



T.C.
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MİMARLIK VE KENTSEL YAŞAM KALİTESİNİN SAĞLANMASINDA
DÖNÜŞÜM PROJELERİNİN ROLÜ:
BURSA – SANTRAL GARAJ BÖLGESİ ÖRNEĞİ

Sibel POLAT

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI

BURSA 2005

T.C.
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MİMARLIK VE KENTSEL YAŞAM KALİTESİNİN SAĞLANMASINDA DÖNÜŞÜM
PROJELERİNİN ROLÜ:
BURSA – SANTRAL GARAJ BÖLGESİ ÖRNEĞİ

Sibel POLAT

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI

Bu Tez 29. 8. 2005 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği/oy çokluğu ile kabul edilmiştir.


Prof. Dr.
Neslihan DOSTOĞLU
(Danışman)



Prof. Dr.
Ercan DÜLGEROĞLU



Öğr. Gör. Dr.
Murat ÖZYABA



ÖZET

Bu çalışmada, mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolü, dönüşüm kavramının farklı boyutları ve çeşitli ülkelerden örnekler aracılığıyla incelenmiş, geçmişte Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali, günümüzde kent içi ulaşımı sağlayan minibüs durakları olarak kullanılan Osmangazi İlçesi, Santral Garaj Bölgesinde konuyla ilgili bir alan çalışması yapılmıştır.

Tezin giriş kısmında; çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanmış, kuramsal kısmında; kentsel dönüşüm kavramının tanımı, nedenleri, gelişimi, yöntemleri, boyutları ve farklı ülkelerdeki işlevini yitirmiş bölgelerde yapılmış kentsel dönüşüm projeleri incelenmiştir. Daha sonra, Bursa kent planlama sürecinin, Santral Garaj Bölgesinin tarihsel ve mekansal gelişimine etkisi araştırılmış, alan çalışması kısmında ise; tespit ve anket yöntemleriyle Santral Garaj Bölgesinin demografik, ekonomik, toplumsal ve fiziksel yapısı analiz edilmiş, bölgedeki kullanıcıların sorunları belirlenerek, öncelikle seçilen bölgede kentsel dönüşüme gereksinim olup olmadığı saptanmıştır.

Yapılan çalışmalar sonucunda; Santral Garaj Bölgesinde, Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin 1997'de Yalova Yolu üzerine taşınmasından kaynaklanan ekonomik, işlevsel, fiziksel ve görsel açılardan eskime, süzülme ve köhneme, ayrıca bölgedeki sokak çocukları, dilenciler, hayat kadınları, seyyar satıcılar gibi alt gelir gruplarına bağlı olarak genel bir güvensizlik ve sosyal açıdan bir çöküntü yaşandığı ortaya çıkmıştır. Buna bağlı olarak, bölgede mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin yetersiz olduğu ve bir kentsel dönüşüm projesine gereksinim duyulduğu tespit edilmiştir.

Araştırma sonuçları ve tartışma kısmında ise; incelenen örnekler, bugüne kadar bölgeyle ilgili yapılmış çalışmalar, kullanıcıların ve konuyla ilgili uzmanların bölgeden beklentileri doğrultusunda Santral Garaj Bölgesinde mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi için yapılması gereken kentsel dönüşüm projesinin fiziksel/ tasarım, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetimsel boyutlarına yönelik öneriler oluşturulmuştur.

Anahtar kelimeler: Yaşam Kalitesi, Kentsel Dönüşüm, Eskime, Süzülme, Köhneme, Santral Garaj.

ABSTRACT

In this study, the role of urban regeneration projects to improve the quality of architecture and urban life was evaluated by examining different dimensions of urban regeneration concept and examples from different countries. In addition to these, a case study was made in the Central Garage District which was previously used as a bus terminal of Bursa in the past and is now used by minibuses as a terminal for inner city transportation.

In the introduction part of the thesis, the aim, the scope and the method of the study was explained, in the theoretical part, the definition, the reasons, the development, the methods, the dimensions of urban regeneration concept and the examples of urban regeneration projects of urban districts which lost their function in different countries, were evaluated. Then, the effects of the planning process of Bursa on the historical and spatial development of Central Garage District were examined. In the case study part, using the research and survey methods, the demographic, economic, social and physical structure of the Central Garage District was analyzed, and the problems and wishes of the users in the District were determined for finding out the necessity for urban regeneration in the district.

As a result of this research, it was found out that economic, physical, functional and social obsolescence, filtering and urban decay started in the Central Garage District because of the transfer of the bus terminal of Bursa to Yalova direction in 1997. Besides, it was discovered that lack of confidence and social dilapidation started to be experienced in the District because of low-income groups. Thus, it was concluded that the quality of architecture and urban life in the Central Garage District is not enough and that there is a need for urban regeneration in the District.

In the conclusion part of the thesis, in the light of various urban regeneration examples, existing research on the District and the expectations of users and professionals from the District, proposals for raising the quality of architecture and urban life in the District, were developed in relation to the physical, design, social, economic and legal/managerial dimensions of an urban regeneration project in the Central Garage District.

Key words: Quality of Life, Urban Regeneration, Obsolescence, Filtering, Urban Decay, Central Garage.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
İÇİNDEKİLER.....	iii
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	vi
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	xii
1-GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın Amacı.....	2
1.2. Çalışmanın Kapsamı.....	4
1.3. Çalışmanın Yöntemi	5
2- KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMININ İNCELENMESİ.....	7
2.1. Kentsel Dönüşümü Gerektiren Nedenler.....	13
2.2. Kentsel Dönüşüm Kavramının Gelişimi.....	26
2.3. Kentsel Dönüşüm Yöntemleri.....	36
2.4. Kentsel Dönüşüm Projelerinin Fiziksel/Tasarım, Sosyal, Ekonomik ve Yasal/Yönetsel Boyutları.....	41
2.5. Farklı Ülkelerdeki İşlevini Yitirmiş Bölgelerde Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri.....	50
2.5.1. Kent Merkezlerinde Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri.....	50
2.5.2. Kıyı Bölgelerinde Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri.....	60
2.5.3. Sanayi Alanlarında Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri.....	69
2.5.4. Gar Bölgelerinde Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri.....	77
2.5.5. Kent Merkezleri Dışındaki Konut Alanlarında Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri.....	85
3- BURSA KENT PLANLAMA SÜRECİNİN, SANTRAL GARAJ BÖLGESİNİN TARİHSEL VE MEKANSAL GELİŞİMİNE ETKİSİ.....	95
3.1. 1862 Suphi Bey Haritası Dönemine Kadar Santral Garaj Bölgesi.....	96
3.2. 1863-1923 Döneminde Santral Garaj Bölgesi.....	98
3.3. 1924 Lörcher Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi.....	99
3.4. 1940 Prost Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi.....	100
3.5. 1960 Piccinato Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi.....	105
3.6. 1976 Bursa Nazım Plan Bürosu Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi.....	106
3.7. 1984 Bursa Nazım Plan Bürosu Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi.....	110

3.8. 1998 Bursa Nazım Plan Bürosu Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi.....	120
3.9. Gelecek İçin Öngörülen Santral Garaj Bölgesi.....	166
4- ALAN ÇALIŞMASI.....	170
4.1. Santral Garaj Bölgesinde Demografik Yapı Analizi.....	170
4.2. Santral Garaj Bölgesinde Ekonomik Yapı Analizi.....	171
4.3. Santral Garaj Bölgesinde Toplumsal Yapı Analizi.....	174
4.4. Santral Garaj Bölgesinde Fiziksel Yapı Analizi.....	178
4.4.1. Mülkiyet Analizi.....	179
4.4.2. Emlak Değerleri Analizi.....	179
4.4.3. Ulaşım Sistemi Analizi.....	181
4.4.4. Arazi Kullanımı Analizi.....	185
4.4.5. Yapı Yoğunlukları Analizi.....	190
4.4.6. Bölgenin Çevresel Köhneme Kriterlerine Göre Analizi.....	190
4.4.7. Binaların Fiziksel Köhneme Kriterlerine Göre Analizi.....	192
4.4.8. Binaların Mimari Niteliklerine Göre Analizi.....	197
4.4.9. Bina Yapım Teknikleri Analizi.....	197
4.4.10. Bina Yükseklikleri Analizi.....	197
4.4.11. Teknik Altyapı Analizi.....	203
4.5. Santral Garaj Bölgesindeki Kullanıcıların Sorunlarının Analizi.....	203
4.6. Santral Garaj Bölgesinin Kentsel Teknik/Sosyal Altyapı ve Kent Mobilyaları Açısından Yeterliliğinin Analizi.....	208
4.7. Santral Garaj Bölgesinde Yapılabilecek Bir Kentsel Dönüşüm Projesinin Fiziksel, Sosyal, Ekonomik ve Yasal/Yönetmelik Boyutlarına Yönelik Beklentilerin Analizi.....	212
5- ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE TARTIŞMA.....	221
5.1. Santral Garaj Bölgesiyle İlgili Analizlerin Değerlendirilmesi.....	221
5.2. Santral Garaj Bölgesiyle İlgili Anket Çalışması Sonuçlarının Değerlendirilmesi.....	223
5.3. Santral Garaj Bölgesi'yle İlgili Yapılmış Planlama Çalışmalarının Bölgede Yapılacak Olası Bir Kentsel Dönüşüm Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi....	226
5.4. Farklı Ülkelerdeki İşlevini Yitirmiş Bölgelerde Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projelerinin Santral Garaj Bölgesi Bağlamında Değerlendirilmesi.....	228
5.5. Santral Garaj Bölgesinde Yapılması Gereken Kentsel Dönüşüm Projesinin Fiziksel/Tasarım Boyutuna Yönelik Öneriler.....	230

5.6. Santral Garaj Bölgesinde Yapılması Gereken Kentsel Dönüşüm Projesinin Sosyal Boyutuna Yönelik Öneriler.....	232
5.7. Santral Garaj Bölgesinde Yapılması Gereken Kentsel Dönüşüm Projesinin Ekonomik Boyutuna Yönelik Öneriler.....	233
5.8. Santral Garaj Bölgesinde Yapılması Gereken Kentsel Dönüşüm Projesinin Yasal/Yönetmelik Boyutuna Yönelik Öneriler.....	233
KAYNAKLAR.....	236
EKLER.....	250
Ek 1.....	250
Ek 2.....	271
Ek 3.....	286
Ek 4.....	288
Ek 5.....	291
Ek 6.....	293
Ek 7.....	294
Ek 8.....	313
TEŞEKKÜR.....	331
ÖZGEÇMİŞ.....	332

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1. Sosyal köhneme bölgelerinin oluşum döngüsü.....	24
Şekil 2.2. Main Caddesi alışveriş merkezi, Las Cruces.....	51
Şekil 2.3. Las Cruces arazi kullanım önerisi.....	51
Şekil 2.4. Bir köşe parselin mevcut duruma göre kullanımı, Las Cruces.....	51
Şekil 2.5. Bir köşe parseli boşluk doldurarak geliştirme alternatifi, Las Cruces.....	51
Şekil 2.6. Branigan Kültür Merkezi, Las Cruces.....	54
Şekil 2.7. Antoine Predock tarafından tasarlanan mahkeme binası simülasyonu, Las Cruces.....	54
Şekil 2.8. Tarihi posta binası, Las Cruces.....	54
Şekil 2.9. Geçmişte ve günümüzde Hendek Caddesi, Galata.....	58
Şekil 2.10. Bilgisayar simülasyonlarıyla gelecekte Hendek Caddesi, Galata.....	58
Şekil 2.11. Galata Bölgesi Kentsel Dönüşüm Projesi planlama kararları.....	59
Şekil 2.12. Philipsdale sanayi bölgesi, East Providence.....	61
Şekil 2.13. East Providence Güney Kıyı Bölgesi Planı.....	61
Şekil 2.14. Kamusal açık alanların ve geçişlerin tasarımı, East Providence.....	61
Şekil 2.15. Kordon, İzmir.....	64
Şekil 2.16. Kordon yaya yolu bağlantısı, İzmir.....	64
Şekil 2.17. Eski elektrik fabrikası - Alsancak Garı, İzmir.....	66
Şekil 2.18. Alsancak Limanı, İzmir.....	66
Şekil 2.19. İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Uluslararası Fikir Yarışmasında birinci seçilen proje.....	66
Şekil 2.20. Konak Meydanı, İzmir.....	68
Şekil 2.21. Konak Meydanı ve Çevresi Düzenleme Projesi, İzmir.....	68
Şekil 2.22. Sydney Olimpiyat Parkı.....	70
Şekil 2.23. Sydney Olimpiyat Parkı ekolojik sporcu evleri.....	70
Şekil 2.24. 2002 Sydney Olimpiyat Parkı Ana Plan sınırları ve alt bölgeleri.....	72
Şekil 2.25. Sydney Olimpiyat Parkı merkez bölgesi arazi kullanımı önerisi.....	72
Şekil 2.26. Kentsel tasarım simülasyonları, Sydney.....	72
Şekil 2.27. Kükürtlü Kentsel Dönüşüm Bölgesindeki keresteciler, Bursa.....	73
Şekil 2.28. Dericiler Bölgesi, Bursa.....	73
Şekil 2.29. Dericiler Bölgesi İmar Planı, Bursa.....	76
Şekil 2.30. Dericiler Bölgesi Kentsel Tasarım Projesinden simülasyonlar, Bursa.....	76

Şekil 2.31. Stuttgart 21 Projesi alanları.....	79
Şekil 2.32. Stuttgart 21 Projesi A,B,C bölge planı.....	79
Şekil 2.33. Stuttgart 21 Projesi A bölgesi proje maketi.....	79
Şekil 2.34. Stuttgart 21 Projesi A1 bölgesindeki uygulama.....	79
Şekil 2.35. Yeni istasyon binası, Stuttgart.....	79
Şekil 2.36. Yeraltı istasyon peronlarındaki ışık kubbeleri simülasyonu, Stuttgart.....	79
Şekil 2.37. Eski Mudanya Garı ve İskelesi, Bursa.....	81
Şekil 2.38. Eski Mudanya Garı ve İskelesi, Bursa.....	81
Şekil 2.39. Eski Mudanya Gar Binası, Bursa.....	81
Şekil 2.40. Eski Mudanya Gar Binasının cephesi, Bursa.....	82
Şekil 2.41. Montania Otel girişi, Bursa.....	83
Şekil 2.42. Montania Oteli ve çevresi, Bursa.....	83
Şekil 2.43. Eski Pratik Kız Sanat Okulu, Bursa.....	83
Şekil 2.44. Mudanya İskelesi Meydanı Düzenleme Projesi, Bursa.....	84
Şekil 2.45. Mudanya İskele Meydanı, Bursa.....	84
Şekil 2.46. Mudanya İskelesi, Bursa.....	84
Şekil 2.47. Elephant & Castle Arazi Kullanım Planı, Londra.....	87
Şekil 2.48. Heygate sosyal konutları, Londra.....	87
Şekil 2.49. Heygate Bulvarı çevresi tasarım simülasyonları, Londra.....	88
Şekil 2.50. Heygate Bulvarı çevresi tasarım simülasyonları, Londra.....	88
Şekil 2.51. Heygate Bölgesinde yapılacak yeni konutların simülasyonu, Londra.....	88
Şekil 2.52. Dikmen Vadisi Projesi, Ankara.....	90
Şekil 2.53. Dikmen Kuleleri, Ankara.....	90
Şekil 2.54. Dikmen Vadisi, Ankara.....	90
Şekil 3.1. 1776'daki Bursa'yı gösteren C. Niebuhr'un 1837'de çizdiği Bursa Planı.....	95
Şekil 3.2. 1862'de Suphi Bey'in hazırlattığı Bursa Haritası.....	97
Şekil 3.3. 1879 Ahmet Vefik Paşa Dönemi'ne kadar Bursa'nın gelişim şeması.....	97
Şekil 3.4. 1910 yılı Bursa Haritası.....	98
Şekil 3.5. 1921 yılı Bursa Haritası.....	98
Şekil 3.6. 1940'da Prost'un yaptığı Bursa Planı.....	100
Şekil 3.7. Santral Garaj yolcu holü bodrum katı planı, 1957	102
Şekil 3.8. Santral Garaj yolcu holü zemin katı planı, 1957.....	102

Şekil 3.9. Santral Garaj yolcu holü kesiti, 1957.....	103
Şekil 3.10. Santral Garaj yolcu holü kesiti, 1957.....	103
Şekil 3.11. Santral Garaj yolcu holü, otel ve çarşı çatı planı ve saçak detayları.....	103
Şekil 3.12. 1960'da Piccinato'nun yaptığı Bursa Planı.....	105
Şekil 3.13. 1976 Bursa Kent bütünü ve Yakın Çevresi Nazım İmar Planı.....	107
Şekil 3.14. Santral Garajı'nın yangından önceki durumu.....	108
Şekil 3.15. Yangın sırasında Santral Garajı, 1978.....	109
Şekil 3.16. Yangın sırasında çöken Santral Garajı'nın dört katlı kapalı otoparkı, 1978.....	109
Şekil 3.17. Yangından sonra Santral Garajı'nın durumu,1978.....	109
Şekil 3.18. Yangından sonra faaliyete geçen Santral Garajı ve çevresi, 1978.....	109
Şekil 3.19. Yangından sonra faaliyete geçen Santral Garajı Binasının içi, 1978.....	109
Şekil 3.20. Santral Garajı enkazıyla ilgili gazete haberleri, 1979.....	109
Şekil 3.21. 1984 Bursa Nazım İmar Planı.....	111
Şekil 3.22. 1987 Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari Proje Yarışmasında birinci olan proje.....	117
Şekil 3.23. Santral Garaj vaziyet planı, 1992.....	118
Şekil 3.24. Santral Garaj otel binası 2. normal kat planı, 1992.....	118
Şekil 3.25. Santral Garaj kafeterya planı, 1992.....	118
Şekil 3.26. Santral Garaj kafeterya ön görünüşü, 1992	119
Şekil 3.27. Santral Garaj ilave peronlar çelik çatı detayları, 1993.....	119
Şekil 3.28. Günümüzde kullanılan Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali, 2005.....	120
Şekil 3.29. 1984 Bursa Nazım İmar Planı Revizyonu, 1995.....	121
Şekil 3.30. 1/100.000 ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Strateji Planı.....	121
Şekil 3.31. Santral Garajı ve yakın çevresinde arazi kullanım durumu, 1996.....	135
Şekil 3.32. Santral Garaj Bölgesi için iş ve yönetsel merkez ağırlıklı birinci öneri, 1996.....	136
Şekil 3.33. Santral Garaj Bölgesi için açık ve rekreatif alan ağırlıklı ikinci öneri, 1996.....	137
Şekil 3.34. Santral Garaj Bölgesi için sosyo-kültürel merkez ağırlıklı üçüncü öneri, 1996.....	138
Şekil 3.35. Santral Garaj Bölgesi için farklı kullanımların karışımını içeren dördüncü öneri, 1996.....	138

Şekil 3.36. Santral Garajı ve yakın çevresi kentsel tasarım projesi ön etütleri, 1997...	147
Şekil 3.37. Santral Garajı ve yakın çevresi kentsel ulaşım sistemi etütleri, 1997.....	147
Şekil 3.38. Santral Garajı işlevsel dağılım kesiti ve katmanlar eskizi, 1997.....	150
Şekil 3.39. Santral Garajı özel proje alanı eskizleri, 1997.....	151
Şekil 3.40. Santral Garajı özel proje alanı eskizleri, 1997.....	151
Şekil 3.41. Santral Garajı ve yakın çevresi kentsel tasarım projesi, 1997.....	152
Şekil 3.42. Santral Garajı ve yakın çevresi kentsel tasarım projesi etapları, 1997.....	152
Şekil 3.43. Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel tasarım projesi simülasyonu, 1997.....	153
Şekil 3.44. Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel tasarım projesi simülasyonu , 1997.....	153
Şekil 3.45. 1998 onaylı Santral Garajı ve Çevresi İmar Planı.....	154
Şekil 3.46. Santral Garaj Bölgesi için Bademli'nin yapmış olduğu eskiz, 1999.....	155
Şekil 3.47. Santral Garaj Bölgesi için Bademli'nin yapmış olduğu eskiz, 1999.....	155
Şekil 3.48. Santral Garajı ve çevresindeki tasarım bölgeleriyle ilgili Çubuk'un yapmış olduğu eskiz, 2000.....	159
Şekil 3.49. Santral Garaj Bölgesinde Çubuk'un yapmış olduğu meydan-gezi yolu kombinasyonları eskizi, 2000.....	159
Şekil 3.50. Santral Garajı ve Yakın Çevresi Uygulama İmar Planı Revizyonu, 2000.....	164
Şekil 3.51. Santral Garaj Bölgesinde ulaşım sistemine müdahale ve yapılaşma alanlarını gösteren şematik plan önerisi, 2000.....	165
Şekil 3.52. Santral Garaj Alanında imar planı değişikliği.....	165
Şekil 3.53. Kıbrıs Şehitleri Caddesi, 2005.....	167
Şekil 3.54. Santral Garaj Alanı, 2005.....	167
Şekil 4.1. Santral Garaj Bölgesinde anket yapılan işyerlerine yönelik bulgular, 2005.....	173
Şekil 4.2. Santral Garaj Bölgesinde çalışanların sosyo-ekonomik yapısına yönelik bulgular, 2005.....	175
Şekil 4.3. Santral Garaj Bölgesinde çalışan şoförlerin sosyo-ekonomik yapısına yönelik bulgular, 2005.....	176
Şekil 4.4. Santral Garaj Bölgesinde yaşayanların sosyo-ekonomik yapısına yönelik bulgular, 2005.....	177
Şekil 4.5. Santral Garaj Bölgesinde mülkiyet analizi, 2005 Ö:1/3000.....	180

Şekil 4.6. Bursa'daki mevcut garajların dağılımı, 2005.....	182
Şekil 4.7. Bursaray ulaşım sistemi, mevcut ve öngörülen hatlar 2005.....	182
Şekil 4.8. Santral Garaj Bölgesinde ulaşım sistemi analizi, 2005 Ö:1/3000.....	184
Şekil 4.9. Santral Garaj Bölgesinde bodrum katlar arazi kullanım analizi, 2005 Ö:1/3000.....	187
Şekil 4.10. Santral Garaj Bölgesinde zemin katlar arazi kullanım analizi, 2005 Ö:1/3000.....	188
Şekil 4.11. Santral Garaj Bölgesinde üst katlar arazi kullanım analizi, 2005 Ö:1/3000.....	189
Şekil 4.12. Santral Garaj Bölgesinde yapı yoğunlukları analizi, 2005 Ö:1/3000.....	191
Şekil 4.13. Santral Garaj Bölgesinde binaların fiziksel köhneme kriterlerine göre analizi, 2005 Ö:1/3000.....	193
Şekil 4.14. Santral Garaj Bölgesinde binaların mimari niteliklerinin analizi, 2005 Ö:1/3000.....	194
Şekil 4.15. Santral Garaj Bölgesinde bina yapım teknikleri analizi, 2005 Ö:1/3000.....	195
Şekil 4.16. Santral Garaj Bölgesinde bina yükseklikleri analizi, 2005 Ö:1/3000.....	196
Şekil 4.17. Santral Garaj Bölgesinde pis su şebekeleri analizi, 2005 Ö:1/3000.....	198
Şekil 4.18. Santral Garaj Bölgesinde temiz su şebekeleri analizi, 2005 Ö:1/3000.....	199
Şekil 4.19. Santral Garaj Bölgesinde enerji hatları analizi, 2005 Ö:1/3000.....	200
Şekil 4.20. Santral Garaj Bölgesinde doğalgaz hattı analizi, 2005 Ö:1/3000.....	201
Şekil 4.21. Santral Garaj Bölgesinde telefon hattı analizi, 2005 Ö:1/3000.....	202
Şekil 4.22. Bölgede çalışanların bulunduğu işyeri ve Santral Garaj Bölgesi hakkındaki sorunlarına yönelik anket çalışması bulguları, 2005.....	204
Şekil 4.23. Şoförlerin bulunduğu duraklar ve Santral Garaj Bölgesi hakkındaki sorunlarına yönelik anket çalışması bulguları, 2005.....	206
Şekil 4.24. Bölgede yaşayanların oturduğu konut ve Santral Garaj Bölgesi hakkındaki sorunlarına yönelik anket çalışması bulguları, 2005.....	207
Şekil 4.25. Santral Garaj Bölgesindeki kentsel teknik altyapı yeterliliğine yönelik anket çalışması bulguları, 2005.....	209
Şekil 4.26. Santral Garaj Bölgesindeki kentsel sosyal altyapı yeterliliğine yönelik anket çalışması bulguları, 2005.....	210
Şekil 4.27. Santral Garaj Bölgesindeki kent mobilyalarının yeterliliğine	

yönelik anket çalışması bulguları, 2005.....	211
Şekil 4.28. Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek kentsel dönüşüm projesinin fiziksel boyutuna yönelik anket çalışması bulguları, 2005.....	214
Şekil 4.29. Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek kentsel dönüşüm projesinin sosyal boyutuna yönelik anket çalışması bulguları, 2005.....	216
Şekil 4.30. Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek kentsel dönüşüm projesinin ekonomik boyutuna yönelik anket çalışması bulguları, 2005.....	217
Şekil 4.31. Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek kentsel dönüşüm projesinin yasal boyutuna yönelik anket çalışması bulguları, 2005.....	219

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 2.1. Dikmen Vadisi Projesi arazi kullanımı değerleri.....	90
Çizelge 3.1. Bursa'dan il ve ilçelere hareket eden (peron hareketli) araç sayısı, 1987.....	115
Çizelge 3.2. Bursa'dan transit geçen araç sayısı, 1987.....	115
Çizelge 3.3. Çevre il ve ilçelerden yolcu getirip garajda indiren (son durağı Bursa olan) vasita sayısı, 1987.....	116
Çizelge 3.4. Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminaline ait bilgiler, 2005.....	120
Çizelge 3.5. Santral Garajı ve yakın çevresi için UTTA Planlama tarafından oluşturulan planlama hedefleri ve araçları, 1996.....	128
Çizelge 3.6. Santral Garajı ve yakın çevresinde arazi kullanım oranları, 1996.....	133
Çizelge 3.7. Santral Garaj Bölgesi için UTTA tarafından oluşturulan geliştirme önerilerinin kullanım olarak ayrıntıları, 1996.....	136
Çizelge 3.8. Santral Garaj Bölgesi için UTTA tarafından oluşturulan geliştirme önerilerinin arazi kullanım oranları, 1996.....	139
Çizelge 3.9. Santral Garaj Bölgesi için UTTA tarafından oluşturulan önerileri değerlendirme ve hedeflere erişme matrisi, 1996.....	140
Çizelge 3.10. Santral Garajı ve yakın çevresi kentsel tasarım projesindeki arazi kullanım durumunun, mevcut arazi kullanımına, onaylı imar planına ve 4. seçeneğe göre karşılaştırması, 1997.....	144
Çizelge 3.11. Santral Garaj Bölgesinin yapı yoğunlukları açısından değerlendirmesi, 1997.....	145
Çizelge 4.1. Santral Garaj Bölgesinde tespit edilen şirket türleri, 2005.....	171
Çizelge 4.2. Santral Garaj Bölgesinde tespit edilen ekonomik faaliyetlere göre işyeri ve ücretli çalışan sayıları, 2005.....	172
Çizelge 4.3. Santral Garajı'ndan kalkan minibüs hatları ve adetleri, 2005.....	183
Çizelge 4.4. Santral Garaj Bölgesindeki arazi kullanımlarının alansal büyüklükleri ve oransal dağılımları, 2005.....	185
Çizelge 4.5. Santral Garaj Bölgesindeki bodrum, zemin, üst kat kullanımlarının oransal dağılımları, 2005.....	186
Çizelge 4.6. Santral Garaj Bölgesinin çevresel köhneme kriterlerine göre analizi, 2005.....	192

1- GİRİŞ

Yaşam kalitesi, insanların yaşam koşullarından, ilişkilerinden ve içinde yaşadıkları çevreden duydukları tatmin ve güven derecesini ifade eden bir kavramdır (Erkul ve Karakalçık 2000). Bu yönüyle güvenlik, sağlık, eğitim, kültür, aile, ekonomik güvence ve konut gibi yaşam alanlarının tümüne yönelik olarak duyulan memnuniyet düzeyi, yaşam kalitesinin de standardını belirlemektedir (Gönen ve Özmete 1994).

Yaşam kalitesi kavramı, bireylerin belli bir zamanda sahip oldukları kaynakları, yaşadıkları yerleri, fiziksel, toplumsal, çevresel ve psikolojik koşulları da içermektedir. Hızlı nüfus artışı, kentleşme, sanayileşme, doğal kaynakların azalması, çevre sorunları ve teknolojik gelişmeler ile yaşam kalıplarının değişmesi gibi faktörler bu kavramı belirleyen etmenler arasında yer almaktadır (Erkul ve Karakalçık 2000).

Bu bağlamda kentsel yaşam kalitesi, fiziksel ve duygusal öğelere ek olarak, kenti kent yapan tüm güçlerin ve öğelerin oluşturduğu bir yaşam biçimi olarak görülmektedir. Bu kavram, bir kentte çağdaş çevre standartlarının yanında, kentli haklarının da herkese sağlanmış olup olmadığı ile doğrudan ilgilidir (Torunoğlu 1997). Geray, kentsel yaşam kalitesini dar anlamda “toplumsal, ekonomik ve mekansal öğeler açısından kent tanımına giren yerlerde, kentsel teknik ve sosyal altyapı, iletişim, ulaşım, konut ve benzeri olanakların sunulma düzeyinin, önceden belirlenen standartların üstünde olması durumu” olarak tanımlamaktadır (Geray 1998). Bu ifade, kent yaşamının “olan” değil, “olması gereken/arzulanan” düzeyini yansıtmaktadır. Geniş anlamıyla kentsel yaşam kalitesi kavramı, toplumsal, kültürel, siyasal öğe ve süreçleri de içermektedir. Bu kavram, kentte yaşayan bireylerin kentin sunduğu olanak ve fırsatlardan eşit, dengeli ve gereksinimleri oranında yararlanmasını, aynı zamanda eğitsel, sanatsal, kültürel, siyasal etkinliklere ve süreçlere etkin biçimde katılma olanağına sahip olmasını gerektirmektedir. Bu bağlamda kentsel yaşam kalitesi düzeyinin yüksek olduğu kent, bireyleri yalnızca barındıran değil, toplumsal, ekonomik, kültürel ve manevi gereksinimlerini de karşılayan, ona kent yönetimine katılması olanaklarını da sunan kenttir (<http://ekitapyayin.com/id/026/02.htm>).

Mimarlık ise, insanların yaşamını kolaylaştırmak, barınma, eğlenme, dinlenme çalışma gibi eylemlerini sürdürebilmek için gerekli mekanları, işlevsel ve estetik gereksinimleri, teknik ve yönetsel zorunluluklarla bağdaştırarak inşa etme bilimi ve sanattır (Hasol 1998). Bu noktada mimarlık ve kentsel yaşam kalitesi, insanların kentsel ve mekansal ölçekte toplumsal, ekonomik, kültürel, biyolojik, psikolojik ve fiziksel gereksinimlerinin, işlevsel, sağlam, sağlıklı ve estetik çözümler içerisinde, yasalar,

yönetmelikler ve bilimsel araştırmalar doğrultusunda belirlenen minimum standartlarda ve herkese eşit olanaklarda sunulması olarak ifade edilebilir.

Kentsel dönüşüm ise, kentsel sorunlara çözüm üretmek amacıyla, değişime uğrayan bir bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı bir çözüm sağlamaya çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylem olarak tanımlanmaktadır (Turok 2004). Bu bağlamda, mimarlık ve kentsel yaşam kalitesi kavramıyla kentsel dönüşüm projeleri arasında güçlü bir ilişki bulunduğu düşünölmektedir. Dolayısıyla bu çalışmada mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolü tartışılmıştır.

1.1. Çalışmanın Amacı

Çalışmanın amacı; mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolünü, incelenen örnekler üzerinden ortaya koymak ve bu çerçevede geçmişte Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali, günümüzde minibüs durakları olarak kullanılan Osmangazi İlçesi- Eski Santral Garaj Bölgesinde mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi için yapılabilecek bir kentsel dönüşüm projesine yönelik önerileri belirlemektir. Seçilen problem, neden-sonuç ilişkilerine dayalı olduğu için, çözülebilir niteliklere sahip ve araştırılabilirlik ölçütlerine uygundur. Ayrıca problem, Bursa kentinin kültürel ve tarihi dokusunun korunarak, fiziksel, sosyal, ekonomik açılardan sağlıklı ve yasal bir şekilde gelişmesi ve değişmesi için nasıl bir yol izleneceğine dair ipuçları taşıdığı için ilgili kurum ve kişiler açısından önemli, özellikle son yıllarda akademik-yönetmel ortamlarda ve medyada sürekli tartışıldığı için güncel bir nitelik taşımaktadır. Çalışmada, bu konunun-bölgenin seçilme nedenlerine ve yöntemine dair aşağdaki varsayımlar oluşturulmuştur:

- Tüm dünyada değişen yaşam koşullarına bağlı olarak ortaya çıkan kentsel sorunlara çözüm üretmeyi amaçlayan kentsel dönüşüm kavramı giderek önem kazanmaktadır.
- Bursa kentinde merkezi iş alanının, kentin kuzeybatı ucunda yer alan ve İstanbul-İzmir-Ankara karayollarının kesişme noktasında bulunan Santral Garaj ve yakın çevresini içine alarak, kuzeye doğru (İstanbul aksı boyunca) hızla ilerlemesi ve böylece alanın geleneksel kent merkezi ile oluşmakta olan yeni kent merkezi arasında bir geçiş bölgesi niteliği kazanması nedeniyle Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel ölçekte fiziksel, işlevsel, ekonomik ve sosyo-kültürel açılardan önem kazanmaktadır.

- Farklı ülkelerdeki işlevini yitirmiş bölgelerde yapılmış kentsel dönüşüm projelerinin incelenmesi, Santral Garaj Bölgesinde uygulanabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesi için yol gösterici olabilir.

Oluşturulan varsayımlar temel alınarak çalışma konusu, seçilen bölgeyle ilgili bazı hipotezler üzerinden tartışılmıştır:

1. Kentsel gelişim ve değişimler sonucunda oluşan kentsel dönüşümün demografik ve fiziksel olduğu kadar, makro-ekonomik, teknolojik, politik ve sosyo-kültürel nedenleri de vardır.
2. Kentsel dönüşüm, kentsel sorunların çözümünü amaçladığı için fiziksel/tasarım, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetimsel boyutları olan bir kavramdır.
3. Alan çalışması için seçilen Santral Garaj Bölgesinde, Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin 1997'de Yalova Yolu üzerine taşınmasından kaynaklanan fiziksel işlevsel, ekonomik ve görsel açılardan eskime, süzülme ve köhneme yaşanmaktadır.
4. Bölgede sokak çocukları, dilenciler, hayat kadınları, seyyar satıcılar gibi alt gelir gruplarına bağlı olarak genel bir güvensizlik ortamı oluşmakta ve sosyal açıdan bir çöküntü gözlemlenmektedir.
5. Ancak bölgeye 1994'te İl Özel İdaresi'nin, 1997'de Bursa kent içi ulaşımını sağlayan minibüs duraklarının, 2001 yılında Bursa Valiliği'nin ve 2004 yılında da Osmangazi Belediye'sinin yerleşmesi, ayrıca 2002 yılında Kıbrıs Şehitleri Caddesi üzerine Bursaray Osmangazi İstasyonu'nun açılması, Santral Garaj Bölgesini yoğun olarak kullanılan bir aktarma noktası haline getirdiği için bölgedeki köhneme yavaşlamıştır.
6. Tüm bu nedenlere bağlı olarak, alan çalışması için seçilen Santral Garaj Bölgesinde mimarlık ve kentsel yaşam kalitesi yetersizdir ve bölgenin bir kentsel dönüşüm projesine ihtiyacı vardır.

1.2. Çalışmanın Kapsamı

Amaç kısmında belirlenen hipotezler doğrultusunda çalışmanın kuramsal bilgiler kısmında, kentsel dönüşüm kavramının tanımı, nedenleri, dünyada ve Türkiye’de gelişimi, yöntemleri, fiziksel/tasarım, sosyal, ekonomik, yasal/yönetmelik boyutları ve farklı ülkelerde işlevini yitirmiş bölgelerde yapılmış kentsel dönüşüm projeleri incelenmiştir. Alan çalışması kısmında ise, Santral Garaj Bölgesiyle ilgili hipotezleri kontrol etmek amacıyla bölgede kapsamlı bir analiz çalışması yapılmıştır.

Buna göre alan çalışması için seçilen bölge; fiziksel, işlevsel, ekonomik ve görsel açılardan eskime, süzülme ve köhneme yanında, sosyal problemlerin de yaşandığı gözlenen, geçmişte Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali olarak kullanılmış Eski Santral Garaj Alanı ve yakın çevresidir. Alanın kuzeyinde Ankara - İzmir Karayolu, güneyinde Osmangazi hafif raylı sistem istasyonunun bulunduğu, yayalaştırılmış Kıbrıs Şehitleri Caddesi, doğusunda Bursa - Yalova yolu köprülü kavşak bağlantısı, batısında ise Osmangazi Belediye Binası bulunmaktadır. Bu noktada Ankara-İzmir karayolu ve Yalova yolu köprülü kavşak bağlantısı, hızlı trafikten dolayı zorunlu bir sınır oluşturmaktadır. Yeni Osmangazi Belediye Binası ve Bursaray İstasyonu (dolayısıyla Kıbrıs Şehitleri Caddesi ve Uluyol Caddesi) ise, bölgedeki kullanım yoğunluğunu arttırdıkları ve dolayısıyla köhnemeyi yavaşlattıkları için sınır olarak kabul edilmişlerdir. Diğer taraftan alanın bütüncül bir şekilde tanımlanabilmesi için sınırları oluşturan yolların karşı cepheleri de (hızlı trafik akışından dolayı Ankara - İzmir karayolu hariç) çalışma alanı içine dahil edilmiştir. Ayrıca çalışma alanının zaman ve maliyet sınırlamaları göz önüne alınarak, bir yüksek lisans tezi kapsamında çalışılabilecek büyüklükte olmasına dikkat edilmiştir.

Tezde öncelikle, Bursa kent planlama sürecinin, Santral Garaj Bölgesinin tarihsel ve mekansal gelişimine etkisi incelenmiş, sonra seçilen bölgenin demografik, ekonomik, toplumsal ve fiziksel yapısı analiz edilmiştir. Daha sonra bölgedeki kullanıcıların sorunları belirlenerek, seçilen bölgede kentsel dönüşüme gereksinim olup olmadığı saptanmış, kullanıcıların ve konuyla ilgili uzmanların bölgede yapılabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesinden fiziksel, sosyal, ekonomik ve yasal açılardan beklentileri karşılaştırılmıştır. Araştırma sonuçları ve tartışma kısmında ise; bölgeyle ilgili yapılan tüm çalışmalar değerlendirilmiş, Santral Garaj Bölgesinde mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi için hazırlanabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesine yönelik öneriler belirlenmeye çalışılmıştır.

1.3. Çalışmanın Yöntemi

Çalışmanın ilk aşamasında araştırmanın konusu, problemin tanımı, amaç, varsayımlar, hipotezler, sınırlılıklar, tanımlar ve uygulanacak yöntemler belirlenmiştir. Bu noktada öncelikle kaynak taraması, literatür ve arşiv araştırması yapılmış, kentsel dönüşüm kavramı incelenmiştir. Daha sonra ilgili kurumlardaki yetkililerle görüşülmüş, bölgeyle ilgili somut veriler ve daha önce yapılmış çalışmalarla ilgili bilgiler alınmıştır. Bunların dışında, araştırmada amaca ulaşabilmek için basit gözlem ve anket yöntemleri kullanılmıştır. Basit gözlem aşamasında Santral Garaj Bölgesinin demografik, ekonomik, toplumsal ve fiziksel yapısını analiz edebilmek ve seçilen bölgede kentsel dönüşüme gereksinim olup olmadığı saptayabilmek için bina ve sokak tespitleri yapılmış, bölgedeki yerleşik nüfus, sektörler ve iş kolları, kullanıcı gruplarının niteliği belirlenmiş, mülkiyet durumu, emlak değerleri, ulaşım sistemi, arazi kullanımı, çevresel ve fiziksel köhneme durumu, bina yapım teknikleri, kat adetleri ile teknik altyapı (elektrik, su, kanalizasyon, gaz, telefon) analiz paftaları hazırlanmıştır.

Tespit aşamasından sonra, bölgedeki kullanıcıların sorunlarını ölçmek amacıyla pilot bir çalışma yapılmıştır. Her ne kadar konumu ve bir aktarma bölgesi olması nedeniyle Santral Garaj Bölgesi, kentlilerin büyük bir kısmının kullandığı bir alan olsa da, araştırmadaki zaman ve maliyet konusundaki sınırlılıklar göz önüne alınarak, öncelikle Santral Garaj Bölgesindeki işverenlere/ücretli çalışanlara, minibüs şoförlerine, burada yaşayanlara ve konuyla ilgili uzmanlara yönelik anket formları hazırlanmıştır.

Bölgedeki kullanıcılara yönelik anketler üç bölümden oluşturulmuştur. İlk iki bölümde bölgedeki demografik, ekonomik, toplumsal ve fiziksel yapıyı analiz edebilmek için anket yapılan kişiyle/ailesiyle ve kullanıcının yaşadığı/çalıştığı konut/durak /işyeri/bina ve çevresiyle ilgili, üçüncü bölümde ise, kullanıcıların bölgede yapılabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesinden fiziksel, sosyal, ekonomik ve yasal açılardan beklentilerini ölçmek amacıyla sorular sorulmuştur. Anket yapılan kişilerin eğitim seviyelerinin yetersizliği ve henüz bölgeyle ilgili yapılmış bir kentsel dönüşüm çalışmasının olmaması nedeniyle konuyla ilgili uzman görüşlerinin bu tez çalışmasına önemli bir katkı sağlayacağı düşünüldüğü için, bu tür bir kentsel dönüşüm projesinde söz sahibi olabilecek kamu kurumlarında ve meslek odalarında çalışan mimar ve şehir plancılarına da anket uygulanmıştır. Bu kapsamdaki kentsel dönüşüm projelerinin disiplinler arası bir çalışmayı gerektirdiği ve bu süreçte farklı mesleklerden uzmanların yer almasının istendiği bilinmektedir. Ancak araştırmadaki zaman ve maliyet konusundaki sınırlılıklar göz önüne alınarak, bu tez çalışmasındaki anket uygulamasına sadece mimar ve şehir plancıları dahil edilmiştir. Uzman anketleri iki bölümden oluşturulmuştur. Birinci

bölümde bölgedeki kentsel sosyal/teknik altyapının yeterliliğini, ikinci bölümde uzmanların bölgede yapılabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesinden fiziksel, sosyal, ekonomik ve yasal açılardan beklentilerini ölçmek amacıyla sorular sorulmuştur.

Seçilen bölgedeki anket çalışmasında, istatistiksel çalışmalarda kabul edilebilir bir doğruluk oranı sağlayan en az %10'luk bir örneklem büyüklüğü belirlenmiştir. Buna göre, Santral Garaj Bölgesinden rasgele seçimle 70 işverenle/çalışanla, 60 minibüs şoförüyle, 4 aileyle ve bu tür bir kentsel dönüşüm projesinde söz sahibi olabilecek kamu kurumlarında çalışan 14 uzmanla anket yapılmıştır. Anketler uygulandıktan sonra kontrol edilmiş, değişkenler belirlenmiş ve frekans dağılımlarına dayalı sonuç grafikler hazırlanmıştır.

Araştırma sonuçları ve tartışma kısmında ise, bölgeyle ilgili yapılan tüm analizler değerlendirilmiş, kuramsal kısımda incelenen kentsel dönüşümün boyutları ve örnekleri dikkate alınarak, Santral Garaj Bölgesinde mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi için yapılabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesinin fiziksel/tasarım sosyal, ekonomik ve yasal/yönetmelik, boyutlarına yönelik öneriler belirlenmeye çalışılmıştır.

2- KENTSEL DÖNÜŞÜM KAVRAMININ İNCELENMESİ

Bilimsel anlamda kentsel dönüşüm (urban regeneration), kentsel sorunlara çözüm üretmek amacıyla, değişime uğrayan bir bölgenin ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarına kalıcı bir çözüm sağlamaya çalışan kapsamlı bir vizyon ve eylem olarak tanımlanmaktadır (Turok 2004). Turok, kentsel dönüşümün üç farklı özelliğini şöyle ifade etmektedir: Birincisi, kentsel dönüşüm bir yerin doğasını değiştirmeyi ve yerleşik halk ile o yerin geleceğinde söz hakkı bulunan diğer aktörleri sürece dahil etmeyi amaçlar. İkincisi bölgenin özel sorunlarına ve potansiyeline bağlı olarak devletin temel işlevsel sorumlulukları ile kesişen çok çeşitli hedefleri ve faaliyetleri içerir. Üçüncüsü, proje ortaklıklarının özel kurumsal yapısı (kamu/özel sektör, halk/gönüllüler) ve bu paydaşların koordine olma şekillerinin önemi dönüşüm programının amacına göre değişkenlik gösterir (Turok 2004).

Son yıllarda Türkiye'deki planlama/mimarlık ortamında da kentsel dönüşüm kavramı üzerinde pek çok tartışma yapılmaktadır. Keleş, kentsel dönüşümü bir kentin tümünün veya belli kesimlerinin değişmesi, başka bir biçime girmesi şeklinde tanımlanmakta, kent plancıları arasında bu kavramın, kentlere yeni yerleşim alanlarının eklenmesinden farklı olarak, kentin geçmişten beri var olan kesimlerinin iç yapısında ve başka yerleşim birimleriyle olan ilişkilerinde meydana gelen değişimleri anlatmak için kullanıldığını ifade etmektedir (Keleş 2004). Keleş, tam olarak örtüşmemekle birlikte, günümüzde moda bir kavram haline gelen kentsel dönüşüm karşılığında daha önce kullanılmış ve halen kullanılmakta olan; kentsel yenileme, yeniden canlandırma, yeniden yaratma, yeniden doğuş, yeniden geliştirme veya imar, yeniden yapılandırma, koruma, soylulaştırma gibi kavramlar bulunduğunu, kentlerin eskimiş veya eskimeye yüz tutmuş kesimlerinin ekonomiye ve topluma kazandırılmasında, işlevleri, konuları, amaçları ve yöntemleri birbirinden az veya çok farklılıklar gösteren bu kavramların hepsinden yararlanılabileceğini belirtmektedir.

Dönüşümün, yapı sahiplerinin isteği veya arsa spekülörlerinin baskısıyla kendiliğinden veya planlı olarak gerçekleşebileceğini ifade eden Keleş, ekonomik sakıncaları önlemek ve düzenli gelişmeyi aksatmamak için kentsel dönüşümün, kenti semtlere ayırarak, planlı bir biçimde yapılmasını önermektedir. Bu konuda Bernoulli'ye referans vererek, on yıllık süreçlerde, bir mahallenin tümüyle dönüştürülmesini ve bu süreç boyunca toprağın mülkiyeti ile üzerindeki yapının mülkiyetinin birbirinden ayrılmasını, toprağın giderek kamunun malı haline getirilmesini önermektedir

Özet olarak Keleş, kentsel dönüşümün salt gecekondulu alanlarındaki yapıların temizlenmesinden ibaret olmadığını, hem yapıları, hem de yapıların bulunduğu kent kesimlerini, yitirdikleri ekonomik ve toplumsal değerlerine ve fiziksel ölçütlerine yeniden kavuşturma amacını ve bu konuda daha önce oluşturulmuş tüm kavramları içerdiğini ifade etmektedir. (Keleş 2004).

Tekeli'ye göre, dönüşüm, yapısal bir değişikliktir ve iki şekilde gerçekleşebilir: Birincisi, önceden kestirilebilen ve planlanabilen amaçsal nitelikli dönüşümdür. Örneğin, kentlerin değişik aşamalardan geçerek geliştiğini kabul eden Sjoberg'in kuramında, sanayi öncesi kent, zamanla sanayi kentine, sanayi kenti de, sanayi sonrası kente dönüşmektedir (Duru ve Alkan 2002). Günümüzdeki dönüşüm şekli ise, kentin parçalarının nitelik değiştirmesine veya biriken dönüşümlerle kentin evrimsel bir oluşum geçirmesine dayanmaktadır. Ancak bu oluşumun nereye varacağı önceden amaçsal olarak belirlenmemiştir. Tekeli'ye göre, kentler çok değişik nedenlerle sürekli bir değişme ve dönüşme baskısı altındadır ve kentin değişen/dönüşen kesimleri arasında belli düzeyde bir iç bütünleşme vardır. Bu nedenle kuramsal açıdan gözlenen her dönüşümü, genel dönüşümün özel koşullarda ortaya çıkan bir görüntüsü olarak açıklayan genel bir kuram geliştirilmeli, planlama yaklaşımı açısından klasik kapsamlı-rasyonel planlama yerine, gelişmeleri belli ölçülerde yönlendiren stratejik planlama tercih edilmelidir (Tekeli 2003). Tekeli, aslında her imar planının bir dönüşüm modeli önerdiğini, tarımsal alandaki mülkiyet düzeninden, imar parseli düzenine geçmenin de bir dönüşüm olduğunu ifade etmektedir (Tekeli 2001).

Görgülü, kentsel dönüşümün yalnızca fizik mekanı dönüştürmeyi amaçlayan kent yenileme kavramı ile temellendirilmemesi veya onunla özdeş kılınmaması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu bağlamda, yenileme ile birlikte koruma, sağlıklaştırma, yeniden canlandırma, soylulaştırma, yaşam kalitesini yükseltme gibi birçok kavramı kapsayan dönüşüm uygulamalarının yapılacağı alanda, sosyal/kültürel/ekonomik faktörlerin göz ardı edilmemesi ve aynı ülkenin farklı kentlerinde dahi benzer yöntem ve modellerle çözümlenemeyecek kadar çok değişkenli bir süreç olan kentsel dönüşüm konusunun, her ülkenin kendi yerel, ekonomik, politik, sosyal programları çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Görgülü'ye göre kentsel dönüşüm, yeni planlama sürecinin en önemli araçlarından biri olmalıdır (Görgülü 2005).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yerleşmeler ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü yürütücüsü Lütfü Altun, kentsel dönüşümü, güvenli, nitelikli, kentsel kalitesi yüksek yerleşmeler oluşturmak amacına yönelik, tarihi, kültürel, doğal değerlere önem ve öncelik

veren bir transformasyon planlaması, projelendirmesi ve uygulaması olarak tanımlamaktadır (Altun 2002). Ayrıca Altun, kentsel dönüşümün, yerel ekonomik ve sosyal kalkınma boyutlarıyla ilgili son derece karmaşık bir süreç olduğunu, kentlerin kalkınmışlık düzeylerinin, üstlendikleri ekonomik rollerin ve istihdam potansiyellerinin doğrudan bu süreci hızlandırdığını ifade etmektedir (Altun 2004).

Balamir'e göre, günümüz kentsel iyileştirme ve dönüşüm girişimlerinin başlıca özelliği, herkesin kentin sunduğu olanaklardan eşit bir şekilde yararlanmasını sağlayan sosyal projeler olmalarıdır. Bu kapsamda, yerel toplulukların ortaklıklar kurma yoluyla, kent parçalarını yenileme çabalarına girmeleri için desteklenmeleri kentsel dönüşüm için başvurulacak en iyi yaklaşımdır (Balamir 2005).

Gürsel de, gerek tarihi kentsel dokuların, gerekse gecekondulu bölgelerinin veya büyük ölçekli sağlıklı kentsel bölgelerin yeniden yapımı konusunu ele alan kentsel dönüşüm süreçlerinin, içinde yaşayanları esas alan sosyal bir sorun olarak değerlendirilmesi ve özellikle Türkiye'nin gelecekteki kentleşme sürecinde yapısal iyileştirme / güçlendirme, kültürel koruma / fonksiyonel yeniden kullanım sorunlarının bütüncül bir şekilde çözülebilmesi için etkin kentsel politika ve stratejilerin geliştirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır (Gürsel 2004).

Ünverdi, Tekeli'ye referans vererek, kentleri sürekli bir dönüşüm mekanı olarak kabul ettiğini, dönüştürme eyleminin, gelişmiş dünyanın kentlerinde yoksullaşmaya bağlı olarak ortaya çıkmış olan parçalanma desenleri ile baş edebilmede kullanılan önemli araçlardan biri olduğunu, benzer bir durumun (gecekondulaşmanın) görüldüğü az gelişmiş ülkelerde de kentsel dönüşümün var olan sorunlu koşullar karşısında operasyonel bir araç olarak yeniden yapılandığını belirtmektedir (Ünverdi 2005).

Yapıcı, kentsel dönüşüm kavramının ilk kez 2000 yılı Nisan ayında Rio de Janeiro'da "1. Uluslararası Kentsel Dönüşüm ve Sürdürülebilirlik" adı altında kentsel literatüre girdiğini (Yapıcı 2004) ve günümüzde bir planlama aracı olarak kentsel yenileme, iyileştirme, sağlıklılaştırma, yeniden canlandırma kavramlarının yerine ve/veya tümünü içerir şekilde kullanıldığını belirtmektedir (Yapıcı 2005).

Faruk Göksu, kentsel dönüşümün gerekliliğini; mahalleler arasındaki fiziksel, sosyal ve ekonomik farklılıkların azaltılması, kentsel yoksulluk ve sosyal dışlanma gibi sorunların ortadan kaldırılması, bölgede yaşayanlara yeni iş olanakları sağlanması, kentsel yaşam kalitesi standartlarının yeniden ele alınması, yapı yoğunluklarının düşürülmesi ve olabilecek deprem zararlarının asgariye indirilmesi için önemle vurgulamaktadır (Göksu 2003).

Bu konuda İdil, Türkiye’de tüm Büyükşehir belediyelerinin talebi haline gelen “dönüşüm planlarının” ne kavram, ne de işlem olarak ortak bir anlam ifade etmediğini, belediyelerin ve bir kısım akademisyenin bu talebe “planlı veya plansız olarak oluşumunu tamamlamış kentlerdeki sağlıksız ve riskli bölgelerde, imar planı hukukunun oluşturduğu engeli aşabilecek bir müdahale biçimi” olarak bakarken, bazı akademik çevrelerin bu kavramı, planlamanın tüm boyutsal içeriğine sahip bir türü olarak değerlendirdiğini belirtmektedir. İdil, dönüşüm kavramının planlamanın içinde zaten var olduğunu, çünkü planların genellikle var olan bir düzeni değiştirmek, dönüştürmek için yapıldığını, bu nedenle dönüşüm olgusunu planlamanın araçlarından biri olarak kabul edilmesi gerektiğini belirtmektedir (İdil 2005).

İncedayı kentsel dönüşümü, pek çok etmene bağlı olarak yaşamın her anında ve alanında gerçekleşen, sürekli değişim özelliğine sahip bir süreç olarak tanımlamakta, makro ölçekten, mikro ölçeğe uzanan ve bütüncül bir kavram olan dönüşüm olgusunun birçok faktörü (sosyal, psikolojik, kültürel, politik, ekonomik, felsefi vb.) bir arada barındırdığını vurgulamaktadır (İncedayı 2004).

Sönmez ise kentsel dönüşümü, değişime uğrayan bir kentsel bölgenin (tarihi bir yerleşme, işlevini yitirmiş bir sanayi alanı veya sosyal açıdan köhnemiş bir konut alanı gibi) sorunlarının, ekonomik, toplumsal ve mekansal anlamda çözülmesi amacıyla gerçekleştirilen müdahaleleri, planlama eylemlerini, yasaları, politikaları, ekonomik karar ve tercihleri içeren esnek bir süreç ve çok çeşitli aktörlerin yer alabildiği bir eylemler bütünü olarak tanımlamaktadır. Bu çerçevede, son on yıldır kent planlama disiplini içinde sıklıkla rastlanan bir kavram haline gelen kentsel dönüşüm projelerinin, bundan otuz yıl önce uygulanan projelerden farklı olarak çok aktörlü bir yapıya sahip ve yapıldıkları bölgelere özel olduklarını vurgulamaktadır (Sönmez 2005).

Özdemir’e göre, kentsel dönüşüm, aşağıdan yukarıya tüm tarafların katılımının sağlandığı, üst ölçekli devlet politikalarıyla desteklenen, etkin bir kentsel politika ve stratejik planlama çerçevesinde kurgulanan bir süreçtir (Özdemir ve ark 2005).

Şahin kentsel dönüşüm kavramını, uygulama ve kuramsal yaklaşımlar açısından, kentsel alanda bütünsel bir değişim; fiziksel yapılaşma açısından, var olan yapı stokunda bir değişim; ortak akıl ve sağduyu açısından, kent içinde çeşitli gerekçelerle arzulanmayan kentsel dokuların belli bir aktör veya aktörler tarafından yeniden yapılandırılması şeklinde tanımlamaktadır (Şahin 2003).

Kovancı’ya göre kentsel dönüşüm, kente ve kent parçalarına nitelikli ve çok boyutlu bir canlılık kazandırma amacıyla yapılan planlama eylemleridir. Bu kapsamda kentsel

dönüşüm, kentsel değişim ve gelişim dinamikleri doğrultusunda, kentsel örüntülerin adaptasyonunu sağlayan bütüncü ve çok boyutlu bir planlama aracıdır. Her ne kadar farklı ülkelerde ve dönemlerde bu konuya yönelik yaklaşımlar değişse de, Kovancı, tüm dünyada kentsel dönüşümü gerektiren beş ana ilkenin kabul edildiğini belirtmektedir. Bunlar; mevcut yapıyı geliştirme gereksinimi, planlamada niceliksel yaklaşımlardan, niteliksel yaklaşımlara geçiş eğilimi, dış dinamiklere dayalı küreselleşme sürecine uyum gereksinimi, kentsel kimlik, teknik ve sosyal altyapı gereksinimini karşılayacak kentsel projelere olan gereksinim ve planlama sürecine halkın katılımının sağlanmasının önemi olarak sıralanmaktadır (Kovancı 1996).

Üskent'e göre kentsel dönüşüm, kentlerin ekonomik, fiziksel ve sosyal açılardan çöküntüye uğramış bölgelerinde, ekonomiyi canlandırmak ve sosyal barışı yeniden sağlamak için yapılan fiziksel müdahaleler bütünüdür. Bu noktada bir kentin çağdaş yaşam standartları altında kalan bütün alanları kentsel dönüşüm uygulamaları kapsamında kalmaktadır. Dönüşüm, bir alanın sadece fiziksel olarak iyileştirilip, kendi haline bırakılması değil, farklı geçmişlere, ama aynı ortak değerlere sahip sosyal ve etnik grupları bir araya getirecek bir çevresel zenginlik yaratılması, bölgede yaşayanlar için yeni iş olanakları sağlanması ve onların üretkenliklerini geliştirecek stratejilerle desteklenmesidir. Dönüştürülen bölgeler, kamu sektörünün (merkezi ve yerel hükümetlerin) destek ve rehberliği, özel sektörün yatırımları ve halkın katılımı ile planlı gelişim ve güvenli yatırım olanaklarına kavuşturularak önemli çekim merkezleri haline gelmekte ve buldukları kentlerin ekonomik ve sosyal yapılarını güçlendirmektedir (Üskent 2003).

Sezai Göksu ise, konuya farklı bir açıdan yaklaşmaktadır. Göksu, son zamanların mekansal-politik ifadesi olarak ortaya çıkan kentsel dönüşüm kavramının, zaten bütünüyle politik bir eylem olan, ama meşruiyetini teknik-bilimsel kentsel yenileme programlarından alan ve planlamanın tam merkezinde yer alan bir müdahalenin yeniden adlandırılarak, adeta yeni bir yaklaşım gibi sunulduğunu ifade etmektedir. Esas itibarıyla içerisinde koruma, sağlıklaştırma ve yeniden geliştirme gibi üç farklı eylem türünü barındıran kentsel yenileme veya yeni sunulduğu adıyla kentsel dönüşümün, kentsel sistemlerin zaten yaşamakta olduğu son derece doğal bir süreç ve kapitalist sistemin “yaratıcı-yıkıcı” özelliğinin kentlerde görülen mekansal bir yansıması olduğunu vurgulamaktadır (Göksu 2005).

Benzer şekilde Ekinci'de, elli yıldır Türkiye'deki kentlerde uzmanlar yerine, halk veya politikacılar tarafından gerçekleştirilen sürekli bir dönüşümün yaşandığını, bundan

sonra da imar affı yerine, bilimsel söylem desteğiyle kentsel dönüşüm planları hazırlanacağını ifade etmektedir (Ekinci 2005).

Erden ise, kentsel dönüşüm terimi yerine, kentsel yenileşme ifadesini kullanmakta, bu kavramı, değişim içinde olan bir alanın problemlerini çözmek için ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel koşullarının geliştirilmesini amaçlayan vizyon ve operasyonlar bütünü şeklinde tanımlamaktadır. Bu kapsamda kentsel dönüşüm projelerini, kent planlama pratiğinin operasyonel olma gerekliliğine bağlı olarak, 1980'lerden sonra ortaya çıkan yeni uygulama araçları şeklinde ifade etmektedir (Erden 2003).

Sonuç olarak bu bölümde incelenen görüşlerin büyük bir kısmında kentsel dönüşüm projeleri, fiziksel/çevresel problemleri çözümlenir çevrelerde kaliteli yaşam koşulları oluşturmak ve sosyo-ekonomik/teknolojik gelişmelerle birlikte ortaya çıkan yeni toplumsal gereksinimleri karşılamak için planlamada kullanılacak yeni bir uygulama aracı olarak tanımlanmaktadır.

Kentsel dönüşüm projelerinin uygulanabilmesi için, ortak bir vizyon çerçevesinde kurumsal yapılanma, aktörler arasında koordinasyon, uzun vadeli destek ve yatırım, doğru hedef ve gerçekçi yaklaşımlarla, belirlenen gereksinimlerin gerekli çeşitlilik-miktar-erişim ağı içinde bir araya getirilmesi gerekmektedir. Ancak, dönüşüm projeleri için tek bir formül veya strateji tanımlamak mümkün değildir. Çünkü oluşturulan projeler her ne kadar ulusal bir politikanın ürünü olsa da, yerel nüfusun katılımı ve yerel yatırımcıların desteğiyle, yine onlar için üretildiklerinden dönüşüm stratejileri yereldir (Üskent 2003).

Kentin dönüşüm eğilimlerine karşı çok değişik direnç mekanizmaları da bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, kentteki mevcut yapıların teknik ömürlerinin uzun olması ve dolayısıyla bu yapıların dönüştürülme maliyetlerinin yüksek olmasıdır. İkinci direnç etkisi, yapıların mimari ve sembolik değerler taşımasıdır. Bu durumda toplumda kentteki bazı yapıların veya yerleşme dokularının korunmasını sağlayacak kurumlar gelişmekte ve bunlar dönüşmeyi geciktirici etkiler yaratmaktadır. Üçüncü direnç etkisi, gerek arsalar gerek gayrimenkuller üzerindeki parçalanmış mülkiyetlerdir. Oysa dönüşümlerin gerçekleşebilmesi için bu mülkiyetlerin yeniden bütünleştirilmesi veya mülk sahipleri arasında anlaşmanın sağlanması gerekmektedir. Son direnç etkisi ise, kent mekanında imar haklarının belli planlar ve kurallar doğrultusunda sınırlanmış olmasıdır (Tekeli 2003).

2.1. Kentsel Dönüşümü Gerektiren Nedenler

Dünya kentlerindeki dönüşümü gerektiren nedenler, büyük ölçüde ülkelerin farklı gelişmişlik aşamalarına ve küresel sistemle olan entegrasyon düzeylerine bağlı olarak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere göre farklılık göstermektedir. Gelişmiş ülkelerde kentsel dönüşüm kavramı, sanayi sonrası gelişme aşamasının sorunlarını ve özellikle de Post-Fordist dönem dinamiklerinin yol açtığı sosyo-ekonomik ve mekansal çöküntüleri aşmaya yönelik geniş kapsamlı bir yeniden yapılandırma yaklaşımı olarak görülürken (Sökmen 2003), gelişmekte olan ülkelerde, göçle oluşan yasadışı konut alanlarının dönüştürülmesi, doğal afetler sonucu zarar gören kentsel alanların yeniden yapımı, alt gelir gruplarına ait konut alanlarının sağlıklılaştırılması ve son yıllarda tarihi nitelikli kent merkezlerinin yeniden işlevlendirilerek korunması şeklinde, dar kapsamlı ve noktasal bir düzeyde gelişmektedir. Bu farklılığa rağmen, dönüşümü gerektiren nedenler genel olarak altı grup altında incelenebilir (Ergenekon 2003):

Bunlardan ilki demografik değişimlerdir. 20. yüzyılın başındaki “metropolleşme” olgusuyla birlikte çoğunluğu gelişmiş ülkelerin kentlerinden oluşan sadece 16 kentin nüfusu bir milyon kişinin üzerindeyken, 2000 yılında çoğunluğu gelişmekte olan ülkelerin kentlerinden oluşan 500 kentin nüfusu bu rakamın üzerine çıkmıştır. Dünya Kaynakları Enstitüsü’ne göre, kentleşme oranları nüfus artış oranlarından çok daha hızlı olarak yükselmeye devam etmektedir. 2005 yılına kadar dünya nüfusunun yarısı kentsel alanlarda yaşamaya başlayacak, 2025 yılına kadar ise, bu değer dünya nüfusunun üçte ikisine ulaşacaktır.

Kentlerdeki nüfus artışı, kentsel ölçü, büyüklük, kompozisyon, dağılım, yayılım, yoğunluk gibi konularda da problem yarattığından, kentsel dönüşümü gerektiren nedenler arasında önemli bir yere sahiptir (Bilsel ve ark. 2003). Özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki kentsel nüfusun, göçlerle veya yüksek doğurganlık hızına bağlı olarak sürekli artması, kentte fiziksel açıdan yetersizlik yaratmaktadır. İlk olarak kent merkezindeki fonksiyonlar nitelik ve nicelik bakımından gelişme göstermekte, sonra kent merkezden çevreye doğru büyümeye başlamakta ve kentin çevresindeki kırsal topraklar zamanla kentsel kullanımlara açılmaktadır. Kentin büyümesi, sadece yeni alanlara yayılması dolayısıyla bir dönüşüm meydana getirmemekte, kentin farklı noktalarındaki göreceli erişilebilirlikleri de değiştirmektedir. Bu noktada değişen arsa değerleri, gerçekleştirilemeyen rant potansiyelleri oluşturarak, kentin farklı noktalarında dönüşme baskısı yaratabilmektedir.

Kuşkusuz yalnız büyüme değil, küçülme de ilginç dönüşüm dinamikleri oluşturabilmektedir (Tekeli 2003). Özellikle kentlerdeki nüfusun çeşitli nedenlerle azalması, bazı bölgelerdeki kullanım yoğunluğunu düşürdüğünden, bu noktalarda dönüşüme gereksinim doğabilmektedir.

Kentsel dönüşümü gerektiren nedenler arasında kentsel dokuda yaşanan fiziksel değişimlerin de önemi büyüktür. Öncelikle kentsel dokuda veya yapılarda eskimeyle başlayan bozulmalar, daha sonra süzülme ve köhneme süreçlerinin de devreye girmesiyle büyük problemlere neden olmaktadır.

Eskime (obsolescence), bir yapının veya bir kentsel dokunun oluşum sürecindeki başlangıç koşulları ile, ele alındığı zaman dilimi koşulları arasındaki maddi ve manevi farklar şeklinde tanımlanmaktadır (Aysu 1977). Ancak eskimeyi sadece fiziksel mekanın tahrip olmuş kısımları olarak ele almak doğru değildir. Eskime fiziksel olduğu kadar, işlevsel, ekonomik ve görsel açılarından da gerçekleşebilir.

Fiziksel eskime, yapıların ve mekanların zaman içerisinde malzeme açısından eskimesi, bazı parçalarının yok olması ve işlevini yerine getirememesidir. Fiziksel eskimenin iklimsel, biyolojik, botanik ve doğal afetler gibi nedenleri yanında insan kaynaklı nedenleri de olabilir. (Özyaba ve ark. 2004). Bu kapsamda artan nüfusa bağlı olarak, ulaşım ve teknik altyapının da eskimesi ve yetersiz kalması mümkündür.

İşlevsel eskime, yapıldığı zamanın yaşam gereksinimlerine göre oluşturulmuş bir bölgenin, kentin demografik ve ekonomik büyümesine bağlı olarak ortaya çıkan fonksiyonel değişim ve gelişimlerden etkilenerek, farklı bir işlevsel kullanım alanına dönüşmesidir. Örneğin, yapıldığı tarihteki işlevi “konut bölgesi” olan bir kentsel alan, merkez fonksiyonlarının dalgalar şeklinde genişlemesi ve dolayısıyla çoğalan iş yerlerinin merkezi iş bölgesine sığamaması sonucunda işlevini yitirerek, ticaret bölgesi haline dönüşebilir (Tiesdell ve ark. 1996).

Ekonomik eskime, özellikle tarihi kent merkezlerindeki dokuya, artan kent toprağı değeri (rant) karşısında, ekonomik niteliğini kaybetmesi nedeniyle, yeni işlevler getirilerek müdahale yapılmasıdır (Özyaba ve ark. 2004). Örneğin, kent merkezinde konut olarak inşa edilmiş az katlı binalar, bu bölgenin yoğun ticaret alanı olarak kullanımı karşısında yıkılarak, yerine yüksek katlı büro binaları yapılmaktadır.

Görsel eskime, gerek tarihi mekanların, gerekse yeni oluşturulan kentsel dokunun yapılan eklemeler ve müdahaleler sonucunda, özgün mekan kimliğini yitirmesi ve görsel açıdan niteliksiz bölgeler haline gelmesidir (Özyaba ve ark. 2004). Örneğin, kent

merkezlerinde yer alan denetimsiz reklam tabelaları kent silüetini olumsuz yönde etkilemektedir.

Süzülme (filtering) ise; belirli bir kentsel alanda yer alan işlevin çeşitli nedenlerle bulunduğu yeri terk ettikten sonra, arkasında boş bir kentsel mekan bırakmasıdır. Çoğunlukla kentlerin tarihi merkezlerinde karşılaşılan bu süreç, işlevsel ve ekonomik eskimenin sonucu olarak gelişmekte ve daha sonra köhnemeye neden olmaktadır (Özyaba ve ark. 2004).

Köhneme (urban decay); “Bir bina veya binalar grubunun, bir kentsel bölge veya alt bölgenin fiziksel eskimeye ilave olarak, sosyo-ekonomik, sağlıksal ve kültürel açılardan kendi içinde yaşayanlar için olduğu kadar, yakın çevresi için de problem oluşturabilecek bir düzeyde yetersizlik göstermesi” demektir. Bazı kaynaklarda “çöküntü” olarak da ifade edilen köhneme kelimesi, genellikle fiziksel dokudaki yıpranma için kullanılmaktadır. Sosyal dokudaki bozulma içinse, ingilizce kökenli “slum” kelimesi kullanılmaktadır. Slum, “sosyal köhneme bölgeleri” veya “sefalet mahalleleri” anlamına gelmektedir (Baransü 1989).

Köhneme olayının başlangıcı, Antik Roma Dönemine kadar uzansa da, en yoğun olarak 19. yüzyıldaki Endüstri Devrimi’yle birlikte yaşanmıştır. Hızlı sanayileşmenin neden olduğu kırdan kente göç, gelişmiş Avrupa ülkelerinde ve Amerika’da, özellikle alt gelir gruplarının yaşadığı, yüksek yoğunlukta, sağlıksız ve kentsel kaliteden yoksun konut alanları oluşturmuştur. Diğer yandan, savaşlar sırasında pek çok kentin bombalanarak yıkılması ve bu kentlerde yaşayan nüfusun başka yerlere göç etmesi sonucunda, kentlerde terk edilmiş ve harap bölgeler ortaya çıkmıştır (Yiğitcanlar 2001).

Günümüzde ise kentler, aşırı nüfus yığılmaları, ekonomik yetersizlikler, sosyal bilinçsizlik, koşulsuz ve yanlış yer seçimi tercihleri, arz-talep eğilimleri gibi çeşitli nedenlere bağlı bir çöküş yaşamaktadır. Dünyada olduğu gibi, Türkiye’de de hissedilen bu çöküş, sadece az gelişmiş ülkelerde değil, 19. yüzyıldan bu yana hızlı dönüşüm süreçleri yaşayan gelişmiş ülkelerde de görülmektedir. Özellikle, tarihi kent çekirdekleri, bir zamanlar belli bir amaçla inşa edilip sonradan terkedilmiş sanayi ve depolama alanları, doklar, el değiştirmiş özgün nitelikli mahalleler ve benzeri alanlar zamanla kentsel alan içinde köhneme bölgeleri oluşturmaktadır (Özden 2001).

Köhnemenin gerçek nedeni, kentlerin büyümelerine bağlı olarak ortaya çıkan fonksiyonel değişim ve gelişmelerdir. Kentler genellikle, tek veya çok merkezli konsantrik büyüme gösterirler. Buna bağlı olarak, merkez fonksiyonları da dalgalar şeklinde genişler

ve çoğalan iş yerleri merkezi iş bölgesine sığamaz hale gelir. Bir kentsel mekanda gelişen köhneme süreci şöyle simgeleştirilebilir:

Bir A işlevi kendisine bir kentsel mekan (form) oluşturur. Bir süre sonra bu form, A işlevinin gelişmesini engeller ve A işlevi yerini boşaltır. Bir B işlevi ondan boşalan yere geçer veya rekabet sonucu B işlevi, A işlevini bölgeden uzaklaştırır. B işlevi, içine yerleştiği mekanı kendi özelliklerine ve gereksinimlerine göre yeniden şekillendirmeye başlar (Özyaba 2005). Bu mekan gelen işlevin istediği ölçülerde değilse, yeni işlev bir süre sıkışarak aynı hacimde kalabilir. Ancak daha sonra üçüncü boyutta yükselerek, mekansal büyüme yoluna gider (Baransü 1989). Böylece fonksiyonel değişim başlar ve konut bölgesi iş merkezine dönüşür. Mekansal yapıda bu tür hareketlilik devam ettikçe, konut bölgesinin eski sakinleri taşınır. Kent hızlı bir gelişme gösterirse, bu bölge bir iki yıl içinde merkezi iş bölgesi ile bütünleşir ve onun özelliklerini taşımaya başlar, köhneleşme görülmez. Eğer ticaret ve sanayinin gelişmesi yavaşlar veya gelişme yön değiştirirse, buradan taşınanların evleri iş yeri haline gelmediği için boş kalabilir veya kiraya verilir. Yıllar geçtikçe evler harap olur, kiralar düşer ve bölge köhneleşmeye başlar (Akdiş 1990).

Köhneme bölgelerinin yerleri konusunda kesin bir tanımlama yapmak mümkün değildir. Ancak yapılan araştırmalara göre gelişmiş ülkelerdeki köhneme bölgelerinin; kent merkezlerinde, kent merkezinin hemen çevresinde yer alan geçiş bölgelerinde ve düşük nitelikli toplu konut bölgelerinde, gelişmekte olan ülkelerdeki köhneme bölgelerinin ise; merkez çevresindeki geçiş bölgelerinde, kentleşmiş bölgelerdeki konut alanlarında ve kentin çevresindeki gecekondu bölgelerinde görüldüğü belirlenmiştir. Yine yapılan çalışmalarda köhneme olayının kentlerin büyüklüğü ile orantılı olarak arttığı ortaya çıkmıştır. Köhneme bölgelerinin belirlenmesinde, yapısal ve çevresel kriterleri ölçme, anket yapma ve temel ekonomik analiz gibi yöntemlerden faydalanılmaktadır. Birinci yöntemde, bölgedeki yapısal ve çevresel kriterler değerlendirilerek seçilen alanda fiziksel köhneme olup olmadığı belirlenir. Eğer bölgede köhneme varsa, bunun düzeyleri tespit edilir ve köhneme kriterleri ağırlık puanlarıyla çarpılarak elde edilen sonuçlar haritalara taşınır İkinci yöntemde, bölgede yaşayan insanlarla anket yapılarak seçilen alanda sosyal açıdan bir köhneme olup olmadığı, üçüncü yöntemde ise, bölgedeki temel ekonomik aktivitelerin etkinlikleri ölçülerek seçilen alanda ekonomik açıdan bir köhneme olup olmadığı belirlenir. Köhneme bölgelerinin oluşmasında mekansal yetmezlik boyutu yanında, etkin olarak kullanılamamadan kaynaklanan etkisizlik boyutu, kentlerin büyürken bazı bölgelerin yoğunluğunun artması/azalmasından kaynaklanan dağılım boyutu, bir bölge köhnemeye başlarsa, zaman içinde bu durum devam etmesinden

kaynaklanan zaman içinde süreklilik boyutu, köhnemenin bir çeşidinden diğerine/bir düzeyinden diğerine de geçebilmesi dolayısıyla zaman içinde farklılaşma boyutu, köhnemenin fiziksel yapıda, sosyal yapıda veya her ikisinde ortaya çıkabilmesine bağlı olarak niteliksel boyutu bulunmaktadır. Ancak her fiziksel yıpranma veya bakımsızlık belirtisi, bir köhneme olayı değildir. Tek ve basit bir köhneme olayı yoktur. Her olay birbirinden farklıdır, çünkü farklı koşullarda meydana gelmektedir (Baransü 1989).

Kentsel dönüşümü gerektiren nedenlerin üçüncüsü makro-ekonomik değişimlerdir. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra tüm dünyada yaşanan siyasal, toplumsal ve teknolojik değişimler ekonomiye de yansımış, 1930 - 1972 yılları arasındaki dönemde, kitlesel ölçekte standartlaşmış mallar üreten otomobil ve elektronik eşya şirketleri ekonomide egemenliği ele geçirmişlerdir. Fordist kalkınma modeli olarak adlandırılan bu kapitalist üretim ve düzenleme yapısı yoğunlaştığı bölgelerde sınırlanmış bir mekansal yapı ortaya çıkarmıştır. Fiziksel anlamda büyük sanayi tesisleri, fonksiyonel ve mekansal olarak konut, rekreasyon ve ticaret alanlarından “zoning” kavramı ile ayrılmış, fabrikaların üretim ve pazarlama sürelerini minimuma indirmek için uzun mesafeli taşıma ağları kurulmuştur.

Ancak 1960'ların sonlarına doğru Fordist gelişme modelinde ortaya çıkan örgütlenme, teknoloji ve mekan sınırlamaları, bu yığılma rejimini (yatırımların ve altyapının belirli mekanlarda ve sektörlerde yığılması) tehdit eder hale gelmiştir. Yatırım düzeyleri düşmeye başlamış, verimlilik artışı yavaşlamış ve uluslararası arenada yoğunlaşan küresel rekabet, sabit kur oranlarının çöküşüne yol açmıştır. Koruyucu gümrük duvarları yeniden doğarken, birbiri ardına gelen petrol şokları kriz sürecini hızlandırmıştır. Ulusal düzeyde ise, sanayinin yeniden yapılanma süreci hızlandırılırken, işsizlik ve enflasyon oranları iki haneli rakamlara doğru fırlamaya başlamıştır. Aynı zamanda, geleneksel borçlanma siyaseti de, birçok devletin büyüyen iç ve dış borç krizleri yüzünden tehlikeye girmiştir. Tüm bu yaşananlar 1970'lerden sonra dünya ölçeğinde ekonominin yeniden yapılandırılmasına neden olmuştur (Tümertekin ve Özgüç 1997).

Bu gelişmeler doğrultusunda, sanayide yeni örgütlenme biçimleri ortaya çıkmış, “anında imalat” denilen türde, yeni üretim organizasyon şekilleriyle kombine, dikey, yarı-entegre üretim yöntemleri yaygınlaşmıştır. Post-Fordizm adı verilen bu sistemde, üretim sürecinin önemli parçaları olan araştırma ve geliştirme, ürün tasarımı, pazarlama evlerde yapılırken, gerçek imalatın çoğu dışarıdan anlaşmalı yarı bağımlı küçük veya orta ölçekli firmalar tarafından yapılmaya başlanmıştır.

Bu kapsamda üretim biçimlerinde yaşanan değişim ve sanayisizleşme, Avrupa ve Amerika kentlerinde sosyal ve mekansal açıdan önemli değişimlere neden olmuştur. Özellikle fabrikaların iflas ederek kapanmaları veya ulaşım-iletişim teknolojilerinin gelişmesiyle ülke içinde veya dünya ölçeğinde ucuz işgücü olanaklarından faydalanmak için yer değiştirmeleri üretim fonksiyonlarının, belli merkezlerden idare edilmesini ve mekanlar arası yeni akışları ortaya çıkarmıştır. Bu süreç içinde, çok uluslu şirketlerin idare ve kontrol birimleri sayılı birkaç küresel kentte toplanırken, üretim, satış ve diğer birimleri dünya üzerinde yayılmaya başlamışlardır (Özdemir 2003).

1980 sonrasında, üretimin dünya üzerinde yayılarak ve parçalanarak ilerlemesini takiben, iş çevrelerinin gereksinim duydukları dağıtım, finans, bankacılık gibi hizmetlerin kent ekonomileri içindeki ağırlıkları artmaya başlamıştır. Ancak üretim sektöründeki istihdam kayıplarına karşılık, servis sektöründeki istihdam artışı aynı olmamıştır.

Bu dönemde sınırlı sayıdaki sanayi sektöründe üretim, istihdam veya dışsatım bakımından büyüme kaydedilmiştir. Özellikle bilgi teknolojilerinin yaygın kullanımına dayalı yeni faaliyetler ortaya çıkmış, sanayi sektörünün hiç gelişmediği veya çok az geliştiği bazı bölgeler yüksek teknoloji kompleksleri haline gelmiş, giyim, saat gibi sanata dayalı esnek üretim alanları yükselişe geçmiş ve çekirdekleşmiştir (Tümertekin ve Özgüç 1997).

Mekansal açıdan sanayi tesislerinin, gelişen ulaşım altyapısına bağlı olarak, içinde sıkıştıkları kent merkezlerinden, kent dışındaki daha geniş ve ucuz fiyatlı alanlara doğru yer değiştirmesi, kent merkezlerinde terkedilmiş alanları ortaya çıkarmış ve bunlar zamanla köhneme bölgelerine dönüşmüştür. Son yıllarda bu tür sanayi bölgelerinin yeniden kentsel kullanıma kazandırılması için farklı konseptlerde dönüşüm projeleri uygulanmaktadır (Özdemir 2003).

Kentsel dönüşümü gerektiren nedenlerden biri de teknolojik değişimlerdir. Özellikle ulaşım ve iletişim sistemlerinde yaşanan gelişmeler küreselleşme ve kalkınmanın gerçekleşmesinde önemli rol oynamışlardır. Genel anlamıyla ulaşım, insanların veya eşyaların, bir yerden diğer bir yere hareket etmesini anlatan, fakat içinde yaşadığımız küreselleşme çağında, artık bilginin, paranın, hizmetlerin de bir yerden bir yere erişmesini içine alan bir kavramdır.

Çağdaş ulaşım sistemleri gelişmeden önce, kervanlar aracılığıyla veya deniz ya da nehir yoluyla sağlanan ulaşım ve ticaret, Endüstri Devrimi'yle birlikte, deniz ve demiryollarıyla sağlanmaya başlamıştır (Tümertekin ve Özgüç 1997). Ancak 1920'lerden itibaren demiryollarının yerleşimleri parçaladığı düşüncesiyle, metro ulaşım sistemine

girmiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ise, havayolu ulaşımının gelişmesi, uzak mesafe yolcu taşımacılığının, artık uçaklarla yapılmasına olanak sağlamıştır. 1950'lerden itibaren, artan otomobil sahipliği ve kent planlarının otomobil odaklı bir yönde gelişmesiyle karayolu ulaşımının, 20. yüzyılın sonlarında ise özellikle gelişmiş ülkelerde, kentler, hatta ülkeler arasındaki ulaşımında hızlı trenlerin önemi artmıştır.

Aslında ulaşım, maddelerin, insanların ve bilgilerin yer değiştirmesini sağlayarak, sanayi veya ticaret gibi bir üretim biçimi oluşturmaktadır. Ulaşım faaliyetleriyle maddelerin yer değiştirmesi (hammadenin işlenebileceği yerlere, üretilen maddelerin de tüketim alanlarına), maliyet artışlarına neden olmaktadır. Bunun yanında, insanların hizmetlerin bulunduğu yerlere, örneğin işyerlerine, dinlenme ve eğlence tesislerine, sağlık merkezlerine vb. ulaşabilmeleri, dolayısıyla tüketici ve üretici duruma gelebilmelerinde de, ulaşım önemli rol oynamaktadır (Tümertekin ve Özgüç 1997).

Son iki yüzyılda ulaşım sistemlerinde gerçekleşen teknik gelişmeler, her tür ulaşım sistemlerinin hızla yayılmasını, bölgelerin ekonomik faaliyet açısından uzmanlaşmasını, arazi kullanım biçimlerinde de farklılaşmaların belirginleşmesini sağlamıştır. Günümüzde tüm dünya pazarları için üretim yapan büyük sanayi bölgeleri ve geniş tarım alanlarının oluşmasının başlıca nedenini ulaşım olanaklarının gelişmesinde aramak gerekir.

Diğer taraftan, dünyanın çağdaş ve hızlı değişiminde bilginin ve haberin ulaşımını sağlayan kitle iletişim araçlarının da etkisi büyük olmuştur. Savaş yıllarında radyo ulusal birlik duygusunun oluşmasına da katkıda bulunurken, savaş sonrasında ulusların kolektif yaşam ve kültürünü oluşturma görevi televizyona geçmiş, radyo ve televizyon birlikte “bütün nüfusun bir tek ortak kültür altında birleşmesi ve tamamen yeni bir yaşamı paylaşması” misyonunu üstlenmişlerdir. Günümüzde ise, medya şirketleri ve iş alemi yalnızca müşteri kitlesinin taleplerine anında cevap vermek ve müşteri tercihlerini en üst düzeye çıkarmakla, “rating” kaygısıyla uğraşmaktadırlar (Tümertekin ve Özgüç 1997).

Yeni medya düzeninin aynı zamanda yeni hizmet şekillerini, yeni bağlantı türlerini (uydular, kablolu TV) ve yeni ödeme şekillerini de beraberinde getirdiği görülmektedir. Ulus aşırı şirket kültürünün egemenliği olarak tanımlanan bu düzen, hükümetlerin kendi ulusal dillerini ve kültürlerini koruma çabalarına neden olmaktadır. Aynı küreselleşme eğilimleri haberleşmede de yaşanmakta, ulusal telefon iletişim kurumlarının pazarları rekabete açılmaktadır.

Telekomünikasyonla ilgili belki de en önemli gelişme “bilgi süper otoyolu” ya da “elektronik anayol” olarak da bilinen “internet”tir. Daha küçük bilgisayar ağlarını telefon bağlantılarıyla birleştiren dev bir bilgisayar ağı olarak tanımlanabilecek internet, fikirleri

ve bilgileri paylaşan müşterek bir görsel toplum yaratmak üzere dünyayı kuşatmış bulunmaktadır.

Özellikle 1990'larda tüm özellikleri birleştiren World Wide Web'in (kısaca www) yayılmaya başlaması, küreselleşmeyi de olağanüstü biçimde hızlandırmıştır. Gittikçe daha fazla kişinin, kendi özel elektronik araçlarıyla mesafeyi ortadan kaldırarak yarattıkları bu ortam, sibermekan ve sanal gerçeklik denilen yeni kavramları ortaya çıkarmıştır. Ayrıca artık bağlantının evlerden yapılabilmesi, birçok işi kolaylaştırdığı gibi, işyeri mekanında da değişimlere yol açmış ve işyerleri artık evlere taşınmaya başlamıştır. İnternet sayesinde şirketlerin iş hacmi de artmıştır, gıdadan-giyim eşyasına, kitaptan-tiyatro biletine, otel rezervasyonlarından-bankacılık işlemlerine kadar çok geniş kapsamlı alışveriş ve hizmet olanakları yanında her konuda araştırma olanakları da sunmaktadır (Tümertekin ve Özgüç 1997). Diğer taraftan mekansal yakınlıkların giderek önemini kaybetmesiyle, sanal ilişki ağları olanaklı hale gelmekte, iş yaşamındaki stratejik ortaklıklar ile, artan yolculuk ve turizm eğilimlerinin oluşturduğu yeni dokular, kentler arası ilişkiler ağını yoğunlaştırmaktadır.

Özetle, 21. yüzyılın başındaki küresel bilgi ekonomisine geçiş sürecinde yaşanan önemli dönüşümler, değişen üretim süreç ve tekniklerinin yanı sıra, kentlerin bilgisayar teknolojileri, iletişim ağları ve hızlı ulaşım kanalları üzerinden birbirlerine bağlanmalarının bir sonucudur. Tüm bu oluşumlar içinde kentler, artık sadece mal ve hizmetlerin değil, bilginin ve yeniliklerin üretildiği merkezler haline gelmiş ve ekonominin motorunu oluşturmaya başlamıştır. Bu noktada, bilgi, yenilik, teknoloji, mal ve hizmet akışlarının kesiştiği etkileşim noktalarındaki kentlerin ekonomik, sosyal ve kültürel canlılık açısından önemi artarken, bu kanallara erişim olanakları azalan yerelliklerin, kentsel kademelenmedeki önemi giderek azalmaktadır.

Günümüzde yerleşmeler örüntüsü, az sayıdaki küresel/merkez kent ve bölgede yoğunlaşan karar alma, yönetim ve servis işlevlerinin dışında, belli üretim alanlarında yoğunlaşan yerleşmeler haline gelmektedir. Uzmanlaşma sonucu, üretim merkez alanlar dışında gerçekleşirken, finans merkezleri de üretim merkezlerinden farklı yerlerde yoğunlaşma eğilimindedir. Bu anlamda mekansal yakınlığın önemi azalırken, kent içinde gerçekleşen dönüşüm süreçleri, kentin ulusal ve mekansal işbölümünde oynadığı rollere bağlı olarak değişmektedir (Kayasu ve Yaşar 2003).

Kentsel dönüşümü gerektiren bir diğer neden politik değişimlerdir. 21. yüzyıla damgasını vuran küreselleşmeden önce de dünyada geniş kapsamlı ve etkili hareketler

yaşanmıştır. Bunlardan en önemlileri, 19. yüzyıldaki Batılılaşma ve 20. yüzyıldaki modernleşme hareketleri olmuştur.

Batılılaşma'nın temel kaynaklarını, İngiltere'deki endüstriyel gelişmeler, Fransa'daki siyasi devrimler ve Almanya'daki askeri reformlar oluşturmuştur. Bu süreçte Batı'nın üstünlüğü, hem Batı'daki, hem de Batı dışındaki ülkeler tarafından kabul edilmiştir. Planlama açısından, Haussmann'ın Paris kenti için yaptığı büyük çaplı operasyonlar Batı dışındaki ülkelerde de kabul görmüş, "Batı"dan davet edilen mimar ve plancılara yeni kent planları ve kamusal projeler yaptırılmıştır.

20. yüzyılda, Batılılaşma'nın yerini, felsefi temelini aydınlanma geleneğinin ve rasyonalizmin oluşturduğu modernleşme almaya başlamıştır. Modernleşmenin temel kaynağı, İkinci Dünya Savaşı sonrasında galip gelen Amerika'nın sanayi, teknoloji ve iş yönetimi sahalarında geliştirdiği ilerlemeler olmuştur. Diğer yandan Avrupa'nın savaş sonrasında azalan gücünün dünyada birçok bağımsız ulus-devletin kurulmasına yol açması ve Amerika Birleşik Devletleri (A.B.D.) ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği (S.S.C.B.) arasında dünya ülkelerinin paylaşılma yarışını içeren Soğuk Savaş'ın ortaya çıkması bu hareketlerin siyasi boyutlarını oluşturmuştur (Göçek 2003).

Bu dönemde kapitalist ekonominin ve Fordist sistemin evrensel boyutlarda gelişmesi, sanayi sonrası döneme özgü sınıflı toplumsal yapılanma sürecinin pekişmesi, rasyonel çalışan merkezi bürokrasinin daha da etkinleşmesi, devrimsel nitelikteki bilimsel ve teknik gelişmelerin sonuçlarının dünya ölçeğinde artması ve insanların günlük yaşamlarının her geçen gün daha fazla rasyonalize olmasına bağlı olarak kişiliklerini ve özgürlüklerini yitirmeleri ile sonuçlanan modernleşme hareketleri ülke içi eşitsizlikleri arttırmış, dolayısıyla toplumsal tepkilere ve sosyal karışıklıklara yol açmıştır.

Planlama açısından, kentin fiziksel yapısını yeniden geliştirme, yıkıp yeniden yapma, yaşam standardını artırma, merkeziyetçilik, halkı yatırımlar konusunda bilgilendirme ve devlet eliyle yatırımlar yapılması gibi konular gündeme gelmiştir (Yiğitcanlar 2001).

20. yüzyılın sonlarında ise, küreselleşme kavramı ön plana çıkmıştır. Küreselleşme, ulusal kimliklerin, ekonomilerin ve sınırların çözülmesi, dünya insanların küresel bir toplumda bütünleştirilmesi, sosyal yaşamın büyük bir kısmının küresel güçler tarafından belirlenmesi, kısaca dünyanın küçülmesi, ulusal olan her şeyin anlamını yitirmesi ve dünyanın tek bir alan olarak algılanması bilincinin artış sürecini tanımlamak için kullanılan bir kavramdır. (Özbilen 2003).

Şüphesiz küreselleşmenin gerçekleşmesine neden olan en önemli olay, 20. yüzyılın sonlarında S.S.C.B.'nin parçalanıp, süper devlet tanımının A.B.D. tarafından sahiplenilmesi olmuştur. Ancak bu hükümlerlik, başka bir önemli olayla, refah düzeyi yüksek Avrupa devletlerinin oluşturdukları Avrupa Birliği'nin, yeni bir siyasi ve ekonomik model olarak ortaya çıkmasıyla da çakışmış ve sınırlanmıştır.

Küreselleşmenin temel kaynağı, Amerika'nın öncülüğünde başarıyla modernleşen Asya ülkelerinin desteğiyle sağlanan iletişim teknolojisindeki gelişmelerdir. (Göçek 2003). Diğer yandan, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sayıları ve etkinlikleri önemli ölçüde artan uluslararası kuruluşların varlığı, siyasal ve politik etkinliklerin artık sadece ulus devletlerle sınırlandırılmayacağını, dolayısıyla bugün ulusal ve uluslararası düzeyde politik kararlarda bu küresel aktörleri de göz önünde bulundurmaya gerekli kılmaktadır (Özbilen 2003).

Küreselleşme sürecinin felsefi temelleri incelenecek olursa, "küreselleşme kavramı" ile "postmodern" kavramı arasında bir ilişkinin varlığı göze çarpmaktadır. Postmodernizm; "yerleşmiş düşünce kalıplarından kurtulmayı hedefleyen, her türlü bilimsel araştırma ve bilgi birikimini eleştiren, yerleşik düzene başkaldıran ve tüm değerleri izafi gören bir bakış açısını" ifade etmektedir.

Postmodern küresel durumda, ulusal, yerel, toplumsal unsurların kendi içlerinde bütünleşmelerini sağlayan faktör "tüketim"dir. İnsanlar hayaller, imajlar, hazlarla birlikte, kimlikleri ve değerleri de tüketmektedir; bu ise toplumsal ilişkileri yapay biraradalıklara dönüştürmektedir. Aslında dünyada tüketicinin talebinden çok, büyük güçlerin üretim dayatmasıyla birlikte tek boyutlu bir talep gündeme gelmektedir (Özbilen 2003)

Bu dönemde postmodern söylemden temellerini alan strüktürel ve parçacıl planlama ve kentsel tasarım projeleri gibi yeni teknikler gündeme gelmiştir. Başta pazar ekonomisi olmak üzere, politik, ekonomik, fiziksel ve sosyal konuların hepsi planlamanın önem verdiği konular arasına girmiştir. Kentsel dönüşüm içinde koruma önemi artan bir kavram haline gelmiştir. Devletin teşvik ve yardımlarının miktarı azalmış ve halkın yatırım ve yenilemeyi kendi başına yaptığı modeller uygulanmıştır.

Küreselleşmeyle birlikte, kentsel doku değişmeye başlamış, bu değişime ayak uyduramayan bölgeler köhnemeye terk edilmiştir. Özellikle en önemli köhneme sorunları; kullanım biçimi değişen kent merkezlerinde, merkez çeperlerindeki alt gelir gruplarının yaşadığı konut alanlarında ve sanayi sektörünün gelişmekte olan ülkelere gönderilmesiyle birlikte boşalan eski sanayi alanlarında görülmüştür. Köhnemeye başlayan bu alanlarda, fiziksel yenilemeden farklı olarak, pazar ekonomisine dayalı gelişimi öne çıkaran

yaklaşımlar uygulanmıştır. Özellikle tarihi alanların veya kıyı bölgelerinin alışveriş, eğlence ve konut alanlarına dönüştürülmesi gibi projelerle kent turist çekiminde etkin bir araç haline gelmiş ve ticari bir unsura dönüşmüştür (Yiğitcanlar 2001).

Kentsel dönüşümü gerektiren nedenlerin sonuncusu sosyo-kültürel değişimlerdir. Toplumun yapısında meydana gelen değişimler olarak tanımlanan sosyal değişim kavramının altında, insanın doğayı ve insanın insanı denetim altına alma çabası olan insan-doğa ve insan-insan çelişkisinin belirlediği etkileşim bulunmaktadır (Kongar 1979).

Üretimin insan ve hayvan enerjisine dayalı olduğu sanayi öncesi kentte, toplumsal yapı katı bir tabakalaşmayla ayrılmıştır. Kenti yöneten üst gelir grupları daha korunaklı ve prestijli olan kent merkezinde, alt gelir grupları ise kentin dışındaki konut alanlarında yer almıştır. Konut- işyeri ayrımının olmadığı sanayi öncesi kentte, etnik kökene, aile bağlarına ve meslek gruplarına göre ihtisaslaşmış mahalleler kurulmuştur. Sosyal kontrol ise, din, aile kurumu, akrabalık ilişkileri ve lonca örgütlenmeleri ile sağlanmıştır (Sjoberg 1995).

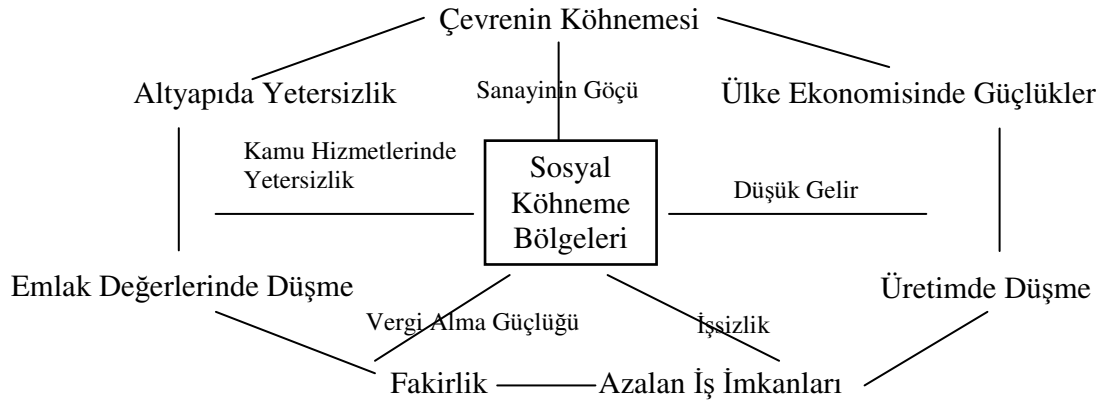
Geçiş dönemi kentinde, geleneksel kent yapısından modern sanayi kenti yapısına doğru bir dönüşüm yaşanmıştır. Bu dönemde kentleşme, Batı ülkelerinde sanayileşmeye, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde ise tarım teknolojisinin gelişmesi ve işgücü açığının ortaya çıkması, kırsal kesimdeki nüfus artışına bağlı olarak toprağın parçalanması ve kutuplaşması, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin ilerlemesine bağlı olarak gelişmiştir (Erkut 1996). Kırsal alanlardan kentlere doğru göç başlamış, Batı ülkelerinde kent merkezi, kentin ve çevresinin tüm sosyal ve ekonomik faaliyetlerinin idari ve kontrol işlevlerinin toplandığı ve üst gelir gruplarının yaşadığı bölge haline gelmiş, merkezden kentin çevresine ayrılan yollar boyunca işyerleri yoğunlaşmış, böylece kentte ikincil merkezler ortaya çıkmıştır. Kent merkezinin hemen çevresinde işyerleri ile konutların bir arada bulunduğu ve orta gelir gruplarının yaşadığı bir geçiş bölgesi, kentin çevresinde ise, ağır sanayi alanları ve alt gelir gruplarının yaşadığı konut alanları yer almıştır. Ayrıca bölgede inşaat sektöründe ortaya çıkan canlanmaya bağlı olarak bir alt kentleşme başlamıştır (Aslanoğlu 2000). Gelişmekte olan ülkelerde ise, göçle gelenler kentin çevresinde fiziksel ve sosyal açılardan kentle bütünleşemeyen gecekondu mahalleleri oluşturmuştur. Önceleri sadece barınma amacıyla yapılan bu yapılar, imar aflarıyla rant oluşturan bir spekülasyon aracı haline gelmiştir.

19. yüzyıldaki Endüstri Devrimi'yle birlikte Fordist üretim biçimine geçilmesi, geçiş dönemi kentini sanayi kentine dönüştürmüştür. Organik olmayan enerjinin sanayi ve tarımsal üretim yanında, ulaşım ve haberleşme teknolojilerine de uygulanması, yoğun

nüfusa, örgütlenme ve standardizasyon olanağına sahip bir sanayi ve ticaret kenti yaratmıştır. Bu dönemde toplumsal yapı, toprağı işleyen köylüler ve onlardan sayıca fazla olan sanayi veya hizmet sektörlerinde çalışan kitlelerle, bunlar üzerinde kontrol gücü olan üst tabakadan oluşmuştur. Sosyal kontrolün dolaylı olarak ve uzmanlaşmış resmi kurumlarla sağlandığı sanayi kentinde, insan ilişkilerinin kurulmasında iş ve meslek çevresi etkin hale gelmiştir (Aslanoğlu 2000).

Mekansal olarak, kentsel arazi kullanımında artan yoğunlukta bir uzmanlaşma yaşanırken, üst ve orta gelir grupları kentin çevresinde gelişen banliyölerde, alt gelir grupları ise merkez çevresindeki geçiş bölgesinde konumlanmıştır (Aslanoğlu 2000). Gans'ın yaptığı araştırmaya göre, gelişmiş ülkelerin kent merkezleri çevresindeki geçiş bölgelerinde kültürel aktivitelerden daha fazla faydalanmak için bölgeye yerleşen öğrenciler, sanatçılar ve entelektüellerden oluşan kozmopolitler, kent merkezinde çalışan bekarlar veya çocuksuz çiftler, kente iş bulabilmek veya çocuklarına daha iyi eğitim olanakları sağlamak için gelmiş göçmenler, işsizler ve ruhsal açıdan sorunlu bireylerden oluşan dört farklı grup yaşamaktadır (Akdiş 1990).

Geçiş bölgesi, kentleşme hızına bağlı olarak bir süre sonra kent merkezi ile bütünleşebilmektedir. Ancak kentsel gelişme yavaşlar veya yön değiştirirse ve bölgede yaşayanların taşınmasıyla boşalan konutlar kiraya verilmeyip, değerlenmesi için beklenirse, konutlar eskimeye ve bölgedeki emlak değerleri düşmeye başlar (Andersen 2004). Bölgeye ekonomik ve sosyal gücünü kaybetmiş bireyler yerleşir, böylece geçiş bölgesi köhneme sürecine girer ve zamanla sosyal köhneme bölgesine (slum) dönüşür (Aslanoğlu 2000). Şekil 2.1'de sosyal köhneme bölgelerinin oluşum süreci görülmektedir.



Şekil 2.1. Sosyal köhneme bölgelerinin oluşum döngüsü (Baransü 1989).

Sosyal köhneme bölgeleri başlangıçta, yeterli sosyal ve teknik altyapıdan, yeşil alanlardan ve sağlık hizmetlerinden yoksun, genel sağlık için tehlike oluşturan odaklar olarak değerlendirilmiştir (Baransü 1989). Ancak kent yenileme amacıyla yapılan araştırmalarda, sosyal köhneme bölgelerinde cinayet, tecavüz, fuhuş, uyuşturucu ticareti, hırsızlık ve gasp, kumar oynatma, çete oluşturma gibi sosyal çözümlerin de yaşandığı görülmüştür.

Diğer taraftan Endüstri Devrimi'yle birlikte, aile yapısı, kadın-erkek ilişkileri ve eğitim gibi konularda da değişimler yaşanmış, özellikle sanayi sektöründe yaşanan işgücü açığı kadınların da çalışma yaşamına girmesini, yasalar önünde erkeklerle eşit haklar kazanmasını ve kadının toplumdaki yerinin değişmesini sağlamış, böylece aile büyüklerinin otoritesine bağımlı kırsal geniş aile modelinden, eşlerin eşit söz hakkına sahip olduğu kentli çekirdek aile modeline geçilmiştir. Ayrıca, geleneksel toplumlarda dini, inançları, gelenek ve görenekleri, töreleri temel alan ve aile büyükleri tarafından verilen eğitim, bu konuda uzmanlaşmış laik kurumlarda, öğretmenlik mesleğine sahip profesyonel kişiler tarafından, çağdaş araç ve gereçler kullanılarak verilmeye başlanmıştır (Ozankaya 1994).

Ancak, 1970'lerden itibaren Fordizmin ve modernizmin neden olduğu standart yaşam biçimine karşı toplumsal tepkiler başlamış ve gelişen yeni üretim biçimleriyle birlikte postmodernizm denilen modernizm karşıtı bir kavram oluşmuştur. Buna bağlı olarak, toplumların kültürel yapısında da bazı değişiklikler yaşanmıştır. Endüstri Devrimi'nden önce, geleneksel ya da kırsal halk kültürü içinde yaşamlarını sürdüren topluluklar (Ozankaya 1994) sanayinin gelişmesiyle birlikte kent kültürünün etkisi altına girmiştir. Sürekli bir değişim içinde olan günümüzün kent kültürü (popüler kültür) gelenekselden çok alışılmışın dışında olan, kitlesel üretim ve pazarlamaya önem veren, kısa ömürlü ve tüketim odaklı bir kültürdür (Tümertekin ve Özgüç 1997). Kültürel yapıda meydana gelen bu değişimler toplumsal yapıyı da etkilemiş, postmodern kentin dinamiğini oluşturan yeni üst- orta sınıf olarak tabir edilen hizmet sektörü çalışanları, yeni tüketim tarzlarının oluşmasına, insanların giyimlerinin ve tükettikleri malların birer iletişim vasıtası "sınıf statüsünün simgeleri" haline gelmesine neden olmuştur (Featherstone 1997). Bu bağlamda son yıllarda "tüketim toplumu" tanımı pek çok düşünür tarafından tüketim merkezli yeni bir toplumsal yapılanmayı ifade etmek amacıyla kullanılmaya başlamıştır (Yırtıcı 2002).

Mimarlık söyleminde de tüketim kavramını temel alan benzer bir dönüşüm gerçekleşmiştir. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında gelişen postmodern mimarlık,

farklılıkların vurgulanması, gündelik yaşama ait göstergeler sisteminin mimarlığın biçim repertuarına dahil edilmesi ve kentin determinist bir planlamanın ürünü olarak kurulması yerine, farklı sosyal ve kültürel grupların bir araya geldiği bir mozaik olarak algılanması gibi özelliklerle öne çıkmıştır (Yırtıcı 2002).

Bununla birlikte değişen yaşam tarzları toplumda farklı gruplardan oluşan parçalanmış bir yapı ortaya çıkarmıştır. Toplumun farklı gruplarının değişik yaşam birimlerini tercih etmesi ve bu tercihlerin konut alanlarının gelişim süreçlerine yansması, kent mekanındaki dönüşüm altyapısını hazırlamıştır (Kayasu ve Yaşar 2003). Bu noktada özellikle kent merkezlerinde yaşayan üst gelir grupları, kentlerin kalabalıklaşması, merkez alanlarının ticaret alanlarına dönüşmesi, yoğun trafik, gürültü ve hava kirliliği gibi problemlere bağlı olarak, kentin çevresindeki bahçeli lüks konutlardan oluşan, güvenli, dış dünyadan yalıtılmış ve sosyal donatı alanları kendi içinde çözülmüş sitelere yerleşmeye başlamıştır. Aslında bu alternatif yaşam tarzı arayışı sadece gereksinimlerden doğmamış, aynı zamanda üst gelir grupları arasında moda haline gelmiştir. Göçmenler ve alt gelir grupları ise, gelişmekte olan ülkelerde kentin dış çeperlerindeki gecekondu bölgelerinde, gelişmiş ülkelerde ise düşük nitelikli toplu konut alanlarında veya merkez çevresindeki geçiş bölgelerinde kendilerine yeni yaşam alanları (“getto”lar) oluşturmuşlardır.

Günümüzde, büyük kentler zengin ve yoksul mahallelerin oluşturduğu bir çelişki yumağı haline gelirken, kentsel hizmetler, yaşam düzeyi ve mekan standartları açısından birbirinden yalıtılmış bu yerleşim alanları arasındaki farklar gün geçtikçe daha da artmaktadır (Uğurel 2002).

Sonuç olarak, kentsel dönüşümü gerektiren nedenlerin makro ölçekten mikro ölçeğe kadar değiştiği ve belirlenen nedenlerin direkt veya dolaylı olarak birbirini etkilediği, görülmektedir. Bu noktada tezin giriş kısmında belirtilen birinci hipotez doğrulanmış, kentsel gelişim ve değişimler sonucunda oluşan kentsel dönüşümün demografik ve fiziksel olduğu kadar, makro-ekonomik, teknolojik, politik ve sosyo-kültürel nedenlere bağlı olarak ortaya çıktığı görülmüştür. Bu tez kapsamında incelenen Bursa-Santral Garaj Bölgesinde kentsel dönüşümü gerektiren nedenler alan çalışması kısmında açıklanacaktır.

2.2. Kentsel Dönüşüm Kavramının Gelişimi

Dünyada kentsel dönüşüm kavramı ilk olarak, 19. yüzyılda Avrupa’da yaşanan kentsel büyüme hareketleri sonucunda, bazı bölgelerin yıkılıp-yeniden yapılması (kentsel yenileme) şeklinde ortaya çıkmıştır. Bu dönemde kamu sektörü yönetimli liderlik modeli

ile gerçekleştirilen kentsel dönüşüm süreçleri iki farklı temele dayanmaktadır. Birincisi, 1851’de İngiltere’de çıkarılmış olan ve kentsel politikalar üreten Konut Kanunu’dur. Bu kanun, sosyal konut programlarını ve sıhhileştirme projelerini kapsayacak şekilde geliştirilmiştir (Gürler 2003). İkincisi ise, 1851-1873 yılları arasında Haussmann’ın Paris kentinde yaptığı uygulamalardır. Bu müdahaleler, büyük ölçüde kamulaştırma, mevcut yapıları yıkıp yerine geniş yollar açma veya yeni binalar yapma şeklindeki kentsel yenileme stratejileriyle gerçekleştirilmiştir (Şahin ve Yalçın 2004).

19. yüzyıldaki Endüstri Devrimi’yle birlikte, kentsel yapı da değişmiştir. Hızlı sanayileşme, yeni kullanım biçimleri yaratmış ve kırsal alanlardan kentlere işgücü akımı başlamıştır. Özellikle gelişmiş Avrupa ülkelerinde (başta İngiltere olmak üzere) ve Amerika’da sanayide çalışan işgücünün ikamet sorununu çözmek için, üretim alanlarının yakınlarında düşük nitelikli işçi konut bölgeleri inşa edilmiştir. Ancak zamanla üreticiler arasındaki rekabetin artması, üretim maliyetlerinin düşürülmesini gerektirmiş ve gitgide artan çalışan sayısına da bağlı olarak, yüksek yoğunlukta, sağlıksız ve kentsel kaliteden yoksun yaşam alanları oluşmuştur (Yiğitcanlar 2001).

Endüstri Devrimi sonrasında, Avrupa’nın büyük kentlerinde işçi sınıfının içinde bulunduğu insanlık dışı koşullar, birçok düşünürü ve mimarı etkilemiş, “varolan kentin daha iyiye, daha yaşanabilir bir hale dönüşmesi gerekliliği” üzerine tartışmalar yapılmaya başlamıştır. Bu tartışmalarla birlikte gelişen ütopyacı akımlar, ilk kentsel dönüşüm fikrinin ortaya çıkmasını hızlandırmıştır. Tony Garnier’in “Endüstri Kenti”, Ebenezer Howard’ın “Bahçe Şehir” veya diğer ütopyacıların öngörülerinde var olan ortak nokta, fiziksel dönüşüm aracılığıyla bütünsel bir sosyo-ekonomik, kültürel ve siyasal dönüşümün hedeflenmesidir (Dostoğlu 1986).

Zaman içinde kentsel dönüşüm sürecinin politik ve ekonomik yapısı, ulusal gelişimden, küresel bütünleşme hedefine yönelerek, kentsel planlama sürecini de değiştirmiştir. Bu nedenle, dünyadaki kentsel dönüşüm yaklaşımları, farklı dönemlere ve sistematik temellerine göre dört grupta incelenebilir (Gürler 2003):

- Modernizm ve kentsel yenileme yaklaşımı (1910-1940):

Birinci Dünya Savaşı sonrasında kentler, Fordist ekonomi sistemi doğrultusunda gelişme göstermiştir. 1910’lardaki “Güzel Kent” (City Beautiful) hareketi yönelimli kentsel yenileme yaklaşımları tek merkezli ideal kentlere yönelik planlama ilkelerini vurgulamıştır. Bu kentlerde dönüşen mekanlar; açık kamusal alanlar, meydanlar, bulvarlar ve yeşil alanlardır. 1920’lerdeki Uluslararası Bauhaus hareketi yönelimli kentsel yenileme yaklaşımları işlevselliğin ön planda olduğu ve tarihi miras kaygısı taşımayan modern

kentlerin planlanmasına ve mimarisine yönelik gelişim programlarının önemini ortaya koymuştur. 1930'lardaki CIAM tarihi miras yönelimli kentsel dönüşüm yaklaşımları ise, işlevsel olarak bölgelere ayrılmış modern kent planlama ilkelerinin ve koruma kavramının önemini vurgulamıştır (Gürler 2003).

- Endüstriyel gelişme ve kentsel rehabilitasyon yaklaşımı (1940-1960):

İkinci Dünya Savaşı sonrasında kentler, kapitalist ekonomi sistemi doğrultusunda gelişme göstermiştir. Buna bağlı olarak, ütopyacı geleneğin anlayışı ile şekillenen kentsel dönüşüm kavramı savaş sonrasında radikal bir değişime uğramıştır. Yıkılan Avrupa kentlerinin yeniden inşası çabaları ve kapitalist ekonomilerin refah devleti uygulamaları ile yeniden yapılandırılmaları doğrultusunda ortaya çıkan yeni yaklaşımlar kentsel dönüşüm kavramının bağlamını ütopyacı idealizmden, uygulama ağırlıklı bir çerçeveye taşımıştır (Şahin 2003).

Bu dönemde, sermaye birikimine ve bölgesel endüstriye bağlı kentsel gelişim nedeniyle, merkez dışına taşınarak boşalan kent içi endüstri alanlarının rehabilitasyonu en önemli kentsel dönüşüm biçimi haline gelmiştir (Gürler 2003). Bir yandan kapitalist üretim sisteminin kitle üretimine ve dikey örgütlenmeye dayalı biçimi, devletin talep yönetimi politikalarıyla bir araya getirilerek, sosyal devlet ve merkezi planlama kavramları uygulamaya geçirilirken, bir yandan da bu uygulamalara paralel olarak banliyöleşme ve uydu kent projeleri gündeme gelmiştir (Şahin 2003).

1940'lardaki endüstriyel modern imaj yönelimli kentsel rehabilitasyon yaklaşımları, endüstri kentlerinin merkezi alanlarına yönelik sosyal konut programlarının önemini vurgulamıştır (Gürler 2003). Bu noktada sosyal devlet harcamalarının artırılması ve yerel yönetimlere büyük kaynaklar aktararak, yerel gereksinimlere yönelik hizmetlerin yerine getirilmesi anlayışının yerleştirilmesi, özellikle yerel yönetimleri köhneleşmiş kentsel dokuların yenilenmesi, alt gelir gruplarına yönelik konut projelerinin oluşturulması ve yeni konut üretme gibi sorunlarla karşı karşıya getirmiştir (Şahin 2003). 1950'lerdeki kapitalist endüstri yönelimli kentsel rehabilitasyon yaklaşımları ise, kapitalist endüstri kentlerindeki MİA ve çevresine yönelik yeniden geliştirme programlarının önemini vurgulamıştır (Gürler 2003).

- Postmodernizm ve kentsel yeniden canlandırma yaklaşımı (1960-1980):

Bu dönemde kentler Post-Fordist ekonomi sistemi doğrultusunda gelişme göstermiştir. Özellikle 1970'lerin sonlarında art arda yaşanan dünya petrol krizleri, kapitalist üretim tarzının yeniden tanımlanmasıyla sonuçlanmakla kalmamış, devlet-piyasa, devlet-toplum, sermaye-emek ilişkilerini yeniden belirlerken, kentsel dönüşüm

kavramına yüklenen anlam da değişmiştir. Neo-liberal politikaların etkisi altında, devletin piyasaya müdahalesinin en aza indirilmesi ve yine postmodern düşünsel akımların etkisi ile ortaya çıkan, devletin kamusal alanı, özel aktörler ve sivil toplum örgütleri ile paylaşması gerektiği savı, 1980 öncesinde devletin aktif olarak görev aldığı bir çok alandan çekilmesini gerektirmiştir. Özellikle merkezi yönetimden, yerel yönetimlere aktarılan kaynaklarla gerçekleştirilen birçok hizmet yerel yönetimlerin içine girdikleri finansman sorunları nedeniyle kesintiye uğramıştır. Tüm bunlara bağlı olarak, kentsel dönüşüm için gerekli kaynaklar bulunamadığından, bütünsel dönüşüm uygulamaları yerine, sadece kent planları ile dönüşüm sağlamaya çalışmak, parçacı uygulamalarla dönüşümü özendirmek gibi farklı alternatifler gelişmiştir (Şahin 2003). Bu dönemde, sermaye dolaşımı ve toplumsal hareketler nedeniyle terkedilmiş kentsel alanların yeniden canlandırılması en önemli kentsel dönüşüm biçimlerinden biri haline gelmiştir.

1960'lardaki modern kent yönelimli kentsel yeniden canlandırma yaklaşımları, kapitalist kentlerdeki kent içi tarihi alanlara yönelik kentsel koruma programlarının önemini vurgulamıştır. Bu dönemde servis yönelimli kentsel yeniden üretim modeli ile çökmüş merkezi kent alanlarını yeniden geliştirilmiştir. Dönüşüm iki şekilde sağlanmıştır. Birincisi, Detroit ve New Haven örneklerinde olduğu gibi, MİA ve çevresindeki çöküntü bölgelerinin yıkılıp yeniden yapılmasıyla bölgede servis sektörünün geliştirilmesi, ikincisi Sao Paulo örneğinde olduğu gibi, tarihi çekirdeği kentin komuta ve kontrol merkezi haline getirip kent dışı alanlarda yeni ofis bölgelerinin üretilmesidir. Dolayısıyla kentsel dönüşüm yaklaşımları sürecin bağlamına ve dönüşecek alanların yerel-olabilirlik karakteristiklerine göre farklılaşmışlardır.

1970'lerdeki endüstri sonrası formasyon yönelimli kentsel yeniden canlandırma yaklaşımları ise, postmodern mirasa sahip kentlerin, yıpranmış kentsel alanlarını turizm endüstrisi ile iyileştirmenin önemini ortaya koymuştur. 1980'lere kadar konut ve ticaret yönelimli kentsel yeniden üretim modelleri, daha çok servis sektörü oluşumunu, ofis gelişimini ve tarihi koruma müdahalelerini birleşik bir strateji olarak kullanmışlardır (Gürler 2003).

