanunu ve talimatnamelere göre irdelendiğinde, plandaki önerilerin bu



Şekil 9. Lambert Planı'nda ve Uydu Görüntüsünde Mahallebaşı Bölgesi
(Mahallebaşı District in the Lambert Plan and Satellite Image)



Şekil 10. Lambert Planı'nda ve Uydu Görüntüsünde Taşmağazalar Bölgesi
(Taşmağazalar District in the Lambert Plan and Satellite Image)



Şekil 11. Lambert Planı'nda ve Uydu Görüntüsünde Doğu Ticaret Merkezi
(East Commercial Center in the Lambert Plan and Satellite Image)



Şekil 12. Lambert Planı'nda ve Uydu Görüntüsünde Şeyhler Mahallesi Ticaret Merkezi
(Şeyhler District Commercial Center in the Lambert Plan and Satellite Image)

yasal çerçeveye uygun şekilde geliştirildiği görülmektedir. Planların kentin mevcut değerlerini dikkate alması gerekliliğinden yola çıkarak ticari merkez önerileri için mevcut ticari faaliyetlerin yürütüldüğü ve yoğunlaştığı alanların kullanıldığı anlaşılmaktadır. Kentin ekonomisi, ticari ilişkileri ve ulaşımı hesaba katılarak bir merkez kurgusu geliştirilmiştir. Ayrıca ticaret bölgelerinin işçilerin oturacakları mahallelere yakınlıklarına göre belirlendiği hatta sanayi bölgeleriyle ilişkilerine de dikkat edildiği gözlenmektedir. Burada belirtilen konuların tamamı ilgili kanun ve talimatnamelerle plan arasındaki uyumu göstermektedir.

3.3. Konut Alanları (Residential Districts)

Konut alanlarıyla ilgili bilgileri vermeden önce kısaca plan için yapılan nüfus hesabından söz etmek doğru olacaktır. Planda konut alanları için tanımlanan çeşitli yerleşim yerlerinin toplam nüfusu 85-90 bin arasında düşünülmüştür. Plan Açıklama Raporu'nda Avrupa'daki planlama yaklaşımına gönderme yapılmıştır. Bu yaklaşıma göre o dönemin Avrupa'sında her bin hektara 200.000 nüfus önerilmektedir. Bu bilgi göz önüne alındığında Erzurum Planı yapılırken her bir hektara 200 kişi düşeceği kabul

edilmiştir. Buna göre, yaklaşık 400 hektar olacağı düşünülen Erzurum kent arazisinin 81 bin nüfusu barındırabileceği hesaplanmıştır. Planda öngörülen sınırlara erişildiğinde kentin kuzey batı ve doğuya doğru gelişeceği düşünüldükçe bu bölgeler için gerekli olacak yollar da planlanmıştır. Bu bölgelerin de gelişeceği ve gösterilen nüfus yoğunluğunun artacağı hesaba katılarak nüfusun 100.000'i bulacağı ifade edilmiştir. Konut alanları bu hesaba ve yapı yoğunluklarına (TAKS olarak verilmektedir) göre düzenlenmiştir. Ayrıca bu alanlar, kentin ekonomik hayatında oynayacakları role göre farklı bölgeler halinde belirlenmiştir. Bu bölgelerin bir kısmı sadece "konut bölgeleri" olarak belirlenirken diğer kısmı "konut ve ticaret bölgeleri" olmak üzere karma kullanımlar şeklinde oluşturulmuştur.

3.3.1. Orta sınıf konutları, bahçeli konutlar ve aile ikametgâhları (Middle class residences, garden residences and family residences)

Bu türden konutlar iki bölgede planlanmıştır.

- 40 hektar büyüklüğündeki birinci bölgede %25 yoğunluklu yapılaşma önerilmiştir. Toplam 6000 kişinin yaşayacağı hesaplanmıştır. Batı İdari Mahallesi (Devlet

Mahallesi) ile Çaykara Deresi'nin arasındaki mahalleler bu alana girmektedir (Şekil 13). Bu bölge günümüzde resmi kurum ve lojman alanları olarak kullanılmaktadır. Izgara plan esaslarına göre planlanmış bir konut alanıdır. Kent merkezinde bulunan mevcut organik dokulu konut bölgelerinin yanına geometrik formlar kullanılarak bir konut bölgesi eklenmiştir. Erzurum'un konut yerleşim deseninde de Cumhuriyet döneminde ortaya çıkan "ikili" yapı gözlenmeye başlamıştır [51]. Çaykara Deresi boyunca yeşil kuşak öngörüsü ise gerçekleştirilmemiştir.

- Yeni mahalleler grubu olan ikinci bölge, kentin güneyindeki çember yolun etrafındaki alanları kapsamaktadır (Şekil 14). %20 yoğunluklu yapılaşma öngörülmüştür. Bu alanda yaklaşık 8000 kişilik bir nüfusun yaşaması planlanmıştır. Kentin güneyinden geçen çember yol plandaki şekliyle farklı olarak daha güneyden geçirilmiştir. Ancak bu bölge, düzenli bir yapılaşmaya sahip olmasa da, günümüzde de plandaki gibi ağırlıklı olarak konut alanıdır

3.3.2. İşçi ve esnaf mahalleleri: küçük aile ve sanatkâr evleri (Worker and Artisan Neighborhoods: Small Family and Craftsman Houses)

İki bölgede düşünülen bu tür konut alanlarının birincisi (Şekil 15) kalenin kuzeyinde, eğimli bölgeye denk gelen alanda %30 yapılaşma yoğunluğu ile 1000 kişilik bir konut alanı olarak planlanmıştır. İkincisi ise (Şekil 15) Muratpaşa Mahallesi'nin yarısı, Dere Mahallesi, Aşağı ve Yukarı

