



Cumhuriyet'in Yeni Kenti Karabük'ün 1937 – 1988 Dönemi Mekânsal Gelişimi ve Şehir Planları

Suat Çabuk^{a*}, Kemal Demir^b, Ercan Gökyer^c

^aKarabük Üniversitesi, Safranbolu Güzel Sanatlar Fakültesi, Karabük.

^bErciyes Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Kayseri.

^cBartın Üniversitesi, Orman Fakültesi, Bartın.

Öz

Karabük, sanayileşen Cumhuriyet'in, demir çelik sanayisinin ana merkezi olarak kurulmuştur. Kuruluşunda Öğlebeli Köyü'ne bağlı 13 haneli bir mahalle olan Karabük, günümüzde yüz binden fazla nüfusa sahip orta büyüklükte bir kent durumuna gelmiştir. Bu çalışmada, Cumhuriyet Dönemi'nin yeni bir kenti olarak kurulan Karabük'ün, 1937 - 1988 yılları arasındaki mekânsal gelişimi ve şehir planlama tarihi ele alınmıştır. Kente yönelik mekânsal kararlar bağlamında; 1938 Henri Prost Mevzi Planı, 1948 Nezihe ve Pertev Taner Planı, 1967 Gündüz Özdeş Planı ve 1980 Baran İdil Planı ayrı ayrı incelenmiştir. Diğer bir ifadeyle, Karabük'te 1937'de başlayan kentleşmenin, 1988 yılına kadar kent imar planlarıyla başarılı bir şekilde yönlendirilip yönlendirilemediği konusu irdelenmiştir. Araştırmada mekânsal analiz yaklaşımı kullanılmış olup, analiz verisi olarak kentin haritalarından, imar planlarından, plan raporlarından, hava fotoğraflarından ve gazete haberlerinden yararlanılmıştır. Buna göre Karabük'ün 1937 yılında bir sanayi kenti olarak kurulduğu, sanayileşmeye bağlı olarak kentte 1990'lara kadar hızlı bir kentleşmenin yaşandığı, bu kentleşme hareketinin dönemin yıldız mimar - şehircilerine yaptırılan bir mevzi plan ve üç de master planla kontrol altına alınmaya çalışıldığı, mevzi plan hariç diğer planların çeşitli nedenlerle uygulamaya geçirilemediği, 50 yıllık planlama mücadelesi sonunda kentsel mekânın biçimlenişinin çarpık bir şekilde gerçekleştiği sonuçlarına ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Karabük, Yenişehir, Şehircilik, Kent Planlama, İmar Planı

Spatial Development and City Plans of Karabük, the New Town of the Republic, in the Period of 1937 – 1988

Abstract

Karabük was established as the main centre of iron steel industry of the industrializing Republic. Karabük, a neighbourhood consisting of 13 households connected to Öğlebeli Village at the time of its establishment, now has become a city with a population of more than one hundred thousand. In this study, spatial development and the history of city planning between the years 1937 - 1988 of Karabük as a "New Town" of the Republic Period are discussed. Within the context of the spatial development of the city; the Plan of Henri Prost 1938, the Plan of Nezihe and Pertev Taner 1948, the Plan of Gündüz Özdeş 1967 and the Plan of Baran İdil 1980 were individually examined. In other words, the issue whether the urbanisation that had started in Karabük in 1937 was successfully directed or not with the urban development plans until 1988 was studied. In the study, spatial analysis approach was used, and maps of the city, development plans, plan reports, aerial photographs and newspaper reports were benefited from as analysis data. Accordingly, it

was concluded that, Karabük was established as an industrial city in the year 1937, experienced a rapid urbanisation until 1990s in parallel with the industrialisation, this urbanisation movement was attempted to be brought under the control with one Prost's neighbourhood plan and three master plans by the star architects - urban planners of the time, other plans except the neighbourhood plan could not be put into practice due to several reasons, formation of the urban space took place in an irregular form after a time of 50 years.

Keywords: Karabük, Yenişehir, Urbanism, Urban Planning, Development Plan

GİRİŞ

Karabük kenti, Cumhuriyeti kuranların 1920'ler ve 1930'larda verdikleri demiryolu ve sanayileşme mücadelelerinin bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Cumhuriyet idarecileri demiryolu eksiğinin ortadan kaldırılması için, 1924 yılından itibaren demiryollarının inşası yönünde ciddi çalışmalar gerçekleştirmiştir. Demiryollarının inşası "Bir karış fazla şimendifer" parolasıyla "milli vahdet, milli mevcudiyet, milli istiklal meselesi" olarak görülmüştür (Yıldırım, 1996: 389). Türkiye Cumhuriyeti'nin demiryolu politikası; başlıca üretim ve tüketim merkezlerinin iç pazarın canlanması için birbirine bağlanması, ülke savunmasının yeni ulaşım olanaklarıyla desteklenmesi, sosyal olanakların geliştirilmesi ve Ankara'dan ülkenin her bölgesine ulaşılabilmesi hedeflerine dayanmıştır. Maliyeti yüksek bir yatırım olmasına rağmen, ilk 10 yılda bütçenin önemli bir kısmı demiryolu inşaatlarına ayrılmıştır. Demiryollarının inşası içerisinde en maliyetlilerinden biri de 397 km'lik Ankara - Filyos demiryolu olup toplam 45 milyon lira harcanmıştır (Irmak - Filyos hattı, 1935). Bu hat, Safranbolu'ya 8,5 km uzaklıktaki Karabük Mevki'nden geçmiştir. Karabük İstasyonu ise 1932 yılında inşa edilmiştir (Ayten vd., 2010). İlk trenin 1934 yılında gelişi ile bölgenin imarı ve ekonomik kalkınması başlamıştır¹.

Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri, ekonomik kalkınmanın sanayileşme ile gerçekleşebileceğinin farkındaydılar. Özel sektörün sanayileşmeyi sürükleyecek gücünün bulunmaması sebebiyle, 1931 yılında ekonomide devletçilik ilkesi benimsenmiştir (Övgün, 2009). Sovyet uzmanlara, kurulması gerekli sanayi tesisleri ve düşünülen kuruluş yerleri hakkında 1932 yılında bir rapor hazırlanmıştır. Bu rapor doğrultusunda bir proje ve uygulama merkezi olarak 1933 yılında "Sümerbank" kurulmuştur. Sümerbank'ın kurulması ile Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın hazırlık çalışmaları başlamıştır. Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı 1934 yılından itibaren uygulamaya konulmuştur. Planda öngörülen sanayi tesislerinin tamamı, beş yıl gibi kısa bir zamanda tamamlanarak işletmeye açılmıştır (Soylu ve Yaktı, 2012). Yapımı tamamlanan en son ve en maliyetli tesis ise Karabük Demir Çelik Fabrikaları² olmuştur. Karabük, ekonomik açıdan uygun olmasa da güvenlik açısından stratejik bir noktada bulunduğundan demir çelik fabrikalarının kuruluş yeri olarak belirlenmiştir. Karabük'ün seçilmesinin diğer nedenleri; demiryolu güzergâhı üzerinde bulunması, taşımacılık açısından limanlara uzak olmaması, maden kömürü havzalarına yakınlığı,

¹Bu bağlamda, Karabük'te henüz demir çelik fabrikaları üretime başlamadan 1938 yılında istasyonun kuzeybatısında bir kereste fabrikası faaliyete geçmiştir.

²Makalenin devamında Karabük Demir Çelik Fabrikaları KDÇF şeklinde kısaltılarak kullanılacaktır.

yörede yeterli işgücü imkânının olması, su ve gıda ihtiyacının kolayca temin edilebilmesi şeklinde sıralanabilir (Kütükçüoğlu, 2009; Ayten vd., 2010).

Karabük'te fabrikalar sahası olarak Soğanlı ve Araç çaylarının birleştiği noktada bulunan 98 ha büyüklüğündeki çeltik tarlaları seçilmiştir (Kalyoncu, 2007). Ocak 1936'da fabrika arazileri kamulaştırılmaya başlanmıştır. Daha sonra arazinin tesviye ve bataklık kurutulması işlemleri yapılmıştır. Krediyi sağlayacak ve fabrikayı inşa edecek olan İngiliz H. A. Brassert and Co. Ltd. firması ile 29 Eylül 1936 tarihinde yapılan anlaşma 30 Aralık 1936 tarihinde Atatürk tarafından onaylanmıştır (Yılmaz, 2010). İmzalanan anlaşma sonrasında, fabrika projelerinin hazırlanmasına geçilmiştir. Hukuksal ve iktisadi hazırlıkları tamamlanan fabrikaların temeli 3 Nisan 1937 tarihinde dönemin Başbakanı İsmet İnönü tarafından atılmıştır. KDÇF'nin montaj işine 1 Mart 1938 tarihinde başlanmış, 9 Eylül 1939 tarihinde fabrikanın ilk yüksek fırını törenle ateşlenmiştir (Kütükçüoğlu, 2009).