Sonuç olarak, 1960 ve 70'ler boyunca batı kentlerinde gözlemlenen kentsel dönüşüm uygulamalarının ortak noktası, bütünsel fiziki değişimleri içermeleridir. Kimi zaman yerel, kimi zaman da bölgesel düzeylerde, devlet eli ile yapılan kent planlarındaki değişmeyen tek nokta, projelerin kamu kaynakları kullanılarak uygulanması olmuştur (Şahin 2003).

- Endüstri sonrası gelişim ve Kentsel Rönesans hareketi (1980-Günümüz):

Bu dönemde kentler küresel ekonomik yeniden yapılanma süreci doğrultusunda gelişmiştir. Sermayenin hareketliliği ve piyasa simgeciliği sayesinde çökmüş kent içi alanların dönüşümü önemli bir konu haline gelmiştir (Gürler 2003).

Avrupa Konseyi bu konuda çalışmalar yapmış ve 1981’de adı “Urban Renewal” (kentsel yenileme) olan bir kampanya başlatmıştır. Daha sonra bu kavramın “yıkıp yeniden yapma” gibi bir içerik taşımasından ötürü, kampanyanın ismini “Urban Renaissance” (kentsel rönesans) olarak değiştirilmiştir. Kentlerde yaşam koşullarının geliştirilmesi, kentlerin şimdiki ve gelecekteki rollerinin tanımlanması ve ne olacağının tartışılması, kentsel yaşamın geliştirilmesi için mevcut yasaların uygulanması ve yeni yasal dayanaklar elde edilmesi, kentsel sorunlarla ilgili idari ve teknik yöntemlerin geliştirilmesi gibi temel ilkeleri içeren bu kampanya pek çok Avrupa kentinin dönüşümüne katkıda bulunmuştur (Çubuk 1992).

1980’lerdeki endüstri sonrası piyasa yönelimli kentsel rönesans yaklaşımları, dünya kentlerinin çökmüş kent içi endüstriyel alanlarına yönelik yeniden geliştirme programlarının önemini vurgulamıştır (Gürler 2003). Hakim anlayışın da etkisiyle girişimci ve rekabetçi olması gereken yerel yönetimler “projeler” yoluyla, kentsel dönüşümü asıl gerçekleştirecek olan piyasayı yönlendirmekle yükümlü hale gelmişlerdir. Kentsel dönüşüm kavramı ise, artık proje kavramıyla birlikte anılmaya başlamıştır. Bu parçacı yaklaşımla yerel yönetimler hizmet sektörüne yaklaşarak ve bu sektörün itici gücünü kullanarak kentsel dönüşümü sağlama eğilimine girmiştir. Bunun sonucunda kentsel dönüşümün amacı kamu yararından, ticarileşme ve maksimum kar elde etme amacına kaymıştır (Şahin 2003).

1990’lardaki endüstri sonrası rant yönelimli kentsel rönesans yaklaşımları, küresel kentlerin tarihi ve kültürel nitelikli kent içi alanlarına yönelik yeniden yapılandırma programlarının önemini ortaya koymuştur. Bu dönemde kentsel dönüşümde kullanılan modeller; konut, ticaret ve yeniden canlandırma yönelimli kentsel yeniden üretim şemaları olmuştur. Konut yönelimli kentsel yeniden üretim modelleri, New York-Times Square ve Londra-King’s Cross örneklerinde olduğu gibi, büyük ölçekte arazi kullanımını değiştirme fikrine dayanır. Bu değişim, mevcut arazi kullanımlarını gerek yeniden konumlandırarak, gerekse yeniden canlandırarak kentsel dönüşüm sürecinde ortaya koymaktadır. Ticaret yönelimli kentsel yeniden üretim modelleri, New York-Battery Park ve Londra Doklar Bölgesi örneklerinde olduğu gibi (Doordan 2001), ekonomik yeniden yapılandırma fikrine dayanır. Bu yapılandırma, gerek uzun vadeli yeniden gelişim müdahaleleri, gerekse özel

sermaye yatırımları yapılarak kentsel dönüşüm sürecinde uygulamaya konmaktadır. Yeniden canlandırma yönelimli kentsel yeniden üretim modellerinde ise, fikre veya hedefe göre emlak, turizm ve kültür odaklı yaklaşımlar ön plana çıkmaktadır (Gürler 2003).

Sonuç olarak kentsel dönüşüm anlayışının, ortaya çıkışından bu yana, vurguladığı noktalar, öncelikler ve öne sürdüğü politikalar bakımından değişik dönemlerde farklı biçimler aldığı görülmektedir. 1950'lerde çevresel kalite, 1960'larda sosyal politikalar, 1970'lerde ekonomik söylemler üzerine yoğunlaşan bu anlayış, 1980'lerden sonra pazar ekonomisine odaklanarak günümüze kadar ulaşmıştır (Ağan ve Arkon 2003). Bu bağlamda kentsel dönüşüm yaklaşımının, 19. yüzyıldan bugüne, toplumsal bir değişimden, fiziksel yapının değişimine, fiziksel değişimden de, devlet tarafından başlatılan ve piyasa eliyle yürütülen proje paketçiklerine doğru genel bir daralma yaşadığı söylenebilir (Şahin 2003).

Türkiye'de kentsel dönüşüm kavramının gelişimi incelenecek olursa, kentleşme sürecindeki planlama sistemine yönelik yaklaşımlar beş dönem altında değerlendirilebilir:

- Cumhuriyetçi modern imaj yönelimli kentsel yenileme yaklaşımı (1923-1950):

Tek partili rejimdeki cumhuriyetçi liderlik ve merkezi yönetim ağırlıklı ekonomik gelişme modeli, Türkiye'nin ulus-devlet olarak kentleşmesine neden olmuştur. Ülkenin gelişim yönelimli, merkezi, bağımsız politikası ve ekonomisi, planlamada kentsel yenileme yaklaşımını ortaya çıkarmıştır. Kentsel yenilemenin metodu, sosyo-ekonomik gelişimi gerçekleştirmek için ulusal bazda yorumlanan uluslararası modern hareket ve CIAM yaklaşımına dayandırılmıştır. Bu dönemde başkent seçilen Ankara'da büyük imar faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda kent içi alanlar, kamulaştırma, arazi kullanımı değişiklikleri ve yıkıp yeniden yapma gibi kentsel yenileme yaklaşımlarına göre biçimlenmiştir. Öncelikle, önemli kent meydanlarına açılan bulvarlar yapılmış, açık yeşil alanlar, kent-içi konut alanları ve kent parkları en fazla dönüşen kentsel alanlar olmuştur (Gürler 2003).

- Endüstriyel modern imaj yönelimli kentsel yenileme yaklaşımı (1950-1965):

Savaş sonrası geçiş döneminde yaşanan çok partili rejimdeki siyasi çekişmeler ve liberalleşme odaklı ekonomik gelişim modeli, Türkiye'de emek-gücünün kentleşmesini beraberinde getirmiştir. Kentsel planlamanın metodu, endüstriyel gelişim ve askeri yeniden yapılanmayı gerçekleştirmek amacı ile modern harekete dayandırılmıştır (Gürler 2003). Bu dönemde İstanbul'da "Menderes İmarı" olarak bilinen ve hükümetin ideolojisinin hakim olduğu kentsel yenileme hareketleri gündeme gelmiştir. Özellikle İstanbul'da taşıt trafiğine uygun geniş yollar açmak için pek çok tarihi bina yıkılmış,

kentsel doku içinde apartmanlaşma başlamıştır. Sermayenin kentleşmesi mekana yıkıcı bir kentsel dönüşüm faaliyeti olarak yansımıştır (Şahin 2003). Ancak 1950'lerde tarımda yaşanan makineleşme ve hızlı sanayileşmeye bağlı olarak artan kırdan kente göçün karşısında, devletin yeterli ve uygun koşullarda konut sunamaması sonucunda, göçle gelenler kamu veya özel arazi parçalarına doğrudan el koyma yoluyla “gecekondu” olarak bilinen yasadışı bir konut sunum biçimi geliştirmişlerdir (Balamir 1996).

- Kapitalist endüstri yönelimli kentsel canlandırma yaklaşımı (1965-1980):

Politik liderlik ve ithal ikameci ekonomik gelişim modeli Türkiye'de emek-gücünün kentleşmesini devam ettirmiştir. Ülkenin endüstri yönelimli, denetimci ve otoriter politikası ve ekonomisi kentsel yeniden canlandırma yaklaşımını ortaya çıkarmıştır. Bu yaklaşım, kapitalist endüstriyel gelişimi gerçekleştirmek için, ekonomik kalkınma hedefine dayandırılmıştır. Bu bağlamda, kent içi tarihi alanlar için arazi tabanlı düzenleyici çerçeveler üreten 1973 yılı tarihi koruma yasaları, kentsel dönüşüm sürecinde tarihi ve kentsel koruma şeması bakımından temel araç haline gelmiştir (Gürler 2003). Diğer yandan, kırsal alanlardan kentlere göç tüm hızıyla sürerken, merkez çevresinde gelişmeye başlayan gecekondu bölgeleri büyümeye devam etmiştir. Bu dönemde sosyal ağırlıklı kentsel uygulamalar başlatılmış, ancak dönemin hareketli ve kaotik siyasal ortamı içerisinde yeterli kaynaklar bulunamamış ve planlanan uygulamaların bir çoğu yaşama geçirilememiştir. Özellikle yerel yönetimlerle merkezi yönetimler arasındaki gerilimlere bağlı olarak, gittikçe güçlenen yerel yönetimlerin önünün kesilmesi için, planlanan kentsel dönüşüm faaliyetlerine destek verilmemiştir (Şahin 2003).

- Endüstri-sonrası piyasa-yönelimli kentsel rönesans yaklaşımı (1980-1990):

Politik liderlik ve ihracata yoğunlaşmış ekonomik gelişim modeli Türkiye'de sermayenin kentleşmesini üretmiştir. Ülkenin entegrasyon-yönelimli, desantralize ve liberal politikası ve ekonomisi kentsel rönesans yaklaşımını ortaya çıkarmıştır. Bu yaklaşım, endüstri sonrası gelişimi gerçekleştirmek amacı ile postmodern harekete dayandırılmıştır (Gürler 2003). Özellikle 3194 sayılı yasa ile, planlama yetkilerinin yerel yönetimlere devredilmesi ve belediyelere aktarılan kaynakların artırılması, neredeyse bütün büyük kentlerde planlama ve imar hareketleri başlatmıştır (Şahin 2003). Bu bağlamda 1980'den sonra, kent-içi tarihi alanlarda kentsel koruma, yeniden kullanım ve rehabilitasyon gibi strateji ve yöntemler kentsel dönüşüm sürecinde kullanılan temel araçlar olmuştur (Gürler 2003). Diğer yandan, zaman içerisinde artan göç oranı ve popülist devlet politikalarıyla şekillenen af uygulamaları sonucunda, gecekondu alanları hem kentsel mekanda önemli bir alana yayılmaya, hem de nüfusunu spekülatif ortamlara

taşımaya başlamıştır. Kentlerin ekonomik ve fiziksel açılardan büyümelerine bağlı olarak, gecekondular alanları rant değeri gittikçe artan merkezi alanlarda yeniden değerlendirilirken, bunun farkına varan gecekondular sahipleri bir zamanlar sadece barınma amacıyla kullandığı gecekondusundan en yüksek faydayı elde etme arayışı içine girmiştir (Dündar 2003). Aslında Türkiye'deki "kentsel dönüşüm" kavramı, akademik çevrelerde yaygın bir biçimde tartışılmış olsa da, uygulamada kentsel dönüşümün bir kamu hizmeti veya bir amaç olarak ortaya çıkması oldukça yenidir (Şahin 2003). Türk kent planlama sistemi içinde, kentsel dönüşümün en yaygın uygulaması, kent merkezlerinde ve yakın çevresinde kalmış gecekondular alanlarının yeniden kazanımı veya deprem, sel, heyelan gibi doğal afetler sonucu zarar gören kentsel alanların yeniden imarı şeklinde gelişmiştir (Dündar 2003). 1980'lere kadar kentlere göç etmiş ve gecekondularda yaşamakta olan kesimlerin kentle bütünleşememesi sorunu, modern çevrelerde kentsel dönüşümün ana konusu olarak görülmüş, ancak devlet eliyle özellikle de yerel yönetimler kanalıyla kentlerdeki gecekondular alanlarının dönüştürülmesi gerekliliği, 1980'lerden sonra genel kabul görmeye başlamıştır (Şahin 2003). Ancak bu tür oluşumları engellemesi ve kentsel rantın dağıtımında adil olması beklenen devlet, gereksinim sahiplerine hem ekonomik, hem de sosyal anlamda uygun konut sunamadığından popülist yaklaşımlara sığınmış ve mevcut kaçak yapıları yasallaştırma yoluna gitmiştir.

- Endüstri-sonrası rant-yönelimli kentsel rönesans yaklaşımı (1990 - günümüz):

Bölünmüş ortaklık türünde politik koalisyonlar ve özelleştirme nitelikli ekonomik gelişim modeli, Türkiye'de sermayenin kentleşmesini devam ettirmektedir. Kentsel planlamanın yöntemi, endüstri sonrası entegrasyonu gerçekleştirmek amacı ile küresel sürece dayanmaktadır (Gürler 2003). Bu dönemde sosyo-ekonomik rehabilitasyon ve turizm amaçlı yeniden canlandırma faaliyetleriyle, gecekondular bölgelerinin nitelikli konut alanlarına dönüştürülmesini içeren konut odaklı yaklaşımlar önem kazanmıştır.

Bu kapsamda kentlerde yasal olarak, Büyükşehir Belediyeleri ve İlçe Belediyeleri olarak tariflenen yeni yetki alanlarının oluşturulması, öncelikle kentsel projelere, planlara ve uygulamalara hız verilmesini, ikinci olarak kentlerdeki bazı alanların yeniden düzenlenmelerini olanaklı kılmıştır. Bu kapsamda Büyükşehir Belediyelerine kısmen bağımlı olan İlçe Belediyeleri kendi yetki alanlarında hızla alt ölçeklerde planlar üreterek, kaçak olarak yapılaşmış alanların pek çoğunu yasal statüye kavuşturmuşlardır (Altınçekiç 2005).

Gecekondular alanlarının yenilenerek, kentsel arsa pazarına kazandırılmasına ilişkin ilk çözüm ıslah imar planları olmuştur. Arazinin tümüyle temizlenerek, altyapısının

getirilmesi ve parselasyon yapılmasından ilgili belediyenin sorumlu olduğu, yeni yapılaşmanın ise gecekonduların sahipleri ile müteahhidin varacağı anlaşma ile şekilleneceği ıslah imar planları ile dönüşümün gerçekleşmesinde üç farklı oluşum tanımlanabilir: Birincisi, büyük inşaat firmalarının en yüksek karı getirebilecek gecekonduların hızlı bir şekilde dönüştürmesi, ikincisi küçük ölçekli firmaların veya en yaygın kullanımıyla yap-satçıların daha az karlı gecekonduların (önemli ulaşım aksları üzerindeki ve/veya prestijli konut alanları çevresindeki vb.) dönüştürmesi, üçüncüsü kentin kar getirmeyen alanlarında (topoğrafik açıdan problemlilerde, çöp toplama veya sanayi alanlarının yakınında, kentin çeperlerinde vb.) yer alan gecekondularda yaşayanların ıslah imar planlarının yarattığı rant beklentisi ile farklı çözümleri tümüyle reddetmesi ve zamanla bu alanların kentsel çöküntü bölgelerine dönüşmesidir (Altaban ve Şenyapılı 2002). Bu değerlendirme sonucunda, ıslah imar planları ile rant sağlayan gecekonduların alanlarında dönüşüm sağlanırken, problemlilerde de engellenmektedir.

Günümüzde gecekonduların, af yasaları ve seçim öncesi oy kaygılarıyla, fiziksel ve sosyal anlamda çok daha problemliler olan potansiyel geçiş ve çöküntü alanlarına dönüşmekte, kentsel toprak rantı paylaşım kavgası ve spekülasyon amaçlı kentsel mekan örgütlenmesi bağlamında her boyutta sağlıksız bir apartmanlaşma olgusu yaşanmaktadır (Şenyapılı 1996). Bu kapsamda, dönüşüm alanlarında yıkılan her 1-2 katlı gecekondular yerine, daha yüksek katlı konutların yapılması, nüfus yoğunluğunu hızla artırırken, gerekli sosyal donatı alanları hesaplanmamakta ve orada yaşayacak halkın gereksinimleri göz ardı edilmektedir. Hiç bir zaman kentli olamayan, ancak kırdan da bir ölçüde kopmuş olan gecekonduların sahipleri “yarı-kırsal” yeni bir yaşam biçimi yaratırken, bunun mekansal formunu da gecekondular ve özellikle gecekondular mahallesi olgusunda bulmaktadır. Mahalle, köyün yeniden yaratılmışı, mahalle yaşantısı ve formu ise, kırsal mekan anlayışının yeniden üretilmişidir. Gecekondular, esnek bir yapı biçimi olduğundan, sahiplerinin değişken ekonomik ve sosyal yaşam şartlarına uyum sağlayabilirken, apartman bu olanağı vermemektedir. Böylece önceleri kentli olmanın bir yolu olarak cazip gelen apartmanın kendi yaşam biçimi ile örtüşmediğini gören gecekondular sahipleri, mekana uyum sorunları yaşamaktadır. Bu noktada, gecekondularla birlikte, mahalle anlayışının da yıkılması, bölgede yaşayanların toplumsal dayanışma biçimlerini etkilediğinden, dönüşümün devamlılığı engellenmekte, bu alanlarda soylulaştırma süreci yaşanabilmektedir. Ayrıca, dönüştürülen alan dışında kalan kiracı nüfus kent içindeki diğer gecekondular alanlarına taşınırken, yasal yollarla konut edinme çabasında olan, ancak ekonomik nedenlerle buna ulaşamayan kentliden, kırdan göçerek kendisine ait olmayan bir araziye yasadışı olarak

konut yapana, haksız rant transferi yapılmaktadır. Bu durum, Türkiye'de geçmişten günümüze uygulanmakta olan popülist devlet politikalarının bir sonucudur ve kentli haklarına aykırıdır (Dündar 2003).

Görüldüğü gibi, günümüzde Türkiye'deki planlama yaklaşımı, çok boyutlu sürdürülebilir yerel gelişme anlayışından ve geniş katılımlı karar sürecinden uzak, merkezi karar odaklı ve dar kapsamlı bir fiziksel mekan düzenlenmesi anlayışını içermektedir. Dolayısıyla, mekanla sınırlı otoriter bir planlama anlayışına bağlı kentsel dönüşüm projelerinde de, Batı'daki örneklerine kıyasla önemli farklılıklar ortaya çıkmaktadır.

Bu farklılıklardan en önemlisi, kentsel dönüşüme belli kent kesimlerinin mekansal dönüşümüyle sınırlı bir projecilik anlayışıyla yaklaşılmasıdır. Böyle sınırlı bir dönüşüm anlayışının arkasında geniş kapsamlı bir planlamanın ortaya koyabileceği, uzun vadeli bir gelişme vizyonu yer almadığı için, kentsel dönüşüm projeleri, genel gelişmeye dönük bir işlev taşımayan, kendi mekan düzenleme ölçek ve amaçlarıyla sınırlı projeler olarak gelişmiştir. Bu duruma bağlı olarak, kentsel dönüşüm konusu güzelleştirme işlevli tasarımların ön plana çıktığı, kaynak bulunabildiği ölçüde gündeme getirilebilen, vitrin yanı güçlü ve siyasal getirisi yüksek bir tüketim alanı olarak görülmektedir. Bu tablonun dikkat çeken yanlarından biri de, özellikle büyük ölçekli yarışma projelerinin çoğu kez hiç uygulanamadan kalması, bazı projelerin ise yıllar süren uygulama süreçleri yaşamasıdır.

Diğer önemli bir farklılık, kentsel dönüşüm konularının içerdiği çok aktörlü tablonun siyasal doğasına, teknik bir projecilik anlayışıyla yaklaşılmasından kaynaklanmaktadır. Oysa çoğu kez belli büyüklükteki kent parçalarıyla ilgili dönüşüm konuları, ölçeklerine, finansal boyutlarına, karmaşık ve zaman içinde değişen karar çevrelerine bağlı olarak, genellikle uzun ve belirsizlikler taşıyan uygulama süreçlerini gerektirmektedir. Bu nedenle taraflar arası uzlaşmanın önem taşıdığı sürekli bir işbirliği ve kararlılık, başarıya ulaşabilmenin temel koşulunu oluşturmaktadır (Sökmen 2003).

Kentsel dönüşüm alanındaki yaklaşımlarda Batı'da yaşanan tabloya kıyasla ortaya çıkan bu önemli farklılıkların kaynaklandığı nedenler, temelde kent denen olgunun gerçeğini okuyabilmede ve onun planlamasıyla ilgili anlayışta yaşanan geri kalmışlıkta yatmaktadır. Çok taraflı karar çevrelerini içeren özellikle büyük ölçekli kentsel dönüşüm konuları bugünün gerçeklerine uygun gelişmiş bir planlama anlayışını, demokratik temelli ortak karar üretme düzlemlerini, belli bir uzlaşma kültürünü, kaynak yaratıcı girişimci yaklaşımları vs. gerektirirken, böyle karmaşık bir alana dar kapsamlı projeci bir anlayışla yaklaşmak kaçınılmaz başarısızlıklara yol açmaktadır. Böyle bir başarısızlık tablosunun en önemli yanı, fırsat mekanları olarak tanımlanabilecek önemli kentsel bölgelerin başarılı

dönüşümleri sonucunda sağlanabilecek ekonomik, sosyal, çevresel ve imgesel getirilerden yararlanabilme olanaklarından yoksun kalınmasıdır.

Sonuç olarak, Türkiye'deki gibi bir planlama ortamında başarılı olma şansı taşıyabilecek dönüşüm konularının, karmaşık olmayan karar çevrelerine sahip, kısa sürede sonuçlanabilecek, finansal boyutları sınırlı konular olması gerekmektedir (Sökmen 2003). Bu kapsamda, mimarlığın tüm sistem içinde bir düğüm noktası olduğu disiplinler arası bir koordinasyonla, uzun vadede ekonomiklik, kullanıcı memnuniyeti, uygun kentsel yoğunluk ve yeterli altyapı sistemi sağlayacak, kent merkeziyle ilişkilendirilmiş bütüncül bir yaklaşım benimsenmelidir (Gökbayrak 2004).

2.3. Kentsel Dönüşüm Yöntemleri

Kentsel dönüşüm, mevcut kent yapısının yenilenmesi için uygulanan farklı müdahale biçimlerini içinde toplayan genel bir kavramdır. Ancak bu müdahale biçimlerinin tanımlanmasında pek çok farklı görüş ortaya çıkmaktadır. Bunun en önemli nedeni dünyanın farklı ülkelerindeki bilim adamlarının çeşitli isimlerle tanımladığı bu kavramların Türkçeye çevrilmesinde uzman kişi ve kurumların oluşturduğu bir dil birliğinin olmamasıdır. Bu çalışmada kentsel dönüşüm yöntemleri dokuz farklı başlık altında incelenecektir:

- Yenileme (renewal)

Keleş'e göre, gerek yerleşme düzeni, gerekse mevcut yapıların durumu bakımından yaşama ve sağlık koşullarının iyileştirilmesi olanağı bulunmayan alanlardaki yapıların tümünün veya bir bölümünün ortadan kaldırılarak yeniden imar edilmesi yenileme olarak tanımlanmaktadır (Keleş 1988). Yenileme, "yeni bir yaşam stratejisi getirme" hedefine yönelik, yerleşik kentsel dokuda sağlıklılaştırma amaçlı kapsamlı ve kökten müdahalelerle büyük ölçüde yıkımlar ve yeniden yapılanmalar gerektiren bir yöntemdir. Yenilemede kökten değişime uğratılan kentsel dokuda geçmişe ilişkin herhangi bir referans bulmak artık olanaksızdır (Çubuk 1992). Elander ise yenilemeyi, makro ölçekten, mikro ölçeğe uzanan, teknik, finansal, sosyal, fonksiyonel boyutları olan ve pek çok aktörü ilgilendiren bir olgu şeklinde tanımlamaktadır (Elander 1997).

Baransü'ye göre ise, eskiyen kentsel bölgelerin yıkılarak, yeniden yapılmaları kentsel yenileme şeklinde tanımlanmaktadır. Yenilemenin kentsel boyutta olabilmesi için konumsal, demografik, ölçeksel ve fonksiyonel kriterlere uygun olması gerekmektedir. Konumsal açıdan yenileme bölgeleri, hem kent çevresinde, hem de kent merkezinde yer alabilir. Demografik açıdan yenileme büyüklüğü değişebilir. Ölçeksel açıdan yenileme

büyüklüğü, yenilemenin optimum zamanda tamamlanabileceği büyüklüktür. Optimum zaman ise, planıcı açısından ekonomik rasyonellik, sosyo- kültürel etkinlik, politik ve idari olabilirlik gibi kriterler sağlanmak şartıyla, planlama-uygulama sürecinin indirgenebileceği en kısa süredir. En yaygın yenileme birimi büyüklüğü, ölçek kriterinin alt sınırını da oluşturan parseldir. Fonksiyonel açıdan yenileme ise, kentsel olan ve olmayan fonksiyonların belirlenmesiyle ortaya çıkmaktadır. Bu noktada, ikamet fonksiyonunu sınıflandırma dışı bırakırsak, hizmet sektörü faaliyetlerinin tümü ile, sanayi sektörü faaliyetlerinin bir kısmı, kentsel fonksiyonlar olarak değerlendirilebilir (Baransü 1989).

Tekeli'ye göre, toplumdaki direnç mekanizmaları var olan dokunun yıkılıp, yerine farklı bir dokunun yapılmasını (kentsel yenilemeyi) engellemektedir. Ancak en radikal dönüşüm biçimi olan kentsel yenileme, bazı durumlarda rasyonel bir çözüm haline gelebilmektedir. Örneğin, bir köhneme bölgesinde rantların çok düşmesi halinde, o alandaki yapıların yıkılıp, yeni imar haklarıyla tekrar yapılması çok karlı bir girişim haline gelebilmekte veya yaşam kalitesinin çok düşmesi hatta riskli hale gelmesi durumunda, kentsel yenilemeye başvurmadan başka çare kalmayabilmektedir. Ayrıca yasal meşruiyeti olmayan, başkalarının mülkleri üzerinde yapılan binaların bulunduğu alanlarda kentsel yenileme kaçınılmaz olmaktadır (Tekeli 2003)

- Sağlıklaştırma (rehabilitation)

Kentsel sağlıklaştırma, eski kent dokusunun ve çöküntü alanlarının kısmi yenileme ile kullanıma açılması olarak ifade edilmektedir (Şahin 2003). Bazı kaynaklarda sağlıklaştırma yerine “sıhhileştirme”, “iyileştirme”, “eski haline getirme”, “rehabilitasyon” gibi ifadeler de kullanılmaktadır. Tekeli'ye göre, eskimiş, performansı düşmüş, teknik ve sosyal altyapısı yetersiz bir bölgenin performansını sınırlı yatırımlarla yeterli hale getirmeye çalışmak sağlıklaştırma olarak adlandırılmaktadır. Ayrıca Türkiye'ye özgü olmak üzere, sağlıklaştırma yapılacak bölge imar bakımından meşru değilse, buradaki mevcut yapılanmanın belirli yasalarla meşru hale getirilmesi ile bölgede yaşayanlara güvence verilmesi ve çevrenin yaşam kalitesinin yükseltilmesi imar ve ıslah olarak tanımlanmaktadır (Tekeli 2003). Aysu'ya göre, yeniden işlerliğe kavuşturma amacını içeren sağlıklaştırma projeleri, yenileme projelerine göre daha dar kapsamlı, düşük maliyetli, kısa sürede gerçekleştirilen ve dolayısıyla halkı tedirgin etmeyen projelerdir

Gonsior'a göre, sağlıklaştırma uygulama açısından üçe ayrılır: Nesne sağlıklaştırması, parsel bazında binaların kullanımdan ve eskimeden doğan yapısal

eksikliklerinin, planlardaki mekansal uyumsuzlukları iyileştirilmesi ve düzeltilmesi ile, tesisatla ilgili teknolojik gelişmelerin (klima sistemleri, jeneratör, hidrofor, asansör vb.) binalara uygulanması gibi sorunları kapsar. Kısmi sağlıklaştırma, nesne sağlıklaştırmasına ek olarak, sonradan yapılmış kat ilaveleriyle ilk yapım amacından farklılaşmış binaların ortadan kaldırılması gibi daha büyük ölçekli alanları ilgilendiren sorunlarla uğraşır. Alan sağlıklaştırma ise, maliyet ve planlama açısından kısmi sağlıklaştırmanın yetersiz kaldığı durumlarda uygulanan, ölçek açısından bir kent parçasını, hatta bazen tüm kenti içerebilen bir uygulamadır. Tarihi kent merkezlerinin sağlıklaştırılması bu gruba girebilir (Aysu 1977).

- Koruma (preservation - conservation)

Kentsel koruma; toplumun geçmişteki sosyal ve ekonomik koşullarını, kültürel değerlerini yansıtan fiziksel yapısının, yaşanan değişim ve gelişimler nedeniyle yok olmasının engellenmesi ve kentsel dokunun çağdaş yaşamla bütünleştirilmesi, mimari koruma ise; kültürel varlıkların topluma faydalı ekonomik ve işlevsel koşullarla bütünleştirilmesi ve sağlıklaştırılması şeklinde tanımlanabilir (Gülersoy 1997).

Koruma kavramında, özgün niteliği ile koruma (preservation) veya sınırlı değişimlerle koruma (conservation) olarak adlandırılan iki tür yaklaşım söz konusudur. Birinci yaklaşım; kültürel varlıkları, yapıları, yapı gruplarını veya kentsel dokuları özgün niteliklerinde tutarak, detaylarının, dekorasyonlarının, konumlarının, strüktürlerinin eksiksiz bir şekilde bütünleştirilmesini ve müze alanlar şeklinde korunmasını (Özyaba 2005), ikinci yaklaşım; kültürel varlıkların, yapıların, yapı gruplarının veya kentsel dokuların ekonomik kullanımda kalmalarını sağlamak üzere karakterlerinin ve ölçeklerinin korunarak, gerekli eklentilerle geliştirilmesini ve çağdaştırılmasını amaçlamaktadır. Bu yaklaşım, korunacak değerın önemine, özelliğine, fiziksel koşullarına göre beş farklı koruma eylemini içermektedir (Gülersoy 1997):

Korunacak değeri özgün niteliğinde olduğu gibi saklama (protection) eylemi, özellikleri ve karakterleri açısından önemli müdahalelerin yapılamayacağı tarihi nitelikli kentsel dokuların veya yapıların küçük onarımlarla gelecekte bozulmalarını önlemeyi amaçlamaktadır (Özyaba 2005).

Korunacak değeri restore ederek koruma (restoration) eylemi, özgün niteliğine göre değişiklik, bozulma, eksilme, eklenme gösteren kültürel değerin orijinal okunabilirliğini veya anlamını yeniden canlandırmayı amaçlamaktadır (Cantacuzino 1990).

Korunacak değeri çağdaş koşullara uyarlayarak koruma (modernization) eylemi, tarihsel değerleri ve eşsiz görünümleri nedeniyle “müze parçaları” olarak saklanan

yapılara ve alanlara ekonomik işlerlik kazandırmak, işlevlerini yitirmiş, tarihsel yapılara ve alanlara kendi estetik ve doğal çevrelerine uygun kullanımlar sağlayarak sosyal yaşantıya katılmalarını sağlamayı amaçlamaktadır (Gülersoy 1997). Bu konuda Özyaba, kentsel ölçekte iyileştirme ve adaptasyonun doku temizleme, yenileme, canlandırma, yayalaştırma gibi müdahalelerle yapıldığını belirtmektedir (Özyaba 2005).

Kaybolan veya kaybolma olasılığı olan kültürel değerlerin aslına uygun olarak yeniden yapılması yoluyla yaşatılması (reconstruction, reconstitution, reproduction) eylemi üç şekilde uygulanmaktadır. Rekonstrüksiyon, kültürel varlığın yok olan önemli bir bölümünün veya tümünün, belgelere dayanılarak özgün durumuna göre yeniden inşa edilmesi ve eskisinin yerine koyulması yöntemidir. Rekonstitüsyon, tarihi nitelikli yapıları buldukları konumdan başka yöreye taşıyarak yeni bir çevre içinde koruma yöntemidir. Reprodüksiyon ise, bulunduğu konumda çevresinden çeşitli şekillerde zarar gören kültürel varlığın daha uygun bir yere taşınması sonucunda boş kalan yerine kopyasının yapılması yöntemidir (Tiesdell ve ark. 1996).

Son olarak, çevresel karakterin belirlenmesi ve denetlenmesi (indirect conservation) eylemi, korunacak alanda yapılacak yeni yapıların mevcut yapılarla görsel uyum içinde olmalarını sağlamayı (Gülersoy 1997), çevredeki bozulmaları önlemeyi amaçlamaktadır (Özyaba 2005).

- Yeniden canlandırma (revitalization)

Kentsel yeniden canlandırma, eski canlılığını kaybetmiş kentsel alanların, özellikle de tarihi kent merkezlerinin alınacak sosyal önlemlerle yeniden canlılık kazanmasını sağlamaktır (Şahin 2003). Tekeli'ye göre, bir alandaki fiziksel yapının sağlıklılaştırılması ve yasal meşruiyetinin (özellikle gecekondu alanlarının) gerçekleştirilmesinin yanı sıra, o alandaki ekonomik faaliyetlerin ve sosyal yaşamın canlandırılması istenirse, gerçekleşecek dönüşüm, yeniden canlandırma olarak tanımlanmaktadır (Tekeli 2003). Kısacası yeniden canlandırma, sosyo-kültürel, ekonomik veya fiziksel açıdan bir çöküntü süreci yaşamakta olan kentsel alan parçalarında, çöküntüye neden olan faktörlerin ortadan kaldırılması ve mevcut potansiyellerin değerlendirilmesi yoluyla, bölgenin daha aktif hale getirilmesi ve tekrar yaşama döndürülmesidir (Özden 2001).

Yeniden canlandırma projeleri emlak, turizm ve kültür eksenli olmak üzere üç grupta gelişmiştir. Emlak eksenli projeler genellikle sanayinin terk ettiği merkez ve çevresinde, işlevsizleşen rıhtım ve dokların bulunduğu kıyı alanlarında ortaya çıkmıştır. Turizm eksenli yeniden canlandırma projelerinin yaygınlaşması, 1980'lerden sonra tüketim kültürünün gelişmesine paralel olarak yaşanan kitle turizminin gelişmesi ve

turizmin kentlerin ekonomilerine katkı sağladığı düşüncesinin yerleşmesi sonucunda gerçekleşmiştir. Kültür eksenli yeniden canlandırma projelerinin ise, gelir ve istihdam yaratılması açısından kentlerin ekonomilerine direkt katkısı olmasa da, kent imajının ve kentsel yaşam kalitesinin artırılması, eğitilmiş personel ve yatırımcıların kente çekilmesi yerel yönetimlerin benimsediği bir strateji olarak öne çıkmıştır (Özdemir 2003).

- Yeniden geliştirme (redevelopment)

Kentsel yeniden geliştirme, ekonomik ve yapısal özellikleri, iyileştirilmesine olanak vermeyecek ölçüde kötüleşmiş olan alt gelir gruplarının konutlarının yıkılması ve bunların oluşturduğu kent bölümlerinin yeni bir tasarlama düzeni içinde geliştirilmesidir (Keleş 1998). Bu tür müdahaleler, yaşam şartları açısından yetersiz bir çevrede yer alan binaların ve yolların yeniden düzenlenmesini gerektirebildiği gibi, mevcut binalardan, yerleşme örüntülerinden ve yaşam tarzlarından temizlenen alanın yeniden kullanımını ve böylece alanın genel yapısının değişimini de içebilir (Kovancı 1996).

- Düzenleme (improvement)

Düzenleme, bir kentin, bir kasabanın tümünün veya bir yerleşim yerinin bir bölümünün kendiliğinden gelişmesine engel olmak, bu gelişmeye toplum yararına biçim vermek amacıyla, yerleşim yerinin işlevleriyle toprak kullanımı arasında bir ilişki kurmayı öngören, geleceğe dönük kamusal bir eylem türüdür (Keleş 1998). Bu kapsamda, fiziksel stok ve altyapı açısından köhneme sürecine girmiş kentsel alanlardaki işlevsel karakteri korumak ve kamusal eylemleri sağlamak için düzenleme politikalarına gereksinim duyulmaktadır (Kovancı 1996).

- Temizleme (clearance)

Temizleme, alt gelir gruplarının yaşadığı bölgelerdeki konutların ve diğer yapıların sağlığa aykırı niteliklerinin giderilmesi şeklinde tanımlanmaktadır (Keleş 1998). Bu tür müdahaleler köhnemiş ve terk edilmiş bölgelerin ortadan kaldırılmasını da içermektedir (Kovancı 1996).

- Boşlukları doldurarak geliştirme (infill development)

Kentsel dönüşüm projelerinin tümünde, bir bölgedeki mevcut dokuya yeni aktivitelerin ve binaların eklenmesi konusu gündeme gelmektedir. Bu noktada boşluk doldurarak geliştirme yöntemi, eski-yeni, geleneksel-modern dokular/yapılar arasında uyum sağlamak ve geleneksel örüntüleri yeniden yorumlamak açısından önem taşımaktadır (Kovancı 1996).

- Tazeleme-parlatma (refurbishment)

Bu tür müdahaleler, kentsel imaj ve karakterin sağlanmasında önemli rol oynayan peyzaj elemanlarının ve kent mobilyalarının kullanımıyla tarihi bölgelerin yeniden canlandırılmasını öngörmektedir (Kovancı 1996).

Bu bölümde açıklanan kentsel dönüşüm yöntemleri dışında farklı isimlerle tanımlanan, bu yöntemlerin birkaçının kombinasyonu ile oluşturulmuş modeller de bulunmaktadır. Bu kapsamda uygulanacak yöntem, o bölgenin fiziksel, sosyal, ekonomik yapısı ve konunun ele alınışındaki yasal çerçeveye göre değişiklikler göstermektedir.

2.4. Kentsel Dönüşüm Projelerinin Fiziksel/Tasarım, Sosyal, Ekonomik ve Yasal/Yönetmel Boyutları

Kentsel dönüşümüne yönelik farklı yaklaşımları anlayabilmek için, dönüşümün “fiziksel/tasarım, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetmel” olmak üzere birbirleriyle örtüşen dört temel boyutunu incelemek gerekmektedir. Fiziksel boyut, bölgenin içinde bulunduğu kent ile ulaşım bağlantıları, konut stoku, teknik ve sosyal altyapı ve çevresel problemler ile ilgilidir (Turok 2004). Tasarım boyutu, fiziksel olarak kentsel gelişim, değişim ve korumayı yönlendiren kentsel tasarım sürecini içerir (Velibeyoğlu 1999). Sosyal boyut, sağlık, eğitim, konut ve kamu hizmetlerine erişim, suç, toplumdan dışlanma, proje sürecine katılım gibi koşullarla ilgilidir. Ekonomik boyut, seçilen alan ve çevresindeki iş olanaklarının nitelik ve niceliklerini yükseltmeyi içerir. Yasal/yönetmel boyut, yerel karar verme mekanizmasının yapısı, yerel halkla ilişkiler, diğer çıkar gruplarının katılımı ve liderliğin türü gibi koşulları içerir (Gibson ve Kocabaş 2000).

Fiziksel açıdan kentsel dönüşüm projeleri, işlevsel ve teknik yeterlilik yanında gerekli sağlık, konfor, güvenlik ve estetik koşullarını da sağlamalıdır. Optimum iletişimi sağlamak için yaya-taşıt sirkülasyonu düzenlenmeli, toplu taşıma sistemleri teşvik edilmeli, yaya ağırlıklı bir ulaşım sistemi oluşturulmalıdır. İşlevsel kararlar kent ve bölge bütünü içinde değerlendirilmeli, kent içinde ayrıcalıklı bölgeler yaratmamalı (Özbaydar 2000), kentin kimliğini destekleyecek karma fonksiyonlarla donatılmış, sosyal ve kültürel bütünleşmeyi sağlayacak, günün yirmi dört saati yaşayan bir çevre oluşturulmalıdır. Bölgenin potansiyel fiziksel olanakları ön plana çıkarılmalı, tarihi-kültürel değeri olan mimari mirası ve ekolojik kaynakları korunmalı ve değerlendirilmelidir. (Hassaan ve ark. 2003).

Tasarım boyutu açısından kentsel dönüşüm projeleri, bir kentin ana planının eylem alanları olarak belirlenen ve ancak kentsel tasarımla ifade edilebilen özel bir yapıya

sahiptir. Mimarlık, kent planlama ve peyzaj mimarlığının arakesitinde yer alan kentsel tasarım, toplum bağlamında mimari formların ve açık alanların kompozisyonu olarak tanımlanmaktadır (Velibeyoğlu 1999). Tarihi ve kentsel koruma, yayalar için tasarım, canlılık ve kullanım çeşitliliği, kültürel çevre, çevresel bağlam ve mimari değerler, çeşitli kaynaklarda kentsel tasarımın genel çerçevesini belirleyen altı ana başlık olarak belirlenmektedir (Günay 1999).

Kentsel tasarım; politik, sosyal, yönetsel, ekonomik ve fiziksel yapısı sürekli değişim içinde olan kentsel çevrenin (kent farklı kullanımlarına hizmet eden bina gruplarının, bunları besleyen yaya ve taşıt hareketlerinin, servislerin ve tüm bu kullanımlar arasında kalan mekanların) form ve karakterlerinin yerel ölçekte yeniden düzenlenmesini ve değiştirilmesini sağlayan yaratıcı bir eylemdir (Gosling ve Maitland 1984).

Bu noktada, dönüşüm projelerinin insan davranışlarını, ekolojik koşulları ve estetik amaçları dikkate alan programlarının geliştirilmesinde, bunların kentle bütünleştirilmesinde ve böylece yaşam kalitesinin yükseltilmesinde bir uzmanlık alanı olarak kentsel tasarımın rolü büyüktür. Ayrıca kentsel tasarımın, planlamanın politik karar alma sürecinden ve eyleminden oluşan yapısına ek olarak, uygulamaya yönelik birçok çizim, rapor, rehber ve eylem planlarını içerdiği ve dönüşüm projelerinin gerçekleştirilmesinde önemli bir araç olduğu unutulmamalıdır (Karaman 2003).

Çubuk, kentsel tasarımın bir ürün değil, bir süreç tasarımı ve doğrudan uygulamaya yönelik bir fiil olarak ele alınması, kentsel tasarım kavramının farklı ölçeklerde -ülke, bölge, metropol ve kent bütününde- oluşturulan kentsel politikalar yanında, bir mahalle, bir merkez veya bir meydan projesine kadar farklı büyüklükte alanlarda yararlanılabilen bir düzenleme aracı olarak tanımlanması, kent planlamanın dışında değil, onunla bütünleşen ve onun devamlılığı içinde bir eylem olması gerektiğini vurgulamaktadır. Çubuk ayrıca, yöntemsel nitelikteki kentsel tasarım analizleri ve sentezinden oluşan bu sürecin sonunda yönlendirici ve esnek karakterde bir kentsel tasarım yönetmeliği (Ek 5) hazırlanması gerektiğini belirtmektedir (Çubuk 2000).

Kentsel dönüşüm projelerinin sosyal boyutu incelendiğinde, özellikle tarihi kent merkezlerindeki ortaya çıkan “soylulaştırma” (gentrification) problemi göze çarpmaktadır. Ülken bu kavramı, bir komşulukta yaşayan düşük gelir grubunun, bölgeye yeni gelen yüksek gelirli kişilerin yerleşimin karakterini değiştirmesi nedeniyle taşınması (kentsel sızma) şeklinde tanımlanmaktadır (Ülken 2005). İlk olarak 19. yüzyılda İngiltere’de gözlemlenen bu süreç, başlangıçta toprak sahibi soyluların kırsal alanlardan kent merkezlerine dönüşü ve bu alanlardaki sosyal statünün değişmesi olarak

değerlendirilmiştir (Uzun 2002). Ancak 1980'lerle birlikte artık soylulaştırma, mevcut yapıların rehabilitasyonunda olduğu kadar, yeni yapılanmada da görülmeye ve sadece konut alanlarında değil, ticaret alanlarında, kent merkezi dışındaki bölgelerde, hatta kırsal alanlarda bile yaşanmaya başlamıştır. Süper soylulaştırma (super gentrification) olarak ifade edilen bu yeni süreç, bir grup sakinin, daha yüksek sosyal statülü başka bir grubun gelmesiyle birlikte yerlerinden edildiği, aynı kültürü ve yaşam tarzını veya en azından aynı tüketim tercihlerini paylaştığı varsayılan insanların bir araya geldiği, fiziksel çevrede bir dönüşümün yanında, mülk değerlerinin ekonomik olarak yeniden düzenlendiği bir durum haline gelmiştir (İslam 2003).

Bu tür dönüşümler, belirli grupların yaşam alanlarını sosyal ve ekonomik baskılar sonucunda değiştirmeye zorlanmaları (Uzun 2002) ve kent merkezleri çevresinde “dışlanmışlar” olarak tanımlanabilecek yeni kent yoksullarından (içe dönük etnik gruplar, uluslararası göçmenler, travestiler, yaşam kadınları, işsizler, sokak çocukları vb.) oluşan gettoların oluşması gibi kentsel açıdan olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Kentin mekansal ve toplumsal açıdan bu şekilde parçalanması, zengin azınlık ile yoksul çoğunluk arasındaki uçurumun daha da artmasına neden olmaktadır. Bu konuda Özden, kentsel dönüşüm uygulamalarının yerel yönetimlerin görev ve hizmetleri içinde sayılan sosyal programlarla desteklenmesi gerektiğini, aksi takdirde başarıya ulaşma şansının düşük olacağını belirtmektedir (Özden 2004).

Diğer taraftan 1980'lerden sonra, kentsel dönüşüm projeleri kapsamında tüm dünyada uygulanan emlak, turizm ve kültür eksenli yeniden canlandırma projeleri de kentlerde fiziksel, sosyal ve ekonomik açılardan ayrıcalıklı bölgeler yarattıkları için günümüzde oldukça eleştirilmektedir. Bu noktada emlak eksenli projelerde, dönüşüm ölçeğinin sınırlı ve parçacıl olmasının kentsel alanda parçalanmaya yol açtığı, bu projelerin yerelden çok küresel ekonominin tüketime dayalı mekansal taleplerine yanıt verecek şekilde gerçekleştirilmesi nedeniyle o bölgelerde yaşayan alt gelir gruplarının gereksinimlerinin ihmal edildiği ve kentsel kimliği yok eden, her yerde birbirine benzeyen kent parçaları yaratıldığı belirtilmektedir.

Turizm eksenli yeniden canlandırma projelerine karşı olanlar ise, dünyada başarılı olmuş festival alanlarının ve Disneyland gibi “konulu parklar”ın “kopyala-yapıştır” yöntemiyle pek çok kentte taklit edildiğini ve kolaj kentlerin yaratıldığını (Erden ve Firidin 2003), ancak hepsinin aynı ziyaretçi hedefine ulaşamayarak yatırım açısından büyük kayıplara neden olduğunu öne sürmektedirler. Turizmin çevreye ve doğaya zarar verdiğini, turizmden elde edilen gelirin büyük kısmının yine turizm endüstrisini

desteklemek için yeni yatırımlara dönüştürülmesi gerektiğini, turizmi desteklemek için otel ve restoranlarda düşük ücretli servis sektörü işleri yaratıldığını ve bunun verimli bir yatırım biçimi olmadığını, yıllık ziyaretçi tahminlerinin beklenenin altında kaldığını, kısaca turizmin ekonomik büyümeye yaptığı etkinin aslında çok da büyük olmadığını savunmaktadırlar. Ayrıca yeni mekansal organizasyonda kıyı alanlarında lüks otellerin ve üst gelir gruplarına ait konutların, kent merkezlerinde ise ticaret ve eğlence merkezlerinin yer alması nedeniyle alt gelir gruplarının bu bölgelerden dışlandığını vurgulamaktadırlar (Newman 2004).

Diğer taraftan, ekonomik yeniden yapılanma sonucunda üretimin ve üretimle ilgili sektörlerdeki danışmanlık, reklam, pazarlama gibi servislerin dünya üzerinde dağılması, kongre ve konferanslar yoluyla iş amaçlı gezilerin turizm sektörü içinde önem kazanması kentleri kongre turizmi için yarışmaya teşvik etmektedir.

1990'larda öne çıkan kültür eksenli yeniden canlandırma projeleri de, kent içinde benzer sorunlara yol açmaktadır. Özellikle kent merkezlerinde oluşturulan kültür bölgeleri kentlilerden çok turistlere hizmet etmekte, yerel kültürel üretimin desteklenmesi ikinci plana atılmaktadır (Özdemir 2003).

Ekonomik büyüme veya rekabetçilik konusu, üretimi, üretkenliği ve yenilikçi yöntemleri arttırmak, iş olanakları için altyapı oluşturmak, mevcut istihdam koşullarını iyileştirmekle ilgilidir. Yerel piyasadaki rekabeti arttırmak için, yerel halkın becerilerini, vergi gelirlerini yükseltmek içinse bölgeden sorumlu yerel yönetimi geliştirmeyi amaçlamaktadır. Etkin bir toprak arzı, uygun işyeri tesisleri ve iyi ulaşım bağlantıları sağlamak gibi fiziksel olanakları da kapsayan bu boyut devlet kurumlarını olduğu kadar, yerel yönetimleri, üniversiteleri ve bölgeye yatırım yapabilecek iş sektörlerini, özellikle kültürel ve turistik tesisleri içermektedir. Özellikle, bölgedeki boş hazine arazilerini, değerlendirilmeyen potansiyel doğal kaynakları, yapı stokunu ve teknik altyapıyı belirleyerek ve karma işlevli bir arazi kullanımıyla ekonomik stabilite sağlamak önemli bir konudur.

Ekonomik boyut, daha soyut kavramlarla, üretimin temel faktörleri olan işgücü, toprak ve sermaye ile ilişkilendirilmektedir. Bu kapsamda bölgedeki kişilerin becerilerini, kapasitelerini ve beklentilerini, onların daha kapsamlı sosyal ve ekonomik olanaklara ve ileri refah seviyesine kavuşmalarını ve bunlardan faydalanmalarını sağlayacak şekilde güçlendirmek, daha fazla yerel iş olanakları ve daha yüksek gelir yaratmak amacıyla iş (istihdam) performansını yükseltmek ve yerleşecekleri yer konusunda seçme hakkı bulunan kişi ve firmaları çekmek ve korumak için 'yer'in genel cazibesini artırmak önem

kazanmaktadır. Bu üç unsurun görece önemi yerel koşullara ve bölgedeki sorunlara göre değişiklik gösterse de, bölgenin uzun süreli ve kapsamlı gelişimini korumak için bunlar arasında denge ve uygun zamanlama sağlamak uygulamadaki en büyük zorluklardan biridir (Gittell 1992).

Diğer taraftan, kentsel dönüşüm, kent veya bölgenin ötesindeki daha geniş bağlamı da anlamayı gerektirmektedir. Sermaye ve işgücünün daha hareketli olduğu, rekabetçi bir ulusal ve uluslararası ekonomik çevrede, yerel faaliyetlerin izole edilmeden planlanması önemlidir. Ayrıca ilgili kentin iç yatırımlarını, turizm potansiyelini, yerel endüstrilerin ve firmaların ürün piyasalarındaki değişimi takip etmeyi gerektirmektedir. Bu bağlamda mahalle ölçeğindeki girişimlerin, daha kapsamlı kentsel, bölgesel, ulusal ve hatta uluslararası politikalarla uyumlu olması, ekonomik açıdan gelişme sağlamanın önemli bir koşuludur (Turok 2004).

Özetle, kentsel dönüşüm projelerinde, sosyal ve ekonomik boyutların göz ardı edilmemesi ve özellikle alt gelir gruplarının yaşadığı bölgelerde toplumu dışlamayan, yerinden etmeyen, onların fiziksel ve sosyo-ekonomik açılardan daha iyi şartlarda yaşamasını sağlayacak sosyal konut projeleri üretilmelidir (Zoete 2004). Bu kapsamda pek çok Avrupa ülkesinde ve Amerika'da kar amacı gütmeyen, alt gelir grupları için sosyal konutlar üreten yerel kontrole sahip konut birlikleri bulunmaktadır (Bailey 2004). Türkiye'de ise gecekondular alanlarındaki alt gelir grupları için konut üreten en üst düzeydeki kurum Toplu Konut İdaresi'dir.

Kentsel dönüşüm projelerinin yasal/yönetimsel boyutu incelenecek olursa, dünyadaki kentsel dönüşüm süreçlerinin farklı dönemlerdeki politik-ekonomik nedenlere, kentsel tasarım yaklaşımlarına ve yerel olabilirlik şartlarına göre değiştiği görülmektedir. Bu nedenle öncelikle kentsel dönüşüm sürecinin sistematik karakterini, sürece dahil olan aktörlerle, bunların ortaklık modellerini ve kentsel dönüşüm stratejilerini incelemek gerekmektedir.

Kentsel dönüşüm sürecinde organizasyonel ve mekansal olmak üzere iki temel düzey bulunmaktadır. Sürecin organizasyonel düzeyi, kentsel dönüşüm şemasına uygun stratejilerin belirlenmesi, mekansal düzeyi ise, plan, proje ve/veya programın metoduna uygun kentsel tasarım yaklaşımının uygulanması olarak ifade edilebilir (Gürler 2003).

Bu süreçte yer alan aktörler ise, dönüşüm programının amacına göre değişiklik göstermekle birlikte, kamu sektörü, özel sektör, yerel halk ve gönüllü sektör olarak tanımlanmaktadır (Atkinson 2004).

Hemen hemen tüm dönüşüm girişimlerinde güçlü bir kamu sektörü katılımı bulunmaktadır. Bunlar istenen hedeflere bağlı olarak yerel ve merkezi yönetim temsilcileri, yarı kamusal olarak nitelendirilen ulusal/uluslararası kurumlar, meslek odaları, sektörel sendikalar, üniversiteler, vakıflar ve yerel gruplardan oluşmaktadır. Kamu kurumları, yaptırım gücüne, ekonomik kaynağa ve demokratik kontrol meşruiyetine sahiptir.

Çarpıcı fiziksel ve ekonomik hedeflere sahip dönüşüm programlarının, özel sektör katılımına sahip olması gereklidir. Farklı özel sektör türlerinin değişik çıkarları, hedefleri ve deneyimleri bulunmaktadır. Bu tür girişimler ticari ve endüstriyel firmaları, emlak şirketlerini, arazi geliştirme kurumlarını, planlama ve tasarım profesyonellerini, mülk sahipleri ile özel yatırımcıları içerebilir.

Güçlü bir sosyal boyuta sahip dönüşüm girişimlerinde yerel halk, strateji hakkında karar vermeye ve bu stratejiyi uygulamaya etkin biçimde dahil olabilir, ayrıca bireyler, özel program ve projeler yönetebilir, bu planlarda çalışabilir. Genel olarak, toplum bireyleri dönüşüm programlarına meşruiyet, güvenilirlik, yerel bilgi ve aidiyet katabilir; bu da onların kendi fiziksel ve sosyal geleceklerini şekillendirdikleri bu programlara sahip çıkmasını sağlar (Robertson 1997). Bu tür girişimler, çeşitli sosyal hedeflere inanmış gönüllü sektör kuruluşlarının yoğun katılımını da içerebilir. Kar amacı gütmeyen hedefleri ve kalite sunma konusundaki ünleri nedeniyle bu kuruluşlara özel sektörden daha fazla güvenilebilir (Turok 2004).

Kentsel dönüşüm sürecinde bu aktörlerin koordine olma şekillerine göre değişen başlıca dört tip ortaklık modeli bulunmaktadır. Birincisi, hükümet ve yerel yönetim içindeki lider politik aktörler ve planlama profesyonellerinden oluşan kamu sektörü yönetimli liderlik modelidir. Hem operasyonel, hem de mekansal düzeyde otoriter türde müdahalelerin üretildiği bu model, kamusal liderlik ve sürdürülen liderlik olarak iki alt grup içinde incelenebilir. Kamusal liderlik modelinde, planlama profesyonelleri elit koalisyonlar oluşturarak, sürece özgü ekonomik stratejiler üretirler. Sürdürülen liderlik modelinde, yerel yönetimler politik koalisyonlar oluşturarak, sürece özgü yeniden gelişim politikaları üretirler (Thornley 2004).

İkincisi, kamu-özel sektör ortaklıklarıdır. Her iki sektörden aktörler ile yarı kamusal temsilcilerden oluşan bu ortaklık modeli kentsel dönüşüm sürecinde en etkin, verimli ve dengeli model olarak kabul edilmektedir. Hem organizasyonel, hem de mekansal düzeyde müdahalelerin esas alındığı bu süreçte aktörler sektörel ortaklık koalisyonları oluşturarak sürece özgü yeniden yapılandırma stratejileri üretirler (Spit 2004).

Üçüncüsü, özel sektörden yatırımcılar, mülk sahipleri ve/veya yarı-kamusal temsilcilerden oluşan özel sektör-yönetimli liderlik modelidir. Hem operasyonel, hem de mekansal düzeyde en liberal tipte özgül stratejilerin üretildiği bu model de, denetimci-danışman liderlik ve bütçe-destekli liderlik olmak üzere iki alt grup içinde incelenmektedir. Denetimci-danışman liderlik modelinde, kentsel dönüşüme yönelik aktiviteler kentsel politikalara ve yasalara bağımlıdır. Bütçe-destekli liderlik modelinde, aktiviteler ayrıca finansal desteğe de bağımlıdır.

Dördüncüsü ise, her iki sektörden aktörler ile yarı-kamusal temsilcilerden oluşan bölünmüş ortaklık modelidir. Hem organizasyonel, hem de mekansal düzeyde müdahalelerin esas alındığı bu model, kentsel dönüşüm sürecinde pasif ve elverişsiz bir model olarak kabul edilmektedir. Bu tip liderlikte, aktörler çok sektörlü ortaklık koalisyonları oluşturarak, sürece özgü yeniden canlandırma stratejileri üretirler (Hauge 2004).

Kentsel dönüşüm sürecinde başlıca üç tip strateji bulunmaktadır. Farklı alanlardan (kurumsal, politik, toplumsal) büyüme sektörlerini destekleyen ve planlı bir süreç içinde geliştirilen pro-aktif stratejiler (birleşmiş-kalıcı rejim), yüksek kazanç sektörlerinin bulunduğu kentlerde, kamusal liderler veya kamu özel sektör ortaklıkları tarafından tercih edilmektedir. Farklı sektörler arasında anlaşmayı sağlayan ve karma bir süreç içinde geliştirilen kompleks stratejiler (dengeli rejim), çoğunlukla kamu-özel sektör ortaklıkları tarafından kullanılmaktadır. Bir grup yatırımcı ve özel sektör aktörlerini kapsayan yatırım alanı oluşturan ve plansız bir süreç içinde geliştirilen ilkel stratejiler ise (bölünmüş-değişken rejim), vergi teşviki gibi genel tepkisel politikalarla bağıntılıdır. Bunlar tek sektörlü veya çökmekte olan sektörlerle sahip kentlerde, özel sektör-yönetimli liderlikler ya da bölünmüş ortaklıklar tarafından tercih edilmektedir (Gürler 2003).

Bu konuda farklı ülkelerde değişik yaklaşımların benimsendiği görülmektedir, ancak son yıllarda kentsel dönüşüme yönelik en etkin yaklaşımın, çok sektörlü, yerel grupların yanı sıra, özel sektörü de içeren ve alanda yerleşik bir kurum tarafından yönetilen bir yapıda olması gerektiği anlaşılmıştır (Mccarthy 2004). Türkiye’de ise, kentsel dönüşüm uygulamalarıyla ilgili olarak 2004 yılına kadar doğrudan yetkilendirilmiş bir idari birim bulunmamakla birlikte, fiilen Büyükşehir ve İlçe Belediyeleri bu işin aktörleri olarak kabul görmüştür. 2004 yılında ise, ilgili kanunda yapılan değişikliklerle Toplukonut İdaresi’ne (TOKİ) bu konuda geniş yetkiler verilmiştir. Bunlar arasında, kentsel dönüşümü gerçekleştirmek amacıyla belli alanları kamulaştırarak, bu alanlarda dönüşüm uygulamalarını gerçekleştirmek de bulunmaktadır. Bu yetki ile TOKİ yasal olarak kentsel

dönüşüm uygulamalarının aktörlerinden biri haline gelmiştir. Ayrıca kentsel dönüşümle ilgili olarak Büyükşehir Belediyesi Yasası'nda yapılan değişikliklerle belediyeler de yasal olarak bir diğer aktör haline gelmiştir. Arsa Ofisi ise önemli bir aktörken, kapatılarak yetkileri TOKİ'ye devredilmiştir. Merkezi yönetimden Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'da konunun önemli aktörleri arasında bulunmaktadır. Bunun dışında arazi geliştirme şirketleri ve çeşitli kentsel gelişim proje uygulama firmaları da bu işin aktörleri arasında yer almaktadır. Özel sektör firmaları ise, kentsel dönüşüm uygulamalarına yeterli ilgiyi göstermemektedir. Bunun en önemli nedenleri, finansman yetersizliği, dönüşüm alanlarının yasal veya mülkiyet açısından sorunlu bölgeler olması ve özel sektörün bu sorunlarla ilgilenmek istememesidir. Bunların dışında kentsel dönüşüm uygulamaları içinde yer alması gereken bir diğer aktör Gayrimenkul Yatırım Ortaklıkları'dır (Özden 2005).

Yasal açıdan, Türkiye'de Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü 2004 yılında bir Kentsel Dönüşüm Kanun Taslağı hazırlamış (Ek 1) ve ilgili kurumların görüşüne sunmuştur. Taslakta bu Kanunun düzenlenme amacı şöyle açıklanmıştır:

“Bu kanun tüm yerleşim alanlarının bilim, teknik ve sanat kurallarına uygun, sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda, sağlıklı ve güvenli yaşam çevrelerinin oluşturulmasını, afete duyarlı, kentsel standartlara uygun olarak kullanılmasına yönelik iyileştirme, tasfiye ve yenilenmesini sağlamak, ilgili idare eliyle yeni yerleşim ve gelişim alanları açmak, ucuz yapı ve arsa üretmek üzere, toplumsal katılıma dayalı, düzenleme ilke ve esasları ile bunlara ilişkin uygulama yöntemlerini belirlemek amacıyla düzenlenmiştir” (Kentsel Dönüşüm Kanun Taslağı 2004).

Ancak taslak, gerekçeleri, esasları, kapsamı, maddeleri, dili ve sunumu açısından, düzenlenme amacıyla çeliştiği için konuyla ilgili kurumlar tarafından eleştirilmiştir. Bu konuda TMMOB Kentleşme Grubunun görüşleri incelendiğinde (Ek 2), gerekçe açısından kentsel dönüşümü, planlama-uygulama politikaları, finansman-örgütlenme ve sosyo-kültürel boyutları olan bir siyasa olarak ele alıp, bir kentleşme-şehircilik projesi olarak yorumlayacak stratejiler oluşturmaksızın, sağlıklı kent parçalarına ulaşılmasının mümkün olmayacağı, kentsel dönüşümün, kaçak veya niteliksiz yapı stokundan yasal statü kazanmış bir fiziksel çevre yenilemesi-sağlıklaştırılması amacına indirgenmesinin doğru bir yaklaşım olmadığı, bu amaçla ayrı bir yasa yapmaya gerek bulunmadığı, bu konudaki yasal düzenlemelerin bugünkü adıyla “İmar ve Şehirleşme Kanunu Tasarısı” kapsamında ele alınması gerektiği ifade edilmiştir (<http://www.spo.org.tr>).

Göksu'nun da belirttiği gibi, kentsel dönüşüm projelerini gerçekleştirmek için ilk olarak temel hedefleri yerel kalkınma, yerel planlama ve yerel örgütlenme olan stratejik kent planlamasının yapılması, bu kapsamda kurumsal, finansal ve yasal olmak üzere üç temel konuda öneriler geliştirilmesi gerekmektedir. Daha sonra, kentsel dönüşümün bir bütünlük içinde ele alınması için ulusal, kent ve mahalle ölçeğinde birbirleriyle ilişkili stratejik planlar hazırlanmalıdır. Kent ölçeğinde hazırlanacak stratejik plan, özellikle fiziksel ve toplumsal projelere yer vermeli, proje geliştirme, yatırım ve mahalle dönüşümü gibi konularda kamu, özel sektör, sivil toplum örgütleri gibi farklı gruplardan oluşan ortaklıklar kurulması, mahalle ölçeğinde özellikle yerel halkın proje süreçlerine aktif olarak katılımının sağlanması gibi konularda yol göstermelidir. Bu kapsamda yerel özelliklerin, taleplerin, sorunların, potansiyellerin aktif bir şekilde belirlenmesi ve daha çok insanın planlamaya katılması sonucunda, fiziksel gelişimin yanında, toplumsal kalkınmayı da sağlayan ve pek çok ülkede uygulanan mahalle planlaması yaklaşımının Türkiye'de de geliştirilmesi gerekmektedir (Seçkin 2004). Ayrıca kentsel dönüşüm projelerinin gerçekleştirilmesi için ulusal ölçekte Kentsel Dönüşüm Birimi ve Kentsel Dönüşüm Fonu (KDF) oluşturulmalıdır (Göksu 2005).

Göksu, Türkiye'de yasal açıdan kentsel dönüşüm projelerinde yaşanan en önemli sorunların, mülkiyet yapısının karmaşıklığı, hisseli tapuların fazlalığı, kurumlar arası yetki karmaşası, yasal düzenlemelerin yetersizliği ve yeterli proje finansmanı yaratamama olduğunu vurgulamaktadır (Göksu 2004). Son günlerde yeni yasal düzenlemeler konusunda çalışmalar yapılırsa da, Türkiye'de yürürlükte olan mevcut yasal çerçeve değerlendirildiğinde, İmar Kanunu'nun, yapılaşmış alanlardaki yeniden yatırımları, sürdürülebilir kentsel çevreler üretmenin bir aracı olarak tanımlamadığı, Belediye Kanunu'nun yenileme ve iyileştirme projelerinde Belediyelere gerekli yetki ve sorumlulukları vermediği, Kat Mülkiyeti Kanunu'nun "esaslı tamir ve yenilemeye" mülk sahiplerinin oybirliğiyle karar vermelerini gerektirmesinin, yenilemeye engel yarattığı, Yapı Denetim Kanunu'nun ise, sadece yeni yapıların inşaat sürecine denetim getirdiği, mevcut stoku göz ardı ettiği bilinmektedir (Özdemir 2004).

Diğer taraftan, mülkiyet hukukunun kişileri parsel bazında güvenceye alması da kentsel dönüşüm uygulamalarını zorlaştırmaktadır. Bu noktada dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi, mülkiyetin parseli değil, üzerindeki yapıyı temel alması ve kişilere uzun süreli "kullanım-işletme hakkı" tanınması yasal açıdan yerel yönetimlere önemli olanaklar sağlayacaktır (Larsson 1997). Ayrıca kentsel dönüşüm süreci içerisinde, kent yönetimlerinin ve dönüşümde yer alan aktörlerin başarılı olabilmeleri için, katılımcı esnek

değerleyici (KED) model (Çelikhan ve ark. 2004), imar haklarının toplulaştırılması (İHT), imar hakları transferi (İHTr) (Ayten 2004), menkulleştirme gibi birtakım yasal düzenlemelere ve yeni uygulama araçlarına gereksinim bulunmaktadır (Göksu 2004).

Sonuç olarak, kentsel sorunların çözümünü amaçlayan kentsel dönüşümün birbirleriyle örtüşen farklı boyutları olduğu anlaşılmış, böylece tezin giriş kısmında belirtilen ikinci hipotez de doğrulanmıştır. Bu noktada yapılacak kentsel dönüşüm projelerinin fiziksel/tasarım, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetmelik açılarından aktörlerin beklentilerini karşılayacak dengeli bir yapıda olması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Konunun daha iyi anlaşılması açısından bir sonraki bölümde farklı ülkelerdeki işlevini yitirmiş bölgelerde yapılmış kentsel dönüşüm projelerine yer verilecektir.

2.5. Farklı Ülkelerdeki İşlevini Yitirmiş Bölgelerde Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri

Kentsel dönüşüm kavramıyla ilgili kuramsal açıklamalardan sonra, mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolünün örnekler üzerinden tartışılması, sürecin nasıl işlediğinin ve sonuçlandığının anlaşılması açısından önem taşımaktadır. Bu noktada farklı ülkelerdeki işlevini yitirmiş bölgelerde yapılmış kentsel dönüşüm projelerinin incelenmesinin, tez kapsamında ele alınan Santral Garaj Bölgesi'nin dönüşüm sürecinde çalışacak aktörlere -gerek tasarım, gerekse uygulama aşamalarında- önemli ipuçları vereceği ve konuya farklı bakış açılarından yaklaşım sağlayacağı düşünülmektedir. Tez kapsamında incelenecek kentsel dönüşüm projeleri, kent merkezlerinde, kıyı bölgelerinde, sanayi alanlarında, demiryolu istasyon bölgelerinde, kent merkezleri dışındaki konut alanlarında olmak üzere, kent içindeki konumlarına göre beş başlık altında incelenmiş, her alt başlıkta, bir yurtdışından, bir de Türkiye'den örnek verilmiştir.

2.5.1. Kent Merkezlerinde Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri

- Las Cruces Kent Merkezi Yeniden Canlandırma ve Tarihi Koruma Projesi

Las Cruces, Amerika Birleşik Devletleri'nin güney (Meksika) sınırında yer alan New Mexico eyaletinin 74.267 nüfuslu bir kentidir (<http://www.discoverourtown.com>). Geçmişte pek çok mağaza, otel, tiyatro, restoran ve barın yer aldığı Las Cruces kent merkezi, geçen yüzyıl boyunca sadece komşu mahallelerde yaşayanlar için değil, tüm bölgede oturanlar için de bir toplanma merkezi, ticari ve kültürel açıdan bir odak noktası

olmuştur. İnsanlar günlük işlerini halletmek, kiliseye gitmek, kısaca bir topluluğun parçası haline gelmek ve sosyalleşmek için merkez bölgesine gelmişlerdir.

Ancak 1970'lerde uzun yıllar kent merkezinin en önemli alışveriş alanı olan Main Caddesi'nde (Şekil 2.2.) yapılan kentsel yenileme uygulamaları sonucunda sekiz blok metal tentelerle örtülerek kapatılmış ve mağaza önleri açık otoparklara dönüştürülmüştür. Girişler karışık hale gelmiş, iş yerleri maddi güçlükler yaşamaya başlamış ve 1972'de kent merkezine pek de uzak sayılmayan kapalı bir alışveriş merkezinin yapılmasıyla pek çok dükkan kapanmıştır. 1980'lerde ise, kentin doğusuna yapılan büyük alışveriş merkezi, trafiğe kapalı ve üstü örtülü bir alışveriş alanı olmasına rağmen, Main Caddesi'ni etrafı yüksek hızda trafikle çevrili, gün içinde çok az, geceleri ise neredeyse hiç yaya trafiğinin yaşanmadığı ve dolayısıyla mevcut ticari ve kültürel olanaklardan yararlanılmayan bir alan haline getirmiştir. Gerek burada yaşayanlar, gerekse dışarıdan gelen turistler, kent merkezine, çoğu zaman kurak ve sessiz olduğundan gitmemeye başlamış, bölge evsizler için bir sığınak haline gelmiştir.



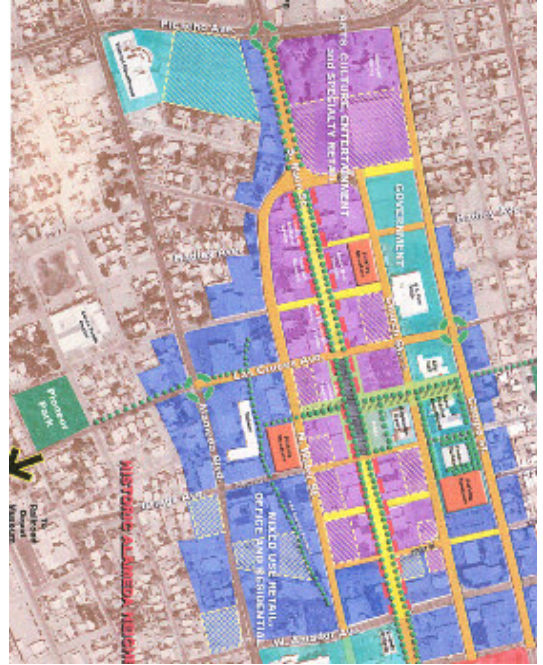
Şekil 2.2. Main Caddesi alışveriş alanı , Las Cruces



Şekil 2.4. Bir köşe parselin mevcut duruma göre kullanımı, Las Cruces



Şekil 2.5. Bir köşe parseli boşluk doldurarak geliştirme alternatifi, alternatif, Las Cruces



Şekil 2.3. Las Cruces arazi kullanım önerisi (http://www.zianet.com/lcdt/)

Günümüzde ise, Las Cruces'da LCDT olarak tanımlanan, bir yönetim kurulu, görevleri özel olarak tanımlanmış sekiz çalışma grubu (yasama, tasarım, tarih ve kültür,

finans ve geliştirme, toplumsal olaylar, pazarlama ve kamusal ilişkiler, iş geliştirme ve otopark grupları) ve toplam 250 üyeden oluşan bir sivil toplum kuruluşu görev yapmaktadır. Buna ek olarak, LCDT kamu-özel sektör, gönüllüler ve New Mexico State Üniversitesi ile işbirliği içinde çalışmakta, Main Street USA, programına katılarak, New Mexico'daki Main Street ailesine mensup diğer on bir kentle bu konuda ortaklık yapmaktadır. LCDT'nin amacı, ticari tesislerin, toplumun, vakıfların ve hükümetin desteğiyle, kentte kültürel, tarihi ve ekonomik açılardan gelişme sağlayarak, yaşam kalitesini yükseltmektir.

Kent Konseyi de bu konuda yoğun bir şekilde çalışmakta, güney batı bölgesindeki Albuquerque kent merkezinin yeniden canlandırılmasında başarılı bir lider olan mimar Robert Mccabe'den kent merkezinin gelecekteki müşterilerini tanımlama, alana girişler sağlama, büyük odak noktaları geliştirme (perakende satış/ eğlence/ kültürel çekim/ konut/ büro kullanımları), karma kullanımlı bir merkez oluşturma ve kent merkezi tasarım konseptlerinin görsel malzemelerini oluşturma gibi konularda yardım almaktadır.

Yapılan çalışmaların ilk aşamasında, bölgedeki toplumsal yapının bileşenleri, katılımcıların projeye ilgili ortak görüşü, bölgenin mevcut değerleri ve problemleri ile gelecekle ilgili hedefler saptanmıştır. Projenin katılımcıları; kentteki işverenler, Las Cruces Kent Merkezi İdare Meclisi, bitişik mahalleler, kentte yaşayanlar, New Mexico State Üniversitesi öğrencileri, gazeteciler ve R/UDAT olarak belirlenmiştir. Katılımcıların projeye ilgili ortak görüşü, yayaların öncelikli olduğu, karma kullanımlı bir bölgesel aktivite merkezi (idari ve kurumsal fonksiyonlar, sanat, kültür ve eğlence fonksiyonları, özel perakende satış, büro ve hizmet fonksiyonları, ticari fonksiyonlar ve yürüyüş mesafesinde konut alanları) oluşturmak şeklinde belirlenmiştir.

Bölgenin potansiyel değerleri, boş araziler, mevcut perakende satış, büro, sanat ve eğlence tesisleri, kent merkezinin idari ve kurumsal merkez rolünü tamamlayıcı ticari tesis ağı ve merkezdeki nüfusun desteğine bağlı olmayan bölgesel müşteri tabanlı ticaret olarak saptanmıştır. Bölgedeki problemler ise, mevcut aktivitelerin türlerine ve saatlerine göre kümelenmemesi, benzer kullanımlar arasındaki uzaklığın sinerjiyi azaltması, birçok binanın geceleri ve hafta sonları kapalı olması, endüstriyel kullanımların sokak yaşamına katılmaması, kısa süreli kullanıcılar için otopark hizmetinin azlığı, ticari tesislerin ana caddeye sırtlarını dönmesi, şeklinde belirlenmiştir. Las Cruces kentinin yeniden canlandırılması için sirkülasyon alanları, kamusal alanlar, eğlence alanları, perakende satış mağazaları, bürolar, sanatsal aktiviteler, kültürel aktiviteler, konut alanları, kent merkezi

tasarımı, mahalleler, organizasyonel yapı, maddi kaynaklar ve uygulama başlıkları altında stratejiler oluşturulmuş, önemli kavramlar belirlenmiştir.

İkinci aşamada kent merkezi bölgeleme ve sirkülasyon konsepti (Şekil 2.3) çalışmaları yapılmış, boşluk doldurma alternatifleri (Şekil 2.4-2.5) değerlendirilmiştir. Las Cruces'daki kongre merkezi tasarımı tamamlanmış, kamusal olaylarla, peyzaj ve geçişlerle, arazi kullanımıyla ilgili kimlik- konsept çalışmaları ve görsel canlandırmalar yapılmıştır.

Üçüncü aşamada Las Cruces kentinin yeniden canlandırılması için eylem planları oluşturulmuştur. Bu noktada tek bir sihirli çözüm olmadığı, kamunun ve özel sektörün desteğine gereksinim olduğu, yapılacak projenin toplumun bütününe kapsamı ve piyasayı canlandırması gerektiği, böylece Las Cruces kentinin çevresine bir katalizör olarak hizmet edebileceği belirlenmiştir. Bunun için aşağıda yer alan on iki başlık altında eylem planları oluşturulmuştur (The Urban Land Institute 1992):

Ticaretin yeniden canlandırılmasına yönelik eylem planında, ticari tesislerin kent merkezine yerleşmeleri için mevcut olanakların reklamının yapılması, metropoliten alan yeniden geliştirme uzmanlarından yardım alınarak marketler için uygun yerler geliştirilmesi ve büyütülmesi gerektiği,

Sanat, kültür ve eğlence aktivitelerine yönelik eylem planında, bir sanat merkezi oluşturulması, kültür ve eğlence aktivitelerinin koordineli bir şekilde geliştirilmesi ve artırılması gerektiği,

Kent merkezinin tasarımına yönelik eylem planında, kent merkezi için tasarım rehberleri oluşturulması, kent merkezinin imaj ve görüntüsünün düzeltilmesi gerektiği,

Ulaşım ve sirkülasyona yönelik eylem planında, kent merkezi alanı içindeki ulaşım ağının düzenlenmesi, taşıtlara kapalı caddedeki işyerlerine taşıt ve yaya ulaşımının sağlanması, kısa ve uzun süreli ziyaretçiler için kent merkezindeki otopark niteliğinin ve niceliğinin geliştirilmesi gerektiği,

Kamusal alanlara yönelik eylem planında, mevcut kamusal alanların değerlendirilmesi ve yeni alanların geliştirilmesi gerektiği,

Konut alanlarına ve mahallelere yönelik eylem planında, kent merkezi ve çevresindeki mahallelerin geliştirilmesi, yeni iskan olanaklarının yaratılması, nitelikli yapıların korunması gerektiği,

Fona ve mali duruma yönelik eylem planında, önemli gelişmeler ve kent programı için yeterli fonun sağlanması gerektiği,

Hükümet bağlantılarına yönelik eylem planında, kent merkezinin yeniden canlandırılmasını desteklemek için düzenleyici reformların geliştirilmesi gerektiği,

Kamusal olaylara, turizme ve reklama yönelik eylem planında, kent merkezindeki toplumsal aktivitelerin çoğaltılması, turizmin desteklenmesi gerektiği,

Kamusal güvenliğe yönelik eylem planında, Las Cruces'in hem yaşayanlar, hem de dışarıdan gelen ziyaretçiler için güvenli bir hale getirilmesi gerektiği,

Üniversiteyle ilişkilere yönelik eylem planında, New Mexico State Üniversitesi'nin gücünden ve yaratıcılığında faydalanılması, üniversiteyle ilişkilerin artırılması ve canlandırılması gerektiği,

Organizasyonel yapıya yönelik eylem planında, kent merkezinin yeniden canlandırılması ve projelerin gerçekleştirilmesi için İdare Meclisi ve kent personelinin uzmanlaştırılması ve geliştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Ayrıca uygulama aşaması üç etaba yayılmış, birinci etapta bütün planlama, geliştirme ve operasyonların (Eylül 2003), ikinci etapta meydan geliştirme ve yapımının (Temmuz 2004), üçüncü etapta Main Caddesi tasarımının ve yeniden yapımının (2007) tamamlanacağı belirtilmiştir.



Şekil 2.6. Branigan Kültür Merkezi, Las Cruces

Şekil 2.7. Antoine Predock tarafından tasarlanan mahkeme binası simülasyonu, Las Cruces (<http://www.zianet.com/lcdt/>)

Şekil 2.8. Tarihi Posta Binası, Las Cruces

Bu projeden en çok Las Cruces halkının kültür, gelenek ve sanatını yaşatabilmesi için koruma altına alınan ve işlevlendirilen tarihi nitelikli binaların (Şekil 2.6.) ve merkezlerin faydalanacağı düşünülmektedir. Özellikle Doğal Tarih Müzesi'nin ticaret merkezinden, Tarihi Posta Binası'na (Şekil 2.8) taşınmasıyla, müze ve kütüphaneye giden mükemmel bir gezi yolu oluşacağı, Antoine Predock tarafından tasarlanan mahkeme binasıyla (Şekil 2.7.) tamamlanacak bu "kültür koridoru" nun kente turizm açısından

büyük katkı sağlayacağı, gelecek üç yıl içinde yapılacak kongre merkezinin ve plazada yapılacak anfi-tiyatro ve havuzun bölgeyi önemli bir nokta haline getireceği tahmin edilmektedir. Diğer taraftan, kent merkezindeki işverenlerin ise, ekonomik geliştirme çabaları arttıkça daha başarılı olacakları ve bir BID (Ticaret Geliştirme Bölgesi) oluşturacakları, ancak bunun yeniden canlandırma için uzun vadeli bir plan olduğu ve geliştirme projelerinin finansı için büyük fonlara gereksinim duyulacağı ifade edilmektedir.

Günümüzde Amerika Birleşik Devletleri'nin tümünde değişik toplumların farklı karakter ve kültürlerini kent merkezlerinde yeniden canlandırma çalışmaları yapılmaktadır, çünkü bir kentin karakterinin uzun ve dar alışveriş merkezleriyle veya süper market, restoran, fast-food zincirleriyle tanımlanamayacağı anlaşılmıştır. Bu projeye de Las Cruces kent merkezinin eskisi gibi olamasa da, farklı toplumların kültürlerini birbirine bağlayan aktif bir toplantı merkezi olabileceğini, bu sayede komşu semtlerin de yıllar sonra tekrar bir topluluk olarak bir araya gelebileceği, kentin bu bölgenin kazandığı ruhla yeniden canlanacağı ve eski özel karakterine kavuşacağı düşünülmektedir (<http://www.zianet.com/lcdt/>).

- Galata Kulesi Çevresi ve Hendek Caddesi'nin Yeniden Geliştirilmesi ve Yeni Bir İşlev Yüklenerek Kentsel Yaşama Kazandırılması Pilot Projesi

Galata Bölgesi, kuzeyinde yoğun ticari ve kültürel işlevlerin yer aldığı ve metro istasyonunun önemli bir dağılım terminali olan İstiklal Caddesi'nin, güneyinde önemli bir iş merkezi olan ve Kadıköy vapur iskelesi nedeniyle yoğun bir yaya-taşıt trafiğinin yaşandığı Karaköy'ün yer aldığı İstanbul'un önemli tarihi kent merkezlerinden biridir (<http://www.ibb.gov.tr>).

19. yüzyıla kadar ekonomik ve mekansal açıdan sürekli gelişen, Osmanlı İmparatorluğu'nun Tanzimat Dönemi'nde Levanten ve yabancı cemaatlerin kontrolünde zenginleşen bir liman kenti olan Galata, Birinci Dünya Savaşı sonunda Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşü ve Cumhuriyetin ilanından bir süre sonra dışa kapalı devletçi büyüme modelinin ve millileştirilmeye başlanan ekonomik düzenlemelerin benimsenmesiyle azınlıklar ve yabancı personel çalıştıran dış kapital odakları tarafından terk edilmiş, üst gelir gruplarının boşalttığı konutlar 1950'lerde hızlanan kentleşme ile kırsal alanlardan göç eden dar gelirli insanların barınma mekanları haline gelmiştir (Yakar ve Turgut 2002). Diğer taraftan, bu dönemde MİA'nın, Galata ve Pera'dan kuzeye "tarihi merkezin uzantısının çevre yolları ile kesiştiği nokta"ya doğru kayması, bilinçsiz imar

hareketleri ve büyüyen kentin artan gereksinimleri nedeniyle Haliç'in liman olarak yeterliliğini kaybetmesi bölgenin çöküş sürecini hızlandırmıştır. 1980'lerde bankacılık sektörünün Levent-Maslak yöresine taşınması, ticari yaşamın Harbiye-Nişantaşı-Şişli bölgesine kayması, 1985 sonrasındaki Haliç yıkımlarıyla Perşembe Pazarı esnafının Piyale Paşa'da inşa edilen PERPA binasına taşınmaya zorlanması, bölgenin bir ticaret ve iş merkezi olma kimliğini zayıflatmış, bölge kalitesiz eğlence mekanlarına ve fuhuşa ev sahipliği yapan kozmopolit bir yer haline gelmiştir (Koçyiğit ve Aslaner 2003).

1990'larda küresel ekonomik kalkınma modelinin benimsenmesiyle, kent merkezleri hizmet sektörünün egemenliğine geçmiş, orta sınıf içinde daha öncekilerden farklı tüketim alışkanlıklarına sahip yeni bir grup ortaya çıkmıştır. Bu dönemde bölgeye ulaşılabilirliği arttıran geniş bulvarların açılması, İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılarak bir "alışveriş ve kültürel aktivite aksı" haline getirilmesi, Galata'nın, ucuz ama köhnemiş yapı stokunun, ressamlar ve mimarlar tarafından atölye olarak, tarihi bir atmosferde yaşamak, kültür ve eğlence mekanlarına yakın olmak isteyen, genellikle iyi eğitilmiş ve yalnız yaşayan bireyler (gazeteciler ve sanatçılar) tarafından konut olarak tercih edilmesine neden olmuş, uzun süre yatırımsızlığa maruz kalan tarihi kent merkezi ile kentin diğer bölgeleri arasında emlak fiyatları açısından önemli farklar oluşmuştur (Yakar ve Turgut 2002). Ancak bölgeye 70'li yıllarda yerleşen, hala Yüksek Kaldırım ve Bankalar Caddesi'nde faaliyet gösteren elektrik araç-gereçleri üreten imalathanelerin ve gemicilik işletmelerinin yarattığı gürültü ve kirlilik, ayrıca semtte fark edilir iyileşmeler yaşanmadan emlak fiyatlarında oluşan ciddi artışlar nedeniyle semtin fiziksel çehresinde henüz ciddi bir değişiklik gerçekleşmemiştir.

Bununla beraber günümüzde Taksim-Levent hattında faaliyet gösteren metronun, finans sektörlerinin merkezi haline gelmeye başlayan Maslak'a ulaşması ile bu bölgede çalışmakta olan potansiyel soylulaştırıcıların, Taksim'e -özel araç kullanmadan- hızlı ve konforlu bir şekilde ulaşabilecekleri bağlamında, Galata'daki soylulaştırma sürecinin hız kazanabileceği tahmin edilmektedir (İslam 2003).

Tüm bu veriler dikkate alınarak, Galata Bölgesi için proje yürütücülüğünü İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Emlak İstimlak Daire Başkanlığı bünyesinde yer alan Yerleşmeler ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü ve İstanbul Şehircilik Atölyesinin (İŞAT), yükleniciliğini İTÜ Çevre ve Şehircilik Uygulama-Araştırma Merkezinin üstlendiği "Galata Kulesi Çevresi ve Hendek Caddesi'nin yeniden geliştirilmesi ve yeni bir işlev yüklenerek kentsel yaşama kazandırılması pilot projesi" hazırlanmış ve 2002 yılında çalışmalara başlanmıştır.

Bu kapsamda bölgede yaşanan ana problemler; zengin bir tarihi geçmişi olan Galata Bölgesi'nin, İstanbul içindeki konumsal özellikleri nedeniyle farklı bir görünüm sergilemesi gerekirken, mevcut değerlerini hızla yitirmesi, tarihi ve kültürel kimlik öğelerini yansıtan dokuların ve bunlara zıt kullanımların yer aldığı bölgedeki yaya-taşıt trafiğinde çeşitli sorunlar yaşanması, çoğunluğu terkedilmiş binalardan ve işyerlerinden oluşan bölgede güvenlik açısından birtakım yetersizlikler gözlenmesi, ayrıca pilot çalışma için seçilen Hendek Caddesi'nde (Şekil 2.9) 2004 yılında gerçekleşen terör saldırılarından sonra, çeşitli fiziksel, sosyal ve ekonomik problemlerin gün geçtikçe artması şeklinde sıralanmıştır.

Bu problemlere bağlı olarak projenin amacı, çöküntüye uğramış Galata'ya yeni bir imaj kazandırarak, bölgenin turizm potansiyelini değerlendirmek ve kentsel yaşam niteliğini yükseltmek olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda, Galata Bölgesi'nin tarihi niteliğini ön plana çıkarmak, bölgeyi yeniden canlı bir kent merkezi haline getirmek, pilot çalışma için seçilen Hendek Caddesi'ndeki tarihi yapıları yeniden işlevlendirerek, bölgeyi geliştirmek ve kentsel yaşama kazandırmak için çalışmalar yapılmasına karar verilmiştir.

Bu bağlamda Galata ve yakın çevresindeki kamuya yönelik alanlarda, sosyal açıdan canlı, güvenli, davet edici güzergahlar ve kamu alanları yaratmak, çevresel anlamda rahatça yürünebilen, gezilebilen ve özel arabadan çok toplu taşıma sistemleri ile ulaşılabilen bir ortam oluşturmak, ekonomik anlamda mevcut binaların ve yeni gelişme alanlarının değerlerini yükseltmek gerektiğine karar verilmiştir.

Bu çalışmada, İTÜ Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü'nden konu ile ilgili öğretim üyeleri, İngiltere'deki University of College London bünyesindeki Space Syntax Şirketi ve Laboratuvarı danışmanlığında geliştirilmiş karşılıklı etkileşimli ve dinamik bir bilgisayar modelleme tekniği olan Space Syntax yönteminden faydalanmışlardır. Önceden belirlenen tasarım girdilerine yanıt veren statik modellerden farklı olarak geliştirilmiş bu dinamik teknik, tasarım sürecinin olası kararlarının süreç aşamasında tahmin edilmesine ve uygulama aşamasına geçmeden önce müdahaleler yapılmasına olanak sağlamaktadır. Bir başka deyişle, bilgisayar modeli artık tasarım aşamasının bir son ürünü ve görsel ifadesi olmaktan çıkarılarak, tasarım alternatiflerinin karşılıklı olarak sınanmasına yarayan ve böylece projenin gelişmesine katkıda bulunan bir ara ürün haline dönüştürülmektedir. Space Syntax, kentsel gelişmenin incelenmesi ve tasarlanmasına, özellikle de yaya bağlantıları ve kamu alanları tasarımına yardımcı olan bir yöntemdir. Yöntem, yaya ve taşıt hareketlerinin gözlenmesi ve bu hareketlerin önerilen tasarım üzerinde ne gibi

etkilerinin olacağını benzetim (simülasyon) tekniğiyle belirlenmesi şeklinde özetlenebilir (Şekil 2.10).



Şekil 2.9. Geçmişte ve günümüzde Hendek Caddesi, Galata (<http://www.ibb.gov.tr>)

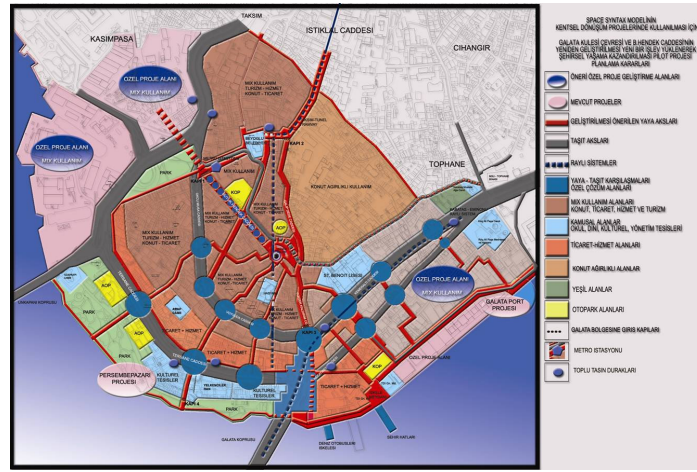
Şekil 2.10. Bilgisayar simülasyonlarıyla gelecekte Hendek Caddesi, Galata (Altun 2004)

Söz konusu çalışmada, Galata kentsel sit alanı ve çevresi kentsel dönüşüm projesiyle ilgili yapılması gerekenler aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- Galata'nın kentsel formunu objektif olarak analiz etmek, kentsel ölçekteki mekansal entegrasyon derecelerini ölçmek,
- Özellikle günlük yaya hareketleri ve mekansal kullanım dokuları ile ilgili insanların aktivitelerine yönelik verileri toplamak,
- Yeni metro istasyonunu ve ticaret merkezlerine ait plan önerilerini analiz etmek ve bu yeni alanların bölgenin ulaşılabilirliği üzerinde yaratacağı değişimleri incelemek,
- Kent formu, hareket dokusu ve mekansal kullanım arasındaki ilişkileri değerlendirmek,
- Galata tarihi çekirdeğinde yer alan ana kamusal mekanlardaki görsel alanların ve durağan aktivitelerin yapısını araştırmak,
- Galata'daki arazi ve bina kullanım dokularını araştırmak,
- Hendek Caddesi'nin tarihteki işlevini, bağlantılarını, Galata içindeki konumunu araştırmak,
- Hendek Caddesi'nin geliştirilmesi konusunda, caddenin yüklenebileceği yeni işlevleri analiz ederek, bölgenin canlandırılması konusunda morfolojik analizler yaparak, Galata içindeki entegrasyon değerlerini artırıcı kriterler üretmek,
- Bölgenin çevresi ile zengin fiziksel bağlantıların yaratıldığı, yeni ve mevcut donanımları ile kullanıcıları bütünleştiren stratejik tasarım önerileri geliştirmek,
- Tasarım alternatiflerinin yaya hareketlerine olası etkilerini araştırmak,

- İlgili kuruluşlara mekan kullanım dokusu üzerinde olası etkiler konusunda tavsiyelerde bulunmak, yatırımcıları bilgilendirmek, uzun dönemde kent merkezi ile ilişkili olarak Galata'nın yeniden yapılanması konusunda stratejiler belirlemek.

Analizlerin ilk aşamasında Space Syntax konusunda yurtdışından gelen uzmanlarla toplantılar yapılmış, AB ülkelerinin benzer alanlarda nasıl uygulamalar yaptığı örnekler üzerinden incelenmiştir. Daha sonra Space Syntax analizinden elde edilen sonuçlara göre, Galata çevresinin yeniden yaşama kazandırılabilmesi için aşağıda görülen planlama ve tasarım kriterleri oluşturulmuş, bunların büyük bir kısmı plan düzlemine (Şekil 2.11) aktarılmıştır (<http://www.ibb.gov.tr>):



Şekil 2.11 Galata Bölgesi kentsel dönüşüm projesi planlama kararları (Altun 2004)

- Galata'nın kuzey ve güney bölgeleri arasında yeni bir yaya bağlantısı yaratmak,
- Araç trafiğini yeniden düzenleyerek, Galata Kulesi meydanı içinden geçmekte olan trafiği mümkün olduğunca en aza indirmek,
- Bölge içindeki mekanların ve mevcut kullanımların bölgenin karakterine daha uygun ve çekici işlevlere dönüştürülmesini sağlamak,
- Galata'da yaşayan ve çalışan tüm kullanıcılar ve bölgeyi ziyaret etmeye gelen turistler de dahil olmak üzere tüm yayalar için bölgenin ulaşılabilir, güvenli ve algılanabilir olmasını sağlamak,
- Otomobil ve yaya hareketleriyle ilgili gözlem ve analizlerden yararlanarak tarihi bina çevrelerini geliştirmek, yaya bağlantıları için en uygun çözümleri üretmek,
- Hendek Caddesi'ni trafikten arındırarak yayalaştırmak ve ekonomik etkinliğini artırıcı işlevler ile donatmak,

- Hendek Caddesi'nde ziyaretçilere yön verici referans noktaları oluşturmak, caddenin Galata Kulesi ve metro istasyonu ile bağlantısını sağlamak.

Galata tarihi kent çekirdeğinin hareket potansiyellerinin, arazi kullanımını dokularının ve güvensizlik hissinin sayısal olarak tahmin edilmesini sağlayan bir bilgisayar modelleme tekniği olan Space Syntax yöntemiyle çalışılması, bu bölgenin kentsel biçim ve işlevlerine yönelik, çok aşamalı bir elektronik veri tabanının yaratılmasına da olanak sağlamıştır. Oluşturulan bu veri tabanının, İstanbul'un önemli bir merkezinde yer alan Galata'nın yeniden yapılanmasına yönelik ortak kararlar üretecek kuruluşların karar vermelerinde objektif bir araç görevi sağlayacağı ve yenileme sürecine dahil olan kamu ve özel sektördeki diğer kuruluşlara bir kaynak oluşturacağı düşünülmektedir (<http://www.ibb.gov.tr>).

Sonuç olarak, Galata'da bölge sakinlerinin ve ilgili sivil toplum örgütlerinin etkin bir şekilde yer alacağı katılımcı bir dönüşüm çalışmasının gerekliliği ortadadır. Ancak bu konudaki en önemli engeller, bölgenin parçalı, girift ve belirlenemeyen demografik yapısına bağlı olarak ortaya çıkan mülkiyet sorunu ve bölgede bulunan işyeri sahiplerinin bölgeyi terk etmek istememeleridir. Bu noktada Türkiye'de uygulanan mülkiyet sisteminin tekrardan gözden geçirilmesi ve toplumun kentsel dönüşümün gerekliliği konusunda eğitilmesi gerekmektedir.

2.5.2. Kıyı Bölgelerinde Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri

- East Providence Kıyı Alanları Özel Geliştirme Bölge Planı

East Providence, Amerika Birleşik Devletleri'nin kuzeydoğusundaki Rhode Island eyaletinde, Narraganset sahilinin başında, Providence ve Seekonk nehirlerinin doğusunda yer alan 48.688 nüfuslu bir kenttir. East Providence kıyı bölgesi, Amerikan ekonomisi içinde sanayi sektörünün önemli bir yer kapladığı, kentsel ve bölgesel ölçekte iş olanağı sağladığı dönemlerde, petrol-kimyasal madde depolama-dağıtım merkezi ve çelik öğütme tesisleri gibi ağır sanayi fonksiyonlarının yer aldığı bir bölge (Şekil 2.12.) olarak kullanılmıştır. Ancak son elli yılda Birleşik Devletler'in ekonomisinde yaşanan değişim, endüstri sektöründen hizmet sektörüne ve bilgi teknolojilerine geçiş, arkasında boş sanayi yapıları, kent içinde parmaklıklarla çevrilmiş büyük parseller ve East Providence'da olduğu gibi çevre kirliliği bırakmıştır.

Bu dönemde East Providence Kent Yönetimi kıyı bölgesinin sahip olduğu sosyal, ekonomik, kültürel potansiyellerin ve doğal kaynakların farkına vararak, Providence'dan Seekonk Nehri'ne kadar uzanan ve az kullanılan 121 hektarlık (300 acre) kıyı bölgesini

eğlenme programına uyacak şekilde yeniden düzenlemekte ve karma aktivitelerin kullanımını önermektedir (Tasarım Yayın Grubu 2003). Bu noktada Providence ve Seekonk Nehirleri boyunca uzanan kıyı bölgesindeki manzara ve rekreasyonel kaynak potansiyelinin kentsel ve bölgesel önem taşıdığı, bu değerlerin bölgeye yeni konut, ticaret ve iş olanakları yanında, kültür, eğlence ve dinlenme aktivitelerini çekebileceği belirtilmektedir (<http://www.eastprovidenceri.net>).

Ancak planın önemli noktaları üzerinde yaşanacak herhangi bir başarısızlığın, kent ve eyalet üzerinde ciddi sorunlar yaratabileceği, özellikle arsaların uzun dönem potansiyel değerinde azalma olursa kentin, kimliğini, ekonomisini, komşu semtlerin suyla olan ilişkisini dönüştürme ve yeni bir kentsel yaşam formu oluşturma şansını kaybedebileceği de belirtilmektedir. Bu noktada önemli ulaşım yollarının ıslahının tamamlanmaması, gelişmenin parça parça, planlanmamış ve koordinasyonsuz olarak sağlanması, baskın ve tek tip arazi kullanımına gereğinden çok yer verilmesi, örneğin sürdürülebilir karma kullanımlı gelişmeden çok tümüyle banliyö tipi ofis alanlarının geliştirilmesi, birbirine benzemeyen kullanımların ve yapıların istenen gelişme ve kullanımlarla bağdaşamaması, sürekli ve gereksiz nehir ve sahil manzarası etkisi, su kenarına geçişlerin bağlantısız, koordinasyonsuz ve sınırlı olması gibi hataların East Providence Kıyı Bölgesi Yeniden Geliştirme Planı'nın uygulanmasına yönelik tehditler oluşturabileceği vurgulanmaktadır.

Planın asıl amacı, kıyı bölgesinin mevcutta az kullanılan özelliklerini, eyalet ve kent için tekrar önemli ekonomik kaynaklar haline getirmek ve canlandırılan bu özelliklerin sürdürülebilir kalmasını sağlamaktır. Aşağıda sıralanan diğer vizyon prensipleri ise kent sakinlerinin kararları rehberliğinde kıyı bölgesi için uygun arazi kullanımlarını belirlemekte ve bir bütün olarak kentin ekonomik canlılığını sağlamaktadır.

- Vergi tabanının genişletilmesi: Kıyı bölgesi geliştirme planıyla vergi tabanının artırılması kente pozitif etkiler sağlayacak, önemli gelirler yaratacak ve yaşayanlar üzerindeki vergi yükünü azaltacaktır.
- Yeni iş alanlarının oluşturulması: Bu planla kıyı bölgesinin gelişimi tamamlanacak, önemli sayıda iş olanağı yaratılacak ve eyalet ekonomisine potansiyel olarak 3000-4000 adet yeni iş kazandırılacaktır.
- Karma kullanım vizyonunun ve sürdürülebilirliğin yerine getirilmesi: Arazi kullanım kararları kendi kendini besleyen ticaret, ofis ve konut alanlarıyla kurumsal ve rekreasyonel kullanımların karışımını teşvik edecektir. Farklı arazi kullanım verilerini tek bir kaynaktan toplayabilmek için parsel temelli coğrafi bilgi sistemine dayalı veri tabanlarından faydalanılacaktır.

- Bölgesel ölçekte gidilebilecek yeni bir yer yaratılması: East Providence’da yaşayanlara, burayı ziyaret edenlere, işverenlere ve diğer görevlilere yönelik yeni yerler tasarlanacaktır. Bölgesel bir ilgiye ve kararlı piyasa talebine sahip yeni işyerleri, konut alanları, ürünler ve hizmetler sağlanacaktır.
- Herkes için eşit olanakların sağlanması: Piyasaya endeksli yeniden geliştirme olanaklarıyla yeni bir çevre yaratılacaktır. Böylece tüm insanlar için özellikle az gelirli gruplar için, daha yüksek maaşlı yeni iş olanakları, konut alanları içine kıyıdaki rekreasyonel ve kültürel aktivitelere ulaşmayı sağlayan yollar sağlanacaktır.

Diğer taraftan kıyı bölgesi için düşünülen kentsel dönüşüm projesinin, yol yapımı ve ortak alan düzenlemeleri, kamu hizmetleri, yer altı hizmetleri, mülk ve parsel edinme çalışmaları, yapıların sağlıklılaştırılması, iyileştirilmesi, temizlenmesi, satılması, kiralanması veya bunlardan birkaçının kombinasyonu, binaların, sokakların, rekreasyonel alanların ve diğer açık alanların donatımı gibi beraberinde pek çok faaliyeti de gerektireceği, bunların “Kapsamlı Kent Planı”na uyacak şekilde ve toplumsal gelişmenin gereksinimlerine bağlı olarak sağlanacağı, binaların gönüllülerce tamiri ve sağlıklılaştırılması için bir program oluşturulacağı belirtilmektedir. Teklif edilen bölgeleme ve kentsel tasarım standartlarının, nitelikli gelişmeyi, uygun arazi kullanımını, manzara açılarını ve kamusal geçişleri (Şekil 2.14.) korumayı hedeflediği, binaların, sokakların, su kıyılarının, park alanlarının ve diğer açık alanlarla ilgili tüm detayların dikkatle tasarlanması sonucunda, hem kamusal ve özel mülklerin değerinin, hem de East Providence’da oturanların yaşam kalitesinin artacağı ifade edilmektedir.

Sonuç olarak, kıyı bölgesindeki bu alanın dönüştürülmesi, kentin ekonomik geleceğini direkt olarak etkileyecek, pozitif etkiler proje alanının sınırlarına kadar ulaşacak ve kıyı boyunca teklif edilen yeni gelişmeler East Providence’a önemli ve diğerlerinden farklı bir kimlik kazandırarak, hem bölgenin hem de Rhode Island’ın ekonomik ve sosyal iklimini değiştirecektir (<http://www.eastprovidenceri.net>).

- İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Projesi

Anadolu'nun batı ucundaki körfezin çevresinde konumlanan ve günümüzden 5000 yıl önce kurulduğu tahmin edilen İzmir, Helenistik dönemden beri önemli bir liman kenti olmuştur. Bugün körfez çevresinde yaklaşık 70 km boyunca yayılmış olan kent, 3 milyon nüfusuyla Türkiye'nin üçüncü büyük kenti konumundadır.

Son yıllarda İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından Turan, Bayraklı, Halkapınar kıyı bandının rekreasyon amaçlı düzenlenmesi, Körfezin temizlenme çalışmaları, Liman Bölgesi için bir kentsel tasarım projesi yarışması açılması İzmir'e kentsel dönüşüm konusunda önemli katkılar sağlamıştır.

Bu noktada Liman Bölgesiyle ilgili yarışmanın gerekçeleri olarak Turan, Bayraklı, Halkapınar kıyı bandının rekreasyon amaçlı düzenlenmesi projesinden de kısaca bahsetmek gerekmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün, İzmir-Çeşme Otoyolu için doldurduğu İzmir Kordon bölgesi (Şekil 2.15-2.16), Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin çabalarıyla, kentlilerin gereksinimlerine gereksinim verecek, yaya yolları, bisiklet ve koşu parkurları, meydanlar ve kent mobilyalarıyla donatılmış bir yeşil alan olarak düzenlenmiş, yapıların bulunduğu bölümde de iki izli bir trafik yolu ile restoran-kafe kullanımlarına olanak veren bir kaldırım alanı şeklinde tamamlanmıştır.

Ayrıca yapılan çalışmalara Cumhuriyet Meydanı ve Pasaport düzenlemeleri ile Konak Meydanı'na kadar devam edilmiş ve bölge kentlileri denizle buluşturan kesintisiz bir rekreasyon alanına dönüştürülmüştür. Bu süreçte Mimarlar Odası'nın belirlediği ilkelerin yanı sıra, tarihsel referanslara yer verilmesi, Pasaport iskelesinin yenilenmesi, Pasaport-Gümrük arasında yaya düzenlenmeleri kente dönük sağlıklı önerilerin etkin sonuçlarından biri olmuştur (Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu 2004).



Şekil 2.15. Kordon, İzmir (Gedizlioğlu 2004)

Şekil 2.16. Kordon yaya yolu bağlantısı, İzmir (Kazmaoğlu 2004)

Son yıllarda İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılan bu uygulamalar liman bölgesinin önemini arttırmış ve 2001 yılında İzmir liman bölgesindeki kentsel mekanı ve mimari karakteri geliştirmek, kente daha çağdaş bir imaj kazandırmak ve İzmir'in gelişen uluslararası statüsü içinde liman bölgesinde yeni bir kent merkezi oluşturmak amacıyla İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından getirilecek kararlara ve planlama çalışmasına veri oluşturmak için "İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Uluslararası Fikir Yarışması"

açılmıştır. Kentin ana limanına bitişik olan yarışma alanının, gerek deniz kenarındaki ve kent içindeki merkezi konumu, gerekse taşıdığı gelişme potansiyeli nedeniyle İzmir kentinin en değerli bölgelerinden biri olduğu, ayrıca, Eski İzmir'le Karşıyaka'yı ve Buca ile Bornova'yı birbirine bağlayan ana ulaşım yollarının bu alandan geçtiği, bölgenin gelişimi sonrasında İzmir Körfezi çevresindeki kent silüetini tamamlayacağı ve kentin gelecekteki çekirdeğini oluşturacağı belirtilmiştir. Ayrıca kentsel yerleşmenin ortasında, gelecek için güçlü biçimsel imgelerle donatılmış, iyi planlanmış bu 500 hektarlık alanın öncü bir hareket başlatacağı, kentin diğer bölgelerindeki kentsel tasarım standartlarının iyileştirilmesi için itici güç oluşturacağı, yarışmada öngörülen gelişmenin ve yapı faaliyetlerinin eski kentin merkezindeki baskıları azaltacağı ve korunmasına katkıda bulunacağı ifade edilmiştir (İzmir Büyükşehir Belediyesi 2001).

Bölgedeki arazi kullanımının gelişimi şu şekildedir: 19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başlarında ve Cumhuriyet sonrası dönemde yabancı ülkelerle yaşanan yoğun ticari ilişkilerin sonucunda bir liman kenti olarak İzmir'in öneminin giderek artması, limanın güney ve güneydoğusundaki bölgede (Alsancak Limanı arkası, Salhane, Bayraklı, Turan) depolama ve sanayi işlevlerinin gelişmesine neden olmuş (Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu 2004); bölge, gaz ve elektrik üretim tesisleri, (Şekil 2.17.), yağ fabrikaları, tütün işleme tesisleri, depolar, buğday siloları ve demiryolu binalarıyla (Şekil 2.17.) işgal edilmiştir (İzmir Büyükşehir Belediyesi 2001). Ancak zaman içerisinde, sanayi alanları terk edilmeye başlanmış, liman ve çevresindeki kullanım biçimi bölgenin gelişmesinde önemli bir engel oluşturmuş, kendisini yenileyemeyen bölge giderek yıpranmış ve günümüzde plansız yapılaşma, ulaşım sistemindeki aksaklıklar, çevre kirliliği gibi çeşitli fiziksel, çevresel ve sosyo-ekonomik problemlere sahip bir tür çöküntü bölgesine dönüşmüştür (Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu 2004).

Ayrıca ilgili kurum ve meslek odaları, TCDD Alsancak Limanı'nın (Şekil 2.18.) uzun yıllar içinde gelişen kuru ve dökme yük ticaretini çoktan aştığını ve uluslararası konteynır ticaretini gerçekleştiren bir konuma ulaştığını, yakın bir gelecekte fiziksel gelişme olanaklarının sınırlılığı nedeniyle, yörenin ve çevresindeki alanların gereksinimlerini karşılayamayacağını, limanın yanaşma kanalının sığlığı nedeniyle büyük tonajlı gemilere hizmet veremeyeceğini, İzmir ve çevresi için özellikle konteynır taşımacılığı gereksinimlerine yanıt verecek ikinci bir liman projesinin yaşama geçirilmesi gerektiğini, Alsancak Limanı'nın bulunduğu yerde daha fazla büyüemeyeceği ve zaman içinde yük limanı işlevinin Çandarlı'ya taşınmasıyla limanın yolcu (turizm) limanına dönüştürülmesi gerektiğini, liman trafiğinin kent trafiğini olumsuz etkilediği, konteynır

depolama alanının genişleme kapasitesine sahip olmadığı ve görüntü kirliliği yarattığını belirtmişlerdir (Gedizlioğlu 2004).

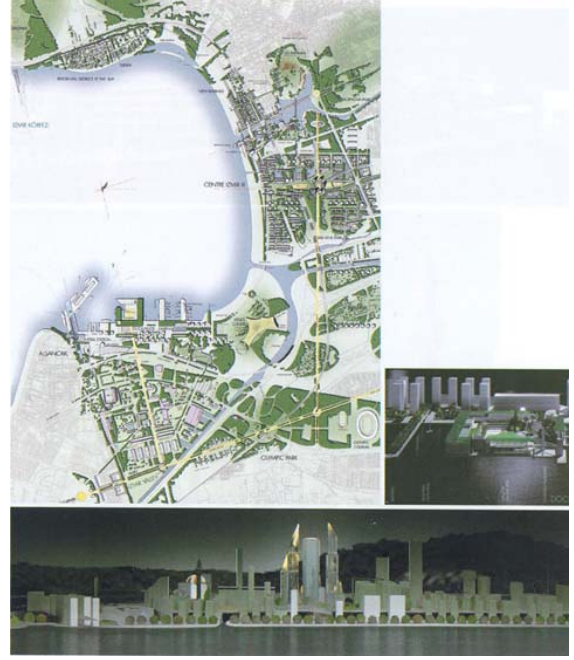
Kıscacası, bölgedeki arazi kullanımını değerlendirilirse; Alsancak Bölgesi ulaşım ve kent alt merkezi niteliğini taşımakta, hemen yanında ulusal ve uluslararası deniz ticareti ile geçmişten bu yana üretim yapılmakta ve Bayraklı çevresinde de olduğu gibi konut alanları yer almakta, Bayraklı-Turan kıyı kesiminde ise askeri tesisler, yeşil alan ve üretim alanları bulunmaktadır (Küçük 2003).



Şekil 2.17. Eski elektrik fabrikası - Alsancak Garı, İzmir (Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu 2004)



Şekil 2.18. Alsancak Limanı, İzmir



Şekil 2.19. İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Uluslararası Fikir Yarışması'nda birinci seçilen proje (Gedizlioğlu 2004)

İzmir Büyükşehir Belediyesi yarışmaya katılan projeleri programın gereklerinin yerine getirilmesi, kentsel ve mimari tasarımın kavramsal niteliği, sahil yolunun yeni silueti için önerilen çözüm, 21. yüzyıl metropollerinin imzası olarak algılanan yüksek yapıli panoramik düzenlemeler, araç trafiği için önerilen alt yapı sisteminin niteliği ve mevcut kent ulaşımına entegrasyonu, İzmir'in iklimsel koşullarını ve yaya haklarını iyileştiren park çözümlerinin niteliği, parklara ve diğer yeşil alanlara verilen önem ve eski endüstriyel binaların yeniden kullanımı şeklinde belirlenen yedi ana kriter üzerinden değerlendirmiştir Yaklaşık 130 ekibin katıldığı yarışma sonunda Alman mimar Johan

Brandi'nin önerisi (Şekil 2.19.) birinci seçilmiştir (İzmir Büyükşehir Belediyesi 2001). Projenin jüri raporunda şu açıklama yer almaktadır:

“Bu proje geleceğin İzmir’ine ilişkin model bir alanın gerçekleşmesine olanak sağlamaktadır. İlk olarak, yüksek katlı binalar ile bina aktivitelerini bu bölgeye çekerek, tarihi kent merkezi üzerindeki baskıları azaltmakta, aynı zamanda kamusal kullanım için büyük açık alanlar yaratmaktadır. İkinci olarak, Bayraklı arkeolojik alanındaki (eski İzmir) potansiyelin özellikle vurgulanarak, bölgenin kentsel gelişimi için bir başlangıç noktası oluşturmaktadır. Bu iki noktanın yanı sıra, yayalar ve bisiklet kullanıcıları için bir ulaşım ağı ve daha geniş bir iletişim sistemini sağlayan park alanları önerilmekte, binalar hakim rüzgar doğrultusunda yönlendirilmektedir. Mevcut spor aktiviteleri ve uzantılarındaki yeni aktiviteler olimpik bir park oluşturmakta, tüm idari fonksiyonlar, hem fiziksel hem de sembolik olarak Bayraklı ile bağlantısı kurulan bir forum etrafında bütünleştirilmektedir” (Küçük 2003).

Yarışmaya ait sonuç değerlendirmede jüri, Liman bölgesi ve çevresinin, metropoliten alanın sosyal ve ekonomik gereksinimlerini sağlamanın yanı sıra, kentsel dönüşüm ve sonucundaki gelişim için büyük bir potansiyel sunduğunu, bu yarışmanın liman alanı ve çevresini şekillendirecek projelerin formüle edilmesi ve uygulanmasını içeren yeni bir sürecin başlangıcını işaret ettiğini, bu noktada İzmir Büyükşehir Belediyesi’ne uygulama için gereken planlama dokümanlarını hazırlamak amacıyla uluslararası yarışmada önerilen vizyonlar, amaçlar, stratejiler ve öncelikler çerçevesindeki hususları ele alacak bir “proje yönetim birimi” oluşturup yetkili kılmasını önermiştir (Küçük 2003).

“İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Uluslararası Fikir Yarışması” başlangıcından bitişine kadar sürekli gündemi meşgul etmiş ve hatta günümüzde bile devam etmektedir. Bu noktada yarışmayı hedefleri açısından kentsel tasarım kavramıyla özdeşleştiremeyenler; yarışmanın kentsel tasarımı sadece görsel ve mekansal bir iş olarak değerlendirip, sosyal boyutlarını eksik bıraktığını, mekanın üretim ve yönetiminde kaynakları yararlı kılabilmek için kent planlama ve mimarlık deneyimlerinin kullanıldığı tamamen teknik ve yaratıcı bir süreç olarak gördüğünü, metropoliten ölçekte planlama çalışmalarına bir girdi olarak benimsediğini, farklı disiplinlerle ilişkilendiremediğini öne sürmüş, kentsel tasarımcının politik rolünün anlaşılmadığını, şartnamede yarışmanın amaçları ile ilgili çelişkili ifadeler kullanıldığını, ayrıca yarışmacılara sunulan verilerde eksiklikler, çelişkiler ve yazım hataları olduğunu ve değerlendirme aşamasında jürinin şartnamedekilere ek olarak yeni kriterler oluşturduğunu belirtmişlerdir (Cömertler 2003).

Sonuç olarak, yarışma şartnamesindeki ve değerlendirme aşamasındaki çeşitli eksikliklere rağmen, uluslararası bir platformda, kentsel ölçekte başlamış olan bir düzenlemenin (Kordon yolu ve Konak Meydanı) üzerine açılan bu yarışmanın genel anlamda liman bölgesinin gelişimine katkı koyacağı düşünülmektedir

Bu kapsamda yarışma alanı içinde yer alan Konak Meydanı düzenlemesi (Şekil 2.20) bölgenin gelişimi açısından olumlu bir örnek olmuştur. 1980'li yıllarda İzmir Büyükşehir Belediyesi Konak Meydanı için bir yarışma düzenlemiş, kazanan projede meydan yaratabilmek için ticari yapılar öngörülmuş, 1990 yılında Konak Meydanı'na büyük bir ticaret yapısı yapılmak istenmiş, ancak Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin açtığı dava sonunda yargı tarafından imar planları iptal edilmiş ve böylece Konak alanının kamusal kimliğinin korunması sağlanabilmiştir.



Şekil 2.20. Konak Meydanı, İzmir

Şekil 2.21. Konak Meydanı ve çevresi düzenleme projesi, İzmir (Kazmaoğlu 2004)

2002 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi, Konak Meydanı ve Çevresi Düzenleme Projesi konusunda bilgi vermek ve değerlendirme yapmak üzere Mimarlar Odası İzmir Şubesi'nin de çağrılı olduğu bir toplantı düzenleyerek projeyi tartışmaya açmıştır (Şekil 2.21.). Mimarlar Odası Başkanı, Konak alanının bir kent meydanı ölçeğine getirilmeye çalışılmasının olumlu olduğunu, Saat Kulesi ve çevresinin asıl meydan olduğunu, ancak alanın çok fazla işlevle parçalanmış olmasının ve buna bağlı olarak çok farklı mimari eleman (kolon örtüsü, sundurma, pano, duvar, platolar vb) kullanılmasının bir zorlama olduğunu ve tasarım bütününde sorunlar yaratacağını belirtmiştir.

