

DİYARBAKIR'DA ŞEHİRCİLİK VE ÇARPIK KENTLEŞME

ÖZET

Diyarbakır, tarih boyunca konumu, önemli tarihi ticaret ve askeri ulaşım aksında yer alması, bölgesel merkez olması, toprağın verimi gibi özelliklerinden dolayı nüfus hareketlerine maruz kalmış ve birçok uygarlığa beşiklik etmiştir. Diyarbakır bu özelliklerinden dolayı, Mezopotamya bölgelerindeki kültürlerin kent gelişiminde etkin olmasına bağlı olarak karma bir kentsel morfolojiyi de bünyesinde barındırmıştır.

Bulunduğu dönemin şartlarına ve özelliklerine göre şekillenen kentin bilinen ilk şehircilik uygulaması, biri birini dik kesen ana yolları ve bu yolların altından geçen kanalizasyon ağının yapımı ile Helen ve Roma dönemine tarihlenmiştir. Kent, Cumhuriyet dönemine kadar da egemenliğinde kaldığı devletlerin özelliklerini yansıtır biçimde gelişmiştir. Evler, camiler, kiliseler gibi anıtsal ve sivil mimarlık yapılarının konumu, sokak dokusu ve bu dokuyla ilişkisi gibi kentsel belirleyiciler, kentin şekillenmesinde etkili olmuştur.

Cumhuriyet dönemi ile birlikte birçok Anadolu kentinde olduğu gibi Diyarbakır'ın kentsel gelişiminde Türkiye'de yaşanan tarihsel dönüm noktaları ve yaşanan nüfus hareketleri etkin rol oynamıştır. Bunların yanı sıra, kentin mekânsal yapısının ve makro formunun oluşumunda Dicle Vadisi, topografik yapı, surlar, ana ulaşım bağlantıları, imar planları gibi tarihi, coğrafi etkenler ile yatırım ve planlama kararları, kısıtlayıcı, çekici veya düzenleyici etkenler olarak belirleyici olmuşlardır.

Diyarbakır'da Tanzimat Dönemi Şehircilik

Diyarbakır'da Tanzimat sonrası bayındırlık çabalarının ilkinde 1868-1875 yılları arasında Diyarbakır'da valilik yapan Kurt İsmail Paşa döneminde rastlanılmaktadır. İlk kent dışına çıkış hareketi bu valinin Elazığ yolu üzerinde "Seyran Tepe" olarak bilinen yerde bir hastane, bir kışla, bir cami (Resim 1) ve "Mülkiye Dairesi"ni yaptırmasıyla başlar. Daha sonra ise bunları Rüştîye Okulu ile "Fis Kayası" üzerinde yaptırdığı bir sanat okulu izler.

1870 tarihli Vilayetler Kanunu ile vilayet merkezlerine İstanbul'dan gelen devlet memurlarının yerleştirilmesi, yeni tanımlanan yönetim işlevlerini barındırması için bir merkez inşa edilmiştir [1].

Türkan KejanlıDicle Üniversitesi Mimarlık
Fakültesi

turkanak@dicle.edu.tr



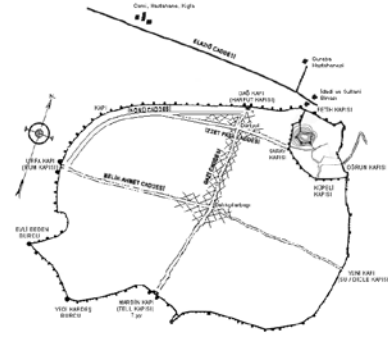
Resim-1 1940 Yılında Cami, Hastane ve Kışla'nın Görünümü

XIX. yüzyıl sonlarına kadar kent sınırlarını korumuş, bu tarihten itibaren dış etmenler sonucu, kentsel arazi kullanımına eklenen demiryolu, yönetici merkez, göçmen mahallesi, askeri kışla gibi yeni öğeler ile birlikte büyüme ve değişme sürecine girmiştir [1]. Diyarbakır sur içi bölgesi kapalı orta çağ kenti olma özelliğini, XIX. yüzyılın ikinci yarısındaki bazı politikalarla dışa taşmaya başlayana kadar korumuştur. Cumhuriyetle birlikte bu kapalılık bozulmaya başlayacaktır.