Böylece Öğlebeli Köyü'ne bağlı 13 haneli bir mahalle olan Karabük (Fındıkoğlu, 1963), 3 Nisan 1937 tarihinden itibaren bir sanayi kenti olmaya başlamıştır. Sanayileşme sürecine paralel olarak Karabük'e yoğun bir göç yaşanmıştır. Karabük nüfusu, 1940 yılı nüfus sayımında 6825 olarak kaydedilmiştir (Kalyoncu, 2007). Karabük'te 25 Haziran 1939 tarihinde belediye teşkilatı kurulmuş ve 1941 yılında kent Safranbolu İlçesi'ne bağlı bir nahiye merkezi durumuna getirilmiştir. 1945 yılı nüfus sayımında 10782 kişinin yaşadığı ve belediye sınırları içerisinde 850 konutun bulunduğu saptanmıştır. Aynı yıl fabrikadaki işçilerin sayısının 4181'e ulaştığı, bu işçilerin 1099'unun Karabük ve Safranbolu çevresinden geldiği belirlenmiştir (Kalyoncu, 2007).

Sanayileşme ile yaşanacak kentleşme önceden tahmin edildiğinden, Kapullu Köyü arazilerinin bir bölümü, fabrikada çalışacakların barınma sorununu çözmek amacıyla 1936 yılından itibaren kamulaştırılmaya başlanmıştır (Bükülmez, 1996). Yenişehir adı verilen bu alanda fabrikanın memur, teknisyen, mühendis ve işçileri için modern bir mahallenin kurulması kararlaştırılmıştır (Karabük Belediyesi, 1985). Yenişehir adlı bu mahallenin planı 1938 yılında tanınmış Fransız Mimar Şehirci Henri Prost'a hazırlanmıştır. Prost'un Yenişehir planı mevzi bir plan olarak nitelendirilebilir (Eröz, 1962). Plan, Karabük'ün gelecekteki gelişimini esas alan bir plan olmayıp, sınırlı bir alan için düzenlenmiştir. Yenişehir Mahallesi bir plan çerçevesinde inşa edilmesine rağmen, 1939-1948 yılları arasında belediye sınırları içerisinde plansız konut dokuları ortaya çıkmıştır.

Nüfusun hızlı artışı ve fabrikaya yakın yerlerde oluşan gecekondu sahaları, Karabük'ün alansal olarak genişlemesine yol açmıştır. Yerleşme Araç Çayı ve Filyos Nehri boyunca yamaçlara doğru geliş güzel yayılmıştır. Kurumsallaşma sürecindeki Karabük Belediyesi arsa spekülasyonunun ve gecekondulaşmanın önüne geçememiştir. Bu durum hiç kuşkusuz, sadece lojmanlar bölgesi için bir mevzi plan hazırlanıp, kent bütünü için imar planı hazırlanmamış olmasıyla yakından ilişkilidir. Öte yandan, ilerleyen yıllarda üç kez master plan (1948 - 1968 - 1980) hazırlanmış, fakat Karabük'te çarpık kentleşme önlenememiştir.

Bu çalışmada 1937 – 1988 yılları arasında, Karabük'ün mekânsal oluşumu ve şehir planları etkileşimi analiz edilmiştir. Bu bağlamda öncelikle, Prost'un Yenişehir planı ve Karabük kentinin ortaya çıkışı ele alınmış, daha sonra kentin çarpık gelişimine çözüm amaçlı üretilen 1948 tarihli Nezihe ve Pertev Taner Planı incelenmiş, sonrasında Karabük'ün Safranbolu ile birlikte planlanması düşüncesinin bir ürün olarak yarışma projesi şeklinde ortaya çıkan 1968 Gündüz Özdeş Planı irdelenmiş ve son olarak da Özdeş Planı'nın bir revizyona ihtiyaç duyduğundan hareketle, 1980 yılında onaylanan Baran İdil Planı gözden geçirilmiştir. İncelemenin bitiş tarihi olarak 1988 yılının alınmasının sebebi, "Yıldız Mimar - Şehircilerin (Starchitect - Urbanist)" planlama üzerindeki etkilerinin sona ermesi ve planlama yetkisinin 1985 yılında tamamen belediyelere geçmesi ile yeni bir dönemin başlamasıdır. Çalışmada Karabük ile ilgili bilimsel yayınlardan, kentin haritalarından, imar planlarından, plan raporlarından, hava fotoğraflarından ve gazete haberlerinden yararlanılmıştır.

1. Karabük Kentinin İlk Biçimlenişi ve 1938 Prost Yenişehir Planı

Başbakan İsmet İnönü, KDÇF'nin 3 Nisan 1937 tarihinde gerçekleşen temel atma töreninde yaptığı konuşmada (İsmet İnönü, 1937: 1) *"Bu müesseseye içtimai bakımdan da ayrıca dikkati celbedecek bir kıymeti haizdir. Burada çalışanların ikamet ve çalışma sıhhat şartları, mektep ihtiyaçları ayrıca hazırlanacak, bunlar için ayrı ayrı müesseseler kurulacaktır"* ifadelerini kullanmıştır. Aynı törene ilişkin düşüncelerini Ulus Gazetesi'nde Cemal Kutay (Kutay, 1937: 1) *"Yarımkı Karabük'ü anlatmak için misali Türkiye'den almaya imkan yoktur. Yarımkı Karabük Türk endüstrisinin kan ve can damarıdır. Bu köy, bugün içinde olduğu inkişafı hamleleştirerek bir kasaba, bir şehir ve nihayet bir endüstri ve iş merkezi olmaya doğru yol alacaktır. Demir ve çelik fabrikalarımızın doğrudan doğruya ve vasıtalı olarak bu muhitte yaratacakları hareketi ve geniş iş hacmi dolayısıyla bir nüfus toplantısı bahis mevzu olduğundan burada kurulacak şehir veya şehirler için yer, binalar için arsa meselelerinin şimdiden halledilmiş olması yerinde olur."* şeklinde kaleme almıştır. Bu cümleler, Karabük'ün günümüzde ulaştığı durumun daha o yıllarda öngörülmesi bakımından oldukça önemlidir. Ancak bu konuşmadan ve gazete yazısından, gelecek vadeden bu kent için bir şehir planı hazırlığının henüz başlamadığı anlaşılmaktadır.

Fabrikaların inşaatı sırasında ciddi barınma sorunları yaşanmıştır. İngiliz ve Türk mühendisler bir otelde konaklarken, başka illerden gelen işçilerin bir kısmı ev kiralama, diğer bir kısmı da eski vagonlara yerleşmiştir. Kapullu Köyü arazilerinin bir bölümü, fabrikada çalışacak memur, teknisyen, mühendis, ustabaşı ve işçilerin barınma sorununu çözmek amacıyla 1936 yılından itibaren kamulaştırılmaya başlanmıştır (Bükülmez, 1996). Barınma sorununu fabrikanın açılacağı 1939 yılına kadar kalıcı şekilde çözmek için tüm sosyal donatımları içerisinde barındıran modern bir amele mahallesi oluşturma kararı alınmıştır (Karabük Belediyesi, 1985). Yenişehir adı verilen bu yerleşmenin planı, Paris bölge planını yapan ve o dönemde İstanbul planlarını da hazırlamakta olan Fransız Mimar - Şehirci Henri Prost tarafından 26.000 liraya çizilmiştir (Kütükçüoğlu, 2009).

Prost'un Yenişehir planı, mevzi bir plan olarak nitelendirilebilir³. Plan Karabük'ün gelecekteki gelişimini belirleyen bir imar planı olmayıp, oldukça sınırlı bir alan için düzenlenmiştir. Prost Planı'nda ortaya konulan yaklaşım; Fransızların Cite - Jarden modeli ile Almanların Berlin'de, Frankfurt'ta, Stuttgart'ta 1920'li ve 1930'lular yıllarda gerçekleştirdikleri bahçeli (Garden City) "Siedlung"ları anımsatmaktadır.

Prost Planı ile oluşan Yenişehir, aynı zamanda bir modernleşme projesidir. Fakat yerleşmede modernizmin cetvel ve gönyeye dayalı katı düz çizgilerine rastlanmaz (Şekil 1). Alanda parselasyona gidilmemiş, ada bazında tasarımlar gerçekleştirilmiştir. Modern bir yerleşmede olması gereken sosyal donatıların pek çoğu daha ilk planlama aşamasında düşünülmüştür. Prost Planı'nın kararları doğrultusunda hastane, kreş, ilk ve ortaokul, halkevi, sinema, kulüpler, misafirhane, otel, cami, spor sahaları, çocuk bahçeleri, parklar, havuzlu bahçe gibi sosyal donatılar, 1948 yılından önce tamamlanarak hizmete girmiştir.