Sonuç olarak, bu eleştirilere dayalı bazı revizyonlar yapılmakla birlikte, proje hemen hemen aynen uygulanmıştır. Bu kapsamda Saat Kulesi ve çevresinde yaratılan meydan ve arkadlar ile eski Atatürk Caddesi'nin yaya düzenlemeleri başarılı olmuş, ancak Belediye Binası ve Hükümet Konağı'nın ek binaları gibi yapılar Konak Meydanı'nın insani ölçeğini azaltmıştır. Yine de Konak alanının kamusal kimliğinin dikkate alınarak, bir mimari projeye göre uygulamanın yapılması İzmir'e kentsel anlamda olumlu bir katkıda bulunmuştur (Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu 2004).

2.5.3. Sanayi Alanlarında Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri

- Sydney Olimpiyat Parkı Projesi

Homebush Körfezi, Avustralya'nın Yeni Güney Galler Eyaletinde, Sydney kent merkezinden yaklaşık 15 km uzaklıkta, Parramata nehri üzerinde yer almaktadır. Günümüzde Sydney Olimpik Parkı arazisi olan Homebush Körfezi, 19. yüzyıl sonlarından 1930'lara kadar ordu silah üretim tesisleri ve deposu olarak, 20. yüzyıl başından 1980'lere kadar yağ, yün, gübre yan sanayileriyle eyalet mezbahası ve İkinci Dünya Savaşı'na kadar tuğla üretim tesisleri olarak kullanılmıştır (Yapı Dergisi 2000). Ancak bir süre sonra Homebush mezbahası atıklarının nehre verilmesi nedeniyle oluşan çevre kirliliği hükümeti mezbahaların ülke içinde desantralizasyonuna zorlamış ve tesisler 1988'de kapatılmıştır. Savaş süresince cephanelik olarak kullanılan tuğla üretim tesisleri de bu yıllarda ardında büyük bir krater bırakarak kapatılınca, bölge bir süre belediye ve sanayi çöplüğü olarak kullanılmış ve Homebush Körfezi çevre kirliliği açısından dünyanın en yüksek dioksin düzeyine sahip bölgesi haline gelmiştir (<http://www.sydneyolympicpark.com.au>).

Körfezin sanayi tesislerinden kaynaklanan fiziksel, sosyal ve çevresel problemlerden kurtulması, Sydney'in 2000 yaz olimpiyatları yarışına "yeşil olimpiyat" adı altında Homebush Körfezi'nde ekolojik bir olimpiyat köyü yapmayı teklif etmesiyle gerçekleşmiştir. Bu kapsamda Sydney'in, 1992'de yapılan Sydney Atletler Köyü yarışmasına, ekolojik bir banliyö tasarımları için iki mimarla anlaşarak katılan ve yarışmayı kazanan Greenpeace Çevre Örgütü ile işbirliği halinde çalışması 2000 Olimpiyatları yarışını kazanmasını sağlamıştır (Gültekin 2003). Sydney Olimpiyat Köyü (Şekil 2.22.), Greenpeace Olimpik Çevre Rehberi'nde yer alan, enerji ve su korunumu, toplu taşımaya yönelik ulaşım sistemlerinin tasarlanması, soğutma-havalandırma sistemleri, ozon tüketiminin ve kereste kullanımının azaltılması, habitatın korunması, hava, su, toprak kirliliğinin önlenmesi, iç mekan hava kalitesinin sağlanması, doğal kaynakların tüketiminin azaltılması, atık önleme ve azaltma yöntemleri, genetiği değiştirilmiş organizmalar, yaşam kalitesinin sağlanması, kültürel ve tarihi bağların korunması gibi hedefler doğrultusunda uygulanmaya çalışılmıştır (<http://www.greenpeace.org.au/archives/olympics/newguide.html>).

Olimpiyatın Sydney'e en büyük katkısı ciddi bir çevre kirliliği probleminin yaşandığı, atıl durumdaki Homebush Körfezi'nin temizlenmesi ve kente kazandırılması olmuş, Sydney Olimpiyat Parkı, geniş sportif aktivite seçenekleri ve 425 hektar kentsel

park alanıyla ve enerji -su koruma, ekolojik bina tasarımı (Şekil 2.23.) öncelikleriyle sağlıklı bir yaşam biçimi teklif eden sürdürülebilir bir kentsel gelişme örneği olarak gösterilmiştir (<http://www.sydneyolympicpark.com.au>). Ancak Greenpeace, olimpiyat katılımcıları, temel çevresel konular, yenilenebilir enerji, toksik çareler, PVC kullanımı, atıklar, ulaşım, biyolojik çeşitlilik, soğutma ve havalandırma, su ve diğer konular başlıkları altında Sydney 2000 Olimpiyatlarını değerlendirmiş ve 15 Ağustos 2000 tarihli raporda Sydney'in olimpiyat konusundaki başarısını C olarak belirlemiştir. Aslında Sydney, dünyaya verdiği "yeşil olimpiyat" sözünü tam olarak yerine getirememiş olsa da, gösterdiği çabayla bir ilke imza atmıştır (Aydın 2000).



Şekil 2.22. Sydney Olimpiyat Parkı (<http://www.sydneyolympicpark.com.au>)

Şekil 2.23. Sydney Olimpiyat Parkı ekolojik sporcu evleri

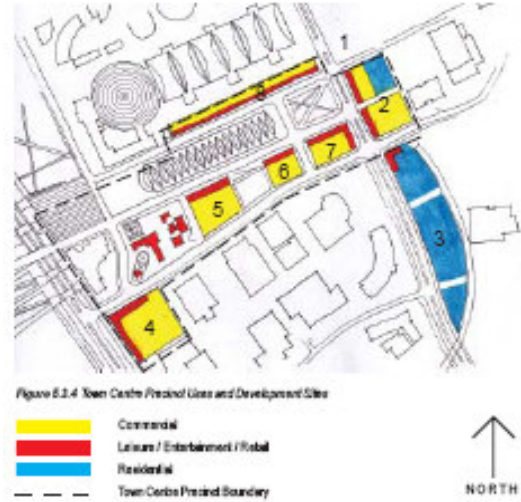
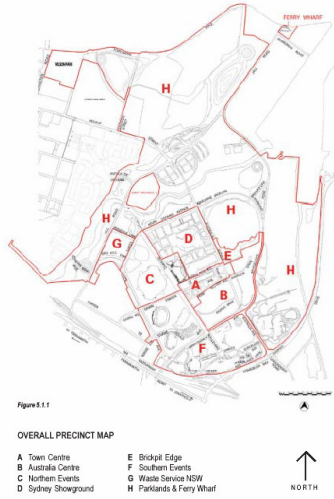
Olimpiyat oyunlarından sonra New South Wales yaşayanlarına miras kalan Sydney Olimpik Parkı, ulusal ve uluslararası ölçekte önem kazanmıştır. Bu noktada, Sydney Olimpiyat Parkı'nı geleceğe başarıyla taşımak ve bu önemli bölgeyi, eğlenceye, rekreasyona, iş turizmine, spora ve yaşam tarzına önem veren toplumlar için ticari ve barınma amacıyla Sydney'de ilk gidilecek yer olarak tasarlamak ve biçimlendirmek için güncel bir planlama ve geliştirme çerçevesine gereksinim duyulmuştur. 1995 yılında Homebush Körfezi'ni temel alan Sydney Olimpiyat Parkı Ana Planı ve 1997'de yapılan Homebush Körfezi Kamusal Alanlar Ana Konsept Tasarımı çalışmalarından sonra, Sydney'in uzun dönem vizyonunun geliştirilmesi için ilk adım 2001 yılında atılmıştır. Bu kapsamda, Sydney Olimpiyat Parkı alanını karma kullanımlı bir yaklaşımla canlı bir merkeze dönüştürmeyi vizyon olarak belirleyen Olimpiyat Sonrası Ana Planının çalışmalarına başlanmıştır. Hazırlanan plan raporunda çalışmaların Sydney Olimpik Parkı Otoritesi tarafından yönetildiği ve planın gelecek 10-15 yıllık bir süreci kapsayacağı belirtilmektedir. Ayrıca raporda, bölgenin ve yapılan planlama çalışmalarının geçmişi,

tasarım bağlamı ve analiz çalışmaları, stratejik vizyon, trafik ve taşımacılık, belirlenen her alt bölgeyle ilgili kısıtlamalar, bölgesel kimlik ve arazi kullanımı kararları ve anahtar noktalar açıklanmaktadır. Bunlara ek olarak raporda, kamusal alanları, bina form ve karakterlerini, çevresel etmenleri ve konut alanlarının fiziksel konfor koşullarını tanımlayan bir tasarım rehberi bulunmaktadır.

Plan, kent merkezindeki tren istasyonu çevresinde sekiz geliştirme bölgesi (Şekil 2.24.) ve bunların içinde arazi kullanımı açısından 10.000 kişiye iş olanağı sağlayacak 230,000 m² ticaret- perakende satış alanı, 45.000 m² rekreasyon, 10.000 m² park, 24.000 m² otel, 25.000 m² kültürel-kurumsal-eğitim kullanım alanları ve 3000 kişinin yaşayabileceği 1300 daireden oluşan iki konut alanı önermektedir. Planın hedefleri;

- Sydney 2000 Olimpiyat Oyunları'nın önemli altyapılarını içeren Olimpik mirası korumak,
- Olimpiyat Parkına hükümet yatırımları sağlayarak, Sydney Metropolitan Alanının kalbinde çok fonksiyonlu bir merkez yaratmak,
- Bölgenin ulusal ve uluslararası spor, kültür ve eğlence olaylarında ev sahibi olmasını sağlayarak Sydney Olimpiyat Parkını güçlendirmek,
- Çeşitli karma kullanımlar yaratarak, Sydney Olimpiyat Parkını yılın tüm zamanlarında aktif bir yer haline getirmek,
- Önemli geliştirme olanakları sağlayarak, az kullanılan alanları yoğun kentsel merkezlere dönüştürmek,
- Olimpik Bulvar'ı büyüklük ve mekansal cömertlik açısından dünyanın en önemli modern kamusal alanlarından biri haline getirmek,
- Kentsel tasarım, mimari, peyzaj ve sanat yapıtı projelerinde Sydney Olimpiyat Parkı'ndaki yüksek kaliteyi devam ettirmek (Şekil 2.26.),
- Her türlü çevresel konuda Sydney Olimpiyat Parkı'ndaki başarılı uygulamaları sürdürmek,
- Kentsel merkezde farklı kitlelere hitap edebilecek kullanımlar ve aktiviteler oluşturarak, çeşitli ve özel toplumsal karışımlar sağlamak (Şekil 2.25.),
- Toplu taşımacılığı güçlendirmek, böylece Sydney Olimpiyat Parkı taşımacılık politikası ve uygulaması açısından sürdürülebilir bir model olarak kalmasını sağlamak,
- Komşu alanlarla daha iyi ilişkiler kurmak, böylece Sydney Olimpiyat Parkıyla çevresinde yaşayanları bütünleştirmek şeklinde ifade edilmektedir.

Olimpiyat Sonrası Ana Planı, Sydney Olimpik Parkı Otoritesi tarafından Kentsel Altyapı, Planlama ve Doğal Kaynaklar Bölümü'ne sunulmuş ve çalışmalar yeni metropoliten stratejilerin bir parçası olarak kabul edilmiştir. Şu anda çıkar gruplarının planla ilgili görüşleri rapor edilmektedir. Bundan sonraki adım, yapılan analizler ve belirlenen hedefler doğrultusunda planın tamamlanması olacaktır.



Şekil 2.24. 2002 Sydney Olimpiyat Parkı Ana Plan sınırları ve alt bölgeleri

Şekil 2.25. Sydney Olimpiyat Parkı merkez bölgesi arazi kullanımı önerisi



Şekil 2.26. Kentsel tasarım simülasyonları, Sydney

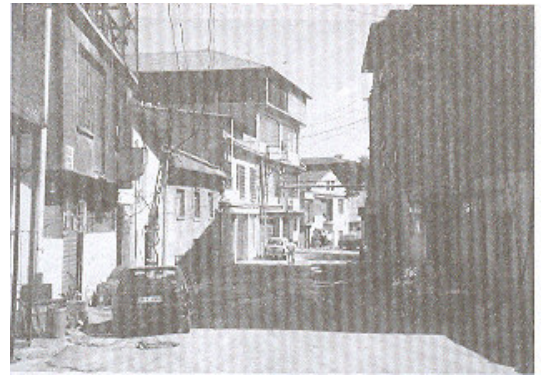
(<http://www.sydneyolympicpark.com.au>)

Sydney Olimpiyat Parkı'nın planlı bir şekilde geliştirilmesi sonucunda, metropoliten açıdan Parramata Bölgesi'ndeki fonksiyonların iş alanları ve ticari kullanımlarla tamamlanabileceği, Homebush Körfezi'nin ve Park'ın güçlendirilen ulusal ve yerel ulaşım bağlantılarıyla diğer merkezlerle bütünleşebileceği belirtilmektedir. Yerel bağlamda ise, planlama alanının yeni aktivitelerle desteklenmiş, karma kullanımlı bir bölge olarak geliştirilmesinin kentsel dönüşüm açısından bir katalizör görevi üstleneceği ve Homebush Körfezi'ndeki diğer sanayi alanlarının boşaltılarak yeniden geliştirilmesini sağlayacağı ifade edilmektedir (<http://www.sydneyolympicpark.com.au>).

- Kükürtlü Kentsel Dönüşüm Projesi

18. yüzyılda İngiltere’de başlayan ve etkileri giderek tüm ülkelerde görülen Endüstri Devrimi’nin Osmanlı İmparatorluğu’na da yansması kaçınılmaz olmuş, özellikle 19. yüzyıldaki Batılılaşma eğilimleri çerçevesinde Bursa’daki ipekçilik ve dericilik sektörünün fabrika üretimine geçmesi, kentin gelişimini önemli ölçüde etkilemiştir. 1862 yılında hazırlanan Suphi Bey Haritası’nda kent içinde surların kuzey kısmında görülen tabakhaneler, ilk önce Hisar’ın doğu kanadında Gökdere'nin kıyısına, 1950’li yıllarda ise Soğanlı Bölgesi’ne taşınmışlardır (Şekil 2.27.- 2.28.). Aslında 1950’ye kadar kurulan işletmelerin büyük bir çoğunluğu konut alanları dışına yerleşmişlerse de, kentin hızlı gelişimi sonucunda günümüzde meskun alan sınırları içinde kalmışlardır.

Bu kapsamda, 1980’li yıllarda Osmangazi Belediyesi sınırları içinde, İzmir Caddesi üzerinde yer alan Dericiler Bölgesi’nin kent içinde yarattığı olumsuzluklar göz önüne alınarak, kent dışına taşınması gerektiği fikri gelişmeye başlamış ve 1995 yılı 1/5000 Nazım İmar Planı kararları doğrultusunda, kent içinde işlev ve sağlık koşulları açısından yetersiz kalan, yarattığı çevre kirliliği nedeniyle gelişmesi sakıncalı olan sanayi bölgelerinin yoğunlaşması ve genişlemesi durdurulmuştur. 1998 yılında onaylanan Bursa il bütününe kapsayan 1/100.000 ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Planı’nda ise, kirletici sanayilerin organize olarak kent dışına taşınmaları ilkesi benimsenmiştir.



Şekil 2.27. Kükürtlü Kentsel Dönüşüm Bölgesi’ndeki keresteciler, Bursa

Şekil 2.28. Dericiler Bölgesi, Bursa (Bursa Büyükşehir Belediyesi 2004)

Bu ana ilkeler doğrultusunda, Bursa Büyükşehir Belediyesi Dericiler Bölgesi’ni kent dışına taşımaya karar vermiş, alternatif yer arayışları 1990’lı yıllarda sonuçlanmıştır. Mevcut dericilerin taşınacağı alan, kentin batısında Bursa Büyükşehir Belediyesi sınırları dışında İkizce ve Badırğa köyleri arasında belirlenmiştir. 1992 tarihinde yer seçimi

yapılan yeni alan için 1994 tarihinde ÇED raporu hazırlanmış ve konuyla ilgili olumlu görüş alınmıştır. Toplam 140 hektarlık (40 hektarı gölet) bir alan üzerinde faaliyet gösterecek Yeni Dericiler Bölgesi'ndeki kamulaştırmalar ve Hazineye ait arazilerin devirleri Mayıs 1996 sonunda tamamlanmış, proje gölet ve arıtma tesisleriyle birlikte Devlet Planlama Teşkilatı tarafından yatırım programına alınmıştır. 130 birime hizmet verebilecek şekilde planlanan ve altyapısı hazırlanan alanın 2006 yılında tamamlanması ön görülmektedir. Bu noktada Bursa Büyükşehir Belediyesi, projenin yaratacağı ekonomik değer ile dericilere taşınma süreçlerinde destek olmayı hedeflemektedir (Bursa Büyükşehir Belediyesi 2003).

Yeni Dericiler Bölgesi'nin belirlenmesi, planlama ve altyapı çalışmalarının başlatılmasından sonra boşalacak tabakhane alanı, yapılan imar planında "özel proje alanı" olarak belirlenmiş ve Şubat 1996 tarihinde Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından bölgede bir kentsel dönüşüm projesi başlatılmıştır. Ağırlıklı olarak tabakhanelerden ve kereste atölyelerinden oluşan proje alanının kuzeyinde sağlıklılaştırma çalışmalarının yürütüldüğü niteliksiz konut alanları, güneyinde İzmir Caddesi, Turizm Merkezi Alanı olarak belirlenmiş Kaplıcalar Bölgesi ve Kültürpark yer almaktadır. Toplam 35 hektar olan proje alanı, kent içi (Bursaray Hattı) ve şehirlerarası ulaşımı sağlayan İzmir Caddesi üzerinde yer aldığından oldukça avantajlı bir konuma sahiptir. Öte yandan, kentin kuzeyinden geçen Bursa Çevre Yolu'nun faaliyete geçmesiyle birlikte, İzmir Caddesi'nin transit yol olma niteliğini kaybedeceği ve yoğun trafik yükünden kurtularak kent içi ana arter konumuna dönüşeceği belirtilmektedir.

Kükürtlü Kentsel Dönüşüm Projesi'nin temel amacı, Bursa kent merkezinde, artık işlevini yitirmiş ve ekonomik olmayan deri işletmelerinin kentin bir başka bölgesine gönderilmesi ve çöküntü haline gelen bu alanın günün koşulları doğrultusunda katılımcı bir planlama ile çağdaş bir kent parçası haline getirilmesi olarak belirlenmiştir (<http://www.kentselyenileme.org>). Bölgede korunması gerekli yapıların bulunmaması nedeniyle alanın tümünden yenilenmesini içeren proje, Dericiler Bölgesi'ni kentsel kullanıma kazandırarak, Kükürtlü'de örnek bir çevre yaratmayı ve kent içindeki olumsuz çevresel faktörleri ortadan kaldırmayı hedeflemektedir. Projenin hazırlanma aşamasında, alanın kent içindeki konumu ve fiziksel özelliklerinin yanı sıra, jeolojik yapısını, mülkiyet dokusunu, altyapı durumunu ve sosyal yapısını içeren çevre analizleri yapılmıştır.

Proje alanının İzmir Caddesi'ne cephele yaklaşık 12,5 hektarlık kısmı 4 no'lu Sıcak su Koruma Alanı sınırları dahilinde olduğundan MTA tarafından su kaynaklarının mevcut

durumunun tespiti ve alanın jeolojik etüdüne yönelik bir çalışma yapılmış ve bu çalışma sonucunda bölge 3. Derece Doğal Sit Alanı olarak ilan edilmiştir.

Proje alanındaki planlama çalışmaları iki aşamalı olarak ele alınmıştır. İlk etapta kentsel yenileme sürecinin başlayabilmesi için bölge "özel planlama alanı" olarak ilan edilmiş, ikinci aşamada ise, bölgedeki alternatif projelerin ve uygulama modellerinin belirlenmesi amaçlanmıştır.

Alanın özel konumu nedeniyle öncelikle proje alanındaki olası fonksiyonları tespit edebilmek için bir pazar araştırması yapılmış, Bursa ilinin yatırım potansiyeli ile proje alanında gerçekleştirilecek fonksiyon önerileri incelenmiş, bu doğrultuda proje fiyat önerileri oluşturulmuş ve global olarak projenin karlılığı analiz edilmiştir. Yapılan değerlendirmeler sonucunda, söz konusu alanda, bölgesel ve yerel ölçekte ticari ünitelerin ve açık alanlarla zenginleştirilmiş konutların yer almasının alanın kente yakınlığı ve ulaşım olanakları nedeniyle uygun olduğu, projelendirme ve uygulama süreçlerinin tek elden yapılmasının, karşılaşılabilecek olası problemleri en aza indireceği ifade edilmiştir.

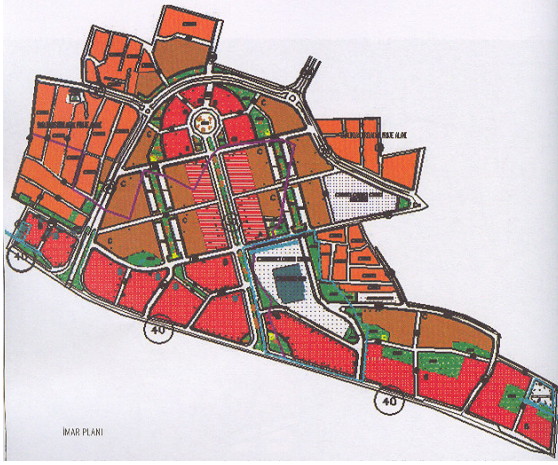
Bu nedenle Bursa Büyükşehir Belediyesi, Dericiler Bölgesi kentsel dönüşüm projesini oluşturmak için, mülkiyet sahipleri, yatırımcılar ve belediye ortaklığında bir süreç izlemiş ve bölgedeki hak sahiplerinin tamamının katılımıyla işlerlik kazanabilecek sürecin projenin yaşama geçirilmesini önemli ölçüde etkileyeceği ifade edilmiştir.

Proje alanında bulunan yaklaşık 110 derici ve dericilik ile uğraşmayan diğer işletme sahipleriyle (keresteciler ve büyük arsa sahipleriyle) bölgede yapılacak kentsel dönüşüm projesi hakkında bir dizi toplantı gerçekleştirilmiştir. Özellikle Dericiler Derneği ile ortaklaşa organize edilen toplantılarda; projenin genel tanıtımı, imar planı ve hakları, mülkiyet durumu ve analitik etüd çalışmaları, proje katılım yöntemleri, yatırımcılar ve yatırım modelleri, imar haklarının toplulaştırılmasının avantajları, proje zamanlaması ve yeni Dericiler Bölgesi'nin sorunları gibi konular görüşülmüştür. Ancak, bu toplantılara katılım istenilen ölçüde gerçekleşmemiş ve deri işletmelerine tek tek yazılı çağrı yapılarak toplantıya katılım oranının artışı sağlanmıştır. Toplantılarda yapılan anketlerde, hissedarların taşınma süreçleri tamamlandıktan sonra, toplu olarak hareket etmeyi tercih ettikleri ortaya çıkmıştır. Bürokratik ve stratejik açıdan, 1999 yılında Belediye Encümeni, projenin gerçekleştirilmesine yönelik önemli bir karar almış ve dericilerin 2001 yılının Haziran ayı sonuna kadar kent içindeki faaliyetlerine son vermelerini istemiştir.

Projenin uygulanması için yatırımcı bulma konusunda çalışmalar devam etmektedir. Ancak ülkedeki ekonomik belirsizlik, Bursa'daki ekonomik potansiyelin doygunluğa

ulaşması, proje alanının boşaltılma sürecinin uzama riski, imar haklarının toplulaştırılmasının zorluğu gibi nedenlerden dolayı yatırımcı bulma konusunda henüz bir gelişme kaydedilmemiştir.

Kentsel yenileme projesinin oluşturulması açısından, fizibilite, alan araştırması ve çevre plan kararları doğrultusunda daha önce hazırlanan ve Anıtlar Kurulu tarafından benimsenen plan şemasının İmar Planına dönüştürülmesi yönündeki karar doğrultusunda 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlama çalışması (Şekil 2.29) Bursa Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu Kararları da alınarak tamamlanmış ve proje uygulama etapları belirlenmiştir. Ayrıca 18. madde uygulamasını içeren çalışmalar yapılmış, boş durumda ve kullanılmayan binalar tespit edilmiş ve bunların yıkım süreçleri başlatılmıştır.



Şekil 2.29. Dericiler Bölgesi İmar Planı, Bursa (Bursa Büyükşehir Belediyesi 2004)

Şekil 2.30. Dericiler Bölgesi Kentsel Tasarım Projesi'nden simülasyonlar, Bursa

Proje alanında verilen planlama kararlarının bölgenin çevresindeki alanları da etkileyeceği düşünülerek, çevrede yer alan 700 ve 500 kişi/hektar yoğunluklu alanların tersine planlama alanında, düşük yoğunluklu, büyük açık alanların yer aldığı bir tasarım önerilmiştir (Şekil 2.30.). Projede İzmir Caddesi'ne cephesi olmayan alanın dönüşümünü hızlandırabilmek ve iç mekanın çekiciliğini arttırabilmek amacıyla; eski dericiler alanına ulaşan bir ana arter tasarlanmıştır. Hazırlanan proje etaplamaına göre, ilk önce ana bulvarın sonundaki plaza yapılacak, sonraki etapta ana bulvara cepheli alanlar, üçüncü etapta ana bulvarın arkasındaki konut alanlarının yapımı, son olarak da İzmir Caddesi'ne cepheli parsellerdeki yapılaşmalar gerçekleştirilecektir. Bu kapsamda proje alanındaki cazibeyi arttırmak ve yatırımcı grupları bölgeye çekmek için projenin omurgasını oluşturan 30 metrelik bulvarın açılması ile ilgili çalışmalar başlatılmıştır.

Diğer taraftan, projenin uygulamasının tek bir elden çözümlenmesi hedeflense de, dericilerin henüz alanı boşaltmamış olmaları, projenin uygulama modelinde parçacıl bir sürece gidilmesini zorunlu kılmıştır. Ancak bu uygulama sonucunda oluşacak yapıların, alanın bozulmuş yapısı içinde ulaşması beklenen değeri bulmayacağı tahmin edildiğinden, ülkenin ve bölgenin değişen koşullarına göre projenin uygulama modelinde yeniden bütüncül bir modele geçilmesi düşünülmektedir (Bursa Büyükşehir Belediyesi 2004).

Sonuç olarak, Bursa Büyükşehir Belediyesi Dericiler Bölgesi'nde katılımcı ve yenilikçi bir yöntemle bir dönüşüm projesi gerçekleştirmek için önemli bir adım atmıştır. Bu noktada, çevreye duyarlı örnek projelerin yaratılması Bursa'da yapılabilecek diğer kentsel dönüşüm projelerine yol gösterirken, çevredeki diğer illere de örnek olacaktır.

2.5.4. Gar Bölgelerinde Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri

- Stuttgart 21 Projesi

Stuttgart, Almanya'nın güneyinde yer alan Baden Württemberg Eyaleti'nin 554.000 nüfuslu başkentidir. Stuttgart 21 projesi, 1992'de Rio de Janeiro'da yapılan Uno-Çevre ve Gelişme Konferansında ekolojik açıdan uyumlu ve sosyal açıdan adil bir uzlaşma politikasını içeren ve 21. yüzyılın imzasıyla Gündem 21 olarak isimlendirilen sürdürülebilir gelişme kavramı kapsamında hazırlanmıştır. Geleceğin kentlerinde yaşam kalitesinin iyileştirilebilirliği ve sürdürülebilirliği üzerine geliştirilen Gündem 21 kavramı, dünyada sosyal adalet ve eşit hak, ekonomik uygunluk, ekolojik dayanıklılık sağlanması ve geleceğin güvenceye alınması gibi hedeflerle tanımlanmaktadır.

Stuttgart 21 projesinin amacı, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirliği, somut bir kent tasarımı içinde bütünleştirmek olarak belirlenmiştir. Proje, geleceğin kenti için yeni fikirlerin oluşumu, enerji tasarrufunun gelenekselleştirilmesi, sinerjinin etkinleştirilmesi olarak belirlenen üç farklı yaklaşımla biçimlenmiştir. Bu kapsamda Stuttgart 21, çevreye uyumu, sosyal hakların korunmasını ve ekonomikliği hedeflemiştir.

Bu proje ile eyalet başkentindeki ulaşım sisteminin iyileştirilmesi, yeni istasyon binası ve yeraltı peronlarının inşası ile, kent içindeki 100 hektarlık demiryolu alanına kentsel gelişmeye dayalı yeni bir işlev kazandırılması öngörülmüştür. Stuttgart 21, sadece kent içindeki demiryolu tesislerinin değişimi ve modernleştirilmesini değil, aynı zamanda kent içindeki gelişme alanlarının da dönüşümünü içeren bir projedir. Proje için fikirler 1994'te oluşturulmaya başlanmış ve Ocak 1995'te çalışmalar tamamlanmıştır. Projenin

gerçekleştirilmesi için Demiryolu İşletmeleri Al Bölgesine kadar tüm boş alanları Stuttgart eyaletine devretmiştir (Alpay 2003).

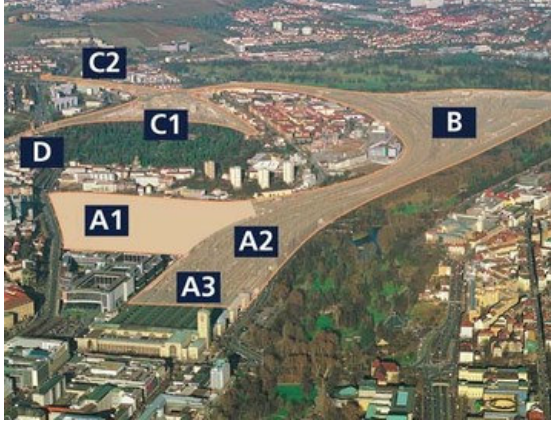
Proje alanı (Şekil 2.31.), mimar Bonatz'ın ana istasyon binasının kuzey doğusunda yer almaktadır. Söz konusu proje için “yeni bir kent doğuyor” söylemi ile farklı strüktürde bir yerleşim planı hazırlanmış, alan mimari çözüm ve ulaşım projesi bakımından farklı karakterlere sahip üç ayrı bölge şeklinde (A,B,C) planlanmıştır (Şekil 2.32.). Bunun 50 hektarı inşaat alanı, 20 hektarı park alanı, geriye kalan 30 hektarı ise kamusal ve yeşil alanlar olarak önerilmiştir. Böylece gelecek 20 yılı kapsayan bir etaplama ile Stuttgart'ın merkezinde, çalışma, alışveriş, kültür ve boş zaman aktivitelerinin içinde yer alacağı çekici bir yerleşim alanı yaratılacağı belirtilmektedir. Tüm projenin ise, 2008'de tamamlanması öngörülmektedir.

Proje alanlarından kent merkezi yakınındaki 28 hektarlık A Bölgesi (Şekil 2.33.), istasyon binasının hemen arkasında yer almaktadır. Burada perakende ticaret ve sosyal hizmet birimleriyle kültürel donatıların, büyük kent parkı Schlossgarten'a sınır oluşturan kesimde ise konutların yer alması öngörülmüştür. A bölgesi kendi içinde A1, kent merkezinin genişletildiği bölge (ticaret, kültür, hizmet sektörü ve konut bölgesi), A2 ve A3 çalışma-iskan bölgeleri olmak üzere üçe ayrılmıştır. 2000-2001 yılları arasında projenin birinci etabı olan A bölgesinde uygulamaya (Şekil 2.34.) başlanmıştır.

Bekleme ve depo alanları taşındıktan sonra, 43 hektarlık B bölgesinde yüksek standartlı konutların ve özel kullanımların (bilim kenti, kaplıca klinikleri vb.) yer almasına karar verilmiştir.

Endüstri ve depolama alanı olarak kullanılan eski kuzey istasyonu yakınındaki 21 hektarlık C bölgesinin büyük bir kısmı 2004'ten itibaren kullanılmamaktadır. Konumundan dolayı üst yol ağına bağlantısının iyileştirilmesi gereken bu bölgenin, kent merkezi ve parkı yakınında konut, büro ve küçük sanayi alanına dönüştürülmesi planlanmıştır.

Diğer taraftan, kent silüetini şekillendiren ve merkezin genişletilmesinde lokomotif görevini üstlenen Bonatz'ın ana istasyon binası (1914-1928), bir yapı sanatı olarak korunmuş ve modern bir istasyon ve sosyal hizmet binasına dönüştürülmüştür (Der Hochschule Für Technik Stuttgart 2003).



Şekil 2.31. Stuttgart 21 Projesi alanları



Şekil 2.33. Stuttgart 21 Projesi A bölgesi proje maketi (<http://www.stuttgart21.de/>)



Şekil 2.32. Stuttgart 21 Projesi A,B,C bölge planı



Şekil 2.34. Stuttgart 21 Projesi A1 bölgesindeki uygulama



Şekil 2.35. Yeni istasyon binası, Stuttgart (<http://www.stuttgart21.de/>)



Şekil 2.36. Yeraltı istasyon peronlarındaki ışık kubbeleri simülasyonu, Stuttgart

Ulaşım sisteminin iyileştirilmesi kapsamında Aralık 1997' de yeni istasyon binası (Şekil 2.35) ve yeraltı peronlarının tasarlanması için bir yarışma açılmıştır. Birinci seçilen projede, kubbeye benzeyen cam konstrüksiyonlarla yeraltına doğal ışık alabilen büyük hacimli bir peron mekanı, üstte ise su ve yeşil öğelerle kombine edilmiş bir yaşam alanı yaratılmaya çalışılmıştır (Şekil 2.36.). İstasyonu canlı ve çekici kılmak için projede, raylı sistemle servis hizmetlerinin yanı sıra, satış birimleri, restoran ve kafeler, kültürel ve

toplumsal organizasyonlar için sergi, konser ve festival alanları da tasarlanmış, peron salonunun üstündeki platformda kentsel yaşamın bir merkezi olarak hizmet verecek ve mevcut kent merkeziyle bütünlük sağlayacak oldukça büyük bir meydan yaratılmış ve bu meydan, yanındaki büyük kent parkıyla (Schlossgarten) bütünleştirilmiştir. Böylece, projede hem ekolojik kaynakları koruyan bir atmosfer yaratılmış, hem de yolcuların seyahat konforu ön planda tutulmuştur (Ingenhoven und Partner Architekten 2005).

Yapılacak yeni istasyon binasının havaalanına ulaşım süresini kısaltacağı ve yeni fuar alanına erişilebilirliği kolaylaştıracağı ifade edilmektedir. Ayrıca binanın, Stuttgart'ın ana istasyon binası olma özelliğini koruyacağı ve transit geçiş niteliğinde günde 25.000 kişinin kullanacağı bir aktarma noktasına dönüşeceği belirtilmektedir. Bu yeni hat sisteminin, Avrupa yüksek hızlı ulaşım ağının en önemli bölümlerinden birini oluşturacağı vurgulanmakta, bölge içi seyahat süresinin 1/3 oranında kılacağı ve demiryollarının daha fazla yolcu çekeceği tahmin edilmektedir. Sonuç olarak, Stuttgart kenti, sürdürülebilir görüş açısına odaklanmış bir kentsel gelişme bağlamında işlevini yitirmiş istasyon alanının dönüşümü için büyük çaba harcamaktadır. Bu projeye kentteki ve bölgedeki ulaşılabilirlik artacağı gibi, Stuttgart'ın güney-batı Almanya'daki ekonomik önemi de ortaya çıkacaktır (Alpay 2003).

- Mudanya Gar Binası Restorasyonu ve İskele Meydanı Düzenlemesi

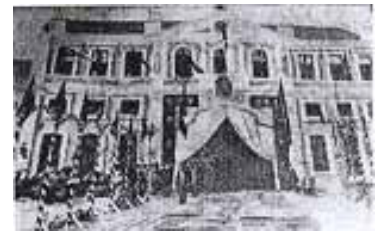
Marmara Denizi'nin güney kıyısında ve Bursa kent merkezinden 28 kilometre uzaklıkta bulunan Mudanya, 2000 yılı nüfus sayımlarına göre Bursa'nın 20.682 nüfuslu bir ilçesidir. Mudanya'nın tarih içinde üstlendiği roller Bursa'daki gelişmelerle yakından ilgili olmuştur. İpek ve Baharat yolları üzerinde yer alan Bursa, 1326'da Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olduktan sonra, 1450-1600 yılları arasında dünyanın sayılı ticaret merkezlerinden biri haline gelmiş, 1600-1900 yılları arasında ise, Celali isyanları ve Akdeniz ülkelerindeki ekonomik kriz nedeniyle ipeğe olan talep azalınca ticari açıdan durgun bir dönem yaşamıştır. Endüstri Devrimi'nden sonra Avrupa ülkeleri ile Anadolu kentleri arasındaki ticari etkinliklerde artış gözlenmiş ve 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu gelişmelerden etkilenen Bursa'nın ulaşım sistemi, bölgede üretilen maddelerin yurtdışına ulaştırılmasını ve sanayinin gereksinim duyduğu hammaddenin bölgeye iletilmesini sağlayacak şekilde düzenlenmiştir.

Bu dönemde modernleşme projesi kapsamında Osmanlı İmparatorluğu yöneticileri demiryolu yapımına büyük önem vermiş ve Bursa'da üretilen ipek ipliğinin Mudanya Limanı'na taşınarak, oradan Lyon'un limanı olan Marsilya'ya gönderilmesi için Bursa ile

Mudanya arasında bir demiryolu hattı yapılmasını kararlaştırmışlardır (Aslanoğlu 2000). Demiryolu yapımı için gerekli teknolojiye, sermaye ve bilgi birikimine sahip olmadıkları için yöneticiler yabancı bir şirketle anlaşmışlar, ancak 1873’de yapımına başlanan hat maddi yetersizlikler nedeniyle uzun yıllar işletmeye açılmamıştır. Buna rağmen, Bursa-Mudanya demiryolu hattının yapımı konusu, gündemde kalmaya devam etmiş, hattın askeri açıdan büyük önem taşıdığı belirtilmiştir.

Daha sonra, Bursa-Mudanya demiryolu hattının onarım, inşa ve işletme imtiyazı, 1891 tarihinde Belçikalı bir şirkete 99 yıllığına verilmiş, 1891’de hattın onarımına başlanmış, güzergahında bazı değişiklikler yapılan hat, Haziran 1892’de resmi olarak işletmeye açılmıştır (Şekil 2.37-2.38).

Yıllarca Bursa’nın İstanbul ve Avrupa’yla ulaşım ve ticaret açısından ilişkisini sağlayan Bursa-Mudanya demiryolu hattı, Kurtuluş Savaşı sırasında Askeri Demiryolları ve Limanlar İdaresi’ne bağlanmış, 1931’den itibaren T.C.D.D. tarafından işletilmeye başlanmıştır. 1948’de ise tren seferleri, ekonomik olmadığı gerekçesiyle kaldırılmıştır.



Şekil 2.37. Eski Mudanya Garı ve İskelesi, Bursa (Arkitekt 1997)

Şekil 2.38. Eski Mudanya Garı ve İskelesi, Bursa (<http://www.mudanya.gen.tr>)

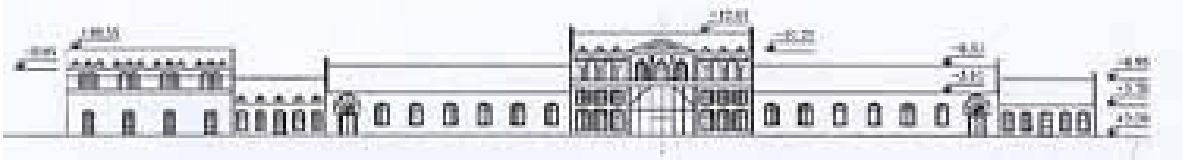
Şekil 2.39. Eski Mudanya Gar Binası, Bursa (Durak 2003)

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren karayolu ulaşımının önem kazanması nedeniyle, Bursa-Mudanya demiryolu hattının sürekli gündeme getirilen ülke ana ulaşım ağına bağlantısı gerçekleştirilememiş ve Temmuz 1953 tarihli yasa gereğince işletmeden kaldırılmıştır (Durak 2003). Buna bağlı olarak, tren rayları sökülmüş, istasyon binaları işlevlerini kaybetmiş ve bir çoğu köhnemeye terk edilmiştir. Bunlardan mimari açıdan en dikkat çekeni Mudanya Gar Binası’dır (Şekil 2.39).

Dikdörtgen plan şemalı binada, simetrik ve farklı kat yüksekliklerinin oluşturduğu kademeli bir kütle düzeni hakimdir (Şekil 2.40.). Zemin katta demiryolu ve iskeleyi birbirine bağlayan, binanın simetri aksında yarı açık bir geçit oluşturulmuştur. Orta kütledeki geçidin üstünde istasyonun yönetim birimleri yer almış, bu geçide yanlarda

bulunan mekanlar ara kat pencereleriyle açılmıştır. Orta aksın yanındaki tek mekanlı büyük birimlerin yük deposu olarak kullanıldığı tahmin edilmektedir. Bu kütlelerin yanında yer alan kat yükseklikleri daha düşük olan birimlerin, yolculara yönelik olduğu, bilet gişesi, bekleme salonu, görevli odası gibi işlevlere cevap verebilecek mekan düzenine sahip olduğu düşünülmektedir. Simetrik kütlelerin bir ucunda iki katlı bağımsız bir bina bulunmaktadır. Bu binanın zemin katında doğrudan dışarıya açılan mekanlar, üst katında ise bir koridorun iki yanında sıralanan odalar yer almaktadır (Durak 2003).

1849 yılında Fransızlar tarafından inşa edilen bu yapı, önceleri gümrük binası olarak kullanılmış, daha sonra Bursa-Mudanya demiryolu hattının yapımıyla, 1874’de istasyon binasına dönüştürülmüştür. Bir süre gümrüklü mal ve yolcu taşımacılığında kullanılan binanın, tren seferleri iptal edildikten sonra, bir bölümü yeniden gümrük deposu olarak kullanılmaya devam etmiş, diğer bölümleri ise Tekel, Zirai Donatım, Köy Hizmetleri gibi kurumlar tarafından kullanılmaya başlanmıştır (Alper 1997).



Şekil 2.40 Eski Mudanya Gar Binası'nın cephesi, Bursa (Durak 2003)

Yıllarca kendi haline terk edilen Mudanya Gar Binasına, 1989 yılında Mudanya Belediyesi sahip çıkmıştır. Yap-işlet-devret modeliyle özel teşebbüs tarafından Belediye'den 49 yıllığına kiralanılan bina, Mudanya Koruma Amaçlı İmar Planı sınırları dışında kalsa da, anıtsal mimarlık örneği olduğu için Koruma Kurulu Kararlarına göre restore edilmiş, 40 odalı bir otel işlevi kazandırılarak, 1992’de Otel Montania ismiyle yeniden kullanıma açılmıştır (Şekil 2.41.-2.42.). Fahri Esgin isimli bir girişimcinin kiraladığı binanın restorasyonu Mimar Mehmet Alper tarafından gerçekleştirilmiştir. Restorasyon öncesinde çekilen fotoğraflarda yapının hayli zarar gördüğü, neredeyse yıkılmak üzere olduğu tespit edilmiştir. Uzun süre tren istasyonu olarak kullanılan yapının mimari kimliğini korumak için, aslına uygun olarak yeniden işler hale getirilmesi amaçlanmıştır. İlk önce ayrıntılı bir rölöve çalışması gerçekleştirilmiş ve yapının günümüze gelebilen tüm mekan, biçim, malzeme ve strüktür öğeleri saptanmış, bu çerçevede yapılan restorasyon ile özgün yapım tekniği korunmaya çalışılmıştır.

Yapının beşik çatısını taşıyan asma sistemin çelik gergi kayışları aynen korunarak, tavan kaplaması yenilenmiştir. Simetri aksında bulunan üç katlı kütlelerin alt katı lobi ve

resepsiyon, üst katları ise yatak odaları olarak düzenlenmiştir. Orta aksın yanlarında bulunan uzun kütleler restoran ve düğün salonu, bu kütlelerin iki yanında bulunan tek katlı kütleler ise mutfak ve kafeterya olarak çözülmüştür. En sonda bulunan iki katlı bağımsız binanın alt katında teknik servis bölümü, üst katında ise yatak odaları düzenlenmiştir. Yapının denize bakan cephesinde bir yüzme havuzu oluşturulmuş ve binanın alt katı bu servise yönelik birimlere ayrılmıştır (Arkitekt 1997).

Mudanya Gar Binası yakınında, bir süre Pratik Kız Sanat Okulu (Şekil 2.43.) olarak kullanılan istasyon işletme binası bulunmaktadır. Bodrum katında dört oda ve bir hol, zemin katında üç oda ve bir mutfak, birinci katında dört oda ve bir mutfak bulunan binanın üst katı müdüriyet lojmanı, alt katı da ilk dönemlerde direktörlük bürosu olarak kullanılmıştır (Durak 2003). Şu anda kullanılmayan tescilli binanın Mudanya Belediyesi tarafından BUSKİ'ye hizmet binası olarak devredildiği ve yakın bir zamanda sosyal-kültürel amaçlı olarak restore edileceği belirtilmektedir.



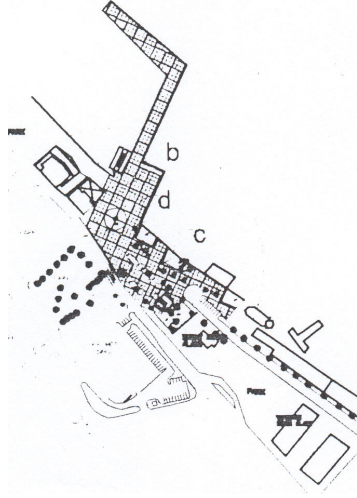
Şekil 2.41. Montania Otel girişi, Bursa (Arkitekt 1997)

Şekil 2.42. Montania Otel ve çevresi, Bursa (<http://www.mudanyaonline.net>)

Şekil 2.43. Eski Pratik Kız Sanat Okulu, Bursa (<http://www.mudanyaonline.net>)

Mudanya Gar Binası'nın restorasyonu, son yıllarda günübirlik ve mevsimlik turizm faaliyetlerinin önemli bir geçim kaynağı haline geldiği ilçenin ve hatta kentin turistik amaçlı yapı gereksinimine önemli bir katkı sağlamış, benzer uygulamalara örnek oluşturmuştur. Hatta artan talep sonucunda tarihi Montania Oteli'nin kapasitesi yetersiz kalmış, 1997'de arkasına yeni bir ek bina yapılmıştır. Bu kapsamda halen yük ve yolcu limanı olarak kullanılan Mudanya İskelesi Meydanındaki (Şekil 2.45.) yaya-taşıt trafiğinin ayrılması, otoparkların düzenlenmesi, alanın ve çevresindeki binaların fiziksel, işlevsel, ekonomik ve görsel olarak daha verimli hale getirilmesi ve kentsel peyzaj elemanlarıyla yeni bir kent meydanı tasarlanması için, 1999'da Mudanya Belediyesi ve Uludağ Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nden Doç. Dr. Neslihan Dostoğlu, Öğr. Gör. Murat Özyaba, Öğr. Gör. Özgür Ediz ve Arş. Gör. Tülin Vural ortaklaşa çalışarak Mudanya

İskelesi Meydanı Düzenleme Projesi'ni (Şekil 2.44.) hazırlamışlardır. Ancak proje, bölgedeki eski Tekel Binası'nın Uludağ Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi olarak restore edilme teklifinin değerlendirilmesi, Güzelyalı-İstanbul hızlı feribot seferlerinin gündeme gelmesi ve buna bağlı olarak Mudanya-İstanbul deniz otobüsü seferlerinin kaldırılma olasılığı ve Eylül 2002' de hizmete giren hafif raylı sistem hattının Mudanya'ya kadar uzatılma planları gibi bir takım nedenlerden dolayı uygulanamamıştır (Şen 2005).



Şekil 2.45. Mudanya İskele Meydanı, Bursa

Şekil 2.46. Mudanya Limanı, Bursa

(<http://www.mudanya.gen.tr>)

Şekil 2.44. Mudanya İskelesi Meydanı Düzenleme Projesi, Bursa (Uludağ Üniversitesi 1999)

Sonuç olarak, eskiden Mudanya Garı'nın bulunduğu yerde günümüzde, tüm kente hizmet eden yük ve yolcu limanı (Şekil 2.46.), tarihi Montania Oteli ve yeni ek binası, eski Pratik Kız Sanat Okulu, Kaymakamlık Lojmanı, Mudanya'da yaşayanlara ve günübirlik ziyaretçilere hizmet eden spor sahaları ve parklar, restoran-kafe-büfe- kitap ve hediyelik eşya satış birimleri gibi ticari tesisler ve otoparklar yer almaktadır. Yakın çevrede Hükümet Konağı, eski Tekel Binası ve ticari kullanımların yer aldığı binalar bulunmaktadır. Bölgede dönüşüm planlı bir şekilde gerçekleşemediğinden genel anlamda bir düzensizlik hakimdir. Bu bağlamda, bölgedeki yolcu ve yük limanı işlevlerinin ayrılması, yaya-taşıt sirkülasyonunun güvenli bir şekilde sağlanması, tarihi nitelikli ve kullanılmayan binaların restore edilerek gereksinimler doğrultusunda yeniden işlevlendirilmesi, meydandaki restoran- kafe -büfe gibi binaların, satış birimlerinin kent mobilyalarının ve peyzaj elemanlarının mimari açıdan yeniden düzenlenmesi gibi makro ölçekten mikro ölçeğe uzanan bir kentsel tasarıma gereksinim duyulmaktadır.

2.5.5. Kent Merkezleri Dışındaki Konut Alanlarında Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projeleri

- Elephant & Castle Yenileşme Projesi

Londra kent merkezinin güneyinde Southwark ilçe sınırları içinde yer alan Elephant & Castle yerleşmesi, 19. yüzyılda tersane ve tersanenin etrafında bulunan sanayi tesislerinde çalışan işçilerin barınması amacıyla oluşturulmuştur. 1960'larda ilçe yönetimi 19. yüzyıl döneminin köhneleşmiş konutlarını satın alarak bu alanı yeniden geliştirmeye çalışmışsa da, günümüzde kuzeyi güneye bağlayan ana yol ağı üzerinde kalan bölge, kamu ulaşımındaki temel bağlantı noktalarına sahip olmasına ve kent merkezinin gelişimine bağlı olarak ofis ve alışveriş merkezlerinin karşılanması talepleri doğrultusunda altyapı ve emlak piyasası baskısı altındadır. Bölge, ekonomik açıdan barındırdığı düşük istihdam, düşük yatırım ve küçük işletmelerle birlikte, yerel girişim ve özel sektör yatırımları açısından ortalamanın oldukça altında kaldığından, işsizlik, düşük gelir, artan suç oranı gibi yüksek oranda sosyal sorunların ve trafikten kaynaklanan hava kirliliğinin yoğun olarak görüldüğü, fiziksel konfor koşulları açısından yetersiz kalmış belediye konutlarıyla çevrelenmiş gerileyen bir ticaret merkezi konumundadır (Keskin ve ark. 2003).

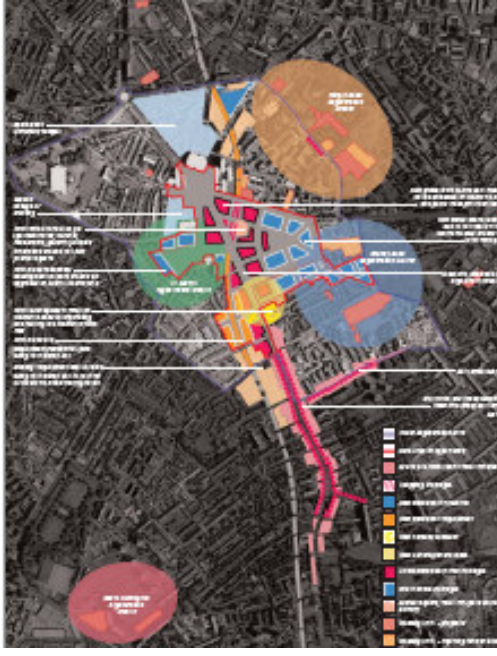
Bu kapsamda Elephant & Castle Yerleşmesi, Londra'nın ekonomisini geliştirmeyi destekleyecek, ulaşım sistemini güçlendirecek ve bunların sürdürülebilirliğini sağlayacak iki özel politika alanından Londra Güney Merkezi içinde yer alan dört fırsat bölgesinden biri olarak belirlenmiştir. Bu nedenle, Southwark Yönetimi, Elephant & Castle Yerleşmesinin gelecekteki gelişimini yönlendirebilmek için çevresel kaliteyi yükseltecek ve uzun vadede sürdürülebilirliği sağlayacak stratejiler oluşturulması gerektiğine karar vermiştir. Bu kapsamda Elephant & Castle için Londra Belediye Planı ve Southwark Planının ilkelerini temel alan bir geliştirme çerçevesi hazırlanmıştır. Ekonomik, çevresel, sosyal ve fiziksel gelişimin stratejik ve koordinasyonlu bir şekilde gerçekleşmesi için yol gösteren bu çerçeve, Şubat 2004'te Ek Planlama Rehberi şeklinde uyarlanmıştır. Yerel bölgelerin değişimi için eylem planları şeklinde hizmet edecek bu rehberde Elephant & Castle Yerleşmesi'nin gelecek yıllarda Londra Güney Merkezi içinde bir transit noktası, artan nüfusun ve gerektirdiği hizmetlerin yer alacağı önemli bir bölge olarak yeniden geliştirileceği belirtilmiştir. Bu planın vizyonu, canlı, iyileştirilmiş ve başarılı bir kent merkezi ve insanların yaşamak, çalışmak, alışveriş yapmak ve boş zamanlarını geçirmek isteyecekleri, kamusal ulaşım sistemiyle bütünleştirilmiş ulaşılabilir yer yaratmaktır (<http://www.elephantandcastle.org.uk>).

Projenin hedefleri; araba merkezli ulaşımdan toplu taşımacılık merkezli ulaşım, yerel ekonomik durgunluktan yerel başarıya, sosyal olarak dışarıda bırakılmış insanlar ve mahallelerden güçlü sosyal bütünleşmeye, kaçınılan bir yerden, olmak istenen bir yere ulaşmak şeklinde sıralanmıştır.

Bu doğrultuda Elephant & Castle Yenileşme Projesi için 5 program alanı tespit edilmiştir. Bunlar;

- Sürdürülebilir kent bağlantısı; ticaret ve boş zamanları değerlendirmek için gidilecek, yüksek kaliteli ve iyileştirilmiş konutlarla Londra kent merkezi dışında çekici yeni bir mahalle yaratmak,
- Ulaşım bağlantısı; bölgesel giriş özelliğiyle Elephant & Castle'ı kilit ulaşım odağı olarak öne çıkarmak,
- Girişim bağlantısı; sürdürülebilir yerel ekonomik aktiviteleri desteklemek ve yerel insanlar için istihdam olanakları sağlamak,
- Toplum bağlantısı; alanın yenileşmesine ortak olarak yardım edebilmelerine olanak verebilecek biçimde yerel grupları ve ağları güçlendirmek,
- Bireysel bağlantı; sosyal dışlanmışlıktan zarar gören insanların alanının dönüşümünden yararlanabilmesi için amaçları ve programları koordine etmek olarak tanımlanmıştır (Keskin ve ark. 2003).

Farklı karakterde alt bölgelere ayrılmış bu proje kapsamında (Şekil 2.47.), mevcut ve yeni gelecek nüfusa hizmet edebilecek okul, sağlıklı yaşam merkezi, boş zamanları değerlendirme merkezi, kütüphane, sürekli eğitim merkezi, kreş gibi sosyal, eğitim, sağlık ve boş zaman aktivitelerini içeren tesislerin, kültür, eğlence, otel ve diğer kamusal faaliyetlerin yer alacağı 75.000 m2 ticaret alanının, mevcut eski Belediye Evleri yerine 1100 yeni konutun ve en az 4200 hak sahibi konutunun yapılması planlanmaktadır. Ayrıca kuzey istasyonunun yeniden düzenlenmesini, otobüsler için daha iyi şartlar sağlanmasını, tramvayın seferler dışında duracağı yerin yapılmasını, tren istasyonunun yeniden donatılmasını, yolların araçlar için daha sağlıklı hale getirilmesini içeren etkili bir kamusal ulaşım sistemi ağının yapılması düşünülmektedir. Nehir karşıtı transit geçiş programı kapsamında Londra Tramvayı rotasının, kilit bölgelerde yoğunlaştırılmış örnek tasarım ve ulaşım düzenlemelerini içeren noktaların, yeni kent meydanını ve parkını, pazar alanını ve kiliseyi içeren yeni/düzenlenmiş yeşil ve kamusal alanlar arasında yaya ulaşım ağının sağlanması planlanmaktadır. Tüm bunların 10 yıllık bir etaplama süreci içinde gerçekleştirileceği belirtilmektedir.



Şekil 2.47. Elephant & Castle arazi kullanım planı, Londra

Şekil 2.48. Heygate sosyal konutları, Londra
(<http://www.elephantandcastle.org.uk/>).

Proje alt bölgeleri içinde, düşük gelir gruplarını barındırmak amacıyla 1970'lerde dünyanın pek çok ülkesinde uygulanan sosyal konut projelerinden biri olan (Davis 1995), Heygate Bulvarı çevresi (Şekil 2.48.), dönüşümün gerçekleşmesi açısından önem taşımaktadır. Planlama çalışmaları kapsamında yapılan anketlerde, insanların Heygate'i güvensiz buldukları, bölgedeki binaların kirli ve onarılamayacak kadar kalitesiz olduğu belirtilmiştir. Bu noktada pratik olarak, bölgedeki nitelsiz binaları modern yaşama uyarlamak oldukça zor görünmektedir. Bu nedenle bölgedeki köhnemiş konutların yıkılarak, yerine yeni konutların, mağazaların, yeşil alanların ve sosyal tesislerin yapılması (Şekil 2.49.-2.50) ve Heygate'deki kiracıları yerinden etmeden, onlara Elephant & Castle Yerleşmesi'nin içinde ve çevresinde gereksinimlerini karşılayacak yeni evler sağlanması planlanmaktadır (Şekil 2.51.).

Bu kapsamda Belediye, belirlenen dört bölgede yeni evlerin yapılabilmesi için kar amacı gütmeyen ve kiracılara hemen hemen aynı hakları sağlayan Konut Kurumları'yla anlaşmıştır. Ayrıca özel girişimlerle geliştirilecek alanlarda da %30 oranında sosyal konutların yapılması şart koşulmuştur. Yaklaşık beş yılda tamamlanması öngörülen bu süreçte, bölgede yaşayanların uygulama için bakımını Belediye'nin yapacağı kuzeydeki alanlara taşınması ve geçişin düzgün bir şekilde sağlanması ve yapılacak tüm konutların yüksek standartta olması garanti edilmiştir. Bu noktada yeni konutların 4-8 katlı, modern mutfak, banyo ve depolama olanaklarıyla Konut Kurumu standartlarında oda büyüklüklerine sahip, kameralı güvenlik sistemleriyle kontrol edilen, küçük ölçekli ve

bağımsız, güvenlik ve mahremiyet açısından daha az konuta yönelik ortak giriş içerecek bir şekilde yapılması öngörülmüştür (<http://www.elephantandcastle.org.uk>).



Şekil 2.49. Heygate Bulvarı çevresi tasarım simülasyonları, Londra

Şekil 2.50. Heygate Bulvarı çevresi tasarım simülasyonları, Londra

Şekil 2.51. Heygate Bölgesinde yapılacak yeni konutların simülasyonu, Londra
(<http://www.elephantandcastle.org.uk/>)

Elephant & Castle yenileşme projesi, SRB (Single Regeneration Budget) ve Ana Plan süreçlerinin entegre şekilde yürütülmesiyle gerçekleştirilmektedir. İlk 7 yıl içerisinde uygulanan ve Ana Planı destekleyen SRB sürecinde, hükümetin 1999 yılında bölgeye tahsis ettiği fon çerçevesinde ağırlıklı olarak sosyal konular ele alınırken, özel sektör ortaklığıyla gerçekleşen Ana Plan sürecinde, bölgenin ekonomik açıdan kalkınması için çalışmalar yapılmaktadır. SRB fonu, bölgenin “çevresel iyileştirme veya yeni sosyal altyapının geliştirilmesini kolaylaştırmak için ulaşım bağlantılarının yeniden oluşturulması gibi büyük yatırımları gerektirecek konuların yenileşme sürecine kritik bağlantılarını yaparak sosyal, ekonomik ve çevresel bozulmanın yaratmış olduğu kısır döngüyü kırmak” için kullanılmaktadır.

Bu doğrultuda Elephant & Castle yenileşme projesi temelini; mahalle sakinleri, yerel işletmeciler, eğitim ve sağlık kuruluşları, toplum ve gönüllü kuruluşlar, ziyaretçiler ve alanda çalışan insanları içeren geniş bir toplumsal katılımı desteklenmiş güçlü bir ortaklığa dayandırmaktadır. Projenin geliştirilmesi ve uygulanması, Ortaklık Kurulu’na verilmiştir. Grupların, organizasyonların ve bireylerin bu ortaklığa katılması, Ortaklık Kurulunda yer alan ve çeşitli konularda faaliyet gösteren alt gruplar yoluyla gerçekleşmektedir. Bu gruplar ve faaliyet alanları şöyle sıralanmaktadır:

- Çevre ve yaşam kalitesi grubu; Elephant & Castle’ın bütün çevresini ve yaşam kalitesini iyileştirmeyi amaçlayan projelerle (örneğin daha az kirlilik, daha fazla açık alan, daha iyi sağlık, daha az suç gibi) ilgilenmektedir.

- Eğitim ve öğretim grubu; eğitim, öğretim ve istihdama daha iyi erişebilirlik sağlama yoluyla yöredeki insanların fırsatlarını iyileştirmeye çalışmaktadır.
- Yerel iş konsorsiyumu; yenileşme projesinin özellikle de yerel iş sektörüne etkilerini ve sunduğu fırsatları incelemektedir.

Bunlara ek olarak grupların temsilcilerinden oluşan ve alanın fiziksel yenilenmesi konularıyla ilgilenen “çalışmayı geliştirme grubu” ve yaklaşık 40 yerel grubun katılımıyla gerçekleştirilen bağımsız Elephant & Castle Forumu tanımlanmış daha sonra bu alt gruplara “siyah ve etnik azınlık grubu” ve “proje değerlendirme panelleri” de eklenerek günümüzdeki yapısına kavuşturulmuştur.

Sonuç olarak, Elephant&Castle yenileşme projesi, iç-içe geçmiş kentsel sorunların çözülmesinde ve kaynakların verimli kullanımında yerel halkın katılımıyla desteklenen güçlü bir ortaklık oluşturulması ve bölgenin düşük gelir gruplarını yerinden etmeden bölgeyi canlandırması açısından İngiltere'nin kentsel dönüşüm konusuna yaklaşımının değerlendirilebileceği en iyi örneklerden biri niteliğini taşımaktadır (Keskin ve ark. 2003). Proje bir taraftan küresel taleplere yanıt verirken, diğer taraftan yerel halkın da yaratılan olanaklardan yararlanmasını sağlayarak toplumdaki sosyal problemleri iyileştirmeye çalışmaktadır.

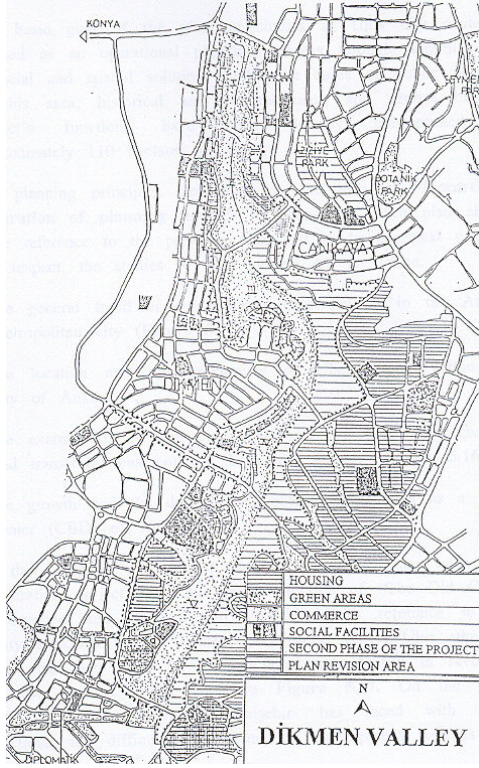
- Dikmen Vadisi Konut ve Çevre Geliştirme Projesi

Güney Ankara kentsel gelişme alanı içerisinde uygulanan Dikmen Vadisi Konut ve Çevre Geliştirme Projesi (DVKÇGP) gerek proje yaklaşımı, örgütlenme ve planlama, gerekse proje alanı (263 hektar), yatırım büyüklüğü ve kaynak sağlama yöntemi açısından Türkiye’de gerçekleştirilen en kapsamlı kentsel dönüşüm projelerinden birisidir (Göksu 2003).

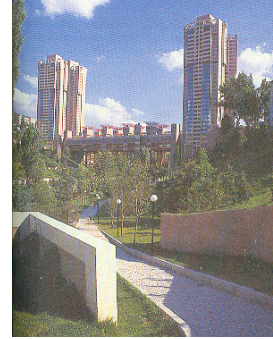
Bölgenin planlama tarihi incelenecek olursa; 1930'larda hazırlanan Jansen planında henüz imarlı alan içinde olmayan, kent dışı toprak statüsünde ve yerleşme alanı dışında bulunan Dikmen Vadisi, 1957’de onaylanmış N. Yücel, R. Uybadin planlarında kısmen Dikmen, Ayrancı ve Çankaya imarlı alanı içine girmekte, Dikmen Deresi bu iki bölge içinde yeşil doku olarak korunmaktadır.

Ancak 1950'lerde tarımda yaşanan makineleşme ve hızlı sanayileşmeye bağlı olarak artan kırdan kente göçün karşısında, devletin yeterli ve uygun koşullarda konut sunamaması, pek çok kentte olduğu gibi Ankara-Dikmen Vadisi’nde de ruhsatsız yapılaşmayı başlatmıştır. 1983 yılından sonra çıkartılan af kanunları ile Dikmen Bölgesinde yaşayanların büyük çoğunluğu tapu sahibi olmuş, daha sonra yapılan kısmi

imar planları ile bölgenin sosyal ve teknik altyapısı sağlanmıştır. Bölgede gerek resmi kurumlar aracılığıyla, gerekse özel teşebbüsler kanalıyla yapılan çeşitli planlama çalışmaları vadinin bütünlüğünü önemli ölçüde zedelemiş, zaman içerisinde yasallaşan gecekondular ve kazanılan rant, özel ve kamu mülkiyetindeki alanlarda yasa dışı yapılaşmayı arttırmıştır.



Şekil 2.52. Dikmen Vadisi Projesi, Ankara (Kovancı 1996)



Şekil 2.53. Dikmen Kuleleri, Ankara



Şekil 2.54. Dikmen Vadisi, Ankara (ALTIN, E. (ed.).2003)

Çizelge 2.1. Dikmen Vadisi Projesi arazi kullanımı değerleri, 2003

Arazi Kullanımı	Toplam Alan (m2)	Toplam Alan (%)
Konut	222.960	14,50
Kültürpark	1.029.050	66,93
Belediye Hizmet Alanları	81.160	5,29
Eğitim	34.620	2,25
Sağlık	9040	0,59
Yollar	160.498	10,44
Toplam	1.537.528	100,00

Kaynak: (Nalbantoğlu 2003)

Sonuçta, vadinin dışında kalan alanların da kentsel arsa statüsüne geçişiyle plansız gelişen bölgede, görsel ve yapısal kirlilik, çevre değerlerindeki bozulma dikkati çekmiş, 1989 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi ve Çankaya Belediyesi tüm bu problemleri ve parçacıl planlama yaklaşımlarını dikkate alarak, “1986 onaylı Dikmen Deresi Yeşil Alan Projesi”ni, “Dikmen Vadisi Konut ve Çevre Geliştirme Projesi” (Şekil 2.52.) olarak revize etmiş ve merkezilik derecesi kuvvetlenen bölgeyi -arazi değerlerinin artmasına bağlı olarak- yüksek gelir gruplarının da kullanımına açmıştır (Çiftçi ve Karakayacı 2002).

Projenin amacı; Ankara'nın önemli bir kentsel gelişme omurgası olan Dikmen Vadisi'nin, (Şekil 2.54.) kentsel ölçekte bir rekreasyon alanı ile birlikte ticaret ve kültür yatırımlarını içeren bir çekim merkezi haline gelmesini ve bunu gerçekleştirirken de özellikle vadiye yaşayan hak sahibi gecekondulu sahiplerinin de katılımcı bir yöntemle proje içinde yer almalarını sağlamak olarak belirlenmiştir (Göksu 2003). Ankara metropoliten alanı kültür ve rekreasyon sisteminin önemli bir bileşeni olarak görülen bu planının makro ölçekli hedefleri;

- Proje sınırları içindeki Dikmen Vadisi yeşil sistemini, güneyde ODTÜ Ormanı, Eymir Gölü, İmrahor Vadisi ve Çal Dağı rekreasyon sistemiyle bütünleştirerek, kentin ekolojik dengesini ve mikro-klimasını olumlu yönde etkileyecek, merkeze doğru yeşil bir koridor oluşturmak,
- Tüm kente hizmet edecek, aynı zamanda iyi planlanmış kentsel bir odak işlevi üstlenecek rekreasyonel, kültürel, ticari ve sosyal merkezler yaratmak,
- Vadideki niteliksiz yapılarda ve sağlıksız çevre koşullarında yaşayan yaklaşık 10.000 gecekondulu hak sahibine kendini büyük ölçüde finanse edebilen yöntemler ve katılımcı bir planlama yaklaşımı çerçevesinde yüksek nitelikli konutlar ve iyileştirilmiş teknik ve sosyal altyapı donanımları sunmak olarak belirlenmiştir (Nalbantoğlu 2003).

DVKÇGP'nin temel hedefi, 1.500.000 m² büyüklüğündeki vadiye, 5 km uzunluğunda geniş yeşil ve açık alanların içinde yer alan sosyal, kültürel ve rekreasyonel bir koridor yaratmaktır. Bu amaçla vadi tabanı, toplam 103 hektar alana sahip (Çizelge 2.1), içinde uluslararası bahçe fuarlarının yapılabileceği fuar alanı, oyun alanları, spor tesisleri, bilim ve teknoloji parkı, piknik alanları, restoranlar, sosyal merkezler, müzeler, eğlence merkezleri gibi fonksiyonların yer alacağı bir kültürpark olarak planlanmıştır. Kültürparkın tamamlanmasından sonra kent içinde kişi başına düşen yeşil alan miktarının 1990 nüfusuna göre 0,40 m²/kişi artacağı tahmin edilmektedir (Nalbantoğlu 2003).

Projeyi gerçekleştirmek için vadinin gecekondulardan tamamen arındırılmasına karar verilmiş, ancak klasik kamulaştırma yöntemi yerine, hak sahibi gecekondulu sahiplerine, mevcut taşınmazlarına karşılık, proje içinde yapılacak konutlara sahip olmaları ve yatırımların kaynağını sağlamak için vadinin stratejik bölgelerinde, konut, işyeri, rekreasyon ve kültür yatırımlarının yapılması şeklinde bir model üretilmiştir. Projenin başlaması için öncelikle imar afları yolu ile kazanılmış haklar gözetilerek, ilk etapta yer alan gecekondulu sahipleri ile uzlaşma sağlanmıştır (Göksu 2004).

Projenin gerçekleştirilmesi için, Ankara Büyükşehir Belediyesi ve 8 ilçe belediyesinin de ortak olduğu bir proje geliştirme şirketi “Metropol İmar A.Ş.” kurulmuştur. Ayrıca proje ile ilgili tüm kararların, katılımcı bir şekilde alınabilmesi amacıyla bir “Proje Karar Kurulu” oluşturulmuş, hak sahibi gecekondulu sahiplerinin, mahalle bazında kurdukları kooperatifin yöneticileri ve mahalle muhtarları aracılığı ile katıldığı bu kurulda belediye başkanları ve şirket yöneticileri de yer almıştır (Göksu 2003).

DVKÇGP'nin uygulama ve müşavirlik hizmetleri, projenin başlangıç tarihi olan 1989 yılından bu yana Metropol İmar A.Ş.'nin sorumluluğunda yürütülen projenin bugün için I. ve II. etap uygulamaları, Kültürpark (içinde büyük bir göleti bulunan kent parkı), hak sahiplerinin konutları (4-5 katlı apartmanlar) ile Dikmen ve Ayrancı yakalarını birbirine bağlayan, içinde lüks ticari etkinliklerin bulunduğu kültür köprüsü, teras evler ve belediye hizmet alanı içinde yer alan, Emeç Odağı'ndaki lüks konut bloklarının yapımı tamamlanmıştır. III. etap proje çalışmaları ise devam etmektedir (Nalbantoğlu 2003). Beş etaptan oluşan projenin 180.000 m²'lik ilk etabında, 404 adet konut yapılmış ve 330 hak sahibine kura ile konutlar teslim edilmiş, yatırımın kaynağı toplam 300,000,000 dolarlık konut ve ofis kulelerinin gelirleriyle sağlanmıştır (Göksu 2003).

Ancak başlangıcından günümüze kadar geçen süreç değerlendirildiğinde, projede fiziksel, sosyal, ekonomik ve katılım açılarından birtakım problemlerin ortaya çıktığı görülmektedir. Fiziksel açıdan bölgede, 1994'den itibaren Belediye'nin kamulaştırma bedellerini düşürebilmek amacıyla, arsasında konutu bulunmayan şahıslara da konut vererek yoğunluğu arttırması, I. ve II. etap konutlarının kent merkezine daha yakın konumda olduğu için, doğrusal olarak dar ve dik vadi yamacına yerleştirilmesi ve bu yapıların yüksek bir istinat duvarı gibi vadi manzarasını kesmesi gibi problemler göze çarpmaktadır. Ayrıca vadideki konutların, hak sahibi ailelerin yaşam tarzına uygun olarak tasarlanmaması, Belediye Hizmet Alanı olarak tasarlanan kültür köprüsünün ranta dayalı apartman kulelerine dönüştürülmesi (Şekil 2.53.), vadinin birinci ve ikinci etap peyzaj

tasarım konseptlerinin bütünleşmemesi, Dikmen Vadisi'nin hemen kuzeyinde yer alan ve kentin diğer önemli yeşil sistemini oluşturan Portakal Çiçeği Vadisi'nde de daha önce Belediye tarafından bir kentsel dönüşüm projesi uygulanmasına rağmen, iki projenin arasında tasarım bütünlüğü ve yeşil alan sürekliliği sağlanamaması gibi sorunlar yaşanmaktadır (Nalbantoğlu 2003).

Sosyal açıdan, projenin başlangıcında karar kurullarında bulunan hak sahibi temsilcilerinin karar süreçlerinde etkili olmalarına karşın, yerel yönetimlerin bilimsel temele dayalı sosyolojik gözlem ve anket yapmamış olmaları bölgede tahmin edilemeyen bazı sosyal problemlerin yaşanmasına neden olmuştur. Günümüzde vadede yaşayan orta-alt gelir grupları (hak sahipleri) ile orta ve orta-üst gelir grupları (yeni mülk sahipleri ve kiracılar) tamamen farklı sosyo-ekonomik yapı, yaşam tarzı, komşuluk ilişkileri ve kent kültürüne sahip olmalarından dolayı birbirleriyle herhangi bir ilişki içine girmemektedirler. Konutlar hak sahiplerinin kültür ve yaşam tarzlarına uymamaktadır. Bu nedenle bölgede alt-orta gelir grubundan üst-orta gelir grubuna doğru bir dönüşümün yaşanacağı belirtilmektedir (Nalbantoğlu 2003).

Ekonomik açıdan, Dikmen Vadisi Projesi başlangıçta rekreasyon odaklı bir kentsel dönüşüm projesi iken, bugün adeta bir rant ve spekülasyon projesine dönüştürülmüştür. Diğer taraftan, Dikmen Vadisi Projesi vadi peyzajını ikinci plana iten, yapılı çevreyi doğal çevreye tercih eden tasarım yaklaşımı ve buna bağlı olarak alüvyon toprak yapısına sahip vadi tabanındaki binalarda depreme karşı alınan tedbirler ile vadi yamaçlarındaki gevşek toprak yapısının neden olduğu ek maliyetler nedeniyle bütününde pahalı bir proje haline gelmiştir. Ayrıca proje zaman içinde kazanılan imar hakları ile artan kentsel arazi rantına bağlı olarak üretim dışı edinilen ciddi bir sermaye birikimi şekline dönüşmüştür. Çiftçi ve Karakayacı'nın yaptığı araştırmalara göre Dikmen'de taşınmaz sahibi konut kullanıcılarının %77'sinin ikamet ettiği konuta af kanunları ile sahip olduğu, üstelik bu kesimin %37'sinin hazine arazisi olması sebebi ile bilerek bu bölgeyi seçtiği ortaya çıkmıştır (Çiftçi ve Karakayacı 2002). Bu tip örnekler yasal olmayan yöntemlerle konut üretimini teşvik etmektedir.

Katılım açısından, DVKCGP'nin henüz planlama aşamasındayken halkın karar süreçlerinde etkin olmasını sağlamak amacıyla karar kurulları oluşturulmuş, bu kurula hak sahiplerinin belirlediği yetkili kişiler katılmışlardır. Ancak 1994 yılı yerel seçimlerinden sonra yaşanan yönetim değişikliği, projeye yaklaşım ve uygulama süreçlerinde bazı temel farklılıkların ortaya çıkmasına neden olmuş, mevcut karar kurulları fonksiyonlarını yitirmiştir (Nalbantoğlu 2003).

Her Őeye rağmen Dikmen Vadisi Projesi'nin, gerek katılım ve model üretme, gerekse kaynak yaratma ve proje senaryosu geliştirme yöntemleri ile bundan sonra uygulanacak projeler için önemli bir veri oluşturacağı düşünölmektedir. Ancak, Göksu'nun da belirttiği gibi, her projenin senaryosunun ve katılımcılarının farklı olması nedeniyle, kullanılacak yöntemlerin de farklı olması gerektiği unutulmamalıdır (Göksu 2003).

Sonuç olarak, tüm örneklerde göröldüğü gibi, geçmişteki işlevini veya kullanım yoğunluğunu kaybetmiş ve bunlara bağlı çeşitli nedenlerle ekonomik, fiziksel ve sosyal açılardan çöküntüye uğramış kentsel bölgelerde, mimarlık ve kentsel yaşam kalitesini yeniden sağlamak için farklı boyutların ön plana çıktığı kentsel dönüşüm projeleri uygulanmaktadır. Bu noktada uygulanmış örneklerde kentsel ve mekansal ölçekte toplumsal, ekonomik, kültürel, biyolojik, psikolojik ve fiziksel gereksinimlerin, işlevsel, sağlam, sağlıklı ve estetik çözümler içerisinde, yasalar, yönetmelikler ve bilimsel araştırmalar doğrultusunda belirlenen minimum standartlara ulaştığı ve insanlara eşit olanaklarda sunulduğu (mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin yükseldiği) gözlenmektedir. Kuşkusuz uygulanan projelerin başarısı "insan-yer-istihdam" üçlüsünün ve kentsel dönüşümün fiziksel/tasarım, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetmelik boyutlarının bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmesine ve dengeli bir şekilde geliştirilmesine bağlıdır.

Bu noktadan sonra ilk olarak, Bursa kent planlama sürecinin alan çalışması için seçilen Santral Garaj Bölgesinin tarihsel ve mekansal gelişimine etkisi incelemek, ikinci olarak yapılan tespit ve anket çalışmalarıyla bölgede kentsel dönüşüme gereksinim olup olmadığı belirlenecek, son olarak bölgede yapılacak olası bir kentsel dönüşüm projesinin fiziksel/tasarım, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetmelik boyutlarına yönelik öneriler geliştirilmeye çalışılacaktır.

3- BURSA KENT PLANLAMA SÜRECİNİN, SANTRAL GARAJ BÖLGESİNİN TARİHSEL VE MEKANSAL GELİŞİMİNE ETKİSİ

Pek çok kaynakta Bursa'daki planlama dönemleri, Osmanlı Devleti'nin geleneksel yapısını modern planlama gereçleriyle değiştirmeye çalıştığı Tanzimat Dönemi'nden itibaren başlatılmaktadır. Aslında siyasi tarih açısından Cumhuriyet'in ilanı kesin bir kırılma noktası olarak görülse de, planlama tarihinde Osmanlı yönetiminin son dönemi ile Cumhuriyet'in ilk dönemindeki planlama çalışmaları birbirinin devamı şeklinde değerlendirilmektedir. Ancak Osmanlı Dönemi'ndeki planlama çabaları kişisel veya belli bir grubun toplumu değiştirme uğraşı olarak görülürken, Cumhuriyet'le birlikte planlama çalışmaları çok daha bilinçli ve kapsamlı bir hale gelmiştir (Kırayoğlu 2004).



1 - İç kale 7 – Ulucami 10 – Yıldırım (Baykal 1976)

Şekil 3.1. 1776'daki Bursa'yı gösteren C. Niebuhr'un 1837'de çizdiği Bursa Planı

Bu tez kapsamında, Bursa kent planlama sürecinin Santral Garaj Bölgesi'nin tarihsel ve mekansal gelişimine etkisi, 1855'de yaşanan Bursa depreminden sonra incelemeye alınmıştır, çünkü depremden sonra kentin yapısını belgelemek amacıyla, kadastrocu Suphi Bey yönetiminde Erkan-ı Harbiye' den bir ekibe Bursa'nın ilk detaylı haritası hazırlanmıştır. Her ne kadar kentin bilinen ilk haritası 1837'de Carsten Niebuhr tarafından yapılmış olsa da (Şekil 3.1.), bu harita daha çok bir şema özelliğini taşımaktadır. 1862'de yayınlanan 1/1600 ölçekli Suphi Bey haritası ise, Bursa'nın o dönemdeki durumunu yansıtan kapsamlı bir belge niteliğindedir. Bu nedenle, tezin bu bölümünde ilk olarak Bursa kentinin kuruluşundan, 1855 depremine kadar yaşanan kentsel gelişmeler kısaca özetlenmiş, ikinci olarak 1862 Suphi Bey haritasının yapılışından (Batılılaşma çalışmaları) Cumhuriyetin ilanına kadarki gelişmeler irdelenmiş, Cumhuriyet sonrasındaki dönemler ise, kent için yapılan planlama çalışmaları kapsamında değerlendirilmiştir.

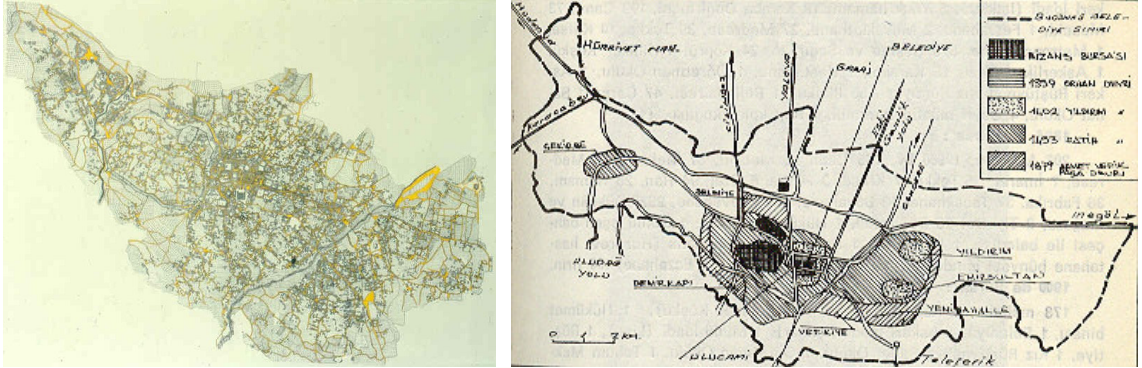
3.1. 1862 Suphi Bey Haritası Dönemine Kadar Santral Garaj Bölgesi

M.Ö. 5500 yıllarından itibaren farklı uygarlıkların yaşadığı bir bölgede yer alan Bursa'nın M.Ö.185 yılında I. Prusias tarafından kurulduğu tahmin edilmektedir. Kent Roma ve Bizans egemenliklerinin ardından, 1326'da Orhan Bey tarafından ele geçirilmiş ve Osmanlı Devleti'nin başkenti olarak belirlenmiştir. Edirne'nin fethine kadar Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapan Bursa, fetihden sonra da önemini kaybetmemiş, İstanbul başkent olana kadar, bu işlevini Edirne ile paylaşarak sürdürmüştür. Bu dönemde Edirne askeri merkez, Bursa ise ipekli-pamuklu dokumacılığın ve deri işçiliğinin büyük gelişme gösterdiği bir üretim ve ticaret kenti haline gelmiştir. İstanbul Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olduktan sonra da Bursa'ya verilen önem azalmamış, 16. yüzyılda kent, İpek ve Baharat Yolları üzerinde, doğu-batı ticaret aksındaki önemli bir durak haline gelmiştir. (Yenal 1996).

17. ve 18. yüzyıllarda baş gösteren Anadolu'daki Celali isyanları ve Akdeniz dünyasındaki ekonomik kriz, ipeğe olan talebi azalttığı için, bu dönemde Bursa ekonomik açıdan küçülme eğilimi göstermiş, mekansal yapı oldukça durağan bir görünüm sergilemiştir. 18. yüzyılın ikinci yarısında ise, İngiltere' de başlayan ve giderek diğer ülkelere de etkileri yansıyan Endüstri Devrimi'yle birlikte ortaya çıkan sosyal, ekonomik ve teknolojik değişimler, pek çok kentte olduğu gibi Bursa'da da mekansal yapıyı etkilemiş, kentin bağ ve bahçelerden oluşan kırsal görüntüsü, özellikle 19. yüzyıl ortalarından itibaren daha çok dış etkilere bağlı bir değişim sürecine girmiştir (Dostoğlu 1999). Şekil 3.2'de Bizans ve Osmanlı Dönemlerinde Bursa'nın gelişimi görülmektedir.

19. yüzyılın ortalarında, iki ayrı tarihsel süreç ve bir doğa olayı kesişerek, kente planlı müdahaleler ile tarihi merkezde aktif bir dönüşüm sürecini başlatacak koşulların oluşmasını sağlamıştır (Kırayoğlu 2004). Bu dönemde öncelikle Osmanlı İmparatorluğu'nun Batı'dan etkilenecek başlattığı modernleşme çabaları kentleri etkisi altına almıştır. 1839'da Sultan Abdülmecid döneminde yürürlüğe konan Tanzimat Fermanı ile Osmanlı Devleti'nin siyasal, toplumsal ve ekonomik yapısını Batılı anlamda düzenlemeyi hedefleyen reformlar belirlenmiştir (Dostoğlu 1999). Bu arada, güçsüzleşen devlet yapısıyla birlikte askeri başarısızlıklar birbirini izledikçe, özellikle Balkanlar'da yerleştirilmiş olan Türk-Müslüman aileleri yoğun bir şekilde Anadolu'ya dönmeye başlamış, bu durum da Batı Anadolu kentlerinde acil planlama sorunlarına yol açmıştır. Tüm bunlar yaşanırken, 1855 yılında meydana gelen Bursa depremi sonucunda kentin

büyük bir bölümü yıkılmış ve bu durum Bursa'da bir yenilenme süreci başlatmıştır (Kırayoğlu 2004).



Şekil 3.2. 1862'de Suphi Bey'in hazırlattığı Bursa Haritası (Bursa Büyükşehir Bld. Arşivi)

Şekil 3.3. 1879 Ahmet Vefik Paşa Dönemi'ne kadar Bursa'nın gelişim şeması (Baykal 1976)

Deprem sonrası, kentin ilk kapsamlı halihazır haritası 1862 yılında Erkan-ı Harp subaylarından Suphi Bey tarafından oluşturulmuş, böylece planlama çalışmalarına zemin oluşturabilecek nitelikte önemli bir belge de elde edilmiştir (Şekil 3.3.). Bu haritada kentin ticari merkezinde (Ulucami ve civarında), işlevlerine göre anılan 60 kadar hanın yanında pek çok depo ve dükkanın, Gökdere ve Cilimboz dereleri civarında ise ipek çekme ve ipek işleme fabrikalarından oluşan iki sanayi bölgesinin bulunduğu görülmektedir. Ayrıca Gökdere'nin güneyinde değirmenlerin kümelendiği, kuzeyde ovaya doğru bazı şarap ve sabun üreten fabrikaların yer aldığı algılanmaktadır. Çekirge ve Hamamlar Bölgesi'nin ayrı küçük yerleşme merkezleri olarak ifade edildiği, doğudan Yıldırım Beyazıt ve Emirsultan Külliyesi, batıdan Muradiye Külliyesi ile sınırlanan kentin hemen dışında sebze-meyve bahçelerinin ve zeytinliklerin bulunduğu görülmektedir. Bu planda bahçeleriyle birlikte bütün evler, resmi ve dini yapılar, tüm sokak ve caddeler, açıkça ifade edilmekte, 1860'lı yıllarda Bursa'da yoğun bir şekilde açılan ipek ve filatür fabrikaları da isimleriyle belirtilmektedir. Fabrikaların yer seçiminde bol akar su ile, işçilerin yoğun olarak bulunduğu konut alanlarının yakın olmasının önemli bir rol oynadığı çeşitli araştırmacılar tarafından ifade edilmektedir (Erder 1975). Bu dönemde bugün Santral Garaj olarak bilinen bölge, kentin oldukça dışında, sebze -meyve bahçelerinin ve zeytinliklerin yer aldığı bir alandır.

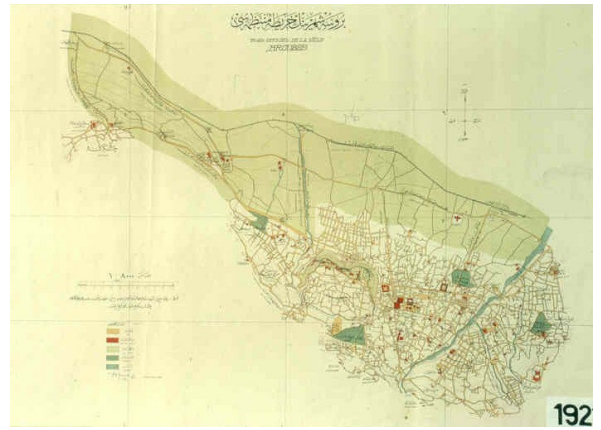
3.2. 1863-1923 Döneminde Santral Garaj Bölgesi

Bursa'da Cumhuriyetin ilanına kadar gerçekleştirilen Batılılaşma çalışmaları, 1860-61 yılında Paris'te Osmanlı elçisi olarak kalan ve 1863'te Anadolu sağ kol müfettişi olarak Bursa'da görevlendirilen Ahmet Vefik Paşa ile başlamıştır. Baron Haussmann'ın Paris'te yapmış olduğu kentsel düzenlemelerden oldukça etkilenen Ahmet Vefik Paşa kısa süren bu görevi sırasında (1863-64) ve daha sonra vali olarak Bursa'da bulunduğu süre içinde (1879-82), şehir içi ve şehirlerarası ulaşımına büyük önem vermiş, fabrikalar bölgesi ile merkezi bağlayan yeni yollar açtırmış, tarihi anıtları restore ettirmiş, göçmenler için yeni mahalleler oluşturmuş, yeni yapı ve kurumlar inşa ettirmiştir (Aslanoğlu 2000).

Bu gelişmeler sürecinde 19. yüzyıl sonunda Bursa'da, bölge ölçeğinde hizmet sunan merkezdeki geleneksel esnaf çarşılarının oluşturduğu iş alanlarının yanı sıra, kentin iki önemli deresi olan Cilimboz ve Gökdere civarında fabrikalar, ayrıca organik şekilde gelişmiş geleneksel konut alanlarından farklı olarak dama tahtası düzeninde yeni mahalleler ortaya çıkmıştır (Dostoğlu 1999).



Şekil 3.4. 1910 yılı Bursa Haritası (Bursa Büyükşehir Bld. Arşivi)



Şekil 3.5. 1921 yılı Bursa Haritası (Bursa Büyükşehir Bld. Arşivi)

Ahmet Vefik Paşa'dan sonraki valiler döneminde de bayındırlık çalışmaları sürdürülmüş, kente atanan valiler Tanzimat anlayışına uygun olarak kentin yeniden imar edilmesi kapsamında, yeni akslar ve bağlantılarla tarihi merkezi yeniden biçimlendirmişlerdir. Nazif Paşa (1883-1885) döneminde İstanbul ile ana bağlantıyı sağlayan Mudanya Yolu güçlendirilmiş, Celalettin Paşa (1889-1891) döneminde Acemler'den başlayan Karacabey bağlantısı açılmış, Ahmet Münir Paşa (1891-1897) döneminde bugünkü Atatürk Caddesi Aksı ve Ulucami Caddesi gibi merkezi yollar belirginleşmiş, Mümtaz Paşa (1903-1906) döneminde ise tarihi merkezi Fomara meydanına bağlayan

Fevzi Çakmak Aksı, Hanlar Bölgesi' nin sınırını çizen Cumhuriyet Caddesi aksı ve Atatürk Caddesi' nin Altıparmak bağlantısı gibi en önemli merkezi akslar açılmıştır (Batkan 1996). Bu dönemde yapılmış 1910 yılı haritasında Ahmet Vefik Paşa ile başlayan ve diğer Bursa valileri tarafından kentin fiziksel dokusuna yapılan müdahalelerin tümü görülmektedir (Şekil 3.4.).

1921 yılında yapılan haritada (Şekil 3.5.) ise kent, Mudanya-Bursa demiryolu ve Karacabey-Mudanya-İnegöl karayolunun etkisiyle daha çok kuzeye yönelmiş ve bir miktar da doğuda gelişme olmuştur. Bu dönemde mübadele ile nüfusun azalmasından dolayı, bir önceki döneme göre kent dokusuna önemli bir müdahale olmamış, mevcut ana ulaşım akslarının genişletilmesi biçiminde bazı gelişmeler görülmüştür (Batkan 1996).

Görüldüğü gibi, 1863-1923 arasında Bursa'da bütünlüğü olan bir planlama stratejisinden söz etmek mümkün değildir. Ancak devlet adına yönetme yetkisini elinde bulunduran kişilerin, sahip oldukları vizyon çerçevesinde, günün farklılaşan sorunlarına cevap verme amacı taşıyan oldukça parçacıl ve sezgisel planlama çabaları gözlenmektedir. Burada asıl hedefler, merkezle alt merkezler, yeni gelişen bölgeler ve şehirlerarası yollar arasındaki bağlantıları kurarak veya güçlendirerek, kentin mevcut organik dokusuna oldukça aykırı düşen akslarla kente çağdaş bir görünüm kazandırmak gibi görünmektedir (Kırayoğlu 2004). Bu dönemde bugün Santral Garaj olarak bilinen bölge, hala kentin oldukça dışında, sebze -meyve bahçelerinin ve zeytinliklerin yer aldığı bir alandır.

3.3. 1924 Lörcher Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi

Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte kentlerde planlama çalışmaları yoğunlaştırılmış, ancak 1923-1960 arasındaki süreçte planlamayı yönlendiren yerel kurumlar henüz oluşmamıştır (Kırayoğlu 2004). Bu dönemde Batılılaşma çabalarının devamı olan "çağdaş medeniyetler seviyesine erişme" idealinin gerçekleşebilmesi için, kentlerin değişen yaşam koşullarına göre düzenlenmesinde, Türk mimar ve plancılarının yanı sıra Batılı mimar ve plancılara gereksinim duyulmuştur (Dostoğlu ve Vural 2004).

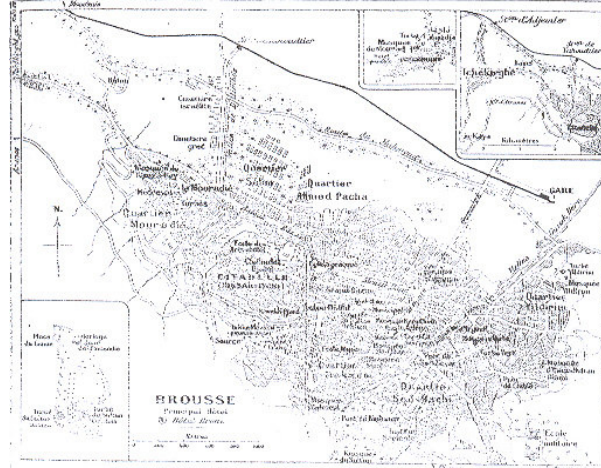
İstanbul' a olan coğrafi yakınlığı ve Osmanlı Dönemi'yle birlikte artan ticari önemi nedeniyle Bursa'nın kentsel gelişimine bir politika olarak büyük önem verilmiş ve bir gelenek olarak İstanbul'un planlarını hazırlayan yabancı plancıların bir kısmına Bursa'nın da planlaması yaptırılmıştır (Aslanoğlu 2000).

Cumhuriyet döneminde Bursa' nın ilk planlama çalışması 1924' te Alman plancı Carl Lörcher tarafından yapılmıştır. O dönemin Bahçe-Kent akımı etkisinde kalan ve mevcut dokuyu tamamen yok sayan bir anlayışa sahip olan bu plan, iç ve dış göçler

nedeniyle nüfusu hızla artan Bursa için bir eskiz olmanın ötesine geçememiş ve uygulanmamıştır. 1912’de elde edilen halihazır harita üzerine işlenen Lörcher Planı’ndan bugüne kalan en önemli karar Atatürk Caddesi Hisar girişinin açılması olmuştur (Batkan 1996). Bu dönemde bugün Santral Garaj olarak bilinen bölge, hala kentin oldukça dışında, sebze -meyve bahçelerinin ve zeytinliklerin yer aldığı bir alandır.

3.4. 1940 Prost Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi

Lörcher planının mevcut kent dokusunu dikkate almamasına bağlı olarak uygulamada ortaya çıkan sorunlar nedeniyle, 1936 'da İstanbul Planı'nı yapmak üzere davet edilen Fransız Plancı Henri Prost'tan Bursa'nın da planlamasını üstlenmesi istenmiştir. 1938-1944 yılları arasında Bursa'nın planlanma çalışmalarını yürüten Prost, Yapı Yollar Nizamnamesi hükümleri çerçevesinde, Baron Haussmann'ın Paris'te uyguladığı aksiyel planlama anlayışına benzer bir yaklaşım benimsemiştir. Bu anlayışının temelinde, kentin motorlu araç trafiğine uygun bir hale getirilmesi, gerekli istimlakların yapılarak, yol güzergahlarının tanımlanması, genişletilmesi ve kent için gerekli olan kanalizasyon, su, elektrik gibi teknik altyapı hizmetlerinin verimli bir şekilde halka ulaştırılması amacı vardır. Bu kapsamda Prost, anıtsal yapılar dışında geleneksel dokunun korunmasını öngörmemiştir.



Şekil 3.6. 1940’da Prost’un yaptığı Bursa Planı (Özeke 1997)

Diğer taraftan, Bursa Ovası'nın verimsiz bölümlerinin yerleşmeye açılması, eski konut alanlarının daha sağlıklı hale getirilmesi, Çekirge'nin bir kaplıca ve turizm merkezi olarak geliştirilmesi, Gemlik yolu üzerinde bir sanayi bölgesi kurulması, bu planın önemli kararlarından. Bu plan kararlarına göre Muradiye Külliyesi aksında Darmstad Caddesi,

Emirsultan aksında Gazcılar Caddesi, Ulucami aksında Fomara (Fevzi Çakmak) Caddesi, Yeşil Türbe aksında Atatürk Caddesi açılmıştır. Sonuç olarak, Prost Planı (Şekil 3.6.) büyük ölçüde uygulanma olanağı bulmuş, 1960 Piccinato planına temel olmuştur (Batkan 1996).

1940'lı yıllarda, günümüzde Santral Garaj olarak bilinen bölge kentin dışında, çöplük olarak kullanılan ıssız bir yerdir (Doruk 2005), ancak 1950'li yıllarda bölgede önemli değişimler olmuştur. Bu dönemde Bursa'da ulaşım hizmet eden ve garaj olarak kullanılan pek çok yer bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri:

- Ulucami'nin önündeki Çınaraltı Garajı (Ege ve Güzel İzmir firmaları Karacabey-Mustafakemalpaşa- Bandırma- Balıkesir ve İzmir'e buradan otobüs kaldırıyor. Kozahan'ın önünden ise, Özen firması Ankara- Mudanya- Trilye'ye, Beyaz Otobüsler firması ise Karacabey'e sefer yapıyordu.)
- Ünlü Cadde'de bugün Hüzmen Plaza'nın olduğu yerdeki Anadolu Garajı (Uludağ firması Eskişehir-Ankara-Konya'ya yolcu taşıyordu.)
- Anadolu Garajı'nın hemen karşısında bugünkü Kamil Koç İş Merkezi'nin olduğu yerdeki İstanbul Garajı'dır. (Koç Firması, Yalova- Karaköy- Ankara'ya, Moda firması da Yalova'ya araç kaldırıyor.) (<http://www.bursaterminali.com>)

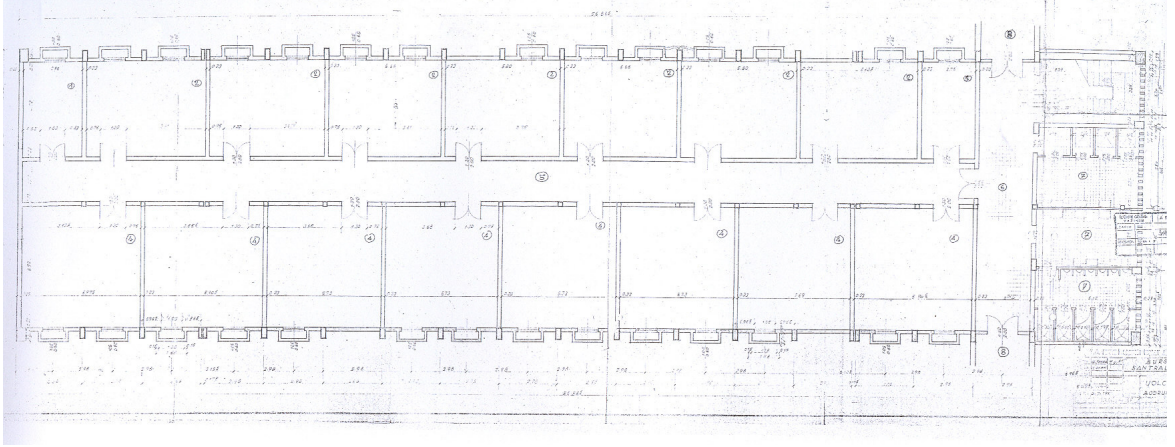
Ancak zamanla ulaşım açısından bu dağınık ve küçük garajların tek bir yerde toplanması gerekliliği doğmuş, bu durum kentte merkezi bir garaj ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bunun üzerine 5 Mayıs 1954 yılında T. C. Emekli Sandığı Umum Müdürlüğü ve Bursa Belediyesi tarafından Fomara Bölgesinde Santral Garaj'ın yapılması için bir anlaşma imzalanmıştır. O dönemde T. C. Emekli Sandığı Umum Müdürü olan Nuri Kınık, Umum Müdür Muavini olan Fikri Tansuğ ve Bursa Belediyesi Reis Vekili olan Kemal Güneyi'nin imzaladığı 25 maddelik bu anlaşmanın önemli maddeleri şöyledir:

“Madde 2- İş bu mukaveleye ilişik tapu senedi ve çap örneklerinde gösterilen ve Bursa'nın Fomara mevkiinde imarın 1406 adasınının (75) parsellerinde kain olup, Belediyenin malı bulunan ve Belediye İmar Müdürlüğü'nün inşaata müsait duruma getireceği 17356 m2 saha ile, inşaat sahasına katılmak üzere, Belediye tarafından istimlak edilecek olan biri 1075 m2 ve diğeri 629.5 m2 'lik sahaların birleştirilmesiyle meydana gelecek ve kat'i mesahaf sathiyesi alınacak imar çapı ile taayyüm edecek olan, arsa üzerine masrafı Sandık tarafından ödenmek suretiyle bir Santral Garaj ve müştemilatından ibaret bir bina inşa ettirilecektir. Belediye bu inşaata muvafakat beyan eder. İnşaat ikmal edilip, tapu müşterek mülk halinde tescil edilinceye kadar Belediye, bu arsayı 10 yıl içinde satmak istediği takdirde bu sözleşmenin 8. maddesine göre tespit edilecek olan bedel karşılığında

Sandığa işira hakkı tanır ve bu işira hakkını tapuya tescil ettirmeyi kabul eder.

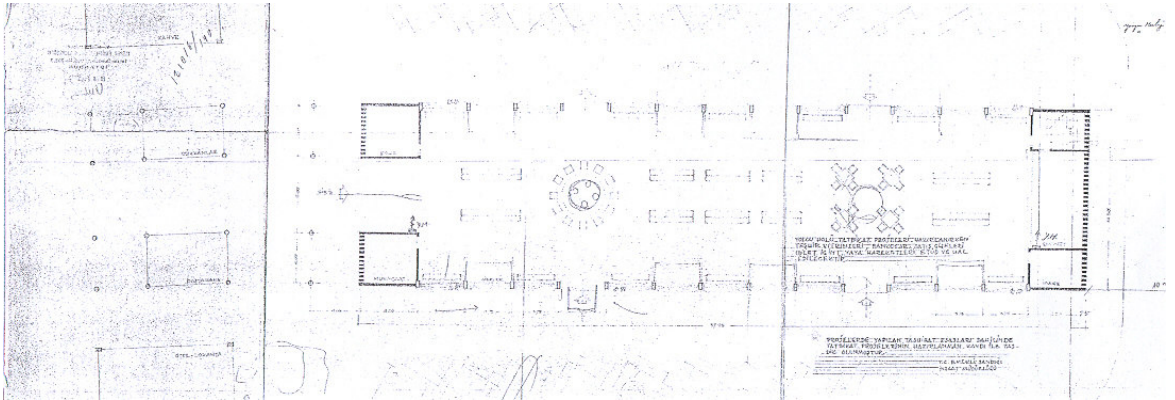
Madde 3- Proje masrafları Sandık tarafından verilecek... Yapılacak proje Sandığın seçeceği bir yüksek mimar veya yüksek mühendise hazırlanacaktır.

Madde 9- Bina 10 yıl müddetle müşterek mülk halinde kalacaktır...” (Santral Garaj Mukavelesi 1954).



Şekil 3.7. Santral Garaj yolcu holü bodrum katı planı, 1957

(Emek İnş. ve İşl. AŞ. Arşivi 1957)

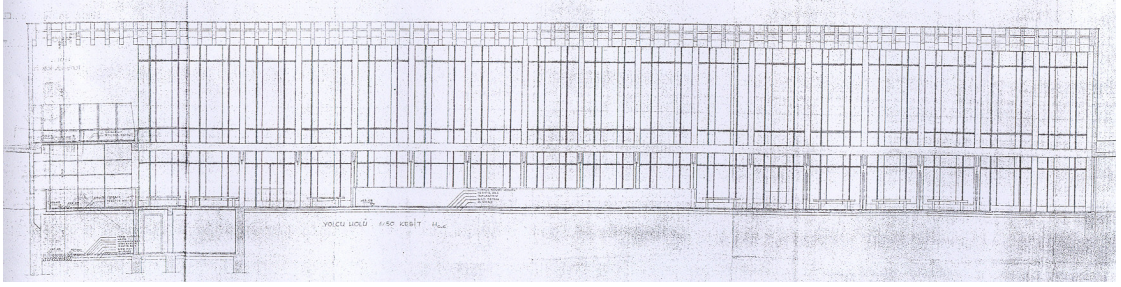


Şekil 3.8. Santral Garaj yolcu holü zemin katı planı, 1957

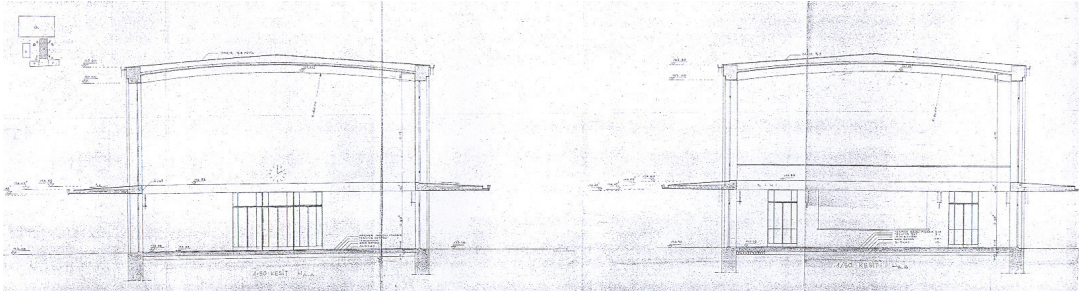
(Emek İnş. ve İşl. AŞ. Arşivi 1957)

O dönemde Santral Garaj'ın yeri konusunda pek çok eleştiri yapılmış, halk garajın, kentin bu kadar dışında yapılacak olmasına tepki göstermiştir (Doruk 2005). Ancak Prost Planı kararları doğrultusunda açılan ve Karacabey-Mudanya-İnegöl karayolunu kente bağlamayı amaçlayan Fevzi Çakmak Caddesi'nin ve Merinos ile İpekiş fabrikalarının etkisiyle kentin kuzeye yönelmesi, öngörülen terminal fonksiyonunun kent içi ulaşımı aksatmaması ve büyük alan kullanımı gerektirmesi nedenleriyle Santral Garaj'ın bu

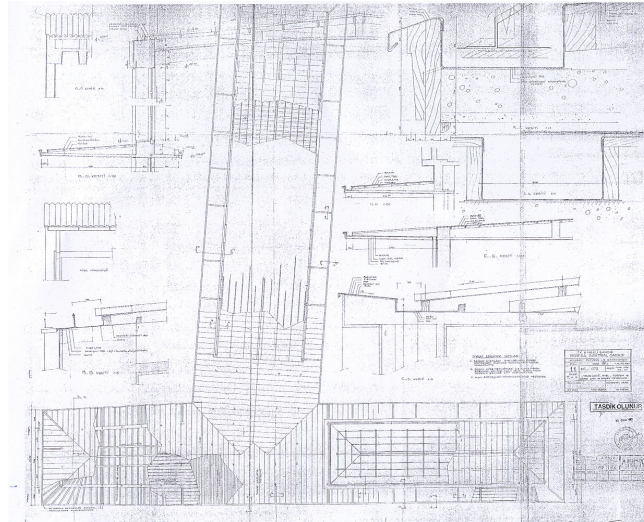
bölgede konumlandırıldığı tahmin edilmektedir. Ayrıca o dönemde bölgenin, kent içindeki konumu dolayısıyla, şehirlerarası ulaşımı sağlamaya uygun olduğu düşünülmektedir. Yapımına 1956'da başlanan ve beş yılda tamamlanan Santral Garaj 10 Şubat 1961 Cuma günü işletmeye açılmıştır. Şekil 3.7-3.16'da, tasarımı M. Evren ve N. Hasekioğlu tarafından yapılan Santral Garaj Projesine ait planlar, kesitler, görünüşler ve detaylar yer almaktadır.



Şekil 3.9. Santral Garaj yolcu holü kesiti, 1957 (Emek İnş. ve İşl. AŞ. Arşivi 1957)



Şekil 3.10. Santral Garaj yolcu holü kesiti, 1957 (Emek İnş. ve İşl. AŞ. Arşivi 1957)



Şekil 3.11. Santral Garaj yolcu holü, otel ve çarşı çatı planı ve saçak detayları, 1957 (Emek İnş. ve İşl. AŞ. Arşivi 1957)

Santral Garaj'ın açıldığı yıllarda gazetelerde çıkan haberler şöyledir:

“Santral Garajı yarın açılıyor: Emekli Sandığı tarafından 15 milyon lira sarfı ile yaptırılan Yeni Santral Garajı yarın merasimle işletmeye açılacaktır. Yarından itibaren şehirlerarası işleyen bütün otobüsler Yeni Garaj'dan kalkacaktır. Garajın işletmeye açılması için bütün hazırlıklar tamamlanmış bulunmaktadır” (Yeni Ant Gazetesi 9 Şubat 1961).

“Santral Garajı bugün 15:00'te törenle açılıyor: Emekli Sandığı tarafından 15 milyon lira sarfı ile yapılmış bulunan “Yeni Santral Garajı” bugün saat 15:00'de yapılacak olan bir törenle işletmeye açılacaktır. Beş yılda tamamlanan Yeni Santral Garajı beş katlıdır. Birinci katında, şoför, şoför muavini ve tamircilerin yıkanması için duşlar vardır. İkinci katı tamircilere ayrılmıştır. Üçüncü kat kamyonlara, dördüncü kat taksi ve hususi arabalara, beşinci kat otobüslere ayrılmıştır. Garajın önündeki kısımda ise, yolcuların bekleme yeri, otobüs yazıhaneleri ile garaj müdürü ile memurların dairesi bulunmaktadır. Bu binanın altında merdivenle inilen kısımda ise yirmi dükkan bulunmaktadır. Ön kısımdaki binada ise, otel, lokanta, kahvehane ve dükkanlar vardır. Bu binaların sağ ve solunda açıkta otobüslerin yolcularını indirme-bindirme yerleri, benzin istasyonları, polis noktası ve PTT şubesi bulunmaktadır” (Yeni Ant Gazetesi 10 Şubat 1961).

“Santral Garajı dün 15:00'te törenle açıldı: Yeni Santral Garajı dün merasimle işletmeye açılmıştır... Saat 15:00'te yapılan açılış merasiminde Vali ve Belediye Reisi Daniyal Yurdatapan, Emekli Sandığı Umum Müdürü Muzaffer Emre, M.B.K. İrtibat Bürosu Başkanı Kurmay Albay Baha Vefa Kanaltay, askeri ve mülki erkan ile kalabalık bir vatandaş topluluğu hazır bulunmuştur... Bugünden itibaren şehirlerarası işleyen bütün otobüsler Santral Garajı'ndan hareket edecektir. Şehir otobüsleri Garaj'a direk seferler yapacak, ayrıca dolmuşlar da devamlı olarak çalışacaktır” (Yeni Ant Gazetesi 11 Şubat 1961).

“Santral Garajı'ndan 10 dakikada vasıta kalkıyor. 15.5 milyon lira masrafla evvelki gün resmen faaliyete geçmiş bulunan “Balkanların en büyük Santral Garajı” dün binlerce Bursalı tarafından gezilmiş ve Garaj muhiti ve bu mahalleye inen İnönü Caddesi adeta bir bayram yeri haline gelmiştir... Diğer taraftan İnönü Caddesi ve Altan Oteli civarı ile muhtelif yerlerde bulunan yazıhanelerin kalkmasıyla şehir yeni bir sükunet kazanmıştır” (Yeni Ant Gazetesi 12 Şubat 1961).

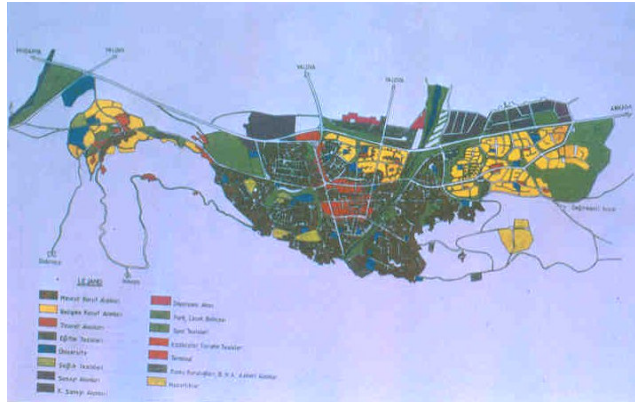
O dönemin en modern otobüs terminallerinden biri olarak görülen Santral Garaj'ın yeri, Bursa Belediyesi tarafından Lütfü Ilman ve Halil Savcı'ya yaptırılan 1957 yılı onaylı 1/10000 ölçekli halihazır haritada da belirtilmiş, Garaj çevresinde oluşan yerleşimler de

1955 yılından sonra Santral Garaj mahallesi olarak isimlendirilmiştir (Kaplıanoğlu 2001).

3.5. 1960 Piccinato Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi

1958 yılında tarihi kent merkezini harap eden büyük yangından sonra Bursa'da, İller Bankası ile İmar Bankası'nın desteğiyle İmar Planlama Bürosu kurulmuştur. Bu büronun danışmanlığına ise, daha önce İstanbul'un planlanmasında danışman olarak görev yapan İtalyan kent plancısı Prof. Dr. Luigi Piccinato getirilmiştir. Piccinato danışmanlığında ve Mimar Emin Canpolat başkanlığındaki bu büro 1/4000 ölçekli Bursa nazım planını (Şekil 3.12.) hazırlamış ve yangında tamamen tahrip olan Bursa kentinin ticari merkezi Hanlar Bölgesi'nin yeniden planlanması çalışmalarını da yapmıştır (Batkan 1996).

Kentin Ankara-Bursa-Mudanya yolu üzerinde doğrusal bir biçimde gelişmesini öneren Piccinato'nun nazım plan şemasının amaçları; kenti, sektörler ve iyi tanımlanmış semtler halinde organik bir şekilde yapılandırmak, kentin özelliğini oluşturan çevreleri (tarihi doku, anıtlar, kentsel ve kırsal peyzaj) korumak ve geliştirmek, kentin çalışma ve hizmet bölgelerini (el sanatları, sanayi bölgeleri, istasyonlar, dükkanlar vs.) tanımlamak, gerekli sosyal tesisleri (Belediye, Vilayet, Adliye Sarayı gibi) saptamak, bütün organizmayı bağlayan ve ona yeterli bir biçimde hizmet eden akılcı bir karayolu ağı kurmak şeklinde özetlenmektedir (Piccinato Nazım Plan Raporu 2004).



Şekil 3.12. 1960'da Piccinato'nun yaptığı Bursa planı (Bursa Büyükşehir Bld. Arşivi)

Kent, varolan mevcut dokuya yapılacak müdahaleleri ve yeni oluşturulacak bölgelerin karakteristiklerini belirlemek üzere bölgelere ayrılmıştır. Planda, kentin doğu-batı ekseninde lineer bir biçimde gelişmesini desteklemek için doğuda Ankara Yolu üzerinde Küçük Sanayi Bölgesi'nin, Mudanya Yolu üzerinde de bir Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulması, Çekirge ve çevresinde kaplıca turizminin geliştirilerek, bu alanın

bir sayfiye bölgesi olarak geliştirilmesi öngörülmüştür (Dostoğlu ve Vural 2004). Hanlar Bölgesi rehabilite edilip kentsel bir ticari merkez olarak korunmuş, yeni merkez kuzeyde açılan Fomara Caddesi, idari merkez ise Haşim İşcan Caddesi üzerinde geliştirilmiştir (Batkan 1996). Kuşkusuz bu kararların verilmesinde o dönemde otobüs terminali olarak kullanımına devam edilen Santral Garaj'ın kent içi/dışı ulaşılabilirliği arttırmasındaki rolü de bulunmaktadır.

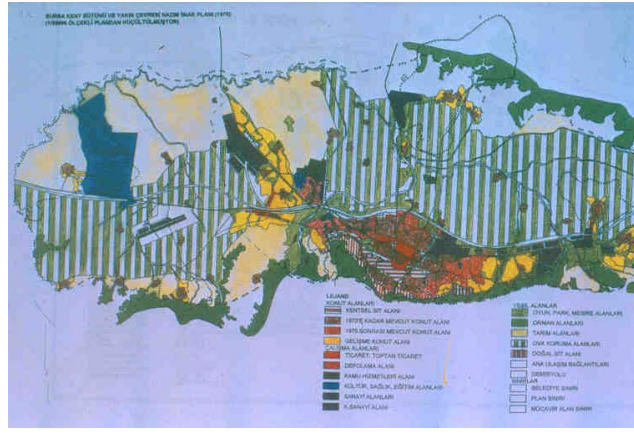
Sonuç olarak, o döneme kadar üretilmiş en kapsamlı çalışma olan bu planın genel kullanım kararları dönemin idaresi tarafından uygulanmaya çalışılmışsa da, plandaki nüfus ve yoğunluk projeksiyonları 1960'lardan itibaren kentteki aşırı nüfus artışının getirdiği baskıyı karşılayamamıştır (Kırayoğlu 2004).

