

ÇEVRE YOLLARININ ERZURUM PEYZAJINA ETKİLERİ

The Effects of Erzurum High Ways on its Landscape

Yrd.Doç.Dr. Yaşar GÖK*

ÖZET

Şehirlerin planlamaları ve çevre düzenlemeleri yapılırken, öncelikle şehiriçi planlamalara önem verilmektedir. Erzurum şehrinde de benzer bir durum söz konusudur. Şehrin eski ve yeni yerleşim yerleri planlanırken, şehrin can damarları olan ve şehir hakkında en iyi görüntüyü sergileyecek bağlantıların planlanması ve düzenlenmesi hemen hemen hiç dikkate alınmamıştır. Gerçekten de bir şehrin iç planlamasından daha büyük önem arzeden yerler, şehrin bağlantı yollarıdır. Çünkü, bu güzergahlar çevresi ile birlikte şehir hakkında az çok bilgi verirler. Sorunsuz ve çekici bir görüntü o şehrin, planlı ve bakımlı olduğunu, kötü bir görüntü ise planlamanın yetersiz olduğu kanaatini verir. Erzurum'un çevre bağlantıları doğal yapıyla uyum içinde olduğu halde, bu yapıyı bozan ve modern bir şehre uygun düşmeyen beşeri manzaralar ortaya çıkmıştır.

Erzurum'un geçmişteki bağlantıları büyük ölçüde tarihi kapılara bağlıydı. Bu kapılar zamanla tarihi çekirdekle birlikte şehrin içinde kalmış ve önemini kaybetmişlerdir. Yenişehir, Dadaşkent, Kayak yolu ve Havaalanı gibi nispeten kenar bölgelerin aktüel bağlantıları bu kapılardan bağımsız olarak yeniden oluşturulmuştur. Araştırmaya konu olan altı yolun hemen hepsi yeniden planlandıkları halde, çevre düzenlemeleri bakımından birtakım sorunları bulunmaktadır.

ABSTRACT

When the planning and the environmental organization of cities are made, especially inter-city planning becomes important. The same case exists in Erzurum. While the old and new places of settlement are planned the planning of roads which can give the best expression about cities aren't taken into consideration. In fact roads are more important than inner planning of cities. Because these provide an ample body of information about cities. A view without problems gives the impression that the city is an orderly one, while an undesirable view makes us Just think the opposite. Although the connections of Erzurum are suitable to the natural structure, there are some landscapes which distort this.

* Atatürk Üniversitesi Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı, Erzurum.

The connections of Erzurum were mainly through historical gates. These gates become places within the city centre in time. Connections with Yenişehir, Dadaşkent, Kayakyolu, and Havaalanı (Airport) do not depend on the historical gates. The six roads in the study are replanned, but still have some problems in view of environmental organization.

Giriş

Erzurum, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Erzurum-Kars Bölümü'nde yer almaktadır. Şehir, kendi ismi ile anılan ovanın güney bölümünde, Palandöken Dağları'nın eteklerinde kurulmuştur. Ovanın kuzeyinde Dumlu, kuzeydoğusunda Karapazarı ve güneyinde Palandöken dağları bulunmaktadır. Batıda ise, bir eşikle Daphan Ovası'na bağlanmaktadır.

İster megapol şehirler, isterse küçük şehirler ya da kasaba yerleşmeleri olsun, bunların coğrafi konumları analiz edildiğinde hepsinin de az veya çok ulaşımın etkisi altında konumlarının seçildiği dikkati çeker. Bunlar arasında denizyolu, karayolu ve demiryolu kesişme konumlarında kurulmuş yerleşmeler, özel birtakım ekonomik avantajlara sahiptir. Bu avantajlar, gelişme ve büyümelerinde esas rolü oynar. Erzurum şehri de, gerek karayolu gerekse demiryolu bakımından bir kavşak noktası özelliği taşımaktadır (Doğanay-Koca, 1998, s.4.).

Bir taraftan Erzincan üzerinden Türkiye'nin Batı-kuzey ve güney bölgeleri ile Doğu bölgesi arasındaki bağlantının düğüm noktasını oluştururken, diğer yandan Doğu Anadolu'nun büyük bir kısmı ile Doğu Karadeniz'in bağlantısını sağlamaktadır. Ülke içi ulaşımındaki bu fonksiyonunun yanısıra, bulunduğu konumundan dolayı Ortaçağ boyunca Uzakdoğu'dan (Pekin) başlayan ve Orta Asya'yı baştanbaşa kat ederek Avrupa pazarlarına ulaşan kervan ticaret yolları da, yine Erzurum üzerinden İstanbul, İzmir ve Samandağ limanlarına ulaşıyordu. Bugün de aşağı yukarı aynı öneme sahip olan Erzurum, kervan ticareti olmasa bile çağdaş ulaşım imkanlarının bulunduğu bir şehir merkezi olarak, Anadolu'nun doğuya açılan kapısı durumundadır (Doğanay, 1989, s.45).

Önemli bir konumda bulunmasına rağmen, savaşlar, depremler ve işgaller nedeniyle Erzurum şehrinin nüfusu fazla bir artış gösterememiştir. Yapılan tespitlere göre 1591'de 2700 kadar olan nüfus, 19.yüzyıl başlarında 130 000'e ulaşmıştır (Axis, Cilt 4, s.289). Ancak bu yıllardan sonra tekrar savaşlar ve depremler yüzünden nüfusu hızla azalmıştır. Hatta 1927 yılı sayımında 31 000'e kadar düşmüştür. İşgallerin ve depremlerin etkisinin azaldığı 1950'lerden sonra tekrar artmaya başlayan şehrin nüfusu 1997 yılı sayımında 298 756'ya yükselmiştir.

Mezopotamya ile Kafkasya arasında bir köprübaşı durumunda olan Erzurum, tahribatlara uğramasına, işgal görmesine ve nüfusu azalmasına rağmen,

hiçbir zaman yerleşme merkezi olma özelliğini yitirmemiştir. Çünkü bulunduğu coğrafi konum onu her zaman önemli kılmıştır. Bu yüzden hiçbir zaman terk edilmemiştir.

1. Tarihi Gelişimi

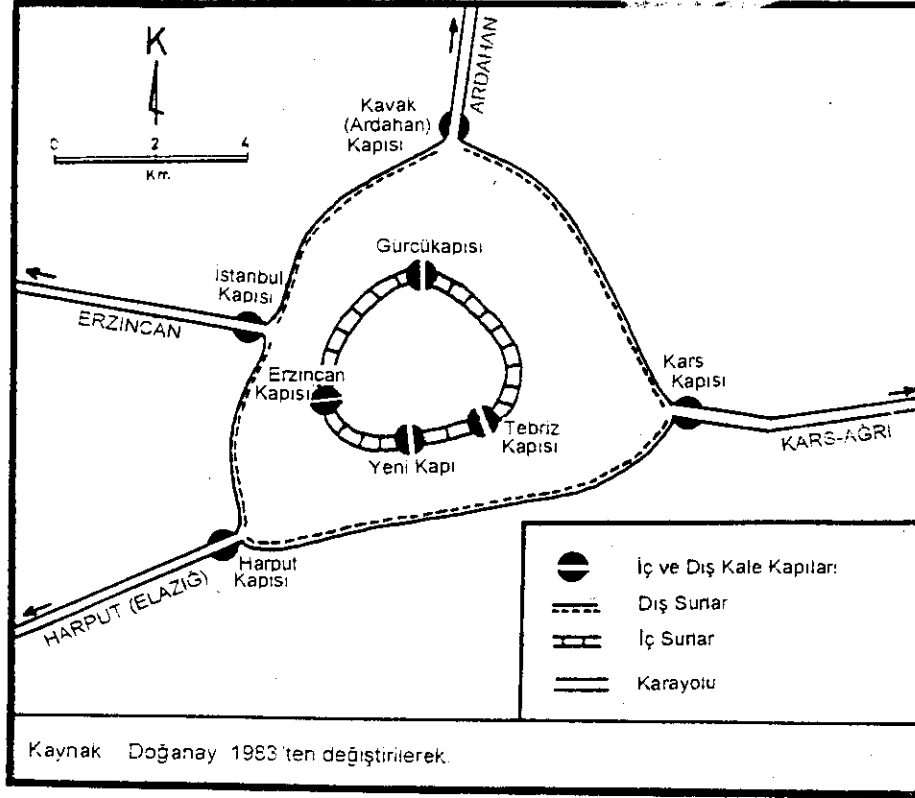
Elde yeterli bilgi olmamakla birlikte, Dünyanın en eski yerleşme bölgelerinden biri de Küçük Asya topraklarıdır. Anadolu yarımadasının doğu kısmında yer alan Erzurum şehri de yerleşme bakımından oldukça eski bir tarihe sahiptir. Erzurum'un yerleşme tarihi, Urartular'ın yükselme devri olan M.Ö.9.yüzyıldan itibaren yazılı belgelere dayandırılabilir. Ancak, şehrin yakın çevresinde yapılan Pulur, Karaz ve Güzelova kazılarında elde edilen kültür belgeleri, bu çevrede Prehistorik dönemde de yerleşmenin var olduğunu kanıtlamıştır (Doğanay, 1983, s.285).