1916 yılında sur içinde bir imar operasyonu yapılmış, Dört Yol-Saray kapısı arasındaki cadde açılmış, Dağ kapısından yeni gelişme alanlarına doğru geniş bir çıkış açılmış, bu sayede Dört Yol-Dağ kapı caddesi oluşarak Elazığ yolu ile ilişkilendirilen bulvarla bütünleştirilmiştir (Şekil 1). Dört Yol-Urfa kapı arası batı surlarına içten paralel giden bir cadde de sur içi ulaşım aksı olarak açılmıştır. Böylece Dört Yol bir trafik odağı haline getirilmiştir.

Aynı zamanda bu operasyonlar, geleneksel ticaret aksının yeni caddelere doğru kaymasını sağlamış, kentin gelişme doğrultusunda yer alan Elazığ caddesinin "prestij eksenini" olarak gelişmesi sürecini başlatmış ve mevcut ticaret

aksının da yenilenmesine yol açmıştır.



Şekil-1 1916 yılında yapılan imar operasyonları

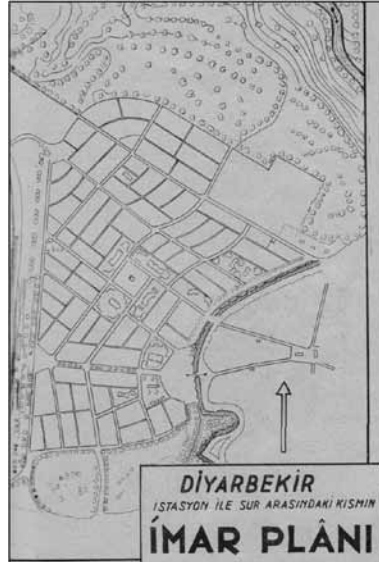
Diyarbakır'da Cumhuriyet Sonrası Şehircilik ve 1932 Yılı İmar Planı

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Ankara merkezli kent planlaması öne çıkmaya başlamıştır. Ankara'nın başkent olması ve modern kent yaratma çabaları Anadolu'daki birçok kent gibi Diyarbakır'ı da etkilemiştir. Jansen'in Diyarbakır'ı ziyareti ve bazı önerilerde bulunduğu sur dışı planında yer alan geniş bir alanın kamulaştırılması, ilk defa sur dışında kamu kuruluşlarının yerleşmesi şeklinde kentsel ölçeğe yansımıştır.

Cumhuriyetten sonra büyük bir hızla başlayan imar faaliyetlerinin amacı, sur içine sıkıştırılan Diyarbakır şehrini dışarı çıkarmak ve yeni bir şehir kurmaktır [2]. Kent dışında da yeni bir yerleşim odağı yaratılmış ve kentin sur dışına taşması sağlanmaya çalışılmıştır. 1932 yılında Birinci Umum Müfettişinin yardımı ile "Nafia Vekaleti"nden Diyarbakır'a gönderilen bir fen heyeti Diyarbakır şehrinin imar planını yapmıştır (Şekil 2). Bu imar planına göre meydanları, caddeleri, parkları ve bütün modern ihtiyaçları ile eski Diyarbakır kenti yanında, Dağkapı ile İstasyon arasında modern bir kent kurulacaktır.

Cumhuriyet döneminde oluşan Avrupalılaşma ve “Bahçe Şehir” ütopyasının Türkiye’ye yansımalarının bir sonucu olan sur dışına taşma ve batıya doğru genişleme biçimi Diyarbakır’da da yansımaları bularak, sur dışında bahçeli evler yapılması döneminin başlanmasına yol açmıştır [3]. Bu durum, sur içindeki kullanıcıların sur dışındaki bahçeli evlerde yerleşmeyi prestij meselesi sayarak o bölgelere kaymaları sürecini başlatmıştır.

