

Kemalettin TEKİNSOY

KAYSERİ'NİN İMARİ VE MEKÂNSAL GELİŞİMİ



KEMALETTİN TEKİNSOY

KAYSERİ'NİN
İMARİ
VE
MEKÂNSAL
GELİŞİMİ



KAYSERİ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

Bu kitap KAYSERİ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ'nin
Bir Kültür Hizmetidir.

© Eserin tüm hakları saklıdır.

Yazılar ve görsel malzemeler izin alınmadan kullanılamaz.

Bu kitap Şubat 2011 tarihinde 1000 adet basılmıştır.

ISBN : 978-975-8046-81-2

Yapım : Aydoğdu Ofset Matbaacılık Ambalaj
Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.

Tel : 0312 395 81 44 (pbx)

Faks : 0312 395 81 45

Web : www.aydogduofset.com

E-mail : aydogdu@aydogduofset.com

İÇİNDEKİLER

TAKDİM	7
ÖNSÖZ	9
BİRİNCİ BÖLÜM	11
Antik Kentler Üzerine Birkaç Söz	11
Şehrin Serüveni	16
Asur Ticaret Kolonileri ve Hitit Devrinde Kayseri'nin Yapısal Durumu ve Gelişimi	17
Kültepe Kaniş Karum'unda Yapısal Durum	18
Kapadokya-Roma-Bizans Devrinde Şehrin Fiziki Konumu.....	19
Danişmentliler ve Selçuklular Devrinde Kayseri.....	22
Selçuklu Şehri	23
XII. ve XIII. Yüzyıllarda Kayseri'nin Fiziki Durumu	25
Osmanlı Şehri.....	26
Osmanlı Döneminde Kayseri'nin Fiziki Yapısı	27
İKİNCİ BÖLÜM	29
Geleneksel Yapılaşma	32
Geleneksel Konut Kültürü	32
Geleneksel Bağ Evleri.....	34
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	38
Kayseri'nin İmar Planlaması.....	38
Plan Öncesi Dönem (1927-1944).....	40
Hükümet Konağı Yaparken Yeni Bir Kent Planlamak	41
İlk Planlama Dönemi (1945-1975)	44
Kent Planlamasında Paris Örneği	45
1945 Planları	46
1945 Planlarının Sınırları	47
1945 Planında Genel Planlama Yaklaşımları	47
1945 Planlarının 1/500 Ölçekli Detay Paftalarında Göze Çarpanlar	49
1945 Planları İle İlgili Genel Değerlendirme.....	51
Kayseri'ye Özgü İmar Uygulaması; Arsa Anlaşmaları.....	51
Osman Kavuncu Zamanında İmardaki Gelişmeler	52
1960'lı Yıllar	53
II. Plan Dönemi (1975-1986 Arası)	55
1975 Planının Hedefleri	56
İmar Planı Onay Yetkisinin Belediye Meclislerine Verilmesi.....	58
1975-1986 Planlama Döneminde Kayseri	59
Toplu Konut Bölgelerinin Oluşumu.....	62
Kentsel Dönüşüm Projeleri	65
Eskişehir Gecekondu Önleme Bölgesi.....	68
İmar İle İlgili Endişeler, Şehrin Sınırlarını Yeniden Belirledi	69
Şehir Mahalle, Mahalle Kendini İnşa Eder	70
Nüfus ve Yapısal Durum	72

Kentin Geleceğinin Yeniden Planlanması.....	74
1/50.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planının Genel Yaklaşımları.....	74
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	78
Kent İçi Ulaşım	78
Şose Yollardan, Bulvarlar Şehrine	78
Kocasinan Bulvarı (Eski Çevre Yolu).....	80
Sivas Caddesi	81
İkinci ve Üçüncü Kademe Yollar	81
Yaya ve Araç Yoğunluğunun Şehirler İçin Sevimsiz Sürprizi	82
Köprülü Kavşaklar, Alt ve Üst Geçitler	82
Yeni Sanayi Köprülü Kavşağı.....	83
Yoğunburç Araç Alt Geçidi	84
Yaya Alt Geçitleri.....	86
Yaya ve Araç Alt Geçidi.....	87
Yaya ve Araç Alt Geçitlerini Zorunlu Kılan Sebepler	87
Sivas Caddesi ve Mustafa Kemal Paşa Bulvarı Araç Alt Geçitleri.....	89
Mimarsinan Köprülü Kavşağı.....	93
Kent İçi Ulaşım Türleri ve Toplu Taşıım	94
Yaya Ulaşımı.....	95
İki Tekerlekli Araçlar	95
Özel Araçlar	95
Taksiler	95
Minibüsler	95
Halk Otobüsleri	96
Belediye Otobüsleri	96
Servis Araçları.....	97
Toplu Taşıımda Yeni Bir Perspektif; Raylı Sistem.....	98
Tarihi Gelişim	98
Raylı Sistem Projelerinin Yeniden Yapılması	100
Yapım Müşavirliği İhalesinin Yapılması.....	100
Raylı Sistem Yapım İhalesi İki Kez Yapıldı.....	101
Niçin Raylı Sistem?	102
Tercih Sebepleri	104
Niçin Bu Güzergâh ve Niçin Bu Sistem	104
Niçin Metro Değil de Hafif Raylı Sistem?.....	106
Hafif Raylı Sistem Araçları.....	109
Kent Planlamasının Vazgeçilmez Bir Parçası;.....	112
Kayseri’de Ulaşım Planlaması	112
Kent İçi Ulaşım Alternatifler	113
Şehirlerarası Ulaşım.....	120
Şehirde Yeni Bir Yaklaşım	127
Bölge Otoparkları.....	127
Katlı Otoparklar	129
BEŞİNCİ BÖLÜM	131
Parklar ve Mesire Alanları	131
Beştepeler Mesire Alanı	134

Mimarsinan Parkı.....	135
Fuar Kültür Parkı	137
Kıranardı Kent Ormanı	140
ALTINCI BÖLÜM.....	142
Kentin Kalbinde Değişim - Cumhuriyet Meydanı	142
Cumhuriyet Meydanının Tarihi Gelişimi	142
İmar Planlarında Cumhuriyet Meydanı.....	146
Yeniden Planlama Süreci	150
YEDİNCİ BÖLÜM.....	157
Şehrin Merkezinde, Tarihin Derinliklerinden Bir Miras.....	157
Kayseri Kalesi	157
Kale İçi Planlamasının Zorlukları	161
Birinci Olan Projenin Yaklaşımları	161
SEKİZİNCİ BÖLÜM	165
Kayseri’de Ticaret ve Sanayi Mekânları, Gelişimi	165
Kayseri’nin Ticaret ve Sanayi Tarihine Kısa Bir Bakış	165
Kayseri’de Ticaret Mekanları.....	169
Kapalı Çarşı	169
Kapan (Pamuk Han).....	172
Vezir Hanı	172
Piri Paşa (Gön) Hanı	174
Bedesten.....	174
Çarşı İş Merkezi.....	175
Kazancılar Çarşısı	178
Yeraltı Çarşısı.....	178
Alışveriş Merkezleri.....	180
Beğendik Alışveriş Merkezleri.....	180
Kasseria Alışveriş Merkezi	180
Migros Alışveriş Merkezi	181
Gima Alışveriş Merkezi	181
Almer Alışveriş Merkezi.....	181
Kayseripark Alışveriş Merkezi.....	181
Kayseri Forum Alışveriş ve Yaşam Merkezi.....	182
İpek Saray Alışveriş Merkezi	183
Esnaf Siteleri	183
Organize Sanayi Bölgeleri	185
Serbest Bölge	187
DOKUZUNCU BÖLÜM	188
Kayseri’de Spor Mekânları ve Gelişimi.....	188
Atatürk Stadi’nin Planlanması ve Yapılışı	189
Yeni Spor Kompleksi Fikrinin Doğuşu.....	193
Proje İhale Aşaması.....	195
Yeni Stadyumun Özellikleri	196
Kayseri’nin Kazanımları	201
ONUNCU BÖLÜM.....	204
Kayseri’de Eğitim, Sağlık Yapılaşması ve Gelişimi	204

Gülük Medresesi	205
Hoca Hasan Medresesi	205
Avgunlu Medresesi	206
Hacı Kılıç Medresesi.....	206
Seraceddin (Küçük Hunat) Medresesi	207
Çifte Medrese	207
Hunat Medresesi	208
Hatuniye Medresesi.....	209
Sahabiye Medresesi.....	209
Kayseri Lisesi.....	211
Gazi Paşa İlkokulu	212
Erkek Sanat Enstitüsü	213
Yapı Sanat Enstitüsü	214
Memleket Hastanesi ve Devlet Hastanesi.....	215
Üniversite Kampüsleri	217
ONBİRİNCİ BÖLÜM	220
Erciyes Turizm Merkezi ve Kayseri'ye Etkileri.....	220
Erciyes Turizm Merkezi Projesi.....	222
Erciyes Dağı'nın Potansiyeli.....	223
Erciyes Projesinin Hedefleri.....	225
Yaz ve Kış Aktiviteleri	226
Bir Örnek; Avusturya Tırol Bölgesi	227
Mülkiyet, Planlama ve Yatırımların Başlaması.....	229
ONİKİNCİ BÖLÜM.....	234
Kentin Donanımları	234
Elektrik Kullanımı ve Üretimi	234
İçme Suyu ve Kanalizasyonlar.....	238
Kayseri'de Kanalizasyonun Tarihi ve Gelişimi	242
Kayseri'de İlk Alo.....	246
Kent İçin Yeni Bir Donanım; Doğalgaz.....	247
ONÜÇÜNCÜ BÖLÜM	250
Kayseri Kenti İçin İki Tehdit.....	250
Sel Baskını	250
Kayseri İlinin Depremselliği.....	254
Kayseri ve Çevresi Zemin Özellikleri İle Deprem Hasarına Olan Etkileri.....	255
Tarih Boyunca Kayseri Depremleri	257
SONSÖZ	259
DİZİN.....	262

TAKDİM

Bünyesinde barındırdığı sanatı, estetiği, tarihi, mekanları ve diğer tüm unsurları ile insanın ve dolayısı ile toplumun bir aynasıdır şehir. İnsanların hayati tüm ihtiyaçlarına cevap vermekle kalmayıp mevcudiyetinde taşıdığı özelliklerle insanların yaşamaktan zevk aldıkları yerdir şehir.

Şehirlerin de insanların ki gibi bir ruhu bir kimliği vardır. İşte bu ruh ve bu kimlik şehirleri özel kılar ve diğerlerinin bir kopyası olmaktan kurtarır. Bu özellik tarihin derinliklerinden gelir bugünü yaşar ve geleceğe uzanır. İşte yaklaşık 6000 yıllık geçmişi ile bir çok medeniyete ev sahipliği yapmış ve uygarlıklar kavşağı üzerinde yer alan Kayseri, tıpkı bir insan gibi alnına çizilmiş kaderini yaşamaktadır. Geçmişten geleceğe uzanan çizgideki bu alın yazısı; tarihte atılan sağlam temellerin bugün şehrin imarı ve mekansal gelişimi, sanayisi, ticareti, eğitim hayatı başta olmak üzere birçok alanda hayat bulması ile ne mutlu ki güzel bir biçimde tezahür etmektedir.

1882 yılında Kayseri’de yol düzenlemeleri için Jean S. Euthychides’e şehre ait ilk planlama dökümanı yaptırılmıştır. 1945 yılında Belediye Başkanı Emin Molu tarafından yaptırılan ve 1950 yılında dönemin Belediye Başkanı Osman Kavuncu ile uygulamaya konulan gerçek manadaki ilk imar planı ile henüz orta çağ kenti görünümünde olan ve organik olarak oluşmuş bir şehrin, geometrik olarak yeniden planlanarak ileriki yıllardaki gelişiminin temelleri atılmıştır. O günlerden bugünlere geçen süre içerisinde zaman zaman kesintilere uğrasa da gelişmeler hep şehrin lehine olmuş ve bugün Kayseri artık taraflı tarafsız herkesin kabul ettiği gerek yurt içinde gerekse de yurt dışından insanların ziyaret ettiği ve “Bu şehirde neler oluyor?” denilip incelendiği bir şehir olmanın haklı gururunu yaşamaktadır.

Bugün gerek ülkemizde gerekse de dünyada birbirinin kopyası olan birçok şehir oluşmaktadır. Sadece burada yaşayan insanların günlük temel ihtiyaçlarını karşılama çabasında olan çalışmalar, birbirinin aynısı mimarı yapılar, tarihini dolayısı ile hafızasını kaybetmiş şehirler. Ne mutlu ki Kayseri geçmişten gelen birikimi ile elde ettiği özelliklerin birçoğunu kaybetmemiş aksine çağın gereklerine uygun düzenlemeleri hatta çağın bir adım önüne geçebilme şevki ve heyecanı ile sadece bulunduğu bölgenin değil ilk etapta Türkiye’nin ikinci aşamada da dünyanın cazibe merkezlerinden biri olma yolunda emin adımlarla ilerlemektedir.

Kentsel dönüşüm projeleri, Eskişehir Gecekondu Önleme Bölgesi, Kent İçi Ulaşım ve Toplu Taşıma, Raylı Sistem, Köprülü Kavşaklar, Alt ve Üst Geçit-

ler, Şehrin Kalbi Cumhuriyet Meydanı Düzenlemesi, 2000 yıllık Kayseri Kalesi Kültür Sanat Merkezi Çalışmaları, Sanayi ve Ticaret Mekanlarının Gelişimi, Spor ve Eğitim Mekanlarının Hayata Kazandırılması ile Erciyes Dağı'nın sadece Türkiye'nin değil tüm dünyanın akın edeceği Davos ve Alpler gibi bir turizm merkezi yapma çalışmaları olmak üzere birçok büyük proje Allah'a şükürler olsun ki bir bir hayata geçmekte ve Kayseri'yi "Model Şehir" yapmaktadır.

Şehrin serüveni aslında insanlığın serüvenidir. Bir başka deyişle şehrin tarihi insanlığın tarihidir. Bu şehirde yaşamış, yaşayan ve yaşayacak herkes az veya çok bu şehrin gelişmesine katkıda bulunmuştur veya bulunacaktır. İşte elinizde tuttuğunuz bu kitap yapılan çalışmaların hem tanığı hem de hafızası olma sebebi ile önem arz etmektedir.

Bu kıymetli eseri hayata geçiren değerli mesai arkadaşım Sayın Kemalettin Tekinsoy'a teşekkür eder şehrimize ve ülkemize daha nice faydalı eserler kazandırmak için çalışmalarının devam edeceğine olan inancımı belirtmek isterim.

Av. Mehmet ÖZHASEKİ
Kayseri Büyükşehir
Belediye Başkanı

ÖNSÖZ

1984 yılının Eylül ayında genç bir mimar olarak Kayseri Belediyesi İmar Müdürlüğü'nde göreve başladığımda, bu serüvenin bir yerlerinde, içinde yaşadığım şehrin çeyrek asırlık tarihine yakından tanıklık edeceğimi ve bunları kaleme alacağımı düşünseydim, belki de gelişmelere ve olaylara daha farklı bir bakış açısından yaklaşabilirdim. Özellikle; 1994 ile 2010 yılları arasındaki 16 yıllık süreçte, şehirde gerçekleşen küçükten büyüğe, neredeyse tüm kamu yatırımlarının, bizzat içinde olmamdan kaynaklanan özel pozisyonum, şehrin gelişimini yakından izleme imkânı vermişti.

2005 yılından itibaren Büyükşehir Belediyesinde birlikte çalışma mutluluğunu yaşadığım Sayın Mehmet Çayırdağ'ın bunları kaleme almam konusundaki teşviki, bende zaten ne zamandır niyet halinde olan bu çalışmayı hayata geçirdi.

Bu kitabın asıl hedefi, bizzat şahitlik yapmış olduğum 26 yıllık zaman diliminde şehrin geçirmiş olduğu fiziki değişimi, nisyan ile malul olan hafıza-i beşerden, yazının unutmayan belleğine teslim etmektir. Şehrin imarı ve gelişiminin yanında, yapılan yatırımların hangi şartlarda gerçekleştirildiğini, hangi zorlukların aşıldığını ve hangi fikir alt yapısına sahip olduğunu gelecekte merak edecek olanlara sunmaktır.

Bizzat yaşamış olduğum değişimi kaleme almak için şehrin tüm tarihsel geçmişine kısa da olsa bir göz atmak gerekti. Bu amaçla çalışmaya başladığımda Kayseri üzerine yazılmış onlarca kitapla tekrar hemhal olma zorunluluğu doğdu. Kayseri'nin geçmişten bu yana yapılmış tüm imar planlarını, bu planların raporlarını, paftalarını yeniden inceleyip, bilgilerimi tazelemem gerekti. 20. Yüzyılın başından itibaren Kayseri'de yayımlanan neredeyse tüm gazeteleri -işlenen konularla ilgili- baştan sona tarayarak şehrin hangi şartlardan geçerek bugüne geldiğini anlamaya çalıştım. Şehrin tüm mekânlarında zaman tüneline gerçekleştirmiş olduğum bu yolculuğun vermiş olduğu hazzın, çoğu zaman o mekânların oluşumuna verilmiş katkıların üzerine çıktığımı söylemeliyim.

Bu çalışmaların sadece bir kitabın sayfalarında değil benimle birlikte birçok insanın idrakinde de şehirle ilgili bilgileri derli toplu hale getireceğini düşünmek, daha bir azim ve gayretle üzerinde yoğunlaşmamı sağladı.

Şehrin fiziki geçmişinden zihnimizde olan birçok karenin zamanın akışı içerisinde nasıl fulu hale geldiğini görmek ve tümünden yok olup gitmesinin acısını

yaşamak, geçmişte yaşanan değişimlerin bugün kimse tarafından hatırlanmıyor olmasının verdiği unutulmuşluk hissi, tarihi süreçlere edilmiş tanıklıkların gelecek nesillere aktarılması gerekliliği, önemli başlangıç noktalarıydı.

Bu çalışma vesilesi ile şehirdeki kurumların, kendi ihtisas konularında bile tarihi süreçlerini araştırıp, kâğıda dökme alışkanlıklarının olmadığını gördüm. Bu eksiklik dahi yapmış olduğum işin gerekliliği konusunda beni yüreklendirdi.

Ana temanın Kayseri'nin imarı olduğu bir çalışmada, öncelikli olarak çağlar boyunca şehrin fiziki gelişimi ele alınarak, 20. Yüzyıl başına kadarki genel gelişim incelenmiştir. 1800'lü yılların sonundan itibaren başlayan ve 1945 planları ile ana mihverine oturan şehrin imar planlaması ile şehirdeki ulaşım ve ulaşım planlaması ana başlıklar halinde ele alınmıştır. Şehrin ortak mekânları olan parklar, Cumhuriyet Meydanı ve Kayseri Kalesi ayrı başlıklar olarak sunulmuş, fiziki oluşumun konut yapılaşmasının dışındaki en önemli etkenleri olan; eğitim, sağlık, spor, ticaret ve sanayi yapılaşmaları da ayrı bölüm başlıkları olarak değerlendirilmiştir. Kentin ayrılmaz bir parçası olan Erciyes ve buradaki değişim kaçınılmaz bir konu başlığı oldu. Çalışma, kentin donanımları ve riskleri başlıkları ile sona ermektedir.

Öncelikli olarak bu çalışmanın temelini oluşturan çeyrek yüzyıllık sürecin bir bölümünde beraber çalıştığım Büyükşehir Belediye Başkanımız Sayın Şükrü Karatepe ile esas muhtevanın olduğu dönem olan 12 yıllık bölümde birlikte, yakın çalışmaktan onur duyduğum Sayın Mehmet Özhaseki'ye bu süreci benimle paylaştıkları için şükranlarımı sunuyorum.

Bu kitabın yazılması için beni büyük ölçüde teşvik eden Sayın Mehmet Çayırdağ Bey'e, kitabı baştan sona taryarak gerekli düzeltmeleri yapan Kültür Daire Başkanımız Sayın Oktay Durukan'a, çalışmalarım sırasında bana yardımcı olan Şehir Plancısı M. Zeki Soyak, Harita Mühendisi Hilal Aybak, Jeoloji Mühendisi Erol Coşkun ve Vedat Başkır'a teşekkür ediyorum. Hayatımın akışı içerisinde şehirdeki birçok mekânda kalıcı izler bırakan çalışmaların içerisinde bulunmamı sağlayan ve bunları kaleme alma yeterliliği veren yüce Rabbime sonsuz şükrediyor, şehrin ortak hafızasına küçük bir katkıda bulunabilmiş olmayı temenni ediyorum.

Ocak 2011 Kayseri

BİRİNCİ BÖLÜM

Antik kentler üzerine birkaç söz...

Gadamer, tarihin “Karanlık bir kitap gibi” olduğunu söyler.¹

Geriye doğru gidildiğinde bu karanlık iyice yoğunlaşır, giderek göz gözü görmez olur. Belki de bundan olacak, insan tarihe kendi zamanından, kendi zamanının koşulları içinden bakmaya eğilim duyar. Bu durum bir noktaya kadar normaldir de. Zira herkes, kendi ufku, kendi kültür dairesi içinde bulunur, oradan bakar, oradan görür. Antik kentler içinde aynı durum geçerlidir, onlar da karanlık bir kitap gibidir.

Geçmiş zamanın bir daha gün yüzü görmeyecek sayfalarına gömülmüş hadiselerini, yaşantılarını nasıl bilebiliriz? Ne kadar bilebiliriz? Arkeologların yorumları oradaki yaşantıyı ne kadar verebilir bize? Tek boyutlu, yalın bir görüntü değildir antik kent; içinde binlerce yılın değişimlerini, anlam katmalarını taşır. Farklı uygarlıkları, farklı yaşayış ve düşünüş biçimlerini, farklı zamanları ve farklı koşulları içinde barındırır. Bir antik kent, binlerce yıllık birikimi ile tarih kitabının kapanmış sayfaları arasındadır. O sayfalara binlerce yıl içinde nelerin yazıldığını tam olarak hiçbir zaman bilemeyiz.

Antik kent kavramının kapsamı oldukça geniştir. İnsanların yaşadığı hele hele kültür ve uygarlık ürettiği her coğrafyada çok sayıda antik kent vardır. Sözgelimi Anadolu’da yüzlerce antik kente rastlamak mümkündür. Yakın ve uzak çevremize baktığımızda Asuriler’den, Hititler’den, Urartular’dan, Grekler’den, Roma ve Bizans’tan kalma onlarca antik kente rastlayabiliriz. Antik kentlerden bir kısmı hayatiyetini kaybetmiş, bazılarında ise yaşam hala sürmektedir. Sözgelimi Teb, Ninova, Babil, Efes, Milet, Atina, Roma, Samiriye, Yeruşalim, Sidon, İskenderiye, Hattuşaş, Tuşba gibi şehirler neredeyse antik birikimleriyle gündelik yaşamın canlılığını birlikte sergilerler.

Tıpkı insanlar gibi şehirlerin de bir yazgısı, bir ömrü, doğumu ve ölümü vardır. Ağır devinimleriyle zamanın karanlık katmanları arasından aşır gelen antik kentler, farklı dönemlerin, farklı kültür ve uygarlıkların, farklı inanış ve yaşayış biçimlerinin tanıklığını yaparlar. Bu sebeple, her kavmin, her uygarlığın kendi öyküsünü yazdığı bir kitap, kendi resmini yaptığı bir tablo gibidir. Onların say-

1 Hans – Georg Gadamer, *Truth and Method*, trc. William Gelen – Doepel, Great Britain for Sheed & Ward. Ltd. London, 1981

faları arasında kavimlerin acı ve tatlı anıları da gömülüdür ve bunların pek azı tarihin açık sayfalarından okunabilir.

Antik kentlerin ortaya çıkışını “Oluşum ve biçimleniş” açısından ele alabiliriz. Oluşumda fiziksel (coğrafi ve mekânsal) özellikler, biçimlenişte ise kent sakinlerinin zihniyetleri, dünya algıları, inanış ve yaşayış biçimleri etkili olmuştur. Antik şehirler, ulaşım koşulları, su kaynakları, savunmaya olan elverişliliği dikkate alınarak kurulmuştur. Söz gelimi; Antik Mısır’ın oluşumunda Nil’in rolü açıktır. Mezopotamya havzasında ortaya çıkan antik kentler, Fırat ve Dicle nehirlerinin şefkatli kollarında filizlenmişlerdir. Suriye ve Lübnan kıyıları deniz taşımacılığının, bu bölgelerdeki ormanlarda, gemi yapımıcılığının zengin kaynaklarını oluşturmuştur. Antik kentlerin birçoğu da bu yazgıyı paylaşır. Sümer, Mısır, Fenike, Asur, Antik Yunan, Roma, coğrafyanın, fiziksel mekânın antik kentlerin oluşumuna etkisini örneklemek için gösterilebilir.

Şehir, yerleşik hayata geçmenin üst düzey bir ifadesidir. Şehir, bir yönetim ve organizasyon içinde olmaktır. Zarafettir, güzelliiktir, kolaylıktır, uygarlıktır. İnsan tını en iyi şehirde cisimleşir; bilim, felsefe, sanat, mimari, estetik, edebiyat, şiir, en iyi şehirde varlık kazanır. İnsanın insanla olan adalet ve hukuk temeline dayalı insanca ilişkisi en iyi şehirde ortaya çıkar. Şehir hukuktur, yasadır, yönetimdir, güçtür, güvenliktir. Şehir kalptir; gücün, kuvvetin bünyeye dağıldığı merkezi organdır. Paylaşma, dayanışma, bölüşme yeridir. Şehirli paylaşarak, dayanışma içinde, yazılı ve sözlü kurallar içinde yaşar. Doğada yaşayan kişi ise, neredeyse tüm ihtiyaçlarını bizzat kendisi üretmek durumundadır.

Tek Tanrılı (semavi) uygarlıklar, kaynağını aşkın bir Tanrı inancında bulurlar. Paganist inanç biçimlerinde ise aşkın bir Tanrı inancı söz konusu değildir. Semavi uygarlıklar, Tanrı ile bağlantılarını koruyan ve sürdüren uygarlıklardır. Semavi uygarlıkların içinde Yahudi, Hıristiyan ve İslam; pagan uygarlık başlığı altında ise Sümer, Mısır, Asur, Akat, Yunan, Roma toplumlarının oluşturduğu kültürleri sayabiliriz. Antik şehirler, bu iki geleneğin izlerini taşırlar. Tıpkı insanlar ve uygarlıklar gibi kentler de bu iki inanış biçimi arasında gidip gelmiş, bu iki geleneğe göre şekillenmişlerdir. Bu anlamda hiçbir antik kent saf, tek bir uygarlığa tek bir kavme, tek bir dile ve inanışa ait değildir. Onlar defalarca yıkılıp yıkılmış, defalarca yeniden yapılmışlardır. Tabii ki bunlar birden olmamış, tarihin yavaş ve ağır sürecinde yüzyıllar, bin yıllar içinde oluşmuştur. El değiştirmeler esnasında kentlerin karakterleri de değişmiş, her defasında yeni adetler, yeni töreler, yeni inanışlar, yeni dil ve kültürler kazanmışlardır. Kuşkusuz, hiçbir birey, kentlerin bu dönüşümünü gözlemleyememiştir. Çünkü; bir asır, bir kentin tarihinde hiçbir şey değilken, bir insan ömrü açısından her şeydir. Antik kentlerden bazıları, ırmakların kuruyup yok olmaları gibi binlerce yılın yorgunluğu ile toprak altına çekilmiştir. Bazıları da karakter değişimine uğrayarak zaman içinde evrimini sürdürmüştür. Karakter değişimine karşın, yine de geçmişin izlerinin bütünüyle silindiği söylenemez. Bu nedenle antik şehirlerde yaşanan varoluşsal

bağlam içinden geriye doğru bakıldığında pek çok uygarlığın izinin birbirine karışmış olduğu görülebilir. Kentlerin belleğinde, farklı insan ve simgelerin bir arada yaşaması gibi, uygarlıklar da bir arada yaşar. Tıpkı insanlar gibi kentler de anımsar, geçmişin izlerini kendi hafızalarında muhafaza ederler. Hilmi Yavuz, Taormina'da şöyle der ; “Kentlerin de bellekleri vardır elbet. Bir kenti yok etmek isteyenlerin önce bu belleği yok etmeleri gerekir.”²

İnsanlığın başlangıcından Erken Orta Çağa kadar olan zaman dilimi “Antik Tarih” olarak adlandırılır. Antik Tarihin bitiş çizgisi olarak da Batı Roma İmparatorluğunun 476’da ki çöküşü gösterilir. Buradan hareketle söylersek, Antik Tarih içinde ortaya çıkan kentlere de antik kentler dememiz uygun düşer. İnsan topluluklarının yaşadığı bölgelerde, antik yerleşim birimleri de ortaya çıkmıştır.

Antik kent havzalarını coğrafi bir sınırlama içinde verecek olursak; 1- Doğu Asya (Çin, Türk, Japon) havzası, 2- Orta ve Güney Batı Asya (Hint, İran, Asur, Babil, Mezopotamya, Sümer, Urartu, İsrail) havzası, 3- Avrupa ve Akdeniz (Mısır, Yunan, Roma) havzası, 4- Amerika (Aztek, İnka, Maya) havzası. Kavimlerin gelip geçtiği, uygarlıkların oluştuğu bu havzalarda sayısız antik kent de ortaya çıkmış, bunlardan bazıları günümüze kadar ulaşabilmiş, kimilerinin içinde hala yaşanmakta, bazıları bir gezi alanı, bazıları toprak altında keşfedilmeyi beklemekte.

Bir antik kent kavramının, eski zamanlara ait olmasının yanında bir takım belirleyici ayırıcı özelliklerinin de olması gerekir. Bunlardan ilki bir “mimari alan” olarak ortaya çıkmalarıdır. Bu mimari çoğu kez inanış biçimlerine göre biçimlenen bir yapılanmayı ifade eder. Çok Tanrılı inanışlardan tek Tanrılı inanışlara, yaşama ve ölüme dair pek çok düşüncenin izini sürebiliriz bu kentlerde. Dini mimari, antik kentlerin en görkemli mimari tarzından birini oluşturur. Paganist inancın egemen olduğu antik bölgelerde tapınaklar bu mekânların tezyinatı, inandıkları Tanrıların, dolayısıyla devletlerinin ve toplumlarının gücünü temsil etmesi açısından oldukça etkileyici ve büyüleyici bir şekilde yapılmışlardır.³ Mimari alanlar içerisinde yalnız dini mekânlar yoktur, yönetim erkinin yaşadığı saraylar ve yerleşkeler de söz konusudur. Söz gelimi Babil şehri, büyüleyici binaları, göklere doğru yükselen kuleleri, cennet tasvirlerine giren asma bahçeleri ile ünlenmiştir. Görkemli sarayları, düzgün sokakları ve hedonist yaşam biçimi ile zevkin, eğlencenin, estetiğin simgesi durumundadır. İnsan hayalini zorlayan bu dizayn, cennet tasvirlerinin de esin kaynağı olmuştur. Aynı görkem diğer antik kentler için de söz konusudur. Mısırlıların Teb’i, Sümerlilerin Ur’u, Asurluların Ninova’sı, Romalıların Roma’sı gibi; her krallığın, her yönetimin kendi gücünü ve görkemini simgeleyecek şehirleri ve bu şehirlerde mimari eserleri olmuştur. Nippur’un, Babil’in, Kadeş’in, Sidon’un, Atina’nın, İonya’nın (Efes,

2 Hilmi Yavuz- *Üç Anlatı*- Can Yayınları -İstanbul

3 Dostoyevski- *Ecinniler*- cilt 1- Sosyal Yayınlar -İstanbul- 1984

Milet), İskenderiye'nin, Kudüs'ün, Roma'nın ve tabii ki diğer antik kentlerin de bu görkemden pay aldıklarını söylemek gerekir. Bu mimari yapılanma en çok dini mekânların oluşumunda ve yönetim erkinin yaşadığı saraylarda ve benzeri görkemli mekânlarda kendini göstermiştir. Bu mekânlar, tasarımı, büyüklüğü, ihtişam ve göz alıcılığı ile yönetim erkinin gücünü yansıtmayı da amaçlarlar. Bu sebeple dışarıdan bakanlarda bir hayranlık, korku ve itaat duygusu uyandıracak şekilde dizayn edilirler.

Antik kentler, uygarlık kenti olma yolunda gelişim kaydetmiş olan kentlerdir. Uygarlıklar kenti olmak günümüzdeki ifadesi ile “Çok kültürlü” bir yapıya sahip olmak demektir. Sokaklarında farklı dillerin farklı renklerin, farklı inançların bir arada, yan yana ve iç içe yaşaması demektir. Kültürler arasında verimli bir diyalogun, iletişim ve etkileşimin olması demektir. Farklılığın zenginlik olması demektir. Uygarlıklar şehri olmak, kültürlerin bir birini yok ettiği değil, bir birlerini beslediği, geliştirdiği bir ortam içinde olmak demektir. Uygarlıklar şehri olmak demek farklılıkları bir hoşgörü havası içinde, yadırgamadan, yok etmeden, yabancılaştırmadan yaşatabilmek demektir. Hoş görü her zaman her dönemde ve her antik kentte ortaya çıkmamıştır, renklerin, farklılıkların birbirini yok etmeye çalıştığı zamanlarda yaşanmıştır. Ama antik kent, barındırdığı zengin kültürel doku ile uygarlık kenti olmayı hak eden bir yer olarak görülebilir.

Avrupa ve Akdeniz havzasında pek çok antik yerleşim birimi vardır. Ancak bunlardan üç tanesi öne çıkar; Mısır, Yunanistan, Roma. Mısır antik şehirlerin olduğu bir bölgedir. Yalnız piramitleri ile değil, yazının, kitabın, kütüphanenin, arşivin kaynağı olmasıyla; takvimi, papürüsü, astronomisi, tıbbi ve geometrisi ile günümüz insanının hayranlığını uyandırmaya devam ediyor. M.Ö. 4000 yıllarında ayrı bölge ve yönetimlerden oluşan Mısır, birleşerek 2000 yıldan fazla süre birlik halde kaldı. M.Ö. 3000'li yıllardan başlayarak, piramitlerin yapılmaya başlaması belirli bir matematik, geometri, astronomi, mühendislik ve mekanik bilginin mevcudiyetine de tanıklık eder. Mısır köleci bir toplumdur. Özellikle piramitlerin, tapınakların ve heykellerin yapımında, dönemin sanatkarlarının, kâhinlerin, bilginlerin, yanında yüzbinlerle ifade edilen kölelerin de önemli payı vardır. Teb, Memphis, Gize, İskenderiye, Mısır'daki önemli antik kentlerden bazılarıdır. Yalnız piramitler değil Sfenksler, devasa heykeller, göz kamaştırıcı saraylar, binlerce yıllık antik Mısır tarihine yüz binlerce kölenin, ustanın, sanatkarın emeğine ve belki en önemlisi insandaki devasa ölümsüzlük isteğine tanıklık eder. Onlar sonsuzluğu, sınırsız hayatı arayışın görkemli ifadeleri olarak görülebilirler.

Antik Yunan'da, Atina'da ise Mısır'daki yazının ve arşivin aksine söz (logos) merkezli bir kültür vardır. Logos, bütün batı felsefesinin temelini oluşturur. Atinalılar sadece yazmaya değil güzel konuşmaya, hitabete de eğilimli olmuşlardır. Konuşarak felsefe yapmanın örneği Sokrates'tir. Atina, bize ilk önce güzel konuşma, ikna etme sanatının icra edildiği bir şehir olarak görülür. Bu şehirde konuşma bir sanat haline gelmiştir. Bu sanatın ve merakın, felsefenin derin dü-

şüncenin gelişmesinde büyük bir payı olduğu söylenebilir. Dönemin filozofları, söz söylemenin yüceltildiği bir ortamda yetişmişlerdir. Bunun bir uzantısı olarak tiyatrodaki, antik Yunan şehirlerinin önemli fenomenlerinden biridir. Sahneye çıkıp insanların duyacağı ve anlayacağı bir şekilde hitap etmek, sanata, felsefeye ve şehrin demokratik yönetimine olumlu katkılar sağlamıştır. Bu dönemde önemli tiyatro yazarları yetişmiş, olimpiyatlarda tiyatro eseri yazma yarışmaları düzenlenmiştir.⁴

Söz söylemenin çeşitli yolları ve vesileleri vardır antik Yunan'da. Bu vesilelerden biri de şöendir. Bir şöenin nasıl yapıldığını Platon'un şölen diyalogundan izleyebiliriz. Şölen bir ziyafettir, ama sadece yenilen, içilen bir ortam değildir. Oturmasından, konuşmasından varıncaya değin belirli kuralları olan bir entelektüel meclistir. Bu anlamda şölen, yemek, içmek ve doymak için değil, belirli konuları konuşmak için düzenlenir.

Antik Yunan kültürüne paganizmin etkileri derinlemesine sinmiştir. Vico'nun⁵ sınıflaması açısından bakıldığında, bu paganist toplum Tanrı ile olan bağına kuramamış bir toplumdur. Buna karşın yine de zaman içinde bir arada yaşamının yasalarını geliştirerek bir adalet düşüncesine ulaşmışlar, ortaya bir uygarlık koymuşlardır. Bu kültüre ilişkin felsefenin sanatın, tiyatronun da derin bir şekilde paganist izler taşıdığını söylemek zor olmayacaktır.

Roma İmparatorluğu, evrensel bir imparatorluk ideali peşinde koşan, bir dünya egemenliği düşleyen imparatorluklardan ilkidir. Sınırları çok geniş bir alana yayılmıştır. Devlet içinde kölelik müessesesi önemli bir yer tutmaktadır. Çıktıkları seferlerden binlerce köle ile dönülmüştür. Arenalari, buralarda yapılan vahşi gösterileri ile ünlenmiştir. Aynı zamanda "Roma Hukuku", Avrupa uygarlığının temelindeki üç ayaktan birini oluşturacak kadar ileri bir anlayışı yansıtır. Bu hukuk Avrupa devletlerinin hukuk anlayışlarının da temelini meydana getirir. Roma toplumu, ilk zamanlarda paganist bir inanca sahipken, daha sonra ilk zamanlarda mücadele ettiği Hıristiyanlığın etkisine girmiş ve 325 yılından itibaren resmen bu inancı benimsemeye başlamıştır. Paganist dönemden kalma heykelcilik ileri derecededir. İnançlarla birlikte zihniyet, zihniyetle birlikte yaşama biçimleri değişmiştir.

Avrupa ve Akdeniz havzasındaki bir başka antik kesit Roma'dır. Roma'nın Romulus ve Romus ikiz kardeşler söylencesine dayanan bir kuruluş öyküsü vardır. (M.Ö. 6. yy.) Daha önceleri bir köy olan, efsaneye göre kardeşini öldürerek şehrin ilk kralı olan Romulus'un adı ile anılmaya başlanan Roma şehri, Tiber nehrinin kıyısında kurulmuştu. M.Ö. 4. Yüzyılda cumhuriyetle yönetilmeye başlanan Roma'da yönetim erki konsüllerin ve asillerden oluşan Roma Senatosu'nun elin-

4 Platon- *Şölen*- İstanbul -1995

5 Giambattista Vico- *Yeni Bilim*- Ankara 2007

deydi. Giderek istilacı, fetihçi bir tutum sergilemeye başlayan Roma, İtalya'yı baştan sona kendi yönetimine kattı. Taranto, Kartaca, Sicilya yapılan savaşlar sonucunda ele geçirildi. M.Ö. 2. yüzyılda Akdeniz tümüyle Roma'nın egemenliği altına girdi. Kölelik, ganimet, imparatorluğun sınırlarını genişletme çabaları Roma'yı savaşçı bir güç haline getirmişti. M.S. 180'lere doğru imparatorluk toprak genişliği, ekonomi ve kültür bakımından doruk noktasına ulaştı. Toprakları 7 milyon km²'lik bir alana yayıldı. Bundan yüz yıl kadar sonra iktidar kavgaları nedeniyle imparatorluk çöküşe geçti ve 395 yılında Doğu ve Batı Roma olmak üzere ikiye ayrıldı. Doğu Roma'nın (Bizans) başkenti Konstantinopolis oldu. Çok geçmeden Batı Roma İmparatorluğu dışarıdan gelen saldırı, istila ve yağmalara karşı koyamayarak ortadan kalktı. Doğu Roma imparatorluğu ise Fatih Sultan Mehmet'in 1453'te Konstantinopolis'i almasıyla ortadan kalktı.

Şehirler yüzlerce yılda oluşuyor ve yüzlerce yılda ortadan kalkıyor. Birden bire oluşmuyor hiç biri. Sel, deprem, kuraklık, lav altında kalma gibi doğal nedenler, savaş, göç, istila gibi sosyal, siyasi ve ekonomik nedenlerle şehirler kurulur ve aynı nedenlerle ortadan kalkar. Ama bu oluşum yüzlerce yıl içinde olduğu ve bir insanın ömrüne sığmadığı için gelişim süreci bir bilinç tarafından tam olarak algılanamaz. Yavaş yavaş olup biter her şey, yaşayanların dikkatini çekmeden.

Antik şehirlerde uygarlıkların oluştuğu ve geliştiği şehirlerdir. İnsanlığın zaman içindeki uzun yürüyüşünün kilometre taşlarıdır onlar. Bir şehrin antik şehir olabilmesi için yalnız eski olması yetmez, kültürel sürecin, uygarlık çizgisinin bir yerinde bulunması gerekir. Antik şehirler kültürün, bilimin, sanatın, uygarlığın, hukukun filizlendiği havzalardır. Mimarisi vardır, bu mimari piramitlerde, antik tiyatrolarda, tapınaklarda olduğu gibi çoğu kez "şaşırtıcı", "hayret verici" bir şekilde, bir inanış biçimine bağlı olarak ortaya çıkar. İnanışlarda tarih içinde başlıca tek Tanrılı inanışlar ve çok Tanrılı (paganist) inanışlar olarak iki şekilde ortaya çıkmasıyla, bundan, ruh olarak birbirinden farklı iki tür uygarlık biçimi doğmuştur. Merkezinde tek Tanrılı inanışın bulunduğu uygarlıklar ve çok Tanrılı inanışın bulunduğu uygarlıklar. Bir üçüncü belirleyici olarak sanayi olgusu da katılabilir, ancak sanayi şehirlerinin kurulması çok yakın bir döneme rast gelmektedir. Bu nedenle genellikle tek Tanrılı ve çok Tanrılı inanışları, antik kenti biçimlendirici bir unsur olarak görmemiz gerekir.

Antik kentler tarihin şekillendiği, yaşanıp ortaya çıktığı yerlerdir. Onlardan her biri siyaset, kültür, sanat, felsefe ve bilim açısından önemli birikimlerin ortaya çıktığı mekânlardır. Her kavim oraya kendi öyküsünü yazmıştır, daha sonra gelenler yararlınsın ve bırakılan yerden devam etsinler diye. Bu nedenle antik havzalar, insanlığın birikimlerinin toplandığı, işlendiği, geliştirilip aktarıldığı havzalardır.⁶

Şehrin Serüveni

Şehrin serüveni aynı zamanda insanlığın serüvenidir. Başka bir deyişle şehrin tarihi, insanlığın tarihi ile örtüşmektedir. Gerçi insanın kâinat üzerindeki macerası ve başarıları çok daha eskilere gider.

Ama insanın medeniyet tarihi içerisinde özel bir dönemle birlikte var olması şehirlerin ortaya çıkmasıyla başlar. Çünkü şehirler medeniyet tarihi içinde özel bir dönüm noktası oluştururlar. Şehirler kesintisiz bir örgütlenme biçimi olarak toplum tarihi içinde günümüze kadar varlığını sürdürmüştür.

Şehir aynı zamanda aşılamamış bir örgütlenme biçimidir de. Kendisinden daha ileri ve daha karmaşık örgütlenmeyi toplumlar henüz başaramamışlardır. Ortadan kalkan medeniyetler ve şehirlerinin yerini başka medeniyetler ve şehirleri almıştır. Ama ne var ki günümüzdeki ve geçmişteki şehir örgütlenmelerinin yerini daha ileri başka bir örgütlenme alamamıştır. Sanayi; bir dönem ve örgütlenme biçimi olarak ortaya çıkmışsa da ancak sanayi şehirlerini yaratabilmiştir. Ama sanayi de dâhil olmak üzere tarihe damgasını vuran toplum örgütlenme biçimleri veya dönemlerinin şehirleri, karşılaştıkları güçlükleri daha ileri bir toplum örgütlenmesi, şehirden farklı bir yerleşim/yönetim biçimi ile aşamamışlardır.

Hâlbuki şehir kendisinden önceki köy örgütlenmesinin açmazları karşısında ortaya çıkmış bir örgütlenme biçimi olarak karşımızda bulunmaktadır. Bu bağlamda tarım ve köy sorunlarına bir çözüm olarak var olmuştur. Ama şehir örgütlenmesinin açmazlarını daha ileri bir biçimde çözmeye muktedir olan yaygın ve geçerli bir toplum örgütlenmesi ile karşılaşmadığımızı rahatlıkla söyleyebiliriz.⁷

Örgütlenmesi ve binlerce yıllık tarihi belleği ile Kayseri kenti bir antik kent olarak yaşamını sürdürmektedir.

Bilinen tarihi verilere göre Asur ticaret kolonileri ve Hitit devrinde başlar Kayseri'nin yapısal durumu ve gelişimi.

ASUR TİCARET KOLONİLERİ VE HİTİT DEVRİNDE KAYSERİ'NİN YAPISAL DURUMU VE GELİŞİMİ

Kayseri çevresinde, çeşitli yerleşim yerlerinde, insanlar Neolitik, Kalkolitik ve M.Ö. 3000–2000 yılları arasında Bronz (tunç) çağlarını yaşamışlar ve buralarda küçük, büyüklü şehir devletleri oluşturmuşlardır. Bölgedeki bu şehir devletlerinin en önemlisi Kültepe Kaniş Devleti olmuştur. Bu devirde Mezopotamya'da (Irak) Asur (Musul) başkentli Asur Devleti M.Ö. 1900 yıllarında Kaniş Krallığı ve diğer bir kısım şehir devletleri ile ticari anlaşmalar yaparak tüccarlarının buralarda Karum ismi ile pazarlar kurmasını temin etmiştir. Asurlular, Kaniş Karum'u

7 Korkut Tuna – Şehrin Serüveni – *Hece* Dergisi, Özel Sayı:18, Ankara - 2009

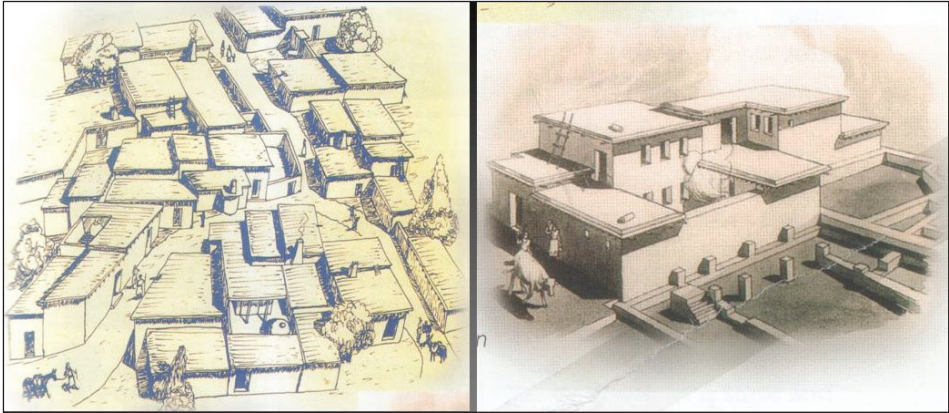
ile Anadolu'ya ilk yazıyı M.Ö. (3200'lerde yazı başladığı halde) 2. binyıl başlarında getirmişler ve ilk yazılı tarihi böylece başlatmışlardır. Daha sonra bu şehir devletlerini birleştiren Anadolu'nun ilk siyasi birliği olan Hitit İmparatorluğu kurulmuş ve bu devlet M.Ö. 1200 yıllarına kadar devam etmiştir.

Kaniş veya Kaneş Kayseri'nin kuzeydoğu istikametinde şehir merkezine 20 km. uzaklıkta bulunan Kültepe mevkiinde kurulmuştur. Kaniş şehri Kültepe'nin üzerine kurulan ve krallığın merkezi olan esas şehir ile tepenin eteklerindeki düzlükte bulunan ve tüccarların oturduğu Karum olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Kaniş Karum'unun Anadolu'da bulunan tüm ticaret kolonilerinin merkezi olduğu bilinmektedir.⁸

Kültepe Kaniş Karum'unda Yapısal Durum

Kralın ve yerlilerin oturduğu esas şehirde evler taştan yapılmış, temelde ve alt sıralarda büyük taşlar kullanılmıştır. Karum'daki Asurlu tüccarların evlerinin temelleri taştan, yukarısı kerpiçten yapılmıştır. Evlerin çatı örtülerinde ağaç kullanılmış, damlar düz ve toprak örtülüdür. Konutlar bir ana mekâna açılan küçük odalardan oluşmaktadır. Kayseri'nin iklim koşullarına uygun olarak evler sırt sırta verilmiş, pencereler avluya bakmaktadır. Karum'da oturan yerliler ile Asurlu tüccarların evlerinin planları, yapım teknikleri, kullanılan inşaat malzemeleri ve konutlarda bulunan eşya tam bir benzerlik göstermektedir.

Konutlar sokağa göre yönlendirilmiştir. Her konutun girişi doğrudan sokağa veya sokağın genişlemesiyle oluşan küçük meydanlara açılmaktadır. Yolların yüzeyleri taş veya kumlu toprak kaplıdır. Sokaklarda konutların dibinden tek sıra taş döşenerek oluşturulan bir tür yaya kaldırımına rastlanmıştır. Kaniş Karum'unda yerli ustalarca yapıldığı sanılan tipik konutlar, aradan geçen dört bin yıla karşın, bugün de çevredeki küçük yerleşimlerdeki evlerden plan, malzeme, yapım teknikleri açısından farklı değildir. Farklılık boyutta ve detaylardadır.



Karum evleri - temsili resim

M.Ö. 2 binli yıllarda Kaniş Karum'u ölçeğinde bir uluslararası ticaret merkezinin dünyada benzerinin olmadığı kabul edilmektedir.

Karum'da yukarıdan aşağıya doğru saymak üzere dört uygarlık katı bulunmaktadır. En alttaki dört ve onun üstündeki üçüncü kat, tarih öncesi dönemlere aittir ve bu katlarda yazılı belgeye rastlanmamıştır. İkinci kat Asur dönemi kolonilerine aittir. Çok zengin bir tarihi kaynak olan ikinci tabakada bugüne dek on binden fazla yazılı tablet bulunmuştur. Birinci katın ise Erken Hitit Çağı krallığından Anitta'nın devletinin başkenti olduğu sanılmaktadır. "Bu şehir ansızın ve korkunç bir şekilde tahrip edilmiştir." Saldırı o denli habersiz gelmiştir ki kentliler evlerini oldukları gibi bırakmışlardır. Bundan dolayı kazılarda evler ve odalar o günkü halleri ile ve en güzel eşyalarıyla birlikte ele geçmiştir.

İki bölümden oluşan şehrin tepe üzerindeki bölümünde prens, yönetici sınıfı, askerler, düzlükte yer alan Karum'da ise yerli ve Asurlu tüccarlar ile zanaatkarlar oturuyordu. Karum, Anadolu'da kurulan otuz kadar Asur ticaret kolonisinin merkezi konumundaydı. Değişik dillerin konuşulduğu uzak ülkelerden gelen tüccarların yaşadığı kozmopolit yapı bir kentti. Hitit hâkimiyetiyle Orta Anadolu'da, Asur kolonileri devri kapandı. Güçlü bir şehir olan Kaniş eski önemini kaybetmekle beraber, büyük Hitit krallığının sonuna kadar varlığını sürdürdü. Büyük Hitit devletinin dışarıdan gelen kavimler tarafından işgali sırasında Kaniş'in de yıkılıp yağmalandığı sanılmaktadır. Orta Anadolu'da, Sarımsaklı Ovası'nın kuzeydoğu ucunda Kaniş'in zayıfladığı dönemde aynı ovanın güney ucunda ve Erciyes'in eteklerinde Mazaka geliyordu.⁹

Kapadokya-Roma-Bizans Devrinde Şehrin Fiziki Konumu

İran Merkezli Persler'in M.Ö. VI. YY.'da Anadolu'yu istilası ile başlayan bu devirde, Kayseri'nin bugünkü bulunduğu yerin biraz daha güneyinde Erciyes'in eteklerinde Mazaka isimli bir şehir oluşmuş ve burası Kapadokya Eyaletinin merkezi haline gelmişti. Pers valilerinin devamı olan Kapadokya kralları daha sonra Roma İmparatorluğu'nun hâkimiyeti altına girmişler ve M.S.17 yılında imparator Augustus zamanında şehrin adı imparatorun (Kayzerin) şehri anlamına gelen KAİSARİA'ya çevrilmiştir. Daha sonra Roma İmparatorluğu bu krallığı tamamen ortadan kaldırarak Anadolu'daki diğer bölgeler gibi Kapadokya valiliğini teşekkül ettirip buraya valiler tayin etmiştir.

Erciyes'in eteklerinde kurulmuş olan Mazaka, Kapadokya krallığı döneminde yamaçlardan bugünkü şehrin bulunduğu ovaya doğru geliştirdi.

M.Ö. 64 ve M.S. 21 yılları arasında yaşamış olan Amasyalı Seyyah Strabon, kentin Argaios'un (Erciyes) eteklerinde kurulduğunu belirtir. Eski şehir olarak bilinen bu kente ait kalıntılar Kayseri'nin güneyinde Battalgazi Mahallesi olarak

9 Şükrü Karatepe- *Kendini Kuran Şehir*- Kayseri 1998

bilinen kesimde yer almaktadır.

Eski kentin kurulduğu alanın uygun bir yerde olmadığına belirten Strabon bu alanın su bakımından yoksun, savunma tesisleri bulunmaması nedeniyle de tahkimatının zayıf olduğuna dikkat çeker.



Kentin toprağında tarım yapmanın imkânsızlığından da bahseden Strabon toprağın o dönemde kıraç, kumlu ve altının kayalık olduğunu doğru bir biçimde belirlemiştir. Strabon'un şehre geldiği sırada arazi üzerindeki çukurlardan ateş çıkıyordu. Strabon, bu ateş çukurlarını, bölgenin volkanik bir arazide olmasına bağlayarak açıklamış ve toprağın altında soğuk su ve ateş olduğunu belirtmiştir. Çevredeki bazı arazinin bataklık oluşundan bahsetmesi ise Kayseri'nin coğrafyasında ilk çağlardan günümüze çok fazla bir değişiklik olmadığını göstermektedir. Yine sonraki yüzyıllarda gelen seyyahlar da şehrin çevresindeki bataklıklardan bahsetmişlerdir.

M.Ö. 1. Yüzyılda Argaios olarak bilinen Erciyes dağı etrafı ormanlarla çevrili ve şehrin Akropolis'i niteliğindedir. Ormanların sık oluşundan dolayı, Kapadokya'nın kereste ihtiyacı buradan karşılanıyordu.

Bugün Erciyes dağında hemen hiç orman bulunmaması bölgenin yapı malzemesinin uzun yıllar buradan temin edilmesi sonucunda yok edilmiş olmasıyla açıklanabilir. Dağın üzerinde bulunan ve değişik tarihlerde yapılmış kalıntılar, dağın kült merkezi olduğu yıllara aittir. Bazı sikkelerin üzerinde dağın tepesinde oturan bir Tanrının tasvir edildiğini görüyoruz.

Kayseri'nin antik dönemdeki idareciler tarafından önem verilen bir şehir olmasının sebeplerinden birisi de şehrin çevresinde önemli taş ocaklarının bulunmasıdır. Varlıklarını günümüze kadar koruyan bu taş ocakları, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde de kullanılmıştır. Kayseri'deki taş ocakları yumuşak damarlı, kolay işlenebilmesi ve gözenekli özelliklere sahip olması sebebiyle diğer bölgelerdeki taş ocaklarından farklı nitelikler taşır.

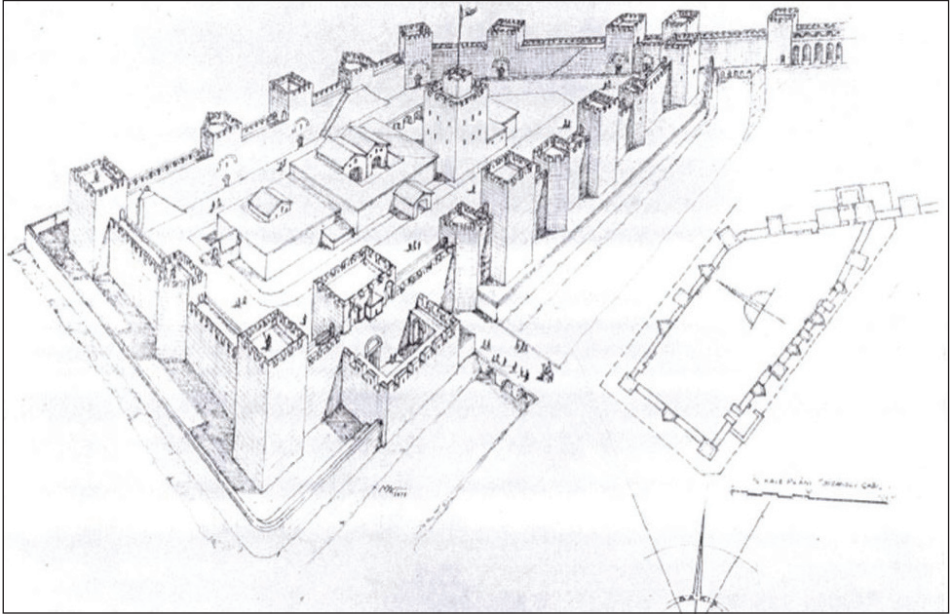
Strabon, Melas (Sarımsaklı) ırmağı üzerinde Ariarathes'in bir baraj yaptırdığını, komşu ova dediği bir bölgeyi denize benzer bir göl haline getirdiğini ve barajın yıkılarak baraj suyunun etrafa yayıldığını anlatır.¹⁰ Kent çevresinde

10 Osman Eravşar *Seyahatnamelerde Kayseri*, Kayseri-2000

yapılan incelemelerde bu baraja ait herhangi bir kalıntı olmamakla birlikte, bu barajın şimdiki Boğazköprü mevkiinden kapatılarak oluşturulduğu zannedilmektedir. Şehrin doğusunda Pınarbaşı ilçesinde de, Hititler döneminde inşa edildiği belirtilen bir su bendinin kalıntısı günümüze kadar gelmiştir.

M.S. 17'de Kapadokya, Roma'ya bağlı bir eyalet, Kayseri de eyaletin başkenti haline geldi. Roma'da yarı bağımsız statüde olan eyaletler, merkezden görevlendirilen bir genel vali ile "Konion" adı verilen bir yerel meclis tarafından yönetiliyordu. Yerel kararlar ve yasalar "Konion" tarafından alınır ve Roma'nın genel politikaları doğrultusunda vali tarafından uygulanırdı. Böylesine önemli bir statü kazanan Kayseri, Roma döneminde ekonomik ve siyasi yönden güçlendi. Yeni saraylar, mabetler, kamu binaları, stadyum ve şehrin etrafına surlar yapıldı.

Bölgenin geniş ticari imkânlarını kullanarak zenginleşen şehir, düşmanların iştahlarını kabartmaya başladı. Şehrin güvenliğini sağlamak için M.S. 241'de imparator Gordianos'un emriyle etrafı surlarla çevrildi.



Kayseri İç Kalesi'nin Bizans Çağı'ndaki Görüntüsü

Buna rağmen şehir, Pers Kralı Artakserkhes, on yıl sonra da yine Pers Kralı Şapur tarafından işgal ve tahrip edildi. Bu dönemde iki kez de Gotların saldırı ve tahribine uğrayan Kayseri, bir de büyük zelzele atlattı.

Roma İmparatoru I. Teodos, M.S. 395'te imparatorluğu iki oğlu arasında paylaştırdı. Kayseri Kapadokya bölgesi içinde Doğu Roma (Bizans) hâkimiyetine geçti.

Bizans döneminde bütün Anadolu ile birlikte Kayseri de ekonomik bakımdan zayıflamış, kent küçülmüştür. Kentlerin bu denli küçülmesinde Bizans'ta yaşanan iç karışıklıkların yanı sıra Sasani ve Arap akınlarının etkileri de büyük olmuştur.

Araplar ilk olarak kenti 647 yılında Muaviye tarafından kuşatmıştır. Bu kuşatmadan sonra değişik zaman aralıklarıyla Arap orduları yaklaşık olarak yedi yıl kadar kentte kalmışlar, eski kalenin surlarından birisini onararak kullanmışlardır. 8. Yüzyılın ilk yarısında Emevi komutanlarından Mesleme ve Battal Gazi'nin aralıklarla Kayseri'yi ele geçirerek şehirde kaldıkları ve bu dönemde bugünkü Battal Gazi Mahallesi'ndeki Battal Mescidi'nin inşa edildiği bilinmektedir. Kent daha sonra tekrar Bizans hâkimiyeti altına girmiş ve XI. Yüzyıla kadar Sasaniler tarafından birçok kere kuşatılmıştır.

XI. Yüzyılın ilk yarısında kentte Türkler varlıklarını hissettirmeye başlamışlar ve Malazgirt Savaşı'ndan dört yıl önce kent, Afşin Bey tarafından fethedilmiştir.

Kent 1077 tarihinden itibaren kesin olarak Türk hâkimiyetine girmiştir.

Danışmentliler ve Selçuklular Devrinde Kayseri

Selçuklu komutanlarının üst üste sürdürdükleri akınlardan yorgun düşen Bizans'ın 1071'de Malazgirt'te aldığı mağlubiyetten sonra direnecek gücü kalmayarak Anadolu şehirleri ard arda Türk egemenliğine geçti.



Cami-i Kebir (Ulu Cami) 1134–1142

Melikşah tarafından orta Anadolu'nun fethi ile görevlendirilen Danışmentli Melik Ahmet Gazi, Sivas, Tokat, Amasya, Çorum ve Kayseri'yi içine alan bölgede Danışmentli Beyliği'ni kurdu. Danışment Melik Ahmet Gazi ölünce yerine oğlu Melik Emir Gazi geçti. Melik Emir Gazi uzun süren saltanatından sonra 1134'te öldü ve Pazarören yakınlarında kendi adıyla anılan türbeye gömüldü. Melik Emir Gazi den sonra çocukları arasında parçalanan Danışmentli topraklarından Kayseri'nin içerisinde bulunduğu kısım, büyük oğlu Melik Mehmet Gazi'nin hissesine düştü.

Melik Mehmet Gazi Kayseri'yi kendisine başkent yaptı.

Melik Mehmet Gazi'nin zamanında şehirde geniş bir imar faaliyeti başlatıldı. Camii Kebir (Ulu Cami) ve yanında medresesi ile Gülük Cami Danişmentliler zamanında yapıldı.

Anadolu Selçuklularından Sultan II. Kılıç Aslan, 1175 yılında parçalanmış ve zayıflamış Danişmentli devletine son vererek Kayseri de içinde olmak üzere bu çevreyi Konya merkezli olan ülkesine dâhil etti.

Selçuklu Şehri

Anadolu'ya yerleşen Selçuklular için yerleşim yeri tercihi açısından üç farklı seçenek vardı. Bunlar; Bizans şehirlerinin çok az değişiklik yapılarak kullanılması, büyük değişiklikler yapılarak Bizans şehir sit alanlarının kullanılması ve doğrudan Türkler tarafından kurulan şehirler. Anadolu'da Selçuklular zamanında az sayıda yeni şehrin kurulmuş olması, ilk iki tercihin ön plana çıktığını göstermektedir. Çünkü Anadolu'da şehirsiz ağ ilk çağın son yıllarında zaten kurulmuş durumdaydı. Şehir adlarının değişmemesi bu durumun bir göstergesidir.

Selçuklular zamanında kurulan bazı şehirler; Aksaray, Akşehir, Kırşehir, Seydişehir ve Karaman olmuştur. Sivas, Erzurum, Konya, Kayseri ise Selçuklular zamanındaki mevcut şehirlerin en önemlileridir.¹¹

Selçuklu'da şehrin en önemli merkezi Ulu Cami'nin bulunduğu alandır. Çarşı önemli bir sosyal merkez olan Ulu Cami'nin yanında yer almıştır. Selçuklular devrinde şehrin en önemli sosyal kurumu cami değil, meydan olarak görülmektedir. Gök meydan olarak tanımlanabilecek meydanlar şehir surları dışında yer almaktadır. Bu alanda her türlü tören yapılmakta, bazı cezalarda burada yerine getirilmektedir.¹²

Üç ana başlık altında incelenen Anadolu Selçuklu kentleri, kale kent, açık kent ve dış odaklı büyüme modelleri şeklinde sıralanmaktadır.

Daha çok askeri stratejik merkezler olarak sınıflandırılan kale kentlerin birinci tipi, bölgelerarası ticari işleve sahip olup, Selçuklu üretim ve dağıtım sisteminin dışa açılan kapısı olarak nitelenmekte ve tamamen sur içinde geliştikleri görülmektedir. Antalya, Sinop ve Sivas bu tip Selçuklu yerleşmelerindedir.

Siyasi ve idari işleve sahip ikinci tip kale kentler ise kısmen kale dışında gelişme göstermişlerdir. Konya, Kayseri ve Erzurum şehirleri eklemeli kale kent modeli olarak adlandırılan bu kentin tipik örnekleri olarak görülmektedir.¹³

11 M. Tuncel, *Türkiye'de Kent Yerleşmelerinin Tarihçesine Toplu Bir Bakış*, 1988.

12 T. Baykara, *Türkiye'nin Sosyal ve İktisadi Tarihi*, 2000.

13 Alpaslan Aliağaoğlu "İslam Şehri" *Hece Dergisi*, Özel Sayı: 8, Ankara - 2009

Selçuklular zamanında Kayseri bütün ortaçağ boyunca görmediği bir refah ve zenginliğe kavuşmuştur. Selçuklu sultanları kenti ikinci başkentleri olarak kullanmışlar, sultanların tahta çıkma törenleri hep burada yapılmıştır. Selçuklular döneminde kentlere verilen unvanlara göre Kayseri'nin iki unvanı bulunuyordu. İlk Dar'ul Feth yani fetih yurdu, ikincisi ise Dar'ul Mülk yani başkent idi. Bu unvanı taşıyan diğer kent ise Konya'dır. Konya'nın yanında Kayseri'nin de aynı işlevi gören ikinci bir başkent olarak ortaya çıkması kentin fiziki gelişimini olumlu yönde etkilemiştir.

Başkent olacak bir kentteki en önemli yapı savunma yapılarıdır. Bu itibarla Kayseri'de, Selçuklu sultanları ilk yapılışı Roma dönemine kadar giden Kayseri surlarını onarmışlar, kentin etrafını tahkim etmişlerdi. I. İzzettin Keykavus kentin etrafındaki savunmayı güçlendirmek için güçlü bir burç (Yoğunburç) inşa ettirdi. O'nun başlattığı bu hareket kardeşi I. Alâeddin Keykubat tarafından da devam ettirilerek şehrin kuzey tarafını da içine alacak şekilde surlar genişletildi.

Ticari doku ve faaliyetler Osmanlı döneminde dış kale surlarının özelliğini kaybetmesi nedeniyle zamanla yer değiştirerek surların içine girmiştir. Bu değişimdeki öncülüğü ise Ulu Cami yakınına inşa edilen bedesten başlatmıştır. Sonraki yüzyıllarda kentin ticari alanı hem surların çevrelediği bölgenin sınırında, hem de surların içinde gelişimini XIX. Yüzyıla kadar sürdürmüştür.

Kentteki diğer önemli bir yapılaşma da eğitimle ilgilidir. Selçuklu döneminde 14 medresenin yapılmış olması, bu yüzyılda eğitime verilen önemi göstermektedir. Medreselerde değişik konularda eğitim veriliyordu. Dini bilimlerin yanında tıp ve astronomi ilimleri ile ilgili eğitim veren medreseler de bulunuyordu. Selçuklu döneminde kentte yapılan medreselerin çoğunluğu surların dışında inşa edilmiştir. Medreselerin dışında Anadolu'nun ilk hastane yapısı da yine burada yer alıyordu.

Selçuklu döneminde kentte toplam yedi Cuma camisinin bulunduğu dönemin kaynaklarından tespit edilebilmektedir. Camiler nüfus yoğunluğuna göre değişik bölgelerde konumlanmışlardı. Yedi camiden sadece bir tanesi surların içinde yer alır. Bu cami aynı zamanda sultanların da kullandığı Ulu Camidir.

Şehirde Selçuklu dönemi ile birlikte alt yapı faaliyetlerinde de bulunulmuştur. İlk defa düzenli temiz ve pis su sistemi kurulmuştur. Su, her mahalleye getirilen çeşmelerle temin ediliyordu.

Selçuklu döneminde kentin gelişim hızı o kadar yüksek olmuştur ki, kent kuruluşundan bu yana ilk defa sınırlarını zorlamıştır. Bunun sonucunda kentin çevresinde küçük yerleşmeler gelişmeye başlamış, hatta bağımsız köşk ve saraylar da yapılmıştır. Bu saraylardan en ünlüsü kentin kuzey batı tarafında şimdiki Şeker Gölü kenarındaki Keykubadiye Sarayıdır.¹⁴

14 Osman Eravşar *Seyahatnamelerde Kayseri* , Kayseri-2000

İşlek yolların kavşak noktasında yer alan Kayseri, Selçuklular döneminde önemli bir ticaret merkeziydi. Pazarören'de kurulan Yabanlu Pazarına sadece Anadolu'dan değil, dünyanın dört bir yanından tüccarlar gelirdi. Yabancı tüccarlara kolaylık sağlanır, düzenli pazar yerleri ve hanlar yapılır, yol güvenliğine çok dikkat edilirdi.

Şehirde belli mallarda ihtisaslaşmış çarşılar, kaliteli hizmet yapan zanaatkârlar vardı. Çarşılar, ahiler ve lonca teşkilatlarınca denetlenirdi. Dericilik, dokumacılık ve demircilik sanatları gelişmişti. Uluslararası ticaret fuarı, kaliteli imalat ve işini iyi bilen tüccarlar, şehrin ekonomisini canlı tutuyordu. Selçuklular zamanında Kayseri'de ticaretle uğraşan İranlı ve İtalyan nüfus da bulunuyordu.¹⁵

XII ve XIII. Yüzyıllarda Kayseri'nin Fiziki Durumu

Danışmentliler ve Selçuklular Bizans döneminden almış oldukları şehir yerleşimini (Meydan, Yoğunburç, Kışıkapı, Boyacı Kapısı, Düvenönü, İçerişar) kısa sürede sur dışına taşıdılar.

Sur dışında ilk defa Danışmentliler döneminde (XII. Yüzyıl başı) Gülük Cami ve medresesi yaptırılarak etrafında yerleşim meydana getirilmiştir. Yine XII. Yüzyıl sonuna doğru Anadolu Selçuklular döneminde Han Cami (han olarak) inşa edilmiştir. Aynı dönemde Hoca Hasan Külliyesi (cami, medrese, hamam) sur dışına inşa edilmiştir. XIII. Yüzyılın başında sur dışına Şifahıye-Gıyasiye Medreseleri, aynı yüzyılda Hunat Külliyesi, Hacı Kılıç Külliyesi, Sahibiye, Ziyaiye ve Avgunlu Medreseleri ile eski Bedesten inşa edilmiş ve tabii ki bunların çevresinde mahalleler oluşmuştur. Böylece XIII. Yüzyıl Selçuklular döneminde şehir, Han Camisi, Gülük Camisi, Hoca Hasan Medresesi, Şifahıye-Gıyasiye Medreseleri, Hacıkılıç Camisi, Sahabiye Medresesi, Hunat Külliyesi ile Tabaklar Mahallesi (Alaca Kümbet ve Han Cami civarı) sınırlanmıştır.

Kentin bütün bu ihtişamı çok fazla uzun sürmedi. Büyük Selçuklu Sultanı I. Alâeddin Keykubad'ın ölümünden sonra kent, Moğollar tarafından kuşatılmış, uzun bir kuşatma sonucunda işgal edilerek bir yüzyıl silinmeyecek tahribata uğramıştır.

Selçuklu devletinin XIV. Yüzyıl başında İlhanlılarca ortadan kaldırılmasından sonra kent bir süre İlhanlılar'ın Anadolu Genel Valisi Timurtaş tarafından idaresi altında kalmış, daha sonra ise Eretna Beyliği'nin önemli merkezlerinden birisi olmuştur.

Yaklaşık olarak 40 yıl kadar kente hâkim olan Eretnalılar'dan sonra kent Kadı Burhaneddin Ahmet'in yönetimine girdi. Selçuklu döneminden beri kentte idari mekân olarak kullanılan devlethane bu tarihte yakılarak yıkılmıştır.

15 Şükrü Karatepe, *Kendini Kuran Şehir*, Kayseri-1998

Kadı Burhaneddin Ahmet döneminden sonra kent, önce Osmanlılara geçti, Timur ordularının istilasından sonra Karamanlılara bırakılan şehir, 60 yıl boyunca, Dulkadiroğulları ile Karamanoğulları arasında sürekli el değiştirdi. Nihayet 1475 yılında Fatih Sultan Mehmet döneminde şehir kesin olarak Osmanlı hâkimiyetine girerek, Karaman eyaletinin bir sancağı olmuştur.

Osmanlı Şehri

Kayseri şehri her ne kadar uzun bin yıllar boyunca birçok antik medeniyetin hüküm sürdüğü, Roma, Bizans ve Selçuklu eserlerinin biblo gibi sergilendiği bir kent olmakla birlikte, yaklaşık 500 yıllık bir dönemde Osmanlı medeniyetinin yansımalarının olduğu bir Osmanlı şehridir. Bu 5 asırlık dönem şehri Osmanlı şehircilik ve kültürü çerçevesinde önemli ölçüde biçimlendirmiştir. Konut kültüründen, mahalle ve sokakların oluşumuna, bedesten, kapalı çarşı ve ticaret dokusundan farklı kültürlerin bir arada yaşama alışkanlıklarına varıncaya kadar 20. Yüzyılın ortasına kadar Osmanlı kentinin tüm özelliklerini izlemek mümkündür.

Dünya tarihinde kendine özgü bir yer ve anlamı olan Osmanlı medeniyetinin, her anlamda hayat bulduğu Osmanlı şehri, İslam şehrinin devamı olmasıyla beraber zaman, mekân ve toplum özelliklerine göre kendi çözümlemesini geliştiren özgün bir modeldir.

Doğduğu andan itibaren farklı din ve kültürlerle bir arada yaşama deneyimini geliştiren Osmanlı şehri, Batıdaki örneklerinin aksine yatay bir bölünmeye dayanır. Modern dönemde batı şehri yatay bölünmenin bariz bir biçimde kendini gösterdiği bir formülasyon üzerine yükselse de, sınıflı batı toplumu sosyal katmanları dikey olarak belirler. İslam toplumları sınıf temelli olmaktan çok, farklı olanla yatay ayrılmaya dayanır. Müslümanlarla farklı inanç ve kültürden olanların bir arada ama farklılıklarını asimile etmeden birbirlerine saygı duyarak yaşama deneyimi hayata geçmiştir.

Toplumdaki “Yatay bölünmeyle çeşitliliği, kaotik ya da sınıfsal çatışmadan çok zenginliğe dönüştürmeyi başaran bir model çıkarmıştır Osmanlı şehri.

Tipik bir Osmanlı şehrinin merkezinde büyük bir cami, etrafında külliyesi, hamamı mutlaka bulunurdu. Bu merkezin yanı başında çarşısı, bedestenleri, hanları yer alırdı. Bunlar Müslümanlar kadar farklı kimlikleriyle şehir halkının, dışarıdan gelenlerin yoğun bir iletişime geçtiği alanlardır.

Bu açılardan bakıldığında Osmanlı şehrinin rasyonel bir örgütlenmesi ve planlaması vardır. Mukim alanlarla ekonomik ve ticari hayatın gerçekleştiği alanların birbirinden farklı ama ilişkili olarak planlandığı görülür.

Bu ilişkiler ağı içinde ortak kamu alanında ortaya çıkan ekonomik rantın tekelleşmemesini temel problem alanlarından biri olarak görmesi çok ilginçtir. Bunu engellemek için ekonomik alanların vakıflaşması tam da Osmanlı değerle-

riyle örtüşen uygulama örneğidir. Servetin, birikimin tekelleşmemesine dayanan değerler sistemi şehircilik alanında da ortak alanlarda oluşacak değer artışının tekelleşmemesi için uygun çözüm yolunu göstermiştir.

Çarşı ve cami, külliye gibi İslam toplumunun temel özelliklerini yansıtan merkezi yapılanmaların dışında, Müslüman mahalleleri yaklaşık 100 hanelik ya da 1000 kişilik nüfusun meydana getirdiği mahallelerden oluşurdu. Her Müslüman mahallesini camisiyle ayırt etmek mümkündü.

Osmanlı şehri, Batılı şehir modellerinde olduğu gibi merkezi iradenin şehri şekillendiren tekeli karakteri yerine her evi bağımsız bir özne kabul eden, topoğrafik ve çevre özelliklerine göre doğallıkla gelişen bir şehir yapısı öngörür.

Bu nedenle 19. Yüzyıldan itibaren şekillenen Avrupa şehirlerindeki merkezi ve keskin çizgilerle belirlenmiş şehir tipine rastlanmaz.

İklimin topografyanın imkânlarını gözeterek şekillenen şehir yerleşimi uzak-tan bakanlar için “Açık bir tabiat kitabı” duygusunu verecektir. Osmanlı şehri, yerel talepleri gözetmeyen merkezi planlama yerine yaşayanların birbirine saygı duyduğu, belli bir ölçülülük düşüncesinin hâkim olduğu insani ölçekte şehirler ortaya çıkarmıştır.¹⁶

Osmanlı Döneminde Kayseri'nin Fiziki Yapısı

Kayseri'de ilk emlak tahriri 1476'da yapıldı. Ancak tahrire ait defterler maalesef kaybolmuştur. İkinci tahrir 1500 yılında yapıldı ve bu tahrire göre şehrin nüfusu 10.000 civarında idi. Osmanlı yönetiminin ilk dönemlerinde Kayseri doğuda sınır şehri olması nedeniyle fazla güvenli değildi. Bu nedenle nüfus artışı yavaş oldu. Yavuz'un seferlerinden ve özellikle Memluklu tehlikesinin bitmesinden sonra şehrin nüfusu hızlı bir artış gösterdi.

16. Yüzyılda hızla büyüyen ve dinamik bir görüntü veren Kayseri sadece Anadolu'nun değil Avrupa'nın da önemli şehirleri arasına girdi. Anadolu'da Bursa'dan sonra ikinci büyük şehir olan Kayseri 16. Yüzyılda Avrupa'nın önemli şehirleri arasında sayıldı.

Anadolu'daki Osmanlı şehirleri üzerine yapılan araştırmalarda, şehirlerin gelişmesini 16. Yüzyılın sonlarına kadar tamamladığı bu tarihten, 19. Yüzyılın sonlarına kadar daha önce ulaştığı kentsel yerleşim alanlarını koruduğu görüşü hâkimdir. Fakat Kayseri'nin 17. Yüzyılın sonlarında 20 bin olan nüfusu, 18. Yüzyılın sonlarında 30 bine, 19. Yüzyılın sonunda ise 60 bine ulaştı. Bu durum diğer Anadolu kentlerinin aksine, Kayseri'nin 18. ve 19. Yüzyıllarda da büyümeyi sürdürdüğünü gösterir.¹⁷

16 Akif Emre, “Yerel ve Evrensel Çözümleme olarak Osmanlı Şehri”, *Hece Dergisi*, Özel Sayı: 8, Ankara-2009.

17 Şükrü Karatepe, *Kendini Kuran Şehir*, Kayseri-1998

Osmanlı döneminde iç kalenin güneyi, şehrin ticaret ve imalat faaliyetlerinin yapıldığı bölge, kuzeyi ise idari ve siyasi merkezdi. Şehrin kuzeyini koruyan surların içinde yıkılan Selçuklu Devlet Sarayı'nın (Devlethane) kuzeyine Kanuni devri Osmanlı valilerinden Osman Paşa, Mimar Sinan'a bir cami ve Paşa Sarayı'nı yaptırmıştı. 16. Yüzyılda şehir oldukça düzgün bir görünüme sahipti. Dış kalenin mevcut Sivas Kapısı, Kıcıkapı, Boyacı Kapısı ve Meydan Kapısı'na ilaveten Kağı Pazarı meydanına çıkan beşinci bir kapı açıldı. Kapının Kayseri Müzesindeki kitabesinde Yavuz Sultan Selim zamanında açıldığı belirtilmektedir. Daha Selçuklular zamanında, Hacıkılıç, Gülük ve Lale camileri merkez olacak biçimde dış kalenin çevresinde genişleyen Kayseri'nin klasik mekânsal yapısı, Osmanlı döneminde tamamlandı. Böylece merkezde Ulu Cami, çarşı ve resmi yapıların, çevrede dar, dolambaçlı ve çıkmaz sokaklı mahallelerin yer aldığı bir yapılaşma oluştu.

Sivil mimari, çoğunlukla ihtiyacı karşılayacak türden, kalitesiz malzeme ve tekniklerle yapılıyor, bu nedenle deprem ve doğal felaketlerden büyük zarar görüyordu. 1717 ve 1835 yıllarında yaşanan iki büyük depremde çok sayıda bina zarar gördü, mal ve can kaybı oldu. Özellikle 1835'te akşamdan sonra meydana gelen depremde, yığma taş ve toprak damlı çok sayıda ev harabeye dönüştü. Cami Kebir, Hatiroğlu(Katiroğlu) ve Kazancılar camilerinin minareleri yıkıldı. Resmi makamlar bu zelzelede 1064 kişinin öldüğünü açıklar.

Şehirde görkemli Selçuklu yapılarının öne çıkması ve şehrin imajının oluşmasında daha etkili olması sebebiyle, Osmanlı döneminde imar ve şehirciliğe önem verilmediği yönünde bir kanı oluşmuştur. Şehirde Osmanlı eserleri vardır, fakat bunlar Selçuklu eserlerine benzer şekilde, meydanlarda biblo gibi takdim edilme şansına sahip olmadığından geri planda kalmaktadır. Her şeyden önce dış kalenin içinde bulunan çarşı, han, hamam ve bedesten gibi ticari yapıların tümü Osmanlı dönemine aittir. Çakalız, Çifteönü, Çukurlu Camileri başta olmak üzere sur içinde ve dışında yer alan yüzlerce çeşme ve mescid de Osmanlı döneminde yapılmıştır. Şih(Şeyh) Cami, Cincıklı Cami, Kurşunlu Cami (han, hamam, medrese ve imareten oluşan bir külliye olarak), Camii Kebirin şadırvanı ve Raşit Efendi Kütüphanesi Osmanlı resmi yapılarının hayatta kalanları arasında sayılabilir.¹⁸

18 Şükrü Karatepe, *Kendini Kuran Şehir*, Kayseri-1998

İKİNCİ BÖLÜM

20. Yüzyıl Başlarında Kayseri

Kayseri şehrinin 20. Yüzyıl başlarındaki fiziki durumunu iyi anlayabilmek açısından 16 Ağustos 1910 tarihinden itibaren şehirde yayınlanmaya başlayan Erciyes Gazetesi'ndeki "Ahmet Zihni" imzalı yazıdan bir alıntı oldukça aydınlatıcı olacaktır.

Şöyle diyor bu yazısında Kayserili gazeteci;

"... Yozgat'a gidiniz, Kırşehir'i dolaşınız, Nevşehir'e uğrayınız, Niğde'ye geliniz, sonra Kayseri'ye dönünüz. O zaman Kayseri'nin ne mal olduğunu anlarsınız. Bir liva merkezi olduğu halde civar kaza merkezlerinden bile pek geri kalmış olmasının hikmeti acaba nedendir. Şehirden içeri girerken, insan bir yangın mahalline giriyorum zanneder. Güherçileden kirli bir renk peyda eden ve kesme taş burada pek bol ve ucuz olduğu halde moloz taşlardan yapılmış olan duvarlar insanı hayrete düşürüyor. Uzun boylu bir adamın belini bükmeden içeriye giremeyeceği kadar alçak kapıları, müteallik oldukları hanelerin pek kasvet-engiz olduklarını addolunur. Kayseri'de fevkani (iki katlı- üst üste) katlı binalara nadiren tesadüf olunur.

Genel görünüm olarak evlerin taksimatı hemen hemen şu yoldadır. Sokak kapısından içeri girer girmez hayat denilen üstü açık bir avluya dâhil olursunuz. Nazarınıza birkaç basık kapı tesadüf eder ki bunlar menhute (kazılarak) yapılmış oda, mutfak ve saire ye açılan kapılardan ibarettir. Bazen bir taş merdivenle açıktan açığa bu müstemilatın fevkine (üst kata) çıkılarak orada bir, iki fevkani odaya da tesadüf olunur.

Kayseri'nin sokaklarına gelince buralar evlerden daha vahimdir. Sokaklar o derece dardır ki, iki atlı yan yana geçemez. Yağmurlu havalarda sulardan, çamurlardan ve karlı zamanlarda da damlardan dökülen karlardan sokaklar gayri kabil mürur (yürünmez) bir hale gelir.

Bazen böyle bir sokağın iki tarafındaki fevkani katların karşı karşıya nazır bulunan pencerelerinden muhavere (karşılıklı konuşma) etmek değil, el ele tutmak bile mümkün olur. Böyle dar sokaklar içindeki evlerin kapıları araba yüzü görmez.

Kayseri'nin araba geçebilecek sokakları da yok değil. Bir misal olmak üzere Talas yolunu zikredebiliriz. Yaz günleri oldukça işlek olan bu yolun yolcuları atlı

arabalar, kağnılar, saman arabaları, eşya arabaları, atlar, merkepler ve hatta develerdir. Bu sokaklardan geçilirken bilerseniz ne zahmetler çekiliyor? Ne tehlikelerle karşılaşılıyor...

Bazı sokakların daracık olmakla beraber dolambaçlı olmasına ne mana vermeli? Böyle yerlerde geceleri hatta gündüzleri bile adam soymak pek kolaydır”.¹⁹

Yazarın sözünü ettiği yıllarda kent ortaçağ kenti durumundaydı ve iç şehir (İçerişar) ve dış şehir adıyla iki kısımdan oluşmaktaydı. İç şehir on dokuz mahalle ile üstü kapalı büyük bir çarşuyu (kapalı çarşı) içine alan surla çevrili kısımdı. Bu surdan Kiçikapı, Sivas Kapısı, Yeni Kapı, Boyacı Kapısı ve Meydan Kapısı adıyla anılan kapılarla dış şehre çıkılırdı. Bu surun dışında kalan mahalle ve kısımlara dış şehir denmekteydi.

Dış şehir sonradan kurulduğu için, önceden kurulmuş geniş alanları kaplayan mezarlıklar dış şehrin içinde yer alıyordu. Bazılarının çevresinde duvar bile yoktu. Üzerlerinden yollar geçiyordu, çocuklarca oyun alanı olarak kullanılan, hayvanlarında otlak yeri idi. Hunat, Kürtler, Çorakçılar mahalleleri sonraları kurulduğu için bu mahalleler mezarlıklarla iç içe kurulmuştu.²⁰

Vilayet ile ilçe arasında idari bir teşekkül olan ve bir Mutasarrıf tarafından idare olunan bağımlı sancaklardan Kayseri Sancağına “Mutasarrıf” unvanıyla 1909 Eylül ayında atanmış olan Vali Ahmet Muammer Bey, Kayseri’nin fiziki gelişmesinde oldukça etkili olan çalışmalara imza atmıştı. O’nun zamanında Şeh-



20. Yüzyıl başlarında İstasyon Caddesi

¹⁹ Erciyes Gazetesi, Kayseri-1910.

²⁰ Yrd. Doç. Dr. Zübeyir Kars, *Kayseri ve Sivas’ın Çağdaşlaşmasında Vali Ahmet Muammer Bey*, Erzurum-2008,



Albert Gabriel'in kaleminden 1927-1929 arası Kayseri

rin ortasında, Yoğunburç civarındaki debbağ haneler (dericiler) kaldırılarak şehir dışına götürüldü.

Vali Muammer Bey ve O'nun zamanında seçimle iş başına gelmiş ilk belediye başkanı olan İmamzade Mehmet Bey, şehrin içerisinde oldukça önemli cadde ve sokak açma çalışmaları gerçekleştirdiler.

Cumhuriyet Meydanı'ndan Yoğunburç'a, oradan Kiçikapı'ya, Kiçikapı'dan Düvenönü'ne ve Düvenönü'nden Cumhuriyet Meydanı'na bağlanan şehrin dış surlarının dışındaki bugünkü caddelerin ciddi manada 12 ila 16 metre genişliğinde bir yol çalışması ile ilk açılması bu yıllara uzanmaktadır. Yine şehrin ilk parkı olan Gültepe Parkı ile Kayseri İç Kalesi'nin kuzeyinde kaleye ait hendek ve çukurların doldurularak ve ön tarafındaki eski hanlar ve kahvelerin bulunduğu binalar kaldırılarak, Şule Parkı bu dönemde yapılmıştır.

Kapalı çarşmayı, han, hamam ve camilerin bazılarını çevreleyen dış kale surları, bu dönemde yok olmaya yüz tutmuş olsa da iç kale sapasağlam ayakta.

Yaklaşık 2 km. çapında bir dairenin içine sığabilecek olan kent, kurumsal yapıları ve konut dokusuyla kalenin dört bir yanına yayılmıştır. Ancak, konut dokusu güney doğu ve güney batı yönlerinde biraz daha yoğundur. 1927–1929 yılları arasında Gabriel’in²¹ çizdiği kent planında günümüz anlayışına uyan birkaç düzgün yol vardır. Bunlar, Ulu Kışla yolu (İstanbul caddesi), Sivas Yolu, Erkilet’e giden İstasyon Caddesi, güneydoğudaki bağlara giden Talas Caddesi ve dış kalenin surları boyunca uzanan yollardır. Diğer tüm yollar organik bir düzen sergiler; dar, kıvrımlı sokak ve çıkmazlar, sokakların kesiştiği yerlerde küçük meydancıklar, cami avluları veya bahçeler...

GELENEKSEL YAPILAŞMA

Geleneksel Konut Kültürü

Geleneksel bir Kayseri evi, yoğun kent dokusu içinde doğal ve gösterişsiz bir yapım sürecinin sonucu avlu veya bahçe etrafında asimetrik olarak büyüyen - gelişen içe dönük bir yapıdır. Avlulu ev formu, tarihten bu yana nasıl İran, Orta Doğu ve Akdeniz ülkelerinde başarıyla kullanılmışsa, tasarımdaki sonsuz çeşitliliği ve değişik yaşam biçimlerine uyum potansiyeli ile Anadolu ve Kayseri’de de yaygın olarak kullanılmıştır.

Evler yapıldığı dönemde geçerli olan görüş ve düşünce çerçevesinde ev sahibinin istek, gereksinim ve tercihleri göz önüne alınarak ustalar tarafından yapılırdı. Kayseri’de, eğitim görmüş mimar kavramı, ancak Cumhuriyetten sonra belki 1930’lu yıllarda çıkmış, o zamana kadar da bu tür hizmete pek gereksinim duyulmamıştır.

Batı dünyasının aksine Anadolu’da ev genellikle sahibinin zenginliğini ve soyluluğunu anlatacak bir araç olarak kullanılmamıştır. Kendiliğinden doğal olarak gelişen planlar, eğri dar sokaklar boyunca sıralanan evler alçak gönüllü dostça bir hava yaratmıştır. Yalnız 19. Yüzyıl sonunda imparatorluğun gelişmiş diğer kentlerinde olduğu gibi, Hıristiyan aileler Avrupa’yı model olarak seçmiş, onlar gibi yaşamayı, onlar gibi gösterişli evler yaptırmayı yeğlemişlerdir.