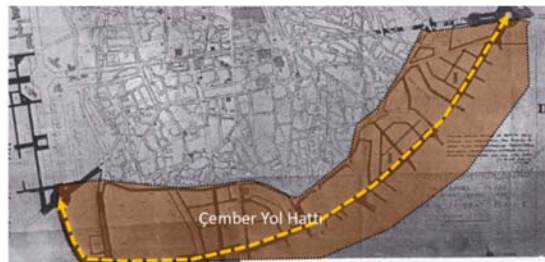
Yoncalık, Hasani Basri, Müftü Efendi, Vani Efendi, Sultanmelik, Yukarı Habip Efendi, Hacı Cuma, Taşmescit ve Yeğen Ağa bölgelerini içerecek şekilde 70 hektarlık bir alanda %35 yapılaşma yoğunluğu ile tasarlanmıştır. Bu alan 7000 nüfuslu bir işçi konutu bölgesi olacaktır. Ayrıca bu bölgede apartman şeklinde birkaç bina yapımı önerisi de bulunmaktadır. Bu bölge, plandaki düşük katlı yapılaşma önerisine rağmen günümüzde apartmanlaşmanın hâkim olduğu bir bölgedir. İç kalenin kuzeyindeki yamaçlarda iki katlı evler bulunmaktadır; ancak bugün çöküntü bölgesi haline almıştır. Güneydeki ikinci bölgede ise apartmanlar ve çöküntü alanları birlikteliği göze çarpmaktadır. Her iki alan için de kentsel dönüşüm projeleri geliştirilmektedir.

3.3.3. Karma bölgeler: konut ve ticaret alanları (Mixed Zones: Residential and Commercial Areas)

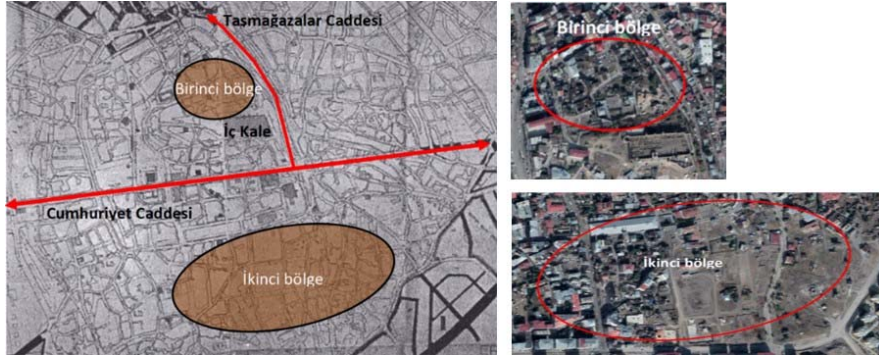
Üç farklı alanda önerilen bu bölgeler kentin merkezindeki önemli ticaret merkezleri civarında konumlandırılmıştır (Şekil 16). Kalenin güneyinde, 10 hektar büyüklüğündeki ilk bölge, %33 yapılaşma yoğunluğu ile 5000 kişinin yaşayacağı bir alandır. İkinci bölge Gürcükapı ile Mumcu arasında kalmaktadır. 15 hektarlık bu araziye %40 yapılaşma yoğunluğu ile yaklaşık 11-12 bin nüfus önerisi getirilmiştir. Üçüncü kısım ise Gölbaşı ile Mahallebaşı çarşıları arasındaki alandır. 14 hektarlık bu alanda yaklaşık 11-12 bin nüfusun yaşaması planlanmıştır. Her üç bölgede de günümüzde ticaret ve konut kullanımı birlikteliği söz konusudur. Üçüncü bölge çöküntü alanı haline geldiğinden kentsel dönüşüm projesi uygulanan bir alandır.



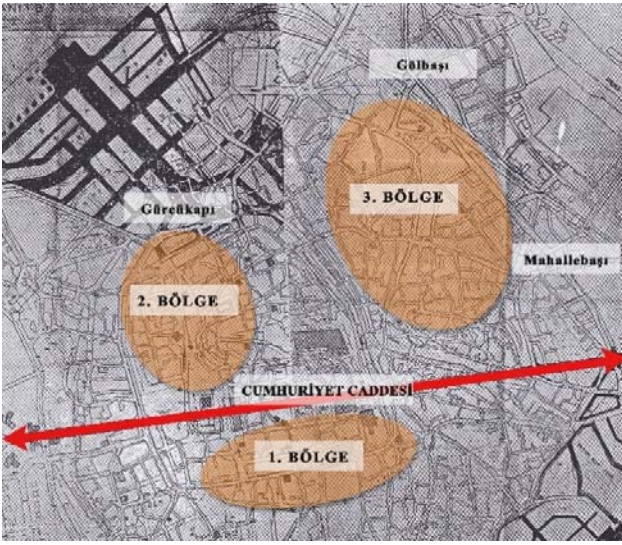
Şekil 13. Lambert Planı'nda ve Uydu Görüntüsünde Orta Sınıf Konut Bölgesi
(Middle Class Residential District in Districts in the Lambert Plan and Satellite Image)



Şekil 14. Lambert Planı'nda ve Uydu Görüntüsünde Yeni Mahalleler Konut Bölgesi
(New Residential Districts in the Lambert Plan and Satellite Image)



Şekil 15. Lambert Planında ve Uydu Görüntüsünde İşçi ve Esnaf Mahalleleri
(Workers and Craftsmen Districts in the Lambert Plan and Satellite Image)



Şekil 16. Lambert Planı'nda Karma Konut Bölgeleri
(Mixed Residential Areas in the Lambert Plan)

3.3.4. İstasyon mahalleleri-konut ve ticaret alanları (Station Neighbourhoods, Residential and Commercial Areas)

Üç katlı yapılardan oluşan bir bölge olarak planlanmıştır. 12 hektarlık bir arazide, %50 yapılaşma yoğunluğu ile 12-13 binlik bir nüfus yaşayabilecektir. Plan öncesinde Han bölgesi olan bu alan konutlara göre düzenlendiğinde son şeklini alacak ve nüfusu 25 bin olacaktır (Şekil 17).

Yüksek yoğunluğa sahip bu bölge kentleşme açısından (yapı yaklaşma mesafeleri, yol genişlikleri) oldukça sorunlu bir alandır. Bu bölgedeki yapıların kat yükseklikleri 4 ile 8 kat arasında değişmektedir. Planda öngörülen yapılaşma koşullarının takip edilmediği alanda, mevcut yapılaşma durumunun neden olduğu kirlilik, gölgelenme ve buzlanma gibi sebeplerden dolayı özellikle kış aylarında yaşam kalitesi oldukça düşmektedir.