Şekil 1. Yenişehir'de Konutların Yapım Yılları (Bükülmez, 1996)

2. Karabük Kentinin Hızlı Gelişim Dönemi ve 1948 Nezihe - Pertev Taner Planı

Modern kent planlama, sanayi kentinin yarattığı sorunlara bir tepki olarak ortaya çıkmıştır. Sanayileşen kentlerde göçlerle birlikte ortaya çıkan sağlıksız yaşam koşullarını düzeltmek ve gelişme alanlarında oluşacak kent dokularının biçimlenişini

³ Prost'un Yenişehir planı bir sel felaketi sırasında kaybedilmiştir. Kopyasına da bugüne kadar ulaşamamıştır.

belirlemek modern kent planlamanın öncelikli hedefleri olmuştur. Karabük yerleşmesi kuruluşundan itibaren ülkenin yöneticileri ve aydın kesimi tarafından modernist ilkelere göre şekillendirilmek istenen bir Cumhuriyet kenti olmuştur. Bu amaçla Yenişehir'de örnek bir yerleşim alanı meydana getirilmiştir. Üstelik 25 Haziran 1939 tarihinde Karabük'te belediye teşkilatı kurulmuş ve 1941 yılında Safranbolu İlçesi'ne bağlı bir nahiye merkezi haline getirilmiştir. Tüm bu düzenlemelere karşın, 1939-1948 yılları arasında belediye sınırları içinde hızlı bir gecekondulaşma yaşanmıştır. Gecekondular planlı yerleşmenin çevresini sardığı gibi istasyonun kuzeyine, Filyos Nehri'nin yamaçlarına doğru yayılmıştır. Bayır Mahallesi, Yeşil Mahalle, Karşıyaka Mahallesi ve Kayabaşı Mahallesi o yıllarda ortaya çıkmış düzensiz yerleşim dokularıdır.

Yaşanan düzensiz gelişmenin önüne geçmek amacıyla 5 Kasım 1941 tarihinde İktisat Vekaleti'nden Başvekalet'e Karabük'ün şehir planının hazırlanması için bir komisyon kurulması talebi iletilmiştir (Kütükçüoğlu, 2009). Başvekalet, İktisat Vekilliği'nin yazısı doğrultusunda bir komisyon kurulmasına karar vermiştir:

“Karabükte vücut bulmağa başladığı bildirilen şehrin iyi bir durumda düzenlenebilmesi için gereken planın şimdiden bir komisyonca tedkik ve ihzarına dair düşünceniz yerinde görülerek toplanacak komisyona vekillikleri adına birer murahhasın tayini hususunun Nafia, Dahiliye ve Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekilliklerine yazıldığı arz ederim” (BCA, 1941).

Karabük'te işçi sayısı ve nüfus sürekli artmış, fakat şehir planı sorunu 1945 yılına kadar bir çözüme kavuşturulamamıştır. Nihayetinde ülkede plan ve harita işlerinden sorumlu kurum olan İller Bankası bu işi üstlenmiştir. İller Bankası Safranbolu ve Karabük'te incelemelerde bulunması için tanınmış uzmanlarından Y. Mimar Mithat Yenen'i görevlendirmiştir (Fındıkoğlu, 1963; Kütükçüoğlu, 2009). İncelemeler sonrasında öncelikle Karabük kentinin hâlihazır haritalarının oluşturulmasına karar verilmiştir. Haritalar 1946 yılında deneyimli haritacı Avni Par'a 26.000 TL'ye 1/10000, 1/5000, 1/2000, 1/1000 ve 1/500 ölçeklerinde hazırlanmıştır (Fındıkoğlu, 1963).

1/5000 ölçekli hâlihazır harita incelendiğinde (Şekil 2), konutların düzenli (planlı) ve düzensiz (plansız) olmak üzere iki tipte oldukları anlaşılmaktadır. Düzenli ya da planlı olarak gelişen konut sahaları (Ayten vd., 2010);

- 1- Yenişehir memur ve işçi evleri,
- 2- Yenişehir'in eteğinde 15 sıra halinde inşa edilmiş olan Yüzevler,
- 3- Yenişehir'in doğusunda 11 sıra halinde inşa edilmiş olan Dereevler,
- 4- Birinde 24, diğerinde 31 konut bulunan iki DDY Lojmanları Bölgesi,
- 5- Fabrika sahasında 13 sıra halindeki işçi evleri (Tahtaevler),
- 6- Soğanlı ve Araç çaylarının birleştiği burunda yapılan Cezaevi yapıları.

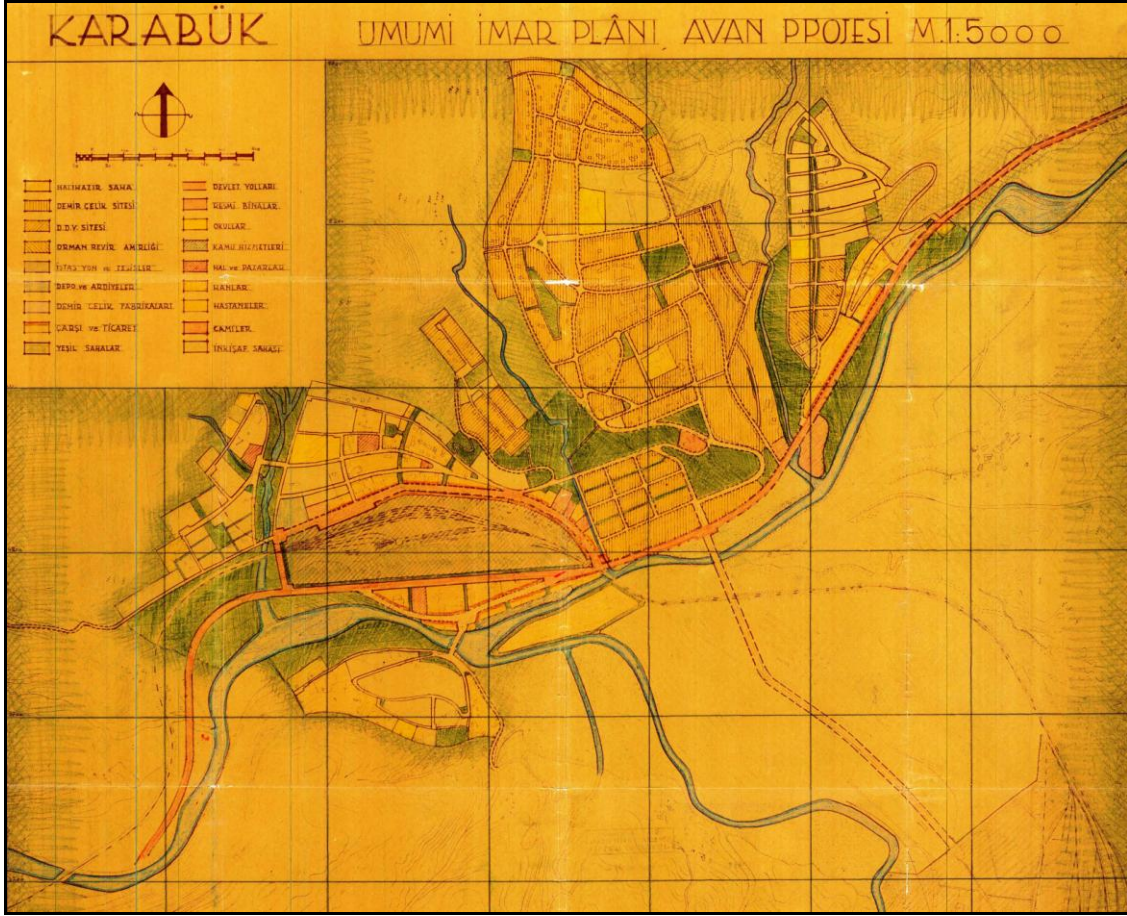


Şekil 2. 1946 Yılı Karabük Kenti:1/10000 Ölçekli Hâlihazır Harita (Suat Çabuk Arşivi)

Düzensiz ya da plan kararı olmadan yapılaşan konut mahalleleri ise; Bayır Mahallesi, Yeşil Mahalle, Kayabaşı Mahallesi, Karşıyaka Mahallesi'dir. Yerleşmenin şekillenmesinde arazi eğiminin, demiryolunun, vadilerin, nehirlerin, derelerin ve sel yataklarının belirleyici olduğu görülmektedir. Örneğin Araç Çayı, Soğanlı Çayı ve Filyos Nehri kenti üç ana bölgeye ayırmıştır. Ayrıca kent merkezinden geçen Cevzlidere ile Ortaköy Deresi de kenti dört parçaya ayırmıştır. Diğer taraftan, hâlihazır haritalara göre Öğlebeli Köyü'nün ve eski Karabük Köyü'nün fabrika kurulmadan önceki sınırlarını korudukları anlaşılmaktadır.