Hangi dinden olursa olsun Kayseri’deki dar ve orta gelirli aileler, birbirine benzer küçük evlerde yaşamışlardır. Daha iyi durumdaki ailelerden Müslü-

21 Prof. Albert Gabriel; 1926 yılı Ocak ayında İstanbul Üniversitesi Arkeoloji Kürsüsünde göreve başlamadan önce Üniversite tarafından takip edeceği tedarisatta, Anadolu da ki tarihi eserlere yer verilmesinin istenmesi üzerine, daha önce dolaşmış bulunduğu, Bursa, İzmir, Aydın, Konya, Antalya ve Adana gibi şehirlere ilave olarak, 1927, 1928, 1929 ve 1930 yıllarında Anadolu da ki birçok vilayeti yeniden dolaştı. İstanbul, Kütahya, Afyonkarahisar, Akşehir, Konya, Karaman, Niğde, Aksaray, Sultanhan, Nevşehir, Kayseri ve Ankara da çalışmalar yaptı. Üniversitedeki görevinin yanı sıra Milli Eğitim Bakanlığı ile emrine verilen bu konuda eğitimli memurlarla birlikte Anadolu da ki tarihi eserlerle ilgili kapsamlı çalışmalar gerçekleştirdi. Bunların içinde “Kayseri Türk Anıtları” ismi ile yayınlanmış olan eserinde şehrimize ait o yılların Kayseri’si ve tarihi eserleri ile ilgili değerli bilgiler bulunmaktadır.



İki hayatlı bir Kayseri evi planı

Evimle zerzemi) katı yer alırdı. Bodrum katları evin bir bölümünün veya tümünün altına kaplar, servis ve depolama işleri için kullanılırdı. Bu katın ayrılmaz bir parçası da ahırdı.

Ailenin sosyo ekonomik durumuna göre evde birkaç tür hayvan beslenirdi; sütü için inek, bazen manda, eti ve yumurtası için kümes hayvanları, binmek ve arabaya koşmak, yük taşımak için de at, eşek, katır bazen deve.

Avlu veya havlu/hayat evin ayrılmaz bir parçası idi. Evlerin bir bölümü birden fazla avluya sahipti. Haremlik kısmındakiler içeri hayat, selamlık kısmındakine dışarı hayat adı verilirdi.

Geleneksel evler ilke olarak içe dönüktür. Avlu evin geometrik merkezi ve bir anlamda (yaşamı) hayatıdır. Her birim, yüksek avlu veya bina duvarları ile çevrilmiş sokağa ve diğer evlere kapatılarak mahremiyeti sağlamıştır. Komşularla ne kadar samimi olsalar da avlu ve evde mahremiyetin korunması, özellikle Müslüman aileler için büyük önem taşımıştır. Böyle bir yaklaşım uzun vadede komşular arası sosyal mesafenin korunmasına ve karşılıklı saygının devamına da yardımcı olmuştur.

Soğuk kış günleri dışında çamaşır, bulaşık yıkama, yemek pişirme, salça kaynatma, halı kilim dokuma, kış için yiyecek hazırlama gibi günlük faaliyetlerin birçoğu avluda yürütülmüştür.

Geleneksel evlerin avlularında her zaman taşla kaplanmış bir yüzey, bitki yetiştirilecek bir toprak parçası, bir ocak, bir kuyu bazen de bir çeşme veya bir havuz yer alırdı.

manların evleri genelde basit bir plan şemasına sahipti. Sofa denilen büyük oda, evdeki kapalı mekânların çekirdeğini oluştururdu. Evin en önemli mekânı olan, aynı zamanda diğer odalara geçiş olanağı veren sofanın bir yanında harem odası (oturma ve yatak odası), diğer yanında tokana (mutfak-kış odası) bulunurdu. Ailenin başka bir odaya ihtiyacı olduğu zamanlar evin bir ucuna yeni bir oda inşa edilirdi.

Geleneksel evler genel olarak bir veya iki katlı idi. Ayrıca altlarında birer bodrum (yerel de-

Kayserililer içme sularını genellikle mahalle çeşmelerinden getirirlerdi. Ayrıca evlerin çoğunun kendi kuyusu vardı.

Tuvaletler su kuyusundan ve evin oturulan bölümlerinden uzak bir noktada, derince bir septik çukurla bağlantılı olarak inşa edilmiştir.

Geleneksel Kayseri evinin yapımında iki temel malzeme kullanılmıştır. Taş ve ahşap. Bunlara ek olarak kullanılan bir diğer malzemede demirdir.²²

1970’li ve 1980’li yıllarda şehrin eski mahalleleri birer birer boşalarak imarlı çok katlı yapılardan oluşan semtlere doğru süratli bir iç göç yaşandı. Bu göç o kadar hızlı gerçekleşti ki kısa süre içerisinde terk edilmiş mahalleler oluştu. Daha sonra; özellikle, 1970’li yıllarda şehre, diğer illerden gelen vatandaşlarca kullanılmaya başlanılan bu mahallelerdeki zaten eskimiş ve bakımsız durumdaki geleneksel Kayseri evleri, süratle yok olma sürecine girdi. Bu mahallelerin ve eski Kayseri evlerinin bu kadar hızlı bir şekilde terk edilmesini, insanların rahat yaşama istekleri ve günlük hayatta yaşanan hızlı değişimde aramak gerekir. Zorlu kış şartlarının yaşandığı şehirde, zerbembili ve toprak damlı, oldukça zor ısınan geleneksel evlerdeki hayatın zorluğunu yeni yapılan çok katlı, bazıları merkezi sistem ısıtmalı yapıların cezbediciliği, hızlandırıcı etken olarak görmek gerekir. Organik yapıdaki eski Kayseri mahallelerinin, sadece yayalar ve binek hayvanlarının girebileceği, taşıtların kullanmasının mümkün olmadığı sokaklarının, 20. Yüzyılın ikinci yarısındaki değişime diremediğini söylemek durumundayız.

Geleneksel Bağ Evleri

Kayseri’de bağcılık yüzyıllar boyunca sadece yazın ortaya çıkan şehrin sıkıcı havasından kurtulmak üzere oluşmuş bir gelenek değildi. Kayserililer nakil vasıtalarının bulunmadığı dönemlerde dahi, Erciyes’in eteklerinde bulunan sarp mevkilere kadar yaygınlaşan bağlara bin bir eziyetle göçüp, hayvanlarla veya yaya olarak gidip gelerek burada yaz mevsimini geçirir, hem de çeşitli meyvelerini kurutup, pekmezini kaynatarak kışlık hazırlığını yapardı. Kış aylarında ihtiyaç duyacağı yakıtını dahi bağlardan elde ettiği çalı, çırpı ve odunla karşıladı.

Kayseri bağ evleri, Kayseri halkının doğaya olan sevgi ve yakınlığını teklifsiz bir şekilde ifade ettiği ilginç yapılardır. Bu evler çok gerilere giden bir gelenek çerçevesinde ve genellikle formel mimari kaygı ve düşüncelere fazla yer vermeyen taş ustalarının güzel örneklerinin sergilendiği yapılardır. Tasarımlarıyla doğayı ön plana çıkarırlar, mimari yönden güçlü ve özgündürler. Güzelliklerini kütle düzenlerindeki ustalıktan, mekânlarındaki yalınlıktan ve malzeme kullanımındaki başarılarından alırlar. Her ev çevresindeki yeşilliği ve güzelliği farklı ve etkili bir şekilde kucaklar, sahibine keyifli, vazgeçilmesi güç ortamlar sunar.

²² Prof. Dr. Mimar Vacit İmamoğlu, *Geleneksel Kayseri Evleri*, Kayseri-2006.

En basit bağ evi üç yanı taş duvar olan bir örtme veya taştan örülmüş bir tol ile bunun önündeki bir kuyudan oluşurdu. Tol veya örtmenin hemen yanında yemek pişirmek için bir ocak ve kuyudan uzakça bir köşede üstü açık bir helâ bulunurdu. Çevresi toprak bir seki ile çevrili olan kuyu evdeki birçok faaliyetin merkezi idi. Bağlarda genellikle akarsu ve şebeke suyu bulunmadığından kuyular, kış aylarında doldurulan karların yaz aylarında erimesi ile elde edilen su ile ihtiyaçlar giderilirdi.

Evin üstü kapalı tek mekânı olan örtme veya tol kuzeye bakar, ailenin şehirden getirdiği basit eşyalarla döşenirdi. Günlük faaliyetler örtme veya tolun yakın çevresinde geçer, hayvanlar dışarıda gözden uzak olmayan bir yere bağlanırdı. Gündüz kuyu başında veya tolda oturulur, gece de aynı yerlerde, tolun önünde, yanında veya üstünde yatılırdı.

Bağından memnun olan ev sahibi zaman içinde kuyu çevresindeki toprak sekiyi taşla çevirtir, tolun veya örtmenin yanına, içinde ocağı olan, kapalı bir oda (tokana) ve belki bir de ahır yaptırırdı. Ahır yaptırıldığında arazinin eğimi göz önüne alınır, ahır odanın altına ya da yanına inşa edilirdi. Hali vakti yerinde olan ailelerin evlerinde bu kapalı odanın boyutları büyük tutulur, ocak yanına pişirme ile ilgili faaliyetlerin gereçleri yerleştirilir, diğer tarafa oturma ve yatma ile ilgili eşyalar konurdu. Bu tür büyük odaların alanı 25–30 m²'yi bulur, odanın içine ya da dışına yerleştirilen bir merdivenle odanın veya evin damına çıkılırdı.

Ev sahibi evini daha da büyütmek isterse, alt kattaki odanın (tokananın) üstüne bir muhaccer veya köşk yaptırırdı. Odadan merdivenle çıkılan böyle bir mekân birçok yönden alt kattaki örtmeye benzer, ancak üst katta bulunması nedeniyle daha iyi bir manzaraya sahiptir ve alt kata kıyasla daha korunaklı ve daha mahremdir. Evlerin büyümesinde görülebilecek daha ileri bir aşama üst kata kapalı bir mekân daha yapılmasıdır. Ailenin ihtiyacına göre alt kattaki ahırın veya her hangi bir mekânın üstüne, köşkün yanına, bir oda daha yaptırılmasıyla bağdaki yaşam daha da kolaylaşır, ailedeki iki kuşak, (anne, baba ve evlenmiş çocukları) kendi odalarına ve mahremiyetlerine tam olarak kavuşurlardı. Bu tür evlerde, büyükler alt kata, genç çift ve çocukları üst kata yerleşirdi. Dikkat edilmesi gereken bir nokta, burada sözü edilen yapım sırasının genel olmadığı bilinmesidir. Bazı bağ evleri başka bir sıra ile gelişebileceği gibi, bazıları da baştan planlanıp bir defada bütün olarak inşa edilir, zaman içinde fazla bir değişiklik veya büyüme göstermeyebilirdi.

Önemli olan bir bağ evi yapmaya karar vermek ve evin çekirdeğini oluşturan kuyu ile örtmenin yerlerini belirlemektir. Evi oluşturan diğer mekânlar zaman içinde veya eş zamanlı olarak bu çekirdek çevresinde yerlerini alır, büyük ya da küçük ama her zaman doğa ile iç içe rahat bir ev çevresi oluştururdu.

Bağ evleri doğaya özgürce açılmaları ve çevreye tek tük dağılmaları nedeniyle Kayseri'deki geleneksel kent evlerinden oldukça farklıdır. Hiçbir evin diğerine yaslanmaması, tasarımcısının sokak veya meydanla ilgili her hangi bir kaygıya sahip olmaması, bağ evlerinde farklı düzenlemelere olanak vermiştir.

Avlular kent evlerinin planlarına yön verir, kütlelerin düzenlenmesinde alınan temel kararları belirlerken, bağlarda ikinci plana düşmüşlerdir. Yine de çok sayıdaki bağ evi avluları ile birlikte planlanmış ya da bir avlu çevresinde düzenlenmiştir.

Çoğunlukla kare veya kareye yakın bir dikdörtgen şeklinde olan avlular 40–50 m²'den başlayıp 150–200 m²'ye kadar değişen ölçülerdedir. Ortalarına evin kuyusu, çeperlerine, varsa bağ sekisi, açık mutfak ya da ocak, ahır ve helâ yerleştirilmiş, odalar, tol, örtme veya köşkler avluya bakacak şekilde planlanmıştır.

Evlerin bir bölümü ise tanımlı veya tanımsız avlu denebilecek bir mekân kullanmadan özgür bir tutumla bağ içine yayılmıştır. Bu tür evlerin kullandığı dış alanlar, birkaç ulu ağaç, arazide var olan yükseklik farkları, büyük bir kaya kütlesi, doğal bir taşlık, dere veya uçurum gibi doğal sınırlarla belirlenmiştir.

Avlusu olsun, olmasın, kuyu başları her bağ evinin odak noktasıdır. Su kaynağının bulunduğu yere dikilen asmalar, çardaklara alınır, evin çevresinde gölge alanlar oluşturmak için kullanılırdı.



Geleneksel Kayseri bağ evleri; bakımsız, kimsesiz boynu büyük...

Kayseri bağ evleri taştan yapılmış, genellikle sade, dışarı kapalı olmayan, hatta zaman zaman korunaksız denebilecek kadar dışarı açık yapılardır. Hemen hepsi saf, güçlü mimari ifadeler taşıyan, sağlam ve işlevsel binalardır.

En küçük bağ evinde bile yapı kütlesi ustaca ele alınmış, kapalı ve açık mekânlar dikkatle çözümlenmiştir. Ayrıca her binanın malzeme kullanımından ve yapım biçiminden gelen yapısal diyebileceğimiz estetik nitelikleri vardır.

Bağ evleri arasındaki uzaklıklar fazla tutulmuş, evler varsa çevrelerindeki doğal bir takım sınırlarla, yoksa avlu veya bağ duvarlarıyla, meyve ağaçlarıyla çevrilmiştir. Böylece her ailenin yaşamı komşulardan, yoldan ya da insanların bulunabileceği yerlerden uzak tutulmuştur.²³

Kayseri bağ evleri zaman zaman değişkenlik göstermekle birlikte ortalama 5 ile 10 bin m²'lik bir bağın genellikle en yüksek kotunda inşa edilmiştir. Yaz aylarında sıcağın korunmak maksadı ile kuzey veya manzaranın durumuna göre cephendirilmiş, sınırlar genellikle bağın içinden toplanmış değişik ebatlardaki taşların serbest bir şekilde üst üste yığılması ile belirlenmiştir. Bağ evlerinin çoğunda bugünkü manada kapı ve pencere bulunmaz, güvenlik endişesi çok fazla taşınmazdı. Yapıların önemli bir kısmında dış sıva bazılarında ise iç sıva bulunmazdı. İçi sıvalı evlerin oranının daha fazla olması değişik zehirli böceklerin etkilerini azaltmaya yönelikti. Evlerin taş duvarları genellikle iç ve dıştan mahalli olarak "cengeme" denilen derz sıvası ile çevrenirdi.

Şehirdeki önemli yapısal değişikliklerin yaşandığı 1970 ve 80'li yıllarda bağcılık geleneği önemli ölçüde sekteye uğramış, çeyrek asır gibi bir süre insanlar babalarından ve dedelerinden kalan bağlarına göçmemişler, 1990'lı yıllarda ise yeniden fakat çocukluklarının geçtiği mekânlardan farklı bağlarda ve farklı mimari arayışlarla bağcılık geleneği yeniden canlanmıştır.



21. Yüzyılla bağcılık gibi bağ evleride değişti...

23 Prof. Dr. Mimar Vacit İmamoğlu, *Kayseri Bağ Evleri*, İstanbul-2001.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAYSERİ’NİN İMAR PLANLAMASI

Şehrin İlk Haritası

Kayseri şehrine ait ilk planlama dokümanı olarak kabul edilebilecek harita 1882 yılında yapılmıştır ve şu anda Kayseri Büyükşehir Belediyesi Etüd Projeler Dairesinde bulunmaktadır.

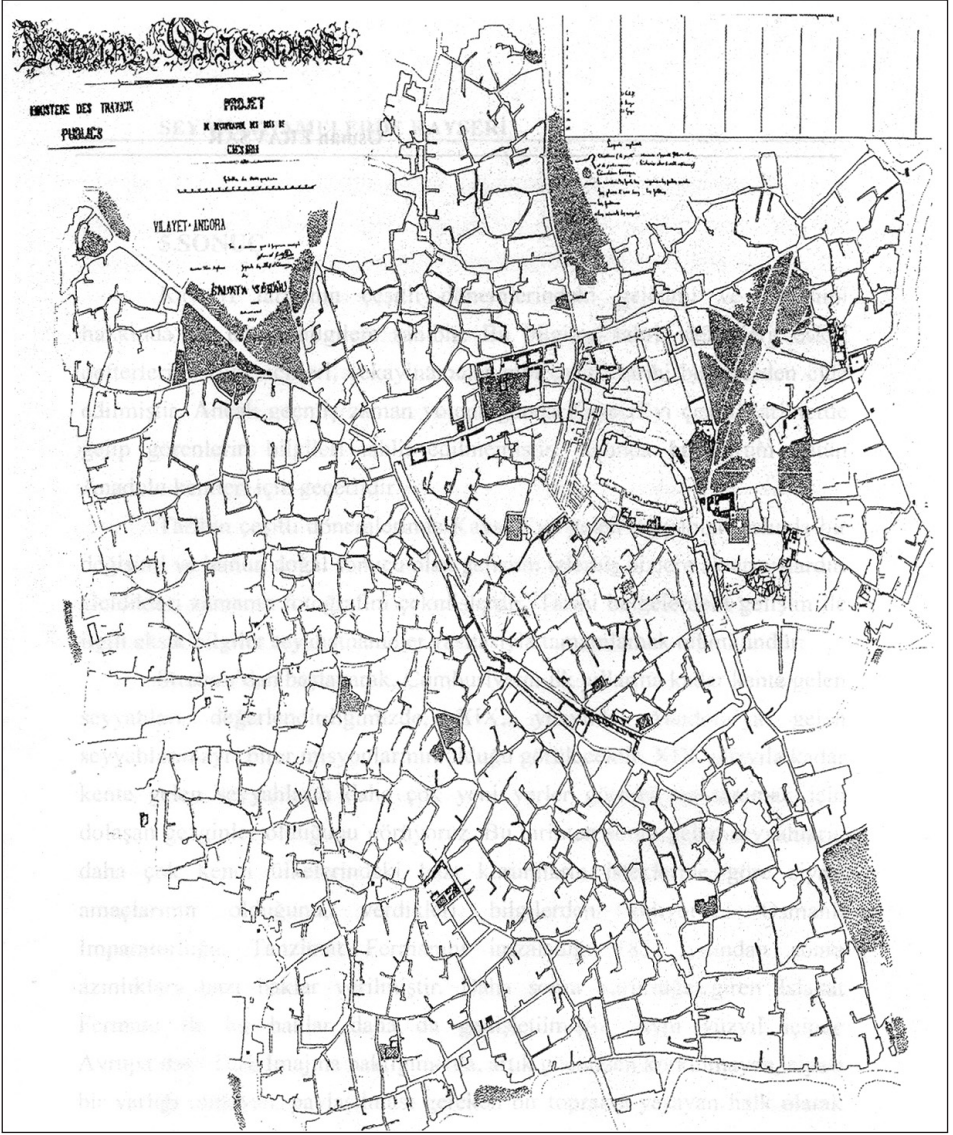
Haritanın, Galatasaray Köprüler ve Yollar Mühendisliği’nden diplomalı Jean S. Euthychides tarafından çizildiği üzerindeki bilgilerden anlaşılmaktadır. İlk yapılan incelemelerde haritanın kâğıt üzerine çizildiği düşünülmüş, ancak malzemenin bozulması ve kâğıt özelliğini göstermemesi nedeniyle yapılan laboratuvar çalışmalarında haritanın ipek üzerine çizildiği anlaşılmıştır.

Harita uzun yıllar kullanılması nedeniyle, dayanıklılığını artırmak için Amerikan bezi üzerine yapıştırılmıştır. Bezin açılıp katlanması ve haritanın da saklandığı ortamın bazen kuru, bazen rutubetli olması nedeniyle, harita üzerinde kuruma sonucunda kırılma ve parça kopması şeklinde bozulmalar olmuştur.

Haritanın üst paftasında haritaya ilişkin bilgiler ve lejant yer almaktadır. Lejanttaki bilgiler Fransızca olarak verilmiştir. Paftanın sol tarafında “Empire Ottomane, Ministere Des Travaux Publics, Projet De Rectification Des Rues de Caesareia” yazıları yer almaktadır. Bu ifadelerden haritanın Osmanlı İmparatorluğu Nafia Nezareti tarafından yaptırıldığı ve Kayseri yollarının düzeltilmesi projesi olduğu anlaşılmaktadır. Bu yazılar aşağısında haritanın ölçeğini gösteren bir eşel, devamında ise Kayseri’nin o zaman Sancak olarak bağlı olduğu Ankara vilayetinin adı yer almaktadır (Vilayet Angora). Bu bölümden sonra mühendisin adı ve unvanı, altında ise haritanın çizim tarihi olan Ocak 1882 hem miladi, hem de hicri olarak verilmiştir.

Haritanın ortasında harita üzerindeki şekillerin ne olduğunu gösteren küçük bir lejant daha vardır. Bu bölümün başlığı; “Abidelerin, Caddelerin ve Şehirdeki Belli Başlı Bölgelerin İsimlerinin Lejantı” şeklindedir. Burada şehirdeki çeşitli sokaklar, meydanlar ve yapılar gibi değişik unsurlar numaralarla gösterilmiş ve adları numaraların karşısına yazılmıştır. Ancak buradaki yazıların tamamen bozulması nedeniyle, bir bölümü fiziki olarak yok olmuştur.

Şehrin bu en eski haritasını yapan Jean S. Euthychides’in kimliği hakkında fazla bilgi maalesef bulunamamıştır. Harita üzerindeki bilgilerden kendisinin mühendis olduğu ve Galatasaray’da okuduğu anlaşılmıştır.



1882 yılında yapılan Kayseri haritası

Haritanın üst paftasında, şehrin iç kale surlarının bulunduğu bölüm, alt paftasında ise Yoğunburç ve şehrin güney tarafları bulunmaktadır. Şehrin sokak dokusu, ticari bölgeleri, surların geçtiği alanlar, idari yapılar gibi fiziki yapı ile ilgili bütün bilgiler harita üzerine işlenmiştir. Harita eşeline göre 1/5000 ölçekte çizildiğinin belirtilmesine karşılık gerçekte 1/1360 ölçeklidir.

Surların bugün mevcut olmayan kuzey ve batı bölümünün sınırları da harita üzerinde doğru olarak gösterilmiştir. Tarihi yapılardan günümüze ulaşamayan Kurşunlu Cami'nin Hamamı, Paşa Sarayı ve pek çok kilisenin yerleri harita üzerine işlenmiştir. Eski Kayseri kent dokusu, ticaret alanları, mezarlıkları ve meydanları da harita üzerinde numaralandırılarak gösterilmiştir. Anıtsal yapılar harita üzerinde planlarını gösterecek şekilde çizilmiştir. Şehrin güney doğusundan geçen ve bugün doldurularak kapatılan Deli Çay'ın bir bölümü mavi bir leke halinde belirtilmiştir. Fiziki yapının ayrılmaz bir parçası olan mezarlıklardan şehrin güneyindeki Seyyid Burhanettin Mezarlığı ile kuzeydeki Serçeönü Mezarlığı ve Hunat Camii etrafındaki mezarlıkların sınırları tespit edilebilmektedir.

Haritanın Kayseri şehri için önemi XIX. Yüzyıldaki durumunu gösteren imar planı niteliği taşımasıdır. Kentin bugün gösteremediğimiz fiziki yapısına ait pek çok unsur harita üzerine işlenmiştir. XX. Yüzyılda başlayan hızlı kentleşme nedeniyle kentin yok olan birçok tarihi değeri harita üzerinde görülebilir. Surların neredeyse tamamı, şehrin kuzeyindeki ticari bölgeler, Hunat ve Lala camilerinin çevresindeki meydanlık alanları harita üzerinden tespit etmek mümkündür. Yine bazılarının günümüzdeki yerleri bilinen Setenönü, Kaleönü, Dört Dükkân Önü (Düvenönü) gibi değişik mekân isimleri de harita üzerinde yer almaktadır. Bu mekânların dışında Mollazade, Zennecioğlu gibi büyük konakların yerleri haritaya dikkatle işlenmiştir.²⁴ Haritanın orijinal yazı dili Arap alfabesi ile dir.

Plan Öncesi Dönem (1927–1944)

1882 yılında yapılan haritadan imar planı olarak bahsedilmekte ise de bunun yol düzenleme çalışmaları için hazırlanmış bir hâlihazır harita olarak algılanması bugünkü manada bir imar planı olarak değerlendirilmemesi daha doğru olacaktır.

20. Yüzyılın başından 1930'lu yıllara kadar, Kayseri kent merkezinde önemli bir değişim olmamıştır. Gabriel'in planına göre kent sınırları kuzeyde Hacıklılık Cami, doğuda Gültepe'deki Memleket Hastanesi ve Büyükşehir Belediyesi'nin batısından geçen "Deliçay" adlı sel deresi, güneyde Seyyid Burhanettin Mezarlığı hizasında At pazarı, Çakalız ve Çifteönü mahalleleri ile batıda şimdiki İmam Hatip Okulu çevrelerine dayanmaktadır.

Cumhuriyet döneminden itibaren önce kamu, sonra özel sektör gelişmiş ve kent yeni ulaşım olanaklarıyla büyümüştür. 1930 yıllarından sonra kent dışındaki sanayi alanları, onların yakınında yeni konut alanları belirmeye başlamıştır. Kentteki ilk büyük sanayi kuruluşu 1926'da kurulan Tayyare Fabrikası (Hava İkmal ve Bakım Merkezi) dir. Geniş bir alana yayılan bu kuruluş, kentin o yönde gelişmesini engelleyen önemli bir eşik olmuştur. 1927 yılında kentin kuzeyinden geçen, doğu batı yönünde uzanan demiryolu zaman içinde o bölgede değişime

²⁴ Osman Eravşar, *Seyahatnamelerde Kayseri*, Kayseri-2000.

yol açacaktır. Kente elektrik Bünyan Hidroelektrik Santralinden, 1931 yılında verilmeye başlanmıştır. Kayseri'de 1935 yılında demiryolunun kuzeyinde Sümer Bez Fabrikası kurulmuştur. Bu kuruluş, lojmanlar, sosyal tesisler ve eğitim kurumlarıyla birlikte kentin kuzeyinde küçük bir semt oluşturmuştur.

Günümüze ulaşan bilgilere göre 1935–1936 yıllarında Ankara'da planlama işleri yapan Kayserili hemşerimiz Burhanettin Çaylak tarafından şehrin imar planları hazırlanmış, fakat tüm yapılaşmayı yok sayan bu planlama çok fazla uygulama imkânı bulamamıştır. Bugüne kadar da bu planlarla ilgili gerek Kayseri Belediyesi'nde, gerekse başka bir yerde herhangi bir paftaya rastlanmamıştır.

İlk köklü planlama çalışmalarından önce, kentin doğu-batı ile kuzey-güney aksında bulunan yollar kısmi planlarla, belli ölçülerde genişletilmiş ve Hükümet Binası, Halkevi, Dikimevi, PTT, Tekel, Vali Konağı, Kız Enstitüsü gibi kimi yapılar buna göre inşa edilmişlerdir. Ama kent hala sur içinde ve iş merkezlerinin yoğun olduğu kompakt bir yapıda organik dokulu tipik bir Anadolu kentidir.

Hükümet Konağı Yaparken Yeni Bir Kent Planlamak...

1939 yılında yapım çalışmalarına başlanıp, 1942 yılının 30 Ağustos Zafer Bayramında açılışı yapılan eski Hükümet Konağının inşasından önce, yer seçimi konusunda oldukça önemli ve şehrin ilerdeki imarını derinden etkileyecek tartışmalar yaşanmıştı. Yeni hükümet konağının mevcut yerinde mi, yoksa şehir dışında başka bir yerde mi yapılması konusu şehir yöneticilerini oldukça meşgul etmişti.

Bu yıllarda şehrin hala bir ortaçağ şehri konumunda olması, imar açısından çevresindeki kendisinden daha küçük şehirlerden dahi kötü durumda bulunması, eski şehrin olduğu gibi yerinde bırakılarak, yeni şehrin tamamen başka bir alana taşınması gibi radikal fikirler üzerinde tartışmalara neden oluyordu.



Hükümet konağı yıkılmadan önce

Yeni hükümet binasının şehir dışında bir alana yapılması, etrafında yavaş yavaş memur evleri, çarşı, pazar ve dolayısıyla yeni bir şehir kurulmasını sağlayacak, yeni kent bu idari yapılaşmanın etrafında şekillenecekti.

İlk bakışta şehrin ileri gelenlerini çok cezbeden bu fikrin sakıncalı tarafları vardı. 60 bin nüfusun yaşadığı o günkü şehrin yanında ikinci ve yeni bir şehir oluşacaktı ve bu iki şehrin ihtiyaçlarının karşılanması o günün şartlarında kolayca göze alınabilecek gibi gelmemişti. Ayrıca birçok kıymetli eserin bulunduğu mevcut şehrin ikinci planda kalması ve uzun yıllar geri kalmışlıktan kurtulamaması gibi bir tehlike kaçınılmaz görünüyordu. Bütün bu riskleri göze almak kolay değildi. Uzun vadede sürekli olarak büyüme istidadi gösteren şehirde, artan nüfus için zaten yeni yerleşimlerin kurulacağı düşünülerek, bu gelişmenin daha geniş bir süreçte gerçekleşmesi tercih edildi.

Konut bölgesi 1950'lere kadar geleneksel sınırlar içinde kalmıştır. Geleneksel doku, 1950 sonrası fonksiyon değişikliğine uğrayacak, konut alanları imar planları ile getirilen ulaşım ve arazi kararları doğrultusunda ana trafik aksları üzerinde yer alacaktır. Kent küçük ticari faaliyetten, sanayi ve onunla birlikte hizmet sektörünün geliştiği bir yapıya dönüşmektedir.²⁵

Cumhuriyetin ilk yıllarında, 1925'ten itibaren bugünkü Hava İkmal Bakım Merkezi'nin bulunduğu alanda ilk uçak fabrikası denemeleri gerçek-



Bir anı, bir makale...

BU GÜNKÜ KAYSERİ

Şehrin antresi güzel şehirlerden sayılabilecek derecede dilberdir. Güzel ve büyük istasyonun kapusu önünde, geniş ve iç açan bir meydanlık, ortada elektrik oyunları ile suları renkleştirip, halezonlaştırarak dört-beş metre havaya fişkirtan, eşi her yerde az bulunur bahçeli bir havuz, havuzun karşısında şehrin göbeğine sapanmış bir çift ok gibi, dimdik ve dosdoğru bir bulvar uzanıp gider. Dolgun göbeğile, kardan sorguçlu başile Erciyes karşısından bir fon manzarası arz eder. Bu görünüş gönül çekici tılısimile her göreni hayran eder. Fakat Cumhuriyet meydanını geçip, şehrin göbeğine yaklaştıkça harçsız, renksiz ve yumruk gibi taşlarla önümüze dikilen manzarasız, yakışsız yapılar hayali, kuruntuyu sıtmaya uğratar. Ve şehir içinde gezmekten insan azap ve ıstırap duyar. Bu şehir ne için böyle? Ve ne için hala Selçuklu devri yaşayan bu kıymetli yerde bayındırlık yapılamıyor ve bu bayındırlığa istenilen hız verilemiyor? Kayserililer ki, ticaretle beldeleler dolaşup, sanatla şehirler gören, yapılar yapan tecrübeli, ilerleyişe âşık, zeki insanlardır, burada nasıl yaşayup, buna nasıl katlanıyorlar?

Bundan birkaç yıl önceydi, büyük dokuma kombinasyonunun açılış törenini yapmak üzere İstanbul ve Ankara'dan birçok zevat ve bu meyanda birçok gazeteciler gelmişti. Törenden sonra şehir baştan aşağı gezilmiş ve akşama kadar her yer görülüp, alıcı gözlerle tetkik edilmişti. Sümerbank'ın o akşam verdiği büyük ziyafette görüşülürken, söz şehirde görülen çirkin görüşlere ve imarsızlığa intikal etti. Matbuat erkânımızdan saygı değer bir zat:

Bu şehrin imarı uğrunda sarf edilen paraya yazıktır, alakadarların yerinde olsaydım, şimdiki şehre hiç dokunmaksızın, Akropol harabeleri gibi aynen muhafaza eder ve fabrikaya yakın bir sahada yep yeni bir şehir kurardım!.. demiş ve bu suretle hem

şehrin harabiyetini tasdik, hem de bayındırlık işinde yep yeni bir kanış düşüncesi ileri sürmüşlerdir.

Esasen Kayseri'de esaslı ve köklü bir bayındırlığa henüz dört beş yıl önce başlanmıştır. Evvela şehrin müstakbel bir bayındırlık projesi bir hemşehriye yaptırılmış ve bu proje henüz bir iki yıl evvel Bayındırlık bakanlığınca tasdik edilerek gelmiştir. Bu gün şehirde görülen ve şehre süs olan eserler müstakbel proje gelmeden önce yapılmıştır.

Müstakbel plan geldikten sonra görüldü ki, planı yapan mühendis şehrin bu günkü mevcudiyetini hiçte göz önüne almamış, yalnız şehir içindeki eski eserleri nirengi noktası yaparak mevcut olan şehri yollarla, caddelerle, bulvarlarla şerha şerha etmiş ve Kayseri Belediyesi'ne sanki dümdüz bir alan üzerinde yapılacakmış gibi bir şehir planı sunmuştur.

Bir bakımdan mühendis haklıdır, çünkü doğrultulabilecek cadde, düzeltilecek bir sokak yok!..

Halk müstekerdir, çünkü yeni proje taş bırakmayacak derecede yıkıyor diye...

Belediye nevmi, çünkü bugünkü gelirle şehir planının tatbikine imkân bulunmadığı için... Matbuat erkânımızdan zatın tahakkukunu arzu ettiği şekil meydana gelmiş amma, bunun tatbiki 50 bin nüfusu içinde barındıran koskoca bir şehrin-kanuni yollardan yürünmek şartile bu plana uygun olarak bayındırlığa kavuşması hem uzun yıllara, hem milyonlarca liraya dayanıp kalmıştır.

Şimdi şehrin bayındırlığı ile ilgili olanlar, bu imkânsızlık karşısında yılmadan usanmadan işte bu engelleri yine kanuni yollardan yürümek sureti ile ortadan kaldıрмаğa çalışmaktadırlar. Bu işte bittikten sonra öyle ümit etmek lazım ki şehir, yakın bir zamanda şimşekleme bir hızla bayındırlanacak ve bu günkü acı ve sıkıcı durum arkada bırakılan ve fakat unutulmayan bir gün olacaktır.

Bugün uzak değildir.

Sahir Üzel
Kayseri Gazetesi
6 Eylül 1937

leştirilmişti. Yaklaşık 3.400.000 m²'lik alan bu amaçla o yıllarda yeterli makine ve teçhizat bulunmadığından insan ve hayvan gücü ile arazi tesviyesi gerçekleştirilerek yabancı teknoloji transferi ile uçak üretimi çalışmaları başlatıldı. Bu maksatla önce Alman sonra Amerikalı daha sonra yine Alman, Polonya ve İngiliz şirketleri ile ortak uçak üretme girişimleri gerçekleştirilmiş, ülke yeterli teknoloji alt yapısına sahip olmadığından ve bu teknolojiyi satın alacak kaynak bulunmadığından 1925–1935 yılları arasındaki denemeler başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Bu alan yaklaşık 75 yıldır atıl olarak bekletilmekte şehrin güney yönündeki gelişiminin önünde bir eşik olarak durmaktadır.

1930'lu yıllardan itibaren Tayyare Fabrikasında çalışan Kayserili sanatkârların burada edindikleri bilgi, beceri ve deneyimlerle gerek Kayseri'de İç Anadolu'nun en büyük oto tamirciler sitesinin oluşmasında, gerekse Kayseri sanayisinin usta ve yetişmiş eleman alt yapısının temininde oldukça önemli bir nüve olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında Haydarpaşa'dan başlayıp Hicaz'a kadar uzanan, Alman, İngiliz ve Fransız şirketleri arasında acımasız bir pay kapma yarışına dönüşen, daha sonra Anadolu'nun değişik coğrafyalarında birbiri ile herhangi bir entegrasyon kaygısı güdülmeden inşa edilen demiryolu taşımacılığı yine cumhuriyetin ilk yıllarında Kayseri'ye kadar ulaştı. 1927 yılında şehre ilk tren seferi düzenlenirken aynı zamanda Gar Bina-

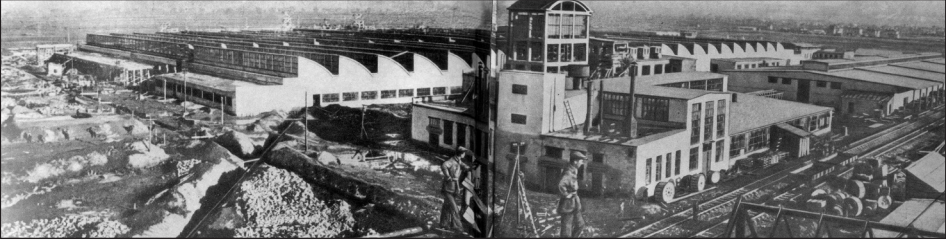


Kayseri'ye ilk trenin geldiği gün kurulan tak



Ankara-Kayseri demiryolu yapım çalışmaları (1925-1927)

sı ve çevresindeki lojman ve atölyelerinde açılışı gerçekleştirildi. Tren hattının geçmiş olduğu güzergâh o yıllar için şehrin kuzeyindeki gelişebileceği en son sınır olarak düşünülmüştü. Daha sonraları bu kez şehrin kuzeyinde oluşan ve bu yöne doğru şehrin planlı gelişimine engel teşkil eden bir hat olarak bugüne kadar varlığını sürdürdü.



Sümerbank Pamuklu Dokuma Fabrikası İnşaattı (1934)

Sümer Bez Fabrikası, 1935 yılında merkezi idarenin Kayseri'nin sanayi ve istihdamına sunmuş olduğu önemli bir hediyedir. Üretim, idare ve konaklama tesisleri ile yaklaşık 1.000.000 m²'lik bir alanda kurulan tesisler, şehrin kuzeydeki imarını şekillendirmiş, uzun yıllar istihdama çok önemli katkılarda bulunmuş, Kayseri'de bir tekstil endüstrisinin kurulmasında öncülük etmiştir.

İlk Planlama Dönemi (1945–1975)

1945 yılı Kayseri şehrinin imar tarihinde önemli bir dönüm noktasıdır. Bugünkü şehrin oluşmasında başlangıç noktası olan imar planları 1943 yılında belediye başkanı seçilen Emin Molu tarafından bu yılda yaptırılmıştır. Emin Molu hukuk tahsilini Almanya'da tamamlamış, Avrupa medeniyetini ve şehirlerini yakından tanıyan bir kişi olarak, bir şehrin plansız olarak gelişmesinin ne manaya geldiğini biliyordu. İstanbul Yüksek Mühendis Mektebi (İTÜ) hocalarından Alman Ord. Prof. Dr Gustav Oelsner ve yardımcısı Doç. Kemal Ahmet Arû'yü şehrin imar planlarını yapmak üzere görevlendirdi.

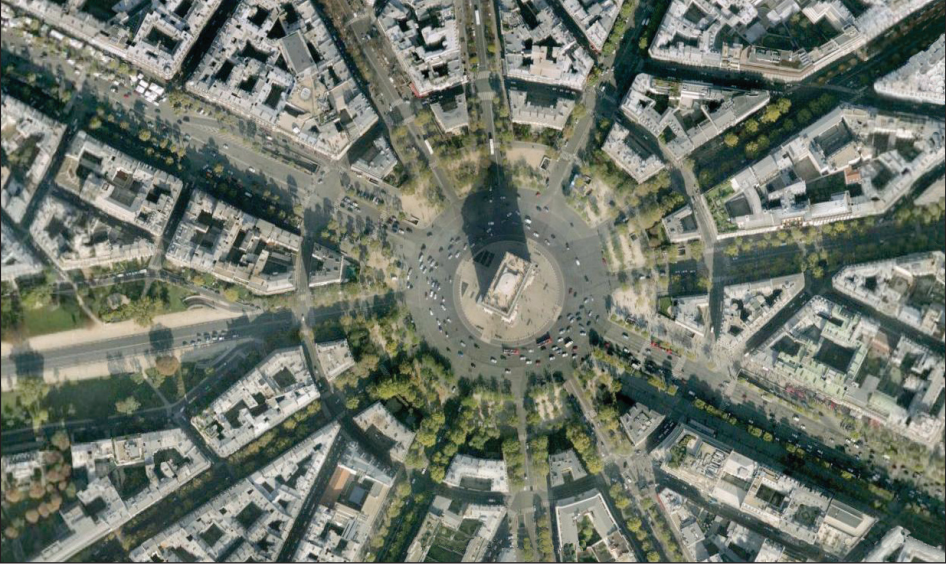
Kemal Ahmet Arû, 1944 yılında Isparta, 1946 yılında Tekirdağ, 1947 yılında Bandırma, Tokat ve Kars, 1948 yılında Gaziantep ve İzmit, 1952 yılında da İzmir'in imar planlarını hazırlamıştır.

Bu yıllarda hazırlanan Kayseri'nin imar planlarının ve bu doğrultuda oluşan şehrin imar yapısını doğru anlayabilmek açısından Kayseri şehri planlama anlayışına etkisi hemen fark edilen Paris şehri planlamasına bir göz atmakta yarar var.

Kent Planlamasında Paris Örneği

19. Yüzyılın başlarında sanayileşmenin etkisi ile yoğun bir işçi akınına uğrayan Paris, dar yolları, küçük meydanları yetersiz alt yapısıyla bir ortaçağ kenti görünümündeydi. Yoğun nüfusun tüm evsel atıkları sanayi atıkları ile birleşerek şehrin içinden geçen Seine nehrine karışıyor, salgın hastalıklar ve ayaklanmalar kol geziyordu. 1832 yılındaki kolera salgını şehri kasıp kavurmuş, imkânı olanlar şehirdeki hastalık ve kokudan kurtulmak için şehir dışında yerleşme yolları aramışlardı. Fransa imparatoru III. Napolyon 1853 yılında Baron Georges-Eugene Haussmann'ı geniş yetkilerle Paris valiliğine atadı. Şehrin neredeyse yarısını yıkan Haussmann öncelikle alt yapı sorunlarını çözüme kavuşturarak kanalizasyon ve temiz su hatlarını döşedi.

III. Napolyon, etkilendiği ütöplast sosyalistlerin şehircilik anlayışına uygun olarak düz caddeler, geniş yeşil alanlar ve geometrik bir kent istiyordu. Girişilen bu çalışmaların dört amacı vardı. Sosyal (işsizlerin istihdamı), beşeri (kenti sağlığa elverişli hale getirmek), iktisadi ve siyasi (ulaşımı kolaylaştırmak ve ayaklanmaları imkânsız hale getirmek). Kenti sağlık koşullarına uymayan konutlardan, bu konutların yoğun olduğu mahallelerden arındırmak gerekliydi. Kent bu haliyle ne havanın, ne de taşıtların dolaşmasına izin veriyordu. Susuz ve tuvaletsiz konutlar hastalık yuvasıydı. Kentin geniş ve uzun caddelere, parklara, yenilenmeye gereksinimi vardı. XIV. Louis'den beri istenen fakat savaşların yol açtığı mali imkânsızlıkların da etkisiyle bir türlü gerçekleştirilemeyen "örnek kent"e Haussmann'ın Paris valiliğinde bulunduğu on altı yıllık süre içinde ulaşıldı. Haussmann, imparatorun onayı ve teşvikiyle gerçekleştirdiği Paris'i yenileme harekâtıyla şehircilik tarihinde kendi adıyla anılan "militar şehircilik" anlayışının kurucusu oldu.



Paris hava fotoğrafı - ortada Zafer Takı ve ışınal olarak dağılan 12 cadde

Charles de Gaulle meydanında 12 büyük cadde buluşur.

Bugün kenti boydan boya geçen büyük bulvarların iki yanında gösterişli mağazalar, restoranlar, tiyatrolar ve oteller sıralanır.

Hausmann'ın yönetiminde idarecilerin ve mühendislerin tasarlayıp gerçekleştirdikleri ve sonradan Fransa ve Avrupa'nın birçok kentinde de örnek alınan şehircilik anlayışı, bir kenti dışarıdan değiştirmenin, aynı zamanda bir kentin yaşama biçimini, kültürünü, insanlarını değiştirmek olduğunun en iyi örneği idi.²⁶

Tarihi kaynaklar Paris Valisi Baron Hussmann'dan sert ve ödün vermez bir yönetici olarak söz ediyorlar. Aynı tarihi kaynaklar Kayseri şehrinin 1945 yılında ilk köklü imar planlarını yaptıran Avukat Emin Molu'dan da benzer özelliklerle bahsetmektedir.

Alman Prof. Oelsner ve Prof. Kemal Ahmet Arü'ya hazırlanmış olduğu Kayseri kentinin imar planlarına Paris şehrinin imar planlarının etkisi, bu iki kent yöneticisinin karakterlerindeki benzerlikten daha da fazladır.

1945 Planları

1943 yılında hazırlanmaya başlanıp, 1945 yılında onaylanmış, Belediye Başkanı Emin Molu tarafından Alman şehirci Prof. Dr. Gustav Oelsner ve Doç. Kemal Ahmet Arü'ya yaptırılmıştır.

26 Kürşat Bumin, *Demokrasi Arayışında Kent*, İstanbul-1998.

Bugün halen Kayseri Büyükşehir Belediyesi İmar Daire Başkanlığı arşivinde bulunan 1945 planları, 60x80 ebatlarında karton üzerine hazırlanmış 31 adet paftadan oluşmaktadır.

Bu 31 paftanın 21 paftası, 1/1000'lik planları, 1 paftası ise lejant paftasını oluşturmaktadır. 8 pafta, planlamanın önemli noktalarını detaylandırmış olan 1/500 ölçekli paftalardır. Tek bir paftadan oluşan 1/5000 ölçekli anahtar pafta ise plan bütünü anlatmak için düzenlenmiştir.

1945 Planlarının Sınırları

Hem 1945 planlarının yapıldığı yıllardaki Kayseri şehrinin sınırlarını hem de planlama alanını doğru anlayabilmek açısından 1945 planının sınırları önemli bir veri olarak değerlendirilebilir.

Planlama sınırlarının güney-doğu köşesinde bugünkü Yapı Meslek Lisesi planlamada Yapı Usta Okulu olarak planlanmış en dış noktadır. Bu noktadan Mustafa Kemal Paşa Bulvarı, şehir çevreyolu olarak bugünkü Büyükşehir Belediyesi'nin bulunduğu alana kadar devam etmekte, buradan itibaren Hava İkmal Merkezi ile Gar arasındaki demiryolu hattına paralel olarak devam ederek bugünkü Behice Yazgan Kız Lisesi yakınında eski çevreyol ile birleşmekte, bu ana bulvar şehrin doğu sınırını oluşturmaktadır. Bu ana bulvarın doğusunda şehir henüz yoktur ve planlamada da herhangi bir oluşum önerilmemiştir.

Planlamanın güney ve batı sınırı ise yine Yapı Usta Okulundan başlayarak Kartal Bulvarı boyunca devam ederek 4 ayaklı türbenin önünden, bugünkü Aydınlikevler Mahallesinin batısında, büyük at koşu sahası ve cirit meydanı ile eski terminalin bulunduğu çevreyola 32 metre genişliğinde bir dış bulvar ve geniş yeşil alanlarla bağlanmıştır.

Planlamanın kuzey sınırı Devlet Demir Yolları hatlarının kuzeyinde, bugünkü Sümer üst geçidinden itibaren başlayarak, yaklaşık 100 metre genişliğindeki bir yeşil bant batıya doğru 600 metre devam ettikten sonra aynı genişlikte, ayrık nizam öneri konut alanı 1 km. boyunca batı planlama sınırına kadar devam etmektedir.

1945 Planında Genel Planlama Yaklaşımları

Şehrin ve planlamanın sınırlarını kısaca doğuda Gültepe Parkı, güneyde Dört Ayaklı Türbe, batıda eski terminal alanı ve kuzeyde Sümer köprüsü kuzeyindeki eski dikimevi olarak ifade edebiliriz. Elbette ki bu yıllarda Sümer Bez Fabrikası yapılı olmakla birlikte plan sınırları dışında kalmaktadır.

Mevcut şehir dokusu "Eski Şehir Bölgeleri" lejantı ile koyu kahverengi taralı olarak gösterilmiştir.

Öneri Konut Adaları A1-A2 ve B1-B2 olarak ayrık ve blok nizamda planlanmıştır.

Eski sanayi ve devamında eski terminal alanı koyu siyah tarama ile öneri sanayi bölgesi olarak gösteriliyor. Anlaşılan o ki, eski terminal daha sonra sanayi bölgesinden koparılarak terminal alanına dönüştürülmüş. Eski terminalin güney batısında bugünkü Aydınlikevler Mahallesi'nin bulunduğu alanda yaklaşık 325.000 m²'lik alanda tribünlü At Koşu Sahası ve Cirit Meydanı olmak üzere bugünkü manada bir hipodrom planlanmış. Şehrin en batı yöndeki planlaması bu kullanımla sona eriyor. Çevreyol 22 metre genişliğinde, hemen kuzeyinde ise yeşil doku içerisinde mevcut resmi ve umumi binalar taraması ile D.D.Y. ikametgâhları gösterilmiş. Çevreyol doğu istikametinde İstasyon Caddesini geçtikten hemen sonra güneyden gelen ana arterle birleşerek sona eriyor.

Eski stadyumun güney ve batısından dolaşan dere yatağının oldukça geniş olarak Sahabiye Mahallesi içinden büyük bir yay çizerek Behice Yazgan Kız Lisesi'nin yanından Dikimevi arsasının doğusuna kadar uzandığı güzergâh rahatça görülebiliyor. Bugünkü Mustafa Kemal Paşa Bulvarı'nın Kartal'dan Büyükşehir Belediyesi önüne kadar devam ettiği, bu kısmında şehir çevre yolu olarak gösterildiği ve 24.5 metre genişliğinde olduğu, Büyükşehir Belediyesi önünden bugünkü Sanayi Odasına kadar olan bağlantının planlarda bulunmadığı görülüyor. Yine aynı şekilde Sivas Caddesi'nin de Mustafa Kemal Paşa Bulvarı ile kesişiminden doğruya doğru devam etmediği ve bu noktada sonlandığı görülüyor.

Şehir planının dış çeperlerinde büyük ölçekli parkların planlandığı bu unsurun bazı bölgelerdeki yoğunlaşmasından dolayı şehir planlamasının yer yer peyzaj planlaması olarak algılanabilecek duruma dönüştüğü izlenimi ediniliyor.

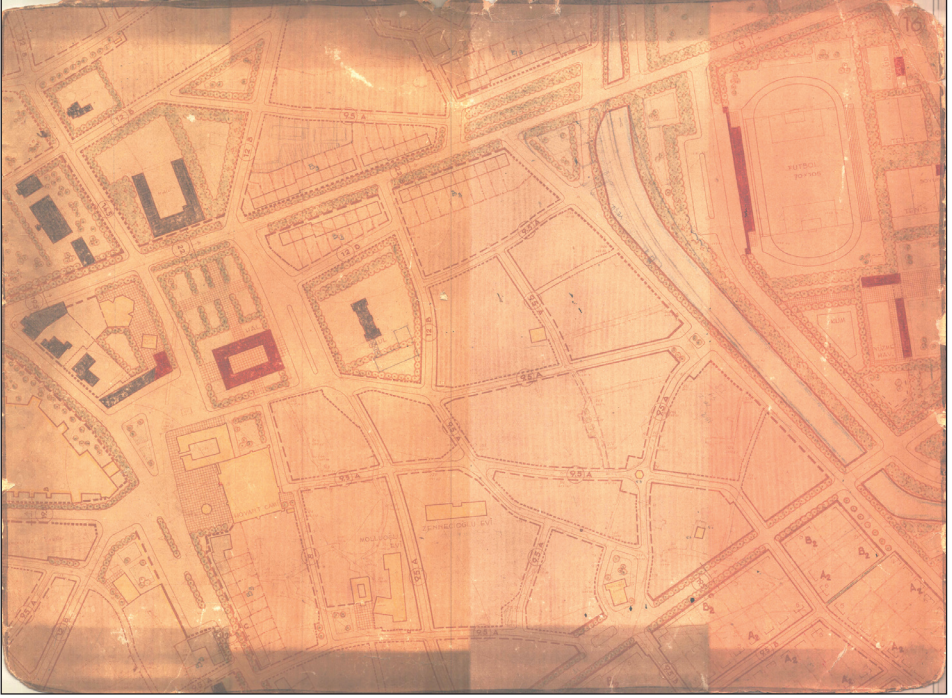
Şehrin içindeki en geniş bulvarın 52 metre genişlikle İnönü Bulvarı olarak planlandığı, kuzeye doğru devamında Devlet Hastanesinin önünden itibaren 29.5 metre genişliğe düşerek tren garına ulaştığı görülüyor.

Konut alanlarının çok az bir kısmında (genellikle merkeze yakın) B3 olarak, blok 3 katlı önerildiği bunun dışında daha fazla katlı yapılaşmanın hiç önerilmediği görülmekte.

İstasyon caddesi üzerinin B3 (blok 3 katlı) Hastane Caddesi ile İstasyon Caddesi arasındaki Orta mahalle olarak bilinen bugünkü Mimarsinan Parkı alanının A2 ve B2 (ayrık ve blok 2 katlı) konut olarak planlandığı görülüyor.

Osman Kavuncu Bulvarı'nın (İstanbul Caddesi olarak geçiyor) kuzeyinde planlanan sanayi bölgesinin, İstanbul Caddesi'ne paralel 2 konut adasından sonra sanayi alanına dönüştüğünü, 13 büyük sanayi adasından oluştuğunu, tam ortasında 2 büyük park adasının planlandığını (bugünkü sanayi cami alanı) görüyoruz.

Planlamada aynı konut adası içerisinde (planlamada pek rastlanmayan bir şekilde) hem ayrık nizam hem blok nizam yapılaşmayı önerdiği adalar bulunmakta.



1945 planlarında Sivas Caddesi ve eski hal yeri

Diğer dikkat çekici bir husus ise bazı caddelerin farklı genişliklerde planlanmasıdır. Buna en iyi örnek İstasyon Caddesi'nin bir bölümünün 44.5 metre olarak planlanmışken, Hacılıkıç Camii'nden kuzeye doğru olan kısmının 24.5 metreye düşmüş olmasıdır.

1/1000'lik 22 paftanın en alt sağ paftasının alt köşesinde;

1/2000 Ölçülü imar planı esaslarına göre düzenlenmiş ve belediye meclisinin 01.08.1945 günündeki toplantısında kabul edilmiş olan Kayseri şehrine ait yirmi iki paftadan ibaret 1/1000 ölçülü bu imar planı incelendi ve onandı.

Nafia Vekâleti Yapı ve İmar İşleri Reisliği 17 Eylül 1945 yazısı ve imza bulunmaktadır.

1945 Planlarının 1/500 Ölçekli Detay Paftalarında Göze Çarpanlar

1/500 ölçekli İlk pafta Kayseri-Stadyum 1:500 başlığını taşımaktadır.

2009 yılında yıkılarak alışveriş merkezi inşaatına başlanan eski stadyum alanını gösteren paftada; 70x105 ebatlarında bir futbol sahası, etrafında atletizm pisti, doğu ve batı yönlerinde tribün önerilmiştir. Futbol sahasının çevresi, bir açık yüzme havuzu, bir kum havuzu, 4 adet açık voleybol ve basketbol sahası, bir küçük soyunma binası ile yeşil alanlar şeklinde planlanmıştır.

İkinci 1/500'lük pafta Gültepe Parkı'na aittir ve peyzaj düzenlemesi şeklindedir.

Üçüncü 1/500'lük pafta ortadan ikiye bölünmek suretiyle; Kayseri Lisesi ve arkası "Kayseri-Keçikapı meydanı" ismi ile planlanarak, Kayseri Lisesi'nin karşısındaki adaya bir talebe yurdu ve doğu yönündeki yan adaya da bir çocuk yuvası önerilmiştir. Çarşı içi genellikle korunacak bölgeler olarak planlanmış, öneri yapılaşmalar blok sistem olarak düşünülmüştür.

Paftanın diğer yarısında Çifte Medrese paftası olarak Orta Mahalle diye bildiğimiz (bugünkü Mimarsinan Parkı'nın yer aldığı) alan bulunmaktadır. Genellikle ikili, üçlü ve tek blok yapılaşma önerilmektedir.

Dördüncü 1/500 ölçekli pafta 'İstasyon Meydanı" ismini taşımakta, bugünkü Devlet Demir Yolları Gar binası merkezli olarak çevresini planlamaktadır. Gar binasının her iki tarafında (güneyinde) yola cepheli dükkânlar önerilmiştir.

Beşinci 1/500 ölçekli pafta "Hovant meydanı" ismini taşımaktadır. Hunat Külliyesinin doğu ve güneyi korunacak bölge olarak taralı olan planda, Kayseri İç kalesinin etrafında geniş bir yeşil bant planlanmıştır. Kalenin güneyindeki bugünkü Bayrampaşa çarşısının ve Ziraat Bankası'nın bulunduğu ada Pamukçular Çarşısı olarak korunan yapılar şeklinde taranmıştır. Hunat Külliyesinin kuzeyinde eski hal alanının 1/3'ünde sebze hali planlanmış, alanın geri kalan kısmı Sivas Caddesi istikametinde yeşil alan olarak önerilmiştir.

Cumhuriyet Meydanı "Hükümet Meydanı" adlı 1/500'lük paftada düzenlenmiştir.

Bu paftada İstasyon Caddesi'nin güneye doğru Kaleönü Caddesi olarak aynı genişlikte iç kalenin batısından devam ettiği görülmektedir ki bugün bu cadde yaya aksına dönüştürülmüştür.

Şimdiki meydan parkının güney ve kuzeyinde şehir salonu ve belediye şehir tanıtma ve istihbarat müdürlüğü olarak 2 kütle yerleştirilmiştir. Cumhuriyet Meydanından, Düvenönü'ne doğru giden dış kale surlarının dışında boydan boya arkatlı dükkânlar mevcut ve korunacak şekilde gösterilmiştir.

Eski vilayet binasının önünde büyük bir alan hükümet meydanı olarak taranmış, bu alanın güneyinde mevcut olarak Kumandanlık binası, kuzeyinde ise yine mevcut olarak "Sinema-Belediye Binası" ile "Klüp ve Otel" binaları ayrı kütleler olarak gösterilmiştir.

Meydan Parkı'nın önündeki Atatürk Anıtı olarak gösterilen anıtın hemen 100 metre kuzeyinde aynı hizada bir "Eti Kartalı" anıtı önerilmiştir.

Yedinci 1/500 ölçekli pafta "Çarşı mntıkası" olarak isimlendirilerek Camii

Kebir ve çarşının bulunduğu alanı kapsamaktadır. Bu paftanın büyük bölümü mevcut ve korunacak doku olarak taranmış, sadece Bankalar Caddesi, Nazmi Toker Caddesi ismi ile öneri blok sistem, “teklif edilen binalar” olarak ifade edilmiştir.

Sekizinci 1/500 ölçekli pafta Düvenönü Meydanı'na ait ve “Dükkanönü Meydanı” olarak isimlendirilmiştir. Bugünkü Düvenönü Meydanı'nın güneydoğu köşesinde bir büyük dispensar binası yeri, kuzeybatı köşesinde bir tiyatro binası yeri ve batıya doğru devamında mağazalar binası yeri teklif edilmiştir. Paftada bunun dışındaki tüm alanın mevcudu koruyacak şekilde planlandığı görülmektedir.

Bütün paftaların sağ alt köşesinde, büyük harflerle; DOÇENT Y. MİMAR KEMAL AHMET ARÜ yazısı bulunmaktadır.

1945 Planları İle İlgili Genel Değerlendirme

Hiç şüphesiz bugünkü modern Kayseri şehrinin temelinde 1945 yılında kabul edilmiş olan Prof. Oelsner danışmanlığında Doç. Kemal Ahmet Arü tarafından hazırlanan şehir imar planları bulunmaktadır. Bu planlama ile henüz Ortaçağ kenti görünümünde bulunan ve organik olarak oluşmuş bir şehrin geometrik olarak yeniden planlanarak bu şekilde temellendirilmesi ile ileriki yıllardaki gelişimin oluşmasına zemin hazırlanmıştır.

Bu yıllarda henüz tam bir Haussmanncı yaklaşımın çok ön planda olduğu söylenemezse de bunun nüvelerinin bu planlama ile şehre bırakıldığına şüphe yoktur. İleriki planlama aşamalarında daha yüksek kat rejimlerine geçilmek suretiyle şehrin bu karakterde gelişmesinin ilk basamakları oluşturulmuştur.

Kayseri'ye Özgü İmar Uygulaması; Arsa Anlaşmaları...

Osman Kavuncu, belediye başkanlığı döneminde, Avukat Emin Molu zamanında hazırlanan Oelsner-Kemal Ahmet Arü planlarını uygulamaya koyarken aynı zamanda ülkemizde sadece Kayseri'de gerçekleştirilen bir imar uygulamasının da öncülüğünü yapıyordu. Bu uygulama bugün halen arsa anlaşması olarak bilinen ve Kayseri Belediyelerince gerçekleştirilen bir imar uygulamasıdır. Bu uygulamaya göre imara girmiş bölgelerdeki arsa sahipleri belediyeye müracaat ederek arsasının bulunduğu alanda imar uygulaması yaptırmak istediğini belirtir.

Belediye tarafından imar planlarının yapımının hemen akabinde gerçekleştirilen bir hesaplama ile bu bölgedeki yol, yeşil alan vb. zayıfların miktarı ve bölgenin alt yapısına harcanacak olan meblağı karşılayacak kadar bir miktarda göz önünde bulundurularak arsa sahiplerinin belediyeye terk edecekleri arsa yüzde miktarı hesaplanmıştır.

Bu hesap doğrultusunda belediyeye müracaat eden arsa sahibi ile belediye başkanı arasında gerçekleşen bir pazarlık sonucunda arsa sahibi arsasının %60-70'lik kısmını belediyeye terk ettiğini belirten bir dilekçe vererek geri kalan kısım üzerindeki imar parsellerini kendisi alır. Bu anlaşma iki taraf açısından da kazançlıdır. Arsa sahibi arsasının büyüklüğüne göre, boş arsasının karşılığında bir veya birkaç imar parseli alırken, belediyeye ise imar kanununun ön gördüğü düzenleme ortaklık payının üstünde bir miktar kalmıştır. Bu kalan miktarla belediye bir yandan imar planındaki geniş cadde ve sokakları, park alanlarını ve diğer ortak kullanım alanlarını gerçekleştirirken, diğer yandan kendisine kalan miktar üzerindeki imar parsel veya parsellerini ihale ile satarak şehrin alt yapısını gerçekleştirir. Bu sistem adaletli uygulandığı taktirde arsası imar planında yolda, yeşil alanda kalanlar da haksızlığa uğramazlar. Onlar da aynı şekilde bölgenin imarının gerçekleşmesi aşamasında belediye ile arsa anlaşması yaparak imar uygulamasına dâhil olurlar.

İşte bu arsa anlaşması metodu ile Kayseri 1950'li yıllardan beri kendine özgü bir imar uygulama usulü gerçekleştirirken, diğer tüm şehirlerin, imar kanununun 18. maddesi uygulamalarını yapmaya çalışırken doğan kaos ortamlarından uzak bir süreç yaşamıştır.

Zaten imar kanunu hükümlerine göre 1985 yılına kadar alınabilen %25, düzenleme ortaklık payı miktarları ile çok geniş cadde ve bulvarlara sahip Kayseri gibi bir şehrin imar planlarını gerçekleştirmek de mümkün değildi.

Osman Kavuncu Zamanında İmardaki Gelişmeler

1943–1944 yıllarında hazırlanan ve 1945 yılında onanan imar planları 1950 yılında belediye başkanı olan Osman Kavuncu zamanında uygulamaya konuldu. Bu dönemde Cumhuriyet Mahallesi'nin bir kısmı istimlak edilerek iş merkezi haline dönüştürülmek üzere ilk adımlar atıldı.

Daha önce konut alanı olan bu bölgedeki hak sahiplerinin mağdur olmamaları amacıyla Sahabiye Mahallesi'nde belediyece yaptırılan belediye bloklarından konut verildi.

Bugünkü Belediye, Durmaz İş Merkezi'nin yerinde bulunan 2 katlı belediye işhanı da o dönemde belediyeye gelir getirmesi amacıyla yaptırılmıştı.

Genellikle sebze bahçeleri olarak değerlendirilen Sahabiye ve Fatih Mahalleleri ile Esenyurt ve Aydınlikevler Mahalleleri'nin parselasyon planları bu dönemde hazırlanarak iskâna açıldı.

Şehrin içerisinde dağınık bir şekilde faaliyetlerini sürdüren ve bu yıllarda gelişme sürecine giren tamirci atölyeleri için bugünkü eski sanayi olarak ifade edilen sanayi bölgesi, Osman Kavuncu tarafından, 1945 planları doğrultusunda hazırlanarak buraya taşınmaları zorlanmıştır. O zaman için tamamen şehrin dışı

şında kalan bu bölgeye gitmek istemeyenler için otobüslerin ücretsiz olması gibi özendirici, eski dükkanlarının mühürlenmesi gibi zorlayıcı tedbirler alınmıştır.

Çevreyol, Sivas Caddesi, Kızılkapı Caddesi, Düvenönü ve İstanbul Caddesinin bir kısmının istimlak ve genişleme çalışmalarında bu dönemde gerçekleştirildi.

Şeker Fabrikası (1955), Orta Anadolu (1955) ve Birlik Mensucat (1951) fabrikaları da bu dönemde kurulmuş ve çevrelerinde konut bölgeleri oluşmuştur.

1950–60 döneminde eski kent merkezinde pek çok yıkımlar gerçekleştirilmiş ve yeni yollar açılmıştır. Bir yandan eski kent dokusu hızla yok edilirken bir yandan da yeni konut ve iş yerleri yapılmıştır. Kentin kuzeyinde Sahabiye ve Fatih Mahalleleri oluşmuş, şehrin en önemli aksını oluşturan Sivas Caddesi boyunca yeni bloklar inşa edilmeye başlanmıştır.

750 hektarlık bir alanı kapsayan 1945 planları ile, 1957 yılına kadar uygulama devam etmiş, 1957 yılından itibaren konut ve küçük sanayi alanlarını içerisine alan ilave planlar yapılmıştır.

1960'lı Yıllar

Şehrin batı yönünde özel ya da kamu sektörü tarafından gerçekleştirilen sanayi kuruluşları yeni konut alanlarının oluşumunu teşvik ederken, doğu yönünde gelişim aynı ivme ile olmamıştır. Ancak yinede artan nüfusun gereksinimini karşılamak üzere doğu yönünde, Kavakyazısı mevkiinin planlaması yapılarak, Sivas Caddesi'nin her iki tarafı konut alanı olarak 1960'lı yılların ikinci yarısından sonra çok hızlı bir gelişme sürecine girmiştir.

Aynı dönemde demiryolunun kuzeyinde kalan Mevlana, İstasyon, Gazi Osman Paşa Mahalleleri ile Yeni Mahalle, Sümer Bez Fabrikasının da etkisi ile çok hızlı bir şekilde oluşmuş, bu yıllarda Erkilet Hava Alanının yapımı ve çevresindeki konut oluşumları şehrin kuzey bölgesinin fiziki görünümünü belirginleştirmeye başlamıştır.

Nüfus artışı ve yeni ulaşım olanakları ile sanayinin yer seçimi sonucu merkez çevresinde kompakt bir forma sahip bulunan kent, doğu batı yönünde lineer olarak büyümeye başlamıştır. Bu oluşum tarihi kent dokusundan özellikle üst gelir grubu aileler başta olmak üzere yeni yerleşim alanları ve yeni konut kültürüne yönelimin başlangıcı olmuştur.

1960'lı yıllar önemli değişikliklerin yaşandığı dönemdir. Yeni ekonomik yatırımlar kent mekânında yer almış, hizmet sektörünün kentteki yoğunluğu artmış, kent alanlarında 3–5 katlı yapılaşmalar başlamıştır. Şehir bir yandan yeni alanlara doğru yayılırken diğer yandan merkezde de geleneksel doku üzerinde tahribatlar artmıştır.

1970'lerde, kentin yenilenmesi tarihi dokuyu yok ederek sürmektedir. Kent, ana ulaşım aksları doğu-batı eksenini boyunca lineer formda gelişmesini sürdürürken, merkez fonksiyonları olduğu yerde büyümeye devam etmiş, etrafındaki geleneksel doku üzerindeki yıkıcı etkisi artmıştır. Yapılan planlama faaliyetleri, merkezin gelişim sorununu iyi çözmemiş, koruma faaliyetlerinin yetersizliği de eklenince eski kent dokusu üzerindeki baskı önlenememiştir.

1950 sonrası Türkiye genelinde görülen göç hareketi 1970'lerde Kayseri'yi de etkileyerek kent çevresinde imara aykırı yapılaşmalar ve gecekonduların artmasına sebep olmuştur. Kaçak yapılaşma kentin etrafını çember gibi sarma eğilimi göstermekle birlikte Sümer Bez Fabrikası'nın kuzey ve batısında Yavuzlar, Gazi Osman, Barbaros, Yeşil Mahalle, Çifte Kümbetlerin güneyinde ve tarihi kent dokusunun güneyi ile Esenyurt bölgesinin batısındaki Battalgazi bölgesinde yoğunlaşmıştır.



Kayseri'de kaçak yapılaşmış bir mahalle

1963–1973 yılları arasında belediye başkanlığı yapan Mehmet Çalık şehrin dışarıdan göç almasına karşı son derece duyarlı idi. Bunun önüne geçmek için birçok tedbirlere başvurmuş, gecekondu ve kaçak yapılaşmanın önüne geçmek için zabıta tedbirlerini sonuna kadar denemişti. Arsa fiyatlarının ucuzlamaması içinde tedbirler almış, buna rağmen kendi döneminde bu konuda çok fazla başarı olamamıştır. Zaten o yıllardaki göç dalgasına bu tür tedbirlerle karşı koymak da mümkün değildi.

Kayseri’de bu dönemde, 1960’lı ve 70’li yıllarda belediyeler, bu göç dalgasına karşı şehri hazırlayamadılar. Köyden kente göç eden dar gelirli insanların ihtiyacını karşılayacak planlamayı gerçekleştiremediler. Bunda o dönemde ülkemizdeki hâkim olan merkezîyetçi planlama anlayışını da göz ardı etmemek gerekir. 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu’na kadar, yapılan tüm imar planlarının Ankara’da İmar ve İskân Bakanlığı’nda onaylandığı göz önünde bulundurulursa, kaçak yapılaşma ve gecekondulaşmaya hazırlıksız yakalanan şehirlerde sadece belediye yönetimlerinin değil tüm ülkedeki merkezîyetçi yapının önemli rol oynadığı kolayca anlaşılır.

Mehmet Çalık döneminde, şehrin eski dokusu içerisinde yenilenen Cumhuriyet, Cami Kebir, Hunat, Serçeönü, Küçük Mustafa, Gavremoğlu ve Yanıkoğlu Mahallelerinde birkaç kadastro parseli karşılığında bir imar parseli vermek gibi yanlış bir uygulama ile bu mahallelerde çarpık yapılaşmaya sebebiyet verilmiştir. Yine bu dönemde başta dış kale surları olmak üzere birçok tarihi eser yıkılıp yok edilmiştir.

Bu dönemde, Garip Çorak mevki olarak bilinen alanda Anadolu Fuarı, aynı yıllarda eski şehir terminali ve huzurevi hizmete açılmış, bugünkü İnönü Parkının önemli bir kısmının kamulaştırması tamamlanarak park yapmak üzere hazır hale getirilmiştir.

Belediye Başkanı Mehmet Çalık döneminde, yol veya park gibi çalışmalarından dolayı evleri istimlak edilen hak sahiplerine imar parseli veya ev verme uygulaması başlatılmış, bu uygulama bugüne kadar belediyelerimizce uygulanmış gelmiştir.

II. Plan Dönemi (1975–1986 Arası)

1974 yılında, İmar ve İskân Bakanlığı, Kayseri Belediyesi’nin onayı olmaksızın şehrin imar planı yapımı işini resen ihale etti. İhaleyi Konya’nın da imar planlarını hazırlayan Mimar Yavuz Taşçı kazandı. Bu dönemde imar planları Yavuz Taşçı tarafından hazırlandı.

13.08.1975 tarihinde bakanlıkça onaylanarak yürürlüğe giren Nazım İmar Planı ile yüksek bloklu geniş caddeli kent görünümü oluşmaya başladı. Taşçı

planında Kayseri metropoliten alanı “hizmetler yoğun” şehir merkezi olarak tasarlanmıştır. Gelişme lineer formda ve tek merkezli olarak ele alınmıştır.

Bu planla nasıl bir şehir hedeflendiği, ana başlıklar halinde şu şekilde özetlenebilir.

1975 Planının Hedefleri

Kapalı çarşı ve etrafındaki ticaret alanının şehrin ana merkezi olarak korunup güçlendirilmesi hedeflenmiştir.

Sanayi bölgelerinin oluşumu ile birlikte ana merkezde oluşacak sanayi bölgeleri bağlantıları şehrin ana biçimlenmesinin belirlenmesi, etkin bir ulaşım sistemi ile tek merkezli bir şehir yapılanması amaçlanmıştır.

Geleneksel dokunun bir bölümü sit bölgesi sınırları içine alınarak, ticaret ve hizmet sektörünün yoğunlaştığı Cumhuriyet Mahallesi'nin, korunması ön görülen sit bölgesi ile yeni planlanan ve oluşan bölgeler arasında tampon bölge vazifesi görmesi öngörülmüştür.

Konutta sosyal tabakalaşmanın bugün de gözlenen eğilim yönünde, merkezin doğusu ve Sivas Caddesi'nin güneyinin (Alpaslan Mahallesi) yüksek gelir grubunun yerleşebileceği bir bölge olarak düzenlenmesi planlanmıştır. Bu alanların doğuya doğru devamında ve güneyde Talas'a tırmanan sırtlar boyunca merkezden uzaklaştıkça azalan yoğunlukta yüksek gelir konut alanlarının geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Orta gelir grubunun bu alanın merkeze yakın yörelerine ve merkezin yakın batı ve kuzeyine dağılacığı, alt ve alt-orta gelir grubunun sanayinin yoğunlaşacağı merkez batı koridoru boyunca ve Argincık'ta sanayi alanlarının gerçekleşmesine paralel olarak yerleşmesi, batıdaki sanayi çarşıları ile merkezdeki alanlara yakın mevcut sanayi çarşılarının birleştirilmesi düşünülmüştür.

Batıda kentin dışında demiryolu ile karayolu kenarında, Ambar'dan İncesu'ya kadar uzanan bir sanayi sitesinin yapılması önerilmiştir.²⁷

Konut alanları, her biri bir alt merkez etrafında toplanan 20–80 bin nüfuslu bölgeler olarak biçimlendirilmiştir. Bu bölgelerin yoğunlukları merkezden uzaklaştıkça azalan biçimde planlanmıştır.²⁸

Kayseri şehrini en üst derecede biçimlendiren, bugünkü kent oluşumunda, 1945 planlarından sonra en önemli paya sahip olan 1975 Yavuz Taşçı planlarıdır.

27 Yavuz Taşçı, Plan Raporu-1975.

28 1/50.000 ölçekli çevre düzeni planı açıklama raporu-2007.

Oldukça ufuklu bir tarzda gerçekleştirilen 1975 planları, ülkenin genel politik ortamından dolayı şehre tam olarak yansıtılmamış, 12 Eylül 1980 darbesi ile birlikte tamamen sahipsiz kalmıştır.

Merkez ticaret alanı çekirdeğinin hemen kuzeyinde, Orduevinden Büyükşehir Belediyesine ve oradan çevre yola kadar olan bölge merkezi iş alanı olarak planlanmasına rağmen sonradan konut alanı olarak değiştirilmiştir. Tüm bölgenin zemin altının (parseller, yollar ve ortak alanların bodrum katlarının) otopark olarak düzenlenmesi şeklindeki plan hükümleri imar planlarını uygulayıcı iradenin yetersizliği nedeniyle gerçekleşmemiştir. Bugün bu koridordaki bina altlarına bina dışından yapılmış çalışmayan tüm otopark rampaları bu yarım uygulamaların kalıntılarıdır.

1980 yılında siyasetteki kesintinin yansıması olarak planlama faaliyetleri de inkıtaa uğradı. 1984 seçimleri ile başkanlığa seçilen Hüsamettin Çetinbulut zamanında Kayseri Belediyesi'nde bir planlama bürosu kuruldu. 1984–1985 yıllarında bugünkü Alpaslan Mahallesi'nin imar planları ile Battalgazi ve Mahrumlar Mahallelerinin imar ıslah planları ve Büyükşehir Belediyesinin kuzeyindeki alanların imar plan tadilatları bu büroda hazırlanarak, Bayındırlık ve İskân Bakanlığına çok büyük uğraşlarla onaylatıldı.

İmar Planı Onay Yetkisinin Belediye Meclislerine Verilmesi

1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu ile rahmetli Başbakan Turgut Özal'ın zamanında imar planlarının onay yetkisi belediye meclislerine verildi. Bu döneme kadar genellikle Ankara ve İstanbul gibi büyük merkezlerde bulunan imar plan müellifleri tarafından hazırlanan imar planları önce belediye meclislerinde görüşüldükten sonra Ankara'ya İmar İskân Bakanlığı'na (1985'ten sonra Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na) giderdi. Bakanlıkta belki Kayseri'yi hayatında hiç görmemiş olan uzmanlar tarafından incelenir, uzun, tartışmalı ve gergin geçen bir süreçten sonra onaylanır veya reddedilerek belediye meclisine iade edilirdi.

1960'lı ve 70'li yıllarda şehirlerin gecekondulaşma ve kaçak yapılaşma olgularına plansız yakalanmalarının altında, bu aşılmaz ve kural dışı ilişkilerin hâkim olduğu süreçlerin çok önemli rolü vardır.

1985 yılından itibaren belediye meclislerinin onayladığı imar planlarından birer suret İller Bankası Genel Müdürlüğü ve Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na sadece bilgi için gönderilmekte, askı ve ilanını müteakip imar planlarına itiraz olursa yine belediye meclislerince değerlendirilmekte, aksi takdirde kesinleşmektedir. Bu gelişme, yerleşme politikaları açısından çok önemli bir gelişme olmasına rağmen maalesef özellikle küçük yerleşim birimlerindeki istismarı ve genel şehircilik ilkelerine aykırı uygulamalarından dolayı eleştirilere uğramıştır.

1975 – 1986 Planlama Döneminde Kayseri

1975 – 86 dönemindeki Kayseri'nin genel görünümü şu şekildedir.

1986 yılında şehrin merkez nüfusu 383.579'dur. Konut yerleşimleri batıda eski terminali, doğuda Çifte Kümbetleri henüz geçmemiş durumdadır. Yıldırım Beyazıt Mahallesi ile Kılıçaslan Mahallesi arasındaki bölge (bugünkü Alpaslan mah.) henüz oluşmamıştır. Planlı alanın etrafında kaçak yapılaşmadan dolayı bir çember meydana gelmiş durumdadır. (Yeşilmahalle, Zümrüt Mahallesi, Argincık, Yıldırım Beyazıt, Gültepe, Battalgazi, Mahrumlar kaçak yapılaşma zinciri).

Önce 1983 yılında, daha sonra ise 1984 yılında çıkartılan imar affı kanunları ile yeminli özel teknik bürolarca tespiti yapılarak belediyeye teslim edilen kaçak yapıların sayısı 43.000 civarındadır. Bunun yaklaşık 1.500 kadarı gecekondur, geriye kalanı ise hisseli arsalar üzerine yapılan kaçak yapılarıdır. Bu tarihte Kayseri merkez ilçede toplam 82 mahalle bulunmaktadır.

1986 yılında yapılan aile anketinde nüfusun %51.9'unun erkek %48.1'inin kadın olduğu, yaş guruplarına göre %25.1'inin 10–19 yaş grubunda, %26'sının 20–34 yaş gurubunda, %23.1'inin 35–54 yaş grubunda olduğu tespit edilmiştir. Nüfus yapısı ile ilgili oranlar ve nüfusun yaş guruplarına dağılımı incelendiğinde nüfusun kentsel özellikler taşıdığı görülmektedir. Aile büyüklüğü 4.2 olup, çekirdek aile tipi yaygındır. Kayseri il merkezi tarım dışı üretici ve hizmetler sektörüne dayalı olarak büyüyen ve sürekli göç alan bir süreci yaşamaktadır. Ekonomik yapıdaki değişimler nüfusun sosyal durumunu da değiştirmektedir. Kırsal alanlardan gelenler kentleşme sürecine girmekte, kentli nüfus ise ekonomik yapı değişiklikleri içinde sosyal mobilite içinde değişime uğramaktadır. Kentteki esas değişimin yönü tarımdan, sanayi-küçük sanayi-ticaret ve hizmetlere doğru olup, bu hem çalışan nüfus hem de sermaye açısından gerçekleşmektedir.

Şehirde iş yerleri mallarını ya İstanbul ve Ankara'dan temin etmekte ya da yöresel fabrikalardan almaktadır. 465 sanayi biriminin yer aldığı şehirde bu sektörde çalışan sayısı 16.568'dir.

Sanayinin mekânsal dağılımına bakıldığında yoğunlaşmanın Ankara Yolu üzerinde olduğu görülmektedir.

Bu yıllarda 1.Organize Sanayi Bölgesi, il merkezinin kuzey batısında, şehre ortalama 15 km. uzaklıkta, Anbar ve Karpuzsekisi köylerine ait tarımsal niteliği düşük arazide kurulmuştur. Kayseri-Ankara devlet yoluna 1.5 km uzaklıkta bağlantı yolu ile irtibatlı, brüt 7.3 milyon m², net 4.3 milyon m² sanayi parsel alanına sahiptir. Büyüklükleri 5.000 m²'den 120.000 m²'ye kadar değişen 345 sanayi parselinden oluşan bir konumda Kayseri Özel İdare Müdürlüğü, Sanayi Odası ve Kayseri Sanayiciler Derneği işbirliği ile gerçekleştirilmiştir.

1986 Yılı Kayseri Kentsel Yeşil Alanlar

PARK İSMİ	ALANI
1- İnönü Parkı1	56.250 m ²
2- İnönü Parkı 2	83.250 m ²
3- Mustafa Kemal Paşa Bulvarı	5.700 m ²
4- İstanbul Caddesi	7.500 m ²
5- Talas Caddesi	1.750 m ²
6- Talas Caddesi	1.750 m ²
7- Fevzi Çakmak Parkı	2.500 m ²
8- Kılıçaslan Parkı	750 m ²
9- Hürriyet Parkı	6.000 m ²
10-Terminal Parkı	1.200 m ²
11-Terminal Parkı	1.500 m ²
12-Mimarsinan Parkı	16.000 m ²
13-Gültepe Parkı	25.500 m ²
14-Yanıköglü Parkı	800 m ²
15- Hacıkılıç	1.800 m ²
16-Seyyid Burhanettin 1	1.000 m ²
17-Seyyid Burhanettin 2	22.500 m ²
18-Düvenönü Surlar Altı	2.250 m ²
19-Saat Altı	2.250 m ²
20-Kreş Yanı	12.500 m ²
21-Hunat Cami Bahçesi	6.000 m ²
22-Kiçikapı Sur Altı	1.500 m ²
23-Plevne Parkı	36.000 m ²
24-Karakol Yanı	1.750 m ²
25-Battal Altı	600 m ²
26-Ulu Cami Bahçesi	1.250 m ²
27- Beştepeler	75.000 m ²
28-Şehir Mezarlığı	125.000 m ²
29-Siteler Önü	6.750 m ²
30-Belediye Bahçesi	2.500 m ²
31-Sivas parkı	24.000 m ²
32-Mimarsinan Parkı	12.500 m ²
TOPLAM	541.100 m²

Aynı dönemde, bölgenin mevzii imar planı, istimplâk ve proje işleri tamamlanmış, alt yapısı ihale edilmiş, kurulacak fabrikalarda 50.000 işçinin istihdam edileceği varsayılmıştır.

Şehirde 91.546 konut bulunmaktadır. Konuttaki ortalama kişi sayısı 4.19, ortalama konut büyüklüğü 115 m²'dir. Konut üretiminde kooperatiflerin önemli rolü bulunmaktadır. Bu yıllarda kamu kuruluşlarında çalışanlar kooperatiflerde örgütlenerek konut sahibi olmaktadır.

Şehirde toplam 32 adet park bulunmakta bunların toplam alanları 541.100 m², kişi başına düşen yeşil alan miktarı 1.43 m²'dir.

Kentin doğusunda 1976 yılında kurulmuş olan Erciyes Üniversitesi henüz emekleme dönemini yaşamakta, üniversiteye bağlı, Tıp, Fen-Edebiyat, Mühendislik, İlahiyat ve İktisadi-İdari İlimler Fakülteleri bulunmaktadır. Toplam 700.513m² alana sahip üniversitede 4.533 öğrenci öğrenim görmektedir. 5.000.000 m²'lik bir kampus alanı Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca ayrılmış ise de ancak 70 hektarlık kısmı kamulaştırılmıştır.

Ankara-Sivas bağlantısı olan çevreyolu ve Sivas Caddesi ile onun devamı Osman Kavuncu Caddesi kent içi trafiğin omurgasını oluşturmaktadır. Kent içi trafiği taşıyan diğer ana caddeler İstasyon Caddesi, Mustafa Kemal Paşa Bulvarı, Talas Caddesi ve Fırat Caddeleridir.

Kent içindeki yolların %72'si asfalt, %15'i parke, %13'ü topraktır. Bu yıllarda dahi mevcut bir trafik sıkışıklığından söz edilmekte, en önemli nedenleri olarak, merkezde otopark, sinyalizasyon, üst ve alt geçitlerin olmayışı gösterilmektedir.²⁹

1986 yılı itibarı ile şehirdeki toplam araç sayısı, 15.948'i otomobil, 3.559'u motosiklet, 7.625 i ise kamyon ve kamyonet olmak üzere 30.155'tir. Bu rakamlar tüm il genelini kapsamaktadır.

Kayseri şehrinin toplu taşıma 3 farklı sistemle yürütülmektedir.

- Belediye şehir içi otobüsleri

Belediyenin 32 oturulacak 26 ayakta durulacak yer olmak üzere 58 kişi kapasiteli 91 otobüsü vardır. O yıllarda otobüslerin son durağı yine şehir merkezinde olmak üzere 36 hattı bulunmaktadır.

- Özel minibüsler

Tespit edilmiş hatlarda, mahallelerde ve merkez bağlantısında 434 minibüs çalışmaktadır.

29 Bülent Berksan, *Kayseri İmar Planı Araştırması*, Temmuz 1986.

- Bölgesel otobüsler

Kayseri merkezi ve yakın yerleşmeler arasında (Erkilet, Talas, Hisarcık, Gesi) 64 bölgesel otobüs çalışmaktadır.

Bu dönemde şehirdeki başlıca fiziki gelişmeler şu şekilde ifade edilebilir;

1981 yılında Kayseri Belediyesi, Kiçikapıdaki binasından birinci kısmı tamamlamış olan bugünkü Büyükşehir Belediyesi binasına taşındı. Aynı yıl İç Kalenin içindeki sebze ve meyve pazarı tamamen boşaltıldı. Belediye Başkanı Hüsamettin Çetinbulut zamanında 1985 yılında Cumhuriyet Meydanı'ndaki Bürüngüz Camii önündeki dükkân ve iş yerleri yıkılarak caminin önü açılıp, Cumhuriyet Meydanı'nda önemli bir aşama kaydedildi.

1985 yılına kadar kullanılan Beştepeler çöplüğü kapatılarak Sivas Yolu üzerindeki Kılıçaslan Lisesi yanında düzensiz depolama başlatıldı. Mustafa Kemal Paşa Bulvarı'nın Büyükşehir Belediyesi'nin önünden Kartal Kavşağı'na kadar olan kısmı istimlak edilerek 70 metrelik bulvar tamamlandı. Kale içerisinde Kayseri Belediyesi ve Sarraflar Derneği işbirliği ile bugünkü taş yapı dükkânlar inşa edildi.

Keykubat Dağı'nın doğusunda 4 milyon m² alanda 4 nolu gecekondü önleme bölgesi ilan edilerek 36 kooperatif tarafından Ziya Gökalp Mahallesi yerleşime açıldı.

Belediye öncülüğünde Yılanlı Dağı'nın kuzeyinde 1.670.000 m² alanda kurulan 15.500 konutluk Bel-Sin Yapı Kooperatifi inşaatları başladı.

Orta mahalle olarak bilinen Çandır, Yenice İsmail, Yalman, Hacıkılıç, Dila-verpaşa Mahallelerinden oluşan 150.000 m²'lik alandaki eski yapılaşma yıkılıp, bu alan yeniden planlanarak Mimarsinan Parkı inşaatına başlandı.

Toplu Konut Bölgelerinin Oluşumu

Türkiye'de enflasyonla birlikte büyüme trendinin 12 Eylül 1980 darbesi ile kesintiye uğraması ile birlikte, bütün sektörlerde oluşan küçülme en fazla inşaat sektörünü etkiledi. 1981,1982 ve 1983 yılları boyunca bu sektör nerede ise sıfır noktasına yakın bir seyir izledi. 1984 ve 1985 yıllarında canlanma belirtileri söz konusu olsa bile geriye doğru 5 yıl boyunca ülkede nerede ise hiç konut üretimi gerçekleşmedi. Ülke çapında oluşan konut açığı artan nüfus ve göç eğilimindeki devam eden talepte bir eksilmenin olmaması, 1986'dan itibaren Kayseri'de de büyük ölçekteki konut ihtiyacını karşılama gereğini ortaya çıkarttı. 80'li yılların ilk yarısında şehirde kiralık daire bulmak dahi mümkün değildi. Bu yıllardan itibaren çoğunlukla belediyelerin öncülük ettiği toplu konut oluşumları şehrin fiziki gelişmesinde ve nüfus yoğunluklarının belli bölgelerde toplanmasında önemli rol oynamıştır.

İlk olarak Kayseri Belediyesi'nin öncülüğünde Başkan Hüsamettin Çetinelbulut tarafından hükümet desteği ile kurulan Belediye Sinan Kent (Bel-Sin) Yapı Kooperatifi 1987 yılında üye kaydı için dosya dağıtımına başladığında belediyede büyük izdihama sebep oldu.

Şehrin batısında 1. Organize Sanayi Bölgesinin doğu bitişiğinde 1.670.000 m²'lik alanda 15.500 konutluk olarak faaliyete geçen kooperatif 1994 yılında tamamlandığında 9.552 kişiyi ev sahibi yapmayı başarmıştı.

Bel-Sin Yapı Kooperatifine gösterilen büyük ilgi, 1989 yılında yeniden belediye başkanı seçilen Niyazi Bahçecioğlu'nun da bu yönde çalışmasına ve konut talebine cevap verecek belediye kooperatifi girişimine zemin hazırladı. Bu defa şehrin doğusunda, Kumarlı bölgesinde birbirine yakın 2 ayrı bölgede 250.000 m² toplam alanda yapılan toplu konut planlaması ve uygulaması ile 1990 yılında faaliyete başlayan Büyük Kent Yapı Kooperatifi 1996 yılına kadar 1.500 konutu hak sahiplerine teslim etti.

1995 yılında Talas Belediyesi öncülüğünde gerçekleştirilen toplu konut uygulaması ile Talas ilçesinin kuzeyinde 4.260 konuttan oluşan Anayurt bölgesi oluştu.

1995 yılında 3 önemli toplu konut oluşumuna daha şahit olmaktadır. Bunlardan Beyaz Şehir Konut Yapı Kooperatifi Büyükşehir Belediyesi'nin, Mimsin Yapı Kooperatifi Mimarşinan Belediyesi'nin, İldem Yapı Kooperatifi ise Valilik merkezli olarak çalışan memurların öncülüğünde gerçekleştirilen toplu konut örgütlenmeleridir.