Yeni kent için öngörülen alanın Belediye tarafından tamamıyla istimlak edilmesi, Devlet planlarına ve umumi yerlere ait kısımların ayrılarak diğer kısımlarının çok ucuz bir fiyat karşılığında halka satılması ve planın uygulanmasına başlanması dönemini ortaya çıkarmıştır. Yeni kent alanında 1 yıl içinde; Birinci Umumi Müfettiş Konağı, Kolordu Komutanı Konağı ve büyük bir garaj yapılmıştır. Dağkapı çıkışında ise, yolun iki kenarında Halkevi Binası, Ordu Evi, Halkevi Kütüphanesi, Vali Konağı, Nafia Binası, Belediye Evi ile özel bir ev yapılmıştır [2] (Resim 2, Şekil 3).

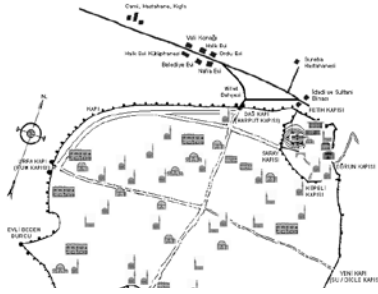


Şekil 2 1932 yılı İmar Planı. Kaynak: Neslihan Dalkılıç arşivi.



Resim 2 1933 yılında Dağkapı çıkışında, yolun iki kenarında, yer alan yeni binalar.

(Kaynak: Gabriel, 1940)



Ancak kontrolsüz olarak gelişen bu durum, çevre tahribinin hızlanmasına yol açmıştır. Bunun bir yansıması, Bağlar Bölgesi'nin plansız biçimde hisseli parseller üzerinden denetimsiz olarak yapılaşması olarak görülmektedir. Kuzey doğusu demiryolu, batı ve kuzeyi karayolu ile sınırlanmış olan Bağlar Bölgesi, 1960 öncesi Anadolu kentlerine özgü bağların yer aldığı bir bölge iken, 1963'ten başlayarak kuralsız ve denetimsiz biçimde yapılaşmıştır. Başlangıçta hisseli parseller üzerinden gecekondu niteliğinde kaçak yapılaşma biçiminde süren gelişmeler, göç ve nüfus artışının da baskısı ile kaçak apartman yapımına dönüşmüştür. 1960'ların ikinci yarısında Diyarbakır'ın nüfusu 162 467 kişiye ulaşmış, Bağlar'da başlayan plansız gelişme devam etmiş, 1970'lere kadar demiryolu istasyonunun doğusu planlı, batısı plansız gelişen ikili bir kent yapısı oluşmuştur.

Diyarbakır'ın 1965–1967 yıllarında da 1/1000 ölçekli sur içi ve sur dışı planları hazırlanarak yürürlüğe konmuş, kent, kale dışındaki gelişimini bu plan çerçevesinde gerçekleştirmiştir [3]. Bu plan, sur dışındaki apartmanlaşmayı yaygınlaştıracı nitelikteki kararlara sahipken, sur içinde de çok katlı betonarme binaların yapılmasının yasal zeminini oluşturmuştur. Sürekli bir nüfus artışına maruz kalan Diyarbakır'ın nüfusu ise, 1970 yılında 238 504 kişiye, 1975 yılında 281 960 kişiye ulaşmıştır. Artan nüfusun konut talebi Kayapınar Bölgesinde başlangıçta kırsal nitelikli Kayapınar (Peyas) yerleşiminin çevresinde ve 1970'lerde Huzurevleri bölgesinde plansız gelişmeler biçiminde olmuştur.

Diyarbakır kentinin gelişmesini kısıtlayan doğal ve yapay eşikler aynı zamanda gelişme yönlerini etkilemiş, kentin makraformunun oluşumunda belirleyici olmuş, Dicle vadisinin batı yamaçlarının topografyası doğu yönündeki gelişmeyi sınırlandırmıştır. Havaalanı güney-batıdaki gelişmeleri, kuzeydeki askeri alan ise bu bölgedeki gelişmeleri kısıtlamıştır (Şekil 4).