Yazılı kaynaklara göre bir göl kenarında kurulduğu bilinen şehrin ilk adı, tarihi kaynaklara; Karintis, Karin, Karana, Karnoi Kağak gibi isimlerle geçmiştir. Yazılışları farklı olsa da bu isimlerin hemen hepsi aynı anlamı taşımaktadırlar. Şehrin sonraki isimleri; Romalılar, Emeviler, Abbasiler ve Selçuklular tarafından verilmiştir. Şehri ele geçiren Roma Kralı İkinci Teodos, doğudan gelecek akınları durdurmak için Erzen'in batı kesimindeki yumuşak ve hakim bir tepe üzerine bu şehri kurdurmuştu. Bunun 415-422 yılları arasında yapıldığı tahmin edilmektedir (Konyalı, 1961, s.99).

Romalılar'ın Theodosiopolis adını verdiği şehir, Emevilerin eline geçtikten sonra Kalikale olarak anılmaya başlanmıştır. Anadolu'da Türkleşme hareketlerinin başlangıcı olan, 1071'i takip eden yıllardan sonra, Oğuz veya Selçuklu ahalisi ele geçirdiği yerlerin; yerleşme, nehir ve dağ isimlerini değiştirerek, kendi damgalarını vurmuşlardır. Erzurum'u da ele geçiren Türkler, Bizanslılar'ın kullandığı (Theodosiopolis) ismi kaldırarak, şehire Arz-ı Rum veya Erzen-er-Rum ismini vermişlerdir. Daha sonra Saltuklular, İlhanlılar, Kara ve Akkoyunlular ile Osmanlılar da resmi kayıtlarına Arzırum, Erzurum diye geçmişlerdir (Konukçu, 1992, s.6).

Kale şehirlerinde, kale kapıları şehrin en önemli giriş-çıkış yerleri olduğundan ayrı bir öneme sahiptirler. Türk şehir geleneklerine göre şehrin/kalenin dört ana yönde, dört kapısı bulunmaktadır (Baykara, 2000, s.105). Erzurum şehrinde de durum böyledir. Kalenin hem iç surlarında hem de dış surlarında dört kapı vardır. Surların yıkılışına kadar şehire giriş-çıkışlar bu kapılar vasıtasıyla olmaktadır. Şehrin ilk yerleşim nüvesini 1950 m. Yükseltide bulunan Kale ile iç surlarında yer alan Gürcükapı, Yenikapı, Erzincankapı ve Tebrizkapı teşkil etmiştir. Dış surlarda bulunan Karskapı, İstanbulkapı, Harputkapı Elazığ) ve Ardahankapı (Kavakkapı) ise daha sonraki dönemlere aittir (Şekil 1).

Şehir yerleşim sahası, 15.yüzyıla kadar Ulucami, Çifteminareli medrese, Yakutiye medresesi ve Ahmediye medresesinin belirlediği alandan ibaretti. Diğer



Şekil 1. Erzurum'un İç ve Dış Kale Kapıları.
Figure 1. In and Out Tower Gates in Erzurum.

bir ifadeyle Kale ve yakın çevresinden ibaret olan yerleşme 18.yüzyılın sonuna kadar surlarla çevrili idi. 1830'dan sonra surların yıkılmaya başlaması ile sur içi sokak ve yol yapısı değişti. Eski doku tamamen yok oldu. Dış surlar 19.yüzyılın ikinci yarısında tamamen ortadan kalktı ve böylelikle tarihi sınır kayboldu (Yurt Ansiklop. S.2754).

Kale kapılarının adları, açıldıkları istikametteki yerlere göre verilmektedir. En önemli adlandırma, kapıdan başlayan yolun ulaştığı ilk önemli veya en önemli merkeze göre yapılan adlandırmadır (Baykara, 2000, s.105). Erzurum şehrinin surlarında bulunan kapıların isimlendirmesine bakıldığı zaman, bu durumu çok iyi bir şekilde görebiliyoruz.. Bu da bize, kapıların ismini aldığı devletler veya şehirler ile olan münasebetlerin önemini ortaya koymaktadır. Diğer bir ifadeyle, Erzurum şehri ile münasebetleri olan devlet veya şehirlerin bulunduğu yönlerdeki kapılara o devlet veya şehrin ismi verilmiştir. Çünkü Oğuz ve Selçuklu ahalisi ele geçirdiği yerlerin; yerleşme, nehir ve dağ isimlerini değiştirerek, kendi damgalarını vurmuşlardır(Konukçu, 1992, s.6).

1.1. Gürcükapı: Şehre kuzeyden girişi sağlayan kapının ismidir. 17.yüzyıla kadar varlığını devam ettiren bu kapı, şehrin kuzeye doğru genişlemesi ile ortadan kalkmıştır. Ağırlıklı olarak Kafkasya ile olan ulaşım güzergahının girişi durumunda olan kapıya, Gürcükapı denilmesinin anlamı herhalde o günün şartlarında Gürcistan ile olan münasebetlerin daha ileri aşamada olmasından kaynaklanmış olsa gerek. Bugün, şehir yerleşim merkezi içerisinde kalan kapıdan herhangi bir kalıntı bulunmamaktadır. Gürcükapı denildiği zaman, DDY Garı'nın güney kısmındaki şehrin kuzey kesimini oluşturan semt anlaşılmaktadır.

1.2. Tebrizkapı: Gürcükapı ile hemen hemen yaşıt olan Tebrizkapı, şehrin doğudan girişini sağlayan kapıların en eskisi durumundadır. Şehir merkezinin surlarla çevrili olduğu dönemde, şehrin İran ile olan bağlantısını (özellikle Tebriz şehri) sağlayan kapıdır. Bu kapı da, şehrin genişlemesi ile ortadan kalkmış olup, Gürcükapı gibi herhangi bir kalıntısı bulunmayan kapıdır. Bugün itibariyle (1999) şehrin merkezi kısmında kalmış bulunan kapı, şehrin çekirdeğini oluşturan kale'nin 200 m. kadar güneydoğusunda bulunmakta olup, sadece semt olarak anılmaktadır.