3.6. 1976 Bursa Nazım Plan Bürosu Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi

1970 yılında, temel amacı bir taraftan İstanbul Nazım Planlama Bürosu'na sürdürülen bölgesel çalışmalara veri derlemek, diğer taraftan Bursa'nın yeni planını elde etmek olan Bursa Nazım Plan Bürosu kurulmuştur. Üç yıl devam eden bu ilk çalışma sürecinde metropoliten bölge sınırı tespiti, arazi kullanımı, sanayi-işyeri-resmi kurum anketleri ve doku analizleri yapılmış, Muradiye ve Hisar çevresi için 1/1000 ölçekli koruma amaçlı imar planı hazırlanmıştır. Ancak mimar Ertuğrul Menteşe tarafından sürdürülen planlama çalışmaları, eleman sayısının yeterli olmaması nedeniyle 1974 yılında son bulmuştur. Bu tarihten sonra Bursa Nazım Plan Bürosu tek uzmanlı bir irtibat bürosu haline gelmiştir.

1970'lerden sonra hızlı kentleşme ve sanayileşme ile birlikte kent içinde tarihi doku üzerindeki baskı ve bozulmalar ile hisseli parselasyon biçiminde ortaya çıkan kaçak yapılaşma Bursa Ovası'nı tehdit etmeye başlamıştır. Bu gelişmeler karşısında İmar İskan Bakanlığı 1976'da Bursa Nazım Plan Bürosu'nca toplanan veriler ışığında, çevredeki Demirtaş, Kestel, Gürsu, Görükle, Çalı, Kayapa, Hasanağa ve Akçalar Belediyelerini de içine alan 1/25000 ölçekli bir nazım plan hazırlamıştır.

Bu nazım plan (Şekil 3.13.), 1980 nüfusuna göre 3-3,5 katı bir büyüme öngörürken, tarımsal değeri yüksek ovanın olabildiğince korunmasını amaçlamıştır. 1977'de "Ova Koruma Protokolü" hazırlanarak Bursa Ovası'nın korunacak kesimleri belirlenmiştir. Ancak bu protokol, gerek ruhsatsız konut alanlarının, gerekse sanayi kuruluşlarının ovaya yayılmasının engellenmesinde etkin bir rol oynayamamıştır.



Şekil 3.13. 1976 Bursa Kent bütünü ve Yakın Çevresi Nazım İmar Planı
(Bursa Büyükşehir Bld. Arşivi)

Nazım planda Ankara-İzmir karayolu kuzey gelişmesinin sınırı durumuna getirilmiştir. Plan kararlarında, organize ve küçük sanayi bölgelerinin yerleri belirlenmiş, ancak büyük ölçekli kentsel çalışma alanlarına yakın yerleşmelerin gelişebileceği dikkate alınmamış ve buradaki yerleşilebilir alanlar değerlendirilmemiştir. Projeksiyon nüfusunun daha çok kent merkezinde yoğunlaştırılması; kentsel yoğunluğun artmasına, arazi spekülasyonuna, kaçak yapılaşmaya ve ovanın tahribine neden olmuştur. O dönemde kuzeyde karayolu, güneyde dağ ile sınırlanan kent doğu-batı yönünde 17 km'yi bulan lineer bir form oluşturmaktadır.

1978 yılında, İller Bankası, Kültür Bakanlığı, İmar İskan Bakanlığı, Yerel Yönetim Bakanlığı, Orta Doğu Teknik Üniversitesi ve Bursa Belediyesi'nin oluşturduğu komisyonun çalışmaları sonucunda "Bursa Tarihi, Doğal ve Arkeolojik Sit Alanları" belirlenmiştir. Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu (GEEAYK), 1/5000 ölçekli "Bursa Arkeolojik, Doğal ve Tarihi Sit Alanları Koruma ve Geliştirme Planı" olarak tanımlanan geçiş dönemi yapılanma koşullarını yürürlüğe koymuştur (Batkan 1996). Buna göre MİA, Kayhan Mahallesi kuzeyindeki Haşim İşcan aksına kaydırılırken, sit alanı olan mevcut ticari merkez (Hanlar Bölgesi) mevcut fonksiyonunu korumuştur (Kırayoğlu 2004).

Bu planların o dönemde Santral Garaj'ın otobüs terminali olarak kullanımına (Şekil 3.14.) herhangi bir etkisi olmamıştır Ancak 19 Ağustos 1978 Cumartesi günü saat 13:15 sıralarında Garaj'ın tütün deposu olarak kullanılan kısmında büyük bir yangın çıkmış, depoda bulunan 95 bin balya tütünden 90 bini ve otoparkta bulunan pek çok araç yanmış, yaklaşık üç saat sonra terminal binasının arkasındaki dört katlı bina çökmüştür. Tamamen yanarak çöken bu binanın birinci katında nakliye ambarlarının, oto tamirhane ve

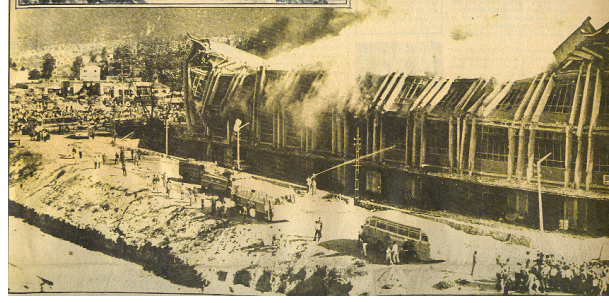
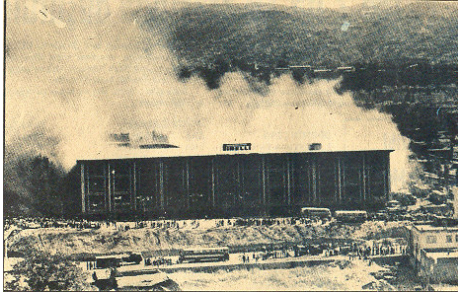
boyahanelerinin bulunduğu, ikinci katının uzun yıllardır Tekel tarafından tütün deposu olarak kullanıldığı, üçüncü katının otopark olduğu, dördüncü katında ise zabıta karakolu ile işletme yönetim birimlerinin yer aldığı, bir kısmının ise yine tütün deposu olarak kullanıldığı bilinmektedir. Meydana gelen zararın 500 milyon lira civarında olduğu tahmin edilen yangın sırasında ölen olmamış, yaralanan 30 kişi hastaneye kaldırılmıştır. Bu arada yanan tütünlerden 20 bin balyasının İtalya'ya satıldığı ve gemilerin yükleme için Gemlik Limanı'na beklendiği sırada yangın çıktığı açıklanmıştır.



Şekil 3.14. Santral Garaj'ın yangından önceki durumu
(Hürriyet Marmara Gazetesi 29 Ağustos 1978)

Yangının terminal binasına sıçrayabileceği ihtimali nedeniyle Garajdaki tüm faaliyetler durdurulmuş, şehirlerarası otobüs seferleri aksamış, Garaj çevresindeki yollar trafiğe kapatılmıştır. Tütün balyalarının benzin gibi bir madde dökülmeden yanmasının kolay olmadığı ve alevlerin iki ayrı noktada görülmesi gibi nedenlerden dolayı olayda bir sabotaj ihtimali olabileceği açıklanmış, ancak asıl nedenin bilirkşi incelemesinden sonra ortaya çıkacağı belirtilmiştir.

Yangından sonra bir süre kapatılan terminal binası (Şekil 3.15-3.16.) ve 150 işyeri nedeniyle ticari açıdan milyonlarca liralık zarar oluşmuştur. Her ne kadar şehirlerarası otobüs seferleri için garajın karşısındaki alan tahsis edilmiş ve otobüs yazıhaneleri bu alana taşınmış olsa da, her gün binden fazla otobüsün giriş-çıkış yaptığı Garaj'daki otobüs seferleri tamamen aksamıştır (Bursa Hakimiyet Gazetesi 20 Ağustos 1978).



Şekil 3.15. Yangın sırasında Santral Garaj, 1978 (Bursa Hakimiyet Gazetesi 20.08.1978)

Şekil 3.16. Yangın sırasında çöken Santral Garaj'ın dört katlı kapalı otoparkı, 1978 (Bursa Hakimiyet Gazetesi 20 Ağustos 1978)



Şekil 3.17. Yangından sonra Santral Garaj'ın durumu, 1978

(Bursa Hakimiyet Gazetesi 23 Ağustos 1978)

Şekil 3.18. Yangından sonra faaliyete geçen Santral Garaj ve çevresi, 1978

(Bursa Hakimiyet Gazetesi 23 Ağustos 1978)



Şekil 3.19. Yangından sonra faaliyete geçen Santral Garaj Binası'nın içi, 1978

(Bursa Hakimiyet Gazetesi 23 Ağustos 1978)

Şekil 3.20. Santral Garaj enkazıyla ilgili gazete haberleri, 1979

(Doğru Hakimiyet Gazetesi 28 Ağustos 1979)

Yangın yerinde incelemeler yapan dönemin Belediye Başkanı mimar Mustafa Eroğlu, Garaj binasının temelini sağlam olduğunu, ancak yıkılan kolonlardaki demirlerin çok ince görüldüğünü belirtmiş, terminal binası ve işyerlerinin Bursa Üniversitesi tarafından oluşturulacak bilirkişi kurulunun incelemesinden sonra açılabileceğini ifade etmiştir. Santral Garaj, yangından 3 gün sonra (22 Ağustos 1978 Salı günü) tekrar faaliyete geçmiş (Şekil 3.17.-3.18.-3.19.), ancak Garaj'ın çöken kısmına dumandan dolayı 10 gün kadar girilemeyeceği belirtilmiştir.

Yapılan bilirkişi incelemesinden sonra yangında sabotaj izine veya yapım hatasına rastlanmadığı, yangına işçilerden birinin attığı sigara izmariti veya yanan bir kibritin neden olduğu belirtilmiştir. Ayrıca yangının çok kısa bir süre içinde gelişmesine, binada yangın ikaz ve söndürme işlemini yapacak tesisat ve tertibat bulunmayışının (aslında binanın yapım işlevinden çok farklı bir amaçla kullanılmasının) ve tütünlerin sarılı bulunduğu yüksek ısı yayıcı değerdeki kanaviçe ambalaj malzemesinin neden olduğu, binanın yüksek ısıdan dolayı çöktüğü ifade edilmiştir (Bursa Hakimiyet Gazetesi 15 Ekim 1978). 13 Nisan 1979'da Bursa Belediyesi ile T. C. Emekli Sandığı arasında yenilenen sözleşmeye göre binalar dahil gayrimenkulun tamamının 1/5 payı Belediye'nin, 4/5 payı Sandığın olarak belirlenmiştir (Santral Garaj Sözleşmesi 1979). Yangından sonraki bir yıl içinde açılan davaların sonuçlanmamasından dolayı, Garaj'ın enkazı kaldırılamamış (Şekil 3.20.), ancak çöken binanın yerine içinde otoparklar, çarşılar ve bir pasaj bulunan 9 katlı bir iş hanı yapılacağı açıklanmıştır (Doğru Hakimiyet Gazetesi 28 Ağustos 1979).

3.7. 1984 Bursa Nazım Plan Bürosu Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi

Kentin sürekli artan nüfusu ve gelişme hızı, mevcut uygulama planlarının yetersiz kalması yanında, G.E.E.A.Y.K. tarafından getirilen kısıtlama kararlarının büyük boyutlara varan sorunlara neden olması, 1/25000 ölçekli planın daha detaylı bir ölçekte çalışılması zorunluluğunu yaratmış, böylece 1980 yılında Bursa Nazım Plan Bürosu güçlendirilerek 1/5000 ölçekli Bursa Nazım Planı'nın (Şekil 3.21.) elde edilmesi çalışmalarına başlamıştır.

1984 Nazım Plan çalışmalarında; İnegöl, Gemlik, Karacabey, Mustafakemalpaşa, Mudanya ve Yenişehir ilçelerinden oluşan "Bursa Metropolitan Bölgesi" ve işlevsel olarak merkez (Bursa) ile bütünleşme eğilimi gösteren Görükle, Kayapa, Hasanağa, Çalı, Akçalar, Gürsu, Kestel ve Demirtaş Belediyelerini içeren "Bursa Kent Bütünü" gibi Bursa Strateji Planı'na doğru ilerleyen tariflerle karşılaşılmaktadır. Bursa Metropolitan Alanı diye tanımlanabilecek Bursa Kent Bütünü içinde yer alan sekiz belediyenin imar planları İller Bankası kanalıyla elde edilirken, Bursa Nazım plan çalışmaları Bursa Nazım Plan

Bürosu tarafından yürütülmüştür.



Şekil 3.21. 1984 Bursa Nazım İmar Planı (Bursa Büyükşehir Bld. Arşivi)

Ancak hem Bursa'da, hem de diğer sekiz belediyede 1980 yılına kadar, 1976 İmar İskan Bakanlığı Planı'nın bazı kararlarına uygun olmayan kentsel gelişmeler yaşanmıştır. Bu durum göz önüne alındığında 1/5000 ölçekli nazım planının, 1/25000 ölçekli plana tamamen bağımlı kalmadığı belirtilmektedir (Batkan 1996). Bu kapsamda planın ölçek itibariyle, tarihi merkezin sorunlarına cevap vermekte yetersiz kaldığı, bu yüzden geçiş dönemi koşullarının getirdiği sınırlılıkları aşamadığı gözlemlenmektedir (Kırayoğlu 2004).

Bu dönemde 1978 yazında yanan Santral Garaj'ın yenilenmesi için bir yarışma açılması konusunda, 5 Eylül 1986 tarihinde Bursa Belediyesi ile T.C. Emekli Sandığı arasında yeni bir sözleşme imzalanmıştır. 25 maddelik bu sözleşmenin önemli maddeleri şöyledir:

“Madde 1-Bursa Santral Garajı adı ile anılan Bursa Belediyesi ile T.C. Emekli Sandığı arasında 5 Mayıs 1954 tarihinde düzenlenen sözleşme ve ekindeki hükümlere göre yapılp, işletilen garaj, büro ve depo tesislerinin artan gereksinim göz önünde bulundurularak yeniden düzenlenmesi, tevsi ve bazı hizmet ünitelerinin eklenmesi hususlarında taraflar mutabık kalmışlardır.

Madde 2- Bursa Tapu Sicil Muhafızlığında Sandık ve Belediye adına tapuda gösterilen paylarla tescilli 1510 ada, 76 parsel üzerinde bulunan tüm bina ve mütemmim cüz'iler (yazıhane, büro,dükkan, depo, garaj ve benzerleri) tamamen yıkılarak anılan parsel arsa haline getirilecektir.

Bu arsa, ihtiyaca cevap vermediğinden ve yapılması düşünülen tesisler yeterli olmadığından 1510 ada, 76 parsele bitişik olduğu anlaşılan,

a) Üçüncü şahıslara ait 184 pafta-1090 ada-33-34-35-36-37-38-39-40-91 nolu parseller Belediyece kamulaştırılacak,

b) Belediyeye ait olan ve plana göre kapanan yol ve meydanda kalan parseldeki taşınmazda bu işe tahsis edilmek üzere 1510 ada, 76 parsel ile birleştirilecektir...

Madde 3- İkinci maddede yazılı tevhitli taşınmaz üzerine, yol altı seviyelerinde kullanılmak kaydıyla 50 otobüs için transit peron, 50 otobüs için kalkış peronu, 20 otobüs için yakın yerleşmeler otobüs peronu, 50 otobüs için bindirme peronu, 20 adet taksi için durak, 5 adet Bursa Belediyesi için otobüs indirme durağı, Belediyece kurulacak raylı sistem bağlantı peronu, lokanta, çay salonları, mescit, bagaj emanet yerleri, kundura boya yerleri, berber, eczane, PTT, gazete satış yerleri, büfeler, 60 birimlik otobüs bilet gişeleri ile 150 yataklı otel, 8000 m²'lik çarşı, mağazalar, iş merkezi ve bürolar yapılması ön görülmüştür. Bu işlerin yarışma açılmak suretiyle yaptırılması hususunda taraflar mutabık kalmışlardır. Sandık Belediye ve Emek İnşaat'ın temsilcilerinin iştiraki ile görevlendirilecek jürinin denetimi altında, yarışma şartnamesinin ve programının hazırlanarak, projelerinin yapımından sonra inşaat işlerinin Sandığın iştiraklerinden Emek İnşaat ve İşletme A.Ş. tarafından yapılması da kabul edilmiştir.

Madde 4- ...İnşaatın her türlü harcamalarının 2/10'u Belediyeye, 8/10'u Sandığa ait olacaktır...

Madde 9- İnşaata başlanması garajın tamamen tahliyesi ile mümkün olacağından, trafiği aksatmamak için gerekli tedbirler belediyece alınacaktır..." (Santral Garaj Sözleşmesi 1986).

Bu sözleşme sonucunda 1987 yılında günün değişen verileri doğrultusunda metropoliten özellik kazanan Bursa kentinin geleceğe yönelik otobüs terminal gereksiniminin karşılanması amacıyla Santral Garajı'nın yerinde T.C. Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü ve Bursa Belediyesi, ortaklaşa hareket ederek, daha rasyonel ve yeni bir program içinde, şehirlerarası otobüs terminali yaptırmayı kararlaştırmışlardır. Yarışmanın ana konusu ve hedefi bu programa göre terminal kompleksini ve aynı zamanda bitişik alanlardaki gelişme biçimini belirlemek olarak ifade edilmiştir.

Yarışma şartnamesinde, konumu bakımından Bursa'nın İstanbul ve ülkenin kuzeydoğu kesiminin, batı ve güney bölgeleriyle karayolu bağlantısında bir kavşak noktası oluşturduğu ve önemli bir transit merkezi özelliği taşıdığı belirtilmiş, İstanbul-Yalova bağlantısının dışında Yenişehir-İzmit karayolu bağlantısının gerçekleşmesi halinde transit trafiğin daha güçlü bir şekilde Bursa'ya akacağı, ayrıca Kütahya-Antalya üzerinden güney karayolu bağlantısının açılmasıyla da, güneye akan otobüs trafiğinin yine Bursa'dan

geçmesi halinde kentin bu transit merkezi özelliğinin daha da artacağı ifade edilmiştir. Ayrıca kentin ulaşım sistemi etüdündeki toplu taşıma öncelikli yaklaşımlara bağlı olarak, hafif raylı taşıma sistemi ile uzak yerleşme bölgelerinin kent merkezi ile ilişkilendirilmesi amacıyla çalışmalar yapıldığı belirtilmiştir.

Diğer yandan, o dönemde 700.000 civarında olan kent nüfusunun, 2000 yılı perspektifi içinde bir milyonu aşacağı belirtilmiş, güneyden Uludağ yamaçları ile sınırlı kentsel yerleşim alanının, kuzeyde yer alan ova yönünde (ova koruma politikası ve kararları doğrultusunda uygulanan kısıtlamalar nedeniyle) gelişemeyeceği ve kentsel yapının tarihi niteliğinden dolayı yoğunluk artırımına da gidilemeyeceği için kentsel gelişmenin doğu-batı istikametinde doğrusal (lineer) bir şekilde olacağı ifade edilmiştir. Ayrıca artan nüfusun neden olduğu mekansal yayılımın, kentin yerleşme alanlarını zorlayarak yeni yerleşme alanlarının açılmasını gerektirdiği ve hızlı kentleşmenin beraberinde önemli sorunları getireceği ifade edilmiştir. Kentin 17 km. batısındaki Üniversite Kampusu ile, 12 km. doğusundaki Kestel ve Gürsü arasında yaklaşık 40 km. uzunlukta bir yerleşim bulunduğu ve bu lineer biçimdeki yerleşimin ana aksı üzerinde ve ortasında bugünkü Santral Garajın yer aldığı belirtilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1987).

Yarışma konusu olan Santral Garaj'ın, Bursa kentini doğudan batıya geçen Ankara-İzmir Devlet karayolunun İstanbul bağlantısı ile kesiştiği noktada ve Ankara-İzmir Devlet karayolunun hemen güneyinde bulunduğu, 1957 imar planında da aynı amaca ayrılmış olan alanın, halen Şehirlerarası Otobüs Terminali olarak kullanıldığı ve yaklaşık 20.000 m²'lik bir alanı kapsadığı ifade edilmiştir. Bu hali ile alanın Fomara meydanı ve devlet karayolu ana kavşağı arasında, kent için ulaşılabilirliği yüksek bir konumda olduğu belirtilmiştir.

Alanın doğusunda, ana karayollarından kente giriş yapan bağlantı noktasının ve marangoz makineleri, oto yedek parçaları gibi malzemeler satan ticaret birimlerinin yer aldığı, güneyinde yukarıda belirtilen bağlantı noktasını, Fomara kavşağına bağlayan Fevzi Çakmak Caddesi (Fomara Caddesi) ile, bu aksın doğusunda, imar planı yeni onanan ticaret merkezinin bulunduğu, batısında oto tamircileri ile yedek parçacılarının dükkanlarının yer aldığı, kuzeyinde ise Ankara-İzmir devlet karayolunun yer aldığı belirtilmiştir.

Yarışma alanının bitişik alanlarla ilişkisi ise şöyle değerlendirilmiştir: Terminal kompleksinin içinde yer alacağı araziye bitişik iki alan bulunduğu, bunlardan birincisinin terminal arsasının güneyinde yer alan ve 1/1000 ölçekli onanlı imar planında Fevzi Paşa

Caddesi, Gazcılar Caddesi ve yeni düzenlenecek diğer caddelerin oluşturduğu kavşak ile, mevcut terminal binaları arasında kalan ve halen Ankara Caddesi olarak bilinen alan olduğu belirtilmiştir. Yarışmacılardan bu alanın alt kotlarında terminal kompleksi ile ilişkilendirilebilecek bazı servis üniteleri düşünebilecekleri, ancak sözü edilen alanın üzerinde yapılaşma önerilmemesi istenmiştir. Terminal mülkiyet sınırı dışında yeni imar düzenlemesiyle ortaya çıkacak alanın alt kotlarında yapılacak ünitelerin ve bazı servislerin Belediye'ye ait olacağı ve Belediye tarafından daha sonra inşa edilebileceği ifade edilmiştir.

Bitişik diğer alanın ise, Terminal yerleşme alanının batısında bulunan, bir taraftan doğu-batı ana ulaşım yolu, diğer yandan Ankara Caddesi'nin devamı olan yol ile çevrelenmiş olan ve üzerinde oto tamircileri ve bazı atölyelerin bulunduğu üçgen alan olduğu belirtilmiştir. O dönemde uygulama imar planı bulunmayan ve nazım planda merkezi iş alanı içinde yer alan bu alanın işlevsel ve mekansal açıdan Terminal kompleksi ile birlikte düşünülmesi gerektiği ifade edilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1987).

Doğusunda Karayolları tarafından istimlak edilen ve Belediyeye devir çalışmaları yapılan yaklaşık 3700 m²'lik alanın o dönemde kentin doğu kesiminde bulunan ilçe ve köylerden gelen minibüslere tahsis edildiği ve bu alan içinde kapalı inşaat yapılamayacağı belirtilmiştir.

Ayrıca yarışma alanının çevre ulaşım ilişkileri şöyle açıklanmıştır: Mevcut Santral Garaj alanının Bursa'nın komşu illerinden, özellikle trafik akımı açısından 1. derecede İstanbul, 2. derecede İzmir, 3. derecede Ankara ile bağlantılı olarak transit geçilen, Bursa'da başlayıp Bursa'da biten karayollarının düğüm noktası olduğu belirtilmiştir. Kentin 17 km. batısında kurulan Uludağ Üniversitesi'nden başlayacak, yeni planlanan Beşevler, Fethiye İhsaniye yerleşim alanlarından geçecek, (her gün 1000 otobüs ile işçileri taşıyan) Organize Sanayi Bölgesi ile irtibatı sağlayacak ve yine 15 km. doğuda bulunan (daha çok işçilerin oturduğu kesim olan) Kestel ile Gürsu belediyelerinin kentle olan bağımlı güçlendirecek hafif raylı sistemin de bu alandan geçirileceği ifade edilmiştir. Aynı zamanda kent içi ve ilçelerle olan bağlantının; otobüs, minibüs, taksi ve benzeri araçlarla buradan sağlandığı belirtilmiştir.

Yarışma alanı merkez olmak üzere, 1000 metre yarı çaplı bir daire çizildiğinde yeni yapılacak Vilayet, Belediye, Adliye binaları ile bugün mevcut olan Emniyet Müdürlüğü, Maliye, İller Bankası binaları ve benzeri resmi kuruluşlara ait yapıların bu alan içinde kaldığı belirtilmiş, Fevzi Çakmak (Fomara) Caddesi, Haşim İşcan Caddesi, İnönü Caddesi ile Bayar (Gazcılar) Caddesi'nin çevrelediği ve yüksek yapılaşmanın öngörüldüğü yeni

yönetim merkezi ile büro binalarının, kent in sebze halinin, stadyumun ve konut alanlarının bu çevrede yer aldığı ifade edilmiştir. Alanın kuzey kısmında ise Ankara-İzmir devlet yolunun ayırdığı ıslah imar planları ile yasallaştırmaya çalışılan çok miktarda kaçak yapının yer aldığı bir alanın bulunduğu belirtilmiştir.

Bayar Caddesi ile Kıbrıs Şehitleri (Mahmudiye) Caddesi arasında kalan ve içinde yeni yapılacak Adliye binasının da bulunduğu alanın ise henüz planlanmamış olup, eski imar planına göre alanda yapılaşmaya izin verilmeyeceği ifade edilmiştir. Bu alan içinde yapılacak olan Vilayet binasının yanında ise tarihi sit bölgesi bulunduğu belirtilmiştir.

Yarışma alanındaki altyapı durumu hakkında ise şu bilgiler verilmiştir: Mevcut yol şebekesine göre yarışmaya konu olan parselin kuzeyindeki İstanbul-İzmir-Ankara yol kavşağına hizmet veren, yan yoldan yaklaşık 3 metre derinlikte, 150 cm. çapında bir kolektörün bulunduğu, ancak gerekiyorsa dikkate alınmayabileceği belirtilmiştir.

Yine aynı parselin güneyinde bulunan kent içi yolların kesiştiği kavşağın alt kısmının, Belediye tarafından yaya alt geçitleri ve çarşı olarak düzenlenmesi olasılığı bulunduğundan, bu alan içinde bulunan ve planlarda yeri gösterilen ve yoldan aşağıda bulunan temiz su şebeke hattının gözden kaçırılmaması gerektiği, mevcut yeraltı suyunun ise drenaj yoluyla giderilebileceği ifade edilmiştir. Alanda imar planı açısından gabari sınırı bulunmadığı, zemin emniyet gerilmesinin 1.8-2 kg/cm² olması gerektiği belirtilmiştir.

Çizelge 3.1. Bursa'dan il ve ilçelere hareket eden (peron hareketli) araç sayısı, 1987

Zaman	1985 yılında	1986 yılında
1 günde (24 saat içinde)	389 adet	408 adet
09.00-17.00 saatleri arasında		330 - 350 adet
Diğer saatler arasında		58 adet
Bayram ve tatil günlerinde		609 adet
1 ayda	11844 adet	12435 adet
1 yılda	142138 adet	149226 adet

Çizelge 3.2. Bursa'dan transit geçen araç sayısı, 1987

Zaman	1985 yılında	1986 yılında
1 günde (24 saat içinde)	292 adet	321 adet
09.00-17.00 saatleri arasında		175 - 190 adet
Diğer saatler arasında		131 adet
Bayram ve tatil günlerinde		376 adet
1 ayda	8888 adet	9762 adet
1 yılda	106662 adet	117152 adet

Çizelge 3.3. Çevre il ve ilçelerden yolcu getirip garajda indiren (son durağı Bursa olan) vasıta sayısı, 1987

Zaman	Kış aylarında	Yaz aylarında	Bayram ve tatil günlerinde
1 günde	350 adet	400 adet	600 adet

Kaynak: (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1987).

Mevcut Santral Garajının faaliyetine yönelik bilgiler ise şöyledir: Garajda 24 yazıhane ve bunlara bağlı 93 firmanın, 9 adet nizami indirme peronu, 11 adet gayri-nizami bindirme peronu, 9 adet transit peronu, 9 adet indirme peronu ile hizmet verdiği belirtilmiştir. Garaja üç ana yoldan araç akışı olduğu, bunların trafik yoğunluğuna göre 1. derecede Bursa-İstanbul, 2. derecede Bursa-İzmir, 3. derecede Bursa-Ankara güzergahları olduğu ifade edilmiştir.

Sonuç olarak, garaja giren ve çıkan günlük otobüs sayısının (Çizelge 3.1.-3.2.-3.3.), 408 peron hareketli + 321 transit + 400 yolcu indiren ile birlikte toplam 1129 adede ulaştığı belirtilmiştir. Bu rakamın bayram ve bazı tatil günlerinde 1500 adet üzerine çıkabildiği ifade edilmiştir.

Yarışma şartnamesinde Bursa Şehirlerarası otobüs terminaline ait gereksinim programı şu genel başlıklar altında belirlenmiştir:

- Genel tesisler (danışma ve turizm bürosu, alışveriş üniteleri, banka şubesi, vb.)
- Terminal (giden yolcu ve araçlar, transit yolcu, gelen yolcu ve araçlar, yakın yerleşmeler otobüs peronları)
- Kent içi ulaşım üniteleri (taksi durakları, otobüs durakları, Uludağ kış sporları merkezi için dolmuş durağı, hafif raylı sistem durakları)
- Terminal işletmesi ile ilgili bölümler (yönetim, teknik servisler, misafir araç park yerleri, otobüs park yerleri, konaklama tesisleri (otel).
- Rant tesisleri (bağımsız girişi bulunan kiralık bürolar).

O dönemde iki farklı kotta otobüs otoparkı olarak yararlanılan Santral Garaj'ın yerine yapılacak olan merkez terminali dışında kentin lineer gelişme modeline uygun olarak, doğu ve batı ucunda, iki terminalin daha yapılmasının gerçek bir gereksinim olduğu belirtilmiş ve böyle bir durumda merkez terminalinin belli bir kapasiteyle işlevini sürdüreceği de ifade edilmiştir.

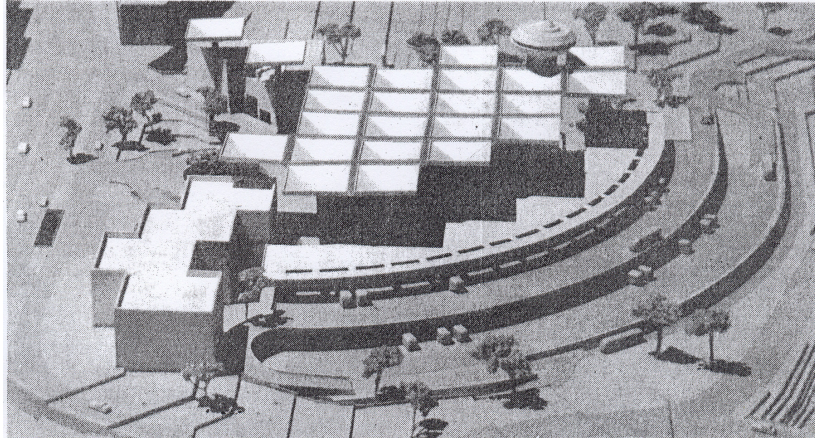
Ayrıca ilçelerden ve köylerden gelen otobüsler için otobüs terminali içinde yer alması öngörülen indirme, bindirme peronlarının; yakın gelecekte hafif raylı sistemin işletmeye açılmasıyla kentin doğu ve batı ucunda yapılacak terminaller içinde yer

alabileceği belirtilmiş, yakın çevreden gelen vasıtalara ait peronların, gelecekte giden yolcu peron kapasitesini arttırmak amacıyla kullanılması öngörülmüştür.

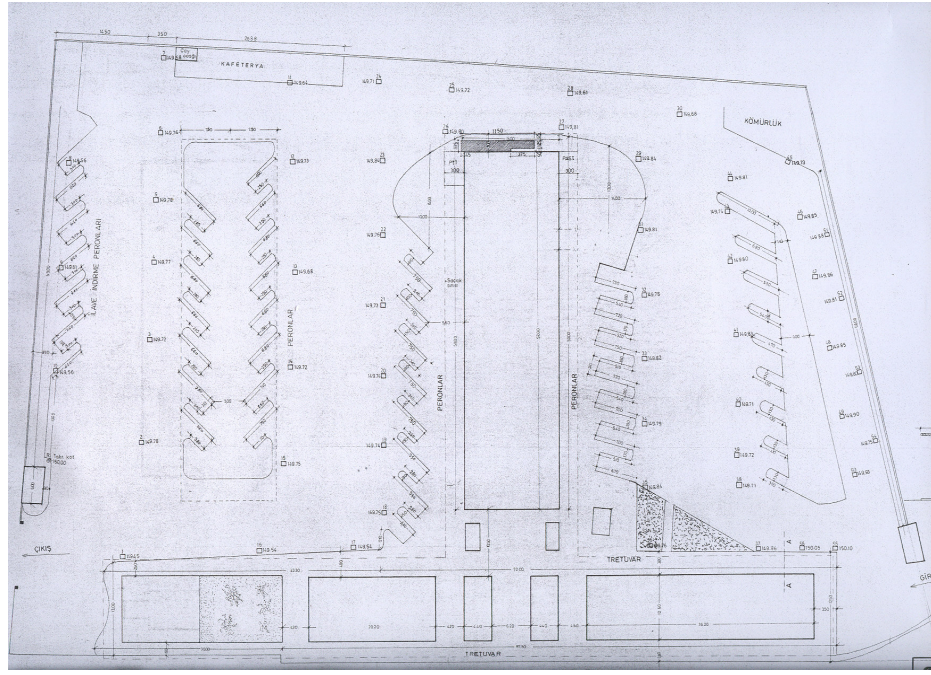
Diğer taraftan, terminal bünyesinde, Uludağ kayak merkezi ile bağlantı sağlayan, dolmuş taksilerin bağlı olacağı ve diğer yan hizmetlerin de üretilebileceği bir sistemin çözümlenmesi istenmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1987).

Sonuç olarak, jüri üyeliklerini Gönen Çakmakçı (Y.Mimar Bursa Belediye Bşk.Yrd.), Prof. Dr. Mehmet Çubuk (M.S.Ü. Mim. Fak. Şehir ve Bölge Plan. Böl. Bşk.), Prof. Nezih Eldem (İ.T.Ü. Mimarlık Fak. Öğr. Üyesi), Prof. Muhteşem Giray(M.S.Ü. Rektörü), Nezih Gürdal (Emek İnş. ve İşl. Genel Müdürü), Prof. Maruf Önal (Yıldız Üni. Mim. Fak. Öğr. Üyesi), Doç. Dr. Atilla Yücel'in (İ.T.Ü. Mim. Fak. Öğr. Üyesi) yapmış oldukları yarışmayı kazananlar 12 Temmuz 1987 tarihinde belli olmuştur. Birinci ödülü kazanan, danışmanlığını Nuran Karaaslan'ın yaptığı Merih Karaaslan ile Cem Açikkol'un ekibi olmuştur (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1987).

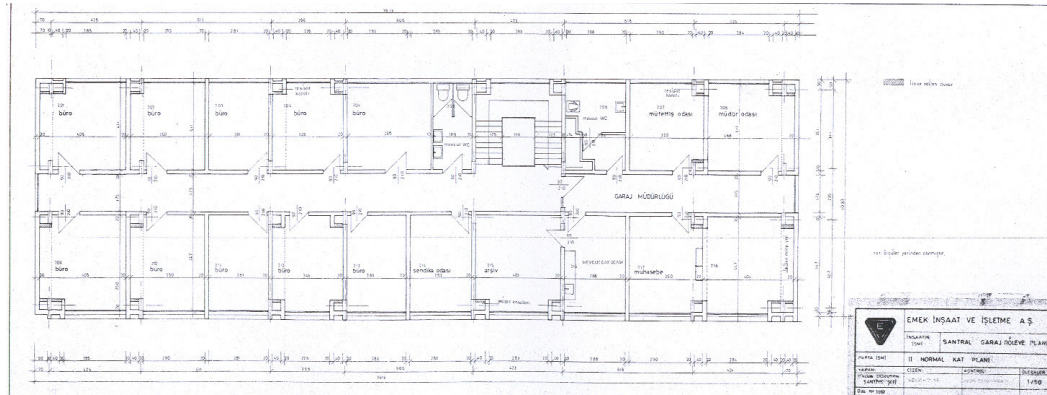
Yarışma sonucunda seçilen projenin (Şekil 3.22.) uygulanabilmesi amacıyla Santral Garaj'ın geçici bir süre için başka bir yere taşınması gerekmiştir. Bu konuda Bursa Belediyesi günümüzde kullanılan Yalova yolundaki Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin yerini geçici garaj için önermiştir. T.C. Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü ise, geçici garajın yapım ve kira maliyetlerini yüksek bularak kazanan projeyi yapmaktan vazgeçmiş, böylece Santral Garaj'ın Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali olarak kullanımına devam edilmiştir (<http://www.bursaterminali.com>). Şekil 3.23-3.27'de, 1992-93 yıllarında Emek İnş.ve İşl. AŞ tarafından Santral Garaj Planı'nda yapılan bazı tadilatlar görülmektedir.



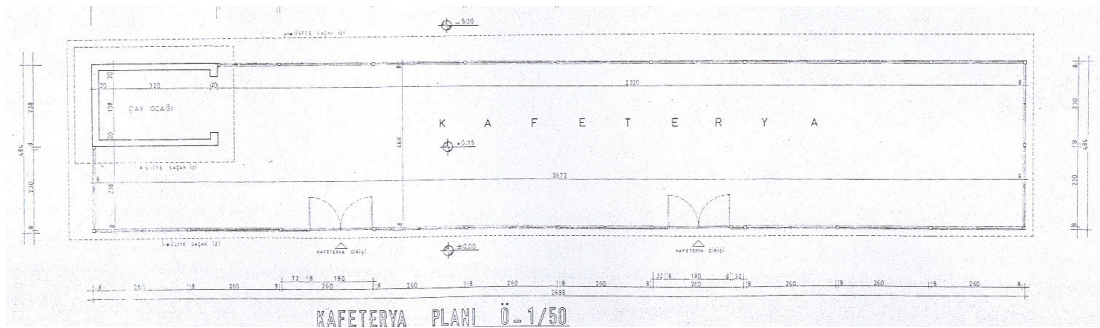
Şekil 3.22. 1987 Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari Proje Yarışması'nda birinci olan proje (Mimarlık Dergisi 1987)



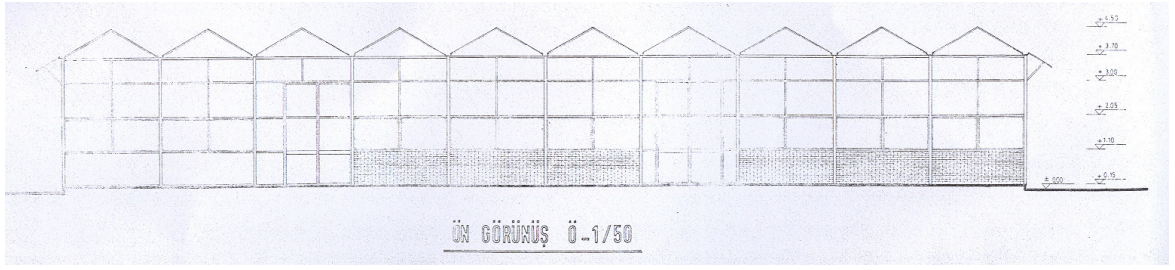
Şekil 3.23. Santral Garaj vaziyet planı, 1992 (Emek İnş. ve İşl. AŞ. Arşivi 1992)



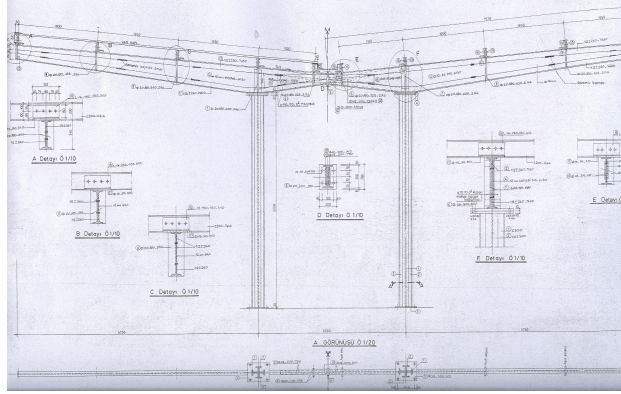
Şekil 3.24. Santral Garaj otel binası 2. normal kat planı, 1992
(Emek İnş. ve İşl. AŞ. Arşivi 1992)



Şekil 3.25. Santral Garaj kafeterya planı, 1992 (Emek İnş. ve İşl. AŞ. Arşivi 1992)



Şekil 3.26. Santral Garaj kafeterya ön görünüşü, 1992
(Emek İnş. ve İşl. AŞ. Arşivi 1992)



Şekil 3.27. Santral Garaj ilave peronlar çelik çatı detayları, 1993
(Emek İnş. ve İşl. AŞ. Arşivi 1993)

1994 yılında Bursa Büyükşehir Belediyesi, Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminalini, Yalova Yolu üzerinde bulunan Belediye'ye ait, Alaşar 7. pafta, 1984 parsel no'lu 275.648 m²'lik alanda yapmaya karar vermiş ve avan projelerin hazırlanması işini Y. Mimar Yakup Hazan'a ihale etmiştir. Ancak hazırlanan projenin inşaat alanının çok büyük olması ve uygulama zorluğu nedeni ile bu proje de uygulanmamış, avan projelerin tekrar yaptırılması gerektiğine karar verilmiştir. Yeni elde edilecek avan projelerin ihale şeklinin belirlenmesi, teklif projelerin incelenmesi ve değerlendirilmesi için bir seçici kurul oluşturulmuştur. Böylece asli üyelerinin Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Yüksek İnşaat Mühendisi Erdem Saker, İTÜ Mimarlık Fakültesi Öğr. Üyesi Prof. Dr. Atilla Yücel, Y. Müh. Mimar Sami Sisa, Y. Mimar Mehmet Konuralp, TMMOB Bursa Şubesi Temsilcisi Y. Mimar Dr. Neslihan Dostoğlu, Büyükşehir Belediye Meclis Üyesi Mimar Orhan Efe olarak belirlendiği, proje müelliflerinin davetli olarak çağrılacağı bir yarışma düzenlenmesine karar verilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1994).

Yarışma sonucunda Y. mimar Fatih Gorbon ve mimar Şule Gorbon'un, tasarımını yaptığı proje birinci seçilmiştir. Yükleniciliğini BOYKOOP'un (Otobüs Yazıhaneleri

Temin Tevzi Kooperatifi-1985, daha sonra ismi Bursa Otobüsçüleri Temin Tevzi Kooperatifi olarak değiştirilmiştir), kontrolörlüğünü BİNTED'in, proje müellifliğini yüksek mimar Fatih Gorbon ve mimar Şule Gorbon'un, müteahhitliğini ise GİNTAŞ İnşaat ve Taahhüt ve Tic. A.Ş.'nin üstlendiği Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin yapımına Aralık 1995 tarihinde başlanmıştır. Toplam 191 340 m²'lik alana sahip Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminaline (Şekil 3.28.) ait fiziksel veriler çizelge 3.4'de görülmektedir.



Şekil 3.28. Günümüzde kullanılan Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali, 2005
(<http://www.bursaterminali.com>)

Çizelge 3.4. Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminaline ait bilgiler, 2005

Toplam alan	:191.340 m ²
Kapalı alan	:15.000 m ²
Yeşil alan	:65.000 m ²
Yürüyüş alanı	:30.000 m ²
Yol ve otopark	:80.000 m ²
Toplam bilet satış gişesi	32
Toplam dükkan sayısı	70
Toplam peron sayısı:	Yurtiçi : 104 Uluslararası: 10

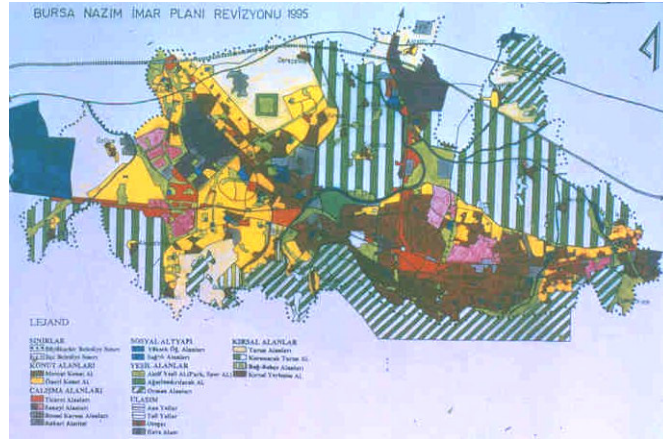
Kaynak: (<http://www.bursaterminali.com>)

3.8. 1998 Bursa Nazım Plan Bürosu Planı Döneminde Santral Garaj Bölgesi

Bursa Büyükşehir Belediyesi bünyesinde 1990 yılında kurulan Kentsel Gelişme Şube Müdürlüğü, 1994 yılına kadar Nazım Plan Bürosu ile eski nazım planının revizyonu ve sonrasında yeni gelişme planlarının yapılması ile ilgili çalışmalarda bulunmuştur. Bu çerçevede oluşturulan 1995 nazım plan revizyonunda (Şekil 3.29.), 1984 nazım planının uygulanamayan ve güncelliğini yitiren bazı kararlarının revize edildiği görülmektedir. Bu kapsamda, ovadaki gelişmeyi ve ulaşım şemasını etkileyecek yakın çevre yolu aksı farklı bir noktaya kaydırılmış ve uygulanma şansı bulmuştur.

1997'de Bursa Büyükşehir Belediyesi koordinasyonunda ve geniş katılımlı bir planlama çalışması süreci sonucunda, 1/100.000 ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Strateji

Planı hazırlanmıştır. Bu plan, Bursa ilinde sürdürülebilir, yaşanabilir bir çevre yaratılmasını; Bursa'nın tarımsal, turistik ve tarihsel kimliğinin korunmasını ve Türkiye'nin kalkınma politikası kapsamında sektörel gelişme hedeflerine uygun olarak belirlenen planlama ilkeleri doğrultusunda sağlıklı gelişmeyi ve büyüme hedeflerini sağlamayı amaçlamaktadır. Bursa ve çevresini Güney Marmara havzası bağlamında ele alan ve genel ilkeleri koyan bu planda (Şekil 3.30.), 2020 yılındaki projeksiyon nüfusu 2,5 milyon olarak tahmin edilmiş, yapılacak çevre düzeni planları için planlama bölgeleri belirlenmiştir (Kırayoğlu 2004).



Şekil 3.29. 1984 Bursa Nazım İmar Planı Revizyonu, 1995 (Bursa Büyükşehir Bld. Arşivi)



Şekil 3.30. 1/100.000 ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Strateji Planı (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1997)

Plan raporunda, ulaşım açısından Bursa'nın konumu dolayısıyla, İç Batı Anadolu'nun İstanbul'a ve Avrupa'ya açılımında ve dış ülkelerden gelen mal akımının bu

bölgedeki kentlere dağılımında önemli bir noktada bulunduğu belirtilmiştir. Kentteki ulaştırma hizmetlerinde ülkenin ekonomik yapısına uygun olmayan karayolu taşımacılığının ilk sırayı aldığı, bu kapsamda İstanbul-İzmir yolunun kent içinde en önemli ulaşım aksı olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca metropoliten alan içerisindeki ana ulaşım aksları olarak belirlenen Kestel-Görükle, Ovaakça-Santral Garaj ve Mudanya yollarının Ankara-Bursa ve İstanbul-İzmir Devlet Karayolları üzerinde kaldığı, bunların mevcut yerleşik doku içinde olmaları nedeniyle kent içinde trafik yükü yarattıkları belirtilmiştir. Bu bağlamda, şehirlerarası trafiğin metropoliten alan dışına alınarak, otoyol şeklinde düzenlenmesi, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığının geliştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1997).

Bu plana bağlı olarak, 1998'de Bursa Nazım Plan Bürosu tarafından 1/25.0000 ölçekli Bursa Çevre Düzeni Planı hazırlanmış, ancak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile Çevre ve Orman Bakanlığı arasındaki yetki sorunu nedeniyle plan onaylanamamıştır. Daha sonra, 23 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe giren 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile, Büyükşehir Belediyelerinin idari sınırları, yetki ve sorumluluk alanları önemli ölçüde arttırılmış ve 1/25.000 ölçekli nazım imar planı yapma, yaptırma ve onaylama yetkisi Büyükşehir Belediyelerine geçmiştir.

Kanun'dan yola çıkarak, Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1/25.000 ölçekli Bursa Nazım İmar Planını yapma işini, 2005 yılında Doğukan İmar ve Ticaret Ltd. Şti'ne ihale etmiştir. Bu kapsamda, 1/100.000 ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Strateji Planı'na uygun olarak hazırlanacak plan için, Bursa bütününde yedi planlama bölgesi oluşturulmuş, Merkez Planlama Bölgesi öncelikli olmak üzere, Nisan 2005'de planlama çalışmalarına başlanmıştır. Planın Ocak 2006'da tamamlanması öngörülmektedir.

Bu arada uzun yıllardır kentin şehirlerarası yolcu taşımacılığında önemli bir yeri olan Bursa Santral Garajı 15 Haziran 1997 tarihinden itibaren, Bursa-Yalova yolu üzerindeki yeni şehirlerarası terminalin açılması ile görevini tamamlamıştır. Ancak Santral Garaj ve yakın çevresi, terminal ve bağlantılı fonksiyonlarını kaybederken Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin 2000'li yıllara yönelik yaptığı planlama çalışmaları ve yatırım projelerinden elde edilen sonuçlara göre bölgenin daha önemli görevleri yükleneceği anlaşılmıştır.

Bölgenin konumu dolayısıyla İstanbul, Ankara ve İzmir gibi Türkiye'nin üç büyük kentinden gelen insanların kent ile buluştuğu önemli bir kavşak olması, Bursa Valiliği, Bursa Milli Eğitim İl Müdürlüğü v.b. kurumların bu alanda yer seçmiş ve faaliyete başlamış olmaları ve kentin 2000'li yıllardaki idari ve ticari merkezinin bu bölgede

olacağıının öngörülmesi gibi mevcut değerler ve gelişmeler bölgenin planlı bir şekilde ele alınması gerektiğini göstermiştir. Bu noktada, proje alanının güneydoğu kesimi için Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü tarafından bir plan yapılmış olması ve bu planın artan bir ivme kazanarak uygulamaya girmesi de etkili olmuştur. Ayrıca bölgenin, o dönemde yapılması planlanan (1998) ve gelecek yıllarda kent içi ulaşımda etkin bir toplu taşıma aracı olacağı düşünülen Bursa Hafif Raylı Sisteminin (BHRS) doğu ve batı hatlarının kesişme noktasında yer alacak olması da önemini arttırmıştır.

Bu gerekçelere bağlı olarak, Büyükşehir Belediye Meclisinde yapılan görüşmelerde Santral Garajı ve Çevresi, "1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı Uygulama Hükümleri"nin 2.2.10 maddesine göre "Özel Planlama Alanı" olarak kabul edilmiş ve bölgede hangi fonksiyonların yer alacağını belirlemek için yapılan ihale sonucunda Santral Garajı ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi işi 1996 yılı Eylül ayında UTTA Planlama, Projelendirme & Danışmanlık Ltd. Şti'ne verilmiştir (Mihçı 1998).

Bu konuda UTTA Planlama Eylül 1996'da Santral Garajı ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Planlaması ("planlaması" yerine "projesi" olmalıdır) Analiz ve Gelişme Raporu adında kapsamlı bir çalışmayı Belediye'ye sunmuştur. Raporda çalışmanın amacı şöyle ifade edilmiştir:

"Bursa kenti içinde özel bir konumu bulunan Santral Garaj Bölgesi'nin kentsel tasarım projesinin hazırlanmasında, kentin bu kesiminin yenilenmesine yönelik fiziksel ve işlevsel dönüşümü sağlayacak, altyapı olanaklarından optimum yarar sağlayacak, ulaşım açısından, toplu taşıma sistemi ile ilişkilendirilmiş, kentsel bir imge oluşturacak, geri dönüşümü olan bir yatırım sürecini başlatacak, örgütlü girişime olanak verecek, kamu ve özel sektörün işbirliğini zorunlu ve verimli kılacak, kent ve çevresi ile uyumlu olacak bir projenin elde edilmesi çalışmanın amacını belirleyen ana başlıklar olarak belirlenmiştir" (UTTA Planlama 1996).

Diğer taraftan, çalışma yönteminin belirlenmesinde, "Santral Garajı'nın kullanım yoğunluğu dışında Türkiye'deki diğer garajlardan yapısal anlamda bir farklılık göstermediği belirtilerek planlama alanı için, çözümleme (analiz) yapılması, bilgi ve bulguların değerlendirilmesi, alana ilişkin ön kararların üretilmesi, bu kararların kent bütününe/ MİA'na ilişkin kararlarla test edilmesi, gerekli düzeltmelerin karşılıklı yapılabilmesi için ek çalışmaların yapılması, son kararların verilmesi, plan ve eklerinin düzenlenmesi başlıklarından oluşan bilinen bir süreç izleneceği belirtilmiştir. Her aşamada Bursa Büyükşehir Belediyesi ile işbirliği yapılarak, eşgüdüm halinde çalışılacağı

ve arazide yapılan analiz çalışmalarının bilgisayar ortamında Belediye'ye teslim edileceği ifade edilmiştir (UTTA Planlama 1996).

Raporun birinci bölümünde Bursa'nın Türkiye ve Doğu Marmara Bölgesi'ndeki yeri, ikinci bölümünde Bursa kentinin tarihçesi, fiziksel özellikleri (coğrafi ve yönetsel konumu, su yapısı, iklimi, bitki örtüsü, toprak yapısı, jeolojik durumu, deprem derecesi), demografik durumu, ekonomik ve sosyal yapısı (eğitim, sağlık, konut göstergeleri), teknik altyapı durumu (içme suyu, enerji, çöp depolama, haberleşme kapasiteleri), ulaşım sistemi, arazi kullanımı (MİA odaklı) ve kentin planlama tarihi incelenmiştir.

Üçüncü bölümde ise, planlama alanının tanımı yapılmış, bölgenin Bursa Büyükşehir Belediyesi arazi kullanımı ve ekonomisi içindeki yeri ve önemi belirtilmiş, yapılan analizler sonucunda bölgedeki arazi kullanım türleri, ekonomik sektörlerin arazi kullanımındaki dağılımları, yapılaşma özellikleri (bina yapım teknikleri, nitelikleri, yükseklikleri), yapı yoğunlukları, kullanım sıklıkları, mülkiyet, teknik altyapı ve ulaşım sistemi durumları irdelenmiştir. Bölümün sonunda Bursa'nın gelişme stratejileri doğrultusunda dönemin imar planının analizi yapılmıştır. Bu kapsamda, 1987'de yapılan mimari proje yarışması ile Santral Garaj'ın ilk yapıldığı yerde daha yoğun bir programla yeniden yaşama geçirilmek istenmesi, ancak daha sonra bu yarışma sonucunda seçilen projenin uygulanmayarak, yeni terminal için kuzeyde (Yalova yolu üzerinde) belirlenen bir alanda tekrar yarışma açılması ve seçilen projenin uygulanması, kentin doğu-batı yönündeki doğrusal gelişmesini zedeleyecek aykırı bir karar olarak nitelendirilmiştir.

Arazi kullanım kararları açısından yapılan değerlendirme sonucunda, 1/5000 ölçekli nazım ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarında "özel planlama alanı" işaretinden başka, Santral Garaj Bölgesi'ne ilişkin herhangi bir ayrıntının bulunmadığı, ifade edilmiş, bu nedenle özel planlama alanında yapılacak kentsel tasarım projesi kapsamında getirilecek ayrıntılı kararların plan notları biçiminde geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu noktada uygulamanın rasyonelliği açısından proje alanındaki plan kararlarının mal sahiplerinin talepleriyle örtüşmesi gerektiği, sorunların mevcut yasal çerçeve içinde getirilecek esnek kararlarla çözülebileceği ifade edilmiştir (UTTA Planlama 1996).

Katılım ve beklentiler açısından, gerek projeyi yaşama geçirmekle yükümlü kurumlarda, gerekse sivil toplum örgütlerinde planlamaya katılımın sağlanması gerektiği konusunda yaygın bir düşüncenin hakim olduğu belirtilmiştir. Bu kapsamda çeşitli kurum temsilcileri ile Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı, Başkan Vekili, Genel Sekreteri, Genel Sekreter Yardımcısı, İmar Dairesi yetkilileri, Şehir Plancıları ve Mimarlar Odası Bursa şubelerinin temsilcileri ile yapılan görüşmeler sonucunda;

- “Alanın raylı sistemin getireceği kullanım yoğunluğuna ve işlev gereksinimlerine uygun olarak tasarlanması,
- Alanın MİA içinde, yaşayan bir yer olması, gençlere yönelik işlevlerle donatılması, bu bağlamda toplumun çeşitli kesimlerinin iletişim sağlayabileceği bir gençlik ve kültür merkezinin düşünülmesi,
- Alanda özellikle yaya ulaşımının egemen olduğu bir düzenlemenin öngörülmesi, otopark gereksinimini karşılayacak çözümler geliştirilmesi,
- Getirilecek işlevlerle Belediye'ye ve T.C. Emekli Sandığı'na rant sağlanması,
- Alanın gece ve gündüz nüfuslarının dengelenmesi, özellikle geceleri de yaşayan işlevlerin gelmesinin özendirilmesi,
- Alanın Eski Bursa ile Yeni Bursa'nın “barışma noktası” haline getirilmesi,
- Uygulanacak projenin sosyal içerikli olması,
- Alan için bir kentsel tasarım yarışması açılması,
- Mülkiyeti göz önünde bulunduran bir örgütlenme şeması oluşturulması” gibi öneriler ortaya çıkmıştır (UTTA Planlama 1996).

Dördüncü bölümde, öncelikle Santral Garaj Bölgesi için önerilen kentsel yenileme kavramından bahsedilmiş, daha sonra alana ilişkin yapılan çalışmalar değerlendirilmiş ve dönüşüm modelleri oluşturulmuştur. Bu kapsamda bölgenin konumsal önemine değinilmiş, alanın İstanbul, İzmir ve Ankara metropollerini birbirine bağlayan devlet karayollarının kesişim noktasında olması nedeniyle ülkesel ölçekte bir işlev üstlendiği, Bursa'nın geleneksel merkezi ile yeni merkezinin birleştiği bir yerde bulunduğu ve özellikle Santral Garaj çevresinin gün ve yıl boyunca çok yoğun bir şekilde kullanıldığı ifade edilmiştir. Ulaşım işlevi ile desteklenen bu alanın, öngörülen yeni toplu taşıma sistemi nedeniyle gelecekte de ulaşım amacı ile yoğun olarak kullanılacağı belirtilmiş, kuzeye kaydırılan yeni otobüs terminalinin proje alanının yoğunluğunu azaltacağı, ancak önemini etkilemeyeceği ifade edilmiştir. Bu noktada terminalin yer değiştirmesi ile, büyük ölçüde bu kullanıma bağlı olarak gelişen ve büyük bir yoğunluğu hizmetler sektörü kapsamında tanımlanan birimlerin işlevsel bir dönüşüme uğrayıp uğramayacağı; işlevsel bir dönüşüm söz konusu olacak ise bu dönüşümün fiziksel etkilerinin nasıl olacağı projenin en önemli konusu olarak belirlenmiştir.

Diğer taraftan, alan içinde yer alan yönetim merkezinin gelişme olanakları sınırlı bir alanda konumlandırılması ve yakın çevresine ilişkin herhangi bir kararın geliştirilmemiş olması eleştirilmiş, gelecekte yönetim merkezinin kentin gelişen gereksinimlerine yanıt

veremeyeceği ve hizmet birimlerinin tekrar dağılacağı öngörülmüştür. Bu noktada Fevzi Çakmak Caddesi üzerinde Belediye Sarayı olarak temeli atılan yapının işlevinin değiştirilmek üzere durdurulmuş olmasının bu proje içinde işlevi belirlenecek önemli bir alan ortaya çıkarttığı ifade edilmiştir.

Alanın işlevsel yapısı değerlendirildiğinde, Santral Garaj çevresinde (güneyde) yer alan kullanımların, özellikle otomotiv sanayisine yönelik olduğu, bu kapsamda yedek parça satan birimlerin ve imalathanelerin metropoliten bölge ölçeğine kadar uzanan bir alana hizmet ettiği, terminalin yer değiştirmesi ile bu kullanımlarının hizmet alanlarının ve yoğunluğunun azalacağı belirtilmiştir. Bu değerlendirme, çevredeki kişisel hizmetler ve ticaret kapsamına giren (otel, lokanta, hediyelik eşya ve kestane şekeri satan dükkanlar gibi) diğer birimler için de yapılmıştır.

Alanın kuzey kesiminde Yalova yolu üzerinde yer alan otomotiv sektörüne ilişkin birimler için de aynı değerlendirmenin geçerli olduğu, ancak bu bölgede yer alan hizmet sektörü kapsamındaki (tekstil imalat ve satışına yönelik) birimlerin daha çok günlük gereksinmelere yanıt verdikleri ve bu nedenle terminalin yer değişiminden çok fazla etkilenmeyecekleri öngörülmüştür.

Alanın güneyinde ve kuzeyinde yer alan kamu sektörü hizmet alanlarının (Valilik, PTT, İl Özel İdaresi, İller Bankası gibi) ise, il ölçeğinde hizmet sundukları göz önüne alınarak proje alanı içindeki diğer işlev türleri ile doğrudan ve önemli bir ilişkileri olmadığı belirtilmiştir.

Sonuç olarak, proje alanının MİA ile olan etkili ve yoğun ilişkilerinin ancak ulaşım açısından belirgin olduğu, mal ve hizmetlerin diğer alt sektörleri açısından önemli bir etkileşimin söz konusu olmadığı ifade edilmiştir (UTTA Planlama 1996).

Alandaki yapıların fiziksel özellikleri değerlendirildiğinde, binaların büyük çoğunluğunun yaşları açısından yeni, ancak mimari açıdan nitelsiz yapılar olduğu sonucuna varılmıştır. Bu nedenle, olası kamulaştırmalarda yapı bedelinin önemli bir gider yaratmayacağı ifade edilmiştir.

Dönüşüm eğilimleri açısından, proje alanı içinde dönüşümü kısıktacak bir oluşumun henüz söz konusu olmadığı, vilayet kompleksinin çeperlerindeki yapılaşma tamamlanmış olduğundan bu kesimde görünür bir talep ve imar hakkı bulunmadığı, Santral Garaj ve çevresinde ise, yangından sonra bir belirsizlik yaşandığı ifade edilmiştir. Ancak, proje alanının güneydoğu kesimi için, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü tarafından hazırlanan planda yer alan yüksek yapı hakkının (E= 5,0) bu alanda çok hızlı bir yapılaşma başlatmış olduğu belirtilmiştir.

Gözlemlere göre bu alanın yaklaşık 10 yılda yapılaşmasını tamamlayacağı ve bu örnekten çıkarak proje alanında önerilecek yüksek yoğunlukların dönüşümü başlatabileceği öngörülmüştür. Ancak bu planın sadece dönüşüm sürecini başlatması özelliği ile değil, mekansal ve işlevsel niteliği ile de değerlendirilmesi ve elde edilecek bulguların proje alanına aktarılması gerektiği vurgulanmıştır.

Dönüşüm olanakları açısından, Y.T.Ü.'nin yaptığı planda olduğu gibi, proje alanında da özel sektörün kendi olanakları ile dönüşümü başlatacağı, ancak yerel yönetimin bu başlangıçta öncü ve süreçte yönlendirici olması, olası dar boğazları aşmada becerikli, hızlı ve adil davranması gerektiği ifade edilmiştir. Bursa ekonomisinin, MİA içinde böyle özgün, önemli ve tanınmış bir alanda dönüşümü destekleyecek güce sahip olduğu, bireysel/örgütlü girişimlerin projeye uzak durmayacağı öngörülmüştür.

MİA'nın içindeki bu proje alanı için oluşturulacak dönüşüm modelinin, kentin kimliğini yansıtacak rolleri, bunun gerektirdiği mekansal organizasyonu, mülkiyet ilkelerini ve bunların proje alanında farklılık gösteren alt bölgelere göre ve zaman içinde çeşitlilik, esneklik ve seçenek oluşturma özellikleri taşıması gerektiği ifade edilmiştir. Bu noktada, uygulamayı kolaylaştırmak, denetlemek ve eşgüdümünü sağlamak için genelde MİA 'ya, özelde proje alanına özgü, planlama-örgütlenme-finans dengesini sağlayan bir dönüşüm modelinin belirlenmesi ve bunun kurumsallaştırılması gerektiği belirtilmiştir.

Diğer taraftan, proje alanının, konum açısından uygun ve özel planlama alanı olarak seçilmiş olmasına rağmen bir dizi çevresel ve içsel sorun taşıdığı belirtilmiş, çevre ile bağlantıların ve erişilebilirliğin zayıflığı, nitelikli ve niteliksiz yapılaşmanın varlığı, mülkiyet dokusunun çok parçalı olması en önemli sorunlar olarak sıralanmıştır. Bu kapsamda, bölgede yaşanan fiziksel, yasal, finansal ve sosyal sorunları çözebilmek için bütün araçları aynı hedef doğrultusunda ve birbirini tamamlayıcı bir biçimde kullanmak gerektiği ifade edilmiştir.

Fiziksel çözümlerin büyük oranda tasarımcının becerisine bağlı olduğu, geliştirilecek öneride alan içi erişilebilirliğin ve çevreyle ilişkilerin çözümlenmesi, yaratılan imar hakları ile yatırım potansiyelinin canlandırılması, yapılan tasarım ve öngörülen imgelerle alana statü kazandırılması gerektiği, ancak bu fiziksel çözümlerin örgütsel ve finansal sorunlar aşılmadan istenilen dönüşümü gerçekleştirmeye yetmeyeceği vurgulanmıştır. Yaratılan fiziksel olanaklara ek olarak, gelişmenin öngörülen hız ve disiplin altında oluşmasını denetleyecek bir yönetim ve örgütlenme modelinin, sermayenin harekete geçmesini kolaylaştıracak bir yatırım ve finansman modelinin, mevcut mülkiyet

dokusunu çağdaş bir MİA gelişmesine engel oluşturmayacak bir biçime çevirecek bir mülkiyet dönüşüm modelinin ortaya konarak eşgüdüm içinde devreye sokulması gerektiği ifade edilmiştir. Bu kapsamda öncelikle alanın planlaması için öncelikli hedefler (Çizelge 3.5.) ve bunların gerçekleşmesini sağlayacak araçlar belirlenmiştir. Daha sonra, geliştirme stratejileri ve araçları açısından bir değerlendirme yapılmış ve bu noktada başarılı bir geliştirme stratejisinin tasarım ile birlikte ve planlama araçlarının zaman ve mekan içinde eşgüdümlü olarak kullanılması ile sağlanacağı belirtilmiştir (UTTA Planlama 1996).

Çizelge 3.5. Santral Garaj ve yakın çevresi için UTTA Planlama tarafından oluşturulan planlama hedefleri ve araçları, 1996

HEDEF	ARAÇ
Alana statü kazandırılması	Statüye uygun tasarım Amaca uygun dönüşüm programı Yeterli imar hakları
Alanın mevcut MİA'nın parçası olarak geliştirilmesi	Toplu taşıma sistemi ile uyumlu yaya ve trafik bağlantıları Geçiş bölgelerinde uygun işlevler
Uygulanabilirlik	Uygun bir geliştirme stratejisi Alan içi erişebilirliğin artırılması Finansman modeli Örgütlenme
Alan kimliği	Bursa'nın kimliğini vurgulayacak bir tasarım dili Alan içi imgeler Kentle kurulan simgesel ilişkiler

Kaynak: UTTA Planlama 1996

Tüm bu değerlendirmeler sonucunda UTTA tarafından bölge için üç dönüşüm modeli oluşturulmuştur. Bunlardan birincisi mülkiyet dönüşüm modelidir. Bu modeldeki yaklaşımda, kamu mülkiyeti dışındaki alanların tümüyle özel girişimciler tarafından geliştirilmesi ve mevcut arsa sahiplerinin yeni yapılaşmada pay sahibi olmaları gibi katılımcı bir yol öngörülmüştür. Böylece kamulaştırma bedeli olmayacağından ilk yatırım giderinin azalacağı ve arsa sahiplerinin bu süreçten dışlanmayıp ileride oluşacak ranttan pay alabilecekleri öngörülmüş, bu durumun projenin daha kolay gerçekleşmesini sağlayacağı ifade edilmiştir (UTTA Planlama 1996). Ancak parsellerin büyük bir bölümünün mülkiyetinin çok hisseli olmasının bu süreci zorlaştıracığı ifade edilmiştir.

Arsa sahiplerinin kendi iradeleri ile proje alanının geliştirilmesine katkı sağlamaları için belirli dönemlerde Belediye tarafından toplantılar düzenlenerek, inşaat haklarının artması ve yükselecek çevre kalitesi sayesinde kazanılacak değer konusunda hak

sahiplerinin ikna edilmesi gerektiği; bu görevin örgütlenmeyi denetleyecek ve eşgüdümünü sağlayacak Belediye'ye düştüğü belirtilmiştir. Katılımda isteksiz olan mal sahiplerinin arsalarının belli bir süre sonra Belediye tarafından kamulaştırılarak projenin devamının sağlanması gerektiği, ancak ilk aşamada alan genelinde büyük parselleri bulunan kamunun, inşaat haklarını bu odak noktalarda kullanarak dönüşümün başlayabileceği ifade edilmiştir. Kamusal açık alanların ve meydanların elde edilmesinde öncelikle, belediye mülkiyetindeki alanların gerekirse takas yoluyla tasarım açısından gerekli yerlerde kullanılması, bu alanların bakım ve işletmesinin kamuya tekrar gelir getirici olabilmesi için yakın çevresindeki prestijli kullanımlarla ortaklığı veya "belediye hizmet alanları" biçiminde bağımsız ticari kullanım olanaklarının tanınması da yöntem olarak önerilmiştir.

Ayrıca bölgedeki arsa sahiplerini toprak üzerindeki parsellerinin ötesinde, "üçüncü boyut"ta ve "kullanım-işletme hakkı" bazında güvence altına alabilen bir yasal yapıya gereksinim olduğu, bu noktada Bursa kenti için bir "MİA Yönetmeliği"nin hazırlanması gerektiği vurgulanmıştır. Böylece zeminde kamusal açık alanları arttırmanın mümkün olabileceği ifade edilmiştir (UTTA Planlama 1996).

UTTA'nın oluşturduğu ikinci model, yönetim ve örgütlenme konusuna açıklık getirmektedir. Bu kapsamda, yapılan çalışmalar sonucunda elde edilecek planın ve uygulama projelerinin denetlenmesi ve onayı, planda öngörülen gelişmelerin ve tasarım dilinin istenilen hız ve disiplin içinde gerçekleşmesinin sağlanması, mülkiyet dönüşümünün denetim altında tutularak gereğinde müdahale edilmesi, kaynak akışının düzenlenmesi ve izlenmesi, yapımcı-geliştirici ve pazarlamacı şirketlerin kurulması ve/veya mevcut şirketlerle anlaşmalar yapılması ile arsa sahiplerinin katılımının düzenlenmesi gibi konularda görev, yetki ve sorumlulukların belirlenmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Bu görevlerin Bursa Büyükşehir Belediyesi'nde kurulacak yarı özerk bir örgüt tarafından yürütülmesi önerilmiştir. Uygulamaların denetim ve yönetiminin ise, asil üyeleri Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Daire Başkanı, Bursa Büyükşehir Belediyesi Meclisi Üyesi, Osmangazi Belediyesi İmar Müdürü, plan müellifi, üniversite temsilcisi ve meslek odaları temsilcilerinden oluşan, ayrıca içinde hukuk, ekonomi, şehir planlama, mimarlık ve sanat gibi dallarda uzman danışmanların da yer alabileceği bir yönetim kurulu tarafından yapılması önerilmiştir.

Üçüncü model ise, yatırım ve finansman konusuna yöneliktir. Bu modelde yatırımın kamu alanlarında kamu kaynakları ile, özel alanlarda sermaye gruplarının ve toprak

maliklerinin kendi inisiyatifleriyle gerçekleşeceği göz önünde bulundurularak, Belediye'nin yönlendirici, izleyici, denetleyici bir yol izlemesi gerektiği ifade edilmiştir.

Yapılan tüm bu çalışmalar ışığında, bölgedeki planlama kararlarına ilişkin seçeneklerin geliştirilmesi amacıyla ortaya çıkan sonuçlar şu şekilde sıralanmıştır:

- “Proje alanı, hizmetler sektörünün çok baskın olduğu bir kullanım yoğunluğu göstermektedir.
- Bu sektör içinde ulaşım hizmetleri önemli bir ağırlık taşımaktadır.
- Sanayi sektörü içinde otomotiv sektörüne yönelik küçük imalat birimleri mevcuttur.
- Alan içinden geçmesi söz konusu olan toplu taşıma sistemine ilişkin hatların burada yaratacağı yaya-araç trafiği, bölgenin kullanım yoğunluğunu azaltmayacaktır.
- Alanın özellikle bir aktarma noktası niteliği kazanması, kullanım kararlarının en önemli belirleyicisi olacaktır.
- Tasarım açısından alana yüklenecek işlevlerin; yaya-araç dolaşım sistemini yönlendirici olması, bu sistemin gereği olan yoğun kullanıma yanıt verebilmesi, günübirlik gereksinimleri karşılayacak hizmet birimlerini içermesi, özgün niteliklere sahip olması, simgesel öğeler içermesi, işlevsel ve fiziksel dönüşüme olanak verecek kararların üretilmesine olanak sağlaması, gece ve gündüz kullanım yoğunluklarını dengelemesi, sosyal nitelikli alanlar oluşturması, mümkünse toplumun farklı katmanlarını buluşturacak bir kent meydanı yaratması tercih edilecektir” (UTTA Planlama 1996).

Bursa Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel tasarım planlaması işi kapsamında yapılan çalışmaların ilk basamağı olan “Analiz ve Gelişme Raporu” bu şekilde sona ermektedir. Nazım Plan Büro Başkanlığı tarafından uygun görülen bu rapordan sonra, yine UTTA tarafından “Santral Garajı ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Planlaması Seçenek Geliştirme Raporu” hazırlanmıştır. Aralık 1996’da Bursa Büyükşehir Belediyesi’ne sunulan bu raporun amacı, 1/5000 ölçekli nazım plan önerisi için proje alanına kent bütünü içindeki konumuna uygun işlevler verilmesi, bunlarla ilgili senaryoların geliştirilmesi, tartışılması ve bölgenin sağlıklı bir projelendirme-uygulama bütünlüğü ile kente kazandırılması olarak açıklanmıştır.

Bu kapsamda yüklenici, planlama alanındaki hakim kullanımları -“açık ve yeşil alan ağırlıklı”, “yönetmelik merkez ağırlıklı”, “ticari kullanım ağırlıklı” ve/veya bunların kombinasyonlarını 1/5000 ölçekli üç alternatif şeklinde geliştireceğini, her geliştirme

önerisinde planlama alanının genel niteliğinin tanımını, farklı kullanım türleri nedeniyle arazi kullanım bütçesini; önerilen kullanımların büyüklük ve oranlarını, alanın kentin genel fiziki gelişme şeması ile bütünleşmesini, fiziki düzenleme önerilerinin gerekçelerini belirteceğini, planlama alanı için önerilen kullanımın ve tek yapıların simgesel boyutlarını, bunların bölgenin mimari dokusu ile bütünleşme özelliklerini inceleyeceğini ifade etmiştir.

Ayrıca, öneri alternatif arazi kullanımının ekonomik profilini, yapılacak yatırımların genel anlamda tür ve hacmini, önerilen düzenleme ile ekonomik kazançların neler olabileceğini araştıracağını, öneri kullanımın sosyal-kültürel boyutunu ve kazanımlarını değerlendireceğini, planlama alanı için geliştirdiği fiziki gelişme deseni ile mevcut ve öneri bağlantı sistemlerinin bütünleşmesini sağlayacağını, tüm bu kararları her seçenek için plan çizim normlarına uygun bir şekilde ve "gelişme raporu"nda da yazılı olarak ifade edeceğini, seçeneklerin Bursa Büyükşehir Belediyesi ve İlçe Belediyeleri tarafından değerlendirileceğini ve tercih edilen seçeneğin yüklenici tarafından 1/1000 ölçekli çalışmaya konu olacağını, gerekli düzeltmeler yapıldıktan sonra 1/5000 ölçekli Nazım Plan Revizyonu biçiminde yeniden düzenleneceğini belirtmiştir.

Raporun birinci bölümünde, bir önceki çalışmanın özeti ve ön değerlendirme sonuçları aktarılmış, ikinci bölümde ise benimsenen kuramsal yaklaşım (kent merkezinin tanımı, gelişim ve değişim süreci, özellikleri, merkezleşme, kent merkezlerinde planlama ve tasarım yöntemlerinden sağlıklaştırma ve yeniden geliştirme modelleri ve bunların ekonomik açıdan değerlendirmeleri) özetlenmiştir. Üçüncü bölümde ise, proje alanının işlevlendirilmesi kapsamında alana yüklenebilecek olası fonksiyonlar ayrıntılarıyla tartışılmış ve seçenekleri değerlendirmek için sayısal modeller yerine "olumlu-olumsuz" tanımlarını içeren bir matris geliştirilmiştir.

Proje alanının işlevlendirilmesi kapsamında öncelikle, mevcut işlevin sürdürülüp sürdürülmeyeceği konusu irdelenmiştir. Mevcut işlevin/işlevlerin sürdürülmesi durumunda, fiziksel ortamda koruma, sağlıklılaştırma, yenileme yöntemlerinin uygulanması gerektiği, değiştirilmesi durumunda alanın hangi işlevi/işlevleri üstleneceği, bu işlevin fiziksel özelliklerinin belirlenmesinde hangi ölçütlerin kullanılacağı, buna göre tasarımın ve uygulamasının yönetsel çerçevesinin nasıl çizileceği, maddi boyutlarının optimizasyonuna ilişkin ilkelerin nasıl belirleneceği konularında çalışmalar yapılması gerektiği ifade edilmiştir.

Bu noktada UTTA ikinci yaklaşımdan hareketle, planlama alanında farklı kullanım türlerinin geliştirilmesine yönelik seçenekler oluşturmuştur. Planlama alanının gelecekte

üstlenebileceği işlevlerin, mevcut arazi kullanım deseni, Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin alana ilişkin geliştirdiği üst düzey stratejik kararlar, onaylı nazım ve uygulama imar planı kararları ve bu planlama kapsamında yerinde yapılan analiz sonuçları gözetilerek oluşturulduğu ifade edilmiştir. Bu durumda alanda yer alacak kullanımların kentin en fazla gereksinim duyduğu eylemleri barındırması, bunların ekonomik ve sosyal olabilirliklerinin ve kente-kentliye katkılarının en yüksek seviyede olması gerektiği belirtilmiştir. Böyle bir hedefe erişmek ve yarışan kullanımlar arasında en rasyonel olanı bulmak için farklı seçeneklerin geliştirilmesi ve bunların da farklı ölçütlerle sınanması gerektiği ifade edilmiştir. Bu kapsamda üç ayrı kullanım türü geliştirilmiştir. Bunlardan "alternatif kullanımlar" planlama alanında baskın olarak yer alabilecek temel faaliyetler, "destek kullanımlar" baskın kullanım ne olursa olsun varolması ve hizmet sunması gereken faaliyetler, "diğer kullanımlar" ise ikincil önemi olan ve genelde arazi tüketimi az olan faaliyetler olarak belirlenmiştir. Bunlar birkaç ana başlık altında aşağıda sıralanmıştır:

- Alternatif kullanımlar: Ticari ve yönetsel faaliyetler (örgün alışveriş merkezleri, örgün iş merkezleri ve ofis yapıları, yönetsel yapılar, uzmanlaşmış perakende ticaret ile modernize edilmiş geleneksel üretim ve satış birimleri), açık ve rekreatif kullanımlar (simgesel kentsel açık alanlar, örgün rekreasyon alanları ve eğlence merkezleri, sosyo-kültürel amaçlı kullanımlar (çok amaçlı salonlar, müzeler, sanat galerileri, kent galerisi gibi).
- Destek kullanımlar: Ulaşım sistemleri, transfer/aktarma noktaları, yollar ve kavşaklar, otoparklar, parklar ve ufak ölçekli yeşil alan düzenlemeleri, konaklama ve yeme-içme tesisleri, teknik altyapı tesisleri gibi.
- Diğer kullanımlar: Ufak ölçekli ticari birimler, ufak çaplı hizmet alanları gibi.

Daha sonra bu kullanımlar ekonomik, sosyal ve mekansal ölçütlere göre değerlendirilmiştir. Ekonomik ölçütlerden getiri sağlama/karlılık konusunda, kamuya ait alanlarda yapılacak yatırımlarda geri dönüşüm açısından hangi kullanımların ekonomik verimliliği olduğu konusunda araştırma yapılması, bu noktada "fırsat maliyeti" konusunun da ele alınması gerektiği ifade edilmiştir. Yatırımın geri dönme olanağı ve süresi konusunda, özellikle kamu kesiminin yaptığı altyapı yatırım harcamalarının kullanıcılardan geri alınabilmesi konusunda neler yapılabileceğinin araştırılması önerilmiştir.

Sosyal ölçütlerden kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi konusunda, özellikle kent yaşamını kolaylaştıran, kentsel kimliği arttıran ve kentliye aidiyet duygusu aşıl原因 düzenleme ve yapılanmaların gerçekleştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, kentin ve

kentlinin öncelikli bir sosyal gereksinmesinin karşılanması konusunda, kaynak ve alan tahsisinin daha gerçekçi olması açısından öncelik sıralaması yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Kamuoyu beklentilerine uygunluk konusunda ise, toplum-yönetim-katılım ilişkilerinin somut örnekler vermesini sağlayabilecek çalışmalar yapılması gerektiği belirtilmiştir.

Çizelge 3.6. Santral Garaj ve yakın çevresinde arazi kullanım oranları, 1996

Sektör	Kullanım Türü	Kuzey Kesimi		Güney Kesimi		Planlama Alanı Toplamı	
		Alan (m2)	Oran (%)	Alan (m2)	Oran (%)	Alan (m2)	Oran (%)
h i z m e t l e r	Konut	2163	1,66	9693	3,11	11.856	2,68
	Ticaret	9760	7,50	48.893	15,72	58.653	13,30
	Tic. & rek.	2086	1,60	5697	1,83	7783	1,76
	Konaklama	4716	3,60	775	0,24	5491	1,24
	Büro hizm.	-	-	200	0,06	200	0,04
	Sağlık	-	-	890	0,28	890	0,20
	İnşaat & boş	680	0,52	3789	1,21	4469	1,01
	Dini tesis	1297	0,99	2315	0,74	3612	0,81
	Yeşil & açık alan	1183	0,90	7807	2,51	8990	2,03
	Mezarlık	-	-	30.000	9,64	30.000	6,80
	Kamu	15.280	11,75	30.041	9,98	46.321	10,50
	Teknik alt.	100	0,07	150	0,04	250	0,05
	Terminal	-	-	24.390	7,80	24.390	5,53
	Yol & kav.	77.519	59,70	125.481	40,30	203.000	46,03
Toplam	114.784	88,28	291.121	93,62	405.905	92,05	
i m a l a t	İmalat san.	1389	1,06	6742	2,17	8131	1,84
	K.sanatlar	13.326	10,24	11.103	3,57	24.429	5,54
	Depo	517	0,39	1976	0,64	2493	0,56
	Toplam	15.232	11,72	19.821	6,38	35.053	7,95
Toplam	130.016	100,00	310.942	100,00	440.958	100,00	

Kaynak: UTTA Planlama 1996.

Mekansal ölçütlerden mevcut kullanımlara uyum konusunda, varolan işleve alışık olan tüketicinin ticaret amacıyla yine aynı bölgeyi tercih etmesi, işlevlerin yer seçmesi konusunda rasyonel bir çözüm oluşturulması ve ulaşılabilirlik düzeyinin daha rahat sağlanması gibi açılardan olumlu sonuçlar doğuracağı ifade edilmiştir. Gelecekteki çevre kullanımları ile bütünleşme ve plan kararlarıyla tutarlılık konusunda, önerilen çevreyle uyumlu işlevlerin, hem projenin hızla gerçekleşmesine, hem de çevreye aykırı olmayan bir

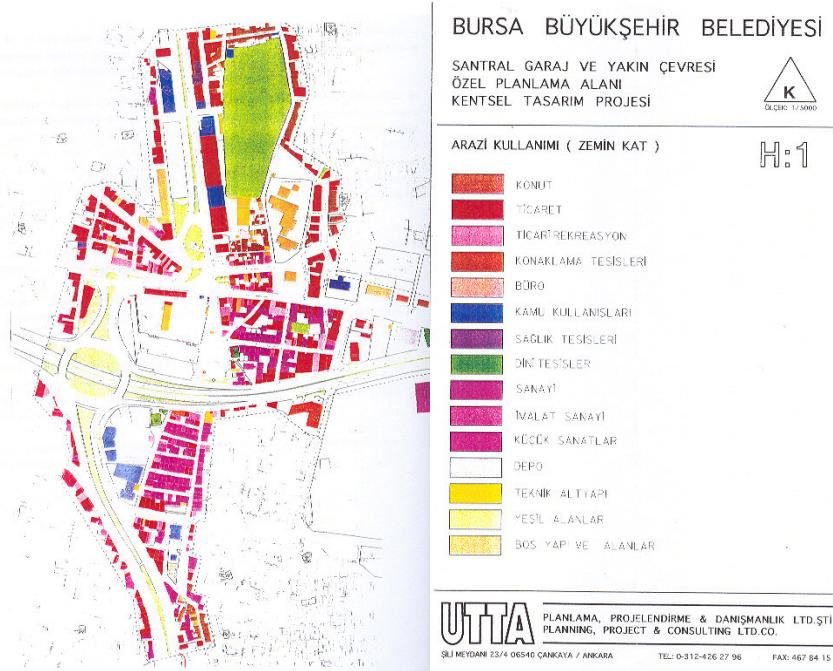
yapılaşmaya yardımcı olacağı belirtilmiştir. Simgesellik/görsel kalitenin artırılması konusunda, yeniden tasarlanan ve mevcut kent ile fiziksel ve işlevsel uyumu istenen planlama alanının, tasarımdan destek alacak simgesel özelliklerle donatılmış olması, burada yer alacak yapıların mekansal niteliklerinin içinde bulunacak işlevlerle bütünleşmesi ve yoğun kullanılabilirliğe sahip olmaları gerektiği ifade edilmiştir. Ulaşım sistemi ile bütünleşme/ulaşım sistemine yansiyacak basınç konusunda, mevcut sistemden yararlanan ve sistemi zorlamayan bir işlevlendirmenin ulaşım sisteminde yapılması gereken iyileştirici müdahaleleri kolaylaştıracağı, yapılan planlamanın yaratacağı basıncın dengelenmesi, azaltılması, optimize edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Kentsel altyapı ile bütünleşme/altyapı sistemlerine yansiyacak basınç konusunda, mevcut altyapıdan yararlanma düzeyinin optimize edilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

Seçeneklerin üretilmesi konusunda, proje müellifi, hedeflerin işveren tarafından belirlenmediğini, bu nedenle konuya kendi mesleki görgü, bilgi ve birikimlerini ortaya koyarak yaklaştıklarını ifade etmiş, Bursa - Santral Garaj Bölgesindeki kullanım türlerini belirlemek için üç ana konuda optimizasyon sağlanması gerektiği belirtilmiştir. Bunlardan, korumacı/yenilikçi optimizasyon konusunda, alanın mevcut kimliğini korumak için varolan fiziki yapıların korunması, alana yeni bir kimlik kazandırmak içinse yeni fiziki yapıların önerilmesi gerektiği, ancak bu sürecin iki yönlü de işleyebileceği vurgulanmıştır. Sosyo-kültürel/ekonomik optimizasyon konusunda, uygulanacak projenin başarılı olabilmesi için gerekli rant ile sosyo-kültürel gereksinimlerin denkleştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Politik optimizasyon konusunda ise, uygulanacak projenin sosyal-kültürel-ekonomik optimizasyonunun politik süreçler ve kararlarla uyumu gerektiği üzerinde durulmuştur.

Bu noktada öncelikle fiziksel yapıdan soyutlandırılmış olarak farklı işlevlerin alanda nasıl yer alabileceğine ilişkin seçenekler geliştirileceği belirtilmiştir. Eylül 1996'da hazırlanan analiz ve gelişme raporunda, 44,1 hektarlık planlama alanının (Şekil 3.31.) %2,68'ini konutların, %5,53'ünü terminalin, %6,80'ini mezarlık alanının, %7,38'ini imalat sektörünün, %10,50'sini kamu hizmetleri sektörünün, %15,66'sını ticaret sektörünün, %46,03'ünü yol ve meydanların oluşturduğu saptanmıştır (Çizelge 3.6.). Bu veriler alanda "merkez" ve "merkez geçiş bölgesi" kullanımlarının yoğunlaştığını göstermektedir.

Seçenek üretme aşamasında ise, her seçenek için geçerli olacak bazı ön kabuller yapılmış ve bazı yatırım kararları da dış veri olmak üzere kullanılmıştır. Bu noktada, terminalin yeni yerine taşınması ile meydana gelecek işlev değişikliğinin gerçekleşmesine

ilişkin stratejilere değinilmemiş, "geçiş bölgesi" kullanımı olarak beliren ve Santral Garaj'la işlevsel ilişkisi olan küçük imalat ve imalat sanayi kullanımlarının bu alandan başka bir yere taşınması öngörüsü her seçenekte kullanılmıştır. Ayrıca seçenelerde yolların ve kavşakların günümüzdeki kullanım oranlarını koruyacağı, otoparklar, parklar, ufak ölçekli yeşil alan düzenlemeleri, konaklama ve yeme-içme tesisleri ile teknik altyapı tesislerinin hemen hemen aynı oranlarda varolacağı kabul edilmiştir. Önemli bir nokta olan "Bursa Hafif Raylı Sistemi"nin transfer / aktarma istasyonunun planlama alanında yer alması ise dış veri niteliğinde her seçenekte düşünülmüştür.



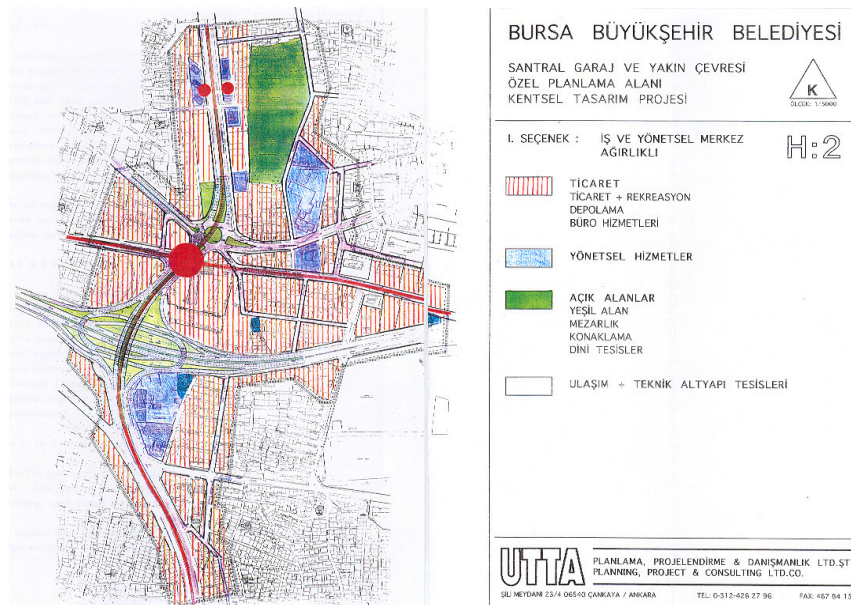
Şekil 3.31. Santral Garaj ve yakın çevresinde arazi kullanım durumu, 1996 (UTTA Planlama 1996).

Bu kapsamda oluşturulan birinci seçenek (Şekil 3.32.), alanın iş ve yönetsel merkez olarak geliştirilmesi olmuştur. Proje alanına yapılacak yatırımların ekonomik olabilirliğini ve geri dönüş olasılığını ön plana çıkaran bu seçeneğin ekonomik endişelerle üretildiği ve mevcut arazi kullanım bütçesine ters düştüğü ifade edilmiştir. Burada en büyük kullanım %35 oranı ile ticari ve yönetsel faaliyetlere ayrılmış, baskın kullanımların alt faaliyetleri ise (Çizelge 3.7.); örgün alışveriş ve iş merkezleri, ofis yapıları, yapılar, uzmanlaşmış perakende ticaret ve modernize edilmiş geleneksel üretim ve satış birimleri olarak belirtilmiştir.

Çizelge 3.7. Santral Garaj Bölgesi için UTTA tarafından oluşturulan geliştirme önerilerinin kullanım olarak ayrıntıları, 1996

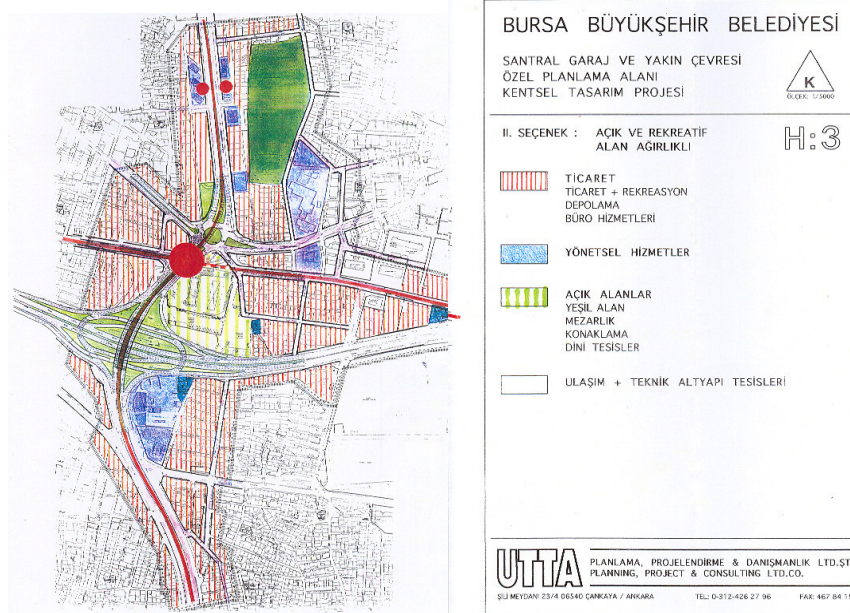
Kullanımlar	1. seçenek	2. seçenek	3. seçenek	4. seçenek
	İş ve yönetsel merkez olarak geliştirme	Açık ve rekreatif alan olarak geliştirme	Sosyo-kültürel merkez olarak geliştirme	Farklı kullanımların karışımı
Baskın kullanımlar	örgün merkezleri örgün ofis yönetsel yapılar uzmanlaşmış perakende ticaret	işörgün kentsel park örgün rekreasyon alanı simgesel yapılar anıtlar ve düzenlemeler	çok amaçlı salonlar müzeler sanat galerileri	iş ve alışveriş merkezleri çok amaçlı salonlar rekreatif kullanımlar yeşil alan düzenlemeleri
Destek kullanımlar	raylı sistem ve diğer sistemler transfer noktaları durak ve otoparklar konaklama tesisleri yeme-içme tesisleri	raylı sistem ve diğer sistemler transfer noktaları durak ve otoparklar konaklama tesisleri yeme-içme tesisleri	raylı sistem ve diğer sistemler transfer noktaları durak ve otoparklar konaklama tesisleri yeme-içme tesisleri	raylı sistem ve diğer sistemler transfer noktaları durak ve otoparklar konaklama tesisleri yeme-içme tesisleri
Diğer kullanımlar	yeşil alanlar	ticari kullanımlar	yeşil alanlar ticari kullanımlar	

Kaynak: UTTA Planlama 1996.



Şekil 3.32. Santral Garaj Bölgesi için iş ve yönetsel merkez ağırlıklı birinci öneri, 1996 (UTTA Planlama 1996)

İkinci seçenek (Şekil 3.33.), alanın açık ve rekreatif alan olarak geliştirilmesi olmuştur. Daha çok sosyal motiflerin ön plana çıkarıldığı bu seçenekte (Çizelge 3.7.), Bursa kentinin merkezi alanda gereksinim duyduğu açık ve yeşil alan gereksinimi baskın kullanımlar olarak belirlenmiştir. Seçeneğin öngörüsü özellikle Santral Garaj'ın bulunduğu kesimin Bursa'nın özgün niteliklerinin anıtsal biçimde yansıtıldığı "simgesel kentsel açık alan" olarak düzenlenmesi olmuştur. Bunun yanı sıra mevcut imalat sektörünün yer aldığı kesimin "örgün rekreasyon alanı ve eğlence merkezi" olarak kullanılması önerilmiş, böylece bu kesime ticari getiri olanağı da sağlanmıştır. Bunu gerçekleştirmek üzere alanın %25'nin "açık ve rekreatif alan" olarak kullanılması öngörülmüştür.

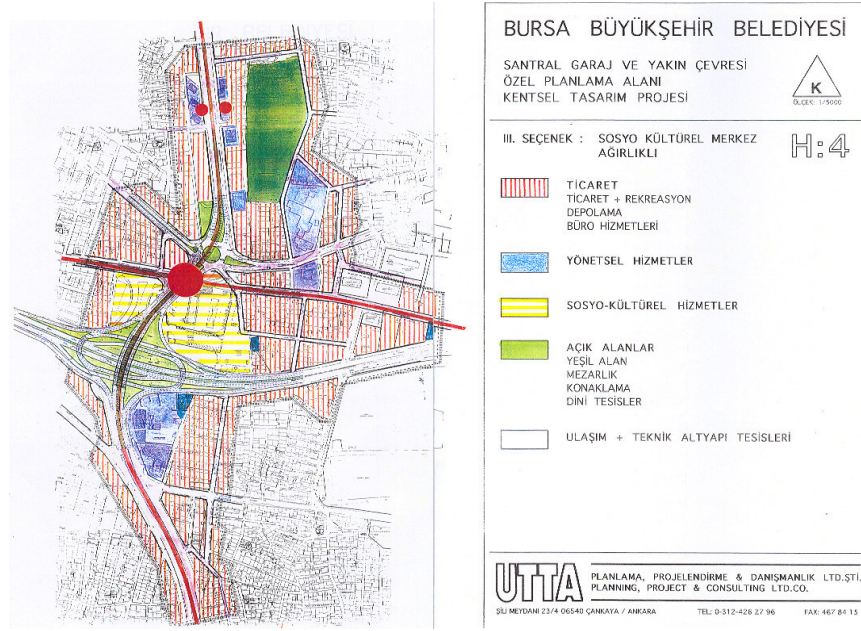


Şekil 3.33. Santral Garaj Bölgesi için açık ve rekreatif alan ağırlıklı ikinci öneri, 1996 (UTTA Planlama 1996).

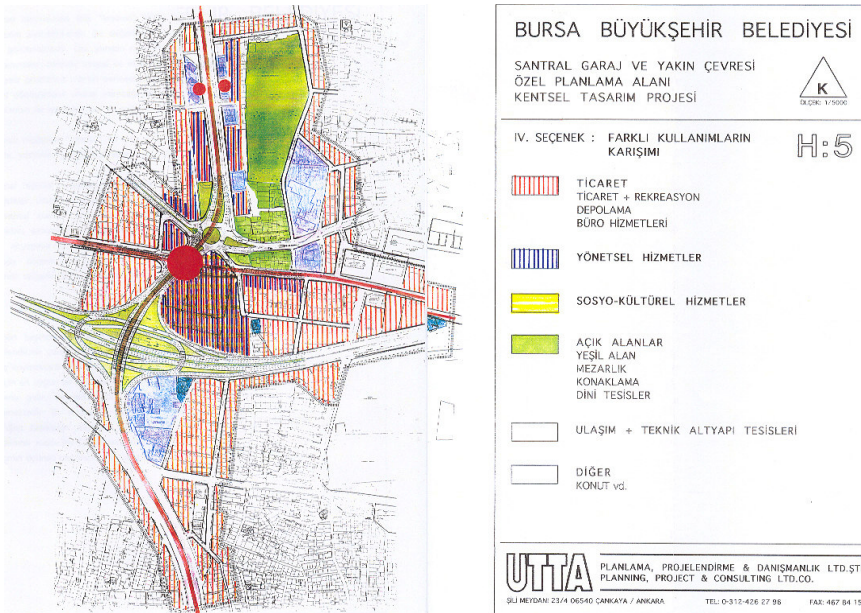
Üçüncü seçenek (Şekil 3.34.), alanın sosyo-kültürel merkez olarak geliştirilmesi olmuştur. Bu seçenekte kentin gereksinim duyduğu kültürel ağırlıklı kullanımların (Çizelge 3.7.) baskın olarak alanda konumlanması öngörülmüştür. Bunlar; müzeler, çok amaçlı salonlar, sanat galerileri olarak sıralanmış, bu kullanımların planlama alanının %15'ini oluşturacağı varsayılmıştır.

Dördüncü seçenek (Şekil 3.35.), alanın farklı merkezi kullanımların karışımı olarak geliştirilmesi olmuştur. Burada yukarıda sözü edilen baskın kullanımların karışımının konumlanması (Çizelge 3.7.) öngörülmüştür. Alanın kent içindeki stratejik konumu

gözetilerek, alternatif kullanımların hemen hepsinin bölgede yer alabilecek tür ve önemde oldukları gereğinden yola çıkılmıştır. Öte yandan; planlama alanının topografik yapısının ve özellikle Santral Garaj'daki kot farklılıklarının, birden fazla alternatif kullanımın gerçekleşebilmesine olanak sağladığı belirtilmiş, öneri alternatif kullanımların oransal dağılımında mevcut kullanım bütçesinden ve farklı kullanımların arazi tüketim gereksiniminden esinlenilmiştir.



Şekil 3.34. Santral Garaj Bölgesi için sosyo-kültürel merkez ağırlıklı üçüncü öneri, 1996 (UTTA Planlama 1996).



Şekil 3.35. Santral Garaj Bölgesi için farklı kullanımların karışımını içeren dördüncü öneri, 1996 (UTTA Planlama 1996).

Daha sonra oluşturulan bu seçenekler arazi kullanım oranları doğrultusunda (Çizelge 3.8.), ekonomik, sosyal ve mekansal kriterler açısından değerlendirilmiştir (Çizelge 3.9.). Buna göre proje alanının iş ve yönetsel merkez olarak geliştirilmesine yönelik seçeneğin gereksinimleri yeterince karşılayamayacağı ortaya çıkmıştır. İkinci ve üçüncü seçenekler, her ne kadar sosyal ve mekansal açılardan olumlu izlenim uyandırsalar da, ekonomik açıdan uygulanabilmeleri için büyük ölçüde kamu kaynaklarının kullanılmasını gerektirdikleri, oysa hızla gelişen ve metropolleşme sürecinde bulunan Bursa' da her planlama yatırımının kendini geri döndürmesi yanında, kaynak yaratması gerektiği de düşünülerek olumsuz bulunmuştur. Buna göre, farklı kullanımların karışımını içeren dördüncü seçenek hiçbir kriterde olumsuz olarak değerlendirilmemiş ve en geliştirilebilir konsept olarak belirlenmiştir. Bu noktada, farklı kullanımların belirli oranlarla alan içinde yer alması ve bu kullanımların birbirini sosyal ve ekonomik açıdan desteklemesi, alanın farklı sosyal düzeydeki, çeşitli gelir gruplarına hizmet verebileceğini ortaya çıkarmıştır.

Çizelge 3.8. Santral Garaj Bölgesi için UTTA tarafından oluşturulan geliştirme önerilerinin arazi kullanım oranları, 1996

Kullanım türü	Mevcut arazi kullanımı	1. seçenek	2. seçenek	3. seçenek	4. seçenek
Ticaret	%15,66	%35	%20	%20	%25
Yönetsel hizmetler	%10,70	%10	%10	%10	%10
İmalat	%7,38	%0,00	%0,00	%0,00	%0,00
Sosyo-kültürel hizmetler	%0,00	%0,00	%0,00	%15	%5
Yeşil & açık alanlar (dini tesis ve konaklama dahil)	%10,88	%10	%25	%10	%15
Teknik altyapı & ulaşım	%51,61	%45	%45	%45	%45
Diğer	%3,77	%0,00	%0,00	%0,00	%0,00

Kaynak: UTTA Planlama 1996.

Ayrıca, bu seçeneğin yakın çevrenin de fiziksel ve işlevsel dönüşümüne olanak vereceği, özellikle MİA'nın güney ve güneybatı kesimlerindeki işlev alanları ile bütünleşmesini sağlayacağı ifade edilmiştir. Ekonomik ölçütlerin "kısmen" de olsa pozitif değerler taşımasının yatırımın geri dönmesi açısından önemli olduğu belirtilmiştir. Mekansal ölçütler açısından ulaşım ve altyapı sistemlerine uyumun, proje alanında yapımına başlanılacak olan BHRS çalışmaları sırasında aktarma, geliştirme, yenileme biçiminde ele alınması kaçınılmaz olan tüm teknik altyapının uyumunun sağlanması konusunda "kısmen" olumlu olması bir avantaj olarak görülmüştür. Sonuç olarak, alanın

işlevlendirilmesi konusunda yapılan değerlendirme çalışmaları "farklı kullanımların karışımı" olan seçeneği ön plana çıkarmıştır.

Raporun dördüncü bölümünde ise, seçilen alternatifin üçüncü boyutuyla (mekansal düzenlemelerle) ilgili değerlendirmelere yer verilmiştir. Simgesel özellikler, dokusal nitelikler ve çevresel etkileşim ile kendini gösteren bu boyutun, tasarımın başarısını etkileyeceği, alanın kentle bütünleşmesini ve kentsel kimliğin bir ögesi haline gelmesini sağlayacağı ifade edilmiştir.

Çizelge 3.9. Santral Garaj Bölgesi için UTTA tarafından oluşturulan önerileri değerlendirme ve hedeflere erişme matrisi, 1996

Değerlendirme ölçütleri	1. Seçenek	2. seçenek	3. seçenek	4. seçenek
Ekonomik ölçütler				
Rant sağlama	Olumlu	Olumsuz	Olumsuz	Kısmen
Yatırımın geri dönüşü	Olumlu	Olumsuz	Olumsuz	Kısmen
Sosyal ölçütler				
Kentsel gereksinimleri karşılama	Tartışılması gerekli	Olumlu	Olumlu	Çok olumlu
Kamuoyu beklentileri	Tartışılması gerekli	Olumlu	Olumlu	Çok olumlu
Mekansal ölçütler				
Mevcut kullanımlara uyum	Olumlu	Olumlu	Olumlu	Çok olumlu
Simgesellik/ görsel kalitenin artırılması	Tartışılması gerekli	Çok olumlu	Çok olumlu	Çok olumlu
Ulaşım sistemi ile bütünleşme/ ulaşım sistemine yapılacak basınç	Fazla	Az	Az	Kısmen
Kentsel altyapı ile bütünleşme/altyapı sistemlerine yapılacak basınç	Fazla	Az	Az	Kısmen
Gelecekteki çevre kullanımları ile uyum/plan kararlarına uyum	Olumlu	Olumlu	Olumlu	Olumlu

Kaynak: UTTA Planlama 1996

Diğer taraftan, kent kimliğinin oluşumunda fiziksel ve doğal öğelerin yanında, toplumsal etkileşimin ve kentsel yaşamın önemine de değinilmiş, bu noktada çalışmanın en önemli hedefinin alana kimlik kazandırmak olduğu ifade edilmiştir. Bu süreçte, Bursa'nın kimliğini vurgulayacak bir tasarım dilinin ve simgesel ilişkilerin kullanılabileceği belirtilmiştir.

Bu kapsamda Bursa'da kent merkezinin diğer kesimi ile yatırım için yarışabilecek

bir iş alanı yaratacak, kullanıcının benimseyeceği, kentsel yaşamda rastlanabilecek talep farklılaşmasına uyum gösterebilecek nitelikli bir tasarım yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Öte yandan genellikle, kentsel tasarımda odak noktaları, vistalar, su öğeleri, iç ve dış mekan ilişkileri ile zenginleştirilmiş ortak kullanım alanları oluşturmanın kullanıcının benimseyebileceği bir yol olarak kabul edildiği, ancak böyle bir düşüncenin Bursa'nın kent kimliğiyle zıt düşmemesi gerektiği vurgulanmıştır.

Bu kapsamda yapılacak çalışma süreci içinde plancının mimarın yaratıcı gücünü sınırlandırmayacak bir rol üstlenmesi, mimarın da kent plancısının, teknik, sosyal ve ekonomik gerekçelerle ve kamu yararını gözeterek geliştirdiği ilkeler içinde bir özgürlüğe sahip olduğunun bilinci ile disiplinler arası bir çalışma yapması gerektiği belirtilmiştir.

Uygulama açısından, Belediyenin mülkiyetindeki Santral Garaj alanı ve çevresine ilişkin kentsel tasarımı tüm ayrıntıları ile projelendirmesi, ancak diğer alanlardaki gelişmenin zamana dayalı olacağı ve gelişme sürecinde meydana gelebilecek farklılıklar nedeniyle kentsel tasarım ilkeleri açısından yönlendirmesi gerektiği belirtilmiştir. Bir başka anlatımla, Santral Garaj Bölgesini çevreleyen yol ve meydanların dışındaki alanlar için sadece gabari, yaya + trafik yolları, otoparklar, kentsel mobilyaların türü ve yerleri, açık alan düzenlemelerine ilişkin ilkelerin (kaplama cinsi, altyapının türü ve açık alan düzenlemeleri ile ilişkileri, altyapı düzenlemeleri ile üstyapı arasındaki bağlantı noktaları, rögarlar, PTT kutuları vb.) şema ve krokilerle açıklanabileceği, bunun ötesinde alanın tümüne ilişkin bir uygulama projesinin hazırlanmasının gerçekçi olmayacağı ifade edilmiştir. Böylece, geleneksel planlama ile elde edilebilecek bir kent mekanı yerine, türlü açılardan ele alınmış esnek, geliştirilebilir, kimlikli, bütüncül bir tasarımın yapılabileceği belirtilmiştir.

Raporun beşinci bölümünde seçeneğin ekonomik profili değerlendirilmiştir. Bu noktada, 44 hektarlık proje alanının yaklaşık yarısının yol, meydan, kavşak vb. kullanımlara ayrılmış olması nedeniyle altyapının önemli bir ekonomik girdi olarak ortaya çıktığı belirtilmiş, ayrıca alanın içinden BHRS'nin geçmesinin, alanda bir veya iki adet yeraltı istasyonunun inşa edilecek ve mevcut köprülü kavşağın da değiştirilecek olmasının bu girdinin önemini daha da arttırdığı vurgulanmıştır.

Üstyapı açısından ekonomik profilin belirlenmesinde ise; yapılaşmanın tek elden yapılamayacak olmasının ve uzunca bir süreç gerektirmesinin maliyet belirlemeyi olanaksızlaştırdığı, enflasyonist bir ekonomiye sahip olan Türkiye'de, yıllara sarkan bir yapılaşmayı bütçeye bağlamanın son derece zor olduğu ve bu nedenlerle proje alanının ekonomik profilinin tam olarak belirlenemeyeceği ifade edilmiştir.

Ancak, kentsel tasarım projesi biçiminde ayrıntılandırılacak sınırlı bir çalışmanın maliyetinin, “Cari Birim Maliyeti x m²” biçiminde yaklaşık olarak bulunabileceği, bunun da ancak seçeneğin yaşama geçirilmesi için hazırlanacak ihale dosyası aşamasında mümkün olabileceği belirtilmiştir (UTTA Planlama 1996).

“Bursa Santral Garaj ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Planlaması” işi kapsamında yapılan çalışmaların ikinci basamağı olan “Seçenek Geliştirme Raporu” bu şekilde sona ermektedir. İşin üçüncü aşamasında yine UTTA Planlama tarafından bir önceki aşamada tartışılıp geliştirilmesi kararlaştırılmış bulunan seçeneğin ayrıntılandırıldığı “Seçeneğin Geliştirilmesi Kentsel Tasarım Raporu” hazırlanmış ve Nisan 1997’de Bursa Büyükşehir Belediyesi’ne sunulmuştur. Bu kapsamda yüklenici, yapacağı 1/1000 ölçekli çalışmalarda, yapılaşmaya ilişkin tüm önerilerin, belirlenecek her bir kullanımın yapı nizamının ve yoğunluklarının kütle etütleriyle belirleneceğini ifade etmiştir. Ayrıca, ulaşım ve arazi kullanım bütünlüğü açısından, bölgedeki Bursaray istasyonunun giriş-çıkış kapılarının konumunun mevcut projeye göre test edileceği, gerekirse öneri getirileceği, kent içi karayolu sisteminin gerektirdiği kavşak, durak ve otoparkların tasarlanacağı belirtilmiştir. Planlama alanındaki altyapının yeterlilik düzeyinin araştırılacağı, gerekirse iyileştirilmesi için öneriler geliştirileceği ifade edilmiştir. Ayrıca 1/1000 ölçekli çalışmada uygulamayı kolaylaştıracak tüm açıklama, işaretleme ve notasyonlara yer verileceği, çalışmanın eki olan açıklama raporunda ise, konuya ilişkin mekansal ve ekonomik boyutların açıklanacağı belirtilmiştir. Sonuç olarak yüklenici, bu aşamada yapacağı çalışmaları gerekli düzeltmeleri yaptıktan sonra 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Revizyonu biçiminde düzenleyeceğini ifade etmiştir (UTTA Planlama 1997).

Yüklenici, yöntem olarak, tasarımın ilkelerini hem olabilirlik hem de işlevsellik açısından değerlendireceğini belirtmiş, raporun birinci bölümünde konuyla ilgili genel yaklaşımları (ulaşım ve işlevlendirme) özetlemiş, oluşturulan projedeki arazi kullanım durumunun mevcut arazi kullanımı, tercih edilen seçeneğin öngörülerini ve onaylı imar planı arazi kullanım önerileri ile karşılaştırılmasını içeren tablolar oluşturacağını ve böylece seçeneğin olabilirliğini, yapılabirliğini ortaya koyacağını ifade etmiştir. Bu yaklaşımla proje alanı içindeki ortalama KAKS’ın şehircilik ilkeleri açısından kabul edilebilir bir değer olup olmadığının tartışılacağı belirtilmiştir. İkinci bölümde, tasarımın üçüncü boyutunun yürürlükteki imar planı ilişkileri açısından inceleneceği ve kamusal kullanım alanları, özel kullanışlı alanlar, özel proje alanları gibi alt başlıklar altında değerlendirileceği ifade edilmiştir. Bunların daha alt basamaklarda ayrıntılandıracağı, böylece tasarımı yönlendiren kabullerin, tasarımın esnekliklerinin, çevre ile uyumunun

ortaya koyulacağı belirtilmiş, ayrıca tasarımın uygulanabilirliğini sağlamak üzere bazı hukuksal yaklaşımlara da değinileceği ifade edilmiştir. Son bölümde ise, projenin önceliklerinin neler olduğu ve uygulama etapları açıklanmış, ekler kısmında, projenin maliyet/gelir dengesine ait tablolar ve kentsel tasarım eskizleri verilmiştir.

Raporda geliştirilmesi hedeflenen 4. seçenek öncelikle ulaşım açısından değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, birinci aşama BHRS güzergahının İzmir –Ankara yolu altından Fomara'ya kadar inşa edileceği, fakat bu hattın taşıt yolu kotu üzerinden gelecekte İstanbul yönüne uzatılacağı, bu nedenle Santral Garaj alanının katlı bir istasyon ile bağlantılı, aktarma işlevini üstelenen ve gelişme alanında yenilenmeyi hızlandırıcı bir yönde tasarlanması gerektiği ortaya çıkmıştır. Diğer taraftan bu seçeneğin ilk yatırım maliyetinin fazla ve ilk kullanım yıllarında Heykel yönüne gidişte aktarma yapmanın kullanıcılar açısından olumsuz olacağı belirtilmiştir.

Uygulama açısından seçeneğin, varolan taşıt yollarında iyileştirmeler gerektirmesi nedeniyle bazı yerlerde kamulaştırmalar yapılması ve bu alanlardaki maliklerin yapı haklarının toplulaştırılması bağlamında bazı yapı adalarının yeniden düzenlenmesi gerektiği vurgulanmıştır. İşlevsel açıdan ortalama olarak ticari kullanımların %25, yönetsel hizmetlerin %10, açık alanların %15, sosyo-kültürel tesislerin %5, teknik altyapı hizmetlerinin %45 olarak belirlendiği 4. seçeneğin uygulanması ile bölgenin, ana merkezin doğu ucunda, mevcut ve geleneksel merkezin bir uzantısı olarak, çağdaş kullanımları içeren, ancak eski merkezin işlevsel ve beşeri ilişkilerini yansıtan modern bir yorumla ele alınacağı ve günün kentsel yaşamının koşullarına yanıt veren kişilikli bir alan olacağı öngörülmüştür.

Kısa sürede yaşama geçirilmesi umulan bu projenin, alanın yakın çevresinin ve kent merkezinin sağlıklılaştırılması ve yenilenmesi gereken kesimleri için özendirici bir etki yapacağı, yeni yapılaşmalar için çağrışımlar uyandıracığı, bölgedeki uygulamanın mevcut merkez ile bütünleşmeyi arttıracığı düşünülmüştür. Bu değerlendirmenin başarısının, alanın kullanım yoğunluğu ile doğrudan ilişkili olduğu, kullanım yoğunluğunun optimal düzeyde sürekli kılınmasının ise, BHRS güzergahları ile istasyon yerinin seçimine bağlı olduğu ifade edilmiş, bu bakımdan Santral Garaj alanının katlı olarak kullanılmasının tasarımı daha verimli bir hale getireceği belirtilmiştir.

Daha sonra, yapılan 1/1000 ölçekli kentsel tasarıma dayanak oluşturacak projenin arazi kullanım durumu ile mevcut arazi kullanımı karşılaştırılmıştır (Çizelge 3.10.). Bu durumda önerilen projeye göre mevcut kullanım oranlarının büyük bir kısmında önemli değişiklikler ortaya çıkmıştır. Alanda öncelikle görüntü ve gürültü kirliliği yaratan 2.

sektör faaliyetleri (imalat-depolama gibi) ile zemin kat kullanımlarının yoğunluğu nedeniyle konut alanlarına yer verilmeyeceği belirtilmiş, bununla birlikte bölgenin şehirlerarası ve kent içi ulaşım açısından önemi dikkate alınarak, yol, kavşak ve meydanların oranlarının arttırılacağı ifade edilmiştir. Ticari kullanımlar (iş ve alışveriş merkezleri alanı) olarak, üst katlarda ofis mekanlarının, zemin veya üst katlarda konaklama ve yeme-içme tesislerinin yer alacağı belirtilmiştir. Planlamada açık ve yeşil alanların artırılmasına önem veren, dikey gelişmeyi öngören bir yaklaşımın kabul edildiği vurgulanmıştır. Yönetmel alanların görece olarak önemini koruduğu, sosyo-kültürel alanların projenin önemli bir hedefini oluşturduğu belirtilmiştir.

Bu noktada Santral Garaj'ın alt katmanlarının kullanımı ile yaklaşık 0,84 hektarlık bir bölümünün sosyo-kültürel tesisler alanı olarak değerlendirilebileceği, bu alanlarda çok amaçlı audio-visual salon, belediye sanat galerisi, Belediye müzesi, Bursa kent-içi ulaşım müzesi, Bursa geleneksel dokuma sanayi ve ipekçilik müzesi, Uludağ Üniversitesi halkla ilişkiler merkezi ve konferans salonu, cep sinemaları, oda tiyatroları, gerekirse genç nüfus için eğlence/oyun alanları ve benzeri kullanımların yer alabileceği ifade edilmiştir (UTTA Planlama 1997).