Şekil 4 Diyarbakır çevre yolları planı ve kentin sınırları

1960 sonrası plansız ve yağ lekesi gibi yayılma eğilimi gösteren kent, mevcut yollar ve yeni açılan karayolu bağlantıları boyunca gelişme göstermiştir[4]. Kent dışında kamu tarafından 1978’de kurulan Tekel Tütün Fabrikası, 1968’de başlanan küçük sanayi sitesi, Sümerbank İplik Fabrikası gibi çalışma alanları ile kent dışında yer seçen kamu kuruluşlarının çekiciliği de kent makroformunun oluşmasında etken olmuştur. Bu ve benzeri etkilerle kuzeyde 1975’lerde Elazığ yolu çevresinde Seyrantepe, 1970’lerde Sanayi civarında Huzurevleri, Şehitlik Mahallesi’nde Ben-u Sen Bölgesi’nde kamu arazisi işgali ya da hisseli parseller üzerinde yapılmış gecekondü bölgeleri oluşmuştur [4].

1980’lerden Sonra Diyarbakır’da Şehircilik ve 1985-1994 Yılı İmar Planları

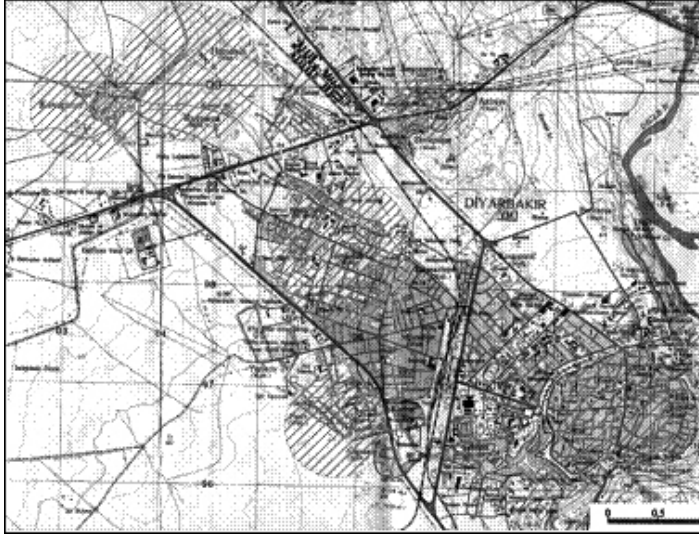
Diyarbakır kentinin nüfusu, 1980 yılında 374 264 kişiye, 1990 yılında ise, 600 640’a ulaşmıştır. Bağlar bölgesinde 1960’lardan sonra başlayan plansız yapılaşmaya, 1985 planı ve 1994 planı ile planlanma ve denetim arayışı getirilse de bu çabalar yeterli olamamış, altyapısız, plansız gelişme yoğunluk artışı ile sürmüştür. 1985’lerde, yeni Mardin ve Urfa yollarının da etkisiyle gelişmeler bu yolların çevresine kaymış, bu bölgelerde işyerleri ve kamu kuruluşlarının yanı sıra planlı ve plansız konut gelişmeleri yoğunlaşmıştır. 1985 yılında yürürlüğe giren planın alanı Sur, Yenişehir, Bağlar ve o dönemde köy statüsünde olan Kayapınar bölgesidir [4]. 1985 sonrası kentin yayılma alanı Şanlıurfa ve Elazığ yolu ile bu yollar arasındaki Kayapınar Bölgesi’nde yoğunlaşmıştır. Bu dönemde, güneyde Şehitlik bölgesi büyümesini sürdürmüştür. Kentin

mekânsal gelişme sürecinde, bazı eski kırsal yerleşme alanları da kentin yayılma alanı içinde kalmıştır [4].