Konut alanlarıyla ilgili olarak planda Erken Cumhuriyet Dönemi'nin yürürlükteki kanun ve talimatnameler yoluyla tanımladığı kurallara uyulduğu, en çok 5 katlı yapılara izin verildiği, sanayi ve ticaret bölgeleri etrafında işçi-amele mahalleleri önerildiği, kestirim ve yoğunluk hesabı yapıldığı

ve buna uygun olarak plan kararları geliştirildiği görülmüştür.

3.4. Yeşil Alanlar: Meydanlar, Halka Açık Bahçeler (Green Areas, Squares, Public Gardens)

3.4.1. Park ve bahçeler (Parks and gardens)

Lambert Planı, park sistemleri için kenti üç farklı bölgede ele alınmıştır. “Merkez bölgesi”: Bu bölge kentin çekirdeği olarak adlandırabileceğimiz tek bir alanda toplanan İç kale, Üç Kümbetler, Taşhan ve Yakutiye Medresesi'nin arasında kalan alanı kapsamaktadır. “Mahalle Bahçeleri”: Merkezdeki mahalleler için düşünülmüş alanlardır. Son alan “kent çevresi büyük parklar sistemi” olarak karşımıza çıkmaktadır. Askeriyenin bu bölgede bulunmasından dolayı yeterli inceleme yapılamamış olsa da, plan bu arazinin düzenlenmesi için bazı bilgiler vermektedir. Lambert her üç parça için farklı öneriler getirmiştir.

Merkez bölgesindeki tarihi binaların kaldırılması ile Karadeniz parkının düzenlenmesi önerilmektedir (Şekil 18). Buradaki düzenlemeler kapsamında kale etrafında meydanlar, Karadeniz Parkı'nda bahçeler, Mumcular Caddesi ile Yakutiye Medresesi etrafı ve Çifte Minare'yi çeviren alanda ise bahçeler kurulması ve meydanlarda ağaç dikilmesi önerilmiştir.

Ayrıca merkezi alanda Üç Kümbetler Bahçeleri tasarlanmıştır. Bu bölgede toplam 40 hektarlık bir arazide anıtlar ve binalar hariç olmak üzere, 8 hektarlık bir bahçelik alan planlanmıştır. Karadeniz parkı olarak düşünülen alan, kentin en merkezi alanındaki tarihi yapıları da (Yakutiye Medresesi, Lalapaşa Camii, Taşhan, Kale ve Çifte Minareli Medrese) içerisine alan bir cazibe alanı olarak planlanmasına rağmen günümüzde yapılaşma açısından tarihi yapıları gölgeleyen sorunlu bir bölgedir (Şekil 18). Bugün İç Kale çevresi, kentsel dönüşüm projeleri yolu ile Lambert Planı'ndakine benzer şekilde rekreatif bir odak haline getirilmeye çalışılmaktadır. Diğer taraftan Yakutiye Medresesi'nin bulunduğu bölge, yapılan düzenleme ile Erzurum kentinin ana meydanı olarak hizmet vermektedir. Yıllar boyunca plan kararlarına uyulmadığı için sorunlu bir bölge haline gelen alanda, bölgenin cazibesini arttırmak için

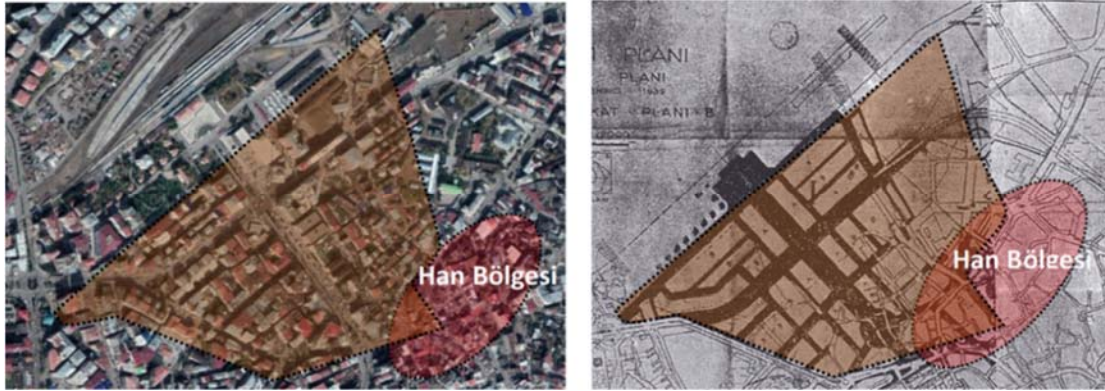
bugün kentsel dönüşüm yolu ile yapılan düzenlemelerin Lambert Planı'ndaki kararlara benzerliği dikkat çekicidir.

“Mahalle bahçeleri” sistemi, halk kültür merkezleri ve okulların etrafında kurulacak bahçeleri içermektedir (Şekil 19). Bu sisteme göre kentteki hiçbir nokta, bir bahçe veya bir meydana 300 metreden daha uzak olmayacaktır. Planda iki farklı bahçe önerilmektedir. “Kuru bahçeler” kayalıklardan oluşan ekilmemiş bahçelerdir. Plan raporunda bu kısmın düzenlenmesi ve sulanması hususunda büyük masraflar çıkacağı ifade edilmiştir. “Yeşil bahçeler” ise asıl bahçeleri oluşturmaktadır. Kentin her tarafından geçen kanal ve değirmenlerden gelen akarsuların bu bahçelerdeki bitkilerin sulanmasına uygun olduğu ifade edilmiştir. Ne yazık ki Lambert Planı'nda önerilen mahalle bahçeleri fikri gerçekleştirilmemiş ve hiçbir bahçe önerisi hayata geçmemiştir.

“Kent Çevresi Büyük Parklar Sistemi”, planın yeşil alanlara ilişkin üçüncü önerisidir (Şekil 19). Bu alanlar kentin dışında, içerisinde eğlence ve oyun alanları olan büyük yeşil alanlardır. Kentin yerleşik alanını çevreleyecek şekilde tasarlanan bu sistem içerdiği küçük şelaleler ve havuzlarla yaklaşık 800m uzunluğundadır ve kentin güneybatısında Köşk'ten başlayıp Çaykara Deresi boyunca kuzeye doğru inmektedir. Plan raporunda kentin dışına ve kuzeye doğru nakli teklif edilmiş olan değirmen sularının bu parka

getirilerek şelaleler ve havuzların kolaylıkla düzenlenebileceği belirtilmektedir. Bu park sistemi eski kent ile yeni idari merkez arasında yer almakta ve içerisinde iki tane de çocuk bahçesi barındırmaktadır. Ayrıca İstasyon Caddesi boyunca, istasyondan iş merkezine kadar 600 metre uzunluğunda büyük bir yeşil alan daha öngörülmüştür. Plan yapılırken burada belirtilen alanlara ek olarak, kentin dışında Boğaz Mevkii ve Abdurrahman Gazi bölgelerinin de konforlu geniş gezinti yerleri olarak düzenlenmesi önerilmiştir.