1.3. Erzincankapı: Tebrizkapı, Yenikapı ve Gürcükapı ile yaşıt olan diğer bir kapı da, şehrin batı kesiminde bulunan Erzincankapı'dır. Bugün (1998) kentin en yoğun yerleşim bölgelerinden biri durumunda olan Erzincankapı semtinde de kapıya ait herhangi bir kalıntı yoktur. Burası da yine Gürcükapı, Yenikapı ve Tebrizkapı gibi sadece semt isminden ibarettir.

1.4. Yenikapı: Şehrin surlarla çevrili olduğu dönemde, güneydeki kapısını teşkil eden bu kapı; Tebrizkapı, Gürcükapı ve Erzincankapı ile aynı yaşıttır. Kapıya ait hiçbir kalıntı bulunmadığı gibi, bugün şehrin en kalabalık semtlerinden biri durumundadır. Ancak, bu semt yine de kapının ismi ile anılmaktadır.

1.5. Ardahankapı (Kavakkapı): Dış surlarda yer alan ve ayakta kalabilen kapılardan biri olup, kente kuzeydoğudan giriş yapmaktadır. Gürcükapı ve Tebrizkapı kadar olmasa da bu kapı da kent yerleşim sahasının içerisinde kalmıştır. Giriş kısmı halen daha ayakta bulunan bu kapı kullanım dışı kalmıştır. Sadece şehiriçi ulaşımında seyrek olarak kullanılmaktadır.

1.6. İstanbulkapı: Şehre kuzeybatı kısmından giriş yapan önemli kapılardan birisidir. Dış surlarda bulunmasına rağmen, şehrin batıya doğru gelişmesiyle, yerleşim alanı içerisinde kalmıştır. Giriş kapısının bir kısmı ayakta kalabilen kapı, kısmen restore edilmiş ve etrafı park alanı olarak düzenlenmiştir. Yeni karayolu seviyesinin çok altında kalan İstanbulkapı kullanım dışı olup, sadece tarihi bir eser olarak ziyaretçilere açıktır.

1.7. Karskapı: Dış surların doğuya açılan kapısıdır. Bu kapı, isminden de anlaşılacağı gibi, Erzurum-Kars karayolu üzerinde bulunmaktadır. Diğer kapılara nazaran fazla tahribat görmediğinden, 1980'li yıllara kadar Erzurum-Kars Erzurum-Ağrı karayolu ulaşımında kullanılmıştır. Bu yıllardan sonra, Erzurum-

Kars Erzurum-Ağrı ulaşımının Güney Çevre yoluna aktarılması ile birlikte, kapı ulaşımına kapatılmış ve restore edilerek korumaya alınmıştır.

1.8. Harputkapı(Elazığ): Şehrin dış surlardaki kapılarından biri de Harput (Elazığ) kapıdır. Şehrin güneybatısında bulunan kapı, Harput(Elazığ) ile olan bağlantı yoluna açılmaktadır. Dış surlarda yer alan diğer kapılara nazaran daha fazla tahribat görmüş ve bugün kapıya ait hiçbir kalıntı mevcut değildir. Hatta giderek şehrin yoğun yerleşmeleri arasına giren semtlerden biri durumuna gelmiştir. Günümüzde bu semt, iç surlarda yer alan Erzincankapı ile birlikte, Erzincankapı olarak anılmaktadır.

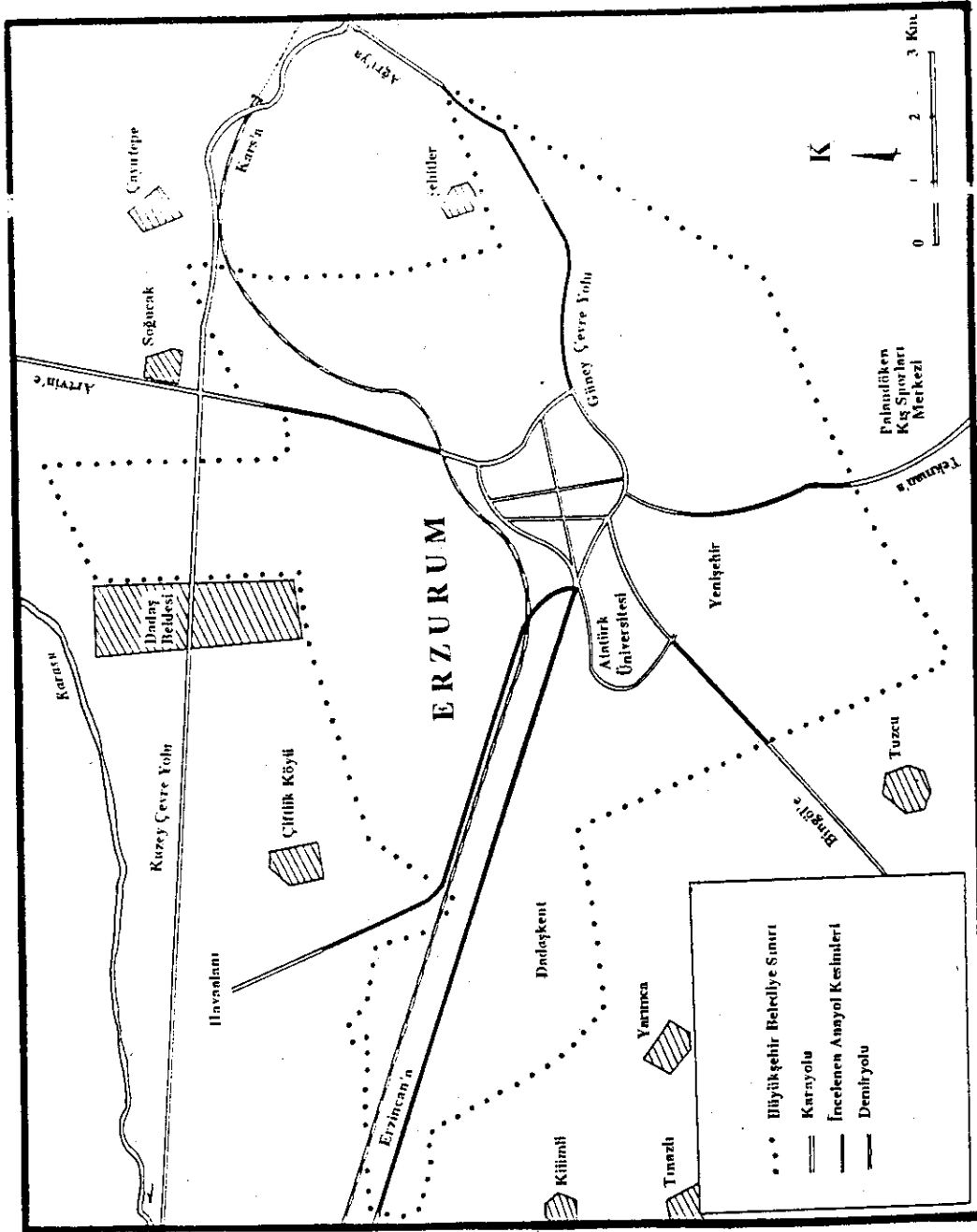
Misyonunu tamamlamış ve kullanım dışı kalmış bu kapıların yer aldığı semtlerin ve bölgelerin coğrafi görünümünden bahsetmenin anlamsız olacağı düşüncesiyle, araştırmamızda bu konuya yer verilmemiştir. Konumuz, bugün itibarıyla Erzurum'un çevre bağlantılarını sağlayan yol güzergahlarının coğrafi görünümü olduğuna göre, bu yolların fonksiyonları ve görünümleri üzerinde durulacaktır.