Mim-sin toplu konut alanı

Beyaz Şehir Yapı Kooperatifi önce Belsin bölgesindeki 150.000 m² ve 370.000 m²'lik iki ayrı kısımda, daha sonra ise şehrin doğusunda Cırgalan bölgesinde Gesi yolu ile Sivas yolunun arasında kalan 870.000 m²'lik alanda 1995–2008 yılları arasında, 8.906 adet çeşitli büyüklüklerde konutlar üreterek hak sahiplerine dağıttı.

Yine 1995 yılında faaliyete başlayan İldem toplu konut yapılaşması Cırgalan Beyaz Şehir Konutlarının hemen doğu yönünde 745.000 m²'lik toplam alanda 5.203 konut üretti.

Kentte gerçekleşen toplu konut bölgelerinden, şehircilik ilkelerine en duyar-sız yapılaşma örneği şüphesiz ki Mimarsinan Belediyesi öncülüğünde bu beldemi-zin kuzey batısında gerçekleşen Mimsin kooperatifidir. Şehrin doğusunda sadece 185.000 m²'lik, alt yapısı, yeşil alanı olmayan bir alana 3.600 konutu sığdırmayı başarak belki de türünün şehrimizdeki en olumsuz örneğini oluşturmuştur.

2006 yılında yine şehrin doğusunda Mimarsinan Beldesi'nin kuzeyinde 1.126.000 m²'lik alanda Başbakanlık Toplu Konut İdaresi tarafından başlatılan toplu konut uygulaması ile toplam 5.108 konut inşa edilmeye başlandı. Bu bölge şehirdeki alt yapısı, üst yapısı, sosyal donatıları, parkları ile birlikte en kısa süre-de tamamlanan toplu konut bölgesi olarak göze çarpar.



Kılıçaslan ve Fevzi Çakmak Mahalleleri

Yukarıda sayılan 7 toplu konut oluşumu şehrin doğusunda 24.373 adet, batısında ise 13.756 adet olmak üzere toplam 38.129 konutluk bir yapılaşmayı gerçekleştirirken aynı zamanda Kayseri kentinin doğu-batı yönündeki lineer yapısının güçlenmesi sonucunu doğurmuştur.

Orta ve orta alt gelir grubu yukarıda sayılan önemli toplu konut bölgelerinde yapılaşmasını sürdürürken, 1986–2006 yılları arasında şehrin merkeze daha yakın doğu bölgesinde Sivas caddesinin güneyinde, Kılıçaslan Mahallesi'nin sınırından itibaren 1.217.000 m²'lik bölgede üst gelir grubu için 7.850 adet konutun oluşan Alpaslan ve Melikgazi Mahalleleri ile şehrin bugünkü fiziki oluşumu tamamlanma aşamasına gelmiş oldu.

Kentsel Dönüşüm Projeleri

1960'lı yılların ilk yarısında başlayıp, 1980'li yılların ortalarına kadar bütün hızı ile devam eden köyden kente göç ve hızlı nüfus artışı kökenli kaçak yapılaşma ve gecekondu yapımı ülkemizin bütün büyük kentlerinde olduğu gibi Kayseri'de de çok uzun yıllar izleri silinmeyecek imar tahribatlarına sebebiyet vermişti. Şehrin etrafını imarsız oluşmuş mahallelerden meydana gelen sağlıklı kent dokusu sarmış, gelişmişlik imkânlarından faydalanmak için kente göç etmiş olan insanlar, kırsaldaki yokluğun, çaresizliğin ve geri kalmışlığın bir benzerini şehirlerin etrafında yeniden oluşturmuşlardı.

1990'lara gelindiğinde 40.000'in üzerinde imarsız yapı sakinleri, kanalizasyon, yol, alt yapı, sosyal donatı ve daha birçok vazgeçilmezlerden mahrum olarak Kayseri kentinin çevre mahallelerinde çağdaşlığın ve modern kent hayatının gereklerinden uzak yaşıyordu.

Kaçak yapılaşma bölgeleri, genellikle mülkiyeti kendilerine ait hisseli araziler üzerine yapılaşmıştı. Kalitesiz malzeme ve herhangi bir projelendirme imkânı olmadan tamamen ilkel usullerle yapılmış ortalama 150 ila 200 m²'lik arsalar üzerindeki yapıların sağlıklı, imarlı, sosyal donatıları olan konut bölgelerine dönüştürülmesi kolay olmasa gerekti.

1950'li yıllardan itibaren tüm Türkiye İmar Kanununun 18. maddesine göre imar uygulaması yapma sancıları içinde kıvrılırken, Kayserili mahalli idareciler, kendine özgü arsa anlaşması ile şehirde örnek imar uygulamaları gerçekleştirmişlerdi. 1990'lı yıllarda da yine ülkenin büyük kentleri gecekondu ve imarsız yapılaşma bölgelerini nasıl çözüme kavuşturacaklarını düşünürken, pratik çözümler geliştirerek dönüşüm projelerini uygulamaya koymak yine Kayseri öncülüğünde başladı.

1995 yılından itibaren ilk olarak Kocasinan bölgesinde Barbaros, Gaziosman, Yavuzlar, Yunus Emre, Yenişehir ve Turgut Reis Mahallelerinde başlatılan

uygulama ile öncelikle hisseli arsa sahipleri 2981 sayılı kanunun 10/b maddesine göre resen yapılan uygulama ile müstakil tapu sahibi yapıldı. Böylece imar uygulamasının önündeki en önemli hukuki engel aşılmış oldu. Müstakil arsa tapusunu alan vatandaşlar, artık hissedarlarına bağımlı olmaksızın, kendi başına hareket etme kabiliyetine haiz olarak kendi mülkünü istediği gibi değerlendirebilme imkânına kavuştu.

İmarsız konut bölgelerindeki dönüşüm projelerine öncülük eden Kocasinan Belediyesince, 1996 yılından itibaren belediyenin kendi imar inşaat şirketince, bölgede 200 ila 250 m² arsası olan mülk sahiplerine 125 m²'lik kaloriferli, asansörlü daireler vermek üzere anlaşmalar yapılarak ilk hareket başlatıldı. Kaçak inşaat sahiplerinin 2 yıl içerisinde depreme dayanıklı, kaliteli malzemenen yapılmış konutlarda sağlıklı ve düzenli bir çevrede yaşama imkânına kavuşmaları ile birlikte bölgede özel teşebbüsçe de benzer çalışmalara başlanarak hızlı bir dönüşüm gerçekleştirildi. Söz konusu bölgede 10 yıl içerisinde bu şekilde 5000 konut yapıldı ve aynı uygulamalar eş zamanlı olarak Melikgazi ilçesinin Gültepe, Yıldırım Beyazıt, Esentepe Mahallelerinde de tekrarlandı. 25–30 yıl içerisinde oluşmuş ve büyükşehirlerin çözümü imkânsız gibi görülen gecekondular ve kaçak inşaat bölgelerinin imarlı kent dokularına dönüştürülmesi şehrimizde orta vade de gerçekleşme sürecine girdi.

Kentsel Dönüşüm Projesi kavramından ülkemizde öncelikli olarak imarsız olarak yapılaşmış bölgelerin imarlı hale dönüştürülmesi anlaşılacakla birlikte, genel anlamda kentsel dönüşüm kavramı, eskiyen bir kent dokusunun şehrin güncel ihtiyaçlarına cevap verecek tarzda yeniden planlanması ve oluşturulması anlamını ifade etmektedir/etmelidir.

Ülkemiz açısından bakıldığında kentleşme sürecini hızlı ve plansız olarak yaşamış şehirlerde, kentsel dönüşüm projeleri, farklı ölçekteki bölgeleri yeniden planlama imkânı yaratmakla birlikte, şehrimiz için bu yaklaşım genellikle çok hızlı olarak gelişen şartlara ve merkezde kalan uygunsuz alan kullanımına yeni yaklaşımlar getirme imkânı doğurmaktadır. Kentlerin neredeyse merkezinde kalmış niteliksiz sayılabilecek yapı stokunun kentsel dönüşümü, o bölge veya tüm şehir için bir sonuç değil, aynı zamanda bir başlangıç olabileceği açısından da önem ifade eder.

Ülkemizde, Cumhuriyetin ilk yıllarında sanayileşme ve kentleşmenin devlet tarafından yönlendirildiği göz önünde bulundurulduğunda, özellikle birçok resmi veya kamu alanının bugün için şehirlerin yüksek değerler ifade eden merkezi bölgelerinde kaldığı görülmektedir. Bu kentsel değeri zaman içerisinde yükselmiş alanlarda gerçekleştirilecek dönüşüm projelerinde, rant peşine düşmek yerine kentin ihtiyaçlarına öncelik verilmesi uygulayıcıların birinci önceliği olmalıdır.

Bu açıdan değerlendirildiğinde Kayseri'nin dönüşüme en fazla ihtiyaç hissedilen bölgelerinin hiç şüphesiz uzunca süreler sit bölgesi olarak kendi kaderine terk edilmiş, 1970'li yıllardan itibaren Kayserililerin kaçarcasına terk ettikleri ve bugün itibarı ile çöküntü alanları olarak ifade edebileceğimiz eski mahallelerdir.

Uzun bir zaman diliminde zaten küçük olan mülkiyetlerde herhangi bir değişim söz konusu olmadığından varisleri çoğalmış olan bölgede, imar uygulamasının hızlanması için, Necip Fazıl Caddesi, Yunus Emre Caddesi ve Tacettin Bulvarı gibi ana arterlerin açılmasından sonra eski kent dokusu yenilenmeye başladı. Mimari özellikleri ile korunabilecek nitelikteki bir bölgede ise eski Kayseri kent dokusunun yaşatılması amacıyla restorasyon projeleri hazırlanarak uygulamaya konuldu.

Setenönü Mahallesi olarak bilinen Kayseri sivil mimari örneklerinin son temsilcilerinin varlıklarını sürdürmeye çalıştığı bölgede, Büyükşehir Belediyesi tarafından yeni bir koruma amaçlı imar planı hazırlandı. Yeniden canlandırma projesinin uygulama süreci başlatıldı.

Gelecekte bu bölgenin merkezinde eski organik kent dokusunun korunup yaşatıldığı bir Kayseri Mahallesi ve çevresinde ise şehrin genel imarına uygun olarak oluşmuş bir merkezi iş ve konut alanı oluşacağı tahmin edilebilir. Uzun vadede, sit alanı olarak çevrilmiş bölgenin tamamen geleneksel Kayseri yapı-



Restorasyonu tamamlanan eski Kayseri evleri

laşmasına uygun bir projeksiyonla, canlandırılarak, bugüne kadarki tahribatların kısmen de olsa giderilmesi ve gelecek kuşaklara kent kimliğinin bir parçası olarak aktarılması mümkün olacaktır.

Şehirde kentsel dönüşümün uygulandığı iki önemli ve farklı bölgeden daha söz etmek mümkündür.

Bunlardan birincisi eski stadyum alanıdır. 1945 planları ile planlanan, 1950’li yıllardan itibaren istimplâki ve 1960’lı yıllarda futbol stadyumu, daha sonra değişik zamanlarda birçok spor tesisi yapılan Yanıkoğlu Mahallesi’ndeki 75.000 m²’lik alan, eski, köhne ve kent estetiğini bozan yapısı ile yakın zamana kadar şehrin en merkezi bölgesinde varlığını sürdürmüştü. 2005 yılında Büyükşehir Belediyesi ile Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü arasında yapılan bir protokol ile tamamen eskimiş ve günün ihtiyaçlarından uzak bir konumdaki stadyum ve diğer spor tesisleri 2008 yılı içerisinde yıkılarak tamamen kaldırıldı. 75.000 m²’lik alana büyük bir alışveriş merkezi, nitelikli konut ve 5 yıldızlı otel inşaatı yapımı devam etmektedir.

Şehrin ekonomik, sosyal ve spor hayatına birçok faydalarının olacağı açık olan bu dönüşüm projesinin kent estetiği ve şehircilik açılarından da Kayseri’ye olumlu etkileri beklenmektedir.

Diğer bir kentsel dönüşüm bölgesi ise, şehrin Kocasinan bölgesinden geçen D.D.Y. hatlarının ve tren garının bulunduğu alandır. Toplamda 900.000 m²’lik bir alanın 600.000 m²’lik kısmında bulunan demir yolu hatları ile tesisleri kuzey çevre yolu paraleline taşınarak, bu bölge konut ve ticaret alanı olarak yeniden planlandı. Sözü edilen alandaki erken Cumhuriyet dönemine ait lojmanlarla, gar binası tescillenerek koruma altına alındı. Bu binaların dışındaki büyük bakımsız ve boş alanın günün ihtiyaçları doğrultusunda şehre kazandırılması önemli bir dönüşüm projesi olarak kentin imarına katkıda bulunacaktır.

Eskişehir Gecekondü Önlleme Bölgesi

İmarlı bir şehrin öncelikli şartı, elbette ki kentin planlanmış imarlı genel dokusuna aykırı, ruhsatsız, kaçak ve gelişigüzel yapılaşmasının önünü kesmektir.

İnsanlar neden kaçak yapı yapma yolunu seçerler? Bu anahtar soru aslında şehirlerin kâbusu durumundaki en önemli problemin çözümünün başlangıcıdır. Ülkemizde onlarca yıl boyunca dar gelirli kitleler, insanların en önemli ve zorunlu, yaratılıştan gelen bir hakkı olan barınma ihtiyacını çözmekte çok büyük zorluklar yaşadılar. Ya, elde edebildikleri en ucuz ve imarsız arsalar üzerine veya devletin hüküm ve tasarrufu altındaki arsa ve araziler üzerine, ekonomik güçlerinin el verdiği ölçülerde, genellikle en ucuz inşaat malzemeleri ile bazen derme – çatma, bazen biraz daha özenli konut inşa etmeye çalıştılar. Genellikle bu en temel ihtiyaçlarını çok büyük riskleri, yaptıkları yapının kamu güçlerince yıkılma-

sını göze alarak gerçekleştirdiler. Bu dönemlerde mahalli idareler beldelerindeki vatandaşlarının ihtiyaçlarına cevap verecek ucuz arsa üretme işlevlerini maalesef yerine getiremediler. Mahalli idarelerin bu işlevsizliğinde elbette ki büyük ölçüde merkezîyetçi yönetim tarzının ve kendi vatandaşlarının ihtiyaçlarına cevap verecek değişime direnen zihniyetlerin önemli rolü vardı.

İmarsız bölgelerde dönüşüm projelerinin gerçekleştirilmesinden daha önce yapılması zorunlu husus, kaçak yapılaşmayı önlemek amacıyla ihtiyaç sahibi insanlara sunmak üzere ucuz konut arsası üretmektir. Bu noktadan hareketle 1990'lı yılların ortalarından itibaren konunun üzerine yoğunlaşıldı. Eskişehir Bölgesinde 4 milyon metrekare alanda planlama çalışmaları başlatıldı. 16.500 konutun sığacağı şekilde düşük yoğunluklu olarak, insanların kendi konutlarını herhangi bir müteahhit firma gerekmeksizin yapmaları planlandı. Eskişehir Gecekondu Önleme Bölgesinde, planlı yapılaşmayı teşvik ve yapı maliyetlerini en aza indirmek amacıyla Melikgazi Belediyesince, tip projeler hazırlanarak vatandaşların ruhsatlı yapı yapmaları özendirildi. Bölgenin tüm alt yapısı kısa süre içinde tamamlanarak, dar gelirli vatandaşlar için üretilen bu ucuz arsalar, şehirdeki kaçak yapılaşmanın önlenmesinde uzun yıllar çok önemli bir etken oldu. Eskişehir Gecekondu Önleme Bölgesi Proje ve Uygulaması, 1994-1998 yılları arasında Melikgazi Belediye Başkanlığı yapan Mehmet Özhaseki'nin zamanında gerçekleştirildi.

İmar İle İlgili Endişeler, Şehrin Sınırlarını Yeniden Belirledi

1989 yılından itibaren Kocasinan ve Melikgazi adlı iki ilçeye ayrılarak Büyükşehir statüsüne kavuşan Kayseri'de, Temmuz 2005 tarihinden itibaren Büyükşehir sınırları, 5 ilçe ve 19 beldeden oluşan yeni bir statü kazandı. Mevcut, Kocasinan ve Melikgazi ilçelerine Talas, Hacılar ve İncesu ilçeleri ile birlikte, Başakpınar, Büyükbürüngüz, Erciyes, Erkilet, Gesi, Güneşli, Gürpınar, Hisarcık, Kepez, Kıranardı, Kızılören, Kuruköprü, Mahzemin, Mimarşinan, Süksün, Turan ve Zincidere beldeleri katıldı. 5 ilçe ve 19 belde ile birlikte toplam 32.500 hektar olan Büyükşehir sınırlarının büyüklüğü, 213.000 hektara ulaştı.

4 yıla yakın bir süre bu şekilde devam eden idari yapıda, Mart 2008'de yürürlüğe giren 5747 sayılı kanunla 19 belde, mahalleye dönüştürüldü.

Yeni yapılanma ile Hisarcık, Kıranardı, Mimarşinan, Turan, Gürpınar, Gesi ve Büyük Bürüngüz Melikgazi ilçesinin, Başakpınar, Zincidere, Kepez, Kuruköprü ve Erciyes Talas ilçesinin, Erkilet, Güneşli, Kuşçu, Mahzemin ve Ebiç Kocasinan ilçesinin, Süksün ve Kızılören ise İncesu ilçesinin mahallesi haline geldi.

Kayseri Büyükşehir hinterlandının bu şekilde genişlemesi netice itibarı ile İncesu'dan Bünyan sınırına, Erciyes'in doruklarından Yamula Barajı'na kadar tüm şehrin gelişme alanları ile birlikte bir bütün olarak planlanması imkânını

doğurması açısından önemlidir. 2006 yılı içerisinde 1/25.000'lik ve 1/50.000'lik imar planları bu bütünlük içerisinde hazırlanarak Çevre Bakanlığınca onaylandı.

Artık ilçeler ve beldeler kanalizasyonlarını dahi nereye vereceklerini düşünmeden toplu konut bölgeleri oluşturamayacakları gibi, ilçe planlama sınırlarında komşu ilçenin konut adasının ortasında sonlanan çıkmaz caddelerin planlanması dönemi de sona ermiş oldu.

Şehir Mahalle, Mahalle Kendini İnşa Eder...

Mahalle dünden bugüne şehrin temel birimi olagelmıştır. Şehrin özü ve çekirdeği olan mahalle, şehir tanımında ve yapılanmasında esaslı bir öge olarak yer almaktadır. Şehir mahalle ile hem haldir, şehir kurmak mahalle kurmaya işaret eder. Bu bakımdan mahallenin şehrin çekirdeği ve tohumu olduğu söylenebilir.

Şehrin gerek mekânsal gerekse insani yapılanmasında mahalle vazgeçilmez bir konuma oturmaktadır. Bu gerçek şehir tarihi ile mahalle tarihinin paralel oluğunda izlenebilir. Gene bu gerçek, mahallenin, tüm kentsel dönüşüm, başkalaşım ve yönelimlere rağmen kent için vazgeçilmez oluşuyla ilgilidir.³⁰

Kentin özü ve çekirdeği olan mahalle kentin yalın bir geçegidir.

Mahallenin gelişkin örneğini şehir ortamında bulduğı söylenebilir. Kentsel bir mekânı imgeleyen mahalle, köy ve kasaba gibi diğer yerleşim birimlerinde de yapısal bir öğedir kuşkusuz. Ancak tüm yönleriyle olgun bir mahallenin kent ortamında var olma imkânı daha fazladır. Gerek mekânsal açılımları, gerekse hayata şekil verme yönleriyle mahalle, kendi yapısal hususiyetlerine kent ortamında ulaşabilmektedir.

Mahallenin temeli, mekân ve insandır, mekân ve insanın bütünleşmesidir. Ne sadece mekân, ne de insandır. İnsan ve mekânın el ele verip dokuduğı yeni bir birlik, yeni bir hayat sahnesidir mahalle. Mahallenin inşası doğrudan insanın mekâna el vermesiyle mümkündür. Bu bakımdan insan mahallenin temel taşıdır. Mahalle hayatın, belli bir kültür, değer, inanç, ritüel ve gelenek çerçevesinde örüldüğü, bu yönüyle kendine özgü yapısı, kimliği, hayat tarzı ile mücehhez bir ortamdır. Asli bir yaşam alanıdır.

Mahalle kurmak, mekânın insan eliyle biçimlenmesine işaret eder. Belli bir inanç, değer ve kültür varlığı olan insanın eli o yere değer ve o yer bir mekâna dönüşür.

Mahalle kurmak insan ile mekânın ayrılmazlığına işaretettir. Mahalle kuran insan bir anlamda kendini kurmakta, kendini şehre raptetmektedir. Bir zemin arayışının ve hatta zeminin gerekliliğinin bir sonucu olarak kurulur mahalle. Bir

30 Lewis Mumford, *Tarih Boyunca Kent*, İstanbul-2007.

kimlik unsuru olarak mahallenin işlev görmesini böyle anlamak gerekir. Mahalle kuran insan kendini kurmuş, kendini bir mekânla donatmış, o mekânla taçlandırmış demektir. Mahallenin sadece bir mekânsal biçim değil, belli bir insan yoğunlaşmasına işaret etmesi, belli bir hayatı temsil etmesi manidardır. Buradan mahallenin iki temel kurucu ilkesinin olduğu çıkarılabilir; mekân ve insan.

Mahallenin insani boyutu, onun hayata dair açılımlarına işaret eder. Mahalleyi hayata dâhil eden kuşkusuz insanın kendisidir. Eğer mahalle hayata değen bir mekânsal örgütlenme ise bunu insanın katkısıyla sağladığı söylenebilir. İnsan mahallenin can damarı, hayat suyu, ruhudur. Mahalleyi diri tutan, hep hayata dâhil kılan insandır. İnsanın çekildiği mahallenin kısa bir süre içinde nasıl çözüldüğü, çürüdüğü, un ufak olup adeta hayattan çekildiği sayısız örnekte izlenebilir. Mahalle eğer şehrin damarı ise insanda o damardaki kandır.

Mahalleli kısmen bir birliği çağırıştırır. Mahalle bilincine sahip olmakla öne çıkan mahalleli, mahallesinin türlü sorunlarına karşı duyarlıdır. Mahallenin düzeni ve asayışı mahalledeki hayatın akışı, mahallenin sorunları ve kendi aralarındaki ilişkilerle yakından ilgilidir.

Mahalleli mahallede yaşayan herkeştir, mahalle halkıdır, erkek, kadın, yaşlı, genç, çocuk, işsiz, işçi, memur, tüccar, zengin, yoksul, yani o mahallede ikamet eden herkes. Bir şemsiye kavram olarak mahalleli, orada mukim olan herkesi içine almaktadır. Statü, etnik köken, memleket, cinsiyet, maddi ve sosyal sermaye gibi temel belirleyicilere iltifat etmeden herkesi aynı çatı altında bütünleştirebilmektedir. Hiçbir şekilde bir araya gelemeyecek, birbiriyle ilişki kuramayacak denli uzak, zıt ve kopuk bireyler, haberleri olmadan mahallede bir araya gelir. Dolayısıyla mahalleli asgari düzeyde bile olsa, birbiriyle ilgili ve irtibatlıdır. Mekânın, mekân birliğinin zorunlu kıldığı bu husus, kaçınılmaz gerçek olarak tanımlanmaktadır.

Mahallenin en önemli fiziki birimlerinin başında sokak gelir. Sokak şehrin ve mahallenin damarı ve temel dokusudur adeta. Mahalleyi oluşturan binaları, evleri ve hatta insanları birbirine sanki sokak dolamaktadır. Mahalleyi kolları arasına alıp yaşatan sokaktır.

Mahalleli açısından sokağın önemi inkâr edilemez. Mahalle hayatının nirengi noktalarından birini oluşturur sokak. Mahallelinin hayatının belli bir dilimi orada geçer. Mahalleli sokaktan geçerek evine işine gitmekte yahut toplumsal ilişkilerini sürdürmektedir. Sokağa çıkılmadan toplumsal ortama katılma imkânı yoktur. Bütün mekânsal düzenlemeler için geçerli olan şey, sokak içinde geçerlidir. Sokak sadece fiziki bir birim değil aynı zamanda toplumsal birimdir de. Bu yalın gerçek tüm insanların deneyimlerinde karşılık bulur. Sokakta insan bir fiziki birimle yüzleşirken, bir mekânla hemhal olurken aynı zamanda bir sosyal boyutu

doya doya teneffüs eder. İnsanları götürür burada, insanlarla selamlaşır, insanlarla konuşur. Sevinçlere yahut kavgalara tanık olur sokakta. Oyunlar, kovalamacalar, canhıraş bağırmarlar, sesler ve sesler doldurur sokağı. Bütün bunlara tanık olan insan sokaktaki hayata kendini açar ve onun sosyal boyutunu içselleştirir.

Geçmişin mahalle yapısı belki hiçbir zaman aynıyla geleceğin şehrinde ikame olmayacaktır. Ancak her zaman şehir mahalle ile var olacaktır, şehrin etkisi ve katkısı mahalle ile ölçülecektir. İnsan ilişkilerinden adabı muaşerete, güvenlikten pek çok toplumsal soruna kadar mahalle merkezli düşünmek, şehrin tamiri açısından vazgeçilmezdir. Bu bakımdan mahalle etkin bir yapı olarak şehre dâhil olmalı, onu kolaçan etmeli, onun gayri insani ve ahlaki zaafalarını, yönelimlerini, sınırsız arzularını dizginleyebilmelidir. Bunun için etkin bir mahalle bilincinin, mahalle teşkilatının, dahası mahalle ruhunun şehrin temelinde yer alma gerekliliği ortadadır. Bireyciliğin, sıradanlığın, ayrışmanın, uzaklaşmanın, kamplaşmanın, bananeciliğin keskin çarkına teslim edilen ve böylece hissiz, ruhsuz, güçsüz bırakılan bir mahallenin bunu sağlayamayacağı da aynı şekilde ortadadır.³¹

Nüfus ve Yapısal Durum

1986 yılından, 2010 yılına kadar şehirdeki konut sayısı 91.546'dan 288.617'ye çıkararak 24 yıl gibi bir sürede üç katına ulaştı. Nüfustaki artışta bu ölçülerde değildir. Aynı yıl 383.579 olan kent nüfusu, şehrin sınırlarındaki genişleme de göz önünde bulundurularak 2010 başında 911.984'dür. Büyükşehir sınırları içerisindeki 5 ilçenin nüfus, konut ve iş yeri sayıları artık şehrin bir metropol olma yolunda hızla ilerlediğini gösteriyor.

Büyükşehir İlçeleri	Nüfus	Konut	İş Yeri
MELİKGAZİ	449.001	140.437	20.432
KOCASİNAN	352.096	111.270	20.908
TALAS	81.566	23.628	1.082
HACILAR	11.652	6.469	322
İNCESU	17.669	6.813	772

Görüldüğü gibi 2010 yılında gerek nüfus, gerek konut sayısı olarak Melikgazi artık şehrin büyük ilçesi konumundadır. Bu birincilik gelişmişlik kriterleri ve ekonomik konularda da söz konusudur. Şehrin tamamındaki 911.984 nüfus 288.617 konutta yaşıyor. Bağ ve sayfiye evlerindeki ikinci konutları göz önünde bulursak dahi 3.15'lik bir oranla çekirdek aile ölçeğini ifade eden çok önemli bir kentli nüfus göstergesi olarak karşımıza çıkıyor.

31 Köksal Alver, "Mahalleye Giriş", Hece Dergisi, Özel Sayı:18, Ankara-2009.

Geleneksel mahalle ve mahalleli kavramlarını yansıtmaktan her geçen gün uzaklaşsa da şehirdeki on bin nüfusun üzerindeki mahallelerin nüfus, yapı, konut ve iş yeri durumu aşağıdaki gibi gelişmesini sürdürüyor.

Mahalle	Nüfus	Bina	Konut	İş yeri	İlçesi
Erciyesevler	13.624	170	4.399	309	K.Sinan
Fatih	11.135	402	4.025	562	“
FevziÇakmak	26.849	846	9.830	1.237	“
Mimarsinan	25.944	631	9.550	1.348	“
Yeni	10.369	545	3.802	394	“
Ziya Gökalp	16.595	222	4.632	178	“
Beyazşehir	14.217	100	4.051	38	“
Alpaslan	15.055	200	4.557	309	Melikgazi
Battalgazi	10.228	148	3.060	104	“
Danişment Gazi	11.602	3.052	11	“
Esenyurt	14.329	255	4.584	220	“
Hürriyet	15.598	374	4.977	372	“
Kazım Karabekir	10.227	43	2.861	253	“
Kılıçaslan	13.584	69	4.696	648	“
Kocatepe	10.354	83	2.859	49	“
Köşk	13.703	210	4.248	115	“
Osmanlı	16.829	14	4.337	63	“
Selçuklu	18.138	41	4.838	24	“
Selimiye	11.908	115	3.293	36	“
Tınaztepe	12.260	95	3.452	29	“
Yeniköy	14.549	324	4.480	92	“
Yıldırım Beyazıt	16.799	130	5.385	518	“
Osman Kavuncu	10.950	171	3.661	1.093	“
Şirintepe	12.782	98	3.692	53	“
Cumhuriyet	19.691	128	5.201	209	(Gesi)
Bahçelievler	13.472	288	4.243	276	Talas
Mevlana	20.155	123	6.390	81	“
Yenidoğan	14.752	330	4.700	148	“

Toplam 221 mahalleden yukarda ismi verilen 28'inin nüfusunun 10.000'in üzerinde olduğu, yoğunluğun bazı bölgelerde yüksek oranlara ulaştığı görülüyor.

5 ilçenin toplamında 12.198 bina, 48 bulvar, 1.544 cadde, 5.373 sokak, 288.617 konut, 43.516 iş yeri bulunuyor.

KENTİN GELECEĞİNİN YENİDEN PLANLANMASI;

1/50.000 ölçekli Çevre Düzeni Planının Genel Yaklaşımları

Kayseri Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlatılan kentin yeni idari yapısına uygun olarak ve kent merkezini çevresindeki yerleşimlerle bütünleştirici nitelikteki 1/50.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı 12 Mayıs 2006 tarihinde Büyükşehir Belediye Meclisince, 4 Mayıs 2007 tarihinde de Çevre ve Orman Bakanlığı'na onaylandı. 1/25.000 ölçekli nazım imar planları da aynı tarihlerde onaylanarak yürürlüğe girdi.

Hazırlanan çevre düzeni planları ile Kayseri şehrinin planlı alanı 213.000 hektara yani 2.130 km²'ye çıktı. Bu aynı zamanda Büyükşehir sınırları içerisinde plansız hiçbir alanın kalmadığı manasına da geliyordu.

2025 yılı hedef alınarak hazırlanan planlar ile sürdürülebilir ve yaşanabilir bir çevre oluşturulması, şehrin, tarımsal, turistik ve tarihsel kimliğinin korunması ve ülkenin kalkınma politikası çerçevesinde sektörel gelişme hedeflerine uygun olarak belirlenen planlama ilkeleri doğrultusunda sağlıklı gelişme ve büyüme hedeflerinin sağlanması amaçlanmaktaydı.

Bu maksatla yapılan planlama çalışmasını öncelikli olarak;

Mevcut arazi kullanım kriterleri ile mevcut yapılaşmanın meydana getirmiş olduğu oluşum birinci derecede yönlendirici oldu,

Uzun yıllar içerisinde birçok evreler geçirmiş olan mevcut imar planları elbette ki göz önünde bulunduruldu,

Mevcut nüfus yapısı ve geleceğe yönelik projeksiyonlar ile

Planlama öncesinde tüm kurumlardan alınan kurum görüşleri ve

Planlanacak olan kent bütünündeki arazinin genel yapısı, morfolojisi ve jeolojik yapısının yanı sıra tabii ki iklim verileri planların oluşumunu birinci derecede yönlendirdi.

Mevcut arazi kullanımı, kurum görüşleri ve diğer veriler, sentez ve planlamaya esas paftalar olarak hazırlandı. Bu kapsamda eşik sentezi oluşturulmak suretiyle gelişme potansiyelinin limitleri ile projeksiyonlar yapılarak nüfusun ve sektörel gelişimlerin hedefleri tespit edildi.

Projeksiyonlara bağlı olarak gereken alan kullanımlarının kestirimleri yapıldı.

Planlama alanına ilişkin olarak mevcut alt ölçekli tüm planlar derlenerek, mevcut planların gerçekleşme oranları ile kapasiteleri irdelenip, yeni yapılacak planlama ile ilgili kanaatler oluşturuldu.

2025 yılı hedef alınarak, planlama alanının, planlama nüfusu;
-Nüfus projeksiyonları,
-İstihdam kapasitesi, yatırımlar ve sektörel gelişim,
-Mevcut İmar plan kararları değerlendirilerek yeni planlama materyalleri olarak hazırlandı.

Bu kapsamda Kayseri planlama alanının kırsal ve kentsel nüfuslarının toplamı en az, en küçük kareler yöntemi ile 1.079.577 kişi ve en fazla, üssel yöntemle 1.699.034 kişi olarak bulundu.

Projeksiyon nüfusları gözleendiğinde, toplam nüfusun 2025 yılı için ortalama değeri, 1.385.310 kişi olarak görülmekle birlikte, planlama alanında kentsel nüfusun artış hızı ile sanayi ve bağılı olarak istihdam kapasitesinin hızla artmasından dolayı planlama nüfusu için öngörünün üssel yöntemle göre yapılmasının uygun olacağı varsayıldı. Böylece toplam planlama nüfusunun 1.700.000 kişi olarak alınması uygun görüldü.

2000 yılı nüfus piramidinden de faydalanarak 2025 yılında 15+ nüfusun genel nüfus içindeki oranının %70 olacağı, eğitime devam eden yaştaki azalma ve Türkiye'nin büyüme hedefleri göz önünde bulundurularak %8.5 olarak tespit edilen 2000 yılı işsizlik oranının, 2025'te %7.5'e düşeceği, bunlara bağılı iş gücü katılım oranı olarak ifade edilen oranın ise %49'dan %52'ye çıkacağı kabul edildi.

Şehrin geleceğini oluşturacak bu planlara genel olarak göz gezdirdiğimizde şunları görürüz.

1/50.000 ölçekli çevre düzeni planına uygun olarak hazırlanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar planında tanımlanan konut alanlarındaki yoğunluk kararlarının, mevcut 1/5.000 ölçekli Nazım İmar planındaki yoğunluk kararları da dikkate alınarak (çok yüksek, yüksek, orta, az, çok az) belirlendiği görülyor.

Şehrin mevcut kentsel yerleşim dokusu çerperinde geleneksel bağ-sayfiye evi tarzında yazlık olarak kullanılan ve zamanla sürekli kullanıma dönüşme eğilimi gösteren yerleşme alanlarının çok az yoğunluklu kentsel yerleşim alanları olarak tanımlandığı anlaşılyor.

Kayseri birinci Organize Sanayi Bölgesine ilave olarak şehir merkezine 12 km. uzaklıkta Kayseri-Malatya yolu üzerinde Mımarsinan Organize Sanayi Bölgesi ve İncesu ilçesinde Kayseri-Adana karayolu üzerinde İncesu Organize Sanayi Bölgeleri korunarak 1/25.000 ölçekli Nazım İmar planına işlenmiş.

1/25.000 ölçekli Nazım İmar planlarında; kentsel çalışma alanı olarak ayrılan alanların toplamının, meskûn kentsel yerleşim alanları ile merkezi iş alanları ve onaylı imar planlarında ve bu planda önerilen kentsel gelişme alanları toplamının %20'sini geçmeyecek şekilde planlanmasına özen gösterilmiş.

Kentsel çalışma alanlarında; karayollarına servis hizmeti verecek tesislerle, şehirlerarası ve uluslararası taşımacılıkla ilgili kargo, lojistik faaliyetleri, yanıcı, parlayıcı, patlayıcı mal içermeyen depolar, beton santralleri, kirletici etkisi ve atığı olmayan imalathanelerinde planlamada göz önünde bulundurulduğu anlaşıyor.

Bu fonksiyonlarla birlikte resmi ya da özel, idari, sosyal, kültürel tesisler, çok amaçlı salonlar, sağlık, eğitim, yurt, spor tesisleri, bölgesel marketler, iş ve ticaret merkezleri ile bu faaliyetlerin gerektirdiği teknik alt yapı tesislerinin ve küçük sanayi sitelerinin yer aldığı alanlara kentsel gelişme alanları içerisinde yer verilmiş olduğu görülüyor. Bu alanlara ilişkin yapılaşma koşullarının ise nazım imar planı notları içerisinde belirlendiği gözlenmekte.

Tarımsal ve hayvansal ürünlerin mamul hale getirilmesini sağlayan entegre ya da entegre olmayan sanayi ve işletme tesisleri için, Kayseri-Bünyan karayolu üzerinde ve İncesu Organize Sanayi Bölgesi'nin güneyinde tanımlanan Organize Besi ve Hayvancılık alanlarında kurulması için yer ayrılmış.

Kentin merkezinde yer alan rekreasyon alanları, turizm ve günübirlik tesisleri alanlarına ilave önerilen alanlar baraj kenarında düzenlenmiş.

Yüksek öğrenim alanları, mevcut üniversite alanı dışında, Kayseri-Malatya yolunun doğusunda ve çevre yolun üzerinde 2 ayrı yerde planlanmış.

Kayseri-Ankara karayolunun güneyinde daha önce planlanmış ve kanunla tanımlanmış olan 6.5 milyon metrekare alandaki Serbest Bölge bu planlarda da korunmuş.

Uluslararası öneme sahip sulak alanlar hakkında sözleşme (ramsar sözleşmesi) gereği, Kayseri Birinci Organize Sanayi Bölgesi'nin batısında bir tampon bölge oluşturmak üzere 36 milyon metre kare alanda bir bölge parkı planlandığı görülüyor.

Kentin ihtiyacı olan iş ve çalışma alanları, büro, iş yeri, vs. yapıların yanı sıra gazino, lokanta, çarşı, ibadethane, çok katlı mağaza, banka, otel, sinema, tiyatro, yönetimle ilgili tesisler, eğitim ve sağlık tesislerinin merkezi iş alanlarında yer alması planlanmış.

Kayseri ve çevresine hizmet edecek olan geniş kapsamlı sağlık tesisi ise, Şeker Fabrikası'nın batısında kentsel sosyal donatı alanı olarak tanımlı alanda düşünülmüş.

İçme suyu, tarımda sulama amaçlı kullanılan ve kullanılması düşünülen gölet ve benzeri kaynaklar ve su toplama havzaları ve rezerv alanları ile flora ve fauna açısından zengin, sulak alanlar ve ekolojik açıdan özellik taşıyan alanların korunmasına özen gösterildiği plan bütününden anlaşılıyor.

Önceki imar planlarında Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tespit edilen arkeolojik, doğal ve kentsel sit alanlarının bu planlarda da aynen korunduğu görülüyor.³²

Her ne kadar 2025 projeksiyonuna göre hazırlanmış olsa da, şehrin yenilenip büyüyen yerleşim bütününe göre hazırlanan bu imar planlarının gelecek yüzyılların Kayserisi'nin oluşmasında en belirleyici etken olacağı açıktır.

32 Dođukan-Anakent İş ortaklığı, *Nazım Plan Raporu-2007*.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Kent İçi Ulaşım

Kayseri'ye ilk otomobil 1910 yılında, İtalya'dan gemi ile İstanbul'a, oradan da trenle Ereğli üzerinden getirilmişti. Kayserili iş adamlarının ithal ettiği bu 3 otomobilin Ereğli'den Kayseri'ye gelişi ise o günkü yol şartlarında başlı başına bir serüven niteliğindedir. Otomobiller daha Kayseri'ye gelmeden büyük hasarlara uğramış, yedek parça ve gerekli tamirat ekipmanlarının bulunmamasından dolayı bu ilk otomobil macerası girişimcileri hayal kırıklığına uğratmıştı.

1930'lu yıllara gelindiğinde, şehirde ikinci el motorlu araç alışverişine ve zaman zaman meydana gelen trafik kazalarına rastlanmaya başlanır.

1980 yılında şehirdeki motorlu araç sayısı toplamı 20.000'in altındadır. 19.362 motorlu aracın 10.272 si otomobil, 5.478'i ise kamyon ve kamyonettir.

Şose Yollardan, Bulvarlar Şehrine

Kayseri'de 20. Yüzyılın başlarında bugünkü anladığımız manada herhangi bir yoldan söz etmek mümkün değildi. Gerek şehir içi yollar, gerekse şehirlerarası yollar, ağırlıklı olarak şose olarak bilinen sıkıştırılmış stabilize-balast malzemedir ibaretti.



Bir anı, bir ilan, bir makale...

SATLIK OTOMOBİL

Hal haal 510 model açık tenezzüh fiat otomobili satlıktır. Motor sikletle de muafik surette tebdil olunabilir olanlar 19-6-931 tarihine kadar meydan kapı camlı kahvede İbrahim ağa'ya müracaatları ilan olunur.

Kayseri Gazetesi-1931

OTOMOBİL FACIASI ACIKLI BİR ÖLÜM PINARBAŞI KAYMAKAMI HÜSAMETTİN BEY FECİ BİR OTOMOBİL KAZASI NETİCESİNDE ALDIĞI YARADAN MÜTESSİREN DÜN SAAT 11.55 DE VEFAAT ETMİŞTİR

Pınarbaşı kaymakamı Hüsamettin Bey Ankara'da açılan kaymakamlar kursuna gitmek üzere 10.12.1929 Salı günü yanında Pınarbaşı şube reisi Galip, tütün inhisarı memuru Ahmet Rifat ve Nafia fen memuru Ömer beyler olduğu halde, şoför İsmail'in idare ettiği tenezzeh şavrola marka otomobil ile Kayseri'ye hareket ediyorlar, saat 15.30'da kayır hanı mevkiine iki kilometre mesafede yolun dönemeç yerinde süratle gitmekte olan otomobil şoförün fireni idare edememesi yüzünden sol taraftaki engin tarlaya yuvarlanmıştır. Otomobilin yuvarlanması neticesinde Kaymakam Hüsamettin Bey, otomobilin altında kalarak başından ve midesinden ağır surette yaralanmış, fen memuru Ömer efendinin omuz kemiği kırılmış ve kaburga kemiği zedelenmiştir. Şube reisi

Galip ve inhisar memuru Ahmet beylere bir şey olmamıştır. Vaka makamı vilayetçe haber alınmış ve vakanın tahkikine jandarma bölük kumandanı Yüzbaşı Hulusi Bey memur edilmiştir.

Hulusi Bey refakatine Memleket Hastanesi Baştabip vekili Enver ve hükümet Tabibi Osman beyleri ve kâfi miktarda jandarma alarak otomobil ile mahalli vakaya hareket etmişlerdir. Kayseri'ye yarım saat mesafede bir kamyon ve şoförün yanında Kaymakam Hüsamettin bey'in başı sarılı bir halde geldiği görülmüş ve vaka hakkında mumaileyh den malumat alınmıştır. Hüsamettin Bey vakanın şoförün idaresizliği yüzünden meydana geldiğini söylemiştir. Fen memuru Ömer Bey kayır hanında ağır surette yattığı anlaşılmış ve kayır hanına hareket edilerek Hüsamettin Bey memleket hastanesine sevk edilmiştir.

Kayır hanında bulunan fen memuru da alınarak Memleket hastanesine yatırılmıştır. Fen memuru Ömer efendiden vaka hakkında malumat alınmış ve Ömer Efendi de hadisenin şoförün idaresizliğinden otomobilin devrildiğini söylemiştir. Otomobilin içinde bulunan öteki yolcularda aynı ifadeyi vermiştir.

Vali Fuat beyefendi, Hüsamettin bey'in hastaneye geldiğini haber alır almaz, derhal hastaneye giderek Hüsamettin beyi ziyaret etmiş ve hadise hakkında kendisinden malumat almışlardır. Vali beyefendi hastaneyi terk ederken doktor beylerden Hüsamettin beyin yarası ve sıhhati hakkında izahat almışlar, hastaya ve hastalara azami surette dikkat ve itina edilmesini emir buyurmuşlardır. Hüsamettin beye lazım gelen sıhhi tedbirler itihaz edilmiş, fakat bu kadar çalışmalar boşa gitmiştir. Hüsamettin Bey o geceyi çok acı ve ızdıraplar içinde geçirmiş ve dün saat 11.55 de şokromatik sebebi ile zaafi kalpten maalesef vefat etmiştir.

Vakadan sonra firar eden şoför İsmail Pınarbaşı'nda tevkif edilmiştir.

Kayseri Gazetesi

12 Birinci Kanun 1929 Perşembe

Çok nadiren özellikli yol kısımlarında arnavut kaldırımı olarak tabir edilen tabii taş kaplama veya 1940'lı yıllardan itibaren de sathi kaplama asfalt yollara rastlanmaktadır.

1963 yılına gelindiğinde dahi bugünkü Osman Kavuncu Bulvarı, (o zamanki ismi ile İstanbul Caddesi) ile Sivas Caddesi asfalt kaplama bir yol konumunda değildi. O zaman Kayseri Belediyesi'nin, bu caddeleri asfaltlayacak donanımı bulunmadığından Karayolları 6. Bölge Müdürlüğü ile bu caddelerin asfaltlanması için protokol yapılmış, fakat belediye gerekli malzemeyi temin edemediğinden asfaltlama yapılamamıştı.

Kayseri şehri, Türkiye'nin ve Orta Anadolu'nun içerisindeki coğrafi konumuna bağlı olarak doğu-batı ulaşım bağlantısı çerçevesinde fiziki gelişimini sürdürmüştür. Bir yandan Ankara-Sivas bağlantısını oluşturan Osman Kavuncu Bulvarı ve Sivas Bulvarı, diğer yandan da güney ve kuzeydeki yerleşimlere bağlanan yollar, kentin tarihi merkezinde, Cumhuriyet meydanında birleşerek, kentin gelişimini belirleyen ana doğrultular olarak ortaya çıkmıştır. Motorlu araçların yaygınlaşması ile kent daha sonraki yıllarda tarihi merkezin dışında da gelişmekle birlikte, ana yol çıkışları bu gelişmeyi etkileyen önemli bir faktör olmuştur.

2010 yılı itibarı ile Kayseri'de 6.965 bulvar-cadde ve sokak bulunmaktadır. Bunların 48 tanesi bulvar, 1.544 tanesi cadde ve 5.373 tanesi sokak konumundadır.

Bulvar, cadde ve sokakların 5 ilçeye dağılımı şu şekildedir.

	BULVAR	CADDE	SOKAK
MELİKGAZİ	28	286	2.320
KOCASINAN	6	294	1.813
TALAS	8	172	701
HACILAR	--	85	287
İNCESU	6	97	252

Kentin gelişim süreci içinde ortaya çıkan ve nitelik olarak birbirinden farklı karayolu bağlantılarını, üç farklı tür içinde sınıflamak mümkündür.

Kocasinan Bulvarı (Eski Çevre Yol)

Bunlardan birincisi 1962 yılında yapımı tamamlanan ve yapıldığı yıllarda Kayseri kentini kuzeyden kuşaklayarak geçen Kocasinan Bulvarı (eski çevreyol) dır.

Karayolları Genel Müdürlüğü yetki alanı içerisinde iken 1997 yılında yapılan bir protokolle yapım, bakım ve onarımı Büyükşehir Belediyesi'ne devredildi. 2007 yılından itibaren karayolları açısından tamamen çıkartılan, uzun yıllar ülke ölçeğinde karayolları taşımacılığı işlevini yüklenen bu ana arter, kentin kuzeye gelişimi sonucu yerleşim alanı içinde kalmıştır. Bugün bölgelerarası yolcu ve yük taşımacılığının da yer aldığı Kocasinan Bulvarı aynı zamanda kent içi ulaşım amaçlı yolculuklar tarafından da yoğun olarak kullanılmaktadır. Kapasite ve fiziksel özellikler, açısından 2x3 şeritli, orta refüjlü, sıcak asfalt kaplama, birinci kademe yol niteliğindedir. Ancak 2 farklı nitelik, kompozisyon ve hızdaki (transit ve kent içi) trafiği taşımasının getirdiği sorunları



Bir anı, bir haber...

ÇEVRE YOLU YAKINDA HİZMETE AÇILACAK

Transit seferler yapan vasıtalar şehre uğramadan bu yoldan geçecek, yolun kenarında dinlenme evi ve akaryakıt depoları kurulması için teşebbüse geçildi.

Şehir içi trafiğinin kesafetini azaltmak ve Ankara – Sivas şosesini kısaltmak amacıyla Karayolları 6. Bölge Müdürlüğü tarafından inşa ettirililmekte olan çevre yolu yakın bir zamanda hizmete girmiş olacaktır.

Yıllardan beri üzerinde çalışılan ve karayolları müdürlük binası önünden itibaren Kavakyazısına kadar bulvar halinde yapılan yolun ağaçlandırma işi bitmiş olup asfaltlanmasına da başlanmış bulunmaktadır.

Bilindiği gibi şehrin gelecekteki imar planı da göz önünde bulundurularak kanalizasyon tesisleri de modern bir şekilde ele alınmış ve tamamlanmıştır.

Ankara yolundan şehre girişten itibaren Sivas yolu üzerindeki kümbete kadar uzanan çevre yolu hizmete girdikten sonra Ankara istikameti ile Sivas istikameti arasında sefer yapacak bilimum vasıtalar şehre uğramadan bu yoldan geçeceklerdir. Ancak yolcu otobüsleri ile yük kamyonlarının durumu dikkate alınarak yol boyunca çeşitli akaryakıt istasyonları ve dinlenme evlerinin yapılacağı bildirilmektedir.

Hâkimiyet Gazetesi

18 Temmuz 1962 Çarşamba

yaşamaktadır. 2007 yılı sonundan itibaren trafiğe açılan Kuzey Çevreyolu transit yolculukların ağırlıklı bir kısmını almış olsa da bu etkiler hissedilmeye devam etmektedir. Batı, Boğazköprü girişinden, doğu, Mimarsinan Kavşağı'na kadar 19 adet sinyalizasyon kavşak bulunmaktadır.

Sivas Caddesi

Kayseri kenti ulaşım ağı içerisinde diğer birinci kademe yol Sivas Caddesidir. 1960'lı yıllara kadar karayolu işlevini sürdüren Sivas Caddesi, Kocasinan Bulvarının yapımından sonra kentiçi ulaşımın en önemli aksı olmuştur. Kocasinan Bulvarından eski terminalin batısında güneye ayrılan yol, kent merkezini doğu-batı istikametinde boydan boya kat ettikten sonra Mimarsinan kavşağında tekrar bu bulvarla buluşur. Tüm güzergâhı boyunca ortasından, yeni inşa edilmiş olan Hafif Raylı Sistem hattı 10 metre genişliğinde geçmektedir. Yaklaşık 1700 metrelik kısmını da raylı sistemle motorlu araç trafiği ortak olarak kullanmaktadır. Büyükşehir Belediyesi önünde ve Fuzuli kavşaklarında 2005 yılında iki adet alt geçit yapılarak en önemli kesişim noktalarında hem raylı sistem, hem motorlu taşıtlar için transit geçiş imkânı sağlanmıştır. 2x2 şeritli, sıcak asfalt kaplamalı bir bağlantı olup tüm kentsel yol özelliklerini göstermektedir. Eski terminal kavşağı ile Mimarsinan Kavşağı arasında, bu iki kavşakta dâhil 11 sinyalizasyon kavşak bulunmaktadır.

İkinci ve Üçüncü Kademe Yollar

Hasan Tahsin Bulvarı, Ahmet Gazi Ayhan Bulvarı, İsmail Erez Bulvarı, Hasan Esat Işık Bulvarı ve Taha Çarım Bulvarları, Organize Sanayi ve Belsin-Beyazşehir toplu konut alanlarını şehir merkezine bağlayan alternatif bir yol olarak 1992–1993 yıllarında alt yapısız olarak Melikgazi Belediyesi'nce gerçekleştirilmişti. Tüm alt yapısı ve üst yapısı ile birlikte 2008 yılında yenilenen bu 5 bulvarla birlikte, Erkilet Caddesi, Talas Caddesi, Hastane Caddesi, İstasyon Caddesi, Fuzuli Caddesi, Tuna Caddesi, 30 Ağustos Caddesi ile kent merkezi ve çevresinde yer alan kentsel dönüşüm alanlarını çevreleyen Sokulu Caddesi ve Kartal Bulvarı da ikinci kademe yol niteliğindedir.

Kent merkezinde, çevre yerleşim alanlarından gelen ana ulaşım akslarının bağlandığı iç içe iki ring yol bulunmaktadır. Bunlardan içte olan geleneksel kent merkezini çevreleyen Park, İnönü ve Talas Caddeleridir. Dıştaki ikinci ringi ise, Osman Kavuncu, Park, Sivas, Mustafa Kemal Paşa, Kartal ve Sokullu Caddeleri oluşturur. Dışarıdan gelen ulaşım akslarından şehre girmek isteyen araçlara bu ring bağlantıları alternatif ulaşım imkânları sağlar.

Üçüncü kademeye giren yollar ise konut ve diğer kullanım alanları içinde kalan ve söz konusu alanların erişilebilirliğini sağlayan tali yollardır. Bu yollarında tamamı sıcak asfalt kaplama olup genişlik ve geometrileri itibarı ile bir homojenlik göstermezler.



Kayseri bir bulvarlar şehri olarak bilinir.

Kent içindeki tüm bu bulvar, cadde ve sokakların sıcak asfaltları Büyükşehir, Melikgazi ve Kocasinan Belediyeleri'ne ait toplam kapasiteleri 350 ton/saat civarında olan asfalt plantlerinden elde edilen asfaltlarla yapılmaktadır. Birinci ve ikinci kademe olarak ifade edilen, üzerinde yoğun araç trafiği olan yollar da yapılan asfalt kaplamaların ortalama ömrü 5 ile 8 yıl arasında değişmektedir. Son 10 yıl içerisinde şehir içi ulaşım yolları için takriben 6 milyon ton civarında sıcak asfalt kaplama yapılmıştır. Asfalt ve yol alt yapısı belediyelerin önemli gider kalemlerindedir.

Yaya ve Araç Yoğunluğunun Şehirler İçin Sevimsiz Sürprizi, Köprülü Kavşaklar, Alt ve Üst Geçitler

Kayseri kent merkezinde 11 tane araç alt ve üst geçidi ile 5 tane yaya alt geçidi bulunmaktadır.

1970'li yılların başında yapılan Sümer Üst Geçidi ile aynı yıllarda yapılan Kocasinan Bulvarı'nı Gazi Osman mahallesine bağlayan Gazi Osman Alt Geçidi

2005 yılında yapılan restorasyon ve genişletme çalışmaları neticesinde bugün de kullanılmaktadır. Bunların dışında demiryolu ile motorlu araç trafiği kesişim noktalarını çözmek maksadı ile yapılan Horsana Üst Geçidi ve Yeni Sanayi-Ziya Gökalp Mahalleleri arasındaki tren hattından üstten geçişi sağlayan İhlamur Köprüsü Kocasinan Belediyesi tarafından yapılmıştır.

Kayseri'deki modern manada ilk köprülü kavşak Kocasinan Bulvarı'nın (eski çevre yol) Yeni Sanayi bölgesinde, Büyükşehir Belediyesi tarafından 1997 yılında yapılan Yeni Sanayi köprülü kavşağıdır.

Yeni Sanayi Köprülü Kavşağı

1996 yılına kadar Boğazköprü mevkiinden, Mimarşinan Kavşağı'na kadar 21.5 km.'lik güzergâh, Kara Yolları Genel Müdürlüğü yol ağında ve aynı kurumun kontrol ve bakımında idi. 2x2 şeritli, sathi kaplama ve tamamen bakımsız durumdaki yolun orta refüjleri kuru otlarla kaplı, yoldan geçenlerin atıklarının dahi temizlenmediği bir durumdaydı.

Aynı yıl Kayseri Büyükşehir Belediyesi, çevreyolunu bu bakımsız durumdan kurtarmak amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü ve 6. Bölge Müdürlüğü nezdinde birçok girişimlerde bulunmuş fakat olumlu bir netice alamamıştı. Şehir içerisindeki cadde ve bulvarlarda gerçekleştirilen onca çalışmadan sonra çevreyol güzergâhının bu şekilde bakımsız bir durumda kalması gerek şehir açısından gerekse çevreyolunu transit olarak kullanan şehirlerarası yolcuları açısından olumsuz bir etki yaratmaktaydı. Bütün bu sebeplerle Bayındırlık Bakanlığı nezdinde gerçekleştirilen girişimler neticesinde çevreyolun Anbar'dan, Mimarşinan



Yeni Sanayi köprülü kavşağı

Kavşağına kadar olan güzergahının bakım, onarım, peyzaj ve sıcak asfaltla kaplanması için üç yıl süre ile Büyükşehir Belediyesine devredilmesi kararlaştırıldı.

1997, 98 ve 99 yıllarında Büyükşehir Belediyesi 21.5 km.'lik güzergâhın orta refüjlerini, peyzajını, kaldırımlarını tamamen yenileyip, yol genişliğini de 2x3 şerite çıkartıp, komple sıcak asfalt kaplama yaparak yolun standartlarını yükseltti.

Bu çalışmalar sürerken 1996 yılından itibaren çevreyolun yeni sanayi kesişim noktasına bir köprülü kavşak projesi hazırlatıldı. Kayseri'nin bilinen manada ilk köprülü kavşağı olan bu uygulamanın projeleri Türkiye'nin bu konudaki birkaç önemli mühendislik firmasından birisi olan Yüksel Proje tarafından hazırlandı. 1997 yılının bahar aylarında ihalesi yapılarak temmuz ayından itibaren inşaatına başlanan çalışmalarda, o yıllarda ülkemiz açısından da henüz çok yeni bir teknik olan toprakarme sistemi uygulandı.

Toprakarme sistemi; şantiyede prefabrik olarak hazırlanan 150x150 cm. ebatlarında ve sadece 10 cm. kalınlığındaki beton panoların kılıcına üst üste dizilmesi ve arkalarındaki yuvalara sabitlenmiş uzun çelik şeritlerin toprak zemin içerisine serilmesi suretiyle inşa edilmekteydi. Bu şeritlerin üzerine dökülen stabilize malzemenin 30 cm.'lik katmanlar halinde sıkıştırılması neticesinde üstten gelen yükü toprak zemine yayması ve çelikleri sıkıştırması gibi basit bir sisteme dayanmaktaydı.

O yıllara kadar sadece yol, kaldırım, asfalt gibi işler yapmaya alışmış olan bir belediye yapılanması için şehirlerarası trafiğin çalıştığı bir karayolunda 21.5 km.'lik bir yolun komple yenilenmesi ve bu çapta bir köprülü kavşak gerçekleştirilmesi önemli ve cesaret isteyen bir girişimdi.

Köprülü kavşak inşaatı 5 ay gibi bir sürede tamamlanarak 1997 yılı aralık ayı içerisinde hizmete açıldı. Oldukça işlevsel olan proje kavşaktaki trafik problemini hiçbir sinyalizasyona ihtiyaç duymadan uzun yıllar geçmesine rağmen problemsiz olarak çözmüştür. Trafiğin %60'tan fazlasını oluşturan Ankara-Kayseri ve Kayseri-Ankara istikametindeki geçişler hiç beklemeksizin gerçekleşmektedir.

Çevreyol güzergâhındaki kaldırım, orta refüj, peyzaj ve sıcak asfalt kaplama çalışmaları 1999 yılı sonuna kadar tamamlanarak hem şehir içi, hem de ağırlaşan şehirlerarası trafik yüküne cevap verecek standartlara ulaştırıldı.

Yoğunburç Araç Alt Geçidi

Kayseri şehrindeki motorlu araç trafiğinin artmaya başladığı ilk yıllardan beri, şehir içerisindeki en yoğun kavşaklardan birisi Yoğunburç Kavşağı olarak ön plana çıkmıştı.

Hiç şüphesiz ki Kiçikapıdaki belediye otobüslerinin ana durağı ile hemen yakınındaki Yoğunburç dolmuş durağı bu kavşaktaki yoğunlaşmanın en önemli etkenleriydi. 1996 yılından itibaren şehir içi yolcu taşımacılığının önemli bir

kısmını gerçekleştiren minibüslerin Cumhuriyet Meydanı'ndan geçmesinin yasaklanarak, Yoğunburç'taki tek minibüs durağının 4 farklı bölgeye ayrılmasının altındaki önemli etkenlerden biriside, bu kavşaktaki trafik yüküne çözüm arayışlarından kaynaklanıyordu. Semtlere göre minibüs ana durağı 4 ayrı noktaya bölünüp, Cumhuriyet meydanı ile Yoğunburç kavşağını kullanmaları engellenerek kavşakta nispi bir çözüm üretildi ise de bu rahatlama ancak 2000 yılına kadar sürdü.

Bu yıl içerisinde hazırlanan proje ile kavşaktaki güney-kuzey istikametinde direkt geçişler yeraltına alınarak, zemin, doğu-batı istikametindeki geçişlerle dönüş yapacak araçlara bırakıldı. Güney-kuzey yani Cumhuriyet Meydanı'ndan Kartal'a doğru ve Kartal'dan Cumhuriyet Meydanı'na doğru direkt geçiş yapan araçların oranı, toplam kavşağa giren araçların yüzde kırkını oluşturuyordu. Kavşakla ilgili projeler, Ankara'da konusunda uzman proje bürolarından, Yüksel Proje firması tarafından hazırlandı.

Yüzde kırk oranındaki güney-kuzey ve kuzey-güney geçişinin yer altına alınarak direkt geçiş verilmesi ile zemini kullanacak olan yüzde altmışlık yoğunluğunda rahatlayacağı ve uzun süre kavşakta trafik probleminin çözüleceği düşünülüyordu. Başlangıç aşamasında doğu-batı istikametinde yani Kızılkapı'dan Melikgazi Belediyesi istikametine ve Melikgazi Belediyesi istikametinden Kızılkapı istikametine direkt geçiş yapacak araçlar için de zeminin 6 mt. üstünden bir köprü ile geçiş verilerek zemindeki araç yükünün tamamen azaltılması planlandı. Fakat Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu ile yapılan görüşmeler sonucunda çevrede bulunan tarihi yapılardan ve bunların görünümünde oluşturacağı olumsuz etkilerden dolayı Kızılkapı-Melikgazi Belediyesi istikametinde yapılacak bu üst geçitten projenin başlangıç aşamasında vazgeçildi.

Yoğunburç Kavşağı böyle bir araç alt geçidi oluşturmak açısından çok büyük yapısal problemlerin bulunduğu bir alandı. Çevresi çok katlı binalarla yapılaşmış bir vaziyette olduğu gibi, kavşağın bir tarafında kavşağa ismini veren tarihi Yoğunburç, tam ortasında ise Alaca Kümbet bulunuyordu. Selçuklu döneminden kalma bu iki eserin alt geçidin yapımı aşamasında hiçbir zarar görmemesinin yanı sıra, eserlere fiziki bir müdahale ve görünümüne de olumsuz bir etki olmaması gerekiyordu.

Alt geçit projesi de bu doğrultuda hazırlanmış, bu aşamada çok zorunlu olmayan üst geçit kısmı iptal edilmiş, alt geçidin geliş ve gidiş yolları ikiye ayrılarak Alaca kümbetin tam ortada kalması ve zarar görmemesi planlanmıştır.

Yakın çevrede, doğu ve batı istikametinde blok sistemle yapıli apartmanların, yaklaşık 8 metre derinliğe inen hemen önündeki kazıdan zarar görmemesi için 65 cm. çapında 12 ila 16 metre derinliğinde 442 adet fore kazık çakıldı. Yine kazı alanının tam ortasında kalan ve çok iyi bir temel yapısı bulunmayan Alaca Kümbet'in korunması için çepeçevre aralıksız fore kazıklarla çevrilmesi daha

sonra hafriyatın yapılması sağlandı. Yoğunburç'a ve Alaca Kümbet'e yakın mesafede yapılan fore kazık imalatlarının çakma değil burgu sistemi ile yapılmasına özen gösterildi. Ayrıca Alaca Kümbet'in etrafında gerçekleştirilen fore kazıklar, kümbetin altından karşıdan karşıya teknolojik cihazlarla gönderilen 0.5 cm. kalınlığında 3'lü ankraj demetleri ile birbirine bağlanarak eskisinden çok daha sağlam bir zemin ve temel sistemine kavuşturuldu.

İnşaat kazı çalışmalarının başlamasından hemen sonra, 2001 yılı haziran ayı içerisinde, İl Sağlık Müdürlüğü'nün batı bahçe duvarı tarafında, 1 metre yüksekliğinde 60 – 70 cm. genişliğinde tabanı taş döşemeli duvarları taş örgülü, üzeri sal taşları ile kapatılmış, su kanalı olduğu tahmin edilen bir tünel kalıntısına rastlanmış, bunun üzerine inşaat, Müze Müdürlüğü'nce bir müddet durdurulmuştu. Yapılan incelemelerde, hafriyat sırasında ortaya çıkan kalıntının 30–35 yıl önce yapılmış, çimento harçlı, taş örme, kanalizasyon yapısı olduğu ve halen kullanılmadığı anlaşıldığından inşaatın devamına karar verildi. 2001 yılının haziran ve aralık ayları arasında 6 aylık yoğun bir çalışma sonunda aralık 2001 tarihinde trafik alt geçidi tamamlanarak hizmete açıldı.

Yaya Alt Geçitleri

2001 yılı haziran- aralık ayları arasında Yoğunburç Araç Alt Geçidinin yapılması sürecinde, Yoğunburç'la Cumhuriyet Meydanı arasındaki araç trafiğinin mecburen kesilmesinden dolayı aynı süreçte yoğun yaya trafiği bulunan Hunat Cami önü ile çarşı arasındaki yaya trafiğinin de çözülmesi gayesiyle Hunat Cami önünde yaya alt geçidi inşaatına da başlandı. Yanlarında 12 adet dükkân bulunan, yürüyen merdiven ve normal merdivenlerle insanların rahat ve güvenli bir şekilde karşıdan karşıya geçmesini temin eden Hunat Yaya Alt Geçidi, 4 aylık bir süreçte tamamlanarak kullanıma açıldı.

Kayseri'nin pasajlı ve yürüyen merdivenli ilk yaya alt geçidi, Park Caddesi üzerinde bulunan ve 1996 yılında yapılan Mimarsinan Yaya Alt Geçididir. Bu yaya alt geçidi ile şehirde yaya trafiğinin yoğun olduğu akslara, yürüyen merdivenli ve dükkânlı yaya alt geçidi yapımı başladı. 2001 yılında Hunat Cami önüne, 2005 yılında ise Orduevi önüne ve Mustafa Kemal Paşa Bulvarı'ndaki 2 adet yaya alt geçidi ile şehirde 5 tane modern tarzda yaya alt geçidi yapıldı.

Aslında, şehirde yapılan ilk yaya alt geçidi Hunat Medresesi ile Kale arasına 1970'li yıllarda yapılan yaya alt geçidi ise de, sonradan bu alt geçidin yanlarına dizilen barakalar ve insanların bu geçişi kullanmaktaki isteksizlikleri nedeni ile Hunat Yaya Alt Geçidinin yapımı aşamasında 2001 yılında doldurularak kapatılmıştır.

Park Caddesi'ndeki şehrin ilk pasajlı yaya alt geçidi ile Hunat Pasajlı Alt Geçidinin projeleri bu satırların yazarına, Orduevi önündeki pasajlı alt geçidin projeleri Mimar Mehmet Kütahneci'ye, Mustafa Kemal Paşa Bulvarındaki 2 adet

pasajlı yaya alt geçidinin projeleri ise bir Ankara firması olan Mega Mühendisliğe aittir.

Bu 5 adet pasajlı yürüyen merdivenli yaya alt geçidinin yan taraflarındaki dükkânlarla bir taraftan alt geçitten geçen yayalara daha güvenli ortamlarda geçiş imkânı sağlanırken, diğer yandan buralardan temin edilen gelirlerle alt geçitlerin finansmanı temin edilmekteydi. Bu 5 yaya alt geçidinde toplam 78 adet dükkân bulunmaktadır ve Büyükşehir Belediyesi'ne kira gırtmektedir.

Yaya ve Araç Alt Geçitlerini Zorunlu Kılan Sebepler;

Kayseri kentinde yolculukların önemli bir bölümü (yaklaşık üçte biri) yaya olarak yapılmaktadır. Ancak nüfus artışına paralel olarak, kentsel çevredeki Talas, Gesi, Mimarsinan gibi çevre beldelerde toplu konut bölgelerinin yaygınlaşması nedeniyle yaya yolculuklarının oranı azalma, araçlı yolculukların payı artma eğilimi göstermektedir. Ancak hala merkez civarındaki yolculuklar ile öğrenci yolculuklarının önemli bir bölümünün yaya olarak gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. İlk ve orta öğretime devam eden öğrenci yolculuklarının %80 oranında yaya olarak yapıldığı söylenebilir.



Melikgazi Yaya Alt Geçidi

Kayseri'de otomobil sahipliği oranı, diğer kentlerimizle kıyaslandığında daha yüksektir. 2010 yılı itibarı ile merkezde 1000 kişiye 127 otomobil düşmektedir. Bu oranın 2005 yılında 102.1 olduğu göz önünde bulundurulursa kişi başına düşen otomobil oranının süratle arttığı hemen anlaşılabilir.

KAYSERİ İLİNDE MOTORLU ARAÇ SAYILARININ YILLARA GÖRE DEĞİŞİMİ

YIL	TOPLAM	OTOMOBİL	MINİBÜS	OTOBÜS	KAMYONET	KAMYON	MOTOSİKLET	ÖZ.AMAÇLI	TRAKTÖR
1980	19 362	10 272	10 54	779	2 270	3 208	1 585	194	
1981	20 693	10 912	1 111	801	2 440	3 381	1 848	200	
1982	21 916	11 415	1 175	813	2 612	3 603	2 093	205	
1983	23 281	11 980	1 224	843	2 728	3 878	2 401	227	
1984	25 035	12 964	1 385	892	2 838	4 083	2 637	236	
1985	27 735	14 400	1 584	928	3 123	4 276	3 176	248	
1986	30 155	15 948	1 772	975	3 205	4 420	3 559	276	
1987	32 508	17 580	1 866	1038	3 223	4 603	3 927	271	
1988	35 102	19 467	1 919	1 044	3 241	4 772	4 387	272	
1989	37 548	21 165	1 971	1 090	3 288	4 864	4 892	278	
1990	41 721	24 138	2 087	1 101	3 385	5 258	5 409	343	
1991	46 638	27 682	2 256	1 166	3 534	5 560	6 044	396	
1992	54 111	33 394	2 621	1 212	3 814	5 833	6 801	436	
1993	64 145	40 474	3 042	1 297	4 566	6 330	7 938	498	
1994	85 318	45 965	3 257	1 370	4 877	6 674	8 568	525	12 300
1995	90 198	49 301	3 352	1 411	5 245	6 824	8 853	563	12 700
1996	96 200	52 854	3 500	1 517	6 129	7 127	9 135	635	13 200
1997	112 884	63 856	3 860	1 519	7 653	12 699	9 517		13 780
1998	122 722	69 270	4 027	1 664	9 458	12 802	9 684		14 689
1999	123 123	70 025	4 001	1 483	11 170	10 585	9 465		14 947
2000	134 814	77 940	4 075	2 060	12 847	9 055	9 875	852	15 500
2001	141 848	83 691	4 423	1 766	13 779	11 035	9 608	339	15 977
2002	147 128	87 257	4 645	1 842	14 707	11 169	9 623	348	16 227
2003	154 987	91 807	4 288	2 272	16 484	9 481	10 051	929	16 700
2004	161 648	93 944	4 817	2 051	19 784	13 373	10 004	312	17 363
2005	176 556	102 238	5 181	2 216	23 617	13 864	10 616	575	18 249
2006	193 819	11 502	5 516	2 433	27 461	14 399	12 678	702	19 128
2007	206 223	119 560	5 565	2 780	30 280	14 850	12 594	826	19 768
2008	218 319	127 304	5 567	3 005	33 139	14 973	13 404	630	20 297
2009	230 485	135 907	5 508	3 161	35 516	14 872	14 368	519	20 634
2010	239 919	137 000	6 400	3 000	36 000	13 700	15 100	421	20 600

Yukarıdaki çizelgede de görüleceği gibi il genelinde 1980 yılında 19.362 olan toplam motorlu araç sayısı 2010 yılında 239.919'a ulaşmıştır. Bu rakam 12 katlık bir artışı ifade etmektedir. 1997 yılından 2010 yılına kadar olan artış ise 2 katından daha fazladır. Bu araçların %85'lik kısmının şehir merkezine kayıtlı araçlar olduğu göz önüne alındığında ve artış hızının aynı şekilde devam ettiği düşünüldüğünde şehir merkezinde trafik yönünden önümüzdeki yıllarda ilave tedbirler alınması kaçınılmaz görülmektedir.

Sivas Caddesi ve Mustafa Kemal Paşa Bulvarı Araç Alt Geçitleri

Sivas Caddesi ve Mustafa Kemal Paşa Bulvarı, Kayseri'nin birinci kademe yollarıdır ve şehrin en yoğun trafik akışına sahip bu iki caddesi Büyükşehir Belediyesi önünde şehirdeki en önemli trafik kesişimini oluşturur. 2005 yılının şubat ayı içerisinde bu kavşakta sabah saat 06.00 ile akşam 20.00 arasında yapılan araç sayımında, kavşağı bu 14 saatlik dilimde toplam 65.451 aracın kullandığı tespit edilmiştir. Yine aynı kavşakta, aynı yılın nisan ayı içerisinde yapılmış olan sayımda, aynı saat aralıklarında kavşağı bu kez 83.450 aracın kullandığı anlaşılmıştır. Bu rakamlar, sözü edilen tarihlerde Büyükşehir kavşağını 1 saatte (pik saatte) 6.500 ile 8.300 aracın kullandığını göstermektedir.

Uluslararası standartlara göre, bir kavşağı, saate kullanan araç sayısı 3.500'ü geçtiği takdirde, kavşaktaki trafik yükünün alt ve üst geçitlerle çözümlenmesi noktasına geldiği kabul edilmektedir.

Yapılan her iki sayım kavşaktaki araç sayısının katlı kavşak yapmak için gerekli görülen limitleri büyük ölçüde geçtiğini göstermektedir. Ayrıca 2004 yılı haziran ayında yapılan raylı sistem ihalesi ile raylı sistem hattının da Sivas Caddesi istikametinde geçmesi kesinleşmiş, bu hattın gerçekleşmesi ile gerek Sivas Caddesi, Mustafa Kemal Paşa Bulvarı kesişiminin, gerekse Sivas Caddesi- Fuzuli Caddesi kesişiminin, ilerleyen yıllarda katlı kavşak yapılmadan trafiğin çözümünün mümkün olmayacağı netlik kazanmıştı.

Büyükşehir Belediyesi önündeki kavşağa ve Sivas Caddesi-Fuzuli Caddesi kesişimine katlı kavşak yapılması hususunun kesinlik kazanması üzerine, köprülü kavşak, alt ve üst geçit konularında uzmanlaşmış olan üç firmanın çalışmalarını Büyükşehir Belediyesi meclis üyeleri ve üst düzey yöneticilerince değerlendirilerek, Mega Mühendislik firmasının proje önerileri uygun bulundu.

Projeler, kavşaktaki 10 Şubat 2005 tarihinde yapılan araç sayımları göz önünde bulundurularak hazırlanmıştı.

Bu tarihteki araç sayımlarına göre;



Büyükşehir kavşağına giren araçların sayıları ve dağılımı

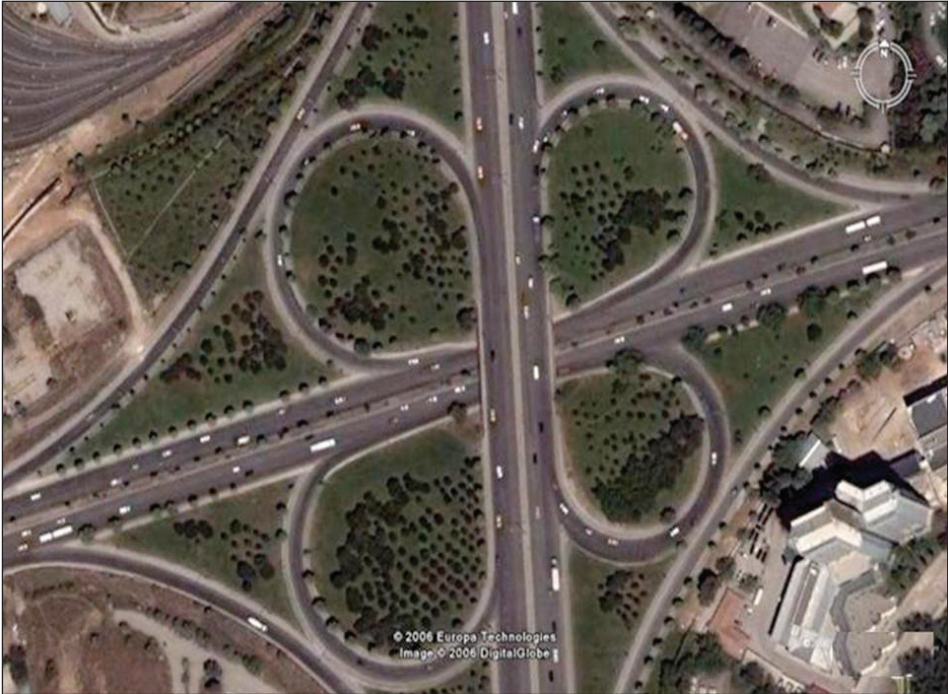
Kavşağı kullanan 65.451 araçtan 25.490'ı (%38.94'ü) Kümbet- Meydan ve Meydan-Kümbet istikametinde düz geçiş yapan araçlardan oluşmaktaydı.

İkinci önemli yoğunluğu ise 17.385 araç ve %26.56'lık oranla Fuar-Kartal ve Kartal-Fuar istikametinde direkt geçiş yapan araçlar oluşturmaktaydı.

Bu çizelgede Büyükşehir kavşağına giren araçların 12 ayrı hareket tarzı görülmektedir. Buradaki diğer önemli husus ise, kavşaktaki araç geçişlerinin iki yönde yoğunlaştığıdır. Bunlar Kümbet-Meydan, Meydan-Kümbet istikametinde direkt geçenlerle, Kartal-Fuar, Fuar-Kartal istikametinde direkt geçen araçlardır. Bu iki yöndeki araç hareketi, toplam araç hareketinin %66'sını oluşturmaktadır. Hazırlanacak olan projede bu iki yöndeki direkt geçişlerin hiç bekletilmeden gerçekleşmesini temin etmek projenin başarılı olmasının ön şartı olarak görülmüştür.

Bugün uygulanmış olan proje bu iki yöndeki direkt geçiş yapan araçların hiç beklemezsizin geçişini sağladığı gibi, Meydan-Kümbet Kümbet-Meydan istikametinde geçiş yapan hafif raylı sisteminde motorlu araç trafiği ile kesişmeden kavşaktan geçişini temin etmektedir.

Herhangi bir kavşak çözümünde en önemli problem sola dönüşlerin çözümüdür. Çünkü sola dönen araçlar kavşağı iki defa kullanır. Aynı zamanda sola dönen



Klasik bir yonca yaprağında sağa ve sola dönüşler

araçlar direkt geçiş yapan araçların önünü bir çeyrek daire şeklinde keserek kavşaklardaki tıkanmaların esas nedenini oluşturur. Bu sakıncayı ortadan kaldırmak üzere yonca yaprağı köprülü kavşaklarda; 90 derece sola dönecek olan araçların bu hareketleri ile trafiği kesmelerini önlemek maksadı ile 270 derece sağa döndürülerek trafiği hiçbir şekilde kesmeden 90 derece sola dönmeleri sağlanır.

Büyükşehir Belediyesi önünde gerçekleştirilen kavşak çözümü de, aslında değişik tarzda düşünülmüş bir yonca yaprağı çözümü olarak kabul edilebilir. Her ne kadar ilk kullananlar açısından karmaşık olarak değerlendirilse de zaman içerisinde bu problemde aşılmıştır.

Kavşağın bütünü değerlendirildiğinde Meydan-Kümbet ve Kümbet-Meydan istikametinde hareket eden motorlu araçlar beklemeksizin alttan geçiş yapmakta, Fuar-Kartal ve Kartal-Fuar istikametinde hareket eden araçlar da yine hiç beklemeksizin üstten geçiş yapmaktadırlar.

Sola dönecek araçlar hiçbir yönden gelen araç trafiğini kesmeksizin daha önce kavşakta beklediği sürede aşağıdan dolaşma imkânı bularak, her üç yönde hareket eden araçların hiçbir şekilde birbirini kesmemesi sağlanmıştır.

Sağa dönen araçlar zaten trafiği kesmediğinden kavşak çözümünde %100 çözüme ulaşıldığı söylenebilir.

Sivas Caddesi-Fuzuli Caddesi kesişiminde ise, Meydan-Kümbet ve Kümbet-Meydan istikametinde direkt geçiş yapan araçların oranı kavşağı kullanan toplam araçların %65'ini oluşturduğundan bu yöndeki direkt geçişler, raylı sistem geçişi ile birlikte zemin altına alınarak beklemeksizin geçiş imkânı sağlandığı görülmektedir.

Sivas Caddesi ve Mustafa Kemal Paşa Bulvarı üzerindeki araç ve yaya alt geçitleri yapıldığı yıllardan itibaren şehrin gündeminde oldukça önemli bir yer tutmuş, ilk yapıldığı zaman diliminde oldukça önemli eleştirilere uğramıştı. Bunun çeşitli sebepleri olabilir. Öncelikli olarak Kayseri kent merkezinde yaşayan insanlar zaman içerisinde yaşadıkları kent ve bu kentin fiziksel mekânları ile oldukça köklü ilişkiler kurmuşlar ve adeta yaşadıkları bu mekânlarla bütünleşmişlerdir.

1970'li yılların başından itibaren fiziksel bir mekân olarak oluşan Sivas Caddesi bugün yaşları ortanın üzerinde olan yaş gurubunda dahi birçok anının yaşandığı ve paylaşıldığı ortamlar olarak hafızalarda yerini almakta ve hiç değişmeyecek gibi değerlendirilmekteydi. Hâlbuki şehirler sürekli gelişen, değişen ve ihtiyaçlar doğrultusunda yenilenen mekânlardır. Kayseri'de çevremize baktığımızda gördüğümüz yapıların %98'den fazlasının son 50 yıl içerisinde (1960'dan sonra) yapılmış olduğunu düşünürsek bu değişimin boyutları daha iyi anlaşılabilir.

1989 yılında 414.000 olan kent merkezi nüfusu 2010'da 911.000'e ulaşmış, yine 1989 yılında 37.548 olan il genelindeki araç sayısı (2010 yılı) 240.000 rakamını bulmuştur. Temmuz 2001 tarihinde raylı sistem için hazırlanan ulaşım etüdü raporunda 2020 itibarıyla 220.000 araca ulaşılacağı öngörülmüş olmakla birlikte bu rakamın 2008 yılında aşılmış olduğu görülmektedir. 1995 yılına kadar 1.000 kişiye düşen toplam araç sayısı açısından ülke değerlerinin altında kalan Kayseri, bu yıl (1995) ülke ortalamasını yakalamış ve son yıllarda ortalamanın hayli üzerinde değerler almıştır. Hiç şüphesiz ki otomobil sahipliğinin her şeyin üstünde bir statü aracı olarak değerlendirildiği bir ortamdan şehrimizde son derece etkilenebilmektedir. Araç sayılarının katlanarak arttığı böyle bir süreçten şehrin ulaşım ağı üzerindeki kavşaklar ve caddelerinde etkilenmesi kaçınılmazdır.

Sivas Caddesi ve Mustafa Kemal Paşa Bulvarı üzerindeki araç ve yaya alt geçitleri ile ilgili yoğun olarak ifade edilen iki farklı eleştiriyi de burada değerlendirmek gerekiyor.

Birincisi; Büyükşehir Belediyesi önünde gerçekleştirilen araç alt geçidinin Mustafa Kemal Paşa Bulvarı istikametinin alt kota alınması şeklinde bir çözümün mümkün olup olmadığı ile ilgilidir.

Güney-Kuzey yönündeki trafiğin alt kota alınarak bu kavşaktaki trafik yoğunluğunun çözülmesi yönünde alternatif bir proje Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlanmış ve maketi de yaptırılmıştı. Nato Caddesi istikametinin yeraltına alınmasının önünde fiziki engeller bulunduğundan bu proje uygulanamamıştır.

Büyükşehir Kavşağı, Nato Caddesi istikametinde yeraltına alındığı takdirde Melikgazi Belediyesi önündeki kavşağı da alttan geçtikten sonra Kartal istikametinde yukarı çıkılması, yani her iki kavşağın da alttan geçilmesi kaçınılmaz bir durum olarak ortaya çıkmaktadır.

Bu durumda, Büyükşehir ve Melikgazi kavşaklarının birbirine çok yakın olması (330 metre), her iki kavşağa giren araçların farklı kotlarda tüm dönüş ve gidiş hareketlerini mümkün kılmadığından ve gerekli rantabiliteyi sağlamadığı görüldüğünden bu proje uygulanmamıştır.

Ayrıca Nato Caddesi istikametinde yapılacak bir alt ve üst geçidin raylı sistem hattının getireceği yoğunluğa hiçbir katkısının olmayacağı da göz önünde tutulmuştur.

Sivas Caddesi'nde gerçekleştirilen Büyükşehir ve Fuzuli araç alt geçitleri ile ilgili dile getirilen diğer bir eleştiri ise, bu iki alt geçidin neden tamamen yer altına alınarak birleştirilmediği şeklindedir. Bu öneride bahsedilen tünel şeklinde bir alt geçidin de kullanılabilirliği olmadığı üzerinde biraz yoğunlaşıldığında anlaşılabilir. Şöyle ki;

Büyükşehir ve Fuzuli araç alt geçitlerini kullanan araçların büyük bir çoğunluğu bu iki kavşaktan birisinde dönüş yapmakta, ancak çok küçük (yaklaşık %20'lik) bir kısmı her iki kavşağı Meydan-Kümbet veya Kümbet-Meydan istikametinde alttan direkt olarak geçmektedir. Her iki alt geçidin bir tünel şeklinde alttan birbirine bağlanması ve zeminin yaya aksına dönüştürülmesi ancak her iki kavşağı alttan transit olarak geçen bu %20'lik araçların bu caddeyi kullanmasına izin verecektir. Büyükşehir veya Fuzuli Kavşakları'ndan dönüş yaparak Sivas Caddesini kullanan geri kalan %80'lik kullanıcının bu caddeyi kullanması mümkün olmayacaktır.

Örnek olarak, Kartal veya Fuar istikametinden gelerek Kümbet istikametine gidecek olan araçlar bu alttaki tünele giremeyeceğinden, yine Fuzuli veya Farabi caddelerinden gelerek Meydan istikametine gidecek olan araçlar da aynı sebepten dolayı hem önerilen bu tüneli hem de caddeyi kullanamayacaklardır. Böyle bir önerinin uygulanabilirliği bulunmamaktadır.

Gerek Büyükşehir kavşağına gerekse Fuzuli Kavşağı'na yapılan alt geçitlere tek bir alternatif bulunmaktadır ki o da her iki kavşağa herhangi bir katlı kavşak yapılmamasıdır. Fakat yukarıda izah edilen, şehirdeki araç artış hızı ve her iki kavşağın kent içindeki konumu göz önünde bulundurulduğunda, uzun yıllar bu iki kavşağın hemzemin olarak ihtiyacı karşılayamayacağı bir gerçektir.

Mimarsinan Köprülü Kavşağı

Sivas Caddesi'nin doğuya doğru devamında eski çevre yolu ile şehirlerarası Malatya ve Sivas yolunun ana kesişim noktasında yapılarak 2009 yılında hizmete açıldı.

1990'lı yıllardan itibaren trafik yoğunluğu artan kavşakta özellikle Malatya istikametinden gelen araçların yolun eğiminden dolayı kavşağa süratli girmelerinin de etkisiyle büyük can ve mal kaybına sebebiyet veren kazalar meydana gelmeye başladı. Bunun üzerine burasının katlı kavşak haline getirilmesi önemli bir ihtiyaç olarak görülerek, Büyükşehir Belediyesi'nin de, Ankara nezdinde ısrarlı talepleri neticesinde 2004 yılından itibaren planlama çalışmaları gerçekleştirildi. Planlama aşamasında o tarihlerde henüz inşaat aşamasında olan yeni çevre yolu ve ileride gerçekleştirilecek raylı sistemin İldem istikametinde devam edeceği de göz önünde bulundurulurken projeleri hazırlandı.

2007 yılında inşaat çalışmalarına başlanan Kayseri'nin ilk üç katlı köprülü kavşağında hem toprakarme sistemi, hem de kolon ve öngerilmeli kirişler kullanılmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nce gerçekleştirilen katlı kavşağın yapımına Büyükşehir Belediyesi maddi katkıda bulundu.



Mimarsinan köprülü kavşağı

KENT İÇİ ULAŞIM TÜRLERİ VE TOPLU TAŞIM

Kayseri açısından, kent içi ulaşım türlerini 10 ana başlık altında toplamak mümkündür.

Bunlar;

- Yaya Ulaşımı
- İki tekerlekli araçlar
- Özel araçlar
- Taksiler
- Minibüsler
- Halk otobüsleri
- Belediye otobüsleri
- Çevre yerleşim araçları
- Servis araçları
- Raylı sistem

Yaya Ulaşımı

Kayseri kentinde yolculukların %36.5 gibi önemli bir bölümü yaya olarak yapılmaktadır. Yaya yolculukların %59.4'ü okul, %15.8'i iş, %29.2'si ise diğer kişilerin yaptıkları alışveriş, ziyaret, vb. amaçlarla gerçekleşmektedir. Buna karşılık ilk ve orta öğretime devam eden öğrencilerin yolculukları %80 oranlarında yaya olarak yapılmaktadır.

Yaya yolculuklarının ortalama süresi 20.17 dakika olup, ortalama yaya hızı 4 km/saat alındığında ortalama yaya yolculuk mesafesi yaklaşık 1.3 km. olarak bulunmaktadır.

İki Tekerlekli Araçlar

Kayseri kentinin topoğrafik yapısı özellikle çevreye en uyumlu tür olarak ortaya çıkan bisikletin mevsimsel olarak yılın belirli dönemlerinde kullanımını destekler nitelikte olmasına rağmen, boş zamanları değerlendirmeye yönelik spor ve eğlence aracı olmasının ötesinde kentsel yolculuklarda etkin bir ulaşım türü olarak kullanımı yaygın değildir.

Ulaşım aracı olarak toplam yolculuklar içindeki payı %0.89'dur. Kayseri'de bisiklet sahipliği oranı bin kişide 33.2, motosiklet sahipliği oranı ise bin kişide 4.5'tir.

Özel Araçlar

Kayseri'de tüm yolculukların %14.3'ü, araçlı yolculukların ise %22.9'u otomobille yapılmaktadır. Otomobil yolculuklarının en büyük bölümünü %73.9'luk pay ile iş amaçlı yolculuklar oluşturmaktadır. 2010 yılı verilerine göre Büyükşehir sınırları içerisindeki 1.000 kişiye düşen otomobil sayısı 127 dir.

Taksiler

Kayseri kentinde taksi kullanımı yaygın değildir. Kentte 176 adet taksi durağında toplam 782 adet ruhsatlı araç bulunmaktadır. Taksilerin toplam yolculuklar içindeki payı ise %0.2 ile sınırlıdır. Araçlı yolculuklar içindeki payı ise %0.3'tür. Taksi yolculuklarında en fazla oran %64.3 ile iş yolculuklarıdır.

Minibüsler

Kayseri'de 16 hatta toplam 558 minibüs faaliyet gösterirken bir kısmının halk otobüsüne dönüştürülmesi ile 2009 yılı başında 438 adet minibüs işletmede kalmıştır.

Hafif raylı sistemin işletmeye alınması ile birlikte kentte faaliyet gösteren minibüs sahiplerine, her 2 minibüs hattı için 1 halk otobüs hattı verilmek suretiyle tamamen işletmeden kaldırılmıştır.