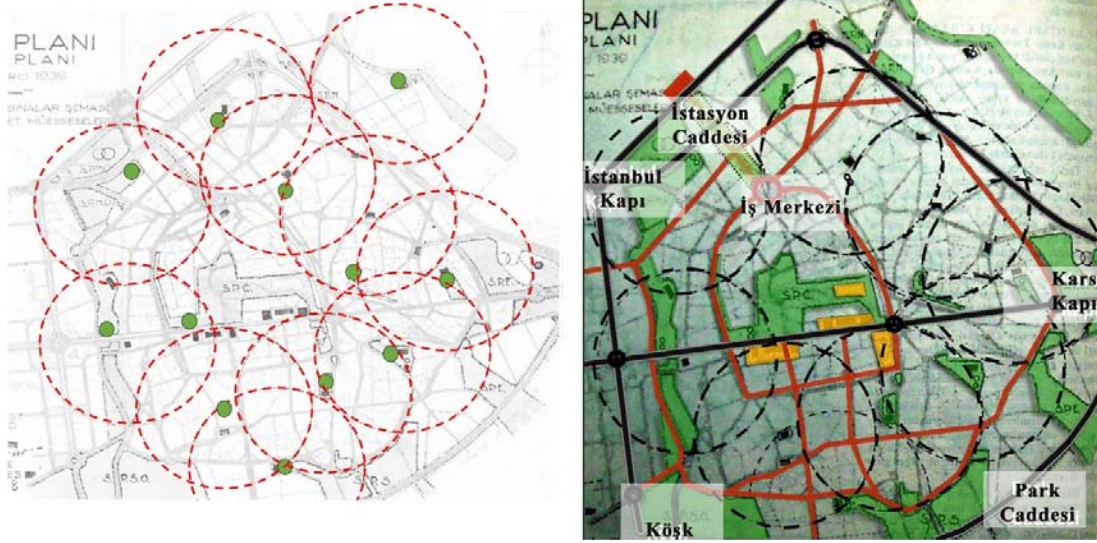
Kentin merkezi alanı için Lambert Planı'nda önerilen yeşil sistemlerin hiçbiri uygulanmamıştır. Kent yaklaşık 26 hektar büyüklüğünde yeşil bahçelere sahip olacak şekilde planlanmıştır. O dönem Avrupa kentleri için nüfus başına 2 veya 3 metrekare park yapılması ideal olarak belirtilmektedir. Bu bilgi ışığında, planda kişi başına 2 m² yeşil alan, 6 m² boş alan ve çocuk başına 1 m² çocuk parkı önerisi getirildiği görülmektedir. Bu durum günümüzde kişi başına asgari 10 metrekare yeşil alan bırakılması zorunluluğunu düşündüğümüzde, Cumhuriyet döneminde çok uzun dönemli ve doğru öngörülerde bulunduğu göstermektedir. Yeşil alanlarla ilgili düşünülen planların uygulanmaması Erzurum'un yaşam kalitesi ve afet riski açısından çok büyük bir fırsatın kaçmasına neden olmuştur. Bu önerilere rağmen bugün dahi yaklaşık kişi başı 2 m² yeşil alan ile bu rakamlara ulaşamadığı görülmektedir (EBB,



Şekil 17. Lambert Planı'nda ve Uydu Görüntüsünde İstasyon Mahalleleri
(Railway Station Districts in the Lambert Plan and Satellite Image)



Şekil 18. Lambert Planı'nda Merkez Bölgesi Yeşil Alanları ve Merkez Bölgesi Yeşil Alanları Uydu Görüntüsü
(Central Area Green Areas in the Lambert Plan and Satellite Image of Central Area Green Areas)



Şekil 19. Mahalle Bahçeleri-Hizmet Alanları ve Kent Çevresi Büyük Parklar Sistemi
(District Gardens-Service Areas and Big Park System around the City)

Nazım İmar Planı Açıklama Raporu). Cumhuriyet'in idealleri ile gerçeklik arasında dönemin ekonomik, sosyal ve fiziksel koşullarını da hesaba kattığımızda ortaya çıkan farklılıklar yeşil alanlara ilişkin bu olumsuz durumu açıklamaktadır. Cumhuriyet ideolojisi 'olması gereken' bakış açısıyla yaklaştığı ve hedef tanımladığı için ülkemiz şehirciliğine büyük bir katkı sunmaktadır. Yeşil alanlar, meydanlar ve halka açık bahçeler için Lambert Planı ile getirilen öneriler dönemin ideolojisine uygun şekilde önerilmiştir. Şehirlerin İmar Planlarının Tanzimi İşlerine Ait Umumi Talimatname'de belirtilen oyun yerleri, futbol sahaları, çocuk bahçeleri, açık-kapalı havuzlar, gazinolar ve Halkevleri gibi kullanımları içeren alanlar ayrılması gerekliliği Lambert Planı'nda dikkate alınmış ve uygun yerler ayrılmıştır. Ayrıca mümkün olan yerlere yeşil alanlar eklenmesi ve bu yeşil alanlar arasında bağlantı sağlanması konularına da dikkat edildiği anlaşılmıştır.