2. Şehrin Günümüzdeki Bağlantıları

Şehirlerin ulaşım ihtiyacını karşılayan ulaşım tesisleri daima merkezi bir yerde kurulmuş degillerdir. Ulaşım ihtiyacının yükünü taşıyan ulaşım tesisleri, şehirlerin diğer yerleşmelerle olan bağlantısını sağlayan çevre bağlantılarıdır(Tolun-Denker, B, 1976, s.56). Nitekim Erzurum şehrinin gelişmesi, şehir merkezinden çok yol güzergahlarına doğru yayılmaya başlamıştır. Bu durum şehri çevreleyen surların yıkılmasından sonra başlamıştır. İlk gelişme 18.yüzyılda doğuya doğru başlamış, şehrin yerleşim sınırı bugünkü Aziziye ve Mecidiye tabyalarının bulunduğu tepelerin yamaçlarına kadar genişlemiştir. Kuzey yönde de gelişme kaydeden şehir, güneye ve batıya doğru pek gelişmemiştir. Güneyde Erzurum-Kars karayoluna kadar ilerleyen şehir, 19.yüzyılda siyasal nedenlerden dolayı pek fazla gelişme kaydetmemiştir(Yurt ansiklopedisi, s.2754). Cumhuriyet döneminde daha çok batıya doğru gelişme kaydeden şehirde, Atatürk Üniversitesi'nin kurulması ve üniversite arazisinin kentin batı kısmında tespit edilmesi, şehrin batıya doğru gelişmesinde büyük rol oynamıştır.

Sanayi faaliyetlerinde ileri gitmiş ve bunun sonucu çok ileri derecede şehirleşmiş ülkelerde şüphesiz ulaşım şebekesi gayet iyi durumdadır(Göney, 1977, s.93). Bu durum, ticaret ve idari şehirlerde de söz konusudur. Erzurum şehri de idari birimlerin ve ticaretin hatta eğitim kurumlarının yoğun olduğu bir merkez olmasına rağmen, ulaşım şebekesi bakımından pek de iyi durumda olduğu söylenemez.

Şehrin güneye doğru gelişmesi, önceleri Erzurum-Kars yolu üzerine doğru genişleme şeklinde olmuştur. Ferdî yapılaşma şeklinde olan ve 1960'lı yıllarda başlayan bu gelişme 1970'lı yılların sonunda yavaşlamıştır. Yine güneye doğru meydana gelen bir gelişme 1980'li yıllarda kooperatifleşme şeklinde olmuştur.



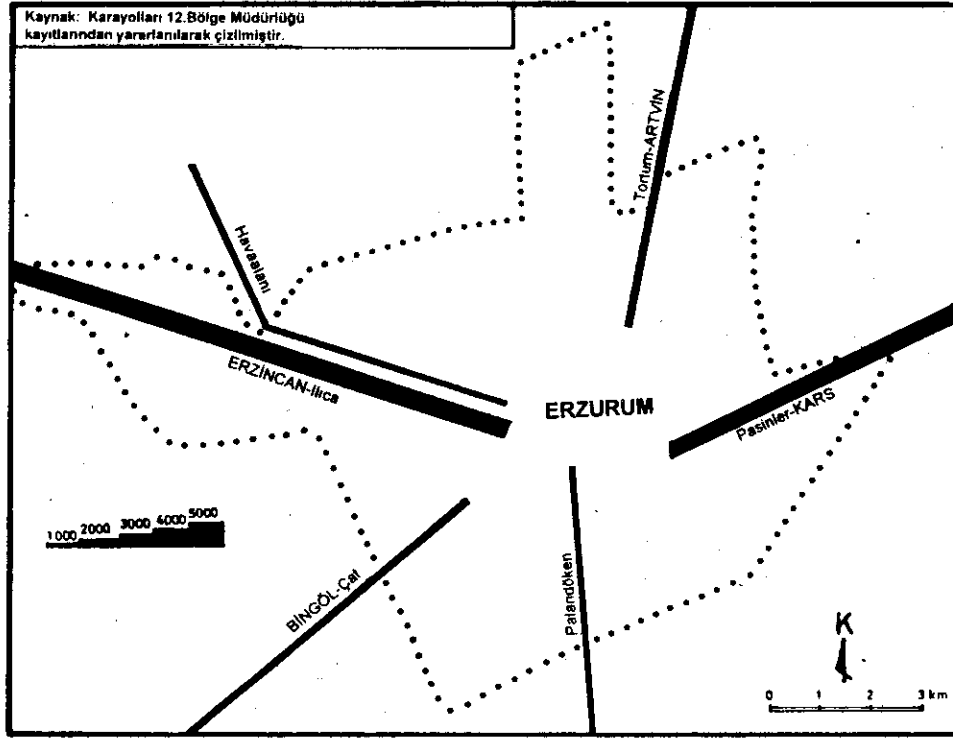
Şekil 2. Erzurum'un Çevre Bağlantı Yolları.
Figure 2. Erzurum's Highways Leading to other Towns.

Gecekondu önleme bölgesi olarak tespit edilen kooperatiflere tahsis edilerek, 60 bin nüfuslu Yenişehir semti planlanmıştır. Yenişehir'in tamamlanmasından sonra, yine kooperatif yerleşmeleri şeklinde olmak üzere, şehrin batı kısmında Dadaşkent, güneybatı kısmında da Yıldızkent toplu konut alanları oluşturulmuştur. Yapılaşmanın büyük bir hızla devam ettiği bu semtlerin yanısıra, eski bir mahalle olan Şükrüpaşa'nın bitişiğinde ve Aşağı Sanayi mahallesinin güneydoğusunda kooperatif yerleşmeleri oluşturulmuştur. Bunlardan Aşağı Sanayi mahallesinin güneydoğusunda bulunan 5000 konutluk Hilal Kent Projesi Kâzım Karabekir Belediyesi öncülüğünde yürütülmektedir.

Erzurum şehrinde son çeyrek asırda meydana gelen gelişmeler, çevre bağlantılarının da coğrafi yönden değişmesine ve gelişmesine neden olmuştur. Daha önce bahsedilen kapılar yerine, yeni yollar ve bağlantılar oluşmuştur. Günümüzde şehrin ana giriş yolları; Erzincan, Kars, Artvin, Bingöl karayolları ile havaalanı yolu, demiryolu, Kayakyolu (Tekman) gibi bağlantılardan oluşmaktadır (Şekil 2). Değişik yönlerden şehre giriş yapan bu bağlantıların hemen hemen hepsinin çevresinde yerleşmeler mevcuttur. Yerleşmelerden, kamu kurum ve kuruluşlarının denetiminde olanlar, planlı bir yapılaşmaya sahip olduğundan, şehir girişleri için iyi niteliktedir. Fakat bu hazine arazilerinin bulunduğu yerlerdeki gecekondulaşma ve plansız yapılaşma, yol boyu peyzajının görüntüsünü bozmaktadır.

2.1. Erzurum-Erzincan Karayolu: Erzurum Ovası'nın az eğimli bir bölgeden geçen Erzurum-Erzincan karayolu, şehrin doğu-batı istikametinde gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Bu karayolu, ülkemizin batısında kalan yerleşmelerle Erzurum'un bağlantısını sağlamaktadır. Aşkale ilçesinden ayrılan karayolu Bayburt-Trabzon bağlantısını da oluşturmaktadır. Bu yol, geçmişte de çok büyük rol üstlenmiştir. Trabzon limanı ile olan ilişkisi önemini daha da artırmaktadır. Bu öneminden dolayı, Osmanlı Devleti zamanında bile Trabzon-Erzurum-Bayezid karayoluna büyük önem verilmiştir. Özellikle 1828 İran-Rus savaşından sonra, Rusya toprakları yerine Osmanlı ülkesine yönelen İran transit ticareti, Trabzon limanındaki eşya ve gemi trafiğinin de artmasına sebep oldu (Tozlu, 1997, s.35). Geçmişte bu kadar önemli olan bu karayolu, bugün de Doğu Karadeniz ile Doğu Anadolu'nun önemli bir bölümünün bağlantısını sağlamaktadır. Hatta büyük miktarlara varan yük taşımacılığında, TIR taşımacılığına alternatif oluşturacak bir fonksiyona sahiptir diyebiliriz.