Halk Otobüsleri

Şehirde 1999 yılından itibaren başlayan halk otobüsü uygulaması büyük ölçüde minibüs hatları karşılığında ihdas edilmiş, zaman zaman da Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılan ihalelerle halk otobüsü hatları oluşturulmuştur. 1999 yılına kadar, Kayseri Büyükşehir Belediyesi artan nüfus ve yolculukların karşılanması amacıyla yeni otobüs alımları gerçekleştirilmekte, bu sebeple önemli bir finansman ayırması gerekmekte idi. Bu yıldan itibaren gerek minibüs hatları karşılığında gerekse ihale ile oluşturduğu halk otobüsleri hatları ile böyle bir kaynak ayırma zorunluluğu ortadan kalktığı gibi belediye için gelir getiren bir konuma ulaşmıştır.

56'sı halk otobüsüne dönüşerek işletmeden kalkan minibüslerden olmak üzere 382 minibüs hattından da 191 adet halk otobüsü hattı ihdas edilerek 2010 yılı başında halk otobüsü sayısı 387'ye ulaşmıştır.

Belediye Otobüsleri

1986 yılında 91 olan belediye otobüs sayısı 2008 yılında 197 otobüsle en yüksek sayıya ulaştı. Belediye otobüsleri kent içindeki toplam yolculuklarda yayadan sonra %27.6 ile en büyük paya sahip ve araçlı yolculuklar içinde ise %44.1 ile en yüksek oranı oluşturmakta iken 2000'li yıllarda yerlerini büyük ölçüde halk otobüslerine bıraktılar.

Otobüs hatları, merkezi iş alanı olarak bilinen bölgenin güney çeprelerinden başlayarak, konut alanlarına bir



Bir anı, bir makale...

ÇOK YAZIK

Bundan altı ay kadar evvel yüz elli bin liraya yakın para verilerek belediyece satın alınan ve bugün serviste bulunan şehir otobüslerinin az zamanda ne hale geldiğini gördükten sonra acımamak mümkün değildir.

Fabrikasından yeni çıkmış, gıcır gıcır, ter temiz ve sapasağlam o güzelim otobüslerin bu hale geleceğini hiç kimse tasavvur edemezdi.

Birçoklarının camları kırılmış maroken koltuklarının muşambaları yırtılıp soyulmuş hatta içinde bulunan otlar, pamuklar bile çıkarıldıktan sonra kupkuru demir iskeleti kalmıştır. Burada tabii kimseler oturmuyor.

Halkımızda yapıcı bir zihniyetten ziyade kırmağa dökmeğe bir kabiliyet ve istidat olduğunu inkâr etmemeliyiz. İnkâr edenlere karşı en güzel misal işte şu altı aylık otobüslerdir. Fakat asıl mesele ve üzerinde durulması lazım gelen en mühim nokta, bu zihniyete karşı Belediyenin şimdiye kadar hiçbir tedbir almaması ve otobüs işletme işinin gayri mesul ellere başıboş, murakabesiz bırakılmasıdır.

Hâlbuki Belediyede otobüslerin ve onların bütün durumlarından mesul olacak bir işletme teşkilatı bulunmalı bunun başında bulunan memur bunların tahribinden, tamirinden, temizliğinden, demirbaşlarının muhafazasından ve fenni kullanılmasından mesul bulunmalı idi.

150 bin liraya yakın bir para ile satın alınan bu otobüslerin miadından çok zaman evvel bu günkü hale gelmesinin birinci sebebinin böyle mesul ve mükeffell bir işletme teşkilatının bulunmamasında aramalıdır.

Belediyemizde senede 200 bin lira gelir temin eden bu mühim işin böyle başıboş bırakılması, belediyenin gelir kaynaklarından en mühümünü körletmekten, felce uğratmaktan başka bir şey değildir.

Sonra otobüsler altı aydan beri serviste bulunduğu halde belediyemiz hala mükemmel ve esaslı bir tamirhane tesis ve bir garaj temin edememiştir. Makinelerin üç ayda bir olsun elden geçirilip, noksanlarını ikmal, eksikliklerini itmam, kırılanları tamir edebilecek bir yeri hala ve hala yoktur. Eğer olsaydı, aylardan beri şu maroken koltuklar tamir ettirilip ve makineler elden geçirilirdi.

Bundan iki ay önce Ankara'da çalışmak üzere Ankara Belediyesi emrine gönderilen en güzel beş otobüsümüz, Ankara'ya vardığı gün derhal tamirhaneye sokulmuş, temizlenmiş, boyanmış tamir görmüş ve servise ondan sonra çıkartılmıştır. Ta o zaman Ankara Belediyesi işletme servisi otobüslerin haline acımışlardı. Bunu mevsuk olarak haber aldık. Yarın Ankara'dakiler yepyeni ve eskisinden daha güzel bir halde döneceklerdir. Onlara bakıp ta imrenerek keşke hepsini de Ankara'ya gönderseydik diye içimizde bir pişmanlık duyacağımız muhakkaktır.

Her şeyi yapmak ve yaratmak kolay bir iş değildir. Bu doğru!.. Fakat asıl mesele yapılanı yaşatmaktır. İşte şimdi belediyemiz bu mühim mesele ile karşı karşıya bulunmaktadır.

Eğer belediyemiz pek yakın bir zamanda harekete geçipte serviste bulunan bütün otobüsleri sıra ile esaslı bir tamirden geçmezse bunlar için şehir dışında şimdiden ve hiç durmadan otobüs menzarlığı hazırlamalıdır.

Otobüsler çok fena bir durumdadır. Geçen her zaman belediyemizin zararına çalışıyor. Buna acil bir çare bulunması Belediyemiz için hem bir borç hem de bir vazifedir. Çünkü heder olan şey senede 200 bin lira gelir getiren bir millet emanettir.

Yazan: Sahir Üzel
Kayseri Gazetesi

5 Aralık 1945 Perşembe

(Pazartesi ve Perşembe Günleri çıkar İl Gazetesi)

ağaç dalı biçiminde ve çoğu kez dolambaçlı sayılabilecek hatlar boyunca yayılarak ulaşmaktadır. Hatlar genellikle 30 dakikalık ortalama yolculuk süresindedir.

Büyükşehir Belediyesi Otobüs İşletmesi 2005 yılında Büyükşehir sınırlarının genişlemesi ile birlikte Melikgazi ve Kocasinan ilçeleri içerisindeki sefer sayılarını, Talas-Hacılar ve İncesu ilçesi ile birlikte sınırlarına dâhil edilen 19 beldeye de genişleterek halk otobüsleri ile birlikte oluşturulan havuz sistemi ile 251 hatta toplu taşımanın önemli kısmını gerçekleştirmektedir.

Servis Araçları

Kayseri'de işletme yapan servis araçları iki kategoride değerlendirilmektedir. Bunlardan ilki, öğrenci servisleri olup, öğrenci servisleri odası çatısı altında örgütlenmişlerdir. Kayıtlı 44 şirket ve bu şirketlerde faaliyet gösteren 750 araç, öğrenci taşıma çalışmasını sürdürmektedir. Okulların hemen hemen her semtten öğrenci aldığı ve herhangi bir kısıtlamanın olmadığı şehirde her semte servis yapılmaktadır.

Servis taşımacılığının ikincisi, işçi-memur taşımacılığının yapıldığı servislerdir. Bu amaçla şehirde 650 araçlık bir filo hizmet vermektedir. Genelde servis yapılan yerler; Organize Sanayi Bölgesi, Ana Tamir Fabrikası, DSİ, Hava İkmal Bakım Komutanlığı, 12. Hava Üssü, Karayolları Bölge Müdürlüğü'dür. Genellikle düşük ücretlerle çalışan ve ulaşım için bütçe ayırma imkânları kısıtlı olan işçilere ulaşım hizmeti sunarak, aynı zamanda

bir sosyal tampon mekanizması olarak da görev yapmaktadır. İşçilerin genelde Kayseri'nin çevre mahallelerinde oturmaları nedeni ile servis güzergâhları da bu mahallelerde yoğunlaşmaktadır.

Servis minibüs ve otobüsleri toplam yolculuklar içinde % 13.1 gibi önemli bir paya sahip olup, araçlı yolculukların ise % 20.9'unu oluşturmaktadır.

TOPLU TAŞIMDA YENİ BİR PERSPEKTİF

RAYLI SİSTEM

Tarihi Gelişim

Kayseri'de raylı sistem konusu ilk olarak 1970'li yılların sonundan itibaren şehrin gündemine girmiştir. Bu konuda Kayseri Büyükşehir Belediyesi'ndeki ilk resmi belgeler 1979 yılına aittir.

14.06.1979 tarihinde Belediye Meclisinin almış olduğu 11 sayılı karar ile raylı taşıma sisteminin gerekliliğinden bahsedilerek bu konuda etüt ve proje hazırlanması için İTÜ Mimarlık Mühendislik Fakültesine yaptırılmasına ve bu konuda Belediye Başkanına yetki verilmesine meclisçe karar verilmiştir.

Aynı yıl 16.11.1979 tarihinde Belediye Encümeninin almış olduğu kararla, Konya, Adana, Eskişehir, Ankara ve Afyon'a rayların ve bağlantı elemanlarının teslim alınması için eleman görevlendirildiğini görüyoruz.

12 Eylül 1980 askeri darbesinden sonra uzun bir süre raylı sistem konusunda herhangi bir çalışma gerçekleştirilmedi. 1989 yılında Niyazi Bahçecioğlu'nun Büyükşehir Belediye Başkanlığına tekrar seçilmesiyle yeni bir çalışma başlatıldı.

01.02.1990 tarihinde Kayseri Kent içi ve Yakın Çevre Ulaşım ve Toplu Taşıma Fizibilite Etüdü adı altında bir çalışma ihaleye çıkartıldı. 19.04.1990 tarih ve 1008 sayılı Encümen kararı ile Transurb Consult-Ensa ortaklığına 20.000.000 Belçika Frankı bedelle iş ihale edildi.

7 Ağustos 1991 tarihinde, Belediye ile Transurb Consult firması arasında imzalanan protokol çerçevesinde 20 milyon (BEF) Belçika Frankının;

- 9.2 milyon BEF'lik kısmı Belçika'dan, devletten devlete borçtan,

- 10.8 milyon BEF'lik kısmın ise Belediye öz kaynaklarından karşılanacağı taraflarca kabul edildi.

İhale uyarınca yaklaşık 1 yıllık çalışma sonucunda hazırlanan ulaşım etüdü 20.02.1991 tarihinde Ulaştırma Bakanlığına teslim edildiğinde, konuyla ilgili teknik etütlerin eksik olduğu, ihale şartnamesine uygun olarak bunların tamamlanması gerektiği ifade edilerek Belediyeye iade edildi.

Bunun üzerine Kayseri Büyükşehir Belediyesi, 18.03.1993 tarihinde yeni bir ihale daha yaparak, teknik şartname hazırlanması ve avan projelerin yapılması işini 28.300.000 BEF bedelle, işin devamı olması sebebiyle yine aynı firmaya verdi

Hazırlanan çalışmalarda raylı sistem güzergâhı ile ilgili 3 senaryo geliştirilmiştir.

Birinci güzergâh, şehrin doğu-batı yönünde uzanan 11 km.lik hattır. Batı ucu Şeker Fabrikasından başlayan hat, Osman Kavuncu Bulvarı boyunca eski terminal alanına kadar devam edip, buradan Çevreyolu istikametinde devam ederek, Hastane Caddesi'ne kadar gelip, Hastane Caddesi'nden güneye dönüp, Düvenönü'ne ulaşmakta, Düvenönü'nden, Park Caddesi, Cumhuriyet Meydanı ve Sivas Caddesi yönünde devam ederek Sivas Caddesi-Tuna Caddesi kavşağında sona ermekteydi.

Birinci güzergâha alternatif olarak hazırlanan ikinci güzergâh, birinci güzergâhla aynı noktalardan başlayıp bitmekte, eski terminal kavşağından Çevreyolu istikametine değil, doğruca Osman Kavuncu Bulvarı istikametinde devam ederek Düvenönü'ne ulaşmaktaydı ve uzunluğu 10 km idi.

Üçüncü güzergâh Kuzey-Güney doğrultusundaki 4,5 km. bir hat ile ikinci güzergâhı tamamlamaktaydı. Bu hat Yeşil Mahalle, Sarımsaklı köprüsünden başlayarak Erkilet yolunu takip ederek, 2. km.'de çevreyolunu keserek İstasyon Caddesi'ni takip ederek, Yoğunburç kavşağından geçmek suretiyle Kartal kavşağında sona ermekteydi.

Hazırlanan bu çalışmalar Ulaştırma Bakanlığı'na sunulmuş, Bakanlığın, Devlet Planlama Müsteşarlığı'nın ve Hazine Müsteşarlığı'nın herhangi bir onayı söz konusu olmamasına rağmen 1994 yılı başlarında Büyükşehir Belediyesi'nce bir takım malzeme alımı ihaleleri gerçekleştirilmiştir. 21.03.1994 tarihinde gerçekleştirilen 3 ayrı ihale ile 299.841.250 TL. + KDV bedelle 2075 adet ray bağlantı pabucu, 2815 adet ray bağlantı civatası ve 5970 adet ray bağlantı somunu alımı yapılmıştır.

21.02.1994 tarihinde yapılan 99.900.000 TL.+KDV'lik 740 adet ray paleti alınması işi de dâhil 4 ihale Akçakoyunlu firmasında kalmıştır.

Yine 24.02.1994 tarihinde yapılan B-58 Beton Travers alınması işi TCDD Genel Müdürlüğü'nden KDV dâhil 6.256.326.000 TL bedelle gerçekleştirildi.

Alımı yapılan bu malzemelerin bir kısmı 1979 yılında alınan raylarla birlikte 1995 yılı içerisinde Kayseri Büyükşehir Belediyesi ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi arasında yapılan protokol çerçevesinde İstanbul Büyükşehir Belediyesine verilerek karşılığında Ikarus marka otobüslerin yedek parçaları alındı.

1991 ve 1993 yıllarında hazırlanan etüt ve avan projeler 1995 ve 1996 yıllarındaki yapılan düzeltmelerle Ulaştırma Bakanlığınca 12.01.1998 tarihinde “Teknik Tasarım Raporu ve Fikir Projesi” olarak uygun görülüp onaylandığı bildirildi.

Haziran 1998 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanlığına seçilen Mehmet Özhasseki 27.10.1998 tarihinde yaptığı ihale ile Atikarta Ltd.Şti.’ne, daha önce yapılan çalışmaların günün ihtiyaçlarına cevap verip veremeyeceği konusunu inceletirdi. İlgili firma;

1993 yılında yapılmış olan teknik etütlerin kullanılarak önerilen raylı sistemin ihaleye çıkarılması durumunda, sistemin işletmeye başladıktan en fazla 7–8 yıl içinde ihtiyacı karşılamayacağını rapor ederek çalışmaların kullanılmamasını tavsiye etti.

Raylı Sistem Projelerinin Yeniden Yapılması

Mehmet Özhasseki’nin Büyükşehir Belediye Başkanlığına başlaması ile birlikte raylı sistem konusu yeniden şehrin gündemine girdi. Raylı Sistem projesi hazırlanması işi, 12 Ocak 2000 tarihinde yeniden ihale edildi ve ihaleyi Eser Müşavirlik ile bir Belçika firması olan, Tractebel ortaklığı olarak 26 Ocak 2000 tarihinde çalışmalarına başladı.

Temmuz 2001 tarihinde tamamlanan çalışmalarla ilgili “Final Raporu” aynı ay içerisinde onay için, Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğüne gönderildi. Demiryolları, Limanlar, Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü çalışmaları inceleyip, Eylül 2001 tarihinde onayladı.

DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından onaylanan Kayseri Raylı Sistem Projesinin, 2001 ve 2002 yıllarında, yatırım programına alınması için Devlet Planlama Teşkilatına üst üste 3 defa yazılı müracaatta bulunulmuşsa da, Devlet Planlama Teşkilatı 10.04.2002 tarihli yazılarında, nüfusu 1 milyonun altında olan illerde raylı sisteme müsaade edilmeyeceği gerekçesi ile bu müracaatları reddetti.

Kayseri Büyükşehir Belediyesi’nin raylı sistem yapma talebinin nüfusunun 1 milyonun altında olduğu gerekçesi ile geri çevrildiği günlerde, yine nüfusu 1 milyonun altında olan Eskişehir’de raylı sistem inşaatı devam ediyordu.

Kasım 2002 tarihinde yapılan genel seçimler sonucunda hemşerimiz Sayın Abdullah Gül’ün 57. Hükümetin Başbakanı olması üzerine Büyükşehir Belediyesiince 18.12.2002 tarihinde raylı sistem projesinin DPT’nin yatırım programına alınması müracaatı yenilendi. Kayseri Raylı Sistem Projesi, 05.06.2003 tarihinde 2003E060020 proje numarası ile DPT’nin 2003 yılı yatırım programına alındı.

Yapım Müşavirliği İhalesinin Yapılması

Raylı sistem gibi uzmanlık isteyen işlerde işin sahibi olan idarenin, bu işe uygun uzmanlarla, yetişmiş bir kadroyu bünyesinde bulundurması mümkün de-

ğildir. Bunun için bu tür uzmanlık isteyen tüm işlerde, idareler, hem ihale aşamasında, hem de tüm işin kontrollüğü süresince kendisine yardımcı olması için bir müşavir firma ile birlikte çalışır.

Raylı sistem yapım işinin DPT'nin yatırım programına alınacağıın belli olması ile birlikte Büyükşehir Belediye Encümenince 04.02.2003 tarihinde yapım müşavirliği ihalesi gerçekleştirildi. İhale 5.574.000.000 TL bedelle, Ubm-Sabour Associates ortak girişiminde kaldı. İhaleyi alan ortak girişim işi, 25.12.2003 tarihinde Eser Müşavirlik-Railconsult ortak girişimine devretti.

Hazine Müsteşarlığı 16.07.2003 tarihinde Kayseri Raylı Sistem yapım işinin uluslararası kredili olarak ihaleye çıkılmasına müsaade etti ve bu tarihten itibaren, Kayseri'nin raylı sistemle tanışmasının önünde hiçbir engel kalmadı.

Raylı Sistem Yapım İhalesi 2 Kez Yapıldı

Kayseri raylı sistem yapım işi ihalesi 14.01.2004 tarihinde yapıldı. Bu ilk ihaleye 3 ayrı grup katıldı.

-Gülermak+Oyak+Caf (İspanya) iş ortaklığı; 111.651.879,50 Euro

-Ukrmetrotunelbud (Ukrayna)+Koçoğlu+Peker+Kazova iş ortaklığı; 112.900.000,00 Euro

- Yapı Merkezi+Ansaldobreda (İtalya) iş ortaklığı; 115.905.966,15 Euro teklif verdi.

İhale komisyonu yaptığı uzun incelemeler sonucunda bu teklifleri uygun görmeyerek ihaleyi onaylamadı.

Kayseri raylı sistem yapım işinin ihalesine ait dokümanlar yeniden hazırlanarak 16.06.2004 tarihinde ihalenin tekrarlanmasına karar verildi.

İlk ihalenin onaylanmamasında en önemli etken, verilen tekliflerin beklenenin oldukça üzerinde olduğu değerlendirilmesinden kaynaklanıyordu.

16 Haziran 2004 tarihinde yapılan ihaleye bu kez 2 firma katıldı.

- Gülermak+Stadler+ Ukrmetrotunelbud konsorsiyumu ile

- Yapı Merkezi+Ansaldobreda konsorsiyumu olmak üzere 2 grup teklif verdi.

Türkiye'de birçok raylı sistem projesini başarı ile uygulayan Yapı Merkezi inşaat firması ile İtalyan araç üretici firması Ansaldobreda konsorsiyumunun vermiş olduğu 99.951.572,20 Euro'luk teklif uygun bulunarak ihale onaylandı.

16 Haziran 2004 tarihinde açık ihale usulü ile ihale edilen Kayseri raylı sistem yapım işi ihalesi şu işleri kapsıyordu.

- Hat alt ve üst yapısı ile raylı sistem araçları için depo sahaları ve bakım atölyeleri dâhil her türlü bina ve diğer inşaat işleri,

- Enerji temini, kataner, sinyalizasyon, haberleşme ve kontrol sistemleri vb. işler için her türlü imalat, tesisat ve montaj işleri,

- Bakım ekipmanının temini ve montajı işleri,

- Uzunluğu asgari 30 metre, azami 33 metre bu uzunluğun asgari % 70'i alçak tabanlı, her iki yönde kumanda kabinli ve genişliği 2.65 mt. olan 22 adet raylı sistem aracının imalatı, iş yerine teslimi ve işletmeye alınması,

- İdare personelinin raylı sistem işletmesi ile bakım ve onarımı konularında eğitilmesi hususları dâhil, yaklaşık 17,5 km uzunluğunda, tamamen hemzemin ve 28 adet istasyon içeren raylı taşıma sistemi inşaatının yapımını kapsamakta idi. İşin geçici kabulünden sonraki 365 günlük süre içinde idareye raylı sistem işletmesinde teknik destek sağlanması da ihalenin şartlarından birisi olarak yüklenicilere ihale dokümanının içerisinde bildirildi.

99.951.572,20 Euro'luk ihale bedelinin 24.845.554,65 Euro'luk bina ve inşaat işleri kısmı ile 25.331.017,58 Euro'luk elektro-mekanik işleri Yapı Merkezi tarafından 49.774.999,96 Euro'luk araçlar kısmı ise AnsaldoBreda firması tarafından gerçekleştirilmek üzere 17.09.2004 tarihinde konsorsiyum ortakları ile sözleşme imzalanarak 21.09.2004 tarihinde Sayıştay Başkanlığı tarafından ihale tescil edildi.

Niçin Raylı Sistem?

19. Yüzyılın ortalarında batı ülkelerinde buharlı trenin uzak mesafe yolcu ve yük taşımacılığında yaygın olarak kullanılmaya başlaması ile birlikte, geniş alanlara kurulmuş olan Avrupa şehirlerinde şehir içi ve yakın çevresindeki yerleşimlere yolcu taşımacılığında da raylı sistemler kullanılmaya başlandı. Yüzyılın sonlarında Paris, Londra gibi büyük Avrupa şehirlerinde, yoğun nüfusun kent içi ulaşımını köklü bir şekilde çözmesinden ve şehir merkezlerine kadar rahatça girebilme imkânı sağlamasından dolayı bu sistemlerle konforlu çözümler üretildi.

Aynı yıllarda batıdaki bu gelişmeleri yakından izleyen Osmanlı ve Cumhuriyet yönetimleri şehirlerarası taşımacılıkta olduğu gibi, şehir içi yolcu taşımacılığında da bu sistemleri kullanmak üzere büyük çabalarla, teknoloji transferlerine yöneldi. Hicaz demir yolu projesi ve Anadolu'da bugün halen kullanılmakta olan birçok demiryolu hattı Osmanlı'nın son dönemlerinde ve Cumhuriyetin ilk yıllarında gerçekleştirildi. Aynı yaklaşımla İstanbul Karaköy'le Taksim arasındaki "tünel" olarak bilinen ilk kent içi raylı sistem projesi 1890'lı yıllarda Sultan Abdülhamit tarafından Belçika'nın Tractebel firmasına (hem proje, hem yapım işi) yaptırıldı.

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren Eskişehir ve Adapazarı'nda kurulan fabrikalarda Devlet Demir Yolları işletmesi için araç üretimine başlandı. Bu yıl-

larda ülkede konusunda uzman bir kadro ve batı ile aynı teknolojileri kullanan bir sektör oluştu. İlerleyen yıllarda motorlu araçların yaygınlaşması, daha ucuza ve kolay temin edilebilir olmaları, gerek şehirlerarası, gerekse kent içi ulaşımında, demiryolu taşımacılığına yatırımın gereksiz olarak görülmesine yol açtı.

1930'lardan, 1980'li yıllara gelinceye kadar Türkiye'de şehirlerarası ve kent içi ulaşımında demiryolu taşımacılığı konusunda mevcudun muhafazası dışında teknoloji yenilenmesi adına hiçbir faaliyet göze çarpmaz. Aradan geçen 50 yıllık süreçte yüzyılın başında bu konuda oluşan uzman kadro ve bilgi birikimi de neredeyse tamamen yok olmuştur. Aynı yıllar boyunca teknolojilerini geliştirip yenileyen batı ve demir perde ülkelerinde gerek şehirler ve ülkeler arası taşımacılıkta, gerekse kent içi taşımacılıkta demiryolu varlığını sürdürmüş, son 30 yıl içerisinde ise şehir içi toplu taşımada vazgeçilmez bir konuma gelmiştir.

Gerek yüksek yolculuk taleplerini karşılaması, gerek işletme ve bakım maliyetlerinin düşük olması ve gerekse tarihi ve doğal çevreye zarar vermemesi nedenleriyle kent içi toplu taşımada öncelikli olarak tercih edilmektedir. Raylı sistem teknolojileri ve araçlarının bugün gelmiş oldukları son durum itibarıyla kullanıcılarına konforlu ve üstün kalitede hizmet sunma imkânı mevcuttur. Yolcuların bekleme ve yolculuk sürelerini azalttığı gibi çok düşük kaza yüzdeleriyle güvenli bir yolculuk imkânı sunmaktadır. Son yıllarda gelişen yaklaşımlarla hitap ettiği yolcu sayısı ve planlandığı şehirlerin cadde ve bulvar genişlikleri uygunsa, mümkün olduğu kadar yeraltına yatırım yapılmamaktadır. Yolcuları, metro istasyonlarının özellikle geceleri oluşan güvensiz ortamlarından kurtararak, kenti seyrederek zeminden giden sistemler tercih edilmektedir.

Toplu taşım sistemleri her yaştan, kadın, erkek, çocuk, özürlü, yaşlı tüm toplum kesimlerine hitap eden sistemler olduğundan gerek duraklarının, gerekse araçların kolay ulaşılabilir, basamaksız olarak binilip inilebilen bir yapıda olması tercih sebebidir.

İnsanların yoğun olarak kendi araçlarını kullanma eğiliminde oldukları bizim toplumumuzda, bu eğilimin toplu taşım sistemlerine yönlendirilebilmesi için, önerilen toplu taşım sisteminin en az kendi özel araçları kadar konforlu, onlar kadar güvenli ve gün içerisinde gitmek istediği noktalara ulaşabileceği kadar da yaygın olması gerekir. Eğer önerdiğiniz toplu taşım sistemi bu konularda insanların özel araçlarıyla rekabet edebiliyorsa zaten kendiliğinden üstün olduğu ekonomik olması ve otopark yeri aramama gibi konularla birleştirildiğinde kullanıcılar açısından cezbedici hale gelecektir.

Bir şehirde yaşayan insanlara özel araçlarından daha cazip şartlar sağlayan toplu taşım imkânları sunmadığınız takdirde, otobüs- dolmuş gibi toplu taşım araçlarına özendirmek mümkün olmayacağı için, herkesin kendi özel aracı ile

kent içi ulaşımını temin etmeye zorlandığı bir şehirde kent içi trafik sorunlarına çözüm bulmak mümkün değildir. Dünyadaki bütün gelişmiş ülkelerin büyük şehirlerinde, araç sahipliği oranı hızla artmasına rağmen kent yönetimleri, şehir içi trafiği çözebilmek adına toplu taşıma sistemlerini hem fiziksel şartlar, hem işletme şartları itibarı ile hızlı, güvenli ve konforlu bir standarda yükselterek insanları toplu taşıma sistemleri ile taşımaya yolunu aramaktadır. Bugün tüm gelişmiş ülkelerin toplu taşıma gelmiş olduğu son nokta raylı sistem taşımacılığıdır.

Tercih Sebepleri

Otobüs tabanlı sistemlerle saatte 3500- 10.000 kişi taşımak mümkün iken hafif raylı sistemlerle saatte 10.000 – 25.000 kişi, metro sistemleri ile saatte 25.000 – 60.000 kişi taşımak mümkün olmaktadır.

Otobüs ve dolmuş gibi klasik toplu taşıma araçlarının saate ki işletme hızları 10 ila 25 km arasında, hafif raylı sistemlerde 25 ila 45 km, metro da ise 35 ila 60 km arasında değişmektedir.

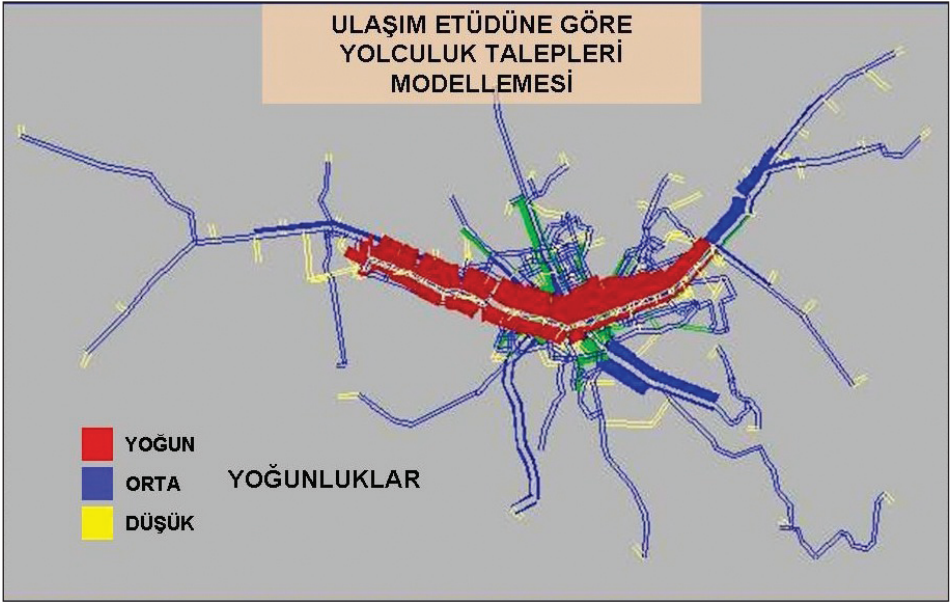
Yine otobüs ve dolmuşlarda şehirler için hava kirliliği ve gürültü gibi olumsuz etkenler söz konusu iken, raylı sistemler için bu olumsuz etkenlerin söz konusu olmadığı bilinmektedir.

Niçin Bu Güzergâh ve Niçin Bu Sistem?

Ocak 2000 tarihi ile Temmuz 2001 tarihleri arasında Büyükşehir Belediye-since Kayseri Kent İçi Ulaşım Etüdü ile Raylı Sistem Projesi ve Fizibilite Hazırlanması süreci ayrıntıları ile anlatılmıştı. Türkiye'nin bu konudaki önde gelen uzman kuruluşu olan Eser Müşavirlik ve Belçika'nın raylı sistem konusunda uzman kuruluşu Tractebel firması bu proje ve fizibilite çalışmalarını gerçekleştirdi. 2000 ve 2001 yıllarında, bir buçuk yıllık bir süreçte bu iki uzman firma tarafından şehirdeki yapılan tüm anket, sayım ve teknik çalışmalarla uzun süren aylar boyunca Kayseri'deki insanların ne tür kent içi yolculuklar yaptıkları tespit edildi. Şehirde yaşayanların gün içinde ne tür hareketler sergiledikleri, sabah kalkıp hangi güzergâhları ve araçları kullanarak hangi yönlerde, bölgelerde, semtlerde buldukları, yine akşam veya günün diğer saatlerinde ne tür yolculuklarla nelerlere doğru hareket ettikleri, tek tek kaydedilerek Kayseri'nin kent içi yolculuk haritası çıkartıldı.

Bu çalışmanın sonucunda yukarıda ki yolculuk talepleri modellenmesi ortaya çıktı. Bu haritada yolculuklar, yoğunluklarına göre ince ve kalın çizgilerle ifade edilmektedir. Görüldüğü gibi en kalın çizgi kırmızı ile bugünkü raylı sistemin geçtiği hatta oluşmuştur.

Raylı sitem güzergâhları insanların kent içi yolculuk yaptıkları güzergâhlara göre şekillenir. Hiçbir uzman kişi veya kuruluş, bu yolculukların yoğun olduğu



Ulaşım etüdüne göre yolculuk talepleri modellemesi

hatları bir kenara bırakarak raylı sistemin başka bir güzergâhtan gitmesini önermez. Böyle farklı bir güzergâh seçtiğiniz takdirde, insanlar büyük harcamalarla gerçekleştirdiğiniz bu toplu taşıma sistemini kullanmazlar ve yine eski bildikleri yöntemlerle yolculuklarını gerçekleştirirler. Yapılan yatırımda atıl kalır ve insanlar tarafından kullanılmazlar.

Uzmanlarca hazırlanan ve 20 yıllık projeksiyonlarla gelecekteki taleplerin de teknik tahminlerle belirlendiği raylı sistem birinci aşaması olarak önerilen güzergâh, şu şekilde oluştu. Şehrin doğusundan, Mimarşinan kavşağından başlayarak Sivas Caddesi'ni takip Cumhuriyet Meydanı'na, Düvenönü'ne, Park Caddesi'nden devam ederek eski terminal kavşağından, çevre yoldan, DSİ önünden Ahmet Gazi Ayhan Bulvarı'ndan, yeni stadyumun güneyinden Belsin toplu konut yerleşimini toplayarak Organize Sanayi Bölgesi içerisinde ki ana depo sahasına ulaşmaktadır.

Bu güzergâhın şehrin çok merkezi bölgesinden geçtiği ve şehrin en prestijli caddelerine zarar verdiği yönündeki eleştiriler gerek konunun uzmanları gerekse raylı sistemle ilgili temel bilgilere sahip kişiler nezdinde geçerliliği olmayan eleştiriler olarak değerlendirilmektedir. Raylı sistemler tüm bu sistemin gerçekleştirildiği şehirlerde yolculukların yoğun olduğu, şehrin en ana arterlerinden geçerler ve yolculuk taleplerini karşılamak için yapılırlar. Yolculuk talebinin olmadığı güzergâhlara toplu taşıma sistemi yapmanın bir manası yoktur. Bu açılarından incelendiğinde raylı sistem güzergâhının son derece doğru olduğu söylenebilir.

Niçin Metro Değil de Hafif Raylı Sistem?

Kayseri ile ilgili tüm kent içi yolculukların mercek altına alındığı 2000 ve 2001 yılları arasında yapılan Kayseri Kent içi Ulaşım Etüdü ile Raylı Sistem Projesi ve fizibilite hazırlanması çalışmasından sonra Büyükşehir Belediyesince 2004 ve 2008 yıllarında iki ayrı, benzer çalışma daha yapıldı.

Raylı sistem ve kent içi ulaşımı konusunda uzmanlaşmış Avrupa'nın önde gelen mühendislik firmalarının kabul ettiği uluslararası normlara göre, bir şehirdeki yolculuk miktarlarının bilimsel yöntemlerle tespiti sonrasında, bu yolculukların miktarlarına göre, yapılacak sistemin tespiti söz konusu olmalıdır.

Bu uluslararası standartlara göre bir şehirde yolculukların en yoğun olduğu hatta (veya herhangi bir hatta) pik saatte (yolculukların en yoğun olduğu sabah ve akşam saatlerinde) tek yönde yolculuk sayısı 3500 ile 10.000 arasında ise, bu yoğunluğun otobüs ve minibüslerle taşınması mümkündür. Bu sayı 10.000 ile 25.000 arasında ise hafif raylı sistem dediğimiz bugünkü Kayseri'de inşa edilmiş olan sistem (bu hat için) şehrin ihtiyacını karşılamaya yeterli olarak görülmektedir. Eğer bu sayı pik saatte tek yönde 25.000 ile 60.000 kişi aralığında ise o hatta yolculukların karşılanması için metro ihtiyaç olarak kabul edilmektedir.

Kayseri ile ilgili tüm kent içi yolculukların mercek altına alındığı, 2000 ve 2001 yılları arasında yapılan Kayseri Kent içi Ulaşım Etüdü ile Raylı Sistem Projesi ve Fizibilite hazırlanması ve 2004, 2008 yıllarında yaptırılan çalışmalar, bu konularda herkes açısından ışık tutucu niteliktedir.

2008 yılında uzmanlarca yapılan çalışmalarda, şu anda tamamlanmış olan Mimarsinan Kavşağı ile 1. Organize Sanayi Bölgesi arasındaki hatta 2010 yılı için pik saatte tek yönde 8513 yolculuk öngörülmektedir. Bu sayı uluslararası standartlarda hafif raylı sistem yapılması için önerilen, tek yönde pik saatte 10.000 yolculuk sayısının dahi altında fakat hemen eşindedir. 2020 yılı için yapılan tahminlerde aynı hatta tek yönde pik saatteki yolculuk sayısı 16.000'lerde, 2030 yılından sonra ise 20.000 yolculuk civarındadır. Görüldüğü gibi Kayseri kenti için en yoğun hatta 2030'lu yıllardan sonra dahi metro için gerekli olan yolculuk sayısı görülmemektedir. Uluslararası standartlar ve dünyanın gelişmiş ülkeleri, "Şehir için 50 yıl sonra ihtiyaç olacak bir sistemi şimdiden yapalım" gibi bir anlayışı kabul etmemekte ve bu tür yatırımlar yapmamaktadır. Aslında böyle bir yaklaşım bireysel olarak hiç kimsenin kendi hayatında da uygulamayacağı bir yöntemdir. Fert olarak hiçbirimizin 10 yıl sonra ihtiyaç olacak bir eşya veya aracı büyük bedeller ödeyerek almamız söz konusu olmamaktadır. Ayrıca bunun şehir açısından maliyetinin karşılanması mümkün gözükmemektedir.

Ağır raylı sistem olarak ifade edilen metro sistemlerinin, hafif raylı sistemlere göre en az 6 kat daha maliyetli olduğu bilinmektedir. Yaklaşık 100 milyon

Euro'ya gerçekleştirilmiş olan Kayseri raylı sistemi aynı hatta metro olarak projelendirilip ihale edilmiş olsa idi 600 milyon Euro'nun altında gerçekleştirilemezdi. Bu miktarın finansmanı borçlanarak olsa da Kayseri açısından karşılanamaz olarak görüleceğinden rafa kaldırılması kaçınılmazdı.

Ayrıca uzun bir süreçte ancak Kayserili bir Başbakanın görev süresinde Devlet Planlama Teşkilatı'nda ve Hazine Müsteşarlığı'nda onaylanan hafif raylı sistem projesinin böyle ihtiyaç olmayan bir sistem ve yüksek maliyetli olarak onayının hiçbir şekilde mümkün olmayacağı açıktır.

Genel olarak kamuoyunda yaygın olarak oluşmuş bir kanaat ise, tramvay veya hafif raylı sistemin eskimiş ve terk edilmekte olan bir sistem, metronunsa gelecekte de kullanılacak çağdaş bir sistem olduğu ile ilgilidir. Fakat gerçek bu şekilde değildir. Hangi şehrin, hangi hatlarında tramvay, hafif raylı sistem veya metro yapılacağı, o şehir ve hatla ilgili elde edilmiş olan bilimsel verilerle, uzman ekiplerce verilen kararlar sonucunda uygulamaya konulur. Bunun en açık ve çarpıcı örneği 10 milyon nüfuslu dünyanın belli başlı metropollerinden birisi olan Paris de mevcut metro sistemine ilave olarak, şehri çepeçevre saran hafif raylı sistem hattının 2008 yılı içerisinde tamamlanarak işletmeye alınmasıdır.



Paris



Frankfurt



Rotterdam

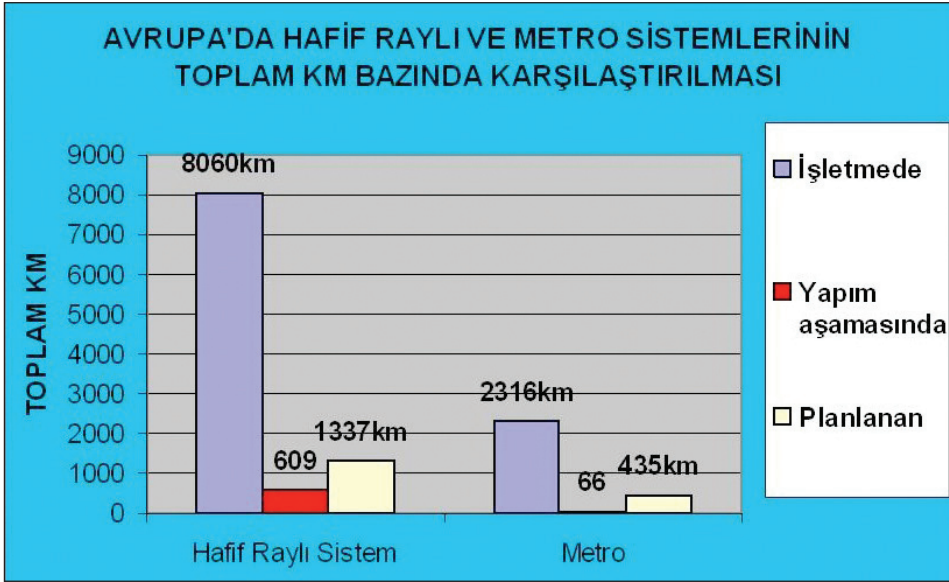


Stockholm

Avrupa'nın bütün gelişmiş kentlerinde hafif raylı sisteme rastlayabiliriz.

Kayseri’de inşa edilen sistemle birebir aynı olan Paris hafif raylı sistem hattı dışında Avrupa’nın birçok şehrinde de hafif raylı sistem halen hayatın bir parçası olarak çalışmaktadır. Kayseri’de gerçekleştirilen hafif raylı sistem hattının aynısının çalıştığı belli başlı şehirler olarak; Stockholm, Düsseldorf, Frankfurt, Viyana, Atina, Amsterdam, Rotterdam, Göteborg, Milano, Florence, Napoli gibi birçok şehir sayılabilir.

Ayrıca bütün dünya ülkelerindeki işletmede olan ve yapım aşamasında bulunan raylı sistemler içerisinde hafif raylı sistemin metroya göre tartışılmaz bir rakamsal üstünlüğü söz konusudur. Avrupa ülkelerindeki hat uzunlukları verilecek olursa, şu anda Avrupa’da 8060 km. işletmede hafif raylı sistem hattına karşılık, 2316 km, metro hattı mevcuttur. Yine Avrupa ülkelerinde 609 km hafif raylı sistem hattı yapım aşamasında iken, 66 km. metro hattı yapım aşamasında bulunmaktadır.



Görüldüğü gibi hafif raylı sistemler gelişmiş ülkeler tarafından terk edilen sistemler değildir. Sürekli olarak teknolojileri geliştirilen hafif raylı sistemlerin bazı şehirlerdeki eskiyen teknoloji ve raylı sistem araçlarının çok ucuz fiyatlarla başka ülkelere satılması söz konusu olmakla birlikte Kayseri’de inşa edilen sistem, gerek elektrifikasyon ve sinyalizasyon, gerek ray alt ve üst yapısı, gerekse araçları itibarı ile raylı sistem teknolojisinin en son ürünleridir.

Kayseri raylı sisteminin planlama ve fizibilitelerinin hazırlanması safhasında özellikle uzak doğu ülkelerinde kullanılan monorail sistemlerle ilgili de bir araştırma yapılmış, fakat zeminin 5 ila 6 metre yukarısından gidecek böyle bir



Malezya-Kuala Lumpur, Mono-Rail sistemi

sistemin özellikle konut bölgelerinde evlerin birinci veya ikinci kat hizalarından geçmesinin büyük bir rahatsızlık oluşturacağı düşünülmüştü. Ayrıca bu sistemin araç üreticisinin sınırlı olmasının ve zeminin en az 5 metre yukarisından gitmesinin oluşturacağı ekonomik ve estetik kaygılar bu sistemi değerlendirme dışı bıraktı.

Hafif Raylı Sistem Araçları

Kayseri'de 2009 yılı içerisinde işletmeye başlayan raylı sistem araçları ilk ihale kapsamında 22 araçlık bir filodan oluşmaktadır. Elektrik enerjisi ile çalışmaktadır. 32.25 metre uzunluğunda, 2.65 metre genişliğinde 276 kişi yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Azami işletme hızı 75 km/saattir. % 100 alçak tabanlı olma özelliği ile bugün tüm dünyada üretilmekte olan en yüksek standartlara sahip hafif raylı sistem aracıdır.

Alçak tabanlı hafif raylı sistem aracını üreten dünyada 5 büyük firma mevcuttur. Bunlar bir Alman firması olan Siemens, Fransız firması Alstom, Kanada firması olan Bombardier, İtalya firması olan AnsaldoBreda ve İspanya firması olan Caf'tır. Bu firmalar tüm dünya ülkelerindeki hafif raylı sistem araç ihtiyacını karşılamaktadır. Sürekli rekabet ve piyasalardan pay kapma yarışı içerisinde teknolojilerini geliştirmekte bu yarışta bir adım öne geçmek için kendi devletleri tarafından da desteklenmektedirler. Bu beş firmanın da yaklaşık 100 ila 150 yıllık bir bilgi ve teknoloji birikimi vardır.

Kayseri raylı sistem araçlarını üreten AnsaldoBreda firması, uzay sistemleri, helikopter ve füze bilişim teknolojileri, enerji ve ulaşım konularında faaliyet gösteren Finmeccanica grubunun içerisinde yer almaktadır. 1853 yılında Giovanni Ansaldo tarafından kurulmuştur ve hızlı tren araçları, metro araçları, % 100 alçak tabanlı hafif raylı sistem araçları üreten İtalya da 10 ayrı şehirde üretim tesisleri bulunmaktadır. Avrupa'nın ve Amerika'nın birçok şehrinde üretmiş olduğu hafif raylı sistem araçları kent içi taşımacılığı işlevini yerine getirmektedir.



Cumhuriyet Meydanı'nda raylı sistem inşaatı.

Büyükşehir Belediyesi teknik ekiplerince, Kayseri raylı sistem ihalesinin gerçekleşmesinden hemen önce alçak tabanlı raylı sistem aracı üreten bu 5 firma ile birlikte Japon Mitsubishi ve Rus devlet firmalarının üretim tesisleri tek tek incelendi. Kapasite ve teknolojileri hakkında kanaat sahibi olunarak, Japon ve Rus firmalarının alçak tabanlı araç üretimi olmadığından, diğer 5 firmanın ihaleye katılabileceklerine karar verildi.

Haziran 2004 tarihinde yapılan ihale sonucu DPT ve Hazine Müsteşarlığı'ndaki 1.5 yıl devam eden süreç sonunda 2006 yılının ocak ayında hafif raylı sistem inşaatı Organize Sanayi Bölgesi'ndeki ana depo sahası içerisinde başladı. 3 yıl süren ve 17.5 km.'lik güzergâh boyunca devam eden çalışmalar 2009 yılı başında tamamlandı.

26 Ocak 2009 tarihi Kayseri açısından önemli bir gündür. Bu tarihte 30 yıllık bir serüvenden sonra, ilk raylı sistem aracı Cumhuriyet Meydanı'na kadar geldi ve yapılan bir törenle Kayserililere tanıtıldı.

1 Ağustos 2009 tarihinde işletmeye alınan Kayseri hafif raylı sistemi, uluslararası platformda 2 ayrı ödül kazandı. Bunlardan birincisi, İngiltere Hafif Raylı Taşıma Sistemi Birliği (LRTA- Light Rail Transit Association) ve onun yayın organı “ Tramway- Urban Transit “ dergisi tarafından “ Dünyada yılın en iyi



Kayseri hafif raylı sistemi 1 Ağustos 2009 da işletmeye alındı.

tramvay sistemi 2010 “ ödülü, İngiltere'nin başkenti Londra'da 6 Ekim 2010 tarihinde İngiltere Ulaştırma Bakanı Norman Baker tarafından verildi. Diğeri ise 20 Ekim 2010 tarihinde İspanya'nın başkenti Madrid'te “ Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITB)” tarafından “Kentsel Entegrasyon Projesi” ödülüne layık görüldü.

Yapımı tamamlanan 17.5 km.'lik bu hat, şehrin raylı sistem ağının birinci bölümü olarak ifade edilebilir. Bu hattın gerçekleştirilmesi için Kayseri yaklaşık 30 yıl bekledi. Bundan sonra ki aşamalarda hattın doğuya doğru uzatılarak Cırgalan-Beyazşehir – İldem ve Toki toplu konut alanlarına, batıda şehirlerarası otobüs terminaline, güneyde Erciyes Üniversitesi ve Talas'a, daha ileri aşamalarda da Erkilet'e ulaşması gerekmektedir.

Kayseri şehri, siyasi ve ekonomik açıdan güç yetirebildiği takdirde bu ilk aşama raylı sistem hattını şehrin her bölgesine ulaştırmak için çaba göstermeli, güvenli, konforlu ve hızlı toplu taşıma sistemini mümkün olduğu kadar yaygınlaştırmalıdır. Ancak bu şekilde insanların özel araçlarından toplu taşıma araçlarına yönlendirilmesi mümkün olabilecek ve şehir içi trafiği köklü bir çözüme kavuşturulabilecektir.

KENT PLANLAMASININ VAZGEÇİLMEZ BİR PARÇASI;

Kayseri’de Ulaşım Planlaması

Şehirlerin planlanması genel manada yakın zamana kadar arazi kullanımlarının planlandığı imar planları olarak algılanmış ve bir kentin imar planlarının yapılması o kentin genel olarak planlamasının tamamlandığı anlamında kabul görmüştür. Oysa ki; şehir planlama disiplini, arazi kullanım planlaması ve ulaşım planlaması alt dallarından oluşan bir bilim dalıdır.

Arazi kullanım planlaması, kentsel ve kırsal toplulukların fiziksel, ekonomik ve sosyal verimliliğini, sağlığını ve refahını temin etmek amacıyla arazinin, bilsel, estetik ve düzenli olarak ihtiyaç duyulan fonksiyonlar ve donatılar (ticaret, sağlık, eğitim, rekreasyon, v.s.) için tahsis edilmesi faaliyetidir.

Ulaşım planlaması ise, yukarıda bahsedilen temel amaçlar doğrultusunda, farklı fonksiyonlar yüklenmiş (ticaret, sağlık, konut, eğitim, v.s.) kentsel ve kırsal arazi parçaları arasında etkin, verimli ve doğru ulaşım bağlantılarının oluşturulması ve planlanması anlamına gelir.

Arazi kullanım planlama çalışmaları ile ulaşım planlama çalışmaları ortak ve eş zamanlı olarak yürütüldüğü takdirde sağlıklı bir kent planının ortaya çıkması söz konusu olabilir.

Ulaşım ihtiyacı en az iki nokta arasındaki etkileşim sonucu ortaya çıkar. Örneğin, konut alanları ile çalışma alanları arasındaki, konaklama-çalışma etkileşimi veya konut alanları ile eğitim alanları arasındaki konaklama-eğitim etkileşimi bir ulaşım talebini ortaya çıkarır. Bu bağlamda ulaşım kendi kendine ortaya çıkan, üreyen bir olgu değildir. Kentsel arazi parçalarının etkileşiminin sonucudur.

Ulaşım planlamasının amacı, geniş tanımı ile gelişen kentlerin ve kentler arasında yaşayanların ulaşım gereksinimini, ekonomik, hızlı, konforlu ve emniyetli olarak temin etmek, bunun yöntemlerini araştırmaktır. Bununla birlikte, kentte ve kentler arasında insan, araç ve eşyanın hızlı, konforlu, ekonomik, emniyetli, çevre problemi yaratmadan, maliyeti en aza indirilerek, en az düzeyde gürültü ile dışa bağımlılığı azaltılmış olarak ve taşıma kolaylığı sağlayacak şekilde temin edilmesini sağlamaktır.

Dün bu kavramların ifade ettiği manalar bugün çok farklı noktalara gelmiştir ve gelecekte de çok daha önem kazanmaya devam edeceği anlaşılmaktadır.

Çünkü kentlerin nüfusları hızlı bir şekilde artmaya devam etmekte, insanların refah ve kültür seviyeleri ile birlikte ihtiyaçları yükselmekte, toplumun refah düzeyine bağlı olarak bireysel araç kullanımı ve kentleşme oranına bağlı olarak da ticaret ve alışveriş merkezleri yaygınlaşmaktadır.

Sorunların çözümlenmesi ancak, sorunların ve sorunları ortaya çıkaran etkenlerin bir bütün olarak analiz edilmesi ve yine bütüncül çözümlerin üretilmesi ile mümkündür.

Ulaşım master planları, yukarıda bahsedilen kapsamda kentte var olan ulaşım sorunlarının tespitini yaparak sürdürülebilir çözümler üretmek, kentte ilerleyen yıllarda ortaya çıkabilecek ulaşım ihtiyaçlarını belirlemek ve bu ihtiyaçların karşılanabilmesi için öngörüler ve politikalar geliştirmek amacıyla hazırlanmaktadır.

Kayseri'de ilk ulaşım planlama çalışması raylı taşıma sistemi güzergâhlarının belirlenmesi amacıyla 1990–91 yıllarında Transurb Consult – Ensa firmaları tarafından yapılmış, ancak yapılan birçok düzeltmelerden sonra 1998 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na uygun bulunmuştur. Daha sonra yine raylı taşıma sistemi çalışmaları çerçevesinde, raylı sistem güzergâhının belirlenmesi amacıyla 2000 – 2001 yıllarında Tractebel – Eser Müşavirlik firmalarınca hazırlanmıştır. Ulaşım planlama çalışmalarına ait bu veriler şehrin ulaşım yapılanmasında ilerleyen yıllarda birçok açıdan yönlendirici olmuştur.

Büyüyen ve gelişen kentlerde arazi kullanım planları gibi ulaşım planları da belli aralıklarla değişen ihtiyaçlara göre yeniden yapılmalı ve bu ihtiyaçlara cevap verecek yaklaşımlar geliştirilmelidir. Bu çerçevede 2008 yılında Büyükşehir Belediyesi'nce, Eser Müşavirlik firmasına hazırlatılan ulaşım ana planı 2025 yılı projeksiyonuna göre Kayseri açısından önemli veriler içermektedir.

Kent İçi Ulaşımında Alternatifler

Kayseri Büyükşehir bütünü içerisinde ele alınan ulaşım ana planı çerçevesinde öncelikle mevcut sorunlar belirlenerek, ardından da 2025 yılı ulaşım yapısı ve yolculukları bilimsel yöntemlerle tahmin edildi.

Bu yolculukları karşılamak üzere farklı toplu taşıma sistemlerini içeren bir dizi kentsel ulaşım sistemi alternatifi hazırlandı.

Bu çerçevede geliştirilen 7 ana alternatifin bulguları kıyaslanarak farklı kriterler açısından olumlu ve yetersiz tarafları belirlendi.

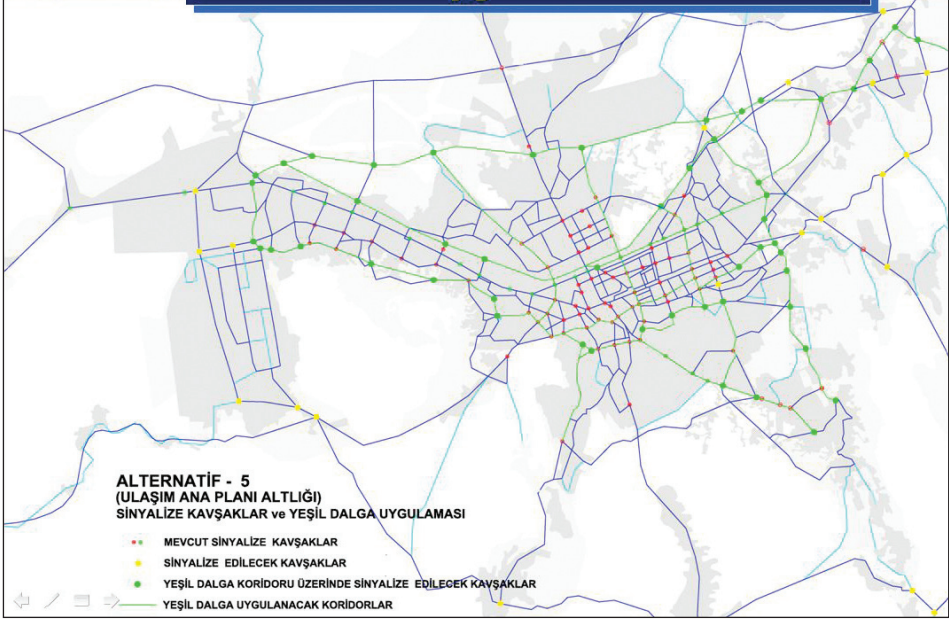
Sözü edilen yedi alternatiften birisi, ihtiyaçlara cevap verecek niteliklerde bulunarak sentez alternatifi haline dönüştürüldü.

Bu yeni alternatif, 7 alternatifin olumlu özelliklerini barındıran, aynı zamanda yetersizliklerine çözüm arayan Sentez Alternatifi (Alternatif 5) olarak ifade edilmiştir.

Sentez Alternatifi;

Doğu – Batı koridorunda sadece Kayseri Raylı Taşıma Sistemi (KRTS) hat-

Sinyalize Kavşaklar ve Yeşil Dalga Uygulaması



tını Beyazşehir – Gesi Toplu Konut Alanlarına kadar uzatmakla kalmamakta, aynı zamanda söz konusu koridorda öngörülen raylı sistem kapasitesini, 2025 yılındaki beklenen yoğun taleplere göre farklı toplu taşın koridorları/servisleri oluşturmaktadır.

Bu Alternatif;

Kuzey – Güney yönünde gözlenen taleplere yönelik olarak gerek görülmediği için önerilmeyen bir Talas Bulvarı – Cumhuriyet Meydanı-Erkilet Bulvarı raylı sistem önerisi yerine, bu koridordaki taleplere yanıt vermeye yönelik alternatif bir toplu taşın sistem önerisini (Raylı ve / veya lastik tekerlekli) içermektedir.

Bu Alternatif;

Kapasite sorunlarını aşmak üzere, alternatif toplu taşın koridorları yaratmaktadır. Bunlardan birisi Talas – Üniversite ile Ahmet Gazi Ayhan Bulvarı üzerinden Organize Sanayi Bölgesi'ni bir toplu taşın koridoru ile birbirine bağlamaktadır. İkincisi ise, doğudaki Beyazşehir–Gesi bölgesinin kent merkezine tek bir arter ile (Sivas Cad.) bağlanmasının yarattığı dar boğazı aşmak üzere yeni bir arteri, toplu taşın ağırlıklı bir koridor olarak açmaktadır.

Bu Alternatif;

Çevre Düzeni planı ile de öngörülen genişletilmiş MİA (Merkezi İş alanları)

ve kent merkezini içerecek biçimde belirlenecek bölgenin etrafında işlevsel bir “ring” yolu oluşturmaktadır. Bu yola radyal olarak bağlanacak yollardan gelen trafiği yine bu yol çevresinde geliştirilecek otoparklarla, “ Park–Et, Devam–Et “ (Park & Ride) türü aktarma ve transfer tesislerinde tutmaktadır. Buna karşılık MİA'nın yüksek kaliteli, sık ve güvenilir (tarifeli) toplu taşın servisleri almasını sağlamaktadır.

Bu Alternatif;

Politika ve stratejilerle belirlenen hedeflerle uyumlu olarak; yaya ve bisiklet ulaşımını desteklemekte,

Bu amaçlarla yönetsel ve mali önlemlere başvururken, bir yandan da bu alternatif de ifade şansını bulacak fiziki düzenlemelere de yer vermektedir.

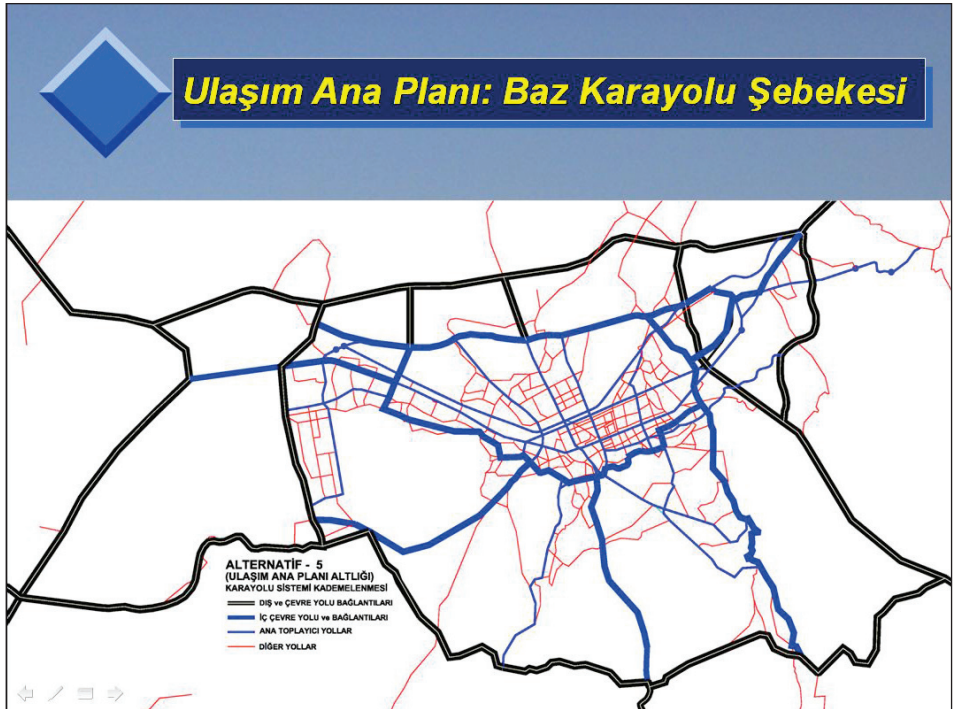
Bu çerçevede

Kayseri Ulaşım Ana Planına baz olan;

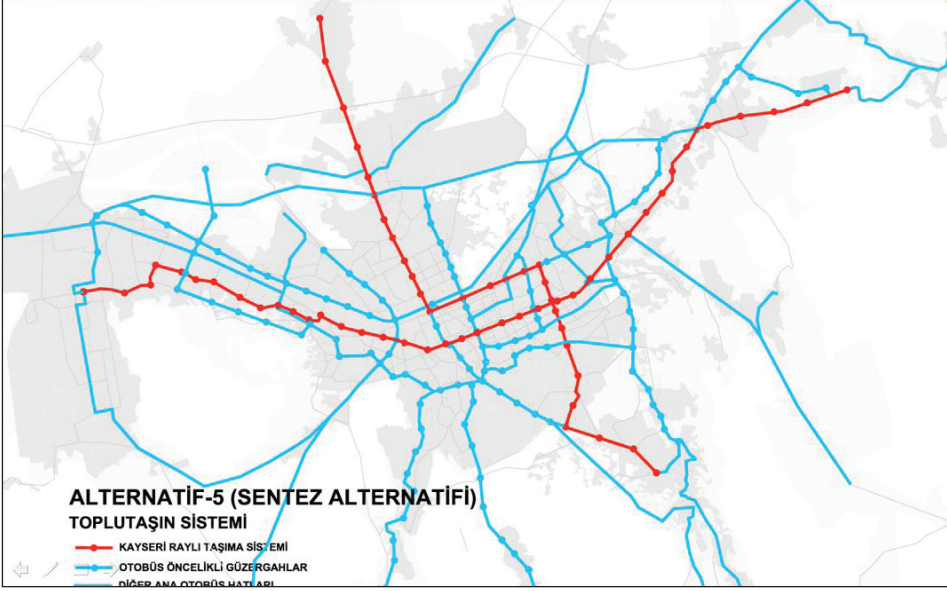
Karayolu ve toplu taşın şebekeleri şu şekilde ortaya çıkmaktadır.

Kayseri Ulaşım Ana Planında Politika, ilke ve hedefler genel manada ifade edilecek olursa;

Konut alanları içinde kademeli alt merkezler oluşturmak, böylece araçlı yolculukların ve ortalama yolculuk uzunluklarının azaltılmasını sağlamak,



Ulaşım Ana Planı bazı: Toplutaşın Şebekesi



Özellikle gelişme alanlarına ve kentsel makro forma bağlı olarak yeni “ana hareket koridorları” oluşturmak,

Şerit dengesi ve sürekliliği sağlanmış koridorlar oluşturmak,

Karayolu şebekesinin işlevsel kademelenmesine uygun düzenlemeler yapılmasını sağlamak,

Ulaşım yatırımları ve trafik düzenlemelerinde araçlara öncelik veren değil yayalara öncelik veren yaklaşımlar sergilenmesini sağlamak,

Trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik fiziksel ve işletme önlemleri almak,

Kentsel ulaşım sisteminde toplu taşın sistemlerine öncelik verilerek kent içi ulaşım sorunlarının çözümleneceğini unutmamak,

Toplu taşın sistemlerinin, kapasitelerine uygun talep koridorlarında hizmet vermesini sağlamak,

Farklı toplu taşın türlerinin sistem bütünlüğü ve eşgüdüm içinde çalışmalarını temin etmek,

Toplu taşın servislerinin bir kamu hizmeti anlayışı içerisinde, ancak sürdürülebilir bir işletme planına uygun olarak planlamasını sağlamak,

Toplu taşın sistemlerinin diğer ulaşım türleri ile de bütünleştirilmesini temin etmek olarak özetlenebilir.

Merkezi Alanlarda;

Motorlu araç trafiğinden arındırılmış kent merkezinin erişilebilirliğini, toplu taşın sistemleri ile güçlendirmek,

Kent merkezini, yaya ve toplu taşın sistemlerinin buluşma noktası olarak planlamak zorunludur.

Konut Alanlarında;

Konut alanlarından/alanlarına düzenlenen toplu taşın güzergâhlarının dolaylı olmamasını sağlamak,

Konut alanlarında ortalama olarak 250 metre mesafede bir toplu taşın sistemi hattına ulaşabilmek hedeflenmelidir.

Yayalarla İlgili Genel İlkeler ve Yaklaşımlar

Kent yaşamının sahibinin yayalar olduğu unutulmamalıdır,

Yayaların kentin her noktasına ulaşabilme hakkı korunmalıdır,

Genel olarak trafikte yayalara öncelik tanınmalıdır,

Yaya kaldırımlarının sadece yayalar tarafından kullanılması sağlanmalıdır,

“Kent merkezi yayalarıdır” ilkesi korunmalıdır,

Kent merkezinde yaya ulaşımına öncelik verilerek, yaya ulaşımı ile toplu taşım bütünleştirilmelidir,

Konut alanlarında yaya ulaşımını sağlayan temel öge olarak yaya kaldırımları bir şebeke olarak değerlendirilmeli ve sürekliliği sağlanmalıdır.

Toplu Taşın Sistemi Açısından Genel İlkeler ve Yaklaşımlar

İnşa edilmiş olan Kayseri Raylı Toplu taşın Sistemi (KRTS) 1. aşamasının devamı olarak 2. Aşama Gesi – Beyazşehir Toplu Konut alanlarına kadar uzatılması sağlanmalıdır.

2. aşama güzergâhta oluşması beklenen yolculuk taleplerinin hattın devamında 1. Aşama kesimin taleplerini artırarak kapasite – üstü düzeylere ulaştırılmaması için Sivas Caddesi'nin Mimarsinan Kavşağı doğusunda kalan kesimine alternatif koridorlar oluşturulması ve bu koridorlarda otobüs ve otobüs öncelikli sistemler devreye sokulması gereklidir.

2. Aşama KRTS hattını yukarıda belirtilen seçenek toplu taşın koridorları ile eş zamanlı olarak gerçekleştirmek amaçlanmalıdır. 2009, 2017 ve 2025 yılları

için yapılan talep tahminlerine dayalı olarak 2012 yılında bu güzergâhtaki doruk saat maksimum kesit raylı sistem yolculuklarının 10.000 seviyesine çıkacağı anlaşıldığından 2. Aşama KRTS inşaatının 2009 – 2010 yılı itibarı ile başlatılması ve 2012’de devreye alınması hedeflenmelidir.

Doğu – batı aksında uzanan KRTS güzergâhına paralel olarak, kuzey – güney doğrultusunda da Erkilet - Talas arasında bir raylı taşıma sistemi, 2025 yılı itibarı ile bu koridorda doruk saat – doruk yönde 12.000 yolculuk talebinin üstüne çıkacağı tahmin edildiğinden Ulaşım Ana Planında yer almaktadır.

Yapılan model testleri, Talas – Üniversite hattından Aşık Veysel Bulvarı vasıtasıyla 30 Ağustos ve Kocasinan Bulvarı’na devam eden ve 3. Aşama olarak adlandırılan hattın yolcu talepleri açısından en uygun koridor olabileceğini göstermektedir.

Dolayısıyla raylı sistem projelendirme ve inşaat programının buna göre planlanarak, geçecek süre içinde söz konusu koridorun bir toplu taşın koridoru olarak hazırlanması ve lastik tekerlekli toplu taşın araçları ile servise başlanması öngörülmüştür.

Bu koridor dâhil, önerilen ana otobüs hatlarından raylı sisteme aktarma imkânı sağlanacak ve diğer toplu taşın sistemleri ile bütünleşecek biçimde aktarma alanları düzenlenmesi gerekmektedir.

Bu alanlarda bireysel ulaşımın (özel otoların) yarısına, yaya ve bisiklet yolculuklarının da tamamına raylı sisteme erişme imkânlarını artırmak üzere düzenlemeler (otopark alanları – kilitli bisiklet park yerleri v.b.) yapılması uygun olacaktır.

Kayseri otobüs sisteminin kapasitesinin ve etkinliğinin artırılmasının temel koşullarından birisi; ortalama seyir hızını artırırken, diğer yandan daha da önemlisi duraklarda bekleme sürelerinin kısaltılmasıdır. Bu amaçla bilet satışının olduğu gibi ücret toplama işlemlerinin de araç dışına taşınması amaçlanmaktadır.

Seyir hızlarının dolayısı ile ticari hızın artırılmasında diğer bir etken olan genel trafik içindeki seyir şartları, otobüs sistemine özellikle yoğun koridorlarda öncelikler tanınarak geliştirilmeli, bu amaçla otobüs yol ve şerit uygulamalarına yer verilmelidir.

Raylı sistemin ana besleyici sistemi olarak otobüsler, KRTS hattını dik kesen ve transfer imkânı yaratan güzergâhlarda çalışan bir hat yapısına kavuşturulması gerekmektedir. Buna ek olarak, doğu – batı yönünde gelişen ve doğuda konut, batıda çalışma alanlarını geliştirmeyi amaçlayan plan kararlarına da uygun olarak bu yönde alternatif olarak oluşturulan yeni yol bağlantılarının da otobüs güzergâhları olarak kullanılması sağlanmalıdır.

Otobüs sistemi de KRTS ile uyumlu bir zaman tarifesi uygulamasına geçerek, böylece besleme ve transfer olanaklarının zaman boyutunda da geliştirilmesinin imkânları oluşturulmalıdır.

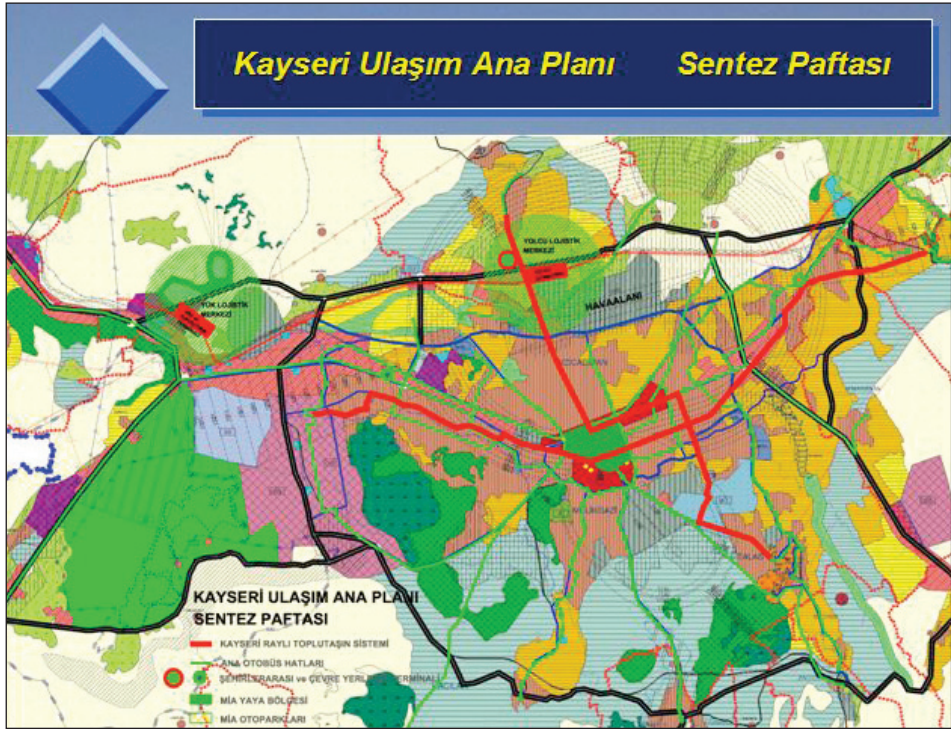
Otobüslerinde KRTS gibi, daha düşük kapasiteli araçlar ile beslenmesi (özellikle çevre yerleşim terminallerine ulaşan yolcuların kent içine dağıtılmaları gibi) için gerekli hat ve aktarma alanları oluşturulması söz konusu olabilir.

Kayseri Ulaşım Ana Planında, Ayrıca;

Bisiklet kullanımı ile ilgili, yük trafiği açısından, yolcu ve yük terminalleri açısından, kurumsal yapılar açısından ve aktarma alanları ile ilgili genel ilke ve yaklaşımlar belirlenerek,

Kayseri ulaşım ana planı sentez paftası aşağıdaki gibi hazırlanmıştır.

Ulaşım ana planının uygulanması ile;



Enerji kaynaklarının etkin kullanımı ve ulaşımdan kaynaklanan çevre kirliliğinin en aza indirgenmesi mümkün olacaktır. Ayrıca ulaşımda güvenlik, konfor ve emniyetin artırılması ile birlikte ortalama yolculuk sürelerinin kısaltılıp, şehirdeki hareketliliğin yükseltilmesi sağlanacaktır. Şehrin diğer bir kazanımı ise, tarihi ve doğal çevreye saygılı toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulmasıdır.

Böylece, şehir ekonomisine, dolayısıyla da ülke ekonomisine katkıda bulunulması mümkündür.

Arazi kullanım planlama çalışmaları ile eş zamanlı olarak 2025 yılı projeksiyonuna göre hazırlanan ulaşım ana planının, belirlenen ilke ve hedefler doğrultusunda uygulanması halinde sağlıklı bir kent planlaması ve yaşanabilir bir Kayseri'nin gerçekleşmesi mümkün olacaktır.

Şehirlerarası Ulaşım

Anadolu'nun tam ortasındaki Kayseri, ülke ulaşım ağının önemli bir kavşak noktasıdır. Karayolu ve demiryolu bağlantıları açısından ülkenin batı kesimine doğu ve güney doğu illerini bağlayan kara ve demiryolları Kayseri'den geçer.

Tarihi dönemlerden bu güne kadar kara yolu ulaşımında önemli bir yere sahip olan Kayseri'de ulaşım imkânları çağlar boyunca önemli değişikliklere uğrayarak gelişmiştir. Selçuklular zamanında yapılan Sultan Hanı, Karatay Hanı ve Osmanlı döneminde inşa edilen Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Kervansarayları ile de ticari ve coğrafi konumuna uygun ulaşım imkânlarını korumuştur.

Antik çağlarda tarihi ipek yolu üzerinde bulunan Kayseri şehri, bu coğrafi imkânların etkisi ile tarih boyunca önemli bir ticaret merkezi olma özelliğini sürdürmüştür. Anadolu'da yerleşim alanlarının kurulup yaygınlaşmaya başladığı yıllardan itibaren Kayseri'ye ve daha batıdaki şehirlere doğudan yük taşıyan kağnıların tekerleklerinin kayalar üzerinde bıraktıkları izlerin kalıntılarını bugün şehrin hemen girişindeki Engir Gölü yakınlarında görmek mümkündür. Tarihi yolun büyük bölümü yeni yol çalışmaları ve inşaat alanlarının altında kalmış olmakla birlikte binlerce kağnının binlerce yıldır ortaya koyduğu izler bu güne kadar ulaşmıştır.

Tarihi taşıma vasıtası olan kağnının tekerleklerinin toprağa gömülmemesi için daha çok yol olarak kayalık alanlar seçilirdi. Tekerler bu kayaları oyarak kendilerine bir bakıma devam eden uzun oyuklarla bir güzergâh oluştururlardı. Ancak belki 50, belki de 100 sene sonra mevcut oyuklar belli bir derinliğe ulaşınca mecburen bu oyuklar terk edilerek, hemen yanında yeni bir güzergâhla, yeni oyuklar oluşturma süreci başlardı. Böylece binlerce yıllık süreçte, 100–150 yıl öncesine kadar kağnılar bu bölgede binlerce yan yana teker izi oluşturmuşlar ve bu güne kadar ulaşan muhteşem bir tarihi miras intikal ettirmişlerdir.

Tarih boyunca Kayseri'ye gelen Osmanlı Sultanları ve seyyahlar şehre çok değişik yönlerden giriş yapmışlardır.

Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman Konya üzerinden Kayseri'ye gelirken Bogazköprü istikametini kullanmıştır ki; Kanuni'nin bu seferini Matrakçı Nasuh, minyatürle göstermiştir. Sultan IV. Murat ise İncesu yolu üzerinden,



Avusturya'yı İtalya'ya bağlayan Brenner Geçidinde koruma altına alınıp sergilenen roma yolu kağız izi

Kayseri'nin doğu girişindeki kağız izleri

Kara Saz'ın güneyinden Seygalan Geçidi'ni aşarak şehre girmiş ve Taşlıburun'da karargâh kurmuştur.

1649 yılında şehre gelen Evliya Çelebi Maraş üzerinden, 1705 yılında gelen Paul Lucas Ürgüp üzerinden, 1813 yılında gelen John Macdonald Kınneer Yozgat – Boğazlıyan üzerinden, 1834 yılında gelen Charles Texier yine Yozgat'tan, Çokgöz Köprüsü üzerinden, 1835 yılında gelen William John Hamilton İncesu üzerinden, 1838 yılında gelen Helmuth Vonmoltke yine Malatya üzerinden şehre giriş yapmıştır. 1859 yılında A.D. Mordtmann Kızılırmak kıyısı boyunca dolaşarak Çokgöz Köprüsü ve Erkilet üzerinden şehre giriş yaparken, 1858 yılında gelen Dr. H. Barth's Erkilet üzerinden, 1881 yılında gelen Henry Fanshawe Tozer Boğazlıyan ve Erkilet üzerinden, 1899 yılında şehre gelen Roman Obelhammer ve Heinrich Zimmerer'in ise yine Ürgüp üzerinden şehre giriş yaptığını görüyoruz. Bütün bu seyyahların şehre giriş yönlerinden Kayseri'nin tarih boyunca birçok ulaşım yolunun kesişim noktasında olması ile birlikte doğu, kuzey, batı ve güney yönlerinden şehre yaklaşımlara sahip bulunduğunu, en işlek karayolu bağlantısı ile yoğun seyahatlerinse bu günde olduğu gibi batı yönünden ve bu bağlantıyı sağlayan Çokgöz Köprüsü üzerinden olduğu anlaşılmaktadır.

Kayseri'de en uzun süreli (1920–1946) milletvekilliği yapmış olan Ahmet Hilmi Kalaç hatıralarında, 1904 yılında Kayseri Sultanisi'ni bitirdikten sonra arkadaşları ile okumak için İstanbul'a gidişini, Kayseri – Ankara arası atlı bir araba ve oradan İstanbul'a kadar trenle nasıl kat ettiklerini anlatır. Bu bölümler hem zamanın ulaşım imkânlarını, hem de 20. yüzyıl başındaki ülke görünümünü anlatması açısından bilgilendiricidir.

“Bir pazartesi Kayseri'den hareket ettik. İlk günü Kızılırmak'ın Tekgöz Köprüsü'nden geçerken arabayı durdurduk. Köprü'nün her tarafını hayretle temasha ettik. Köprü kemerinin büyüklüğü ve yüksekliği hayretimizi çektik. İlk konak



Kanuni'nin seferini canlandıran Matrahçı Nasuh'a ait Kayseri minyatürü

yerimiz Kayseri'ye 45 km mesafede olan Himmetde'de oldu. Han odalarının perişan hali o vakit bize tabii geliyordu. Birbirini takiben gelen yolcular, hanlara taksim oluyor, bir geceyi geçirmek için yerlerine yerleşiyorlardı. Her gün 50 – 60 kilometre arasında yol alıyorduk. Yedinci gün Ankara'ya varmak heyecanı ile sabırsızlık gösteriyor, bir an evvel Elmadağ'ını aşmak istiyorduk. O vakit Kayseri'nin de vilayet merkezi olan Ankara'yı görecek, çok merak ettiğimiz demiryoluna kavuşacaktık... Gölbaşı'nda kısa bir moladan sonra Dikmen sırtlarını geçtik. Ankara'nın kalesi arkadaşımın içinde okuyacağı idadi binası görüldü. İstasyonu geçmekte gecikmedik. Arkadaşlarımız müsaade etse ve doğrucuca yol olsa, ineceğimiz otelden evvel istasyona gitmek ve treni

görmek istiyorduk. İlk lokomotif düdüğü sesini istasyon hizasından ve şimdiki Dil Tarih Fakültesi önünden geçen bozuk şoseyi takip ederken işittik. Bize yabancı olan sadanın istasyondan geldiğini arkadaşlarımız izah etti.

Bir taş binanın önünde duran arabamız, içerden gelen hancının “yer olduğu” hakkındaki haberi üzerine büyük kemerli kapıdan avluya girdi. Burası Taşhan'dı. Diğer hanlardan farkı binanın taştan olması ve odaların bir kısmında birer basit karyola bulunması idi. İlk işimiz eşyalarımızı hancıya vererek istasyona koşmak oldu. O tarihte Taşhan'la istasyon arasında hiçbir bina yoktu... İstasyonda ufak bir kalabalık vardı. İstanbul treninin geleceğini öğrendik. Kalabalığa karıştık. Tren geldi, kompartımanın yanından açılan kapılardan yolcular indi. Hayretle katarın önüne ve arkasına koşarak vagonları lokomotifi tetkik ediyorduk. İki gün sonra benimde bu trende olacağımı düşünen arkadaşım Ali, adeta bana gıpta eder gibi idi... Ankara'da işim bitmiş, iki hemşeri arkadaşla İstanbul'a hareket edecek duruma gelmişim.

İlk tren yolculuğunun vermiş olduğu heyecanla saatlerce vagonun pençeresinden etrafı seyrederek ve geçtiğimiz istasyonları defterime kaydetme-

yi de ihmal etmeyerek yolumuza devam ediyordum. Akşam güneşi batmadan Eskişehir'e vardık. O zamanlarda yolcu trenleri gece hareket etmez, yolcular bir gece Eskişehir'de konaklayarak ertesi gün yollarına devam ederdi. Trenden istasyon civarındaki otellerden birine geçtik.

Sabahleyin erkence otelci seslendi. Trene yetişmek için müşterilerini kaldırdı. Beş kuruştan ibaret olan otel parasını vererek trene tekrar bindik...

Güneş batmadan evvel Haydarpaşa'ya ayak bastık. Eski istasyon binasının hemen arkasında basit bir otelde geceyi geçirdik. Haydarpaşa'nın yeni gar binası henüz inşa halinde idi. İlk işim iskeleye kadar gitmek, Haydarpaşa rıhtımından İstanbul'a bakmak oldu. Sarayburnu'nu, camilerin siluet halindeki görünüşünü, denizi bir hayli seyrettim³³

Yaklaşık 100 yıl önceki Kayseri-İstanbul arası yolculuk şartlarını ve o günlerin imkânlarını bu şekilde anlatan Ahmet Hilmi Kalaç, bir yıl sonraki yaz tatiline memleketi Kayseri'ye gelişini o yıl işletmeye açılmış olan Haydarpaşa – Konya Ereğli arasını trenle yapacak, Eskişehir ve Konya'da birer gece kalarak seyahatin üçüncü gününde Ereğli'ye ulaşacaktır. Ereğli'den dört günlük araba yolculuğu ile de Kayseri'ye.

Demir yolu hattı 1927'de Kayseri'ye kadar ulaştı. 1930'da Sivas'a, 1933'te Ulukışla üzerinden Adana'ya bağlanan Kayseri, ülke demiryolu ağının önemli kavşaklarından biri haline geldi. Bugün İstanbul ve Ankara'nın doğu ve güney doğu illeriyle bağlantısını sağlayan tren seferleri Kayseri üzerinden gerçekleştirilmektedir. Uzun yıllar yolcu ve yük taşımacılığında çok önemli bir paya sahip olan demiryolu taşımacılığı, 1970'li yıllardan itibaren karayolu taşımacılığının gerisinde kalmıştır. Kocasinan bölgesinde karayolu ile kesişme noktalarında yarattığı sorunların yanında şehrin kuzeyindeki bölgelerin gelişmesinde oluşturduğu fiziki eşik nedeni ile Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü tarafından 2009 yılında yapılan ihale ile şehir içerisinden geçen hatları kuzey çevre yolu paraleline, şehir merkezinde kalmış olan tesisleri ise Oymaağaç yakınlarına taşınmaktadır.

Şehirlerarası karayolu taşımacılığı ise 20. Yüzyılın başından beri doğrusal yükselişini sürdürmüştür. 1960'lı yılların sonuna gelinceye kadar şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüsler şehrin içerisinde değişik yerlerdeki hareket noktalarında faaliyetlerini sürdürmekteydi.

Firmaların kendilerine uygun buldukları mekânlardan, kimi zaman eski Sultan Hamamı çevresinden, kimi zaman Hunat Cami güneyinden, kimi zamanda eski sanayi bölgesindeki Gazi İlkokulu yanından şehirlerarası otobüsler kalkardı.

33 Ahmet Hilmi Kalaç, *Kendi Kitabım*, Ankara-1960.

Şehir içerisindeki bu dağınıklığı ortadan kaldırmak üzere 1968 yılında, Belediye Başkanı Mehmet Çalık tarafından 1945 planlarında küçük sanayi sitesi olarak planlı olan Osman Kavuncu Bulvarı ile Kocasinan Bulvarı'nın kesişme noktası olan eski terminal alanına proje hazırlandı.

1968 yılı haziran ayında 38.000 m²'lik arsa üzerine yarışma ile seçilen projelerin uygulanması amacıyla ihale gerçekleştirildi. O günkü Kayseri şartlarında şehrin batı girişinde çevre yola direkt bağlantılı ve şehir merkezine uygun mesafede terminal arsa seçimi isabetli ve projesi de oldukça fonksiyoneldi. Terminalin içerisinde firma yazıhanelerinin yanı sıra dinlenme alanları, dışında otobüsler ve otomobiller için yeterince park yerleri, alışveriş için dükkânlar, cami ve otel inşa edildi. 1973 yılı ocak ayında hizmete açılan tesisler 2008 yılı ocak ayına kadar 35 yıl Kayseri'nin hizmetini gördü.

2000'li yıllara gelindiğinde mevcut şehirlerarası otobüs terminalinin şehir içerisinde kalması ve günün ihtiyaçlarına cevap verememesinden dolayı yeni bir terminal yeri arayışı ve proje çalışmalarına başlandı.

Şehrin doğusu ve batısındaki değişik noktalar üzerinde uygunluk araştırmaları yapıldı. Bir şehirlerarası otobüs terminali planlamasında yer seçimini etkileyen çok değişik faktörlerin göz önünde bulundurulması gerekiyordu. Öncelikli olarak şehirdeki ağırlıklı seyahat yönü belirleyici bir etken olarak gözükmemektedir. Diğer önemli bir faktör ise seçilecek



Bir anı, bir haber...

ŞEHİR TERMİNALİ İHALE EDİLDİ

İnşaata 2 hafta içinde başlanacağı bildiriliyor. Şehrimiz Belediyesi tarafından inşaatına karar verilen ve bu konuda gerekli bütün çalışmaları tamamlanan şehir terminalinin ihale edildiği bildirilmektedir. Bu konuda bilgisine başvurduğumuz belediye başkanı Mehmet Çalık şunları söylemiştir.

Kayseri için büyük bir önem taşıyan bu işin ihalesi yapılmıştır. Eserin kısa zamanda tamamlanabilmesi için elden gelen gayret sarf edilecektir. Burası tamamlandıktan sonra şehir içerisinde dağınık bir şekilde bulunan garajlar bir araya getirilecek ve vatandaşın seyrü seferi daha sistemli esaslara bağlanarak gerekli azami kolaylık sağlanmış olacaktır.

Çevre yol üzerinde yapılan ve yaklaşık olarak 7.5 milyon liraya mal olacağı bildirilen Terminalin Kılıçkale şirketine muhammen bedel üzerinden yüzde 18 indirimle ihale edildiği bildirilmektedir.

İlgililer ihaleyi alan firmanın işe iki hafta içerisinde başlayabileceğini ve en geç iki yıl içerisinde tamamlanarak hizmete girmesinin sağlanacağını bildirmişlerdir.

Şehir içerisinde dağınık ve uygun olmayan semtlerde bulunan garajları bir araya getirecek olan terminalin inşaatına başlanması turizm acenteleri tarafından memnurlukla karşılanmıştır.

Bir acente yetkilisi " bu halimizle biz daha çok hususi gayretimizle kendimizi tanıtmaktayız. Terminal yapılıncaya böyle bir şeye lüzum kalmayacak. Ve bunun yanında şehir içi trafiği daha düzenli bir şekilde girecektir." demiştir.

Hâkimiyet Gazetesi

1 Haziran 1968 Cumartesi

olan bölge hem çevre yola direkt bir bağlantı kurabilme imkânı vermeli, hem de şehir merkezine uygun bir mesafede olmalıdır. Ayrıca şehrin tüm bölgelerinden rahatça ulaşılabilme imkânı bulunmalı ve üzerinde tüm ihtiyaçlara cevap verebilecek tarzda planlama yapılabilecek büyüklükte olması gerekmektedir.

Kayseri, kamuoyunun önünde gerçekleştirilen değişik uygun terminal alanı arayışları 2005 yılında sonuçlandı. Bu alan daha önce Orman Bakanlığı tasarrufunda iken özelleştirme kapsamında ihale ile özel sektöre geçen, Kayseri – Ankara karayolunun 6. km.'sinde 80.000 m² alana sahip olan, yeni yapılan çevre yola 4 km. lik bir yol ile bağlantının sağlanabileceği çok fonksiyonel bir alandı.

İki yıl süren, Kayseri'den ve Ankara'dan proje bürolarının hazırladıkları öneriler içerisinde seçilen projenin gerçekleştirilmesi amacıyla 2006 yılı Temmuz ayında yapım ihalesi gerçekleştirildi. Mimari projeleri mimar Bahadır Kul tarafından hazırlanan yeni şehirlerarası otobüs terminali 2007 yılı Ağustos ayında tamamlandı.

İçerisinde acente ofisleri, bilet satış gişeleri, restoranlar, araç kiralama ofisleri, market ve kafeterya ile okuma ve dinlenme salonları bulunan yeni terminal 8.000 m² inşaat alanına sahiptir.

Çevresinde ise otobüsler için 38 araçlık peronlar, 50 otobüs için ayrıca park yerleri ve 300 araçlık yolcular için otopark alanı bulunmaktadır.



Eski şehirlerarası otobüs terminali

Şehirlerarası otobüs terminali ile eş zamanlı olarak kompleksin hemen yanına şehrin batı istikametinden gelen ilçe ve beldelerin yolcu taşımacılığı yapan otobüs ve minibüsler için batı terminali yapılarak hizmete açıldı.

Aynı şekilde şehirdeki trafik yoğunluğunu azaltarak, düzenli, hale getirmek amacıyla Mimarsinan Kavşağı'nın batısında Oto Galeriler Sitesinin bitişiğindeki alana Doğu Terminali inşa edildi. 1980'li yıllarda, bugünkü Melikgazi Belediyesi'nin bulunduğu alandan Tuna Caddesi'nin üzerine taşınmış olan Bünyan Garajı, 2007 yılından itibaren sözü edilen alanda Doğu Terminali olarak hizmete girdi. Bu alanda 220 adet yeni iş yerleri eski Bünyan Garajı esnafı tarafından inşa edildi. Böylece şehrin doğu yönündeki ilçe ve beldelerden şehre gelen toplu taşıma araçlarının şehir trafiğinde meydana getirdiği yoğunluğun azaltılması ve daha düzenli hale getirilmesi sağlandı.

Gerek doğu ve batı terminalleri, gerekse 1 Ocak 2008 tarihinde hizmete açılan yeni şehirlerarası otobüs terminali bu dönemde Büyükşehir Belediye Başkanlığı yapan Mehmet Özhaskeki'nin şehrimize kazandırdığı önemli mimari eserlerdendir.