Çizelge 3.10. Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel tasarım projesindeki arazi kullanım durumunun, mevcut arazi kullanımına, onaylı imar planına ve 4. seçeneğe göre karşılaştırması, 1997

Kullanımlar	Mevcut durum %	Onaylı imar planı %	4. seçenek %	Kentsel tasarım projesi % (41,4 ha)
Konut	2,71	0,00	0,00	0,00
Ticaret & ulaşım	22,00	26,76	25,00	21,34
Yönetim	10,89	9,72	10,00	6,91
Yeşil & açık alan	8,91	21,04	15,00	18,26
Sosyo kültürel & dini tesis	0,08	1,39	5,00	2,97
İmalat & depolama	8,01	0,00	0,00	0,00
İnşaat & boş	1,02	0,00	0,00	0,00
Yol & meydan	46,38	41,09	45,00	50,52

Kaynak: UTTA Planlama 1997.

Projenin arazi kullanım durumu ile tercih edilen seçeneğin öngörülere karşılaştırıldığında, hemen hemen benzer değerlerin elde edildiği görülmüştür (Çizelge 3.10.). 1/1000 ölçekli çalışmada, tercih edilen seçeneğe göre yol ve meydanların yeni kavşak düzenlemesinden dolayı arttığı, diğer artışın ise açık ve yeşil alanlarda

gerçekleştiği, buna karşılık zemin alanı olarak ticari kullanımlar, yönetsel alanlar ve sosyo-kültürel tesislerde oransal olarak ufak azalmalar olduğu belirtilmiştir. Bununla birlikte, sosyo-kültürel alanların eski Garaj altında gerçekleştirilmesi önerildiğinden, gerekirse bu alanların uygulamada arttırılabileceği vurgulanmıştır. Ayrıca, söz konusu hesaplamalar zemin alanına göre yapıldığı için ticari kullanımların kat alanlarında eski haklara göre bir azalma olmadığı belirtilmiştir.

Tasarımın arazi kullanım durumu ile mevcut onaylı imar planındaki arazi kullanımı karşılaştırıldığında, projenin genel anlamda 1/1000 ölçekli imar planı ile uyumlu olduğu görülmüştür. Bu noktada, kentsel tasarımda Santral Garaj alanının topoğrafik yapısından (yaklaşık 8 metrelik kot farkı) dolayı kazanılabilecek yapılanabilir alanların iyi değerlendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır (Çizelge 3.10.). Bununla birlikte, yol ve meydan düzenlemelerinde önemli ölçüde yeşil alan önerildiğinden, söz konusu oranın yanıltıcı olabileceğine, bu durumun 1/500 ölçekli kentsel tasarımda netleşeceğine değinilmiştir.

Katlar alanı kullanımı incelendiğinde, onaylı imar planında ortalama 3.95 olan ticari alan emsalin, kentsel tasarımda ortalama 5.14'e çıkarılması ile sağlanmış, bununla birlikte alanın yoğun bir şekilde yapılaşması önlenmiş, tüm alanda ortalama 1.31 olan emsal değeri, 1.25'e düşürülmüştür (Çizelge 3.11.).

Çizelge 3.11. Santral Garaj Bölgesi'nin yapı yoğunlukları açısından değerlendirmesi, 1996

Kullanımlar	Mevcut imar planı			Kentsel tasarım projesi		
	Zemin (m2)	Ort. emsal	Katlar alanı (m2)	Zemin (m2)	Ort. emsal	Katlar alanı (m2)
Sosyo-kültürel ve dini tesisler	5606			12.311		
Açık alanlar ve parklar	84.925			75.580		
Yönetsel alanlar	39.212	2,64	103.379	28.617	2,81	80.289
Ticari alanlar	108.026	3,95	426.357	84.354	5,14	433.746
Yol ve meydanlar	165.841			209.148		
Toplam	403.610	1,31	529.736	410.010	1,25	514.035

Kaynak: UTTA Planlama 1997.

Raporun ikinci bölümünde, Santral Garaj ve çevresinin tasarımında üçüncü boyut ile ilgili olarak, ilkesel düzeyde verilebilecek kararların bütüncül olmaları açısından önem taşıdığı belirtilmiş, geleneksel planlama ile elde edilebilecek bir kent mekanı yerine, türlü açılardan ele alınmış esnek, geliştirilebilir, kimlikli bir kent mekanının kente kazandırılmasına yardımcı olabilecek bir süreç yaratılması gerektiği vurgulanmıştır.

Ancak kentsel tasarım aşamasının öncesinde, imar planı ile küçük mülkiyetlerin birlikte hareket etmeleri açısından, emredici hükümlerin yasallaştırılması, yeni bir yapı düzeninin önerilmesi gerektiği ifade edilmiş, bu düzenle birlikte kentsel tasarıma ilişkin ilkelerin belirlenmesinin, bölgedeki yapı veya yapı grupları için yenilenme yaklaşımları getireceği, bunların da Santral Garaj dışındaki yapılaşmaya öncelik ve ivme kazandırabileceği belirtilmiştir.

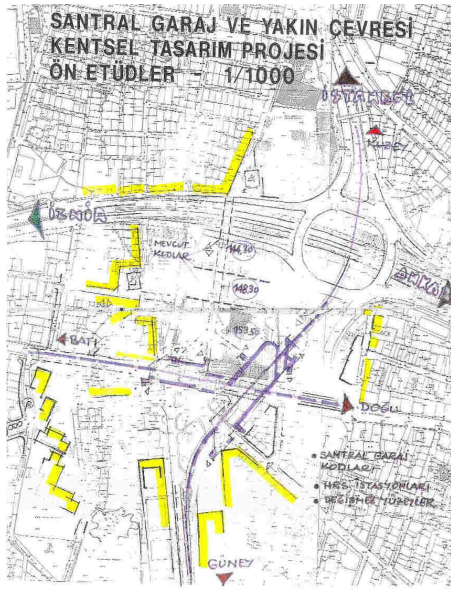
Yürürlükteki imar planı ile ilişkiler açısından, mevcut nazım plan kurgusu içinde çok önemli bir odak olan bu alan için yapılacak kentsel tasarımın, nazım planın temel ilkelerine ve yakın çevrede kısa bir süre önce yapılmış olan uygulama planı revizyonlarına ters düşmediği görülmüştür.

Bu kapsamda, proje alanı içindeki kamu kullanımına ayrılmış, mülkiyeti kamuya ait yapılaşmış alanların işlevlerini sürdürecektir biçimde aynen, özel mülkiyete konu olan alanların büyük ölçüde korunacağı, işlev dağılımı açısından otomotiv sektörüne dayalı ticaretin günlük ticarete dönüşeceği, mevcut ticaret işlevinin kişisel hizmetler doğrultusunda değişikliğe uğrayacağı vurgulanmıştır. Ayrıca imar hakları açısından proje alanında zemin katların daha değerli oluşu dikkate alınarak, mevcut imar planının öngördüğü imar haklarının korunduğu, ancak adalarda var olan ve benzerlik taşıyan kat rejiminin (bloklar arası ilişkiler, ulaşım, otopark vb. nedenlerle) yeniden düzenlenmesi, küçük mülkiyetlerin ise, daha sağlıklı ve işlevlerine uygun bir iş/yaşam çevresi ve yüksek rantlı bir yapılaşma sağlamak için bir araya gelmeleri gerektiği ifade edilmiştir.

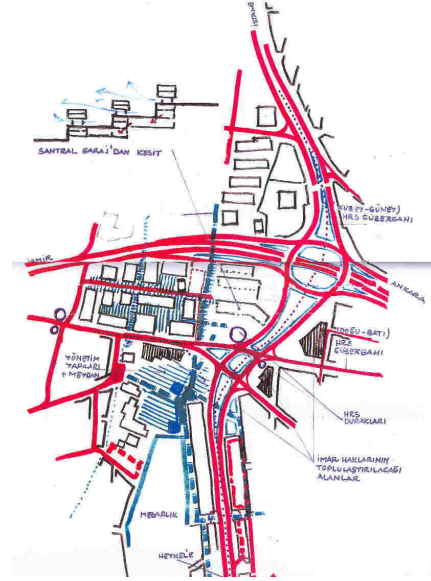
Tasarım açısından projede kamusal kullanımlı alanlar, özel kullanımlı alanlar olmak üzere iki farklı düzey belirlenmiştir. Santral Garaj Bölgesi ise, özel proje alanları şeklinde ele alınmıştır. Şekil 3.36-3.37’de Santral Garaj ve yakın çevresine ilişkin kentsel tasarım ve ulaşım sistemi etütleri görülmektedir.

Yapılaşmış, yapılaşmakta ve yapılaşmamış olarak ayrılan kamusal kullanıma ait açık alanların düzenlenmesinin, tasarımın önemli belirleyicilerden biri olduğu belirtilmiştir. Bu kapsamda, kamusal yapıların bulunduğu alanlardaki yapay sınırların ortadan kaldırılmasını, kullanım-geçiş sürekliliği sağlanmasını, ortak koruma ve bakım için işbirliği yapılmasını öngören, kentsel yaşam çevresinin niteliğini, görsel zenginliğini ve

yaya mekanlarını arttıran bir yaklaşım kabul edilmiştir.



Şekil 3.36. Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel tasarım projesi ön etütleri, 1997



Şekil 3.37. Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel ulaşım sistemi etütleri, 1997 (UTTA Planlama 1997)

Yürürlükteki imar planı ile tanımlanmış kamusal kullanımlı (Hükümet, Özel İdare, Vakıflar Bölge Müdürlüğü, Sümerbank, PTT, itfaiye vb.) yapılaşmış donatı alanlarında tasarımı biçimlendiren yaklaşımlar belirlenmiş, bu kapsamda ada sınırlarının korunması, mevcut yapıların ön, yan ve arka bahçeleri çevresinde, adayı kuşatan yol, meydan, yeşil alan vb. öğelerin kamusal açık alanlarla bütünleştirilmesi, bunun yarattığı olanaklardan yararlanarak, yol, otopark, meydan, yeşil alan vb. yeni kent mekanları ve kamusal açık alanlar üretilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Yürürlükteki imar planı ile tanımlanmış, projesi/yapılaşma programı hazır olan veya henüz herhangi bir yapılaşma programı bulunmayan kamusal kullanımlı yapılaşmamış donatı alanlarında ise, blok yapı düzeni önerilmesi, mevcut imar planı yoğunluk kararlarına uyulması, imar planında herhangi bir yoğunluk yoksa, çevredeki benzer işlevlere verilmiş yoğunlukların seçilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Kullanım türünün bütünlüğünü bozmayacak biçimde ada içi açık alanların, yaya meydanları vb. kullanımlar biçiminde herkese açık olarak kullanılması öngörülmüş, ayrıca yaygın kat kullanımlarının sınırlarının, yükselen katların adetlerinin ve yapı yoğunluklarının kontrol edilmesi ve en dış sınırlar içinde tasarımcının tercihinin bırakılması gerektiği belirtilmiştir.

Varolan imar planında yer alan yapılaşmamış kamusal açık alanların ise, yapıları

kamusal veya özel mülkiyetli adaların açık alanları ile bütünleştirilmesi, bu tür alanlara yapı önerisi getirilmemesi, bunların yol, meydan, otopark, yeşil alan vb. kullanım amaçları ile yeniden organize edilmeleri gerektiği ifade edilmiştir. Bazı adalar arasındaki yolları da içine alan bu tür alanların üst kotlarının, özel kullanımlara açık olarak, irtifak ve intifa hakları ile kullandırılmaları önerilmiştir. Böyle bir yaklaşımda, özel mülkiyetteki küçük adaların birlikte yeniden tasarlanması veya küçülen herhangi bir yapı adasında eski planla kazanılmış bulunan yapı haklarının kullandırılmasında ciddi zorluklar olduğu, bunların aşılması için Belediye'nin tüm düzenlemelerde girişimin içinde öncü, yol gösterici, arabulucu rollerden birini veya birkaçını birlikte üstlenmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Ulaşım alanlarının tasarımında, taşıt-yaya ve durağan-hareketli trafiğin ilişkileri göz önünde bulundurulmuştur. Bir dış veri olan BHRS istasyon çıkışlarının güzergahları ile yüzeyde giden BHRS güzergahı, taşıt trafiğinin düzenlenmesinde önemli bir belirleyici olmuştur. Özellikle istasyon planlarının teknik açıdan değiştirilemezliği (değiştirilmesinin önemli güçlükler nedeniyle olacağı) nedeniyle tasarımın bu doğrultuda geliştirildiği, var olan imar planının öngördüğü kamu boşluklarının yönlendiriciliği ile trafik geometrisi geliştirilip, güvenliğin artırıldığı ifade edilmiştir (UTTA Planlama 1997).

Bu kapsamda, Gazcılar Caddesi ile Uluyol Caddesi'ne bağlanmış olan yolun, kuzey-güney bölgeleri arasında önemli bir kavşak olarak çözüldüğü, böylece Uluyol Caddesi'nden Darmstadt Caddesi'ne sürekli akışın sağlandığı, Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nin de Darmstadt Caddesi'ne bağlandığı belirtilmiştir. Ankara-İzmir Karayolu geçişi üzerindeki katlı kavşak için öngörülen yeni düzenleme ise aynen kabul edilmiş, ancak bu düzenlemenin getirisinin tartışılması gerektiği belirtilmiştir. Son olarak, alanın bütününde varolan ve varlığını sürdürecektir olan yol hiyerarşisinin korunduğu ve bahsedilen düzenlemelerle belirginleştirildiği ifade edilmiştir.

Taşıt- yaya trafiği birlikteliği açısından, taşıt trafiğinin gerek yeraltında, gerekse yer üstünde bir yaya dolaşım sistemi ile bütünleştirilmesi gerektiği belirtilmiş, tasarımın yer altında istasyonlarla, yer üstünde istasyon çıkışları, meydanlar, yaya aksları ve geçitleriyle kentsel mekanları ve işlev alanlarını birbirine bağlamaya yönelik olduğu ifade edilmiştir. Böyle bir yaklaşımın, proje alanının kullanımında insan ölçülerini zorlamayan ve gereksinimlerini karşılamada işlevsel ve görsel bütünlüğü sağlayan bir yaklaşım olacağı belirtilmiştir.

Durağan trafik açısından, proje alanının Bursa kent merkezi içinde çok önemli bir odak noktası olmasından yola çıkarak, alana araç ile yaklaşmanın, alanın içinde ve çeperlerinde park yerleri düzenlemenin zorunluluğu dikkate alınmış, bu bağlamda genel

olarak yeraltında özel araç otoparkları, sınırlı olarak yer üstünde genel bölgesel otoparklar, sınırlı sayıda da katlı genel otoparklar oluşturulması önerilmiştir.

Yaya trafiği açısından, kent merkezleri içinde mevcut dokunun kullanılabilirliğini arttırmak bağlamında yapılan düzenlemeler içinde "yayalaştırma"nın önemli bir yer tuttuğu belirtilmiş, bu açıdan yayaların alanda özgürce dolaşabilmelerini, insan ölçeğini fiziksel ve görsel olarak zorlamayan bir ilişkiler sistemi içinde var olmalarını sağlayacak bir tasarım geliştirildiği ifade edilmiştir.

Duraklar-aktarma istasyonları açısından, yeraltından iki ayrı yöne giden BHRS istasyonlarından yüzeye çıkanların gitmek istedikleri yöne, bir başka araçla (dolmuş, minibüs, özel araç, taksi vb.) rahatça gidebilmeleri için yüzeye çıkış noktasının yakınında bu araçların bulunması gerektiği belirtilmiş, ancak bu amaçla araçların depolanması değil, transit geçmeleri veya çok az sayıda aracın kısa süre beklemesi, böylece yığılmaların önüne geçilebileceği ve trafiğin hızının artacağı öngörülmüştür.

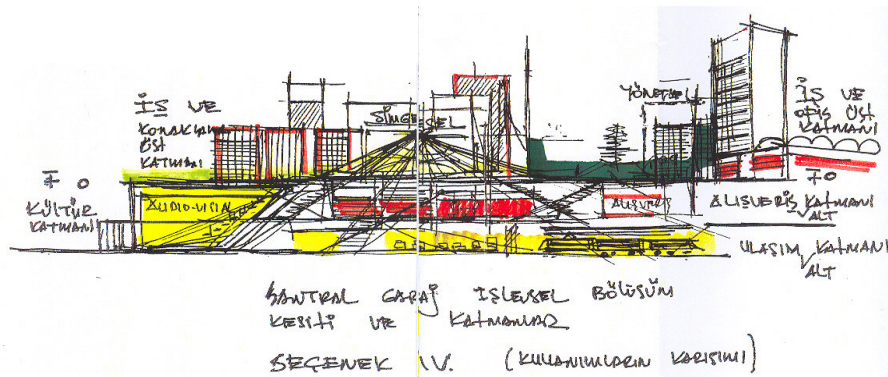
Özel kullanımlı alanlarda ise bazı temel ilkeler belirlenmiştir. Buna göre, yürürlükte bulunan uygulama imar planlarının özel mülke konu olan adalarında sınırların, bir başka deyişle ada yüzölçümünde plan kararları ve yapı yoğunluğu (KAKS) ile oluşan toplam yapı hakkının ve plan kararları ile imar yönetmeliklerine göre oluşmuş veya yürürlükteki plan aracılığı ile oluşacak zemin kat kullanımlarının olabildiğince korunması gerektiği ifade edilmiştir.

Tasarım dili açısından, adadaki parseller üzerinde tekil yapılaşma yerine, imar haklarının eksik kullanılmasını önlemek, yapı mimarilerini ve kullanıcılarını sağlıklı oluşturabilmek, ticaret ve hizmet faaliyetlerinin yer aldığı bu çevrelerde yayaları yapı adasının her noktasına taşıyabilmek, sınırlarda oluşturulmuş kör/kapalı mekanlar yerine, ara sınırların çevresini ortak kullanılan mekanlara dönüştürmek, böylece daha nitelikli, görsel açıdan zengin ve kullanıcılar için konforlu bir çevre oluşturmak amaçlanmıştır. Ayrıca ekonomik açıdan kar sağlamak ve yenileşmeye parasal kaynak yaratmak için, komşu parsellerle veya ada bütünü ölçeğinde işbirliği ve ortak tasarım yaparak kamusal ve toplumsal yarar oluşturmaya ve ortak işletme ekonomilerinden yararlanmaya yönelik bir tasarım dili geliştirildiği belirtilmiştir (UTTA Planlama 1997).

Bu özel kullanım alanları için daha ayrıntılı bir takım mekansal kararlar da üretilmiştir. Öncelikle tasarımda ele alınan adanın, konumunun, üzerinde varolan yapı stokunun, mülkiyet deseninin, imar haklarının, büyüklüğünün, çevresindeki adaların ve yolların özelliklerinin, varolan veya planla tanımlanan işlevinin, kullanım biçiminin ve yoğunluğunun belirlenmesi gerektiği, adanın bu özelliklerinden çıkarak, ada içinde birlikte

davranmayı -işbirliğini- öngören ve mevcut parsellerin gruplaştırılması ile ortak tasarım bölgeleri (OTB) oluşturulması önerilmiştir. OTB'nin diğer OTB ile ortak kent mekanları oluşturması için bu mekanların ada içinde, adalar arasında, adalar dışındaki kamusal açık alanlara doğru olmak üzere üç tür ve konumda tasarlandığı belirtilmiştir. OTB'nde özellikle zemin katın yaygınlaştırılmasına önerilmiş, bunların diğer katlarla bütünleştirilmesi ve otoparkların bodrum katlarda çözülmesi gerektiği ifade edilmiştir. Hukuksal açıdan, kentsel tasarımın kesinleştirilmesinden sonra oluşturulacak imar planıyla, OTB veya adalar arasında oluşturulan kentsel mekanların ve yaya meydanlarının kesin maliklerini belirleyen veya tercihli, esnek kullanımını öngören kararların üretileceği belirtilmiştir. Yaygınlaştırılmış olan zemin katların üzerinde yer alacak ticaret, özel sektör büro hizmetleri, şahıs hizmetleri vb. işlevler üstlenecek çalışma alanlarının, işlevsel dönüşüme, aşamalı gelişmeye, esnek kullanıma, sağlıklı yönlenmeye, düşey dolaşım (asansör, merdiven) açısından ekonomikliğe uygun, kütleler arası yeterli mesafelere ve silüet değerlerine, proje alanı içinde tasarlanan kütlelerin yapı plastiği açısından ve proje alanı bütününe Bursa-Uludağ kent bütünü silüetine uyumlu, alçak-yüksek yapı-ekonomisi dengesine ve girişim büyüklüğüne göre boyutlandırma rasyoneline uygun olarak tasarlanması kararlaştırılmıştır.

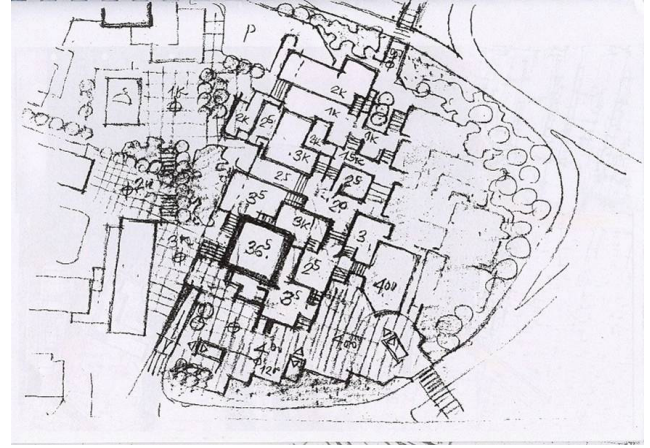
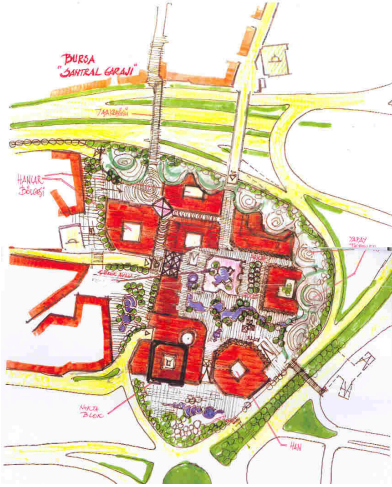
Proje alanı içinde konumu, büyüklüğü ve mülkiyeti açısından özellikler gösteren ve Nazım Plan'da da "Özel Proje Alanı" olarak tanımlanmış bulunan Santral Garaj ayrıca değerlendirilmiştir. Alanın Belediye ve Emekli Sandığı'nın ortak mülkiyetinde olduğu, bu nedenle proje alanı içinde tek elden tasarlanması ve yapılması gerektiği, bu özelliği ile, yakın çevresi için de tasarım, yapım, işletme vb. açılardan belirleyici olacağı ifade edilmiştir.



Şekil 3.38. Santral Garaj işlevsel dağılım kesiti ve katmanlar eskizi, 1997 (UTTA Planlama 1997)

Alan bütününde, belirli yaklaşma sınırları içinde yapılacak olan tasarımda, yapının önemli bir bölümünün doğal zemin kotları altında tasarlandığı, 4. bodrumun % 100'ünün, 3. bodrumun % 80'inin, 2. bodrumun % 60'ının, 1. bodrumun % 40'ünün kullanıma açılacağı belirtilmiştir (Şekil 3.38.). Üst katlarda ise, KAKS minimum 1,0, maksimum 2,0 olmak üzere, iki noktada yükselme ve bu yükselmeler çevresinde yaygın zemin katlar oluşturulması öngörülmüştür.

İşlevsel dağılım açısından yapının 4. bodrumunda % 50 ulaşım hizmetleri, 3. ve 2. bodrumunda kültürel, sosyal, rekreatif amaçlı kullanımlar, 2. ve 1. bodrumunda ticari kullanımlar, zemin katlarında günübirlik ticaret ve rekreasyonel faaliyetler, üst katlarında bürolar, şahıs ve kamu hizmetleri önerilmiştir. Alanın yaklaşık % 30-35'ini oluşturan büyük kavşağa yakın kesimlerinin yeşil alan şeklinde kullanılacak teraslar, geri kalan % 65-70 oranındaki kısmının üzerinde kısmen saçakların yer aldığı sert zeminli teraslar şeklinde değerlendirilmesi öngörülmüştür. En üst kotların ise, özel proje alanını diğer yaya meydanları, plazalar ve metro çıkış noktaları ile ilişkilendiren benzer alanlar olarak tasarlanması kararlaştırılmıştır (Şekil 3.39-3.40.).



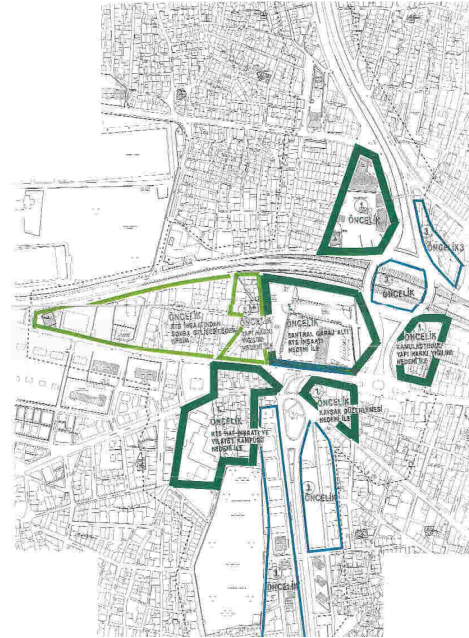
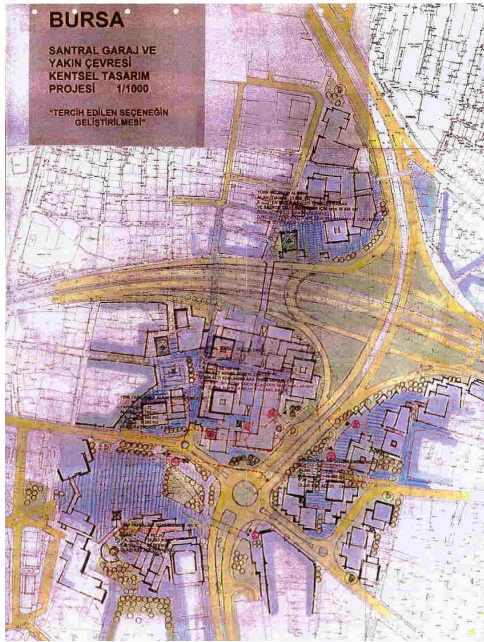
Şekil 3.39.-3.40. Santral Garaj özel proje alanı eskizleri, 1997 (UTTA Planlama 1997)

Bu noktada, alana ilişkin kesin projelerin hazırlanması sırasında çevrede karşılanamayan kimi yapı haklarının taşınabileceği öngörülmüştür. Kamulaştırma bedel ve sürecinin yaratabileceği olumsuzlukları ortadan kaldırmak üzere kullanılabilir olan bu yöntemin; projenin uygulaması sırasında ortaya çıkabilecek darboğazları aşmak için gerekirse plan- proje değişikliği yapılmasını da içerdiği vurgulanmıştır.

Raporun üçüncü ve son bölümü projenin önceliklerini açıklamaktadır. Buna göre Santral Garaj ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesinin (Şekil 3.41.) üç etapta

gerçekleşmesi önerilmiştir (Şekil 3.42.). Birinci öncelikli alanlar;

- tüm planlamada ana belirleyici kullanımın BHRS istasyonu olmasından dolayı eski Santral Garaj alanı (alışveriş ve sosyo-kültürel alan olarak),
- Santral Garaj önündeki Yalova Yolu, Fevzi Çakmak Caddesi, Ulu Cadde, Gazcılar Caddesi ve Darmstadt Caddesi kesişmesini düzenleyen kavşak ve güneyindeki Gazcılar Caddesi ile Ulu Cadde arasında yer alan yapı adası,
- hem kentsel tasarımın bütünlüğü, hem de raylı sistemin depolama alanına geçiş hattının konumu açısından Valilik Kampusunun önünde bulunan, gerek onaylı imar planında, gerekse kentsel tasarımda açık alan düzenlemesi getirilen alan,
- eski Santral Garaj'ın doğusunda yer alan onaylı imar planında park olarak gösterilen, ancak imar planı niteliğindeki kentsel tasarımda kamulaştırmalardan ötürü yapı hakları depolanacak düzenleme alanı olarak yapılaşmaya açılması öngörülen kesim,
- programı gereği hemen yapıma geçmek durumunda olması nedeniyle Türk Telekom alanı olarak belirlenmiştir.



Şekil 3.41. Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel tasarım projesi, 1997

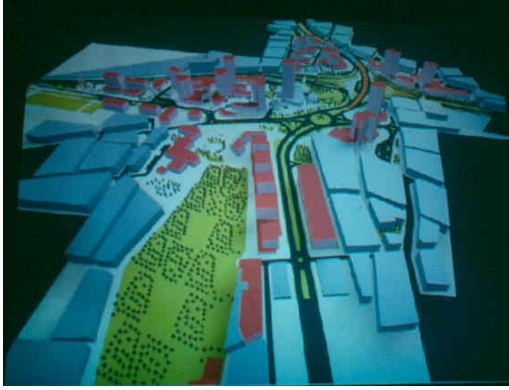
Şekil 3.42. Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel tasarım projesi etapları, 1997

(UTTA Planlama 1997)

Fiziki düzenlemeler nedeniyle yapılacak kamulaştırmalarda yapı haklarının depolanarak ve gerekirse şuyulandırılarak "ortak düzenleme alanı" şeklinde geliştirilecek

olan Eski Santral Garaj'ın hemen yanında ve batısında bulunan bölge ikinci öncelikli alan olarak belirlenmiştir. Söz konusu alanın raylı sistem inşaatı nedeniyle yapım süresince verimli olarak kullanılamayacağı ve bu nedenle Kıbrıs Şehitleri Caddesi boyunca sürecek olan inşaatın sona ermesinin beklenmesi gerektiği belirtilmiştir.

İkinci raylı sistem hattının Heykel-Yalova yoluna yapılması ile gündeme gelecek İstanbul (Yalova), Ankara ve İzmir devlet yollarının kesiştiği çok katlı kavşak, buna bağlı olarak tasarımı yapılması önerilen, mevcut çok düzeyli kavşağın kuzeydoğusunda yer alan ve yapılaşması özel kesim tarafından gerçekleştirilecek olan ticari kullanımlı alan, altında yapılacak raylı sistem inşaatının sonuçlandırılmasından sonra başlaması önerilen Fevzi Çakmak Caddesi boyunca yapılacak uygulamalar üçüncü derecede öncelikli olarak belirlenmiştir (UTTA Planlama 1997). “Bursa Santral Garaj ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Planlaması” işi kapsamında yapılan çalışmaların üçüncü basamağı olan “Seçeneğin Geliştirilmesi Kentsel Tasarımı Raporu” bu şekilde sona ermektedir. Şekil 3.43-3.44'te bölgenin kentsel tasarım projesi uygulandıktan sonra nasıl görüneceğini ifade eden simülasyonlar yer almaktadır.

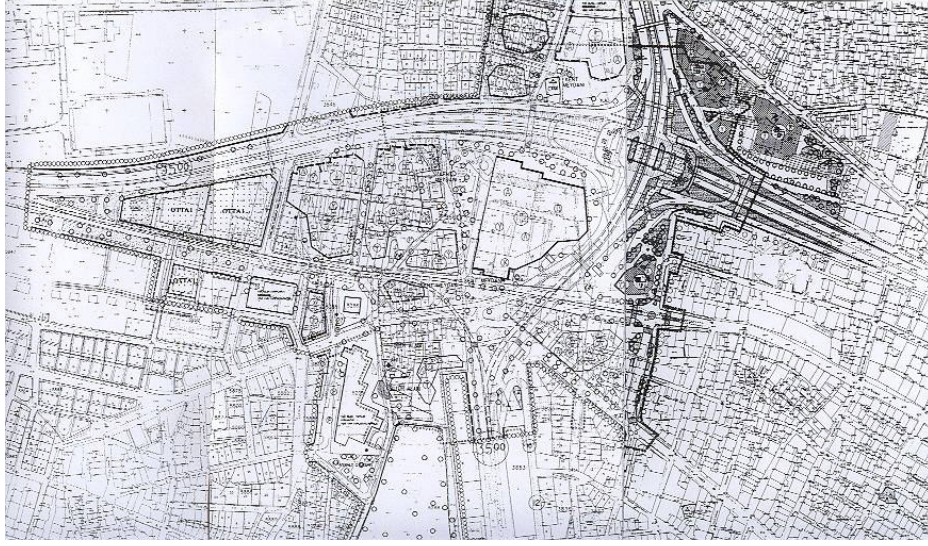


Şekil 3.43. Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel tasarım projesi simülasyonu, 1997

Şekil 3.44. Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel tasarım projesi simülasyonu , 1997
(Neslihan Dostoğlu Arşivi)

UTTA Planlama tarafından yapılan bu çalışmalar sonucunda Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı hazırlanmış ve plan kararlarına ek olarak alanda onaylanacak avan projelerin Osmangazi Belediyesi - Şehir Plancıları Odası- Mimarlar Odası temsilcilerinden oluşacak bir kurul tarafından onaylanması koşulu getirilmiştir. Bu ilaveyle imar planı (Şekil 3.45.) 27.10.1998 tarihinde Osmangazi Belediye Meclisi ve 04.11.1998 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi 2000). Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı notları Ek 3'de

verilmiştir.

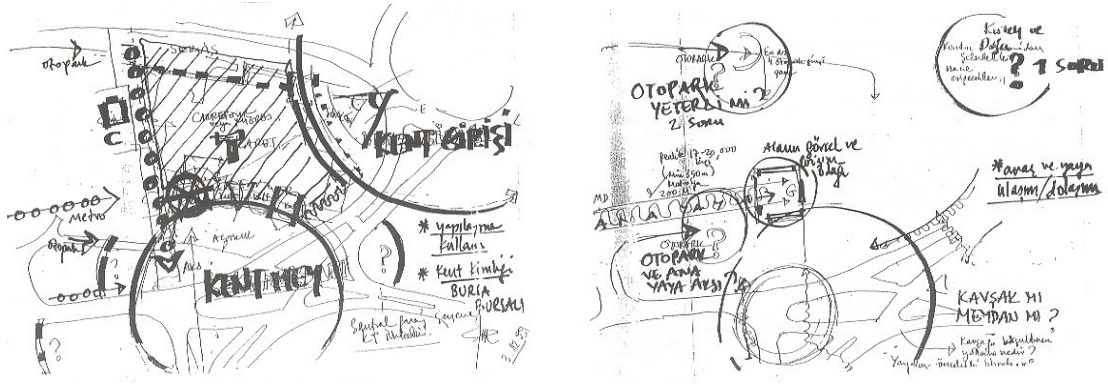


Şekil 3.45. 1998 Onaylı Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1998)

Ancak bir süre sonra alandaki ulaşım sisteminde bir takım değişiklikler yapılmış, Bursaray yönetimi tarafından bölgedeki BHRS güzergahı farklılaştırılmış, eski terminal alanında önerilen iki katlı istasyon alanı tek kat olarak, gişe katı hemzeminde, peron katı tünelde olacak şekilde projelendirilmiş, Kıbrıs Şehitleri Caddesi önemli bir yaya yolu olarak önerilmiştir. Ayrıca Yalova Yolu ayırım noktaları daha önceki projede viyadükle çözülürken, yeni projede tamamen yeraltından geçirilmiş, Genç Osman Postanesi'nden sonra yerüstüne çıkarılmıştır.

Bu arada Temmuz 1999 tarihinde yapılan Bursa Danışma Kurulu toplantısında, Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin kentsel planlama, tasarım ve mimarlık konularındaki danışmanları, Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı'nı incelemiş ve bazı teknik sıkıntılar tespit ederek planın revizyonunu gündeme getirmişlerdir. Danışmanlar bu duruma gerekçe olarak, Bursaray güzergahı, istasyonları ve çıkışlarındaki değişikliklerin bölgedeki kentsel işlev ve mekan düzenlemelerini önemli ölçüde etkileyeceğini, bölge içindeki ulaşım/dolaşım akslarının ve kentsel açık alan düzenlemelerinin bölge dışındaki veriler dikkate alınarak biçimlendirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Ayrıca bölge içinde önerilen kentsel açık alanların kent kimliği açısından yeniden ele alınarak biçimlendirilmesinin kaçınılmaz olduğunu, bölgedeki yapılaşma yoğunluklarının uygun, ancak yapı dönüşümleri için öngörülen parsel büyüklüklerinin fazla olduğunu ifade etmişlerdir. Danışmanlar motorlu araç trafiği (kavşaklar, yol profilleri vb.) yerine, yaya dolaşımı üzerinde durulması gerektiğini, bölge için otopark ve servis trafiği sorunlarının

çözülmemiş olduğunu vurgulamış, tüm bunlara ek olarak planda kitle önerilmemesi, planın mimarlık ve kentsel tasarım çalışmalarını yönlendirecek bir belge olarak düşünülmesi gerektiğini ifade etmişlerdir (Bursa Büyükşehir Belediyesi 2000). Bu gelişmeler üzerine mevcut imar planının revizyonuna karar verilmiş ve Ağustos 1999 tarihinde Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1998 onaylı Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı Revizyonu işini UTTA Planlama Projelendirme & Danışmanlık Ltd. Şti'ne vermiştir.



Şekil 3.46-3.47. Santral Garaj Bölgesi için Bademli'nin yapmış olduğu eskiz, 1999 (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1999).

Bu konuda Aralık 1999'da Bursa Büyükşehir Belediyesi Nazım Planlama Dairesi'nde bir toplantı yapılmıştır. Toplantıda Belediye Danışmanlarından Prof. Dr. Raci Bademli, ESG parselinin hem "Bursa kent girişi", hem de "kent meydanı" niteliği taşıdığını, ayrıca "Bursa kent kimliği" açısından da önemli olduğunu belirtmiş, bu nedenle Eski Santral Garaj (ESG) parselinde toplam inşaat hakkının artırılmamasını, 0 kotu üzerindeki yapılaşma hakkına, topografyaya, yapı hacmi ile yüksekliğine önem verilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Ayrıca parsel için öngörülen ticaret + kültür karma kullanım kararının uygun olduğunu, fakat bu kullanımların türlerine ve aralarındaki orana dikkat edilmesi gerektiğini, kültür kullanımlarının ticaret bünyesi dışında düşünülmesinin ve "kent meydanı" veya "kent girişi" ile ilişkilendirilmesinin doğru olacağını ifade etmiştir (Şekil 3.46-3.47.)

Bademli, ESG parseli ve Bursaray metro çıkışı arasında önemli bir yaya akışı oluşacağını, parsel ve yakın çevresindeki yaya dolaşım sisteminin meydanlarla ilişkilendirilerek, "kimlikli" bir açık alan sistemi sağlanması gerektiğini vurgulamıştır. Diğer taraftan, ESG parseli için düşünülen alışveriş merkezinin diğer kullanımlarla birlikte araç trafiğini olumsuz etkileyebileceğini, Bursa ana ulaşım planı esasları

doğrultusunda yeterli otopark olanakları ile yeni kavşak tasarımlarının gözden geçirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Ayrıca ESG parseliyle ilgili Carrefour, Migros, Tansaş gibi kuruluşlarla yapılan müzakerelerde, bu alanın Bursa'nın en önemli noktalarından biri olduğu, kentlilerin bölgeyi açık alan- meydan olarak görmek istedikleri, Belediye'nin ise, ikisinin arasında bir çözüm talep ettiği, gelen yatırımın hem fizibil olmasını, hem de kamusal kullanım açısından kente katkı sağlamasını istediği belirtilmiştir. Bu noktada fonksiyon pazarlığının esas olamayacağı, kamusal kullanımların oranını Belediye'nin belirleyeceği, yapılacak projenin de buna göre tasarlanacağı ifade edilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1999).

Yine bu konuda Aralık 1999'da UTTA Planlama'nın Ankara'daki bürosunda Bursa Büyükşehir ve Osmangazi Belediyeleri'nin devam eden Santral Garaj İmar Planı revizyon çalışmalarında dikkate alınmasını istedikleri hususları UTTA Planlama yetkililerine aktarmak üzere bir toplantı yapılmıştır. Toplantıda;

- Revizyon alanında öngörülmuş ada temelindeki dönüşüm büyüklüklerinin gerçekçi bulunmadığı, dönüşüm projeleri için öngörülen tevhid ve takas büyüklüklerinin küçültülmesinin uygun olacağı,
- Revizyon alanı ile mücavirindeki alanlar için öngörülmuş emsallerin (MİA için 6-7, Santral Garaj alanı için 3-4, Ankara yolu kuzeyindeki alanlar için 5-6), hem kentsel çevre kalitesi, hem de deprem riskleri açısından olumsuzluklar taşıdığı, bu alanlarda yapılmakta olan jeolojik ve jeoteknik çalışmalar sonucunda ortaya çıkacak verilerin esas alınmasının ve emsallerin afet risklerini azaltmak üzere (örneğin, yapı yüksekliklerini 4 kat ile sınırlayacak biçimde) gözden geçirilmesi gerektiği,
- Revizyon alanı içinde öngörülen araç trafiğinde süreklilikleri bozmadan akış hızlarını düşürmenin ve alanda yayaları ön plana çıkarmanın gerektiği, örneğin, kavşakların küçültülmesi, yol en kesitlerinin azaltılması, yayalara açık alanların artırılması, bir büyük kavşak yerine, iki küçük kavşak düşünülmesinin uygun olacağı,
- Yeni Bursaray güzergahına göre, metro istasyon çıkışları ile Eski Santral garaj arasında zirve saatlerde 20.000 kişiye yaklaşan yaya akımları oluşabileceği, dolayısıyla bahsedilen noktalar arasında bir "kentsel yaya aksı" oluşturulması gerektiği,
- Fomara - Şhreküstü Meydanı aksının, Osmangazi-Büyükşehir Belediye Binası'nın yapılması ile, daha da güçleneceği, dolayısıyla akstaki devamlılığın

vurgulanarak bu yaya aksının Ankara Yolu kuzeyi ile ilişkilendirilmesinin uygun olacağı,

- Bir büyük kavşak yerine, iki küçük kavşak (veya küçültülmüş bir kavşak), daha az sayıda zorunlu tevhid, daha küçük ölçekli dönüşüm projeleri ve mevcut yol güzergahlarının korunarak araç trafiğine ayrılan alanların azaltılması gibi ilkeler doğrultusunda bir yaklaşım benimsendiğinde, Eski Santral Garaj parselinin büyüyeceği, Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin hissesinin artacağı, bu durumun her iki Belediye tarafından da onaylandığı,
- Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin , Eski Santral Garaj parselinde Bursaray ile eş zamanlı olarak bir yapılaşma hareketi başlamasını istediği, ESG parselinin, Bursarayın ve kentsel açık alanların 3-4 sene içinde ve ilişkilendirilmiş bir bütün olarak sonuçlandırılması ve Bursalıların hizmetine sunulması gerektiği,
- Bu hususun Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin o dönemki kentsel proje paketleri anlayışının bir uzantısı olduğu, ancak, BŞ Belediyesi'nin kaynakları kısıtlı olduğu için ESG parselini, "kültür + ticaret" işleviyle, "kimlikli" bir yapılaşmayla ve kaynak yaratmak üzere kullanmak istediği, ESG parseli için Migros, Carrefour ve diğerleri ile görüşmelerin sürdüğü,
- Büyükşehir ve Osmangazi Belediyeleri'nin bu alandaki plan revizyonu çalışmalarından beklemediklerinin, ESG parseli'nin Büyükşehir hisselerini arttıracak biçimde büyütülmesi ve buradaki yapılaşmanın çevresindeki dönüşümleri zorlamayacak, Bursaray ve mevcut kent dokusu ile kolayca eklemlenecek biçimde olması gerektiği,
- ESG parselinde öngörülecek kültür + ticaret işlevleri arasındaki denge kadar, bu noktaya yüklenecek araç trafiğinin, Bursa Ana Ulaşım Planı ve Bursaray projesi verilerine göre irdelenmesi ve ulaşım planlaması, ulaşım mühendisliği ve trafik yönetimi konularındaki önerilerin revizyon planına yansıtılması gerektiği,
- Son olarak, Büyükşehir Belediyesi'nin kentsel tasarım alanındaki uygulamaların, süreç içinde tutarlı bir biçimde yönlendirilmesine esas olacak örgütlenme, kentsel tasarım ve planlama, karar verme süreçlerine ait ilkelerinin "plan hükmü" haline getirilmesini beklediği ifade edilmiştir.

Yapılan görüşmelerde Eski Santral Garaj ve yakın çevresi için düşünülen kentsel tasarım projesinin uygulamasında izlenecek yöntem de tartışılmıştır. Bu bağlamda bir "proje yönetim birimi" oluşturulmasının önemi vurgulanmış ve konuyla ilgili Belediye'de özel bir görevlendirme yapılması gerektiği belirtilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi

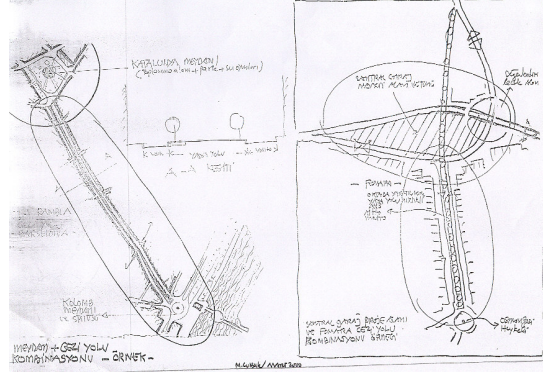
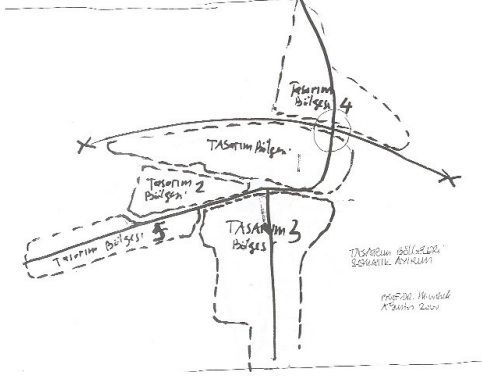
1999).

O dönemde Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyesi ve Bursa Büyükşehir Belediyesi Danışmanı olan Prof. Dr. Mehmet Çubuk'da, Santral Garaj Bölgesinde 1996'dan beri devam eden çalışmalarla ilgili bir takım değerlendirmeler yapmış ve bunları raporlar şeklinde Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne sunmuştur. Çubuk, UTTA'nın hazırladığı raporların program oluşturmada ve mevcut alanın değerlendirilmesinde yararlanılacak önemli veriler içerdiğini, çalışmaların bu yönleriyle başarılı olduğunu, ancak sonuçta yaratıcılığı sınırlayan ve hatta yok eden donmuş yapı adaları ve kitlesel formlar oluşturmanın kentsel tasarım tekniği ve anlayışıyla uyumlu olmadığını ifade etmiştir. Ayrıca proje alanının sadece Santral Garaj ve hemen bitişiğindeki alanlar olarak sınırlandırılmamasını ve çevresindeki yakın etkilenme bölgesini de kapsayan, alt tasarım bölgelerine ayrılmış bir şekilde değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir (Şekil 3.48.).

Bu kapsamda birinci raporun, sonucunda belirtildiği gibi Santral Garaj özel planlama alanı için özel bir yöntem (metodoloji) ve model geliştirmekten uzak olduğunu ve kentsel tasarımla ilgili gerekli ilkeleri oluşturamadığını, ikinci raporun ise, yaratıcı bir süreç ortaya koymadığını ve bir kentsel tasarım çerçevesi çizemediğini belirtmiştir. Ayrıca, Santral Garaj alanı ve çevresinde yapılacak düzenlemelere ilişkin hazırlanan projelerin çeşitli aşamalarda farklı yaklaşım modelleri ("Kentsel Tasarım Projesi", "Kentsel Tasarım Planlaması", "Kentsel Tasarıma Dayalı İmar Planı Değişikliği", "Kentsel Yenileme Projesi", "Dönüşüm Projesi" ve son olarak "Santral Garaj ve Yakın Çevresi Revizyon İmar Planı") olarak ifade edildiğini vurgulamış, böyle büyük bir kentsel tasarım projesinin çeşitli başlıklarla sunulmuş olmasından Bursa Büyükşehir Belediyesi bünyesinde (İlçe Belediyelerini de kapsayacak şekilde) planlama-düzenleme ve tasarım eylemleriyle ilgili belirli bir tanımlamanın ve politikanın belirlenmediği sonucunu çıkartmıştır. Oysa, Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin diğer İlçe Belediyeleriyle birlikte her şeyden önce Bursa'ya özgü kentsel tasarım politikasını tanımlaması ve bu bağlamda ortak bir dil yaratması gerektiğini vurgulamıştır (Çubuk 2000).

Diğer yandan, Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Bürosu'nun bu kadar önemli bir bölgede yapılan analiz çalışmalarının ve planlama prosedürünün tüm aşamalarındaki ilişkileri (1/25.000-1/5000-1/1000 ve 1/500) kurması ve çalışmayı proje müellifiyle birlikte geliştirmesi gerektiği vurgulanmış, ölçekler arası uyumsuzluğun giderilmesi konusunda, 1/25.000-1/5000 ölçekli planlarla ortaya çıkacak düzenleme esasları ile 1/1000 uygulama planı revizyonunun yapılması ve bu esaslara göre 1/500 kentsel tasarım sürecini

belirlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu kapsamda proje alanında yöntemsel nitelikte bir kentsel tasarım sürecinin izlenmesi gerektiğini, bu sürecin sonunda Santral Garaj Bölgesi için yönlendirici ve esnek karakterde bir kentsel tasarım yönetmeliği hazırlanması gerektiği vurgulanmıştır (Ek 4).



Şekil 3.48. Santral Garaj ve çevresindeki tasarım bölgeleriyle ilgili Çubuk'un yapmış olduğu eskiz, 2000

Şekil 3.49. Santral Garaj Bölgesinde Çubuk'un yapmış olduğu meydan-gezi yolu kombinasyonları eskizi, 2000 (Çubuk 2000)

Bursa kent bütününde, hala geleneksel kent dokusunun izlerini taşıyan yerleşim bölgesi ile Bursa doğu-batı ulaşım aksının alt kısmında yer alan yerleşim dokusu arasında bir geçiş bölgesi oluşturan Santral Garaj Bölgesinin konumunun, kente yeni mekansal ve simgesel değerler katarak kimlik kazandırması açısından çok önemli bir fırsat sunduğu belirtilmiştir. Bölgede, kentsel yaşamla ilgili çeşitli sosyal, kültürel ve diğer fonksiyonel oluşumların yer almasını ve farklı büyüklükte kentsel açık mekanların yaratılmasını sağlayacak, Bursa kentinin prestijini arttıracak bir kentsel kompozisyon elde edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu nedenle çoğu zaman tartışılan şekli ile Santral Garaj Bölgesi'nin salt bir kent meydanı yaratılması şeklinde ele alınamayacağı (Şekil 3.49.) ifade edilmiş, böyle bir meydanın öneminin ve niteliğinin bu bölge ile ilgili tasarım yönetmeliği çerçevesinde değerlendirilmesi ve kentsel kompozisyonun en önemli ögesi olarak bir kentsel tasarım proje yarışmasına konu olması gerektiği belirtilmiştir.

Özetle, Santral Garaj ve çevresi düzenleme projesinin kentsel tasarım çerçevesinde ele alınması ve bölgede bir kentsel tasarım süreci yaratılması, bu noktada amaç, hedef, metodoloji ve uygulama araçlarının çok iyi tanımlanması gerektiği ifade edilmiştir. Bu kapsamda, Santral Garaj ve çevresi kentsel tasarım projesinin (planlama verilerini yeniden ele alıp revize etme ve uygulama aşaması için) amacının, kentsel peyzaj yaklaşımı

morfolojik bir araştırmayla bu kesimde yeni bir kentsel doku üretmek olduğu açıklanmıştır. Böylece Santral Garaj ve çevresindeki alanlarda yeni ve gerçekçi arazi kullanım kararlarına ulaşılacağı ve kentsel bütünden gelerek, işlevsel, simgesel değerler ortaya koyma hedefinde bir imaj politikası oluşturulacağı öngörölmüştür. Projenin hedefi, Santral Garaj ve çevresindeki alanlara büyük mekansal yönlendirmeler getirmek, gelişmeye açık mekansal formlar tanımlamak, mimarinin biçimsel koordinasyonunu sağlamak ve görsel strüktürü belirlemek olarak ifade edilmiştir. Proje yöntemi (metodolojisi) olarak ise, belirlenen amaç ve hedefler doğrultusunda bir tasarım sürecinin yaratılması gerektiği belirtilmiştir. Uygulama mekanizmaları, araçları ve etapları ile ilgili olarak modellerin ortaya konması, bu çerçevede UTТА Planlama'nın çalışmaları bütününde oluşturulmuş esasların ve önerilerin değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir (Çubuk 2000).

Yapılan kritikler doğrultusunda proje grubu Mart 2000 tarihinde, Belediye'ye 1/1000 Kentsel Yenileme İmar Planı Eskizini, plan notlarını ve raporunu teslim etmiştir. Kentsel tasarım yönetmeliği olarak verilen dokümanda proje alanında özel tasarımlı yapı adaları, MİA tercihli özel kullanım bölgeleri, koruma bölgeleri ve bu belirlemeler dışında kalan bölgeler şeklinde dört farklı eylem alanı tanımlanmış ve bu bölgelerde kentsel tasarım rehberi yapılmadan uygulama yapılamayacağı belirtilmiştir. Ancak Çubuk, genel hükümler çerçevesinde oluşturulan bu bölgelere imar planlarında olduğu gibi kısıtlamalar getirildiğini, oysa bu bölgeler için özel hükümler altında o tasarım bölgesine özgü yaratıcı süreçler geliştirilmesi, genel hükümlerle ise, tüm bölgelerde kullanılacak esasların, ilkelerin, yönlendirmelerin ve sınırlamaların belirlenmesi gerektiğini ifade etmiştir. Bu noktada sunulan yazılı dokümanın, plan notları çerçevesinde kaldığı, bunun bir tasarım yönetmeliğine dönüşmesi için, kentsel tasarım hedeflerinin ve ilkelerinin de eklenmesi gerektiği ifade edilmiştir.

Sonuç olarak, proje grubunun mağduriyetinin önlenmesi için verilen görevini tamamladığı, ancak istenildiği takdirde ek bir sözleşmeyle yeni bir etap olan kentsel tasarım çalışmasının yaptırılabilereği (yapılan revizyon çalışmalarının kentsel tasarım diline dönüştürölebileredeği) veya Nazım Plan Bürosunda danışmanların katkısıyla bu dönüşümün yapılabileredeği, böylece hazırlanacak kentsel tasarım çerçeve projesi ile alan bütününde oluşturulan tasarım bölgelerinden her biri için mimari ürünle biten proje yarışmaları açılabilereği belirtilmiştir. Bu noktada önemli olanın proje grubunun yaptığı çalışmalardan ve oluşturduğu arazi kullanım kararlarından akılcı tasarım bölgeleri ve bu bölgelere uygun tasarım programları yaratmak olduğu ifade edilmiştir (Çubuk 2000).

Bundan sonra Mayıs 2000 tarihinde yapılan Santral Garaj ve yakın çevresi revizyon imar planı çalışma grubu toplantısında ilk olarak, 41 hektarlık bir alanı kapsayan 1998 onaylı Santral Garaj ve Çevresi İmar Planının revizyonu için esas olacak 1/1000 ölçekli plan taslağının tamamlanmasına, bu kapsamda kentsel tasarım ilkelerinin geliştirilmesi, yaya akslarının, yaya bölgelerinin ve kentsel açık alanların (meydanların vb) bütünlüğünün sağlanması, trafik akslarının diğer kent trafik akslarıyla bütünleştirilmesi yönünde çalışmalar yapılmasına, mevcut planın bir yönlendirici şema olarak kullanılmasına, oluşturulacak plan taslağının teknik değerlendirme sürecinde Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin yanında, ilgili kurum ve meslek odaların görüşlerinin alınmasına karar verilmiştir.

İkinci olarak, hazırlanan 1/1000 ölçekli plan revizyonunun, Osmangazi Belediye Meclisi ve Bursa Büyükşehir Belediye Meclisi'nce onaylanarak yürürlüğe koyulmasından sonra, bu plan hükümleri doğrultusunda ele alınacak Santral Garaj parselinde biçimlenecek proje için, seçenek, yatırım/finans, işlev, yapı ve kentsel açık alan programlarını ortaya koyacak bir mesleki ve teknik müşavirlik hizmet paketinin ihale edilmesine ve proje seçenekleri ortaya çıktıktan sonraki değerlendirme sürecinde Bursa Büyükşehir Belediyesi ve Emekli Sandığı'nın yanı sıra, Osmangazi Belediyesi, Mimarlar Odası ve Şehir Plancıları Odası ilgililerinin görüşlerinin alınmasına karar verilmiştir (Bursa Büyükşehir Belediyesi 2000).

Böylece UTTA Planlama tarafından Haziran 2000 tarihinde "Santral Garaj ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarımına Dayalı İmar Planı Revizyonu" çalışması tamamlanarak raporuyla birlikte Belediye'ye teslim edilmiştir. Raporun amacı birinci aşamadaki tasarımların tekrar değerlendirilmesi ve sıralanan sorunları çözecek bir uygulama imar planı revizyonu hazırlanması olarak açıklanmıştır. Bu noktada raporun ekler kısmında yer alan ve UTTA Planlama'nın ortaklarından Kamutay Türkoğlu tarafından 28 Temmuz 1999 tarihinde Bursa Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Büro Başkanlığı'na gönderilen yazıda 23 Temmuz 1999 tarihli toplantı sonucunda belirlenen revizyon ilkeleri şöyle sıralanmıştır:

- "Konumu değişerek kesinleşen ve tek bir istasyona dönüşen Bursaray çıkışlarının bulunduğu alanlar, yayaların diğer toplu taşıma sistemlerine uygun bir şekilde aktarılması hedefine uygun olarak yeniden tasarlanmalıdır.
- Kuzeyden bu alana yaklaşan hafif raylı sistemin de konum değiştirmesi nedeniyle, eski güzergah gereği düzenlenmiş olan devlet karayolları kavşağı, koruma öngörüsüne dayalı olarak yeniden değerlendirilmelidir.

- Kuzeyden, Bursaray istasyonlarına yönelik tasarlanmış olan ana yaya aksları konum değişikliği nedeniyle yeniden düzenlenmelidir.
- Diğer yaya aksları da yeni Bursaray istasyonlarına doğru tekrar düzenlenmelidir. Çok işlevli ve büyük yüzölçümlü yapı adalarının kendi içlerinde ve birbirlerine geçişte yaya mekanlarının sürekliliği ve belirginliği açısından tasarımı gözden geçirilmelidir.
- Bu kapsamda, kesinleşmiş veya korunması öngörülen diğer altyapı tesisleri kontrol edilmelidir.
- Bunların yanı sıra uygulama olanakları ve girişim/organizasyon boyutları açısından yeni modeller oluşturulmalıdır” (UTTA Planlama 2000).

Kapsam açısından, çalışmanın bütün tasarım alanını etkileyeceği belirtilmiştir. Yöntem açısından, sırasıyla bir önceki raporda belirlenen başlıklar altında meydana gelen değişimlerle ilgili oluşturulan çözümler açıklanmıştır.

Bu noktada ulaşım açısından, BHRS'nin planlama alanına batıdan yaklaşarak, güneye -kent merkezine- doğru yöneldiği, buna bağlı olarak tasarım alanı içindeki istasyonun Kıbrıs Şehitleri Caddesi altında ve giriş hollerinin hem zemin olarak tasarlanacağı ve Cadde'nin yayalaştırılacağı, ayrıca BHRS'den diğer toplu taşıma sistemlerine aktarmaların yapılabilmesi için yeni otobüs duraklarının tasarlanacağı belirtilmiştir. Bu bağlamda en önemli değişikliğin, BHRS kuzey hattının henüz gündeme alınmaması ile, varolan devlet karayolu kavşağının geliştirilmesi gereğinin ortadan kalkması ve bu özel kavşakta düzenlenmiş olan otobüs duraklarından vazgeçilmesi olduğu ifade edilmiştir.

Santral Garaj ve yakın çevresi kentsel tasarım/dönüşüm süreci ve arazi kullanım kararları açısından çok amaçlı bir alt merkez/merkez uzantısı olarak tanımlanan bölgede ticaret faaliyetleri için esnek/tercihli kullanımlar ve bunlara uygun büyüklükler belirlenirken, uygulama birimi olarak bir yapı adası seçilebileceği gibi, yeni koşullara uygun üretilmiş tekil imar parselleri de üretilebileceği belirtilmiştir.

Tekil parsel veya parsellerdeki yapılaşmanın görsel olarak bütünleştirilmesinin kent makro-klimasına uygun bir şekilde ve geleneksel çarşı/ticaret mekanlarındaki gibi arkadlar/kolonadlar aracılığı ile sağlanabileceği, istenirse bu adaların irtifak/intifa hakları ile bodrum veya üst katlarda uygun geçişlerle zenginleştirilebileceği ifade edilmiş, bunların yanı sıra bütüncül girişime yönelmiş büyük yüzölçümlü adaların içlerinde atriumlar oluşturabilmek için özel hükümler geliştirilebileceği belirtilmiştir.

Diğer taraftan bu yeni süreçte de, mevcut zemin kat yüzölçümlerinin eski imar

planının getirdiği değerlere yakın olarak korunduğu, bu sonuca kadastral mülklerden düzenleme ortaklık payı (%35) çıkarıldıktan sonra geriye kalan alanlarla ulaşıldığı ifade edilmiştir.

Santral Garaj alanı için Bursa Büyükşehir Belediyesi ve Emekli Sandığı'nın ortak kararları doğrultusunda alanın çok işlevli olarak, özellikle sosyo-kültürel amaçlarla kullanılma ilkesinden geri dönülmemek koşulu ile alışveriş merkezi olarak planlanabileceği fikrinin benimsendiği, bu kararların mekan tasarımlarına, özellikle açık alan kullanım ve düzenlemelerine yansımaları gerektiği belirtilmiştir (UTTA Planlama 2000).

Bu noktada az katlı ve yaygın yapılaşma isteminin arsa bütününe yapı alanı olarak tanımlanması sonucunu getirdiği, revizyon planında arsanın çevresinde elde edilmek istenen ve eğime bağlı olarak kademeli olabilecek açık kentsel mekanları gözeterek biçimde yapı tabanının küçültüleceği, bunun 3 katlı yapı hesabına dayalı olarak değil, gerekirse daha büyük toplam yapı alanının, rampalarla ulaşılan çok daha fazla kademede gerçekleştirilebileceği ilkesine göre bulunacağı ifade edilmiştir.

Farklı kullanım alanları açısından kamusal kullanımlı alanların düzenlenmesinde DOP ilkelerinin kullanıldığı, henüz yapılaşmamış, ancak programlanmış kamu tesislerinden PTT ve Merkez Bankası için kurum ilgilileriyle birlikte özel tasarımlar yapıldığı, bunun için oluşturulan farklı imar dilinin plan lejandında özel olarak belirtildiği ifade edilmiştir.

Ulaşım alanları açısından, tasarımda taşıt ve yaya trafiğini bazı zaman dilimlerinde birlikte taşıyacak bir yol sisteminin de tanımlandığı, özel otoparklara ve otolu servislere ulaşmayı amaçlayan bu sistemin, sınırlı alanda içe dönük ve transit trafikten arınmış olmasına dikkat edildiği belirtilmiştir. Durağan trafik/otopark konusu açısından sınırlı sayıda düzenlemelerin yanı sıra, kent merkezlerinin trafikten arındırılması gerektiği, bu bağlamda taşıt yolları kademelenmesinin yönlendirici olduğu vurgulanmıştır. Yaya trafiği açısından en belirgin bölgenin Kıbrıs Şehitleri Caddesi olduğu, doğal olarak BHRS istasyonu ve girişlerinin bu aks üzerinde yer aldığı, bu geniş yaya aksının kentsel tasarımın ana strüktürünü oluşturduğu, işlevsel ve görsel açıdan bir yönelmeyi de etkili bir şekilde sağladığı belirtilmiştir. Daha önceki aşamada, özel yapılaşmalardaki girişim alanı büyüklüğü nedeniyle belirgin bir aks oluşturulamadığı, istasyonun bu konumu ile böyle bir fırsatın yakalandığı, son olarak projenin öncelikleri arasından kavşak düzenlemesinin çıkarıldığı ifade edilmiştir.

Mülkiyeti Emekli Sandığı ve Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne ait olan ve her iki

kurumun birlikte gerçekleştirecekleri sosyo-kültürel, rekreatif, yönetim ve ticaret kullanımlı bir tesisin öngörüldüğü Santral Garaj’ın da bu planlama bütünü kapsamında olduğu belirtilmiş, iki kurum arasında yapılan ortak protokol gereği, tesisin %41 ve %49 oranlarında hisseli olarak gerçekleştirilmesine karar verildiği, böyle bir hisse oranının tapuda tesis edilebilmesi için, onaylı ve yürürlükte bulunan bu kesime ait imar planının bütüncül plan değişikliği süreci içinde lokal / mevzi olarak öncelikle hazırlanması gerektiği ifade edilmiştir (UTTA Planlama 2000).

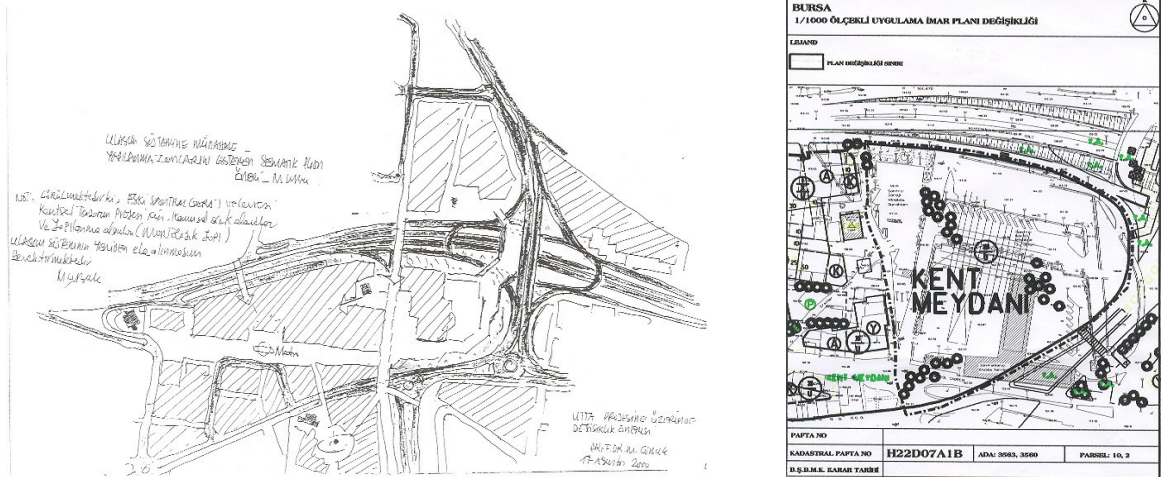
Bu amaçla, yürürlükte bulunan planın bu alana tanıdığı yapı hakları ve özel yapılaşma koşulları/imar düzeni değiştirilmeden plan dili değişikliği yapıldığı, kamusal açık alan olarak tanımlanan bazı kesimlerin mülkiyet bütünü içine alınarak K gösterimi ile irtifak/intifa haklarının sağlanıp gene kamusal açık alan olarak ifade edildiği, bir başka anlatımla yoldan ihdaslarla Belediye mülkü alanların çoğaltıldığı, bu alanların yeni düzenlemeler içinde konum ve boyutlarının tekrar belirlenerek kamusal açık alan olarak tanımlandığı belirtilmiştir. Böylece tanımlanan oranda hisseli/müşterek mülkiyet düzeni oluştuktan sonra tekrar mevcut plana dönülebileceği gibi, planda yer alan özel hükümlerin oluşturacağı hukuk ile kamusal açık alan kullanım oranının korunacağı vurgulanmıştır.



Şekil 3.50. Santral Garaj ve Yakın Çevresi Uygulama İmar Planı Revizyonu, 2000 (UTTA Planlama 2000)

Ayrıca raporun ekler kısmında Santral Garaj ve Çevresi Revizyonu için SIAL Yerbilimleri Etüd ve Müşavirlik Ltd. Şti. tarafından hazırlanan “zemin araştırmaları

hakkında öneriler” isimli bir kısım da yer almaktadır. Burada planlama alanının tamamının genç alüvyal malzeme üzerinde bulunduğu, ancak topoğrafik konumu nedeniyle, heyelan ve yüksek su tablası gibi olumsuz şartlara sahip olmadığı belirtilmiş, bununla birlikte alanın tüm güney Marmara bölgesini kapsayan 1. derece deprem bölgesi içinde bulunduğu, ayrıca Uludağ Masifi kuzeyini kat eden ve Bursa Kenti içinden geçen fay zonuna 1 km mesafede yer aldığı ifade edilmiştir. Plan uygulamaya koyulduğunda, alan içinde projelendirilen metro güzergahında, istasyon alanlarında ve çok katlı yapıların bulunduğu parsellerde sondajlı, laboratuvarlı ve yerinde deneyli jeoteknik etüdler yapılması gerektiği, genç alüvyal zeminde, her noktada değişen farklı özelliklerin, parsel bazında saptanarak, zemin taşıma gücünün ve oturma mertebelerinin her yapı projesi için ayrı ayrı hesaplanması gerektiği bildirilmiştir (UTTA Planlama 2000). Raporun sonunda ise, Santral Garaj ve Yakın Çevresi Uygulama İmar Planı Revizyonu (Şekil 3.50.) ve buna bağlı olarak değişen plan notları sunulmuştur (Ek 4).



Şekil 3.51. Santral Garaj Bölgesinde ulaşım sistemine müdahale ve yapılaşma zonlarını gösteren şematik plan önerisi, 2000 (Çubuk 2000)

Şekil 3.52. Santral Garaj Alanında imar planı değişikliği, 2005 (Bursa Büyükşehir Belediyesi 2005)

Böylece “Santral Garaj ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarımına Dayalı İmar Planı Değişikliği Açıklama Raporu” sona ermektedir. Bu çalışmayla ilgili olarak 17 Ağustos 2000 tarihinde Çubuk bir rapor hazırlamış ve bazı eskiz çalışmaları yapmıştır (Şekil 3.51.) Raporunda, çalışmanın giderek istenen bir ürün niteliğe kavuştuğunu, özellikle kentsel tasarıma altyapı oluşturan hükümler geliştirilmesinin ve sunulan proje eklerinin kentsel tasarım süreci yaratacak niteliklere yaklaşmasının olumlu olduğu ifade edilmiştir. Bu

kapsamda kullanım alanlarını içeren tasarım bölgeleri (MT-OT-KY) oluşturmanın kentsel tasarım sürecinin belirlenmesine yardımcı olduğu belirtilmiş, 1/1000 ölçekli imar planı revizyon projesine ek olarak verilen genel hükümler ve plan notları ile ilgili dokümanın, kentsel tasarım sürecinin önemli bir kısmını oluşturduğu, bunların tasarım bölgeleri içindeki düzenlemeleri yönlendirecek ana esaslar getirdiği, alan kullanımını ve yapılaşmayı tanımlayıcı hususlar olduğu belirtilmiştir.

Ancak bu hali ile getirilen esasların yapılanmanın biçimlenmesini ve mimariyi yönlendirecek nitelikte olmadığı, dolayısıyla UTTA Planlama'nın da raporda belirttiği gibi her bir tasarım bölgesi için kentsel tasarım projeleri ve tasarım rehberleri hazırlanması gerektiği, bu aşamada, kullanım alanlarını içeren tasarım bölgelerinde, tasarım programlarının hazırlanmasının da önem kazandığı ifade edilmiştir. Dolayısıyla bu çerçevede her tasarım bölgesi için kentsel tasarım projelerinin sipariş yolu ya da yarışma yolu ile elde edilmesinden önce, bölge içinde yer alan arazi sahipliğine ilişkin çalışmaların yapılması gerektiği vurgulanmıştır.

Sonuç olarak, Santral Garaj ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Dosyasını oluşturacak inceleme ve araştırmaların gerçekleştirildiği ve bu bölgede kentsel tasarım sürecini başlatacak ve yönlendirecek bir yasal belgenin ortaya çıktığı belirtilmiştir. Burada önemli olanın, 1/1000 ölçekli imar uygulaması için revizyon planında, şematik bir anlatım şeklinde tasarım bölgelerinin gösterilmesi ve tüm tasarım bölgeleri için genel hükümler projesinin ve her tasarım bölgesi için de plan notlarının bu şematik plana eklenmesi gerektiği ifade edilmiş, bu haliyle Belediye tarafından onaylanacak yasal bir belge elde edilebileceği vurgulanmış, bu belgelerin 1/5000 ölçekli nazım plan değişikliği olarak da onaylanması gerektiği eklenmiştir. Ayrıca bu plan üzerinde bölgeyi etkileyen diğer iki tasarım bölgesinin (Fomara Caddesi ve Darmstadt Caddesi) de ele alınması gerektiği, böylece UTTA Planlama'nın sözleşmesi gereği üstlendiği çalışmanın belirlenen düzeltmelerle kabul edilebileceği ifade edilmiştir (Çubuk 2000).

3.9. Gelecek İçin Öngörülen Santral Garaj Bölgesi

Yapılan çalışmalar sonucunda oluşturulan Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı Revizyonu onaylanmamış, Ocak 2005 tarihine kadar bölgede UTTA Planlama'nın yapmış olduğu 1998 onaylı Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı geçerli kalmıştır. Bu süre içerisinde planda MİA kullanımlı alçak ve yüksek yapılar, kamusal açık alanlar ve kent meydanı olarak önerilen Santral Garaj ve çevresinde bu yönde herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Ancak Bursaray'ın 2002 yılında faaliyete geçmesi ve Osmangazi

İstasyonu'nun Kıbrıs Şehitleri Caddesi üzerinde Tezveren Sokak ile Durak Sokak arasında yapılması sonucunda, Kıbrıs Şehitleri Caddesi yaya yolu olarak düzenlenmiş, 2004 yılında ise, Osmangazi Belediyesi Santral Garaj Bölgesindeki Çeşme Sokak ve Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nin kesiştiği alanda yeni bir bina yaptırarak, Şhreküstü'den taşınmıştır. Bunun üzerine Çeşme Sokak yayalaştırılmış, mevcut yaya alt geçidi ile Eskişehir-Ankara yolunun kuzeyindeki konut alanları bölgeye bağlanmıştır. Son olarak, Ocak 2005 tarihli bir imar planı değişikliği ile (Şekil 3.52.) günümüzde minibüs durakları, otopark ve halk pazarı olarak kullanılan Santral Garaj Alanının (Şekil 3.54.-3.55.) özel tasarımlı ticaret alanları olarak kent meydanı şeklinde düzenlenmesine ve aynı sene içinde bölgeyle ilgili bir kentsel tasarım projesi yarışması açılmasına karar verilmiştir. 1/1000 Ölçekli Santral Garaj Alanı İmar Planı Değişikliği Plan Notları Ek 6'da verilmiştir. Bölgenin son durumuyla ilgili olarak, Ağustos 2005 tarihi itibariyle Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin internet sitesinde "Santral Garaj Kentsel Dönüşüm Projesi" başlığı altında aşağıdaki bilgiler yer almaktadır:



Şekil 3.53. Kıbrıs Şehitleri Caddesi, 2005 (Sibel Polat Arşivi)

Şekil 3.54. Santral Garaj Alanı, 2005 (Sibel Polat Arşivi)

"% 41'i Bursa Büyükşehir Belediyesi, % 59'u Emekli Sandığı mülkiyetinde olan, 17.182,88 m² yüzölçümlü Eski Santral Garaj Alanında; tamamlanmış olan Bursaray İstasyonu Yaya Düzenlemesi, Fevzi Çakmak Caddesi Düzenlemesi ve Haşim İşcan Caddesinde devam eden çalışmalarla bütünleşecek bir kent meydanını Bursa'ya kazandırmak hedeflenmiştir. 1/1000 ölçekli uygulama imar planında söz konusu alan, kent meydanı olarak belirlenmiştir. Belediyemizce Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması açılması, 0 kotu üzerinde kent meydanı, altında ise çarşı katı ile otoparklar yapılması düşünülmektedir. Bu amaçla Emekli Sandığı Genel

Müdürlüğü ile 08.07.2005 tarihinde anlaşma sağlanarak, Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü'ne ait %59'luk bölüm, 49 yıllığına kiralanmıştır. Kısa sürede gerçekleştirilmesi hedeflenen projenin, yakın çevresi ile birlikte insanların yaşamını kolaylaştırması ve çeşitli eylemlerini sürdürebilmeleri için gerekli iç ve dış mekanların estetik ve işlevsel yönden en uygun çözümlerle toplumun hizmetine sunulması hedeflenmektedir.

Bölgenin mevcut kent merkezi ile kentin gelişme alanlarında oluşan yeni kent merkezleri arasında bir geçiş bölgesi niteliği taşıması, bu niteliğinin yanında farklı ulaşım sistemlerinin aktarma noktası olması, çevresinde yoğun kullanılan bir yaya aksının, ticari kullanımların, küçük sanatlar faaliyetlerinin, büroların ve kamu hizmetlerinin yer alması, bu alanda yapılacak düzenlemenin önemini arttırmaktadır”(http://www.bursa-bld.gov.tr).

Diğer taraftan, Bursa Büyükşehir Belediyesi ile Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü arasında imza altına alınan protokol ve sözleşme aşağıda belirtilen ana unsurları kapsamaktadır.

- “Santral Garaj Bölgesinde bulunan % 59'u Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü'ne % 41'i Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne ait olan alana, projesi ulusal bir yarışma ile belirlenmek üzere "Kent Meydanı" inşa edilecektir.
- Kira süresi sözleşmenin imzalandığı tarihten itibaren 49 yıldır.
- Kira bedeli 2005 yılı için yıllık 300.000 YTL.'dir.
- Kira artış oranı 2005 yılı için belirlenen bedelin her yıl için TEFE + TÜFE /2 artış katsayısı çarpımı ile kiranın ödeneceği yıla taşınarak bulunur.
- Kira bedeli 25 yılın sonunda gözden geçirilir.
- Yer teslimini takiben 36 ayda inşaat bitirilecektir.
- Kira ödemesi en geç 30 ayda başlanacaktır”(http://www.bursa-bld.gov.tr).

Ayrıca, Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması konusunda Belediye'nin internet sitesinde 11.08.2005 tarihinde “Kent Meydanı İçin Proje Yarışması Düzenleniyor” başlıklı aşağıdaki haber yayınlanmıştır.

“Büyükşehir Belediye Başkanı Hikmet Şahin, düzenlenecek proje yarışmasının jüri üyeleriyle birlikte düzenlediği basın toplantısında, kent meydanının yıllardır konuşulan, ancak çözümlenemeyen problemlerden biri olduğunun altını çizerek, “Kent Meydanı konusunda önemli adımlar attık. Santral Garaj'da Emekli Sandığı'na ait yeri 49 yıllığına kiraladık. Bilim adamlarının da desteği ile Bursa'ya yakışır ve yaraşır bir kent meydanı kazandıracamız” dedi. Proje yarışmasının ulusal düzeyde olacağını söyleyen Şahin, bu konuda oluşturulan jüride yer alanlara teşekkür ederken, yarışmaya katılacaklara da şimdiden başarılar diledi. Jüri başkanı İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi

Dekanı Prof. Dr. Cengiz Giritlioğlu'da, kültür, turizm ve sanayi Őehri Bursa'da 1998 yılından bu yana zlemeyen Santral Garaj'ın proje aşamasına gelinmesinden duyduğu mutluluğu dile getirdi. Kent meydanının bir proje yarışmasıyla Őekillenecek olmasının hem genç meslek adamlarını farklı olanaklar sağlayacağını, hem de tecrbelilere kendini deneme imkanı sunacağını anlatan Prof. Dr. Giritlioğlu, bu projeye Bursalıların yeni bir aktivite merkezi kazanacağını belirtti. Prof. Dr. Giritlioğlu, yıl sonuna kadar devam edecek yarışmanın Şartnamesinin önümüzdeki günlerde açıklanacağını bildirdi" (<http://www.bursa-bld.gov.tr>).

Sonuç olarak Santral Garaj Bölgesi, Bursa ByŐehir Belediyesinin internet sitesinde bir kentsel dönüşüm projesi adı altında değerlendiriliyor gibi görünse de, açılacak yarışmanın isminden de anlaşılacağı üzere (Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması) bölgeyle ilgili sadece fiziksel boyutu ele alan bir yaklaşımın benimsendiği ve alanın bir kent meydanı leğine indirildiği görülmektedir.

4- ALAN ÇALIŞMASI

Türkiye'nin Doğu Marmara Bölgesi'nde yer alan ve DPT'nin 2003 yılı sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi açısından beşinci ili olan Bursa (<http://www.dpt.gov.tr>), yedisi merkez ilçe olmak üzere, toplam 17 ilçeye sahiptir. 2000 yılı nüfus sayımına göre, Bursa kentinin nüfusu 1.616.649, kentleşme oranı %33,79'dur (<http://www.die.gov.tr>). Bursa'da ekonomik yapı, tarım, imalat sanayi, ticaret ve turizm sektörlerinin ağırlıklı olduğu bir görünüm sergilemektedir. Ekonomik açıdan 1990 yılı verilerine göre kentte iktisadi olarak faal nüfusun sektörlere göre dağılımı incelendiğinde, çalışanların %51'inin sanayi, %45'inin hizmet, %4'ünün ise tarım sektöründe olduğu görülmüştür (Bursa Büyükşehir Belediyesi 1997).

Alan çalışması için seçilen Santral Garaj Bölgesi, Bursa kentinin merkez ilçelerinden Osmangazi Belediyesi sınırları içinde yer almaktadır. Bölgenin seçilme nedenleri ve alan sınırlarının nasıl belirlendiği tezin giriş bölümünde açıklanmıştır. Bu bölüm kapsamında ise, Santral Garaj Bölgesinde bir kentsel dönüşüm projesine gereksinim olup olmadığını belirlemek amacıyla, demografik, ekonomik, toplumsal ve fiziksel yapı analizleri yapılmıştır. Daha sonra, Santral Garaj Bölgesindeki kullanıcıların ve konuyla ilgili uzmanların sorunlarını, bölgenin kentsel teknik/sosyal altyapı ve kent mobilyaları açısından yeterliliğini ve bölgede yapılabilecek bir kentsel dönüşüm projesinden fiziksel, sosyal, ekonomik ve yasal açılardan beklentilerini ölçmek amacıyla yapılan anket çalışmasının sonuçları değerlendirilmiştir.

4.1. Santral Garaj Bölgesinde Demografik Yapı Analizi

Bu tez kapsamında incelenen çalışma alanında Mayıs 2005 tarihinde yapılan tespitlere göre 20 konut yer almakta ve yaklaşık 80 kişi yaşamaktadır. Toplam alanı 0,1 km² (10 ha) olan Santral Garaj Bölgesi'nin gece (bölgede sürekli yaşayanlar-yerleşik nüfus) ve gündüz (bölgede sürekli yaşayanlar ve işyerlerinde çalışanlar) nüfusları birbirinden oldukça farklıdır. Bölgenin gündüz nüfus yoğunluğu 10.200 kişi/km² iken, gece nüfus yoğunluğu 800 kişi/km²'ye düşmektedir. Ayrıca bölgede kent içi ulaşımı sağlayan minibüs duraklarının ve Osmangazi Belediyesi'nin de yer alması, bölgenin gündüz kullanım yoğunluğunu arttırmaktadır. Bölgenin yerleşik nüfus yoğunluğunun, 4141 kişi/km² olan Osmangazi İlçesi nüfus yoğunluğunun altında olduğu saptanmıştır.

Bu konuda Ulu, bir kentte ticari, idari, kültürel ve sosyal faaliyetlerin yer aldığı, en yüksek erişebilirliğe sahip bölge olarak tanımlanan kent merkezlerindeki nüfus

yoğunluklarının bölgede yaşanan işlevsel değişimler nedeniyle azaldığını ve gündüz nüfusunun gece nüfusuna göre daha fazla olduğunu belirtmiş, nüfus yoğunluğunun merkezden itibaren belirli bir seviyede en yüksek dereceye ulaştığını, daha sonra dışa doğru değişmeyen bir hızla düştüğünü ifade etmiştir (Ulu 2003). Buna göre alan çalışması için seçilen Santral Garaj Bölgesi, demografik açıdan merkezi bir iş alanı özelliği taşıırken, konumu açısından, Bursa kentinin geleneksel kent merkezi ile İstanbul aksı boyunca oluşmakta olan yeni kent merkezi arasında bir geçiş bölgesi niteliği taşımaktadır.

4.2. Santral Garaj Bölgesinde Ekonomik Yapı Analizi

Bu tez kapsamında incelenen çalışma alanında Mayıs 2005 tarihinde yapılan tespitlere göre 600 adet işyeri ve 940 adet ücretli çalışan yer almaktadır. Çalışma alanında yer alan iktisadi faaliyetler Devlet İstatistik Enstitüsü'nün belirlediği başlıklar altında incelenmiştir. İşyerlerinin %48'ini ticari faaliyetler oluşturmakta, çalışanların %38'i konaklama-eğlence faaliyetlerinde yer almaktadır. Şirketlerin %93'ü şahıs şirketi statüsündedir. Çizelge 4.1'de çalışma alanında tespit edilen şirket türleri, çizelge 4.2'de Santral Garaj Bölgesinde tespit edilen iktisadi faaliyetlere göre işyeri ve ücretli çalışan sayıları, görülmektedir.

70 çalışan/işverenle yapılan anketlerde işyerlerinin genel profili şöyle çıkmıştır: %76'sı şahıs şirketi olan işyerlerinin %51'i ticari faaliyetlerde bulunmakta, %37'si cep telefonu satışı yapmaktadır. İşyerlerinde çalışan sayısı %50 oranında 1-2 kişi arasında değişmektedir, çalışanların ortalama aylık gelirleri %39 oranında, işyerlerinin ortalama aylık gelirleri %46 oranında cevaplanmamıştır. İşyerlerinin %59'u 0-5 yıl önce kurulduğunu, %60'ı 0-5 yıldır bu bölgede hizmet verdiğini, %46'sı bu bölgeye gelmeden önce yine Osmangazi ilçesinde yer aldığını belirtmiştir. Mevcut işyerlerinin %33'ünün daha önce ticari amaçla kullanıldığı ifade edilmiş, %42'si sattıkları malı şehir dışından aldığını belirtmiştir (Şekil 4.1.).

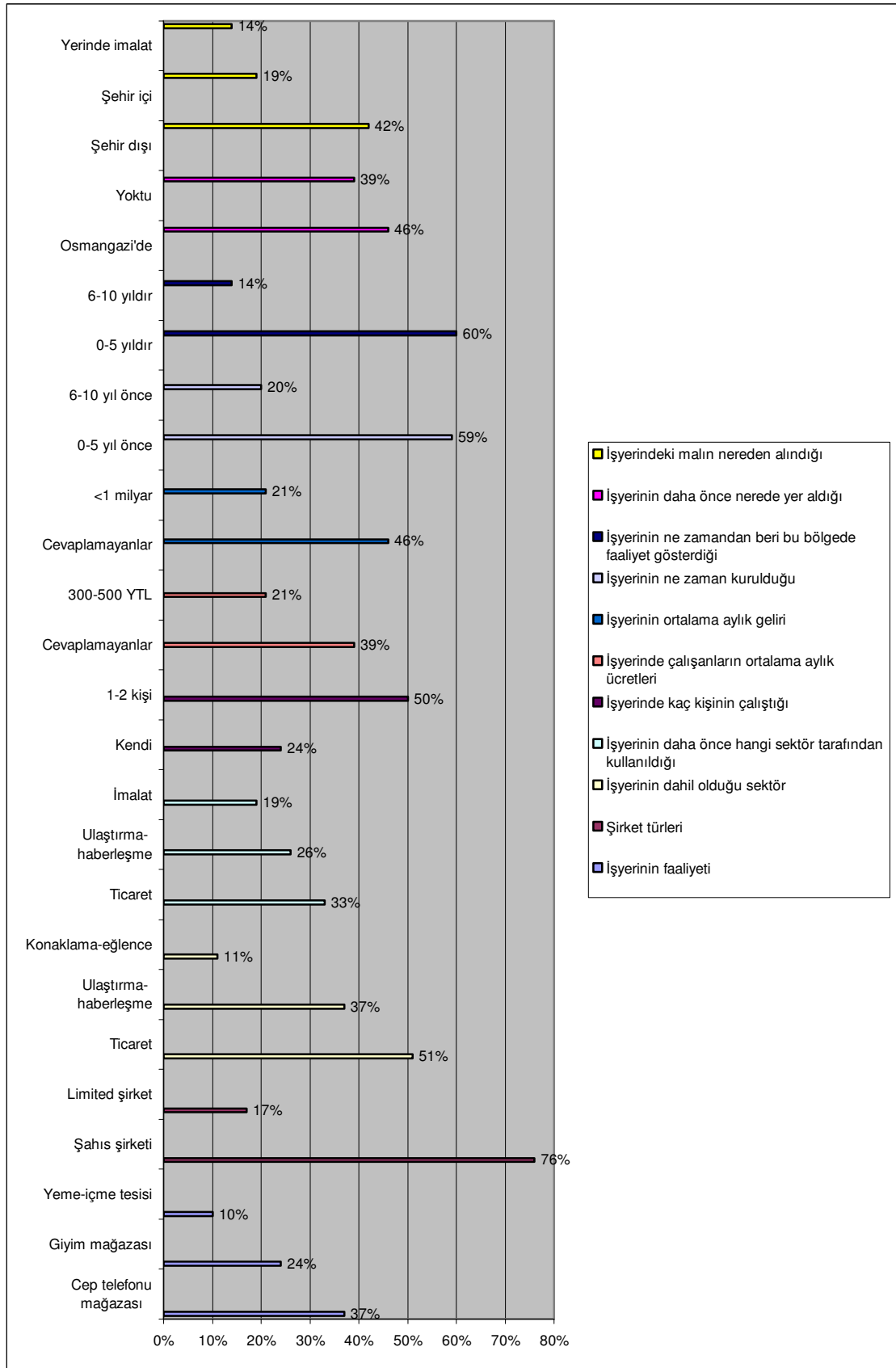
Çizelge 4.1. Santral Garaj Bölgesinde tespit edilen şirket türleri, 2005

Şirket türleri	Şirket sayısı	Yüzde
Şahıs şirketi	559	%93
Limited şirket	31	%5
Anonim şirket	10	%2

Çizelge 4.2. Santral Garaj Bölgesinde tespit edilen iktisadi faaliyetlere göre işyeri ve ücretli çalışan sayıları, 2005

İktisadi faaliyetler	İş kolları	İşyeri sayısı %	Ücretli çalışan sayısı %
İmalat sanayi faaliyetleri	Elektronik eşya tamiri (cep telefonu, küçük ev aletleri, beyaz eşya, TV), sanayi makineleri imalatı, mobilya imalatı, tornacılık, otomobil servisleri, matbaacılık	29 %5	97 %10
Yapı-inşaat ve bayındırlık faaliyetleri	İnşaat şirketleri	1 -	5 -
Ticari faaliyetler	Toptan-perakende ticaret (oto yedek parçası, hırdavat, inşaat malzemesi, giyim, ayakkabı, aksesuar ve tekstil ürünleri, mobilya, elektronik eşya, züccaciye, oyuncak, gıda, içki, ilaç, kaset, kırtasiye malzemesi, fotoğraf, boya, loto-ganyan bayileri)	285 %48	275 %29
Konaklama-eğlence faaliyetleri	Otel, restoran, bar, kiraathane, kafe, pastane	65 %11	355 %38
Ulaştırma-haberleşme faaliyetleri	Kargo, nakliye ve otobüs şirketleri, cep telefonu bayileri, benzinciler	184 %31	38 %4
Topluluğa yapılan kamusal hizmetler	Kamusal (İl Özel İdaresi, Mimarlar Odası, B.B.Ş.B. Otobüs İşletmesi Hareket Şefliği, polis noktası, cami)	5 -	85 %9
Topluluğa yapılan özel hizmetler	Özel (dernekler, dersaneler, berber, WC, terzi, kültür evi)	18 %3	39 %4
İşletmelere yapılan hizmetler	Bankacılık-sigorta-büro-reklam hizmetleri	13 %2	51 %6
TOPLAM		600 %100	940 %100

Sektörel açıdan, şehirlerarası terminal fonksiyonunun bölgeden taşınmasıyla birlikte, ulaşım fonksiyonuna bağlı yan hizmetlerin de (otomobil servisleri, otel, hediyelik eşya dükkanları gibi) azalma gösterdiği, bölgede ekonomik açıdan küçük ölçekli şahıs şirketlerinin ağırlıklı olarak yer aldığı, imalat sektöründen, kamusal hizmetler ve ticaret, konaklama-eğlence ve ulaştırma-haberleşme öncelikli hizmet sektörlerine doğru bir değişim yaşandığı görülmektedir. Bu noktada bölgenin Bursa merkezi iş alanına dahil olup olmadığı sorgulanmalıdır. Murphy ve Vance merkezi iş alanını, büroların ve ticaret yapılarının en yoğun biçimde bulunduğu, arazi değerlerinin en fazla olduğu, kentin en yüksek yapılarının yer aldığı, konut ve endüstriden arınma yolundaki bölge olarak tanımlanmışlardır.



Şekil 4.1. Santral Garaj Bölgesinde anket yapılan işyerlerine yönelik bulgular, 2005
(İşyeri anketleri: 70 adet)

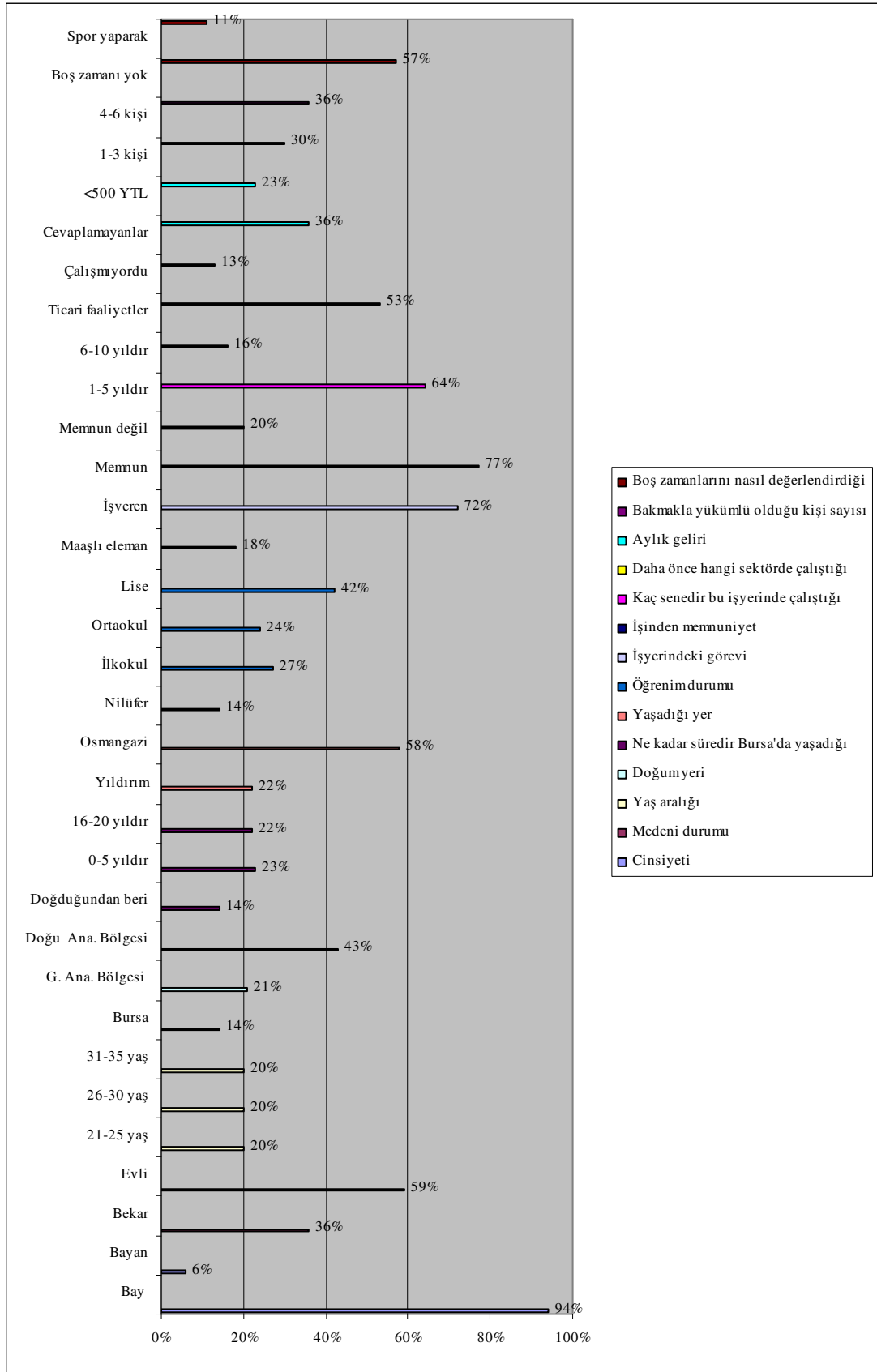
Bu kapsamda Murphy, MİA içinde yer alması gereken işlevleri, perakende ticaret, mali hizmetler ve büro hizmetleri, merkez bürolar, genel bürolar, ulaşım, otopark alanları, kısa süreli konaklama olarak sınıflandırırken; sürekli konutlar, merkezi ve yerel yönetim yapıları, örgütsel kuruluşlar, sanayi tesisleri, toptan ticaret, boş bina ve dükkanlar, boş arsalar, ticaret depoları ve demiryolu hatlarını MİA içinde yer almaması gereken faaliyetler olarak sınıflandırmıştır. Ancak MİA'nın bu şekilde fonksiyonel ve kesin şekilde sınıflandırması günümüzde artık gerçekçi olamamaktadır. Zamanla MİA çevresinde geçiş bölgelerinin oluşmasıyla birlikte, sözü edilen bu alanlar da MİA kapsamına mekansal olarak eklenmektedir (Ulu 2003). Sonuç olarak, seçilen alanda yer alan konut ve imalat faaliyetleri, bölgenin henüz tam olarak bir merkezi iş alanı niteliğine kavuşmadığını ve geçiş bölgesi niteliği taşıdığını göstermektedir.

4.3. Santral Garaj Bölgesinde Toplumsal Yapı Analizi

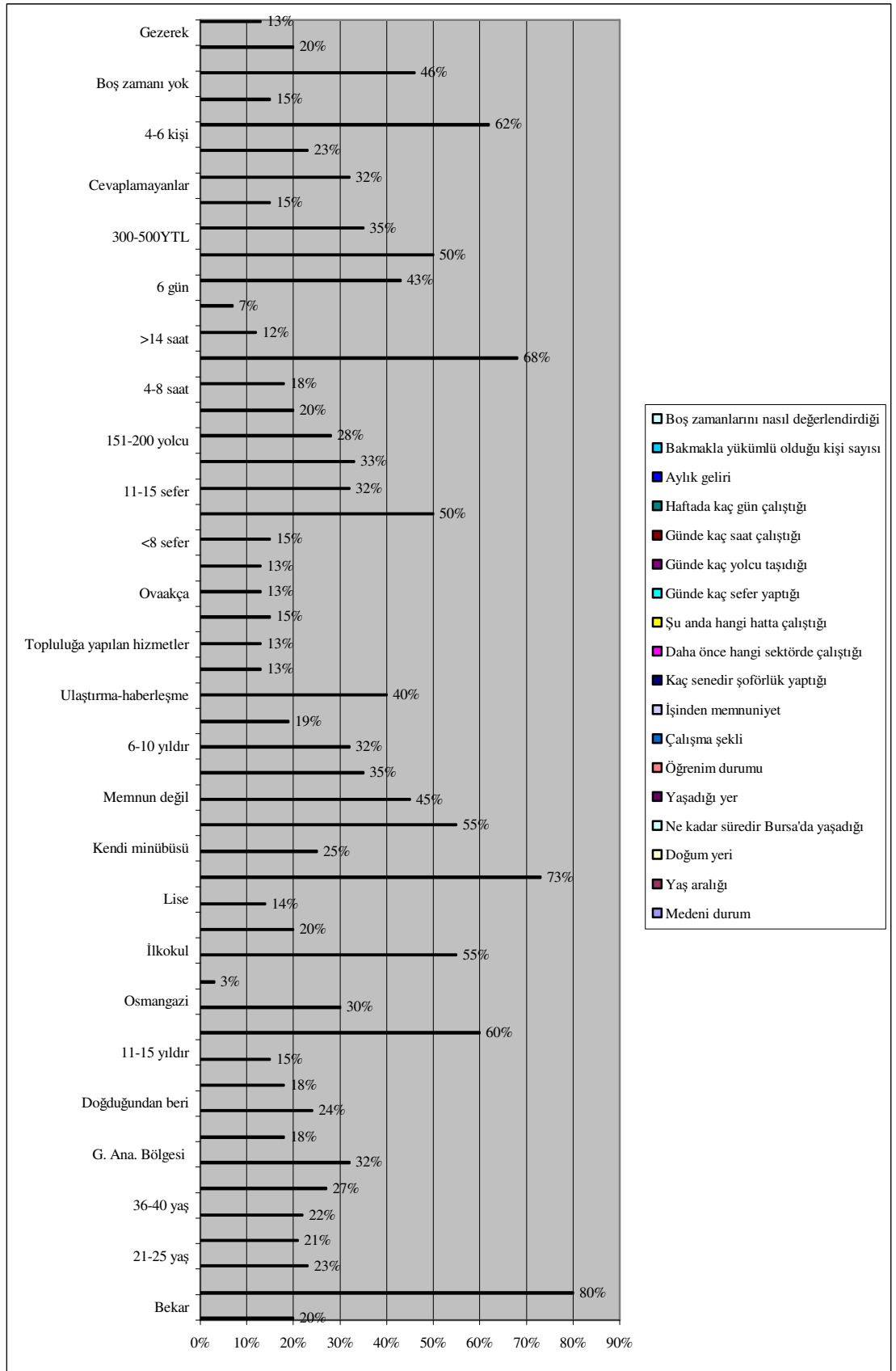
Seçilen bölgedeki toplumsal yapıyı analiz edebilmek için rasgele seçimle, 70 işverenle/çalışanla (örneklem büyüklüğü: %11,6), 60 minibüs şoförüyle (örneklem büyüklüğü: %10) ve bölgede yaşayan 4 aileyle (örneklem büyüklüğü: %19) anket çalışması yapılmıştır (Ek 7).

Yapılan anket sonuçlarına göre; %94'ü bay olan çalışanların, %40'ı 21-30 yaş arasında, %59'u evlidir. %43'ü Doğu Anadolu Bölgesi doğumludur, %23'ü 0-5 yıldır Bursa'da, %58'i Osmangazi'de yaşamaktadır. %42'si lise mezunu, %72'si işverendir, %64'ü 1-5 yıldır bulunduğu işte çalışmaktadır ve %53'ü daha önce de ticaretle uğraştığını belirtmiştir. %77'si işinden memnun olduğunu ifade etmiş, %36'sı aylık gelirini söylemek istememiştir. %36'sı 4-6 kişiye bakmakla yükümlü olduğunu, %57'si boş zamanı olmadığını belirtmiştir (Şekil 4.2.).

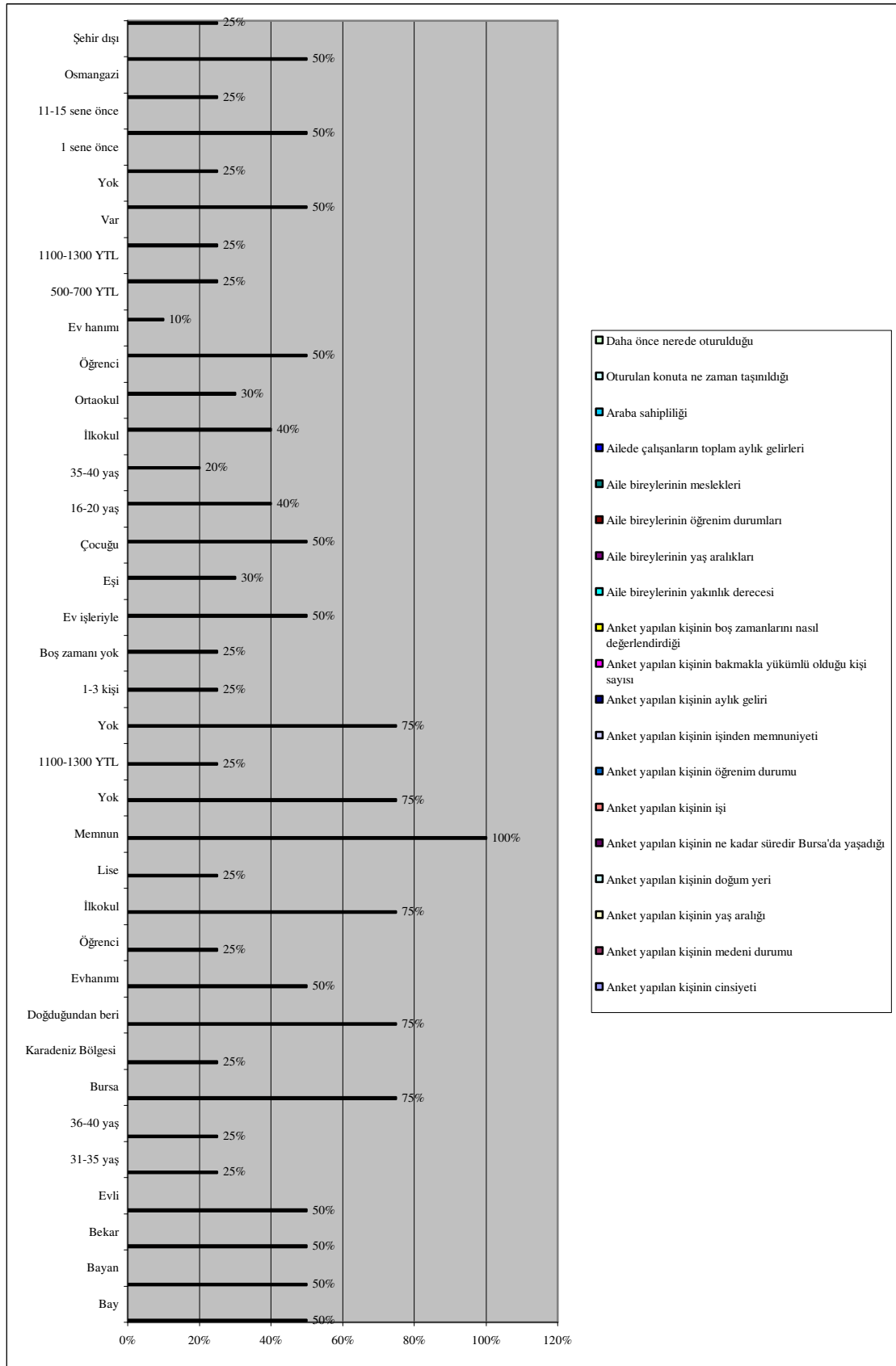
Anket sonuçlarına göre; %80'i evli olan şoförlerin %23'ü 21-25 yaş, %32'si Güneydoğu Anadolu Bölgesi doğumludur. %24'ü doğduğundan beri Bursa'da, %60'ı Yıldırım'da yaşamaktadır. %55'i ilkokul mezunu olup, %73'ü maaşlı şoför olarak çalışmaktadır ve %55'i işinden memnun olduğunu belirtmiştir. %35'i 0-5 yıldır şoförlük yapmaktadır ve %40'ı minibüs şoförü olmadan önce ulaştırma-haberleşme, konusunda çalıştığını belirtmiştir. Şoförlerden %15'i Ertuğrul Gazi hattında çalışmaktadır. %50'si günde 8-10 sefer yaptığını, %33'ü günde 100-150 yolcu taşıdığını ifade etmiştir. %50'si haftanın her günü, %68'i günde 9-13 saat çalışmaktadır.



Şekil 4.2. Santral Garaj Bölgesinde çalışanların sosyo-ekonomik yapısına yönelik bulgular, 2005 (İşyeri anketleri: 70 adet)



Şekil 4.3. Santral Garaj Bölgesinde çalışan şoförlerin sosyo-ekonomik yapısına yönelik bulgular, 2005 (Şoför anketleri: 60 adet)



Şekil 4.4. Santral Garaj Bölgesinde yaşayanların sosyo-ekonomik yapısına yönelik bulgular, 2005 (Konut anketleri: 4 adet)

%62'si 4-6 kişiye bakmakla yükümlü olduğunu belirtirken, %35'i ayda 300-500 YTL kazandığını ve %46'sı boş zamanı olmadığını ifade etmiştir (Şekil 4.3.).

Yine bölgede yaşayanlarla yapılan anket sonuçlarına göre, anket yapılan kişilerin %50'si bayan, %50'si 31-40 yaş arasında, %75'i evlidir. %75'i Bursa doğumlu, %50'si ev hanımı, %75'i ilkokul mezunu ve tamamı işinden memnundur. %75'inin aylık geliri ve bakmakla yükümlü olduğu kişi yoktur, boş zamanlarını ev işleriyle geçirmektedir. Aile bireylerinin yakınlık derecesi açısından %50'si çocuğudur, %40'ı 16-20 yaş aralığında ve ilkokul mezunudur, %50'si öğrencidir. Aile bireylerinin toplam aylık gelirleri açısından %25'i 500-700 YTL arasında olup, %50'si araba sahibidir. %50'si daha önce yine Osmangazi ilçesinde oturduğunu ve bölgeye bir sene önce taşındığını ifade etmiştir (Şekil 4.4.).

Sonuç olarak, bölgeyi kullanan kişilerin genel profili incelendiğinde, %96'sının erkek, %69'unun evli, %42'sinin 21-30 yaş arasında olduğu görülmüştür. Dolayısıyla bölgede genç erkek ağırlıklı bir kullanım hakimdir. %56'sının doğum yerinin Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi olduğu, %34'ünün 0-10 yıldır Bursa'da, %47'sinin Osmangazi'de yaşadıkları belirlenmiştir. Buna göre kullanıcıların büyük bir kısmının Bursa'ya göçle geldikleri ve çalıştıkları bölgeye yakın oturmak istedikleri anlaşılmaktadır. %41'inin ilkokul mezunu olması, bölgedeki kullanıcıların eğitim seviyesinin düşük olduğunu göstermektedir. Kullanıcıların %49'u işveren konumunda, 0-5 yıldır bu işi yapmaktadır ve %68'i işinden memnundur. Bu durumda işverenlerin çoğunlukta olmasıyla, işinden memnuniyet doğru orantılıdır. %30'unun aylık geliri 500 YTL civarındadır ve %42'sinin bakmakla yükümlü olduğu kişi sayısı 4-6 arasındadır. Dolayısıyla kullanıcıların alt gelir grubuna dahil oldukları düşünülmektedir. Kullanıcıların %54'ünün boş zamanı olmadığını belirtmesi, çalışma şartlarının ağır olduğunun ifadesidir.

4.4. Santral Garaj Bölgesinde Fiziksel Yapı Analizi

Bu bölümde tespit çalışması yöntemiyle, bölgedeki mülkiyet durumu, emlak değerleri, ulaşım sistemi, arazi kullanımı, çevresel ve fiziksel köhneme durumu, bina yapım teknikleri, kat adetleri ile teknik altyapı analizleri yapılmıştır.

4.4.1. Mülkiyet Analizi

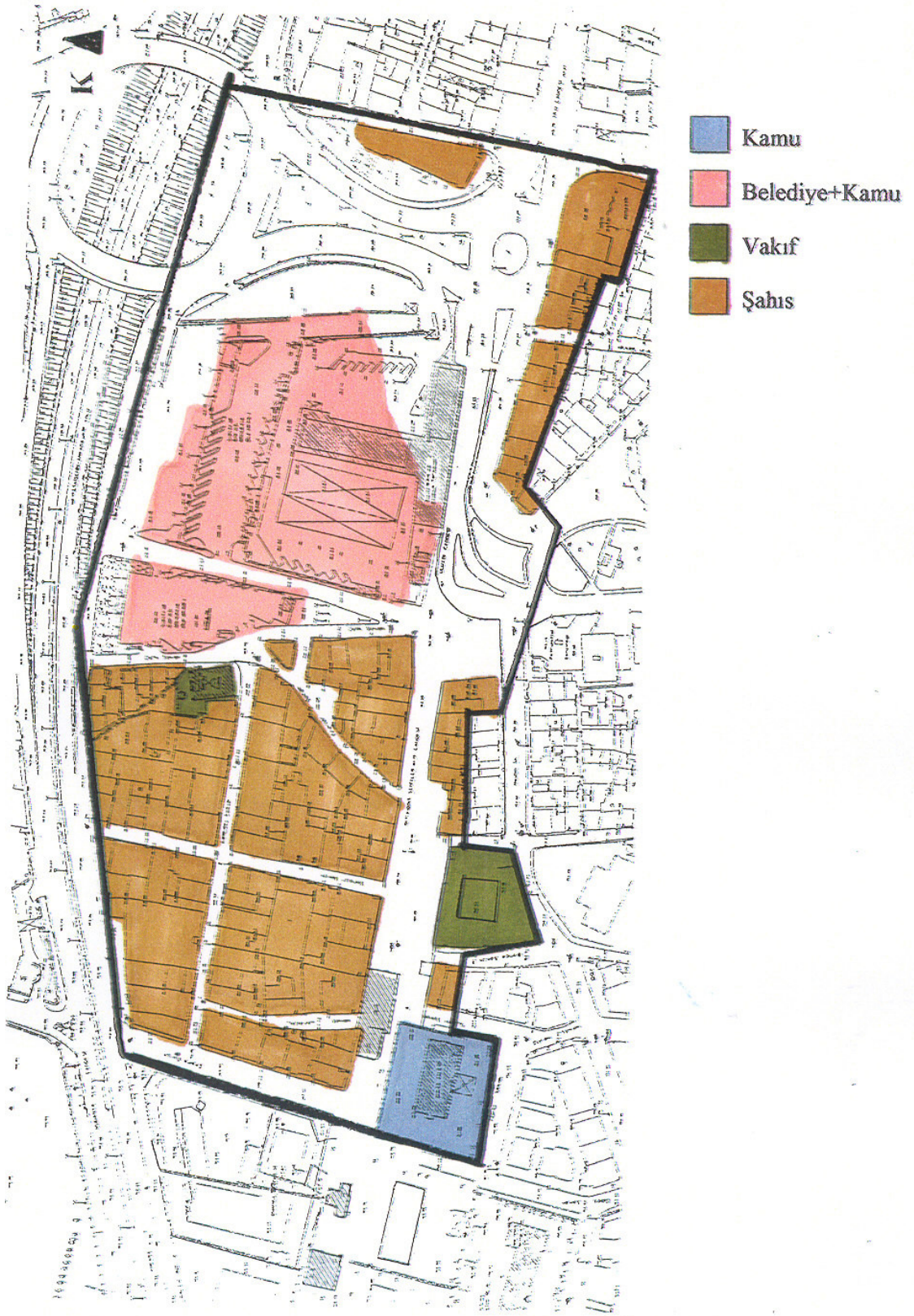
Çalışma alanındaki parsellerin sayısal olarak %94'ü özel mülkiyette, %1'i kamu mülkiyetinde, %2'si vakıf mülkiyetinde, %2'si Bursa Büyükşehir Belediyesi ve T. C. Emekli Sandığı'nın ortak mülkiyetindedir. Şekil 4.5'de görüldüğü gibi, alansal açıdan yaya-taşıt yolları, kavşak ve röfujler hariç, çalışma alanının yaklaşık %52'si özel mülkiyette, %6'sı kamu mülkiyetinde, %3'ü vakıf mülkiyetinde, %39'u Bursa Büyükşehir Belediyesi ve T. C. Emekli Sandığı'nın ortak mülkiyetindedir

Parsel büyüklükleri açısından özel mülkiyetteki parsellerin küçük ve tapu kayıtlarında hisseli oldukları belirlenmiştir. Bu durumun bölgede yapılabilecek kentsel dönüşüm projesinin uygulama aşamasında güçlükler yaratacağı tahmin edilmektedir. Diğer taraftan, çalışma alanında ve çevresinde yer alan kamu mülkiyetindeki parsellerin sayıca az ve yapılaşmış olmalarının dönüşüm açısından önemli bir avantaj sağlamayacağı düşünülmektedir.

Çalışma alanında kentsel dönüşüm projesinin başlangıç noktası olabilecek en önemli bölge, Bursa Büyükşehir Belediyesi ve T. C. Emekli Sandığı'nın ortak mülkiyetinde olan Eski Santral Garaj Şehirlerarası Otobüs Terminali alanıdır. 2000 yılında 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18. maddesine göre imar düzenlemesi yapılmış olan bu alanın, 3560 nolu ada, 2 sayılı parselinin (14.761,05 m² arsanın) ve 3563 nolu ada 10 sayılı parselinin (2421 m² arsanın) 1416/2400 hissesi T. C. Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü mülkiyetine, 984/2400 hissesi Bursa Büyükşehir Belediyesi mülkiyetine geçirilmiştir. Yine 3560 nolu adadaki 18.897,43 m² olan garaj, otel, yazıhane ve dükkanlardan oluşan gayrimenkulun 4/5 hissesi T. C. Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü adına, 1/5 hissesi Bursa Büyükşehir Belediyesi adına tescil edilmiştir. Kısaca, Eski Santral Garaj Şehirlerarası Otobüs Terminali alanının, %49'u Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne, %51'i T. C. Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü'ne aittir (T.C. Tapu Senedi 1998).

4.4.2. Emlak Değerleri Analizi

Anket çalışması kapsamında, konut ve işyerlerinde kiracı olanlara, ödedikleri kira miktarları sorulmuş, ancak kullanıcıların büyük bir çoğunluğu bu soruya yanıt vermek istememiştir. Bunun üzerine Bursa Emlak Komisyoncuları Odası Başkanı Ahmet Gür'le bölgedeki emlak değerleri hakkında bir görüşme yapılmıştır. Gür, bölgedeki her gayrimenkulun farklı özelliklere sahip olduğunu ve emlak değerlerinin ekspertizlik



Şekil 4.5. Santral Garaj Bölgesinde mülkiyet analizi, 2005 Ö:1/3000

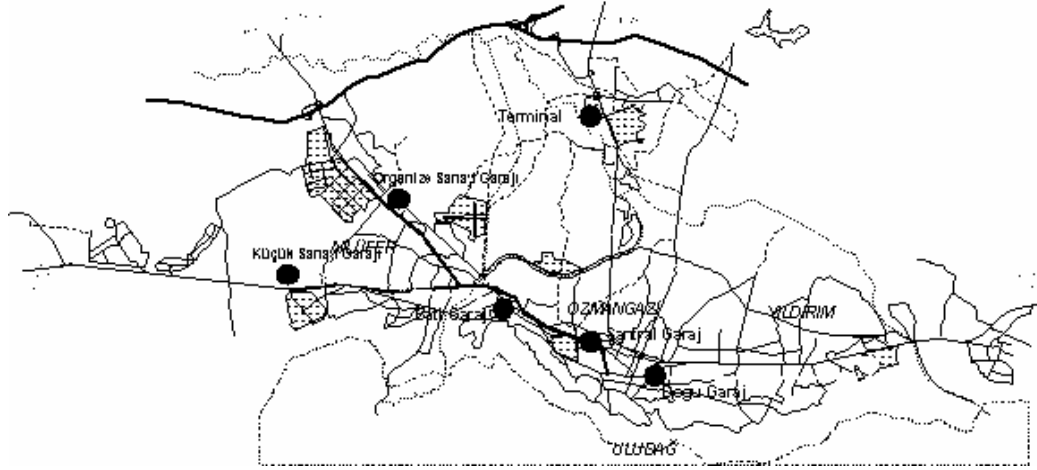
kriterlerine göre yapıldığını, ancak piyasadaki emsal ve rayiç bedelleri değerlendirildiğinde, konut satış bedellerinin ortalama 50.000-100.000 YTL, kiralarının 250-500 YTL arasında değiştiğini, işyeri kiralarının ise 500-1500 YTL civarında olduğunu belirtmiştir. Bu kapsamda kamulaştırma bedellerinin yüksek olacağı tahmin edilmektedir.