Hem Doğu Karadeniz hem de Erzurum'un batısında kalan yerleşmelerle olan ulaşımda Erzurum-Erzincan karayolu kullanılmaktadır. Bu yolda seyreden günlük ortalama araç sayısı 3910 olup (Karayolları 12.Böl. Müd. 1999), şehre bağlantısı bulunan karayollarının en yoğun olanıdır (Şekil 3). Bu bakımdan Erzurum'un en önemli bağlantısını oluşturmaktadır. Ilıca'ya kadar bölünmüş yol olarak düzenlenmiş bulunan bu yol, D-100 yolunun devamıdır. Bu konumu itibarıyla, şehrin batıya doğru gelişmesinde önemli payı bulunmaktadır. Yol güzerga-



Şekil 3. Erzurum Şehrine Bağlantısı Olan Karayollarının Trafik Yoğunluk Durumu (1999).

Figure 3. Traffic Frequency of Roads Connecting to Erzurum City (1999).

hında Atatürk Üniversitesi'nin bulunmasının da gelişmeye katkıda bulunduğu inkar edilemez. En son 1998 yılı yazında kaliteli bir asfaltla kaplanan ve genişletilen karayolunun, güney ve kuzeyindeki arazilerin hemen hemen tümü Atatürk Üniversitesi'ne aittir. Kontrollü bir arazinin varlığı nedeniyle, Dadaşkent'e kadar olan yol güzergahı üzerinde sadece Cemal Gürsel Stadyumu ile İl Gençlik ve Spor Müdürlüğü'ne ait tesisler bulunmaktadır. Bunun dışında herhangi bir yapılaşma söz konusu değildir. Erzurum'un önemli bir girişi olan bu yolun, bakımlı ve düzenli olması Erzurum'a giriş-çıkış yapanları etkilemektedir. Ancak, beşerî bakımdan fazla tahribat görmemesine rağmen, yol çevresindeki ortamın korunması pek mümkün olamamaktadır. Sadece Atatürk Üniversitesi'nin çabaları ile ağaçlandırılan yol güzergahı, az da olsa çöplerin döküldüğü ve zaman zaman hayvanların otlatıldığı bir ortamdır. Rekreasyon faaliyetlerinin dışında, beşerî tahribatın hemen hemen hiç olmadığı yol güzergahındaki, ortamın şehre yakışır tarzda oluşturulması ve korunması halinde, Erzurum-Erzincan karayolu güzergahı, şehir giriş güzergahlarının en iyisi olacaktır(Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1. Erzurum-Erzincan karayolunun iki tarafında Organize Sanayi Bölgesi bulunmaktadır.

Photo 1. There are Organized Industrial Sites on Both Sides of Erzurum-Erzincan Road.

Yol güzergahında, Üniversite arazisinin bitiminden itibaren yapılaşmanın başlaması, yolun görünümünü bozmuştur. Özellikle yolun kuzeyinde bulunan organize sanayi tesisleri, plansız ve düzensiz bir şekilde yapılaşmaya gitmiştir. Yolun güneyinde yer alan Dadaşkent ise, önceki gecekonduya dokunmadan, kooperatifleşme şeklinde bir gelişme göstermiştir. Böylece, gecekonduyla, planlı ve düzenli bir yerleşme olan Dadaşkent beldesi konutları iç içe kalmışlardır. Bu durum yol güzergahı boyunca görüntü kirliliğine yol açmıştır. Dadaşkent beldesi sınırları içerisinde yer alan Gezköy yerleşmesi de gecekondu tipi konutlardan meydana gelen bir yerleşim yeri olma özelliğini günümüzde de korumaktadır.

2.2. Erzurum-Kars Karayolu: Erzurum'un doğu bağlantısı daha önceleri Karskapı üzerinden sağlanırken, 1980'li yıllardan sonra Güney Çevre yoluyla sağlanmaktadır. Trafik yoğunluğu bakımından ikinci derecede önemli olan bu yolda seyreden araç sayısı günlük ortalama (1999) 3408'dir. Yolun güzergahı üzerinde; asri mezarlık, Maksutefendi mahallesi ve askerî birlikler bulunmaktadır. Şehrin hemen çıkışında ve karayolunun güneyinde bulunan Asri mezarlığın çevresi düzenli bir şekilde duvarla çevrili olup, ağaçlandırıldığı için, yol güzergahıyla uyum içindedir. Asri mezarlığın karşısında (yolun kuzeyinde) bulunan askerî birlik de disiplinli ve düzenli bir yerleşme olup, ayrıca ağaçlandırılmıştır. Şe-

hir merkezinden bir kilometre kadar doğuda, yolun güneyinde bulunan Maksutefendi mahallesi gecekondulardan ibaret bir yerleşme olduğundan, bu güzergah üzerinde kötü bir manzara sergilemektedir. Daha ileride, yolun güneyinde bulunan askerî birliğin yerleşim yeri yolu yeşil bir kuşakla çevrelemiştir. Bu güzergahın, Maksutefendi mahallesini hariç tutarsak, şehre bağlantısı olan güzergahların en iyisi olduğunu söyleyebiliriz(Fotoğraf 2).



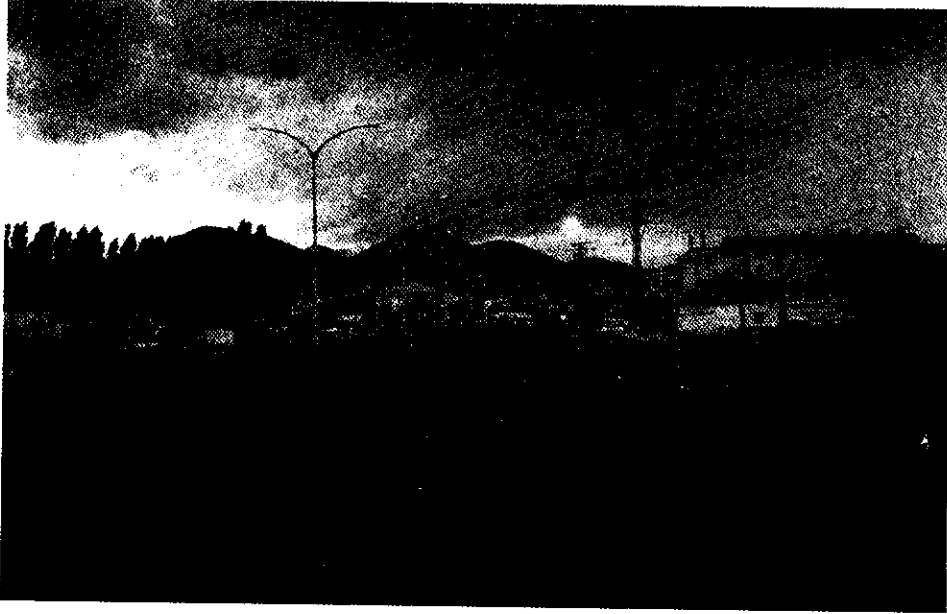
Fotoğraf 2. Erzurum-Ağrı karayolu tarihi Karskapı yakınlarında şehre bağlanmaktadır.
Photo 2. Erzurum-Ağrı Road is connected with the city near historical Karskapı.