Kayseri'de havayolu taşımacılığı da gittikçe yükselen bir çizgi takip eder. 1981 yılında Türk Hava Yolları, Kayseri'ye, İstanbul'dan haftada 4 gün sefer yapmaktaydı. Aynı yıl talebin yeterli olmaması nedeni ile uçuşlar kaldırılmıştı.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Kayseri Havaalanı 15 Kasım 1998'de sivil hava trafiğine açılmıştır. Bu tarihe kadar Erkilet 12. Hava Ulaşım Üs Komutanlığı girişine İl Özel İdaresi ve Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılan 2 odalı basit bir binada terminal işletmeciliği yapılmaktaydı. Uzun uğraşlar ve planlamalar neticesinde Kasım 1998'de hizmete açılan ve DLH Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan terminal binası 2007 yılı Haziran ayına kadar iç ve dış hatlar binası olarak birlikte kullanıldı.

1998 yılında haftada ortalama 2 sefer ile başlayan hava yolu yolcu taşımacılığı, 2007 yılında iç ve dış hat uçuşu olarak haftalık 128 sefere çıkmıştır. 1999 yılında 111.176 olan yolcu sayısı 2007 yılında 765.306'ya ulaştı. Yolcu yoğunluğundaki bu süratli artış neticesinde yeni dış hatlar terminali yapılarak Haziran 2007'de hizmete açılmış olmasına rağmen iç hatlar terminali yetersiz duruma geldi. Bunun üzerine 2009 yılında iç hatlar terminal binası yıkılarak yenisinin inşasına başlandı. Yeni iç hatlar terminali ve VIP binası 2010 yılında hizmete açıldı.



Yeni şehirlerarası otobüs terminali

Şehirde Yeni Bir Yaklaşım;

Bölge Otoparkları

Şehirde yaşayan modern bir insanın günlük hayatının her safhası bir mimar veya şehir planı tarafından tasarlanmış mekânlarda geçer/geçmelidir. Yatak odası, banyo, wc, mutfak, oturma odası, sokak, cadde, bulvar, meydan, büro, fabrika, okul ve sınıf insan hayatının geçtiği değişik mekânlardır. İnsanların günlük hayatlarının geçtiği kapalı mekânların olduğu gibi, toplum tarafından kullanılan ortak mekânlarında bir tasarım sonucunda elde edilen projelerle gerçekleştirilmesi gereklidir. Toplumlar gerek ekonomik açıdan, gerekse yetişmiş insan gücü açısından belli düzeylere geldiklerinde bu ihtiyaçlarını daha yüksek standartlarda karşılamaya başlarlar.

Ticaretin, sanayinin, ekonominin, sosyal hayatın ayrılmaz ve vazgeçilmez bir parçası olan motorlu araçlar, modern kentlerin korkulu rüyası haline geldi. Refah seviyesinin yükselmesi ile birlikte kentlerdeki kişi başına düşen araç sayısının her geçen gün artması, özellikle şehirlerin merkezi bölgelerinde otopark problemlerini çözümlenemez noktalara sürükledi. Kayseri şehrinin 1950'li ve 1960'lı yıllardan itibaren oluşan kent dokusu içerisinde geniş cadde ve bulvarlar planlanmış olmasına rağmen o yıllardaki şehir imar planlarında katlı otopark ve bölge otopark alanlarına rastlanmaz. 1975 ve 1986 planlarında özellikle konut bölgelerinde bölge otoparkları planlanmış olmakla birlikte, gerek araç baskısının oluşmaması, gerekse konuya mahalli yönetimlerin yeterli ilgiyi göstermemeleri nedeniyle 1995 yılına kadar şehirde açık bölge otoparkı düzenlemesi yapıldığını görmüyoruz.

Avrupa kentlerinde, yerleşim bölgelerinde açık bölge otoparkları, şehirlerdeki çevre düzenlemelerinin ayrılmaz bir parçası olarak görülmüştür. Gelişmiş tüm ülkelerde kentler, her santimetre karesi ilmek ilmek dokunmuş, insan elinin değmediği ve özenle düzenlenmemiş hiçbir alanın bırakılmadığı, medeniyet alanlarıdır.

Şehir imar planları sadece alan kullanımlarının tespitine yarayan belgeler değildir. Aynı zamanda kentteki ortak kullanım alanları da bu planlamanın konusudur. Fakat ortak kullanım alanları sadece imar planları ile değil, en ince detaylarına kadar ele alınarak projelendirilip uygulama duyarlılığı gerektirir. 1995 yılından itibaren Kayseri’de bölge otoparkları ile ilgili oldukça özgün bir planlama çalışması gerçekleştirilmeye başlanarak bu planlama çalışmaları doğrultusunda bölge otoparkları düzenlemeleri yapıldı.

Bir taraftan konut ve ticaret bölgelerindeki otopark taleplerine cevap vermeye çalışılırken, diğer taraftan bu otopark düzenlemeleri çevre düzenlemelerinin önemli bir parçası olarak kullanıldı. Tamamen şehrimize mahsus planlama figürlerinden birisi olan bölge otoparkları, imar planında bölge otoparkı olarak planlanmış ve mülkiyeti kamuya geçmiş tüm kentsel alanlarda gerçekleştirildi.

Yeniden düzenlenen cadde ve bulvarların bazen bir tarafında bazen de her iki tarafında caddeye 90 derece açı ile yerleştirilmiş, cadde boyunca devam eden otopark düzenlemeleri bu dönemde şehirde gerçekleştirilmiş düzenlemelerin karakteristik özelliğidir.



Şehrimize özgü bölge otoparkları

Bu tarzda düzenlenmiş caddelerden Bozantı Caddesi'nin İnönü Parkı tarafında, Bağdat Caddesi'nin her iki tarafında, İstasyon Caddesi, Hastane Caddesi, M. Kemal Paşa Bulvarı, Fuzuli Caddesi ve Tuna Caddesi'nin yine her iki tarafında açık otoparklarla, Kayseri şehrine özgü özenli mekânlar oluşturuldu.

Şehirde, 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren gerek cadde ve bulvarların orta refüjlerinde, gerek kaldırım standartları ve uygulamalarında gerekse kavşak ve sağa dönüş ceplerinin tasarımlarında bir itina ve özeni gözlemlemek mümkündür.

1995 – 2010 yılları arasında tamamı bu standartlarda 35.000 araçlık bölge otoparkı düzenlemesi yapıldı. Bu aynı zamanda araç sirkülasyon alanları ve yaya aksları ile birlikte şehirde 1.5 milyon m²'lik bir alan düzenlemesi demektir ki, şehrin mamur ve bakımlı bir konuma gelmesinin önemli göstergelerinden birisidir.

Katlı Otoparklar

Kayseri şehrindeki ilk katlı otopark 1986–1989 yılları arasında Belediye Başkanı Hüsamettin Çetinbult zamanında şehrin merkezi iş alanı olan Yoğunburç bölgesinde inşa edildi.

700 araç kapasiteli ve zemin kotu altında 2 bodrum kat olarak planlanan katlı otopark, Yoğunburç'un kuzeyinde bir kısmı dış kale surlarının içerisinde, bir kısmı ise surların dışında olmak üzere 6.000 m² alana oturmaktadır. İnşa edildiği yıllardan itibaren ikinci bodrum kata iniş rampasındaki problemlerden dolayı tam kapasite olarak kullanılamamıştır. Büyükşehir Belediyesinin 2005 yılında çarşı iş merkezinde yaptığı yayalaştırma düzenlemeleri sırasında iniş rampaları yıkılarak yeniden düzenlendi, surların dışı ile Talas Caddesi arasında kalan kısmı imar planına uygun olarak yaya bölgesine dönüştürüldü. Batı iniş rampasının yeri değiştirilerek surların arkasına alındı. 2007 yılında Büyükşehir Belediyesi ile Vakıflar Genel Müdürlüğü arasında yapılan arsa anlaşmaları kapsamında Vakıflar Bölge Müdürlüğü'nün mülkiyetine geçti ve bu kurum tarafından işletilmektedir.

Yoğunburç Katlı Otopark'ından sonra Kayseri'de gerçekleştirilen ikinci katlı otopark İnönü bulvarının batısında kalan Beğendik Otoparkıdır. 1996 yılında planlanarak 1997 yılında yapımına başlanmış, 1999 yılında tamamlanarak kullanıma açılmıştır. Araçların otoparkın üst katlarına iniş ve çıkışlarında rahat bir akış sağlanması amacıyla her yarım kat çıkıştan sonra otopark alanları planlanmış, böylece bir seferde 3 metre yerine 1.5 metre çıkış ve dolaşım alanları oluşturularak sirkülasyonda kolaylık sağlanmıştır. Müteahhit firmanın işi bitirememesinden dolayı 1998 yılı içerisinde ihale fesh edilerek 10 yıllık işletim karşılığında ihale edilerek inşaat tamamlandı. Yatırım finansmanının bir kısmının karşılanması amacıyla zemin ve bodrum kat market ve benzin istasyonu olarak planlanmıştı. 5 otopark katına ve 525 araç kapasitesine sahiptir.



Yapımı 1999 yılında tamamlanan Beğendik Katlı Otoparkı

Kayseri şehir merkezinde bulunan katlı otoparklar genelde merkezi ticaret bölgesindeki otopark ihtiyacına cevap verme çabasıyla inşa edilmiştir. Bununla birlikte, 2000’li yıllardan itibaren gelişen diğer bir süreç ise, merkezi iş alanının yayalaştırılması ve bu alandaki sokak aralarına park halinde bulunan araçlar için otoparklar oluşturulması aşamasıdır. Bu amaçla planlanan ve gerçekleştirilen katlı otoparklardan birisi de Mimarsinan Parkı güneyinde, Kurşunlu Cami’nin hemen kuzeyinde daha önce köy otobüslerinin park yeri olarak kullanılan 9200 m² alanda gerçekleştirilen Kurşunlu Otoparkıdır. Bir bodrum ve bir zemin kat tan oluşan 657 araç kapasiteli otopark, raylı sistemin devreye girmesiyle birlikte Cumhuriyet Meydanı istasyonunu kullanacak araç sahiplerinin faydalanmaları gayesiyle park et, raylı sistemle devam et sistemine hizmet etmesi amacıyla yüksek kapasiteli planlandı. İlerleyen yıllarda ihtiyacın daha büyük boyutlara ulaşması halinde bodrum ve zemin üstündeki katların artırılması düşünülebilir.

Cumhuriyet Mahallesi’ndeki iş merkezinin yayalaştırılması projesi çerçevesinde gerçekleştirilen diğer bir katlı otopark, Tacettin Katlı Otoparkıdır. Tacettin Bulvarı üzerinde, 2003 yılında tamamlanarak hizmete açılan Tacettin Katlı Otoparkının bodrum ve zemin katları balıkçılar ve sakatatçılar esnafının siteleştirilmesi gayesiyle iş yeri olarak planlanmıştı. Yukarıdaki 5 otopark katı, yine her yarım kat çıkıştan sonra otopark imkânları sağlayacak şekilde düşünüldü. 450 araç kapasitesine sahiptir. Tacettin, Kurşunlu ve Beğendik Katlı Otoparkları ile tüm bölge otoparklarının mimari projeleri bu satırların yazarına aittir.

2009 yılında planlanarak inşaatına başlanan Hunat Mahallesi’nde, yeni Müftülük binası batısındaki katlı otoparkın bodrum ve zemin katı Kale içerisinden tahliye edilecek esnaflara tahsis edildi. Toplam 5 katlı ve 400 araç kapasitesine sahiptir. Mimari projeleri Mehmet Rauf Erkiletlioğlu’na aittir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Parklar ve Mesire Alanları

Parklar;

Doğallığın kaybolduğu, betonlaşmanın son safhaya ulaştığı büyük şehirlerde, insanlarımıza nefes alma imkânı sağlayan mekânlardır.

İnsanların evleri ile işleri arasında bazen su şırlıtısına hasret, geçip giden hayatlarını renklendirme alanlarıdır parklar.

Zaman zaman çocuklarımızın elinden tutup dolaşmak istediğimizde aklımıza gelen ilk yerlerdir parklar.

Sabahları ciğerlerimizi oksijenle doldurarak bir yürüyüş ya da, spor yapmak istediğimizde parklar yetişir imdadımıza.

Büyük şehirlerde yaşayan insanlarımızda, yeşile, doğaya ve ağaca olan hasretin giderildiği alanlardır parklar.

Çocukların tozun toprağın içinden kurtulup, düzenlenmiş alanlarda oynamaları için gereklidir parklar.

Evimizin balkonunda veya terasında oturup kahvemizi yudumlarken yeşil dokuya duyduğumuz özlemi giderdiğimiz alanlardır parklar.

19. Yüzyılla birlikte, kentlerde yoğun yapılaşmanın ortaya çıkması ile öncelikle Avrupa'nın ilk planlı kentlerinde ortaya çıktığını görüyoruz parkların. Aslında insanları yapay ortamlardan kurtarmak için, şehirlerde oluşturulmaya çalışılan bir bakıma doğal alan denemeleridir parklar.

Kayseri şehir merkezindeki ilk park çalışması, 20. Yüzyılın hemen başında Gültepe Parkı ile başlamıştır. Şehirdeki bu ilk park yapım çalışması, 1908–1909 yıllarında Belediye Başkanlığı yapmış olan Feyzizade Feyzullah Efendinin Belediye Başkanlığı görevinden ayrılmasına yol açacak bir takım olaylara da sebep olmuştur.

Feyzullah Efendinin Belediye Başkanlığı zamanında Kayseri Mutasarrıflığına (Valiliğine) atanan Ahmet Muammer Bey; şehrin imarı ile yakından ilgilenen, birçok caddenin açılması ve genişletilmesi ile bizzat uğraşan bir idareci idi.

Planlanıp yapılmasına karar verilen Gültepe Park alanının yarısından daha fazlasının mülkiyeti Camgözün Hoca, Hacı Mehmet Efendi'ye ait olup geri kalanı belediye ve hazinenindi. Kare şeklinde yapımı düşünülen parkın planı fen memuru Serkis tarafından hazırlanmıştı. Serkis Efendi yanına almış olduğu birkaç belediye görevlisi ile birlikte park alanına gelerek, elindeki hazırlamış olduğu plana göre Hacı Mehmet Efendi'nin çiftliğinin sınırlarına girerek parkın kazıklarını çakmaya başlayınca, çiftlik sahibi müdahale etmiş, elindeki sopa ile görevlileri kan revan içerisinde bırakıncaya kadar dövmüştü. Durum Belediye Başkanı ile Mutasarrıf'a bildirilince belediye camiası ile Vilayet erkânı olay mahalline gelmiş, Belediye Başkanı Feyzullah Efendi, çiftlik sahibi Hacı Mehmet Efendi'ye hiddetle bağırıp, çağırmissa da, hoca hiç aldırış etmemiş, sadece tebesüm ederek, mutasarrıf Muammer Bey'e dönerek;

“Beyefendi; bu park planı hayali yapılmıştır. Beldenin parka ihtiyacı olduğuna inanan birisiyim. Park yapılmak istenen arazinin güneyi yol fazlası olup, aynı zamanda hazinenindir. Planda yapılacak ufak bir değişiklikle benim mülkünden alınacak miktar park alanının %10'u kadarına düşürülebilir ki ben buna seve seve razı olurum. Kanuni Esasının henüz kabul edildiği, Padişah hazretlerinin devamlı hürriyet, adalet, musavaat ve uhuvveti ferman buyurduğu bir zamanda siz de bunlara inanıyorsanız, benim mülküme tecavüz edemezsiniz. Ben din hocasıyım. Biz de bu mertebeye gelebilmek için dersler gördük, fenni, sıhhi ve idari konulardan anlayan bir insanım. Müsaade buyurulursa parkın planını ben hazırlatayım, size



Gültepe Parkı, Kayseri'nin en eski parkıdır.

yardımcı olayım” diyerek konuşmasını bitirir.

Vali Muammer Bey hocanın isteğini olumlu karşılar ve kendisini park planının yapımı işi ile görevlendirir. Hocanın planı Belediye Encümeninden geçtikten sonra park yapımına 1909 yılında başlanır.

Bu olay; başkanla, mutasarrıfın arasının açılmasına neden olduğu gibi, Feyzullah Efendi'nin istifa ederek Belediye Başkanlığından ayrılmasına da yol açar.³⁴

Gültepe Parkı'nın yapımı Feyzullah Efendi'den sonra Belediye Başkanı olan İmamzade Mehmet Bey zamanında tamamlanacaktır. Toplam alanı 32.500 m² olan park o yıllarda şehrin en doğu sınırında bulunmakta idi.

Aynı dönemlerde gerçekleştirilen şehrin ikinci parkı, İç Kalenin hemen kuzeyinde bugünkü Cumhuriyet Meydanı'ndaki Atatürk anıtının bulunduğu yere yapılan Şule Parkıdır. 1914–1920 yılları ile 1924–1925 yılları arasında belediye başkanlığı yapmış olan Çalıkzade Rifat Bey zamanında yapılmıştır. Şule Parkının içerisine bir de Şehzade çeşmesi adı ile bir şadırvan yaptırmıştır ki, bu şadırvan 1930'lu yıllarda Kayseri Valiliği ve Belediye Başkanlığı yapmış olan Nazım Toker tarafından yıkılıp ortadan kaldırılmıştır.

Bundan sonra, 1970'li yıllara gelinceye kadar Kayseri'de önemli bir park yapımı çalışmasına rastlamıyoruz. 1963 ile 1973 yılları arasında belediye başkanlığı yapan Mehmet Çalık, bu dönem içerisinde şehirlerarası trafiğin yoğunlaşmaya



Şule Parkı ve Şehzade Çeşmesi

34 Necmettin Çalışkan, *Kuruluşundan Günümüze Kayseri Belediyesi*, Kayseri-1995.

başladığı çevre yol ile konut alanı olarak planlanmış olan Bozantı Caddesi'nin güneyindeki blokların arasında bir yeşil bant oluşturmak üzere bugünkü İnönü Parkını planlayıp, istismlâk çalışmalarının büyük bir bölümünü tamamladı. Bu parkın düzenlenmesi ve ağaçlandırılması işi ise 1973 yılında Belediye Başkanlığına seçilen Niyazi Bahçecioğlu zamanında gerçekleşmiştir.

Parkın Küçükçalık Anadolu Lisesi köşesinden, Fuzuli Caddesi'ne kadar olan birinci ve ikinci bölümlerinin uzunluğu 1540 metre, genişliği ise yaklaşık 100 metredir. Fuzuli Caddesi ile Tuna Caddesi arasında kalan 800 metre uzunluğunda ve 90 metre genişliğindeki 3. kısmın mülkiyet problemleri Vakıflar İdaresi ile 2002 yılında, Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Özhaseki zamanında çözümlenerek park olarak düzenlenmiştir. 200 bin m²'nin üzerindeki alanı, 2.5 km.'ye yaklaşan uzunluğu ile planlama safhasında iyi düşünülmüş şehrin önemli yeşil dokularından birisidir. 1980'li yılların başında en batı ucundan bir alan ek-siltilerek içerisine Anadolu Lisesi yapılmıştır.

Beştepeler Mesire Alanı

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren topçu birliğinin askeri sahası olarak kullanılan ve ilk ağaçlandırma çalışmalarının o yıllarda başladığı Beştepeler mesire alanına, Belediye Başkanı Mehmet Çalık zamanında 40.000'den fazla çam fidanı dikilmiştir. Aynı yıllarda tepe kısmına büyük bir havuz yaptırılarak dikilen ağaçların bakım ve sulaması sağlanmıştır. İnsanların çok kullanmadığı yeşil bir



Beştepeler Parkı, huzur ve sükûn arayan ziyaretçilerini bekliyor.

doku olarak atıl bir konumda iken 2001 yılından itibaren Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan bir proje çerçevesinde yeniden imar ve ihya edildi. 200.000 m²'lik alanın hemen batısında bulunan ve bölgeye ismini veren 5 adet tümülüstün ve tüm bölgenin arkeolojik sit bölgesi olmasından dolayı uzun yıllar boyunca bölgede en ufak bir inşaat ve düzenleme yapılamamış, bu alan tamamen kaderine terk edilmişti. Hazırlanan projeler uzun süren çalışma ve uğraşlar neticesinde Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulundan onaylandı. Arkeolojik Sit alanı, tümülüslerin bulunduğu bölgeyi kapsayacak şekilde küçültülerek onun dışındaki alanda Müze Müdürlüğü gözetiminde uygulamalara izin verildi.

Yüksek Şehir Plancısı Mehmet Nezih Livtopuz'a ait olan projede, bölgenin en yüksek kotunda dairesel formda bir döner restoran bulunmaktadır. 300 kişinin aynı anda yemek yiyebileceği 2 katlı bu sosyal mekânda insanlar aynı zamanda şehri panoramik olarak seyretme imkânı elde etmektedirler. Geleneksel Kayseri evi kültürünün canlandırıldığı Kayseri Evi ve ağaçların altında açık havada doğal ortamda oturup sohbet ve dinlenme imkânı veren kır kahvesi diğer önemli sosyal mekânlar olarak zikredilebilir. Mesire alanı içerisinde küçük bir hayvanat bahçesi, su kuşları için bir gölet, anfi tiyatrolar ve insanların aileleri birlikte piknik yapabilecekleri alanlar, yürüyüş ve koşu yolları ile otoparklar bulunmaktadır.

Bahar ve yaz aylarında Kayseri'nin nabzının attığı önemli sosyal mekânlardan olan Beştepeler Mesire alanı 2002 yılında, Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Özhasaki zamanında planlanıp, inşa edilmiş ve hizmete açılmıştır.

Mimarsinan Parkı

1945 planından itibaren 1 ve 2 katlı konut bölgesi olarak korunan Orta Mahalle olarak bilinen Çandır, Yenice İsmail, Yalman, Hacı Kılıç ve Dilaverpaşa mahallelerinden oluşan 200.000 m²'lik alan 1980'li yılların ortasına kadar bu haliyle varlığını sürdürdü. 1984 yılında Belediye Başkanı olan Hüsamettin Çetinbulut, şehrin çok merkezi bölgesindeki organik olarak yapılaşmış, Kayseri'nin genel imar yapısı ile uyuşmayan tamamı ekonomik ve sosyal ömrünü doldurmuş yapılardan oluşan bu bölgenin imar planlarını hazırlatarak çok katlı konut bölgesi olması yönünde çalışma başlattı. Bu imar plan hazırlıklarının başlaması ile birlikte genellikle şehrin eşrafından olan bölgedeki ev sahipleri, buradaki mülkiyetlerinin karşılığında çok büyük beklentilerle belediyenin kapısını çalmaya veya bu taleplerini değişik yollarla belediye başkanına iletmeye başladılar.

Bu beklenti ve baskıların zirveye ulaşması ile birlikte belediye meclis üyeleri ile istişare eden Başkan Çetinbulut, bölgenin şehrin ortasında büyük bir park olarak planlanmasına karar verdi. İstasyon Caddesi ve Hastane Caddesi üzerindeki iki sıra yapılaşmanın ortasında kalan 120.000 m² alan 1986 yılında park olarak



Mimarsinan Parkı şehrin merkezinde bir yeşil doku

planlandı. Parkın projeleri Ankara’da peyzaj planlaması üzerine faaliyet gösteren Doç. Selami Sözer’e aittir.

Mimarsinan Parkı’nın ilk yapım ihalesi 1988 yılı başında yapılarak aynı yılın içerisinde zamanın Başbakanı Turgut Özal’ın da katıldığı törenle inşaatına Şifahiye-Gıyasiye Medreseleri’nin önünden başlandı.

Şehrin en kıymetli ve merkezi bölgesindeki bu boyutlardaki parkın mülkiyetinin istimlak çalışmaları yaklaşık 15 yıl sürdü. Bu süreçte Kayseri Büyükşehir Belediyesinin mali kaynaklarını oldukça derinden etkileyen, zaman zaman belediyenin maddi sıkıntılara girmesine sebep olan bir süreç yaşanmıştır. Parkın yapım çalışmaları Başkan Hüsamettin Çetinbulut’un görevden ayrılması ile Belediye Başkanı olan Niyazi Bahçecioğlu ve daha sonra 1994 yılında Başkan olan Şükrü Karatepe zamanında da sürdü.

Parkın planlaması zemin üzerinde herhangi bir yapılaşmadan uzak tarzda düşünülmüştür. Geniş ve uzun yürüyüş yollarının kenarlarında oturma bölümleri, bir büyük gölet, içerisinde 3 adet ada tarzında cafe, bir küçük havuz ile bir anfi tiyatro bulunmaktadır. Parkın ağırlıklı olarak fiziki inşası 1995–1997 yıllarında gerçekleştirilerek 29 Ekim 1997 tarihinde hizmete açılmıştır.

Fuar Kültür Parkı

Tarih boyunca ticaret şehri olma özelliği ön plana çıkmış ve 1960'lı yıllarla birlikte, sanayi kenti olma çabası içerisinde olan Kayseri'de, üretimin ve pazarlamanın en önemli unsurlarından birisi olarak kabul edilen tanıtım ve sergileme fonksiyonunu yerine getirmek üzere, bir fuar düzenlemesi çalışması başlatıldı. Belediye Başkanı Mehmet Çalık'ın Garip Çorak semtinde istimlâk etmiş olduğu 240.000 m²'lik alan üzerinde hazırlanan Anadolu Fuarı 5 Ekim 1967 tarihinde kapısını ziyaretçilerine açtı.

Ortasındaki büyük boyutlu havuzun etrafındaki gezinti yolları ve bu yolların kenarlarındaki resmi ve özel kuruluşlara ait sergileme stantları ile uzun yıllar Kayseri'nin yaz akşamlarına ve sosyal hayatına canlılık getirdi. Sonraki yıllar boyunca fazla bir değişime uğramayarak zaman içerisinde bir kasaba panayırına dönüşen fuar alanında, 1995 yılından itibaren yeni bir arayış başladı. Öncelikli olarak alanın içerisindeki tüm yapılaşmalar yıkılarak ortadaki büyük havuz dolduruldu. Alanın bir köşesindeki lunapark, bando ve idare binaları korunarak, tüm fuar alanı yeniden planlandı.

Planlamanın öncelikli kısmında, yıkılan fuar fonksiyonunun yerine ikame edilmek üzere içerisinde bir ihtisas fuarı yapısının da olduğu proje çalışmasını 1995 yılında Büyükşehir Belediye Başkanı Şükrü Karatepe başlattı. Projeler Orta Doğu Teknik Üniversitesi Öğretim Üyelerinden Prof. Haluk Pamir ve Prof. Vacit İmamoğlu başkanlığındaki bir heyet tarafından hazırlandı. Fuar alanının Mustafa Kemal Paşa Bulvarı sınırına yakın güney cephesinde 5 binadan oluşan 60.000 m² alana oturan bu planlama 1996 yılı sonunda tamamlandı. İçerisinde hali hazırda inşa edilmiş Dünya Ticaret Merkezinin ve Kent ve Mimarların Müzesi'nin dışında bir spor yapısı, bir konferans salonu ve bir de düğün ve nikâh salonunun bulunduğu bir kompleks şeklinde planlanmıştı.



1970'lerde Anadolu Fuar alanı

Bu yatırımların gerçekleştirilmesinde harcanmak üzere Kayserili hayırsever Kadir Has tarafından 1996 yılı sonunda Kayseri Büyükşehir Belediyesine 250 milyar liralık bir katkı temin edildi.

Öncelikli olarak İhtisas Fuarı binası ile Kent ve Mimarsinan Müzesi binası 800 milyar lira ihale bedeli ile Mayıs 1997 tarihinde ihale edilerek inşaaata başlandı. 1997 ve 1998 yıllarında inşaatın ağır aksak devam etmesine rağmen bitirilememesi ve müteahhit firma ile belediye arasında meydana gelen anlaşmazlıkların giderilememesinden dolayı ihale fesih edilerek müteahhidin işine son verildi. 1999 ve 2000 yıllarında inşaaata devam edilemedi. 2001 yılında yağın kardan dolayı İhtisas Fuarı inşaatının uzay sistem olan çatısında çökme meydana geldi. Büyükşehir Belediyesince 2001 yılında Sanayi Odası ve Ticaret Odası ile birlikte gerçekleştirilen ortak bir şirket teşekkülü ve daha sonra İstanbul Dünya Ticaret merkezinin de dâhil olması ile İhtisas Fuarı inşaatı bu şirket tarafından Kasım 2003 tarihinde tamamlandı. Kent ve Mimarsinan Müzesi ise Büyükşehir Belediyesi tarafından tamamlanarak Mayıs 2003 tarihinde Başkan Mehmet Özhaskeki zamanında hizmete açıldı. Fuar binası, 11.000 m²'lik kapalı alanı ile Kayseri Dünya Ticaret Merkezi şirketi tarafından işletilen, şehirdeki tüm fuar, tanıtım ve büyük toplantılara cevap verecek bir konumdadır.

Kent ve Mimarsinan Müzesi ise, bodrum ve teras hariç 5 kattan oluşmaktadır. Zemin katta Kent Müzesi, 1. katta Mimarsinan Müzesi, üst katlarda ise idare katı, cafe ve restoran bulunmaktadır.

Benzerleri dünyanın belli başlı bazı büyük şehirlerinde bulunan kent ve Mimarsinan Müzesi, Türkiye'de ilk ve tek olma özelliğine sahiptir. Kayseri kenti ve Mimarsinan'la ilgili bir bilgi merkezi niteliğindedir. İçerisinde, şehri tanıtan 5 mt. çapında bir kent maketi, 18 dijital ve 4 plazma ekran da, Kayseri ve Mimarsinan'ı



İlk planlandığında Dünya Ticaret Merkezi ve Kent Müzesi



Fuar alanının bugünkü görünümü

çeşitli yönleriyle anlatan prodüksiyonlar ve 7 adet Mimarsinan eserleri maketi bulunmaktadır.

Ses ve görüntü sistemlerinde teknolojinin en son imkânlarının kullanıldığı müzede Kayseri ve Mimarsinan'la ilgili on binlerce sayfa bilgi ve fotoğrafa elektronik ortamlarda ulaşma imkânı vardır. Türkçe ve İngilizce olarak tüm ziyaretçilere hitap etme özelliğine sahip bu merkez özgün mimari yapısı ile şehirde kendine has bir yere sahiptir.

Fuar mesire alanının yeniden düzenlemesine ise Mimar Turan Elmaağaçlı'nın hazırlamış olduğu proje çerçevesinde 1998 yılında başlandı. Büyük yeşil alanlar ve geniş yürüyüş yollarının hâkim olduğu düzenlemede alanın doğu sınırına yakın olarak büyük bir yapay şelale bulunmaktadır. İçerisinde ayrıca cafe-restoranlarla birlikte ailelerin piknik yapabileceği çok sayıda kamelyalar özellikle yaz günlerinde Kayserililer tarafından keyifle kullanılmaktadır.

Fuar alanının kuzey batı köşesindeki 20.000 m²'lik alana yine hayırsever işadamı Kadir Has'ın katkıları ile büyük bir kongre merkezi ve kapalı spor salonu yapılmıştır. 2004 yılında başlayıp 2008 yılında tamamlanan yapı dairesel formdadır. Projesi Mimar Bahadır Kul tarafından hazırlanmıştır.

7.200 koltuk kapasitesine sahiptir. Basketbol, voleybol, hentbol, boks, güreş, saha futbolu, konser, sirk, kongre ve büyük toplantıların yapılmasına imkân verecek şekilde planlanmıştır.

İçerisinde ayrıca 2 adet konferans salonu, aerobik, step, duvar tenisi, antrenman salonları, kafeterya ve soyunma odaları ile kültür ve sanat etkinlikleri için

1.000 m²'lik sergi salonu bulunmaktadır. Kayseri'nin prestijli yapılarından birisi olmakla birlikte fuar alanı içerisinde, ağaçlar arasında kendisini fazlaca ifade edememektedir.

Kıranardı Kent Ormanı

Uzun yıllardan beri kısıtlı sayıda insana hitap etmekle birlikte mesire alanı olarak kullanılan gelen Kıranardı Beldesi'nin yukarı kısmındaki bu alanda, 2006 yılından itibaren büyük bir mesire alanı düzenlemesi gerçekleştirildi. Toplam bir milyon yüz bin metrekarelik alanın, 200 bin metrekarelik kısmında yapılan düzenlemelerle Kayseri şehrinin özellikle bahar ve yaz aylarında nefes alma alanı olarak kullanılabileceği aynı zamanda sosyal bir mekân gerçekleşmiş oldu.

Mesire alanının düzenleme projeleri Mimar Tuncer Küçük tarafından hazırlanmakla birlikte uygulamada Mimar Turan Elmaağaçlı'nın büyük katkıları olmuştur. Alanın yukarı kısmında bir yapay şelale ve her iki tarafında 3 katlı bir restoran, aşağı kısmında ise şehir manzarasına sahip 2 katlı bir sosyal tesis yapılmıştır. Kullanıcıların aileleri ile birlikte piknik yapabilecekleri çok sayıda kamelya, yürüyüş alanları ile otopark alanları bulunmaktadır. Ayrıca mescit, tuvaletler, çocuk oyun alanları, basket ve voleybol sahaları ile yürüyüş parkurları bulunmaktadır.

Fuar alanının kültür parka dönüştürülmesi ve Kıranardı Kent Ormanı'nın inşası Mehmet Özhasaki'nin Büyükşehir Belediye Başkanlığı döneminde gerçek-



Kıranardı Kent Ormanı - özenli bir mesire alanı

leştirilmiştir. Aynı dönemde önemli bir ağaçlandırma çalışması ise, Ali Dağı'nın şehre bakan yüzündeki 1.100.000 m²'lik alandadır. Daha öncede Ali Dağı'nda çeşitli ağaçlandırma çalışmaları yapılmasına rağmen gerek toprak yapısının zayıf olması, gerekse fidanların uzun yaz sezonundaki susuzluğa direnememelerinden dolayı gerekli başarı elde edilememiştir.

Bu kez yapılan ağaçlandırma çalışmasında toprak yapısı 1.000 m³ torf ve gübre ile her fidanın dibine yapılan takviye ile desteklendi. Çekilen 620.000 metre uzunluğundaki çelik ve plastik borularla damlama sulama sistemi kuruldu. İnşa edilen 5 tane su deposu ile sistem desteklendi. Toplamda 210.000 adet karaçam, sarıçam, akasya ve huş fidanları ile birkaç yıla kadar Ali Dağı'nın şehre bakan cephesinde yeşil bir doku oluşması beklenmektedir.

Kayseri şehrinde Büyükşehir sınırları içerisinde Büyükşehir Belediyesi'nin yapım ve bakımını gerçekleştirdiği, 73 adet, Melikgazi Belediyesi'nin 220 adet, Kocasinan Belediyesi'nin 146 adet, Talas Belediyesi'nin 55 adet, İncesu Belediyesi'nin 23 adet ve Hacılar Belediyesi'nin de 3 adet olmak üzere toplam 520 adet park ve mesire alanı bulunmaktadır.

ALTINCI BÖLÜM

Kentin kalbinde değişim – Cumhuriyet Meydanı

Kayseri kent meydanı şehrin merkezinde, kuzey-güney ve doğu-batı ulaşım akslarının kesiştiği, Roma, Bizans, Selçuklu, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemine ait 5 medeniyetin eserleri ile çevrilmiş, yaklaşık iki bin yıllık tarihi süreçte oluşmuş, fiziki bir mekândır.

Cumhuriyet Meydanı'nın güneyinde Kayseri iç kalesi, güney doğusunda Hunat Hatun Külliyesi, doğusunda Ok Burcu, kuzey doğusunda Vilayet Konağı, kuzeyinde Sahabiye Medresesi, kuzey batısında Hilton Oteli, batısında Kurşunlu Cami ve güney batısında Dış Kale Surları, Kapalı Çarşı ve Bürüngüz Cami ve tabii ki altında da yeraltı çarşısı bulunmaktadır.

Kayseri iç kalesi ve dış kale surları Roma, Bizans ve Selçuklu dönemine, Hunat Hatun Külliyesi, Ok Burcu, Sahabiye Medresesi yine Selçuklu dönemine, Kurşunlu Cami ve Kapalı Çarşı Osmanlı dönemine, Vilayet Konağı, Hilton Oteli, Bürüngüz Cami ve Yer altı çarşısı ise Cumhuriyet dönemine ait yapılarıdır.

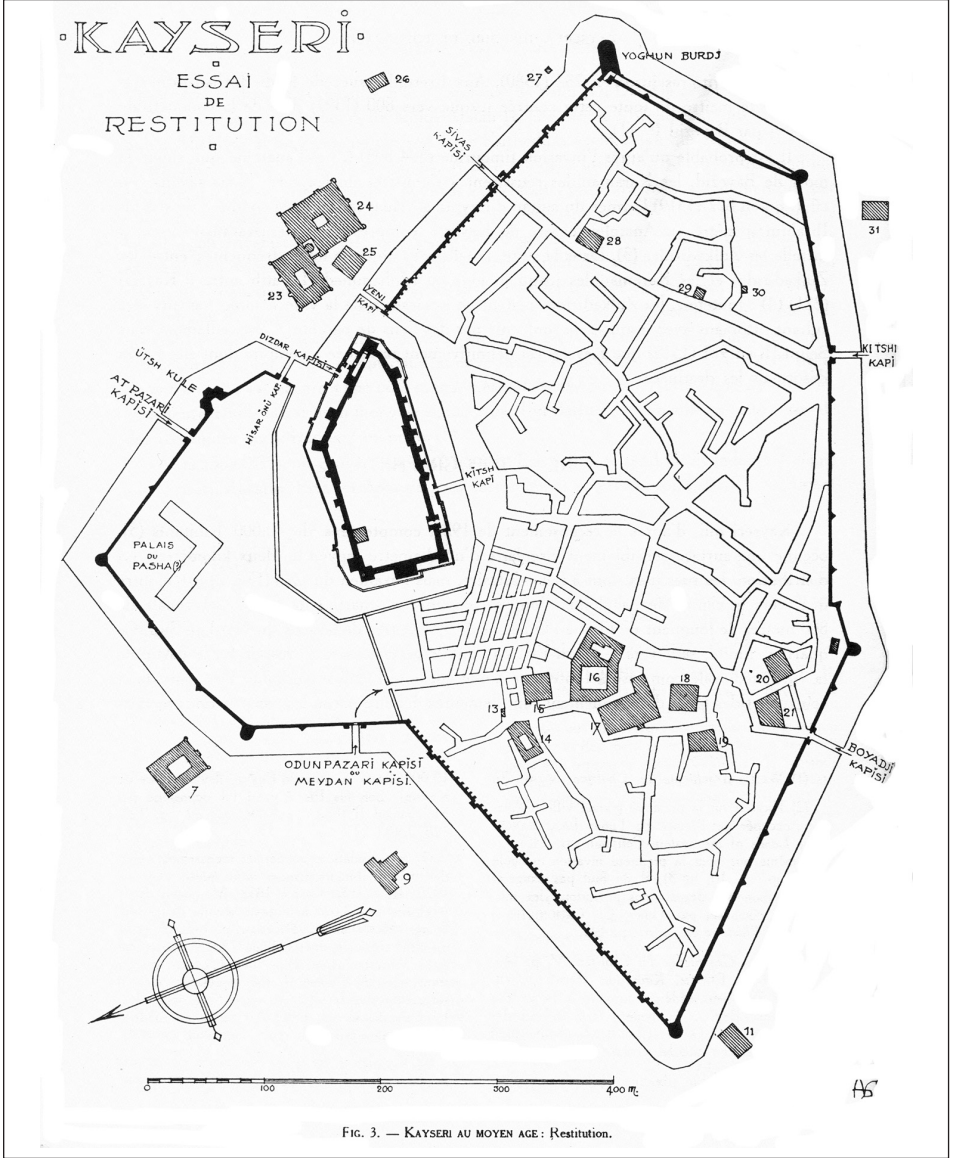
Cumhuriyet Meydanının Tarihi Gelişimi

Bugünkü Cumhuriyet Meydanı'nda artık bulunmayan tarihin değişik dönemlerindeki yapılaşmaların anlaşılması, sadece şehrin en merkezi bölgesini değil, kent meydanı olarak ifade ettiğimiz alanında tarihi gelişimini gözler önüne serecektir.

Kayseri iç kalesinin kuzeyinde, güneydeki büyük dış kaleden başka ve ondan bağımsız olarak daha küçük boyutlarda Selçuklu Sarayı Devlethane'yi çeviren kuzey dış kale surları bulunmaktaydı. Şimdiki Kapalı Çarşı'nın Bürüngüz Cami yanındaki meydana açılan Meydan kapısı(eski demir kapı) yanından başlayıp, Cumhuriyet Meydanı'nın ortasından geçerek, Ok Burcu'na birleşir ve buradan iç kalenin doğu kapısına (Dizdar kapısı) ulaşırdı. Bu surlardan bugün Ok Burcu'nun alt katından başka bir şey kalmamıştır. Bu alanın güney surlarını ise iç kalenin kuzey duvarları teşkil ediyordu.

İç kalenin kuzeyinde, iç kale ile Vilayet Konağı arasında, kuzey dış surlarının içerisinde Kayseri'nin ilk resmi sarayı olarak bilinen Devlethane vardı. Kayseri valilerinin ve sultanların oturduğu bu saray 1396 yılında Sultan Kadı Burhanet-

tin Ahmet ile yeğeni Şeyh Müeyyed arasındaki savaş sırasında yakılarak, yıkılıp yok edilmiştir. Tarihi kaynaklara göre “Bu saray gurur verici bir devlethane, ona bağlananların meskenleri, eğlenceyi sevenlerin yerleri idi. Etrafını da meyve bahçeleri çevirmişti. Duvarları göz alıcı muhtelif şekilde güzel çiniler ile bezenmiş ve en güzel süslemeler ile süslenmişti.”³⁵



Gabriel'in Kayseri İç Kalesi-Dış Kalesi ve kuzey dış surlar planı

35 Prof. Dr. Faruk Sümer, *Yabanlu Pazarı*, İstanbul-1985.

19. Yüzyılın sonlarında, iç kale surlarının kuzeyinde saat kulesinin bulunduğu alanda Kayseri Redif Komutanlığı ve askeri depoların bulunduğu, yine iç kalenin kuzey doğu kısmının, yani Ok Burcu'na doğru olan kısmının ise alabildiğine tarlalar ve sebze bahçeleri ile kaplı olduğu görülmektedir. 1914 yılında Belediye Başkanı olan Çalıkzade Rıfat Bey zamanında sözü edilen alanda yukarıda adı geçen Şule Parkı ismi ile bir park ve içerisine Sultan Aziz'in oğlu Yüzbaşı Cemalettin Efendi adına Şehzade Çeşmesi adı ile birde çeşme yaptırılmıştı. Tarihi resimlerden ve saat kulesinin mevcut kotundan 20. Yüzyıl başlarında bu alanın şimdikinden 2.5 metre kadar daha düşük bir kotta olduğu ve zaman içerisinde dolduğu anlaşılmaktadır.

1942 yılında inşa edilen eski hükümet konağı binası ile birlikte iç kale surlarının kuzeyi ve Sahabiye Medresesi'nin güneyindeki alanda kent meydanı olarak bir mekân oluşmaya başlamıştır.

1945 yılında hazırlanan Kemal Ahmet Arü imar planında hükümet konağının önünde kısıtlı da olsa bir alan taranarak hükümet meydanı olarak gösterilmiş, fakat tören alanı olarak düzenlenmesi beklenen bu alan genel olarak yeşil bir doku olarak varlığını sürdürmüştür. 1945'li yıllarda vilayet konağının önünde ve sağında Sahabiye Medresesi ile arasındaki alanda Vali Nazmi Toker zamanında yapılmış olan Tan Sineması, şehir kulübü ve belediye binası bulunuyordu.

1950'lerden sonra ise şehrin ekonomik ilişkilerinin, zaman içerisinde de araç trafiğinin yoğunlaştığı ve tüm bu işlevlerin plansız olarak geliştiği bir merkez haline dönüştü.



Cumhuriyet Meydanında redif kumandanlığı ve askeri binalar

İç kale surlarının kuzey batısı ve kuzey doğusunda oluşan geliş güzel yapılaşmalar, 1980–1990 ve 2000'li yıllarda planlı bir kent meydanını gerçekleştirmenin önündeki en büyük engeli oluşturuyordu.

1976 yılında meydana nazır bir şekilde Bürüngüz Cami inşa edilmiş olmakla birlikte, caminin tam önünde, tamamen plansız olarak Camlı Köşk, Şıhaslan Fırını, Zümrüt Pastanesi ve Yeni Eczane binaları bulunuyordu. 1984 yılında Belediye Başkanı olan Hüsamettin Çetinbulut, ilk icraat olarak bu adadaki binaları tamamen yıkarak ortadan kaldırdı.

Aynı yıllarda iç kalenin kuzey doğusundaki adada bulunan yapıların kaldırılması çalışmaları yapıldı ise de, bu alanda resmi ve özel birçok bina, geniş bir alana oturmakta olduğundan bu yapıların kaldırılması daha oldukça uzun bir zaman gerektirecekti. Öncelikle Tekel Müdürlüğü'ne ait binanın boşaltılması amacıyla kendilerine Bozantı Caddesi üzerinden bir büyük parsel verildi. Bozantı Caddesi'ndeki yeni binalarına taşınmaları karşılığında Cumhuriyet Meydanı'ndaki bu binaları ile birlikte depo olarak kullandıkları Memleket Hastanesini de Büyükşehir Belediyesi'ne terk ettiler.

Bu aşamada 1990 yılında yeni hal binası inşaatı Argıncık semtinde tamamlanarak yeni yerine taşınmış, eski hal binasının yeri boşaltılarak yıkılmıştı. Büyükşehir Belediyesine ait eski hal alanı, meydandaki postane binasının ve Alemdar Sineması ile pasajının boşaltılmasında takasta kullanıldı. 1997 yılında Alemdar Sineması ve pasajı da yıkılarak Hunat Cami önünden gelerek Sivas Caddesi'ne dönen yan yol bu alanın üzerinden geçirilince postaneye ait bina ve telefon sant-



Bürüngüz Camii önündeki binalar 1984 yılında kaldırıldı



Meydan'dan en son PTT binası 2004 yılında kaldırıldı.

rali, Cumhuriyet Meydanı'nın ortasında kaldı. Meydandaki eski postane binası daha 7 yıl, eski hal yerinden verilen arsa üzerine yeni postane ve santral binasının yapılmasını bekledi. Bu çirkinliğin daha fazla sürmemesi için 2004 yılında Turizm Müdürlüğü'nün boşaltmış olduğu, Hunat Medresesi yanındaki bina postane olarak tanzim edilerek, buraya taşınması sağlandı. Şubat 2004 tarihinde meydanın ortasından bu son binada yıkılarak kaldırıldı ve Cumhuriyet Meydanı düzenlemesinin önünde fiziki bir engel kalmamış oldu.

İmar Planlarında Cumhuriyet Meydanı

Cumhuriyet Meydanı'nın ilk planlamaya tabi tutulduğu evrak, 1945 yılında onaylanan Oelsner - Kemal Ahmet Arü imar planlarıdır. Daha önce 1945 planlarını anlatırken de kısmen bahsedildiği gibi, 1/1000'lik genel planlamanın dışında bu alan, 1/500 ölçekli olarak da detaylandırılmış ve ilk defa bu alanın bir kent meydanı olduğu bu planlama ile vurgulanmıştı. O yıllarda henüz yoğun bir trafik aksı hüviyeti oluşmadığından alanın kentin merkezi ve temsil alanı olma özelliği ön plana çıkartılmıştır. 1942 yılında yapılmış olan hükümet konağının önünde meydanın genel ölçülerine göre makul bir büyüklükte merasim alanı, bu alanın güneyinde mevcut kumandanlık binası ve Sahabiye Medresesi tarafında ise sinema, kulüp ve belediye binaları mevcut ve korunacak yapılar olarak gösterilmiştir.

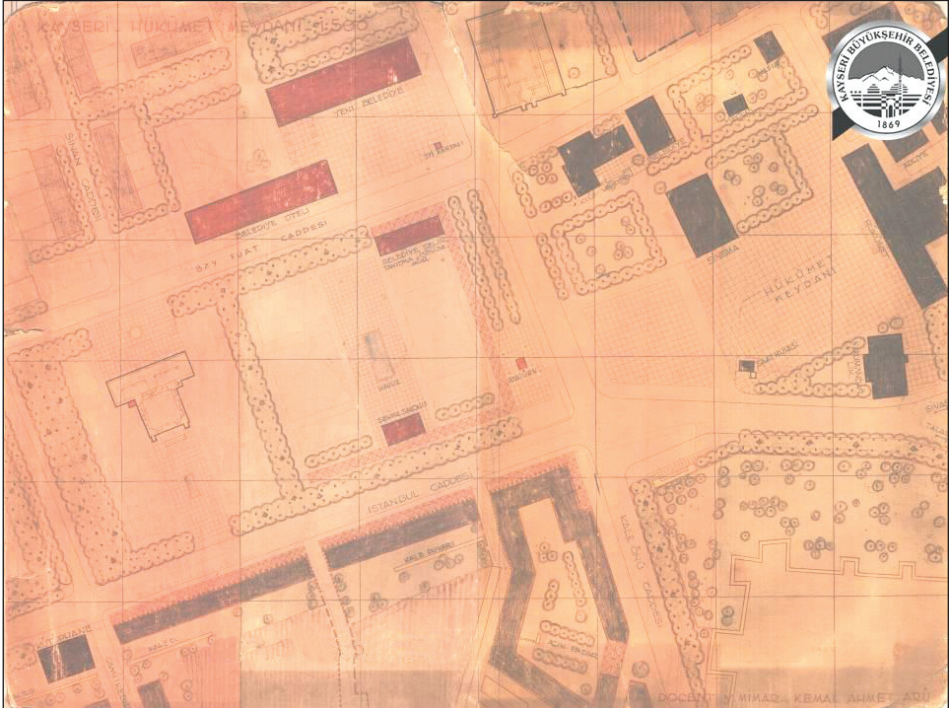
İstasyon Caddesi'nin güneye doğru iç kalenin batısında kale önü caddesi olarak aynı genişlikte devam ettiği görülmektedir.

Şimdiki meydan parkının güney ve kuzeyinde şehir salonu ve Belediye Şehir Tanıtma ve İstihbarat Müdürlüğü olarak 2 fonksiyon önerilmiştir.

Cumhuriyet Meydanı'ndan, Düvenönü'ne doğru giden dış kale surlarının dışında boydan boya arkatlı dükkânlar mevcut ve korunacak olarak gösterilmiştir.

1975 Yavuz Taşçı planlarının gerek 1/5000'liklerinde gerekse 1/1000'liklerinde Cumhuriyet Meydanı bir kent meydanı olarak ele alınmamış ve bu yönde bir özen gösterilmemiştir. Tamamen bir trafik kavşağı olarak planlanmıştır. Saat kulesi ortada bir ada içerisinde korunmuş, planlamada yaya ulaşımı da göz önünde bulundurulmamıştır. Trafik çözümlerinin de tam olarak sağlandığı söylene-
mez.

1986 yılında, Bülent Berksan tarafından hazırlanan, 1/5000 ölçekli planlarda motorlu araç trafiği zeminde planlanmasına rağmen 1987 yılında yapılan 1/1000'liklerde yer altına alınmış, zemin tamamen yayalara bırakılmıştır. Meydan Parkı, Sahabiye Medresesi hizasına kadar uzatılmış bu parktan Hükümet Konağı'na kadar olan tüm alan merasim meydanı olarak planlanmış, saat kulesi mevcut yerinde korunmuştur. 1984 yılında yapılmış büyük bir Atatürk Anıtı (şimdiki mevcut büyük anıt) bulunmasına rağmen bu anıtı da koruyarak, merasim meydanının diğer ucu olan Sahabiye Medresesi önüne bir Atatürk Anıtı daha planlanmıştır. Hemen herkesin keyifle karşılayacağı şekilde tüm alan yayalara bırakılmış olmakla birlikte zemin altından motorlu araç trafiğinin ne şekilde çalışacağı konusunda hiçbir çözüm önerilmemiştir.



1945 planlarında cumhuriyet meydanı

06.08.1992 tarihinde onanan 1/5000'lik planlarla 1986 yılında yapılan Nazım Plan hatası düzeltilerek trafik yeraltına alınıp, 1/1000'liklerle uyumlu hale getirilmiştir.

1995 yılında Büyükşehir Belediye Başkanı Şükrü Karatepe zamanında yapılan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarında trafik tekrar yer üstüne çıkartılmış, vilayet binasının önünde oldukça geniş bir alanda merasim meydanı düzenlenmişti. Bu planlama her ne kadar kentsel tasarım projesi olarak isimlendirilmişse de, kent kimliğini, yansıtan bir kent meydanı projesi olarak kabul etmek mümkün değildir.

1995 planlarının iptali talebiyle, biraz da Belediye ile Mimarlar Odası arasındaki gergin ilişkilerin sonucu olarak Mimarlar Odası Kayseri Şubesi tarafından aynı yıl içerisinde İdare Mahkemesinde dava açıldı.

Mimarlar Odası, 1995 yılında hazırlanan Cumhuriyet Meydanı planlarına;

- Yeraltında bulunan ana ulaşım arterlerinin yer üstüne çıkartılarak yer üstündeki parçalanmamış yaya dokusunun zedelendiği,
- Çevredeki yoğun tarihi dokunun göz önünde bulundurulmadığı ve Koruma Kurulundan görüş alınmadığı,
- Planlama yapılırken imar mevzuatına uyulmadığı yönlerinden itiraz etmişti.

Yerel mahkeme iki ayrı bilirkişi heyetinin planlar üzerinde yapmış olduğu incelemeler neticesinde hazırladığı raporlar doğrultusunda;

- 1/1000 ölçekli planların ilçe belediyesi yerine Büyükşehir Belediyesince yapılmasının hukuka aykırı olduğu,
- Kentin en büyük merkezi olan kamu alanının, yer üstüne çıkartılan trafik ana arterleri ile parçalanarak, tarihi çevrenin korunması ilkesi yeterince gözetilmediğinden, değişikliğin kentsel tasarım ilkeleri ve tarihi koruma esaslarına göre kamu yararına uygun olmadığından ve değişiklikle getirilen yeni düzenlemenin meydan ve yakın çevresinde bulunan tarihsel dokunun ve tescilli tarihi yapıların özgün mimari konumları yeterince göz önüne alınmadan uygulamaya geçilmesinin telafisi imkânsız dönüşümlere yol açabileceği gerekçeleri ile Cumhuriyet Meydanı 1995 yılı imar planlarını iptal etti. Haziran 1999 tarihinde verdiği kararla Danıştayda bu iptal kararını onadı.

Cumhuriyet Meydanı, imar planlarının mahkemece iptal edilmesi şehrin bu en merkezi alanının gerek hukuki, gerekse fiziki açıdan tam bir kangren haline dönüşmesi manasına geliyordu. 1995 planlarının mahkemece iptal edilmesiyle 1999 yılında yeniden 1992 planlarına dönmüş, trafik asla uygulanması mümkün olmayacak şekilde yer altı çarşısı yok sayılarak yeraltına alınmış ve 2000'li



1984-2006 yılları arası yirmi yıldan fazla Cumhuriyet Meydanı bu şekilde kullanıldı.

yıllara Cumhuriyet Meydanı çözümsüzlükler içerisinde bir trafik kavşağı olarak girmişti.

2000 yılına gelindiğinde Cumhuriyet Meydanı'nın fiziki konumunu şu şekilde özetlemek mümkündür;

110.000 m²'lik etrafı tamamen tarihi yapılarla çevrili bu alanda yayaların oturup dinlenebilecekleri bir alan ve rahatça dolaşım, buluşabilecekleri ve güvenle karşıdan karşıya geçebilecekleri yaya aksları yoktu.

Alanın tam ortasında bulunan Atatürk Anıtı önünde ortalama olarak haftada 2 veya 3 defa törenler düzenlendiğinden meydanadaki araç trafiği kesilerek, bu zaman diliminde tam bir trafik karmaşası yaşanırdı.

Vilayet Konağı önündeki alan, şehrin en merkezi yerinde otopark alanı olarak kullanılmakta ve yanı başından yeraltı çarşısının bacası yükselmekte idi. Bu büyük alanın içerisinde en küçük bir yeşil dokuya rastlamak mümkün değildi. Tarihi kale surlarının hemen bitişiğinde ayakkabı boyacıları ile tamircilerinin barakalarına düzensiz bir şekilde rastlamak mümkündür. Alanın yarıdan daha fazla bir bölümünde motorlu araç yolları plansız bir şekilde yoğun araç trafiğinin işgali altındaydı. Bu haliyle şehir meydanı şehrin en plansız ve bakımsız alanı olarak kabul edilmekteydi.

Yeniden planlama süreci

Haziran 1998 tarihinde Kayseri Büyükşehir Belediye Başkanlığına Mehmet Özhaseki'nin seçilmesi ile birlikte bir yandan Cumhuriyet Meydanında plansız yapıların kaldırılması çalışmaları devam ederken, diğer yandan kentin en merkezi alanının yeniden planlanması için yeni bir sürecin başlatılması ile ilgili yöntem araştırmalarına başlandı. 1995 yılında belediyece hazırlanan Cumhuriyet Meydanı Kentsel Tasarım Projelerinin Mimarlar Odasınınca İdare Mahkemesi ve Danıştay nezdinde iptal ettirilmesi bu planlama olayını farklı boyutlara taşımış, bu alanın planlanmasında sivil toplum örgütlerini ve özellikle de Mimarlar Odasını önemli bir figür haline getirmişti. Yapılacak olan planlama şehrin herhangi bir alanının planlanması yönünde belediye meclislerinin görev alanına giren bir çalışma olmaktan çıkmış, tüm şehirde uzlaşmayla gerçekleştirilmesi gereken, sivil toplum örgütleri ile tüm kurum ve kuruluş yetkililerinin katkıları ve ikna olmalarını gerektiren bir kentsel sorun haline gelmişti.

Cumhuriyet Meydanı planlamasında sorunlar sadece kişi, kurum ve kuruluşların ikna olmaları ile sınırlı değildi.

Uzun bir tarihi süreç içerisinde oluşan bu alanda yılların getirip üst üste yığıldığı birçok fiziksel sorunun da aynı anda çözülmesi gerekiyordu.

Öncelikli olarak, Cumhuriyet Meydanı, tarihi gelişimi içerisinde şehrin güney-kuzey ve doğu-batı motorlu araç trafiğinin kesiştiği büyük bir kavşak haline gelmişti.

1970'li yıllarda inşa edilmiş olan ve 200 adet dükkânın bulunduğu yer altı çarşısı tam Cumhuriyet Meydanı'nın altında bulunmakta, şehrin önemli alışveriş merkezlerinden birisi olma konumunu korumakta idi. Büyükşehir Belediyesince projeleri hazırlanmış olan hafif raylı sistemin hemzemin olarak doğu-batı istikametinde Cumhuriyet Meydanı'ndan geçmesi planlanmıştı.

Bu açılardan bakıldığında Kayseri kentinin hemen tamamını, planlanması düşünülen Cumhuriyet Meydanı'nın etki alanında olarak değerlendirmek mümkündür. Esas itibarı ile Cumhuriyet Meydanı olarak tanımladığımız alanı, Kayseri iç kalesi, Bürüngüz Cami, Kapalı çarşı, Kurşunlu Cami, Hilton Oteli, Sahabiye Medresesi, Hükümet Konağı, Ok Burcu, Hunat Hatun Külliyesi çerçevesi içerisinde kalan yaklaşık 100.000 m²'lik bir alan içerisinde tanımlamak mümkündür.

Bu alanın tam ortasında iki önemli figür olarak tarihi saat kulesi ve Atatürk Anıtı bulunmaktaydı. Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, tarihi saat kulesinin yerinden taşınamayacağı ile ilgili daha önceki tarihlerde bir karar almıştı.

Hazırlanacak olan projenin, esas uygulama alanı, Kayseri Kalesi, Bürüngüz

Cami, Meydan Parkı, Sahabiye Medresesi, Hükümet Konağı, Ok Burcu ve Hunat Külliyesi arasında kalan alandı. Bu alan içerisindeki çok yoğun araç trafiğine ayrılmış alanların azaltılarak, yayalara da yaşama mekânı açılması, gece ve gündüz yaşayan bir kent meydanı oluşturulması planlamanın ana ilkesi olmalıydı.

Bununla birlikte kuzey-güney ve doğu-batı istikametindeki trafik akışı kesilmemeli ve birbirinden kopartılmamalıydı. Trafik kesilmeden törenlerin yapılabileceği bir tören alanı oluşturulmalı, projenin uygulaması neticesinde ortaya çıkacak olan meydan düzenlemesi hem tarihi çevreyle uyumlu, hem de şehrin kimliğini yansıtıcı nitelikte olmalıydı. Yapılacak projenin gerçekçi ve uygulanabilir olması, makul bir sürede ve Kayseri Büyükşehir Belediyesi'nin mali kaynakları ile altından kalkabileceği niteliklerde olması gerekiyordu.

Cumhuriyet Meydanı projesinin yapılması ile ilgili ilk toplantı Şubat 2000 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanının Başkanlığı'nda, Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Başkanı, Mimarlar Odası Başkanı, Erciyes Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyeleri ve Büyükşehir Belediyesinin üst düzey yöneticilerinin katılımı ile gerçekleşti. Bu toplantıda Cumhuriyet Meydanı ile ilgili tüm konular enine boyuna tartışılarak, Cumhuriyet Meydanı projesinin ulusal bir yarışma ile elde edilmesi üzerinde mutabakat sağlandı.

Erciyes Üniversitesi Öğretim Üyeleri ile Büyükşehir Belediyesi ve Mimarlar Odasının birlikte yapacakları çalışma ile jüriyi ve yarışma şartnamesini oluşturması yönünde takip eden aylarda toplantılar devam etti.



Eski PTT binası-Tekel binası ve Alemdar Sineması, arkada eski valilik binası

Özellikle Erciyes Üniversitesi hocalarının Cumhuriyet Meydanı'ndaki araç trafiğinin yeraltına alınmasının, yarışma şartnamesi hükmü haline getirilmesi yönündeki ısrarı ve daha sonraki süreçte öğretim görevlilerinin Kayseri dışına tayinlerinin çıkması sonucu çalışmalar kesintiye uğradı.

Bunun üzerine 2001 yılı içerisinde Bartın Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümünde Başkan Yardımcısı konumunda bulunan hemşerimiz Doç. Dr. Mehmet Sabaz ve Üniversite öğretim görevlilerinden oluşan bir heyetçe Cumhuriyet Meydanı projesi üzerinde görüşmeler yapıldı. Doç. Dr. Mehmet Sabaz başkanlığında üniversitede oluşturulan proje grubu 2001 yılı boyunca devam eden proje çalışmaları gerçekleştirerek, hazırlamış oldukları projelerini 2002 yılı başında Büyükşehir Belediye Başkanlığına sundular.

Proje grubu tarafından hazırlanan projelerde daha ziyade Selçuklu motifleri ön plana çıkartılarak, tören alanı ve mevcut anıtın, meydanın kuzey doğu köşesine taşınması teklif ediliyordu. Çalışma birçok yönden peyzaj düzenlemesi niteliği taşımakta ve sorunların tamamına çözümler üretememekte idi.

2002 yılında yeniden Erciyes Üniversitesi Mimarlık Fakültesi'nin dekanı başkanlığında bir yarışma gerçekleştirmek üzere jüri oluşturulmak istendi ise de, jüride bulunması öngörülen kişilerin Cumhuriyet Meydanı'na araç trafiğinin sokulmaması yönündeki eğilimlerinden dolayı bu girişimlerden de netice alınmadı.



Eski Meydan-Kale ve Çarşı İş Merkezi

Cumhuriyet Meydanı'ndaki çözülmesi gereken sorunların büyüklüğü, tarihi süreçte oluşan fiziksel engellerin aşılması ve bu alanın kent yaşamındaki önemi ve değiştirilmesi mümkün olmayan eşikler, planlama girişimlerini sonuçsuz bırakmaktaydı.

Bununla birlikte planlanması ve düzenlenmesi kaçınılmaz bir kent meydanı ve çözülmesi zorunlu sorunlar orta yerde varlığını sürdürmekteydi. Büyükşehir Belediyesini endişelendiren önemli hususlar, yapılacak bir mimarlık yarışmasında ortaya çıkacak projenin gerek kent yaşamı açısından, gerekse fiziksel çevre açısından uygulanamaması sonucu Cumhuriyet Meydanı için planlanan düzenlemelerin tamamen suya düşmesi idi.

Çünkü zaman zaman Cumhuriyet Meydanı'nın şehrin genel konumundaki yeri yeterince anlaşılmadığından, bu alandaki trafik akışının kesilmesi ve Cumhuriyet Meydanı'na araç sokulmaması yönünde ağırlık kazanan fikirlere rastlanmaktaydı. Böyle bir meydan projesinin bugünün Kayserisi'nde uygulanma imkânı yoktu. 2001 yılında Hunat yaya alt geçidinin yapımı sırasında 4 ay süre ile Cumhuriyet Meydanı'nın Talas Caddesi girişindeki motorlu araç trafiğinin kesilmesinden dolayı şehrin ekonomik ve sosyal hayatında önemli problemler meydana gelmiş, inşaatın derhal tamamlanarak Cumhuriyet Meydanı'na girişin açılması için belediye üzerinde yoğun baskılar oluşmuştu.

Yapılacak olan projenin bir diğer uygulanabilirlik problemi ise, Cumhuriyet Meydanındaki araç trafiğinin yeraltına alınması ile ilgili idi. Bu görüşün önünde de çok önemli fiziki engeller vardı. Cumhuriyet Meydanı'nın altındaki yer altı çarşısında 200 adet dükkân ve bu dükkânların şehir ekonomisindeki etkileri göz ardı edilemezdi. Ayrıca daha öncede sözü edilmiş olan iç kale surlarının kuzeyindeki Sahabiye Medresesi ve Ok Burcu istikametinde devam ederek Dizdar Kapısı'nda tamamlandığı bilenen kuzey dış surlarının temel kalıntılarından dolayı Cumhuriyet Meydanı'nın altında kapsamlı şekilde araç alt geçitleri yapılması mümkün değildi.

2004 yılından itibaren Kayseri Büyükşehir Belediyesi, Cumhuriyet Meydanı'nın planlanması amacıyla sınırlı bir proje yarışması yapmaya karar verdi.

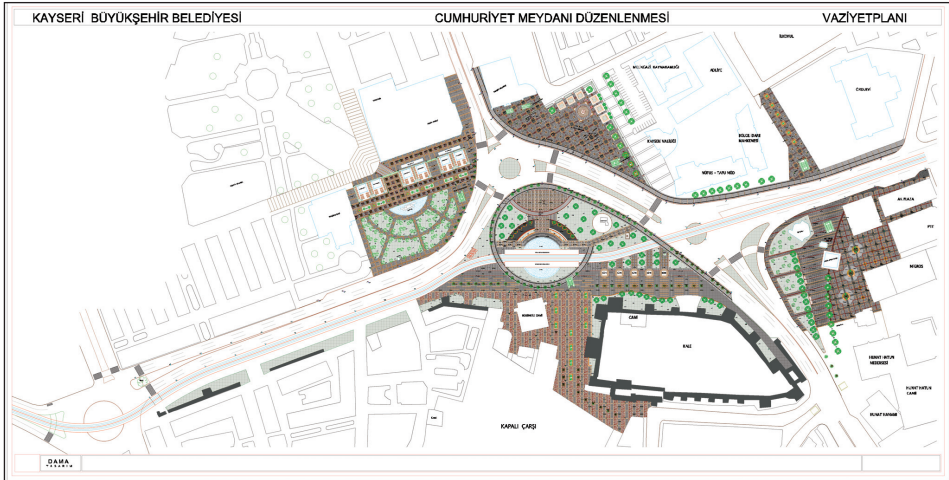
Bu maksatla Cumhuriyet Meydanı ile ilgili proje geliştirme yeterliliğine sahip olduğu düşünülen Kayseri'den Toprak Mimarlık Ofisi, Lifos Mimarlık Ofisi ve Dama Mimarlık Ofisi ile Ankara'dan Kaba Mimarlık Ofisinden Cumhuriyet Meydanı için proje hazırlaması istendi. Sözü edilen 4 mimarlık bürosunun hazırlamış oldukları ilk çalışmalar Büyükşehir Belediyesi Meclis salonunda, meslek örgütleri, sivil toplum örgütleri Kayseri'deki tüm kurum ve kuruluşların yetkililerinin katıldığı bir toplantıda hazırlayıcılar tarafından katılımcılara sunuldu. İlgililerin hazırlanan projelerle ilgili değerlendirme ve eleştirileri alındı. Hazırlanan

projelerin bu değerlendirilmeler doğrultusunda olgunlaştırılarak yeniden sunuma hazır hale getirilmesi ile aynı yıl içerisinde üç kez tekrarlanan aynı formattaki toplantılarla Dama Mimarlık Ofisi'nden Mimar Mehmet Kütahnci ve arkadaşlarının hazırlamış olduğu projelerin Kayseri Cumhuriyet Meydanı Projesi olarak uygulanmasına bir konsensüsle karar verilmiş oldu.

Mimar Mehmet Kütahnci ve arkadaşları tarafından hazırlanan Cumhuriyet Meydanı projesinin genel kabul görmesinde ve bu projenin seçilmesinde önemli etkenler vardı. Öncelikli olarak proje; Cumhuriyet Meydanı'nda yaya, motorlu araç ve raylı sistem için ayrılmış alanlarda neredeyse ideal denilebilecek ölçülerde denge kurmuştu. Toplam alanın 2/3'lük kısmı yayaların kullanacağı alan olarak planlanmış, motorlu araç trafiğini disipline ederek kullandıkları alanı minimum'a indirmiş, raylı sistemin Cumhuriyet Meydanı'ndan geçişini de önemli bir sorun ortaya çıkartmadan çözmüştü. Cumhuriyet Meydanı'ndaki planlanmış olduğu raylı sistem ana durağı ile Kapalı Çarşı ve çarşı ticaret merkezi arasında bir araç yolu olmaksızın güçlü bir yaya bağlantısı kurmuştu. İç kalenin hemen kuzeyinde, raylı sistem duraklarının yakınında, meydanadaki yoğun insan kalabalığının kullanabileceği cafe, restoranlar planlayarak, meydanın günün her saatinde yaşayan bir alan olmasını sağlamaya çalışmıştı.

Tören alanını meydanın kuzey doğu köşesinde konumlandırarak, araç trafiğinin sık sık kesilmesi ile ilgili sorunu çözmüş, Cumhuriyet Meydanı'nın tam ortasındaki iki önemli figür olan tarihi saat kulesi ve Atatürk Anıtı'nı yaya bölgesi içerisinde koruyarak projenin uygulanabilirliği önündeki en önemli problemi ortadan kaldırmıştı.

Sivas Caddesi ile Hunat Hatun Külliyesi önünden gelen araç trafiğini Saha-



Cumhuriyet Meydanı Düzenleme Projesi



Cumhuriyet Meydanı gece

biye Medresesi önüne doğru yönlendirerek trafiği yavaşlatmaya çalışırken yaya bölgesindeki oluşturduğu bir yarım daire ile projede estetik bir yaklaşım meydana getirmeyi başarmıştı.

Neredeyse şehir tarafından üzerinde tam bir uzlaşma ile seçilen proje 2005 yılı mayıs ayı içerisinde Kayseri Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kuruluna sunulmuş onaylandı. Aynı yılın sonuna kadar uygulama projeleri hazırlanarak 2006 yılı başından itibaren Cumhuriyet Meydanı'nda projenin uygulanması safhasına geçildi.

Önemli hususlardan biriside inşaat çalışmaları sırasında Cumhuriyet Meydanında araç trafiğinin aksatılmaması ve gün içinde meydanı kullanan yayaların çok fazla rahatsız edilmeden çalışmaların sürdürülmesi idi.

Bu konulara da özen gösterilerek öncelikli olarak hükümet konağı önündeki araç otoparkı olarak kullanılan alan ve neredeyse Cumhuriyet Meydanı'nın simgesi haline gelmiş olan çirkin yer altı çarşısı bacası kaldırıldı. Yeraltı çarşısının tam ortasındaki aydınlatma feneri kapatıldı. Tam 100 yıl önce inşa edilmiş olan tarihi saat kulesi aslına uygun olarak restorasyon uzmanları nezaretinde restore edildi. Yer altı çarşısının Sahabiye Medresesi önündeki iniş merdiveni dışındaki üç iniş merdivenlerinin yerleri proje doğrultusunda değiştirilerek, dört girişe de yürüyen merdiven monte edildi.

Raylı sistemi inşa eden yapım firması tarafından Cumhuriyet Meydanı içerisinde isabet eden alan içerisindeki alt yapı, ray döşeme ve meydan ana durağı inşaatları tamamlandı.

Cumhuriyet Meydanı projesinin kesinleşerek 2005 yılında şehir imar planına işlenmesi ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'ndan onaylanmasını takip eden günlerde, tören alanındaki anıtın hazırlanması ile ilgili sınırlı bir yarışma ile yapılacak olan anıt projesi tespit edilmişti. Kültür Bakanlığı'na da çalışmalar yapan heykeltıraşlar Azmi Sekman ve İnyet Türkoğlu'nun hazırladığı olduğu üstten bir Selçuklu kartalını andıran ve önünde Atatürk Anıtı olan çalışma uygun bulunmuş, sözü edilen heykeltıraşların Çanakkale'de gerçekleştirmiş oldukları 50 mt. uzunluğundaki Kurtuluş Savaşı rölyefleri yerinde görülmüştü.

Hazırlanan anıt projesinin arkasında 28 mt. uzunluğunda Kurtuluş Savaşı'nı anlatan rölyefler yer aldı. Bu rölyeflerde Türkiye'de ilk defa mahalli öğeler de kullanılmış ve Kayseri Lisesi'nden Kurtuluş Savaşına giden ve geri dönmeyen 1921 yılı öğrencilerinin figürlerine de yer verilmiştir. Rölyeflerin ortasında ise Sivas Kongresi'nden sonra 19 Aralık 1919 tarihinde Kayseri'ye gelen Atatürk'ün, kendisini Milli Mücadele taraftarı olarak karşılayan Kayserililer'e teşekkür mesajının tam metni yer almaktadır.

Kartal kanadının her iki tarafındaki altı telekte tarih boyunca Kayseri'de hüküm sürmüş medeniyetlere yer verilmiştir. Bir tarafta Roma, Bizans ve Kapadokya Krallığı'na, diğer tarafta ise Danişment, Selçuklu ve Osmanlı dönemine ait figürlerle, tarihi bilgiler bulunmaktadır. Tam ortasında ise Atatürk Anıtı. Anıtta yer alan konular tarihci Mehmet Çayırdağ tarafından hazırlanmıştır.

2006 yılı sonlarında tamamlanan meydan düzenlemeleri ve tören alanı, 2007 yılı temmuz ayında anıt çalışmalarının da tamamlanması ile sona ermiş oldu. Yeni Cumhuriyet Meydanının tüm projelendirme ve düzenleme safhaları bu dönemde Büyükşehir Belediye Başkanı olan Mehmet Özhasseki zamanında gerçekleştirilmiştir.

Cumhuriyet Meydanı projesi ile birlikte gerçekleştirilen önemli bir çalışmada alanın çevresindeki Roma, Bizans, Selçuklu, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemine ait tüm yapıların mükemmel bir tarzda ışıklandırılmasıdır. Tamamen tarihi eser ışıklandırma uzmanlarının hazırladığı projeler çerçevesinde gerçekleştirilen bu çalışmalar neticesinde Cumhuriyet Meydanı'nın gece görüntüleri, gündüzden daha etkileyici bir konuma ulaşmıştır.

YEDİNCİ BÖLÜM

Şehrin merkezinde, tarihin derinliklerinden bir miras...

Kayseri Kalesi

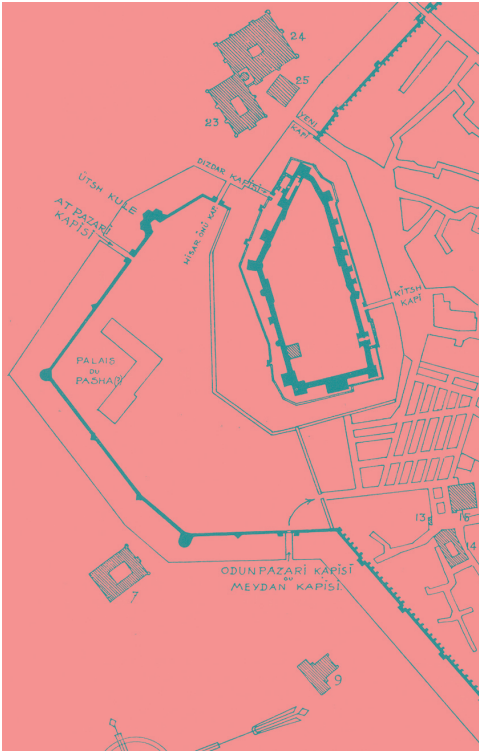
Kayseri Kalesi, Kayseri şehrinin silüetindeki en önemli figürlerden birisidir. Gerek merkezi konumu, gerek şehrin tarihi dokusundaki önemli yeri, gerekse çevresinde oluşmuş bulunan ticari ve sosyal aktiviteler ile hemen yanı başındaki Cumhuriyet Meydanı'nın ayrılmaz bir parçası ve tamamlayıcısı konumundadır.

Özelde Kayseri Kalesi, genelde Kayseri Surları ile ilgili ilk tarihi bilgiler, Roma İmparatoru Gordianus III. zamanındaki (M.S.238–244) sikkelerde bulunmaktadır. İmparatorun dördüncü tahta çıkış yılı olan 242 yılında kendisi ve karısı adına bastırılmış bronz sikkelerde sur yapımı ile ilgili ibareler geçmektedir. Bu bilgilerden bu tarihlerde Kayseri'de surların inşa edilmiş olduğu ve paraların bunun hatırasına basıldığı anlaşılmaktadır. Bu tarihten sonra surlar hakkında ikinci bilgi, VI. Yüzyılın başlarında meşhur Bizanslı tarihçi Prokopius'un kayıtlarında geçmektedir. Bu kayıtlara göre surlar, VI. asır ortasında daraltılarak tamir edilmiş ve kuzey batıda bir iç kale meydana getirilmiştir. VI. Yüzyıldan şehrin Türklerin eline geçmiş olduğu XI. Yüzyıla kadar surlara mühim bir müdahalenin olduğuna dair herhangi bir kayıt bulunmamaktadır.

XII. Yüzyıl ortasında şehri kendisine merkez yapan ünlü Danişment hükümdarı Melik Mehmet Gazi'nin (1134–1143) şehri imarı sırasında harap olan surları tamir ettirdiği sanılmaktadır.

Ancak yazılı belgelere göre Türk devrinde Kayseri'de belli başlı ilk sur yapımı Anadolu Selçuklu Hükümdarı I. İzzettin Keykavus (1211–1220) zamanında olmuştur. Sultan, doğuda meydana gelen Cengiz tehlikesine karşı kendisinden sonra kardeşi I. Alâeddin Keykubad'ın daha geniş olarak yapacağı gibi, kalenin önemini ve eksikliğini görerek bu işe girişmiştir. Keykavus, üzerinde kitabesi bulunan Yoğunburç'u yaptırdığı gibi bu sırada surların ihtiyaç duyulan diğer kısımlarını da tamir ettirmiştir.

Kayseri surları üzerinde Türkler döneminde en büyük müdahale, ilave ve tamirâtı Anadolu Selçukluların büyük hükümdarı Alâeddin Keykubat (1220–1237) yaptırmıştır. Sultan Keykubat, yaklaşan Moğol tehlikesine karşı Konya ve Sivas surlarını yaptırdığı gibi, Kayseri surlarını da bilhassa iç kaleyi yeni baştan ve ilavelerle takviye etmiştir.



İç Kale ve bugünkü Cumhuriyet Meydanı altında kuzey dış surları

Kayseri iç kalesinin bugünkü görünümünü, bu sultan zamanında 1224 yılında almış olduğu söylenebilir.

Bugün için hemen hiçbir emaresi kalmamış ve temelleri Cumhuriyet Meydanı altında kalmış olan iç kalenin kuzeyindeki kuzey surları ilk defa Sultan Keykubat tarafından ilave edilmiştir.

Selçuklulardan sonra kale, kitabelere göre Dulkadiroğluları, Karamanoğluları ve Osmanlılar zamanında tamiratlar görmüştür. Osmanlılar zamanında artık şehrin müdafaa ihtiyacı olmadığından iç kaleye mahalleler kurulmuştur. Evliya Çelebi bunu Seyahatnamesinde uzun uzun anlatmaktadır. XVI. asrın sonlarında kale kapılarında halkın rahat giriş çıkışı için genişletme ve onarım çalışmaları yapılmıştır. Osmanlı Devletinin sonlarında ve Cumhuriyetin başlarında iç kale boşaltılmış ve hapisane olarak kullanılmıştır.³⁶

1930'lu yıllardan itibaren Kayseri Kalesi'nin içerisinde pazar yeri olarak oluştuğunu ve 1980 yılına kadar bu şekilde kullanıldığını görüyoruz. 12 Eylül 1980 harekâtından sonra kale içerisindeki sebze, meyve ve giyim eşyaları satışı yapılan tüm barakalar devrin Vali ve Belediye Başkanı tarafından boşaltıldı.

1985 yılında Kayseri Belediyesi tarafından iç kale surlarının onarımı gerçekleştirildi. Aynı zamanda Koruma Kurulu üyesi olan Prof. Ümit Serdaroğlu tarafından hazırlanan proje çerçevesinde ortadaki taş yapı çarşı inşa edildi. Bu yapı kale surlarından 10 metre içeri çekilerek ortada bir ada olarak planlanmıştı. Fakat uzun yıllar boyunca insanlar alışveriş için buraya girmekte pek istekli davranmadılar. Surlarla çarşı arasındaki çepeçevre dolaşan koridorda zamanla seyyarlar oluştu. 1994 yılından itibaren Belediye Başkanı olan Şükrü Karatepe zamanında bu seyyarların surların içerisine çepeçevre barakalar yapmasına, kale

36 Mehmet Çayırdağ, *Kayseri Tarihi Araştırmaları*, Kayseri-2001.

içerisindeki alışverişi canlandırmak için izin verildi. Şu anda kale içerisinde ortadaki taş yapılarda 145 dükkân, surlara dayalı olarak izinsiz yapılan 279 adet baraka bulunmaktadır. 1985 yılında yapılan onarım ve inşaat sırasında iç kalenin kuzey surlarından Cumhuriyet Meydanı'na bir kapı açılmış ve inşaat sonrasında da tekrar kapatılmamıştır. Güney ve doğu kapısının dışında kuzey tarafından bu kapının açılması kale içinin kullanılmasını kolaylaştırmış ve Cumhuriyet Meydanı ile kale içini büyük ölçüde bütünleştirmiştir.

2006 yılında Cumhuriyet Meydanı'nın yeniden düzenlenerek Kayseri kent kimliğini yansıtacak şekilde sosyal bir mekân olarak ortaya çıkmasından sonra Kayseri Kalesinin korumacılık anlayışına taban tabana zıt, tarihi mimari mirasa saygısız bu konumunu sürdürmesi son derece rahatsız edici bir durum oluşturmuştu. Bu noktadan hareketle Kayseri Büyükşehir Belediyesi tarafından 2007 yılının kasım ayından itibaren Kayseri iç kalesinin korunarak kültür ve sanat ortamına dönüştürülmesi için iki kademeli ulusal mimarlık yarışması düzenlendi. 2007 yılının aralık ayı içerisinde yarışma şartnamesi hazırlanarak birinci kademe için yarışmacılara 4 aylık bir proje hazırlama süresi verildi. Nisan 2008 tarihinde birinci kademeye Türkiye'nin birçok şehrinden katılan 75 projeyi incelemek üzere yarışma jürisi fuar alanı içerisindeki Dünya Ticaret Merkezinde toplandı.



Kale içinin 2010 yılı sonuna kadar ki durumu



Kale içinde surlar boyunca barakalar ve ortada taş yapılaşma

Kayseri iç kalesinin korunarak kültür ve sanat ortamına dönüştürülmesi için iki kademeli Ulusal Mimarlık Yarışmasının Jürisi, Erciyes Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Orta Doğu Teknik ve İstanbul Teknik Üniversitesi hocaları ile Kayseri’den mimar, sanat tarihçisi ve uzmanlardan oluşmaktaydı.

Yarışma Jürisi tarafından düzenlenen şartnamede yarışmanın amacı şu şekilde ifade ediliyordu;

“Kaleler; tarihi kentlerde, kent mekânını kurgulayan en önemli kültürel varlıklardır. Özellikle ortaçağ kentlerinde kaleler siyasal ve kültürel anlamda kent bütünlüğünü simgeleyen mekânlardır.

Birçok tarihi kentte kaleler özgün karakterleri korunarak çağdaş yaşama uygun hale getirilmiştir. Bu gibi örneklerde geliştirilen tasarımlar sıra dışı mekânsal deneyimler yaşanmasına fırsat vermektedir.

Bu yarışmada Kayseri iç kalesinin de benzer bir şekilde korunarak günümüzün kamusal mekân anlayışlarına uygun tasarımlarla farklı sosyal ve kültürel kullanımlara açılması istenmektedir.”

Nisan 2008 tarihinde üç gün aralıksız olarak yaptığı toplantılarda jüri heyeti 75 projeden 6 tanesini ikinci kademeye katılmak üzere seçerek diğer projeleri yarışma dışı bıraktı. Bu ilk kademeyi aşan 6 projenin müellifi, projelerini ekim 2008

tarihinde ikinci kademe yarışmaya katılmak üzere yeniden hazırladı. 13 Ekim 2008 tarihinde toplanan jüri heyeti, bu 6 projenin içerisinde Prof. Zafer Ertürk ve arkadaşlarına ait projeyi oybirliği ile birinciliğe layık gördü.

Kale İçi Planlamasının Zorlukları

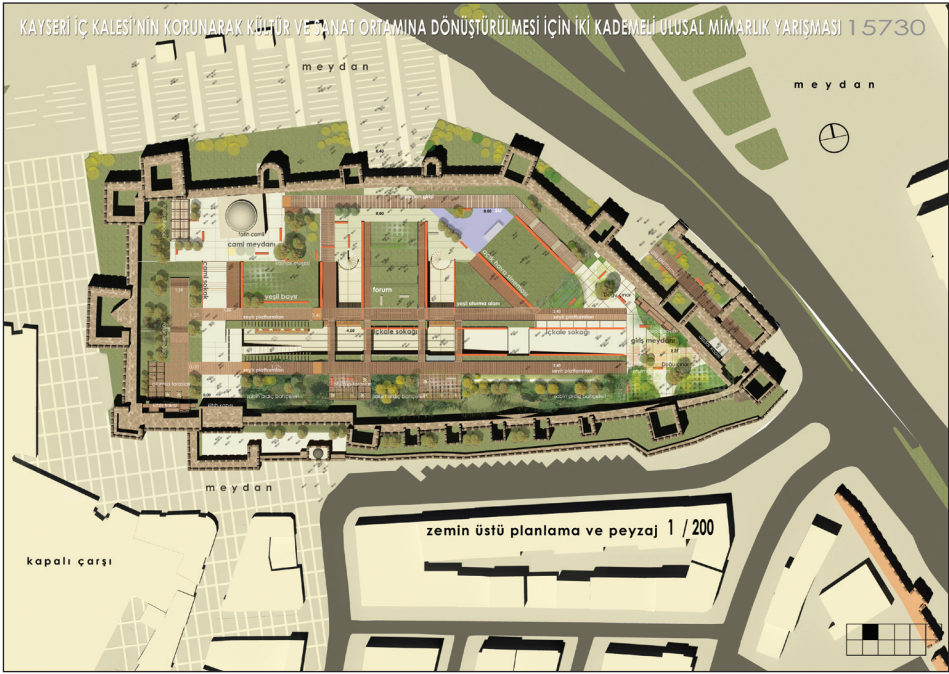
Kayseri iç kalesinin yeniden planlanması için Büyükşehir Belediyesince oluşturulan jüri heyeti hazırlamış olduğu şartname ile yarışmacıları mümkün olduğu kadar kısıtlamamaya özen göstermişti. Planlanacak alan genel manada 11.000 m²lik, sur duvarları ile çevrili alandı. Yaklaşık 2000 yıllık bir tarihe sahip böyle bir anıt eserin içerisinde planlanmasının çok temel zorlukları vardı. Yarışma boyunca jüriyi de genel olarak yönlendiren başlıca faktör kale surlarının içerisi için hazırlanan planlamalarda bu alandaki yapılaşma oranı ile ilgili yaklaşımlar idi.

Her halükarda yarışmaya katılan tüm yarışmacılarında birinci öncelikli olarak zihnini meşgul eden konu bu olmalıydı. Zira böyle tarihi bir alanın içerisinde hazırlanacak olan projenin başarılı olmasındaki birinci etken hem arzu edilen fonksiyonları karşılayacak, hem de tarihi mekânın önüne geçmeyecek bir yapılaşma öneriyor olmasıydı. Yarışmanın birinci aşamasında tereddütsüz elenmiş olan projeler, denilebilir ki bu orantıyı yakalayamamış / gözetmemiş olan projelerdi. Bazı projelerin alanın neredeyse tamamı için yapılaşma önerdikleri bazılarının ise hiçbir yapılaşma önermeyerek tamamen peyzaj düzenlemesi hazırladıkları görüldü.

Birinci Olan Projenin Yaklaşımları

1916 yılından itibaren kale mahallesinin tamamen boşaltılarak yıkılmasının ardından kale içerisinde cami dışında özgün bir yapı kalmamıştı. Bu durumda göz önünde bulundurularak, yarışma birincisi projede, kale beden duvarlarının sınırladığı ortamın algılanma bütünlüğünün bozulmamasına özen gösterilmiş, iç kısımda yanıtıcı yeni yapılaşma ya da rekonstrüksiyon denemelerinden uzak bir yaklaşım benimsenmişti. Bu görüş çerçevesinde kale içinde zemin üstünde herhangi bir yapılaşmaya gidilmediği görülmektedir.

Bu proje ile bir yandan kentin kimliği açısından özel önemi olan bir yapının bilimsel restorasyon ilkelerine uygun bir biçimde restore edilerek, içinde görüş bütünlüğünü bozacak herhangi bir engel olmaksızın kendi kendini teşhir ederek yaşatılması ve yaşanması sağlanmalıydı. Öte yandan da projenin öngördüğü işlevlerle, niteliğine uygun bir biçimde kullanılarak canlı bir odak noktası haline getirilmesi amaçlanmıştı. Bu bağlamda temel yaklaşım, yapının tümüyle “müze” olarak düşünülmesi olmuştur. O nedenle de önerilen proje tamamen zemin altında geliştirilmiştir. Zemin üstünün, sur beden duvarlarının bütünüyle algılandığı yeni önerilerle hareketlenen/canlanan bir rekreasyon alanı olması hedeflenmiştir.



Kale içi proje yarışmasında birinci gelen proje zemin kat planı

Zemin üstünde, sadece kale içini yatay olarak kesen bir sokak ve ona paralel iki yatay gezi platformu oluşturularak iki özgün girişi (Aslanlı Kapı ve dizdar kapılarını) birleştiren bir düzen kurmanın ana kurgusudur.

Zemin üstünde kale içini yaşatacak ancak yüklemeyecek hafif işlevlerin yer alması düşünülmüştür. Dolayısıyla zeminde toplanma/dinlenme/izleme gibi toplu olarak gerçekleştirilecek işlevlerin yanı sıra gezinti/karşılaşma/buluşma gibi özel işlevler içinde düzenlemeler yapılmıştır. Bu öneriler aracılığıyla alanda yoğun bir kullanım öngörülmektedir. Kalenin zemin üstü kullanımları ile zemin altı kullanımlarının bir birini bütünleyen birlikteliklerine özen gösterilmiş ve projenin ana kurgusu olarak, Aslanlı Kapı ile Doğu Kapısını birleştiren bir sokak oluşturma fikri ön plana çıkmıştır.³⁷

Bu doğrultuda iç kalenin doğu kapısı ile güneyinde bulunan Aslanlı Kapı arasında kalenin içinde güney hattı boyunca uzanan alanda +2.40 kotunda iki adet seyir terası ve bunların ortasında da -4.00 kotunda göçük sokak oluşturulmuştur. Her iki seyir terasını birbirine bağlayan 4 adet köprü bulunmaktadır.