3.5. Koruma Alanları ve Yeni Kamusal Alanlar (Conservation Areas and New Public Spaces)

3.5.1. Koruma ve yenileme (Conservation and renewal)

Plan raporunun bu bölümü sanatsal ve tarihi değeri olan anıtlar ve binaların korunması ile ilgilidir. Kentin merkezi alanındaki bütün tarihi yapılara (Çifte Minareler, Ulucami, Yakutiye Medresesi, Saat Kulesi, Kale Üç Kümbetler, Boyahane Camii, Bakırcı Camii, Gürcü Kapısı Camii, Gümrük Camii, Karanlık Kümbet, Gümüşlü Kümbet, Emirşeyh Türbesi, Lalapaşa Camii, Murat Paşa Camii, İbrahim Paşa Camii, Cennetzade Camii, Caferiye Camii, Kurşunlu Camii ve Taşhan) ilişkin plan kararları sadece ilgili yapıların hâlihazırdaki halini korumayı içermemektedir. Plan, tarihi yapıların çevresinin buradaki harap yapılardan kurtarılması ve yaratılan bu alanlarda bahçeler kurulmasını önermektedir. Bu bahçeler içerisinde meydanlar oluşturulacak, yeni manzaralar ve yeni yol güzergâhları

yaratılacaktır. Önerilen Merkez Karadeniz Parkı, Lalapaşa, Yakutiye ve Üç Kümbetler parkları gibi park sistemleri ile bu anıtsal yapılara uzanan güzel manzaralar oluşturulacaktır. Genel anlamda tarihi kıymeti olan binalar ile gerek mermer gerekse tuğladan yapılmış minarelerin tamiri önerilmiştir. Ayrıca plan, meydan ve yolları birbirine bağlayarak değerli anıtlar, tarihi binalar, çeşmeler ve kentin tarihi dokusuna uygun ve kurtulması gereken konutları da kurtarmayı amaçlamaktadır. Plan, eski mahallelerle ilgili köklü değişiklikler öngörmüştür. Düz toprak damlı ve genellikle taştan yapılardan oluşan bu bölgelerde, yollar insan ve hayvanların geçişine ancak imkân tanıyan dar ve toprak yollardır. Lambert Planı, devletin plan öncesi dönemde bu bölgeleri düzenleme çabalarını destekleyerek yol genişliklerinden kat sayılarına kadar önemli değişiklikler (yenileme) yapılmasını önermektedir. Planda her mahalle için "Halk Kültür Merkezi" önermektedir. Bu tesislerde mahalle halkına ait "Müzakere Salonu", bir dispensar ve "Tıbbi Yardım Okulu" bulunması önerilmiştir. Ayrıca, bu bölgelerde ve çarşıların yakınında "Sanayi Okulu" ve "Sanatkar Atölyeleri" düzenlenmiştir. Bu okullar mühendisliği canlandırma ve genişletme amacını taşımaktadır.

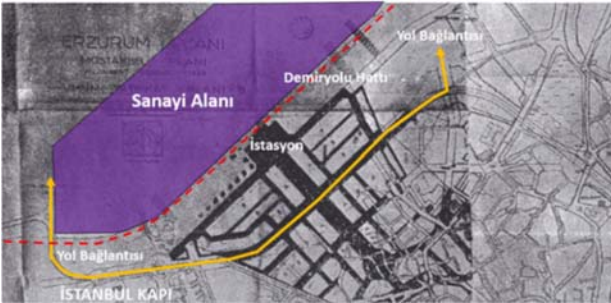
Planda öngörülen bu kullanımlar ve önerilen bölgeler incelendiğinde gerçekleşen bir uygulama olmadığı görülmektedir. Koruma alanları ve yeni kamusal alanlar bölümünde getirilen öneriler, plan dönemini düşündüğümüzde kentsel yaşam, kentsel mekân insan ilişkisi ve kentsel mekânın korunması bağlamında geliştirilmiş doğru planlama kararlarıdır. Herkesin eşit bir şekilde erişebileceği kentsel hizmetler, yaşam kalitesi yüksek kentsel mekânlar, hem ekonomik, hem de sosyal hayata olumlu katkı sağlayacak merkez tasarımları çok doğru planlama yaklaşımlarıdır. Kentin kurgusu oldukça okunaklı bir şekilde Cumhuriyet Caddesi üzerinde cazibe merkezleri oluşturmaktadır. Lambert Planı'nın koruma ve

kamusal alanlara dair tüm bu önerilerine rağmen günümüz Erzurum'unun kent merkezi farklı gelişmiştir. Belirtilen tarihi yapılar korunsun da çevreleri için önerilen düzenlemeler ancak 2000 yılından sonra plandakinden farklı şekillerde gündeme gelmeye başlamıştır.

Lambert Planı, dönemin kanun ve talimatnamelerine uygun olarak tarihi ve kültürel değerleri belirlemiş ve özel önem göstermiştir. Kent kurgusu yapılırken toplumsal ihtiyaçları mahalle düzeyinde dikkate alarak, tarihi, estetik ve sanat değeri olan yapı ve eserlerin hemen bitişiğindeki yapıların temizlenmesini önermiş, tabiat güzellik ve anıtların korunarak rahatlıkla gezilebilecek hale getirilmesi ve ulaşım bağlantılarının sağlanması için öneriler getirmiştir.

3.6. Sanayi Bölgeleri (Industrial Districts)

Plan raporunda yeni yolların ve demiryolunun inşa edilmesi, işçi sınıfının kente yerleşmesi için Erzurum'un sanayiyle donatılması gerektiği belirtilmiştir. Sanayi bölgesi olarak suları kentin kuzeyine doğru akıtmaya elverişli, geniş, kullanılmayan ve düzenli hava akımları olan bir yer bulunması önerilmiştir. Ayrıca sanayi alanı etrafında tampon bölge olarak işçiler için bahçeli konut bölgesi kurulması önerilmiştir. Lambert'in yaptığı plan çalışmaları arasında erişebildiğimiz plan üzerinde, sanayi alanı etrafındaki işçi mahallelerine ilişkin bir gösterim bulunmamaktadır. Planda sanayi alanlarının yük treni istasyonu ve transit yolla doğrudan bağlantısının kurulması, kentsel alanla erişiminin kolay olması gibi öneriler de getirilmiştir (Şekil 20).