Karabük imar planı hazırlanması ihalesini, evlilik birlikteliğini iş yaşamına taşıyan Yük. Müh. Mim. Nezihe Taner ve Pertev Taner çifti üstlenmiştir. Nezihe ve Pertev Taner çifti Karabük'ten başka 1946'da Mardin ve Rize, 1948'de Kırıkkale ve Kızılcahamam kentlerinin imar planlarını da hazırlamıştır. Karabük imar planlarından 1/5000 (Şekil 3) ve 1/2000 ölçekli planlar (İmar Planı Avan Projeleri) 31 Temmuz 1948 tarihinde belediye meclisi tarafından, 9 Ağustos 1948 tarihinde İller Bankası Teknik İşler Müdürlüğü Şehircilik Servisi tarafından ve 13 Ağustos 1948 tarihinde Nafia Vekaleti tarafından onaylanmıştır. 1/1000 ve 1/500 ölçekli planlar ise 12 Kasım 1948 tarihinde belediye meclisi tarafından, 17 Kasım 1948 tarihinde İller Bankası Teknik İşler Müdürlüğü Şehircilik Servisi tarafından ve 23 Kasım 1948 tarihinde Nafia Vekaleti

tarafından onaylanmıştır. Ayrıca bir de 23 Aralık 1948 tarihinde onaylanmış “Kesin İmar Planı İzah Notu” bulunmaktadır (Ayten vd., 2010).



Şekil 3. 1948 Tarihli Nezihe - Pertev Taner Karabük İmar Planı. Ölçek:1/5000 (Suat Çabuk Arşivi)

1948 Taner Planı'nda o günün teknik ifade biçimi kullanılmıştır. Plan 50 yıllık bir zaman dilimi için hazırlanmıştır. Planda kentin 50 yıl sonraki nüfus tahmini, yasal bir zorunluluk olmasına karşın yapılmamıştır. Raporda sadece nüfus artışının yeni kurulacak fabrikalara bağlı olduğu düşüncesi ortaya konulmuştur. Planda öncelikle çevrenin doğal koşulları ele alınmış ve plan raporunda şu cümlelere yer verilmiştir (Taner, 1948: 2):

“Karabük şehri arazi vaziyeti dolayısıyla muhtelif kartiyerlerden teşekkül etmektedir. Arazinin jeolojik durumu bu kartiyerleri birbirinden büyük sel yatakları ile ayırmaktadır. Birbirinden oldukça uzak olan bu mahallelerde oturan insanlar, günlük ihtiyaçlarını mahallinde temin etmek zorunda bulduklarından her bir mahallede ayrı ayrı birer çarşı, sosyal ve kültürel tesislere yer ayrılmış ve her türlü tekerlekli vasıtanın çıkabileceği yollar bu kartiyerleri birbirlerine bağlamıştır.”

1948 Taner Planı'nda, gerek Prost tarafından tasarlanmış olan Yenişehir Mahallesi'ne gerekse plansız gelişen konut dokularına müdahaleler söz konusudur. Bu

duruma plan raporunda şu şekilde değinilmiştir (Taner, 1948: 2): "... imar planımızın esas mevzusunu teşkil eden ikamet bölgeleri onarılarak tevsi edilecektir.". 1/1000 planlar incelendiğinde düzenli konut alanlarından Yenişehir bölgesinde Prost Planı ile belirlenmiş olan yol ve yapı adalarının genel hatlarıyla korunduğu, fakat adalardaki her boşluğa yeni konutlar eklendiği görülmektedir. Bugün kapalı sinema salonunun ve TED Koleji'nin bulunduğu ada dahi planda iskâna açılmıştır. Yenişehir'in prestij alanında, Yüzevler'de ve Dereevler'de bulunan konut adalarına 160 adet tek ya da iki katlı bahçeli kütleler ile 39 adet blok ev önerilmiştir. Arazi KDÇF'ye ait olduğuna göre, bu yoğunluk artışı fabrika idaresinin talebiyle gerçekleşmiş olmalıdır. Bu evler kentin koşulları dikkate alınarak iki, üç ve dört odalı olmak üzere üç farklı tipte tasarlanmıştır. Önerilen üç tip konutun 1/100 ölçekte plan, kesit ve görünüşleri verilmiştir. Konutların biçimlenmesinde, Safranbolu'nun tarihi bir konağından aldıkları röleveden yararlanmışlardır. Tasarlanan A tipi konut tek katlı ve iki aile için tasarlanmıştır. B tipi konut iki buçuk katlı ve dört aile için tasarlanmıştır. C tipi konut ise iki katlı ve tek aile için oluşturulmuştur. Taner Planı ile eklenen bahçeli konutlar, ikinci boyutta Prost Planı'ndaki yapılarla benzer olmalarına rağmen, cephe düzenleri açısından değerlendirildiğinde tezat oluşturduğu görülmektedir.

Prost Planı'ndaki bahçeşehir yaklaşımı, Taner Planı'nda da sürdürülmüştür. Planda Yenişehir'den farklı olarak konut alanlarında parselasyona gidilmiştir. Bayır Mahallesi ve Yeşil Mahalle'de bulunan yapılar planda büyük oranda korunurken, Kayabaşı ve Karşıyaka mahallelerinde oluşmuş olan gecekondular yok sayılmıştır.

1948 yılına kadar inşa edilmiş olan sosyal donatılara Yenişehir'in prestij alanında bir kreş, bir misafirhane, bir park ve bir çocuk bahçesi eklenmiştir. Yüzevler'de bir ilkokul alanı ayrılmıştır. Dereevler'de bir kreş, bir park, bir çocuk bahçesi ve bir adet haftalık pazar yeri düzenlenmiştir. Fabrika idaresinin Yenişehir'de yeni bir stadyum yapılması kararına, Taner Planı'nda da yer verilmiştir.

Taner Planı'nda ulaşım şemasının oldukça rasyonel düzenlendiği söylenebilir. Taşıt yolları üç kademeye ayrılmış olup, birinci derece yol 24 m genişliğinde (Safranbolu - Karabük - Zonguldak yolu), ikinci derece yollar 16 ve 14.50 m genişliklerinde (İnönü ve İstasyon caddeleri) ve ikamet yolları 12, 9.50 ve 6 m genişliklerinde oluşturulmuştur. Yollar üzerinde kaldırımlar ve kaldırımlarda ağaçların vaziyetleri 1/1000 imar planında gösterilmiştir. Bu yollardan başka, yalnız yayaların geçmesi için yeşil ve merdivenli yollar da düşünülmüştür. Uygulamanın kolaylaştırılmasını sağlamak amacıyla 1/100 ölçekte "İmar Planı Yol Profilleri" adıyla bir pafta meydana getirilmiştir.

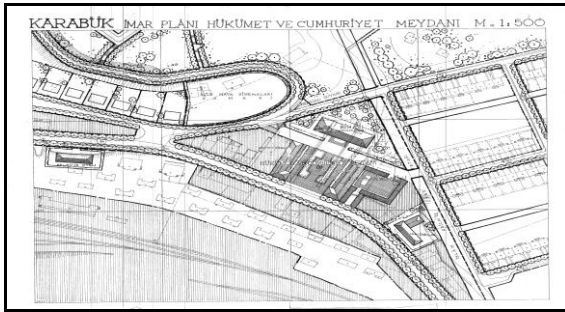
1/5000 ölçekli planda kentte bir ticaret merkezi oluşturulmamıştır. Bu yaklaşım, planın en zayıf yönünü oluşturmaktadır. Karabük kentinin bugün bütüncül bir merkezden yoksun olması ve var olan ticaret alanlarının ihtiyaca cevap verememesi de bu yaklaşımın bir sonucu olmalıdır. Bununla birlikte planda İstasyon ve İnönü caddeleri üzerinde "yol boyu ticaret" kararı getirilmiş, mevcut hal yapısı genişletilmiş, istasyonun karşısında bir toptancı hali oluşturulmuş, Eskipazar ve Safranbolu'dan gelen yolların Karabük'e giriş noktalarına birer han yeri konumlandırılmış, coğrafi

şartlar nedeniyle çok parçalı doku özelliği gösteren yerleşmede her konut bölgesine birer çarşı ve haftalık pazar yeri ayrılmıştır.

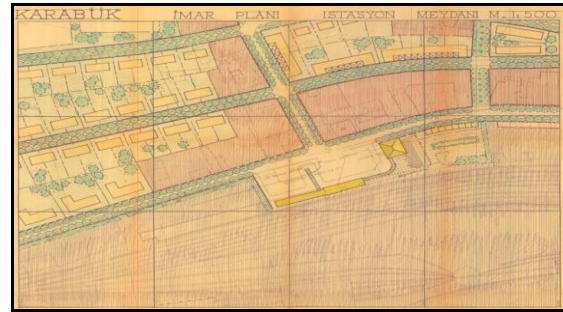
Karabük için hazırlanan 1/5000, 1/2000 ve 1/1000 imar planlarında yeni sanayi için bir alan belirtilmemiş olmakla birlikte, raporda elle çalışan zanaatkârlar (terziler, yorgancılar, saraçlar vb.) için istasyonun kuzeyinde küçük sanayi alanı ayrıldığından bahsedilmektedir. Oysa burada küçük bir alanda sadece depo ve ardiyeler için yer seçilmiştir⁴. Üstelik aynı alanda 1938 yılında faaliyete geçen ve kent ekonomisinde önemli bir yere sahip olan kereste fabrikası bulunmaktadır. Öte yandan plan raporunda kent içinde ateşle uğraşan zanaatkârlar (demirciler, kalaycılar, bakırcılar, nalbantlar, oto tamircileri vb.) için kent dışında, Eskipazar yolunda bir yer ayrıldığı ifade edilmektedir.