2.3. Erzurum-Artvin Karayolu: Erzurum Ovası'nın güneydoğu kısmından şehre giriş yapan Erzurum-Artvin karayolu, önceleri ulaşım bakımından fazla yükü olmayan yollardan biri idi. Ancak, Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlığına kavuşması, Gürcistan ile olan münasebetler ve özellikle Sarp Kapısı'nın açılışı ile bu karayolunda trafik oldukça yoğunlaşmıştır. Bu itibarla Erzurum-Erzincan, Erzurum-Kars (Ağrı) karayollarından sonra, trafiği yoğun olan yollardan biri durumuna gelmiştir (günlük ortalama 1796 araç). Trafiği yaz aylarında yoğunlaştıran diğer bir husus da, Tortum, Yusufeli, Narman ve Oltu gibi yerleşmelerin yakınlarındaki rekreasyon yerlerine, gününbirlik gidip gelenlerdir.

Eğimsiz bir arazi üzerinde bulunan bu güzergah, kentnin güneydoğusundaki Aşağı ve Yukarı Sanayi mahallerinden geçerek, şehre giriş yapmaktadır. Şehir içerisinde dağınık bir şekilde bulunan atölye sanayiini bir yerde toplamak amacıyla, 1970'li yıllarda Erzurum Belediyesi tarafından inşa ettirilen Küçük Sanayi

Siteleri bu güzergahın doğusunda yer almaktadır. Bu planlı yapılaşmanın yanısıra, yol güzergahının doğusunda ve batısında gecekondular bulunmaktadır. Daha önce inşa edilmiş bulunan RENAULT firmasının satış-servis binaları ile, son birkaç yıl içerisinde TOFAŞ, OPEL, FORD ve TOYOTA firmaları tarafından yaptırılan satış-servis binaları da yine bu güzergah üzerindedir.

Şehir girişindeki Aşağı Sanayi mahallesi gecekonduları, yol güzergahındaki planlı ve modern bir şekilde inşa edilmiş binaları gölgelediği gibi, şehir hakkında oldukça kötü bir imaj oluşturmaktadır. Bazı gecekonduların yanbaşında ahır ve hayvan gübrelerinin varlığı, daha da kötü bir görünüm sergilemektedir. Bütün bu kötü manzaranın yanısıra, yol güzergahı boyunca herhangi bir ağaçlandırma yapılmamıştır. Çevrenin çöplerle ve hayvan gübreleri ile kirlenmiş olması, kötü görüntünün net bir şekilde ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Fotoğraf 3).

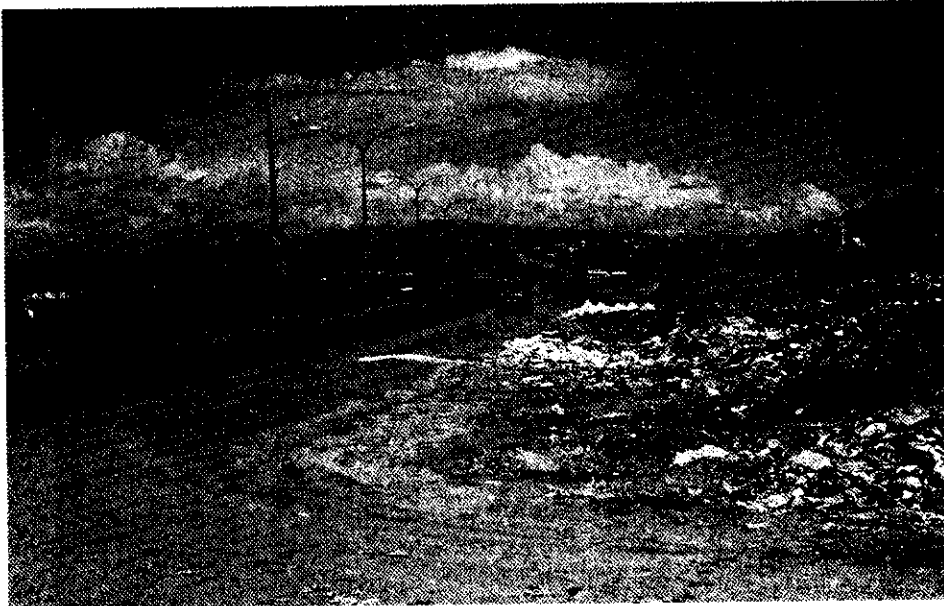


Fotoğraf 3. Erzurum-Artvin karayolu güzergahı sanayi sitesinin ortasından geçer.
Photo 3. Erzurum-Artvin road passes through an industrial area.

2.4. Erzurum-Bingöl Karayolu: Henüz trafik yoğunluğu fazla olmamasına rağmen (günlük ortalama 1156 araç), Erzurum-Bingöl karayolunun da Erzurum'un görüntüsü için önemi büyüktür. Yeni oluşturulan yerleşme yerleri Yenişehir ve Yıldızkent yerleşmeleri ile Atatürk Üniversitesi arazisi arasında bölünmüş yol şeklinde uzanan bu güzergahın kuzeyinde; kamu kurum ve kuruluşlarına ait binalar bulunduğu için, görüntüyü bozabilecek yapılaşma söz konusu değildir. Yolun güneyinde oluşturulan kooperatif siteleri yola güzellik kazandıрма-

sına rağmen, hemen yanibaşındaki Harput mahallesinin gecekonduları, bu güzelliği bozmaktadır. Gecekondu konutlarının yanında ahırlar ve bu ahırlarda beslenen hayvanların gübreleri ile hayvan gübresinden yapılan tezek yığınları bulunmaktadır. Erzurum'u daha önce görmemiş olanların bu karayolu ile gelmesi halinde, bu büyük şehri bir köy yerleşmesi olarak algılaması mümkündür.

Gecekonduların bu kötü görüntüsünün yanısıra, Erzurum-Bingöl karayolu bağlantısında en önemli sorun çöplüklerdir. Şehrin çöpleri yıllarca bu yolun her iki yanına dökülmüştür. Şehir çıkışının iki kilometre kadar güneybatısında, Harput mahallesinin hemen yanibaşında bulunan çöplük çevreyi önemli ölçüde kirletmektedir. Yol güzergahını ve yerleşmeyi kirleten çöp yığınları, aynı zamanda Atatürk Üniversitesi kampüsü ile şehrin güneybatı kesiminin de sürekli kirlenmesine neden olmaktadır. Çünkü, Erzurum'da hakim rüzgâr yönü güneybatıdır. Çöpün döküldüğü yerden şehre doğru esen kuvvetli rüzgârlar, çöpteki poşet ve kâğıt gibi hafif maddeleri savurarak, kente doğru sürüklemektedir. Son yıllarda bu semte çöp dökülmesinden vazgeçilmesine rağmen, daha önce dökülmüş bulunan çöpler buradan kaldırılmadığı için kirlenme olayı devam etmektedir(Fotoğraf 4).



Fotograf 4. Erzurum-Bingöl karayolu güzergahı çevresinde çöplük alanı dikkati çekmektedir.

Photo 4. There is an area of waste by Erzurum-Bingöl road.