1990 yılının temel olgularından biri, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinde yaşanan ve “zorunlu göç” olarak adlandırılan nüfus hareketinin oluşması ve kentlerde nüfusun artmasına bağlı olarak yaşanan yoğunlaşma baskısıdır. Türkiye’deki birçok kent merkezinde olduğu gibi Diyarbakır da bu durumdan etkilenmiş ve göç eden kesimin tercih ettiği kent merkezlerinden biri olmuştur. Yaşanan bu durum yerleşme alanlarını etkilerken, geleneksel ticaretin yoğun olduğu sur içi bölgesi ile zaten bir kısmı çarpık gelişen bağlar bölgesi daha fazla yoğunlaşma baskısına maruz kalmıştır. Yeni göç edenler, genellikle daha önce köyden göçerek yerleşen ailelerin yanına sığınmış ya da aynı avlu üzerinde niteliksiz kaçak yapılar yaparak bu alanlara yerleşmiş, böylelikle mevcut parseller kendi içinde bölünmüş ve yoğunluk artmıştır. Bu bölgeler, yapılaşma, sosyal ve teknik altyapı eksikliği, nüfus yoğunluğu ve sosyo-ekonomik açılardan kentin en sorunlu bölgelerinden birisi olmuştur.

Ayrıca, yoğun göç bir taraftan, 5 Nisan, İplik Fabrikası ve Beşyüzevler gibi hiçbir altyapı hizmetinin gitmediği yeni semt ve mahallelerin doğmasına yol açmış, diğer taraftan da öncelikle Bağlar ve sur içinin dışında Şehitlik, Ofis, Yenişehir, gibi kentin eski yerleşim alanlarının değişmesine ve özellikle bu bölgelerde dikey büyümelerle konut ve nüfus yoğunluklarının artmasına neden olmuştur. Gözeli, Yolaltı ve Dokuzçeltik gibi köy yerleşmeleri kent alanına katılmış, Huzurevleri, Kayapınar, Dicle Mahallesi

ve Benu-Sen gibi mahallelerde gecekondulaşma katlanarak artmıştır [4]. Şekil 5’de Diyarbakır’da göç alan bölgeler verilmiştir.



Şekil-5 Diyarbakır’ın hali hazır durumu ve göç alan bölgeler. Kaynak: Yıldırım, M. 2001

1990’ların ikinci yarısında yaşanan bir gelişme süreci de Seyrantepe, Aziziye mahallesindeki toplu konut gelişmesidir. 1970’lerde Seyrantepe civarında başlayan gecekondulaşmayı önlemek amacı ile 1983’te Gecekondu Önleme Bölgesi olarak planlanan arazi kamu eline geçmiştir [4]. Toplam 266 hektarlık bölge 1994 yılında Toplu Konut bölgesi ilan edilmiştir.

Bunun 165 hektarlık bölümü Gecekondu Önleme Bölgesi olarak 1983’te kamulaştırılmıştır. 22 hektarlık bölümü üzerinde kaçak yapılaşma ve gecekondu bulunan bölgede 1994’ten bu yana 3 etapta 3586 konut üretilmiştir. Bunun yanı sıra, Elazığ yolu üzerinde Üçkuyu Bölgesi’nde de 188,24 hektarlık toplu konut alanı planlanmıştır. Alanın %57’si TOKİ’ye ait olup, diğerleri özel mülkiyettir. Toplu konut alanında yaklaşık 4600 konuta (23,000 nüfusa) yönelik planlama yapılmıştır. 1. etap proje çalışmaları TOKİ tarafından sürdürülmektedir.

Son dönemlerde, özellikle 1990 sonrası gelişmeler Elazığ ve Şanlıurfa yolları arasındaki Kayapınar Bölgesine kaymıştır. Bu bölgenin plansız gelişimi, 1985 planı ile kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. Bu bölgede düşük yoğunluklu Diclekent konut kooperatifi ve benzeri gelişmeler bölgenin çekiciliğini arttırarak planlı gelişmeyi de özendirmiştir. Ancak 1994 ve daha sonraki planlar ile yapılan revizyonlar ve yeni plan çalışmaları

ile bölgenin yoğunlukları 1985 planına göreli olarak 3-4 kat artırılmıştır. Bu bölge kentin başlıca gelişme alanlarından birisi olup, temel sorunu aşırı yoğunlukla gelişme eğilimidir.