Bu konuda Taylan, emlak değerlerinin, dairenin yaşı ve metrekaresi, oda sayısı, kullanım özellikleri, iç ve dış cephe malzemelerinin kalitesi, balkonların işlevselliği, cephesi, manzara ve görüş alanı, kat konumu, binanın inşaat sınıfı, toplam daire sayısı, kat adedi, ısınma şekli, yangın merdiveni, hidroforu, asansörü, güvenlik sistemi, jeneratörü, ses ve ısı izolasyonu olup olmadığı, bina çevresinin peyzajı, site ise sosyal aktivitelerin varlığı, sosyal tesislere, belediye hizmet alanlarına, kamu kurum ve kuruluşlarına yakınlığı, gayrimenkulun boş veya içinde kiracı bulunup bulunmadığı, ulaşım ve otopark durumu, arsa ve çap belgesi, inşaat alanı, arsa payının tespiti ve değeri gibi ekspertizlik kriterlerine göre belirlendiğini (Taylan 2005) ifade etmektedir.

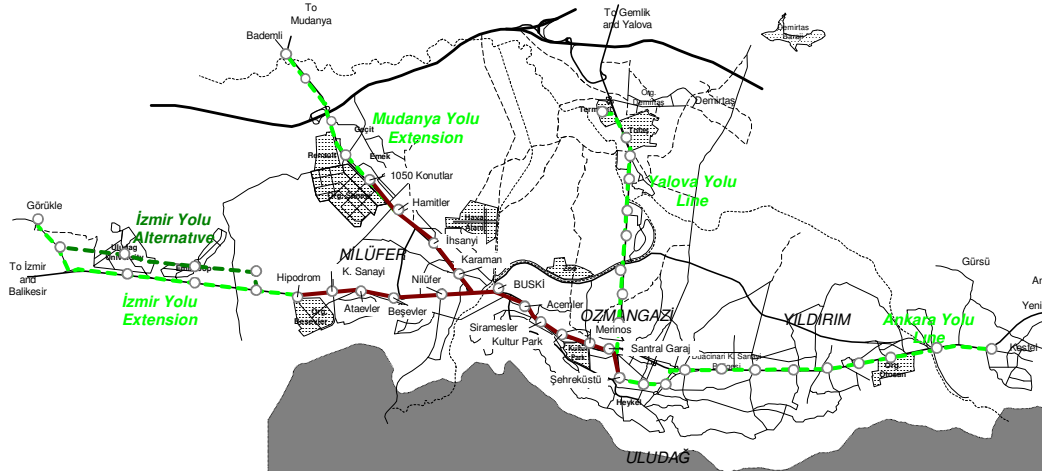
4.4.3. Ulaşım Sistemi Analizi

Bursa'da 2005 yılı itibarıyla biri Yalova Yolu üzerindeki Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali olmak üzere, şehir içi-dışı ulaşımında kullanılan toplam altı terminal (Şekil 4.6.) bulunmaktadır. Bunlar, Şehirlerarası Otobüs Terminali, Doğu Garajı, Santral Garaj, Eski Batı Garajı, Organize Sanayi Garajı ve Küçük Sanayi Garajı'dır. 1997'de Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin Yalova Yolu üzerine taşınmasıyla Eski Kuzey Garajı terminale entegre edilmiş, Santral Garaj şehirlerarası ulaşım görevini yeni terminale devretmiş, alan kentin kuzey ve doğu bölgelerine sefer yapan minibüs terminali olarak düzenlenmiştir. 2002'de ise, kent içi ulaşımı rahatlatmak için Bursaray hafif raylı sistem hattı hizmete girmiştir. Yaklaşık 17 km olan Bursaray'ın ilk aşaması Mudanya Yolu üzerinde Organize Sanayi Bölgesi'nden, İzmir Yolu üzerinde ise Küçük Sanayi Bölgesinden başlayıp, İzmir-Mudanya Yolu kavşağında birleşerek, Şhreküstü'ye kadar devam etmektedir. İzmir ve Mudanya hatları üzerinde beşer istasyon yer almakta, iki hattın birleştiği Acemler İstasyonu'ndan sonra İzmir-Ankara Yolu boyunca dört istasyon bulunmaktadır. Bundan sonra hat, İzmir Yolu'ndan ayrılarak, Santral Garaj'a yönelmekte (Osmangazi İstasyonu) ve Fevzi Çakmak Caddesi'nin altından son durak Şhreküstü'ne kadar gitmektedir. İkinci aşamanın, Haşim İşcan Caddesi, Gökdere Meydanı ve Bulvarı, Ankara Caddesi boyunca ilerleyen ve Yüksek İhtisas Hastanesi'nde biten bir güzergah

olması planlanmaktadır. Şekil 4.7’de mevcut (kırmızı çizgi) ve yapılması öngörülen (yeşil çizgi) istasyonların konumları gösterilmiştir (www.bursaray.com.tr).



Şekil 4.6. Bursa kentindeki garajların dağılımı, 2005, (UKOME 2001)



Şekil 4.7. Bursaray ulaşım sistemi, mevcut ve öngörülen hatlar, 2005 (UKOME 2001)

2002’de Bursaray’ın hizmete girmesiyle, hattın bittiği noktalarda, İzmir Yolu üzerinde Küçük Sanayi Garajı, Mudanya Yolu üzerinde ise Organize Sanayi Garajı düzenlenmiştir. Küçük Sanayi Garajından Esentepe, Demirciköy, Kayapa ve Küçük Sanayi Alanı içine BOİ (Bursa Otobüs İşletmesi) seferleri, Görükle ve Uludağ Üniversite’sine minibüs seferleri yapılmaktadır. Organize Sanayi Garajından Nilüferköy, Bademli, Balabancık, Mürsel, Çağrısan ve Yolçatı’ya BOİ seferleri, Mudanya’ya minibüs seferleri çalışmaktadır. Eski Batı Garajından köylere minibüs seferleri, Doğu Garajından Heykel ve Uludağ Üniversitesi’ne BOİ seferleri, Kestel, Gürsu, İnegöl, Yenişehir, Narlıdere’ye minibüs ve otobüs seferleri yapılmaktadır. Santral Garaj’da ise kentin doğu

ve kuzey bölgelerine sefer yapan toplam 603 minibüs çalışmaktadır (Çizelge 4.3.). Şekil 4.8’de çalışma alanındaki yaya-taşıtların yolları, Bursaray hattı, istasyon, durak ve otoparklar görülmektedir.

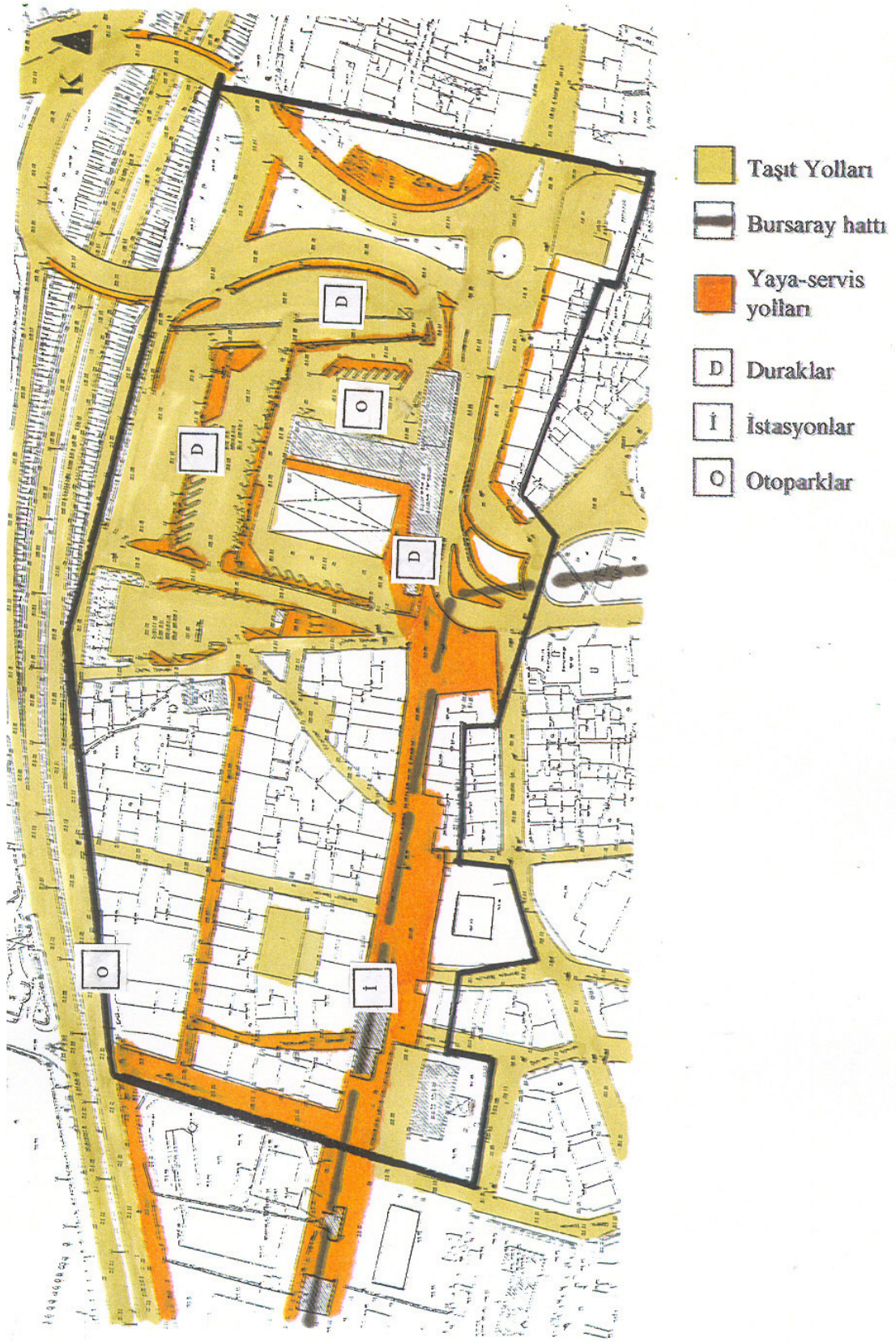
Çizelge 4.3. Santral Garaj’ dan kalkan minibüs hatları ve adetleri, 2005

Üst Bölüm Doğu Bölgelerine sefer yapan minibüsler		Alt Bölüm Kuzey Bölgelerine sefer yapan minibüsler		Cami Karşısı Doğu Bölgelerine sefer yapan minibüsler	
Vatan	17	Hipodrom	31	Karapınar	23
Ertuğrulgazi	49	Soğanlı	26	Cumalıkızık	34
Eğitim	10	Alaşar	55	İsabey	21
Yavuz Selim	20	Çirişhane	26	Fidyekızık	20
Güllük	30	Başaran	25		
Sinandede	27	Panayır	50		
Yeşilyayala	21	K. Balıklı	27		
Vakıf	17	Zümrütevler	26		
Samanlı	22				
Arabayatağı	26				

Kaynak:(Bursa Büyükşehir Belediyesi Zabıta Müdürlüğü 2005)

Daha önce de belirtildiği gibi, Santral Garaj Bölgesi Bursa’yı, İstanbul, Ankara ve İzmir’ e bağlayan yolların kavşak noktasında yer almakta, şehir içi ve şehirlerarası ulaşım bakımından önem taşımakta, özellikle Osmangazi Bursaray İstasyonu’nun ve minibüs duraklarının bölgede yer alması, alanın bir transfer noktası olma özelliğini ön plana çıkarmaktadır. Bu durum bölgenin, işlevsel değişimden kaynaklanan fiziksel ve sosyal köhneme sürecine girmesini geciktirmektedir. Ancak bölgede yer alan minibüs duraklarına bağlı olarak, kavşağın yan kollarında günün her saatinde trafik sıkışıklıkları yaşanmakta, özellikle minibüs giriş ve çıkışlarının kavşak kolları içinde kalması şehir içi ve şehirlerarası ulaşımı aksatmaktadır.

Ayrıca minibüs duraklarının olduğu bölgede yaya-taşıtların sirkülasyonu birbirine karışmış durumdadır. Yol kenarları otopark olarak kullanıldığından, bölgede sağlıklı bir yaya-taşıtlar ilişkisi sağlanamamaktadır. Tüm bu olumsuzluklara bağlı olarak, bölgenin kolay ulaşılabilirlik, merkezilik, manzara, kente giriş noktası olma gibi potansiyel özellikleri, verimli bir şekilde değerlendirilememekte, alan Bursa’nın kentsel kimliğine katkı sağlayamamaktadır.



ekil 4.8. Santral Garaj Bölgesinde ulaşım sistemi analizi, 2005 Ö:1/3000

Konuyla ilgili olarak, Bursa Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı da yaptığı çalışmalarda kent içi minibüs terminallerinin kademeli olarak merkezi alanların dışına taşınması gerektiğini vurgulamaktadır. Bu noktada, kentin geleneksel merkezi ile Yalova Yolu üzerinde oluşmakta olan yeni merkezi arasında bir geçiş bölgesi niteliği kazanan Santral Garaj'daki minibüs terminalinin önerilen başka bir bölgeye taşınarak, alanın kentsel ölçekte fiziksel, işlevsel, ekonomik ve sosyo-kültürel açılardan bir kentsel dönüşüm projesi bağlamında yeniden ele alınması gerekmektedir.

4.4.4. Arazi Kullanımı Analizi

Çalışma alanında arazi kullanımı açısından en büyük oran %60,78'le ulaşım alanlarına (taşıt-yaya yolları, duraklar, istasyonlar, otoparklar) aittir. İkinci büyük oranı % 12,87 ile karma faaliyetlerin bir arada yer aldığı alanlar (ticaret + imalat, ticaret + ulaştırma-haberleşme, ticaret + konaklama-eğlence gibi) oluşturmaktadır. Çizelge 4.4'de bölgedeki arazi kullanımlarının alansal büyüklükleri ve oranları yer almaktadır.

Çizelge 4.4. Santral Garaj Bölgesindeki arazi kullanımlarının alansal büyüklükleri ve oransal dağılımları, 2005

Arazi kullanımı	Alan (m2)	Yüzde (%)
İmalat sanayi alanları	2424	%2,33
Ticaret alanları	5645	%5,27
Konaklama-eğlence alanları	1962	%1,83
Ulaştırma-haberleşme-depolama alanları	2269	%2,12
Kamusal hizmet alanları	783	%0,7
İşletmelere yapılan hizmet alanları	657	%0,6
Karma kullanımlı iş alanları	13.779	12,87
Konut + iş alanları	2278	%2,13
Boş	996	%0,9
Ulaşım alanları	65.100	%60,78
Yeşil alanlar	11.209	%10,47
TOPLAM	107.100	%100

Çalışma alanında temeli olmayan yapılar (büfeler, çadırlar, saçaklar, duraklar) ve inşaat halindeki binalar hariç toplam 120 bina tespit edilmiştir. Binalarda yer alan kullanımlar bodrum, zemin ve üst katlarda olmak üzere üç kategoride incelenmiştir. Buna göre bodrum katlar %30,95 oranıyla ticarethanelerin depoları olarak, zemin katlar %32,08 oranıyla ticarethane olarak, üst katlar %30,50 oranıyla konaklama-eğlence mekanları olarak kullanılmaktadır.

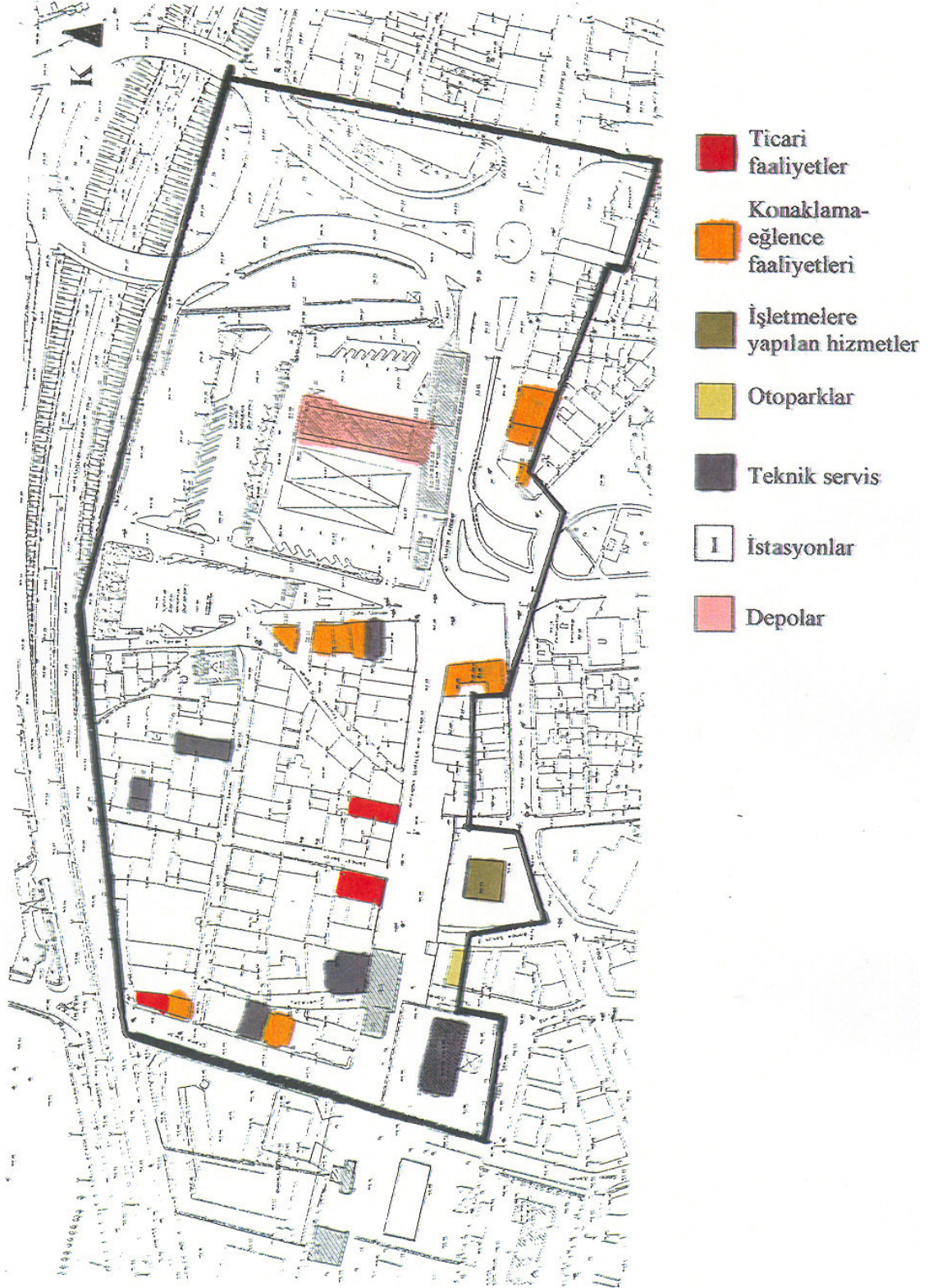
Ayrıca, bu kadar merkezi bir bölgedeki binaların zemin katlarının %5,83, üst katlarının %20,13 oranında boş olması ve Eski Santral Garaj Binası'nın potansiyel değeri açısından verimli olarak kullanılmaması bölgede yaşanan işlevsel değişim (geçmişte bölgede yer alan Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin Yalova Yolu üzerine taşınması, terminale bağlı yan hizmetlerin bölgeyi terk etmesi ve minibüs duraklarının bölgeye yerleştirilmesi) sonucunda ortaya çıkan süzülme ve köhnemeyi ifade etmektedir (Üçüncü hipotez). Tespit edilen binalardaki işlevlerin oransal dağılımları bodrum, zemin ve üst katlar olmak üzere Şekil 4.9.-4.10.-4.11.'de ve Çizelge 4.5'de görülmektedir.

Arazi kullanımı açısından çalışma alanında yer alan Eski Santral Garaj Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin son yıllardaki kullanımını incelenecek olursa; işlevini yitiren eski terminal binasının uzun süre boş kaldığı, sadece belli zamanlarda -ramazan aylarında belediyenin halka iftar verdiği bir mekan olarak- değerlendirildiği tespit edilmiştir. Günümüzde ise, bu bina ve çadır sistemlerle kapatılan otobüs peronları halk pazarı olarak değerlendirilmektedir. Garajın Uluyol Caddesi'ne bakan üst kotundaki açık alanlar otopark olarak, Eskişehir- Ankara yoluna bakan alt kotundaki alanlar ise, minibüs durakları olarak kullanılmaktadır.

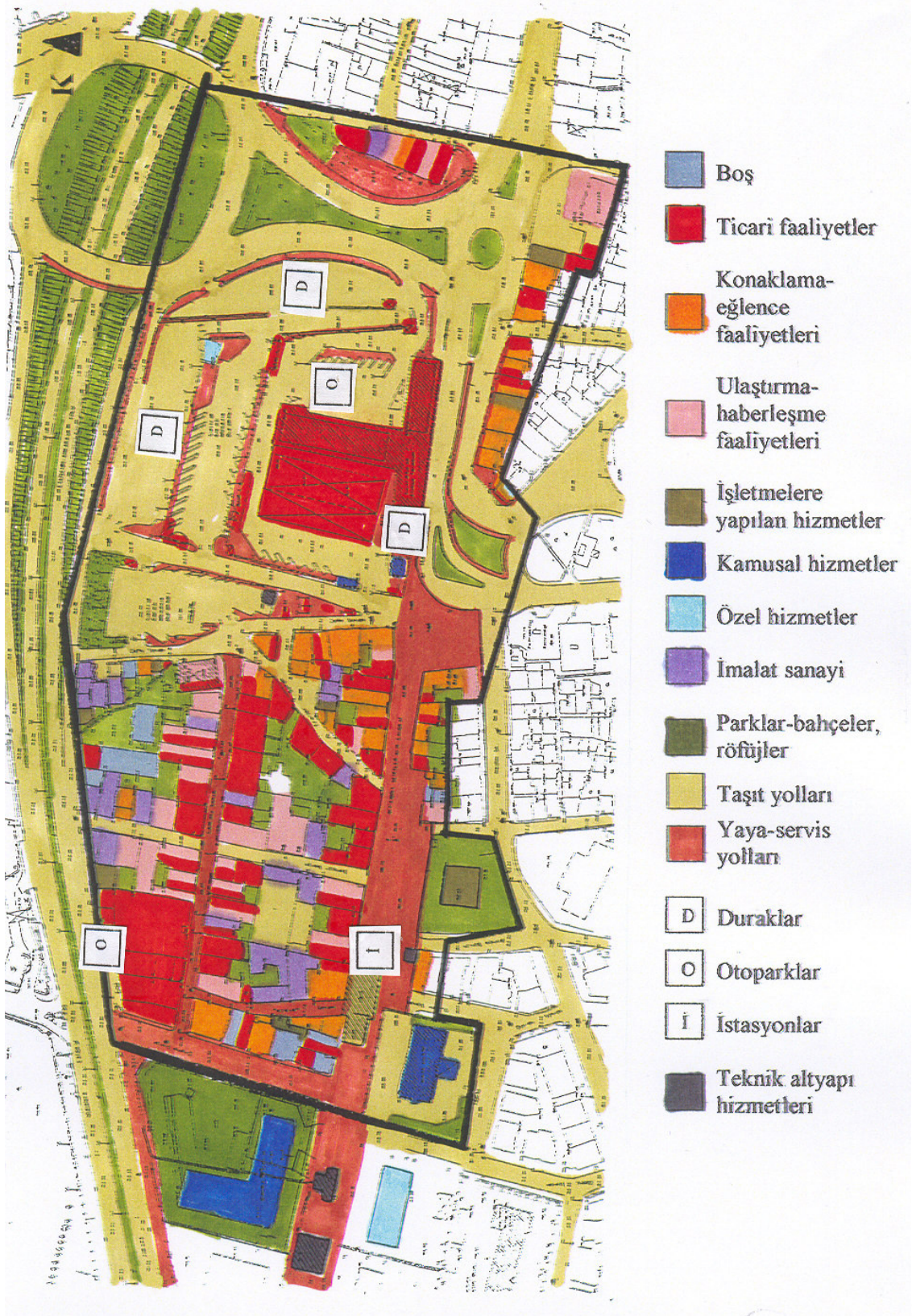
Çizelge 4.5. Santral Garaj Bölgesindeki bodrum, zemin, üst kat kullanımalarının oransal dağılımları, 2005

İşlevler	Bodrum katlar	Zemin katlar	Üst katlar
İmalat sanayi	-	%15,25	%4,16
Yapı-inşaat ve bayındırlık faaliyetleri	-	-	%0,3
Ticari faaliyetler	%30,95	%32,08	%13,20
Konaklama-eğlence faaliyetleri	%26,20	%23,91	%30,50
Ulaştırma-haberleşme-depolama faaliyetleri	%4,76	%14,50	%1,38
Kamusal hizmetler	-	%2,50	%2,91
Özel hizmetler	-	%0,9	%2,77
İşletmelere yapılan hizmetler	%4,76	%3,33	%5,90
Konut	-	-	%18,75
Boş	-	%5,83	%20,13
İstasyonlar, otoparklar	%4,76	%0,9	-
Teknik servis	%28,57	%0,8	-

Yine Uluyol Caddesi'ne bakan otel olarak yapılmış olan üç katlı binanın zemin katı, gıda-giyim ağırlıklı dükkanların ve seyyar satıcıların yer aldığı bir alışveriş alanı olarak, üst katları bürolar şeklinde kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra mevcut dükkan ve büroların yaklaşık 1/3'ünün kullanılmadığı tespit edilmiştir.

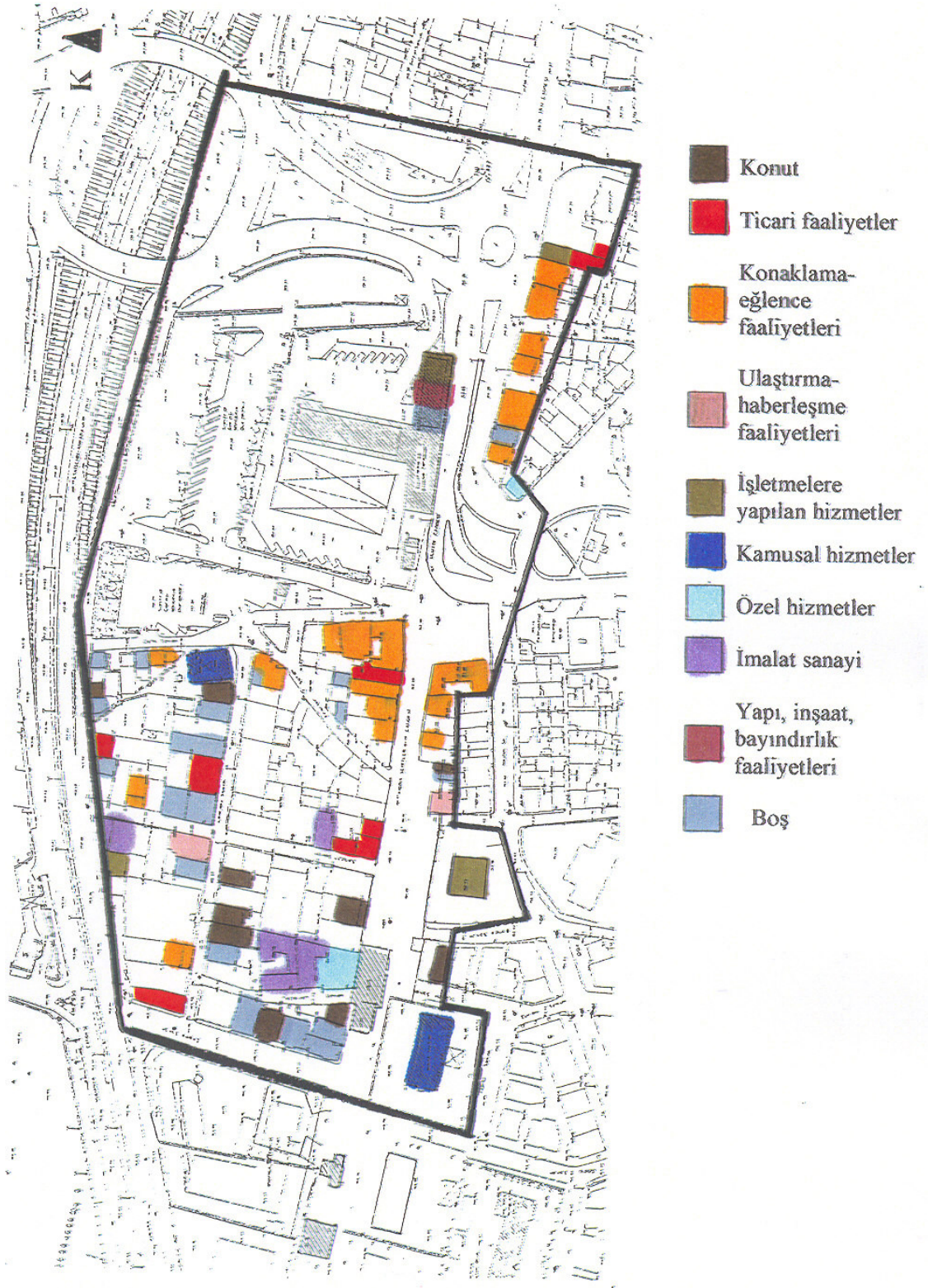


Şekil 4.9. Santral Garaj Bölgesinde bodrum katlar arazi kullanım analizi, 2005 Ö:1/3000



Şe

kil 4.10. Santral Garaj Bölgesinde zemin katlar arazi kullanım analizi, 2005 Ö:1/3000



Şekil 4.11. Santral Garaj Bölgesinde üst katlar arazi kullanım analizi, 2005 Ö:1/3000

Binanın bodrum katının ise, Emekli Sandığı'nın deposu olarak kullanıldığı belirtilmektedir ve bu alana dışarıdan girişler kapatılmış durumdadır. Bu noktada, alanın işlevsel ve ekonomik açılardan verimli olarak değerlendirilmediği sonucuna varılmaktadır.

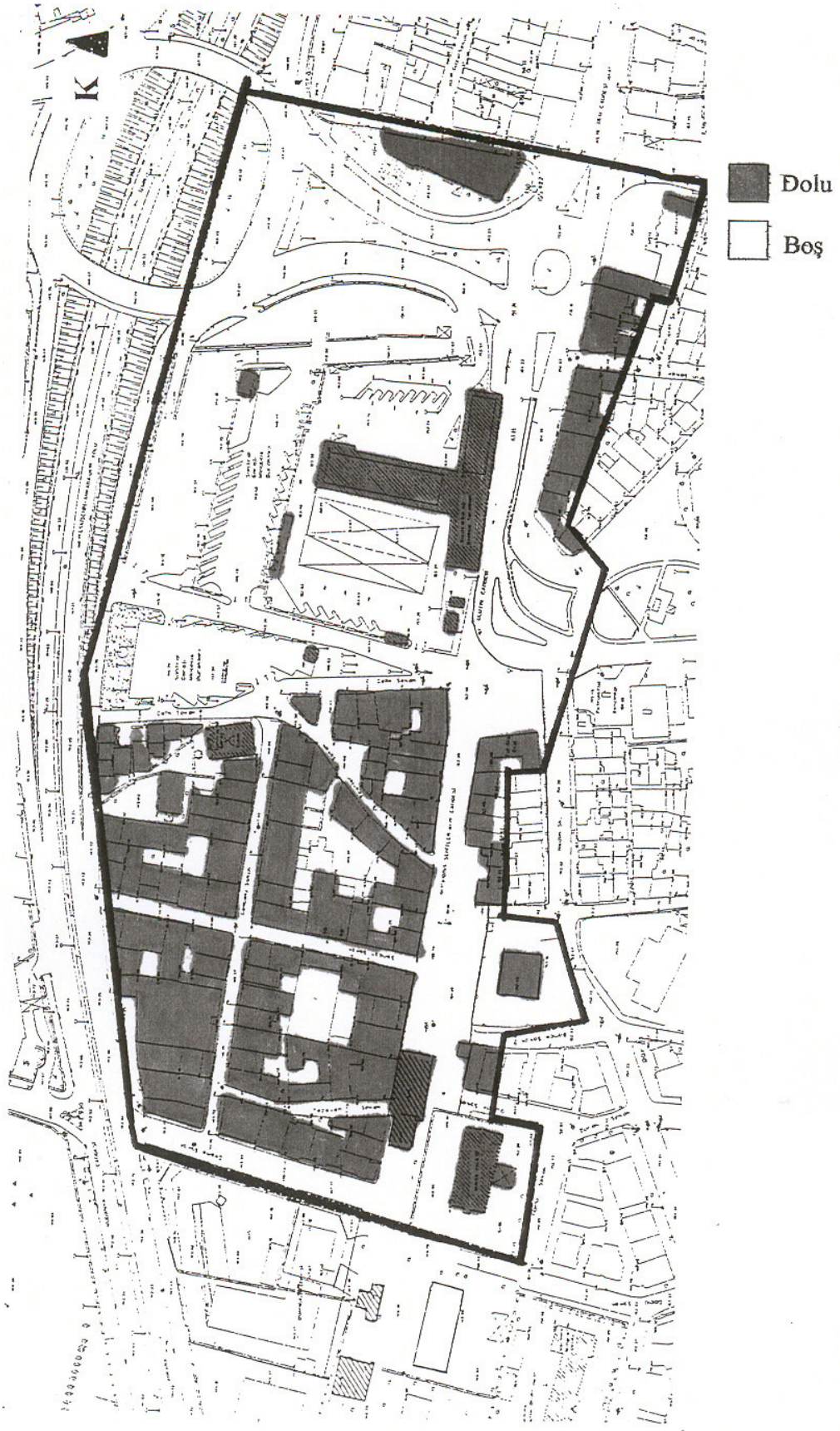
4.4.5. Yapı Yoğunlukları Analizi

Bölgedeki TAKS değerleri kamu yapılarında 0.20-0.35, özel mülkiyetteki alanlarda 0.60-1.00 arasında değişmektedir. Şekil 4.12.'de görüldüğü gibi çalışma alanında bitişik nizamda, az katlı yapılaşmanın hakim olduğu görülmüş, yapı adaları içinde verimli olarak kullanılmayan büyük boşluklar tespit edilmiştir. Tasarım aşamasında bu boşlukların kullanıcıların gereksinimleri doğrultusunda farklı işlevlerle değerlendirilmesi mümkündür.

4.4.6. Bölgenin Çevresel Köhneme Kriterlerine Göre Analizi

Çalışma alanında belirlenen on bir alt bölgeye teknik/sosyal altyapı açılarından yeterlilik, kullanım yoğunluğu ve temizlik kriterleri üzerinden belirli puanlar verilmiştir (Çizelge 4.6). Yapılan değerlendirme sonucunda, en yüksek puanı alan Eski Santral Garaj alanı çevresel açıdan en fazla köhnemiş bölge olarak belirlenmiş, Kıbrıs Şehitleri Caddesi ve Çeşme Sokak çevresi (Ek 8) çevresel köhneme kriterlerine göre en düşük puanı almıştır.

Çalışma alanının toplam çevresel köhneme değeri 219 ile aritmetik ortalama değer olan 264'ün altında kalmıştır. Bu noktada bölgedeki fiziksel, sosyal ve ekonomik yapıyı olumlu yönde etkileyen bazı değişikliklerin köhnemeyi yavaşlattığı düşünülmektedir. Özellikle bölgeye 1994'te İl Özel İdaresi'nin, 1997'de Bursa kent içi ulaşımını sağlayan minibüs duraklarının, 2001 yılında Bursa Valiliği'nin, 2004 yılında da Osmangazi Belediye'sinin yerleşmesi, ayrıca 2002 yılında Kıbrıs Şehitleri Caddesi üzerine Bursaray Osmangazi İstasyonu'nun yapılması bu durumun en önemli nedenleri olarak ortaya çıkmaktadır. Böylece tezin giriş kısmında belirtilen beşinci hipotez de doğrulanmıştır.



Şekil 4.12. Santral Garaj Bölgesinde yapı yoğunlukları analizi, 2005 Ö:1/3000

Çizelge 4.6. Santral Garaj Bölgesi'nin çevresel köhneme kriterlerine göre analizi, 2005

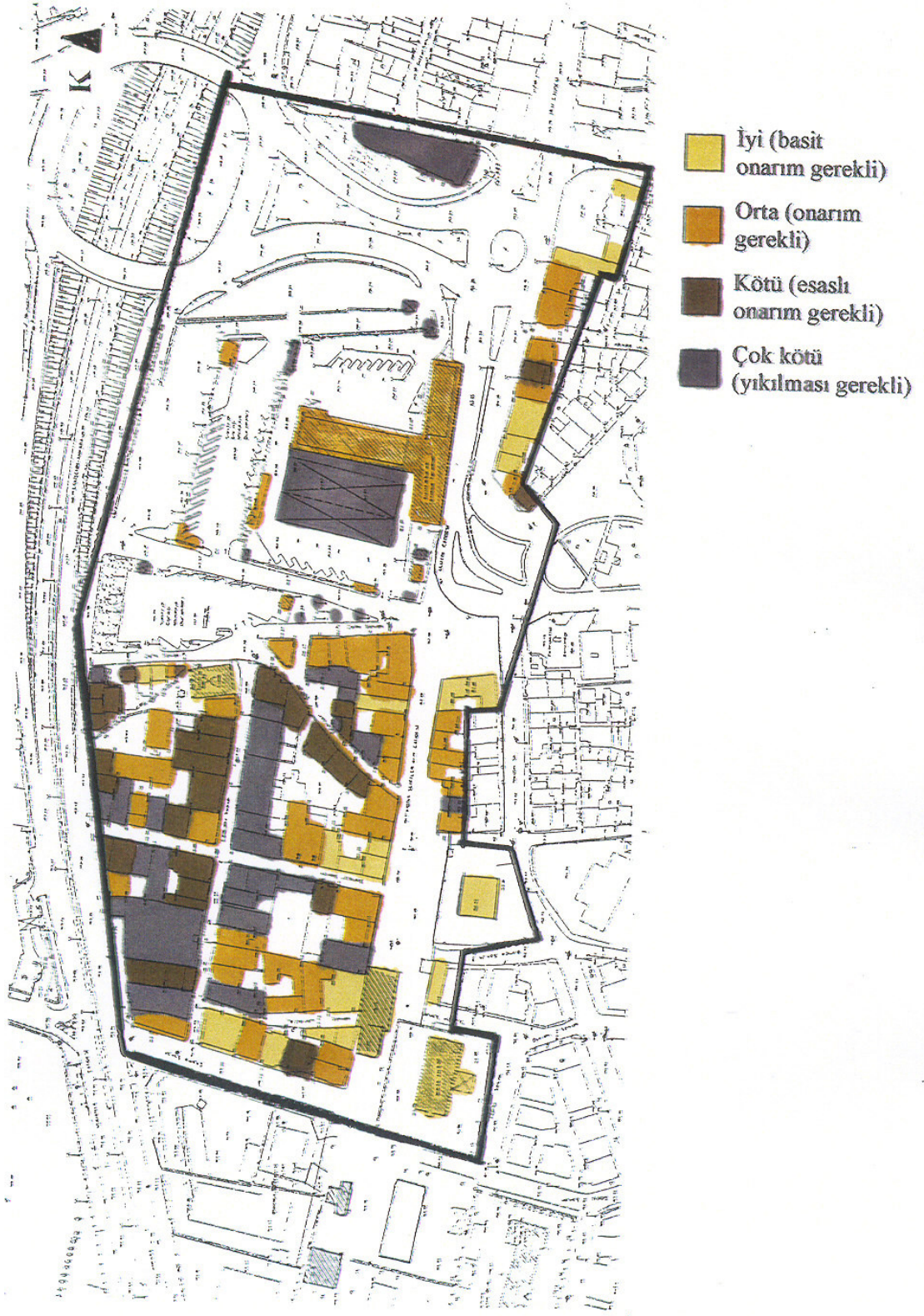
Bölgedeki rahatsız edici faktörler	Eskişehir-Ankara Karayolu Çevresi	Yalova Yolu Kavşağı Çevresi	Eski Santral Garaj Alanı ve Çevresi	Uluyol Caddesi Çevresi	Kıbrıs Şehitleri Caddesi Çevresi	Çelik Sokak Çevresi	Erenler Sokak Çevresi	Gelibolu Sokak Çevresi	Şencan Sokak Çevresi	Tezveren Sokak Çevresi	Çeşme Sokak Çevresi
Teknik altyapı yetersizliği	2	2	3	2	1	3	3	1	3	3	0
Sosyal donatı alanlarının yetersizliği	3	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2
Yeşil alanların yetersizliği	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	0
Binaların doğal aydınlatma ve havalandırma açısından yetersizliği	1	1	1	2	2	1	2	2	3	3	0
Kent mobilyaları ve peyzaj öğelerinin yetersizliği	2	2	3	2	2	2	3	3	3	3	1
Terk edilmiş konutlar-dükkanlar	3	1	3	2	1	1	2	3	1	1	1
Hava kirliliği	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	1
Gürültü kirliliği	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	2
Görsel kirlilik	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
Evsel atık kirliliği	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İşyeri atığı kirliliği	1	1	2	1	0	2	2	1	1	2	0
Rahatsız edici kokular	2	1	3	1	1	2	1	1	1	1	0
Toplam: 219	24	21	29	22	16	23	25	22	26	24	9

Çok yetersiz/kirli: 3 puan Orta derecede yetersiz/kirli: 2 puan, Az yeterli/kirli: 1 puan

Yeterli/kirli değil: 0 puan

4.4.7. Binaların Fiziksel Köhneme Kriterlerine Göre Analizi

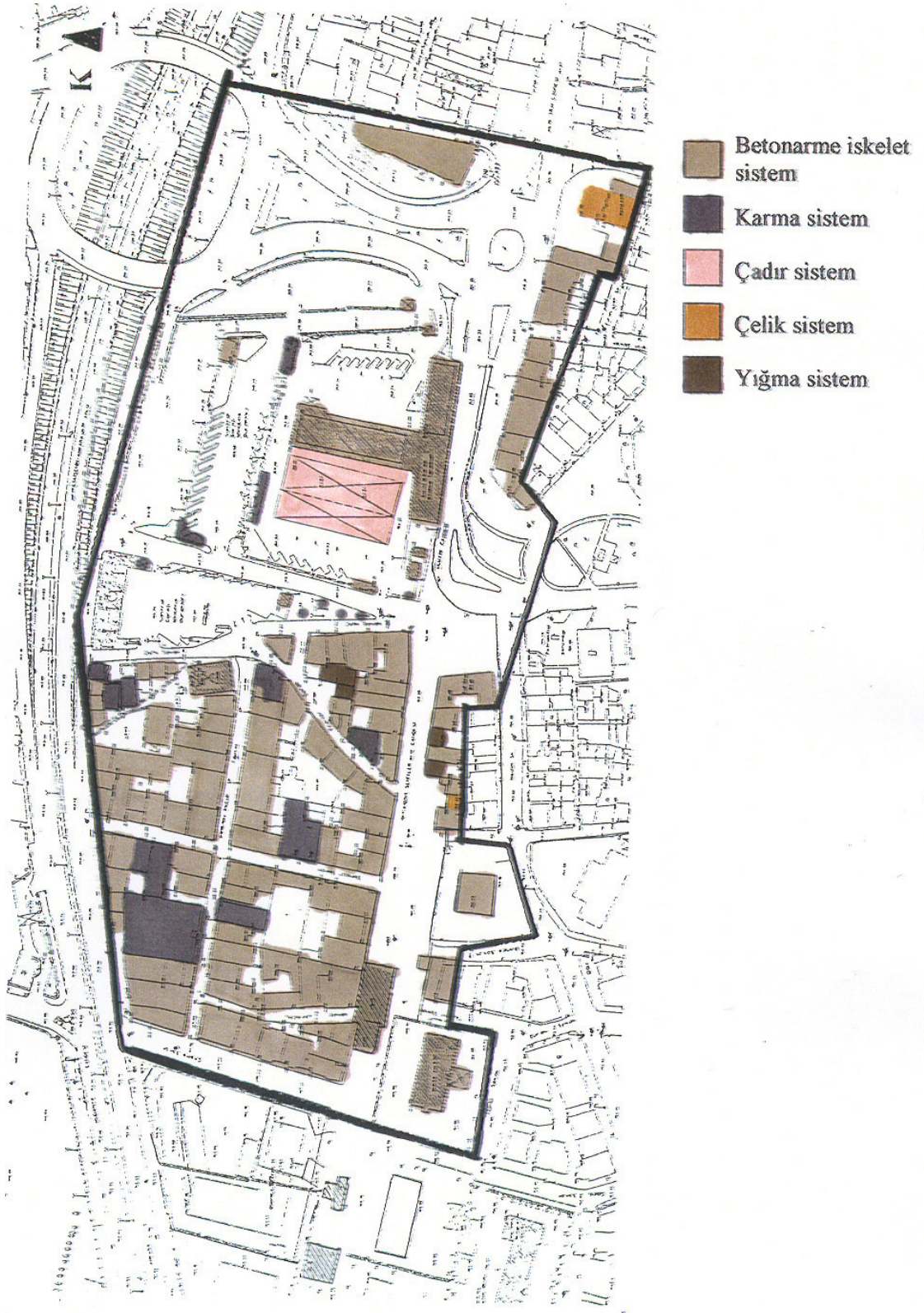
Şekil 4.13.'de görüldüğü gibi, bölgedeki binaların %18'inin iyi durumda (basit onarım gerekli), %39'unun orta durumda (onarım gerekli), %24'ünün kötü durumda (esaslı onarım gerekli), %19'unun çok kötü durumda (yıkılması gerekli) olduğu tespit edilmiştir. Özet olarak, bölgedeki binaların yarıya yakını fiziksel açıdan köhnemiş durumdadır. Ek 8'de çalışma alanında tespit edilen tüm binalara ait fotoğraflar bulunmaktadır.



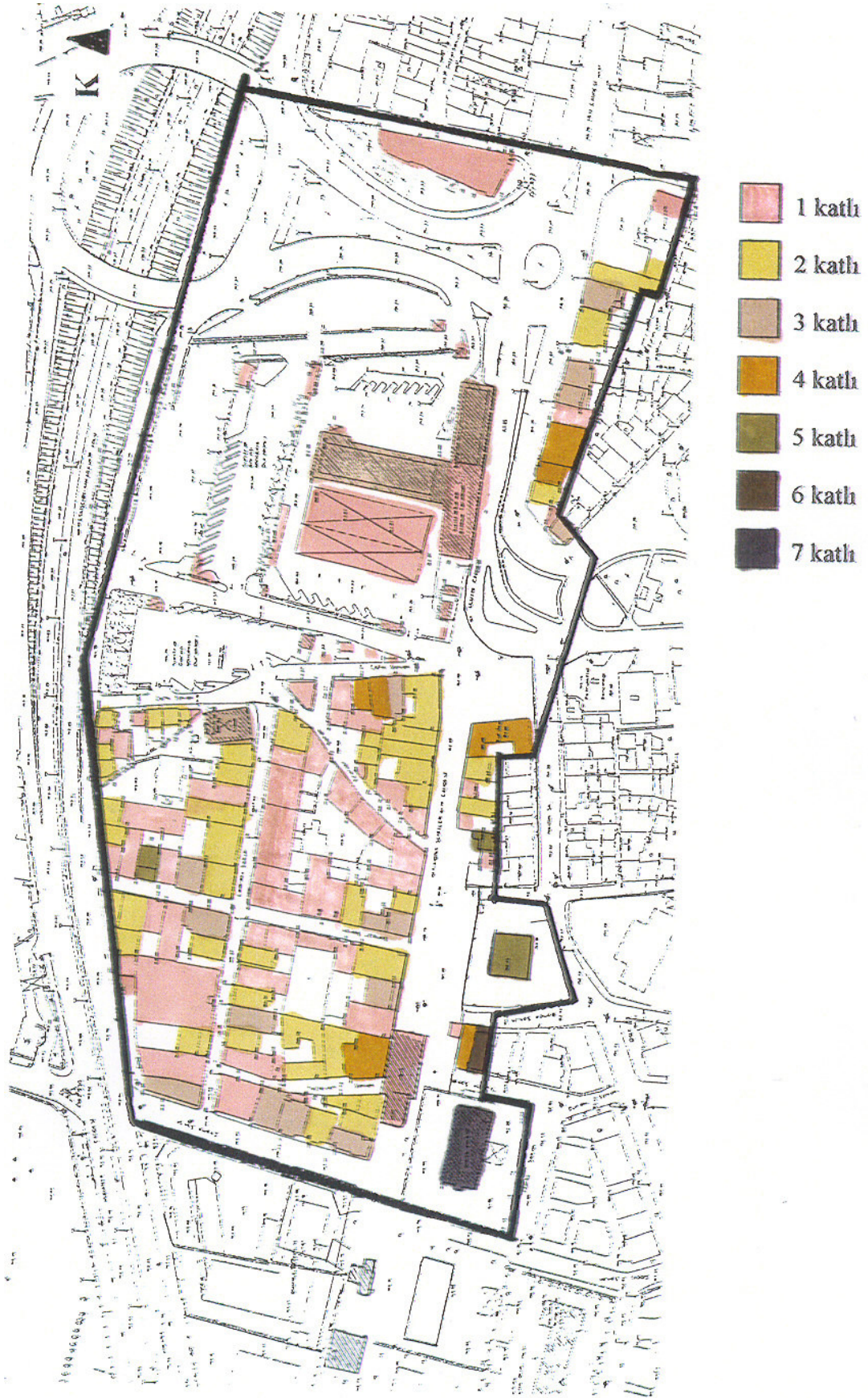
Şekil 4.13. Santral Garaj Bölgesinde binaların fiziksel köhneme kriterlerine göre analizi, 2005 Ö:1/3000



Şekil 4.14. Santral Garaj Bölgesinde binaların mimari niteliklerinin analizi, 2005
Ö:1/3000



Şekil 4.15. Santral Garaj Bölgesinde bina yapım teknikleri analizi, 2005 Ö:1/3000



Şekil 4.16. Santral Garaj Bölgesinde bina yükseklikleri analizi, 2005 Ö:1/3000

4.4.8. Binaların Mimari Niteliklerine Göre Analizi

Şekil 4.14.'de ve Ek 8'deki fotoğraflarda görüldüğü gibi, bölgedeki binalardan %38'inin Cumhuriyet Dönemi ve sonrası mimarlığının biçimsel özelliklerini yansıttığı, bu nedenle binaların koruma ve sağlıklılaştırma yöntemleriyle restore edilerek, yeniden işlevlendirilmesi ve kentsel yaşama kazandırılması gerektiği düşünülmektedir. Korunması önerilen binaların, 1940-50 yılları arasında Türk mimarlığında etkili olan Bauhaus akımının Bursa'daki örnekleri olduğu, sadelik, fonksiyonellik, rasyonellik ve ekonomiklik gibi modernizme özgü nitelikler taşıdığı belirlenmiştir. Analiz çalışmasında, binaların cephe, konstrüksiyon ve malzeme özellikleri incelenmiş, bu kapsamda cephedeki doluluk-boşluk oranları, açık-kapalı çıkmalar, pencere, balkon, saçak biçimleri, balkon korkulukları, pencere dizilişleri ve ölçüleri, teras çatı ve betonarme kullanımı gibi kriterler değerlendirilmiştir.

Sonuç olarak, bu binaların inşa edildikleri dönemlerin izlerini geleceğe taşıdıkları için belgesel değer, zaman içinde toplumun değişen yapısını yansıttıkları için yaşamsal değer, cephe biçimlenişlerinde yapıldıkları dönemlerin mimari akım, stil ve eğilimlerinin izlerini taşıdıkları için üslupsal değer, buldukları mahallenin yerleşim özelliklerini yansıttıkları için kentsel ve tarihi doku değeri, fiziksel açıdan sağlam olanlarının kullanılabilirliği açısından ekonomik değer taşıdıkları göz ardı edilmemeli (Kaprol 2000), binaya uygun işlev seçiminde, binanın mekansal oluşumu, hacimsel boyutu, işlevsel ilişkiler kurgusu ve konumu dikkate alınmalıdır (Altınoluk 1998).

4.4.9. Bina Yapım Teknikleri Analizi

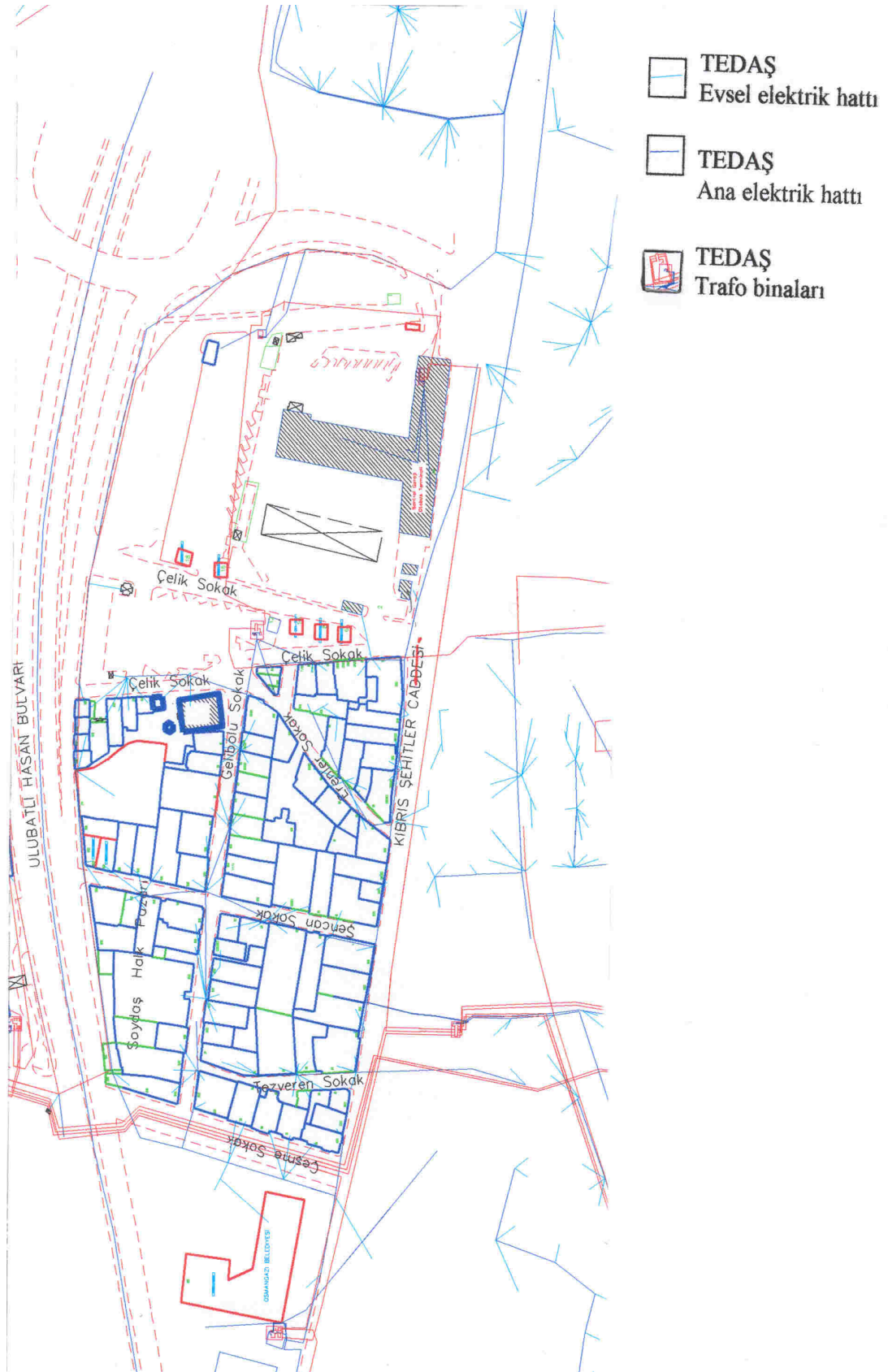
Şekil 4.15.'de görüldüğü gibi, bölgede tespit edilen binaların %86'sı betonarme iskelet sistem, %10'u karma sistem (betonarme+alüminyum, betonarme+yığma, betonarme+çelik), %4'ü yığma sistem ve %1'i çelik iskelet sistemle inşa edilmiştir.

4.4.10. Bina Yükseklikleri Analizi

Şekil 4.16.'da görüldüğü gibi, bölgedeki binaların %40'ı tek katlı, %38'i iki katlı, %13'ü üç katlı, %6'sı dört katlı, %2'si beş katlı, %0.5'i altı katlı, %0.5'i yedi katlı olarak tespit edilmiştir. Özetle, bölgedeki binaların %60'ı birden fazla katlıdır. Ayrıca binaların %18'inde bodrum katı bulunduğu tespit edilmiştir.



Şekil 4.18. Santral Garaj Bölgesinde temiz su şebekeleri analizi, 2005 Ö:1/3000



Şekil 4.19. Santral Garaj Bölgesinde enerji hatları analizi, 2005 Ö:1/3000



Şekil 4.20. Santral Garaj Bölgesinde doğalgaz hattı analizi, 2005 Ö:1/3000



Şekil 4.21. Santral Garaj Bölgesinde telefon hattı analizi, 2005 Ö:1/3000

4.4.11. Teknik Altyapı Analizi

BUSKİ, TEDAŞ, BOTAŞ ve TELEKOM'dan elde edilen bilgilere göre, bölgedeki su, kanalizasyon, elektrik, doğalgaz ve telefon şebekeleri Şekil 4.17.-4.18.-4.19.-4.20.-4.21'deki gibidir. BUSKİ'den alınan bilgilere göre, Santral Garaj Bölgesindeki içme suyu şebekeleri 1995'te yenilenmiş, kanalizasyon ve yağmur suyu hatları ayrılmıştır. Pis su boru çaplarının genişletilmesi konusunda ise, iki yıldır çalışmalara devam edildiği belirtilmiştir.

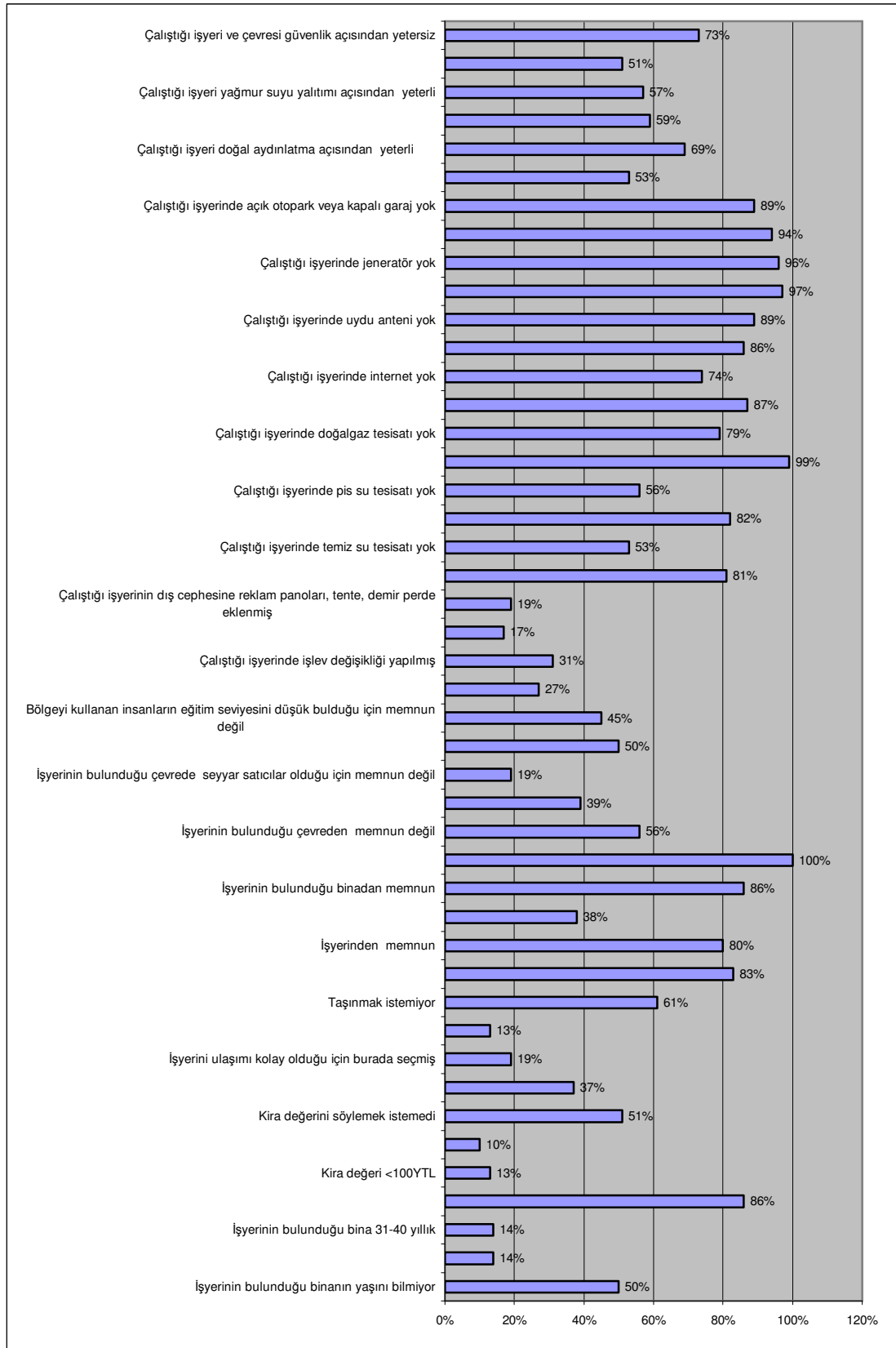
BOTAŞ, TELEKOM ve TEDAŞ'tan alınan bilgilere göre, Santral Garaj Bölgesi'yle ilgili yakın gelecekte yapılacak bir çalışma olmadığı ifade edilmiştir. Bu kapsamda özellikle bölgedeki havai hatların görsel açıdan rahatsızlık yarattığı konusunda, yeraltı şebekesi döşemenin maliyet açısından yüksek bedeller gerektirdiği, havai hatların ise daha ekonomik olduğu ve yapım kolaylığı sağladığı, ancak Büyükşehir Belediyesi'nin öngördüğü bir proje olursa bölgedeki teknik altyapının yenilenmesi konusunda ortaklaşa bir çalışma yürütülebileceği belirtilmiştir.

4.5. Santral Garaj Bölgesindeki Kullanıcıların Sorunlarının Analizi

Tespit aşamasından sonra, ilk olarak Santral Garaj Bölgesindeki kullanıcıların sorunlarını ölçmek amacıyla pilot bir çalışma yapılmıştır. Bu kapsamda 70 işverene/ücretli çalışana, 60 minibüs şoförüne ve bölgede yaşayan 4 aileye anket uygulanmıştır.

- İşverenlere/ücretli çalışanlara yönelik anket çalışması bulguları

Anket sonuçlarına göre, işverenlerin/çalışanların %86'sının işyerinde kiracı olduğu belirlenmiş, ancak kiracıların %51'i ne kadar kira ödediğini söylemek istememiştir. %37'si işyerini insanların çok yoğun olduğu bir bölge olduğu için burada seçtiğini, %61'inin uzun vadede taşınma planı olmadığı belirlenmiştir. Taşınmak isteyenlerin %83'ü Altıparmak-Heykel civarına gitmek istediğini ifade etmiştir. %80'i işyerinden, %86'sı binadan memnun olduklarını belirtmiş, işyerinden memnun olmayanların %38'i iyi iş yapamadıkları için, binadan memnun olmayanların tamamının bakımsızlıktan şikayetçi olduğu görülmüştür. Çalışanların %56'sı çevreden, %50'si bölgeyi kullanan insanlardan memnun olmadıklarını vurgulamıştır. %73'ü çevreyi güvensiz, %39'u bölgedeki kullanıcıları kozmopolit, %45'i eğitim seviyelerini düşük bulduğu için memnun olmadıklarını belirtmiştir. %31'i çalıştığı işyerinde işlev değişikliği yapıldığını, %36'sı dış cephe elemanlarında değişiklik yapıldığını ifade



Şekil 4.22. Bölgede çalışanların bulunduğu işyeri ve Santral Garaj Bölgesi hakkındaki sorunlarına yönelik anket çalışması bulguları, 2005 (İşyeri anketleri: 70 adet)

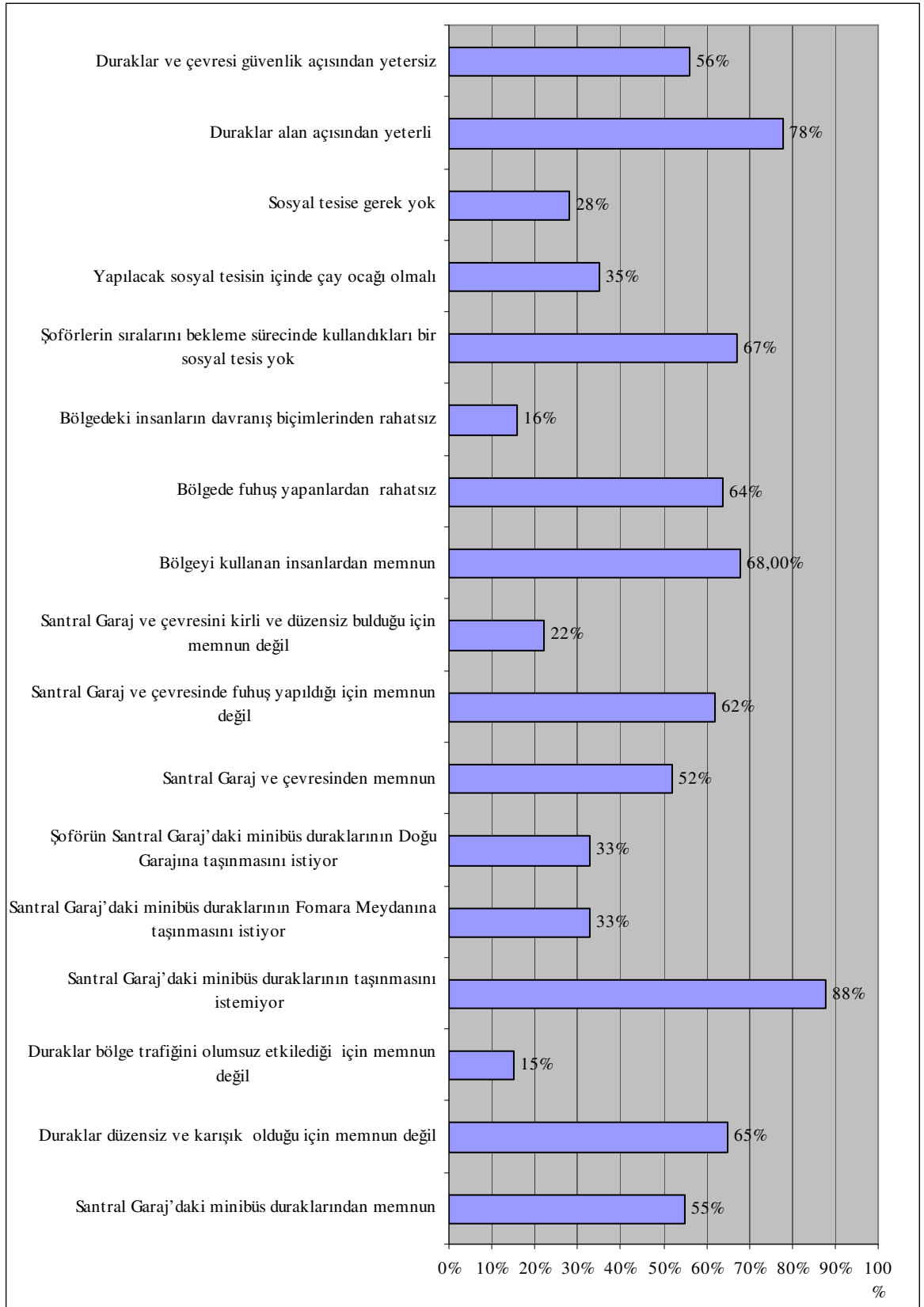
etmiştir. Teknik açıdan, işyerlerinin %79'unda doğalgaz, %82'sinde sıcak su, %53'ünde temiz ve pis su tesisatı, %97'sinde asansör, %96'sında jeneratör, %94'ünde yangın merdiveni, %89'unda otopark/garaj olmadığı belirtilmiştir. İletişim açısından işyerlerinin %74'ünde internet, %86'sında kablolu TV, %89'unda uydu anteni bulunmadığı ifade edilmiştir. Fiziksel konfor koşulları incelendiğinde, çalışanların %53'ü ses yalıtımı, %59'u alan, %49'u ısı konfor açısından işyerlerini yetersiz bulduğunu belirtmiştir (Şekil 4.22.).

- Şoförlere yönelik anket çalışması bulguları

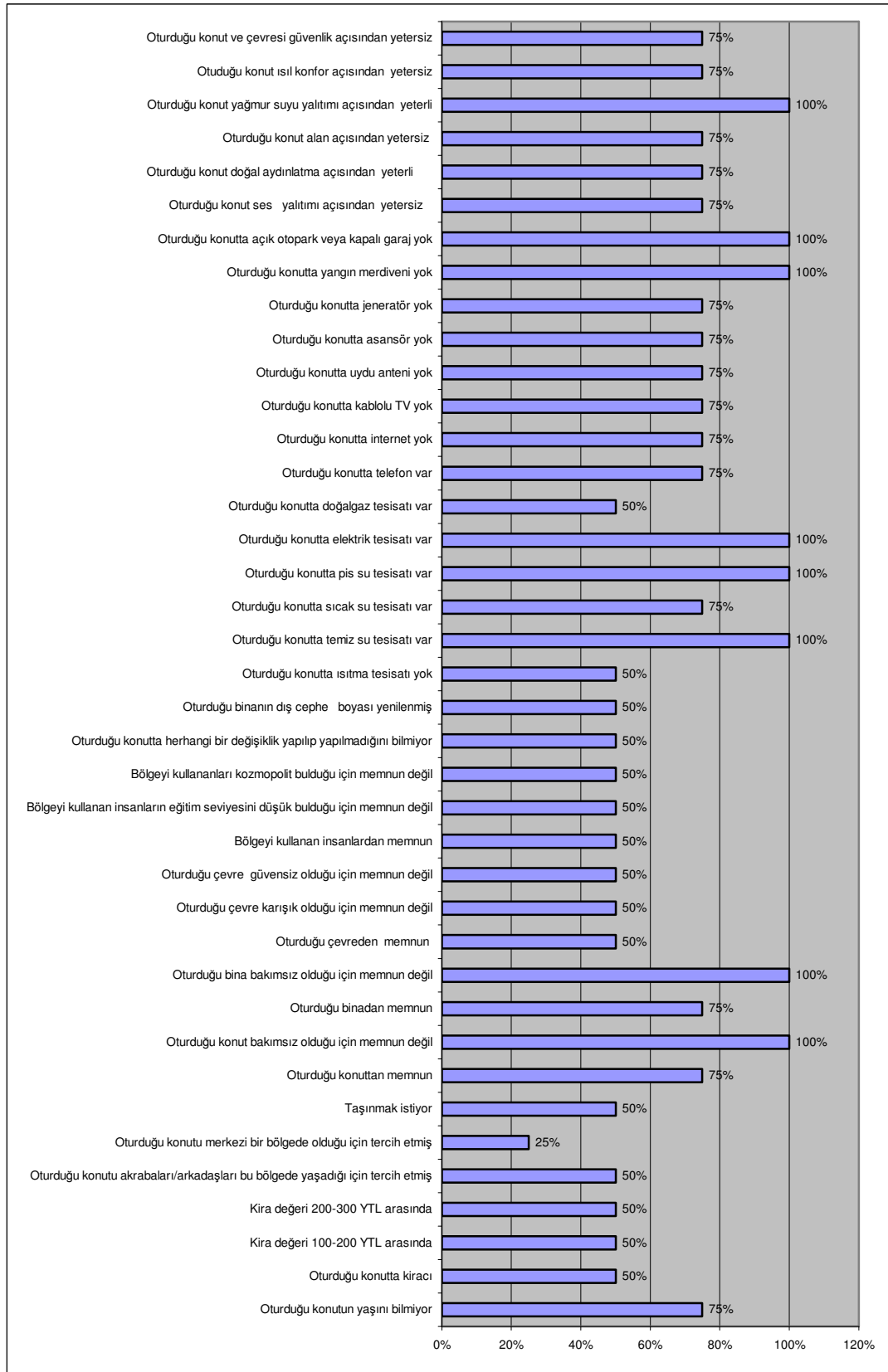
Anket sonuçlarına göre, şoförlerin %55'i duraklardan memnun olduğunu, memnun olmayanların %65'i durakları düzensiz ve karışık bulunduğunu belirtmiştir. %88'i Santral Garaj'daki minibüs duraklarının taşınmasını istemezken, %33'ü durakların Doğu Garajı'na ya da Fomara Meydanı'na taşınmasının uygun olacağını belirtmiştir. %52'si Santral Garaj ve çevresinden, %68'i bölgeyi kullanan insanlardan memnun olduğunu, ancak %64'ü çevrede fuhuş yapılmasından rahatsızlık duyduğunu belirtmiştir. Şoförlerin %67'si, sıralarını bekleme sürecinde kullandıkları bir sosyal tesis olmadığını, %28'i uzun süre beklemedikleri için böyle bir tesise gereksinimleri olmadığını ifade etmiştir. %78'i durakları alan açısından yeterli bulurken, %56'sı çevrenin güvensiz olduğunu belirtmiştir (Şekil 4.23.).

- Bölgede yaşayanlara yönelik anket çalışması bulguları

Anket sonuçlarına göre bölgede yaşayanların, %50'si kiracıdır ve 200-300 YTL arasında kira ödemektedir. %50'si oturduğu konutu akrabaları/arkadaşları bu bölgede yaşadığı için tercih ettiğini, ancak uzun vadede taşınmak istediğini belirtmiştir. %75'i oturduğu konuttan ve binadan memnun olduğunu, memnun olmayanların tamamının binaların/çevrenin bakımsızlığından şikayetçi olduğu görülmüştür. Bölgede yaşayanların %50'si çevreden ve bölgeyi kullanan insanlardan memnun olduğunu, memnun olmayanların %50'si çevreyi güvensiz ve insanların eğitim seviyesini düşük bulunduğunu belirtmiştir. Anket uygulanan kişilerin %50'si oturduğu konuta sonradan fiziksel bir müdahale yapıp yapılmadığını ve %75'i binanın kaç yaşında olduğunu bilmediğini belirtmiştir. İletişim açısından konutların %75'inde internet, kablolu TV, uydu anteni, teknik açıdan %75'inde jeneratör ve asansör, %50'sinde doğalgaz tesisatı, hiçbirinde yangın merdiveni ve otopark/garaj olmadığı ifade edilmiştir. Fiziksel konfor koşulları incelendiğinde, yaşayanların %75'i ses yalıtımı, alan ve ısı konfor açısından konutları yetersiz, çevreyi de güvensiz bulunduğunu belirtmiştir (Şekil 4.24.).



Şekil 4.23. Şoförlerin bulunduğu duraklar ve Santral Garaj Bölgesi hakkındaki sorunlarına yönelik anket çalışması bulguları, 2005 (Şoför anketleri: 60 adet)



Şekil 4.24. Bölgede yaşayanların oturduğu konut ve Santral Garaj Bölgesi hakkındaki sorunlarına yönelik anket çalışması bulguları, 2005 (Konut anketleri: 4 adet)

Sonuç olarak, Santral Garaj Bölgesindeki tüm kullanıcı grupları için en önemli sorunun, çevrede yaşanan fiziksel ve sosyal köhneme olduğu ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda çevrenin/ binaların/ işyerlerinin/ durakların ve konutların fiziksel konfor koşulları ve teknik altyapı açısından yetersiz olduğu belirtilmiştir. Bölgede yaşanan sosyal problemlerin başında, fuhuş yapanlar, tinerciler, şarapçılar, dilenciler gibi toplumdan dışlanmış kişilerden ve terkedilmiş binalardan kaynaklanan güvensizlik gelmektedir.

Özellikle, akşam saatlerinde işyerlerinin kapanmasıyla birlikte bölgenin ıssızlaşması bu problemin temel nedenini oluşturmaktadır. Bunun yanında, ekonomik açıdan marjinal sektör olarak değerlendirilen ve vergi dışı kazanç sağlayan seyyar satıcıların bölgede yoğun bir şekilde yer alması, kullanıcıların eğitim seviyesinin düşük olması, taciz, kavgı gibi olayların sıklıkla yaşanması diğer sosyal problemleri oluşturmaktadır.

4.6. Santral Garaj Bölgesinin Kentsel Teknik/Sosyal Altyapı ve Kent Mobilyaları Açısından Yeterliliğinin Analizi

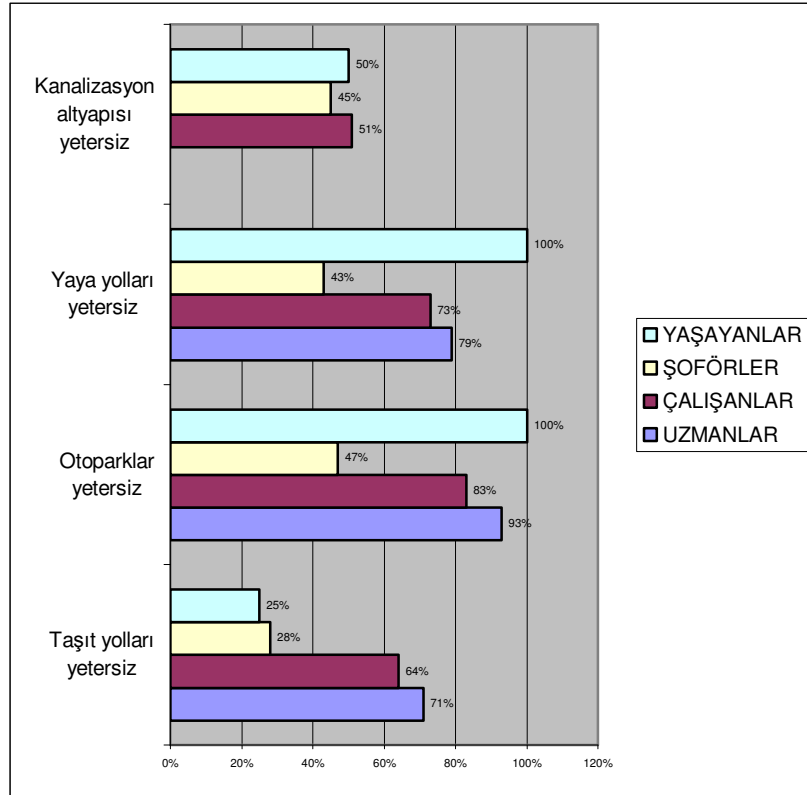
Anket çalışmasının ikinci aşamasında, bölgede yaşanan sorunları daha detaylı bir şekilde ortaya koymak için, kullanıcı gruplarının ve konuyla ilgili uzmanların Santral Garaj Bölgesindeki kentsel teknik/sosyal altyapı ve kent mobilyaları yeterliliğine yönelik düşünceleri alınmış ve karşılaştırılmıştır. Bu kapsamda 70 işverene/ücretli çalışana, 60 minibüs şoförüne, bölgede yaşayan 4 aileye, Bursa'daki kamu kurumlarında ve meslek odalarında çalışan 14 mimar ve şehir plancısına anket uygulanmıştır. Grafiklerde her kullanıcı grubuna ait oranlar yer aldığından, konuyla ilgili genel görüşü ortaya koymak amacıyla metin içindeki değerlendirmeler toplam anket sayısı (148 anket) üzerinden yapılmıştır.

- Bölgedeki kentsel teknik altyapı yeterliliğine yönelik anket çalışması bulguları

Tüm kullanıcı gruplarına ve uzmanlara uygulanan anketler sonucunda, bireylerin %49'unun taşıt yollarını, %70'inin otoparkları, %62'sinin yaya yollarını, %48'inin kanalizasyon şebekesini yetersiz bulduğu ortaya çıkmıştır. Kullanıcı gruplarının ve uzmanların Santral Garaj Bölgesindeki kentsel teknik altyapı yeterliliğine yönelik düşünceleri karşılaştırıldığında, şoförlerin yaya yollarını ve otoparkları, diğer gruplara oranla daha yeterli buldukları ortaya çıkmıştır. Bu noktada şoförlerin, bölgeyi yaya olarak kullanmalarının ve kendilerine ayrılan duraklarda yolcu beklemelerinin etkili olduğu düşünülmektedir. Diğer taraftan, bölgede yaşayanların taşıt yollarını, diğer gruplara oranla daha yeterli bulmaları, ulaşım açısından raylı sistemi tercih etmelerinin bir sonucu olabilir (Şekil 4.25.).

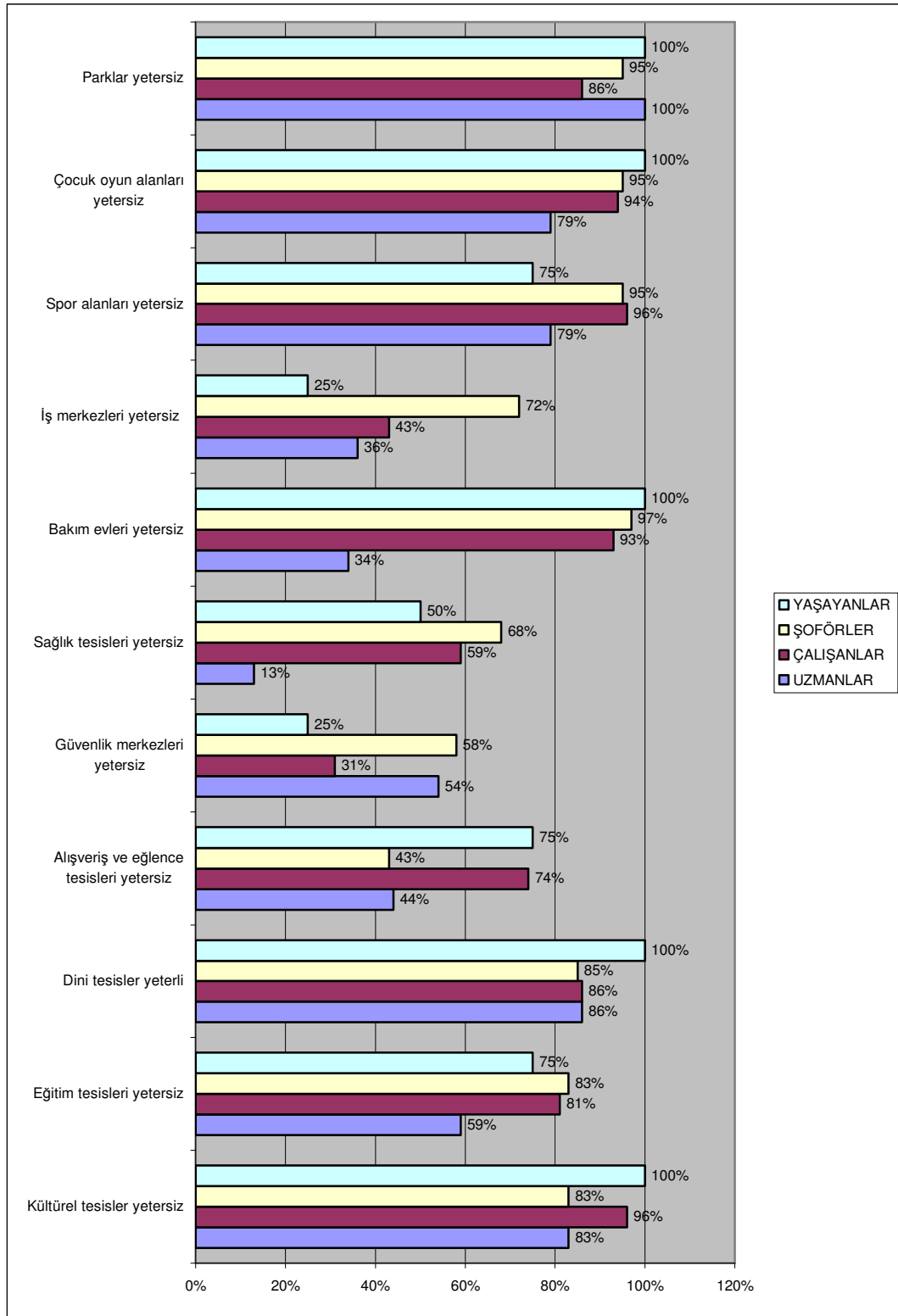
▪ Bölgedeki kentsel sosyal altyapı yeterliliğine yönelik anket çalışması bulguları

Bireylerin %90'ı kültürel tesisleri, %80'i eğitim tesislerini, %11'i dini tesisleri, %59'u alışveriş ve eğlence tesislerini, %45'i güvenlik merkezlerini, %57'si sağlık tesislerini, %89'u bakım evlerini, %57'si iş merkezlerini, %93'ü spor alanlarını, çocuk oyun alanlarını ve parkları yetersiz bulmaktadır. Kullanıcı gruplarının ve uzmanların Santral Garaj Bölgesindeki kentsel sosyal altyapı yeterliliğine yönelik düşünceleri karşılaştırıldığında, bütün grupların bölgedeki kültürel tesisleri ve yeşil alanları yetersiz bulduğu ortaya çıkmıştır. Ancak uzmanlar, diğer gruplardan farklı olarak, iş merkezlerinin (bölgede yaşayanlar da yeterli buluyor) ve sağlık tesislerinin yeterli olduğunu, bakım evlerinin ise, merkezi iş alanı dışında bir bölgede yer alması gerektiğini belirtmişlerdir (Şekil 4.26.).



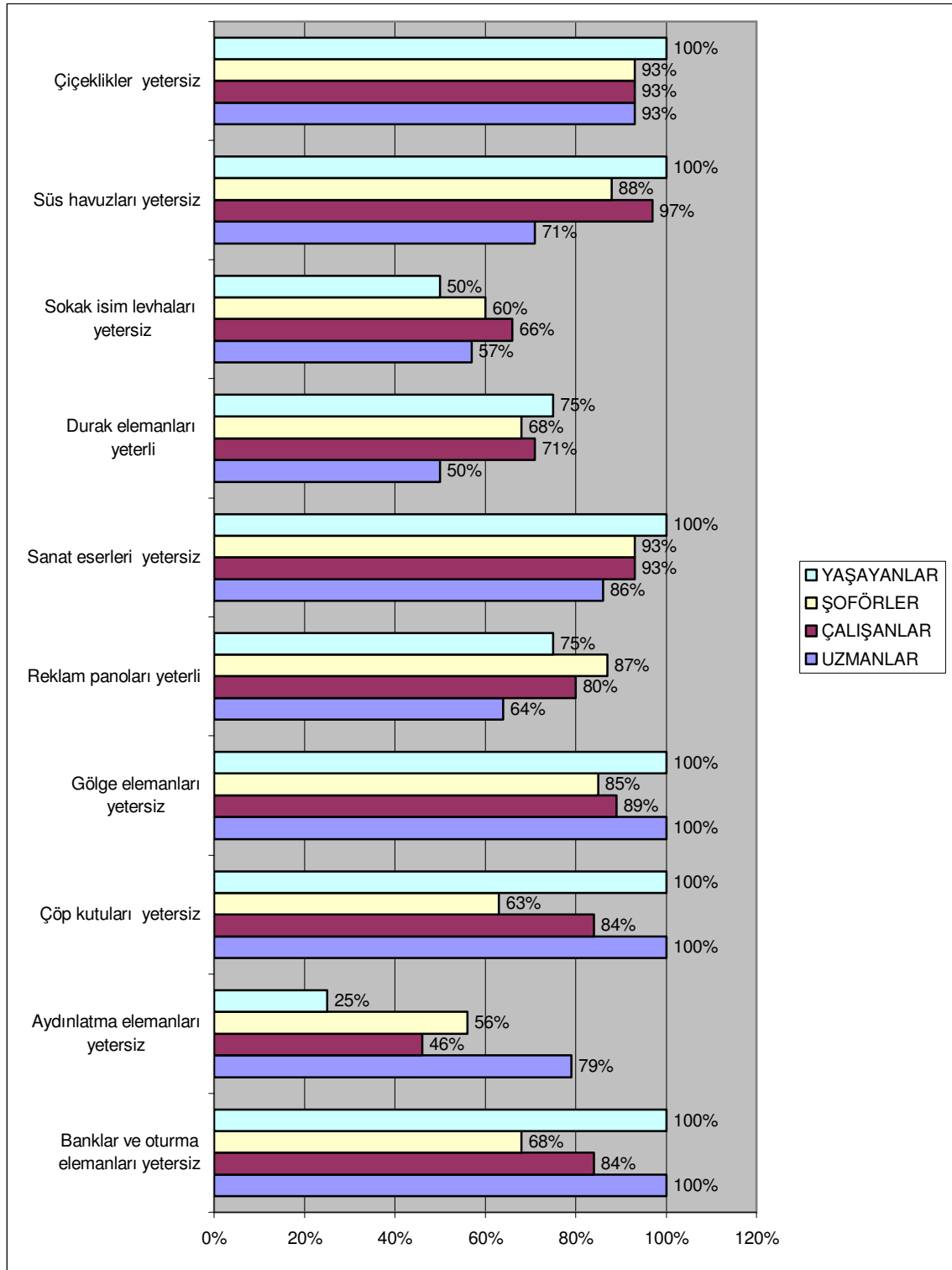
Şekil 4.25. Santral Garaj Bölgesindeki kentsel teknik altyapı yeterliliğine yönelik anket çalışması bulguları, 2005

(Uzman anketleri: 14 adet, işyeri anketleri: 70 adet, şoför anketleri: 60 adet, konut anketleri: 4)



Şekil 4.26. Santral Garaj Bölgesindeki kentsel sosyal altyapı yeterliliğine yönelik anket çalışması bulguları, 2005

(Uzman anketleri: 14 adet, işyeri anketleri: 70 adet, şoför anketleri: 60 adet, konut anketleri: 4)



Şekil 4.27. Santral Garaj Bölgesindeki kent mobilyalarının yeterliliğine yönelik anket çalışması bulguları, 2005

(Uzman anketleri: 14 adet, işyeri anketleri: 70 adet, şoför anketleri: 60 adet, konut anketleri: 4)

- Bölgedeki kent mobilyalarının yeterliliğine yönelik anket çalışması bulguları

Bireylerin %80'i bankları, %53'ü aydınlatma elemanlarını, %78'i çöp kutularını, %89'u gölge elemanlarını, %18'i reklam panolarını, %93'ü sanat eserlerini, %30'u durak elemanlarını, %62'si sokak isim levhalarını, %91'i süs havuzlarını, %93'ü çiçeklikleri yetersiz bulunduğunu belirtmiştir. Kullanıcı gruplarının ve uzmanların Santral Garaj Bölgesindeki kent mobilyalarının yeterliliğine yönelik düşünceleri karşılaştırıldığında, tüm grupların reklam panoları ve durak elemanları dışında, diğer kent mobilyalarını yetersiz buldukları ortaya çıkmıştır (Şekil 4.27.).

Yapılan analizler ve anketler sonucunda, alan çalışması için seçilen Santral Garaj Bölgesinde, Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin 1997'de Yalova Yolu üzerine taşınmasından kaynaklanan ekonomik, işlevsel, fiziksel ve görsel açılardan eskime, süzülme ve köhneme, ayrıca bölgedeki sokak çocukları, dilenciler, hayat kadınları, seyyar satıcılar gibi alt gelir gruplarına bağlı olarak genel bir güvensizlik ve sosyal açıdan bir çöküntü yaşandığı ortaya çıkmış, böylece tezin giriş kısmında belirtilen üçüncü ve dördüncü hipotezler doğrulanmıştır. Tüm bu nedenlere bağlı olarak, alan çalışması için seçilen Santral Garaj Bölgesinde mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin yetersiz olduğu ve bir kentsel dönüşüm projesine gereksinim duyulduğu tespit edilmiş, son hipotez de doğrulanmıştır.

4.7. Santral Garaj Bölgesinde Yapılabilecek Bir Kentsel Dönüşüm Projesinin Fiziksel, Sosyal, Ekonomik ve Yasal/Yönetmelik Boyutlarına Yönelik Beklentilerin Analizi

Anket çalışmasının üçüncü aşamasında, kullanıcı gruplarının ve uzmanların Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek bir kentsel dönüşüm projesinin fiziksel, sosyal, ekonomik ve yasal boyutlarına yönelik düşünceleri alınmış ve karşılaştırılmıştır. Bu kapsamda 70 işverene/ücretli çalışana, 60 minibüs şoförüne, bölgede yaşayan 4 aileye, Bursa'daki kamu kurumlarında ve meslek odalarında çalışan 14 mimar ve şehir plancısına anket uygulanmıştır. Grafiklerde her kullanıcı grubuna ait oranlar yer aldığından, konuyla ilgili genel görüşü ortaya koymak amacıyla metin içindeki değerlendirmeler toplam anket sayısı (148 anket) üzerinden yapılmıştır.

- Uygulanacak projenin fiziksel boyutuna yönelik anket çalışması bulguları

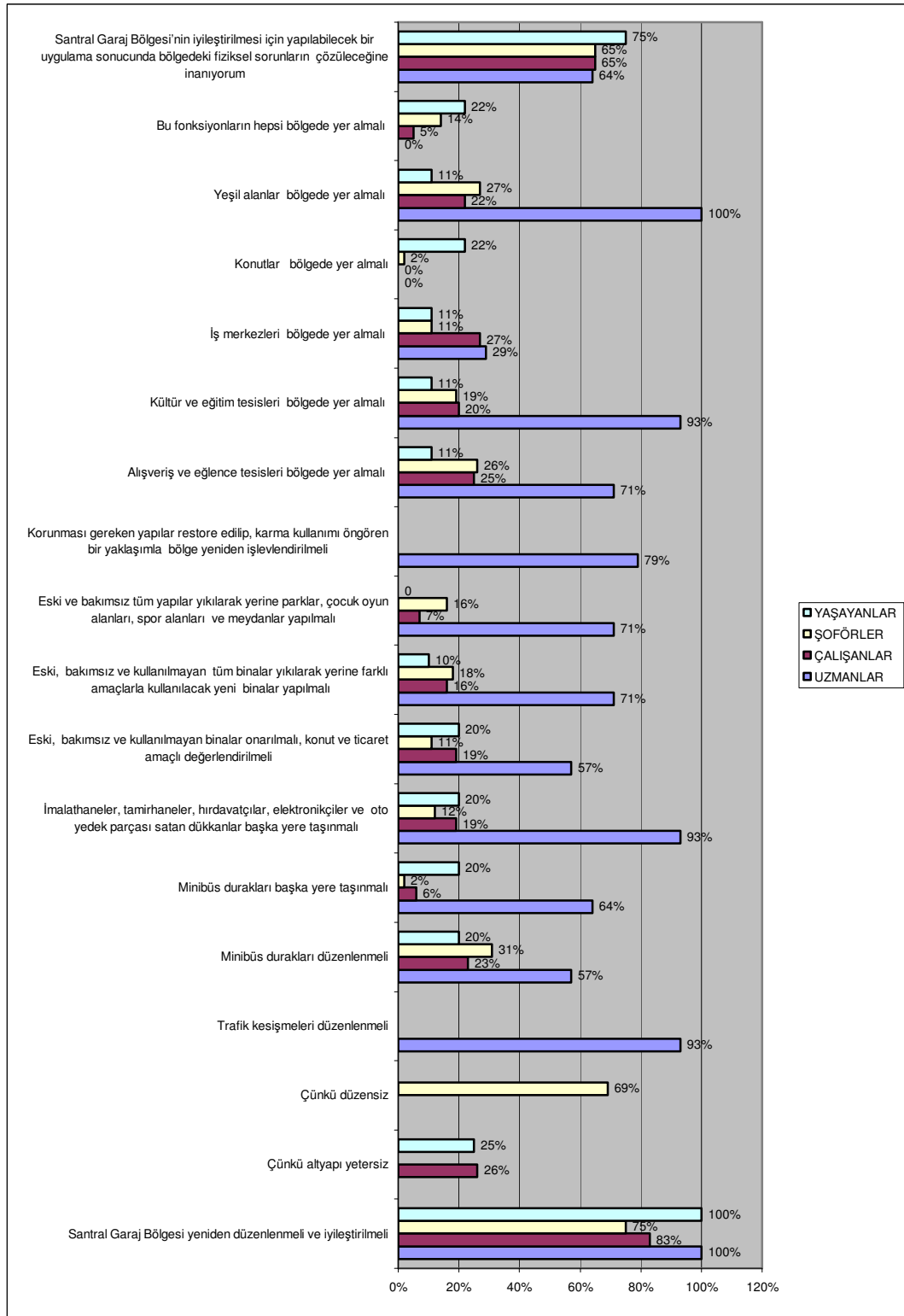
Tüm kullanıcı gruplarına ve uzmanlara uygulanan anketler sonucunda, bireylerin %81'inin Santral Garaj Bölgesinin yeniden düzenlenmesini ve iyileştirilmesini istediği ortaya çıkmıştır. Bunlardan %13'ü bölgedeki altyapıyı yetersiz, %28'i bölgeyi karışık ve

düzensiz bulunduğu için böyle bir uygulamanın yapılması gerektiğini ifade etmiştir. Bölgeye yapılabilecek müdahaleler açısından, bireylerin %30'u minibüs duraklarının düzenlenmesi, %10'u durakların taşınması gerektiğini belirtmiştir. Bu kapsamda bireylerin %23'ü imalathanelerin, tamirhanelerin, hırdavatçıların, elektronikçilerin ve oto yedek parçası satan dükkanların başka yere taşınmasının daha uygun olacağını ifade etmiştir. %20'si eski, bakımsız ve kullanılmayan binaların onarılması, konut ve ticaret amaçlı değerlendirilmesi, %22'si bu tür binaların yıkılarak yerine farklı amaçlarla kullanılacak yeni binalar yapılması, %17'si ise, bölgenin tamamen parklar, çocuk oyun alanları, spor alanları ve meydanlar şeklinde düzenlenmesi gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca uzmanların %79'u, korunması gereken yapıların restore edilip, karma kullanımı öngören bir yaklaşımla bölgenin yeniden işlevlendirilmesinin daha uygun olacağını ifade etmiştir. Minibüs şoförlerinin %93'ü ise, trafik kesişmelerinin önlenmesi gerektiğini, %88'i böyle bir uygulama için durakların taşınmasına karşı çıkacağını belirtmiştir.

Bölgede yer alabilecek işlevler açısından bireylerin, %30'u alışveriş ve eğlence tesislerini, %26'sı kültür ve eğitim tesislerini, %20'si iş merkezlerini, %1'i konutları, %30'u yeşil alanları, %9'u bu fonksiyonların hepsinin bölge için uygun olabileceğini ifade etmişlerdir. Ayrıca, anket yapılan kişilerin %66'sı Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için yapılabilecek bir uygulama sonucunda bölgedeki fiziksel sorunların çözüleceğine inandığını belirtmiştir.

Kullanıcı gruplarının ve uzmanların bölgede uygulanacak bir kentsel dönüşüm projesinin fiziksel boyutuna yönelik düşünceleri karşılaştırıldığında, genel olarak bölgenin iyileştirilmesi yönünde bir düşünce olduğu, ancak uzmanlar dışındaki grupların minibüs duraklarının (özellikle şoförler durakların kaldırılmasına kesinlikle karşı olduklarını belirtmişlerdir), imalathanelerin, tamirhanelerin, hırdavatçıların, elektronikçilerin ve oto yedek parçası satan dükkanların başka bir bölgeye taşınmasını istemedikleri görülmüştür. Bu noktada uzmanlar müdahale seçeneklerinin birbirlerini tamamladıklarını belirtirken, diğer gruplar müdahale biçimlerinden minibüs duraklarının düzenlemesi üzerinde yoğunlaşmışlardır.

Bölgede yer alması istenen işlevler konusunda en fazla alışveriş-eğlence merkezleri ve yeşil alanlar tercih edilmiş, sadece bölgede yaşayanlar konutların arttırılmasını talep etmiştir.



Şekil 4.28. Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek kentsel dönüşüm projesinin fiziksel boyutuna yönelik anket çalışması bulguları, 2005

(Uzman anketleri: 14 adet, işyeri anketleri: 70 adet, şoför anketleri: 60 adet, konut anketleri: 4)

Son yıllarda farklı ülkelerde uygulanan kentsel dönüşüm projelerinde karma kullanımı öngören yaklaşımlar kabul görürken, anket sonuçlarında böyle bir yanıtın oldukça az çıkması ilginç bir bulgudur. Bu noktada, akşam saatlerinde işyerlerinin kapanmasıyla birlikte oluşan ıssızlığın önlenmesi için, bölgede konutların da yer almasının olumlu yönde katkı sağlayacağına kullanıcılara ifade edilmesi gerektiği düşünülmektedir (Şekil 4.28.).

- Uygulanacak projenin sosyal boyutuna yönelik anket çalışması bulguları

Uygulama sonucunda bölgedeki sosyal donatı alanlarının yeterli hale geleceğine inananların oranı %59'ken, sosyal sorunların çözüleceğini düşünenlerin oranı %51'dir. Bölgenin daha canlı ve hareketli bir yer haline geleceğine inananlar %60'ken, bölgede yaşayan/çalışan veya bölgeyi kullanan kişi profilinin değişeceğini düşünenler %40 oranındadır.

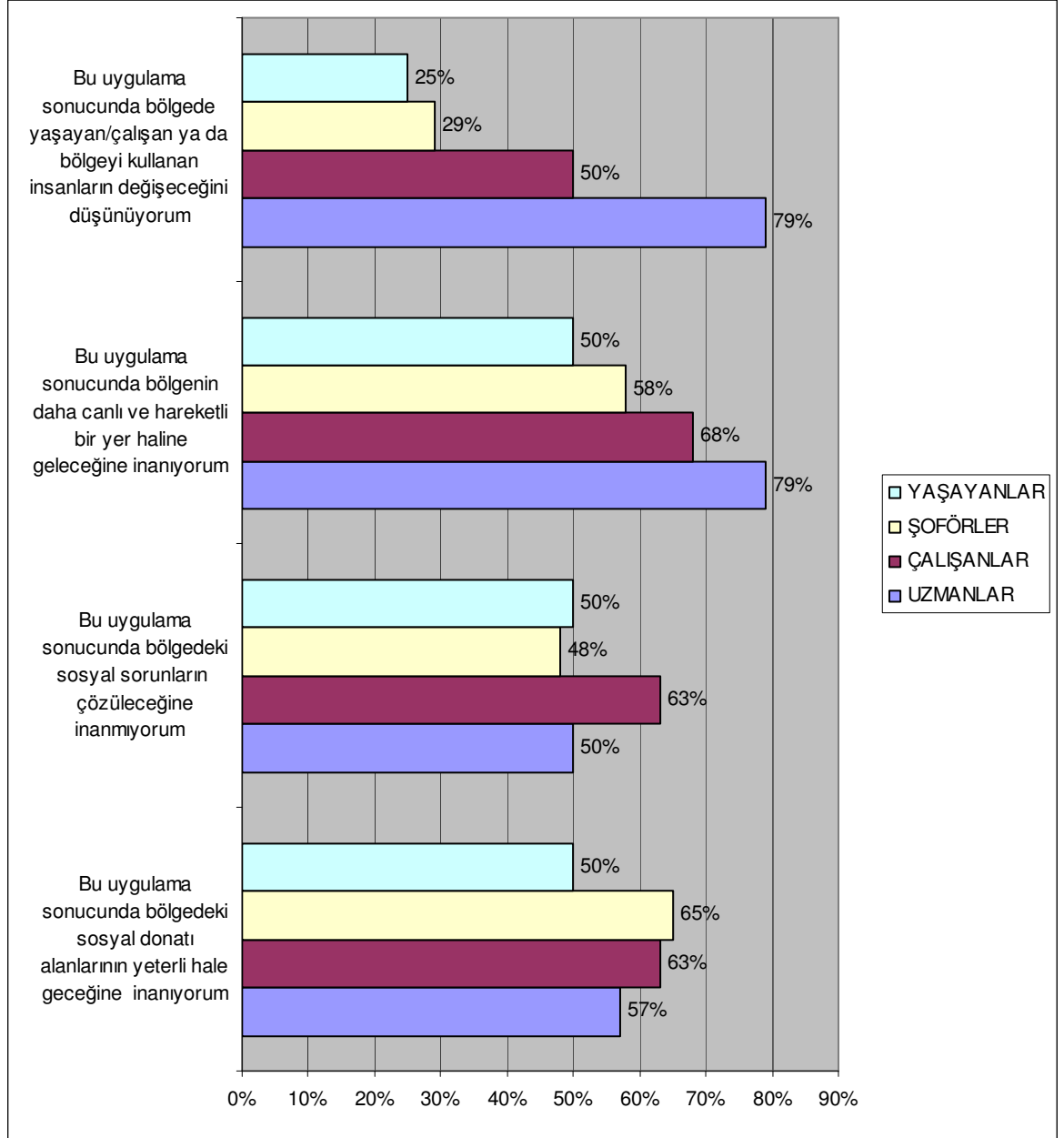
Kullanıcı gruplarının ve uzmanların bölgede uygulanacak bir kentsel dönüşüm projesinin sosyal boyutuna yönelik düşünceleri karşılaştırıldığında, genel olarak yapılacak uygulama sonucunda bölgenin sosyal yapısının olumlu yönde gelişeceği düşüncesi hakimdir. Ancak, bölgeyi kullanan insanların profilinin değişeceği konusunda bölgede yaşayanlar ve şoförler hemfikir değildir (Şekil 4.29.).

Diğer taraftan anket sürecinde, kullanıcıların Belediye adına mı böyle bir çalışma yapıldığını sorguladıkları, kimi zaman anket yapmak istemedikleri (özellikle bölgede yaşayanlar güvenlik nedeniyle anket yapmak istememişlerdir) ve bazı soruları yanıtlamakta çekimser kaldıkları görülmüştür. Verilen cevaplar arasında "Hiçbir şey yapılmamasın. Bizi rahat bıraksınlar. Kimsenin taşınmasını istemiyoruz" gibi ifadelerin yer almasının, kullanıcıların bu zamana kadar bölgeyle ilgili yapılmış çalışmaların bir sonuca ulaşamamasından ve bölgenin geleceğinin belirsizliğinden duydukları bıkkınlık ve endişenin bir sonucu olduğu düşünülmektedir. Bu noktada uzmanların konuyla ilgili bilgi sahibi olmaları ve bölgeden herhangi bir çıkar beklememeleri, sorulara daha objektif yanıtlar vermelerini sağlamıştır.

- Uygulanacak projenin ekonomik boyutuna yönelik anket çalışması bulguları

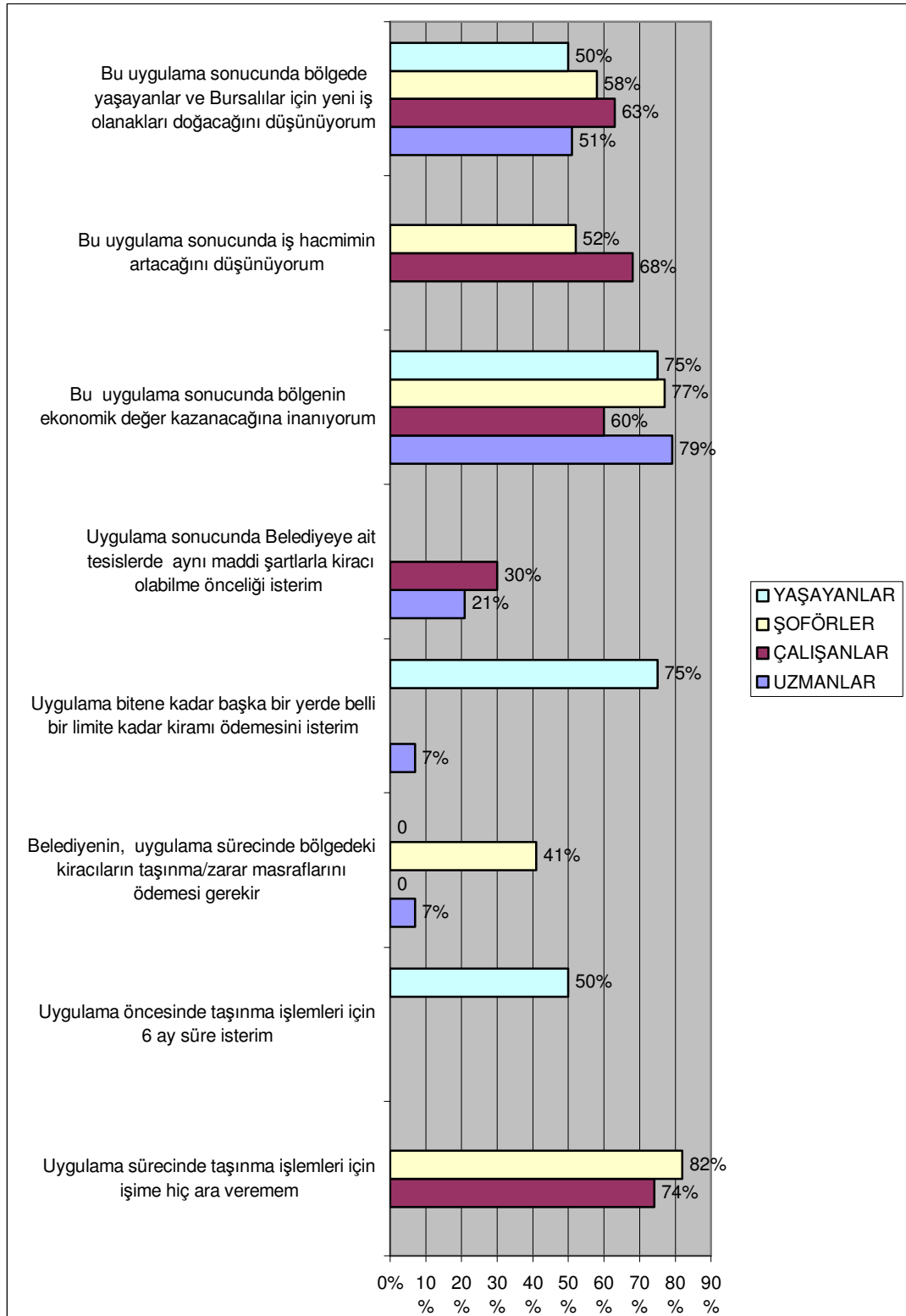
Bireylerin %72'sinin uygulama sürecinde taşınma işlemleri için işine hiç ara veremeyeceği, ailelerin uygulama öncesinde taşınma işlemleri için 6 ay süre istedikleri ortaya çıkmıştır. Belediyenin, uygulama sürecinde bölgedeki kiracıların taşınma/zarar masraflarını ödemesi gerektiğini düşünenler %18'ken, uygulama bitene kadar başka bir yerde belli bir limite kadar kirasını ödemesini isteyenler %3, uygulama sonucunda Belediyeye ait tesislerde aynı maddi şartlarla kiracı olabilme önceliği isteyenler ise

%24'tür. Uygulama sonucunda, bölgenin ekonomik değer kazanacağına inananlar %65, iş hacminin artacağını düşünenler %59, bölgede yaşayanlar ve Bursalılar için yeni iş olanakları doğacağını düşünenler %55'dir.



Şekil 4.29. Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek kentsel dönüşüm projesinin sosyal boyutuna yönelik anket çalışması bulguları, 2005

(Uzman anketleri: 14 adet, işyeri anketleri: 70 adet, şoför anketleri: 60 adet, konut anketleri: 4)



Şekil 4.30. Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek kentsel dönüşüm projesinin ekonomik boyutuna yönelik anket çalışması bulguları, 2005

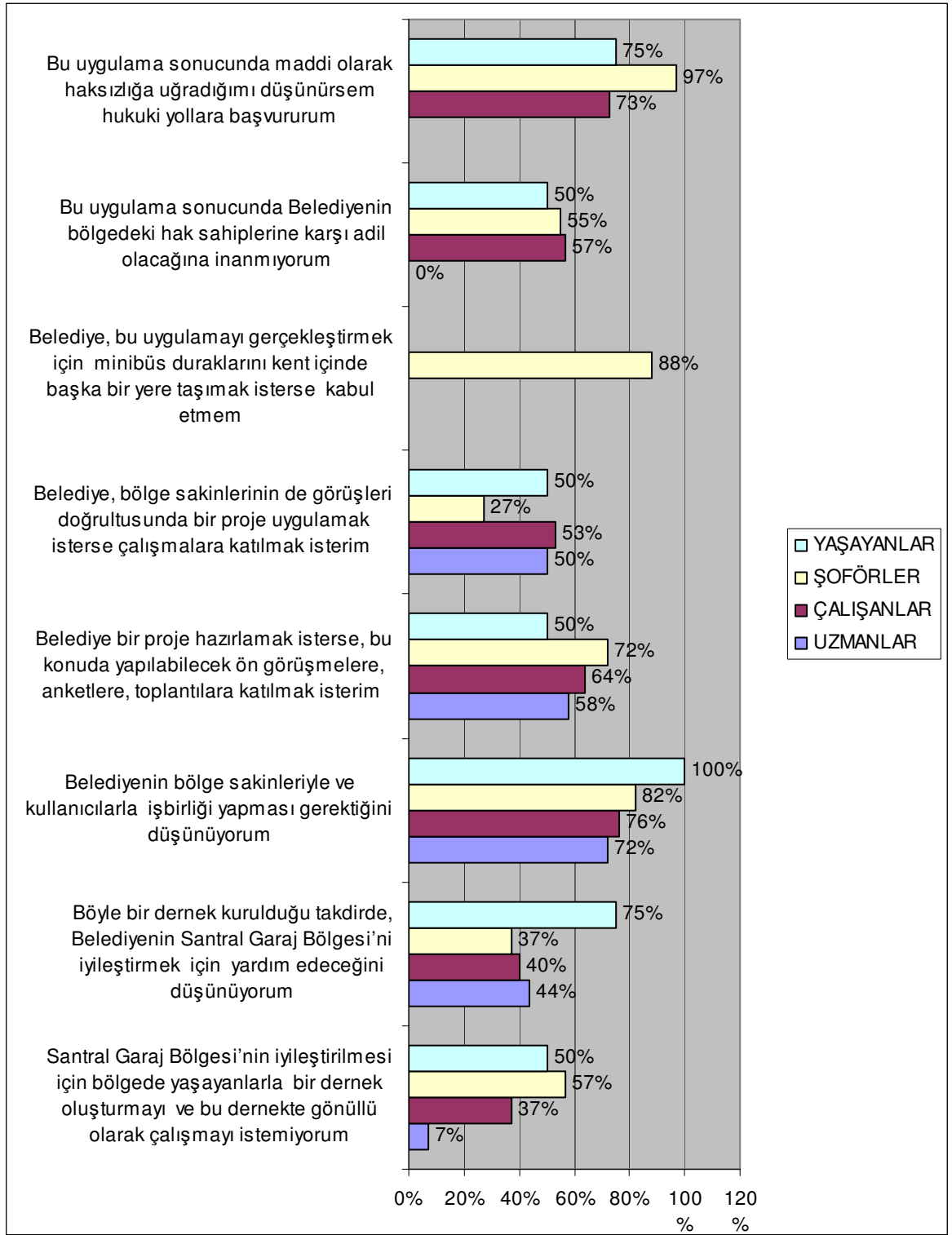
(Uzman anketleri: 14 adet, işyeri anketleri: 70 adet, şoför anketleri: 60 adet, konut anketleri: 4)

Uzmanların ve farklı kullanıcı gruplarının bölgede uygulanacak bir kentsel dönüşüm projesinin ekonomik boyutuna yönelik düşünceleri karşılaştırıldığında, Belediye'nin proje sürecine yönelik uygulamaları konusunda oldukça farklı görüşler ortaya çıkmıştır. Uzmanlar, Belediye'nin bölgede uygulama yapmak için kullanıcılara karşı herhangi bir maddi yükümlülük taşımak zorunda olmadığını belirtirken, şoförlerin %41'i Belediye'nin taşınma zararlarını, bölgede yaşayanların %75'i uygulama bitene kadar başka bir yerde belli bir limite kadar kirasını ödemesi gerektiğini, çalışanların ise, %30'u uygulama sonucunda Belediyeye ait tesislerde aynı maddi şartlarla kiracı olabilme önceliği istediğini belirtmiştir. Bu noktada isteklerin kullanıcı gruplarının niteliğine ve maddi çıkarlarına göre değiştiği ortaya çıkmıştır (Şekil 4.30.).

- Uygulanacak projenin yasal boyutuna yönelik anket çalışması bulguları

Santral Garaj Bölgesinin iyileştirilmesi için bölgede yaşayanlarla bir dernek oluşturmayı ve bu dernekte gönüllü olarak çalışmayı istemeyenlerin oranı %40'tır. Böyle bir dernek kurulduğu takdirde, Belediyenin Santral Garaj Bölgesini iyileştirmek için yardım edeceğine inananların oranı %37'iken, Belediye'nin bölge sakinleriyle ve kullanıcılarla işbirliği yapması gerektiğini düşünenler %74 oranındadır. Belediye bölgeyle ilgili bir proje hazırlamak isterse, bu konuda yapılabilecek ön görüşmelere, anketlere, toplantılara katılmak isteyenler %61'ken, bölge sakinlerinin de görüşleri doğrultusunda bir proje uygulanırsa, çalışmalara katılmak isteyenlerin oranı %41'dir. Bu uygulama sonucunda Belediyenin bölgedeki hak sahiplerine karşı adil olacağına inananların oranı %47'iken, uygulama sonucunda maddi olarak haksızlığa uğradığını düşünüp, hukuki yollara başvurabileceğini belirtenler %78 oranındadır.

Kullanıcı gruplarının ve uzmanların bölgede uygulanacak bir kentsel dönüşüm projesinin yasal boyutuna yönelik düşünceleri karşılaştırıldığında, uzmanlar dışında, Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için bölgede yaşayanlarla bir dernek oluşturmayı ve bu dernekte gönüllü olarak çalışmayı istemeyenler çoğunluktadır. Bölgede yaşayanlar dışında, bir dernek kurulduğu takdirde, Belediye'nin Santral Garaj Bölgesi'ni iyileştirmek için yardım edeceğine inananların oranı düşüktür. Bu durum toplumdaki örgütlenme bilincinin düşük olduğunu göstermektedir. Belediye'nin yapacağı çalışmalara katılım olacağı yönünde sonuçlar alınsa da, uzmanlar dışında kullanıcılar, Belediyenin bölgedeki hak sahiplerine karşı adil olacağına inanmadıklarını belirtmişlerdir. Vatandaşın yerel yönetimlere olan bu güvensizliğinin kuşkusuz politik boyutları bulunmaktadır (Şekil 4.31.).



Şekil 4.31. Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek kentsel dönüşüm projesinin yasal boyutuna yönelik anket çalışması bulguları, 2005

(Uzman anketleri: 14 adet, işyeri anketleri: 70 adet, şoför anketleri: 60 adet, konut anketleri: 4)

Sonuç olarak, bölgedeki uzmanlar dışındaki kullanıcı gruplarının Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek bir kentsel dönüşüm projesinin fiziksel, sosyal, ekonomik ve yasal boyutlarına yönelik düşünceleri, kendi maddi ve manevi çıkarları doğrultusunda farklılaşmaktadır. Bu kapsamda, kentsel dönüşüm sürecinde ve sonucunda kamu yararı ölçüsünde tüm çıkar gruplarının isteklerinin dengeli bir şekilde sağlanması ve bölgeden elde edilecek rantın hak sahiplerine eşit bir şekilde dağıtılması gerekmektedir.

5- ARAŞTIRMA SONUÇLARI VE TARTIŞMA

Tüm bu çalışmalar sonucunda, Santral Garaj Bölgesinde mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi için yapılması gereken kentsel dönüşüm projesinin fiziksel/tasarım, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetmelik boyutlarına yönelik öneriler oluşturulmuştur. Kuşkusuz, Bursa kenti için oldukça önemli bir noktada yer alan Santral Garaj Bölgesinde yapılacak bir kentsel dönüşüm projesi, daha geniş bir alanda, farklı disiplinlerden uzmanların içinde yer aldığı bir ekip tarafından ele alınmalı, katılımcı ve kapsamlı bir çalışmanın ürünü olmalıdır. Bu noktada tez çalışması kapsamında oluşturulan önerilerin yapılacak çalışmaya bir basamak oluşturacağı düşünülmektedir.