Şekil 20. Lambert Planı'nda Sanayi Alanı ve Yol Bağlantıları

(Industrial District and Road Connections in the Lambert Plan)

Bu kurgu çerçevesinde sanayi alanları, İstanbul Kapı'nın kuzeyinde, doğusunda demiryolu hattıyla, güneyinde ise transit yol ile sınırlanan alanda konumlandırılmıştır. Sanayi bölgesi kentin dışında düşünüldüğünden üç ana yol ile kente bağlantı önerilmiştir. Bunlardan birincisi İstanbul Kapı'nın kuzeyinde diğer ikisi de Ardahan Kapı'nın batısında düşünülmüştür. Sanayi alanı olarak önerilen bölgede var olan haneler ve mahallelerin plana uygun olarak yenilenmesi önerilmiştir. Öncesinde kırsal faaliyetlerin sürdürüldüğü bu alanların sanayi alanına dönüştürülmesiyle, bahsi geçen yenileme bu bölge için kolaylaşacak ve hayvancılık faaliyetleri de kentin dışına nakledilecektir. Sanayi bölgeleri konusunda Lambert Planı ile getirilen öneriler, Yapı Yollar Kanunu ve ilgili talimatnamelerin bu konuda belirttiği

hususların dikkate alındığını göstermektedir. Öncelikle sanayi için alan büyüklüğü planlanan alanın nüfusuna göre belirlenmiştir. Sanayi alanının konumu seçilirken kentin hâkim rüzgâr yönüne (güneybatıdan kuzeydoğuya) dikkat edilmiş, kentsel alana etki etmeyecek bir konum seçilmiştir. Ayrıca sanayi bölgesinin işçilerin oturacakları mahallelere yakınlığı da etkili olmuştur.

4. SONUÇLAR (CONCLUSIONS)

Bu çalışmada Erzurum'un Lambert Planı olarak adlandırılan ilk planı olan "Erzurum Müstakbel Planı" plan paftası ile ortaya çıkarılmış ve incelenmiştir. Ülkemizin birçok kentinde yaşanan ve her türlü mekânsal müdahaleler yoluyla yitirilen kentsel bellekler, Erzurum örneğinde de yaşanmaktadır. Bu çalışma ile Erzurum'un mekânsal gelişim tarihinin ilk adımı olan Lambert Planı (Erzurum Müstakbel Planı, 1939) görseli ve kararları ortaya çıkarılarak hem kentsel belleğin tazelenmesi hem de merkezi alanının yenilenmeye çalışıldığı dönemde planlama kararları için bir başvuru kaynağı oluşturulmaktadır. Lambert Planı'nda tanımlanan kentsel alan, günümüz Erzurum'unun merkezi alanını oluşturmaktadır. Bu nedenle, bu çalışmada Erzurum'un mevcut çekirdek alanının oluşumunda planın rolü tartışılmıştır. Ayrıca planın, dönemin ideolojisine ve kent idealine uygunluğu o dönemde yayınlanmış olan Yapı ve Yollar Kanunu ile ilgili yönetmelikler ışığında değerlendirilmiştir. Plan mekânsal kararları verirken ilgili kanun ve yönetmeliklere uygun olarak bir kestirim nüfus hesabı yapıp, ilgili tüm kentsel işlevler için gerekli alan hesaplarını bu nüfus tahmini üzerinden gerçekleştirmiştir. Planın, 1965 hedef yılı için belirlediği kestirim nüfusu 1939 yılı Erzurum merkez nüfusunun üç katıdır. 1965 yılına gelindiğinde kent nüfusunun 105 bin kişiye ulaşmış olması Lambert'in isabetli bir tahmin yaptığını göstermektedir.

Planda öngörülen alan kullanımları, Cumhuriyet Dönemi'nin kalkınma hamlesinde önemli bir yeri olan Anadolu'da sanayi kentlerinin oluşturulması hedefine uygun bir yaklaşım geliştirildiğini göstermektedir. Kentin üst biçimi belirlenirken dönemin modernizm anlayışı ve sanayiye dayalı büyüme modeli izlenmiş, dönemin kentsel gelişme modellerinden "Sanayi Kenti" (Tony Garnier) modeline uygun öneriler geliştirilmiştir. Buna göre, Lambert Planı ile Erzurum, bir sanayi kenti olarak planlanmış ve sanayinin ihtiyaç duyacağı ana kullanımlar olan demiryolu istasyonu, işçi mahalleleri ve transit ulaşım bağlantıları sağlanmıştır. İncelemeler göstermektedir ki, bu plan biçim endişesiyle yapılmamıştır. Kentin geneline bakıldığında plan, yerleşik dokuyu iyileştiren, sağlıklılaştıran ve sosyal donatılarla bezeyen, gelişme alanlarında ise düzgün biçimler yaratan bir yapıya sahiptir. Plan, Avrupa kentlerinin temel özelliği olan düzgün geometri süreklilikleri olan kentsel dokuları [52] Erzurum'da üç bölgede önermiştir: İstasyon ve Devlet Mahalleleri ile kentin bugünkü omurgasını oluşturan Cumhuriyet Caddesi. Planda günümüz Erzurum'una bugünkü kent merkezini şekillendiren temel unsurlar miras kalmıştır. Bunlar Cumhuriyet Caddesi, istasyon alanı, İstasyon Mahallesi, Gürcükapı, Mahallebaşı ve Gölbaşı ticari merkezleri, Taş Mağazalar Caddesi, kale surlarının

yola dönüşümü, ring sistemi (büyük oranda), “aks yolları” (büyük oranda), “çevre transit yolları” ve idari bölge (Devlet Mahallesi) olarak sayılabilir. Öte yandan bulgular, yapı ve yollar kanununda belirtilen unsurların Lambert Planı için belirleyici olduğunu göstermiştir. Cumhuriyet ideolojisinin mekân kurgusu bu yasa ve planlar yoluyla oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu açılardan bakıldığında Lambert Planı Erzurum kentinin mekânsal gelişimi açısından oldukça önemli bir plandır. Diğer taraftan, planda öngörülen ve kentsel yaşam kalitesi açısından büyük önem taşıyan İç Kale ile Yakutiye Medresesi arasındaki merkezi park, kenti çevreleyen yeşil sistem, mahalle bahçeleri ve kültür merkezleri, sanatkâr atölyeleri, sanayi alanı, çocuk oyun alanları ve spor alanları ile farklı nitelikteki konut bölgelerinin oluşturulması gibi kararlar uygulamaya geçirilmemiştir. Uygulanmayan plan önerileri, ne yazık ki Cumhuriyet’in ilk yıllarında benimsenen çağdaşlaşma hareketinin kent anlayışı ve hayalinin gerçekleşmesini kısıtlamıştır. Çağdaş toplum yaratma hedefine uygun olarak sosyal ve kültürel alanlarda yaratılmak istenen değişimin Erzurum’da gerçekleştirilememiş olduğu gözlenmektedir. Bu durumun nedenlerinden biri söz konusu toplumsal değişim için önerilen uygun faaliyet (“mahalle bahçeleri”, “kültür merkezleri”, “atölyeler”, yeşil alanlar vb.) ve düzenlemelerin (tarihi ve estetik değerlerin ulaşılabilir ve kullanılabilir hale getirilmesi vb.) gerçekleştirilememiş olmasıdır. Bu uygulamaların çoğu önemli oranda kamulaştırma işlemi gerektirmektedir ve dönemin ekonomik ve siyasi şartları kamulaştırma işlemlerini oldukça zora sokmaktadır. Kentin yaşanabilirliğini arttırmak ve ana hedefleri gerçekleştirmek adına alınan bu kararlardan ulaşım gibi bazı plan kararlarının uygulanmasına öncelik verildiği, diğer kararların ise zaten sonraki planlama döneminde değiştiği görülmektedir.