Şanlıurfa, Elazığ, Silvan ve Mardin yolları ulaşılabilirlikleri nedeniyle çeşitli kullanımların ve kentsel fonksiyonların çekim alanları durumundadır. Kentin makroformu bu yollar üzerindeki gelişmelerle saçaklanmaktadır. Yolların çevresinde akaryakıt ve servis istasyonları gibi yolboyu tesisler, satış yeri, galeriler, sanayi, depolama tesisleri, kamu kurumları, farklı nitelikte yerleşim alanları gibi kentsel kullanışlar yer seçmektedir. Bu yollardan Şanlıurfa ve Elazığ yollarının çevresi, mikroklima vb açılardan çekici olması nedeniyle, konut yerleşimi açısından da çekicidir.

Yenişehir Bölgesi ile Şehitlik, Bağlar ve Kayapınar yerleşmelerinin bir bölümü düzenli ve planlı gelişme gösteren kent parçalarıdır. Toplam konut alanlarının %36'sı düzenli gelişen bölgelerden oluşmuş, Bağlar, Huzurevleri, Seyrantepe, Şehitlik, Dicle yamaçları Yeniköy gibi bölgelerde ise, konut alanlarının %26'sı düzensiz ve plansız gelişmiştir [4].

Kayapınar yerleşmesinin, Diyarbakır Belediyesi Mücavir alandan çıkarak ayrı belediye olarak örgütlenmesi ve bu bölgedeki gelişme baskıları gelişmelerin plan değişiklikleri ile yönlendirilmesini önlemek amacı ile Kayapınar bölgesi 2005 yılında bütün olarak planlanmıştır. Bu planla, plansınırları batı ve kuzeybatı yönünde genişletilmiştir. Planlama raporuna göre, 2287 hektar alan planlanmış olup bunun 143 hektarı mevcut, 723 hektarı gelişme konut alanı

niteliğindedir. Kayapınar İmar Planı ile bölgenin yoğunlukları artırılmış, 1985 onaylı planlara göre yoğunlukları iki katına çıkartılmıştır. Halen kentin en fazla gelişen bölgesi niteliğinde olan bölgede imar planlarının en önemli sorunu yoğunlukların yüksek olmasıdır.

SONUÇ

Kent, belirli dönemlerde yaşanan hızlı nüfus artışı ve paralel olarak kentsel hizmetlerin sunulamaması problemiyle karşı karşıya kalmıştır. Aşırı nüfus artışı nedeniyle uzun aralıklarla yapılan imar planları büyüyen nüfusun ve ihtiyaçların gerisinde kaldığı için yetersiz kalmış, plan hazırlamada ve uygulamada sorumlu yerel yönetimlerin ihmali sonucu, gecekondulaşma ve sağlıksız yaşam çevreleri oluşmuş, önemli mekan, planlama ve altyapı sorunları doğmuştur. Yetersiz yaya ve trafik yolu, yetersiz yeşil alan, tarım topraklarının, doğal ve tarihi değerlerin zarar görmesi, güvenlik, görsel ve işitsel kirlilik, hava kalitesinin bozulması gibi problemler de çoğalmıştır. Son yıllarda yaşanan planlı kentsel bölgelerin gelişimi kısmen iyi olsa da yoğunlukların yüksek tutulması ayrı bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sonuç olarak, Diyarbakır kenti aldığı göçler ve bunu karşılamayan imar planlarının bir sonucu olarak çarpık kentleşmeye maruz kalmış bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır.

KAYNAKLAR

1. Arslan, R., "Diyarbakır Kentinin Tarihi ve Bugünkü Konumu", Diyarbakır: Müze Şehir, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, ss. 80-107, 1999.
2. Cumhuriyetin 15. Yılında Diyarbakır, 1935.
3. Kejanlı, D. T., "Anadolu'da Kale Kentler ve Koruma Sorunları: Diyarbakır Kale Kenti", Yayınlanmamış Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2004.
4. Diyarbakır Nazım İmar Plan Raporu, 2005.

DIYARBAKIRDA
ÇEVRE VE
DOĞA