Karabük'ün gelecekte ilçe merkezi olacağı öngörülen Taner Planı'nda resmi binalar, İstasyon Caddesi üzerinde "Cumhuriyet ve Hükümet Meydanı" etrafında toplanmışlardır. Yine bu cadde üzerinde bir belediye oteli ve inhisarlar binası tasarlanmıştır. Ayrıca belediyeye bağlı teknik hizmetler (itfaiye, tamirhane vb.) için Araç Çayı kenarında bir yer ayrılmıştır.

Planda iki ayrı noktada kent meydanı oluşturulmuştur. Birincisi gar binasının önünde oluşturulan "İstasyon Meydanı"dır (Şekil 4). İstasyon Meydanı yolcu ve yük meydanı olmak üzere iki kısma ayrılmıştır. Bu yapıyla klasik meydandan çok, ulaşım meydanını çağrıştırmaktadır. Yolcu meydanının doğu yönüne ise gar lokantası (gar gazinosu) ve bu lokantaya açılan yazlık bir teras yapılmıştır. Ayrıca burada geniş bir otopark alanı bırakılmıştır. İkinci meydan ise "Cumhuriyet ve Hükümet Meydanı" olup (Şekil 5), Yüzevler ile sınır oluşturan sel yatağının batısında hal ve sinema binaları arasında kalan boşlukta tasarlanmıştır. Meydan üç yönden resmi binalarla çevrelenmiş, İstasyon Caddesi'ne bakan kısmı açık bırakılmıştır. Meydanın ortasında Karabük ilçe statüsü kazandığında konulmak üzere, bir anıt yeri bırakılmıştır (Taner, 1948; Ayten vd., 2010).



Şekil 4. Karabük Hükümet ve Cumhuriyet Meydanı



Şekil 5. Karabük İstasyon Meydanı (Suat Çabuk Arşivi)

⁴ Bu alan daha sonra özel haddehanelerin istilasına uğramıştır. Bugüne kadar da belediye yönetimleri bu alanı sanayiden temizleyememişlerdir.

Karabük planı yapılarına kadar sadece Yenişehir’de birer adet kreş, ilkokul ve ortaokul meydana getirilebilmiştir. Taner Planı’nın uygulamaya geçirilebilen kısmı, eğitim tesislerine ilişkin önerileri olmuştur. Kentin gelecekteki nüfus durumu ve coğrafi koşulları dikkate alınarak, 800 - 1000 m aralıklarla dört yeni okul alanı ve iki kreş yeri ayrılmıştır.

Taner Planı ile kentin her mahallesine küçük boyutlarda parklar ve çocuk bahçeleri konumlandırılmıştır. Yüzevler ve Yenişehir’i birbirinden ayıran şev, koru olarak işlevlendirilmiştir. Böylece Çamlık’tan başlayan yeşil doku kent içine kama şeklinde sokulmuştur. Ayrıca nehir, çay ve derelerin etrafları taşkınlara karşı önlem almak amacıyla, yeşil alan olarak değerlendirilmiştir (Ayten vd., 2010).

Kentteki tek spor alanı fabrika sahası içerisinde olup, bu alan yeni sanayi tesisi yapımı için kaldırılacağından, Yenişehir’de yeni bir saha oluşturulmasına karar verilmiştir. Günümüzde terminal olarak kullanılan alan ise o dönemde su sporları sahası olarak düşünülmüştür.

Taner Planı yaklaşık 6 km²’lik alanı kapsamaması nedeniyle, 1950’lerin ortalarından itibaren yetersiz kalmıştır. Kentte yapılaşma, imar planı kararları göz ardı edilerek, çoğunlukla gecekondu biçiminde gerçekleşmiştir. Karabük Belediyesi’nin 1956’da 71, 1957’de 88 inşaatı yapı ruhsatı vermesine karşın, kentte 1955 - 1958 yılları arasında 2500–3000 civarında konut yapılmış olması, gecekondulaşmanın ve kaçak yapılaşmanın ulaştığı boyutları göstermektedir (TODAİE, 1958). Dönemin Karabük Belediyesi kontrolsüz gelişimi denetim altına alma ve bir kentleşme politikası belirleme konularında başarısız olmuştur. 1950’li yıllardan sonra çıkarılan imar afları da, kentte gecekondulaşmayı artırmıştır. Nitekim Prof. Fındıkoğlu da (1962: 101) “... Belediye sınırı içinde ‘Gecekondu’lara fazlasıyla rastlanması ve bunun yanında bir şehir planının yokluğu oldukça düşündürücüdür.” ifadelerini kullanmıştır.

KDÇF’nin ürettiği kütük demiri inşaat demirine çeviren özel haddehanelerin ilki 1952 yılında garın kuzeyinde, kereste fabrikasının bitişiğinde faaliyete geçmiştir. 1948 Taner Planı’nda mevcut kereste fabrikası dahi bu bölgeden kaldırılırken, özel haddehanelerin bu alanda yoğunlaşması, o dönemin pasif belediyeçilik anlayışının bir yansımasıdır. Hiç kuşkusuz belediyenin bu pasifliği, KDÇF’nin kentin karar alma mekanizmasında ve hizmet götürmede adeta tek hakim olması ile bağlantılıdır.

Karabük 3 Mart 1953 tarihinde ilçe statüsüne kavuşmuş, Karabük Belediyesi’nin sorumluluk alanı 1957 yılında yeni mücavir alanların eklenmesiyle genişlemiştir (TODAİE, 1958). Taner Planı 50 yıl için yapılmış olmasına karşın, henüz 10 yılını doldurmadan kamuoyunda yeni bir plan hazırlanması için baskılar başlamıştır (Şekil 6).

Kamuoyunda Taner Planı’na olan güvenin yitirilmesi üzerine, belediye yeni bir imar planı yaptırmak üzere harekete geçmiştir. Bu amaçla İller Bankası ile yazışmalar gerçekleştirilmiş ve ilk olumlu adım 1962 yılında hâlihazır haritaların yaptırılması ile atılmıştır.



Şekil 6. Karabük Postası'nın 17 Kasım 1958 Tarihli Manşeti (Karabük'ün imarı, 1958).

3. Karabük - Safranbolu Bütünleşik Planlanması Dönemi ve Prof. Gündüz Özdeş 1968 Karabük Şehir Planı

Türkiye'de 1960 ihtilalinden sonra "Planlama" her alanda önceliği almıştır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963 yılında yürürlüğe konularak ülkenin ekonomik ve sosyal geleceğine ilişkin kararlar belirlenmiştir. Mekânsal planlama ise yeni bir boyut kazanarak bölgesel düzeyde ele alınmaya başlanmıştır. İmar ve İskân Bakanlığı bünyesinde Bölge Planlama Dairesi kurulmuştur. Bu kapsamda "Zonguldak Bölgesi Ön Planı" çalışması 1964 yılında yayınlanmıştır.

Zonguldak Bölgesi Ön Planı İller Bankası Şehircilik İşleri Müdürlüğü tarafından sahada gerçekleştirilen araştırmalar bir araya getirilerek "Analitik Etütler" çalışması hazırlanmıştır. Daha sonra İller Bankası 1965 yılında tanınmış altı Türk şehir plancısından Karabük - Safranbolu bütünleşik alanı için 1/25000 ölçekte öneri master planlarını sunmalarını istemiştir.

İller Bankası planlama sürecini 1968 yılında "Karabük - Safranbolu Analitik Etütler ve Teklif Projeler" adı altında kitaplaştırmıştır. Bu kitap ülkede olduğu kadar yerelde de mekânsal planlama anlayışında ciddi bir değişimin habercisidir. Çalışmada bölgenin yapısal özellikleri ve sorunları belirlenmiş, teklif master planlar için veri altyapısı oluşturulmuştur. Yarışmaya katılanlardan bu verilerden yararlanarak, öncelikle Karabük ve Safranbolu planlamasının birlikte ele alınması ve Karabük'ün

Safranbolu yönünde gelişimi sağlanarak iki yerleşmenin zaman içinde bütünleşmelerinin sağlanması istenmiştir⁵.