Cumhuriyet Dönemi planlama çalışmalarından birisi olan Lambert Planı, kentin ilk plan olması açısından araştırılmaya değer bir plandır. Plan, sağladığı bulgular ve öngörülerini ile sonraki dönemde yapılan planlama çalışmalarının üst biçim ve kurgularını da değerlendirme fırsatı sunmaktadır. Plan kararlarının ve kentsel mekân oluşumuna etkilerinin gün yüzüne çıkarılması sadece Erzurum değil, Türkiye kent planlama tarihi açısından da sonraki çalışmaları yönlendirecek önemli bir girdi oluşturacaktır.

TEŞEKKÜR (ACKNOWLEDGEMENT)

Bu makalenin dayanağını oluşturan plan raporunun Türkçesinin anlaşılmasında yardımcı olan Prof.Dr.Haldun Özkan ve makalenin taslak halini okuyarak son haline gelmesine yardımcı olan ve değerli katkılarını sunan değerli hocalarım Prof.Dr.Ruşen Keleş ve Prof.Dr.Melih Ersoy’a sonsuz teşekkür ederim.

KAYNAKLAR (REFERENCES)

1. Keskinok Ç., Urban Planning Experience of Turkey in the 1930s, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 27 (2) 173-188, 2010.
2. Karakaya E., Construction of The Republic in City Space: From Political Ideal to Planning Principles,

Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2010.

3. Tankut G., Bir Başkentin İmarı, Anahtar Kitaplar, İstanbul, Türkiye, 1993.
4. Altaban Ö., Cumhuriyet’in Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Editör: Sey Y., Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, Türkiye, 41-64, 1998.
5. Uluğ H., The Role of Political Concepts on Planning and Design, Process of New Capitals: A Comparative Study, Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2000.
6. Sargın G.A., Başkent Üzerine Mekan-Politik Tezler: Ankara’nın Kamusal Yüzleri, İletişim yayınları, İstanbul, Türkiye, 2002.
7. Cengizkan A., Ankara’nın ilk planı: 1924-1925 Lörcher Planı, Ankara Enstitüsü Vakfı ve Arkadaş Yayıncılık, Ankara, Türkiye, 2004.
8. Senyapılı Ö., Gençlik Yıllarımın (ve Öncesinin) Ankara’sında Eğlence-Dinlenme Mekanları, Cumhuriyet’in Ankara’sı, Editör: Senyapılı T., Odtü Geliştirme Vakfı Yayınları, Ankara, Türkiye, 287-310, 2005.
9. Türkoglu Ö.S., Spatial Representation Of Power: Making The Urban Space in The Early Republican Period, Power and Culture: Identity, Ideology, Representation, Editörler: Osmand J. ve Cimdina A., Pisa Plus University Press, Pisa, İtalya, 71-94, 2007.
10. Keleş R. ve Duru B., Ankara’nın Ülke Kentleşmesindeki Etkilerine Tarihsel Bir Bakış, Mülkiye, 261, 27-44, 2008.
11. Keskinok Ç.H., Cumhuriyet Devrimi’nin Yolu: Atatürk Bulvarı, Koleksiyoncular Derneği Yayını, Ankara, Türkiye, 2009.
12. Tekeli İ., Türkiye’de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri, Türkiye’de İmar Planlaması, Editör: Gök T., ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ankara, Türkiye, 8-113, 1980.
13. Tekeli İ., Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Editör: Sey Y., Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, Türkiye, 1-25, 1998.
14. Tekeli İ., Kent Tarihi Yazımı Konusunda Yeni Bir Paradigma Önerisi, Cumhuriyet’in Ankara’sı, Editör: Şenyapılı T., ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayınları, Ankara, Türkiye, 3-22, 2005.
15. Tekeli İ., Türkiye’de Kent Planlaması Düşüncesinin Gelişmesi, Academia, <https://www.academia.edu/35141037/>, 2006, 23 Mart 2020.
16. Tekeli İ., Modernizm, Modernite ve Türkiye’nin Kent Planlama Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, Türkiye, 2009.
17. Sutcliffe A., The Rise of Modern Urban Planning: 1800-1914, Mansell, London, UK, 1980.
18. Günay B., History of CIAM and Team 10, METU Journal of Faculty of Architecture, 8 (1), 23-44, 1988.
19. Choay F., The Modern City: Planning in the 19th Century, George Braziller Inc., New York, A.B.D., 1969.