2.5. Erzurum-Palandöken Yolu: Erzurum'a giriş yapan bu dört büyük bağlantıdan başka, hem Tekman ilçesinin yaz aylarındaki bağlantısını sağlayan, hem de Palandöken Kayak Merkezi'nin ulaşımını sağlayan önemli bir güzergah daha bulunmaktadır. Bu güzergah şehrin güneyinde Palandöken Dağlarının eteklerinden başlayıp, Yenişehir semtinden şehre giriş yapmaktadır. Sadece Palandöken tesisleri ile Tekman ilçesinin yaz sezonundaki ulaşımını sağladığından trafiği çok yoğun değildir (günlük ortalama 1000 araçtan az). Diğer yol güzergahları gibi, burası da bölünmüş yol şeklinde olup, Palandöken dağının eteğine kadar (Beden Terbiyesi Tesisleri'ne) asfalt kaplamadır. Bu kesimden itibaren ise, stabilize ve toprak şeklindedir. Oldukça eğimli bir arazi üzerinde devam eden güzergahın yukarı kesimlerinden kent merkezini kuşbakışı görmek mümkündür. Kayak Turizmi bakımından ülkemizin önemli merkezlerinden biri olan Palandöken Kayak Merkezi'nde 1990'lı yıllara kadar sadece kamu kurumlarının tesisleri bulunduğu için, fazla itibar görmemiştir. Ancak son yıllarda özel sektörün sahaya yatırım yapması ve iyi bir tanıtım sayesinde, kayak turizmi oldukça canlanmış bulunmaktadır. Özellikle iç turizm yönünden hızlı bir gelişme kaydedilmiştir.

Kayakyolu olarak bilinen yol güzergahı çevresinde planlı bir yerleşme olan Yenişehir semtinin konutları bulunmaktadır. Yolun doğu kesiminde yoğun bir şekilde bulunan konutların hemen hepsi beş katlı olup, düzgün bir görünüm arz etmektedirler. Yolun batısının bir kısmı ağaçlandırılmış olup, yaz aylarında rekreasyon alanı olarak kullanılmaktadır. Hem doğu kısmındaki konutlar, hem de batı kısmındaki ağaçlandırılmış alan, Palandöken ile şehir merkezi arasındaki güzergaha iyi bir görünüm kazandırmıştır. Dağın eteğine doğru, yaklaşık bir kilometrelik bir mesafede ise herhangi bir yapılaşma ve ağaçlandırma yoktur. Ancak, yolun güzelliğini bozacak bir çirkinlik de söz konusu değildir(Fotoğraf 5).

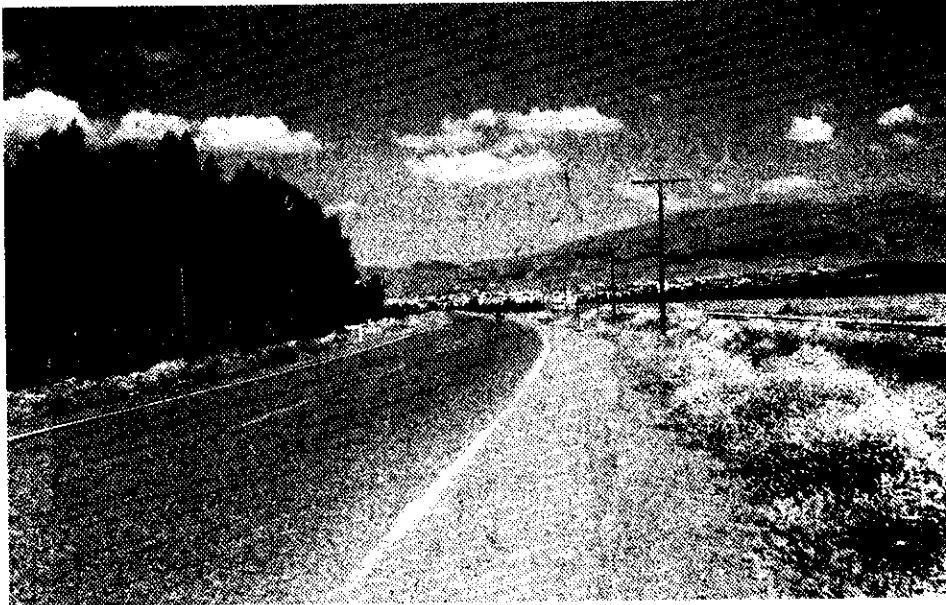
2.6. Erzurum-Havaalanı Yolu: Erzurum'un karayolu bağlantılarının yanısıra havayolu ile de ulaşım imkanı mevcuttur. NATO tarafından yapılarak, Hava Kuvvetlerine devredilen Havaalanı 1966 yılında yeniden düzenlenerek, askerî amaçlı kullanımın yanısıra Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün kullanımına da müsaade edilmiştir. Söz konusu havaalanı ile kentin bağlantısını sağlayan bir de karayolu bulunmaktadır(Fotoğraf 6).

Şehre güneybatıdan giriş yapan Havaalanı yolunun bir kilometre kadarı bölünmüş yol şeklinde düzenlenmiş olup, yolun kuzeyinde Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi İşletme Müdürlüğü arazisi ile Doğu Anadolu Serbest Bölgesi yer almaktadır. Güneyinde ise eski ve yeni otopark binaları ve yine Atatürk Üniversitesi'ne ait arazi bulunmaktadır. Bahsedilen arazi ve tesisler resmi kurum ve kuruluşlara ait olduğu için, yol güzergahının görüntüsünü bozacak tarzda bir yapılaşma yoktur. Üniversiteye ait arazinin hemen tümü ağaçlandırılmış olduğundan, güzel bir görünüm vermektedir. Beşerî ve doğal görünüm olarak iyi durumda olan güzergahtaki en önemli sorun, yol güzergahına zaman zaman hafriyat



Fotoğraf 5. Kayak yolu güzergahı son yıllarda ortaya çıkmış bir semti ve Palandöken Kış Sporları Merkezi'ni şehre bağlar.

Photo 5. Kayak yolu is constructed in recent times and connects a neighbour hood and Palandöken Ski Center to the city.



Fotoğraf 6. Havaalanı yolunun bir kesimi demiryoluna paralel olarak uzanır.

Photo 6. One part of Havaalanı (Airport) road is parallel to the railway.

ve çöp dökülmesidir. Diğer bir sorun da, sahanın yoğun bir şekilde rekreasyon alanı olarak kullanılmasıdır. Rekreasyon amacıyla buraya gelenler, çevreyi hem rahatsız etmekte hem de kirlenmektedirler. Hafriyat ve çöp dökülmesinin önlenmesi ve uygunsuz rekreasyon faaliyetlerinin yasaklanmasına rağmen, halen daha bu güzergah üzerine çöp dökülmekte ve çevreyi kirlenlere rastlanılmaktadır.

2.7. Erzurum-Kars Demiryolu: Kara ve havayolu ulaşımında kullanılan güzergahlardan başka, bir demiryolu ulaşımı vardır. Haydarpaşa-Sivas-Kars demiryolu üzerinde bulunan Erzurum demiryolu, Cumhuriyet döneminden önce dar hat (0.75 m. genişliğinde) şeklinde idi. Demiryolunun genişletilmesi çalışmalarına 1933 yılında başlanmış, 1939 yılında Erzurum istasyonu açılmıştır (Yurt, s.2746). Karayolu ulaşımının henüz gelişmediği yıllarda, Erzurum'un ulaşımında büyük rol oynayan demiryolu, şehrinkuzey kesiminden doğu-batı yönünde geçmektedir.

Demiryolu hattının doğudan şehre ilk giriş yeri Şehitler mahallesidir. Oldukça eğimli bir topoğrafyaya sahip bulunan semt, gecekonduların en yoğun olduğu bölgelerden biridir. O kadar ki, Erzurum'a ilk defa gelen bir insanın şehir merkezine girerken göreceği bu manzara, büyükçe bir köy yerleşmesine geldiğini anımsatacaktır. Çünkü, köy yerleşmesinde var olan ünitelerin hemen hemen hepsini görmek mümkündür. Sayıları parmakla gösterilebilecek kadar az çağdaş binaların yanında, plansız ve dağınık görünümlü konutların yanında hayvan barınakları ile hayvan gübreleri ve hatta hayvan gübresinden yapılan tezek yığınlarının varlığı dikkat çekicidir.