Projenin temel yaklaşımlarından bir diğeri ise, kaleyi -4.00 kotu zemin kotu ve +2.40 kotu olmak üzere daha birçok değişik kottan ziyaretçilere izlettirebileceği bir anıt müze olarak sunmaktır.

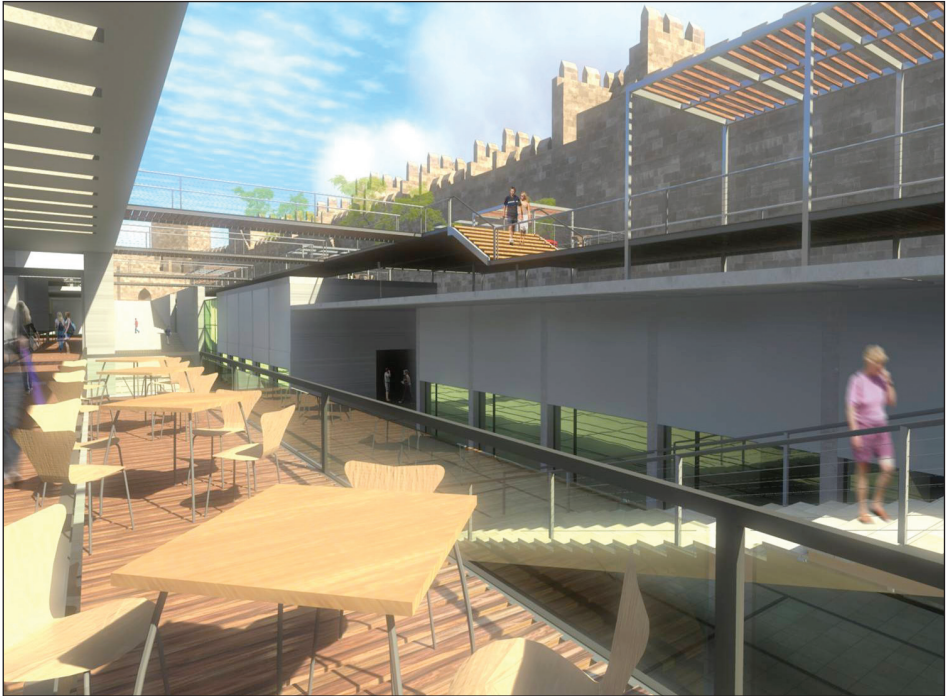
37 Prof. Zafer Ertürk Proje Grubu. Birinci Gelen Proje Raporu, 2008-İstanbul.

Ayrıca kale içerisindeki özgün iki kapı (Aslanlı Kapı ile Doğu Kapısı) ana ulaşım mekânları olarak düşünülmüş ve zemin üstü ve zemin altı düzenlemeleri bu iki doğrultuda geliştirilmiş, sonradan açılan meydan kapısı da göz ardı edilmeyerek buradan da zemin üstü ve zemin altı mekânlara ulaşma imkânları sunulmuştur. Zemin altında oluşturulan (göçük) sokağa Doğu kapısından rampa ve merdivenle, Aslanlı Kapı'dan ise sadece merdivenle ulaşılmaktadır.

Zemin altındaki -4.00 kotuna (doğu-batı yönündeki ana sokağa dik olarak oluşturulan 2 adet iç sokağa) kuzeyde yer alan ve zeminde Meydan Kapısı önüne isabet edecek şekilde yerleştirilen 2 adet dairesel merdivenle de ulaşmak mümkündür.

+2.40 kotu ile zemin altındaki -4.00 kotu arasındaki -1.00 kotunda, yönetim, galeri kahve gibi mekânlarla değişik oturma ve seyir alanları oluşturulmuştur.

Proje sürecinin başından itibaren iç kalenin zemin altı kotunda bir arkeoloji müzesi oluşturulması proje hedeflerinden birisi olmuştur. Şehirde birçok kongre merkezi yapısı bulunduğundan zemin altındaki kongre merkezi olarak ayrılmış alanın arkeoloji müzesi olarak ele alınması ve -4.00 kotundaki satış birimleri ile sanat galerisi, mantı evi, kent arşivi gibi kullanımlar yerine arkeoloji müzesi kullanımının ön plana çıkartılmasının tüm mekânı daha işlevsel hale getireceği genel kabul görmektedir.



Kale projesinden bir görüntü



Kale projesinden bir görüntü

Kale içindeki proje hedeflerinden en önemlisi ise, yarışma isminden de anlaşılacağı üzere, iç kalenin içerisinde değişik kültür ve sanat etkinliklerinin gerçekleştirilebileceği bir ortama dönüştürülmesidir.

Kale içi projesinin gerçekleşmesinin önünde üç önemli süreç bulunmaktadır. Bunların birincisi kale surlarının içinde surlara dayalı vaziyette bulunan 279 adet barakada ve ortadaki taş yapılarda bulunan 145 adet işyerinin kaldırılması sürecidir. Buradaki esnafın zor durumda kalmaması için Büyükşehir Belediyesiince iki farklı bölgede arsalar hazırlanarak bu iki esnaf grubuna işyeri imkânı için çalışmalar sürdürülmektedir. Baraka esnafı için Hunat Katlı Otopark altında, bodrum ve zemin katlarda dükkânlar hazırlanmış ve taşınma aşamasına gelmiştir. Ortadaki taş yapılarda bulunan esnafın içinde Hatiroğlu Mahallesi'nde yer hazırlanarak en zor safhaların aşılması planlanmaktadır. Kale Projesinin yarışma ile elde edilmesi ve buradaki esnafın boşaltılarak Kültür ve sanat merkezine dönüştürülmesi işi uzun süren ve sabır gerektiren bir süreci gerektirmiş, Mehmet Özhaskeki'nin Büyükşehir Belediye Başkanlığı döneminde gerçekleştirilmiştir. İkinci aşamada surların restorasyonu ve son safhada da yarışma projesinin uygulanması ile bu önemli proje tamamlanmış, 2000 yıllık tarihi Kayseri Kalesi şehrin kültürüne uygun bir konuma getirilmiş olacaktır.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

KAYSERİ'DE TİCARET VE SANAYİ MEKÂN LARI, GELİŞİMİ

Kayseri'nin Ticaret ve Sanayi Tarihine Kısa Bir Bakış

Kayseri'nin tarih boyunca su bakımından zengin olmasına rağmen, hava ve iklim bakımından bir özellik taşımadığını, toprağının tarıma çok elverişli olmadığını, 60–70 yıl öncesine kadar arazinin büyük bir kısmının bataklık ve sazlık olduğunu biliyoruz. Buna rağmen bölge, dört bir yandan gelen ticaret yollarının kavşak noktasında olması nedeni ile yaklaşık 5 bin yıldır çeşitli ırk ve kavimlerin elinde önemli bir kültür, uyarlık ve ticaret merkezi olma özelliğini korumuştur.

Milattan önce 2500 yılından itibaren Kızılırmak mezrası, Anadolu'nun en yoğun yerleşim yeri olmaya başladı. Alishar, Boğazköy, Kültepe ve Aslantepe bunların en önemlilerindendi.

Kültepe höyüğünde yapılan kazılardan, burada yaşayanların bronz, bakır, kurşun, altın, gümüş gibi madenleri kullandığını, siparişin miktarını, gönderileceği günü, ödemenin vadesini v.s. belirten ticari mektuplar yazdıklarını, taş temeller üzerine kerpiç ve tuğladan evler inşa ettiklerini, bölge sakinlerinin çömlekçilik, madencilik, çiftçilik ve çobanlık yaptıklarını öğrenmekteyiz.

Milattan bir asır önce doğunun ticaret malları Kayseri'ye (Mazaka) gelir ve buradan da Roma yolu ile Efes ve Roma'ya ulaşırdı. Aynı zamanda Kayseri, güneyden gelip batıya giden kervanlarında uğrak yeri idi.³⁸

Şehir Pers ve Roma dönemlerinde de yine kavşak noktasında bulunma özelliğini devam ettirmiş, şehri Ege kıyılarına, Ankara'ya, Karadeniz kıyılarına ve Kuzey Doğu Anadolu'ya bağlayan önemli yollar bu dönemlerde de varlığını sürdürmüştür. Şehrin çeşitli yolların güzergâhında bulunması, halkın yerleşik hayatı tercih ederek ticaretle meşgul olmasını doğurmuştur.³⁹

Kayseri'nin antik çağlardan beri ticaret alanında önem kazandığı, buna bağlı olarak da Orta Anadolu'da gelişmiş bir ticari hayatın yine ilk kez Kayseri ve çevresinde ortaya çıktığı görülmektedir.⁴⁰

38 Kadir Dayıoğlu, *Kayseri Ticaret ve Sanayi Tarihi*.

39 Halit Erkiletlioğlu, *Kayseri Tarihi*, 2006.

40 B. Durkot *İslam Ans.* Cilt VI.

Kültepe'nin tarihteki asıl önemi Anadolu'daki ilk yazılı vesikaların burada bulunmuş olmasındandır. Kültepe'de yapılan kazılarda çıkarılan değişik büyüklükteki binlerce tablette ve diğer arkeolojik buluntularda 30 civarında ticaret merkezinin ismi geçmektedir. Merkezlerin büyük olanlarına Karum (Pazar yeri) küçük olanlarına ise Vabartum adı verilmektedir. Kaniş karumunun Anadolu'da bulunan tüm ticaret kolonilerinin merkezi olduğu anlaşılmıştır.⁴¹

Anadolu Selçuklu döneminde, Sultanlar ticarete büyük önem vermişler, bu politikanın gereği olarak ülkelerinde eski anayolları tamir ettikleri gibi yeni yollarda yaptırmışlar ve bu yollar üzerinde kervanların daha rahat seyahat etmesini sağlayan kervansaraylar inşa ettirmişlerdi.⁴²

Birbirinden yaklaşık 40 km. uzaklıktaki aralıklarla inşa ettikleri kervansaraylarla, Anadolu'da bir kervansaray sistemi kurmuşlardı. Kervansaraylar; önemli yol güzergâhları üzerinde, o devrin ulaşım koşulları ve araçları ile bir günlük yol alma uzaklığında, ticaret ve hac kervanlarının hayvanları ile birlikte ücretsiz olarak konaklamaları, korunma ve gereksinimlerini karşılamaları için yapılmış yapılarıdır.⁴³

Bu dönemde iç ticaret, kayda değer ölçüde büyük şehirlerdeki meydan pazarlarında, ticaret hanlarında ve dükkânlar da yapılmaktaydı. Sonradan yani Osmanlılar döneminde gelişme gösteren, şehir içi hanları Selçuklular devrinde de ticari açıdan büyük rol oynamıştır. Her cins ham madde veya gıda maddesi için ayrı bir bina inşa edilmiştir. Pirinççiler Hanı, Pamuk Hanı, Meyve Hanı, v.s. gibi hanlar bu maddeleri alıp satan tüccarların oturdukları ve adı geçen maddelerin alım satımını idare ettikleri yerlerdi.⁴⁴

Kayseri'deki Pamuk Hanı da bu dönemde yapılan şehir içi hanlarındanır.

Cumhuriyet Meydanı'nın Kale, Ok Burcu, Hükümet Konağı ve Saat kulesi arasında kalan bölümünde Selçuklular zamanında At Meydanı yer alıyordu. Aynı zamanda Pazar yeri olan At Meydanı, Kayseri'nin en canlı ticaret merkeziydi. Şehre dışarıdan gelen tüccarlar buraya iner, mallar burada alınıp satılırdı.⁴⁵

Anadolu'daki söz konusu ticari faaliyetlerin yanı sıra yine bu amaca yönelik olarak değişik organizasyonlarda tertip edilmekteydi. Anadolu Selçukluları döneminde Kayseri Pazarören'de her yıl büyük bir pazar kurulmaktaydı.

41 E. Bilgiç, *Kapadokya Tabletleri*, Ankara-1997.

42 Prof. Dr. Faruk Sümer, *Yabanlu Pazarı*, İstanbul-1985.

43 E. Bilgiç, *Age*.

44 M. Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi*, İstanbul-1995.

45 Şükrü Karatepe, *Kendini Kuran Şehir*, Kayseri-1998.

Yabanlu Pazarı olarak adlandırılan bu faaliyetin bugünkü milletlerarası büyük bir fuar ile eş anlamlı olduğunu söylemek mümkündür.⁴⁶ Bu pazara Suriyeli, İranlı, Bizanslı, Kırmımlı, v.s. tacirler mal getiriyor ve karşılığında mal götürüyordu.⁴⁷

14. Yüzyılın ortalarında Anadolu'ya gelen İbn-i Batuta, Kayseri'nin ticari açıdan gelişmiş bir şehir olduğunu ve burada birçok dükkânın bulunduğunu kaydeder. Eretna Beyliği döneminde ahilik güçlü bir siyasal yapı oluşturmaktadır.⁴⁸

Ticari hayatın canlılığı Kayseri'de meslek guruplarının bir araya gelerek örgütlenmelerine neden olmuştur. Bu aynı zamanda, mesleklerin ayrı ayrı çarşılar da faaliyet göstermeleri sonucunu da doğurmuştur. Çarşıların kurulmasında ve esnafın örgütlenmesinde büyük rol oynayan Ahi Evran, debbağların (dericilerin) piri ve 32 esnaf ve sanatkâr gurubunun lideri olarak karışımıza çıkmaktadır. 32 esnaf ve sanatkâr grubunu bir araya getiren bu örgütlenme biçimine ilk esnaf ve sanatkâr odaları da diyebiliriz.⁴⁹

Kayseri, Osmanlı idaresine geçtikten sonra da ticari gelişimini sürdürmüş, hemen her yüzyılda Osmanlıların en önemli ticaret merkezlerinin başında yer almıştır. 1500–1600 yılları arasında 2 bedesten, 2 han ve 100 taneden fazla vakıf dükkânı olduğu anlaşılmaktadır. 16. Yüzyılın sonunda şehrin nüfusu 35.000 civarındaydı ve bu oran o tarihlerde sadece Anadolu standartlarına göre değil genel olarak o dönem Akdeniz dünyasında geçerli standartlara göre de büyük bir kentti.⁵⁰

Kayseri daha önceki yüzyıllarda ticari alanda göstermiş olduğu gelişmeleri 19. Yüzyılın sonuna kadar devam ettirmiştir.

1871–1872 yılına ait Ankara Vilayet Salnamesi'nde (Vilayet yıllığı) Kayseri Sancağı'nda bir Ticaret Mahkemesinden, 1881–1882 salnamesinde İncesu'da Ziraat ve Ticaret Odasından, 1891–1892 yılı salnamesinde ise Kayseri, İncesu ve Develi'de banka şubelerinden söz edilmektedir. 20. Yüzyılın başına gelindiğinde Kayseri'nin en önemli iki üretim konusu pastırma ve halı üzerine idi.

Kalkınmanın en önemli unsurlarından olan ulaşım konusunda 20. Yüzyıl başından itibaren büyük gelişmeler olmuş, Kayseri'nin Ankara ile 1927 yılında, Sivas ile 1930 yılında ve Niğde üzerinden Çukurova ile 1933 yılında demiryolu bağlantısı sağlanmıştı.

46 Prof. Dr. Faruk Sümer, *Age*.

47 Halit Erkiletlioğlu, *Kayseri Tarihi*, 2006.

48 M. İnbâşı, *XVI. Yüzyıl Başlarında Kayseri*, Kayseri-1992.

49 Kadir Dayıoğlu, *Kayseri Ticaret ve Sanayi Tarihi*.

50 S.Faroghi, *Osmanlılarda Kentler ve Kentliler*, İstanbul-1993.

1935 yılında kurulan Sümer Bez Fabrikası ve işletmesi de Kayseri'nin sosyal hayatı, sanayisi ve ticareti için bir dönüm noktası olmuştur.

Tayyare Fabrikası (Hava İkmal Bakım Merkezi) bünyesinde uzun yıllar eğitim ve öğretim veren bilahare kapatılan Çırac Okulu özellikle ara eleman yetiştirme açısından önemli bir işlev üstlenmiştir. Benzer bir okulun Anatamir Fabrikası bünyesinde açıldığını ve kısa bir süre sonra kapatıldığını ve ayrıca Sümer Bez Fabrikası'nda Rus Mühendislerin kurum içi eğitim verdikleri bilinmektedir.

Bu üç kamu kuruluşu, özellikle ilk ikisi, Kayseri sanayicisi için bir okul olmuştur. İkinci kuşak (1950–1970) sanayicilerin büyük bir kısmı bu fabrikalardan yetişmiştir.⁵¹

Osman Kavuncu, Belediye Başkanlığı döneminde şehrin Meydan, Düvenönu semtleri arasında kalan küçük baraka ve dükkânlarla, Yoğunburç mevkiinde ve Kapalı Çarşı içerisinde faaliyet gösteren tamirci ve sanatkârları, bugün eski sanayi olarak bilinen bölgeye taşımaya karar verdi. Burası, 1945 planları ile şimdiki Osman Kavuncu Bulvarı'nın kuzeyinde bulunan 354.000 m² alanda planlanmış bir bölgeydi. Gerek halktan gerekse taşınacak esnaflardan çok büyük dirençle karşılaşmasına rağmen yaklaşık 2000 esnafın ikamet edeceği şehrin ilk küçük sanayi sitesi olarak gerçekleştirildi. (1957) Eski sanayi sitesinin kurulması ile birlikte Hava İkmal Bakım Merkezi'nden ayrılan ustalar, Erkek Sanat Enstitüsü'nden mezun olan gençler, Sümer Bez Fabrikası'ndan ve Karayollarından ayrılan veya emekli olan ustalar, Kayseri Küçük Sanayi Sitesini bölgenin en önemli sanayi sitesi haline getirdiler.

1970'li yıllardan itibaren eski sanayi sitesinde hem oto tamircileri hem diğer meslek gruplarının bu bölgeye sığamayacakları bir potansiyelin oluşması ile birlikte, 1972 yılından itibaren oto tamircileri kendi aralarında teşkilatlandı. Zamanın Belediye Başkanı Mehmet Çalık'ın da yardımları ile bütün oto tamircilerini ayrı bir sitede buluşturmak üzere Küçük Sanayi Sitesi Kooperatifini kurdular. İstanbul Caddesi üzerinde DSİ Bölge Müdürlüğünden Şeker Fabrikası'na kadar olan 790.000 m² alan üzerinde gerçekleştirilen küçük sanayi sitesinde 3.000 işyeri bulunmaktadır.

Kayseri şehrinin ticari mekânlarının oluşumunda;

1991 yılında kurulmuş olan 850 ortaklı Anbar'dan Boğazköprü istikametine doğru uzanan 985.000 m² alandaki Ağaç İşleri Küçük Sanayi sitesini,

1990 yılında Argıncık Bölgesi'nde 90.000 m² alanda kurulan 220 ortaklı Argıncık Küçük Sanayi Sitesi'ni,

51 Kadir Dayıoğlu, *Age*.

1985 yılında Argıncık bölgesinde 355.000 m² alanda kurulan 280 ortaklı Doğu Sanayi Sitesi'ni,

1980 yılında Argıncık'ta 29.000 m² alanda kurulan 230 dükkânlı Toptancılar Sitesi'ni,

1979 yılında Anatamir Fabrikası karşısında 335.000 m² alanda kurulan 55 ortaklı Orta Sanayi Sitesi'ni zikretmemiz gerekir.

Yine 1950'li yıllardan itibaren Kayseri'de kamu ve özel sektöre ait çok önemli sanayi tesisleri faaliyete geçti. Bunların belli başlıları olarak, 1953 yılında kurulan Orta Anadolu Mensucat Fabrikası, aynı yıllarda kurulan Birlik Mensucat Fabrikası, 1955 yılında kurulan Kayseri Şeker Fabrikası, 1970 yılında üretime başlayan Meysu Fabrikası, 1977 yılında hizmete açılan Çinkur Fabrikası ile 1976 yılında kurulan Taksan Fabrikası sayılabilir.

Kayseri'de Ticaret Mekânları

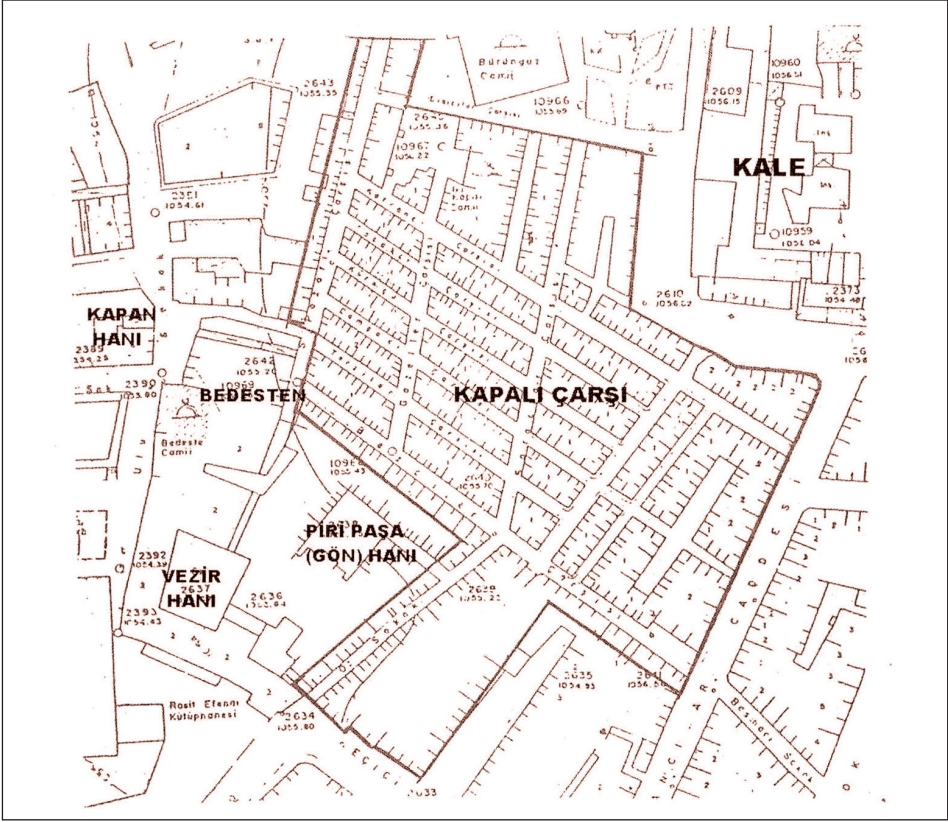
Kayseri'nin geleneksel ticaret mekânlarının, şehirle birlikte gelişip, çeşitlenmekle birlikte iç kale çekirdeği etrafında oluştuğu görülmektedir. Bu durum aslında Selçuklu ve Osmanlı şehirlerinin tipik özelliklerinden olmakla birlikte sadece güvenlik unsuru ile izah edilmesi yeterli değildir. Yüzlerce yıl içerisinde oluşan kent mekânlarının nüfus yoğunlukları, bu nüfusun gün içerisindeki hareketleri ve en önemli kent fonksiyonlarının merkezi bir çekirdek etrafında çevrelenme eğilimlerinin etken olduğu söylenebilir. Ticaret ve alışveriş mekânları, büyüyen, gelişen ve metropol olma özellikleri gösteren şehirlerde planlamacıların, kenti tek merkezlilikten çok merkezliliğe yönlendirme unsurlarının da mihenk noktalarından birisini oluşturur.

Ticaret ve alışveriş mekânları, geleneksel Kayseri kent dokusunu oluşturmuş ve halen aynı işlevi sürdüren bu doku geçmişten günümüze şehri de büyük ölçüde şekillendirmiştir.

Kapalı Çarşı

Kayseri ticari dokusunun merkezi olarak kabul edebileceğimiz yapı oldukça geniş bir alana yayılmıştır. Osmanlılar döneminde inşa edilen kapalı çarşılar arasında, bugünkü sınırlarımız içerisinde İstanbul ve Bursa'daki kapalı çarşılardan sonra en büyük kapalı çarşı olarak bilinir.

Yapının belli noktalarında girişlerini tespit etmek mümkün olmakla birlikte, özellikle kuzey tarafında büyük tahribat olduğundan bu cephede orijinal girişlerin bulunması gereken yerler belli değildir. Yine çarşının kuzey doğu köşesindeki bir bölüm günümüzde boş bırakılmıştır. Bu nedenle yapının güney taraftaki Urgancılar Çarşısı ile Hacı Efendi Çarşısı girişleri dışında kalan orijinal girişlerini tespit etmek zordur.



Kayseri ticaret dokusu Bedesten - Vezir Han - Pamuk Han - Kapalı Çarşı

Kapalı Çarşı, 1849 yılında bir yangın geçirir ve bu yangın sonucu tamir ettirilerek, bazı ilaveler yapılır. Daha sonra 1870 yılında da yangın geçiren yapının Hacı Efendi ve Cingilloğlu çarşıları zarar görmemiş, çarşı bundan sonra da, bu günkü şekliyle Maraşlı Osman Paşa'nın gayretiyle, belediye tarafından 1804 dükkânlı olarak yeniden yaptırılmıştır.⁵²

Kapalı Çarşı'nın büyük bir bölümü 19. Yüzyılın ortalarından sonra inşa edilmiş olmakla birlikte, çarşının tonozlarının hemen tamamı, 1935 yılında dönemin, Kayseri Valisi tarafından yıktırılmıştır.⁵³

1907 Tarihli Ankara Vilayeti Salnamesinde, Kayseri Kapalı Çarşısı için "İki binden fazla dükkân ve mağazayı içine alan muntazam kâgir bir çarşı" ifadesi vardır.⁵⁴

52 Halit Erkişletlioğlu, *Osmanlılar Zamanında Kayseri*, Kayseri-1996.

53 Mehmet Çayırdağ, "Kayseri'de Zamanımıza Kadar Gelmemiş Olan Yapılar", *Kayseri Tarihi Araştırmaları*, Kayseri-2001.

54 K. Emiroğlu, *Ankara Vilayeti Salnamesi*.

Kayseri'nin eski fotoğraflarında Kapalı Çarşı'nın, meydanda, iç kale sınırlarına kadar uzandığı, üzerinin beşik tonozla örtülü olduğu ve geniş bir sahayı kapladığı görülmektedir. Eser 1987 – 1991 yılları arasında bu günkü şekliyle Bayındırlık Bakanlığı tarafından yeniden restore edilmiştir. Bu çalışma sırasında sokaklar korunmakla birlikte, dükkânların yapımında projeye sadık kalınmadığı görülmektedir.

Çarşı genelde kuzey- güney ve doğu- batı yönünde birbirlerine paralel ve aynı zamanda dik olarak düzenlenen sokaklardan oluşur. Güneyde Vezir Hanı girişi yanından, iki ayrı kapı ile iki ayrı sokağa girilir. Bu sokakların yönü kuzey doğu – güney batı doğrultusundadır. Birbirine paralel olarak devam eden bu iki sokak kuzey batı – güney doğu yönünde uzanan ana sokaklardan, güneydeki ilk sokak olan Bezciler Çarşısı'na ulaşır. Hacı Efendi Çarşısı, Bezciler Çarşısı'nda çok az bir kırılma yaparak Börekçiler Çarşısı olarak devam etmektedir. Urgancılar Çarşısı ise daha fazla kırılarak kuzey yönde devam eden Hacı Hanifi Çarşısı ile birleşir. Bezciler Çarşısı'ndan kuzey yöne doğru devam eden iki çarşı daha bulunur. Bunlar Gazelçiler Çarşısı ile Sipahi Pazarı Çarşılarıdır.

Kapalı Çarşı'nın kuzey tarafında ise Bezciler Çarşısı'na paralel olarak uzanan tali çarşılar vardır.

Bunlar sırası ile Terziler Çarşısı, Damgacılar Çarşısı, Kürkçüler Çarşısı, Debbağlar (Tabaklar) Çarşılarıdır. Bu çarşılardan sonra gelen Katrancılar Çarşısı ise Bezciler Çarşısı gibi yapıyı boydan boya kat eder. Katrancılar Çarşısı'ndan ise yine kuzeye doğru sözünü ettiğimiz ana çarşılar dışında (Sipahi Pazarı, Gazelçiler ve Hacı Hanifi) Eskiciler Çarşısı gibi tali çarşılar da bulunur.

Tamamen kesme taş ile inşa edilen Kapalı Çarşı da, üst örtü dışarıdan beton şap ile kaplanmıştır. Yalnız Urgancılar ve Hacı Efendi Çarşıları'nın tonozları dışarıdan kesme taş kaplamadır.⁵⁵

Kayseri Kapalı Çarşısı'nda bulunan dükkânların bugün 1/3'ü kadarı boştur. Her geçen gün ticari aktivitesinden biraz daha kaybeden ve değişen ticaret şekillerine uyum sağlamakta zorlanan Kapalı Çarşı'nın Kayseri ticari dokusunun fiziki olarak merkezinde yer almaya devam etse bile bu konumunu korumakta zorlandığı açıktır.

Ancak Kayseri'nin bir turizm kenti olması ve Kayseri Kapalı Çarşısı'nın da İstanbul Kapalı Çarşısı gibi turizme yönelik bir hüviyet kazanması halinde ticari etkinliğini koruması söz konusu olabilecektir.

2008 yılında Kapalı Çarşı'nın zemin döşemeleri, ısıtma ve aydınlatması konularında Büyükşehir Belediyesince yapılan çalışmalarda çarşının geleceği ile ilgili iyimser düşünmeye yeterli gözükmemektedir.

55 Doç. Dr. Ali Baş, *Kayseri Ticaret Yapıları Üzerine Bir Araştırma*, Kayseri-1996.

Kapan (Pamuk Hanı)

Ticari dokunun yoğun olduğu alanın batısında bulunan han, şehirdeki diğer ticaret yapılarına oranla daha küçük ölçekli bir eserdir. Doku içerisinde Piri Paşa Hanından sonra en fazla tahrip olan yapı görünümündedir.

Günümüzde Pamuk Hanı veya Kapan Hanı olarak tanınan eser daha önceleri Pembe Han olarak adlandırılmaktaydı.

Türk ticaret tarihinde önemli bir yere sahip olan Kapan Hanları, Anadolu Selçukluları döneminden itibaren görülen bir ticaret yapısı olarak karşımıza çıkar. Kapan Hanları her biri tek bir cins ticaret maddesinin toptan satışı veya dağıtımına hizmet eden kapalı birer pazar yeri hüviyetindedir. Kapan Hanları yahut sadece Kapanlar, genelde ticari aktivitelerin yoğun olduğu şehirlerdeki alışverişlerde ve pazar hayatında çok önemli ve karakteristik birer kurum olarak işlevlerini sürdürmüşlerdir.

Pamuk Hanı'nın batı cephesi ile güneydoğu köşesine yeni binalar eklenmiş, özellikle batı taraftaki ekler, hanın bu cephesindeki mekânlarını da içine alacak şekilde düzenlendiğinden, revakların gerisindeki mekânların tespitini zorlaştırmıştır.

Kapan Hanı, ortası revaklı avlulu ve iki katlı olarak inşa edilmiştir. Hana giriş doğu cepheden sağlanmış ve cephenin kuzey tarafı, giriş açıklığının 1.5 metre kadar kuzeyinden itibaren, arsa veya yol şartlarından olsa gerek pahlanmıştır.

Yapının giriş cephesi ile pahlı yüzeyin köşelerinde tamamen kesme taş, diğer cephelerde ise kaba yonu ve moloz taş kullanılmıştır.

Yaklaşık kare planlı ve oldukça küçük olarak düzenlenen avlunun etrafı kuzey, güney ve batı yönlerinde revaklarla çevrilmiştir.

Yapının inşa tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte araştırmalarda genelde 15. Yüzyıl başları verilmektedir.

Kapan Hanı malzeme ve işçilik yönünden Kayseri'deki diğer ticaret yapılarına göre daha az önem arz eder.⁵⁶

Vezer Hanı

Kayseri geleneksel ticari dokusunun içerisinde, Ulu Cami'nin doğu köşesine yakın bir konumda bulunmaktadır.

Vezer Hanı'nın ana girişi, doğu cepheden, Kapalı Çarşı'nın bir bölümünü oluşturan Urgancılar Çarşısı'nın girişinin hemen yanından verilmiştir.

Yapının cepheleri bütünüyle kesme taş ile inşa edilmiştir. Bu sistem iç kısım-

56 Doç. Dr. Ali Baş, *Kayseri Ticaret Yapıları Üzerine Bir Araştırma*, Kayseri-1996.

da da kendini gösterir. Temelde Erciyes'in sert bazalt taşı kullanılmış, üstte ise daha yumuşak taşlara yer verilmiştir.

Üç avlulu plan şemasında inşa edilen hanın güney cephesinde, birinci avlu ile ikinci avlunun birleşme noktasında kırılma söz konusudur. Cephede birinci avlunun bir bölümüne sonradan dükkânlar ilave edilmiş, cephenin diğer kısmına ise 1782 yılında revaklı abdest muslukları yapılmıştır.⁵⁷

Yapının kuzey tarafında, daha önce inşa edilen bedestenin bulunması sebebi ile bu kısımda farklı bir düzenleme görülür. Vezir Hanı'nın duvarı ile bedestenin duvarı birbirlerinden bir koridorla ayrılmış, diğer alanda ise hanın üçüncü avlusu oluşturulmuştur.

Doğuda yer alan giriş bölümü, diğer kısımlardan daha yüksek tutulmuştur.

Cephenin biraz kuzeyine kaydırılarak inşa edilen girişin kemeri yuvarlaktır. Aslında profilli bir çerçeve içine alınan girişin kemer taşları iki renk malzeme ile yapılmış, kilit taşına ise Mühr-ü Süleyman işlenmiştir. Üst kısımda ortada, mermer üzerine "Nevşehirli Damat İbrahim Paşa Vakfı 1723" şeklinde Latin harfleri ile yazılmış bir ibare bulunur.

Birinci avlunun üst katına batı kanat revakı içerisinden, ikinci avluya geçisin güneyinde kalan açıklıktaki 21 basamaklı merdivenle çıkılır.



Vezir Hanı

57 Halit Erkiletlioğlu, *Osmanlılar Zamanında Kayseri*, Kayseri-1996.

Üst kat odalarının avlu cepheleri tamamen sıvalı olduğu için, burada sadece kapı ve pencerelerin yekpare blok taşlarla oluşturulan söve, eşik ve lento-kemer gibi elemanları izlenebilmektedir.

İkinci avlunun ortasında, kesme taş ile inşa edilen ve üzeri piramidal bir külahla örtülü olan şadırvan bulunmaktadır.

Vezir Hanı, genel anlamda iki avlulu plan şemasına göre planlanmış olmakla birlikte, bedesten ile han arasında kalan alanın da üçüncü bir avlu gibi düzenlenmesi sebebi ile yapı üç avlulu şema özelliği göstermektedir.⁵⁸

Geleneksel ticari fonksiyonlarını sürdürmeye çalışan Vezir Hanı'nın değişen ihtiyaçlar çerçevesinde halk kitleleri ile bağı benzer tarihi yapılarda olduğu gibi çok zayıflamış durumdadır. Yeniden geniş kitlelerin kullanacağı güncel fonksiyonlarla donatılmak ve restore edilerek bulunduğu merkezi konuma uygun kullanımlara açılmak üzere Vakıflar Genel Müdürlüğü ile Büyükşehir Belediyesi tarafından bir çalışma başlatılmıştır.

Piri Paşa (Gön) Hanı

Vezir Hanı'nın birinci ve üçüncü avlusu ile Kapalı Çarşı'nın bir bölümü olan Urgancılar Çarşısı ve Bezciler Çarşısı'nın sınırladığı alanda bulunan eser, Kayseri'deki mevcut ticaret yapıları arasında en fazla tahrip olanıdır. Yapıya Urgancılar Çarşısı'nın batı kanadındaki eyvan şeklinde düzenlenen bölümden girilmektedir.

Eserin giriş bölümü haricinde kalan kısımları tamamen yıkılmıştır.

Osmanlı döneminin ünlü vezirlerinden biri olan Pir Mehmet Paşa tarafından, Konya'daki zaviyesine gelir getirmek amacıyla vakıf olarak yaptırılan hanın girişi, sanki Urgancılar Çarşısı'nın bu kanadında yer alan dükkânlar dan birinin iptal edilmesi şeklinde oluşturulmuş gibidir.

Hanın girişinin üzerinde Güngörmez Minareli Mescit bulunmaktadır. Fevkanı olarak düzenlenen Mescidin iç kısmı tamamen yenilenmiş olmakla birlikte, dış cephelerin orijinal olarak bırakıldığı anlaşılr.

Yapının banisi olan Pir Mehmet Paşa, Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman dönemlerinin Türk asıllı veziridir.⁵⁹

Bedesten

Kayseri ticari dokusu içerisinde, Vezir Hanı'nın üçüncü avlusuna bitişik olan Bedesten, Kapalı Çarşı ile de organik bağ içerisinde. Kapan (Pamuk) Han'ı ile

58 Doç. Dr. Ali Baş, *Age*.

59 Doç. Dr. Ali Baş, *Kayseri Ticaret Yapıları Üzerine Bir Araştırma*, Kayseri-1996.

arasından ise bir sokak geçer. Bilindiği üzere Türk şehrinde ticari doku, eğer mevcutsa bedesten çevresinde gelişme gösterir. Bedestenin etrafı kuzeyden, Kapalı Çarşı'nın bölümlerinden biri olan Terziler Çarşısı, güneyden Vezir Han'ı, doğudan ise yine Kapalı Çarşı'nın bir bölümü olan Sipahi Pazarı, batıdan ise yenilenmiş olan Hilmi Paşa Mescidi ve sıralı dükkânlarla çevrilmiştir. Dükkânların yapıya sonradan ilave edildiği, girişin üzerindeki pencerenin yarısının dükkânların çatısı ile kapatılmasından anlaşılmaktadır.

Bedesten, kitabesine göre 2. Bayezid zamanında Abdulhay oğlu Emir Mustafa tarafından inşa ettirilmiştir. Kayseri Sancak Beyi olan Mustafa Bey, 903/1497 tarihli vakfiyesine göre, bu bedesten dışında Kapalı Çarşı'da da 35 dükkân inşa ettirmiştir.⁶⁰

Bedesten, plan şeması açısından ilginç bir eser olarak görülür. Esas bölüm, dokuz kubbeyle örtülmüş, burası kuzey ve güney yönden dikdörtgen planlı mekânlarla boydan boya kanatlandırılmıştır. Bu kanatlar esas bölüm ile birer kapı vasıtası ile irtibatlandırılmıştır.

Tamamen kesme taş ile inşa edilen yapının kare planlı esas mekânına dört yönde yer alan birer kapıdan girilir. Yalnız bunlardan kuzey ve güneydekiler, bu yönlerde yer alan ve kanat olarak adlandırılan bölümlerle irtibatlıdır. Diğer iki kapıdan birisi Kapalı Çarşı'nın bir bölümü olan Sipahi Pazarı'na, batıdaki ise Kapan Hanı ile Bedesten arasında bulunan Ulu Sokağa çıkmaktadır.

Kasnaksız olarak yapılan merkezi kubbe kesme taş örgülü kemerler üzerine oturtulmuştur.

Yapının üzeri kubbeler dışında günümüzde demirli mozaik ile kaplanmış, kubbeler ise iç kısımlardakinden daha büyük ölçekli olan kesme taş ile örülmüştür.⁶¹

Yapı tamir edilerek bir süre mezbahane olarak kullanılmış, esas mekân ayrıca 1976 yılında onarım görmüş ve içerisine ahşap bölümler ilave edilerek halıcılar yerleştirilmiştir

Çarşı İş Merkezi

Kayseri'de Çarşı İş Merkezi olarak isimlendirilen alan; İnönü Bulvarı, Park Caddesi, Yoğunburç caddesi ve Seyyid Burhanettin Caddeleri'nin çevirdiği alandır. Camii Kebir, Kışıkapı ve Cumhuriyet Mahallelerini içine alır. İş merkezinin toplam alanı 268.000 m²'dir. Bu alanın içerisinde bulundurduğu Kapalı Çarşı, iç kale, Cami Kebir, Vezir Hanı ve Bedesten gibi tarihi doku minha edilecek olursa,

60 M. İnbaşı, *XVI. Yüzyıl Başlarında Kayseri*, Kayseri-1992.

61 Doç. Dr. Ali Baş, *Kayseri Ticaret Yapıları Üzerine Bir Araştırma*, Kayseri-1996.

şehrin ticari nabzının attığı Çarşı İş Merkezi'nin 203.000m²'lik bir alana oturduğu görülür. Bu alan aynı zamanda Kayseri dış kale surlarının çevrelediği alandır.

Tennuri Caddesi, Millet Caddesi, Vatan Caddesi, Serdar Caddesi, Nazmı Tokker Caddesi, Kazancılar Caddesi, Şekerciler Caddesi, Kışıkacı Caddesi, Camii Kebir Caddesi, Sur Caddesi ve Ulu Camii Caddesi iş merkezinin ana omurgasını oluşturur.

1882 yılında Jean S. Euthychides tarafından hazırlanan Kayseri'nin ilk haritasında bölgenin cadde ve sokak dokusunun o yıllarda henüz tam olarak oluşmadığı görülür.

1945 planlarında ise bu bölgedeki ana arterlerin bugünkü doku ile büyük ölçüde örtüştüğü, dolayısı ile bu yıllarda bu bölgenin genellikle bir ve iki katlı olarak oluştuğu anlaşılmaktadır.

1945 yılında onaylanan Kemal Ahmet Arü planlarında alışveriş merkezinin neredeyse tamamının korunacak eski kent bölgeleri olarak tarandığı görülmektedir. Bunun istisnası kırmızı ile taralı olarak gösterilen Nazmı Tokker Caddesi (Bankalar Caddesi) nin her iki tarafına teklif edilen binalar olarak önerilen yeni yapılaşma ile Tennuri Caddesi ile Millet Caddesi birleşimine önerilen arkatlı yeni yapılaşmadır. Ayrıca iç kalenin batısındaki bu günkü Bürüngüz Camii'ni de içine alacak şekilde ve Kapalı Çarşı'nın bir kısmını da yok farz ederek önerilmiş bir yeni yapılaşma var ise de bu öneri uygulanmamıştır.

1882'de yapılan Kayseri'nin ilk haritası ve 1945 planlarından genel olarak Çarşı İş Merkezi'nin 20. Yüzyılın başından itibaren oluşmaya başladığını, başlangıçta Kapalı Çarşı'nın ve Cami Kebir'in güney ve doğusundan itibaren büyüyerek yirminci yüzyıl boyunca devam eden bir süreçte ortaya çıktığını anlamak mümkündür. Yüzyılın ortalarında Cumhuriyet ve Cami Kebir mahallelerinin büyük bir kısmının konut özelliğini sürdürdüğü anlaşılmaktadır.

Camii Kebir mahallesindeki eski konut dokusunun, 1960'lı yıllardan itibaren özellikle Belediye Başkanı Mehmet Çalık zamanında iki veya üç mülk sahibinin bir araya gelmesiyle kadastro parsellerine bir imar parseli verildiği, zemin katların iş yeri ve üst katların ise konut olarak planlanarak uygulandığı bilinmektedir. O günün şartlarında bölgenin tamamen ticarete terk edileceği düşünülmediğinden üst katlardaki konut dokusu bugün için varlığını sürdürememektedir. Sadece mülk sahiplerini memnun etmeye dönük olarak gerçekleştirilen Cami Kebir Mahallesi imarı, şehircilik ilkelerinden uzak, sosyal donatılardan yoksun bir tarzda oluşmuştur.

1960'lı yılların sonu ile 1970'li yılların ilk yarısında yeniden yapılaşma sürecini büyük ölçüde tamamlayan Cumhuriyet Mahallesi'nin doğu kısmı ise, eski belediye binasına komşu olmaktan dolayı biraz daha şanslıdır. Üst katlar büro



Çarşı İş Merkezi yaya bölgeleri

olarak yapılaşmış ve bugün için bu fonksiyona cevap verecek tarzda ağırlıklı olarak mimar ve mühendis ofisleri olarak canlılığını korumaktadır.

İki tane 10 katlı blok dışında bölgenin tamamı 6 katlı olarak yapılaşmıştır. Şehrin tek merkezli olarak devam etme direncinde Çarşı İş Merkezi birinci derecede etkindir.

Çoğu blok nizamda 200'den fazla yapı 10.000'e yakın iş yeri bulunmaktadır. Kimileri bazı bölge ve sokaklarda yoğunlaşmış durumda, sarraflar, hazır giyim konfeksiyon mağazaları, halıcılar, bankalar, tesisatçılar, tamirciler, toptan bakkaliyeciler, mühendis ve mimar büroları, eczaneler, doktor muayenehaneleri gibi her meslekten ticaret erbabının kent halkı ile buluştuğu bir merkez olma özelliğini sürdürmektedir. Şehirde büyük alışveriş merkezlerinin faaliyete geçmesiyle birlikte bazı meslek mensuplarının eski parlak dönemlerini kaybettikleri görülmektedir.

Bölgedeki tüm cadde ve sokaklar motorlu araçların işgali altında ve insanlar için ayrılmış alanlar çok kısıtlı iken, 2002 ve 2004 yıllarında yeni bir düzenleme yapıldı. Kaleönü Caddesi, Bankalar Caddesi, Kıçıkapı Caddesi, Millet Caddesi ve Tennuri Caddesi'nde trafik akışının devam etmesi sağlanarak, Serdar Caddesi ve Vatan Caddesi'nin bir bölümü ile Sultan Hamam Caddesi, Mevlevi Caddesi, Turan Caddesi, Kızılay Caddesi, Çevik Sokak, Aytar Sokak ve Aydınlık Sokak sabah 08.00'den akşam 18.00'e kadar akışkan araç trafiğine kapatıldı. Böylece, insanların motorlu araç tehdidinden uzak, düzenlenmiş nezih ortamlarda aileleri ile birlikte daha geniş zamanlarda alışveriş yapacakları bir şekle dönüştürülerek şehrin

merkez ticaret dokusunun hayatiyetini devam ettirmesi sağlanmaya çalışıldı.

Ana caddelerde parkmetre uygulaması ile otopark imkânları düzenli bir hale getirilirken 1980’li yıllarda yapılmış olan Yoğunburç otoparkına ilave olarak ticaret bölgesinin etrafında Tacettin, Beğendik ve Kurşunlu otoparkları inşa edilmek sureti ile bu alanı kullanacak insanların rahatça araçlarını park edip alışveriş yapma imkânları hazırlandı. Bununla birlikte henüz bu otoparkları kullanma alışkanlıkları yeterince gelişmemiştir.

Gün ışığının kaybolmasıyla birlikte yaşayan bir bölge olma özelliğini kaybeden Çarşı İş Merkezi, halen şehrin birinci derecede ticaret merkezi olmasına rağmen, değişen alışveriş şartlarına uyum sağlamakta oldukça önemli zorluklar yaşamaktadır.

Bölgedeki kat rejimine uymayan yapılardan biride, Belediye Durmaz İş Merkezidir. 1991 yılına kadar 2 katlı Belediye İş Hanı iken 1991 – 1994 yılları arasında kat karşılığı olarak 8 katlı inşa edilmiş, bölgenin yoğunluğunu gereğinden fazla artırarak sorunları çoğaltan, görselliğini ve dokusunu bozan bir etki yaratmıştır.

Kazancılar Çarşısı

Çarşı İş Merkezi’ndeki günümüze yansıyan ilk kamusal düzenleme, 1938 yılında Kazancılar Caddesi’nde yapılmış, 350 metre uzunluğundaki caddenin üzerinde kalan bazı binalar istimlak edilerek, kaldırımları aynı yıl içerisinde yeniden düzenlenmişti.

1996 yılında ise Melikgazi Belediyesi tarafından Kazancılar Çarşısı tamamen yenilendi. Sarraflar Çarşısı olarak bilinen ve kullanılan bu cadde, bakımsız bir durumda iken yer döşemeleri alt yapısı ile birlikte yenilenecek üstü şeffaf malzeme ile kapatıldı. Elektrik ve telefon kabloları kanallar içerisine alınarak görsel kirlilik ortadan kaldırıldı ve araç trafiğine tamamen kapatıldı.

Yeraltı Çarşısı

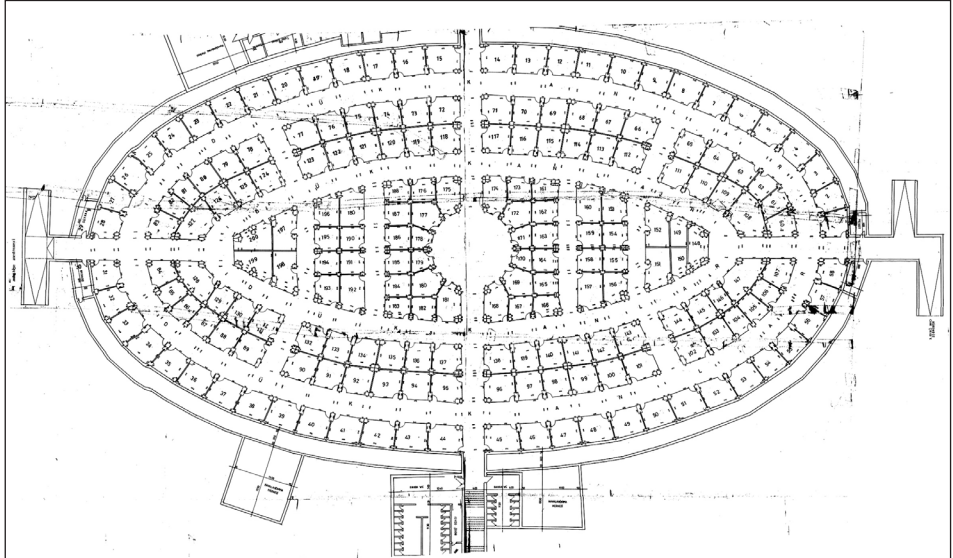
Yeraltı Çarşısı konumu itibarı ile şehrin en merkezi yerinde, iç kalenin kuzeyinde, iç kaleyle Sahabiye Medresesi arasında, Cumhuriyet Meydanı’nın altında yer almaktadır. Dört ana girişten dört ana sokaktan 200 adet dükkâna ulaşılmaktadır.

Belediye Başkanı Mehmet Çalık zamanında, 12 Haziran 1969 tarihli Kayseri Belediye Meclis toplantısında karar verilerek, 2.734.360 TL’lik keşif bedeli ile inşaatına başlanmıştır.

Yapım sırasında inşaat demirlerinin ihale ile belediye tarafından alındığı, demir işçiliği, duvar ve tesisat işlerinin de ayrı ayrı belediye encümenince ihale edildiği ve inşaatın bu şekilde sürdüğü görülmektedir.

Yeraltı Çarşısı inşaatı devam ederken 18.11.1971 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından “Cumhuriyet Meydanı'nın imar planları değiştirilmeden uygulamaya geçildiği ve projenin Bayındırlık Bakanlığına tasdik ettirilmediği” gerekçesiyle durdurulması telgraf emri ile belediyeye iletilmişti. Belediye Meclisi'nin 15.02.1972 tarihli kararında “Bu Bakanlık emrine uyulmasına mahal bulunmadığına” karar verilerek inşaatı devam edilmiştir.

1973 yılında yapılan mahalli seçimlerde Kayseri Belediye Başkanlığı'na Niyazi Bahçecioğlu seçilmiş, yeraltı çarşısının yapımı devam etmekle birlikte finansman sıkıntısı çekilmeye başlanmıştı. 14.10.1975 tarihli Belediye Meclisi toplantısında konu gündeme getirildi. “İnşaatın tamamlanması için ısıtma, havalandırma ve aydınlatma gibi işlerinin büyük meblağlara baliğ olacağından ve bu işler için yapılacak sarflar belediyeyi ağır risk altına sokacağından, bu işin ikmalinin hangi yolla belediyeye bir yük tahmil etmeden yapılacağıнын tayin ve tespiti, aynı zamanda yapılacak işler için sarfi gereken meblağların miktarının ne olacağıнын saptanması için” bir komisyon kuruldu. Bu komisyon Belediye Başkanı Niyazi Bahçecioğlu başkanlığında Meclis Üyeleri Kemal Doğan, Âlim Tokaloğlu, İlhan Koçak, Yaşar Arın, Kenan Dinçer ve Şadan Akaydın'dan oluşmaktaydı. Komisyonun hazırladığı rapor doğrultusunda Yeraltı Çarşısı'nda yapılan dükkânlardan 172'sinin 3 yıllık kirası 8 ay içerisinde peşin olarak alınmak üzere 5 yıllığına kiraya verilerek elde edilecek kira geliri ile inşaatın tamamlanmasına karar verildi. Bu amaçla hazırlanan şartname doğrultusunda kira ihaleleri 3 – 4 – 5 / Ağustos / 1976 tarihlerinde şehir tiyatrosunda yapılarak, kira gelirlerinden elde edilen meblağlarla inşaat sürdürülüp 1979 yılı içerisinde hizmete açıldı.



Yeraltı çarşısı planı

Elips şeklinde planlanan ve aynı zamanda yayaların motorlu araç tehdidinden uzak olarak yazın sıcağtan, kışın soğuktan korunmuş bir şekilde, konforlu bir ortamda geçit olarak kullanmaları da göz önünde bulundurularak planlanmış olan Yeraltı Çarşısı'nda küçük tamirat ve tadilatlar dışında 2006 yılına kadar herhangi bir müdahalede bulunulmadı.

2007 yılında Cumhuriyet Meydanı düzenleme çalışmaları sırasında Yeraltı Çarşısı'nın dört girişinden Vilayet Konağı önündeki, Kurşunlu Parkı içindeki ve Bürüngüz Cami önündeki girişlerin meydan projesi doğrultusunda yerleri değiştirildi. Dört girişinin tamamına toplam 8 adet yürüyen merdiven yerleştirildi. Tam ortasındaki doğal ışık sağlayan fener kapatılarak çirkin kalorifer bacası yıkılıp, kaldırıldı.

200 adet dükkânın kendi yönetimini seçerek dernekleştikleri çarşı, giyim ve tuhafiyeye dükkânları, saat, gümüş ve hediyelik eşya satıcıları, ayakkabı ve çantacılar, züccaciye, cep telefonu, halı, beyaz eşya gibi çok çeşitli ihtiyaçlara cevap veren şehrin önemli bir ticari merkezi konumundadır.

ALIŞVERİŞ MERKEZLERİ

Beğendik Alışveriş Merkezleri

Kayseri'de önce leblebicilik, kuruyemiş ve daha sonra toptan bakkaliye işiyle uğraşan Beğendik ailesi tarafından 1986 yılından itibaren şehirdeki alışverişin şeklini değiştiren Beğendik marketleri kuruldu. İlk Cumhuriyet Meydanı'nda, ikincisi Yoğunburç'ta, üçüncüsü Sivas Caddesi, dördüncüsü Düvenönü ve beşincisi Argıncık'ta mevcut binaların zemin ve bodrum katlarında bu amaç için planlanmamış yapıların tadilatı ile gerçekleştirilen marketler zincirinin, şehrin alışveriş geleneklerinde meydana getirdiği değişim açısından önemli bir yeri vardır. 1999 yılında yapımı tamamlanarak hizmete açılan Melikgazi Beğendik Alışveriş Merkezi ise bodrum, zemin ve asma kattan oluşan 3 katlı yapısı ile şehrin özgün ticaret merkezlerinden birisi olmuştur. Şehrin birçok semtinde yeni şubelerle yaygınlaşma sürecini sürdürmektedir.

Kasseria Alışveriş Merkezi

Değişen alışveriş alışkanlıklarının fiziki mekân boyutunu da oluşturan alışveriş ve yaşam merkezlerinin şehrimizdeki ilk örneğidir. Yer olarak iyi bir konumda olmasına rağmen yeterli fiziki büyüklüğe sahip olmamasından dolayı kendisinden beklenen işlevi yerine getirememiştir. İki bodrum, zemin ve birinci kattan oluşan, dükkânlar kafeteryalar ve sinema salonları bulunan alışveriş merkezi kendisine yüklenen fonksiyonları taşıyamamaktadır. Yeterli otopark alanının bulunmaması da önemli dezavantajlarından birisidir.

Migros Alışveriş Merkezi

Sivas Caddesi üzerinde çifte kümbetlerin doğu istikametinde yer alan Migros Alışveriş Merkezi 8500 m²'lik kapalı alana sahiptir.

Bina tüm Migros yapıları gibi hangar görünümündedir. Geniş açıklık tavan-da çelik konstrüksiyon ile örtülmüştür. Bina girişinin hemen sağında Burger King fast – food restoranı vardır. Sol kısmında ise içeriden işletilen LCW mağazası bulunmaktadır. Bunun dışında tipik bir süper market planı gözlenir. Girişte kasalar, geniş açıklıkta reyonlar bulunmaktadır. Arka kısımda servis mekânları, asma katta idare bölümü yer almaktadır.

Gima Alışveriş Merkezi

Sivas Caddesi ve Tuna caddesinin kesişim noktasındaki kavşağın kuzey batı köşesindeki Gima Alışveriş Merkezi 2000 yılında faaliyete geçmiştir ve 1850 m² alan üzerine kurulmuştur.

Basit bir plan şemasına sahip olan alışveriş merkezi, hangar tipi market yapılarına örnektir. Üst örtüde çelik konstrüksiyon kullanılmış ve içeride geniş bir alan elde edilmiştir. Bodrum ve zemin olmak üzere 2 kattan oluşmaktadır.

Almer Alışveriş Merkezi

2000 yılında yapımı tamamlanan Almer Alışveriş Merkezi'nin projeleri Mimar Ahmet Vefik Alp tarafından hazırlanmıştır. Bir otel yapısıyla birlikte kompleks halinde düşünülen Almer alışveriş merkezi, konumu itibarı ile insan sirkülasyonunun yoğun olduğu bir noktada Cumhuriyet Meydanı'nın kuzey batı köşesinde yer almaktadır. Alışveriş merkezinin biri İstasyon Caddesi, diğeri park tarafından olmak üzere iki girişi vardır. Üç katlı olan alışveriş merkezinde katlar arası düşey sirkülasyon yürüyen bantlarla sağlanmaktadır.⁶²

Kayseripark Alışveriş Merkezi

Alpaslan Mahallesi'nde konut alanının içerisinde inşa edilmiş olan Kayseripark Alışveriş Merkezi Haziran 2006 tarihinde tamamlanarak hizmete açılmıştır.

Şehrin en prestijli bölgesinde 16.000 m²'lik bir alanda yapıldır. Büyükşehirlerde hızla yaygınlaşan son dönem alışveriş ve yaşam merkezlerinin şehrimizdeki önemli temsilcilerindendir.

64.000 m² toplam inşaat alanı içerisinde 26.600 m² kiralanabilir alana, kapalı ve açık 850 araçlık otoparka sahiptir. Zemin altında bir otopark ve bir mağaza katı, zemin üstünde 3 mağaza ve 1 restoran katı ile toplam 6 katlı bir yapıdır. Plan şeması ortada 5 kat boyunca yükselen bir galeri etrafında düzenlenen dolaşım

62 Eda Kızılkaya, *Tarihsel Süreç İçinde Kayseri, Ticaret Yapıları ve Kayseri Kale Çarşısının Değerlendirilmesi* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi).

alanları ve mağazalar olarak kurgulanmıştır. Katlar arası düşey sirkülasyon yürüten merdivenler ve asansörlerle sağlanmıştır.

Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne ait arsayı Kayserili yedi girişimcinin 49 yıllığına kiralaması ile proje hayata geçirilmiştir. Şehirdeki alışveriş alışkanlıklarında köklü değişimler meydana getiren öncü bir yaklaşımı temsil etmektedir.

Kayseri Forum Alışveriş ve Yaşam Merkezi

2005 yılında Kayseri Büyükşehir Belediyesi ile Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü arasında yapılan bir protokol çerçevesinde mülkiyeti Büyükşehir Belediyesine geçen eski stat yeri olarak bilinen, Sivas Caddesi ile Nato Caddesi kesişim kavşağının güney-batı köşesindeki 75.536 m²'lik alanda yapılmaktadır. Arsanın Büyükşehir Belediyesine geçmesi ile imar durumu spor alanı iken özel proje alanı olarak değiştirilmiş, yapılaşma zeminde %40'ı geçmeyecek şekilde sınırlanmıştır. Şehrin bu değerli alanının sadece konut olarak yapılaşmasının Kayseri açısından gelecekteki beklenen faydaları sağlamayacağı düşünülerek yapılaşmanın %20'sinin konut, %30'unun turizm, %50'sinin ise ticaret olması uygun görülerek, bu şekilde planlanmıştır. Yapılan planlama ile Kayseri'nin ve tüm iç Anadolu'nun önemli bir alışveriş merkezi olması amaçlanmıştır.

75.000 m²'lik alanda 3 farklı fonksiyon planlanmıştır. Arsanın güney – doğu köşesinde tam Melikgazi Belediyesi karşısına gelen bölümde her biri 24 katlı 2 adet rezidans kulesi bulunmaktadır. Zemin üstü ve zemin altında 45.000 m² alan kullanımı olan konut bloklarında 2 adet kapalı yüzme havuzu, çok amaçlı spor sahası, fitness salonu, toplantı odaları, kapalı otoparklar ve birbirinden değişik plan şemasında 6 tip daire bulunmaktadır.

Alışveriş yapısında yaklaşık 65.000 m² kiralanabilir alan, 9.800 m²'lik hipermarket, 3.250 m²'lik çok salonlu sinemalar, 3.400 m²'lik eğlence alanları, restoranlar ve 2.000 araçlık otoparkı bulunmaktadır.

Alanının kuzey – batı köşesinde Müftülük binasına bakan kısmında ise, 5 yıldızlı otel veya ofis binası yapılması düşünülmektedir.

Gelecekte şehrin en önemli prestij mekânlarından olması düşünülen alışveriş merkezinin projelerinin konsept tasarımı Hollandalı T+T Design, Mimarisi İspanyol L35 ve uygulama projeleri ise Türkiye'den ERA firmaları tarafından hazırlanmıştır.

Ana cephelerinde kullanılan Kayseri taşları ve yerel mimariye özgü kemerleri ile modern ve geleneksel yapı kültürünü buluşturması amaçlanmış olan projede gün ışığından en üst seviyede faydalanılmaya çalışılan mekânlar, açık teraslar ve çevresini tamamen saran yeşil doku ile yılda yaklaşık 9 milyon ziyaretçi çekmesi beklenmektedir.



Forum Kayseri 2011 yılında hizmete açılacak.

İpek Saray Alışveriş Merkezi

Mülkiyeti Vakıflar Genel Müdürlüğüne ait olup Sivas Caddesi üzerindeki önemli alışveriş merkezlerinden birisidir. 6.000m²'lik bir alana oturmaktadır. Önde, bodrum+zemin+2 normal katlı alışveriş merkezi yapısı, arkada ise, birbirinden ayrı 3 blok halinde yükselen ofis binaları bulunmaktadır. İnşaat alanları toplamı 38.000 m²'dir. İçerisinde 55 mağaza, 4 derhane, 2 banka bölge müdürlüğü bulunmaktadır. Ayrıca alışveriş merkezi içerisinde, 6 adet fast food, cafeler ve restoranlar yer almaktadır. Mayıs 2006 tarihinde hizmete açılmıştır.

Esnaf Siteleri

1994 yılına kadar birçok meslekten ticaret mensupları şehrin muhtelif yerlerindeki konut alanlarındaki binaların zemin katlarında ticari aktivitelerini sürdürmekte, konut kullanımı ile yan yana gelmesinde oldukça önemli sakıncalar bulunan birçok meslek grubu şehir içerisinde faaliyetlerine devam etmekte idi.

Örneğin, Serçeönü Mahallesi'ndeki zemin kat dükkânlarda 100'e yakın matbaa atölyesi, Örnekevler Mahallesi'nde ise birçok oto galericisi binaların ön bahçelerini ve kaldırımları işgal etmiş durumdaydı. 1994 yılından itibaren Kocasinan Belediyesi'nin öncülüğünde başlatılan çalışmalarla şehrin imarını ve mekânsal yapısını da yakından etkileyen sekiz farklı meslek grubu için esnaf siteleri inşa edildi.

Daha önce Serçeönü Mahallesi'ndeki konut yapılarının zemin katlarındaki iş yerlerinde faaliyetlerini sürdürürken 1998 yılında Yeni Doğan Mahallesi'nde

temin edilen 66.000 m²'lik arsa üzerinde Matbaacılar Sitesi planlanarak inşaatına başlandı. 36 adet 100 m²'lik, 33 adet 50 m²'lik, 21 adet 200 m²'lik ve 5 adette 400 m²'lik olmak üzere toplam 95 adet dükkân bulunan **Matbaacılar Sitesi** 2001 yılında tamamlanarak hizmete açıldı.

Şeker Mahallesi'nde yeni terminalden, yeni çevre yola açılan yol üzerinde 99.000 m²'lik alan üzerinde kurulan **Hurdacılar Sitesi** inşaatına, 2006 yılında başlanarak, 2008 yılında tamamlandı.

29 adet 350 m² arsası, 66 m²'lik dükkân,

32 adet 700 m² arsası, 100 m²'lik dükkân,

13 adet 1400 m² arsası, 100 m²'lik dükkân olmak üzere 74 adet dükkân ve sosyal tesisler bulunmaktadır.

Talat Paşa mahallesi'nde toplam 66.000 m² alan üzerinde **Tekstilciler Sitesi** inşaatı devam etmektedir.

İçerisinde 32 adet 1600 m²'lik, 8 adet 1000 m²'lik, 16 adet 400 m²'lik 56 adet atölye bulunmaktadır.

2006 yılında yapımına başlanan tekstilciler sitesi 2010 yılında tamamlanarak kullanıma açılacaktır.

Şeker bölgesinde 72.300 m² alan üzerinde 2005 yılında inşa edilmeye başlanan **Dökümcüler Sitesi'nde** 25 adet iş yeri bulunmaktadır.

Her birinin 900 m² kapalı alanı 2400 m²'lik arsası bulunan iş yerleri 2011 yılında tamamlanarak hizmet açılacaktır.

Yıldızevler Mahallesi'nde eski çevre yolla Sivas Caddesi'nin kesiştiği köşede 120.750 m² alan üzerinde kurulan **Oto Galericiiler Sitesi**, esnaf siteleri konusunda Kayseri şehrinde örnek bir çalışma olmuş, galericiler sitesi olarak birçok başka şehir tarafından örnek alınmıştır.

89 adet 240 m²'lik, 70 adet 120 m²'lik ve 4 adette 480 m²'lik olmak üzere 163 adet dükkândan oluşan sitenin 1997 yılında başlanan inşaatı 1999 yılında tamamlanarak hizmete açıldı.

Daha önceleri şehrin değişik birçok bölgesinde bütünüyle imarsız, derme çatma barakalarda ve brandaların altında gerçekleştirilen kömür ticareti, Yeni Doğan mahallesinde, 54.000 m²'lik arsa üzerinde, 2002 yılında inşa edilen **Kömürcüler Sitesi'ne** taşınmıştır.

Sitede, 66 adet 240 m²'lik, 44 adet 160 m²'lik, 15 adette 80 m²'lik olmak üzere toplam 125 adet dükkân bulunmaktadır.

Toplam 9.000 m² alan üzerinde 100 m²'lik 36 adet dükkânda faaliyet gös-



Galericilerin bir sitede toplanması fikri birçok şehir tarafından örnek alındı.

teren **Oto Hurdacılar Sitesi**, Yeni Doğan Mahallesi'nde 2006 yılından itibaren tamamlanarak faaliyete geçmiştir.

Sümer Mahallesi'nde, Yeni Emniyet Müdürlüğü yanında tesis edilen **Sigortacılar Sitesi**, 36 adet 20 m²'lik dükkânda 1999 yılından beri faaliyetini sürdürmektedir.

İnşaat Malzemesi Satıcıları Sitesi için şehrin doğusunda Sivas Caddesi 16. km. de 69 adet işyeri inşaatı devam etmektedir. 126.000 m² alan üzerine kurulan sitede özellikle eski çevreyol üzerinde İnönü parkı devamında bulunan inşaat malzemesi ve inşaat demiri satıcıları ile mermer atölyelerinin toplanması amaçlanmaktadır. Site 2011 yılında tamamlanacaktır.

Kayseri şehrinin en büyük işyeri sitesi kuzey çevreyoluna yakın bir alanda 798.000 m² alan üzerinde planlanmıştır. Proje çalışmaları sürmekte olan Mobilyacılar Sitesinde 680 adet imalathane, 170 adet mağaza, market, banka şubeleri, 200 adet kiralanabilir stant ile cafe ve restoranlar bulunacaktır. Kayseri'nin en önemli imalat sektörü haline gelen mobilya üzerine faaliyet gösteren tüm firmaların bir araya getirileceği değişik pazarlama ve sergileme imkânlarının hazırlanacağı Mobilyacılar Sitesi'nin inşaatına 2011 yılında başlanması planlanmaktadır.

Organize Sanayi Bölgeleri

Kayseri'de; 1. Organize Sanayi Bölgesi, İncesu Organize Sanayi Bölgesi ve



Kayseri Organize Sanayi Bölgesi

Mimarsinan Organize Sanayi Bölgesi olmak üzere 3 Organize Sanayi Bölgesi bulunmaktadır.

1. Organize Sanayi Bölgesi, Bakanlar Kurulunun 29.03.1973 tarihli kararnameğine göre, İl Özel İdaresi, Sanayi Odası ve Sanayiciler Derneği'nin iştiraki ile 1976 yılında kuruldu. Şehir Merkezine 15 Km. mesafede 11.500.000 m² alan üzerinde kurulan 1. Organize Sanayi Bölgesi hızla gelişerek bugün itibarı ile 24.000.000 m² alana ulaştı. Türkiye'nin en büyük Organize Sanayi Bölgesidir.

2007 yılı itibarı ile 624 adet fabrika, 2008 yılı sonu itibarı ile ise 830 adet fabrika hemen her sektörde üretim yapmakta, 45.000 civarında istihdam oluşturmaktadır.

İncesu Organize Sanayi Bölgesi'nin yer seçimi çalışmalarına ise 1994 yılında başlanmış ve Kayseri 2. Organize Sanayi Bölgesi adıyla kurulmuştur. Kayseri – Adana devlet karayolu üzerinde 36. km. de (Taksan A.Ş. çevresinde) 610 hektarlık alan üzerinde, İncesu Belediyesi mücavir alanı içerisinde yer almaktadır.

Hizmet binası su, elektrik, kanalizasyon çalışmaları tamamlanmış, yol alt yapısı ve doğal gaz çalışmaları devam etmektedir. 2008 yılında 4 firma tesis kurma çalışmalarına başlamıştır.

Mimarsinan Organize Sanayi Bölgesi de Kayseri – Malatya karayolu üzerinde Kayseri'nin 3. Organize Sanayi Bölgesi olarak 1998 yılında Sanayi Odası – Mimarsinan Belediyesi ortaklığındaki müteşebbis heyet tarafından kuruldu.

Şehir merkezine 12 km uzaklıkta olan Mimarsinan Organize Sanayi Bölgesi toplam 742 hektar alana sahiptir.

5000 ile 175.000m² arasında değişen 375 adet sanayi parseli bulunmaktadır. Üretime geçen 18, inşaat halinde 22, proje safhasında 68 adet tesis faaliyette bulunmaktadır.

Serbest Bölge

Yoğun sanayileşme ve hızla artan dış ticaret potansiyeli sonucu, Kayseri-Ankara karayolunun 15. km. si üzerinde, 6.905.000 m² alan üzerinde, Kayseri Serbest Bölgesi 1997 yılında Melikgazi Belediye Başkanı Mehmet Özhaske başkanlığında kuruldu.

Arazinin büyüklüğü de göz önünde bulundurularak 3 etap olarak projelendirilen bölgenin, 2 milyon metre karelik ilk etabında ada ve parseller belirlenerek, alt yapı çalışmaları tamamlanmış, bu çalışmalar için 50 milyon dolar harcama yapılmıştır.

Üretim faaliyetlerinin ağırlıkta olduğu serbest bölge, sağlanan teşvik ve avantajlarla, üretim maliyetlerini düşürmekte, burada faaliyet gösteren firmalara rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.

Serbest bölgeler ülkenin siyasi sınırları içinde olmakla beraber gümrük hattı dışında sayılan, ülkede geçerli, ticari, mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı, sınaî ve ticari faaliyetler için daha geniş teşviklerin tanındığı ve fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan yerler olarak tanımlanabilir.

Kayseri Serbest Bölgesinde ruhsat sahibi 58 adet firma mevcuttur ve 2007 yılı ticaret hacmi 647 milyon dolar, istihdam sayısı 1600 kişidir.

DOKUZUNCU BÖLÜM

KAYSERİ'DE SPOR MEKÂNLARI VE GELİŞİMİ

Kayseri şehrinin en eski spor mekânı Çorakçılar mevki olarak bilinen bölgede, o günlerin tüm spor karşılaşmalarına cevap verebilecek nitelikteki alandı. Çok eski dönemlerden itibaren bu bölgede halkın ilgi duyacağı her türlü spor etkinlikleri düzenlenir ve büyük kalabalıkların katılımı ile bu etkinlikler takip edilirdi. Burası, tüm şehir tarafından spor alanı olarak o kadar içselleştirilmişti ki, 1945 yılında hazırlanan Oelsner planlarında şimdiki Aydınlıkevler Mahallesi'nde, Karayolları Bölge Müdürlüğü'nün hemen doğusunda, Karayolları Bölge Müdürlüğü'ne de içine alacak şekilde yaklaşık 325.000 m²'lik büyük bir hipodrom ve cirit alanı planlanmıştı. Sözü edilen planın bu bölümü daha sonra gerçekleşmemiştir.

1935 yılında Sümer Bez Fabrikasının faaliyete geçmesinden hemen sonra bir milyon metre karelik alanda sadece üretim tesisleriyle değil, sosyal tesisleri, konaklama tesisleri ve spor tesisleri ile de kendine mahsus bir çevre oluşturdu ve şehrin kuzeyindeki imarın oluşmasında belirleyici oldu. Fabrikanın güneyindeki alanda Erkilet Caddesi'ne paralel olarak düzenlenmiş futbol sahası ve izleyici tribünleri 1936 yılından itibaren hem 19 Mayıs gösterilerinin düzenlendiği, hem de şehrin futbolda nabzının attığı bir mekândı. Yine aynı yıllardan itibaren Sümer Stadyumu'nun hemen batısında bu günkü Büyükşehir Belediyesiince işletilen tesisler, yüzme havuzu olarak inşa edilerek yaz aylarında gündüzleri yüzme havuzu, akşamları ise dü-



Bir anı, bir haber...

İLKBAHAR AT KOŞUSU

15 Mayıs 1931 Cuma günü icra edildi.

Binlerce seyircinin muvacehesinde cereyan eden koşu muvaffakiyetle başarılmıştır.

Bisiklet, halat çekme ve futbol müsabakaları cidden güzel oldu.

15 Mayıs 1931 Cuma sabahı çorakçılar mevki binlerce halk ile dolmuştu.

Bisiklet Müsabakası:

Tam saat 12.30 da bisiklet müsabakasına başlandı, yarışa 5 kişi iştirak etti, neticede birinciye bir karpit feneri, ikinciye de bir bisiklet kornası hediye verilmiştir.

Birinci koşu:

Saat 13 te birinci koşuya başlandı. Bu koşuya 4 tay iştirak etmiş ve bunlardan Gemerekli Mehmet Ali efendinin halis kan dora tayı birinci ve Karacaören'den Seyfi efendinin tayı ikinci ve Hamik kazasının mescit köyünden Mehmet Fatih efendinin tayı üçüncü gelmiştir.

Bu koşuya iştirak edenlerden birinci gelene yüz elli, ikinciye yetmiş beş ve üçüncüye yirmi beş lira mükâfat verilmiştir.

Halat çekme:

Saat 13.30 da halat çekme müsabakasına başlandı. Lise talebelerinin galebesi ile bir duvar saati hediye verilmiştir.

At ve kısraklara mahsus sürat koşusu:

Saat 14 de at ve kısraklara mahsus sürat koşusuna başlandı. Bu koşuya on altı at iştirak etmiş ve neticede eczacı Nuh Naci beyin doru atı birinci, hatip Mahmut efendinin atı ikinci ve Gemerekli Cemal efendinin atı üçüncü gelmiştir. Birinci gelene 250, ikinciye 75 ve üçüncüye 25 lira mükâfat verilmiştir.

Yaya Koşuları:

Saat 14.30 da yaya koşularına başlandı. 100 metre sürat koşusuna altı kişi iştirak etti. Neticede birinci lise talebesinden Burhan Efendi gelerek bir kol saati, ikinci lise talebesinden Ömer efendi gelerek bir çanta hediye almışlardır.

1200 metre mukavemet koşusuna lise, muallim mektebi, Amerikan kolejinden ve hariçten yedi efendi iştirak ettiler, neticede lise talebesinden Ali efendi birinci gelerek bir cep saati, ikinci Amerikan kolejinden İbrahim efendiye de bir portmen verilmiştir.

At ve Kısraklara mahsus tahammül koşusu:

Saat 15 de at ve kısraklara mahsus tahammül koşusu icra edildi. Bu koşuya on iki at iştirak etmiş ve Şarkışla dan Ömer ağa'nın kır atı birinci, Gazi Mehmet ağanın atı ikinci ve Abdurrahman efendinin atı üçüncü gelmiştir. Birinciye 300, ikinciye 75 ve üçüncüye 25 lira mükâfat verilmiştir.

Merkep koşusu:

Saat 15.30 da merkep koşusuna başlanmıştır. Bu koşuya beş merkep iştirak etmiş imamzade Rauf efendinin merkebi birinci, Sivişoğlu Mustafa efendinin merkebi ikinci ve ekmeççioğlu Ahmedin merkebi üçüncü gelmiştir. Birinciye 50, ikinciye 15 ve üçüncüye 5 lira mükâfat verilmiştir.

ğün merasimlerinin icra edildiği bir sosyal mekân olarak faaliyet gösterdi. Bu yüzme havuzu daha sonra fabrikanın faaliyetini sona erdirmesiyle birlikte atıl ve harap bir durumda kaldı. Büyükşehir Belediyesinin, Valilikle yapmış olduğu bir protokol çerçevesinde 2003 ve 2004 yıllarında restore edilip, güney kısmına tesis binası ilave edilerek 2004 yılından itibaren yeniden hizmete açıldı.

Vali Nihat Canpolat zamanında, futbol sahası, iki çim saha olarak yeniden düzenlendi.

2004 yılı içerisinde futbol sahalarının güney tarafına Büyükşehir Belediyesi tarafından amatör spor kulüplerinin talebi doğrultusunda içerisinde sporcular ve spor yöneticileri için toplantı salonları, lokal, idari bürolar ve soyunma odalarının bulunduğu bina yapılarak amatör spor kulüplerinin kullanımına verildi.

Atatürk Stadının Planlanması ve Yapılışı

Belediye Başkanı Av. Emin Molu tarafından yaptırılan Oelsner – Kemal Ahmet Arü 1945 imar planlarında, Sivas caddesi – M.K.P. Bulvarı kesişimi şehrin doğu yönündeki en dış noktası idi ve buradaki eski stadyum alanı, spor tesisleri alanı olarak planlanmıştı.

Planlama alanı içerisinde kuzey - güney istikametinde yerleştirilmiş 70x105 metre ebatlarında futbol sahası ve etrafında atletizm pisti bulunmaktaydı. O günün şartlarında burasının şimdiki anladığımız manada bir stadyum olarak düşünülüp önerilmediği, futbol sahasının batı istikametine bir kapalı

tribün, doğu istikametine ise 6 sıralı bir açık tribün gösterilmesinden anlaşılmaktadır. Yine planlama alanı içerisinde futbol sahasının güneyinde bir açık yüzme havuzu ve bir kum havuzu, doğusunda ise 4 adet açık voleybol ve basketbol sahası ile bir adet tenis kortu, kulüp ve soyunma binası ile idari binalar şeklinde gösterilmiştir.

İmar planlarının 1945 yılında Belediye Meclisi ve Bayındırlık Bakanlığınca onaylanması ile birlikte, belki de eş zamanlı olarak sürdürülen çalışmalar doğrultusunda planlanan alanın istimlak çalışmalarına aynı yıl içerisinde başlanmış, zaman zaman duraksamalar olmakla birlikte kamulaştırma işlemleri 1955 yılına kadar sürmüştür.

Stadyumun temel atma töreni 29 Ekim 1956'da, kapalı tribünlerin temel atma töreni ise 19 Mayıs 1959 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Stadyumun açılışı 19 Mayıs 1964 tarihinde yapılmıştır. İnşaatın tamamı yaklaşık 8 yıl sürmüştür. Tribün inşaatlarının sürdüğü 1960 yılından itibaren toprak futbol sahasında futbol karşılaşmaları oynanmaya başlanmıştır. Bu stadyumda ilk oynanan futbol müsabakası, 4 Aralık 1960 Pazar günü Sümerspor ile Hava gücü takımları arasında 1-1 beraberlikle sonuçlanmıştır.

1991 yılına kadar bu şekilde hizmet veren stadyumun seyirci kapasitesinin artırılması amacıyla 1991 yılından itibaren ilave tribün inşaatlarına başlandı. 1996 yılına kadar devam eden çalışmalarda açık tribünle, kale arkası tribünleri betonarme olarak büyütüle-

Futbol müsabakası:

LİSE GALİP

Saat 16 da futbol müsabakasına başlanmış, 17.30 da hitam bulmuş, lise muallim mektebini parlak bir oyundan sonra 2 ye sıfır ile mağlup etti.

Cuma günü icrası mukarrer bulunan lise ve köy muallim mektebi maçı zünbülî bir hava dâhilinde cereyan etti. Her iki taraf da yüzlerce ahalinin alkışları arasında sahaya çıktılar. Saha hafif çamurlu idi, para atıldı, her iki taraf yerini aldı, hakem mühendis Sırrı Bey'di.

Müsabaka çok güzel başladı, iki taraf zaman zaman vaziyete hâkim oluyor, her iki kalede karşılıklı geçiyordu. Nitekim her iki tarafta muhakkak iki sayı fırsatı kaçırdılar.

Birinci haftayım'ın 35. dakikalarına doğru Lisenin muntazam bir akını ve sağ açık Burhanın enfes bir ortalayışıyla topu Mehmet Aliye gönderdi. Mehmet Ali'nin topu göğüs ile ayağına indirmiş ve kuvvetli bir şut çekerek Liseye birinci golü kazandırmıştır.

Mektepli ve ahalinin sevinç dalgası birkaç dakika devam etti, ortaya geldi ve oyuna tekrar başlandı. Birkaç dakika içinde topun gidişinden ve gelişinden anlaşıldı ki lise bugün behemehâl yenmek azmindedir. Nihayet lisenin santra hafı kaptan aslan Kemal'in kurşun gibi bir süratle topu köy muallim mektebinin ikinci defa kalesine tıkmaması bu hali bariz bir surette ispat etti.

Lisenin bir hücumu esnasında muallim mektebinden Atıla ile liseden Mustafa'nın hatalı karşılaşmalarından Atıla'nın bacağı diz kapağına yakın bir yerden feci bir surette kırıldı. Zavallı genç hastaneye kaldırıldı. Zavallı Atıla'nın bacağı kendi fevkalade cüretine kurban olmuş ve birinci haftayma nihayet verilmiştir. İkinci haftayım da muallim mektebinin sahaya çıkmasından lise hükmen galip sayılarak 25 lira kıymetinde bulunan halıyı kazanmışlardır. Lise takımını bu muvaffakiyetinden dolayı tebrik ederken köy muallim gençlerine de geçmiş olsun deriz.

Kayseri Gazetesi

18 Mayıs 1931



Bir anı, bir haber...

ŞEHİR STADYUMUNUN TEMELİ MERASİMLE ATILDI.

576 bin lira keşif bedelli stadyumun temeline ilk harcı Belediye Reisimiz Osman Kavuncu koydu.

Öteden beri lüzum hissedilen ve başta Belediye Reisimiz Osman Kavuncu olduğu halde, Valimiz Kazım Atakul ve Beden Terbiyesi Bölge Müdürü İbrahim Bamyacıoğlu'nun müşterek ve devamlı mesaieleri sayesinde bundan bir müddet evvel ihalesi yapılan şehir stadyumunun temel atma merasimi 29 Ekim Pazartesi günü yapılmıştır.

Saat 14.00 te başlayan merasimde Valimiz Kazım Atakul kısa bir konuşma yapmış ve temele ilk harç memleket gençliğine hayırlı ve uğurlu olması temenisiyle Belediye Reisimiz Osman Kavuncu tarafından konmuştur.

Bilindiği gibi stadyumun ihalesini, şehrimizin tanınmış iş adamlarından müteahhit Ali Sönmez almıştır.

Birinci kısım inşaatının keşif bedeli 576 bin lira olan stadyum açık ve kapalı olmak üzere iki kısımdır. Kapalı tribün 5 bin, açık tribün ise 15 bin kişiliktir.

Bildirildiğine göre stadyumun inşaatı gelecek yıl Cumhuriyet bayramına kadar bitirilmiş olacaktır.

Hâkimiyet Gazetesi
31 Ekim 1956 Çarşamba

rek seyirci kapasitesi 27.500 kişiye çıkartıldı. 2001 yılında yapılan protokolle 10 yıllığına Büyükşehir Belediyesine kiraya verilen stadyumun 2004 yılında protokol ve basın tribünlerine ilave yapıldı.

Spor salonunun yapılış hikâyesi ise oldukça ilginçtir. Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü'nün Türk güreşinin gelişmesi amacıyla 1962 yılında Samsun'a yaptırmayı planladığı spor salonunda arsa problemi çıkması üzerine, Kayseri'ye kaydırılmış, aynı yıl spor salonu inşaatına başlanmıştı. 29 Nisan 1967 tarihinde resmi açılış yapılarak hizmete sunuldu.

Atatürk Stadyumu'nun çevresindeki alana, 1979 yılında 1000 seyirci kapasiteli çim yüzeyli dış futbol sahası, 1982 yılında 750 seyirci kapasiteli Aydemir Doğan Kapalı Yüzme Havuzu, 1994 yılında 750 seyirci kapasiteli İbrahim Bamyacıoğlu Kapalı Spor Salonları yapılarak hizmete açılmıştır.

Atatürk Stadyumu'nun kuzey – batı köşesindeki İl Gençlik ve Spor Müdürlüğü idare binasının yapılış yılı da 1965'tir.

Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü ile Kayserispor Kulübü 18.01.2001

tarihinde Atatürk Stadyumu'nun ve dış sahanın kullanımı ile ilgili bir protokol yapmıştı. Bu protokol ile Kayserispor, mevcut stadyumun bakım, onarımı ve tribünlerin üzerinin kapatılması gibi bir takım yükümlülüklerin karşılığında Sivas Caddesi tarafındaki tribünlerin altına dükkânlar yaptırıp, kiraya vermek ve dış sahada bir alışveriş merkezi yaptırmak, böylece Kayserispor'a kalıcı gelirler elde etmek istiyordu. Kira süresi 49 yıl olmakla birlikte 2004 yılına gelindiğinde bu sözleşme doğrultusunda herhangi bir çalışma yapılamamış, böyle bir yatırımı da Kayserispor kulübünün gerçekleştiremeyeceği anlaşılmıştı.



Eski Atatürk Stadyumu-ilave tribünler inşaa halinde

2004 yılının Temmuz ayında yapılan yeni bir sözleşme ile Kayserispor tüm yükümlülüklerini Kayseri Büyükşehir Belediyesi'ne devretti, sözleşme süresi de 10 yıla indirildi.

Kayseri Büyükşehir Belediyesinde 2004 yılı içerisinde bu sözleşmeden doğan yatırımların yerine getirilmesi amacıyla yapılan çalışmalarda, projeler, keşifler hazırlanmış ve yapılacak düzenlemelerle ilgili değerlendirmeler yapılmıştı. Bu değerlendirmeler neticesinde 1950'lerden itibaren yapımı gerçekleştirilen Atatürk Stadyumu'nun gerek yapısal durumu, gerekse çevre şartları itibari ile büyük bir yatırıma imkân vermediği anlaşıldı. 1991'den itibaren yapılmış olan ilave tribünler eski taş yapının üzerine oturtularak, kaba inşaat olarak bırakılmıştı ve yapı bir çirkinlik abidesi olarak şehrin merkezinde durmaktaydı.

Daha sonra yapılmış olan kapalı spor salonu, kapalı yüzme havuzu ve diğer tesislerde yapım aşamasında hiçbir çevresel yerleşim kriteri gözetilmemiş, adeta nerede boş bir alan bulunmuşsa yetersiz ödeneklerle, zamanı geçmiş tip projelerle tesisler gelişi güzel bir şekilde yerleştirilmişti. Şehrin bu en merkezi bölgesinde haftada veya 15 günde bir gerçekleştirilen bir futbol karşılaşması dışında çok fazla bir etkinliğe rastlamak mümkün değildi. Geceleri bu alandan geçmek isteyen insanların güvenliklerinde de ciddi problemler söz konusu idi. 2003 yılına kadar Kayseri şehrinin merkezindeki bu alan dikenli tellerle çevrilmiş vaziyetteydi ve bu görüntü hiç kimseyi rahatsız etmiyordu. Aynı yıl Büyükşehir Belediyesi izinsiz bir operasyonla bu telleri kestirip kaldırdığında iki kurum arasında ciddi bir gerilim yaşanmıştı.

Yeni Spor Kompleksi Fikrinin Doğuşu

Bu durumdaki mevcut bir yapının üzerine büyük yatırımlar yapmanın doğru olmadığı düşüncesinden hareketle, Büyükşehir Belediyesi yönetiminde, başka bir yerde yeni bir stadyum yapılırsa, bu arsanın değerlendirilmesi söz konusu olabilir mi şeklinde bir fikir gelişti. Bu düşüncenin Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Özhaskeci tarafından zamanın Gençlik ve Spor Genel Müdürü Mehmet Atalay'la paylaşılması sonucunda sıcak mesajlar alınması üzerine karşılıklı protokol çalışmaları başlandı. Gençlik ve Spor Genel Müdürü Mehmet Atalay Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ndeki kadrosundan olup yeni fikirlere ve icraatlara açık bir yönetici idi.

İki tarafın protokol görüşmelerine başladıklarında her ne kadar mevcut stad arsası karşılığında yeni bir stadyumun yapılması söz konusu idiyse de, Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü, eski stadyum arsası içerisinde bulunan eski, yıpranmış, dökülmüş vaziyette olan düşük standartlı her tesisi karşılığında en yüksek standartlara sahip çok büyük tesisler talep ediyor, karşılanmasının mümkün olmadığını düşündüğü isteklerde bulunuyordu. Bu durum Ankara'daki Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü elamanlarının Kayseri'ye yüksek standartlı tesisler kazandırma azminden kaynaklanmıyordu. Bu güne kadar asla böyle bir organizasyonun tarafı olmamış, en ufak bir sorumluluk alma yeteneği gelişmemiş insanların birinci amacı, karşılanamaz talepler sonucunda Kayseri Büyükşehir Belediyesi'nin gerçekleştirmek istediği bu girişimden vazgeçmesini sağlamaktı.

Zaten bu düşüncelerini Kayseri'ye ilk gelişlerinde açıkça söylemişler, Büyükşehir Belediyesinin görüşmeleri yürüten yetkilisinin odasına ilk girişlerinde



Eski stad ve kapalı spor salonu yıkılmadan hemen önce

memurların bu tür işlere alet edilmemesini bir protokol yapılacaksa direkt Bakanla işi halletmek gerektiğini açıkça ifade etmişlerdi.

Uzun ve gergin geçen protokol hazırlama çalışmaları zaman zaman kopma noktasına geldi. Eski stadyum alanı içerisinde 12,5x25 metre boyutlarında yarı olimpik bakımsız bir kapalı yüzme havuzu vardı ve Genel Müdürlük elemanları bunun karşılığında, Uluslararası standartlara uygun tam olimpik 1500 kişi seyirci kapasiteli bir yüzme havuzu istiyorlardı. Tam olimpik yüzme havuzu 25x50 metre boyutlarında olması nedeni ile yarı olimpik yüzme havuzunun iki katı değil, tam dört katı büyüklüğünde bir tesisti ve Türkiye’de sadece birkaç ilde bulunmakta idi.