Santral Garaj Bölgesiyle ilgili önerilere geçmeden önce, araştırma sonuçları ve tartışma başlığı altında ilk olarak bölgede yapılan, demografik, ekonomik, toplumsal ve fiziksel yapı analizleri, daha sonra bölgedeki kullanıcı grupları ve konuyla ilgili uzmanlarla yapılan anket çalışmalarının sonuçları değerlendirilmiştir. Üçüncü bölümde, Santral Garaj Bölgesi'yle ilgili yapılmış planlama çalışmaları, dördüncü bölümde farklı ülkelerdeki işlevini yitirmiş bölgelerde yapılmış kentsel dönüşüm projeleri Santral Garaj Bölgesi bağlamında irdelenmiştir. Son bölümde ise öneriler oluşturulmuştur.

5.1. Santral Garaj Bölgesiyle İlgili Analizlerin Değerlendirilmesi

Demografik açıdan, Santral Garaj Bölgesi'nin gündüz nüfusunun (10.200 kişi/km²) gece nüfusundan (800 kişi/km²) fazla olduğu, bu noktada çalışma alanının bir merkezi iş alanı özelliği taşıdığı ortaya çıkmıştır.

Ekonomik açıdan bölgedeki sektörlerin dağılımı incelendiğinde, şehirlerarası terminal fonksiyonunun bölgeden taşınmasıyla birlikte, ulaşım fonksiyonuna bağlı yan hizmetlerin de (otomobil servisleri, otel, hediyelik eşya dükkanları gibi) azalma gösterdiği, bölgede küçük ölçekli şahıs şirketlerinin ağırlıklı olarak yer aldığı (%93), imalat sektöründen (%5), kamusal hizmetler, ticaret (%48), ulaştırma-haberleşme (%31) ve konaklama-eğlence (%11) öncelikli hizmet sektörlerine doğru bir değişim yaşandığı görülmektedir. Ancak seçilen alanda yer alan konut ve imalat faaliyetleri nedeniyle bölgenin tam olarak bir merkezi iş alanı niteliğine kavuşmadığı, konumu dolayısıyla bir geçiş bölgesi niteliği taşıdığı sonucuna varılmıştır.

Toplumsal açıdan, seçilen bölgede genç ve erkek ağırlıklı bir kullanımın hakim olduğu, alt gelir grubuna dahil bu kullanıcıların yarıdan fazlasının Bursa'ya göçle geldikleri ve çalıştıkları bölgeye yakın semtlerde oturdukları, eğitim seviyelerinin düşük, çalışma şartlarının ağır, ancak işlerinden memnun oldukları ortaya çıkmıştır.

Seçilen alanın fiziksel yapısını ilgilendiren analizler sonucunda; mülkiyet analizi açısından, alansal olarak yarıdan fazlası özel mülk olan parsellerin küçük ve tapu kayıtlarında hisseli oldukları, bu durumun bölgede yapılabilecek kentsel dönüşüm projesinin uygulama aşamasında güçlükler yaratacağı sonucuna varılmıştır. Çalışma alanında kentsel dönüşüm projesinin başlangıç noktası olabilecek en önemli bölge, Bursa Büyükşehir Belediyesi ve T. C. Emekli Sandığı'nın ortak mülkiyetinde olan Eski Santral Garaj Şehirlerarası Otobüs Terminali alanıdır.

Emlak değerleri analizi açısından, konut satış bedellerinin 50.000-100.000 YTL, kiralarının 250-500 YTL arasında değiştiğini, işyeri kiralarının ise 500-1500 YTL civarında olduğu, dolayısıyla kamulaştırma bedellerinin yüksek olacağı ortaya çıkmıştır.

Ulaşım sistemi analizi açısından, bölgenin Bursa'yı, İstanbul, Ankara ve İzmir'e bağlayan yolların kavşak noktasında yer aldığı, bu nedenle şehir içi ve şehirlerarası ulaşım bakımından önem taşıdığı, özellikle Osmangazi Bursaray İstasyonu'nun ve minibüs duraklarının bölgede yer almasının alanı bir transfer noktası haline getirdiği, bölgedeki işlevsel değişimden kaynaklanan fiziksel ve sosyal köhneme sürecini yavaşlattığı sonucuna varılmıştır. Ancak yapılan tespitler sonucunda minibüs duraklarından kaynaklanan düzensizliğinin bölgede trafik yoğunluğu yarattığı, şehir içi ve şehirlerarası ulaşımı aksattığı, alandaki otoparkların yetersiz olduğu ve bölgede sağlıklı bir yaya-taşıtlı ilişkisi sağlanamadığı ortaya çıkmıştır.

Arazi kullanımı analizi açısından, çalışma alanında en büyük oranın ulaşım alanlarına, ikinci olarak karma faaliyetlerin bir arada yer aldığı (ticaret + ulaştırma-haberleşme + konaklama-eğlence gibi) alanlara ait olduğu saptanmıştır. Ayrıca, geçmişte bölgede yer alan Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin Yalova Yolu üzerine taşınmasına bağlı olarak yaşanan işlevsel değişim (terminale bağlı yan hizmetlerin bölgeyi terk etmesi ve minibüs duraklarının bölgeye yerleştirilmesi) sonucunda bölgede süzülme ve köhneme yaşandığı belirlenmiştir. Özellikle, bölgedeki binaların zemin katlarının %5,83, üst katlarının %20,13 oranında boş olması ve Eski Santral Garaj Binası'nın potansiyel değeri açısından verimli olarak kullanılmaması bu durumu desteklemektedir.

Yapı yoğunlukları analizi açısından, çalışma alanında bitişik nizamda, az katlı yapılaşmanın hakim olduğu görülmüş, yapı adaları içinde verimli olarak kullanılmayan büyük boşluklar tespit edilmiştir.

Çevresel köhneme kriterleri analizi açısından, Eski Santral Garaj alanı en fazla, Kıbrıs Şehitleri Caddesi ve Çeşme Sokak çevresi en az köhnemiş bölgeler olarak belirlenmiştir. Çalışma alanının toplam çevresel köhneme değeri 219 ile aritmetik

ortalama değer olan 264'ün altında kalmıştır. Bu noktada, bölgeye önemli kamu yapılarının ve Bursaray Osmangazi İstasyonu'nun yerleşmiş olmasının fiziksel, sosyal ve ekonomik yapıyı olumlu yönde etkilediği, bu durumun çalışma alanındaki köhnemeyi yavaşlattığı sonucuna varılmıştır.

Binaların fiziksel köhneme kriterlerine göre analizi sonucunda, yarıya yakınının köhnemiş durumda (yıkılabilir) olduğu tespit edilmiştir.

Binaların mimari nitelikleri açısından, 1940-50 yılları arasında Türk mimarlığında etkili olan Bauhaus akımının Bursa'daki örnekleri olduğu, cephe, konstrüksiyon ve malzeme özelliklerine bağlı olarak %38'inin Cumhuriyet Dönemi ve sonrasının belgesel, yaşamsal, üslupsal, kentsel, tarihi ve ekonomik değer taşıdığı, bu nedenlerle koruma ve sağlıklaştırma yöntemleriyle restore edilmesi ve niteliğine uygun bir şekilde işlevlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

Bina yapım teknikleri açısından, bölgede tespit edilen binaların %86'sının betonarme iskelet sistemle inşa edildiği saptanmıştır. Bina yükseklikleri açısından, az katlı (1-2 katlı) yapılaşmanın hakim olduğu tespit edilmiştir.

Teknik altyapı analizi açısından, yağışlı havalarda yağmur suyu hatlarının yetersiz kaldığı, havai elektrik ve telefon hatlarının görsel açıdan kirlilik yarattığı sonucuna varılmıştır.

Yapılan analizler sonucunda, Santral Garaj Bölgesinde fiziksel, işlevsel, ekonomik ve görsel açılardan eskime, fonksiyonel değişimlerden kaynaklanan süzülme ve köhneme yaşandığı belirlenmiştir. Tüm bu olumsuzluklara bağlı olarak, bölgede yaşanan sorunları çözmek ve alanın potansiyel özelliklerini verimli bir şekilde değerlendirmek adına, Santral Garaj'daki minibüs duraklarının önerilen başka bir bölgeye taşınarak, alanın kentsel ölçekte fiziksel, işlevsel, ekonomik ve sosyo-kültürel açılardan bir kentsel dönüşüm projesi bağlamında yeniden ele alınması gerektiği sonucuna varılmıştır.

5.2. Santral Garaj Bölgesiyle İlgili Anket alışması Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Yapılan anket çalışmaları sonucunda, bölgedeki kullanıcıların en önemli sorunlarının çevrede yaşanan fiziksel ve sosyal köhneme olduğu ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda, bölgede yaşanan sosyal problemlerin başında, fuhuş yapanlar, tinerciler, şarapılar, dilenciler gibi toplumdan dışlanmış kişilerden ve terkedilmiş binalardan kaynaklanan güvensizlik gelmektedir. Özellikle akşam saatlerinde işyerlerinin kapanmasıyla birlikte bölgenin ışsızlaşması bu problemin temel nedenini oluşturmaktadır. Bunun yanında, ekonomik açıdan marjinal sektör olarak değerlendirilen ve vergi dışı

kazanç sağlayan seyyar satıcıların bölgede yoğun bir şekilde yer alması, kullanıcıların eğitim seviyesinin düşük olması, taciz, kavga gibi olayların sıklıkla yaşanması diğer sosyal problemleri oluşturmaktadır. Diğer taraftan, çevrenin/binaların/işyerlerinin/durakların ve konutların fiziksel konfor koşulları ve teknik altyapı açısından yetersiz ve bakımsız olduğu, bu durumun bölgede fiziksel açıdan sorunlar yarattığı belirlenmiştir. Ayrıca kullanıcılarla yapılan anketler sonucunda, Santral Garaj Bölgesinde kentsel teknik/sosyal altyapının ve kent mobilyalarının yetersiz olduğu saptanmıştır.

Tüm bu nedenlere bağlı olarak, alan çalışması için seçilen Santral Garaj Bölgesinde, kentsel ve mekansal ölçekte toplumsal, ekonomik, kültürel, biyolojik, psikolojik ve fiziksel gereksinimlerin, işlevsel, sağlam, sağlıklı ve estetik çözümler içerisinde, yasalar, yönetmelikler ve bilimsel araştırmalar doğrultusunda belirlenen minimum standartlarda ve herkese eşit olanaklarda sunulmadığı, kısaca mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Bu noktada bölgedeki ekonomik, fiziksel, sosyal ve çevresel sorunların çözülebilmesi amacıyla, kapsamlı bir vizyon ve eylemler bütünü olarak tanımlanan kentsel dönüşüm gereksinim duyulduğu sonucuna varılmış, yapılan anket çalışmasıyla kullanıcı gruplarının ve konuyla ilgili uzmanların Santral Garaj Bölgesinde uygulanabilecek bir kentsel dönüşüm projesinin fiziksel, sosyal, ekonomik ve yasal boyutlarına yönelik beklentileri öğrenilmiş ve karşılaştırılmıştır.

Yapılması istenen projenin fiziksel boyutuna yönelik düşünceler karşılaştırıldığında, genel olarak bölgenin iyileştirilmesi yönünde bir düşünce olduğu, ancak uzmanların ve kullanıcılarının bölgede uygulanacak fiziksel müdahale biçimleri ile yer alması istenen fonksiyonlar konusunda farklı görüşleri olduğu tespit edilmiştir. Uzmanlar minibüs duraklarının ve küçük sanayi faaliyetlerinin başka bir bölgeye taşınmasını isterken, kullanıcılar durakların düzenlenmesi gerektiğini belirtmişlerdir. İşverenler açısından bunun en önemli nedeninin, bölgedeki kullanım yoğunluğunun azalacağı düşüncesi, şoförler açısından işlerini kaybetme veya iş kapasitelerinin azalacağı endişesi olduğu düşünülmektedir.

Bölgede yer alacak fonksiyonlar açısından, uzmanlar kültürel tesislerin, kullanıcılar ticari tesislerin ağırlıklı olduğu yeşil alanlar önermişlerdir. Son yıllarda farklı ülkelerde uygulanan kentsel dönüşüm projelerinde karma kullanımı öngören yaklaşımlar kabul görürken, anket sonuçlarında bu yönde bir talep ortaya çıkmamıştır. Bu konuda kullanıcıların yeterli bilgiye sahip olmadıkları, bölgede konutların da yer almasının olumlu yönde katkı sağlayacağını kullanıcılar ifade edilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Yapılması istenen projenin sosyal boyutuna yönelik düşünceler karşılaştırıldığında, genel olarak yapılacak uygulama sonucunda bölgenin sosyal yapısının olumlu yönde gelişeceği düşüncesinin hakim olduğu sonucuna varılmıştır.

Yapılması istenen projenin ekonomik boyutuna yönelik düşünceler karşılaştırıldığında, uygulama sürecinde Belediye'nin izleyeceği yol konusunda oldukça farklı görüşler ortaya çıkmıştır. Uzmanlar, Belediye'nin bölgede uygulama yapmak için kullanıcılara karşı herhangi bir maddi yükümlülük taşımak zorunda olmadığını belirtirken, kullanıcıların Belediye'den isteklerinin içinde buldukları duruma göre değiştiği ortaya çıkmıştır. Şoförler taşınma zararlarını, bölgede yaşayanlar uygulama sürecindeki kiralarını, çalışanlar ise, uygulama sonucunda aynı şartlarla kiracı olabilme önceliği istediklerini belirtmişlerdir. Bu konuda proje alanındaki mülk sahiplerinin, yapılacak uygulama sonucunda bölgedeki rant artacağı için, maddi kayıpları olmayacağı, ancak kiracıların mağdur edilmemesi için, Belediye'nin bölgede kendi yapacağı tesislerde /konutlarda mevcut kiracılara aynı şartlarda öncelik vermesi gerektiği düşünülmektedir.

Yapılması istenen projenin yasal boyutuna yönelik düşünceler karşılaştırıldığında, genel olarak Belediye'nin yapacağı çalışmalara katılım olacağı yönünde sonuçlar alınsa da, uzmanların ve kullanıcıların örgütlenme ve hakçalık konularında farklı düşündükleri ortaya çıkmıştır. Uzmanların tersine kullanıcılar, Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için bir dernek kurarak çalışmanın işe yaramayacağını ve Belediye'nin bu uygulamada adil olmayacağını belirtmişlerdir. Bu noktada, bölgedeki kullanıcı gruplarının Belediye'ye olan güveninin artması için, yapılacak proje konusunda halkın bilgilendirilmesi, tüm çalışmaların katılımcı bir yöntemle ve şeffaf bir şekilde sürdürülmesi gerektiği düşünülmektedir.

Sonuç olarak, uzmanlar dışındaki kullanıcı gruplarının Santral Garaj Bölgesinde yapılabilecek bir kentsel dönüşüm projesinin fiziksel, sosyal, ekonomik ve yasal boyutlarına yönelik düşüncelerinin, kendi maddi ve manevi çıkarları doğrultusunda farklılaştığı ortaya çıkmıştır. Ayrıca kullanıcıların konuyla ilgili yeterli bilgiye sahip olmadıkları için gelecekleri konusunda endişe duydukları, bu nedenle bölgede kapsamlı değişikliklerin yapılmasını istemedikleri sonucuna varılmıştır.

Bu kapsamda Belediye'nin, öncelikle bölgedeki farklı kullanıcı gruplarına ve yerel medya kuruluşlarına yönelik toplantılar düzenleyerek, bölgede yapılacak çalışmalarla ilgili bilgi vermesi, görsel sunumlar yapması, projenin uzun ve kısa vadedeki olumlu sonuçlarından bahsederek, halkı ikna etmesi ve farklı kentlerde yapılmış örnek uygulamaları anlatması gerektiği düşünülmektedir. Özellikle bölgede yaşayanlara ve

işverenlere, minibüs duraklarının ve küçük sanayi faaliyetlerinin başka bir alana taşınması sonucunda, bölgede yaşanan trafik sıkışıklığı, gürültü, çevre kirliliği gibi sorunların azalacağı açıklanmalıdır. Buna ek olarak, yapılacak yeni düzenlemelerle bölgenin tüm kente hizmet edecek bir kent parkı (Merinos bölgesiyle bağlantılı) ve ticari fonksiyonlarla desteklenmiş bir sosyal- kültürel merkez haline geleceği, dolayısıyla kullanım yoğunluğunun artacağı belirtilmelidir. Ayrıca, minibüs şoförlerine ve küçük sanayi faaliyetlerinde çalışanlara, durakların/işyerlerinin taşınması sonucunda, fiziksel açıdan daha konforlu, teknik altyapısı çözülmüş ve sağlıklı şartlarda, düzenli bir çalışma ortamı sağlanacağı açıklanmalı, kiracılara ekonomik açıdan gerekli yardımların yapılacağı belirtilmelidir. Bu noktada, ulaşım sisteminde ortaya çıkacak değişikliklerin ve aktarma noktalarının iyi çözülmesi gerektiği düşünülmektedir.

Ayrıca, yapılacak projenin kullanıcılar tarafından benimsenmesi için Belediye'nin, bölgede, halkın projeye ilgili bilgi alabilecekleri, gelişmeleri takip edebilecekleri, soru sorabilecekleri veya problemlerini iletebilecekleri bir ofis (Santral Garaj Kentsel Dönüşüm Projesi Bilgi Masası gibi) kurması, aynı zamanda internet yoluyla ulaşılacak bir web sayfası düzenlemesi, tüm çalışmalarını halka açık bir şekilde sürdürmesi gerekmektedir. Bu kapsamda Belediye, bölgedeki kullanıcı gruplarının örgütlenmesini sağlayarak, grup başkanlarının projeye ilgili her toplantıda yer almasına ve gruplarını temsil etmelerine olanak vermelidir.

Özetle, yapılacak proje sürecinde ve sonucunda kamu yararı ölçüsünde tüm çıkar gruplarının isteklerinin dengeli bir şekilde sağlanması ve bölgeden elde edilecek rantın hak sahiplerine eşit bir şekilde dağıtılması gerekmektedir.

5.3. Santral Garaj Bölgesi'yle İlgili Yapılmış Planlama Çalışmalarının Bölgede Yapılacak Olası Bir Kentsel Dönüşüm Projesi Bağlamında Değerlendirilmesi

Bu kapsamda UTТА Planlama tarafından yapılmış çalışmaların detaylı bir araştırmanın ürünü olduğu, planlama kararları için zengin bir veri tabanı oluşturduğu, bu nedenle raporların gerek program oluşturma gerekse mevcut alanı değerlendirme açısından başarılı olduğu düşünülmektedir. Ancak, ana hatlarıyla belli bir yaklaşım ortaya koyan bu çalışmalarda, Santral Garaj alanı için özel bir yöntem ve bir model geliştirilememiş ve kentsel tasarımla ilgili gerekli ilkeler yaratılamamıştır. Özellikle 1997'de Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne sunulan Santral Garaj ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi'ndeki kitlesel ifadelerin kentsel tasarım tekniği ve anlayışıyla uyumlu olmadığı düşünülmektedir.

Buna rağmen, UTТА Planlama tarafından yapılan çalışmalar sonucunda Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı hazırlanmış ve 1998 tarihinde Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Bu aşamadan sonra Bursaray'ın devreye girmesi ve bölgedeki ulaşım sisteminin değişmesine bağlı olarak ortaya çıkan teknik, işlevsel ve mekansal sorunlar nedeniyle planın revizyonu gündeme gelmiştir. UTТА Planlama tarafından yapılan revizyon çalışmasında, genel hükümler çerçevesinde alan içinde özel tasarım bölgeleri oluşturulmuş, ancak bunlara imar planlarında olduğu gibi kısıtlamalar getirilmiş ve planla birlikte sunulan yazılı doküman bir tasarım rehberi niteliğine dönüştürülemediği. Bu nedenle, Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı Revizyonu onaylanmamış, Ocak 2005 tarihine kadar bölgede UTТА Planlama'nın yapmış olduğu 1998 onaylı Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı geçerli kalmıştır. Bu süre içerisinde planda MİA kullanımlı alçak ve yüksek yapılar, kamusal açık alanlar ve kent meydanı olarak önerilen Santral Garaj ve çevresinde bu yönde herhangi bir çalışma yapılmamıştır.

Ancak Bursaray'ın 2002 yılında faaliyete geçmesi ve Osmangazi İstasyonu'nun Kıbrıs Şehitleri Caddesi üzerinde Tezveren Sokak ile Durak Sokak arasına yapılması sonucunda, Kıbrıs Şehitleri Caddesi yaya yolu olarak düzenlenmiş, 2004 yılında ise, Osmangazi Belediyesi Santral Garaj Bölgesi'ndeki Çeşme Sokak ve Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nin kesiştiği alanda yeni bir bina yaptırarak, Şehreküstü'den taşınmıştır. Bunun üzerine Çeşme Sokak'ta yayalaştırılmış, mevcut yaya alt geçidi ile Eskişehir-Ankara yolunun kuzeyindeki konut alanları bölgeye bağlanmıştır. Son olarak, Ocak 2005 tarihli bir imar planı değişikliği ile günümüzde minibüs durakları, otopark ve halk pazarı olarak kullanılan Santral Garaj Bölgesi'nin özel tasarımlı ticaret alanları olarak kent meydanı şeklinde düzenlenmesine ve aynı sene içinde bölgeyle ilgili bir kentsel tasarım projesi yarışması açılmasına karar verilmiştir. "Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması" ile 0 kotu üzerinde bir kent meydanı, altında ise çarşı katı ile otoparklar yapılması düşünülmektedir. Bu amaçla Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü ile 08.07.2005 tarihinde anlaşma sağlanarak, Emekli Sandığı Genel Müdürlüğü'ne ait %59'luk bölüm, 49 yıllığına kiralanmıştır.

Sonuç olarak Santral Garaj Bölgesi, Bursa Büyükşehir Belediyesinin internet sitesinde bir kentsel dönüşüm projesi adı altında değerlendiriliyor gibi görünse de, açılacak yarışmanın isminden de anlaşılacağı üzere bölgeyle ilgili sadece fiziksel boyutu ele alan bir yaklaşımın benimsendiği ve alanın bir kent meydanı ölçeğine indirgenmediği görülmektedir.

Bu noktada, farklı aktörleri içeren özel bir proje grubu oluşturularak öncelikle, 1/100.000 Ölçekli Bursa 2020 Yılı Çevre Düzeni Strateji Plan Raporu doğrultusunda kentsel politikalar oluşturulması, Bursa Büyükşehir Belediyesi ile diğer İlçe Belediyeleri arasında planlama çalışmaları açısından ortak bir dil yaratılması gerektiği düşünülmektedir. Bu kapsamda ilk olarak Bursa kent merkezi alanı planlaması konusunda çalışmalar yapılmalı, Santral Garaj Bölgesi bu alan içinde fiziksel/tasarım boyutu yanında, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetimsel boyutları olan bir kentsel dönüşüm projesi bağlamında ele alınmalıdır. Projenin tasarım boyutu açısından, bölgeyle ilgili daha önce yapılmış çalışmalar değerlendirilerek, üst ölçekli plan kararları doğrultusunda, yöntemsel nitelikte bir tasarım süreci izlenmeli, amaç, metodoloji ve uygulama araçları tanımlanmalı ve bölge için bir kentsel tasarım rehberi oluşturulmalıdır.

5.4. Farklı Ülkelerdeki İşlevini Yitirmiş Bölgelerde Yapılmış Kentsel Dönüşüm Projelerinin Santral Garaj Bölgesi Bağlamında Değerlendirilmesi

Las Cruces Kent Merkezi Yeniden Canlandırma ve Tarihi Koruma Projesi'nde olduğu gibi Santral Garaj Bölgesinde de, ilk olarak geniş kapsamlı bir analiz çalışması yapılmalı, bölgedeki toplumsal yapının bileşenleri, katılımcıların yapılacak projeye ilgili ön görüşleri, bölgenin mevcut fiziksel değerleri ve problemleri saptanmalıdır. Bu kapsamda Las Cruces'da olduğu gibi bölgede mimari açıdan korunmaya değer binalar restore edilerek yeniden işlevlendirilmeli ve kentsel yaşama kazandırılmalıdır.

Tüm çalışmaların senteziyle oluşturulan hedefler doğrultusunda, alanda bölgeleme ve sirkülasyon konsept çalışmaları yapılmalı, boşluk doldurma (örneğin: yapı adaları içindeki boşluklar) alternatifleri değerlendirilmeli ve bölgenin yeniden canlandırılması için eylem planları oluşturulmalıdır. Uygulama aşaması finansal kaynakların sağlanması ve yapım kolaylığı açısından mutlaka etaplara ayrılmalıdır.

Santral Garaj Bölgesinde de organizasyonel açıdan gereksinim duyulan projeye liderlik yapacak, eylem planlarına yönelik farklı çalışma ekiplerinden oluşan Las Cruces'daki gibi bir sivil toplum kuruluşuna gereksinim vardır. Uzman gönüllülerden ve bölge halkından oluşacak bu örgüt kamu-özel sektör, meslek odaları ve Uludağ Üniversitesi gibi konuyla ilgili kurumlar arasında iletişimi ve bölgedeki kullanıcıların projeye katılımını sağlamalıdır.

Galata Kulesi Çevresi ve Hendek Caddesi'nin Yeniden Geliştirilmesi ve Yeni Bir İşlev Yüklerek Kentsel Yaşama Kazandırılması Pilot Projesi'nde olduğu gibi, Santral Garaj Bölgesinde de, yaya-taşıt hareket potansiyellerinin, arazi kullanımı dokularının ve

güvensizlik hissinin sayısal olarak tahmin edilmesini sağlayan Space Syntax yönteminden faydalanılabilir. Böylece önerilen tasarımın etkileri simülasyonlar şeklinde önceden belirlenebilir ve uygulama aşamasına geçmeden müdahaleler yapılabilir. Ayrıca bölgenin kentsel biçim ve işlevlerine yönelik çok aşamalı bir elektronik veri tabanı yaratılarak, dönüşüm sürecine dahil olan kamu ve özel sektördeki diğer kuruluşlara bir kaynak oluşturulabilir.

East Providence Kıyı Alanları Özel Geliştirme Bölge Planı'nda olduğu gibi, Santral Garaj Bölgesinde de, üst ölçekli planlara uygun, karma nitelikli bir gelişme ve arazi kullanımıyla, çevre semtler, kent merkezindeki işlevler, altyapı sistemi, rekreasyona ve manzaraya bağlı eylemler bütünleştirilmeli, bölgedeki imalat faaliyetleri kent dışında belirlenen başka bir alana taşınmalı, bölgesel ölçekte gidilebilecek yeni bir yer yaratılmalıdır. Bölgedeki marjinal sektör çalışanları için yeni iş olanakları yaratılarak vergi tabanı genişletilmeli, alanın verimli kullanılmayan potansiyel özellikleri canlandırılmalı, kent için önemli bir ekonomik kaynak haline getirilmeli ve bu özelliklerin sürdürülebilir kalması sağlanmalıdır. Ayrıca sosyal-kültürel donatılara erişim açısından herkese eşit olanaklar verilmesine dikkat edilmelidir.

İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Projesi'nde olduğu gibi, Santral Garaj Bölgesinde de, kentsel mekanı ve mimari karakteri geliştirmek, kente daha çağdaş bir imaj kazandırmak ve kentin geleneksel merkeziyle Yalova yoluna doğru gelişen yeni MİA'sını bütünleştirmek amacıyla Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilecek kararlara ve planlama çalışmasına veri oluşturmak için ulusal veya uluslararası bir kentsel tasarım fikir yarışması açılabilir. Bu yarışma medyada yankı uyandıracak ve bölgeye olan talebi arttıracaktır.

Sydney Olimpiyat Parkı Projesi'nde olduğu gibi, Santral Garaj Bölgesinde de, ekolojik binaların ve toplu taşımaya yönelik yeni ulaşım sistemlerinin tasarlandığı, enerji ve su korunumunun sağlandığı, ozon tüketiminin ve kereste kullanımının azaltıldığı, hava, su, toprak kirliliğinin önlendiği, soğutma-havalandırma sistemleriyle iç mekanlarda gerekli hava kalitesinin sağlandığı, doğal kaynakların tüketiminin azaltıldığı, atık önleme ve azaltma yöntemlerinin kullanıldığı, kültürel ve tarihi bağların korunduğu, sağlıklı bir yaşam biçimi teklif eden, sürdürülebilir bir kentsel gelişme sağlanmalıdır. Bunlara ek olarak, kamusal alanları, bina form ve karakterlerini, çevresel etmenleri ve konut alanlarının fiziksel konfor koşullarını tanımlayan bir tasarım rehberi hazırlanmalıdır.

Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1998 yılında onaylanan Bursa il bütününe kapsayan

1/100000 ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Planı kapsamında kirletici sanayilerin organize olarak kent dışına taşınmaları ilkesinden yola çıkarak, Kükürtlü Kentsel Dönüşüm Projesi'ndeki dericileri taşıdığı gibi, Santral Garaj Bölgesindeki oto yedek parçacılarını ve servislerini, hırdavatçıları, ahşap ve metal atölyelerini de başka bir bölgeye taşınmalıdır. Ayrıca Belediye, hak sahiplerinin tamamının katılımıyla işlerlik kazanabilecek, mülkiyet sahipleri, yatırımcılar ve belediye ortaklığında bir dönüşüm süreci izlemeli, bu kapsamda bölgede yapılacak kentsel dönüşüm projesiyle ilgili toplantılar ve anket çalışmaları gerçekleştirmelidir.

Stuttgart 21 Projesi'nde olduğu gibi, Santral Garaj Bölgesinde de, kalkınma ve çevre arasında denge kurulmasını hedefleyen "sürdürülebilir gelişme" kavramının yaşama geçirilmesine yönelik, küresel uzlaşmanın ve politik sözlerin en üst düzeydeki ifadesi olan Gündem 21 kavramının temel alınması gerekmektedir. Bu noktada öncelikli yerel sürdürülebilir gelişme sorunlarının çözümüne yönelik uzun dönemli, stratejik bir planın hazırlanması ve uygulanması yoluyla Gündem 21'in yerel düzeydeki hedeflerine ulaşılmasını amaçlayan katılımcı ve çok sektörlü Yerel Gündem 21 sürecinde özellikle Kent Konseyi ile yapılan çalışmaların değerlendirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Ulaşım sisteminin iyileştirilmesi kapsamında Stuttgart 21 Projesi'nde mimar Bonatz'ın ana istasyon binası yeniden işlevlendirilerek korunmuş, yeni istasyon binası ve yeraltı peronlarının tasarlanması için bir yarışma açılmıştır. Birinci seçilen projede, cam konstrüksiyonlarla yeraltına doğal ışık alabilen büyük hacimli bir peron mekanı, üstte ise servis hizmetlerinin yanı sıra, satış birimleri, restoran ve kafeler, kültürel ve toplumsal organizasyonlar için sergi, konser ve festival alanları tasarlanmış, peron salonunun üstündeki platformda kentsel yaşamın bir merkezi olarak hizmet verecek ve mevcut kent merkeziyle bütünlük sağlayacak bir meydan yaratılmıştır. Bu bağlamda Stuttgart 21 Projesi'nde ve Mudanya Gar Binası restorasyonunda olduğu gibi, Santral Garaj Bölgesinde de Cumhuriyet dönemi mimarlığının izlerini taşıyan eski istasyon binası restore edilmeli, üst kotta bir kent meydanıyla, alt kotlarda sosyal-kültürel ve ticari içerikli fonksiyonlarla bütünleştirilerek korunmalıdır.

Mudanya İskele Meydanı Düzenlemesinde olduğu gibi, Santral Garaj Bölgesinde de yaya-taşıt trafiğinin ayrılması, otoparkların düzenlenmesi, alanın ve çevresindeki binaların fiziksel, işlevsel, ekonomik ve görsel olarak daha verimli hale getirilmesi ve kentsel peyzaj elemanlarıyla yeni bir kent meydanı tasarlanması gereklidir.

Elephant & Castle Yenileşme Projesi'nde olduğu gibi, Santral Garaj Bölgesinde de

toplu taşımacılığı öne çıkaracak, yerel ekonomik canlılık ve sosyal bütünleşme sağlayacak, mevcut ve yeni gelecek nüfusa hizmet edebilecek sosyal-kültürel donatı alanları yanında, soylulaşmayı engellemek için alt gelir gruplarına yönelik sosyal konut alanlarını da içerecek bir planlama yaklaşımı gereklidir. Bu kapsamda Bursa Büyükşehir Belediyesi, Santral Garaj Bölgesindeki teknik anlamda risk taşıyan, niteliksiz ve köhnemiş binaları yıkarak, yerine bölgedeki yaşayanların gereksinimlerini karşılayacak yeni ve konforlu evler yapmalıdır.

Bu doğrultuda Elephant & Castle Yenileşme Projesi'nde olduğu gibi, Santral Garaj Bölgesinde de mahalle sakinleri, yerel işletmeciler, eğitim ve sağlık kuruluşları, toplum ve gönüllü kuruluşlar, ziyaretçiler ve alanda çalışan insanları içeren geniş bir toplumsal katılımı desteklenmiş güçlü bir ortaklığa gereksinim vardır.

Dikmen Vadisi Konut ve Çevre Geliştirme Projesi'nde olduğu gibi, önemli bir kentsel odak niteliği taşıyan Santral Garaj Bölgesi, gelecekte bir kültür merkezine ve kent parkına dönüştürülmesi öngörülen Merinos Bölgesi'yle birlikte planlanmalı ve bölgede kentsel ölçekte bir rekreasyon alanı ile birlikte ticaret ve kültür yatırımlarını içeren bir çekim merkezi yaratılmalıdır. Bunu gerçekleştirirken özellikle bölgede yaşayan hak sahiplerinin de katılımcı bir yöntemle proje içinde yer almaları sağlanmalı, projeye ilgili tüm kararların, ortak bir şekilde alınabilmesi amacıyla farklı grupları içeren bir proje karar kurulu oluşturulmalıdır. Projeyi gerçekleştirmek için bölgedeki hak sahiplerine, mevcut taşınmazlarına karşılık proje içinde yapılacak konutlara sahip olmaları ve yatırımların kaynağını sağlamak için bölgenin stratejik noktalarında, konut, işyeri, rekreasyon ve kültür yatırımlarının yapılması şeklinde bir model üretilebilir.

5.5. Santral Garaj Bölgesinde Yapılması Gereken Kentsel Dönüşüm Projesinin Fiziksel/Tasarım Boyutuna Yönelik Öneriler

Bu kapsamda bölgede işlevsel/fiziksel yeterlilik ve bütünleşme sağlamak için,

- Bursa Kentsel Şartında da belirtildiği gibi, ana plan kararlarında kent merkezi alanı, mevcut merkezin kuzey aksı ve çevresinde geliştirilmiştir (Eski Santral Garaj'a kadar). Ancak bu planlamanın dışında yaşanan gelişmeler ve yoğunluk artışları nedeniyle Bursa kent merkezi alanı planlaması tekrar ele alınmalıdır (TMMOB Şehir Plancıları Odası Bursa Şubesi 2004).
- Üst ölçekli plan kararları doğrultusunda, yönetsel nitelikte bir tasarım süreci izlenmeli, amaç, metodoloji ve uygulama araçları tanımlanmalı, bölge için bir

kentsel tasarım rehberi oluşturulmalıdır.

- Bölge için bir kentsel tasarım projesi yarışması düzenlenmelidir.
- İşlevsel kararlar bölge ve kent bütünü içinde değerlendirilmelidir.
- Bölgenin genel karakterine ve içinde bulunduğu mekana uygun olmayan fonksiyonlar önerilen başka bir yere taşınmalı, uygun nitelikteki mevcut işlevler korunmalıdır.
- Bölgenin fiziksel ve sosyo-ekonomik yapısına uygun fonksiyonlar seçilmelidir.
- ESG alanı ile mevcut yerleşim ve ticaret alanlarını bütünleştirecek bir tasarım yaklaşımı izlenmelidir.
- Bölge için önerilen yeni işlevler için mekansal organizasyon yapılmalı, alanın verimli bir şekilde değerlendirilmesi sağlanmalıdır.
- Bölge "Bursa kent kimliği" ni vurgulayacak, "kent meydanı" veya "kent girişi" ile ilişkilendirilmiş sosyal-kültürel tesis ve ticaret işlevleriyle değerlendirilmelidir.
- Bölgede mevcut kot farklarından yararlanarak, zeminde ESG parseli ile Bursaray metro çıkışı arasındaki yaya aksıyla ilişkilendirilmiş bir açık alan sistemi sağlanmalıdır.
- Kent ölçeğinde yeni rekreasyon alanları yaratılmalıdır.
- Yeniden işlevlendirilecek mimari açıdan nitelikli yapıların mekansal kurgusuna uygun işlevler seçilmeli, planın konseptini bozacak değişikliklere izin verilmemelidir.
- İşlevini yitirmiş, strüktür ve nitelik kaybına uğramış kamusal binaların ve sivil mimari örneklerinin tahribatı önlenmeli, bunlar restore edilerek yeniden işlevlendirilmelidir.

Bölgede gerekli sağlık, konfor ve güvenlik koşullarını sağlamak için,

- Binaların ve açık alanların teknik açıdan gerekli altyapıları tamamlanmalı, bölgede optimum fiziksel konfor koşulları sağlanmalıdır.
- Çevre temizliği ve sağlığı için çöp ayrıştırma ve depolama sistemleri düşünülmelidir.
- Eski binalardaki sıhhi tesisat sistemleri gözden geçirilmelidir.

Bölgede teknik altyapı açısından yeterlilik sağlamak için,

- Optimum iletişimi sağlamak için, sağlıklı bir yaya-taşıt ilişkisi kurulmalıdır.
- Taşıt trafiği düzenlenmeli, kavşak tasarımları gözden geçirilmeli, raylı sistemle toplu taşımacılık geliştirilmelidir.

- Bölgede ağır taşıt trafiğini arttıracak fonksiyonlar önerilmemeli, uygun olmayan kullanımlar engellenmelidir.
- Otopark sorunu katlı olarak çözülmeli, zemin kotta yaya ulaşımına önem verilmelidir.
- Yaya akışının yoğun olduğu yollar yayalaştırılmalı, yaya ve servis trafiği kontrol altına alınmalı, servis saatleri düzenlenmelidir.
- Teknik altyapı sistemlerindeki eksiklikler tamamlanmalıdır.

Bölgede estetik açıdan yeterlilik sağlamak için,

- Planlama-tasarım bütünleşmesini sağlamak amacıyla estetik kurullar yerine, farklı meslek gruplarına ait uzmanlardan oluşan ve etkin görev yapacak kentsel tasarım komisyonları kurulmalı, kent estetiği kavramı bu bağlamda ele alınmalıdır.
- Kentin kimliğini vurgulayan açık alan-meydan düzenlemeleri yapılmalı, Santral Garaj Bölgesi sadece bir kent meydanı tasarımı olarak ele alınmamalı, Bursa kent bütünündeki yeri bağlamında, öncelikle bölge için gerekli kentsel tasarım politikaları belirlenmelidir.
- Oluşturulan kentsel estetik yaklaşımına uygun kent mobilyaları ve plastik öğeler seçilmelidir.
- Havai telefon ve elektrik hatları yer altına alınmalıdır.

5.6. Santral Garaj Bölgesinde Yapılması Gereken Kentsel Dönüşüm Projesinin Sosyal Boyutuna Yönelik Öneriler

Bu kapsamda bölgede sosyal ve kültürel açıdan canlılık ve bütünleşme sağlamak için,

- Kentin kimliğini destekleyecek fonksiyonlarla donatılmış, günün yirmi dört saati yaşayan bir çevre yaratılmalıdır.
- Bölgedeki tarihi-kültürel değeri olan mimari miras değerlendirilerek, sosyal-kültürel iletişimi sağlayacak fonksiyonlarla kente kazandırılmalıdır.
- Analiz çalışmaları sırasında bölgedeki halkla diyalog kurulmalıdır.
- Çalışmanın amacı, hedefleri ve alınan kararlar halka duyurularak, doğrudan katılım sağlanmalıdır.
- Dönüşüm sürecinde halkın öneri ve istekleri dikkate alınmalı, halka planlamayla ilgili görüş belirtme ve tartışma olanakları yaratılmalı, planlamanın olası sonuçlarından söz edilerek, farklı çözüm yolları ortaya konmalıdır.
- Yazılı ve görsel medyanın konuya ilgisi çekilip, kamuoyu oluşturulmalı ve dönüşüm çalışmasına medyanın ve halkın desteği sağlanmalıdır.

- Yapılan iyi uygulamalar ödüllendirilmeli, böylece çalışmalar teşvik edilmelidir.
- Bölge, proje uygulandıktan sonra farklı kullanıcı gruplarının gereksinimlerine cevap verebilmelidir (Gratz ve Mintz 1998).

5.7. Santral Garaj Bölgesinde Yapılması Gereken Kentsel Dönüşüm Projesinin Ekonomik Boyutuna Yönelik Öneriler

Bu kapsamda bölgenin ekonomik açıdan canlandırılması için,

- Bölgeye yatırım yapabilecek kurum ve kuruluşlar araştırılmalıdır.
- Bölgedeki üretimi, üretkenliği ve yenilikçi yöntemleri arttırmak ve devlet kurumlarını olduğu kadar, yerel yönetimleri, üniversiteyi, bölgeye yatırım yapabilecek iş sektörlerini, özellikle kültürel ve turistik tesisleri çekebilmek için yeni iş olanaklarına yönelik altyapı oluşturulmalı, mevcut istihdam koşulları iyileştirilmelidir.
- Bölge ve çevresindeki iş olanaklarının nitelik ve nicelikleri yükseltilmelidir.
- Bölgede gelir getirici aktivitelere yer verilmelidir.
- Bölgedeki boş hazine-kamu arazileri, potansiyel doğal kaynaklar, yapı stoku ve teknik altyapı değerlendirilmelidir.
- Bölgedeki işgücü, toprak ve sermaye dengesi sağlanmalıdır.
- Bölgenin iç yatırımları, turizm potansiyeli, yerel endüstrilerin ve firmaların ürün piyasalarındaki değişimi takip edilmelidir.
- Ekonomik açıdan, bölge ölçeğindeki girişimlerin, daha kapsamlı kentsel, bölgesel, ulusal ve hatta uluslararası politikalarla uyumlu olması sağlanmalıdır.

5.8. Santral Garaj Bölgesinde Yapılması Gereken Kentsel Dönüşüm Projesinin Yasal/Yönetmelik Boyutuna Yönelik Öneriler

Bu kapsamda proje sürecinde organizasyonel açıdan yeterlilik sağlamak için,

- Tüm dünyada değişen kent planlama anlayışı ve kentsel dönüşümün gerekliliği bağlamında Türkiye'deki planlama sistemi ve mevzuatı ilgili kurum yetkililerinden ve kişilerden oluşan bir komisyon tarafından yeniden ele alınmalı ve düzenlenmelidir.
- İşlevini yitirmiş kent merkezlerinde kültürel mirasın korunması ve sosyal yaşama uyumu devlet politikası olarak benimsenmelidir. Merkezi yönetim tarafından örnek çalışmalar yapılmalıdır.

- Kentsel dönüşüm projeleri planlama hiyerarşisine uygun bir şekilde ve disiplinler arası bir çalışma ile gerçekleştirilmelidir.
- Bu konuda sivil toplum örgütleri ülke çapında kullanıcılara öncülük etmelidir.
- Dönüşüm projelerinde yer alan kurum ve kuruluşlar yeterli mali kaynak, personel ve yetkiye sahip olmalıdır.
- Kullanıcıların oluşturacağı dernek, kooperatif benzeri bir örgütlenme yerel yönetimle ilişkileri sağlamalıdır (Gilbert ve ark. 1996).

Bölgede ekonomik, esnek, uygulanabilir, katılımcı ve sürdürülebilir çözümler üretmek için,

- Kentsel dönüşüm projelerinin finanse edilmesi için fonlar oluşturulmalı ve fonları organize edebilecek birimler kurulmalıdır.
- Maddi sorunlara daha kolektif çözümler üretmek için kullanıcılar dernek, kooperatif gibi örgütlenmelere yönlendirilmelidir.
- Alanda tarihi özelliği olan yapıların korunması için bir vakıf kurulmalı, bu vakıf çeşitli kaynaklarla desteklenmeli ve onarımlar için bir fon oluşturulmalıdır.
- Yapılarını fiziksel ve işlevsel anlamda yenilemek isteyen fakat yeterli sermayeye sahip olmayan mülk sahiplerine yardımcı olmak amacıyla, kar amacı olmayan kamu kurum ve kuruluşları oluşturulmalıdır. Bu kurum ve kuruluşların yapıları satın alıp, onarıldıktan sonra satarak dönüşüm çalışmalarına hız kazandıracığı düşünülmektedir.
- Dönüşüm sürecinde yer değiştirmek zorunda kalabilecek olan yeterli mali güce sahip olmayan mülk sahiplerine kira yardımı yapılmalıdır.
- Fiziksel müdahaleler için gerekli malzemelerin sponsor firmalar tarafından temin edilmesi sağlanmalı ve maliyetler düşürülmelidir.
- Gelecekte ortaya çıkabilecek koşullara uyum sağlayabilecek çözümler oluşturulmalı, belirli aşamalarda geriye dönüşler ve kontroller yapılmalıdır.
- Projeye yönelik kararlar somut ve gerçekçi bir şekilde ortaya konmalıdır.

Uygulama sürecine yasal destek sağlamak için,

- Projenin amacına uygun gerçekleştirilmesine yönelik usul ve esasları kapsayan “Santral Garaj Bölgesi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu” hazırlanmalıdır.
- Bu kanunda plan ve ruhsata, arazi ve arsa düzenlemeye, proje yönetimine, finansman ile gelirlere ve diğer konulara yönelik yasal bir zemin oluşturulmalıdır. Bu konuda 5104 Sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi modeli

örnek alınabilir.

- Plan ve ruhsata ilişkin olarak, proje tamamlanana kadar, proje alan sınırları içinde kalan tüm izin ve yetkiler Bursa Büyükşehir Belediyesine devredilmelidir. Projeye ilgili yasal/yönetmeliksel zemin oluşturulduktan sonra, proje alan sınırları içinde kalan bölgelerde daha önce yapılmış ve onaylanmış olan planların uygulanması durdurulmalıdır.
- Arazi ve arsa düzenlemesine ilişkin olarak, proje alanı içinde gerçek kişilerin ve kamu tüzel kişiliklerinin mülkiyetinde bulunan gayrimenkuller konusunda, Belediye ile malikler yasal olarak bir anlaşma sağlayamazsa, projenin uygulanması açısından bu gayrimenkuller Belediye tarafından kamulaştırılmalıdır.
- Proje yönetimine ilişkin olarak, Santral Garaj Bölgesi Kentsel Dönüşüm Projesini hazırlamak ve uygulamak için Bursa Büyükşehir Belediyesi bünyesinde farklı disiplinlerden uzmanlardan oluşan yarı özerk bir örgüt kurulmalıdır. Uygulamaların denetim ve yönetiminin ise, asil üyeleri Bursa Büyükşehir Belediyesi, Osmangazi, Nilüfer, Yıldırım Belediyeleri, Uludağ Üniversitesi ve meslek odaları temsilcilerinden oluşan, ayrıca içinde hukuk, ekonomi, sosyoloji, şehir planlama, mimarlık ve sanat gibi dallarda uzman danışmanların da yer alabileceği bir yönetim kurulu tarafından yapılmalıdır.
- Finansman ve gelirlere ilişkin olarak, proje için gerekli mali kaynak Bakanlık ve Belediye'nin bütçeleri yanında, projeden elde edilen gelirlere sağlanmalıdır. Uygulanacak proje kendi kendine kaynak üretecek bir nitelikte olmalıdır.

Sonuç olarak, yapılan tez çalışması, giriş kısmında belirtilen amacına ulaşmış, mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolü, kuramsal kısımda incelenen kentsel dönüşüm kavramının farklı boyutları ve çeşitli ülkelerden örnekler üzerinden ortaya koyulmuştur. Ayrıca, yapılan alan çalışmasıyla Santral Garaj Bölgesinde mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin yükseltilmesi için uygulanabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesinin fiziksel/tasarım, sosyal, ekonomik ve yasal/yönetmeliksel boyutlarına yönelik öneriler belirlenmiş, bu örnek üzerinden, Bursa kentinin fiziksel, sosyal, ekonomik açılarından, kültürel ve tarihi dokusunun korunarak, sağlıklı ve yasal bir şekilde gelişmesi ve değişmesi için nasıl bir yol izleneceğine yönelik, ilgili kurum ve kişilere faydalı bir kaynak oluşturulmaya çalışılmıştır.

KAYNAKLAR

AĞAN, H. ve C. ARKON. 2003. Investigating the Changing Prospects to Manage Urban Regeneration of Inner Urban Lands. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 28-30 Mayıs 2003, sayfa 251-258. Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 507 s.

AKDİŞ, R. 1990. Kent Kuramları İçinde Çöküntü Bölgeleri Analizi: Bursa-Reyhan Örneği. Doktora Tezi (yayınlanmamış), Uludağ Üniversitesi. s. 8-29.

ALPAY B.U. 2003. Kentsel Gelişmenin Bir Yapısal Gelişme Projesinde Yansıması Örneği: Stuttgart 21. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 28-30 Mayıs 2003, sayfa 144-150. Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 507 s.

ALPER, B. 1997. Mütarekeden Günümüze Mudanya. Arkitekt Dergisi. Sayı: 452, s.18-25.

ALTABAN, Ö. ve ŞENYAPILI, T. 2002. Konut Politikası Geliştirme Çalışması: Ruhsatsız Yapılaşmanın Dönüşüm ve İyileştirme Sorunları, Bulgular, Öneriler. Konut Kurultayı Bildirisi. İstanbul, 22-24 Mayıs 2002, sayfa 303-316. Konut Kurultayı Bildiri Kitabı. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Umut Matbaacılık ve Kağıtçılık Ltd. Şti., İstanbul. 731 s.

ALTIN, E. (ed.). 2003. Ankara 1910-2003. Mimarlık ve Kent Dizisi 8. Boyut Matbaacılık A.Ş., İstanbul. s. 96-97.

ALTINÇEKİÇ, F. 2005. Birikimin Yeri Dar. E. O. Diktaş (Editör), Kentsel Dönüşüm: Bir Olanak mı, Olanaksızlaştırma mı? Ege Mimarlık Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayını. Yıl: 15, sayı:1/53, s. 13-15.

ALTINOLUK, Ü. 1998. Binaların Yeniden Kullanımı-Program-Tasarım-Uygulama-Kullanım. YEM Yayınları. Güzel Sanatlar Matbaası A.Ş., İstanbul. 143 s.

ALTUN, L. 2002. İstanbul'da Kentsel Dönüşüm. Konut Kurultayı Bildirisi. İstanbul, 22-24 Mayıs 2002, sayfa 328-331. Konut Kurultayı Bildiri Kitabı. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Umut Matbaacılık ve Kağıtçılık Ltd. Şti., İstanbul. 731 s.

ALTUN, L. 2004. Dönüşüm Yönetimi. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Kamu Sektörü Perspektifinden Kentsel Dönüşüm Oturumu Bildirisi. İstanbul, 27-30 Kasım 2004. İstanbul Büyükşehir Belediyesi.

ALTUN, L. 2004. Kentsel Dönüşümü İstanbul'a Yayacağız. Dünya İnşaat Dergisi. Sayı: Şubat, s. 20-22.

ANDERSEN, H. S. 2004. Experiences with Deterioration of Housing and with Strategies for Housing Renewal in Europe and United States. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27-30 Kasım 2004, sayfa 6-10. Bildiri Özetleri Kitabı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.

ARKİTEKT DERGİSİ. 1997. İçinden Tren Geçmeyen Gar Binası. Sayı: 452, s. 36-39.

ASLANOĞLU, R. A. 2000. Kent, Kimlik ve Küreselleşme. Kitap Ofset, Bursa. 254 s.

ATKINSON, R. 2004. Urban Regeneration, Partnerships and Community Participation: Lessons from the UK. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27- 30 Kasım 2004, sayfa 12-18. Bildiri Özetleri Kitabı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.

AYDIN, A. B. 2000. Sydney Olimpiyat Parkının Ekolojik Açından Analizi ve Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), Gazi Üniversitesi. 250 s.

AYSU, E. 1977. Eski Kent Mekanlarını Düzenleme İlkeleri. Doktora Tezi (yayınlanmamış), Yıldız Teknik Üniversitesi, s. 31-43.

AYTEN, M. 2004. İmar (Gelişme) Hakkı Transferi Kavramı ve Bu Kavramın Uygulanmasına Dair Örnekler “ABD Örneği”. 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 27. Kolokyumu Bildirisi. Mersin, 6-8 Kasım 2003, sayfa 211-226. Şehircilikte Reform Kolokyumu Kitabı. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını. Kardelen Ofset, Ankara. 383 s.

BAILEY, N. 2004. Housing-led Reperation: The Glasgow and UK Experience. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27- 30 Kasım 2004, sayfa 20-25. Bildiri Özetleri Kitabı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.

BALAMİR, M. 1996. Türkiye’de “Apartkent” lerin Oluşumu- Mülkiyet İlişkilerinin Dönüşümüne Dayalı Kentleşme. Y. Sey (Editör). Tarihten Günümüze Anadolu’da Konut ve Yerleşme. Tarih Vakfı Yayınları. İstanbul. s. 335-344.

BALAMİR, M. 2005. Türkiye’de Kentsel İyileştirme ve Dönüşüme İlişkin Güncel Öneri ve Modeller. M. Cengizkan (Editör). Mimarlık. TMMOB Mimarlar Odası Dergisi. 42 (322): 28-35.

BARANSÜ, B. 1989. Şehir Yenileme. Reyo Basımevi, İstanbul. 185 s.

BATKAN, Ö. 1996. “Bursa Kentsel Gelişim ve Planlama Süreci”, Bir Masaldı Bursa. Ed. Engin Yenal. Yapı Kredi Yayınları, İstanbul. s. 247-259.

BAYKAL, K. 1976. 2000 Yıllık Bursa’nın Belediyesi. Özkardeşler Matbaası, Bursa. 183 s.

BİLSEL, S. G., E. POLAT, N. YILMAZ. 2003. Değişim-Dönüşüm Sürecinde “Kimlik Arayışları” ve “Kentsel Yenileşme” Kavramı. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 53-64. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ARŞİVİ. Bursa Planları.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 1987. Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Yarışması Mimari Proje Şartnamesi.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 1987. Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Yarışması Jüri Raporu.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 1994. Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Avan Proje Hazırlanması İşi Teknik Şartnamesi.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 1997. 1/100 000 Ölçekli 2020 Çevre düzeni Strateji Plan Raporu. Nazım Plan Büro Başkanlığı.Bursa. s.19-25.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 1998. Santral Garaj ve Çevresi İmar Planı

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 1999. Osmangazi Projeleri Raporu.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 2000. Eski Terminal Alanı Planlama Çalışması Süreci Raporu.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 2003. APK Daire Başkanlığı Kentsel Gelişme Şube Müdürlüğü. 2003. Bursa Dericiler Bölgesi'nin Kent İçinde Boşaltacakları Alanın Kente Kazandırılması Projesi Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 359-366. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 2004. Kükürtlü Kentsel Dönüşüm Projesi. Güney Marmara Mimarlık, TMMOB Bursa Şubesi Dergisi. (19): 20-25.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 2005. Santral Garaj Alanı İmar Planı Değişikliği.

BURSA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ZABITA MÜDÜRLÜĞÜ. 2005. Santral Garaj'dan kalkan minibüs hatları ve adetleri.

BURSA HAKİMİYET GAZETESİ. 20 Ağustos 1978. Santral Garaj ile İlgili Haber.

BURSA HAKİMİYET GAZETESİ. 23 Ağustos 1978. Santral Garaj ile İlgili Haber.

BURSA HAKİMİYET GAZETESİ.15 Ekim 1978. Santral Garaj ile İlgili Haber.

CANTACUZİNO, S. 1990. A policy for Architectural Conservation. A. H. Imamuddin, K. R. Longeteig (Editors).Architectural & Urban Conservation in the Islamic World. Published by The Aga Khan Trust for Culture, Geneva. p.12-24.

CÖMERTLER, S. 2003. Kentsel Dönüşümde Bir Araç Olarak Kullanılan Kentsel Tasarım Yarışmaları Üzerine Bir Tartışma. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 216-227. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

ÇELİKHAN, S., E. DEMİRCİOĞLU, Ö. ÇAVUŞOĞLU. 2004. Kentsel Dönüşümde Katılımcı Esnek Değerleyici (KED) Model. 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 27. Kolokyumu Bildirisi. Mersin, 6-8 Kasım 2003, sayfa 191-198. Şehircilikte Reform Kolokyum Kitabı. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını. Kardelen Ofset, Ankara. 383 s.

ÇİFTÇİ, Ç., Ö. KARAKAYACI. 2002. Rantçılık ve Gelir Dağılımına Etkisi: Ankara Dikmen Vadisi ve Balgat Örnekleri. 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 26. Kolokyumu Bildirisi. Ankara, 6-8 Kasım 2002. Sayfa 173-179. Yoksulluk, Kent Yoksulluğu ve Planlama Kolokyum Kitabı. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara 519 s.

- ÇUBUK, M. 1992. Şehircilik Ders Notları (yayınlanmamış). Mimar Sinan Üniversitesi. s. 26-32.
- ÇUBUK, M. 2000. Bursa-Santral Garaj ve Çevresi Düzenleme Projesi Üzerine Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne Sunulan Özel Raporlar, 7 adet.
- DAVIS, S. 1995. The Architecture of Affordable Housing. University of California Press Ltd. London, p. 208.
- DER HOCHSCHULE FÜR TECHNIK STUTTGART. 2003. Central Station Stuttgart – Isolation or Integration. International Stadtebaulicher Workshop Broschüre. 32 p.
- DOĞRU HAKİMİYET GAZETESİ. 28 Ağustos 1979. Santral Garaj ile İlgili Haber.
- DOORDAN, D.P. 2001. Twentieth- Century Architecture. By Laurence King Publishing an Imprint of Calmann & King Ltd. London. p.354.
- DORUK, Y. 2005. Santral Garaj Bölgesi'nin Tarihi Gelişim Süreci Hakkında Görüşme.
- DOSTOĞLU, N. T. 1986. Architectural Deterministic Thinking in the Development of Urban Utopias, 1848-1947. Ph.D. Thesis (unpublished). Faculties of the University of Pennsylvania. p.55-60.
- DOSTOĞLU, N. 1999. "Bursa'da Orhangazi Meydanı ve Arolatlar'ın Katkısı", Mimar Anlam, Beğeni. G. Güvenç (Editör), YEM Yayınları. İstanbul. s. 86-95.
- DOSTOĞLU, N., T. VURAL. 2004. Lörcher, Prost ve Piccinato'nun Bursa'daki Kentsel Gelişime Katkıları. Bursa'da Yaşam Dergisi. Piccinato Özel Sayısı. (Ekim): 122-126.
- DURAK S. 2003. Bir Modernleşme Projesi Olarak Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), Uludağ Üniversitesi. s. 47-145.
- DURU, B. ve A. ALKAN. (Derleyen ve çeviren). 2002. 20. Yüzyıl Kenti. İmge Kitabevi. İstanbul. s.306.
- DÜNDAR, Ö. 2003. Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının Sonuçları Üzerine Kavramsal Bir Tartışma. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 65-74. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.
- EKİNCİ, O. 2005. Kentsel Dönüşümün Akla Getirdikleri. M. Cengizkan (Editör). Mimarlık. TMMOB Mimarlar Odası Dergisi. 42 (322): 36-38.
- ELANDER, I. 1997. Exploitation, Preservation or Decay? Urban Renewal Coalitions in a Swedish Town. O. Kalltorp, I. Elander, O. Ericsson, M. Franzen (Editors), Cities in Transformation-Transformation in Cities. Social and Symbolic Change of Urban Space. Asgate Publishing Company. Vermont. p.316-337.
- EMEK İNŞAAT VE İŞLETME AŞ. ARŞİVİ. Santral Garaj Projesine Ait Planlar, Kesitler, Görünüşler, Detaylar.

ERDEN, Y. D. 2003. Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri Doktora Tezi (yayınlanmamış), Mimar Sinan Üniversitesi. 250 s.

ERDEN D. ve E. FİRİDİN. 2003. Urban Regeneration Projects: Collage Cities. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 28-30 Mayıs 2003, sayfa 446-452. Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 507 s.

ERDER, L. 1975. Factory Districts in Bursa During in the 1860's. ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi. Cilt:1, sayı:1/Bahar, s.85-99.

ERGENEKON, T. 2003. Urban Regeneration and Urban Design. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 28-30 Mayıs 2003, sayfa 192-204. Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 507 s.

ERKUL, H. ve KARAKILÇIK, Y. 2000. Belediye Zabıtasının Örgütsel Yapısı, Sorunları ve Kentsel Yaşam Kalitesine Etkilerinin İrdelenmesi. Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi. Cilt: 9, Sayı: 4/Ekim, s. 87.

ERKUT, G. 1996. Şehir Sosyolojisi Ders Notları (yayınlanmamış). İstanbul Teknik Üniversitesi. s.53-56.

FEATHERSTONE, M. 1997. Postmodernizm ve Tüketim Kültürü. Çev: Mehmet Küçük. Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 253 s.

GEDİZLİOĞLU, M.L. 2004. İzmir'in Üç Önemli Kentsel Projesi: Liman, Kordon, Konak. Mimarlık, TMMOB Mimarlar Odası Dergisi, 41(316):31-34.

GERAY, C. 1998. Kentsel Yaşam Kalitesi ve Belediyeler. Türk İdare Dergisi. Sayı: 421/ Aralık, s.327.

GIBSON, M. ve A. KOCABAŞ. 2000. London: Sustainable Regeneration- Challenge and Response. 1. Uluslararası Kentsel Tasarım Buluşması Bildirisi. İstanbul, 21-29 Eylül 2001, sayfa 177-228. Küreselleşme Sürecinde Kentsel Tasarım ve Yerel Özellikler Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 609 s.

GILBERT, R., D. STEVENSON, H. GIRARDET, R. STREN. 1996. Making Cities Work. The Role of Local Authorities in the Urban Environment. Earthsoon Publications Ltd., London. p. 203.

GITTELL, R.J. 1992. Renewing Cities. Princeton University Pres, New Jersey. 232 p.

GOSLING, D. ve B. MAITLAND. 1984. Concepts of Urban Design. Academy Editions/ by St. Martin's Pres Published in New York. p.176.

GÖÇEK, M. 2003. Globalleşme ve Türkiye. (<http://www.istanbulrotary.org>) (Bültenler 2003-2004)

GÖKBAYRAK, P. 2004. Kentsel Dönüşümlerde Mimarlık Nerede? Betonart Dergisi. Sayı: 1, s.56-73.

- GÖKSU, A. F. 2003. Kentsel Dönüşüm Süreci ve Proje Ortaklıkları. Planlama, TMMOB Şehir Plancıları Odası Dergisi, (3): 58-64.
- GÖKSU, A. F. 2004. Kent Planlamada Yenilikçi Uygulama Araçları (İHT-İHTR-Menkulleştirme). 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 27. Kolokyumu Bildirisi. Mersin, 6-8 Kasım 2003, sayfa 199-209. Şehircilikte Reform Kolokyum Kitabı. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını. Kardelen Ofset, Ankara. 383 s.
- GÖKSU, A. F. 2004. Kentsel Dönüşüm Yeni Yaklaşımlar ve Yenilikçi Modeller. H. B. Tuna (Editör), Dosya: Kentsel Dönüşüm ve Katılım. Mimarist Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, yıl:4, sayı:12, 2004/2. s.81-86.
- GÖKSU, A. F. 2005. Kentsel Dönüşüm Fonu Kurulmalı. Dünya İnşaat Dergisi, Şubat sayısı, s.30-32.
- GÖKSU, S. 2005. Kentsel Dönüşüm ya da “Yeni Şişede Eski Şarap”. E. O. Diktaş (Editör), Kentsel Dönüşüm: Bir Olanak mı, Olanaksızlaştırma mı? Ege Mimarlık Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayını. Yıl: 15, sayı:1/53, s. 9-12.
- GÖNEN, E. ve ÖZMETE, E. 1994. Yaşam Kalitesi, Yaşam Standardı ve Refah Kavramlarına Yaklaşımlar. Verimlilik Dergisi. Sayı: 4, s. 41.
- GÖRGÜLÜ, Z. 2005. Planlamada Bir Araç: Kentsel Dönüşüm. M. Cengizkan (Editör). Mimarlık. TMMOB Mimarlar Odası Dergisi. 42 (322): 26-27.
- GRATZ, R. B. ve MINTZ, N. 1998. Cities Back From the Edge- New Life for Downtown. Presevation Press, John Wiley & Sons, Inc. p. 361.
- GÜLERSOY, N. Z. 1997. Şehirselle Koruma Ders Notları (yayınlanmamış), İstanbul Teknik Üniversitesi. s. 11-53.
- GÜLTEKİN, A. B. 2003. Ekoloji ve Mimarlık. Bülten:12. TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi Yayını. s.20-23.
- GÜNAY, B. 1999. Urban Design is a Public Policy. METU Faculty of Architecture Pres. Ankara. p.82.
- GÜRLER, E. 2003. Kentsel Yeniden Üretim Süreci Üzerine Karşılaştırmalı Çalışma: İstanbul Örneği. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 113-158. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.
- GÜRSEL, Y. 2004. Türkiye’de Kent Yenilemesi Sorunları. H. B. Tuna (Editör), Dosya: Kentsel Dönüşüm ve Katılım. Mimarist Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi Yayını. Yıl:4, sayı:12, 2004/2. s.69-72.
- HASOL, D. 1998. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü. Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul. 500 s.
- HASSAAN, A., A. MAHMOUD, A. M. AMIN. 2003. Visual Impact Assessment of Proposed Urban Landscape Changes: A requirement for Sustainable Urban Regeneration.

Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 28-30 Mayıs 2003, sayfa 105-111. Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 507 s.

HAUGE, C. 2004. Tackling Housing Regeneration and Housing Renewal. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27- 30 Kasım 2004, sayfa 27-31. Bildiri Özetleri Kitabı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.

HÜRRİYET MARMARA GAZETESİ. 29 Ağustos 1978. Santral Garaj ile İlgili Haber.

INGENHOVEN und PARTNER ARCHITEKTEN. 2005. Stuttgart Garı-Almanya. Yapı Dergisi. Sayı: 283/Haziran. s.78-82.

İDİL, B. 2005. Kentsel Dönüşüm Tartışmaları Ardından İzmir Ümit Veriyor. N. Çınarlı (Editör), Kentsel Dönüşüm Toplantıları. Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir. s.103-105.

İNCEDAYI, D. 2004. Kentsel Dönüşüm Kavramı Üzerine. H. B. Tuna (Editör), Dosya: Kentsel Dönüşüm ve Katılım. Mimarist Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, yıl:4, sayı:12, 2004/2. s.60-61.

İSLAM, T. 2003. Galata'da Soylulaştırma: Soylulaştırıcıların Demografik ve Kültürel Özellikleri Üzerine Bir Çalışma. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 159-172. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ. 2001. İzmir Liman Bölgesi İçin Kentsel Tasarım Uluslararası Fikir Yarışması Şartnamesi.

KAPLANOĞLU, R. 2001. Bursa Ansiklopedisi I. Avrasya Etnografya Vakfı Yayınları, Bursa. 304 s.

KAPROL, T. 2000. Bursa'da 1930-1950 Yıllarında İnşa Edilmiş Konutların Cephe Özelliklerinin Değerlendirilmesinde Tipolojik Bir Yöntem Denemesi. Doktora Tezi (yayınlanmamış), Yıldız Teknik Üniversitesi. s. 216-219.

KARAMAN, A. 2003. Dönüşüm Projelerinde Kentsel Tasarımın Rolü. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Açılış Konuşması. İstanbul, 28-30 Mayıs 2003, sayfa 3-5. Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 507 s.

KAYASU, S., S.S.YAŞAR. 2003. Kentsel Dönüşüm Üzerine Bir Değerlendirme: Kavramlar,Gözlemler. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 20-28. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

KAZMAOĞLU, A. 2004. İzmir Konak Meydanı- Kentsel Alana Mekanımı İade Etmek. Arredamento Mimarlık ve Tasarım Kültürü Dergisi, 100 (71):88-95

KELEŞ, R. 1998. Kentbilim Terimleri Sözlüğü. İmge Kitabevi Yayınları, Ankara. 224s.

KELEŞ, R. 2004. Kentsel Dönüşümün Tüzel Altyapısı. H. B. Tuna (Editör), Dosya:

Kentsel Dönüşüm ve Katılım. Mimarist Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, yıl:4, sayı:12, 2004/2. s.73-75.

KESKİN, D., Ö. SÜRAT, Ö. YILDIRIM. 2003 Londra'nın Sürdürülebilir Kentsel Yenileşme Deneyiminden, Türkiye ve İstanbul Özelinde Yenileşme Çalışmalarında Nasıl Faydalanılabilir? Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 398-413. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

KIRAYOĞLU, K. 2004. Bursa'da Planlama Dönemleri. Bursa'da Yaşam Dergisi. Piccinato Özel Sayısı. (Ekim): 146-150.

KOÇYİĞİT, R.G., F. ASLANER, 2003. Tarihi Kent Merkezlerinde Dönüşümü Yönlendiren Ögeler: Galata Örneği. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 28-30 Mayıs 2003, sayfa 435-445. Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 507 s

KONGAR, E. 1979. Toplumsal Değişme Kuramları ve Türkiye Gerçeği. Bilgi Yayınları Özel Dizi 12, Ankara, 498 s.

KOVANCI, P. 1996. Urban Regeneration Issues and Policies as Complementary and Multi-Aspect Planning Tools. MS. Thesis (unpublished); The Middle East Technical University. 275 p.

KÜÇÜK, A. 2003. İzmir Liman Bölgesi Kentsel Tasarım Uluslar arası Fikir Yarışmasını Yeniden Değerlendirmeye Yönelik Bireysel Çabalar. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 28-30 Mayıs 2003, sayfa 291-299. Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 507 s.

LARSSON, G. 1997. Land Readjustment. A Modern approach to Urbanization. Printed in Great Britain by biddles Short Run Boks, King's Lynn. p.146.

MCCARTHY, J. 2004. The Practice of Partnership for Regeneration. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27- 30 Kasım 2004, sayfa 33-41. Bildiri Özetleri Kitabı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.

MIHÇI, E. 1998. Bursa Büyükşehir Belediyesi Nazım Plan Dairesi Santral Garaj Projesi Raporu.

MİMARLAR ODASI İZMİR ŞUBESİ YÖNETİM KURULU. 2004. İzmir Yeni Kent Merkezi Nazım İmar Planı ve Tarihsel-Kentsel Alan ve Meydan Düzenlemeleri. Mimarlık, TMMOB Mimarlar Odası Dergisi, 41(316):34-36.

MİMARLIK DERGİSİ. 1987. Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari Proje Yarışması Sonuçlandı. Sayı:3. s.23.

NALBANTOĞLU O. 2003. Kentsel Yenileme Projelerinden Öğrendiklerimiz: Dikmen Vadisi Örneği- Ankara. Uluslararası 14. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 28-30 Mayıs 2003, sayfa 244-250. Kentsel Yenileşme ve Kentsel Tasarım Sempozyum Kitabı. Mimar Sinan Üniversitesi Yayınları, İstanbul. 507 s.

NESLİHAN DOSTOĞLU ARŞİVİ. 1998 Santral Garaj Kentsel Tasarım Projesine Ait Simülasyonlar.

NEWMAN, P. 2004. Culture and Tourism-led Regeneration. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27- 30 Kasım 2004, sayfa 43-47. Bildiri Özetleri Kitabı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.

OZANKAYA, Ö. 1994. Toplumbilim. Cem Yayınevi, İstanbul. 552 s.

ÖZBAYDAR, N. 2000. İşlevini Yitiren Liman Kentlerinde Yeniden Canlandırma ve Karaköy-Salıpazarı Örneği. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), İstanbul Teknik Üniversitesi. 229 s.

ÖZBİLEN, Ş. 2003. Globalizm Hegemonyası ve Global Demokrasi. Finans Dünyası Dergisi. Sayı:161/Mayıs.

ÖZDEMİR, D. 2003. Yeniden Canlandırma Projelerinde Kültür, Turizm ve Emlak Piyasaları Üzerine Kurulu Stratejilerin Başarı(sızlık) Koşullarının İncelenmesi. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 384-397. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

ÖZDEMİR, Ö. B. 2004. Türkiye’de Mevcut Yapılaşmış Alanlarda ve Yapı stokunda Yeniden Yatırım ve Yasal Çerçeve Gereken Değişiklikler. 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 27. Kolokiyumu Bildirisi. Mersin, 6-8 Kasım 2003, sayfa 181-189. Şehircilikte Reform Kolokiyum Kitabı. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını. Kardelen Ofset, Ankara. 383 s.

ÖZDEMİR, D., P. ÖZDEN, S. TURGUT. 2005. Kentsel Dönüşümde Avrupa Deneyimi: Kuram ve Uygulamaya İlişkin Bir Değerlendirme. E. O. Diktaş (Editör), Kentsel Dönüşüm: Bir Olanak mı, Olanaksızlaştırma mı? Ege Mimarlık Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayını. Yıl: 15, sayı:1/53, s. 22-29.

ÖZDEN, P. P. 2001. Kentsel Yenileme Uygulamalarında Yerel Yönetimlerin Rolü Üzerine Düşünceler ve İstanbul Örneği, İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi. Sayı: 23-24.

ÖZDEN, P.P. 2004. Etkin ve Çağdaş Kent Yönetim Sistemi Arayışı İçinde Yerel Yönetimlerin Sosyal Programları ve Kentsel Yenileme. Kent Gündemi. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını. Umut Matbaası, İstanbul. s. 59-70.

ÖZDEN, P. P. 2005. Eskiye Bölgelere Yeniden Kimlik Kazandırılmalı. Dünya İnşaat Dergisi, Şubat sayısı, s. 24-25.

ÖZEKE, E. 1997. Bursa Reyhan Kentsel Sit Alanı’nda Koruma Kararları Doğrultusunda Yapılan Uygulamaların Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi (yayınlanmamış), Mimar Sinan Üniversitesi. s. 4-19.

ÖZYABA, M. 2005. Tarihi Kent Mekanlarında Koruma Yenileme Teknikleri Ders Notları (yayınlanmamış). Uludağ Üniversitesi.

ÖZYABA, M. AYDEMİR, Ş., S. E. AYDEMİR, N. ÖKTEN, A. M. ÖKSÜZ, C. SANCAR, 2004. Koruma ve Planlama Teknikleri. Kentsel Alanların Planlanması ve

Tasarımı. İber Matbaacılık. Trabzon. s. 503-553.

PICCINATO NAZIM PLAN RAPORU. 2004 Bursa'da Yaşam Dergisi. Piccinato Özel Sayısı. (Ekim): 90-95.

ROBERTSON, D. S. 1997. The Packaging And Repackaging Of Housing Policy: A Comparative Study of Renewal Coalitions in Glasgow And Edinburg. O. Kalltorp, I. Elander, O. Ericsson, M. Franzen (Editors), Cities in Transformation-Transformation in Cities. Social and Symbolic Change of Urban Space. Asgate Publishing Company. Vermont p. 289-315.

SANTRAL GARAJ MUKAVELESİ. 1954. Santral Garaj'ın yapılması için T.C. Emekli Sandığı ile Bursa Belediyesi Arasında İmzalanan Sözleşme.

SANTRAL GARAJ SÖZLEŞMESİ. 1979. Yangından Sonra Santral Garaj'la ilgili T.C. Emekli Sandığı ile Bursa Belediyesi Arasında İmzalanan Sözleşme.

SANTRAL GARAJ SÖZLEŞMESİ. 1986. Santral Garaj'ın Yenilenmesine Dair T.C. Emekli Sandığı ile Bursa Belediyesi Arasında İmzalanan Sözleşme.

SEÇKİN, E. 2004. Mahalle Planlaması ve Katılımın Önemi Üzerine. H. B. Tuna (Editör), Dosya: Kentsel Dönüşüm ve Katılım. Mimarist Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, yıl:4, sayı:12, 2004/2. s.87-92.

SİBEL POLAT ARŞİVİ. Santral Garaj Bölgesine ait fotoğraflar, 2004. (Ek 8).

SJOBORG, G. 1995. The Pre-Industrial City. Urban Sociology and Urbanization Selected Readings. S. Osmay, C. N. Duruöz (Editors). METU Faculty of Architecture Occasional Papers. Ankara. p.37-46.

SÖKMEN, P. 2003. Kentsel Dönüşüm İçin Kaynak Yaratıcı Sürdürülebilir Bir Planlama Çerçevesi. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 47-51. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

SÖNMEZ, İ.Ö. 2005. Kentsel dönüşüm Süreçlerinde Aktörler-Beklentiler-Riskler. E. O. Diktaş (Editör), Kentsel Dönüşüm: Bir Olanak mı, Olanaksızlaştırma mı? Ege Mimarlık Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayını. Yıl: 15, sayı:1/53, s. 16-21.

SPIT, T. 2004. Public –Private Partnerships: A Tense Relation in Urban Restructuring Processes. The Dutch Experience. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27- 30 Kasım 2004, sayfa 49-55. Bildiri Özetleri Kitabı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.

ŞAHİN, S. Z. 2003. İmar Planı Değişiklikleri ve İmar Hakları Aracılığıyla Yanıltıcı (Pseudo) Kentsel Dönüşüm Senaryoları: Ankara Altındağ İlçesi Örneği. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 89-101. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

ŞAHİN, S. Z. ve M. İ. YALÇIN. 2004. Koruma Planlamasında İmar Haklarına Dayanan Uygulamaların Olası Katkıları Üzerine: Ankara Ulus Örneğinin Değerlendirilmesi ve Görgül Bir Deneme. 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 27. Kolokyumu Bildirisi. Mersin, 6-8 Kasım 2003, sayfa 227-247. Şehircilikte Reform Kolokyumu Kitabı. TMMOB Şehir

Plancıları Odası Yayını. Kardelen Ofset, Ankara. 383 s.

ŞEN, M. 2005. Mudanya İskelesi Meydanı Düzenleme Projesi Hakkında Mudanya Belediyesi Fen İşleri Müdürü ile Görüşme. Tarih Vakfı Yayınları. İstanbul. s.345-353.

ŞENYAPILI, T. 1996. Yeni Sorunlar/ Eski Çözümler-Kentsel Mekanda Bir Gecekondu Yolculuğu. Y. Sey (Editör). Tarihten Günümüze Anadolu'da Konut ve Yerleşme. Tarih Vakfı Yayınları. İstanbul. s. 345-354.

TASARIM YAYIN GRUBU. 2003. Narraganset Landing. Şehircilik-Kentsel Tasarım.T+8. İstanbul.

TAYLAN, A. 2005. Emlak ve Emlakçılık. Ankara Ticaret Odası Yayını. Kozan Ofset, Ankara. s.13-14.

T. C. TAPU SENEDİ. 1998. Şuyulandırma Sonrasında Eski Santral Garaj Parselinin Durumunu Gösteren Tapu Kaydı.

TEKELİ, İ. 2001. Modernite Aşılırken Kent Planlaması. İmge Kitabevi. İstanbul. 279 s.

TEKELİ, İ. 2003. Kentleri Dönüşüm Mekanı Olarak Düşünmek. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 2-7. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

THE URBAN LAND INSTITUTE. 1992. Community Builders Handbook Series. Downtown Development Handbook. Washington. p.264.

THORNLEY, A. 2004. Metropolitan Governance: Co-ordination and Local involvement. Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27- 30 Kasım 2004, sayfa 57-61. Bildiri Özetleri Kitabı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.

TIESDELL, S., T. OC, T. HEATH. 1996. Revitalizing Historic Urban Quarters. By Hartnolls Ltd. London. p. 234.

TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI BURSA ŞUBESİ. 2004. Bursa Kentsel Şartı.

TORUNOĞLU, E. 1997. Kentleşme, Çevre Sorunları ve Kentsel Yaşam Kalitesi. Ve Kirlendi Dünya, Öteki Matbaası, Ankara.

TUROK, I. 2004. Urban Regeneration: What Can Be Done and What Should Be Avoided? Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27- 30 Kasım 2004, sayfa 63-82. Bildiri Özetleri Kitabı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.

TÜMERTEKİN, E., N. ÖZGÜÇ. 1997. Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma. Çantay Kitabevi, İstanbul. 759 s.

UĞUREL, Ü. N. 2002. 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 26. Kolokyumu Açılış Konuşması. Ankara, 6-8 Kasım 2002, sayfa 17-22. Yoksulluk, Kent Yoksulluğu ve Planlama Kolokyum Kitabı. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Ankara 519 s.

UKOME. 2001. Bursaray Ulaşım Planlama Süreci Raporu.

ULU, A. 2003. Merkezi İş Alanlarının Fiziksel ve Ekonomik Olarak Yeniden Yapılanması: Eskişehir Örneği. Doktora Tezi (yayınlanmamış), İstanbul Teknik Üniversitesi. s. 8-15.

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ. 1999. Mudanya İskelesi Meydanı Düzenleme Projesi

UTTA PLANLAMA. 1996. Santral Garajı ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Planlaması Analiz ve Gelişme Raporu. UTTA Planlama, Projelendirme&Danışmanlık Ltd. Şti. Ankara.

UTTA PLANLAMA. 1996. Santral Garajı ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Planlaması Seçenek Geliştirme Raporu. UTTA Planlama, Projelendirme&Danışmanlık Ltd. Şti. Ankara.

UTTA PLANLAMA. 1997. Santral Garajı ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Planlaması Seçeneğin Geliştirilmesi Raporu. UTTA Planlama, Projelendirme&Danışmanlık Ltd. Şti. Ankara.

UTTA PLANLAMA. 2000. Santral Garajı ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarımına Dayalı İmar Planı Değişikliği Açıklama Raporu. UTTA Planlama, Projelendirme&Danışmanlık LTD. Şti. Ankara.

UZUN, C. N. 2002. Kentte Yeni Bir Dönüşüm Süreci ve Yasal Düzenlemeler. Planlama, TMMOB Şehir Plancıları Odası Dergisi, (1): 37-44.

ÜLKEN, G. 2005. Kentsel Alanlarda Turizm ve Ticaret Yönelimli Dönüşümün Konut Kullanıcılarının Çevresel Tatmini Üzerine Etkileri. S. Apak, G. Ülken (Editörler). Konut Değerlendirme Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, sayfa 109-120. İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, İstanbul. s. 299.

ÜNVERDİ, H. Z. 2005. "Kentsel Dönüşüm" Bir Dönüm Noktasında mı? E. O. Diktaş (Editör), Kentsel Dönüşüm: Bir Olanak mı, Olanaksızlaştırma mı? Ege Mimarlık Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayını. Yıl: 15, sayı:1/53, s. 30-31.

ÜSKENT, S. 2003. Dönüşümün Kentlere Yeni Bir Gelecek Yaratmadaki Gücü: Cardiff Körfezi Örneği. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 11-13 Haziran 2003, sayfa 414-420. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.

VELİBEYOĞLU, K. 1999. Urban Design in the Postmodern Context (<http://www.angelfire.com/ar/corei/ud.html>)

YAKAR, H. ve S. TURGUT. 2002. Kent Merkezinde Unutulmuş Olan Konut Alanlarının Yeniden Konut Stokuna Kazandırılması: Beyoğlu. Konut Kurultayı Bildirisi. İstanbul, 22-24 Mayıs 2002, sayfa 575-594. Konut Kurultayı Bildiri Kitabı. TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, Umut Matbaacılık ve Kağıtçılık Ltd. Şti., İstanbul. 731 s.

YAPICI, M. 2004. İstanbul Nereye Gidiyor? Kentsel Dönüşüm mü? Kentsel Bölüşüm mü? H. B. Tuna (Editör), Dosya: Kentsel Dönüşüm ve Katılım. Mimarist Dergisi. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, yıl:4, sayı:12, 2004/2. s.76-80.

YAPICI, M. 2005. Gündemdeki Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Tartışmaları Üzerine: Ankara-İstanbul-İzmir. M. Cengizkan (Editör). Mimarlık. TMMOB Mimarlar Odası Dergisi. 42 (322): 18-25.

YAPI DERGİSİ. 2000. Yeşil Olimpiyat: Sydney 2000. (National Geographic Dergisinden derlenmiştir), Sayı: 226, s. 10-11.

YENAL, E. 1996. Bir Masaldı Bursa. Yapı Kredi Yayınları, İstanbul. 563 s.

YENİ ANT GAZETESİ. 9 Şubat 1961. Santral Garaj ile İlgili Haber.

YENİ ANT GAZETESİ. 10 Şubat 1961. Santral Garaj ile İlgili Haber.

YENİ ANT GAZETESİ. 11 Şubat 1961. Santral Garaj ile İlgili Haber.

YENİ ANT GAZETESİ.12 Şubat 1961. Santral Garaj ile İlgili Haber.

YIRTICI, H. 2002. Tüketicinin Mekansal Örgütlenmesinin İdeolojisi “N.Togay (Editör), Mimarlık ve Tüketim, Çağdaş Mimarlık Sorunları Dizisi 3” Boyut Matbaacılık A.Ş., İstanbul, s. 9-14.

YİĞİTCANLAR, T. 2001. Kentsel Yenileme Olgusu ve Gelişim Süreci. Planlama, TMMOB Şehir Plancıları Odası Dergisi, (4): 55-58.

ZOETE, P. 2004. How to Realize Social Housing Goals in a Changing Society? Uluslararası Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi. İstanbul, 27- 30 Kasım 2004, sayfa 84-90. Bildiri Özetleri Kitabı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul. 90 s.

<http://www.bursaray.com.tr>

<http://www.bursa-bld.gov.tr>

<http://www.bursaterminali.com>

<http://www.die.gov.tr>

<http://www.dpt.gov.tr>

<http://www.discoverourtown.com>

<http://www.eastprovidenceri.net>

<http://www.ekitapyayin.com/id/026/02.htm>

<http://www.elephantandcastle.org.uk>

<http://www.greenpeace.org.au/archives/olympics/newguide.html>

<http://www.ibb.gov.tr>

<http://www.kentselyenileme.org>

<http://www.mudanya.gen.tr>

<http://www.mudanyaonline.net>

<http://www.spo.org.tr>

<http://www.stuttgart21.de/>

<http://www.sydneyolympicpark.com.au>

<http://www.zianet.com/lcdt/>

KENTSEL DÖNÜŞÜM YASA TASARISI 2004**Genel Gerekçe**

Bu Kanun ile tüm yerleşim alanlarının bilim, teknik ve sanat kurallarına uygun sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda sağlıklı ve güvenli yaşam çevrelerinin oluşturulması amaçlanmıştır.

Hazine, İl Özel idaresi, Genel ve Katma Bütçeli İdareler, Belediyeler, Vakıflara ait arsa ve araziler ile başkasının veya kendi arsası üzerine yapılan tüm yapıları kapsamaktadır.

Özel Kanunlarla ve Uluslararası sözleşmelerle yapılaşma yasağı getirilen alanlar ile bilim ve teknik kurallara uymayan yapıların tasfiyesi genel esastır.

Bu kanun ile sağlıksız ve yeterli donatıya sahip olmayan kentlerin yeterli ve sağlıklı alt yapıya ve donatıya sahip olması için gereken hükümler getirilmiş bu kapsamda Anayasa ve mülkiyet hakları göz önünde bulundurularak düzenlemeler yapılmıştır.

Mevcut yapılaşma içinde mevzuata aykırı yapılmış pek çok yapının envanterinin çıkartılması değerlendirilmesi ve iyileştirilmesine ilişkin hükümler getirilmiş olup, bu çerçevede vatandaşın mağduriyetinin önlenmesi göz önünde bulundurulmuş imar affı kavramının yer etmemesi için arsa üzerinden hak verilmesi yoluna gidilmeyip konut verilmesi öngörülmüştür.

Mevzuata aykırı yapıların tekrar yapılmaması için cezai önlemlerin arttırılmasına gerek duyulmuş buna ilişkin hükümler getirilmiştir.

Gecekondu yapanların hak sahipliği bir tek konutla sınırlandırılmıştır. Mevzuata uygun yapıların hakları korunmuştur.

Afet riskli alanlarda yapılan yapılar ve diğer yapılar için afet risklerinin değerlendirilmesi ve bu yapılara ilişkin projelerin üretilmesi amaçlanmış bu çerçevede hükümler getirilmiştir.

Kentsel dönüşüm yapacak olan idarelerin sorunları irdelenmiş bu sorunların giderilmesi için hükümlere yer verilmiştir.

Amaç

Madde 1- Bu Kanun tüm yerleşim alanlarının, bilim, teknik ve sanat kurallarına uygun sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda, sağlıklı ve güvenli yaşam çevrelerinin oluşturulması, afete duyarlı, kentsel standartlara uygun olarak kullanılmasına yönelik iyileştirme, tasfiye ve yenilenmesini sağlamak amacıyla, ilgili idare eliyle yeni yerleşim ve gelişim alanları açmak, ucuz yapı ve arsa üretmek üzere, toplumsal katılıma dayalı, düzenleme ilke ve esasları ile bunlara ilişkin uygulama yöntemlerini belirlemek amacıyla düzenlenmiştir.

Kapsam

Madde 2- Bu Kanun Hazine, İl Özel İdaresi, Genel ve Katma Bütçeli İdareler, Belediyeler, Vakıflara ait arsa ve arazileri ile, başkasının arazisi veya kendi arsası üzerine yapılan yapılar ile imar mevzuatına aykırı olan her türlü yapının ve bu Kanun uyarınca hazırlanan Kentsel Dönüşüm Planına aykırı yapıların iyileştirme, tasfiye ve yenilenmesini, kentin mevcut ve gelecekteki yapı ve arsa ihtiyacının karşılanması için yapılacak iş ve işlemleri kapsar.

Genel Esaslar

Madde 3- 2863-3386 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu, 2872 sayılı Çevre Kanunu, 383/444 sayılı Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname, 3621-3830 sayılı Kıyı Kanunu, 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu, 6831 sayılı Orman Kanunu, 3202 sayılı Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Teşkilatı Hakkında Kanun, 4342/4368 sayılı Mera Kanunu, 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu, 7269 sayılı Umumi Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun gibi Özel Kanunlarda ve Uluslararası Sözleşmelerde yer alan ilke ve esaslar nedeniyle yapı yasağı ve kısıtlaması getirilmesi zorunlu alanlardaki mevcut yapılara bu kanunun sadece tasfiye ile ilgili hükümleri uygulanır.

Kentsel dönüşüm planı kapsamında kalan alanlarda, ilgili idare dışında farklı kurum ve kuruluşlara mevcut kanunları ile verilen planlama ve uygulama yetkileri, bu Kanunda tanımlanan idare ve kurumlara geçer. Ancak; bu kanunda tanımlanan ilgili idareler planlama ve uygulama işlemlerinde, ilgili kurum görüşlerini ve önerilerini alırlar.

Kentsel dönüşüm planı kapsamında üretilen yerleşim alanları ile her türlü iş ve işlemlerden elde edilen bedel bu Kanunun amacı dışında kullanılamaz ve harcanamaz.

İstisnalar

Madde 4- Türk Silahlı Kuvvetlerine ait hareket, eğitim ve savunma amaçlı alanlar bu kanun kapsamı dışındadır.

Tanımlar

Madde 5- Bu Kanunda geçen bazı kavramlar aşağıda tanımlanmıştır.

- Tasfiye alanı; jeolojik, jeofizik durumu, deprem, taşkın, heyelan vb. afet tehlike ve riskleri taşıyan, doğal, kültürel, tarihi, ekolojik ve tarımsal değerlere sahip ve çevreye ilişkin mevzuatlar kapsamında kalması nedeniyle bulunduğu yerde korunamayan, zorunlu olarak boşaltılması gereken alanlar ile kentsel dönüşüm planı kararları gereği yerinde korunamayan yapıların ve gecekonduların bulunduğu yapılaşma yasağı getirilen alanlardır.
- İyileştirme alanı; Mevcut dokusu ve sosyal ve teknik altyapı ihtiyaçları açısından günün koşullarına ve gelecekteki öngörü ve ihtiyaçlara cevap vermemesi nedeniyle genel planlama kararları bozulmaksızın plan değişikliği yapılmak suretiyle kısmi tasfiye ve yenilemelerinin yapılacağı alanlardır.
- Kentsel dönüşüm alanı; Mevcut dokusu ve sosyal ve teknik altyapı ihtiyaçları açısından günün koşullarına ve gelecekteki öngörü ve ihtiyaçlara cevap vermemesi nedeniyle içerisinde varsa gecekondular, imar mevzuatına aykırı yapıların da bulunduğu, tasfiye, yenileme, iyileştirme ve dönüşümü gerçekleştirmek üzere, çağdaş kentsel standartlarda sosyal ve teknik alt yapısı hazırlanarak günün koşullarına ve gelecekteki ihtiyaçlara göre belirlenen alandır.
- Kentsel dönüşüm planı; İmar planı bulunan veya bulunmayan alanlarda, mevcut dokunun kentsel iyileştirme, yenileme, gelişme ve tasfiye amacını içeren; jeolojik ve jeoteknik etüt raporlarına dayalı arsa ve arazi düzenlemesi ve parselasyon planına esas olarak hazırlanan rapor ile birlikte, teknik ve sosyal altyapının, uygulama etap ve programları ile finans modelini de içeren 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planlarıdır

- Uygulama programı; Kentsel dönüşüm alanı içinde; bu Kanun Hükümlerine uygun olarak bölgelerin, sosyal ve ekonomik yapısı dikkate alınarak belirlenen plan etapları doğrultusunda; bu planların uygulanmasına yönelik finans kaynakları ve teknik önlemleri içerecek şekilde hazırlanan plan eki programdır.
- Dönüşüm belgesi; Bu Kanun kapsamında kalan yapılar ve/veya kişiler esas alınarak ilgili idare tarafından bu Kanun uyarınca yapılacak tespit işlemleri sonrasında düzenlenen ve hak sahiplerine verilen belgedir.
- Arsa maliyet bedeli; Arsa ve/veya arazinin rayiç bedeline, imar parseli oluşturulmasına yönelik Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca her yıl tespit edilen asgari ücret esas alınarak belirlenen harita, plan, parselasyon planı, etüt, proje, arsa, arazi düzenleme ve bu konuyla ilgili her türlü masraflar da eklenerek bulunan arazi bedelidir,
- Yapının esas bedeli; Kentsel dönüşüm planında belirlenen kentsel, sosyal, teknik altyapıya ait katılım payları, arsa maliyet bedeli de ayrıca eklenerek, Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca her yıl yayımlanan Yapı Yaklaşık Maliyeti esas alınarak hazırlanan zemin etüdü, aplikasyon projesi, yapı projeleri bedeli, yapı denetim veya fenni mesul bedeli ile keşifle belirlenen yapıma ilişkin bedellerin toplamıdır.
- Gecekondu; İmar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuata ve genel hükümlere bağlı kalınmaksızın, kendisine ait olmayan arazi veya arsalar üzerinde, sahibinin rızası alınmadan yapılan izinsiz yapılardır.
- İmar mevzuatına aykırı yapı; İmar ve yapı işlerini düzenleyen mevzuata ve genel hükümlere aykırı olarak kendisine ait arazi veya arsalar üzerinde yapılan her türlü yapıdır.
- İlgili idare; Belediye ve mücavir alan sınırları içerisindeki uygulamalar için Büyükşehir Belediyeleri (3030 sayılı Kanuna tabi illerde İlçe ve alt kademe belediyeleri) ile diğer belediyeleri, bu alan sınırları dışında kalan alanlarda Valiliklerdir.
- Bakanlık; Bayındırlık ve İskan Bakanlığdır,

Bu Kanunda adı geçen diğer kavramlara ilişkin açıklamalar, Bakanlıkça hazırlanan Yönetmelikle belirlenir.

Başvurular

Madde 6- Bu Kanun kapsamına giren tüm yapılar için yapıların bulunduğu yerin ilgili idaresine 3 ay içinde başvurulur. Başvuru iadeli taahhütlü olarak posta ile de yapılabilir. Posta ile yapılan başvurularda, dilekçenin postaya verildiği tarih başvuru tarihi sayılır. Bu kanun yürürlüğe girdiği tarihte Yurtdışında bulunanlar için başvuru süresi 6 aydır.

Dilekçeye; nüfus cüzdanı sureti ve bu kanun amaçlarında kullanılmak üzere ilgili idare tarafından bir kamu bankasında açılacak hesaba yatırılan 50 milyon TL. başvuru bedeline ilişkin makbuzun aslı ve gecekondü sahiplerinden/oturanlardan; kendisinin veya eşinin veya reşit olmayan çocuğunun oturduğu belediye ve mücavir alan sınırı içinde ev yapmaya müsait arsaya veya bir eve veya apartmanın bağımsız bir bölümü veya bir bölümü iş yeri olarak kullanılan bir yapıya sahip olmadığına dair noterden alınmış taahhütname, vekil ile başvuruluyor ise vekaletname örneği ve yönetmelikle hazırlanma esasları belirlenecek durum tespit raporu eklenir.

Üzerinde yapı yapılmak suretiyle arsa ve arazisi, tecavüz veya işgal edilen malikleri de ilgili idarelere yardımcı olmak üzere; arsa ve arazilerin ada ve parselini, tecavüz ve işgallerin zaman ve miktarı hakkındaki mevcut bilgileri içeren bir dilekçe ile ilgili idarelere başvuru masrafını ödemedenden başvurabilirler.

İmar mevzuatına aykırı yapılmış yapıların sahiplerinden; yukarıdaki belgelere ilaveten tapu veya tapu yerine geçecek belge istenir.

Sanayi, turizm ve buna benzer diğer yapı ve tesisler, patlayıcı ve parlayıcı madde içeren üretim ve depolama istasyon ve tesis kapsamında kalan yapılar için başvuru aşamasında yukarıdaki belgelere ek olarak ÇED ön araştırma raporu istenecektir.

Gecekondü sahiplerinden ise; yukarıdaki belgelere ilave olarak; seçmen kütük, nüfus sayımı kayıtları ile muhtarlıktan o bağımsız bölümde ikamet ettiğine dair alınan yazı, varsa tapu tahsis belgesi, vergi makbuzu, elektrik veya su depozitosu, telefon faturasını eklemek zorundadır.

Bu kanun uyarınca açılan hesapta toplanan meblağa yasal faiz oranı uygulanır. 3030 sayılı kanun kapsamında kalan belediyelerde ilçe belediyeleri adına ayrı birer hesap açılır.

2981/3290/3366 sayılı kanuna göre müracaat etmiş ancak henüz tapularını almamış olanlar başvuru bedeli alınmaksızın bu kanun hükümlerine göre yeniden müracaat ederler.

İmar mevzuatına aykırı yapı veya gecekondulu yapıları bu Kanun hükümlerine göre müracaatta bulunmayanlara ve 2805 ve 2981/3290/3366 sayılı kanuna göre müracaat etmiş olup da tapu almış olanlara; ikinci yapıları için A ve B grubu değişim belgesi düzenlenemez.

Ancak, daha önce gecekondusu yıkılanlar ile 2805 ve 2981/3290/3366 sayılı kanuna göre müracaat etmiş olup da tapu almış olanlardan tasfiye alanında kalanlara bu Kanunun tasfiye hükümleri, kentsel dönüşüm plan hükümlerine göre farklı imar hakkı ve kullanım getirilenlere dönüşüme ilişkin hükümleri uygulanır.

Tespit ve Tasnif İşlemi

Madde 7- İlgili idareler; bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren en geç 9 ay içerisinde başvuruya konu alanlarda tasfiye, iyileştirme, yenileme ve dönüştürmeye yönelik tespit ve tasnif işlemlerini tamamlar haritalara işler. Bir rapor eki olarak Sınır tespit kuruluna gönderilir.

İlgili idarelerce tespit ve tasnif işlemleri; en az 1'er adet şehir plancısı, mimar, inşaat, harita ve jeoloji veya jeofizik mühendislerinden oluşturulan yeterli sayı da heyet ve yardımcı eleman tarafından yapılır.

İdarelerin bünyesinde yeterli sayıda teknik eleman yok ise; Valilik tarafından kamu kurum ve kuruluşlarından temin edilir. İdareler bu yol ile de yeterli sayıda eleman temin edemez ise bu elemanlar ücreti karşılığında özel sektörden 4706/4734 sayılı İhale Kanununa tabi olmadan temin edilir.

Tespit ve tasnif işlemlerinde kullanılacak olan hava fotoğrafı alımı, kıymetlendirilmesi, harita alım ve tanzimi ve benzeri teknik yardımlar hakkında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ve ilgili idarenin istekleri; ilgili Bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlarca herhangi bir bedel aranmaksızın en geç 30 gün içinde yerine getirilir.

İlgili idare, işlemlerin düzenli, süratli, zamanında ve doğru yapılmasına ilişkin tertip ve tedbirleri almakla yükümlüdür.

Duyuru

Madde 8- İmar mevzuatına aykırı yapıların tespit ve tasnif işlemleri tamamlandıktan sonra, valilik veya ilgili belediyesince tespit edilen ilan yerlerinde 15 gün süre ile askıya çıkarılır. Birer örneği mahalle veya köy muhtarlığına verilir.

Sınır Tespit Kurulları

Madde 9- Sınır tespit kurulu; Bursa Büyükşehir Belediyesinin bulunduğu yerlerde; Büyükşehir Belediye Başkanlığını temsilen İmar Daire Başkanı Başkanlığında, ilçe belediyesi imar müdürü ile İl Bayındırlık ve İskan Müdürlüğüne görevlendirilen mesleki yeterliliğe sahip 2 yetkili, büyükşehir ve ilçe belediyelerinden 1'er adet şehir plancısı ve harita mühendisinden oluşur.

Bursa Büyükşehir Belediyesi dışında kalan yerlerde; Belediye başkanı veya başkanını temsilen Başkan yardımcısı başkanlığında, imar müdürü İl Bayındırlık ve İskan Müdürlüğüne görevlendirilen mesleki yeterliliğe sahip 1 yetkili ve 1'er adet şehir plancısı ve harita mühendisinden teşekkül eder.

Sınır tespit kurulu sınırları belirler. Belirlenen bu sınırlar; belediye ve mücavir alan sınırları içinde ise Belediye meclisince, dışında ise İl İdare Kurulu Kararınca onaylanır.

Valiliklerde ise; valiyi temsilen vali yardımcısı başkanlığında İl Bayındırlık ve İskan Müdürü ve 1'er adet şehir plancısı ve harita mühendisinden oluşur.

Tespit ve tasnif işlemlerini içeren rapor ve pafta ile birlikte Kurula gönderilir. Sınır tespit işlemi rapor ve paftaların değerlendirilmesini müteakiben 3 ay içerisinde kurulca tamamlanır.

Kurul üyeleri kamu kurum ve kuruluşlarından temin edilir, edilemiyorsa ücreti karşılığında özel sektörden 4706/4734 sayılı İhale Kanununa tabi olmadan temin edilir.

Kentsel Dönüşüm Planların Hazırlanması

Madde 10- Kentsel dönüşüm planının, şehircilik ilkelerine, planlama esaslarına, bulunduğu bölgenin sosyal, ekonomik, kültürel, coğrafi ve jeolojik koşullarına Çevre, Orman, Kıyı gibi koruma ve kullanmaya ilişkin hükümler içeren Özel Kanunlara uygun olarak; arazinin jeolojik, jeofizik durumu deprem, taşkın, heyelan gibi afet tehlike ve riskleri dikkate alınarak 3194 sayılı İmar Kanuna ilişkin "Plan Yapım Esaslarına Dair Yönetmelik" hükümlerine göre hazırlanır.

İlgili İdareler; sınır tespit kurulunun belirlediği sınırlara göre kentsel dönüşüm planlarını, sınır tespiti işleminin tamamlanmasından sonra en geç 6 ay içinde hazırlamak ve onaylamak zorundadır.

Bakanlık gerekli görülen hallerde, Kentsel Dönüşüm Planlarını yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye ve re'sen onaylamaya yetkilidir.

Kentsel Dönüşüm Planları ilgili idarelerce hazırlanır. Belediye ve Mücavir Alan sınırları içinde; belediye meclisince, bu sınırlar dışında ise İl İdare Kurulu Kararınca onaylanır. 3030 sayılı Kanun kapsamında kalan belediyelerde 1/5000 ölçekli planlar Büyükşehir Belediye Meclisince, 1/1000 ölçekli planlar ise ilçe ve alt kademe belediye meclisleri tarafından yapılır, yaptırılır ve onaylanır.

3030 sayılı Kanuna tabi belediyelerde; birden çok ilçe-alt kademe belediye sınırlarını kapsayan kentsel dönüşüm planı alanlarında, Bursa Büyükşehir Belediyesi ile ilçe-alt kademe belediyeleri arasında protokol düzenlenerek karşılıklı yetki devri yapılabilir.

Ancak, anlaşmazlığa düşülmesi halinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı re'sen planı onaylamaya yetkili olup anlaşmazlığa yönelik verdiği karar kesindir.

Bu planlar; Onay tarihinden itibaren belediye başkanlığınca tespit edilen ilan yerlerinde 15 gün süre ile ilan edilir. 15 günlük süresi içinde planlara itiraz edilebilir. Belediye başkanlığınca belediye meclisine gönderilen itirazlar ve planları belediye meclisi 15 gün içinde inceleyerek kesin karara bağlar.

Belediye ve mücavir alan dışında kalan yerlerde yapılacak Kentsel Dönüşüm Planları valilikçe yapılır veya yaptırılır. İl İdare Kurulu Kararı alınıp Valilikçe uygun görüldüğü takdirde onaylanarak yürürlüğe girer. Bu planlar Onay tarihinden itibaren valilikçe tespit edilen ilan yerlerinde 15 gün süre ile ilan edilir. 15 günlük süresi içinde planlara itiraz edilebilir. İtirazlar valiliğe yapılır, valilik itirazları ve planları 15 gün içinde inceleyerek kesin karara bağlar.

Kentsel Dönüşüm Planları üst ölçekli planı bulunan yerlerde onaylanma tarihinden itibaren en geç 1 ay içinde üst ölçek planı onaylayan idareye iletilir, kentsel dönüşüm planı kararlarını en geç 1 ay içinde üst ölçek planına işler.

Kentsel Dönüşüm Planı hazırlanırken plan ekinde, doğalgaz, telekomünikasyon, elektrik, su, kanalizasyon gibi teknik altyapı tesislerine ilişkin projeler dikkate alınarak yapılması esastır.

Onaylanmış kentsel dönüşüm planlarında yapılacak değişiklikler de yukarıdaki usullere tabidir.

İdareler gecekondulaşmayı önlemek için, ileriye dönük kullanılmak üzere, kentsel dönüşüm planı kapsamında teknik ve sosyal altyapıları da hazırlanmış gelişim alanları oluşturmak zorundadır.

Kentsel dönüşüm planlarının bir kopyası valiliğe, bir kopyası Bakanlığa gönderilir.

Parselasyon Planlarının Hazırlanması ve Tescili

Madde 11- Kentsel Dönüşüm Planlarına göre parselasyon planları yapıp, belediye ve mücavir alan içinde belediye encümeni, dışında ise il idare kurulunun onayından sonra yürürlüğe girer. Bu planlar ilan yerlerinde 15 gün süre ile ilan edilir. Ayrıca mutad vasıtalarla duyurulur. Bu süre içinde yapılan itirazları İdare 15 gün içinde cevaplar ve sonuçlandırır. Bu sürenin sonunda kesinleşir. Tashih edilecek planlar hakkında da bu hüküm uygulanır.

Kesinleşen parselasyon planları tescil edilmek üzere tapu dairesine gönderilir. Bu Daireler ilgililerin muvaffakatı aranmaksızın, sicilleri planlara göre re'sen tanzim ve tesis ederler.

Kentsel Dönüşüm Planları içinde kalan hisseli arazilerde mümkün olduğunca ada bazında parsel oluşturulması kaydıyla hisse çözümleri yapılabilir.

Yapı ruhsat işlemlerine planlar yürürlüğe girmeden ve tescil işlemleri tamamlanmadan başlanamaz, ruhsat talebinde bulunulamaz.

Kamulaştırma

Madde 12- Bu Kanuna esas hazırlanacak kentsel dönüşüm planı ile belirlenecek alan sınırları içindeki gayri menkullerin kamulaştırma iş ve işlemleri ilgili idarece 2942/4650 sayılı Kamulaştırma Kanununa göre yürütülür ve yapılır.

Arazi ve Arsa Düzenlemesi İmar Katılım Payları

Madde 13- Kamu kurum ve kuruluşlarına ayrılan alanlar; kentsel dönüşüm planı kararları doğrultusunda hazineye devri yapılarak ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının talepleri halinde 30 gün içerisinde tahsis edilir.

Kentsel Dönüşüm Planı sınırları içinde bulunan müstakil, hisseli veya hisse karşılığı satın alınan veya özel parselasyona dayalı yerler de dahil olmak üzere, binalı veya binasız arazi ve arsaları, malikleri veya diğer hak sahiplerinin kabulü aranmaksızın, birbirleri ile yol

fazlaları ile kamu kurumlarına veya ilgili idarelere ait yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler ve valilikler yetkilidir.

Düzenleme Ortaklık Payları, düzenlemeye tabi tutulan yerlerin ihtiyacı olan yol, meydan, park, otopark, çocuk bahçesi, yeşil alan, dini tesis ve karakol gibi umumi hizmetlerden ve bu hizmetlerle ilgili tesislerden başka maksatlarda kullanılamaz.

Düzenleme ortaklık paylarının toplamı, yukarıdaki fıkrada sözü geçen umumi hizmetler için, yeniden ayrılması gereken yerlerin alanları toplamından az olduğu takdirde, eksik kalan miktar belediye veya valilikçe kamulaştırma yolu ile tamamlanır.

Kentsel Dönüşüm Plan sınırları içinde yer alan ve düzenleme sahasında bulunan okul, hastane, kreş, belediye hizmet veya diğer resmi tesis alanı gibi umumi hizmetlere ayrılan alan için % 10 oranında Kamu Ortaklık Payı alınır.

Bu oranların Kamu Ortaklık Payına ayrılan alanların ihtiyacını karşılamaması halinde, düzenlemeye giren parsellerin alanları oranında pay verilmek suretiyle hisselendirilir.

Bu madde hükümlerine göre herhangi bir parselden bir defadan fazla D.O.P. ve K.O.P. alınmaz.

Daha önce yapılan düzenlemeler dolayısıyla D.O.P alınmış arazi ve arsalar D.O.P. hesabına dahil edilmezler.

Bu maddede yer almayan hususlarda 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 18. Maddesi ve Uygulama Yönetmeliği uyarınca uygulama yapılır.

Dönüşüm Belgesi Düzenleme Esasları

Madde 14- Kentsel dönüşüm planı kararlarına ve ilgili idarece yapılan tespit, tasnif ve uygulama işlemelerine göre yerinde korunamayacak parsel ve yapı sahiplerine aşağıdaki hükümlere göre;

A grubu belge

- Kendi mülkiyeti üzerinde yürürlükteki mevzuata uygun yapı sahibi,
- İmar mevzuatına uygun olmakla beraber tasfiye alanında kalan veya plan gereği tasfiye edilmesi zorunlu yapı ve arsa sahibi,

B grubu belge

- Kendi mülkiyeti üzerinde yürürlükteki mevzuata uygun olmayan,
- Gecekonduların sadece bir bağımsız bölüm sahiplerine,

C grubu belge

- Gecekondu niteliğinde olup birden fazla yapı veya birden fazla bağımsız bölüm sahiplerine,

İlgili idarece dönüşüm belgesi düzenlenir.

Bu Kanun kapsamında öngörülen,

A GRUBU DÖNÜŞÜM BELGELERİNDEN - Bedel alınmaz

B GRUBU DÖNÜŞÜM BELGELERİNDEN - 1 Milyar

C GRUBU DÖNÜŞÜM BELGELERİNDEN - 2 Milyar Türk Lirası bedel alınır.

Bu bedellerin tahsili ile, yapı esas bedelinin ödenmesi ve ödeme süreleri ile taksitlendirilmesine ilişkin usul ve esaslar; Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanacak yönetmelikle belirlenir.

Uygulama İşlemleri:

Madde 15- Tasfiye Alanında Kalan Yapılar:

- Özel Kanunlar ve Uluslararası sözleşmeler kapsamında yapı yasağı getirilen alanlar,
- Jeolojik, jeofizik durumu, deprem, taşkın heyelan v.b. afet ve riski taşıyan alanlar,
- Doğal, kültürel, tarihi, ekolojik ve tarımsal değeri nedeniyle yapı yasağı ve kısıtlaması getirilmesi zorunlu alanlar,
- Su kirliliği ve gürültü kontrolü, hava kalitesinin korunması gibi çevresel sakıncaları nedeniyle yapı yasağı ve kısıtlaması getirilmesi zorunlu alanlar,
- Havaalanlarının uçuş konisi ve mania hatlarında yapılaşma yasağı ve kısıtlama getirilmesi zorunlu alanlar,
- Planlama ve şehircilik ilkeleri açısından Kentsel Dönüşüm Planı kararı ile yapı yasağı ve kısıtlaması getirilen alanlar,

İlgili idarece kentsel dönüşüm planı ile tasfiye alanı olarak belirlenir. Bu alanlarda yapılan tasfiye işlemi planın etapları, uygulama programı ve finans modeli uyarınca gerçekleştirilir.

- Tasfiye alanında kalan; imar mevzuatına uygun yapı sahiplerine ceza alınmaksızın bedelsiz dönüşüm belgesi düzenlenir.
- Tasfiye alanında kalan; imar mevzuatına aykırı yapı ve gecekondulara ceza alınmaksızın bedelli dönüşüm belgesi düzenlenir.

Tasfiye Edilecek Yapılar:

- Yıkılacak derecede tehlikeli yapılar ile deprem, taşkın, heyelan, yangın vb. afet tehlike ve riskleri taşıyan, herhangi bir afet durumunda yıkılması muhtemel can ve mal güvenliğini tehdit eden yapılar,
- Kentsel dönüşüm planı kararlarına aykırı münferit fabrika, sanayi yapı ve tesisleri, depolar, patlayıcı ve parlayıcı madde içeren üretim ve depolama istasyon ve tesisleri gibi gayri sıhhi müessese olduğu tespit edilen yapılar,
- Su, hava, gürültü ve çevre kirliliğine sebep olan ve halk sağlığını tehdit eden yapılar,

Kentsel Dönüşüm Planı etapları, uygulama programı uyarınca yapının niteliğine ve mevzuata uygunluğuna bakılmaksızın tasfiye edilir.

Bunlardan;

- a- İmar mevzuatına uygun olan yapılar için bedelsiz olarak dönüşüm belgesi verilir.
- b- İmar mevzuatına aykırı yapılar ve gecekondular için bedelli dönüşüm belgesi verilir.

Kentsel dönüşüm planı kapsamında iyileştirme ve dönüşüm alanında kalan yapılar;

A- Kentsel dönüşüm planı kararı gereği ve başvuruda ibraz edilen durum tespit raporuna göre yerinde korunabilecek şartları taşıdığı, İlgili İdarece tespit edilen imar mevzuatına aykırı yapılardan; yapının; afet dayanımı, yangın vb. risk ile çevre ve halk sağlığı açısından dayanıklılığı ile ilgili olarak Bakanlıkça hazırlanan yönetmelikte belirtilen şartlara haiz teknik rapor istenir.

a) Hazırlanan teknik rapor sonucu; hiçbir işleme gerek kalmaksızın yerinde korunacak yapılar için bu Kanun hükümleri uyarınca bu yapılardan mevzuata aykırılık derecesine göre ceza alınır.

b) Hazırlanan teknik rapor sonrasında yapının güçlendirilerek yerinde korunması gerekiyor ise; bu Kanun hükümleri uyarınca bu yapılardan mevzuata aykırılık derecesine göre ceza alınarak yapıların güçlendirilme projeleri hazırlanır.

B- Kentsel Dönüşüm Planı içinde kalan, imar mevzuatına aykırı yapı veya gecekondur niteliğindeki yapılar, plan kararı gereği yerinde korunamıyor ise; ceza alınmaksızın yapı sahiplerine dönüşüm belgesi düzenlenerek tasfiye edilir.

C- Kentsel dönüşüm planı kararı gereği mevzuata uygun olmakla beraber tasfiyesi zorunlu olan yapılardan herhangi bir ceza alınmaksızın dönüşüm belgesi düzenlenir.

D- Kentsel dönüşüm planı sınırları içinde yapısı bulunmayan yoksul ve dar gelirliler; 775 sayılı Kanun hükümlerinden yararlandırılır.

Teslim ve Tahsis İşlemleri

Madde 16-

a) A grubu dönüşüm belgesi düzenlenen hak sahiplerine daha önce kullandığı konutuna eşdeğer bir bağımsız bölüm verilir.

Tasfiyeye konu A grubu yapı yapıldığı tarihteki mevzuata uygun ise, parsel maliki yada maliklerinin talebi ile idarece hiçbir bedel talep edilmeksizin kentsel dönüşüm planında mevcut yapısına en yakın alandan idarece yaptırılacak yapılardan kullanılan imar haklarına uygun sayı ve nitelikte bağımsız bölüm verilir.

Tahliye tarihinden itibaren; yeni yapılacak yapılara yapı kullanma izin belgesi düzenlenip, yapı belgesi verilinceye kadar belge sahipleri İdarece belirlenecek geçici iskan alanlarında ikamet ettirilir, ancak yeterli sayıda yer temin edilemez ise rayiç bedel üzerinden 24 ayı geçmemek üzere kira bedeli ödenir. İdarelerce yapılacak her türlü takas ve tahsis işlemleri tahliye tarihinden itibaren 2 yıl içinde sonuçlandırılır.

b) Gecekonuda ikamet eden, son nüfus sayımında o bölgede sayılmış, en son Genel Seçimlerde o bölgede oy kullanan ve halen ikamet eden ve aynı İl sınırları içerisinde başka bir yerde yapı yapmaya müsait arsa veya bir yapıya veya yapıların bağımsız bölümlerinden birine sahip olmayanlara B grubu Dönüşüm Belgesi düzenlenir.

B grubu Dönüşüm Belgesi alanlardan yapı bağımsız bölüm sayısı ile sınırlı olmak kaydıyla tasfiye edilenlere, yapı kullanma izin belgesi verilmeye kadar rayiç bedel üzerinden belirlenen kira bedelinin % 50'si ödenir.

B grubu Dönüşüm Belgesi almaya hak kazananlara, ilgili idarece, bu Kanuna ilişkin Yönetmelikle belirlenen öncelik sırasına göre, YAPI ESAS BEDELİNİN % 50'si karşılığında, bir bağımsız bölüm verilir. Bu Dönüşüm Belgesi kapsamında verilen konutlar için bağımsız bölüm brüt alanı 120 m2.yi geçemez. Daha büyük alanlı konut talep edenler, bu sınırın üzerindeki m2 bedelini yapı esas bedeli üzerinden öderler.

c) C grubu Dönüşüm Belgesi düzenlenmiş ise; idarece, bu kanuna ilişkin hazırlanacak olan yönetmelikte belirlenecek öncelik sırasına göre, Yapı Esas Bedelinin % 85'inin ödenmesi karşılığında bir bağımsız bölüm verilir.

d) İdareler kentsel dönüşüm planında, birden fazla bağımsız bölüm yapılmak üzere ayrılmış olan tahsise hazır hale getirilmiş arsalar, B ve C grubu Dönüşüm Belgesi sahibi olanlara, müşterek veya Kooperatif yoluyla inşaat yapmak isteyenlere de, Kat Mülkiyeti Kanunu hükümlerine uyulmak kaydı ve şartıyla arsa tahsis edilir.

e) Tahliye edilen yapıların 30 gün içinde yıkılması zorunludur.

Tasfiye edilen yapıların sahiplerine tahliye tarihinden itibaren 24 ay içinde yeni bağımsız bölümleri tahsis edilir.

İlgili idareler; bu kanun kapsamında belge düzenleyip, hak sahibi niteliği kazananlara verilecek yapıları ve/veya bağımsız bölümleri aşağıdaki usul ve esaslarla göre üretebilir.

Bu işlemler;

a) İdare tarafından kurulmuş yada ortak olunan Özel Hukuk hükümlerine tabi şirketler tarafından yapılıp veya yaptırılacağı gibi Toplu Konut İdaresi ile de protokol imzalayarak yaptırılabilir.