Öte yandan kamu sektörüne ve özel sektöre ait demir çelik fabrikalarının yatakhane kenti haline gelen tarihi Safranbolu kentini, bu durumdan kurtaracak plan kararları beklenmiştir. 1965 yılı nüfus verileri ışığında Karabük'te 14 mahallede 47.660 kişi, Safranbolu'da 11 mahallede 9741 kişinin yaşadığı belirlenmiştir. Karabük - Safranbolu planlama bölgesinde 1985 yılı için nüfus tahmini 105.000 olarak öngörülmüştür. Yarışmanın düzenlendiği yıllarda Karabük meskûn alanı 728 ha, Safranbolu meskûn alanı ise 600 ha'dır. Karabük faal iş gücünün %60'ının sanayide, %36'sının hizmetler sektöründe ve %4'ünün de tarım sektöründe çalıştığı belirlenmiştir (İller Bankası, 1968: 111). Bu yüzdeler Karabük'ün tam anlamıyla bir sanayi kenti olduğunu göstermektedir. Buna karşın Safranbolu'da sanayi tesisi bulunmadığı tespitine yer verilmiştir. Karabük'te özel haddehane ve küçük sanatların 58.805 m² alan kapladığı ifade edilerek, daha 147.570 m² sahaya ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Safranbolu'nun eski evlerinin orijinal bir mimariye sahip olduğu vurgulanarak, planlamada kasabanın müstesna karakterinin korunması istenmiştir.

Ulaşımında ana sorunlar olarak kamyon taşımacılığının meydana getirdiği tıkanıklık ile otobüs terminallerinin bulunmaması belirtilmiştir. Ayrıca plancılara Kevin Lynch'in "*Şehir İmajı*" analizinden yararlanmaları önerilmiştir. Mahallinde yapılan görüşmeler ışığında plandan beklentiler şu şekilde sıralanmıştır (İller Bankası, 1968: 113):

- Karabük ve Safranbolu'nun bir şehirsal alanda birleştirilmesi,
- Yeni endüstri kuruluşlarının Karabük - Safranbolu yolu boyunca yerleştirilmesi,
- Yolların geliştirilmesi,
- İçerisinde spor sahalarının da bulunduğu park ve rekreasyon alanları düzenlenmesi,
- Kayabaşı semtini erozyondan korumak için Soğanlı Çayı'nın kanalizasyonla edilmesi,
- Karabük su tesisatının geliştirilmesi,
- Her iki şehrin kanalizasyon durumunun ele alınması,
- Karabük mesken ihtiyacının giderilmesi ve gecekonduların probleminin halledilmesi,
- KDÇF'den çıkan cürufun değerlendirilmesi için çimento fabrikası kurulması.

Karabük - Safranbolu imar planı yarışmasına davet edilen şehirciler şunlardır: Ersin Gömleksizoglu, Fahri Yetmen, Rauf Beyru, Gündüz Özdeş, Celalettin Uzer ve Raşit Uybadin'dir. Yarışma Jürisi ise Karabük Belediye Başkanı Kemal Güneş,

⁵ Bütünleşme fikrini ilk olarak 1946 yılında Zonguldak Milletvekili Dr. Rebi Barkan dile getirmiş, fakat bu yarışmaya kadar harekete geçilememiştir.

Safranbolu Belediye Başkanı Ömer An, İller Bankası'ndan Ahmet Menderes ile Bülent Berksan, İmar ve İskân Bakanlığı'ndan Melih Doğan ve Mark Fortune, Mimarlar Odası Temsilcisi Yılmaz Gürer'den oluşmuştur. Jüri 28 Şubat 1966 ve 3 Mart 1966 tarihleri arasında teklif projeleri incelemiş, değerlendirmede şu ölçütleri kullanmıştır (İller Bankası, 1968: 124):

- Tahmini nüfusun 100.000 civarında alınması,
- Karabük'te tıkanıklığa yol açan "Yuvarlak Şehir" olma durumunun düzeltilmesi,
- Safranbolu yakınında yeni iş imkânlarının düşünülmesi,
- Aralarında 10 km mesafe bulunan bu iki yerleşmenin bir arada düşünülmesi,
- 20 yıl sonra Karabük - Safranbolu yolunun bel kemiği görevi üstlenerek lineer bir formun ortaya çıkacak olması,
- Arazi koşullarının müsaade ettiği yerlerde lineer forma göre çalışma ve yaşama alanlarının belirlenmesi,
- Karabük merkezinin gelişimini önleyen Yüzevler'in kullanım ve yoğunluğunun değiştirilmesi,
- Safranbolu'nun tarihi dokusunun bozulmaması,
- Misakı Milli Mahallesi çevresinde yönetici merkezin oluşturulması.

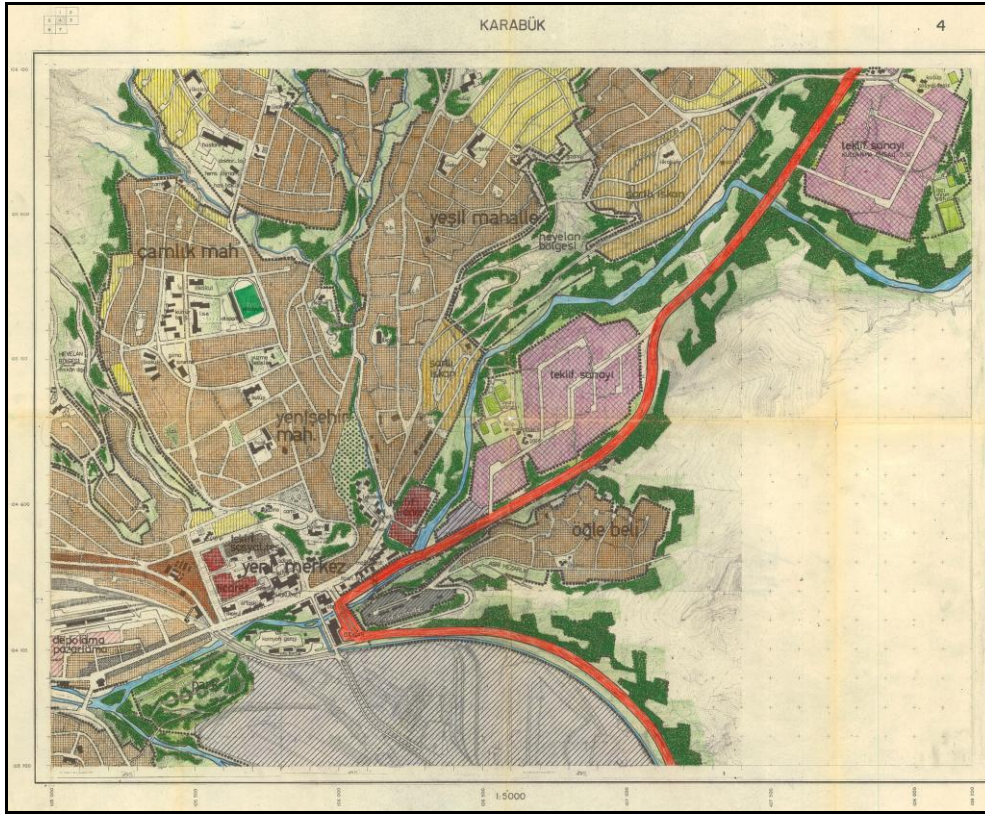
Yarışmanın sonucu 3 Mart 1966 tarihinde belli olmuş ve yarışmayı oy birliği ile İTÜ Şehircilik Kürsüsü öğretim üyesi Prof. Gündüz Özdeş kazanmıştır. Özdeş Planı'nda iş yeri - konut ilişkisinin rasyonel çözümü, lineer bir gelişimin kurgulanması, gelişme konut alanları için uygun yer seçimleri, sanayi ve küçük sanayi alanlarının doğru konumlandırılması, Safranbolu'da sanayi alanı düşünülmesi, Safranbolu'da yeni şehrin eski şehri zedelemeyecek şekilde ele alınması, gerek Karabük'te gerekse Safranbolu'da ikinci ve üçüncü kademe yolların uygun şekilde planlanması, Karabük ticaret merkezinin Safranbolu istikametinde yeni alana çekilmesi, özellikle fiziksel koşulların ve heyelan verilerinin tasarımda dikkate alınması jüri tarafından olumlu bulunmuştur.

Buna karşın jüri, Özdeş öneri planında Kastamonu yolunun güzergahını, Kayabaşı Mahallesi'nin dondurulmasını, Araç Çayı kenarında düşünülen sanayi bölgesinin su altında kalma riski taşımamasını, Yüzevler bölgesinin iyi değerlendirilememesini ve Safranbolu öneri idari merkezinin konumunu eleştirmiştir.

Yarışmayı kazanan Prof. Gündüz Özdeş jüri eleştirilerini de dikkate alarak yerleşmelerin 1/25000 ölçekli çevre düzeni planını, 1/5000 ölçekli nazım imar planlarını ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarını hazırlamıştır. Planların Karabük kısmının onay süreci 4 Eylül 1968 tarihinde tamamlanmıştır (Şekil 7).