Yapılacak tüm tesislerin Kayseri açısından bir kazanım olacağını düşünen Büyükşehir Belediyesi, Genel Müdürlükçe istenilen 10 tesisin tamamının yapımını da kabul etti. Yatırımlarla ilgili protokol 29 Temmuz 2005 tarihinde Başbakan Recep Tayyip Erdoğan ve o zamanki Dışişleri Bakanı ve Kayseri Milletvekili Sayın Abdullah Gül’ünde katılımı ile Kayseri Hilton Otelde düzenlenen bir törenle imzalandı.

Protokolde, Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğüne ait Gavremoğlu mahallesindeki 74.639 m²’lik taşınmaz karşılığında Kayseri Büyükşehir Belediyesi şu 10 tesisi yapmayı kabul ve taahhüt ediyordu.

- UEFA kriterlerine uygun en az 33.000 kişilik stadyum,
- IAAF (Uluslararası Atletizm Federasyonu) standartlarına uygun A1 tipi (1500 seyircili) tribünü olan sentetik yüzeyli müstakil atletizm pisti,
- Kayseri Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde en az 3 katlı idare binası,
- Bir adet 1000 seyircili hentbol, basketbol ve voleybol sporlarının uluslararası standartlarda yapılmasına uygun spor salonu,
- 1 Adet 500 seyircili hentbol, basketbol ve voleybol sporlarının ulusal müsabakalarda kullanılmasına uygun spor salonu,
- 1 Adet Uluslararası standartlara uygun, seyircili, olimpik kapalı yüzme havuzu,
- Mülkiyeti Büyükşehir Belediyesi’ne ait Kocasinan İlçesi Pervane Mahallesi’ndeki, 17.190 m²’lik taşınmaz üzerinde yapılmakta olan 7.200 kişilik Kongre ve Spor Salonu,
- 1 adet tribünü ve soyunma odası olan Uluslararası ölçülerde çim yüzeyli futbol sahası,
- 2 adet Uluslararası ölçülerde toprak yüzeyli (Tribünü ve soyunma odaları olan) futbol sahası.

Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğüne taahhüt edilen bu 10 tesisten 7.200 kişilik Kongre ve Spor Salonunun fuar içerisinde inşaatı devam etmekteydi. İki adet toprak yüzeyli futbol sahası için, Argıncıkta Kocasinan Belediyesinin işletmesinde olan 2 adet toprak yüzeyli sahaların, Maliye Hazinesinden GSGM adına tahsisi yaptırıldı.

Diğer 7 adet tesisin yapımı amacıyla uygun bir arazi arayışı sonucunda, kânunla kapatılmasına karar verilen Köy Hizmetleri İl Müdürlüğü'ne ait 145.000 m²'lik şimdiki stad arsası uygun bulundu. Bu alan hem şehir merkezine olan mesafesi bakımından, hem büyüklük, hem de ulaşım şartlarının uygunluğu açısından böyle bir kompleksin yapımına son derece elverişli idi. Kuzeyinden eski çevreyol, güneyinden Ahmet Gazi Ayhan Bulvarı ve raylı sistem hattı geçmekteydi. Şehrin batı girişinde, yapılacak olan yatırımı görsel açıdan ifade edebilecek bir konumda buluyordu. Hemen güneyindeki Büyükşehir Belediyesi ile Melikgazi Belediyesi'ne ait 41.000 m²'lik alanın da ilavesi ile 186.000 m²'lik bir büyüklüğe ulaşabiliyordu. Köy Hizmetleri'nin kapatılması ile İl Özel İdaresine geçmiş olan bu alanın üzerine tesis yapılmak üzere Büyükşehir Belediyesine devredilmesi karşılığında, Büyükşehir Belediyesince, İl Özel İdaresine Kayseri merkezde ve Tomarza Kızılören'de anahtar teslimi tesisler yapılarak teslim edildi. Ayrıca 200 km. köy yolunun yapılması taahhüt edildi.

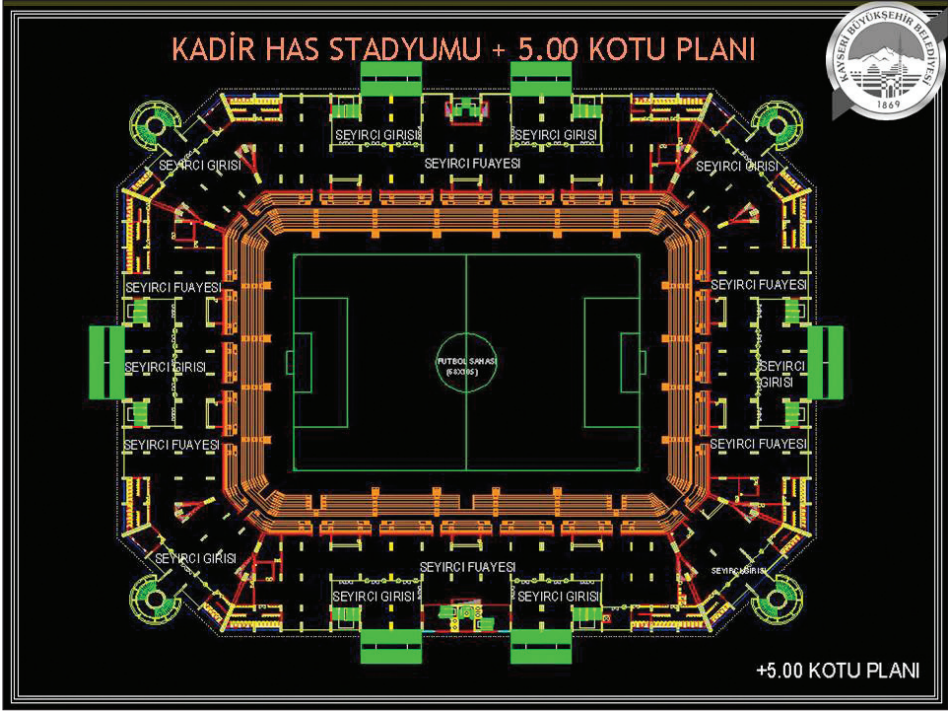
Proje ve İhale Aşaması

Yeni yapılacak olan spor kompleksi ile ilgili Kayseri'den 3 mimarlık ofisinden ve Ankara ODTÜ Mimarlık Fakültesinden proje teklifleri alınarak Büyükşehir Belediyesinin İmar ve Bayındırlık Komisyonu ve üst düzey yönetimince değerlendirilerek, projelerin 2006 yılının Mayıs ayına kadar hazırlanıp, ihale aşamasına gelmesi planlandı.

İlk olarak yapılacak olan spor tesislerinin karşılığında eski stad arsasının verilmesi şeklinde bir ihale Ağustos 2006 tarihinde gerçekleştirilmişse de bu ihaleye katılan olmadığından tesislerin yapımı ile arsa satış ihalesinin ayrılmasına karar verildi.

2006 yılının ağustos ayının 25'inde diğer tesislerin daha sonra ihale edilmesi kaydıyla 32.864 kişilik stadyumun yapım ihalesi 56.938.000 TL+KDV bedelle gerçekleştirildi. Müteahhit firma hazırlıklarını tamamlayarak ekim ayından itibaren çalışmalarına başladı. 4 Kasım 2006 tarihinde de devlet erkânının ve spor kamuoyunun büyük katılımı ile temel atma töreni gerçekleştirildi.

Bu arada imar plan tadilatı gerçekleştirilerek spor alanı olmaktan çıkartılan, yeniden tevhit – ifraz ile 75.536 m²'lik bir alana oturan eski stadyum arsasında yeni bir imar konsepti oluşturulmuştu. Bu yeni imar durumuna göre, bu alana yapılacak yapılar toplam alanın %40'ından fazlasına oturamayacaktı. Şehrin



Stadyum + 5.00 Kotu planı

bu en merkezi ve gözde alanının tamamen beton yığını ile doldurulmasına izin verilmek istenmemiş, taban alanının toplam alanın %40'ını geçmemesine özen gösterilmişti. Toplam inşaat alanı ise emsal 2 olarak belirlenmiş, zemin üzerinde 151.000 m² tutan bu inşaat yoğunluğunun %50'sinin ticaret, %30'unun turizm, %20'sinin ise konut olması önerilmişti.

Kayseri şehrinin gelişimi açısından oldukça önemli olduğu düşünülen bu alanda sadece bir konut dokusu oluşması doğru bulunmamıştı. Bu alanın sadece Kayseri'nin değil, tüm İç Anadolu'nun önemli bir ticaret ve alışveriş merkezi olarak oluşmasının şehrin geleceği açısından daha vaat edici olduğu düşünülmüş, sade konut olarak planlandığında daha yüksek değerlere satışı mümkün olduğu halde bu yola gidilmemişti.

Bu alanın şehir açısından aynı zamanda stratejik bir önemi söz konusu olabirdi. Kayseri'nin ticaret alanının bitip, konut alanının başladığı bir geçiş alanında bulunan eski stad yeri hem raylı sistem güzergâhında, hem de ileride çok büyük ümitler sunan Erciyes Kış Turizm Merkezi ile havaalanı yolunun üzerinde bulunmakta idi. Bu alanın gelecekteki Kayseri'nin hedeflerine hizmet edecek şekilde planlanması gerekliydi.

Tabii ki aynı zamanda Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğüne taahhüt edilen spor tesislerinin yapım bedelinin hiç değilse önemli bir bölümünü karşılayacak bir bedelle satılmalıydı.

Kayseri içinden bu tür bir organizasyona yerli yatırımcıların talip olması yönünde birçok telkinlerde bulunulmasına rağmen, maalesef bunun gerçekleşmesi üzerine Türkiye içinden ve dışından birçok yatırımcının buraya istenilen niteliklere uygun bir yatırım gerçekleştirmesi için birçok özendirici tanıtım girişimlerinde bulunuldu.

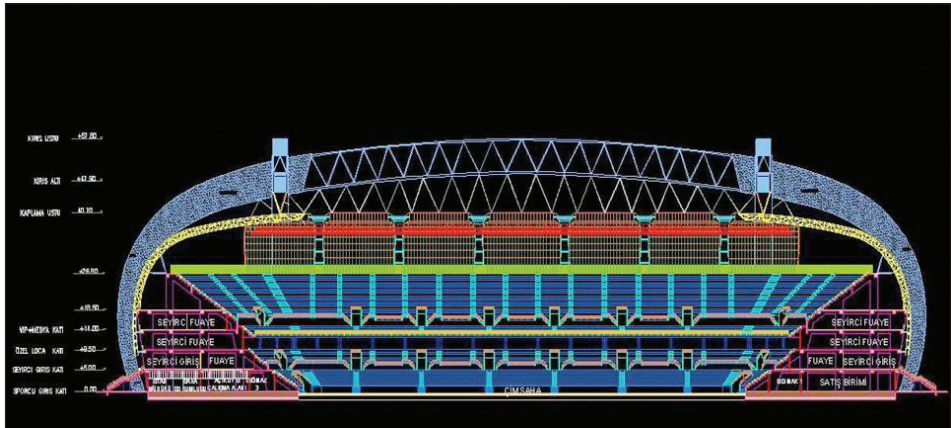
18.10.2006 tarihinde gerçekleştirilen satış ihalesine 3 firma katıldı. En yüksek teklifi 100.520.000 TL ile Multi Turk Mall firması vermişti. Diğer iki firmanın teklifleri 80.100.000 TL ve 92.000.000 TL idi.

Bu rakam gerçekten çok iyi bir teklifti ve bu teklifi veren firma da Türkiye'de birçok ilde alışveriş merkezleri yapan güçlü bir firma idi.

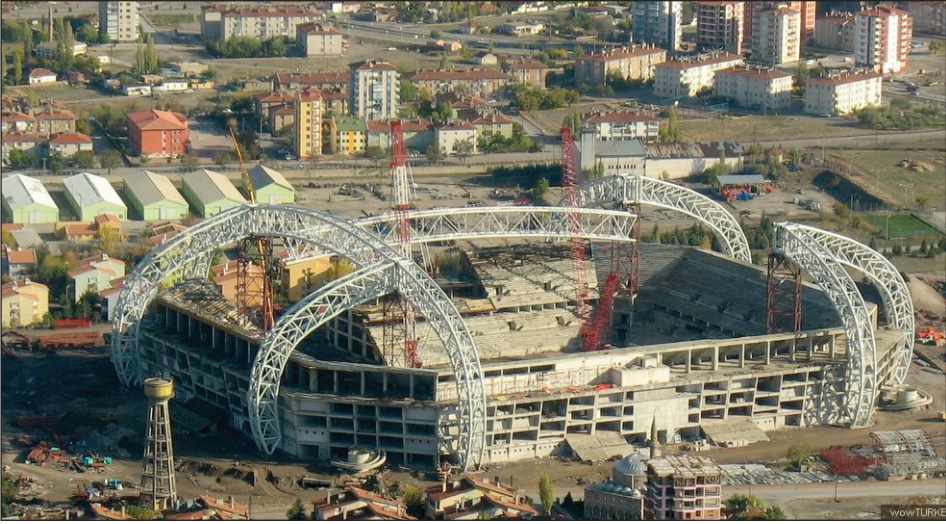
Talipli firmanın güçlü olması iki açıdan önem arz ediyordu. Öncelikli olarak taahhüt etmiş olduğu arsa bedelini zamanında ödemesi, diğer taraftan da eski stad alanına yapacağı yatırımların nitelikli olması ve sürüncemede kalmaması açısından önemli idi.

Bu arsa satışında diğer öne çıkan bir husus ise arsayı alacak olan firma, arsa bedelini belediyece belirlenecek takvimde peşin olarak ödeyecek, ama arsayı fiilen 1,5 yıl sonra teslim alacaktı. Ayrıca da arsa ihalesini alan firma uygulayacağı projeyi, Büyükşehir Belediyesine beğendirmek ve onaylatmak zorundaydı.

Yeni stadyum inşaatı 2006 yılı sonlarından itibaren hızlı bir şekilde başladı. Kış şartlarına rağmen 2007 yılının 10. ayına kadar devam etti. Bu süre zarfında inşaatın betonarmesi tamamlanmış, büyük çelik ayakların ana taşıyıcıları yerine konmuştu. Bu aşamadan itibaren müteahhit firmanın çalışmalarında yavaşlama



Stadyum 2-2 kesiti



Yeni stad'ın çelik taşıyıcıları konuyor

görölmeye başlandı. Ekonomik açıdan zor durumda olduğuna dair belirtiler gözlenmeye başlandı. 2008 yılının başından itibaren ise, iş yapma kabiliyetini tümünden kaybetti. Büyükşehir Belediyesi müteahhit firmanın tüm hak edişlerini günü gününe ödemesine rağmen müteahhit firmanın başka işlerinden doğan ekonomik problemlerinden dolayı böyle bir duruma düştüğü anlaşılmaktaydı.

Nihayetinde müteahhit firmanın işi tamamlayabilmesi için gösterilen tüm desteklere rağmen işin tamamen durmasından dolayı 7 Temmuz 2008 tarihinde ihale feshedildi. Geriye kalan işlerin süratli bir şekilde tespiti yapılarak yeniden ihale edildi. İkmal inşaatını Büyükşehir Belediyesinin bir yan kuruluşu olan İmar İnşaat ve Taahhüt A.Ş. tamamladı.

Bu arada stadyum inşaatının dışındaki diğer spor tesislerinin 08.01.2007 tarihinde ayrı bir ihale ile inşaatına başlandı. Bunlardan 1000 seyirci kapasiteli voleybol, basketbol ve hentbol sporlarının uluslararası standartlarda yapılmasına uygun spor salonu hemen stadyum alanının güney kısmında, olimpiik yüzme havuzu, 1500 seyircili tribünü ve soyunma odaları olan atletizm pisti ile Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü İdare Binası bu alanın güneyinden geçen Ahmet Gazi Ayhan Bulvarı'nın Yılanlı Dağı tarafında inşa edilmeye başlandı. 14.800.000 TL.+ KDV bedelle ihale edilen bu tesisler Temmuz 2008 tarihinde tamamlanarak hizmete hazır hale getirildi. İlk yapılan protokol ve bu çerçevede hazırlanan projelerde, stadyum alanının hemen güneyindeki 1000 kişilik spor salonunun, batı karşısında da 500 kişilik bir kapalı spor salonu planlanmıştı. Bu spor salonu Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü ile yapılan ek bir protokol ve Talas Belediyesi'nin talebi doğrultusunda Talas İlçesinde Bölge Jandarma Komutanlığı'nın karşısına kaydırılmış ve bu alana inşa edilmişti.

Stadyum inşaatı oldukça zorlu bir süreçten sonra 8 Mart 2009 tarihinde Kayserispor'la Fenerbahçe'nin oynadığı Süper Lig maçı ile hizmete açıldı.

Yeni Stadyumun Özellikleri

186.000 m²'lik toplam alan üzerine oturan komplekste 6 ayrı spor yapısının dışında kalan alan, otopark ve yeşil doku olarak planlanmıştı. Büyük spor etkinliklerindeki yoğun otopark ihtiyacını karşılamak üzere 50.000 m²'lik alan 1785 araç için otopark olarak düzenlenmiş, toplam 40.000 m²'lik alanda da peyzaj düzenlemesi gerçekleştirilmişti.

Stadyum 32.864 seyirci kapasitesine sahipti. 52 adet 10'ar kişilik 35'er m²'lik izleme locaları ve kale arkalarında 2 adet 500 kişi kapasiteli cafe localar seyircilere konforlu mekânlarda etkinlikleri izleme imkânı vermek üzere planlanmıştı.

Soyunma odaları, duşlar, ısınma alanları, sauna ve şok havuzları ile naklen yayın ve basın toplantısı mekânları en iyi malzemeler kullanılarak en son teknoloji ile donatılmıştı.

Stadyumun altında 5000 m²'lik bir alışveriş merkezi ile spor kulüpleri için 1000 m²'lik 2 adet fan club ve UEFA büroları ile idari bürolar için de 5000 m²'lik mekânlar hazırlanmıştı.

Ayrıca stadyumun sadece bir spor tesisi değil aynı zamanda bir sosyal tesis olması amaçlandığından cafeler ve restoranlar planlanmıştı.



Stadyum iç görünüşü



Localar

Stadyumun ana yapısı betonarme ve çelik strüktürden oluşmaktaydı. Tüm tribünler betonarme, onun dışındaki bütün sistem çelik olarak düşünülmüştü.

Çelik yapı için toplam 4.500 ton çelik kullanılmış, Türkiye'deki en büyük çelik açıklık (232 metre) geçilmiştir. Çelik sistemin en üst noktasının yerden yüksekliği 60 metre, en geniş çelik çapı ise 92 cm'dir.

Çelik sistem CNC makinelerinde proje boy ve şekillerine göre kesilerek sertifikalı kaynakçılarca özel makineler kullanılarak kaynaklandı. Yapılan tüm kaynakların Türk Loydu tarafından filmleri çekilerek, kontrolleri yapıldı ve arşivlenerek saklandı.

Tribünlerin üstü yurtdışında özel olarak hazırlanan demo malzemesi, lamine cam ve kompozit levhalarla kaplandı.

Çatı örtüsünün hemen altındaki kedi yollarına 384 adet radyan ısıtıcı asılmak suretiyle tüm tribünlerin ısıtılması sağlanarak, özellikle soğuk kış gecelerindeki futbol müsabakalarında seyirciler için konforlu bir ortam sağlanmaya çalışıldı.

Aynı kedi yollarında, saha aydınlatma projektörleri de bulunmaktadır.

Futbol sahası 68x105 metre ebatlarında yapılmıştır. En altta sıkıştırılmış zemin, üzerinde 150 mm. çapında direnflex drenaj boruları, +4 ila +7 derece arasında ısıtılabilen zemin, üzerinde çim saha bulunmaktadır.

Kayseri'nin Kazanımları

Eski stadyum arsası karşılığında 10 adet spor tesisi yapılması organizasyonu, hizmet yapma gayreti içerisindeki, risk alabilen yöneticilerin geliştirdikleri yöntemlerle şehirlerine büyük tesisler kazandırabileceklerinin somut bir örneğidir.

Kayseri'nin en merkezi alanında 75.000 m²'lik eski stadyum yerinde gerçekleştirilen dönüşüm projesi ile 15 günde bir kullanılan ve insanların geceleri geçmeye dahi korktukları bu alan şehrin en prestijli bölgesi haline dönüşmektedir.

Bu organizasyonla özelde Kayseri şehri, genelde Türkiye, 10 adet Dünya standartlarında spor tesisine kavuştu.

Bu 10 adet spor tesisi ile Kayseri, ulusal ve uluslararası spor karşılaşmalarına ev sahipliği yapmaktadır. Daha şimdiden milli futbol takımının birçok karşılaşması Kayseri'de gerçekleştiği gibi, Kayseri, 2010 Dünya Basketbol Şampiyonasının yapıldığı 4 şehirden birisi oldu.

Gerek spor tesisleri, gerekse eski stad yerine yapılan yatırımlar 500 milyon Avroluk bir değer ifade ettiğinden şehir ekonomisine bu miktarda katkısı olduğu tahmin edilmektedir.

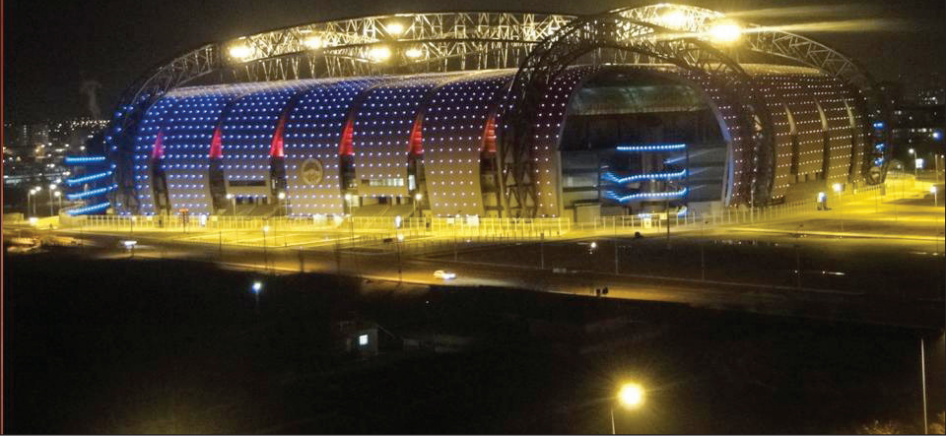
Tüm bu yatırımların tamamlanması ile birlikte yaklaşık 3.000 kişi için istihdam alanı açılması söz konusudur.



Kayseri stadında millî maçlar oynanıyor



Stadyum Gece Aydınlatması



Bu organizasyon kapsamında planlanan spor tesisleri ile alışveriş merkezi ve rezidanslar ülke ve şehir mimarisinin en nitelikli yapılarından olduğundan Kayseri'nin prestijini yükseltmeye devam ediyor.

Kayseri'nin çok büyük bir cesaretle gerçekleştirdiği bu organizasyon ve ortaya çıkan yüksek standartlı spor tesisleri gerek yapımı esnasında gerekse tesisler tamamlandıktan sonra Türkiye çapında çok büyük bir ses getirdi. İletişimin tüm imkânlarından faydalanan spor kamuoyu yapım sürecini çok yakından takip etti. Meraklıları inşaatı adım adım izledi. İnşaat safhasında yerine konulan her çelik taşıyıcı, aynı gün içerisinde internet sitelerinde yorumlara konu oldu, yapılan tüm çalışmalar Kayseri'nin yurtiçinde ve yurtdışındaki imajını çok olumlu bir şekilde etkiledi.

Gerçekleştirilen bu organizasyon birçok şehir tarafından tekrarlanmak istendi ise de çok ciddi emekler verip çalışmalar yürütenler de dâhil olmak üzere Kayseri dışında bu tür bir projeyi gerçekleştirebilen olmadı.

İlk maçın oynandığı 8 Mart 2009 tarihinden 3 gün önce süper Lig maçlarının yayıncı kuruluşu olan Lig TV yorumcusu, Kayseri Kadir Has Stadyumu'ndan şu şekilde bahsediyordu.

“Tek kelimeyle Muhteşem!!!



Stadyum - futbol karşılaşması esnasında

Sizi, Kayseri'nin göz kamaştırıcı yeni stadına götürüyoruz! Pazar günü Fenerbahçe ile oynanacak maçla kapılarını taraftarlara açacak olan Kadir Has Stadı gerçekten göz kamaştırıcı bir güzelliğe sahip!

Bugün Türkiye'nin dört bir yanında zemini tribününden berbat, soyunma odası kulübesinden beter stadlar varken, kısa sürede tamamlanan bu stada imrenmemek mümkün değil.

Lig TV muhabiri Mustafa Öztoprak, sizler için Kayseri'ye gitti, stadın her tarafını dolaştı. Sizi Kadir Has Stadında yaklaşık 10 dakikalık bir yolculuğa davet ediyoruz.” diyor ve gerçekten her Kayserilinin izlerken gururlanacağı bir klipte bu eseri tüm spor kamuoyuna duyuruyordu.

ONUNCU BÖLÜM

KAYSERİ'DE EĞİTİM, SAĞLIK YAPILAŞMASI VE GELİŞİMİ

Kayseri'de eğitim ve sağlık yapısı olarak kabul edilebilecek günümüze ulaşmış, en eski tarihli yapı Aziz Basillius tarafından 4. Yüzyılda yapılan içerisinde kilisesi, sarayı, kütüphanesi, misafirhanesi ve hastanesi bulunan sitedir. Bu site ile birlikte şehir Erciyes'in yamaçlarından ovaya doğru yayılmaya başlamıştır. Sözü edilen sitenin kalıntıları halen Eskişehir Bölgesinde tarihin akışı ile olan mücadelesini sürdürmektedir.

Kayseri kentinin bugünkü imarını etkileyen ve varlığını sürdüren önemli eğitim ve sağlık yapılarının başında medreseler gelmektedir.

1071 Malazgirt zaferiyle Anadolu'nun kapılarını açan Türkler kısa bir süre içerisinde Ortaçağ Anadolu'sunda yerleşik bir medeniyet kurmuşlardı. Selçuklu Türkleri devamlı bir askeri ve siyasi mücadele içinde bulunmalarına rağmen yeni yurtlarında sosyal ve ekonomik bir düzen kurmayı başarmışlar, Anadolu'nun her yerinde imar faaliyetine geçmişlerdi. Selçuklular'ın ilme ve eğitime verdikleri önem, hâkimiyetleri altında bulunan topraklarda inşa ettikleri muhteşem medrese yapıları ve bu medreselerin işletilmesi ve bakımı için tesis edilen vakfiyelerle açıkça ortaya çıkar.

Bir eğitim kuruluşu olarak medrese sisteminin mazisi 1071 yılından daha gerilere gider. Ancak X. ve XI. Yüzyıllara ait medrese yapısı hemen hiç kalmamıştır. Mevcut yapılar XII. Yüzyıl ve daha sonralarına aittir.

Anadolu'da bugün mevcudiyetini bildiğimiz en eski medreseler de XII. Yüzyılın ortalarında yapılmışlardır. Diğer yapı tiplerinde olduğu gibi medrese mimarisi de Anadolu'da İslam dünyasının diğer yerlerinden farklı bir gelişme göstermiş, kendine has bir stil ortaya çıkarmıştır.

Genellikle avlulu ve avlusu kubbe ile örtülü iki tip halinde gelişen Anadolu medrese mimarisinde merkezi kubbeli medrese, üzerinde özellikle durulması gereken bir mimari türüdür.

İslamiyet'te cami, ibadet yeri olmak yanında bir eğitim binası olarak da kullanılmıştır. Camilerde hoca bir sütun önünde ya da bir köşede öğrencilerini etrafına toplar ders verirdi. Cami okullarında eğitim dini olmakla beraber, diğer ko-

nularda ele alınır, öğrenciler genellikle geçlerden teşekkül eder, fakat arzu eden herhangi bir kimse halkaya katılarak dersi dinleyebilirdi.

“Ders” fiilinden üretilmiş ve “ders verilen bina” veya “yüksek okul” anlamına gelen medrese cami okullarından sonra ortaya çıkmıştır. Fakat medresenin mevcudiyeti cami okullarında yapılan öğretim faaliyetine son vermemiştir. Cami ve medrese çoğu zaman bir külliye içerisinde birlikte inşa edilmiş ve her ikisinde de öğretim faaliyeti birbirine paralel olarak devam etmiştir.⁶³

Anadolu'daki medreselerin en seçkin örnekleri Kayseri'dedir. Mimari özellikleri ve şehrin oluşumuna etkileri açısından önemli konumdakilerden bahsedilmesi gerekir.

Güllük Medresesi

Kayseri merkez, Melikgazi ilçesi, Güllük Mahallesi'nde bulunmaktadır.

Plan ve mimari özellikler bakımından, düzgün olmayan dikdörtgen şeklindeki yapı, doğu bölümündeki cami ve batısındaki medrese ile bir bütünlük gösterir. Bu yapı hemen kuzeyinde yer alan ve Kadı Mehmet Efendi tarafından yaptırılan hamam ile birlikte bir külliye teşkil eder.

Kayseri'deki benzer özellikler ve kitabelerden çıkarılan sonuca göre XII. Yüzyılın ilk yarısında yapı, Danişmentliler döneminde yapılmış, XIII. Yüzyılın başında da şimdiki şeklini almıştır.

Yapının orijinal planı hakkında farklı görüşler ileri sürülmekle birlikte, iki katlı medresenin camiden ayrılmaya başlayan Anadolu'daki ilk örneklerinden olduğu söylenebilir.

Hoca Hasan Medresesi

Kayseri merkez, Kocasinan ilçesi, Hacısaki Mahallesi'ndedir.

Kitabesine göre 1193 tarihinde Kayseri Emiri Nureddin Sultanşah'ın veziri Hoca Hasan tarafından yaptırılmıştır.

Yapının büyük bir bölümü yok olmuştur. Mevcut kalıntılar dikkate alındığında muhtemelen kuzey-güney istikametinde uzanan dikdörtgen şeklinde bir medrese olarak düşünülmektedir.

Günümüzde harap vaziyette de olsa ayakta kalabilen medrese hücrelerinin bazıları kuzey-güney, bazıları doğu-batı istikametinde sivri beşik tonozlarla örtülü olduğu görülmektedir.

Medresenin yanında günümüze gelemeyen bir türbesinin olduğu, medresenin

63 Aptullah Kuran, *Anadolu Medreseleri*, Ankara-1969.

yanı sıra vakfın bir cami, imaret, hamam ve hana sahip olduğu belirtilmektedir. Bugün han ve imaretin yerleri bile belli değildir. Birlik Hamamı olarak bilinen hamamının kalıntıları ise maalesef yakın zamanda ortadan kaldırılmıştır.

Avgunlu Medresesi

Kayseri, Kocasinan ilçesi, Gevher Nesibe Mahallesi'nde, Şifahiye ve Gıya-siye medreselerinin güney batısında yer almaktadır.

Medresenin yapım tarihi ve banisi belli değildir. Medrese içerisindeki küm-betin de kime ait olduğu ve yapım tarihi bilinmemektedir. Avgunlu Medresesi'nin kitabesi yoktur. Ancak 13. Yüzyılda Selçuklu döneminde yapıldığı bilinmektedir.

Vakıflar Genel Müdürlüğüne restore edilen medrese, tek katlı, iki eyvanlı, revaklı, avlulu, asimetrik bir plan arz eden, klasik Selçuklu özellikleri taşıyan bir yapıdır.

Zaman içerisinde yapı zemin kotunun altında kalmıştır. Merdivenlerle med-rese avlusuna inilerek girilmektedir. Medresenin etrafı duvarlarla çevrilmiştir. Dikdörtgen şeklindeki yapının kuzey cephesi hariç diğer cepheleri, (mazgal pen-cereler dışında) mimari unsur olmayan düz duvarlardır.

Plan gelişimi, mimari elemanlarının özellikleri dikkate alınarak Kayseri'de bulunan örnekleri karşılaştırıldığında 1220–1230 yılları arasında yapılmış olduğu söylenebilir.

Hacı Kılıç Medresesi

Şehir merkezinde, Kocasinan ilçesinde İstasyon Caddesi üzerindedir. Ana-dolu Selçuklular döneminde, 1249 yılında yaptırılmıştır

Dikdörtgen şeklindeki yapının güneyinde cami, kuzeyinde revaklı avlulu medrese yer almaktadır. Cami ile medresenin girişleri her ne kadar ayrı ise de içeride harim ile medresenin avlusunu birbirine bağlayan geniş bir açıklık bulun-maktadır.

Hacı Kılıç Cami ve medresesi 1547 yılında onarılmış ve yakın geçmişte Va-kıflar Genel Müdürlüğü tarafından restore edilmiştir.

Cami ile aynı revaklı avluyu paylaşan medresenin de girişi doğudandır.

Medresenin dikdörtgen planlı bir avlusu bulunmaktadır. Avlu camiye bitişik bölümü hariç üç yönden kare ayaklara oturan sivri kemerlerin oluşturduğu revak-larla çevrilmiştir. Revakların üzeri, avluya doğru yönelen tonozlarla örtülüdür. Avludan revağa bir basamakla çıkılmaktadır.

Medrese hücrelerinin hiç birisinin penceresi yoktur, ocak yerleri bulunmak-tadır.

Cami ve medrese bölümleri büyük onarımlar geçirmiştir. Doğu cephesi diğer cephelerden farklı olarak düzgün kesme taş kaplamadır.

Medrese taç kapısındaki beyaz mermerden dikdörtgen şeklindeki kitabede: “ Bu mübarek medresenin yapılmasını Keyhüsrev’in oğlu, yüce sultan, fetihler sahibi İzzeddin Keykavus, zamanında zayıf kul, Tus’lu Ali oğlu Ebul Kasım’a 647 (1249) yılında emretti” yazılıdır.

Kitabelerden camii ve medresenin aynı banii (Tus’lu Ali oğlu Ebul Kasım) tarafından 1249 yılında yaptırıldığı anlaşılmaktadır.

Seraceddin (Küçük Hunat) Medresesi

Kayseri il merkezinde Hunat Camisinin güney doğusundadır.

Kitabesinden, Medresenin II. Gıyaseddin Keyhüsrev zamanında, Kayseri emiri olan Seraceddin Bedr tarafından 1238 – 1239 yılında yaptırıldığı anlaşılmaktadır.

Halk tarafından küçük Hunat olarak isimlendirilen Medrese, Kuzey – Güney yönünde yerleştirilmiş, tek katlı, revaklı, açık avlulu, üç eyvanlı simetrik bir planda yapılmıştır. Yapı tabii zemin kotunun altında kalmıştır.

Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından 1974 yılında yapılan restorasyon sırasında adeta yenilenen medresenin doğu cephesi sağır tutulmuştur.

Medreseye güney cephedeki eyvan girişi, basık kemerli kapıdan girilir. Etrafı dört yönden revaklarla çevrili olan dikdörtgen formlu açık avlunun üzeri sonradan fileksiglass bir malzeme ile kapatılmıştır. Yapıda süs unsuru bulunmamaktadır. Çağdaş medreselerle karşılaştırıldığında taç kapıda süsleme elemanının olmaması farklı bir özellik olarak görülmektedir. Tamamı ile kesme taş işçiliğine sahiptir.

Medresenin açık avlulu, üç eyvanlı, simetrik plana sahip olması XIII. Yüzyılın başlarında yapılan medreselerde görülen bir özelliktir. Batı eyvanı medresenin banisinin mezarıdır.

Çifte Medrese

Şehrin merkezinde, Yenice İsmail Mahallesi’nde, Mimarsinan Parkı içerisindedir.

Sultan I. Gıyaseddin Keyhüsrev’in ikinci saltanatında kız kardeşi, Kılıçaslan’ın kızı Melike Gevher Nesibe’nin vasiyeti üzerine Gıyaseddin Keyhüsrev tarafından 1205 yılında yaptırılmıştır.

Çifte medrese olarak da anılan yapı birbirine bitişik, açık avlulu iki yapıdan teşekkül etmektedir. Medrese ve şifahane, dikdörtgen şeklinde yan yana iki

ayrı bina olarak düzenlenmiştir. Batıdaki bina bir şifahane (hastane), doğudaki tıp medresesidir. Güney cephesi üzerinde iki mekânın ayrı taç kapıları olan yapılar, birbirine yapı içerisinden, kuzey yönde bulunan dar bir geçitle bağlanmaktadır.

Gerek şifahane gerekse medrese bir açık avlu etrafında tertiplenen dört eyvanlı şemaya uygun olarak inşa edilmiştir.

Birbirinden ayrı iki bölüm halinde düşünülen yapıda, iki bölümde plan olarak birbirine benzemekte, yapıları ayıran ortak duvar bulunmaktadır. Ayrıca her iki yapının kuzeyindeki koridorla birbirine bağlantısı orijinaldir. Bu hususlar dik-kate alındığında bu yapıların iki bölüm halinde birlikte düşünülp planlanarak inşa edildiklerini göstermektedir.

Gevher Nesibe Şifahanesi ve Gıyasiye Medresesi Tıp eğitiminin ve uygulamasının bir arada yapıldığı, eğitim ve araştırma hastanesi şeklinde düşünülererek gerçekleştirildiği dünyadaki ilk örnektir. Dört eyvanlı plan şeması iki bölümde de uygulanan, günümüze gelen Anadolu'daki tek yapı örneğidir.

Hunat Medresesi

Kayseri merkezde, iç kalenin doğusundadır. Hunat Külliyesi'nin bir parçası olup, caminin kuzeyindedir.

Medresenin yapılış tarihi belli değildir. Ancak güney duvarının bir kısmının cami beden duvarı olarak kullanılması 1237 tarihli camiden önce yapıldığını göstermektedir. Yapım malzemeleri ve tekniğine bakıldığında aralarında fazla zaman farklılığı olmadığı anlaşılmaktadır. Camiden kısa bir zaman önce 1235 yılı civarı yapılmış olduğu düşünülmektedir.



Gıyasiye-Şifahiye Medreseleri

Hunat Camisi'ne kuzey – batıdan bitişik olarak yer almaktadır. Duvarları dıştan silindirik ve kare şeklinde payanda kulelerle desteklenen medrese, doğu – batı doğrultusunda dikdörtgen bir alanı kaplamaktadır. Revaklı, ortasında dikdörtgen havuzu olan açık avlulu, giriş eyvanı ile birlikte iki eyvanlı medrese, tek katlıdır.

Medreseye batı cephesinin ortasında yer alan dışa taşkın abidevi bir taç kapıdan girilmektedir. Medresenin yan kanatlarında dikdörtgen şeklinde sekizer olmak üzere toplam on altı hücre bulunmaktadır. Özenli bir kesme taş işçiliği görülmektedir. Moloz taş dolgulu duvarlar kesme taş kaplamalıdır.

Hatuniye Medresesi

Şehir merkezinde, Melikgazi ilçesinde, Cami-i Kebir Mahallesi'ndedir.

Kitabesinden hareketle eserin 1432 yılında yapıldığı anlaşılmaktadır. Ancak yapının alt tarafındaki değişik yapı kalıntısı, duvarlardaki bu ilk yapıya ait tez-yinatlı taşlar ve içindeki devşirme sütunlarla, sütun başlıkları medresenin ilk yapısının çok daha eskiye, Danişmentliler zamanına kadar gittiğini göstermektedir.

Medrese tek katlı, açık avlulu ve iki eyvanlı olarak tasarlanmıştır. Eseri Dulkadiroğulları'ndan Nasıreddin Mehmet Bey, eski kalıntılar üzerine medreseyi yeniden karısı Hatice Hatun için inşa ettirmiş olup mimarı belli değildir.

Taç kapı güney batı cephenin ortasındadır. Medresenin giriş eyvanının üzeri beşik tonozla örtülmüştür. Beylikler devrinde yapılmış olmasına rağmen medrese, Selçuklu mimari geleneğini devam ettirir.

Medrese düzgün kesme taş kısmen de devşirme malzeme kullanılarak inşa edilmiştir.

Mülkiyeti özel şahısta olan medrese maalesef inşaat malzemeleri deposu olarak kullanılmaktadır.

Sahabiye Medresesi

Şehir merkezinde Cumhuriyet Meydanı'nın kuzey sınırını oluşturur.

Selçuklu mimari eserlerinin en güzellerinden biri sayılan bu medrese 1267 – 1268 yılında Sultan III. Gıyaseddin Keyhüsrev'in saltanat zamanında Vezir Sahib Ata Fahreddin Ali tarafından yaptırılmıştır.

Kuzey – güney doğrultusunda uzanan yapı, revaklı, açık avlulu, girişle birlikte dört eyvanlı, mescit ve çeşmesi ile bir külliye teşkil etmekteydi. Mescidi yıkılmış, çeşme ise bulunduğu yerin yol olması sebebi ile medresenin sağına yerleştirilmiştir. Çeşmenin taşındığı yerde medreseye bitişik divanhane denilen bir bölüm daha bulunmaktadır.

Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından 1960'lı yıllarda esaslı bir onarım geçirmiştir.

Tamamen kesme taştan yapılmış olan Sahabiye Medresesi, ilk bakışta giriş cephesi ile dikkat çeker. Cephe, köşelere yerleştirilmiş masif köşe kuleleriyle sınırlanmıştır.

Dışarı fırlamış taç kapısı da taş işçiliği yönünden zengin ve dengeli bir görünüme sahiptir.^{64,65}

Medresede bazı hücrelerin araları sonradan açılarak iki kapılı uzun odalar haline getirilmiştir.

Medrese bugün kitapçılar çarşısı olarak kullanılmaktadır.

Kayseri il merkezinde Osmanlı döneminde inşa edilip günümüze ulaşmış Osmanlı medresesi bulunmamaktadır. Ancak çeşitli kaynaklardan öğrenildiğine göre il merkezinde, çoğu Osmanlı döneminde inşa edilip de günümüze ulaşamamış 26 medrese bulunmaktadır.⁶⁶

İl genelinde Osmanlı döneminde inşa edilen ve günümüze ulaşabilen eğitim yapılarının sayısı 17'dir. Bunlardan ikisi medrese, biri rüştiye, biri idadi (lise), üçü azınlık misyoner okulu, on tanesi de günümüz ilkokulları seviyesinde eğitim veren iptidai mekteplerdir.



Sahabiye Medresesi

64 Aptullah Kuran, *Anadolu Medreseleri*, Ankara-1969.

65 Doç. Dr. Yıldırım Özbek-Yrd. Doç. Celil Arslan.

Kayseri Taşınmaz Kültür Varlıkları Envanteri, Kayseri-2008

66 Mustafa Denkaş, *Kayseri'de Yıkılan Anıtlarımız*, Kayseri-2007.

Çeşitli tarihi kaynaklar Kayseri'deki eğitim yapılarının yukarıda verilen rakamlardan çok fazla olduğunu ortaya koymaktadır. 1891 – 1892 tarihli Ankara Vilayet Salnamesinin Kayseri ile ilgili bölümünde il merkezinde 39, İncesu ve Develi'de 2'şer, Talas ve Erkilet'te birer medrese olduğu, Kayseri'de 58, Develi'de 69, İncesu'da 28 mektep bulunduğu kaydedilmiştir. Bu okulların inşasının daha çok halkın katkılarıyla olduğu da bu kayıtlardan anlaşılmaktadır.

İttihat ve Terakki yönetimi esnasında özellikle 1909 – 1911 yılları arasında mutasarrıflık yapan Muammer Bey'in kişisel çabalarıyla Kayseri'de okullaşma oranında ilerleme kaydedilmiştir. İttihat ve Terakki döneminde yapılan 37 mektebin 29'u Muammer Bey döneminde eğitim ve öğretime açılmıştır.

Kayseri Lisesi

Kayseri'de Osmanlı döneminden günümüze ulaşabilmiş tek idadi bu gün Kayseri Lisesi adıyla öğrenime devam eden Kayseri İdadisidir. Yapı, geçmiş yüzyıl içinde Ermeni konutlarının yoğun olduğu bir bölgede ve Surp Astvadzadzin (Meryem ana) kilisesinin batısında, doğu–batı doğrultusunda dikdörtgen planda inşa edilmiştir. Osmanlı arşivinde bulunan belgelerden Kayseri İdadisi'nin inşasına Ankara Valisi Sırrı Paşa'nın emri ile 1884 yılında başlanmış olduğu öğrenilmektedir. 1899 yılında para olmadığından okulun inşası ertelenmiştir.

Yapının orijinal kitabesi yoktur. Ancak giriş revağı ana kemeri üzerinde bulunan ve LİSE yazılı yazıtın yerinde var olduğu düşünülen kitabede okulun 1903–1904 yılında inşa edildiği öğrenilmektedir.⁶⁷

1904 yılında zemin katı inşa edilen okulun öğrenci sayısı zaman içinde artınca mekânlar yeterli olmadığından 1916 yılında birinci katı da inşa edilmiştir. 1927 yılında okulun iki katıda öğretime cevap veremeyince yakınında iki parça bina satın alınıp eklenerek yemekhane, kütüphane ve müsamer salonu şeklinde düzenlenip öğrenime devam etmiştir.

Tamamen kesme taş malzemeninle inşa edilen okula kuzeydeki ana giriş ve batıdaki bahçeye çıkış kapılarından ulaşılmaktadır. Alt ve üst katın mekân ve cephe düzenlemesi bakımından simetrik olarak tasarlanan okulun alt katında çeşitli amaçlarla kullanılan, derslik, idari mekânlar, tuvaletler olmak üzere on üç oda mevcuttur. Köşelerdeki mekânlardan kuzey doğu ve kuzey batıdakiler simetrik plandadır. Okuldaki tüm mekânların üzeri ahşap kirişlerin taşıdığı düz damla örtülmüştür. Kiremitli kırma çatı üst örtüyü tamamlamaktadır.

Yüzyılı aşan tarihi boyunca Kayseri Lisesi'nden iki Cumhurbaşkanı'nın yanı sıra, birçok devlet adamı, bürokrat ve sanatçı yetişmiştir. Kurtuluş sava-

67 Mehmet Çayırdağ, "Kayseri'de II. Abdülhamit Dönemi Bina ve Kitabeleri", *Kayseri Tarihi Araştırmaları*, Kayseri-2001.

şı yıllarında da hafızalardan silinmeyecek anılara sahip olan Kayseri Lisesi'nin 1920–1921 eğitim öğretim yılında Sakarya Savaşı sırasında son sınıf öğrencilerinin tamamı cepheye giderek şehit düşmüşlerdir. Bu yıl, lisenin mezuniyet defterine “Lise son sınıf talebeleri Sakarya Muharebesi için cepheye gidip hepsi de cephede şehit düştüğünden bu öğrenim yılında okulumuz mezun verememiştir” kaydı düşülmüştür. Kayseri Lisesi öğrencilerinin bu kahramanlıkları 2007 yılında Kayseri Cumhuriyet Meydanı'na yaptırılan anıttaki rölyeflerde heykeltıraşlarca ifadelendirilmişti. Rölyeflerin hemen yanında, şair Fazıl Ahmet Bahadır'ın mısraları ile Kayseri Lisesi talebelerinin anılarına ithaf edildi.

LİSELİ ŞEHİTLER DESTANI

*Salalar verildi minarelerden
Meydanlara al bayraklar asıldı,
Taş döşeli avlusunda mektebin,
Kitaba silaha eller basıldı.
Dualar edildi,
Helalleşildi.
Bir daha bir daha vedalaşıldı.
Yılanlı Dağa, Hasan Dağ'ına,
Dağların hasına Ali Dağ'ına,
En son Erciyes'in ak doruğuna,
Dünya gözü ile bakıp,
Gittiler...*

Fazıl Ahmet BAHADIR

Gazi Paşa İlkokulu

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde Kayseri'de yapılan iptidai mekteplerden 10 tanesi günümüze ulaşabilmiştir. Bunardan 9'u şehir merkezinin dışında (Kamber, Subaşı, Gesi, Tavlusun, Isbıdın, Pınarbaşı, Ağırnas, Germir, Başköy) sadece bir tanesi şehir merkezinde olan Gazi Paşa İlkokulu'dur.

Osman Kavuncu Caddesi üzerinde bulunan okul doğu – batı doğrultusunda dikdörtgen bir plana sahiptir. Düzgün kesme taş malzeme ile zemin üzerine tek katlı olarak inşa edilen okulun yapım tarihini belirten bir kitabesi yoktur. Ancak Abdullah Satoğlu tarafından hazırlanan Kayseri Ansiklopedisi adlı eserde okulun inşasına 1914 yılında Vali Zekai Bey ve Belediye Başkanı Rıfat Çalıka dön-



Cumhuriyet Meydanı Anıt rölyeflerinden bir bölüm

minde başlanıldığı fakat 1918 yılına kadar bitirilememiş olduğu belirtilmektedir. 1918 – 1922 yılları arasında askeri hastane olarak kullanılan yapının adı, 1926 yılında öğretmen okulu, 1927’de Dar-ül İrfan, sonra da Çorakçılar İlkokulu olmuştur. Nihayet 1928 yılında İl Kurulu tarafından okulun adı “Gazipaşa” olarak değiştirilmiştir.

Yapının güneyindeki giriş kapısından girilen mekân doğu – batı doğrultusunda dikdörtgen bir koridordur. Bu koridordan doğu ve batıya açılmış ikişer kapıyla dikdörtgen biçimli derslik ve idare mekânlarına geçilmektedir.

Okulun birinci katının zemin katla simetrik bir plana sahip olduğu söylenebilir. Zemin kattaki iki dersliğin bölünerek ikişer derslik haline getirilmesinden başka zemin katla bir farklılık yoktur.

Gerek pencerelerin bazılarının kapatılması ve gerekse yüksek tavanın ters tavanla daha basık hale getirilmiş olmasında soğuk iklim koşullarının etkisi yüksektir. Kıрма çatılı üst örtü kiremitle kaplıdır.⁶⁸

Erkek Sanat Enstitüsü

Erkek Sanat Enstitüsü; Kayseri Bölge Sanat Okulu ismi ile 1942 yılında bu günkü Kışıkapı’daki Merkez Bankasının arkasındaki Kadı Burhanettin Ortaokulunun bulunduğu alanda eski ve harap binalarda eğitime başlamıştı. İlk eğitim yıllarında tesviyecilik, demircilik ve marangozluk dallarında eğitim veren okul, şimdiki Kartal Bulvarı’ndaki yerine, 1943 yılında başlayan atölyeler binasının iki yıl süren inşaatından sonra 1 Ekim 1945 de taşındı. Tesviye ve demir atölyesi olarak yapılmış olan binaya ağaç işleri atölyesi de muvakkaten yerleştirilmiş, teorik derslerde bu atölye binasında yapılmakta idi. 1950’de motor, 1953’te elektrik,

68 Doç. Dr. Yıldray Özbek, *Osmanlı Dönemi Kayseri’nde Eğitim Yapıları*. (Yayınlanmamış Araştırma).



Kartal Endüstri Meslek Lisesi

1964 – 65’te döküm ve model, 1965 – 66 yılında da makine ressamlığı bölümleri açılarak 8 şube haline geldi. Enstitünün bina durumu kâfi gelmediğinden bir müddet baraka ve pansiyon binasında öğretim yapılmış, öğretim binasıyla motor atölyesine 1965 – 1966 yılında taşınmıştır.

300 kişilik pansiyon binası ise 1957 – 1958 yılında kurulan Erkek Sanat ve Yapı Enstitüleri fakir öğrencilerine yurt yaptırma derneği tarafından vatandaşların, çeşitli müesseselerin ve bakanlığın yardımları ile tamamlanarak fakir öğrencilerin hizmetine açılmıştır.

Yapı Sanat Enstitüsü

1945 – 1946 öğretim yılında Erkek Sanat Enstitüsü’nün yeni binasına taşınmasıyla boşalan Milli Emlak Müdürlüğü’ne ait Kayseri Erkek Lisesi’nin yanında Şiremenli Caddesi üzerinde bulunan ve halk arasında Cizvitlerin Konağı diye bilinen eski bir binada “Orta Yapı” ismi ile 1 müdür, 2 öğretmen, 1 memur ve 65 öğrenci ile eğitim ve öğretim hayatına başladı.

Okulun ilk açılışında Dülgerlik ve Duvarcılık branşları ile ilkokul sonrası 3 yıl eğitim vermeye başladı. Üç yıl sonra taşçılık, sıvacılık bölümleri faaliyete geçirilerek 2 yıllık Yapı Sanat Enstitüsü açılmıştır. Bu okula Yapı Ortaokulu ve diğer ortaokul mezunları alınmaya başlanmış, bir öğretim kurumunun ihtiyacına

cevap veremeyen bu binada 1951–1952 öğretim yılının sonuna kadar kalınmış ve okulun öğretmen ve öğrencilerinin gayretleri sonucu yapılan bu günkü binasına 1952 – 1953 öğretim yılında taşınmıştır. Okulun adı Milli Eğitim Bakanlığınca Mimarsinan Yapı Sanat Enstitüsü olarak değiştirilmiştir.

1969 – 70 yılında İnşaat Teknik Lisesi, 1973 – 74 yılında Yapı Ressamlığı, 1978 – 79 yılında Sıhhi Tesisat ve Isıtma, 1982 – 83 yılında Harita ve Kadastro, 2004 – 2005 yılında da Restorasyon bölümleri ile eğitim ve öğretime devam etmektedir.

2004 – 2005 yılından itibaren okulun adı Mimar Sinan Anadolu Meslek Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi olarak değiştirilmiştir.

İlk yapılışında 82.000 m²'lik bir alanda kurulan okul, bu gün 93.000 m²'lik bir sahaya yayılmıştır. Halen okulda idare ve dersliklerin bulunduğu bir bina ile 6 adet atölye binası, 5 adet atölye ambarı, 150 öğrenci kapasiteli pansiyon binası ile 16 adet müstakil lojman bulunmaktadır.

Kayseri şehir merkezinde 157 tane ilköğretim okulu, 46 adette lise bulunmaktadır.

Şehirdeki gerek sağlık binaları gerekse eğitim binaları genellikle tip projeler doğrultusunda gerçekleştirilen mimarı ve estetik açıdan değer taşımayan yapılar-
dır.

Memleket Hastanesi ve Devlet Hastanesi

Memleket Hastanesi'nin 1910 yılında şehrin o zamanki en doğu sınırı olan Gültepe Mahallesi'nde inşaatına başlandı. Tüm yapı kesme taştan yapılmıştır, bir bodrum ve bir zemin kattan oluşmaktadır. Bodrum hemen hemen tabii zemin seviyesinde inşa edildiğinden, 1.kat konumundaki zemin kata binanın kuzey cephesinin ortasına konumlandırılmış, ikili taş merdivenlerle çıkılarak revaklı bir girişten geçilerek girilir.

Bodrum katında doğu batı doğrultusunda düzenlenen koridorla kesişen ve kuzey güney doğrultusunda düzenlenen bir koridor bulunur. Koridorun iki yanında odalar sıralanmaktadır. Birinci katla, bodrum kat hemen hemen aynı plana sahiptir. Pencerelerin tamamı yuvarlak kemerli ve dikdörtgen formudur. Yapının üzeri kırma çatı ile örtülmüştür.

Yapının bodrum katı Vali Muammer Bey zamanında gazeteci ve cerrah Yunus Bekir'in gayreti ile 1910 yılında tamamlanarak hizmete açılmış, tamamı ise 1924 yılında bitirilmiştir. 1950 yılına kadar hastane olarak kullanılmaya devam etmiştir. Bu tarihten itibaren Tekel Baş Müdürlüğü'ne devredilen hastane 1987 yılına kadar tek el deposu olarak kullanılmıştır.



Memleket Hastanesi, asli amacına uygun olarak kullanılıyor.

Tekel Genel Müdürlüğü ile Büyükşehir Belediyesi arasında 1987 yılında yapılan bir anlaşma ile bu yıldan itibaren Büyükşehir Belediyesi'ne geçen bina 1997 yılında bir yangın atlatmış ve çatısı hasar görmüştür. 1998 yılında özel sektöre geçen bina 2009 yılında restore edilerek ilk fonksiyonuna uygun olarak Acıbadem Hastanesi adıyla yeniden kullanıma açılmıştır.

Devlet Hastanesi ise 1943 yılına kadar bir – iki hekim, birkaç hemşire ile memleket hastanesi binasında hizmet vermişti. 29 Ekim 1943'te Atatürk Bulvarı (Hastane Caddesi) üzerinde bulunan yeni binasına taşındı. Yatak kapasitesi önce 100'e sonra 200'e çıkan hastanenin 1968 yılında inşaatı tamamlanarak hizmete sokulan cerrahi servisler binası ile yatak kapasitesi 560'a kadar yükseldi.

1988'de Nükleer Tıp Merkezi, 1998'de Elmas – Cemal Hattat Hastanesi ilavesi ile büyüme sürecini sürdürdü. Sağlık Meslek Lisesi'nin kapatılmasıyla bu binada hastane bünyesine katıldı.

19 Şubat 2005 tarihinde Devlet Hastanesine dâhil edilen SSK Bölge Hastanesi yıkılarak Devlet Hastanesi acili olarak yeniden inşa edildi.

Hastane Sağlık Bakanlığı kararı ile 12.12.2005 tarihinden itibaren Kayseri Eğitim ve Araştırma Hastanesi haline dönüştürüldü.

Kayseri şehir merkezinde Eğitim ve Araştırma Hastanesi dışında Kadın Doğum ve Çocuk Hastalıkları Hastanesi, Nuh Naci Yazgan Göğüs Hastalıkları Hastanesi ve şehrin değişik yerlerinde 27 adet sağlık ocağı yapısı bulunmaktadır.

Bunların dışında özel sağlık kuruluşları ile ilgili değişik büyüklüklerde birçok yapılaşma gerçekleşmekte, Kayseri, ülkenin önemli sağlık merkezlerinden birisi haline gelmektedir.

Üniversite Kampusları

Selçuklu dönemi medreselerinin çöküşünden uzun yıllar sonra Kayseri'de ortaya çıkan en önemli eğitim kurumu Erciyes Üniversitesidir.

Cumhuriyetin kuruluşundan 1960'lı yılların sonuna kadar Kayseri'de sadece ilk, orta ve lise düzeyinde eğitim veren okullar bulunuyor ve üniversite eğitimi Ankara ve İstanbul'a mahsus bir imtiyaz olarak kabul ediliyordu. 1950'li yıllardan itibaren İzmir, Erzurum ve Trabzon gibi illere üniversitelerin kurulması ile bu anlayış değişti ve 1960'lı yıllardan itibaren Kayseri'de de bir üniversitenin kurulması için girişimler başlatıldı. Prof. Dr. Turhan Feyzioğlu ve Sağlık Bakanı Dr. Vedat Ali Özkan Kayseri şehrinde bir üniversite kurulması taleplerine öncülük ederek Belediye Başkanı Mehmet Çalık'ın da büyük katkıları ile ilk adımlar atıldı.

Hacettepe Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. İhsan Doğramacı'nın da olumlu yaklaşımı ile 1969 yılında Hacettepe Üniversitesine bağlı olarak şimdiki Erciyes Üniversitesi'nin temelini oluşturan Kayseri Gevher Nesibe Tıp Fakültesi'nin kurulması kararlaştırıldı. Bu fakülte başlangıçta Ankara'da Hacettepe Üniversitesi içinde faaliyete geçti. 1975 yılından sonrada Kayseri'ye taşınarak Devlet Hastanesi içinde eğitime başladı.

1970'li yıllardan itibaren mevcut yerleşke alanının istimlâki ve yapılaşma faaliyetleri başladı. 1978 yılında çıkarılan bir kanunla mevcut Gevher Nesibe Tıp Fakültesi'ne, İşletme Fakültesi de eklenerek Kayseri Üniversitesi kuruldu. 1980 yılında Fakülte hastanesi Kayseri Devlet Hastanesi bünyesinden çıkartılarak şimdiki kampusa taşındı. Bu üniversite, iki fakülteli olarak 1982 yılına kadar devam etti.

1982 yılında üniversitenin adı Erciyes Üniversitesi, Gevher Nesibe Tıp Fakültesinin adı Tıp Fakültesi ve İşletme Fakültesinin adı da İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi olarak değiştirildi. 1967 yılında kurulan Kayseri Yüksek İslam Enstitüsü İlahiyat Fakültesine, 1977'de kurulan Kayseri Devlet Mimarlık ve Mühendislik Akademisi de mühendislik fakültesine dönüştürülerek bu üniversiteye eklendi. Bir de Fen – Edebiyat Fakültesi kuruldu. Böylece 1982 yılında Erciyes Üniversitesi, bünyesinde Tıp Fakültesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İlahiyat Fakültesi, Mühendislik Fakültesi ve Fen ve Edebiyat Fakültesi bulunan beş fakülteli bir üniversite haline geldi. Hastanede Rektörlüğe bağlanarak, Gevher Nesibe Araştırma ve Uygulama Hastanesi adını aldı.

1986 yılına gelindiğinde Erciyes Üniversitesi kendisine Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca ayrılmış 500 hektarlık üniversite alanının kamulaştırması tamamlanmış 70 hektarlık kısmında 4533 öğrenci ve 1221 çalışanı ile gelişimini sürdürmekte idi.



Erciyes Üniversitesi

1992 yılında Erciyes Üniversitesi Rektörü olan Prof. Dr. Mehmet Şahin zamanında üniversite yeni bir döneme girdi. 1993 ve 1995 yıllarının nisan aylarında üniversite yönetimi tarafından organize edilen Erciyes Dağı'ndaki Büyük Kayseri toplantılarında Kayseri'nin içinde ve dışında bulunan Kayserili hayırseverlerin Erciyes Üniversitesi'nin fiziki gelişimine katkı sağlamaları yönünde önemli aşamalar kaydedildi. Kayserililer'in zaten içerisinde bulunan eğitime katkı ve hayırseverlik duyguları harekete geçirilerek 2008 yılı sonuna kadar üniversiteye 70 milyon doları aşan miktarlarda fakülte binaları laboratuvarlar, tesis ve eğitim imkânları sağlandı.

Üniversiteler, şehirlerin gelişmesini fiziki olarak büyük ölçüde etkileyen olgulardır.

Bu dönemde üniversite içerisine hayırseverlerin katkılarıyla gerçekleştirilen yapılaşmaların genel bir master plan çerçevesinde yapılmaması, ileriye yönelik olarak Erciyes Üniversitesi yerleşkesi açısından bir kayıp olarak değerlendirilebilir. Kayseri kentinin gelişme yönlerini ve imarını büyük ölçüde etkileyen Erciyes Üniversitesi'nin, kendi iç planlaması açısından istenilen uluslararası normlara sahip olduğu söylenemez.

Bugün itibarı ile Erciyes Üniversitesi; 14 Fakülte, 5 Yüksek okul, 7 Meslek Yüksek Okulu, 5 Enstitü ile fiziki yapılaşmasını büyük ölçüde tamamlamış, akademik gelişimini ön plana çıkartması gereken bir konuma gelmiştir. 1772'si

akademik ve 1435'i idari olmak üzere 3207 personel görev yapmakta 30.000'in üzerinde öğrenci eğitim görmektedir.

Şehrin ikinci üniversitesi; Melikşah Üniversitesi ismi ile bir vakıf üniversitesi olarak 2009 yılında kuruldu. Erciyes Üniversitesi yerleşkesinin doğu sınırında 125.000 m²'lik alanda planlanan üniversite kampusunda;

Fen – Edebiyat Fakültesi ve hazırlık bölümü, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, Hukuk Fakültesi, Rektörlük, Mühendislik Fakültesi ve Kütüphane, Oditoryum, Kapalı Spor Salonu, Çarşı, Spor Tesisleri ve Sosyal Tesisler binaları bulunmaktadır. Planlama ve yapı standartları açısından daha nitelikli olmasına rağmen bir üniversite kampusu için sıkışık bir alanda planlanmıştır. Zamanla çevresindeki çarpık yapılaşma alanlarını dönüştürerek bölgenin ve şehrin imarına olumlu katkılarda bulunacağı ümit edilmektedir.

Nuh Naci Yazgan Üniversitesi, Kayseri'nin üçüncü Üniversitesi olarak Kayseri Yüksek Öğretim ve Yardım Vakfı tarafından 07.07.2009 tarihinde kuruldu. Kuruluş kanununa göre üniversite; Fen Edebiyat, Mühendislik, İktisadi ve İdari Bilimler, Güzel Sanatlar ve Tasarım Fakülteleri ile Meslek Yüksek Okulu, Sosyal Bilimler Enstitüsü ve Fen Bilimleri Enstitüsünden oluşacak. Üniversite, vakıf tarafından satın alınan Erkilet beldesindeki, Kuzey Çevreyolu ile Muhsin Yazıcıoğlu Bulvarlarının kesiştiği kavşağın hemen kuzeyindeki 280.000 m²'lik arazi üzerine inşa edilmektedir. Nuh Naci Yazgan Üniversitesi'nin eğitime 2011-2012 döneminde başlaması planlanmaktadır.

Abdullah Gül Üniversitesi ise Kayseri'nin dördüncü Üniversitesi olarak gerçekleşiyor. Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Özhaseki'nin büyük gayretleri ve Cumhurbaşkanımız Sayın Abdullah Gül'ün destekleri ile hayata geçen Üniversite şehrin ikinci devlet üniversitesi olacak. Mimarşinan bölgesinde Tavlusun sırtlarında şehre bakan yamaçlar üzerinde 3 milyon metrekare alan üzerinde kurulan üniversitenin arsası Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlandı, alt yapısı da yine Büyükşehir Belediyesince gerçekleştirilecek. Tüm binaları ise Kayserili hayırseverler tarafından yaptırılacak. Kayseri'nin bir üniversiteler şehri olmasında büyük katkısı olacak üniversitenin genel olarak Selçuklu tarzı mimaride inşa edilmesi planlanıyor.

ONBİRİNCİ BÖLÜM

ERCİYES TURİZM MERKEZİ VE KAYSERİ'YE ETKİLERİ



Erciyes Dağı, 3917 metre yüksekliği, bulutları delen zirvesi, tepesinden eksik olmayan karı ve insana ilahi duygular veren azametiyle Kayseri'nin sembolüdür.

Sönmüş bir volkan olan Erciyes'teki patlamaların 30 milyon yıl önce başladığı ve Hasan Dağından Kapadokya'ya varıncaya kadar çevrenin oluşumunda birinci derecede etken olduğu bilinmektedir. Ülkemizin en yüksek dağlarından birisi olan Erciyes, şehrin güneybatısında tek kütle olarak yükselir. Erciyes'in doruğu genel görünümü itibarı ile bir kubbeyi andırır. Bundan dolayı olsa gerek Arif Nihat Asya ölümsüz dizelerinde;

*“ Dağ parçası kubbeler ufaktan, iriden
Gel, haşmeti gör yandan, ilerden, geriden,
Bir mucize devrinde Sinan, Erciyes'i
İstanbul'a dikmiş, getirip Kayseri'den...”*

Derken, Erciyes'in mi, Süleymaniye'nin mi haşmetinden bahsettiği birbirine karışır.

Erciyes Dağı'nın kuzey yamaçlarında, yükseklikleri 2200 mt ile 2700 mt arasında değişen birçok volkan tepesi sıralanmaktadır. Asıl kütlelen ayrı iki volkanik dağ daha vardır ki, bunlar Ali Dağı (1871 mt) ve Yılanlı Dağ (1640 mt) dır. Erciyes Dağı'nın doğusunda yer alan ve dağdan Tekir Yaylası ile ayrılan Koç Dağı ise 2700 metre yüksekliktedir.

Erciyes Dağı'nın 3000-3500 metre arası yükselti kuşağında sekiz adet buz

yalağı ve bunların birinin geniş bölümünde 700 metre boyunda, 200 metre eninde ve 20 ila 50 metre arası kalınlığında bir buzul bulunmaktadır. Dağ bütün heybeti ile yaklaşık 1100 km²'yi geçen bir alana oturmaktadır.

Erciyes Dağı'na ilk tırmanışların antik dönemlerden itibaren söz konusu olduğu tarihi kaynaklardan anlaşılmaktadır. Modern zamanlarda yapılan ilk planlı tırmanış, 1837 yılında Kayseri'ye gelen İngiliz Seyyah William John Hamilton tarafından gerçekleştirilmiştir. 1848 yılında Kayseri'ye gelen Rus Seyyah Pierre de Tchihatcheff ile 1881 yılında gelen Henry Fanshawe Tozer de Erciyes'in zirvesine tırmanan seyyahlar arasındadır.

Zirve tırmanışları genellikle sırt tabir edilen güzergâhtan gerçekleştirilir. Güvenli olması nedeniyle tercih edilen bu güzergâhta 3500 metrelere ulaşıldığında Hörgüç Kaya adeta Erciyes'in zirvesine ulaşmanın o kadar kolay olmadığını söylesesine geçit vermez. Ancak dağcıların tırmanabileceği bu kaya kütesini ace-milerin aşabilmesi güney istikametinde etraftan dolaşarak mümkündür. İkinci güzergâh Şeytan Deresi istikametidir ki, sadece karlı sezonlarda tırmanmak söz konusu olabilir. Üçüncü güzergâh ise kuzey buzulundan profesyonellerin gerçekleştirilebileceği bir tırmanıştır.

1900'lü yılların başından itibaren Türk dağcılarının da Erciyes zirve tırmanışları yaptıkları görülmektedir. Bu yıllarda gerek dağcılık, gerekse kayak maksadı ile Erciyes Dağı'na ulaşım Hisarcık kasabasına kadar otobüsle buradan itibaren yaya olarak gerçekleştirilmekte idi. Tekir bölgesinde gece barınacak herhangi bir tesisin bulunmaması bu tür faaliyetleri büyük ölçüde zorlaştırıyordu. 1941 yılı ağustos ayında şeytan deresi mevkiinde gerçekleştirilen bir dağcılık kampında Dağcılık ve Kış Sporları Federasyonu Başkanı Asım Kurt'un da bulunduğu bir



Master plan öncesi Erciyes ana girişteki kayak pisti

ortamda bu ihtiyaç söz konusu edilerek Tekir bölgesinde bir dağ evi yapımı girişimleri başlatıldı.

1944 yılından itibaren kullanılmaya başlanan dağ evinin 1959 yılına gelindiğinde dahi birçok eksikleri giderilememişti. Bununla birlikte dağcılarının ve kayakçıların barınabilecekleri bir tesis olarak sürekli gelişimini sürdürdü.

Erciyes'te ilk telesiyej yapımı Beden Terbiyesi İl Müdürlüğü'nün gayretleri ile 1963 yılında başladı ve tek sandalyeli bu tesis 1966 yılından itibaren çalışmaya başladı. Bu telesiyej 1996 yılına kadar bazen çalışır, bazen arızalı vaziyette hizmet verdi. 1996 yılında Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü'nce iki istasyonlu toplam 3150 metre uzunluğundaki telesiyej sistemi Yap İşlet Devret modeli ile ihale edilerek 1997 yılında hizmete açıldı. Şu anda Erciyes'te Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü'ne ait 1991 (ikinci istasyonu 1996) yılında hizmete giren 2950 metre uzunluğundaki teleski ile Hisarcık Belediyesine (şimdi Melikgazi Belediyesine) ait 1414 metre uzunluğundaki teleski ile birlikte toplam 5 adet mekanik tesis bulunmaktadır.

Erciyes Turizm Merkezi Projesi

Dağcılık veya kış sporları ile ilgilenenler Erciyes'le ilgili hep büyük ümitler beslemişlerdir. Erciyes'in kış turizm merkezi olması ile ilgili beyanat verenler bu dağın doğal yapısından ve toz karından bahsetmişler gelecekle ilgili hayallerinden söz etmişlerdir.

Ama 2005 yılına gelinceye kadar, Erciyes'te bu hayallerin gerçekleşmesini sağlayacak önemli bir çalışma gerçekleştirilememişti. 1970'li yıllardan itibaren bölge turizm alanı ilan edilmiş, Turizm Bakanlığı tarafından Ankara'da, Kayseri gerçeklerinden uzak imar planları hazırlanmıştı. Hisarcık Belediyesi tarafından bölgeyi günübirlik olarak kullananların ihtiyaçlarını karşılamak için bol miktarda büfe, baraka ve seyyarlara gelişigüzel izin verilmiş konumda idi.

İnsanların kullanabilecekleri doğru düzgün sosyal tesisler bir yana wc, mescit, düzenlenmiş bir otopark alanı dahi yoktu. Dağda turistik yatak sayısından çok daha fazla kamu misafirhaneleri bulunmakta, kış sezonlarında yüksek bürokrasinin Ankara'dan yaptırdığı rezervasyonlarla ucuz kayak yapma imkânı sağlamakta idi.

Bu dönemde gerçekleştirilen yurt dışı organizasyonları ile Avrupa ülkelelerinden kayak için getirilen yabancı kayak severlerin Erciyes Kayak Merkezi ile ilgili izlenimleri çok olumsuzdu. Erciyes'e gelen tüm turistlerin ortak kanaati "Erciyes'te Tanrı eli ile yaratılmış ne varsa çok mükemmel, ama insan eli ile yapılmış ne varsa çok berbat" şeklinde idi.

2005 yılında yürürlüğe giren Büyükşehir Belediyeleri Kanunu ile Hisarcık beldesinin dolayısı ile de Erciyes Dağı'nın, Kayseri Büyükşehir Belediyesi sı-

nırları içerisine girmesi ile birlikte Büyükşehir Belediyesi, Erciyes'in kış turizm merkezi olarak planlanması amacıyla bir çalışma başlattı.

Öncelikle Büyükşehir Belediyesi tarafından Kayseri'deki planlama ofislerine hazırlatılan çalışmalar bir Kayseri ziyareti sırasında dönemin Kültür ve Turizm Bakanı Erkan Mumcu'ya sunulmuş ve bakan tarafından projelerin bütün boyutları ile hazırlanarak bakanlığa onaya sunulması istenmişti.

Bu aşamada Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Özhasemi'nin, İtalya'da üretilmekte olan raylı sistem araçlarını görmek üzere gerçekleştirdiği bir seyahat sırasında Avusturya'nın kış turizm merkezleri Innsbruck ve Salzburg şehirlerini beraberindeki heyetle birlikte inceleme imkânı doğmuştu. Innsbruck 1964 ve 1976 kış olimpiyatları ile 2004 Dünya Şampiyonasının düzenlendiği dünyanın sayılı kış turizm merkezlerinden biri idi. Bu ziyaretten sonra bir kış turizm merkezi planlamanın gerçek manada uzmanlık gerektiren bir konu olduğu düşüncesinden hareketle, Büyükşehir Belediyesince uluslararası düzeyde bir proje ihalesi gerçekleştirildi.

İhaleyi merkezi Avusturya'da bulunan ve 50 değişik ülkede kış turizm merkezleri planlamış olan ATC (Austrian Tourism Consultants) firması kazandı. ATC firması Erciyes Turizm Master Planını hazırlamak üzere 2005 yılı sonlarından başlamak üzere yaklaşık 2 yıl süren bir çalışma gerçekleştirdi. Konusunda uzman elemanlardan oluşan proje grubu bu süre içerisinde Erciyes'le ilgili tüm iklim verilerini, topoğrafik verileri, alt yapı ve ulaşım verilerini temin ederek ayrıca arazide yapmış olduğu uzun çalışmalar sonucunda güneş, gölge, rüzgâr, eğim, yön ve yükselti analizlerini de göz önünde bulundurarak hazırlamış olduğu çalışmaları 2007 yılı içerisinde Büyükşehir Belediyesine sundu.

Erciyes Dağının Potansiyeli

Erciyes'te insanlara neler sunulabilir? Erciyes planlamasının can alıcı sorusu budur. Günümüzde turistler, tatil yörelerinde özel anlar yaşama arayışındadır. Bundan dolayı onlara sunacağınız tatil yöresinde, özel bir pazarlama stratejisi geliştirilmeli, belirli konularda teklif edilecek özel, farklı deneyimler hazırlanmalıdır. Bu deneyimler tüm aile fertlerini ve toplumun önemli bir kesimini kapsayabilmelidir.

Sağlıkla ilgili olarak;

Dağ, yerel nüfus ve turistlerin zevklerine hitap edecek şekilde yaz ve kış için imkânlar ve hoşça vakit geçirme fırsatları sunmalıdır. Bunlar, temiz havayı soluma, güzel bir manzara karşısında vakit geçirme, fiziksel aktivitelerden keyif alma, ailenizle rahatlatıcı zaman geçirme gibi özellikleri içermelidir.

Doğayla ilgili olarak;

Erciyes Dağı, çok farklı ve eşsiz bir doğal alandır. Bölge sakinleri ve turist-

ler, doğal manzaralı bölgelere kurulmuş restoranların manzaralarını, iyi dizayn edilmiş dağ yollarını, kayak pistlerini, dağ yürüyüşleri ve benzeri aktiviteler sayesinde harika manzarayı tadabileceklerdir. Elbette bu imkânların sürekliliğinin sağlanması için doğal çevrenin çok iyi korunması en önemli husustur.

Aile ile ilgili olarak;

Bu planlamanın birinci önceliği, çocukları, büyükanne ve büyükbabaları da kapsayacak şekilde tüm aile için aktiviteler ve imkânlar hazırlamaktır. Buna ilave olarak tüm aile üyeleri kayakla ilgilenemeyebileceğinden, kayak yapmayan ve sporla daha az ilgili kişilerin günlerini doldurmaları için çok değişik aktiviteler hazırlanmalı, yediden yetmişe tüm yaş gruplarına hitap etmelidir.

Sporla ilgili olarak;

Pek çok insan zamanının büyük bir çoğunluğunu masa başında hareketsiz olarak geçirmektedir. Bununla birlikte genellikle insanlar hareketli ortamların özlemlerini çekmektedir. Kayak ve snowboard bu gibi kişiler için açık havada fiziksel aktiviteyi ve eğlenceyi ve benzeri birçok şeyi birleştiren harika bir aktivitedir. Bunun yanı sıra Erciyes'te kayak ve snowboard dışında daha birçok spor aktivitesi imkânı hazırlamak mümkündür. Her bir spor çeşidi, farklı ilgi alanlarına sahip bir hedef kitleye hitap edebilir.

Adrenalinle ilgili olarak;

Sporun daha özel bir çeşidi olarak insanlara heyecanlı ortamlar sunulabilir. Bu alan daha çok genç kitlelere hitap edecek şekilde programlanabilir. Erciyes, snowboardun, dağ planörünün, kar yürüyüşünün, kar raftinginin yanı sıra, helikopter kayağı, buza tırmanma, serbest kayma, kar kızıağı gibi gençler için pek çok aktivite imkânı sunmaktadır. Bu tip aktivitelerin turizm merkezinin tanınması açısından önemi göz ardı edilmemelidir.

Rahatlama imkânları ile ilgili olarak;

Adrenalin deneyiminin zıddı olarak, bazen dağlarda yürüyüş imkânları ile bazen de restoranda oturup kayak pistini izleme imkânları ile insanlara rahatlama fırsatları hazırlanabilir. Bazıları da bir kamelyanın altında manzara seyrederek barbekü yaparak bu imkânı kullanabilir. Bütün bu imkânlarla Erciyes bazen boş zamanlarda hareketli aktivitelerle, bazen de tembellik fırsatı sunularak insanları rahatlatacak bir merkez haline getirilebilir.

Sosyal deneyim imkânları ile ilgili olarak;

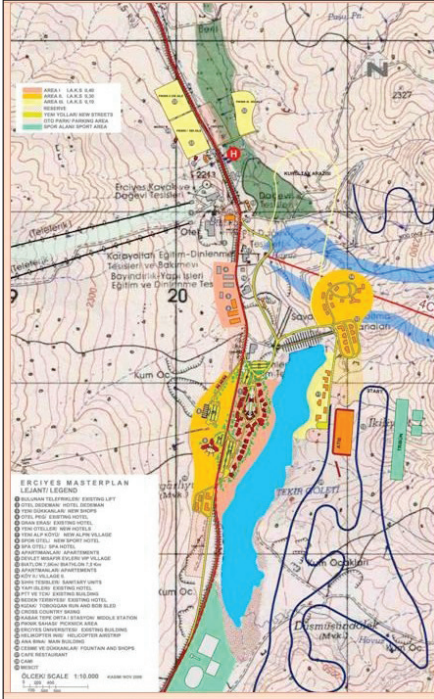
Sosyal hayat ve sosyal ilişkiler gerek şehrimiz insanları, gerekse şehir dışından ve yurt dışından gelecek insanlar için temel insani ihtiyaçlardır. Kayserililer özellikle de gençler ve çocukların, Erciyes'i zaten özellikle hafta sonlarında kullandıkları göz önünde bulundurulduğunda, daha düzgün mekânlarda ve daha yaygın olarak sosyal aktivite imkânları hazırlanabilir.

Gerçekleştirilen Master plan çalışmaları neticesinde Erciyes Dağı'nın uluslararası bir kayak merkezi oluşturmak için mükemmel bir arazi ve topografya ya sahip olduğu, dağın yüksekliği ve iklimsel şartlarının, yapay kar yapma imkânları ile desteklendiği takdirde en az 5 aylık bir kış sezonunu garanti ettiği anlaşıldı. Yüksek kaliteli entegre bir kış turizm merkezi hazırlandığı takdirde Orta Doğu ve Doğu Avrupa pazarlarına hitap edebileceği kanaatine varıldı.

Erciyes Projesinin Hedefleri

Büyük çapta ulusal ve uluslararası spor olaylarına ve uzun vade de Dünya Şampiyonası ve hatta olimpiyat oyunlarına ev sahipliği yaparak Kayseri'yi Türkiye'nin kış sporları merkezi haline getirmek, hazırlanacak olan bu projenin ana vizyonu olarak değerlendirildi. Ayrıca kış sporları ve kış turizmini, Kayseri kimliğinin önemli bir parçası haline getirmekte projenin önemli hedeflerinden birisi idi.

Erciyes projesinin ana gayelerinden biride Kayseri ekonomisine ve Kayseri'de yaşayan insanlara sürekli bir gelir kaynağı yaratmak, 5000 kişiye iş imkânı sağlamak ve yıllık olarak 800.000 gece konaklama kapasitesi oluşturmaktı. Bununla birlikte, 100 milyon Euro doğrudan ve 100 milyon Euro dolaylı gelir etkisi oluşturarak Erciyes'i yurtiçi ve yurtdışından gelecek ziyaretçiler için cazip bir sportif ve sosyal merkez haline getirmek amaçlanmaktaydı.



Erciyes master plan lejant paftası

Erciyes projesi çerçevesinde gerçekleştirilecek yatırımlarla mevcutta 5 adet olan teleferik, telesiyej (lift) sayısını birinci aşamada 11 adete, toplamda 20 adete çıkartmak hedeflenmekteydi. Böylece mevcutta 7.514 metre olan mekanik tesis uzunluğu birinci aşamada 17,5 km. ye toplamda ise 34.8 km. uzunluğa erişecekti. Şu anda sadece 9 km. olan kayak pisti uzunluğu birinci aşamada 59 km. ye toplamda 160 km. ye ulaşacak, kayakçılara çok farklı coğrafyalarda, çok farklı eğimlerde kayak yapma heyecanı yaşatılacaktı.

Erciyes'te, proje safhasına kadar sadece iklime bağlı olarak gelişen kayak sezonu, yapay karlama üniteleri ile 150 ila 170 hektar alanda yapay karlama imkânları hazırlayacaktı. Günlük olarak,

10.000 ila 30.000 kayakçı, sörfçü için kayak yapma imkânı önerilmektedir.

Yatırımlar 26 milyon metrekarelik bir alanda gerçekleştirilecektir.

Hazırlanan master planla, Erciyes Kış Turizm merkezine 4 farklı noktadan giriş imkânı sağlanmaktadır. Bunlardan birincisi Hacılar İlçesinin hemen güneyindeki Lifos Tepesi'nin eteklerinden, ikincisi Halil'in Yurdu olarak bilinen bölgeden, üçüncüsü mevcut liftleri kullanarak Tekirden ve dördüncüsü de Tekir Göleti'nin kenarına kurulacak olan dağ köyünden. Bu dört giriş noktasının her birinde asgari olarak, otoparklar, danışma, bilet satış ofisleri, kayak ve spor aletleri kiralama dükkânları, kayak okulu hizmeti verecek birimler, kreş, kayak kulübü için mekânlar ve restoranlar planlandı.

Erciyes'teki Tekir Gölet'inin kıyısında alp köyü tarzında konaklama tesisleri, Kayseri-Develi yolunun yine gölete bakan zirve tarafında da çok yıldızlı sağlık otelleri önerildi.

Tekir girişine varmadan sağda ve solda gününbirlik ziyaretçiler için gününbirlik alanları düşünüldü. Projenin üç aşamada gerçekleşmesi planlandı ve toplam olarak 275 milyon Euro'luk bir maliyet öngörüldü.

Yaz ve Kış Aktiviteleri

Erciyes'in sadece kış aylarında değil yaz aylarında da bir turistik merkez olması planlanmıştır.

Bu amaçla proje çerçevesinde 16 kış aktivitesi ve 13 yaz aktivitesi üzerinde çalışıldı.

Kış aktiviteleri;

Alp tarzı kayak, Snowboard (kar sörfü), Dönüş Kayağı, Serbest Stil Kayak, Kuzey Disiplini, Biathlon, Kayak Turları, Kar Uçurtması, Helikopter Kayağı, Kar Kızağı, Şişme Plastik Kızak, Kar Raftingi, Kar Motoru, Buz Pateni, Kar Ayakkabılı Arazi Yürüyüşü, At Arabalı Dağ Gezileri ve çocuklar için Kayak Alanı ve Eğlence Parkı olarak düşünülmüştü.

Yaz aktiviteleri ise;

Golf, Tırmanma (Doğal ve Yapay Tırmanma Bahçeleri), Dağ Yürüyüşü (Trekking), Dağ Bisikleti, İskandinav Yürüyüşü, Rüzgâr Paraşütü (Paragliding-Handgliding), At Sirtında Gezinti, Yaz Kızağı, Dağ Planörü, Uçurtma Sörfü olarak planlanmıştır.

Uygulama projelerinin yapım aşamasında Erciyes'in özellikle futbol takımlarının yaz kamplarını düzenleyecekleri bir merkez haline getirilebileceği düşüncesinden hareketle 5.000'e yakın konaklama imkânlarının yaz aylarında bu amaçla kullanılabileceği görülerek Master planda 9 adet çim futbol sahası ve fut-



Yaz etkinliklerinden yaz kızıağı

bolcular için soyunma ve duş imkânları planlandı. Özellikle futbol takımlarının 2000 rakımdan yüksek irtifalarda kamp yapma zorunlulukları açısından bakıldığında Erciyes bu açıdan da önemli fırsatlar sunmaktaydı.

Diğer bir yaz aktivitesi ise, Erciyes'te müsait konumda olması beklenen yaz konaklama kapasitelerini kullanmak üzere alternatif bir kongre merkezi hazırlamak düşüncesi idi. Özellikle yoğun olarak kongrelerin düzenlendiği yaz aylarında ülkemizin güney sahil şeridinde bulunan otellerin tamamen dolu ve fiyatlarının da sezon itibarı ile yüksek olması düşünüldüğünde Erciyes'te farklı sayıdaki katılımlara cevap verecek nitelikte bir kongre merkezinin yoğun talep görmesi mümkündür.

Bütün bu proje çalışmaları belirli bir safhaya gelmiş olmakla birlikte yatırımlara başlayabilmek için önemli hukuki aşamaların geçilmesi gerekmektedir. Erciyes kış turizm merkezinin gerçekleştirileceği bölge turizm alanı kapsamında olduğundan hazırlanan tüm imar planlarının Kültür ve Turizm Bakanlığının onaylanması gerekiyordu. Ayrıca yatırımların yapılacağı alan üzerinde bu yatırımları gerçekleştirecek olan Büyükşehir Belediyesi'nin bir metrekare dahi mülkiyeti yoktu ve tüm arazi Milli Emlak Müdürlüğü ile kısmen de Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğüne aitti. Büyükşehir Belediyesinin başkasına ait mülkiyetler üzerine yatırım yapması nasıl mümkün olacaktı?

Bir Örnek – Avusturya Tirol Bölgesi

Gelecekte şehrin kimliğini dahi etkileyecek olan bu çapta ve çok kapsamlı bir proje gerek şehirde yaşayan insanlar, gerekse ilgili kurum ve kuruluşların yetkilileri tarafından yeterince anlaşılmış değildi. Hâlbuki Büyükşehir Belediyesi'nin böyle büyük bir yatırımın altına girebilmek için büyük bir kamuoyu ve yatırımcı desteğine ihtiyacı vardı. Bütün bu handikapların aşılabilmesi ve projenin kitlelere doğru bir şekilde aksettirilmesini temin ederek kamu kurum ve kuruluşlarının yetkililerinin projeye inanmalarını sağlamak ve desteklerini almak maksadı ile 2007 yılı şubat ayı içerisinde Avusturya'nın Tirol Bölgesine bir gezi düzenlendi. Bu geziye Kayseri'deki tüm medya kuruluşlarının temsilcileri ile Gençlik ve Spor İl Müdürü, Turizm İl Müdürü, Milli Emlak Müdürü, İl Defterdarı, Develi, Mimarsinan, Hacılar, Hisarcık Belediye Başkanları ile Büyükşehir Belediye Başkanı ve üst düzey yöneticiler katıldı.

Avusturya'nın Tirol bölgesi, içerisinde Innsbruck şehrini de bulunduran toplam 550 bin nüfuslu tamamen dağlık bir alanda kurulu Avusturya'nın en önemli kış turizm bölgesidir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Almanların bu dağlık bölgeyi fazla işe yaramayacağı düşüncesi ile Avusturya'ya bıraktığı yaygın bir kanaattir. Bölge halkı 1940'lı ve 1950'li yıllarda hayvancılık, süt, yoğurt ve peynir üreticiliği ile uğraşırken kış mevsiminin yoğun geçtiği bu dağlık bölgede kış sporları ve ağırlıklı olarak da kayak sporu ve kış turizmi gelişmeye başlamıştır. Önceleri ilkel usullerle ve sadece bir hobi olarak yapılan kayak, zamanla gerek turizmde gerekse modern kayak sporunun yan mekanizmalarında (teleferik, telesiyej, kayak malzemeleri, yapay karlama üniteleri) tam bir sektör halini almıştır.

Kayağın kış mevsiminde yapıyor olması uzun kış tatillerinin değerlendirileceği mekânların kayak merkezleri dışında çok fazla çeşitliliğe sahip olmaması bütün dünyada olduğu gibi Avusturya'daki kayak merkezlerinin de çok hızlı bir şekilde gelişmesini sağladı. Bu gelişme inceleme imkânı bulduğumuz Tirol bölgesinde çok somut olarak görülmekteydi. Tamamen dağlık bir bölge olmasına rağmen turistlerin kolaylıkla ulaşabilmeleri için tünel-viyadük zinciri haline gelen yüksek standartlı karayolları, dağlarda yüzlerce bir biri ardına sıralanan teleferik ve telesiyej sistemleri, yüksek standartlı konaklama ve sosyal tesisleri, insanların hayatlarını kolaylaştırmak için otellerle teleferikler arasındaki mesafeleri kat eden yürüyen bantlarla turizm sektörünün bölge üzerindeki etkisi hemen fark edilmektedir.

Kayseri'den gelen gruba brifing veren Tirol Bölgesi Turizm Müdürü sorulan bir soru üzerine Kayseri'nin yarısı kadar nüfusa sahip bölgenin yıllık turizm gelirinin 6 milyar Euro olduğunu ifade etmişti. Hâlbuki içerisinde 1000'e yakın sanayi tesisi bulunan Kayseri Organize Sanayi Bölgesi'nin 2009 verilerine göre toplam ihracat geliri 1 milyar dolardan ibaretti.



Mülkiyet, Planlama ve Yatırımların Başlaması

Yasal zorunluluk olarak tüm yatırımların gerçekleştirileceği alanların mülkiyetlerinin bu yatırımları yapacak olan Büyükşehir Belediyesi'nin mülkiyetine geçmesi gerekiyordu. Bu maksatla Erciyes Dağı'nın kuzey ve doğu yönlerini içeresine alan Erciyes Kış Turizm merkezinin gerçekleştirileceği 26 milyon metrekaRELİK alan yaklaşık 3 yıl süren çabalar sonucunda bedeli karşılığında Milli Emlak Genel Müdürlüğünden Büyükşehir Belediyesi'ne geçti. Milli Emlak Genel Müdürlüğü bu taşınmazları Kayseri Büyükşehir Belediyesi'ne devrederken önemli bir şart koymuştu. Büyükşehir Belediyesi bu taşınmazlar üzerine gerçekleştirme-yi planladığı yatırımlarından 33 milyon dolarlık kısmını 2011 yılı sonuna kadar hayata geçirmek zorundaydı.