Demiryolu hattının şehir merkezi güzergahındaki arazinin büyük bir kısmı DDY'na ait olduğundan, bu kısımdaki yapıların büyük bir kısmı bu kuruma aittir. Güzergahın güneyinde ve kuzeyinde bulunan meskenlerin bir kısmı resmi binalardan ibarettir. Diğerleri ise, DDY lojmanlarıdır. Lojman binalarının çoğu tek katlı, ömrünü tamamlamış ve çağdaş olmayan bir yapı tarzına sahiptir. Bu yüzden kullanılmaz duruma gelmişlerdir.

Demiryolunun batıya doğru çıkış güzergahında kamu kurum ve kuruluşlarının arazileri vardır. Güneyinde Atatürk Üniversitesi arazisi, kuzeyinde ise Otogar ile yine Atatürk Üniversitesi arazisi bulunmaktadır. Bu nedenle, şehrin batıya doğru çıkışında uygunsuz bir görünüm söz konusu değildir. Hatta yolun her iki kesimi de ağaçlandırılmış sahadan oluştuğu için, güzel bir görünüme sahiptir.

Sonuç

Karayolu, havayolu ya da demiryolunu kullanarak, Erzurum'a giriş-çıkış yapanların, şehrin can damarları sayılabilecek olan yol güzergahları ve bu güzergahların çevresindeki doğal ve beşerî yapıyı algılayarak, bir kanaat sahibi olacaklarına inanıyoruz. Birçok insan şehir merkezinde kalıp dolaşma imkanına

sahip olmadan, şehir hakkındaki fikirlerini yolculuk yaptığı güzergahta gördüklerine dayandırır.

Yapılan bu çalışma ile, Erzurum'un bağlantılarını sağlayan güzergahların iç ve dış surların bulunduğu dönemlerde şehrin giriş-çıkışlarını kontrol etme imkanı bulunduğundan, daha düzenli ve yapılaşmanın planlı olduğu anlaşılmaktadır. Kale surlarının yıkılması ve şehrin gelişmeye başladığı dönemlerden sonra oluşan bağlantıların büyük bir kısmının kontrolsüz ve düzensiz bir yapılaşmaya sahne olduğu görülmüştür. Yol güzergahlarından Erzurum-Kars, Erzurum-Erzincan ve Erzurum-Palandöken bağlantılarını sağlayan yollar boyunca uzanan yerleşim alanlarının daha planlı ve fizyonomik açıdan daha modern bir görünüme sahip olmalarına karşılık, Erzurum-Artvin, Erzurum-Bingöl karayolları ile Erzurum-Kars demiryolunun doğu güzergahı çevresindeki şehirsiz alanların çoğunlukla gecekondulu tipi konutların yaygın olduğu, plansız semtlerden oluştuğu gözlenmektedir. Havaalanı yolu iyi bir doğal yapıya sahip olmasına rağmen, bu çevrenin rekreasyon alanı olarak kullanılması ve çöplerin dökülmesi, yolun görünümünü çirkinleştirmektedir. Bu tespitler altında, söz konusu yol boylarının iyileştirilmesi için aşağıdaki hususların yapılması önerilmektedir.

1. Erzurum-Erzincan karayolunun var olan güzelliğinin korunması, Dadaşkent yerleşmesi içerisindeki gecekonduların ise, konut sahiplerine iskan imkanı tanımak kaydıyla, yerleşim alanının planlamasına ve yapılaşmasına uygun duruma dönüştürülmesi,

2. Çevre düzeni ve yapılaşma itibarıyla şehrin en güzel güzergahlarından biri olan, Erzurum-Kars(Ağrı) karayolunun güneyindeki Maksutefendi gecekondulu yerleşmesinin şehir planlamasına dahil edilerek, planlama ve yapılaşma bakımından şehrin görüntüsüne uygun hale getirilmesi,

3. Erzurum-Artvin karayolu güzergahının gecekondulardan arındırılması, uygun olan yerlere ağaçlandırma yapılması,

4. En çok sorunlu görünen Erzurum-Bingöl karayolu güzergahındaki çöp yığınlarının bir an önce kaldırılması, güzergah üzerindeki gecekondulu konutlarının, bölgede var olan planlı ve çağdaş konutlara uygun hale getirilmesi,

5. Ağaçlandırılmış ve doğal bir görünüm kazanmış bulunan, Havaalanı yolunun korumaya alınması, bu güzergahı kirleten rekreasyon faaliyetinin kontrol altına alınarak, hafriyat ve çöp dökülmesinin mutlaka önlenmesi,

6. Herhangi bir sorunun bulunmadığı Erzurum-Paladöken yolunun çıplak olan kısımlarının uygun biçimde ağaçlandırılması, bu güzergahın daha da güzelleşmesini sağlayacaktır.

7. Demiryolu güzergahının şehrin doğu giriş kısmında bulunan ve gecekondulardan oluşan Şehitler ve Dağ mahalleleri konutlarının planlı ve çağdaş bir

yapıya kavuşturulması için ıslah çalışmaları yapılması.

Kaynakça

1. BAYKARA, T., 2000, Türkiye'nin Sosyal ve İktisadî Tarihi (XI-XIV.Yüzyıllar), Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Yay. No:278, Ankara.
2. DOĞANAY, H., 1983, Erzurum'un Şehirsel Fonksiyonları ve Başlıca Planlama Sorunları, Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi (Basılmamış Doçentlik Tezi), Erzurum.
3. DOĞANAY, H., 1989, "Türkiye'nin Coğrafi Konumu ve Bundan Kaynaklanan Dış Tehditler", Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, Sayı: 58, s.9-69, Ankara.
4. DOĞANAY, H., 1992, Şehr-i Mübarek Erzurum (Coğrafi Özellikleri). Erzurum Belediyesi Kültür Yayınları No: 1, Yorum Matbaacılık-Yayıncılık, Ankara.
5. DOĞANAY, H., KOCA, H., 1998, "Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı:33, s.1-24, İstanbul.
6. GÖNEY, S., 1977, Şehir Coğrafyası I, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No:2274, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 91, İstanbul.
7. GÜNER, İ., 1997, İğdir'ın Kentsel Fonksiyonları ve Fonksiyonel Sınıflamadaki Yeri, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı : 32, s.79-98, İstanbul.
8. KIRZIOĞLU, İ., 1993 "Erzurum Kenti Çöp Depolama Alanının Doğaya Kazandırılması Üzerine Bir Araştırma", Ekoloji Çevre Dergisi, Yıl: 2, Sayı : 8, , İzmir.
9. KONUKÇU, E., 1992, Şehr-i Mübarek Erzurum (Tarihte Erzurum). Erzurum Belediyesi Kültür Yayınları No: 1, Yorum Matbaacılık-Yayıncılık, Ankara.
10. KONYALI, İ.H., 1961, Abideleri ve Kitabeleri İle Erzurum Tarihi, Erzurum Tarihini Araştırma ve Tanıtma Derneği Yayınları, Sayı:2, Ercan Matbaası, İstanbul.
11. TOLUN-DENKER, B., 1976, Şehirçi Arazi Kullanılışı, İstanbul Üniv. Edebiyat Fak. Yay. No: 2054, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 83, İstanbul.
12. TOZLU, S. 1997, Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Basılmamış Doktora Tezi), Erzurum.
13. TUNCEL, M., 1977, "Türkiye'de Yer Değiştiren Şehirler Hakkında Bir İlk Not", İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi, Sayı : 20-21, s.119-128, İstanbul.
14. TÜMERTEKİN, E., 1984, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniv. Yay. No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yayınları, Yayın No: 85, İstanbul.
15. Yurt Ansiklopedisi, 1982, Erzurum maddesi. Anadolu Yayıncılık A.Ş. İstanbul.