Özdeş Planı'nın uygulamaya geçirilmesi görevi 25 Mayıs 1968 tarihinde belediye başkanı seçilen Dr. Necmettin Şeyhoğlu'na, ondan sonra da Yüksel Erhal'a (1973 - 1977) ve Sebahattin Oral'a (1977 - 1980) düşmüştür. Özdeş Planı dikkate

durumlar neticesinde “Bugünün ve geleceğin gereksinimlerini karşılayamadığı gerekçesi” ile 1974 yılı sonrasında Özdeş Planı’nın revizyonu gündeme gelmiştir.



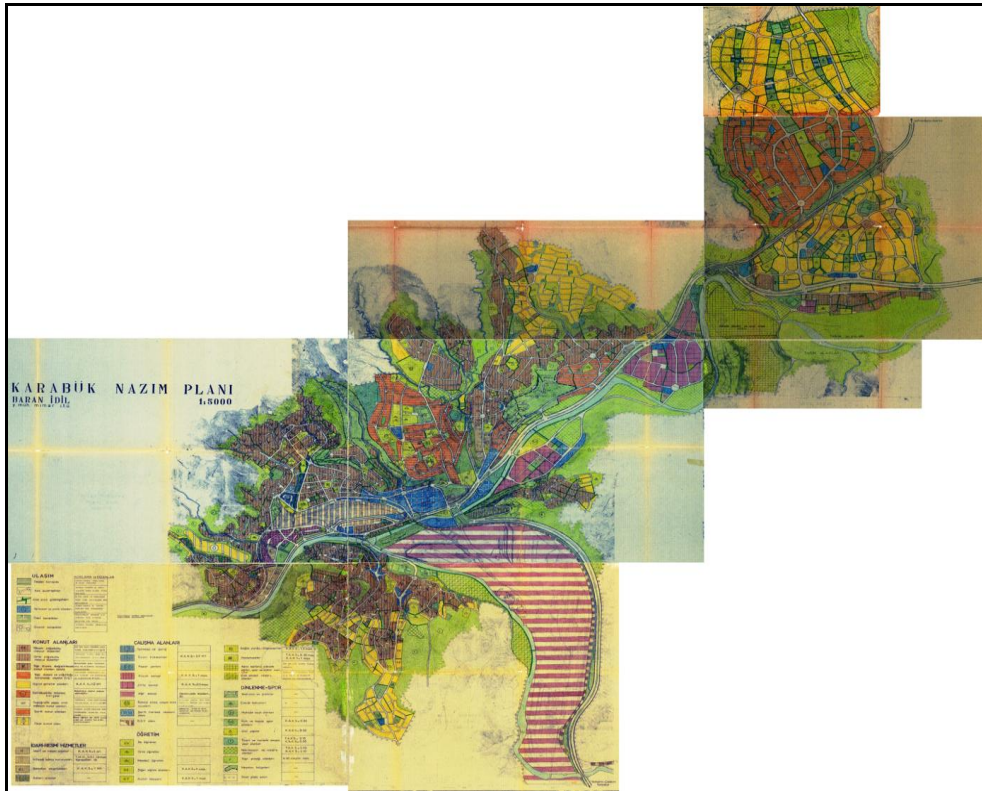
Şekil 8. Prof. Gündüz Özdeş 1968 Karabük 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı -Pafta 4 (Suat Çabuk Arşivi).

4. Baran İdil 1980 Karabük Şehir Planı

Karabük ve Safranbolu kentlerinin şehircilik sorunlarına Özdeş Planı ile çözüm bulunamaması üzerine, yeni imar planının hazırlanması işi İller Bankası eski şehircilik uzmanı Yük. Müh. Mim. Baran İdil'e verilmiştir. Hazırlıklarına 1974 yılında başlanan planlardan Karabük uygulama imar planı belediye meclisinin 2 Şubat 1979 tarihli ve 589 sayılı kararı ile kabul edilmiştir. İmar ve İskân Bakanlığı Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü'nce 12 Kasım 1980 tarihinde onanmıştır. Planlar 2 Ocak 1981 tarihinde askıdan indirilerek kesinleşmiştir. Belediye Meclisi'nin 4 Şubat 1981 tarihli ve 618 sayılı kararı ile imar yönetmeliği kabul edilmiş, 2 Ekim 1981 tarihli 17476 nolu Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Plan raporu incelendiğinde, çalışmanın “Revizyon Plan” niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır. Kentin tüm planları mahallinde yapılan analizler ışığında revize edilmiştir (Şekil 9). Nitekim 6 sayfalık raporun yarısından fazlası Özdeş Planı ile karşılaştırılmasına ayrılmıştır. Buna göre kentin makro formu açısından genel hatlarıyla Özdeş Planı ile benzer olduğu, bu benzerliğin “alan kısıtlılığının” bir sonucu olduğu raporda vurgulanmıştır (İdil, 1980). Bununla birlikte sektör ve yoğunluk dağılımında ciddi farklar vardır. Konut alanlarının yoğunluğu ve kent merkezinin

gelişim ilkeleri açısından da oldukça farklıdır. Baran İdil, 1968 Özdeş Planı'nı ele alınış biçimi ve kullandığı araçlar açısından statik bulmuştur. Kendi planını esnek olarak niteleyen İdil, beklenen karar gerçekleşmezse diğer alternatifin devreye alınabileceğini belirtmiştir. Baran İdil raporunda, Özdeş'in alt ve üst ölçekli plan kararları arasında bağlantı bulunmadığından bahsetmiştir. Özdeş Planı Karabük'ün potansiyellerini öne çıkarırken, İdil Planı Safranbolu ve Yüzüncü Yıl çevresine önem yüklemiştir. Özdeş Planı'nda sanayi alanı olarak düşünülen Yüzüncü Yıl, İdil Planı'nda iskân alanı olarak düzenlenmiştir. Düşünülen iskân alanının da toplu konut şeklinde olması durumunda fazladan emsal (yapılaşma hakkı) verileceği ifade edilmiştir. Ayrıca Yüzüncü Yıl yakınında "Yüksekokul Alanı" düşünülmüştür. Özdeş Planı'nın dikkat çekici kararlarından biri olan Kapullu'daki spor - kültür - eğlence merkezi, İdil Planı'nda Beşbinevler yakınına aktarılmıştır. Özdeş Planı'nda mahalle ve semt ölçeğinde yetersiz olan sosyal donatımlar, İdil Planı'nda yeniden düzenlenmiştir. 1968 planında semtler arasında kurgulanan ring yolları, maliyetli olacağı gerekçesiyle İdil Planı'nda Çamlık - Kapullu bağlantısı hariç kaldırılmıştır. Özdeş Planı'nda yapı nizamı gibi pek çok konu yönetmeliğin inisiyatifine bırakılırken, İdil Planı'nda kottan kat kazanma dahi engellenmiştir. 1968 planında kadastral durum göz ardı edilmiş olmasına karşın, 1980 planında genel olarak kadastral mülkiyetler hesaba katılmıştır. Özdeş Planı'nın gelişme alanlarında mutlak surette şüyu ve hamur işlemleri gerekli olmuş, teknik ve mali açıdan bunlar yapılamadığından uygulamalar gerçekleştirilememiştir.



Şekil 8. Baran İdil 1980 Karabük Nazım İmar Planı

Diğer taraftan İdil Planı'nın 20 yıl sonraki nüfus projeksiyonu iki kent için 280.000 olarak belirlenmiştir. Oysa 1975 yılında iki yerleşmenin toplam nüfusu

yaklaşık 85.000 olup, öngörülen 280.000 nüfusa günümüzde bile ulaşamamıştır. Projeksiyon nüfusunun 200.000'inin Karabük'te, 80.000'inin de Safranbolu'da yaşaması öngörülmüştür. Brüt yoğunluk 200 ki/ha, net yoğunluk 400 - 500 ki/ha olarak kabul edilmiştir. Ortalama KAKS değeri 1 alınmıştır. İdil Planı'nda parsel ve ada büyüklükleri maksimum düzeyde tutulmuş, arsa piyasası yalnızca toplu konut kooperatiflerine göre ayarlanmıştır. Estetik kurgusu ve bütünselliği ile Beşbinevler tarzında toplu konutlar teşvik edilmiştir. Avrupa mimari stillerinin egemen olduğu Yenişehir Mahallesi'ne müdahale edilmeyip doku olduğu gibi korunmuştur. Kentte %40 ve üzeri eğime sahip alanlar iskân dışı bırakılmıştır. Planda merkez gelişimin ihtiyaç duyduğu kamu kontrolündeki alanlara "Özel Bölge" lejanti getirilmiştir. Kentin batısında Özdeş Planı'nda 2 katlı bahçeli evler tarzında ele alınan saha, İdil Planı'nda "Özel Bölge" olarak çok yönlü kullanışa açık bırakılmıştır. 1980 planında arzu edilmemesine rağmen yer sıkıntısı nedeniyle Karabük - Ankara Yolu üzerinde sanayi alanı gelişimine yeşil ışık yakılmıştır. Ayrıca kent merkezindeki özel haddehaneler ve küçük sanayi alanları tasfiye edilmiştir. Kentte Yenişehir ve yakın çevresi kapsam dışı bırakıldığında sosyal donatılarda önemli boyutta eksiklik tespit edilmiştir. Örneğin mevcut yeşil alan 1,6 ha düzeyindedir. Planda 55,8 ha mesire alanı da dahil toplam 175 ha yeşil saha ayrılmıştır. Kentin içinden geçen nehirlerin ve sel yataklarının çevresi yeşil alan olarak düzenlenmiştir. Toplam 10,4 ha mevcut eğitim alanına karşın, yeni planda 69,1 ha alan tahsis edilmiştir. Sosyal donatımların uygulamaya geçirilebilmesi için kadastral durumunun kamu arazi olmasına özen gösterilmiştir.