2005 yılı sonundan itibaren çalışmaları sürdürülen kış turizm merkezi Master planı 2 yıl içerisinde tamamlanmış olmakla birlikte uluslararası standartlardaki bu çalışmaların imar planı normlarına uygun hale getirilerek Turizm Bakanlığı bürokrasisince kabul edilerek onaylanması gerekmektedir. Bu yönde gerçekleştirilen çok yönlü çalışmalar tamamlanarak 15.01.2010 tarihinde Büyükşehir Belediye Meclisinden onaylanan Erciyes Kış Turizm Merkezi İmar Planları 17.06.2010 tarihinde de Turizm Bakanlığınca onaylanarak yürürlüğe girdi.

Büyükşehir Belediyesince henüz onay süreci tamamlanmadan yatırım aşaması 2009 yılında başlatıldı.

Kayserililer Erciyes’i ağırlıklı olarak günübirlik olarak kullanmaktadırlar. Kış günlerinde araçlarının etrafında ve hatta bagajında mangal ve piknik yapma şeklinde düzensiz ortamlarda gerçekleşen bu kullanım için uygun alanlar hazırlanması amacıyla hemen Tekir bölgesinin girişinin sağında ve solunda, 110.000 m² alanda günübirlik alanlar plana uygun olarak düzenlendi. Yine ana giriş bölgesindeki otopark olarak kullanılmakla birlikte tamamen özensiz bir konumda olan otopark alanı yeniden düzenlendi. Master plan çerçevesinde projelendirilen ana giriş bölgesindeki sosyal tesisin birinci bölümü de 2009 yılında tamamlanarak hizmete girdi. Bu sosyal tesisin içerisinde kayak kulüpleri için bir büyük salon, kayak bakım onarım bölümü, 600 m²’lik bir cafe-restoran ve iki adet çok amaçlı salon bulunmaktadır.

Erciyes’te esas köklü yatırımlar 2010 yılından itibaren başladı. 2010 yılının 27 Haziran tarihinde Kültür ve Turizm Bakanı ile Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanının ve halkın büyük katılımı ile bir şölen havasında 16 tesisin temel atma töreni gerçekleştirildi.

Bu 16 tesisin 6 tanesi proje çerçevesinde planlanan sosyal tesislerdi ve insanların kayak yapma veya diğer aktivitelerden arta kalan zamanlarının çoğunu geçirecekleri ve tüm bireysel ve sosyal ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri mekânları ihtiva ediyordu.

Tekir ana giriş bölgesinde inşa edilecek olan tesiste, 15 adet dükkân, lokanta, market, mescit ve sağlık ünitelerinin bulunduğu, 2.000 m²’lik alana oturan dağ manzaralı 3 adet cafe restoranla insanlara keyifli mekânlar sunan açık teras ve oturma alanları ile 8.600 m² inşaat alanına sahip büyük ve önemli bir sosyal alan hazırlanmıştı.

Diğeri ikinci giriş bölgesi olan Halil’in Yurdu bölgesinde inşasına başlanacak olan 2.700 m² inşaat alanına sahip sosyal tesis binası idi.

Diğeri sosyal tesislerden birisi Serçel Yaylası giriş bölgesine, diğeri Karakulak bölgesine ve beşincisi de Öksüzler Yurdu bölgesine inşa edilecekti.

Tekir ana giriş bölgesi yaklaşımında çeşmebaşı bölgesinde zaman içerisinde çeşitli yöresel ürünlerin satıldığı düzensiz bir ortam oluşmuş ve burası bir uğrak yeri haline gelmişti. Bu alanda da Erciyes Dağı’nın doğal ortamına uygun malzeme ile 7 adet dükkân ve yeni bir çeşme alanı ile çevre düzenlemesi planlandı.

2010 yılı içerisinde temeli atılan 16 tesisin 6 tanesi ise kayakçılara Erciyes Dağı’nın tüm kuzey yamaçlarında kayak yapma imkânı verecek olan toplam 10.200 metre uzunluğundaki 6 adet mekanik tesisti.

Bunlar;

-Serçel Yaylası – Öksüzler yurdu arasındaki 2449 metre uzunluğunda 2088

metre yükseklikten 2636 metre yüksekliğe kadar çıkan 8 kişilik gondol tipi çift hızlı mekanik tesis,

-Öksüzler Yurdu – Karakulak mevki arası 1593 metre uzunluğunda 2440 metre yükseklikten, 2636 metre yüksekliğe çıkan 4 kişilik telesiyej tipi mekanik tesis,

-Karakulak mevki ile Kırcılı Yayla arası 898 metre uzunluğunda, 2429 metre yükseklikten, 2636 metre yüksekliğe çıkan, 4 kişilik telesiyej tipi mekanik tesis,

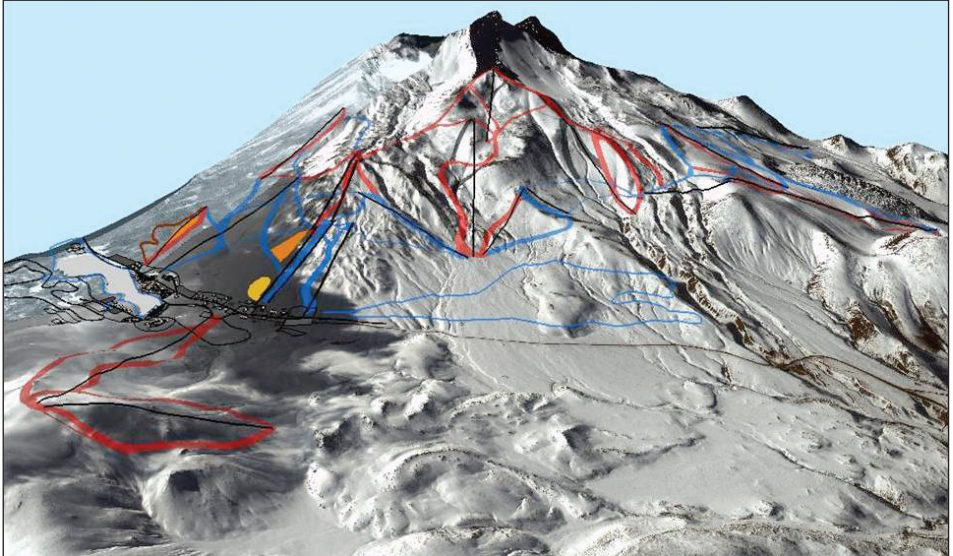
-Kırcılı Yayla mevki ile Halil'in Yurdu arası 1381 metre uzunluğunda, 2267 metre yükseklikten 2595 metre yüksekliğe çıkan 4 kişilik telesiyej tipi mekanik tesis,

-Halil'in Yurdu mevkiinden üst istasyon arası 1833 metre uzunluğunda, 2266 mt. yükseklikten 2605 metre yüksekliğe çıkan dört kişilik çift hızlı telesiyej tipi mekanik tesis,

-Sağsakallık mevki ile Kuzugözü mevki arası 2157 metre uzunluğunda, 2427 metre yükseklikten 2939 metre yüksekliğe çıkan 6 kişilik, çift hızlı telesiyej tipi mekanik tesisti.

2010 yılı içerisinde yapımına başlanan tesisler sadece 6 adet sosyal tesis ve 6 adet mekanik tesisten ibaret değildi.

75.000 m²'lik Tekir bölgesindeki yapıları bulunan mekanik tesislerin bulunduğu alandaki kayak pistlerinin yapay karlama sistemlerinin yapımına da start verildi. Bu bölgede gerçekleştirilecek olan pistlerdeki yapay karlama sistemleri



Mekanik tesisler ve kayak pistleri 3 boyutlu modelleme analizleri

ile Erciyes'te kayak sezonunun daha erken başlayıp, daha geç zamanlara kadar devam etmesi sağlanabilecekti.

Kayak sezonunun uzatılması aynı zamanda konaklama tesisleri ile liftlerin de daha uzun süren bir kayak sezonunda daha fazla dolulukla faaliyet göstermesi anlamına gelmekteydi.

Yeni mekanik tesisler, sosyal tesisler ve karlama üniteleri için daha büyük güç gerektiren elektrik alt yapısına da ihtiyaç vardı. Elektrik alt yapısı ile ilgili çalışmalarda Kayseri ve Civarı Elektrik Şirketi'nin planlaması ile aynı yıl içerisinde yatırımlara başlandı.

Ayrıca 2010 yılı içerisinde Erciyes Dağı'nın tüm kuzey bölgelerinde su ve kanalizasyon yapımı çalışmaları da KASKİ Genel Müdürlüğüne başlatıldı.

Bu 16 tesisin 2011 yılı sonlarına kadar tamamlanması ile birlikte Erciyes Dağı'nda Lifos'un eteklerinden kaymaya başlayan bir kayakçı için Tekir Göleti'ne kadar uzanan tüm kuzey yamaçlarında kayak yapma imkânı hazırlanmış olacaktı.

Bu yatırımlar üç aşamada gerçekleşmesi planlanan Erciyes Turizm Merkezi projesinin birinci aşamasının tamamlanması anlamına gelmektedir. Planlama çalışmalarına başlanan 2005 yılı sonlarından 2011 yılına kadar 6 yıl içerisinde bu çapta yatırımların gerçekleştirilmesi Kayseri açısından önemli bir gelişmedir. Bu tür kış turizm merkezlerinde olduğu gibi Erciyes'te de bu birinci aşamanın ilk



Gölet kenarında Alp Köyü

yansımaları kısa süre içerisinde kendini göstererek diğer yatırımlarla ilgili önemli ölçüde fikir verecektir.

Bugün artık Erciyes'in uluslararası kayak merkezi olması açısından geri dönülmez noktaya gelinmiştir. Elbette bundan sonraki sürecin de doğru olarak yönetilmesi gerekmektedir. Öncelikli olarak işletmeye başlanacak ilk yıldan itibaren hem mevcut tesislerin doğru bir yöntemle işletilmesi ve hem de projenin bundan sonraki gelişiminin önünü açacak aşamalara geçilmesi gerekmektedir. Bu tür işletmelerin kamu eliyle yönetilmesinin hem mümkün olmadığı hem de doğru olmadığı göz önünde bulundurularak en kısa sürede gerçekleştirilecek bir dağ yönetiminin projenin işletmesine ve geleceğine yön vermesi gerekmektedir.

Umulur ki; 2005 yılından itibaren hazırlanarak uygulamaya konulan Erciyes Turizm Master Planı tamamlandıktan sonra Erciyes Dağı'nın kuzey batısındaki rezerv alanlarda da bu projenin devamı niteliğinde projeler gerçekleştirilmesi imkânlarını zorlayacak uluslararası bir kış turizm merkezi haline gelir. Projenin başından itibaren planlandığı şekilde şehrin ekonomik ve sosyal hayatına büyük katkılar sunar. İstihdamda önemli imkânlar yaratarak işsizliğe çözüm oluşturur. Kayseri'nin bir sanayi ve ticaret şehri olduğu kadar uluslararası düzeyde bir kış turizm merkezi haline dönüşerek ülkemizdeki ve dünyadaki saygın yerini almasını sağlar.

ONİKİNCİ BÖLÜM

KENTİN DONANIMLARI;

Elektrik Kullanımı ve Üretimi

Kayseri’de, şehre ilk elektriğin 1931 yılında Bünyan Hidroelektrik Santralinden verildiği bilinmekle birlikte, bu tarihten öncede Kayseri Belediyesi’nin kurmuş olduğu bir tesisatla belli sayıdaki aboneye elektrik sağlandığı kayıtlardan anlaşılmaktadır.

Kayseri’deki bir takım müteşebbisler, 1926 yılında Kayseri Belediyesinin öncülüğünde, Bünyan’daki Sarımsaklı suyunun meydana getirdiği şelaleden elektrik üretip Kayseri ve civarının elektrik ihtiyacını karşılamak üzere bir araya geldiler. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk şirketlerinden birisi olan bu şirkete 18 Ağustos 1926 tarih ve 4022 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesiyle izin verilmiştir. Verilen bu izne istinaden 11 Ekim 1926 tarihinde şirket kuruluşunu tamamladı. Elektrik üretimi, dağıtımı ve ticareti hususlarında “Esas Mukavelenamesi” 24 Haziran 1928 tarih ve 6794 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile tasdik edildi. Bu kararname ile şirkete başlangıç tarihinden itibaren 50 yıllık imtiyaz hakkı verilmişti. Bünyan Hidroelektrik Santrali 1929 yılında işletmeye açıldı. Santralin elektrik aksamı Alman ve Çekoslovak firmalarına tesis ettirilmiş, kurulu gücü 3 grupta toplam 1360 kw olarak planlanmıştı.



Bir anı, bir haber, iki ilan...

NAZARI DİKKATA ELEKTRİK

Bünyan Elektrik tesisatı 22.1.1931 Perşembe günü faaliyete geçecektir. Bünyan elektrik santralinden Kayseri’ye kadar olan hat şebekesinde geceli gündüzlü daima cereyan bulunacağından ölüm tehlikesi her zaman mevcut olan bu hatlara ve tesisata kimsenin el sürmemesini beyan ve rica ederiz.

KAYSERİ VE CİVARI ELEKTRİK TÜRK ANONİM ŞİRKETİNDEN

Şirketimiz elektrik tesisatı 22 Kânunusani 1931 Perşembe günü faaliyete geçeceği ve binaenaleyh bundan böyle Bünyan’dan itibaren gerek yüksek (tevettür) hattından ve gerek Şehir şebekesinde gece ve gündüz sureti daima de cereyan bulunacağından herhangi bir kazaya mani olmak üzere bilcümle hatlar ve tesisata hiçbir suretle el sürülmemesi, aksi takdirde ölümü intaç edebileceği muhterem halka kemali ehemmiyetle ilan olunur.

Şirketimiz Elektrik tesisatı 22 kânunusani 1931 perşembe günü faaliyete geçecek olup bilcümle mebaninin şirketimiz şebekesine rabtına başlanmıştır.

Raptettirmek arzusunda bulunanların şirket dairesine müracaatla bir an evvel kayıt ettirmeleri ehemmiyetle rica olunur.

KAYSERİ BELEDİYE RİYASETİNDEN;

Şehrimiz kudreti elektrikiyesini bundan böyle Bünyan tesisatından temin etmekle bugüne kadar faaliyette bulunan belediye elektrik tesisatına lüzum kalmamıştır.

160 S.H.K. sisteminde 120 bargirlik bir müceddet Yongere Dizel motoru ve yine aynı büyüklükte bir A.E.G. jeneratörü ve tablosu ve bilcümle teferruatı ve bundan başka takriben 15 kilometrelik bir şehir şebekesine kâfi gelecek bakır tel izolotor sokak lambaları ve 300 adet elektrik saati elhasıl orta büyüklükte bir şehrin elektrik ihtiyacına mükemmel senelerce tatmine kâfi ve montajı müteakip derhal faaliyete getirilmeğe amade balada mezkûr bilcümle malzeme satılacaktır. Talip olanların bizzat veya tahriren Kayseri Belediye riyasetine müracaatları ilan olunur.

Kayseri Gazetesi
Kânunusani 1331

Zamanla Kayseri ve çevresinin elektrik ihtiyacının artması ile Kayseri ve Cıvarı Elektrik A.Ş. tarafından dizel santral tesis edilmiş ise de yine ihtiyaca cevap veremeyince Gemerek ilçesi Sızır kasabasında bulunan kaynak suyunun değerlendirilmesi ile elektrik üretimi gündeme geldi.

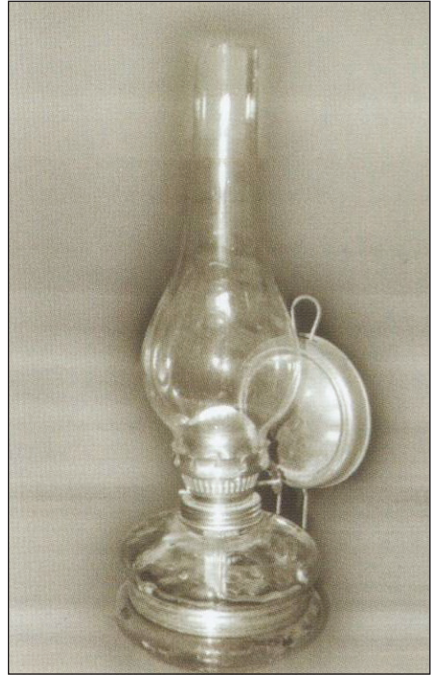
Sızır Hidroelektrik Santrali Sivas ili hudutları içerisinde Kayseri'ye 140 km, Gemerek kazasına 20 km uzaklıkta olup elektrik üretimi gayesiyle Kayseri Belediyesi tarafından 1955 yılında inşa ettirilerek 1 Kasım 1961 yılında işletmeye açıldı. İşletmesi, Kayseri ve Cıvarı Elektrik T.A.Ş. tarafından gerçekleştirilip, işletme süresi sonunda Sızır HES tesisleri Kayseri Belediyesi tarafından bedelsiz TEK'e devredildi.

Jeneratör elektrik aksamı Siemens (Almanya), makine aksamı Jm. Vouh St. Polten (Avusturya) firmaları tarafından yapılmıştır. Kurulu gücü 3 gurupta toplam 6768 kw.'dır.

Kayseri ve civarının elektriğini temin ve işletmesini yapan KCETAŞ'ın 50 yıllık imtiyaz hakkının dolması ile birlikte 1 Kasım 1982 tarihinden itibaren tüm tesisleri (Bünyan HES dâhil) Türkiye Elektrik Kurumuna devredildi.

27 Kasım 1988 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla yeniden KCETAŞ'a izin verilmiş, bu arada Kayseri Büyükşehir Belediyesi'nin hisseleri %81,25'ten %42,925'e çekilmiştir.

Şehir, 1930'lu yıllardan önce elektrik- le tanışmasına rağmen, Kayseri'de elektrik kullanımının yaygınlaşması belki de elekt-



İdare lambası-Hayatımızdan çıkmalı henüz çok olmadı

rik tesisatının yeterince hızlı bir şekilde gerçekleşmemesinden dolayı oldukça gecikmiştir. Hisarcık ve Erkilet 1962 sonbaharında Kırınardı Beldesi ise ancak 1963 yılında elektriğe kavuşmuştur.

2001 yılında enerji piyasasında serbest rekabet koşullarının sağlanması amacıyla 4628 sayılı kanunun yürürlüğe girmesiyle Kayseri ve Civarı Elektrik T.A.Ş. için 8 yıl sürecek zorlu lisans alma süreci başladı. Bu maksatla Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile şirket arasında Ankara’da otuza yakın toplantı gerçekleştirildi. Bakanlık tarafından iki kez konuyla ilgili Danıştay görüşü istendi. Bakanlıkla, elektrik şirketi arasında 2006 ve 2009 yıllarında iki ayrı protokol imzalandı.

2009 yılında imzalanan ikinci protokol ile 93 milyon lira işletme hakkı devir bedeli belirlendi ve bu meblağın 4 yıl içerisinde ödenmesi kararlaştırıldı.

Kayseri ve Civarı Elektrik şirketine 15 Temmuz 2009 tarihinden geçerli olmak üzere Kayseri ilinin tamamı ile Sivas ili, Gemerek İlçesine bağlı Tekmen, Eğerci, Ağcaşar, Arpaözü ve Sızır sınırları içinde kalan bölgede 30 yıl süreyle Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu tarafından dağıtım lisansı ve perakende satış lisansı verildi.



Yamula Barajı



Yamula Barajında su sporları

2000'li yıllarda Kayserili müteşebbisler yine Kayseri Belediyesi'nin öncülüğünde şehirde büyük bir enerji yatırımına imza atarak Yamula Barajı projesini gerçekleştirdiler.

Yaklaşık 20 yıldan beri raflarda duran ve hayata geçirilemeyen Yamula Barajı projesi, 1 Kasım 1998 tarihinde temelinin atılmasına rağmen ilerleyen yıllarda birçok bürokratik engelle karşılaşarak durma noktasına geldi.

Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Özhaseki ve Kocasinan Belediye Başkanı Bekir Yıldız'ın bütün çabalarına rağmen aşılamayan engeller 2003 yılında 58. Hükümet döneminde aşılarak Yamula Barajı mutlu sona ulaştı.

2x50 Megawatt üretim kapasiteli Yamula Barajı 240 Milyon Dolarlık harcama ile gerçekleştirildi.

Baraj gölü altında kalan arazinin kamulaştırılması için Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı 91 milyon TL (yaklaşık 60 milyon dolar) ödeme yapmıştır.

Yamula Barajı'nın yıllık elektrik üretim kapasitesi 424 milyon kilowatt saattir. Yamula Barajı'nda, Kayseri Organize Sanayi Bölgesi hariç, Kayseri'nin tükettiği elektrik enerjisinin yarısı üretilmektedir.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı dilerse mevcut üretim kapasitesine 2x50 megawatt daha ek yapabilecektir.

Yap – İşlet – Devret modeli ile yapılan Yamula Barajı, yapımı gerçekleştiren Kayseri Elektrik Üretim A.Ş. tarafından 20 yıl işletilip Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'na devredilecektir.

Yamula Barajı'nın uzunluğu 63 km.'dir. 82 milyon metrekare yüzeye ve 3,5 milyar metre küp su hacmine sahiptir.

Yamula Barajı'nda üretilen elektrik enerjisinin dışında çevresindeki arazide büyük ölçüde sulama yapılması beklenmektedir. DSİ'nin planlanan kanalları gerçekleştirilmesiyle birlikte 104 bin hektar alanda sulu tarım yapılması ve yılda 2 – 3 mahsul alınması söz konusu olacaktır.

Baraj gölünde meydana gelecek rutubetin bitki örtüsüne önemli etkisi olacağı tahmin edilmekte, yamaçlarında rekreasyon alanları planlanarak milli park haline getirilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca baraj gölünde her türlü su sporlarının yapılması da mümkün olacaktır.

İçme Suyu

Kayseri'de Selçuklular döneminden, merkezi su şebekesinin kurulduğu 1955 yılına kadar içme suyu ihtiyacı sokak çeşmelerinden karşılandı. Bu yıldan itibaren modern su şebekesinin döşenmeye başlanması ile birlikte asırlarca Kayseri halkına hizmet vermiş olan çeşmeler ikinci plana düştü ve zamanla işlevsiz hale geldi.

13. Yüzyıldan 1950'li yıllara kadar şehrin su ihtiyacı, Germiraltı Kinas mevkiinde yedi ayrı gözden çıkan suyun çeşmelere dağıtılması ile sağlanıyordu. Gâvur Harmanları olarak bilinen bu mevkiden çıkan sulara, Kumluk Suyu, Hacıkılıç, Makbulsu- Mıhlım, Ahi Evran, Eğri Göz, Kara Avgın ve Eveyik adı verilmiştir. Bunlardan ilk üçü (Kumluk Suyu, Hacıkılıç, Mıhlım) şehre ayrı yollardan gelir ve Sarımsaklı suyuna dökülürdü. Diğerleri ise Talas Caddesi'nde, Sanat Enstitüsü arkasında birleşerek şehrin çeşmelerini dolaşır ve Sarımsaklı Suyuna dökülürdü.

Kayseri'deki en eski su yolu Büyük Avgın adıyla bilinmektedir. Bu su yolunun Danişmentli Mehmet Melik Gazi tarafından yaptırılmış olduğu kaydedilmektedir. Ahmet Nazif Bey, Mirat-ül Kayseri'de Büyük Avgın suyunun Selçuk hükümdarı Alâeddin Keykubat'ın zevcesi Mahperi Hatun tarafından yaptırılmış olduğunu yazmaktadır. Kayseri'deki su yollarının bundan daha önceki zamanlarda yapıldığı göz önünde bulundurulursa Kara Avgın suyunun değil, Üvey Avgın suyunun 1237 miladi yılında Mahperi Hatun tarafından yaptırılmış olması daha kuvvetli ihtimaldir.

Yazılı kaynaklar da su yollarının beş ana kola ayrıldığı ifade edilmektedir.

1. Ana Avgın Suyu
2. Üvey Avgın Suyu
3. Eveyik Suyu

4. Ahievran Suyu

5. Pervane ve Köşk Suyu

Bu su yollarının hepsi farklı zamanlarda şehre getirilmiş su yollarıdır. Sonraki yıllarda ufak tefek isim farklılaşmaları ile şehrin yedi ayrı su yolu ile beslendiği anlaşılmaktadır.

1926 yılında Kayseri sularına ait yapılan bir etüde göre bu yedi su yolunu besleyen Büyük Avgın'dan saniyede 66 litre su boşaldığı ifade edilmektedir.

Yukarıdaki sayılan su yollarından;

Makbul Suyu; Hoca Makbul tarafından getirilip yaptırılan Mihlım çeşmelerine dağıtılmıştır.

Kumluk Suyu; Kadı Avni Efendi himmeti ile 1621 yılında getirilmiş ve şehrin muhtelif yerlerine çeşmeler yaptırılmıştır.

Hacıklıç Suyu; Yine Selçuklu vezirlerinden Ebulkasım Ali Tusi tarafından getirilmiştir. Bu şahıs aynı zamanda Hacı Kılıç Camisi ve Medresesinin de banisi olduğuna göre miladi 1250 yıllarında bu su yolunu yaptırdığı tahmin edilmektedir. 1544 yılında Kayseri'de bir vakıf kuran Boyacıoğlu Üstat Abdi ismindeki kişi, Kinas ve Gernir'den getirilen suları Erkilet, Argıncık ve Hacıklıç çeşmelerine dağıttığını vakfiyesinde belirtmektedir.

Pervane ve Köşk Suyu yine Gernir'den meşhur Selçuklu Veziri, Muiniddin Süleyman Pervane tarafından, XIII. Yüzyılın ikinci yarısında getirilmiş olup, Alâeddin Eretna'nın yaptırdığı Köşk Medrese ve civarının su ihtiyacını karşıladıktan sonra Pervane'nin vakfi olan ziraat alanı Pervane yazısını "Pervane Arki" isimli kanallarla sulardı.

Bütün bu sular Kara Avgın denilen üstü açık kanal içerisinde şehre gelir ve pöhreklerle çeşmelere dağıtılırdı. Su yolları tıkanıdığı zaman, talaş atmak suretiyle tıkanık yer tespit edilir, arıza giderilir, pöhrekler temizlenirdi. Çeşmelerden gelen sularla bahçeler de sulanırdı. Bu suların getirilmesinde katkısı olan kişilere "Kadim Su" adı altında sular verilirdi.

Kent tarihinde ilk defa Selçuklular zamanında gerçekleştirilen bu içme suyu temin çalışmaları ile şimdiki Yıldırım Beyazıt Mahallesi'nin bulunduğu alanın altında beş ayrı istikamette açılan yer altı galerilerinde elde edilen sular yine aynı semtte iddihar deposu tabir edilen bir toplama deposunda toplanırdı. Depoda toplanan sular inşa edilen beş kilometre uzunluğundaki Kara Avgın'la cazibeli olarak şimdiki Kartal Mevkiine ulaştırılmıştır. Kartal ana dağıtım merkezi olarak işlem görmüş, bu merkezden de künk borularla mahalle, cami çeşmeleri ve hamamlara cazibeli olarak su verilmiştir.

Bu vesile ile Kayseri şehrinin en önemli figürlerinden olan mahalle çeşmelerinden biraz bahsetmek gerekir.

Selçuklu, Beylikler, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde yapılan 200 kadar çeşmesi ile Kayseri bir “Açık hava çeşmeler müzesidir.”

Çeşme sayısı ve çeşme planlarının değişik olması bakımından İstanbul dünyanın bir numaralı şehri olmakla birlikte, Kayseri’de en eski çeşmelere sahip olması, plan ve görünüş olarak kendine ve yöreye özgü mimarisıyla İstanbul’la yarışacak konumdadır.

Artık suyuna pek fazla ihtiyaç duymadığımız için birer anıt gibi parklarımızı ve yollarımızı süslemekte olan çeşmelerden en fazla yararlanan, kadınlar ve kızlardı.

Kadınlar çeşmeden su alırlar, bazen de çamaşır yıkarlardı. Genç kızlar çeşme başında sıra bekler, testi ve ibriklerini doldurur, uzak- yakın akrabaları ile orada görüşür, sohbet ve dedikodulara karışırdı. Hatta çeşme başları genç kızların kendilerini gösterme, beğendirme yerleri idi. Çöp çatanlar en fazla çeşme başlarına gelir giderdi.

Bu çeşmebaşı trafiğini kıskanan bazı babalar, dedeler çeşmelerin önünde bulunan 2,5 x 3 metre boyutlarındaki alanın kenarına 110 cm. yüksekliğinde siperlikler, korkuluklar yaptırmıştır. Daha sonraki yıllarda çeşme önüne siperlik yapılması gelenek haline geldi. Bu nedenle bugün Kayseri çeşmelerinin %90’ının önünde siperlik bulunmaktadır. Bu siperlikler anıt çeşmelerin yarısını kapatmakta ve görüntüsünü olumsuz olarak etkilemektedir.

1955 yılından önceki fonksiyonunu kaybetmiş olan çeşmelerimizin önünde artık sıra sıra su bekleyen kadınlar, kızlar görülmez, sadece türkü ve şarkılarımızda, romanlarda bu temalara rastlamaktayız.⁶⁹

1951 yılına kadar kent halkı Selçuklular’dan kalma bu hatlardan içme ve kullanma suyunu temin etti. 1950 yılından itibaren mevcut sular kent halkının içme suyu ihtiyacını karşılayamaz duruma gelince yeni arayışlar ortaya çıktı. Bu arayışlar sonucunda hazırlanan projeye göre kent merkezinde bulunan tüm cadde ve sokaklara Q80 ile Q600’lük çaplarda değişen 210 km boru döşenerek ilk şebeke ağı Belediye Başkanı Osman Kavuncu zamanında yapıldı.

1960’lı yıllara gelindiğinde Osman Kavuncu zamanında çözümlenmiş olan şehrin su ihtiyacı, hızla gelişen şehre cevap veremez duruma geldi. 1963 yılında Belediye Başkanlığına seçilen Mehmet Çalık şehir içme suyu konusuna özel bir önem vermiştir. Nüfusu 100.000’in üzerinde olduğu için ana su şebekelerinin

69 Ömer Yörükoğlu, *Kayseri Çeşmeleri*, Kayseri-1987.

İller Bankasınca yapılması gerektiği halde, merkezi idarenin gerek projelendirme gerekse uygulama konusundaki hantallığından dolayı şehir içme suyu yatırımları belediye tarafından gerçekleştirildi.

Bu dönemde Germiraltı bölgesinde yeni açılan kuyulardan çıkarılan sular ana şebekeye bağlanmış, kapasite iki katına çıkartılmıştır.

Belediye Başkanı Mehmet Çalık su işine çok meraklı olduğundan bizzat çalışmalarına nezaret eder, her gün sabahın erken saatlerinden itibaren çalışmalara katılırdı. Kendisine mahsus su kaynaklarını tespit etme yöntemleri vardı. Elma veya gül gibi ağaçlardan yaptığı çatallı çubuğu ile yerini tespit ettiği su kaynakları vardı ki, bunlardan biriside halen kullanılmakta olan Beştepeler eteklerinde, şehir mezarlığı içerisindeki su kaynaklarıdır.

1986 yılının temmuz ayında Kayseri şehir planlamasını gerçekleştiren Şehir Plancısı Bülent Berksan tarafından hazırlanan imar planı araştırmasında şehir içme suyunun Germiraltı'ndaki ve Beştepeler'deki iki kaynaktan temin edildiği, 425 km uzunluğundaki şebeke ile şehir içine dağıtıldığı ifade edilmektedir. Mevcut su tesisatının şehir içerisine yetmediği belirtilmektedir.

1998 yılında şehrin içme suyu kaynaklarını daha verimli kullanmak, yüksek seviyedeki su kaçaklarını azaltmak ve modern çağın gereksinimlerine uygun otomasyon sistemi yapımını da içeren ve ayrıca dünya sağlık standartlarına uygun değerlerde su teminini sağlamak amacıyla içme suyu rehabilitasyon çalışmalarına başlandı.

Bu çalışmalar öncesinde;

Ekonomik ömrünü doldurmuş borular nedeniyle yüksek su kayıpları oluşmakta, hasarlı borularla getirilen ve önlenemeyen kaçaklar nedeniyle şebekenin ihtiyacı olan içme suyu yetersiz kalmakta, sık sık su kesintilerine gidilmekteydi. Bina ve caddeler yıpranan ve eskiyen şebekenin vermiş olduğu hasarlardan zarar görmekteydi. Ayrıca eski font ve galvanizli borular çürüyerek paslanmış ve toplum sağlığını tehdit eder duruma gelmişti. Bunun yanında mevcut pompa istasyonları verimsiz bir şekilde, insan faktörüne bağlı olarak çalıştırılmakta ve hijyenik olarak gerekli kriterlere sahip bulunmamakta idi. Ayrıca mevcut mekanik sistemler insan müdahalesi olmaksızın çalışan Scada sistemine uygun değildi.

İçme suyu rehabilitasyon çalışmaları ile;

Mevcut şebekenin cadde ve sokaklardaki konfigürasyonlarının sayısal ortama aktarılması çalışmaları gerçekleştirildi. Böylece eski kurum çalışanlarının zihninden başka kayıt yeri olmayan tüm şehir şebekesi bilgisayar ortamında kayıt altına alındı.

Tüm sistem her birinde en az bir pompa istasyonu olan, bağlantı bölümler-

ri bulunmasına rağmen birbirinden bağımsız yedi bölüme ayrıldı. Bunun amacı “zone” diye tabir edilen bölgelerde su dengesini oluşturmak ve su kayıplarını kontrol altına almaktır.

Rehabilitasyon projesi kapsamında bir kayıp kaçak azaltma programı geliştirilerek uygulamaya geçildi. Mevcut 17 adet terfi istasyonu 8 adete indirilerek işletme maliyeti büyük oranda düşürüldü.

İnsan sağlığına zararlı bakterilerin yok edilmesi ve içilebilir suyun daha hijyenik olması için sıvı klorlamadan gaz klorlama sistemine geçilerek bütün terfi merkezlerine gaz klorlama sistemi kuruldu.

Scada sistemi ve alt yapısı oluşturuldu. Bu sayede motor çalışma süreleri ve tükettikleri enerji takip edilerek, meydana gelen arızalardan anında haberdar olunup, doğacak su kesintileri ve kayıpların önüne geçilmeye başlandı.

Sistem sayesinde bütün içme suyu üretim ve depolama istasyonları, tek bir merkezden bilgisayar aracılığı ile izlenmekte, böylece personel, araç, zaman ve enerji tasarrufu sağlanarak güvenilir, pratik ve ekonomik bir işletme yürütülmektedir.

1998 yılında 1304 km olan Kayseri merkez ve hinterland içme suyu şebeke uzunluğu 2010 yılı itibarı ile 3356 km ye, 33.506.000 m³ olan yıllık su tüketimi 54.442.000 m³'e ulaşmıştır.

Gelecek yıllarda şehirde içme suyu sıkıntısı çekilmemesi gayesi ile yapılan kaynak tespit çalışmaları neticesinde 2008 yılında Karasaz ovasında Dokuz Pınarlar projesine başlandı. Bu proje kapsamında açılan 24 adet sondaj kuyusundan 20 yıl için 1350 Lt/sn su temin edildi. Sonraki 30 yıllık süreçte ise toplam 2700 Lt/sn su temin edilmesi planlanmaktadır.

Kayseri, merkez içme suyu ihtiyacının 2010 yılı için 54,4 milyon m³/yıl olduğu düşünülürse, Dokuz Pınarlar projesinin devreye girmesiyle kapasite 121 milyon m³/yıl a ulaşacak ve Kayseri şehri uzun yıllar su sıkıntısı yaşamayacaktır.

Kayseri’de Kanalizasyonun Tarihi ve Gelişimi

1955 yılına kadar şehir içme suyu şebekesi olmayan Kayseri’de, bu tarihe kadar herhangi bir kanalizasyon şebekesinden bahsetmekte söz konusu değildi. Şehrin su ihtiyacını temin eden Avgın Suları, şehre ayrı güzergâhlardan gelir, mahalle ve cami çeşmelerini dolaşır, daha sonrada Sarımsaklı Suyuna ulaşarak buraya dökülürdü. Bu su yollarının büyük ölçüde tamirata Kayserili Ahmet Paşa tarafından 1867 yılında yaptırılırken Sarımsaklı Suyuna boşalan deşarj yolları da tamirattan geçirilmişti.



Bir anı, bir belge...

İLLER BANKASI

Etüd Proje Müdürlüğü ANKARA
Dosya no: 1988/2 8.7.1964

Sayısı: EP/-3698 56339

Konu: Kayseri kanalizasyon projesi Hk.

BELEDİYE BAŞKANLIĞINA KAYSERİ

İlgi: 25/6/1964 gün ve 597 sayılı yazınız

Mezkûr yazınızda şehriniz kanalizasyon projesinin yapılması istenilmektedir.

Bir kanalizasyon projesinin yapılabilmesi ve tesisinin çalışabilmesi için Şehir İmar Planı ve haritasının mevcut olması ve şehre kâfi miktarda su gelebilmesi ve yetecek kadar su kullanılması, dolayısıyla bunu temin edebilecek kapasitede bir içme suyu tesisi gerekir.

İçme suyu tesisi ise kifayetsiz olup membalardan yeteri kadar su temin edilememekte ve tevsii projesinin yapılması için gerekli etüdlar yapılmaktadır. Bu durumda kanalizasyon projesinin yapılması mümkün görülmemektedir.

3 no'lu yönetmeliğe göre içme suyu ihtiyacının teminini müteakip kanalizasyon proje ve tesisinizin ele alınabileceği, kanalizasyon davasının şimdilik fosseptiklerle halli uygun görülmektedir.

Bilgi edinilmesini rica ederim.

EMCET ÖY

Etüd ve Proje Md
(Mühür)
(İmza)

KEMAL DÖNMEZ

Etüd ve Proje Md. Yrd.
(Mühür)
(İmza)

Kayseri'de kanalizasyon şebekesinin yoğun olarak ihtiyaç haline gelmesi 1955'ten itibaren şehir şebekesi ile evlere kadar ulaşan temiz su tesisatında kullanılan su miktarının artması ve giderlerinin olmamasından dolayı 1960'lı yıllara rastlar. Bu konuda ilk ve en önemli çalışmalar 1963 yılında Belediye Başkanı seçilen Mehmet Çalık tarafından gerçekleştirilmiştir. Mehmet Çalık belediye Başkanlığına seçildiğinde belediye maddi yönden büyük çıkmazlar içerisinde idi ve şehrin kanalizasyonu ile ilgili bir projenin hazırlanıp gerçekleştirilmesi için yeterli imkânlardan çok uzaktı. Kanalizasyon projelerinin hazırlanması için İller Bankası Genel Müdürlüğüne müracaat edilmiş fakat Genel Müdürlükten olumsuz cevap alınmıştı. İller Bakası Genel Müdürlüğü'nün Kayseri'nin bir kanalizasyon şebekesine ihtiyacı olmadığını resmi yazı ile belediyeye bildirdiği günlerde şehirdeki neredeyse tüm konutların helâları fosseptiğe bağlı idi.

Bu fosseptiklerin zaman zaman boşaltılması ise sadece boşaltılan konut açısından değil tüm mahalle için bir felakete dönüşür, vidanjör veya belediyenin bu işle görevli işçilerinin tenekelele fosseptikleri boşaltması sırasında çevre pislikten ve kokudan yaklaşılmaz duruma gelirdi. Giderleri olmayan hamam ayaklarının tıkanarak çalışamaz hale gelmesi, cadde ve sokakların sık sık kazılarak tahribini gerektirdiği gibi bahçe ve kuyulara hatta temiz su hatlarına karışan atık sular halk sağlığını tehdit ederdi.

Şehrin belli başlı hamamlarından Deveci ve Cafer Bey Hamamlarının gideri yoktu ve yanındaki bahçelere ve özel açılmış kuyulara dökülürdü. Hunat ve Sultan Hamamlarının ayağı Sahabiye ve Yeni Mahalle'den geçtikten sonra Sarımsaklı Suyuna dökülürdü. Birlik ve Paşa hamamlarının ayağı da Düvenönünden, Kadı ve Selahattin hamamlarının ayağı ise İnönü ve Atatürk Bulvarlarını (Hastane Caddesi) izleyerek şimdiki Gazi Osman Köprüsü'nden geçip Sarımsaklı Suyuna dökülürdü. Güçük Hamamı'nın ayağı Bozatlıpaşa Mahallesi ve Reşadiye Karakolu yanından geçerek garaj yerinde diğer hamam ayaklarıyla birleşirdi. Fabrikaların pis suları da civardaki tarlalara akıtılmaktaydı.

Şehri bu çirkin ve tehlikeli durumdan kurtarmak amacıyla Başkan Mehmet Çalık, Ankara'nın tüm olumsuz tutumuna rağmen Belediye imkânları ile kanalizasyon şebekesinin yapımına girişti. Aynı süreçte tüm bu olumsuz faktörlerle birlikte halkın zihnindeki (Şehirde yeterli eğitim olmayışı ve kanalizasyonun gereksizliği gibi) olumsuz intibaları da yok ederek o günün şartlarında ve belediye imkânlarının üstünde bir kanalizasyon şebekesi gerçekleştirdi.

Aradan 20 yıl geçip 1980'lere gelindiğinde şehrin nüfusu 400 bine ulaşmıştı. 1986 yılı imar planı açıklama raporunda;

“Kent merkezi içerisinde kanalizasyon sistemi tam olarak çözülememiştir. Pis su sorununu çözmek amacıyla projersiz olarak belediyece şebeke hatları, toplayıcı hatlar, ana kolektörler kurulmuştur. Kısa vadede sorunun çözümü için İller Bankası aracılığıyla projeleri yaptırılmaktadır” denilmektedir.



İlk kanalizasyon inşaatı ve Başkan Mehmet Çalık

Kayseri'nin Büyükşehir olması ile birlikte 14 Aralık 1989 tarihinde, Büyükşehir Belediyesi'nin su ve kanalizasyon hizmetlerini yürütmek, bu amaçla her türlü tesisi kurmak, kurulu olanları devralarak işletmek üzere Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü kuruldu. Müstakil kadrosu ve bütçesi ile kamu tüzel kişiliğine sahip hale gelen kurumun bu konumunun hizmetlere yansımaları için belli bir zaman geçmesi gerekti.

Kaski Genel Müdürlüğünün kurulduğu 1989 yılında, Kocasinan ve Melikgazi ilçelerinden oluşan Kayseri'nin eski büyükşehir sınırları içerisindeki kanalizasyon şebeke uzunluğu 817 km. idi. Şehrin % 38.41'lik bölümünde kanalizasyon tesisatı döşenmiş, geriye kalan kısım ise halen 2000'li yıllara yaklaşılırken bu imkândan yararlanamıyordu. 1998 yılına gelindiğinde şebeke uzunluğu 1232 km. ye şehirdeki kanalizasyon ağının oranı ise % 57.30'a ulaşmıştı.

1998 yılından itibaren kanalizasyon ağının genişletilmesi ile ilgili yoğun bir çalışma başlatıldı. 2005 yılına kadar Büyükşehir sınırları içerisindeki kanalizasyonun ulaştığı yapılaşma % 98 gibi yüksek bir orandı. Geriye kalan % 2'lik kısım ise teknik olarak kanalizasyonun bağlanmasının mümkün olmadığı ve dağıtık olarak oluşmuş yerleşim bölgeleriydi.

2005 yılından itibaren Büyükşehir sınırlarının genişlemesi ile birlikte merkeze yeni bağlanan ilçe ve beldelere 2005–2010 yılları arasında 392.7 km. uzunluğunda kanalizasyon hattı döşendi. Bu bölgelerin toplanan atık sularının merkez kanalizasyon hattına bağlanması maliyetli ve teknik zorluklar taşıdığından dört farklı bölgeye küçük çaplı arıtma tesisleri planlandı.

2010 yılı itibarı ile büyükşehir sınırları içerisindeki kanalizasyon şebeke uzunluğu 2901 km'ye ulaşmıştır.

Şehrin tüm atık suyu bu kanalizasyon ağı ile toplanmakla birlikte 2003 yılına kadar Boğazköprü mevkiinden Kızılırmak'ın bir kolu olan Karasu'ya deşarj edilmekte ve büyük boyutta çevre kirliliğine sebep olmaktadır.

Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Özhasseki ve KASKİ yönetimince uzun zamandır proje ve finansman çalışmaları sürdürülen Atıksu Arıtma Tesisi 47.400.000 DM bedelle (24.234.500 Euro), 11.09.2000 tarihinde ihale edildi. Şehrin 20 km. batısındaki Boğazköprü mevkiinde 235.435 m²'lik alana inşa edilen tesis inşaatı 2003 yılında tamamlandı.

110.000 m³/gün dizayn debisi ile 800.000 eşdeğer nüfusa hizmet etmek üzere projelendirilen Atık Su Arıtma Tesisinin yatırım maliyetinin %33'ü KASKİ Genel Müdürlüğü'nün öz kaynaklarından, %67 si ise Alman KFW kuruluşu tarafından finanse edildi. Tesis 2025 yılında 182.500 m³/gün debi ile 1.400.000 nüfusa hizmet edebilecek şekilde planlanmıştır.



Kayseri Atıksu Arıtma Tesisi

Ağustos 2003 tarihinde işletmeye alınan Atık Su Arıtma Tesisinde uzun havalandırılmalı ileri biyolojik arıtma yapılmakta, tesisten çıkan arıtma çamurundan gaz üretilmekte, bu gazdan elde edilen elektrik ve ısı enerjileri yine tesis içinde kullanılmaktadır.

Kayseri Atık Su Arıtma Tesisi, mimarisi, prosesi, inşaat kalitesi dikkate alındığında maliyet açısından Türkiye’de bu güne kadar yapılmış olan en ekonomik arıtma tesisi ve çıkış suyu kalitesi Avrupa Birliği standartlarına uygun olan ülkemizdeki ilk tesis olduğu ifade edilmektedir.

Tesis gerek Kayseri’yi, gerekse Kızılırmak’ı önemli ölçüde çevre kirliliğinden korumaktadır.

Kayseri’de İlk Alo...

Kayseri’de telefon’da ilk “alo” sesi 1952 yılında Cumhuriyet Meydanı’nda kurulan 2500 hatlı Ericsson Santrali ile duyuldu. Bu santral 1972 yılında 5.000 hat ile Crossbar Santral’e dönüşmüştür. Şehirde kurulan ikinci telefon santrali Fevzi Çakmak Crossbar Santrali’dir. Bu santral 1982 yılında 10.000 hat kapasitesi ile kurulmuştur.

1970’li yıllarda ve hatta 1980’li yılların ortasına kadar Türkiye’nin genelinde olduğu gibi Kayseri’de de evinize veya iş yerinize bir telefon hattı çektirmeniz çok kolay gerçekleşecek bir işlem değildi. Çoğu kez bunun için uzun yıllar bek-

lemeniz gerekir, eğer işiniz gereği zorunlu bir telefon ihtiyacı var ise karaborsa da yüksek fiyatlarla telefon hattı satışları söz konusu olurdu. Zaten kısıtlı olan telefon abone sayısından dolayı çok yaygın olarak telefon kullanımı da söz konusu olmazdı. Şehirlerarası telefon görüşmeleri PTT işletmesinin şehirlerarası bölümüne görüşeceğiniz diğer şehirdeki telefon numarasını yazdırmanız ve uzun saatler boyunca telefon başında beklemeniz neticesinde mümkün olurdu.

1975 yılında genç bir lise öğrencisi iken, Cumhuriyet Meydanı'nın tam ortasında kaldığı için 2004 yılında yıkılan meydan PTT binasında telefon sırasına yazılırken, görevliye bu telefon hattının ne kadar sürede çıkacağını sormuştum. Memur alaylı bir üslupla "15 senede çıkar belki" cevabını verdiğinde görevli hakkında çok iyi şeyler düşündüğümü söyleyemem ama, bu telefon hattı sırası ancak 1988 yılında geldi. Eğer 1980'li yıllarda rahmetli Turgut Özal'ın Başbakanlığı zamanında tüm ülke çapında elektronik santraller konusunda büyük bir atılım gerçekleştirilmemiş olsa, daha uzun yıllar belki bu sıranın gelmesi mümkün olmayacaktı.

Kayseri'de 1982 yılına kadar telefon numaraları 3 rakamlı idi. Bu yıldan itibaren 4 rakamlı telefon numaralarına geçildi. 1985 yılında 5 rakamlı, 1988 yılında 6 rakamlı ve 1992 yılında 7 rakamlı telefon numaraları kullanılmaya başlandı.

1987 yılında Aydınlikevler Santrali'nin devreye girmesi ile 21.000 abone, aynı tarihte Talas Santrali ile 12.000 abone telefon hattına kavuştu. 26.000 kapasiteli Yenimahalle Santrali 1989 da, 3.000 kapasiteli Hisarcık Santrali 1992'de, 20.000 kapasiteli Şeker Santrali ile 15.000 kapasiteli belsin santralinin devreye girişi ise 1993 yılına rastlar.

Kayseri'de ilk ADSL hizmeti 2003 yılından itibaren Türk Telekom Müdürlüğü'nce verilmeye başlandı. Bu gün şehirde 267.000 sabit telefon, 92.000 ADSL abonesi bulunmaktadır. İletişim sistemlerinin fiber optik kablolarla evlere kadar farklı firmaların rekabet halinde getirildiği ve mobil haberleşmenin son derece yaygınlaştığı günümüzde bırakın telefon sırası beklemeyi, artık ülke çapında her yıl iki milyon abone sabit telefonlarını iptal ettiriyor.

Kent İçin Yeni Bir Donanım...Doğalgaz

Doğalgaz ana iletim hattının 1997 yılında şehrimizin hemen kuzeyinden geçmiş olmasına rağmen, hükümetlerin şehirlerin doğalgaz hatlarının döşenmesi ile ilgili yöntem geliştirememeleri ve gerekli hukuki prosedürü hazırlayamamalarından dolayı, şehrimizde 2003 yılına gelinceye kadar bu konuda bir gelişme sağlanamadı.

Enerji piyasası düzenleme kurulu (EPDK) şehir dağıtım ihalelerinin ilki ni 19.06.2003 tarihinde Kayseri için gerçekleştirdi. İhaleyi alan HSV firması



Doğalgaz temel atma töreni

02.10.2003 tarihinden geçerli olmak üzere dağıtım lisansını alarak Kayseri'ye gelip hemen işe başladı. Başlangıçta lisans kapsamı Kayseri Büyükşehir Belediyesi sınırları ile Hacılar, Mimarsinan, Hisarcık ve Kıranardı'nı kapsamakla birlikte daha sonra Büyükşehir Belediyesi'nin yeni sınırlarını kapsayacak şekilde tadil edildi.

HSV doğalgaz dağıtım firması 16.04.2007 tarihine kadar Kayseri'de 146 km çelik hat ,589 km polietilen hat ve 294 km de servis hattı çekerek şehrin önemli bir kısmında doğalgaz hatlarını tamamladı. Aynı tarihte tüm hisselerini Çalık Grubuna devretti ve şirketin ismi de Kayserigaz olarak değiştirildi.

2008 yılı içerisinde ise Alman enerji şirketi EWE, şirketin hisselerinin büyük bir kısmını Çalık Enerji'den alarak Kayserigaz'ın büyük hissedarı haline geldi.

22.10.2008 tarihinden itibaren Kayserigaz şirketinin hisse dağılımı %80 EWE AG Enerji, %10 Çalık Enerji,%10 da Kayseri Büyükşehir Belediyesi olarak gerçekleşti.

Kayserigaz 2007, 2008 ve 2009 yıllarında da Kayseri doğalgaz hatlarını tamamlamak için yatırımlarını devam ettirdi. 2010 yılı sonu itibarı ile Şehirde, 211 km çelik hat, 1240 km PE hat, 484 km servis hattı, 27.234 adet servis kutusu, 69 adet bölge regülâtörü, 3 adet RMS A istasyonu bulunan bir doğalgaz şebekesi

kuruldu. Türkiye’de illere göre şebeke büyüklükleri karşılaştırıldığında, İstanbul, Ankara ve Bursa’dan sonra Kayseri 1.935 km lik şebeke büyüklüğü ile dördüncü sırada yer almaktadır. Şehrin doğalgaz şebeke ağı için 70 milyon dolarlık yatırım gerçekleştirilmiştir.

Kayseri’de 2010 yılı sonu itibarı ile toplam 281.056 doğalgaz abonesi, 252.637 gaz kullanıcısı bulunmaktadır. 2010 yılında konutlarda 158 milyon metreküp, sanayide 25 milyon metreküp olmak üzere toplam 183 milyon metreküp gaz tüketilmiştir. OSB ve Serbest Bölge tüketicilerinin kullandıkları 294 milyon metreküp doğalgaz bunun dışındadır.

Şehrin toplu taşımında önemli bir yeri olan minibüslerin Ocak 2010 tarihinden itibaren tamamen işletmeden kaldırılmasıyla minibüs sahiplerine verilen 191 adet halk otobüsü de doğalgazla çalışmaktadır.

Şehirde kullanılan her metreküp doğalgaz hiç şüphesiz Kayseri’nin hava kalitesine önemli katkıda bulunmaktadır.

ONÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAYSERİ KENTİ İÇİN İKİ TEHDİT...

İmar planlarının yapımı aşamasında planlama alanının fiziksel yapısıyla ilgili araştırmalar arasında yer alan zeminin jeolojik yapısı, taşkın, sel, heyelan, çığ gibi afet ihtimallerini belirleyen ve alınacak tedbirlerle ilgili sonuçları ortaya çıkaran etkenlerin belirlendiği raporlar planların yapımında birinci derecede yönlendirici konuma sahiptir. Planlama alanı ile ilgili jeolojik etüt raporları, jeoloji mühendislerinin, gerektiğinde jeofizik mühendisleri ile birlikte hazırladıkları ve Afet İşleri Genel Müdürlüğü tarafından onaylanan en önemli planlama verilerinden birisi olarak kabul edilir.

Raporların amacı parsel bazında inşaat tasarımı için gereken parametreleri değil, planlama yapılmadan önce bölgedeki tüm morfolojik, jeolojik, hidrojeolojik, jeoteknik, jeofizik, sismotektonik, doğal afet ve bunun gibi bilgileri bir arada yorumlayarak inceleme sahasının yerleşime uygunluk açısından değerlendirilmesini sağlar.

İmar planlarının yapım sürecinin analiz, araştırma ve sentez aşamalarında, yapılan bu çalışmaların ve toplanan değişik sınıf ve türdeki verilerin planlama kararlarına doğrudan etkisi söz konusudur. Buna rağmen binlerce yılda gelişimini bugünkü düzeye taşımış olan Kayseri kenti özellikle iki doğal felaketle zaman zaman yüz yüze gelme riski taşımaktadır.

Sel baskını

Kayseri şehri eski yıllardan beri güney ve kuzey yamaçlardan gelen sel baskını tehditlerine maruz kalmıştır. Uzun yıllar içerisinde ağırlıklı olarak Devlet Su İşleri Bölge Müdürlüğü, zaman zamanda Belediyeler tarafından şehri bu tür bir tehlikeden korumak üzere önemli çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar halen de devam etmekle birlikte bu günkü mevcut durum, bu şehirde kurulmuş olan medeniyet ve burada yaşayan 1 milyona yakın insan için ne ifade etmektedir?

Şehir, sel tehlikesinden korunmak amacıyla iki büyük bölge olarak ana kuşaklama kanalları ile çevrilmiştir. Birinci büyük bölge, güneyde Hisarcık Belde-si altındaki Meteoroloji Müdürlüğü ile kuzeyde hava alanı, doğuda Mimarsinan kavşağından batıda oto tamirciler sitesine kadar olan alanı içine alır. Bu bölge şehrin esas merkezidir ve bir kısmı toprak bir kısmı beton kanallarla çevrilmiştir.



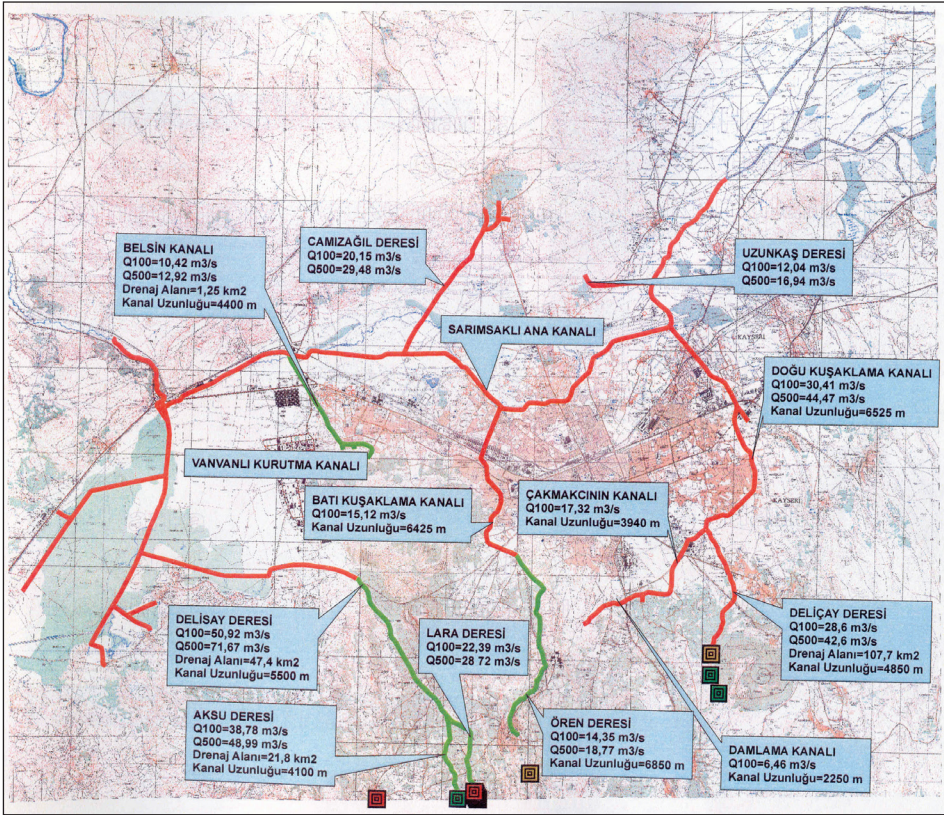
Sarımsaklı Barajı'ndan Kızılırmak'a ana tahliye hattı

Kayseri ilinde taşkın riski en fazla olan dereler Hacılar ilçesinden gelen Aksu ve Lara Derelerinin birleşmesinden oluşan Delisay Deresi ile Talas ilçesinden geçen Deliçay Deresidir.

Lara deresinin uzunluğu 3950 metre Aksu deresinin uzunluğu ise 4100 metredir. Deliçay deresi ise 4850 metre olup bunun 3200 metresi beton kanal olarak inşa edilmiş, 1650 metrelik bölümü toprak kanaldır.

Şehrin ve birinci büyük bölgenin doğusunu oluşturan doğu kuşaklama kanalı, Eskişehir Bağları'nın güneyinden damlama kanalı olarak başlayıp Meteoroloji Bölge Müdürlüğü'nün güneyinde Hisarcık (Erciyes) caddesini keser. Hava İkmal Bakım Merkezinin güney ve doğusundan dolaşarak Erciyes Üniversitesi'nin ana girişinde Talas Caddesi'nin altından geçerek, üniversitenin ve askeri alanın içinden Yıldırım Beyazıt Mahallesi'ni kat eder. Doğu garajının girişinde Sivas Caddesi'ni alttan geçerek, Oto Galeriler Sitesi'nin yanından Argincık bölgesinin içinden Sarımsaklı ana tahliyesine bağlanır. Doğu kuşaklama kanalına askeriye'nin içinde Deliçay, Oto Galeriler Sitesi doğusunda da Germir Deresi birleşir. Toplam 12.700 metre olan kuşaklama kanalının üniversite içerisinden geçen 895 metrelik kısmı beton kaplama yapılmış ve bir bölümünün üstü kapatılmıştır. Geriye kalan 11.805 metrelik kısmı toprak kanal olarak inşa edilmiştir.

Şehrin ve birinci büyük bölgenin batısını Batı Kuşaklama Kanalı oluşturur.



Taşkın koruma kanalları genel vaziyet planı

Ören Deresinin ayağından, Hacılar Yolu, şehir mezarlığının batısından başlayıp Melikgazi Belediyesi Fidanlığı yanından, Kazım Karabekir Mahallesi'nden geçerek, Yeni Sanayi Köprülü Kavşağının 300 metre güneyinden üstü kapalı olarak Oto Tamirciler Sitesinin altından Ziya Gökalp Mahallesi'nde Sarımsaklı Ana Tahliyesine bağlanır.

Şehrin merkezini oluşturan ana birinci büyük bölgesine Erciyes yamaçlarından gelebilecek taşkınlar, doğu ve batı kuşaklama kanalları ile Sarımsaklı Ana Tahliyesine yönlendirilirken, kuzeyden, Erkilet yamaçlarından, Uzunkaş dere-sinden gelebilecek sel tehlikelerini de Erkilet Hava Alanının güneyinden yine Sarımsaklı Ana Kanalına bağlayarak ana merkezin etrafında bir çerçeve oluşturulmuştur.

Batı kuşaklama kanalının uzunluğu 6,425 metre olup 3000 metre'lik kısmı beton kaplama, 3.425 metre'lik kısmı toprak kanal olarak inşa edilmiştir.

Birinci büyük bölgenin batısında bu bölgeye bitişik ikinci büyük bölgenin doğu sınırını batı kuşaklama kanalı korumaktadır.

Aksu Deresi ve Lara Deresi Hacılar ilçesi içerisinde Erciyes'in eteklerinden inerek Beğendik Bağları üstünde birleşerek Delisay Deresi ismini alıp, Organize Sanayi Bölgesi'nin güneyinden, Kuyucak kanalı olarak Hürmetçi Çiftliği köyünün kuzeyinden geçerek Vanvanlı Ana Kurutma Kanalı ile birleşerek Boğaz Köprü'ye ulaşır.

İkinci büyük bölgenin kuzey sınırını ise; kuzey kurutma kanalı oluşturur. Kuzey kurutma kanalı Ziya Gökalp Mahallesi'nin kuzey doğusunda Batı Kuşaklama Kanalı ile Sarımsaklı Ana Kanalının birleştiği noktadan başlayarak Kuzey yamaçlarından gelen Camız Ağıl Deresi ve Belsin içerisinde gelen Belsin Kanalı ile birleşerek Boğaz Köprüye ulaşır. Sarımsaklı Ana Tahliye Kanalının devamıdır.

Şehrin ana merkezini ve sonradan oluşan batısındaki Belsin ve Organize Sanayi Bölgelerini içine alan iki büyük bölge, taşkın koruma kanalları ile bu şekilde sel baskınlarına karşı çepre çevre koruma altına alınmıştır. Sel baskınlarının ani ve tahrip edici etkilerini azaltmak veya tamamen yok etmek amacıyla Lara Deresi'nde altı adet ıslah sekisi, Ören Deresinde bir adet, Deliçay da bir adet telsip bendi yapılmıştır. Önümüzdeki dönemde Aksu Deresinde bir adet, Deliçay da iki adet daha telsip bendi yapılması planlanmaktadır.

Deliçay deresinin 1650 metrelik toprak kanal kısmında, Ören Deresi'nin de Hacılar'la Asri mezarlık arası yaklaşık 4000 mt. lik kısmında dere ıslahı ve yatak taraması çalışması gerekmektedir.



Sarımsaklı ana tahliye kanalı

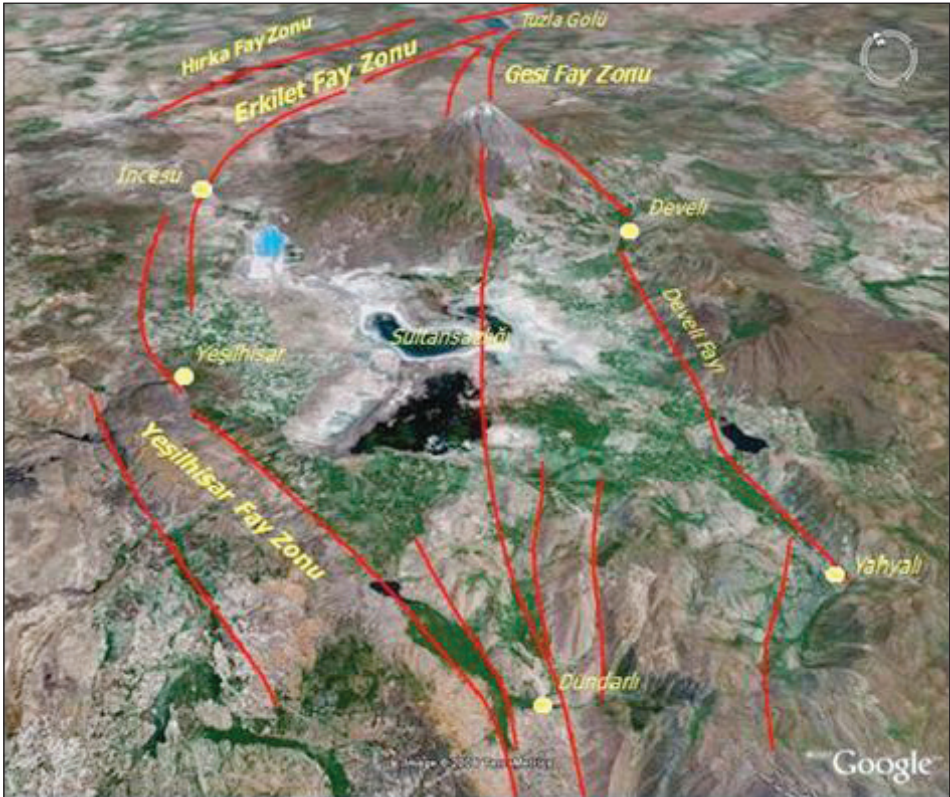
Osman Kavuncu Bulvarı'nı, Oto Tamirciler Sitesi'ne girmeden alttan geçen ve Yeni Sanayi Bölgesi'ni yaklaşık 460 metre yer altından kat eden Batı kuşaklama kanalının bu kapalı kısmında çalışmalar yapılarak temizlenmiştir. Sürekli olarak akışkanlığını koruması takip edilmelidir.

Kayseri İlinin Depremselliği

Kayseri şehri için ikinci büyük tehdit, meydana gelmesi söz konusu olabilecek bir depremdir.

Şehirde tarihin derinliklerinden bu güne kadar değişik büyüklük ve etkilerde çeşitli depremler meydana gelmiş, bu depremler zaman zaman yıkıcı sonuçlar doğurmuştur.

Deprem; kısaca, bir kırık hattından (fay) kaynaklanan enerjinin aniden dalgalar halinde yayılması, etkinlik sahası içerisinde bulunan sosyo-ekonomik ve fiziksel sistemleri (yapıları) hasara uğratması ve bu hasarın azaltılmasına yönelik deprem öncesi, sırası ve sonrası yapılan tüm çalışmalarını kapsayan bir faaliyet olarak tanımlanabilir.



Sultan Sazlığı çöküntüsünü kontrol eden fayların uydu görüntüsü (kırmızı çizgiler)

Kent planlamalarında, kent ve yakın çevresindeki yerleşim alanlarının tespitinde deprem tehlikesi ve riskinin göz önünde bulundurulması büyük bir önem taşımakla birlikte binlerce yıllık süreçte gelişen ve büyüyen kent oluşumlarında bu unsurun tam anlamı ile göz önünde bulundurulduğu söylenemez.

18 Nisan 1996 tarihinde yürürlüğe giren Türkiye Deprem Bölgeleri haritasına göre Kayseri ili 3. derece deprem bölgesinde yer almaktadır.

Kayseri'nin doğu ve güneydoğu bölgesindeki ana tektonik hatlar Kuzey – Doğu, Güney- Batı doğrultusundadır. Bu hatlar deprem açısından önemli hatlar olarak değerlendirilebilir.

Kayseri il merkezi ve civarında yer alan önemli bazı ilçeler, Erzincan'ın batısından başlayarak, Mersin'in batısına kadar uzanan ve Orta Anadolu Fay Hattı olarak adlandırılan aktif bir fay hattının orta kesiminde yer alır. Sultan Sazlığı çek-ayır havzası olarak adlandırılan bu tektonik çöküntünün kenarları aktif faylarla sınırlı olup, bunların en önemlileri kuzeyde Erkilet Fay Hattı, Gesi Fay Hattı, güney batıda Yeşilhisar Fay Hattı ile güney doğuda Develi Fayıdır. Erciyes Fayı ise havzanın orta kesiminde yer alır.

Kayseri ve çevresinde en şiddetli depremler Kayseri merkez ve Kayseri'nin güney ve güney batısından geçen faylara bağlı olarak ve Kayseri'nin kuzeyinden geçen Erkilet Fayı ile buna bağlı tali fayların hareketi sonucunda oluşmuştur. Bu depremlerin magnitüdü 4–5 arasındadır. Diğer taraftan mevcut değerlere göre Kayseri merkez ve çevresinde 5 şiddetinden yukarı başka depremlerin olabileceği öngörülmekte, mühendislik uygulamalarında bunun dikkate alınması gerekmektedir.

Kayseri ovası tektonik hareketler neticesinde oluşmuş bir çökeltidir. Bu çökelti bir yandan çevreden gelen materyaller ile dolarken, bir yandan da zaman zaman faaliyete geçen volkanizma neticesi 350–400 metreye erişen çakıl, kum, silt, kil, kum taşı, kalker ile birlikte tüf, bazalt ve aglomeralardan teşekkül etmiştir.

Kayseri ve Çevresi Zemin Özellikleri İle Deprem Hasarına Olan Etkileri

Bir bölgede deprem belirli bir büyüklüğün üstünde olmuş ise hasar meydana getirmekte ve yeni fay veya kırıkların oluşmasına sebep olmaktadır. Deprem sonrası hasar bölgesinde yapılan araştırmalarda depremin merkez üssünden uzaklaştıkça hasarın azalarak son bulduğu bilinmektedir. Bununla birlikte merkez üssünden veya fay hattından eşit uzaklıktaki bölgelerde yapı tekniği bakımından aynı sayılabilecek binalarda hasar durumlarının çok farklı olduğu gözlenmiştir. Çeşitli bölgelerde meydana gelen deprem alanlarında en fazla hasar alüvyon veya dolgu zeminler üzerindeki yapılarda olduğu görülmektedir.

Kayseri Ovası'nda ise en fazla hasarın, alüvyon ve yamaç molozu olarak ifade edilen gevşek ve dolgu zeminler üzerinde yapılan yapılarda meydana geleceği tahmin edilmektedir.

Özellikle kentin gelişim alanı olarak ön görülen alanların bir kısmının, taşıma gücü yönünden zayıf ve yer altı su seviyesi yüksek zemin özelliklerine sahip alüvyon alan üzerine inşa edilmiş bulunması, hafif ve orta şiddetli depremlerde dahi önemli hasarlara neden olması ihtimali mevcuttur.

Değişik depremlerde yapılan saha çalışmalarında, kalınlığı 60–70 metreyi bulan gevşek zeminler üzerinde 6–9 katlı binalarda hasarın fazla olduğu görülmüştür. Kalınlık artışına bağlı olarak bina katsayısı da arttıkça hasar oranı daha fazla olacaktır. Bu da merkez üssü uzakta olan bir depremin alüvyon bir zemin üzerindeki etkisini gevşek zemin kalınlığı arttıkça yüksek katlı binalarda hasar oranının artmasına neden olduğunu göstermektedir. Kayseri açısından bakıldığında, Kayseri Ovası, alüvyonu üzerinde kurulan yüksek katlı binalarda oluşan depremlerin etkileri daha fazla hissedilecektir. Bu binalarda hasar oranı da daha fazla olacaktır.

Sert zemin tabakaları üzerindeki binalarda az katlı yapılarda daha çok hasar, çok katlı yapılarda daha az hasar görülürken, kalın yumuşak zemin tabakaları üzerindeki sahalarda, çok katlı yapılarda daha çok hasara, az katlı yapılarda daha



Güneşli Segmentinin görünümü (kırmızı çizgiler)

az hasara rastlanmaktadır. Çünkü yumuşak zeminler, sert zeminlere göre daha uzun periyotla daha uzun süre titreşim yapmaktadır.

Şehrimizi de ilgilendirebilecek diğer zemin türlerinden birisi olarak, suya doygun kum tabakalarının sıvılaşması sonucunda yapılarda büyük hasarlar görülmektedir. Suyu doygun kum tabakası deprem titreşimlerine uğradığı zaman sıkışmaya ve hacmini azaltmaya eğilim göstermekte, bu anda boşluk suyu basıncının artması sonucu kumda dayanımını tamamen kaybederek sıvı gibi akmaya başlamaktadır. Zeminlerdeki bu sıvılaşma olayı zeminlerdeki kumun granümetresi (çapı) ile bağlantılıdır.

Zeminlerdeki yer altı suyunun varlığı ve su tabakasının seviyesi deprem hasarlarının büyümesinde önemli bir etken olarak görülmektedir. Şayet yer altı su seviyeleri 10 metre veya daha derinde ise seviyenin değişmesi şiddete tesir etmemektedir. Yüze daha yakın seviyelerde değişme olur ve su seviyesi yükselirse şiddet aniden artacağından, özellikle Kayseri Ovası'nda yer alan bazı alüvyon zeminlerin bu olayın gerçekleşmesine müsait olduğu değerlendirilebilir. Bu zeminlerde yer altı su seviyesinin zaman zaman değiştiği yapılan deneylerde görülmüştür.

Kayseri'nin zemini tutturulmamış ve taneli birimlerden meydana gelmiştir. Yer altı su seviyesi yüksek ve birçok yerde yapı temeli ile temas halindedir.

10 Kasım 2008 tarihinde Ecemiş Fayı'nın hareketlenmesiyle başlayan ve 3,3 büyüklüğünde kendini hissettiren Güneşli merkezli deprem, 12 Kasım 2008 günü 4,9 büyüklükte son 68 yılın en şiddetli depremi olarak şehrimizi ciddi şekilde tehdit etmiştir.

Tarih Boyunca Kayseri Depremleri

- Roma imparatoru Tiberius zamanında (M.S. 14 – 37) meydana gelen depremden dolayı Kapadokya krallarının Roma'ya ödedikleri vergiler azaltılmıştır.
- M.S. 254 – 270 yılları arasında meydana gelen deprem ve aynı yıllara rastlayan işgallerle 400.000 nüfuslu bir şehir olan Kayseri tamamen yakılıp yıkılmıştır.
- 1072 yılında Malazgirt'in intikamını almak amacıyla Anadolu'ya giren Bizans'ın yeni imparatoru VII. Mihael Dukos, Kayseri'ye geldiğinde büyük bir depremden dolayı burçlardan başka bir yapının kalmadığını görmüştür.
- 1717 şubat ayında meydana gelen depremde, Cami-i Kebir'in kubbe, kemer ve kolonları yıkılmış, Erkilet'teki Musaağa Camii hasar görmüştür.(Buna ait Ulu Camii kapısı üzerinde bir kitabe mevcuttur.)

- 14 Ağustos 1835 Depremi, şehirdeki bilinen en büyük deprem olarak kayıtlara geçmiştir. Kapalı Çarşı neredeyse tamamen yıkılmış, Yanıkoğlu ve Kazancılar Camileri hasar görmüş, 1064 kişi ölmüştür.
- 11 Şubat 1836 Depreminde fazla bir hasar meydana gelmemiştir.
- 1865 yılında meydana gelen depremde Gülük ve Hatiroğlu Cami hasar görmüş, Dilaverpaşa Cami yıkılmıştır.(Bu depreme ait de Gülük Camiinde bir kitabe vardır.)

20. ve 21. Yüzyıllarda Kayseri ve Çevresinde Meydana Gelen Depremler

YÖRE	YIL	BÜYÜKLÜK	ÖLÜ SAYISI
KIRŞEHİR	1938	6.6	149
YOZGAT	1940	5.6	20
NİĞDE	1940	5.0	58
DEVELİ (KAYSERİ)	1940	6.7	37
CEYHAN (ADANA)	1945	6,0	10
ILGIN (KONYA)	1946	5.6	2
BAHÇE (ADANA)	1967	5.3	-
TALAS (KAYSERİ)	2006	3.2	-
SARIOĞLAN (KAYSERİ)	2008	3.7	-
BÜNYAN (KAYSERİ)	2008	2.6	-
SARIOĞLAN (KAYSERİ)	2008	3.3	-
KOCASINAN (KAYSERİ)	2008	3.4	-
GÜNEŞLİ (KAYSERİ)	2008	3.7	-
GÜNEŞLİ (KAYSERİ)	2008	4.9	-
GÜNEŞLİ (KAYSERİ)	2009	3.0	-
ERKİLET (KAYSERİ)	2009	3.9	-
BÜNYAN (KAYSERİ)	2009	3.0	-

SONSÖZ

Louis Wirth, “Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentleşme” adlı makalesinde “İnsanlık, doğasından, hiçbir yerde, büyük kentlerin yaşam koşulları altında olduğundan daha fazla uzaklaşmadı”⁷⁰ der.

İnsanlar tamamen rasyonel varlıklar değildir. Sıkı bir düzen ve disipline gelemeyiz. Mekânın rasyonel amaçlara göre planlanıp düzenlenmesi, insanı da bu düzenli dünyanın bir eşiği olarak görme eğilimini güçlendirir. İnsanların beğenileri, istek ve arzuları değişkendir. Çoğu zaman saçma ve budalaca eğilimleri mevcuttur. Duygular, coşkulu arzular, korkular, sevinçler, şüpheler mekânla iç içe yaşanır. Mekân bütün bunları kısıtlayıcı, sınırlayıcı bir işlev görerek, insanın kendisine yabancılaşmasını sağlayabilir.

Modern mimar, bir an önce geçmişe aşırıp, planladığı şimdiki ve geleceği kurmak ister. İnsan bu planın bir parçasıdır ve planın ona biçtiği yerde durur. Kimilerine göre, özgürlük için yola çıkan modernizm, insanı içiştir ettikten sonra, insanın artık “Özgür” olması bir hayalden başka bir şey değildir. Kentin düzenli caddeleri boyunca dizilmiş aynı biçim askerler gibi sıraya girmiş, aynı tip binalardan oluşan toplu konutlar dünyanın insanın ruh dünyasını ve beynini de biçimlendirmektedir. Bu tek tip ve düzen anlayışı kentle sınırlı değildir. Modern bir konutun planlanmış odaları, yasa gücünde yerleri belli ve değiştirilmesi teklif dahi edilemez bir kalıcılığa sahiptir. Yatak odası, oturma odası, mutfak, banyo sabit mekânlardır. Oda içindeki eşyaların yerleri bile bu sabitlikten paylarını alır. Kısacası modern bir konutta çok az müdahale şansınız vardır. Siz ona uymak zorundasınız. Bu uyum zaman içinde öyle bir hal alır ki, mutfak, banyo ve odalar içinde, rutin hareketleri yapan, eşyalardan biri haline gelirsiniz.

Oysa ki modern kentlerin kuruluşundan önce geleneksel dünyada insanlar, çok sınırlı olan eşyaya egemendi ve yaşadığı yerin, yani evinin değeri “Kullanım değerini” ifade ederdi. Orası onun yaşamını kurduğu, kendini var ettiği, doğup büyüdüğü sıcak yuvası idi. Her ev bu sebeple bir kimlikti ve yalnız kendini temsil ediyordu. Modern dünyada konut “değişim değeriyle” ölçülen bir meta haline gelmiştir.⁷¹

70 Louis Wirth “Bir Yaşam Biçimi olarak Kentleşme”, *20 Yüzyıl Kenti* (Derleme ve Çeviri: Bülent Duru, Ayten Algan), İmge Kitabevi, Ankara-2002.

71 Ramazan Yelken, “Modernizmin Emlakçı Marketinden Postmodernizmin Bin bir Çeşit Çarşısına: Kent”, *Hece Dergisi*, Özel Sayı: 18, Ankara-2009.

Bir özgürlük alanı olarak kabul edilen küresel kentte birey suskunlaşmıştır. İnsanlar birbiriyle konuşmazlar, birbirlerine bakarlar. Modern kentte gemilerin güverteleri, metrolar, terminaller insanların birbirlerine baktıkları, baktıkları yerlerdir. İnsanlar çevrelerindeki canlı resimlere, fotoğraflara bakan tepkisiz varlıklardır. Küresel kentte insan/insan ilişkisi kupkuru bir çıkar ilişkisidir. Küresel kentte sanat ve estetikten çok işlevsellik ön plandadır. Duygu ve duyarlılıktan çok yalnızlık, acımasızlık, kimsesizlik, kendi başımalık küresel kentte bireyin yazgısıdır. İşyeri alışkanlıkları, ziyaretleşme alışkanlıkları, dostluk ve yardımlaşma alışkanlıkları değişmiştir.⁷²

Modern/küresel şehrin zaafı ve insan doğasını olumsuzlayan etkileri post modern mimarinin hareket noktalarını ortaya çıkarmıştır. Her türlü katı biçimciliğe savaş açan post modern şehircilik anlayışı, keskin kurallara karşı çıkarak, şimdiki yaşar ve bunu yaparken, bir nostalji tutkusu ile geçmiş arayarak, gelecekte kaçır. Post modern kent, modern mimarinin kentten çekilmesi ve mekânı yeniden insanla baş başa bırakma arayışıdır.⁷³

20. Yüzyılın başında “Bir yangın yerine benzeyen”⁷⁴ Kayseri, kaçınılmaz olarak “modern kent” oluşumunu gerçekleştirirken, geleneksel şehir hayatından birçok değerini yeni dokuya taşımaya başarabilmiştir. Modern şehir mekânları içerisinde bugün, geleneksel kültürün çok önemli figürlerinin günlük hayat içerisinde varlıklarını sürdürdüğünü ve yaşatılmaya çalışıldığını görürüz. Özünden çok şey kaybetse de, komşuluk ilişkileri ve mahalleli kavramının anımsattıkları bu çerçevede değerlendirilebilir. İnsanlar fırsat buldukça birbirleriyle konuşurlar ve sıcak ilişkiler kurma çabası içindedirler. Elbette ki; şehrin geometrik yapısı ile, çıkara dayalı, günlük ilişkilerin boğucu etkisinden kurtulmak için, bağıcılık gelenekleri ile mesire alanları imdada yetişir.

Bugün yaşadığımız şehri, ideal şehir olarak ifade etmek hem şehir hayallerimize, hem de şehircilik ilmine uygun düşmez. Ama şehirleri de sonsuz hayallerle kurmak mümkün değildir. Kentlerin tarihin farklı dönemlerinin, farklı kültür ve uygarlıkların, farklı inanış ve yaşayış biçimlerinin yansıdığı mekânlar olduğunu göz ardı edemeyiz. Bireyler, kentlerin yüzyıllar içerisinde gerçekleşen oluşumunu gözlemleyebilme ve yönlendirebilme imkânına ancak sınırlı ölçülerde sahiptirler. Bu imkân çerçevesinde şehirde yaşayan her ferdin kentin geleceği ile ilgili bir hayale sahip olduğunu varsayabiliriz.

72 Hilmi Uçan, “Batı Şehri ve Küresel Şehir”, *Hece Dergisi*, Özel Sayı: 18, Ankara-2009.

73 Ramazan Yelken, “Modernizmin Emlakçı Marketinden Postmodernizmin Bin bir Çeşit Çarşısına: Kent”, *Hece Dergisi*, Özel Sayı: 18, Ankara-2009.

74 *Erciyes Gazetesi*, Kayseri-1910.

İnsanlar bir şehir hayal ederken, aslında bir toplum hayal ederler. İdeal bir şehir ancak ideal bir toplumla var olabilir, ideal bir toplumun elinden var olabilir. Başka bir ifade ile bir şehrin mükemmelliği, içerisinde yaşayan toplumun mükemmelliği kadardır. Yöneticisinin, sanatçısının, düşünürünün, sanayicisi, iş adamı, mimarının, şehir plancısının, işçisi, ustası, zanaatkârının işlerine verdikleri önemin yansımaları kadardır. Bütün şehirler açısından olduğu gibi Kayseri şehri için de binlerce yıldan süzülüp gelen izlerle birlikte, bir şehir, o şehirde yaşayan insanların yansımalarından ibarettir.

Bütün bu açılardan bakıldığında, Kayseri'nin şehir ve insan açısından ülke ve dünya coğrafyası içerisinde özgün ve saygın bir konumda olduğunu söylemek mümkündür. Bugün olduğu gibi gelecekte de şehirde yaşayan insanların kalibresi bu şehrin imarına, parkına, mesire alanına, ulaşımına, sanatına, düşünce hayatına, çalışma, eğitim ve sosyal hayatına yansımaları olacaktır.

Ehil olanlar, bu yansımadan, elleriyle tuttukları, gözleriyle gördükleri, kulakları ile işittikleri ve neredeyse tenlerinde hissettikleri bir düzey tespiti imkânına sahip olacaklardır.

DİZİN**A**

Abdulhay oğlu Emir Mustafa 175
 Afşin Bey 22
 Ahi Evran 167, 238
 Ahmet Muammer Bey 30, 131,
 Ahmet Nazif Bey 238
 Ahmet Zihni 29
 Şadan Akaydın 179
 Ahmet Vefik Alp 181
 Arın, Yaşar 179
 Arû, Doçent Y. Mimar Kemal Ahmet 46, 51,
 146, 176, 189
 Atakul, Kazım 191
 Atalay, Mehmet 193
 Alâeddin Eretna 239
 Alâeddin Keykubat 24, 157, 238
 Atatürk 50, 133, 147, 149, 150, 154, 156, 189,
 191, 192, 216, 244
 Ahmet Gazi Ayhan 81, 105, 114, 195, 198

B

Bahçecioğlu Niyazi 63, 98, 134, 136, 179
 Bamyacıoğlu İbrahim 191
 Barth's Dr. H. 121
 Battal Gazi 22
 Berksan Bülent 61, 147, 241
 Boyacıoğlu Üstat Abdi 239

C

Camgözün Hoca 132

Ç

Çalık Mehmet 55, 124, 133, 134, 137, 168,
 176, 178, 217, 240, 241, 243, 244
 Çalıkzade Rıfat Bey 133, 144
 Çayırdağ Mehmet 9, 10, 156, 158, 170, 211
 Çaylak Burhanettin 41
 Çetinbulut Hüsamettin 58, 62, 63, 129, 135,
 136, 145

D

Doğan Kemal 179
 Dinçer Kenan 179

De Gaulle Charles 46
 Doğan Aydemir 191
 Doğramacı İhsan 217

E

Ebulkasım Ali Tusi 239
 Elmaağaçlı, Turan 139, 140
 Erdoğan, Recep Tayyip 193, 194
 Erkiletlioğlu, Mehmet Rauf 130
 Ertürk, Zafer 161, 162, 263
 Euthychides, Jean S. 38, 176
 Evliya Çelebi 121, 158

F

Fatih Sultan Mehmet 16, 26
 Feyzioğlu, Turhan 217
 Feyzizade Feyzullah Efendi 131, 132, 133

G

Gabriel, Albert 31, 32, 40, 143, 262
 Gıyaseddin Keyhüsrev I. 207, 209
 Gordianus III 157
 Gül, Abdullah 100, 194, 219

H

Hacı Mehmet Efendi 132
 Hamilton, William John 121, 220
 Has Kadir 138, 139, 202, 203
 Hatice Hatun 209
 Haussmann, Georges-Eugene 45, 46, 51
 Hoca Hasan 25, 205

İ

İbn-i Batuta 167
 İmam Zade Mehmet Bey 31, 133
 İmamoğlu, Vacit 37, 137
 imparator Gordianos 21
 İzzettin Keykavus 24, 157

K

Kadı Burhaneddin Ahmet 25, 26
 Kadı Mehmet Efendi 205
 Kalaç, Ahmet Hilmi 121, 123
 Kanuni Sultan Süleyman 120, 174

Karatepe, Şükrü 10, 18, 19, 25, 27, 28, 136, 148, 158, 166
 Kavuncu, Osman 48, 51, 52, 61, 73, 79, 81, 99, 124, 168, 191, 212, 240, 254
 Kayserili Ahmet Paşa 242
 Kinnear, John Macdonald 121
 Koçak, İlhan 179
 Kul, Bahadır 125, 139
 Küçük Tuncer 140
 Kütahneci, Mehmet 86, 154

L

Livtopuz, Mehmet Nezih 135
 Louis Wirth 259
 Lucas, Paul 121

M

Mahperi Hatun 238
 Maraşlı Osman Paşa 170
 Matrakçı Nasuh 120
 Melik Ahmet Gazi 22
 Melik Emir Gazi 22
 Melik Mehmet Gazi 22, 23, 157
 Melike Gevher Nesibe 207
 Melikşah 22, 219
 Merzifonlu Kara Mustafa Paşa 120
 Mesleme 22
 Mihael Dukos 257
 Mimar Sinan 28, 136, 215
 Molu, Emin 44, 46, 51, 189
 Muaviye 22
 Muiniddin Süleyman Pervane 239

N

III. Napolyon 45
 Nasireddin Mehmet Bey 209
 Nordtmann 121
 Nureddin Sultaşah 205

O

Obelhammer, Roman 121
 Oelsner, Ord. Prof. Gustav 45, 46, 51, 146, 188, 189
 Osman Paşa 28, 53
 Özal, Turgut 58, 136, 247
 Özhaseki, Mehmet 10, 69, 100, 126, 134, 135, 138, 140, 150, 156, 164, 187, 193, 219, 222, 237, 245
 Özkan, Vedat 217

P

Pamir, Haluk 137
 Pers Kralı Artakserkhes 21
 Pers Kralı Şapur 21
 Pir Mehmet Paşa 174
 Prokopius 157

R

Roma imparatoru 1. Teodos 21

S

Sahib Ata Fahreddin Ali 209
 Satoğlu, Abdullah 212
 Sekman, Azmi 156
 Serdaroğlu, Ümit 158
 Serkis 132
 Sırrı Paşa 211
 Sönmez, Ali 191
 Sözer, Selami 136
 Strabon 19, 20
 Sultan Aziz 144
 Sultan II. Kılıç Aslan 23
 Sultan IV. Murat 120
 Şahin, Mehmet 218
 Şeyh Müeyyed 143

T

Taşçı, Yavuz 55, 56, 147, 263
 Texier, Charles 121
 Timur 26
 Timurtaş 25
 Tokalhoğlu, Âlim 179
 Toker, Nazmi 51, 133, 144, 176
 Tozer, Henry Fanshawe 121, 220
 Tractebel 100, 102, 104, 113
 Türkoğlu, İnalet 156

Ü

Üzel, Sahir 43, 97

V

Vali Zekai Bey 212
 Vonmoltke, Helmuth 121

Y

Yavuz Sultan Selim 28, 120, 174
 Yıldız, Bekir 237
 Yunus Bekir 215
 Yüzbaşı Cemalettin Efendi 144

Z

Zimmerer, Heinrich 121



Kayseri'nin İmarı ve Mekânsal Gelişimi

Kemalettin Cengiz TEKİNSOY
Mimar

Bugün yaşadığımız şehri, ideal şehir olarak ifade etmek hem şehir hayallerimize, hem de şehircilik ilmine uygun düşmez. Ama şehirleri de sonsuz hayallerle kurmak mümkün değildir. Kentlerin tarihin farklı dönemlerinin, farklı kültür ve uygarlıkların, farklı inanış ve yaşayış biçimlerinin yansıdığı mekânlar olduğunu göz ardı edemeyiz. Bireyler, kentlerin yüzyıllar içerisinde gerçekleşen oluşumunu gözlemleyebilme ve yönlendirebilme imkânına ancak sınırlı ölçülerde sahiptirler. Bu imkân çerçevesinde şehirde yaşayan her ferdin kentin geleceği ile ilgili bir hayale sahip olduğunu varsayabiliriz.

İnsanlar bir şehir hayal ederken, aslında bir toplum hayal ederler. İdeal bir şehir ancak ideal bir toplumla var olabilir, ideal bir toplumun elinden var olabilir. Başka bir ifade ile bir şehrin mükemmelliği, içerisinde yaşayan toplumun mükemmelliği kadardır. Yöneticisinin, sanatçısının, düşünürünün, sanayicisi, iş adamı, mimarının, şehir plancısının, işçisi, ustası, zanaatkârının işlerine verdikleri önemin yansıması kadardır. Bütün şehirler açısından olduğu gibi Kayseri şehri için de binlerce yıldan süzülüp gelen izlerle birlikte, bir şehir, o şehirde yaşayan insanların yansımasından ibarettir.