20. Breitling P., The Role of the Competition in The Genesis of Urban Planning: German And Austria in The Nineteenth Century, The Rise of Modern Urban Planning 1800-1914, Editör: Sutcliffe A., Mansell, London, UK, 31-55, 1980.
21. Bollerey F. ve Hartmann K., A Patriarchal Utopia: The Garden City and Housing Reform in Germany at the Turn of the Century, The Rise of Modern Urban Planning 1800-1914, Editör: Sutcliffe A., Mansell, London, UK, 135-166, 1980.
22. Howard E., Garden Cities of To-Morrow, Sonnenschein and Co. Ltd, London, UK, 1902.
23. Tarn J.N., Housing Reform and The Emergence of Town Planning in Britain Before 1914. The Rise of Modern Urban Planning 1800-1914, Editör: Sutcliffe A., Mansell, London, UK, 71-99, 1980.
24. Karakaya E., A Manifestation of Political and Social Dynamics Behind Turkish Urban Planning: Dominance of German and French Ecoles Till 1940, Archi-Cultural Translations through the Silkroad, Editörler: Dünder M., Tanrıöver S., Gülmez N., Kültür S., Uğur Eğitim Pazarlama ve Yayıncılık A.Ş., İstanbul, Türkiye, 114-123, 2011.
25. Bilsel C., İstanbul'un Dönüşümleri: Prost Planlaması ve Modern Kenti Yaratmak, Osmanlı Başkentinden Küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve Kent, 1910-2010, Editör: Akpınar İ., Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, Türkiye, 49-67, 2010.
26. Agache D.A., Büyük İstanbul Tanzim ve İmar Programı, Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları 1934-1995, Editör: Özler Ş., TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, İstanbul, Türkiye, 39-52, 2007.
27. Bilsel C., Les Transformations d'Istanbul: Henri Prost's Planning of İstanbul (1936-1951), ITU Journal of the Faculty of Architecture, 3, 1-13, 1927.
28. Bilsel C., Türkiye'de Şehircilik Yarışmalarının İlk Otuz yılı (1927-1957): Cumhuriyet'in Kent İnşasında Uluslararası Deneyim, Planlama Dergisi, 3-4, 29-46, 2010.
29. Pinon P., Henri Prost: From Paris and Rome to Morocco and İstanbul, İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in Modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması, Editörler: Pinon P. ve Bilsel C., İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, Türkiye, 15-49, 2010.
30. Benevolo L., History of Modern Architecture: The Tradition of Modern Architecture, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, A.B.D., 1977.
31. Bilsel C., Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951): Nazım Planlar ve Kentsel Operasyonlarla Kentin Yapısal Dönüşümü, İmparatorluk Başkentinden Cumhuriyet'in modern Kentine: Henri Prost'un İstanbul Planlaması (1936-1951), Editörler: Pinon P. ve Bilsel C., İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, Türkiye, 101-165, 2010.
32. Bilsel C., Ideology and Urbanism during the Early Republican Period: Two Master Plans of İzmir and Scenarios of Modernization, METU Journal of Faculty of Architecture, 16 (1-2), 13-30, 1996.
33. Bilsel C., İzmir'de Cumhuriyet Dönemi Planlaması (1923-1965): 20.Yüzyıl Kentsel Mirası, Ege Mimarlık, 4 (71), 12-18, 2009.
34. Underwood D.K., Alfred Agache, French Sociology and Modern Urbanism in France and Brazil, Journal of the Society of Architectural Historians, 50 (2), 130-166, 1991.
35. Wright G., Tradition in the Service of Modernity: Architecture and Urbanism in French Colonial Policy, 1900-1930, The Journal of Modern History, 59 (2), 291-316, 1987.
36. Çetin S., Geç Osmanlı'dan Erken Cumhuriyet'e İç Batı Anadolu'da Kentsel Yapının Değişimi: Manisa, Afyon, Burdur ve Isparta Kentleri Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 29 (2), 89-126, 2012.
37. Ünlü T., Mersin'in Mekânsal Biçimlenme Süreci ve Planlama Deneyimleri, Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Der. 22 (3), 425-436, 2007.
38. Ulaş A., Ovalı P.K., Kentsel Büyüme Modeli Olarak Konsantrik Halkalar Teorisine Fizik Kuramları Çerçevesinde Yeni Bir Yaklaşım: Kuvvet Modeli Üzerinden Kinetik ve Potansiyel Kentleşme Kavramı, Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Der., 32 (2), 393-401, 2017.
39. Küçüküçürlü M., Erzurum Vilayeti Sıhhi ve İctimai Coğrafyası, Doktor Şerif Bey, Serander Yayınları, Trabzon, Türkiye, 2011.
40. Küçüküçürlü M., Erzurum Belediyesi Tarihi 1, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e (1866-1930), Dergah Yayınları, İstanbul, Türkiye, 2011.
41. Yurttaş H., Fuat Beyin Erzurum Haritası, A.Ü Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 15, 49-71, 2000.
42. Küçüküçürlü M. ve Tüfekçi M.T., Osmanlı Dönemi Erzurum Haritası, Erzurum Şehir Arşivi, Erzurum Teknik Üniversitesi, Erzurum, Türkiye, 2017.
43. Tekeli İ., Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları, İlhan Tekeli Toplu Eserler 15, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, Türkiye, 2010.
44. Ersoy M., Tarihsel Perspektif İçinde Türkiye'de Merkezi Yönetim-Yerel Yönetim İlişkisi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi, 9 (1), 45-66, 1989.
45. Ersoy M., Osmanlıdan Günümüze İmar ve Yasalar, Ninova Yayınları, İstanbul, Türkiye, 2017.
46. Yenen M., Şehirlerimizin İmar Planlarının Tanzimine Doğru, Belediyeler Dergisi, 14, 24-59, 1939.
47. Lambert J.H., Erzurum'un Urbanizm Planı 1939, Belediyeler Dergisi, 65, 39-59, 1941.
48. Küçüküçürlü M., Erzurum Belediyesi Tarihi 2: Tek Parti Dönemi (1930-1950), Dergah Yayınları, İstanbul, Türkiye, 2011.
49. İller Bankası, Erzurum İli Analitik Etüd Raporu, Ankara: Belediyeler İmar Planlama Müdürlüğü, Güzel Sanatlar Matbaası, 1965.
50. Doğanay H., Erzurum'un şehrsel fonksiyonları ve başlıca planlama sorunları, Doçentlik Tezi, Atatürk Üniversitesi, Coğrafya Bölümü, Erzurum, 1983.
51. Özcan Z., The dual formation of housing design in anatolia Ankara Batikent- Ergazi case, Journal of the

Faculty of Engineering and Architecture of Gazi University, 22 (2), 295-306, 2007.

52. Günay B., Ankara Çekirdek Alanının Oluşumu ve 1990 Nazım Planı Hakkında Bir Değerlendirme,

Cumhuriyet'in Ankara'sı, Editör: Şenyapılı T, ODTÜ Geliştirme Vakfı, Ankara, Türkiye, 61-118, 2005.