SONUÇ

Cumhuriyet Dönemi'nde devlet yatırımlarıyla oluşmuş iki yeni kent bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Kırıkkale, diğeri de Karabük'tür. Karabük Türk şehircilik tarihi açısından önemli bir yere sahiptir. Karabük, henüz 1932 yılında 13 haneli kırsal bir yerleşme iken 1939 yılında bir ağır sanayi kenti durumuna gelmiştir. Kentin ilk kuruluş aşamasından itibaren şehir planı önemsenmiş, dünyaca tanınmış Şehirci Mimar Henri Prost'a 1938 yılında günümüz Yenişehir Mahallesi'nin planı hazırlatılmıştır. Prost Planı ile yaklaşık 5000 kişinin yaşayacağı Avrupa tarzında, estetik ve sağlıklı bir çevre meydana getirilmiştir. Hızlı bir kentleşmeye sahne olan Karabük'te 1939 yılında belediye teşkilatı kurulmasına rağmen, Yenişehir dışındaki alanlarda düzensiz yapılaşma ve gecekondu ortaya çıkmıştır.

Kentin ikinci planı Nezihe ve Pertev Taner çifti tarafından 1948 yılında hazırlanmıştır. Taner çifti ülkenin imar mevzuatına uygun olarak üst ölçekten (1/5000) alt ölçeklere (1/500 ve hatta 1 /100 konut projelerine) kadar şehir planı hazırlamıştır. Demokrat Parti'nin 1950'de iktidara gelmesiyle apartmanlaşma yönünde değişen şehircilik anlayışı, belediyenin planın uygulanmasında etkisiz olması, kamu eliyle konut yapımının durma noktasına gelmesi, Karabük'ün yoğun göç alması, göçle gelenlerin gecekondu yoluyla barınma sorunlarını çözmesi, arsa spekülasyonun önlenememesi, su ve kanalizasyon sorununun çözümlenememesi gibi nedenlerle kimsenin arzu etmediği ve beklemediği çarpık bir kent dokusu ortaya çıkmıştır. Bu durum 1948 planının kısa zamanda yetersiz hale gelmesine yol açmıştır.

Artan kamuoyu baskısı ve şehircilik sorunlarının acil çözüm gerektirmesi, 1958 yılında Karabük Belediyesi'ni harekete geçirmiştir. İller Bankası'na 1962 yılında halihazır harita hazırlanmış, 1966 yılında Karabük ve Safranbolu yerleşmelerinin imar planları bir bütün olarak yarışmaya çıkarılmıştır. Prof. Gündüz Özdeş'in önerisi birinciliği almış, jüri ve belediyelerin istekleri doğrultusunda hazırlanan bütüncül plan 1968 yılında yürürlüğe girmiş; fakat kararların çok az bir kısmı uygulanabilmiştir. Özdeş Planı'nın hızlı ve düzensiz gelişme karşısında yetersiz kaldığı, kadastral durumun dikkate alınmadığı ve statik bir plan olduğu gerekçesiyle 1974 yılında revizyon çalışmaları başlatılmıştır. Yeni plan dönemin yıldız mimar şehircilerinden Baran İdil'e hazırlanmıştır. Rakamların her açıdan yüksek tutulduğu, dinamik ve esnek bir yapıda hazırlanan plan 1980 yılında onaylanmıştır. Bu plan da yaşanan şehircilik sorunlarına çözüm getirmediği gerekçesiyle 1988 yılında Ülkü Barlas'a ve 1996 yılında Güntürkün Bükülmez'e yeni imar planları hazırlanmıştır.

Karabük kenti için her 10 yılda bir şehir planı düzenlenmesine ve bu planları dönemlerinin en nitelikli şehircilik uzmanlarının hazırlamasına rağmen beklenen başarı sağlanamamıştır. Bu süreçte belediye yönetimleri sorunu planların yapısında görmüş, planların uygulanması ve imara ek mali kaynaklar sağlanması konusunda yeterince çaba sarf etmemişlerdir. Şehircilik alanındaki başarısızlığa 1994 yılında KARDEMİR'in kapatılması yönündeki girişimlerin de eklenmesiyle Karabük göç alan kentten, göç veren kente dönüşmüştür. Bugün de ne kentin vizyonunu ortaya koyabilecek bir şehir planı, ne de bu planı hazırlayacak yıldız bir plançı bulunmamaktadır.

KAYNAKÇA

- Ayten, M., Çabuk, S., Özkan, M., Turcan, Y. (2010). Cumhuriyet Kenti Karabük'ün Planlama Tarihi Üzerine (1937 - 1967) Bir Değerlendirme. *Kuruluşundan Bugüne Karabük ve Demir Çelik Sempozyumu*, 2 - 3 Nisan 2010. Ankara: TBMM Basım Evi.
- BCA (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi) (1941). Fon Kodu:30.10. Yer no:81.535.7.
- Bükülmez, G. (1996). *Yenişehir Koruma Amaçlı İmar Planı Analitik Etütleri*. Karabük: Karabük Belediyesi.
- Eröz, M. (1962). Ek: Karabük Hakkında İki Vesika. *Sosyoloji Konferansları Dergisi*, 2: 126.
- Fındıkoğlu, Z., F. (1962). *Kuruluşu'nun XXV. Yılında Karabük*. İstanbul: Fakülteler Matbaası.
- Fındıkoğlu, Z., F. (1963). *Amme ve Belediye Hizmetleri Bakımından Karabük*. İstanbul: İÜ İktisat Fakültesi Neşriyatı, No:133.
- Girgin, İ. Ö. (1948). *Karabük*. İstanbul: Osmanbey Matbaası.
- Irmak - Filyos Hattı Büyük Bir Törenle İşletmeye Açıldı. *Cumhuriyet Gazetesi*. 13 İkinci Teşrin 1935.
- İdil, B. (1980). *Karabük (Revizyon) İmar Planı İzah Raporu*. Ankara.
- İller Bankası (1968). *Karabük - Safranbolu (Analitik Etüdler ve Teklif Projeler)*. Ankara.
- İsmet İnönü Dün Karabük Demir Fabrikalarının Temelini Attı. *Cumhuriyet Gazetesi*. 4 Nisan 1937.

- Kalyoncu, H. (2007). *Cumhuriyet Kenti Karabük*. Karabük: Karabük Belediyesi Yayınları.
- Karabük Belediyesi. (1985). *Karabük 85*. İstanbul: Karabük Belediyesi Yayını, Ufuk Matbaası.
- Kutay, C. (1937). Karabük'ün altında bir define varmış! *Ulus Gazetesi*. 6 Nisan 1937.
- Kütükçüoğlu, M. (2009). *Milli Şef Dönemi'nde Karabük*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.
- Öktem, S. (2004). *Türkiye Cumhuriyeti'nde Modernleşme Hareketi; Karabük Demir Çelik Fabrikaları Yerleşim Örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Övgün, B. (2009). *Türkiye'de Kamu İktisadi Teşekkülü Olgusu*. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, No:18.
- Soylu, P. Ü. ve Yaktı, Ö. (2012). Devletçiliğe Yönelmede Bir Köşe Taşı: Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı. *History Studies*, Enver Konukçu Armağanı Sayısı: 365 - 379.
- Taner, N. ve Taner, P. (1948). *Karabük Kesin İmar Planı İzah Notu*. Ankara.
- TODAİE (Türkiye Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü). (1958). *Şehirlerin Gelişmesi ve Sosyal Programlar; Adana ve Karabük Şehirleri Hakkında Bir Araştırma*. Ankara.
- Yıldırım, İ. (1996). Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XII/35: 389.
- Yılmaz, N. (2010). Arşiv Belgeleri Işığında Karabük Şehri ve Karabük Demir Çelik Fabrikası Tarihi Süreci. *Kuruluşundan Bugüne Karabük ve Demir Çelik Sempozyumu*. 2 - 3 Nisan 2010. Ankara: TBMM Basım Evi.