İlgili İdare bu fıkra kapsamında yapacağı iş ve işlemlerde 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'na tabi değildir.

b) İdare ayrıca, kooperatiflere, yerli ve yabancı yatırımcılara, müteahhitlere % 30'dan az olmamak kaydıyla kat karşılığında kentsel dönüşüm planları kapsamında hazırlanmış imar parsellerinden vermek suretiyle yapı üretebilir.

c) İdare, bu Kanun kapsamında kalmayan kişi ve kurumlara da, yapı esas bedeli üzerinden tamamını ödemek koşuluyla rayiç bedelinden az olmamak kaydıyla ihale mevzuatı usulleri çerçevesinde ihtiyaç fazlası yapıları satabilir.

d) İdare ayrıca, kentsel dönüşüm kapsamında kalan alanda, ticaret, sanayi, turizm vb. konut dışı kullanımlar ile sosyal konut dışında kalan konut alanlarını oluşturmak ve bu Kanuna göre oluşturulan imar parsellerini talep edenlere rayiç bedelinden az olmamak kaydıyla ihale mevzuatı usulleri çerçevesinde satabilir.

e) İdare; bu kanun kapsamında yapılacak yapı ve bağımsız bölümler için bu Kanunun hızlı şekilde uygulanmasını teminen ulusal veya uluslararası yatırım ve/veya finans çevreleriyle kredi sözleşmesi yapabilir.

Bu durumda ilgili mevzuat hükümleri saklıdır.

Yapı Ruhsatı ve Yapı Kullanma İzin Belgesi İşlemleri

Madde 17- Kentsel dönüşüm planı içinde bulunan tüm yapılar; ruhsata tabidir.

Kentsel dönüşüm planı içinde iyileştirme ve dönüşüm alanında kalan yapılardan, plan kararı gereği yerinde korunabilecek nitelikte olanlarına hazırlanan teknik rapor doğrultusunda, güçlendirme ve gerekli görülen tüm projeler hazırlanmak ve ilgili idarece onaylanmak suretiyle yapı ruhsatı ve projesine uygun olarak, inşai faaliyet tamamlandığı takdirde yapı kullanma izin belgesi düzenlenir. Bu alandaki sanayi tesisleri için ÇED raporu istenir.

Teknik rapor doğrultusunda projelerinde herhangi bir değişiklik ve güçlendirme gerektirmeyenlerden inşai faaliyeti tamamlanmış olanlara;

a) İmar mevzuatına aykırı olanlara; bu kanuna ilişkin cezai hükümler uygulanmak suretiyle

b) İmar mevzuatına uygun olarak inşa edilenlere hemen,

Yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin belgesi düzenlenir.

Kentsel dönüşüm planları hazırlanırken plan bütünlüğünün bozulmaması amacıyla plan gereği dönüşüm alanındaki sosyal donatılar tamamlanmadan diğer kullanımlara yapı kullanma izni verilmez.

Denetim

Madde 18- İlgili idarelerin bu Kanun kapsamında yaptıkları her türlü harita, planlama, parselasyon planı, arsa ve arazi düzenlemesi, her türlü etüt ve proje, yapı ruhsatı ve yapı kullanma izni işlemleri ile, yapı denetimine ilişkin iş ve işlemler Bayındırlık ve İskan Bakanlığının denetimine tabidir. Bu Kanuna aykırı iş ve işlemleri iptale Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yetkilidir.

Bakanlık gerekli gördüğü hallerde inceleme ve denetimlerini yapar. Bakanlıkça yapılan inceleme süresince, mevzuata aykırılık tespit olunan her türlü harita, plan, parselasyon planı, arsa ve arazi düzenlemesini etüt ve projeler, ruhsat, yapı kullanma izni, tescil işlemlerinin yürürlüğü durdurulur. Mevzuata aykırılık giderilmedikçe, bu alanlarda hiçbir uygulama yapılamaz ve ilgililer hakkında yasal işlem yapılır.

Bu Kanun yayımlandığı tarihten itibaren yapılacak her türlü gecekondular ve mevzuata aykırı yapılardan Valiliklerin ve belediyelerin ilgili birimleri, mahalle ve köy muhtarları, apartman yöneticileri, parsel malikleri, yapı müteahhidi, yapı sahibi, proje müellifleri, fenni mesuller ve/veya yapı denetim kuruluşlarının ortakları, yetki ve görev alanına göre müteselsilen sorumludur.

Bu Kanun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yapılacak tüm gecekondular ilgili idarelerce hiçbir karar alınmasına lüzum kalmaksızın en geç 30 gün içerisinde yıktırılır. Yıkım masrafı gecekonduyu yapandan 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümleri çerçevesinde alınır.

Belediye ve Mücavir alan sınırları içinde yapılan gecekonduların yıkımı ile ilgili işlemlerden bizzat Belediye Başkanları ve ilgili birim amirleri, valilik görev alanında Valiler ve ilgili birim müdürleri sorumludur.

Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten sonra ruhsatsız, imar planına, ruhsat ve eki projelerine, imar mevzuatına, kat mülkiyeti hukukuna aykırı yapılan yapılar tespit ve mühürlenmesi tarihinden itibaren en geç 30 gün içinde kentsel dönüşüm planına ve imar mevzuatına uygun hale getirilmezse veya bu süre içinde ruhsat alınmazsa 30 günlük süre sonunda hiçbir karar alınmaksızın 30 gün içerisinde yıktırılır, masrafı yapı sahibinden alınır. Bu yapılar ruhsatlı olup, yapı müteahhidi fenni sorumlusu veya yapı denetim kuruluşu denetimi altında inşa ediliyorsa yıkım bedeli 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümleri çerçevesinde bu kişilerden tahsil edilir.

Mahalle ve köy muhtarlıkları yapı ruhsatı alınmaksızın inşa edilen yapı hakkında, en geç 3 gün içinde, ilgili idareye bildirimde bulunmak zorundadır.

Ayrıca, yapının tamamına yapı kullanma izin belgesi düzenlenmeksizin yapının iskan edilmesi mümkün değildir. Mahalle ve köy muhtarları, yapı kullanma izin belgesi düzenlenmeksizin iskan edilen yapılar hakkında yapı en geç 1 hafta içinde tahliye edilmek üzere, ilgili idarelere 3 gün içinde bildirimde bulunmak zorundadır.

Yapı kullanma izin belgesi düzenlenmeksizin iskan edilen yapıları tahliye etmeyen ilgili idare görevlileri ile bu yapılara su, elektrik, doğalgaz, telefon, kanalizasyon ve benzeri hizmetlerden faydalandıran kurum ve kuruluş görevlileri hakkında yasal işlem yapılması zorunludur.

Mali Hükümler

Madde 19- İlgili idareler adına bir kamu bankasında açılan hesapta bu Kanun çerçevesinde toplanan başvuru bedelleri, dönüşüm belgesi bedelleri, harç ve cezalar paralarının % 10 'u Hazineye, % 5 'i Bakanlığa, devredilir. 3030 'a tabi ilçe ve alt kademe belediyeleri hesabında toplanan paralardan ayrıca % 5 'i Büyükşehir belediyelerine devredilir.

Bakanlık, ilgili idare ve Büyükşehir Belediyeleri bu kanun hükümleri çerçevesinde toplanan gelirleri sadece bu Kanun hükümleri çerçevesinde yapılacak iş ve işlemler için kullanır.

Harcamalara ilişkin usul ve esaslar Bakanlıkça hazırlanacak yönetmelikte belirtilir.

Cezalar

Madde 20- Bu Kanun kapsamında verilen görevleri yerine getirmeyen ilgili idare görevlileri hakkında 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 42. maddesinde yer alan cezalar üst limitten uygulanır.

Bu kanuna, plana, parselasyon planına, yönetmeliklere, standartlara aykırı olarak projelendirilen yapılarda yapı sahibi, yapı müteahhidi, şantiye şefi ve proje müelliflerinin her birine kusurun niteliği ve oranı da dikkate alınarak 2 milyar TL.'den 50 milyar TL.'ye kadar para cezası verilir. Fenni mesullere ve yapı denetim kuruluşlarına verilecek ceza bu miktarın 2 katı olarak tespit edilir.

Yapı sahibinin, yapı müteahhidi veya şantiye şefi veya proje müellifi veya yapı denetim kuruluşu sahibi veya ortağı olmaması halinde yapı sahibine ceza verilmez.

Yapı, süresi içinde mevzuata uygun hale getirilmemesi halinde yapı sahibi, şantiye şefi, ilgili yapı denetim kuruluşu ortakları yapı müteahhidi ve proje müellifine kusurlarına göre 3 aydan 2 yıla kadar hapis cezası verilir.

Bu Kanun yürürlüğe girdikten sonra kendine ait olmayan arsa, arazi veya her türlü alan üzerinde kısmen veya tamamen yapı yapanlar ile hisseli arsa ve arazi üzerinde hissedarların tamamının izni alınmaksızın yapı yapan veya yaptıranlara 2 yıl hapis cezası verilir. Yapı, idarece bu Kanunda belirtilen süreler içinde tasfiye edilip, tasfiye bedeli yapı sahibinden alınır.

Bu Kanunun suç saydığı fiillerin tekrarı halinde para cezaları 2 kat artırılarak uygulanır.

İdarece verilen para cezalarına karşı cezanın tebliğinden itibaren 7 gün içinde İdare Mahkemesine itiraz edilebilir. İtiraz edilmesi idarece verilen cezanın yerine getirilmesini durdurmaz.

Bu Kanun ve bu Kanuna ilişkin olarak çıkarılacak olan yönetmeliklere aykırı uygulama yapan, yapılması gereken iş ve işlemleri geciktiren birim amirleri, kamu görevlileri ve mahalli idare organlarının üyeleri hakkında Cumhuriyet Savcılıklarınca ceza soruşturması yapılır.

Bu kanun uyarınca verilen hapis cezaları paraya çevrilemez tecil edilemez.

Yapı Kullanma İzni bulunmayan yapıları, elektrik, su, kanalizasyon, telekomünikasyon, doğalgaz gibi teknik altyapı hizmet ve tesislerinden faydalandıran ilgili kurum ve kuruluşların yetkilileri hakkında da aynı para ve hapis cezaları uygulanır.

Bu konuda belirlenen para cezaları her yıl 4421 sayılı Kanun hükümlerine göre artırılır.

Para cezalarının ödenmemesi halinde 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümleri uygulanır.

Yönetmelikler

Madde 21- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı bu kanunda belirtilen veya belirtilmeyen ancak açıklanması gereken hususlarda düzenleme yapmaya yetkilidir.

Bu Kanunun ve uygulaması, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 6 ay içinde ilgili yönetmelikler hazırlanır.

Geçici Madde : 1

Madde 22- Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren, 2981/3290/3366 sayılı Kanun 1 yıl içinde sonuçlandırılarak yürürlükten kalkar. İşlemleri tamamlanmayan hak sahiplerine ilişkin işlemler bu Kanuna göre bitirilir.

Yürürlük

Madde 23- Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

Madde 24- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

Uygulanacak Formül:

Konutlar İçin:

$$C = \left\{ a \times \frac{b}{d} \times e + c \times e \right\} \times 0.04 \times K \times F$$

İşyerleri ve Diğer Yapılar İçin:

$$C = \left\{ a \times \frac{b}{d} \times e + c \times e \right\} \times 0.06 \times K \times F$$

TABLO-1

YAPININ FİZİKİ DURUMU	FİZİKİ GERÇEKLEŞME ORANI(%)
1-Temel +Bodrum (bodrum var ise)	10
2-Zemin kat+Normal katlar (kolonlar % 9, Kiriş % 9, Tabliye % 9, Duvarlar % 9	36
3-Çatının tamamlanması	10
4-Doğrama	12
5-İç sıva	4
6-Dış sıva	3
7- Boya badana	3
8-Kaplamalar	4
9-Elektrik tesisatı	5
10- Sıhhi tesisat	7
11-Kalorifer tesisatı	4
12- Müteferrik İşler “ Ruhsat ve Eklerine Aykırı olarak Balkon kapatılması gibi Emsal arttırıcı Kazanımlar	2
TOPLAM	100

TABLO-2

PARA CEZALARINA İLİŞKİN KATSAYI CETVELİ		
AYKIRILIKLAR	İMAR PLANI OLAN ALANLAR	İMAR PLANI OLMAYAN ALANLAR
Ruhsat Eklerine Aykırı	1	1/2
Ruhsatsız	2	1

Açıklamalar:

C : Para Cezasıdır.

a : Parsel Alanıdır.

b : Maliye Bakanlığınca Emlak Vergisine esas olmak üzere tespit ve ilan edilen asgari arsa m2 birim değeri veya bu değerın ilan edilmediği yerlerde, Emlak Vergisi Kanununa istinaden belirlenmiş rayiç bedelin m2 başına isabet eden değeridir.

c : Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yapı yaklaşık maliyet bedeli m2

d : Yapının “yapı inşaat alanı”dır.(m2)

e : imar mevzuatına aykırı olarak inşa edilen veya kullanılan yapı inşaat alanıdır.(m2)

$a \times b/d \times e$: Toplam parsel değerinin yapının imar mevzuatına aykırı bölümüne isabet eden kısmıdır.

$c \times e$: Yapının imar mevzuatına aykırı bölümüne ait yapı bedelidir.

K : Katsayılarıdır.

F : Fiziki Gerçekleşme Oranıdır.

**“KENTSEL DÖNÜŞÜM KANUN TASARISI TASLAĞI” HAKKINDA
TÜRK MÜHENDİS MİMAR ODALARI BİRLİĞİ (TMMOB) GÖRÜŞÜ
NİSAN 2004**

1- Gerekçe Açısından:

Ülkemiz; 1950’li yıllardan sonra yaşanan hızlı göç ve kentlerin aşırı nüfus yığılmaları biçiminde gözlenen kentleşme, bu kentleşmeye uyumlu bir biçimde çözümlenemeyen sosyo-ekonomik ve kültürel ve mekansal koşullar, gecekondu-kaçak yapılaşmanın yanı sıra imarlı alanlarda dahi güven sorunu yaratan kalitesiz yapı stoku ve afet tehlike-risklerini gözetmeyen yanlış yer seçimi kararları gibi çeşitli nedenlere bağlı çok önemli yapısal sorunlar yaşamaktadır. Kentleri ve kentsel yaşamı doğal, sosyal, siyasal, kültürel açılardan da olumsuz etkileyen bu süreçlere karşı çözüm arayışlarına gereksinim duyulduğu açıktır. Kentsel dönüşüm kavramı, işte bu arayışların sonucu, çözüm yollarından birisi olarak bir kentleşme-şehircilik projesi olması anlamında büyük önem taşımaktadır. Ancak kentsel dönüşümün, kaçak veya niteliksiz yapı stokundan yasal statü kazanmış bir fiziksel çevre yenilemesi-sağlıklılaştırılması amacına indirgenmesi doğru bir yaklaşım değildir.

Diğer taraftan, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından hazırlanan Kentsel Dönüşüm Kanunu Tasarısı genel gerekçeleri arasında “Kanun ile tüm yerleşim alanlarının bilim, teknik ve sanat kurallarına uygun sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda sağlıklı ve güvenli yaşam çevrelerinin oluşturulmasının amaçlandığı” açıklamasına yer verilmektedir. Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği (TMMOB), Ülkemizin “dönüşüm” yada “yenilenme” anlamında adımlar atması gerektiğine inanmakta bu konunun bir politika olarak gündemde ve ön planda tutulmasını zorunlu görmektedir. Ancak Birliğimiz; Kentsel dönüşümü, planlama-uygulama politikaları ile finansman-örgütlenme ve sosyo-kültürel boyutları da olan bir siyasa olarak ele alıp, kentleşme-şehircilik projesi olarak yorumlayacak bir strateji olmaksızın, sağlıklı kent parçalarına ulaşılmasını olanaklı bulmamaktadır.

Ülkemizde bir “Kentsel Dönüşüm Yasası”nın gerekliliği başlı başına tartışılması gereken bir konudur. Uluslararası deneyimler dikkate alınırca, bir çok ülkede yenileme ve yeniden üretim yasalarının genellikle yerel yönetimler ve planlama yasaları ile bir bütün olarak hazırlandığı ve bunların belirli aralıklarla güncellendiği görülmektedir. Ülkemizde

yasaların kentsel dönüşümü ve yenilemeyi sağlama açısından boşlukları bulunduğu açıktır. Bununla birlikte, doğru kullanıldığında yürürlükteki yasalarla yapılabilecek çok şey bulunduğunu ve birçok kentimizde mevcut mevzuat ile başarılı dönüşümler gerçekleştirildiğini de hatırlamak gerekir. Bu nedenle, ülkemiz koşullarında (planlama konusunda yasal ve yönetsel açıdan mevcut çok başlılığın getirdiği sorunları da dikkate alarak) koruma, yenileme, afet, dönüşüm olgularını bir bütün olarak ele alan, geniş kapsamlı bir “Kentleşme/Planlama Yasası”nın oluşturulmasının, dar kapsamlı bir Kentsel Dönüşüm Yasasından çok daha anlamlı olacağını belirtmek gerekir.

Kentsel dönüşümün bir imar affına değil sağlıklı bir yapılaşmaya dönüştürülebilmesi için dönüşümden önce üst düzey planlara (ülkesel kalkınma planları, bölge, alt bölge planları) uygun olarak hazırlanan eylem planları kapsamında projeler geliştirilmeli, özellikle de bu projelerin finans kaynakları belirlenmelidir. Bu şekilde hem devlet, hem de kişiler için kamu yararı sağlanarak bu alanlar maksimum verimlilikle çözümlenebilecektir. Aksi takdirde, taslakta önerildiği gibi doğrudan konut verilmesi ile bu mekanların ıslahının sağlanması olanaklı olmayacak, kentsel dönüşüm doğrudan imar affı haline dönüşecektir.

Ayrıca taslakta, kentsel dönüşüm planlarının, üst ölçekli planlara aynen işleneceği koşulu yer almaktadır. Üst ölçekli planlarda, kentsel dönüşüm planlarında öngörülen yapılanma benimsenmiyorsa, bir diğer anlatımla, üst ölçekli plan kararları ile, kentsel dönüşüm planları çelişiyorsa, bu çelişkiye rağmen, dönüşüm planı kararlarının veri olarak kabul edilmesi, planlamanın kademeli yapısını baştan reddetmek anlamına gelmektedir. Herhangi bir çelişki varsa, bu çelişkinin nedenleri, mümkünse diğer makro ölçekli veri ve kararlarla yeniden değerlendirilmeli, gerekiyorsa, bir uzlaşma sonucu üst ölçekli plan kararlarında revizyona gidilmeli ve kademeli birliktelik korunmalıdır.

Bunların yanında, Kentsel Dönüşüm Kanun Tasarısı'nın gerekçelerinin, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından hazırlanan “İmar ve Şehirleşme Kanun Tasarısının” amaçları arasında sayılabilecek içeriğe sahip olduğu da görülmektedir. Ayrıca, kentsel alanlardaki dönüşüm ile ilgili bir düzenlemenin, kentin planlama ve yapılanma süreci dışında düşünülemeyeceğini Tasarı genel gerekçesi ve amaç maddeleri ile kendisi de ortaya koymaktadır. Ancak bu gerekçe ve amaç maddeleri ile çelişen ve bir imar affına yol açacak diğer maddeler ise çok önemli sakıncalar taşımaktadır. Bu nedenlerle, Birliğimiz; kentsel dönüşüm veya kentsel yenilenme ile ilgili yukarıda vurgulanan temel ilkeler uyarınca biçimlenecek, gecekonduların ve imar mevzuatına aykırı yapıların affına yol

açacak unsurlardan arındırılacak yasal düzenlemelerin, bugünkü adıyla “İmar ve Şehirleşme Kanunu Tasarısı” kapsamında ele alınmasını yerinde görmektedir.

2- Esas Açısından:

Çağdaş bir kentsel dönüşümün, kentsel mekanda yeni rant kapıları açmaması, kentsel dönüşüm projesinin bir kentleşme-şehircilik projesi olarak algılanıp toplumsal dönüşüm süreci ile birlikte ele alınması ve demokratik katılım süreçlerinin planlanması için gerekli yaşatma ve denetim mekanizmalarının kurulması gerekir. Ayrıca, konunun ülkemiz açısından yeniliği nedeniyle; yeni tanımlara, düzenlemelere, finansman kaynaklarına, örgütsel ve tüzel yapılanmalara, katılım ve denetim süreçlerine gereksinim duyulduğu da ortadadır. Bu bakımdan, kentsel dönüşüme yönelik bir arayış içerisine girilirken bu gereksinimlerin de göz ardı edilmemesi yanında, mevcut yasal süreçlerle dönüşememiş yasa dışı yapıların, bir af süreciyle meşruiyet kazanmasına indirgenecek esas ve içeriklerden de kaçınılmalıdır.

Diğer taraftan, taslağın genel gerekçeleri belirtilirken, “...vatandaşın mağduriyetinin önlenmesi göz önünde bulundurulmuş imar affi kavramının yer etmemesi için arsa üzerinden hak verilmesi yoluna gidilmeyip konut verilmesi öngörülmüştür.” denilmektedir. Buna karşılık taslağın içeriği incelendiğinde, bir çok maddesi ile gerçek bir “imar affi” niteliği taşıyan bir taslak profili karşımıza çıkmaktadır.

Böylesi bir taslak ile, üzeri örtülü olarak da olsa, kentsel dönüşüme konu olacak alanların nasıl ve kimin tarafından, hangi ölçütlerle belirleneceği konusu da belirsiz bırakılmıştır. Bu belirsizlik, toplumda son yıllarda yoğunlaşan içeriksiz, kaynak israfına yol açan, sosyal boyutları yadsıyan ve gecekonduları çok katlı apartmanlara çevirmeyi başarı olarak sunan projelerin, kentsel dönüşüm olarak meşruiyet kazanmasına yol açacaktır.

3- Kapsam Açısından:

Taslağın kapsamı, “...kentsel dönüşüm planına aykırı yapıların iyileştirme, tasfiye ve yenilenmesini, kentin mevcut ve gelecekteki yapı ve arsa ihtiyacının karşılanması için yapılacak iş ve işlemler” ile sınırlandırılmaktadır. Bu yaklaşım, kentsel dönüşüm planlarının diğer planlama uygulamalarından farkını ortaya koyamamakta, dönüşümün gerçek kapsamını oluşturan sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel dönüşümleri göz ardı etmekte ve klasik “imarçılık” yaklaşımını anımsatmaktadır.

Ayrıca, anılan tasarının temel hedefi, özellikle kamu arazileri üzerinde yapılan imar mevzuatına aykırı olan yapıların iyileştirme, tasfiye ve yenilenmesini kapsamaktadır. Bu tanımlar 2981-3290-3366 sayılı yasaların kapsamında tanımlanan ifadelerle önemli bir oranda örtüşmektedir. Dolayısıyla, bu taslağın kapsamı açısından, imar mevzuatına uygun olmayan yapılar ve gecekondularla çevrelenen kentlerimizin nasıl bir dönüşüm modeli ile özlenen kentler haline dönüşeceği hakkında kaygılar ve soru işaretleri yaratmaktadır. Taslakta başvurular, tespit, kentsel dönüşüm planları, dönüşüm belgesi düzenleme gibi kavramlar, daha önce yapılan (ıslah imar planı) ve (tapu tahsis belgesi verme) uygulamalarını anımsatmaktadır. Taslağın, yalnız yapıların iyileştirme, tasfiye ve yenilenmesini kapsayan bir imar affı kanunu haline dönüşmemesi, bir kentleşme-şehircilik projesi olarak adlandırdığımız kentsel dönüşümü gerçekleştirebilmesi için kapsam maddesi tümüyle yeniden düzenlenmelidir.

Öte taraftan, kentsel dönüşüm, bütünlüklü bir strateji temelinde gerçekleştirilebilecek bir süreçtir. Stratejinin üç temel ayağının bulunduğu söylenebilir:

- Proje-karar üretme süreçleri: Kentsel dönüşüm yukarıda vurgulanan ilkeler gereği sosyal, kültürel, ekonomik boyutlar ile doğal afet tehlike ve risk analiz verilerine göre yürütülecek bir süreçtir. Kenti veya bir parçasını tehdit eden sosyo-ekonomik, kültürel, çevresel ve jeolojik etkenler ile yapı stoğunun bütünleştirilmiş bir analizinin yapılması ve bu verileri altlık olarak kabul eden bir kentsel dönüşüm programının ve projelerinin bu bağlamda oluşturulması gerekir.
- Uygulama süreçleri: Elde edilen bilimsel ve teknik verilere göre çözümlenen kent parçalarında, stratejileri ortaya koyulan kentsel dönüşüm projelerinin her bir boyutunun ayrı ayrı hayata geçebilmesi için merkezi ve/veya yerel farklı kurum ve kuruluşlar arasında bir iş bölümünün yapılması gerekmektedir. Uygulama süreçlerini bir yandan farklı sosyo-kültürel dönüşüm boyutları bağlamında geri-beslemeye olanak verecek biçimde kurgulamak, diğer taraftan da bu süreçte görev alacak kurumların yetki ve sorumluluk paylaşımını çok etkin ve sağlıklı bir biçimde oluşturmak kaçınılmaz bir gerekliliktir.
- Katılım süreçleri: Sadece teknik bazda ele alınamayacağı vurgulanan kentsel dönüşüm sürecinde karar mekanizmalarına yurttaşların ve demokratik kitle örgütlerinin katılımı esastır. Ancak katılım olgusu “ itiraz hakkının kullanımı” biçimine indirgenmemelidir. Dönüşüm projelerinin odağında yer alan bir faktör de, kentli yurttaşlardır. Proje uygulama alanında yer alan semt sakinlerinin,

kurulabilecek dernek, komite vb aracılığıyla karar ve uygulama süreçlerine katılmaları sağlanmalıdır. Hazırlanacak projelerde bina veya alan rehabilitasyonu yanında bölge sakinleri için meslek edindirme, eğitim, anne ve çocuk sağlığı vb konulara yönelik sosyo-kültürel süreçler de göz ardı edilmemelidir. Benzer şekilde dönüşüm program ve projeleri için TMMOB'ye bağlı meslek odaları temsilcilerinin de karar alma ve uygulama sürecinde yer alması doğru bir yaklaşım olacaktır.

Oysa, yukarıda açıklanan yaklaşımlardan farklı olarak, söz konusu taslak çerçevesinde önerilen “Kentsel Dönüşüm Planı” ise, 1/1000 ölçekli “klasik” imar planı yada 1/1000 ölçekli İmar Islah Planı Anlayışından farklı bir içerik sergilememektedir. Taslağın ana ilkesine göre, Kentsel Dönüşüm Planı ile amaçlanan, yapılaşmış alanlarda yapı yoğunluğunu arttırarak, piyasa mekanizması içinde konut üretimi sağlamak, bu üretimin bir kısmını bu bölgelerde oturanlarla paylaşmak, diğer bölümünü de finans kaynağı olarak kullanmak olarak görünmektedir. Zaten sorunlu olan bu bölgelere yeni yoğunluklar eklemek ise kentsel dönüşümün oluşturması gerekli toplumsal ve mekansal stratejileri ile çelişmektedir. Uygulama ve katılım boyutları yeterince düşünülmemiş ve yukarıda vurgulanan hassasiyetler üzerinden çözülmemiş bir dönüşümün, sadece fiziksel çevreye ilişkin bazı iyileştirmeleri ve özellikle yasa dışı yapıların yasal statü kazanması sürecini gerçekleştireceği düşünülmektedir. Diğer taraftan dönüşüm uygulamaları dünyanın her yerinde, yerel mikro-kalkınma uygulamaları niteliğinde, ağırlıklı olarak toplumsal sorunlara eğilen bir içerik taşır. Görüş istenen tasarımın ise sosyo-kültürel, katılıma yönelik boyutları içermediği ortadadır. Sonuçta, ulaşılan kentsel çevrenin fiziki mekan ve sosyo-kültürel yapı olarak “eskisini aratır” nitelikte olması da oldukça yüksek bir olasılıktır.

4- İçerik Açısından:

A- Genel yaklaşım olarak :

Kentlerimizin oldukça büyük bir bölümü, yenilenmesi, sağlıklılaştırılması gereken alanlardan oluşmaktadır. Kentsel gelişme sürecinde, kentlerimizin iç kesimlerinde yada önemli gelişme alanları üzerinde kalan bu alanların dönüşümünün; dikkatle, özenle, aceleye getirilmeden, her yörenin kendi özelliklerine uygun, katılımcı bir biçimde, ayrıntılı olarak projelendirilmesi, iş programlamasının ve finansman akışının programlı bir şekilde sağlanması gereklidir. Çünkü, bugüne dek “ruhsatlı” olarak da olsa yapılaşan kentsel alanlarımız, ne fiziki olarak çok nitelikli ve güvenli, ne de o kentin kimliğine

uygun süreç ve niteliklerde yapılaşmamıştır. Ortaya çıkan doku, “monoton, ruhsuz, kimliksiz, altyapısız, teknik olarak güvenilir olmayan” nitelikte olmuştur. Bu nedenlerle de, yasa tasarısının, Türkiye’de tüm kentlerde, aynı zamanda ve tüm dönüşüm alanlarının aynı anda planlanmasını, aynı anda uygulamaya geçilmesini ve üstelik buna ilişkin zaman sınırlamalarını yasa maddesi de yaparak, öngörmesi, hem gerçekçi değildir, hem de böylesi acele ve özensiz yapılmış işlerden ne tür sonuçların alındığı, daha önceki deneyimlerimizden görülmüştür.

Tasarının dil, sunuş ve yasa tekniği açısından da önemli sorunları vardır. Bu sorunların yarattığı karmaşa, maddeler arasında, anlam ve içerik açısından bir bütünlük kurulmaması, süreklilik sağlanamaması, bir kavram kargaşası içinde dönüşüm sürecinin tam olarak nasıl gerçekleşeceğinin anlaşılmasına yol açmaktadır. Tasfiye, iyileştirme ve dönüşüm alanlarının ve planlarının tekil yapı temelinde kurgulanması, bu sonucu yaratan diğer nedenlerden biridir. Ayrıca, kentsel alanda sağlıklılaştırma ve dönüşümü hedefleyen bir yasal düzenlemenin, yalnızca kapsamında kalan yapıların oluşturduğu alanlarla değil, plan hiyerarşisine uygun bir tespit ve planlama yaklaşımıyla ele alınması zorunludur. Alt ölçek planlarda yapılan parçacı iyileştirme ve dönüşüm planlarının üst ölçek planlara işlenmesini zorunlu kılan bir yaklaşımla düzenlenen Tasarının, amaçladığı dönüşümü sağlaması beklenemez.

Gerek tasfiye, gerek iyileştirme, gerekse dönüşüm alanlarının belirlenmesine dair işlemlerin tümüyle üst ölçek plan kararları kapsamında ve bir kentsel bölgeleme mantığı ile ele alınması gerekmektedir. Bu yöntemin tercih edilmesi halinde, bir envantere dayalı olan ve tespit, planlama, yönetim, finans ayakları kurulmuş, uygulama araçları belirlenmiş dönüşüm veya yenilenme projelerini ortaya koymak mümkün olabilecektir. Ancak özetlenen bu bakış açısıyla hazırlanmış bir metin, dönüşümün toplumsal boyutunu da kapsayabilecektir.

Tasarıda sadece kaçak konutlar için değil, özellikle kaçak sanayi kuruluşlarının da yasal bir statü kazanmasına yol açabilecek hükümler bulunmaktadır. Bu hükümler ile, daha önce kaçak olarak yapılmış ve faaliyete geçmiş sanayi tesislerinin, buldukları yerde ve çevre zararlı öğeleri göz ardı edilecek biçimde yasallaşmalarının önü açılacaktır. Bu tür tesislerin ÇED raporu yerine, ÇED ön araştırma raporu hazırlatarak dönüşüme tabi olmaları, çevrenin zararlı öğelerden arınması anlamında koruma-sürdürülebilirlik-eşitlik-hakçalık ilkelerine de zarar verecektir. Ayrıca, bu gruptaki yapılara, TV vericisi ve baz

istasyonları da dahil edilmeli ve ÇED ile ilgili Haziran 2003’de yapılan değişiklikler dikkate alınmalıdır.

Mevcut durumda planlamayı dışsallıkların yönetimine indirgeyen süreçleri değiştirecek, içsel süreçlere müdahaleyi olanaklı kılacak, mülkiyeti sadece mülk sahibi yada işgalcinin değerlendireceği tam mülkiyet olmaktan, bağıl bir niteliğe kavuşturacak, toprağın değer kazanışının kentin topluca ürettiği birikimli bir değer olduğu savıyla bu rantın kamuya döndürülebileceği bir yaklaşım yeterince vurgulanmamış, bu yaklaşımın uygulama araçları ortaya koyulmamıştır. Mülkiyeti kentsel ortak değer olabilecek bir biçimde kurgulayacak arayış için en gerçekçi çıkışların, kaçak yapılaşma alanlarının dönüşümünde seslendirilmesi gerekmektedir. Aksi halde, kentsel toprakları işgal eden kaçak yapı sahiplerinin ödüllendirilmesi sürecinin önüne geçilemeyecektir. Oysa kentlerimiz kapılacak değil ortak kullanılacak alanlardır. Bu nedenle, Kentsel Dönüşüm Yasa Tasarısı, özellikle kamu arazileri üzerindeki yapıların “tapusunu vermek değil” bu yapıların “kullanım haklarını” gündeme alan bir kentsel politikanın uygulamaya konulması temel ilkesi ışığında yeniden hazırlanmalıdır.

Bu haliyle bir imar affı niteliği taşıyan söz konusu tasarı, yaklaşık 50 yıldır gerçekleştirilemeyen nitelikli kentsel dönüşüme atıfta bulunulmasına karşın, bunu başarabilecek uygulama araçları konusunda yeni bir açılım ortaya koyamamış, yetersiz olduğu sürekli vurgulanan eski uygulama araçları ile yepyeni bir dönüşümü gerçekleştirme anlamında önemli bir çelişki oluşturmuştur. Tanımlarda yer alan “uygulama programı” önemli ve gerekli bir yaklaşımdır. Bu programda; amaç ve hedeflerin, amacı gerçekleştirmeye yönelik yukarıda vurgulanan ilkelere göre biçimlenmiş uygulama araçlarının, politikaların, maliyet tablosunun, programın süresinin açıkça ortaya koyulması gerekmektedir. Ayrıca, alana ilişkin envanter ve fizibilite çalışmalarının tamamlanıp, programda veri olarak dikkate alınması da bu programın temel esasları içerisinde yer almalıdır.

Bu nedenlerle, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından hazırlanan Kentsel Dönüşüm Kanunu Tasarısı genel gerekçesinde yer alan açıklamalara ve amaç maddesindeki hükümlere rağmen, imar affı niteliğinde bir düzenleme olarak algılanmaktadır. Üstelik bu düzenleme, süresiz bir af niteliğindedir. Tasarı, yapım zamanı ve kullanım amacı ne olursa olsun, gecekondular ve imar mevzuatına aykırı yapıların her zaman kanun kapsamında sayılan iş ve işlemlerin konusu olabileceği izlenimini de yaratması açısından önemli sakıncalar taşımaktadır.

Taslak, kısa vadede belediyelere kaynak sağlamanın yanında, dönüşüm alanlarının uzun vadede çok karlı bir alan haline gelmesine de olanak tanımaktadır. İhaleler, yatırımcılar, ihtiyaç fazlası konutların satılması gibi kaynak arayışları görülmektedir. Özellikle ihtiyaç fazlası konutların hangi gerekçe ile üretileceği ve bunun yerine, donatı alanlarına neden ağırlık verilmediği de ayrı bir tartışma konusu yaratmaktadır.

Öte yandan, halen Kamu Yönetimi Temel Kanunu Tasarısı ve İmar ve Şehirleşme Kanunu Tasarıları da gündemdedir. Kentsel Dönüşüm Yasa Tasarısı maddelerine bakıldığında ise; kanunların ana ilkelerinin önemli noktalarda çeliştiği görülmektedir. Bu çelişkinin giderilebilmesi için, öncelikle yukarıda vurgulanmaya çalışılan süreçler uyarınca oluşturulacak kentsel dönüşümün, temel dayanağı olacak bir çerçeveye gereksinim vardır. Böylesi bir çerçeve ise; İmar ve Şehirleşme, Afetler mevzuatlarını birbiriyle ilişkilendirecek ve bütünleyecek bir yasal çatının kurulması ile oluşturulabilir. Bu çatı içerisinde tanımlanacak ve içeriği imar affına yol açabilecek vurgulardan arındırılıp, tüm boyutlarıyla çözümlenecek bir kentsel dönüşüm yaklaşımına da gereksinim duyulduğu ortadadır.

B- Maddeler bağlamında :

Yukarıda vurgulanan ilkesel ve teknik gerekçeler ile uygulanması halinde bazı sakıncalar taşıyabilecek unsurlar taşıdığı tespit edilen Kentsel Dönüşüm Yasa Tasarısı Taslağının, her maddesi üzerinde ayrıntılı değerlendirme yapılmasına gerek görülmemiştir. Öte yandan, taslağın bir çok maddesi yönetmelik ayrıntısında düzenlendiğinden, ayrıntılara yoğunlaşıp, özü yitirme anlamında sakıncalar oluşabileceği kaygısıyla, çok temel maddeler dışında değerlendirme yapılmamış, daha çok uygulama araçları ve temel yaklaşım üzerinde durulmuştur.

Tasarı “Kentsel Dönüşüm Planı”nın 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planı olarak hazırlanacağı hükmünü getirmektedir. Oysa, bazı yapıların korunacağı, bazılarının yıkılacağı ve yeniden inşa edileceği, doku sağlıklılaştırmalarının da yapılacağı bu alanlarda, kentsel dönüşüm projelerinin; dönüşüm alanının büyüklüğüne bağlı olarak, değişken/esnek boyutlarının olması yanında, fizik-mekansal, sosyo-ekonomik, kültürel ve psikolojik verilerle beslenip desteklenmiş biçimde, hedeflerinin belli bir süre içerisinde amacına ulaşabilecek şekilde, “kentsel tasarım projesi” duyarlılığında ve sağlıklı envantere dayanarak üretilmesi gerekliliği de tanımlarda yerini almalıdır.

Dönüşüm planlarının amacını, sadece yeni yapıların nerede, nasıl, hangi yükseklikte, hangi imar parselinde yapılacağına belirlenmesine indirgemek, kentin bu bölgesinin; ana ulaşım ağı bağlantıları, teknik sosyal altyapı gereksinimleri, yüklenebilecek yeni kentsel fonksiyonlar, oluşacak yeni çevrenin fiziki çevre kalitesi, oluşturulacak/canlandırılacak kimlik, engelliler için erişilebilirlik, hak sahipliği tespiti, oluşacak rantın paylaşımında kamuya geri dönüşlerin belirlenmesi, bu bölgelerdeki kiracıların yaşayacağı barınma sorunlarının çözümü vb. konularda çok ayrıntılı analizlerin, programların, zaman-mekan-finans etaplamaasının yapıldığı planları elde etmeyi olanaksızlaştıracaktır. Daha önce de belirtildiği gibi bu alanların belirlenmesinde izlenecek yöntem, plan hiyerarşisi ve plan bütünlüğü kapsamında kalmalıdır.

Yasa Tasarısının 10. maddesinde, kentsel dönüşüm planının 6 ay içinde hazırlanacağı koşulu getirilmiştir. Bu, çok sınırlı, gerekçesi anlaşılamayan ve gerçekleşmesi olanaksız bir koşuldur. Gerçekleşse bile, ortaya çıkacak fiziki çevre, niteliksiz bir çevre olacaktır. Kentsel Dönüşüm Planlarında denetim işlemlerinin yalnızca bu işlemlerle sınırlandırılmaması gerekir. Kentsel Dönüşüm Planı süreci minimum 3-5 yıllık bir süreci kapsayan oldukça kapsamlı bir çalışmadır. Ayrıca sürecin yalnız uygulaması değil uygulamadan sonraki aşamada çok önemlidir. Kentsel dönüşümün yeni rant kapıları açmaması için hem uygulama hem de uygulamadan sonraki denetim mekanizmaları daha kapsamlı bir şekilde belirlenmelidir. Kentsel dönüşümde önemli denetim kalemlerinden biri de başvuru bedelleri, dönüşüm belgesi bedelleri, harç ve cezalar paralarının nasıl kullanıldığının denetimidir. Bunlarla ilgili herhangi bir hüküm bu madde içinde yer almamaktadır.

İmar ve Şehirleşme Kanunu yasalardan önce bu tür bir yasanın çıkması yanlış olacaktır. Ülkemiz koşullarında (planlama konusunda yasal ve yönetsel açıdan mevcut çok başlılığın getirdiği sorunları da dikkate alınarak) koruma, yenileme, afet, dönüşüm olgularını bir bütün olarak ele alan, geniş kapsamlı bir “Kentleşme/Planlama Yasası”nın oluşturulmasının, dar kapsamlı bir Kentsel Dönüşüm Yasasından çok daha anlamlı olacaktır. Bu şekilde İmar ve Şehirleşme Kanunu geliştirilmiş ve kentsel dönüşümü de içerecek şekilde çıkarıldıktan sonra tüzük, yönetmelik ve diğer mevzuatla uygulama araçları geliştirilebilecektir. Bunlar özetle şöyle sıralanabilir:

- İmar ve Şehirleşme Kanununa Birliğimizin yazılı görüşlerinde ve Kızılcahamam toplantısında da ayrıntılı olarak dile getirdiği doğrultuda “Planlama-Uygulama Araçları Bölümü” eklenmelidir.

- Yeni ve gerçekçi dönüşüm uygulamaları için öncelikle, imar uygulamalarının da iki boyutlu mülkiyet dağıtımından, imar haklarının dağıtımına dönüştürülmesi gerekmektedir.
- Ülkesel ve bölgesel ölçekte “yeni kentlerin kurulması, planlanması, yönetilmesi” gibi yeni yerleşme sistemlerinin oluşturulmasını sağlayacak araçlardan, “sanayi bölgeleri, kobi bölgeleri, iş parkları, teknoparklar, turizm bölgeleri” gibi imalat ve istihdam merkezlerinin oluşturulmasından, “milli parklar, doğal ve tarihi sitler, ekolojik koruma bölgeleri” gibi doğal ve kültürel mirasın korunup geliştirilmesi ve alansal yönetiminin oluşturulmasını sağlayabilecek planlama araçları tanımlanmalıdır.
- Kentsel ölçekte ise yeni uygulama araçları olarak ;kentsel yenileme; kentsel rehabilitasyon: iyileştirme, güçlendirme, koruma, yeni yerleşmeler-toplu konut alanları, kentsel rekreasyon, kentsel ulaşım, merkezi iş alanı, alt merkezler ve diğer çalışma alanları, kentsel hizmet koridorları, ana planları ve uygulama programlarının, kentsel stratejik imar planları ile bütünleşik olarak nasıl hazırlanacağı ve uygulanacağı belirlenmelidir.
- Kentsel ölçekte kentsel stratejik imar planları kapsamında hazırlanan ana planları ve program alanları ile belirlenen yenileme ve rehabilitasyon (dönüşüm) alanlarında sosyal ve ekonomik sorunların çözüm hedeflerini ve bu hedeflere kimin, nasıl, nerede, ne zaman, neyi yapacağını tanımlayan stratejileri de kapsayacak biçimde genişletilmiş ve karar süreçlerine yapı adası, sokak, mahalle, semt, kent ölçeklerinde etkin halk katılımını da içerecek biçimde tanımlanmış olarak, bir dizi yeni araca gerek bulunmaktadır. Bunlar aşağıdakilerle sınırlı olmamak kaydıyla şöyle sıralanabilir:

1. İmar haklarının transferi; var olan veya oluşabilecek imar haklarının bir başka projeye transferi veya bu hakkın likit hale getirilmesinin (menkulleştirilmesinin) sağlanmasıdır. Menkul değere de dönüştürülen imar hakları, transfer sertifikası veya fonu adı altında kentin bir başka yerinde herhangi bir proje yatırımı için daha fazla imar hakkına ihtiyacı olan yatırımcılar tarafından satın alınabilir. Ancak bu uygulama seçeneklerinin gerçekleşmesi için öncelikle Türkiye’de bilimsel, objektif yöntemlerle taşınmaz değerlemesi yapmak için yasal ve kurumsal yapı oluşturulmalıdır. Ayrıca, imar hakkı transferlerini gerçekleştirecek kurumsal ve yasal yapının bu Kanun taslağı çerçevesinde oluşturulması gerekir.

2. İmar haklarının toplulaştırması; var olan imar haklarının, kentsel dönüşüm projesi kapsamında bir araya getirilerek toplulaştırılması ve yaratılan değerın taşınmaz sahipleri ile anlaşarak kamu ve özel sektör işbirliği çerçevesinde paylaşılmasıdır. İmar hakları toplulaştırması; proje bazında yapılaşma hakkı, yaratılan değerın ortaklaşa paylaşımı, proje sürecini uzatan ve zora sokan kamulaştırma yerine toplulaştırma ile daha fazla kamu yararı avantajlarını da beraberinde getirir. Gerçekleşebilmesi için hak sahiplerine ait mevcut taşınmazlar veya haklar (toplulaştırma öncesi değer) ile verilecek taşınmazların veya hakların (toplulaştırma sonrası değer) değerlerinin hesaplanması gerekli olan imar haklarının toplulaştırmasında kurumsal yapı, gerek belediye, gerekse şahıslar ve girişimcinin kamu ve özel sektör işbirliği ile bir araya geldikleri bir şirket örgütlenmesi biçiminde kurulabilir. Yöntemde amaç, hak sahibinin uygulama sonucunda ne kar ne de zarar etmesidir. Bu nedenle yöntemin uygulanmasında toplulaştırma öncesi değerın toplulaştırma sonrası değere denkliğinin sağlanabilmesi için para ödeme veya para alma ile denkleştirmelere gidilebilir.

3. Gayrimenkul vergi artış yoluyla finansman (TIF); mülkiyet hakları üzerinde kısıtlamalar yoluyla uygulama,

4. Program alanlarında yapıya zorlama, yapıya teşvik (6785 sayılı yasada var olan halinin geliştirilmiş biçimleriyle; içine vergi mevzuatı ve kredi olanakları da dahil edilerek genişletilmeli, yapıya zorlama ve teşvik araçları kullanıldığı halde plan kararları gerçekleşmiyorsa kamulaştırma hakkının kullanılması ve plan kararlarına göre uygulama yapma, yaptırma ve kiralama veya satma süreçlerinin ve yetkilerinin tanımlanması gereklidir),

5. Doğal Afet Sigortası Kanunu ve İmar ve Şehirleşme Kanunu Tasarısındaki sigorta havuzunun birleştirilerek kullanım alanlarına kentsel rehabilitasyon program alanlarındaki uygulamalar da katılarak yeni kredi sistemlerinin tanımlanması,

6. DOP uygulamasında değer esaslı ve inşaat hakkı esaslı dağıtım sisteminin geliştirilmesi,

Yukarıda belirtilen uygulama araçlarına ilaveten, “Şerefiye-Değerleme” yöntemine ilişkin, bütüncül bir yönetmelik ve içerik oluşturulmaksızın, sağlıklı-hakça kentsel dönüşümlerin gerçekleştirilmesi olanaklı görünmemektedir.

- Yasa taslağı, kentsel dönüşüm projelerinin finansmanı için herhangi bir hükme sahip değildir. Finansman kaynakları yaratılmadan oluşturulan bir kentsel dönüşüm projesinin uygulanabilirliği de tartışılmaya muhtaçtır. Kentsel dönüşüm projelerinin finansmanı için taşınmaz sertifikası veya fonu; gecekondulu/kaçak yapı

dönüşüm sertifikası veya fonu; imar hakkı transfer sertifikası veya fonu, imar haklarını toplulaştırma sertifikası veya fonu gündeme getirilebilir.

1. Taşınmaz sertifikası veya fonu: Kentsel Dönüşüm Planı içinde yer alacak, konut, işyeri, ticari alanlar projelerinin, bir yatırımcı tarafından, proje bedelinin finansmanını sağlamak amacıyla piyasaya sertifika veya fon sunulması amacıyla kullanılır. Sertifika veya fon sahipleri, sertifikada belirtilen tarihlerde almak istedikleri konut, işyeri gibi bağımsız bölümlerin gerektirdiği sayıya ulaştığı zaman, sertifika veya fonu piyasaya sunan yatırımcı, belirlenen süre içinde projeyi bitirmek ve bağımsız bölümleri teslim etmek zorundadır.
2. Gecekondu/kaçak yapı dönüşüm sertifikası veya fonu: belirlenen nominal değer üzerinden gecekondu/kaçak yapı sahiplerine kamu tarafından gecekondu/kaçak yapı dönüşüm sertifikası veya fonu verilerek bir menkul değer yaratılmasıdır. Yaratılan bu değer, Kentsel Dönüşüm Planında kullanılır.
3. İmar hakkı transferi sertifikası veya fonu: taşınmazın imar hakkı karşılığı belirlenen değerinin, sertifika veya fon yoluyla, piyasa koşullarında likide çevrilmesi veya bir başka projeye transfer edilmesi, eşitlikçi imar hakkı ve daha fazla kamu alanları yaratılmasını sağlayan bir yöntemdir.
4. İmar haklarını toplulaştırma sertifikası veya fonu: hakların toplulaştırılarak menkul değere dönüştürülmesi ve Kentsel Dönüşüm Planı kapsamında proje amaçları doğrultusunda kullanılmasını içerir.

Bu yasa taslağı kapsamında önemli uygulama araçlarından biri olarak gündeme gelen kamulaştırma, kamuya yüklediği maliyetler açısından uygulamayı güçleştiren veya geciktiren bir niteliğe bürünebilmektedir. İlgili idare için kamulaştırma bedelleri projenin ederini önemli ölçüde artırmakta, kimi zaman da proje bedelinin üstüne çıkmaktadır. Bu açıdan bakıldığında kamulaştırmanın hem mülk sahibinin hem de idarenin benimseyebileceği bir yöntem olmadığı anlaşılmaktadır. Kalkınmada özel bir yeri olan projeler için önemli ölçüde toprak gereksinimi olduğu düşünülmektedir. Ancak, ülkemiz yönetimince saptanmış, kendi içinde tutarlı arazi ve arsa politikası ve buna bağlı olarak kamu kurum ve kuruluşlarının elinde yeterli taşınmaz stoku ve işleyişi bulunmadığından, taşınmaz edinimi en son başvurulması gereken yöntem olan kamulaştırma ile karşılanmaktadır. Yatırımlara ayrılan paranın önemli bir bölümü kamulaştırma için kullanıldığından, projelere yeterli ödenek bulmakta güçlük çekilmektedir.

Toprağın hakça kullanımı, mülkiyet hakkının her yurttaş için eşdeğer ölçüde korunması ve kamulaştırmanın kimi taşınmaz sahiplerini mağdur ederken kimilerine rant

sağlamaması için, ülke taşınmaz yönetim politikası oluşturulmalı ve işleyişi düzenlenmelidir. Kamulaştırmaya ancak çok ayrıcalıklı durumlarda ve mülk sahibinin onayı ile başvurulmalıdır. Anlatılan nedenlerle ya tasarının kamulaştırma maddesinin kanun taslağından kaldırılması veya “Arazi ve Arsa Düzenlemesi İmar Katılım Payları” başlıklı 13. madde içinde kamulaştırmadan önce trampa (takas), satın alma, önalım (şufa hakkı), mülk sahibine, kendi onayı ile anlaşabildiği bir kişi ile müşterek mülkiyet sağlanması, bina yapımı için süreli inşaat hakkı verilmesi, süresiz kat mülkiyeti tahsis edilebilmesi, ölünceye kadar yani belirsiz süreli olarak ikamet veya yararlanma hakkı veya gelir sağlanması gibi süresiz, süreli veya belirsiz süreli seçenekler uygulanması gibi diğer seçenekler de sunulduktan sonra kamulaştırmaya yer verilmesi gerekmektedir. Ayrıca taşınmaz sahibinin yerinin kamulaştırılması yerine kentsel dönüşüm projesinden yararlanma, aynı projeye katılma şeklinde çözümler de düşünülmelidir. Özellikle başkasının arsa ve arazisinin kapsam içine alınarak gecekondular nedeniyle kamulaştırılması da mülkiyet hakkı açısından ciddi sorunlar çıkaracak ve siyasi yandaşlık ve güçlülüğe bağlı olarak mülkiyetin el değiştirme yolu açılacaktır. 2981 sayılı İmar Affı Kanununda dahi başkasının arsa ve arazisi üzerindeki yapılaşmalar için ana taşınmaz sahibi ile anlaşma ve muvafakat esaslı öngörülürken ve sadece toplu yapılaşma bulunan yerlerde kamulaştırmaya imkan tanınırken bu Kanun taslağında tek tek gecekondular için başkasının arsa ve arazisinin kamulaştırılabileceği sonucunu doğuran yaklaşımının hiç uygun olmadığı açıktır.

Bunların dışında tasarı maddeleri ile yada gereğinde yönetmelik hükümleri ile düzenlenebilecek bazı önemli ayrıntıların da gözden kaçırılmaması gerektiği düşünülmektedir. Bundan sonraki değerlendirme ve öneriler, bu bağlamda ele alınabilecek özellikler taşımaktadır.

Tasarıda, dönüşüm alanlarına ilişkin sınır tespitinin Sınır Tespit Kurulu'na yapılacağından söz edilmektedir. Burada, sınırların tespitinde hangi kriterlerin dikkate alınması gerektiği ise yer almamaktadır. Oysa ki uluslararası deneyimler, bu sınırların somut kriterler doğrultusunda tespit edilmesini öngörmektedir. Alanın, yasadışı gelişme oranı yüksek veya planlı olmakla birlikte sağlıklı gelişmiş bir alan olması, doğal afetler açısından riskli bir bölge olması, alanın nüfusunun belli bir alt limiti olması, alanda yer alan konut miktarının belli bir alt limiti olması, alanda yaşayan nüfusun sosyal ve ekonomik yapısının düşük standartlara sahip olması, mülkiyet durumlarının belirlenmesi, yapı stokunun yaş ve durum açısından sağlıklı bir yapı sergilemesi, alanda toprak

rantının çok düşük olduğunun ve yenileme sonucu rantın belli miktarda (min.%50) yükseleceğinin hesaplanmış ve ispat edilmiş olması gibi kriterler belirlenmeksizin yapılacak sınır tespitleri de öznel ve spekülâtif değerlendirme-yorumlara açık olabilecektir.

Dönüşüme konu bölgelerdeki yasa dışı yapılara ilişkin başvuru koşullarının belirlenmesinde de uygulama açısından çeşitli sakıncalar bulunmaktadır. Bunların en başında da mülkiyetin çok parçalı olduğu alanlar gelmektedir. Bu alanlarda başvuru yapılmamasının yaptırımları belli değildir. Başvuru yapmayanlara uygulanacaklar belli olmadığı gibi, başvurusu yapılmayan yapıların plandaki geleceği konusunda da bir bilgi bulunmamaktadır. Ayrıca, söz konusu başvuru maddesine göre, ilgili idare; jeolojik, jeofizik durumu, deprem, taşkın, heyelan vb. afet tehlike ve riskleri taşıyan, doğal, kültürel, tarihi, ekolojik ve tarımsal değerlere sahip ve çevreye ilişkin mevzuatlar kapsamında kalması nedeniyle bulunduğu yerde korunamayan, zorunlu olarak boşaltılması gereken alanları kendi belirleyip resen dönüşüm gerçekleştirme şansına sahip görünmemektedir. Diğer yandan, başvuru sırasında, yapının yasal veya yasadışı olması dikkate alınmaksızın her başvurudan 50 milyon para alınması, hem yaptırımı olmadığından başvuru oranını düşürecektir; hem de kente karşı suçlu olan ve olmayana aynı tutumu izlemek anlamına gelecektir. Bu yaklaşımla; yasa dışı yapılar yasallaştırılırken, dönüşüm belgelerinden ve yasaya aykırı yapılardan gelir sağlanması amaçlanmakta, kente karşı izlenen suçların affedilip, yasa dışı yapı yapmayan vatandaşların tamamen mağdur olması sağlanmaktadır. Bu durum toplumsal adalet ve eşitlik ilkesine de zarar vermektedir.

5- Sonuç:

Sonuç olarak Taslağın, genel çerçevesi ile “Kentsel Dönüşüm“ü sağlamaktan çok, yasa dışı gelişen alanların yasallaştırılması ve bu yasallaştırma işleminden kaynak sağlanması ilkesini benimsediği anlaşılmaktadır. Ancak bu yaklaşımın, bugüne dek kentlerde süregelen sorunları çözmede bir açılım getirmediği, aksine sorunların katlanarak artmasına neden olduğu da deneyimlerle sabittir.

Birliğimiz, Ülkemizin kentsel dönüşüm/yenilenme anlamında çok önemli ve acil adımlar atması gerektiğine inanmakta, imar mevzuatının; yeni konut alanları açma bağlamına indirgenerek, kentlerin yerleşik alanlarında yoğunlaşan ve giderek çözümü güçleşen sorunlarının ötelendiği bir yeni yapı yapma sürecinde algılanmasını son derece sakıncalı bulmaktadır.

Bu nedenlerle, dönüşüm olgusunun tüm yönleriyle bir planlama politikası olarak gündemde ve ön planda tutulması zorunludur ve kentlerimizi bekleyen sorunların afet riski yüksek alanlar olmak üzere çözümü için en temel gerekliliktir. Ancak Birliğimiz, bu amaçla ayrı bir yasa yapmaya gerek bulunmadığı, dönüşümün öncelikle görüşlerimiz bağlamında ele alınacak biçimde siyasasının belirlenmesi, af nitelikli içeriklerden arındırılması ve bir ilkesel bütünlük bağlamında yenilenmesi düşünülen mevzuatla uyumlu biçimde yürütülmesi gerektiği görüşündedir. Kentsel alanlardaki dönüşüm ile ilgili bir düzenleme, kentin planlama ve yapılanma süreci dışında düşünülmemelidir. Bu konudaki yasal düzenlemeler bugünkü adıyla “İmar ve Şehirleşme Kanunu Tasarısı” kapsamında daha doğru bir deyişle “şehirçilik mevzuatı” kapsamında ele alınmalıdır. Kentsel dönüşümün, yukarıda özellikle vurgulandığı üzere, kaçak-yasa dışı yapıların yasal statü kazanması bağlamından kurtarıldıktan sonra, planlama sistemi içerisinde kentleşme-şehirçilik projesi-eylem/öncelikli alan planı anlayışında tüm sosyo-kültürel süreçleri de kapsayacak biçimde ele alınması zorunludur. Aksi halde bu biçimiyle Kentsel Dönüşüm Yasa Tasarısı Taslağı, süresiz bir imar affı olmaktan ve kentlerimize yeni çözümsüzlükler-sorun alanları katan bir yapıyla hayata geçecektir.

Tüm bu değerlendirmeler doğrultusunda; yukarıda vurgulanan görüş ve ilkeler uyarınca söz konusu yasa tasarısının bu haliyle uygulamaya sokulmaksızın yeniden değerlendirilmesi ve “İmar ve Şehirçilik Yasası” içerisinde af içeriğinden arındırılarak olgunlaştırılması halinde, kentlerimizde yoğunlaşan dönüşüm-yenileme sorunlarına çözüm ve açılım getirebileceği düşünülmektedir. Tüm bunlar yapılmaksızın yasa tasarısının bu haliyle yasalaşması halinde, kentlerimizin dönüşüm sorunlarının çözümlenmesi olanaklı olmadığı gibi, yıllar sonra tekrar tartışmak durumunda kalabileceğimiz yeni ve süresiz bir imar affının mevzuatımıza gireceği bilinmelidir.

EK 3**1998 ONAYLI SANTRAL GARAJ VE ÇEVRESİ İMAR PLANI NOTLARI**

MİA kullanışlı olup, XII/U gibi bir gösterim ile tanımlanmış yeni yapı adalarında imar uygulaması ve yapılanma koşulları aşağıda açıklandığı gibi olacaktır:

- İmar uygulama bölgeleri içinde bulunan özel mülkiyetteki kadastral parsellerin %35 DOP eksiltmesinden sonra geri kalan alanların tümünde $KAKS=E=3.00$ uygulanarak toplam yapı hakkı bulunacaktır.
- Bu yapı hakları + - 0.50 kotu (subasman kotu) üzerinde kullanılacaktır.
- Bodrumlar zorunlu ve ilgili yönetmeliğe göre sayısı saptanacak özel otoparklar ve gerekli teknik servisler dışında, ayrıca MİA işlevli kullanılabilir. MİA işlevli kullanılabilir alanların yüzölçümünün %50'si yapı yoğunluğu hesabına dahil edilecektir.
- Zemin ve üst katlarda otopark ayrılamaz.
- İmar uygulama bölgeleri içinde, yürürlükteki imar planı ile kamuya ayrılmış olup, henüz kamu adına tescili yapılmamış tüm özel mülkler de bu yeni yapı hakkını kullanacaktır.
- İmar uygulama bölgelerinde oluşan toplam yapı hakkı, ancak bu bölge içinde bu planla belirlenmiş olan yeni imar adalarında kullanılabilir.
- İmar uygulama bölgeleri içindeki yeni düzenlenen kamusal alanların (yol, meydan, yeşil alan vb) tümü kamu lehine tapuda terk edilmeden imar uygulaması yapılmaz ve inşaaata izin verilmez.
- Yeni yapı/imar adaları alçak (A), yüksek (Y) yapı bölgecikleri ve (K) yapısız açık alanlar olarak tanımlanmıştır. (A) bölgeciklerindeki yapıların yüksekliği $H_{max}=11.50$ 'yi (3 katı) aşamaz. (Y) bölgeciklerinde H_{max} ise serbesttir. (K) alanları kamusal açık alanlarla süreklilik/geçiş sağlanarak açık alan olarak kullanılacaktır.
- (K) bölgeciklerinde gerekirse kamu lehine irtifak/intifa hakkı kurulacaktır. (K) bölgecikleri subasman (0.50) kotu altındaki bodrumlarda ve/veya (A) bölgesi yapıları ile bütünleşebilecek biçimde üst katlarda da kullanılabilir.
- (B) bölgecikleri yapıları mutlak subasman (0.50) kotu altında oluşacağı ve üstünün kesinlikle kamusal açık alan kullanışlı tanımlanacağı bölgeciklerdir.

- Yeni oluşturulan imar adalarındaki mevcut ve korunması arzulanan yapılar yeni kentsel tasarım ve mimari projelendirmeler ile ancak kat irtifakı kapsamında bağımsız bölüm olarak tanımlanabilirse korunabilir.
- Adalardaki yapı yaklaşma sınırları değişemez. Buna karşın yüksek/alçak yapı bölgeleri aralarındaki sınırlarda tabanda verilen toplam alçak yapı yüzölçümünü aşmamak koşulu ile sınırlı değişiklikler yapılabilir.
- İmar uygulama bölgelerinin sınırları plan notlarında belirlenen yapılanma hükümleri korunmak koşulu ile değiştirilebilir. Yapı adaları ancak bütünün parçası olmak ve bir uygulama etabı belirlemek amacı ile parsellenebilir.
- Burada yer almayan yapılanma koşulları ile ilgili olarak; Bursa Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliğinin bu koşullara aykırı olmayan hükümleri geçerlidir.
- Uygulama yapılacak imar adalarının kentsel tasarım ve avan projeleri, Bursa Bursa Büyükşehir Belediyesi; Osmangazi Belediyesi; Şehir Plancıları Odası ve Plan Müellifinden katılacak birer temsilciyle oluşacak kurulca uygun bulunduktan sonra ruhsat verilir. Ancak ada içinde uygulama etapları oluşursa, o ada için onaylanan avan proje cephelerine uyulur.

EK 4**SANTRAL GARAJ VE YAKIN ÇEVRESİ KENTSEL TASARIMINA
DAYALI İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ PLAN NOTLARI (23.06.2000)**

Genel hükümler:

- Planlama alanındaki MT yapı adaları (merkezi iş alanları tercihli) ve ÖT yapı adaları (özel tasarımı) olarak tanımlanan “uygulama bölgeleri”nde ve çevresinde “kentsel tasarım” yapılmadan ve Osmangazi Belediye Meclisince onaylanmadan imar ve yapı uygulaması yapılamaz.
- Yapılacak "kentsel tasarım projeleri" uygulama bölgeleri sınırları içinde bir bütün olarak yapılacaktır.

Yapı adaları dışındaki kamusal alanların (taşıt ve yaya yolları, meydanlar, yeşil alanlar vb.) korunması esastır. Ancak, "ulaşım sistemleri" ile "yapılaşma alanları"ndaki tasarım kararlarının gerektirdiği ölçü ve biçimde değiştirilebilirler

Bölge bütünü veya alt bölgelerinde toplam yapı hakkı aşağıdaki biçimde saptanır ve kullanılır:

- Uygulama bölgelerinde hazırlanan kentsel tasarım projesine göre 18. madde uygulaması yapılarak, planlama bölgesini oluşturan tapuya kayıtlı tüm kadastral parsellerin yüzölçümleri toplamından %35 oranında düzenleme ortaklık payı düşülür.
- Kadastral parseller arasındaki varolan tescilsiz kamu arazileri (taşıt ve yaya yolları, meydanlar, yeşil alanlar vb.) toplam yüzölçümü kadar alan "kamusal açık alan" olarak korunur.
- Planlama alanındaki tüm uygulama bölgelerinde hazırlanacak kentsel tasarım projelerine göre emsal ve taban alanı kullanıldıktan sonra geriye kalan "özel mülkiyetli açık alanlar ", "kamusal açık alanlar" niteliğinde kullanılacaktır.
- Kentsel tasarım projesi yapıldıktan sonra yeni oluşacak bağımsız parsellerin DOP düşüldükten sonra net imar parseli büyüklüğü 500 m2 'den kamusal alana cephesi 20 metreden az olamaz.
- Yapılaşabilir alanların tasarım/uygulama bölgesi içinde kentsel tasarıma bağlı olarak, konumunun veya konumlarının belirleme esnekliği vardır. Kat yüksekliği kentsel tasarım projesinde belirlenecektir.

- Yapıların kot alma noktaları ve kademelendirilmeleri Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği'nin ilgili maddesinde belirtilen değerlerin üzerinde olmamak kaydı ile kentsel tasarım projelerinde belirlenir.
- Maksimum TAKS 3194 sayılı imar kanununun ilgili maddesi hükümlerine göre belirlenir. KAKS= 3.0'dür.
- Yapı yapılabilir alanla sınırlı olarak bodrumlar, yönetmelik gereği saptanacak sayıda otopark ve gerekli teknik servisler dışında, istenirse MİA işlevli olarak da kullanılabilir. Bu kullanımlarda hangi alanların KAKS'a dahil olacağı Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği'ne göre belirlenir.
- Kamusal/genel otoparklar dışında, özel mülk parsel ve/veya yapı adalarında yeryüzü özel otoparkı düzenlenemez. Özel mülkiyetli parsel veya yapı adalarında otopark parsel içinde çözümlenecektir.
- Uygulama bölgesi içinde yapılanabilir bir alandan diğerine kamusal alanlarda irtifak / intifa hakkı sağlanarak zeminde veya üst katlarda, açık veya kapalı geçişler istenirse Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği çerçevesinde yapılabilir. Kentsel tasarım projesinde altyapı veri olarak alınacaktır. Ayrıca, trafo yeri her kütlenin içinde çözümlenebilir. Bu konuda TEDAŞ'ın görüşü alınmadan inşaat ruhsatı verilmez.
- Uygulama bölgelerindeki yapı adalarında çekme mesafeleri hazırlanacak kentsel tasarım projelerinde belirlenecektir.
- Plan notlarında açıklanmayan hususlarda Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği hükümleri geçerlidir.

1. MT kullanışlı yapılaşma bölgeleri:

- İşlevler, ticaret (benzin istasyonu, LPG istasyonu hariç) büro ve yönetim alanları, gece konaklama, yeme-içme tesisleri, sosyokültürel tesisler, dinlenme ve sergileme tesisleri ve bunların gerektirdiği ulaşım tesis alanlarıdır.
- MT uygulama bölgeleri içinde etaplı uygulama sürecine dayalı olarak var olan kamusal açık alanlar altyapı amacı ile de süreli/süresiz kullanılabilir.
- MT uygulama bölgeleri içinde mevcut yapılar kentsel tasarım projelerine dayalı olarak minimum. parsel büyüklüğünü ve kamusal açık alanlardan yüz alma şartlarını sağlamak kaydı ile korunabilir.

2. ÖT yapı adaları:

Bursa Büyükşehir Belediyesi ile Emekli Sandığı mülkiyetindeki parsellerin oluşturduğu yapı adasında;

- İşlevler, ticaret (benzin istasyonu, LPG istasyonu hariç) büro ve yönetim alanları gece konaklama, yeme-içme eğlence, dinlenme ve sergileme tesislerinin yanı sıra ağırlıklı olarak çok amaçlı salon, sanat galerisi, cep sinemaları, oda tiyatroları, müzeler, konferans salonları gibi sosyo-kültürel tesisler ve bunların gerektirdiği ulaşım tesis alanları da düzenlenmelidir.
- 0,00 kotu üzerinde TAKS 0.20 'dir.
- 0.00 kotu altında arazinin eğimine bağlı olarak çıkacak yapılaşmalar taban alanına dahil değildir ve kademe yüksekliği $h_{max} = 4.20$ metredir.
- KAKS=3.0'tür. Ancak KAKS'ın %20 'si 0.00 kotunun üzerinde kullanılabilir.

Merkez Bankası ve Türk Telekom' a ait yapı adalarında:

- İşlevler, idari, hizmet, lojman, sosyo-kültürel tesis alanlarıdır.
- Bu adalarda yapılacak tasarımlarda ve uygulamalarda plan notlarının genel hükümleri geçerlidir.

3. KY korunan yapı ve yapı adaları:

Daha önceki imar planına göre ruhsat almış yapı adaları parsellerdir.

- Bu parsellerin yapısız açık alanları da "planlama bölgesindeki tüm uygulama bölgelerinde, hazırlanacak kentsel tasarım projelerine göre emsal ve taban alanı kullanıldıktan sonra geriye kalan özel mülkiyetli açık alanlar, kamusal açık alanlar niteliğinde kullanılacaktır" hükmüne bağlı olarak kamu kullanımına ayrılabilirler.
- Bu adalarda / parsellerde, yeni yapılaşma istenirse, bu plan notları ve genel hükümler çerçevesinde MT yapılaşma koşullarına uymak kaydı ile uygulama yapılır.
- Bu adalarda / parsellerde ilave yapı yapılmak istenirse, varolan ruhsatlı yapıların yüzölçümü bu planla oluşacak toplam yapı hakkından düşülür.

EK 5**BİR KENTSEL TASARIM (YÖNETMELİĞİ) REHBERİ OLUŞTURMA
ÖNERİSİ****A- Kentsel tasarım analizleri**

- Tasarım yönetmeliği gerekliliği, amaç ve hedefleri
- Kentsel alanın ve onaylı uygulama imar planının incelenmesi: Kentsel alanın konumu, özellikleri, Bursa kent bütünü ile ilişkisi, topoğrafik, jeolojik, iklimsel verileri, işlevsel özellikleri, 1/1000 ölçekli uygulama imar planı kapsamı ve verileri, mülkiyet yapısı, kentsel alana ilişkin plan kararları.
- Kentsel alan 1/1000 ölçekli uygulama imar planı analitik değerlendirmesi: Yerleşme, ulaşım, donatı alanları, yeşil sistem analizi, tasarım bölgeleri, kodlama, arsa sahipleri anketleri, işlevsel ilişkiler, ortak kullanım alanları.
- Kentsel alan uygulama imar planına müdahale (Santral Garaj ve çevresi düzenlemesinde mekansal, işlevsel yapısal müdahale gerekleri)
- Kentsel alanın kentsel tasarım hedefleri, ilkeleri ve sentez: Mekansal, sosyal, işlevsel hedefler, ilkeler (yerleşme dokusuyla ilgili, morfolojik), donatım bütünlüğü, tasarım bölgeleri, sit analizi, ulaşım (yaya-taşıt) sistemleri, ulaşılabilirlik, yeşil sistem, imaj değerleri.

B- Kentsel tasarım sentezi

- Genel ilkeler, düzenleme esasları,
- Tasarım bölgelerinde esaslar,
- Genelde ve tasarım bölgelerinde düzenleme ilkeleri,
- Alan bütününde kimlik elde edilmesi için gerekli hedefler,
- Tasarım (uygulama politikaları)

C- Kentsel tasarım yönetmeliği (rehberi)

- Genel hükümler: Yönlendirici ilkeler, arazi yapısından gelen ilkeler, iklim verilerinin belirlediği ilkeler, peyzaj için yönlendirici ilkeler, imaj değerleri, yerleşme bölgelerinin belirlenmesine ilişkin ilkeler, taşıt, ulaşım ve otopark sistemine ilişkin ilkeler (yol kesitleri, kavşaklar, duraklar), yaya ulaşımına ilişkin ilkeler, donatı alanlarına ilişkin ilkeler (ticaret, sosyal, rekreasyon, eğlence, kültür). yerleşme dokusu oluşum ve bütünleşme ilkeleri, (cadde - sokak sınırlayıcı yapı karakteri, köşe oluşturan yapı karakteri, avlu-ortak mekan oluşum karakteri, yüksek yapı, devamlı yapı, münferit yapılarla ilgili ilkeler, eylemlere bağlı yaşam

biçimini yönlendirici ilkeler, düzenleme alanındaki iletişim öğeleri ve teknik servislerle ilgili yöntem ve ilkeler).

- Özel hükümler: Tasarım bölgelerindeki dokuya ilişkin ilkeler (yapı grupları oluşumu, bütünleşmeye yönelik mekansal ilkeler, ticaret sokağı, kamusal alan, ortak alan), mimari oluşuma (yapı zarfları oluşumuna) ilişkin yönlendirici ilkeler, plan tipolojileri ilkeleri, strüktürle ilgili ilkeler, gabarilerle ilgili ilkeler, cephe oluşumuyla ilgili ilkeler, özgün mimari karakterin arayüze yansımaları ilkeleri, cephelerde boşluklara ilişkin ilkeler, çıkmalarla ilgili ilkeler, çatı bitişleri eğimleri ve bacalarla ilgili ilkeler, yapı malzemeleri ve renklerle ilgili ilkeler.
- Tavsiyeler: Bu maddeler dışında kalan özel öneriler gibi maddelerden oluşturulmuştur (Çubuk 2000).

EK 6**1/1000 ÖLÇEKLİ SANTRAL GARAJ ALANI İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ PLAN
NOTLARI (OCAK 2005)****Özel Tasarımlı Ticaret Alanları (3569 ada 1-2-3 parseller için):**

Bu alanlarda, bürolar, iş hanları, eğlence, yeme-içme, çarşı, çok katlı mağazalar, bankalar, gece konaklama, sinema-tiyatro gibi kültürel-sosyal tesisler, eğitim, sağlık, yönetim ve idareyle ilgili tesisler ve benzeri yapılar yapılabilir.

Yapılanma koşulları:

- KAKS: 2.50'dir.
- Plan üzerinde belirtilen çekme mesafelerine uyulacaktır.
- Otopark parsel içinde çözümlenecektir.

Özel Tasarımlı Ticaret Alanları (5847 ada 1-2-3 parseller için):

Bu alanlarda, bürolar, iş hanları, eğlence, yeme-içme, çarşı, çok katlı mağazalar, bankalar, gece konaklama, sinema-tiyatro gibi kültürel-sosyal tesisler, eğitim, sağlık, yönetim ve idareyle ilgili tesisler ve benzeri yapılar yapılabilir.

Yapılanma koşulları:

- KAKS: 1.20'dir.
- Plan üzerinde belirtilen çekme mesafelerine uyulacaktır.
- Otopark parsel içinde çözümlenecektir.

ANKETLER

Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı								
Araş. Gör. Sibel Polat								
Mimari ve Kentsel Yaşam Kalitesinin Sağlanmasında Kentsel Dönüşüm								
Projelerinin Rolü: Bursa-Santral Garaj Örneği,								
Yüksek Lisans Tez Çalışması Anketi								
SANTRAL GARAJ BÖLGESİNDEKİ KONUTLARDA YAŞAYANLARA YÖNELİK ANKET FORMU								
Tarih:				Form no:				
ANKET YAPILAN KİŞİ HAKKINDA GENEL SORULAR								
Cinsiyeti: <input type="checkbox"/> Bay <input type="checkbox"/> Bayan				Yaşı:				
Medeni hali: <input type="checkbox"/> Bekar <input type="checkbox"/> Evli <input type="checkbox"/> Boşanmış				Doğum yeri:				
Doğum yeri Bursa değilse, ne kadar süredir Bursa'da yaşadığı:				Şu anda faaliyette bulunduğu iş:				
Öğrenim durumu: <input type="checkbox"/> Okuryazar <input type="checkbox"/> İlkokul mezunu <input type="checkbox"/> Ortaokul mezunu <input type="checkbox"/> Lise mezunu <input type="checkbox"/> Meslek lisesi mezunu /bölümü: <input type="checkbox"/> Üniversite mezunu /bölümü:				İşinden memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır				
				Aylık ortalama geliri:				
				Bakmakla yükümlü olduğu kişi sayısı:				
				Boş zamanlarını nasıl değerlendirdiği:				
ANKET YAPILAN AİLE HAKKINDA GENEL SORULAR								
Aile bireyleri	Cinsiyet	Yaş	Eğitim					Mesleği
			Okur-yazar	İlkokul mezunu	Orta okul mezunu	Lise mezunu/bölüm	Üni. mezunu/bölüm	
Ailede çalışanların toplam aylık gelirleri: <input type="checkbox"/> < 300 milyon <input type="checkbox"/> 300-500 milyon <input type="checkbox"/> 500-700 milyon <input type="checkbox"/> 700-900 milyon <input type="checkbox"/> 900 milyon – 1.1 milyar <input type="checkbox"/> 1.1 milyar - 1.3 milyar <input type="checkbox"/> 1.3 milyar -1.5 milyar <input type="checkbox"/> >1.5 milyar				Araba sahipliliği: <input type="checkbox"/> Var <input type="checkbox"/> Yok				
				Oturulan konuta ne zaman taşındığı:				
				Daha önce nerede oturduğu:				
OTURULAN KONUT, KONUTUN BULUNDUĞU BİNA VE ÇEVRESİ HAKKINDA SORULAR								
Konutun bulunduğu binanın yaşı:				Konut sahibinin bu bölgeyi tercih etme nedenlerini önem derecesine göre sıralaması:				
Konutun mülkiyetinin kime ait olduğu: <input type="checkbox"/> Mülk sahibi/statüsü <input type="checkbox"/> Şahıs <input type="checkbox"/> Tüzel kişi <input type="checkbox"/> Devlet <input type="checkbox"/> Kiracı/bedeli:				<input type="checkbox"/> Ulaşım kolaylığı <input type="checkbox"/> Kira veya satış bedelinin uygun olması				

Konut sahibinin taşınmayı isteyip istemediği: <input type="checkbox"/> Evet/neden/nereye <input type="checkbox"/> Hayır		<input type="checkbox"/> Merkezi olması <input type="checkbox"/> İşine yakın olması <input type="checkbox"/> Diğer			
Konuttan memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır /neden		Konutun bulunduğu binadan memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır/neden			
Konutun çevresinden memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır /neden		Bölgeyi kullanan insanlardan memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır/neden			
Konutun ilk yapımından sonra geçirdiği değişiklikler: <input type="checkbox"/> İşlev değişikliği yapıldı <input type="checkbox"/> Plan değişikliği yapıldı (merdiven yerini değiştirme, duvar kaldırma, balkon kapatma, ek bina yapma) <input type="checkbox"/> Kat adedi arttırıldı <input type="checkbox"/> Dış cephe elemanları yenilendi veya değiştirildi. <input type="checkbox"/> Dış cephedeki doluluk-boşluk oranı değiştirildi <input type="checkbox"/> Dış cepheye tente, korkuluk gibi elemanlar eklendi <input type="checkbox"/> Diğer					
Konutun ve binanın teknik altyapı açısından yeterliliği					
	var	yok		var	yok
Isıtma tesisatı			İnternet		
Temiz su tesisatı			Kablolu TV		
Sıcak su tesisatı			Uydu Anteni		
Pis su tesisatı			Asansör		
Elektrik tesisatı			Jeneratör		
Doğalgaz tesisatı			Yangın merdiveni		
Telefon			Açık otopark/garaj		
Konutun fiziksel konfor-güvenlik koşulları açısından yeterliliği					
	yeterli	yetersiz		yeterli	yetersiz
Doğal aydınlatma açısından			Yağmur suyu yalıtımı açısından		
Ses yalıtımı açısından			Isıl konfor açısından		
Alan açısından			Güvenlik açısından		
Konut çevresindeki teknik altyapının yeterliliği					
Yaya yolları-kaldırımlar			Taşıt yolları		
Otoparklar			Kanalizasyon		
Konut çevresindeki sosyal altyapının yeterliliği					
Kültürel tesis (kütüphane, müze, sanat galerisi, sinema-tiyatro-opera-konser merkezi)			Eğitim tesisi (ilköğretim okulu, halk eğitim merkezi, gençlik evleri, lokal ve dernekler)		
Dini tesis (cami, kilise, havra)			Sağlık tesisi (sağlık ocağı, poliklinik)		
Alışveriş ve eğlence merkezi (mağazalar, oyun salonları, çay bahçeleri, restoranlar, kafe-barlar, gece kulüpleri, diskolar)			Bakım evleri (kreş, kimsesiz çocuklar evi, huzur evi, kadın sığınma evi)		
			Güvenlik merkezi (karakol, polis noktası)		
İş merkezleri (bürolar)					

Konut çevresindeki yeşil alanların yeterliliği					
Spor alanları			Parklar		
Çocuk oyun alanları					
Konut çevresindeki kent mobilyalarının ve peyzaj öğelerinin yeterliliği					
Banklar, oturma elemanları			Çöp kutuları ve konteynırları		
Aydınlatma elemanları			Gölgelikler		
Durak elemanları			Reklam panoları		
Sokak tabelaları			Sanat eserleri, heykeller		
Süs havuzları			Çiçeklikler		
SANTRAL GARAJ BÖLGESİNDE YAPILABİLECEK OLASI BİR KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİYLE İLGİLİ SORULAR					
Kentsel dönüşümün fiziksel boyutu					
Santral Garaj Bölgesi'nin yeniden düzenlenmesi ve iyileştirilmesi gerektiğine inanıyor musunuz?					
<input type="checkbox"/> Evet/neden <input type="checkbox"/> Hayır/neden					
Evet ise, Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için neler yapılması gerekmektedir?					
<input type="checkbox"/> Bölgedeki minibüs durakları düzenlenmeli <input type="checkbox"/> Bölgedeki minibüs durakları başka yere taşınmalı <input type="checkbox"/> Bölgedeki imalathaneler, tamirhaneler, hırdavatçılar, elektronikçiler ve oto yedek parçası satan dükkanlar başka yere taşınmalı <input type="checkbox"/> Bölgedeki eski, bakımsız ve kullanılmayan binalar onarılmalı, konut ve ticaret amaçlı değerlendirilmeli <input type="checkbox"/> Bölgedeki eski, bakımsız ve kullanılmayan tüm binalar yıkılarak yerine farklı amaçlarda kullanılacak yeni binalar yapılmalı <input type="checkbox"/> Bölgedeki eski ve bakımsız tüm yapılar yıkılarak yerine parklar, çocuk oyun alanları, spor alanları ve meydanlar yapılmalı <input type="checkbox"/> Diğer					
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için yapılabilecek bir uygulama sonucunda bölgede ne tür faaliyetlerin yer almasını istersiniz?					
<input type="checkbox"/> Alışveriş ve eğlence tesisleri <input type="checkbox"/> Kültür ve eğitim tesisleri <input type="checkbox"/> İş merkezleri <input type="checkbox"/> Yeşil alanlar <input type="checkbox"/> Konutlar <input type="checkbox"/> Hepsi					
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için yapılabilecek bir uygulama sonucunda bölgedeki fiziksel sorunların (altyapı yetersizliği, ulaşım sorunu, binaların bakımsızlığı ve kullanılmaması, çevre kirliliği gibi) çözüleceğine inanıyor musunuz?					
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır					
Kentsel dönüşümün sosyal boyutu:					
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için yapılabilecek bir uygulama sonucunda bölgenin sosyal açıdan (eğitim, sağlık, kültür, spor ve park alanları gibi) daha yeterli hale geleceğine inanıyor musunuz?					
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır					
Bu uygulama sonucunda bölgedeki sosyal sorunların (güvensizlik, fuhuş, seyyar satıcılar, sosyal tesislerin yetersizliği gibi) çözüleceğine inanıyor musunuz?					
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır					
Bu uygulama sonucunda bölgenin daha canlı ve hareketli bir yer haline geleceğine inanıyor musunuz?					
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır					

Bu uygulama sonucunda bölgede yaşayan/çalışan veya bölgeyi kullanan insanların değişeceğini düşünüyor musunuz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Kentsel dönüşümün ekonomik boyutu:
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için belediye bölge sakinlerinin de görüşleri doğrultusunda bir proje uygulamak isterse, taşınmak için ne kadar süre istersiniz? <input type="checkbox"/> 1 hafta <input type="checkbox"/> 15 gün <input type="checkbox"/> 1 ay <input type="checkbox"/> 3 ay <input type="checkbox"/> 6 ay
Mülk sahipleri için, bu projenin uygulama sürecinde bölgeden ayrılmanız gerekirse belediyenin nasıl bir yol izlemesini istersiniz? <input type="checkbox"/> Mülkümün bedelini ödeyerek satın almasını isterim <input type="checkbox"/> Uygulama bitene kadar belediyeye ait başka bir yere yerleştirmesini isterim <input type="checkbox"/> Uygulama bitene kadar başka bir yerde belli bir limite kadar kiramı ödemesini isterim Kiracılar için, <input type="checkbox"/> Taşınma masraflarımı ödemesini isterim, aksi halde hukuki yollara başvururum. <input type="checkbox"/> Uygulama sonucunda bölgede yapılacak belediyeye ait konutlarda aynı maddi şartlarla kiracı olabilme önceliği vermesi halinde, taşınma masraflarımı kendim karşılarım
Bu uygulama sonucunda çevredeki aileler bu bölgeden taşınırlarsa, siz de onlarla gitmek ister misiniz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgenin değer kazanacağını düşünüyor musunuz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgede yaşayanlar ve Bursalılar için yeni iş olanakları doğacağını düşünüyor musunuz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Kentsel dönüşümün yasal boyutu:
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için bölgede yaşayanlarla bir dernek oluşturmayı ve bu dernekte gönüllü olarak çalışmayı ister misiniz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Böyle bir dernek kurulduğu takdirde, Belediyenin Santral Garaj Bölgesi'ni iyileştirmeniz için yardım edeceğini düşünüyor musunuz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için Belediyenin bölge sakinleriyle ve kullanıcılarla işbirliği yapması gerektiğine inanıyor musunuz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için Belediye bir proje hazırlamak isterse, bu konuda yapılabilecek ön görüşmelere, anketlere, toplantılara katılmak ister misiniz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için belediye, bölge sakinlerinin de görüşleri doğrultusunda bir proje uygulamak isterse, çalışmalara katılmak ister misiniz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda belediyenin bölgedeki hak sahiplerine karşı adil olacağına inanıyor musunuz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda maddi olarak haksızlığa uğradığınızı düşünüyorsanız hukuki yollara başvurur musunuz? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Anket burada sona erdi, eklemek istediğiniz düşünceleriniz var mı?

Bu anket Santral Garaj Bölgesi'nin mimari ve kentsel yaşam kalitesi açısından yeterliliğini ve bu bölgede uygulanabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesi hakkında kullanıcıların eğilimlerini ölçmek amacıyla yapılmaktadır. Yardımlarınız için teşekkür ederiz.

Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı	
Araş. Gör. Sibel Polat	
Mimari ve Kentsel Yaşam Kalitesinin Sağlanmasında Kentsel Dönüşüm Projelerinin Rolü: Bursa-Santral Garaj Örneği,	
Yüksek Lisans Tez Çalışması Anketi	
SANTRAL GARAJ BÖLGESİNDE ÇALIŞANLARA YÖNELİK ANKET FORMU	
Tarih:	Form no:
ANKET YAPILAN KİŞİ HAKKINDA GENEL SORULAR	
Cinsiyeti: <input type="checkbox"/> Bay <input type="checkbox"/> Bayan	Yaşı:
Medeni hali: <input type="checkbox"/> Bekar <input type="checkbox"/> Evli <input type="checkbox"/> Boşanmış	Doğum yeri:
Doğum yeri Bursa değilse, ne kadar süredir Bursa'da yaşadığı:	Yaşadığı semt:
Öğrenim durumu: <input type="checkbox"/> Okuryazar <input type="checkbox"/> İlkokul mezunu <input type="checkbox"/> Ortaokul mezunu <input type="checkbox"/> Lise mezunu <input type="checkbox"/> Meslek lisesi mezunu /bölümü: <input type="checkbox"/> Üniversite mezunu /bölümü:	İşyerindeki görevi: <input type="checkbox"/> İşveren <input type="checkbox"/> Ücretli çalışan/konumu: Ne kadar süredir bu işyerinde çalıştığı: İşinden memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır
Daha önce yaptığı iş:	Aylık ortalama geliri:
Bakmakla yükümlü olduğu kişi sayısı:	Boş zamanlarını nasıl değerlendirdiği:
İŞYERİ HAKKINDA GENEL SORULAR	
İşyerinin adı/ adresi/telefonu/	
İşyerinin şirket türü: <input type="checkbox"/> Şahıs şirketi <input type="checkbox"/> Limited şirket <input type="checkbox"/> Kollektif şirket <input type="checkbox"/> Komandit şirket <input type="checkbox"/> Anonim şirket	
İşyerinin faaliyeti: Ne iş yapıldığını açıkça yazınız. <input type="checkbox"/> Madencilik ve taşocakçılığı <input type="checkbox"/> İmalat Sanayi <input type="checkbox"/> Elektrik, gaz ve su işleri <input type="checkbox"/> Yapı (inşaat) ve bayındırlık işleri <input type="checkbox"/> Toptan ticaret <input type="checkbox"/> Perakende ticaret <input type="checkbox"/> Otel, lokanta, kahvehane ve pastane <input type="checkbox"/> Ulaştırma, depolama ve haberleşme <input type="checkbox"/> Sigortalar, taşınmaz mal işleri ve işletmelere yapılan hizmetler <input type="checkbox"/> Topluluğa yapılan hizmetler	
Daha önce bu dükkanın hangi amaçla kullanıldığı:	İşyerinde kaç kişinin çalıştırıldığı:
İşyerinde çalışanların aylık ortalama ücretleri: <input type="checkbox"/> Asgari ücret <input type="checkbox"/> 300-500 milyon <input type="checkbox"/> 500-700 milyon <input type="checkbox"/> 700-900 milyon <input type="checkbox"/> 900 milyon -1.1 milyar <input type="checkbox"/> 1.1-1.3 milyar <input type="checkbox"/> 1.3-1.5 milyar <input type="checkbox"/> >1.5 milyar	
İşyerinin aylık ortalama geliri: <input type="checkbox"/> < 1 milyar <input type="checkbox"/> 1-2 milyar <input type="checkbox"/> 2-3 milyar <input type="checkbox"/> 3-4 milyar <input type="checkbox"/> 4-5 milyar <input type="checkbox"/> 5-6 milyar <input type="checkbox"/> 6-7 milyar <input type="checkbox"/> 7-8 milyar <input type="checkbox"/> 8-9 milyar <input type="checkbox"/> 10-11 milyar <input type="checkbox"/> 11-12 milyar <input type="checkbox"/> 12 -13 milyar <input type="checkbox"/> 13-14 milyar <input type="checkbox"/> >15 milyar	
İşyerinin ne zaman kurulduğu:	İşyerinin ne zamandan beri bu bölgede hizmet verdiği:
İşyerinin daha önce nerede olduğu:	İşyerinde satılan malın nereden temin edildiği:
İŞYERİ, İŞYERİNİN BULUNDUĞU BİNA VE ÇEVRESİ HAKKINDA SORULAR	

İşyerinin bulunduğu binanın yaşı:	İşyeri sahibinin bu bölgeyi tercih etme nedenleri:				
Dükkanın mülkiyetinin kime ait olduğu: <input type="checkbox"/> Mülk sahibi/statüsü <input type="checkbox"/> Şahıs <input type="checkbox"/> Tüzel kişi <input type="checkbox"/> Devlet <input type="checkbox"/> Kiracı/bedeli:	<input type="checkbox"/> Ulaşım kolaylığı <input type="checkbox"/> Kira veya satış bedelinin uygun olması <input type="checkbox"/> İş kolunun burada yer alması <input type="checkbox"/> İnsanların çok yoğun olarak kullandığı bir bölge olması <input type="checkbox"/> Mal temini kolaylığı <input type="checkbox"/> Diğer				
İşyeri sahibinin taşınmayı isteyip istemediği: <input type="checkbox"/> Evet/neden/nereye <input type="checkbox"/> Hayır					
İşyerinin bulunduğu dükkandan memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır /neden	İşyerinin bulunduğu binadan memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır/neden				
İşyerinin çevresinden memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır /neden	Bölgeyi kullanan insanlardan memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır/neden				
Binanın ilk yapımından sonra geçirdiği değişiklikler:					
<input type="checkbox"/> İşlev değişikliği yapıldı <input type="checkbox"/> Plan değişikliği yapıldı (merdiven yerini değiştirme, duvar kaldırma, ek bina yapma..) <input type="checkbox"/> Kat adedi arttırıldı <input type="checkbox"/> Dış cephe elemanları yenilendi veya değiştirildi. <input type="checkbox"/> Dış cephedeki doluluk-boşluk oranı değiştirildi <input type="checkbox"/> Dış cepheye reklam panoları, tente, demir korkuluk gibi elemanlar eklendi <input type="checkbox"/> Diğer					
İşyerinin ve binanın teknik altyapı açısından yeterliliği					
	var	yok		var	yok
Isıtma tesisatı			İnternet		
Temiz su tesisatı			Kablolu TV		
Sıcak su tesisatı			Uydu Anteni		
Pis su tesisatı			Asansör		
Elektrik tesisatı			Jeneratör		
Doğalgaz tesisatı			Yangın merdiveni		
Telefon			Açık otopark/garaj		
İşyerinin fiziksel konfor-güvenlik koşulları açısından yeterliliği					
	yeterli	yetersiz		yeterli	yetersiz
Doğal aydınlatma açısından			Yağmur suyu yalıtımı açısından		
Ses yalıtımı açısından			Isıl konfor açısından		
Alan açısından			Güvenlik açısından		
İşyeri çevresindeki teknik altyapının yeterliliği					
Yaya yolları-kaldırımlar			Taşıt yolları		
Otoparklar			Kanalizasyon		
İşyeri çevresindeki sosyal altyapının yeterliliği					
Kültürel tesis (kütüphane, müze, sanat galerisi, sinema-tiyatro-opera-konser merkezi)			Eğitim tesisi (ilköğretim okulu, halk eğitim merkezi, gençlik evleri, lokal ve dernekler)		
Dini tesis (cami, kilise, havra)			Sağlık tesisi (sağlık ocağı, poliklinik)		

Alışveriş ve eğlence merkezi (mağazalar, oyun salonları, çay bahçeleri, restoranlar, kafe-barlar, gece kulüpleri, diskolar)			Bakım evleri (kreş, kimsesiz çocuklar evi, huzur evi, kadın sığınma evi)		
			Güvenlik merkezi (karakol, polis noktası)		
İş merkezleri (bürolar)					
İşyeri çevresindeki yeşil alanların yeterliliği					
Spor alanları			Parklar		
Çocuk oyun alanları					
İşyeri çevresindeki kent mobilyalarının ve peyzaj öğelerinin yeterliliği					
Banklar, oturma elemanları			Çöp kutuları ve konteynırları		
Aydınlatma elemanları			Gölgelikler		
Durak elemanları			Reklam panoları		
Sokak tabelaları			Sanat eserleri, heykeller		
Süs havuzları			Çiçeklikler		
SANTRAL GARAJ BÖLGESİNDE YAPILABİLECEK OLASI BİR KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİYLE İLGİLİ SORULAR					
Kentsel dönüşümün fiziksel boyutu					
Santral Garaj Bölgesi'nin yeniden düzenlenmesi ve iyileştirilmesi gerektiğine inanıyor musunuz?					
<input type="checkbox"/> Evet/neden <input type="checkbox"/> Hayır/neden					
Evet ise, Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için neler yapılması gerekmektedir?					
<input type="checkbox"/> Bölgedeki minibüs durakları düzenlenmeli <input type="checkbox"/> Bölgedeki minibüs durakları başka yere taşınmalı <input type="checkbox"/> Bölgedeki imalathaneler, tamirhaneler, hırdavatçılar, elektronikçiler ve oto yedek parçası satan dükkanlar başka yere taşınmalı <input type="checkbox"/> Bölgedeki eski, bakımsız ve kullanılmayan binalar onarılmalı, konut ve ticaret amaçlı değerlendirilmeli <input type="checkbox"/> Bölgedeki eski, bakımsız ve kullanılmayan tüm binalar yıkılarak yerine farklı amaçlarda kullanılacak yeni binalar yapılmalı <input type="checkbox"/> Bölgedeki eski ve bakımsız tüm yapılar yıkılarak yerine parklar, çocuk oyun alanları, spor alanları ve meydanlar yapılmalı <input type="checkbox"/> Diğer					
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için yapılabilecek bir uygulama sonucunda bölgede ne tür faaliyetlerin yer almasını istersiniz?					
<input type="checkbox"/> Alışveriş ve eğlence tesisleri <input type="checkbox"/> Kültür ve eğitim tesisleri <input type="checkbox"/> İş merkezleri <input type="checkbox"/> Yeşil alanlar <input type="checkbox"/> Konutlar <input type="checkbox"/> Hepsi					
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için yapılabilecek bir uygulama sonucunda bölgedeki fiziksel sorunların (altyapı yetersizliği, ulaşım sorunu, binaların bakımsızlığı ve kullanılmaması, çevre kirliliği gibi) çözüleceğine inanıyor musunuz?					
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır					
Kentsel dönüşümün sosyal boyutu					
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için yapılabilecek bir uygulama sonucunda bölgenin sosyal açıdan (eğitim, sağlık, kültür, spor ve park alanları gibi) daha yeterli hale geleceğine inanıyor musunuz?					

<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgedeki sosyal sorunların (güvensizlik, fuhuş, seyyar satıcılar, sosyal tesislerin yetersizliği gibi) çözüleceğine inanıyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgenin daha canlı ve hareketli bir yer haline geleceğine inanıyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgede yaşayan/çalışan veya bölgeyi kullanan insanların değişeceğini düşünüyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Kentsel dönüşümün ekonomik boyutu
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için belediye bölge sakinlerinin de görüşleri doğrultusunda bir proje uygulamak isterse, iş yerinizi en fazla ne kadar kapatabilirsiniz?
<input type="checkbox"/> Hiç <input type="checkbox"/> 15 gün kadar <input type="checkbox"/> 1 ay kadar <input type="checkbox"/> 3 ay kadar <input type="checkbox"/> 6 ay kadar <input type="checkbox"/> 12 ay kadar
Mülk sahipleri için, bu projenin uygulama sürecinde bölgeden ayrılmanız gerekirse belediyenin nasıl bir yol izlemesini istersiniz?
<input type="checkbox"/> Mülkümün bedelini ödeyerek satın almasını isterim
<input type="checkbox"/> Uygulama bitene kadar işyerimi belediyeye ait başka bir yere yerleştirmesini isterim
<input type="checkbox"/> Uygulama bitene kadar başka bir yerde belli bir limite kadar kiramı ödemesini isterim
Kiracılar için,
<input type="checkbox"/> Taşınma masraflarımı ödemesini isterim, aksi halde hukuki yollara başvururum.
<input type="checkbox"/> Uygulama sonucunda belediyeye ait tesislerde aynı maddi şartlarla kiracı olabilme önceliği vermesi halinde, taşınma masraflarımı kendim karşılarım
Bu uygulama sonucunda çevredeki iş yerleri bu bölgeden taşınırlarsa, siz de onlarla gitmek ister misiniz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgenin değer kazanacağını düşünüyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda iş hacminizin/kazancınızın artacağını düşünüyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgede yaşayanlar ve Bursalılar için yeni iş olanakları doğacağını düşünüyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Kentsel dönüşümün yasal boyutu
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için bölgede yaşayanlarla bir dernek oluşturmayı ve bu dernekte gönüllü olarak çalışmayı ister misiniz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Böyle bir dernek kurulduğu takdirde, Belediyenin Santral Garaj Bölgesi'ni iyileştirmeniz için yardım edeceğini düşünüyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için Belediyenin bölge sakinleriyle ve kullanıcılarla işbirliği yapması gerektiğine inanıyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için Belediye bir proje hazırlamak isterse, bu konuda yapılabilecek ön görüşmelere, anketlere, toplantılara katılmak ister misiniz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için belediye, bölge sakinlerinin de görüşleri doğrultusunda bir proje uygulamak isterse, çalışmalarına katılmak ister misiniz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda belediyenin bölgedeki hak sahiplerine karşı adil olacağına

inaniyor musunuz?

Evet Belki Hayır

Bu uygulama sonucunda maddi olarak haksızlığa uğradığınızı düşünürseniz hukuki yollara başvurur musunuz?

Evet Belki Hayır

Anket burada sona erdi, eklemek istediğiniz düşünceleriniz var mı?

Bu anket Santral Garaj Bölgesi'nin mimari ve kentsel yaşam kalitesi açısından yeterliliğini ve bu bölgede uygulanabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesi hakkında kullanıcıların eğilimlerini ölçmek amacıyla yapılmaktadır. Yardımlarınız için teşekkür ederiz.

Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı					
Araş. Gör. Sibel Polat					
Mimari ve Kentsel Yaşam Kalitesinin Sağlanmasında Kentsel Dönüşüm					
Projelerinin Rolü: Bursa-Santral Garaj Örneği,					
Yüksek Lisans Tez Çalışması Anketi					
SANTRAL GARAJ BÖLGESİNDEKİ MİNİBÜS ŞOFÖRLERİNE YÖNELİK ANKET FORMU					
Tarih:			Form no:		
ANKET YAPILAN KİŞİ HAKKINDA GENEL SORULAR					
Yaşı:			Medeni hali: <input type="checkbox"/> Bekar <input type="checkbox"/> Evli <input type="checkbox"/> Boşanmış		
Doğum yeri:			Yaşadığı semt:		
Doğum yeri Bursa değilse, ne kadar süredir Bursa'da yaşadığı:			<input type="checkbox"/> Kendi minibüsü <input type="checkbox"/> Ücretli şoför		
Öğrenim durumu:			Ne kadar süredir şoförlük yaptığı:		
<input type="checkbox"/> Okuryazar			Daha önce yaptığı iş:		
<input type="checkbox"/> İlkokul mezunu			Hangi hatta çalıştığı:		
<input type="checkbox"/> Ortaokul mezunu			Günde ortalama kaç yolcu taşıdığı:		
<input type="checkbox"/> Lise mezunu			Günde kaç saat çalıştığı:		
<input type="checkbox"/> Meslek lisesi mezunu /bölümü:			İşinden memnuniyet: <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır		
<input type="checkbox"/> Üniversite mezunu /bölümü:			Aylık ortalama geliri:		
Günde kaç sefer yaptığı:			Bakmakla yükümlü olduğu kişi sayısı:		
Boş zamanlarını nasıl değerlendirdiği:					
SANTRAL GARAJ VE ÇEVRESİ HAKKINDA SORULAR					
Şoförün Santral Garaj'daki minibüs duraklarından memnuniyeti:					
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır /neden					
<input type="checkbox"/> Duraklar düzensiz ve karışık					
<input type="checkbox"/> Duraklar bölge trafiğini olumsuz etkiliyor					
<input type="checkbox"/> Duraklar alan açısından yetersiz					
<input type="checkbox"/> Durakların Bursa içi ulaşımı açısından yeri yanlış					
<input type="checkbox"/> Durakların bulunduğu bölge daha karlı bir şekilde değerlendirilebilir					
<input type="checkbox"/> Diğer					
Şoförün Santral Garaj'daki minibüs duraklarının taşınmasını isteyip istemediği:			Santral Garaj çevresinden memnuniyet:		
<input type="checkbox"/> Evet/neden/nereye			<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır /neden		
<input type="checkbox"/> Hayır			Bölgeyi kullanan insanlardan memnuniyet:		
			<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır/neden		
Şoförlerin sıralarını bekleme sürecinde kullandıkları bir sosyal tesis bulunup, bulunmadığı:					
<input type="checkbox"/> Evet/ tesisin mevcut içeriği ve eksikleri:					
<input type="checkbox"/> Hayır/nasıl bir sosyal tesis istenildiği:					
Durakların fiziksel konfor-güvenlik koşulları açısından yeterliliği					
	yeterli	yetersiz		yeterli	yetersiz
Alan açısından			Güvenlik açısından		
Durakların çevresindeki teknik altyapının yeterliliği					
Yaya yolları-kaldırımlar			Taşıt yolları		
Otoparklar			Kanalizasyon		
Durakların çevresindeki sosyal altyapının yeterliliği					
Kültürel tesis			Eğitim tesisi (ilköğretim)		

(kütüphane, müze, sanat galerisi, sinema-tiyatro-opera-konser merkezi)			okulu, halk eğitim merkezi, gençlik evleri, lokal ve dernekler)		
Dini tesis (cami, kilise, havra)			Sağlık tesisi (sağlık ocağı, poliklinik)		
Alışveriş ve eğlence merkezi (mağazalar, oyun salonları, çay bahçeleri, restoranlar, kafe-barlar, gece kulüpleri, diskolar)			Bakım evleri (kreş, kimsesiz çocuklar evi, huzur evi, kadın sığınma evi)		
			İş merkezleri (bürolar)		
			Güvenlik merkezi (karakol, polis noktası)		
Durakların çevresindeki yeşil alanların yeterliliği					
Spor alanları			Parklar		
Çocuk oyun alanları					
Durakların çevresindeki kent mobilyalarının ve peyzaj öğelerinin yeterliliği					
Banklar, oturma elemanları			Çöp kutuları ve konteynırları		
Aydınlatma elemanları			Gölgelikler		
Durak elemanları			Reklam panoları		
Sokak tabelaları			Sanat eserleri, heykeller		
Süs havuzları			Çiçeklikler		
SANTRAL GARAJ BÖLGESİNDE YAPILABİLECEK OLASI BİR KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİYLE İLGİLİ SORULAR					
Kentsel dönüşümün fiziksel boyutu					
Santral Garaj Bölgesi'nin yeniden düzenlenmesi ve iyileştirilmesi gerektiğine inanıyor musunuz?					
<input type="checkbox"/> Evet/neden <input type="checkbox"/> Hayır/neden					
Evet ise, Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için neler yapılması gerekmektedir?					
<input type="checkbox"/> Bölgedeki minibüs durakları düzenlenmeli <input type="checkbox"/> Bölgedeki minibüs durakları başka yere taşınmalı <input type="checkbox"/> Bölgedeki imalathaneler, tamirhaneler, hırdavatçılar, elektronikçiler ve oto yedek parçası satan dükkanlar başka yere taşınmalı <input type="checkbox"/> Bölgedeki eski, bakımsız ve kullanılmayan binalar onarılmalı, konut ve ticaret amaçlı değerlendirilmeli <input type="checkbox"/> Bölgedeki eski, bakımsız ve kullanılmayan tüm binalar yıkılarak yerine farklı amaçlarda kullanılacak yeni binalar yapılmalı <input type="checkbox"/> Bölgedeki eski ve bakımsız tüm yapılar yıkılarak yerine parklar, çocuk oyun alanları, spor alanları ve meydanlar yapılmalı <input type="checkbox"/> Diğer					
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için yapılabilecek bir uygulama sonucunda bölgede ne tür faaliyetlerin yer almasını istersiniz?					
<input type="checkbox"/> Alışveriş ve eğlence tesisleri <input type="checkbox"/> Kültür ve eğitim tesisleri <input type="checkbox"/> İş merkezleri <input type="checkbox"/> Yeşil alanlar <input type="checkbox"/> Konutlar <input type="checkbox"/> Hepsi					
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için yapılabilecek bir uygulama sonucunda bölgedeki fiziksel sorunların (altyapı yetersizliği, ulaşım sorunu, binaların bakımsızlığı ve kullanılmaması, çevre kirliliği gibi) çözüleceğine inanıyor musunuz?					

<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Kentsel dönüşümün sosyal boyutu
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için yapılabilecek bir uygulama sonucunda bölgenin sosyal açıdan (eğitim, sağlık, kültür, spor ve park alanları gibi) daha yeterli hale geleceğine inanıyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgedeki sosyal sorunların (güvensizlik, fuhuş, seyyar satıcılar, sosyal tesislerin yetersizliği gibi) çözüleceğine inanıyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgenin daha canlı ve hareketli bir yer haline geleceğine inanıyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgede yaşayan/çalışan veya bölgeyi kullanan insanların değişeceğini düşünüyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Kentsel dönüşümün ekonomik boyutu
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için belediye minibüs duraklarını kent içinde başka bir yere taşımak isterse kabul eder misiniz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Taşınma işlemleri için işinize en fazla ne kadar ara verebilirsiniz?
<input type="checkbox"/> Hiç <input type="checkbox"/> 15 gün kadar <input type="checkbox"/> 1 ay kadar <input type="checkbox"/> 3 ay kadar <input type="checkbox"/> 6 ay kadar <input type="checkbox"/> 12 ay kadar
Minibüs sahipleri için, durakların taşınması sırasında belediyenin nasıl bir yol izlemesini istersiniz?
<input type="checkbox"/> Minibüsün bedelini ödeyerek satın almasını isterim
<input type="checkbox"/> İşime ara verdiğim gün kadar durak kiramı karşılamasını isterim
<input type="checkbox"/> İşime ara verdiğim gün kadar günlük kazancımı ödemesini isterim.
<input type="checkbox"/> Maddi kayıplarımıza karşılık durakların taşınacağı yerde şoförler derneğinin işletebileceği ve kullanabileceği bir sosyal tesis yapmasını isterim
Maaşlı şoförler için,
<input type="checkbox"/> İşime ara verdiğim gün kadar günlük kazancımı ödemesini isterim, aksi halde hukuki yollara başvururum.
<input type="checkbox"/> Uygulama sonucunda belediyeye ait tesislerde çalışabilmek için iş önceliği verilmesini isterim
Bu uygulama sonucunda bölgenin değer kazanacağını düşünüyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda iş hacminizin/kazancınızın artacağını düşünüyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Bu uygulama sonucunda bölgede yaşayanlar ve Bursalılar için yeni iş olanakları doğacağını düşünüyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Kentsel dönüşümün yasal boyutu
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için bölgede yaşayanlarla bir dernek oluşturmayı ve bu dernekte gönüllü olarak çalışmayı ister misiniz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Böyle bir dernek kurulduğu takdirde, Belediyenin Santral Garaj Bölgesi'ni iyileştirmeniz için yardım edeceğini düşünüyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır
Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için Belediyenin bölge sakinleriyle ve kullanıcılarla işbirliği yapması gerektiğine inanıyor musunuz?
<input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Belki <input type="checkbox"/> Hayır

Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için Belediye bir proje hazırlamak isterse, bu konuda yapılabilecek ön görüşmelere, anketlere, toplantılara katılmak ister misiniz?

Evet Belki Hayır

Santral Garaj Bölgesi'nin iyileştirilmesi için belediye, bölge sakinlerinin de görüşleri doğrultusunda bir proje uygulamak isterse, çalışmalara katılmak ister misiniz?

Evet Belki Hayır

Bu uygulama sonucunda belediyenin bölgedeki hak sahiplerine karşı adil olacağına inanıyor musunuz?

Evet Belki Hayır

Bu uygulama sonucunda maddi olarak haksızlığa uğradığınızı düşünürseniz hukuki yollara başvurur musunuz?

Evet Belki Hayır

Anket burada sona erdi, eklemek istediğiniz düşünceleriniz var mı?

Bu anket Santral Garaj Bölgesi'nin mimari ve kentsel yaşam kalitesi açısından yeterliliğini ve bu bölgede uygulanabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesi hakkında kullanıcıların eğilimlerini ölçmek amacıyla yapılmaktadır. Yardımlarınız için teşekkür ederiz.

Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı
Araş. Gör. Sibel Polat
Mimari ve Kentsel Yaşam Kalitesinin Sağlanmasında Kentsel Dönüşüm
Projelerinin Rolü: Bursa-Santral Garaj Örneği,
Yüksek Lisans Tez Çalışması Anketi

SANTRAL GARAJ BÖLGESİNDE YAPILABİLECEK OLASI BİR KENTSEL DÖNÜŞÜM PROJESİYLE İLGİLİ UZMANLARA YÖNELİK ANKET FORMU



Bu anket Santral Garaj Bölgesi'nin mimari ve kentsel yaşam kalitesi açısından yeterliliğini ve bu bölgede uygulanabilecek olası bir kentsel dönüşüm projesi hakkında kullanıcıların eğilimlerini ölçmek amacıyla yapılmaktadır. Yardımlarınız için teşekkür ederiz.

Tarih: _____ Form no: _____

Anket Yapılan Kişi Hakkında Genel Sorular

Cinsiyeti: Bay Bayan

Mesleği:

Ne kadar süredir Bursa'da yaşadığı:

Çalıştığı kurum ve görevi:

Santral Garaj Bölgesindeki Mevcut ve Olması Uygun Görülen Kentsel Sosyal /Teknik Altyapının Yeterliliği

Kentsel sosyal-tekniik altyapı türü	Yeterli	Yetersiz	Kararsızım	Gereksiz
Taşıt yolları				
Otoparklar				
Yaya yolları-kaldırımlar				
Kütüphane				
Müze				
Sanat galerileri				
Sinema-tiyatro				
Opera-konser merkezi				
Halk eğitim merkezi				
İlköğretim okulu				
Gençlik evi				
Lokal ve dernekler				
Cami				
Kilise-havra				
Sağlık ocağı-poliklinik				

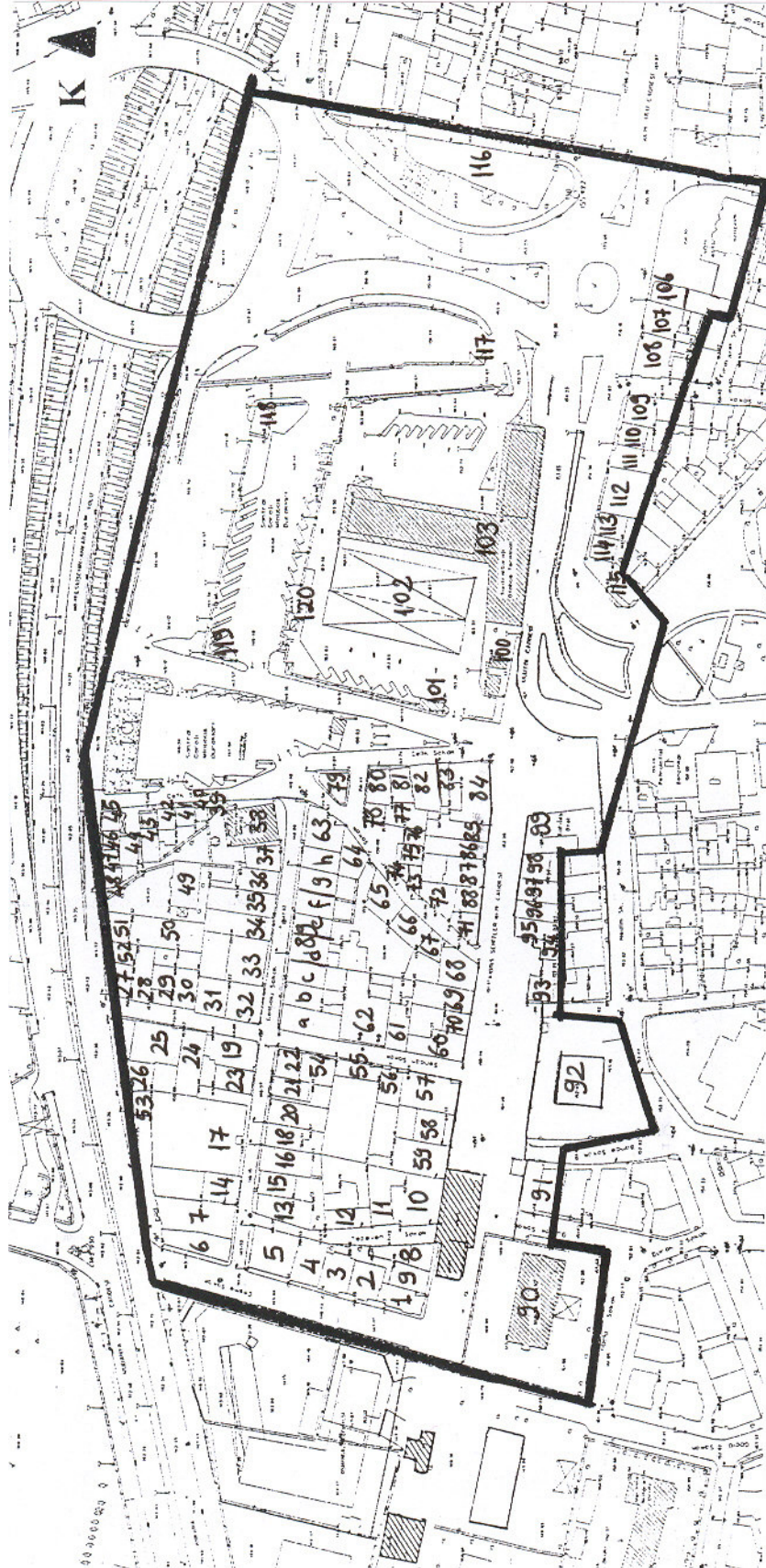
Mağazalar					
Oyun Salonları					
Çay bahçeleri					
Restoranlar					
Kafe-barlar					
Gece kulüpleri					
Diskolar					
Kreş					
Kimsesiz çocuklar evi					
Huzur evi					
Kadın sığınma evi					
Bürolar					
Karakol					
Polis noktası					
Spor alanları					
Parklar					
Çocuk oyun alanları					
Banklar ve oturma elemanları					
Aydınlatma elemanları					
Çöp kutuları					
Gölgelikler					
Reklam panoları					
Heykeller					
Durak elemanları					
Sokak tabelaları					
Süs havuzları					
Çiçeklikler					
Santral Garaj Bölgesi'nin Yeniden Düzenlenmesi ve İyileştirilmesi İçin;					
Müdahale türleri	Kesinlikle katılıyor	Kısmen katılıyor	Küçük müdahaleler dışında gereksiz	Kesinlikle gereksiz	Fikrim yok
Trafik kesişmeleri düzenlenmeli					
Minibüs durakları düzenlenmeli					
Minibüs durakları başka yere taşınmalı					
İmalathaneler, tamirhaneler, hırdavatçılar, elektronikçiler ve oto yedek parçası satan dükkanlar başka yere taşınmalı					
Eski, bakımsız ve kullanılmayan binalar onarılmalı, konut ve ticaret amaçlı değerlendirilmeli					

Eski, bakımsız ve kullanılmayan tüm binalar yıkılarak yerine farklı amaçlarla kullanılacak yeni binalar yapılmalı					
Eski ve bakımsız tüm yapılar yıkılarak yerine parklar, çocuk oyun alanları, spor alanları ve meydanlar yapılmalı					
Korunması gereken yapılar restore edilip, karma kullanımı öngören bir yaklaşımla bölge yeniden işlevlendirilmeli					
Santral Garaj Bölgesi'nin İyileştirilmesi İçin Yapılabilecek Bir Uygulama Sonucunda Bölgede Yer Almasını İstedığınız Faaliyetler;					
Faaliyet türü	Kesinlikle katılıyorum	Kısmen katılıyorum	Gereksiz	Kesinlikle gereksiz	Fikrim yok
Alışveriş ve eğlence tesisleri					
Kültür ve eğitim tesisleri					
İş merkezleri					
Konutlar					
Yeşil alanlar					
Hepsi					
Santral Garaj Bölgesi'nin İyileştirilmesi İçin Yapılabilecek Bir Uygulama Sonucunda;					
İyileştirileceği düşünülen sosyal/fiziksel/teknik olgular	Kesinlikle katılıyorum	Kısmen katılıyorum	Böyle bir çözümü gerektirecek sorunun olmadığını düşünüyorum	Kesinlikle gereksiz	Fikrim yok
Ulaşım problemi çözülür					
Teknik altyapı yetersizliği çözülür (taşıt-yaya yolları-otoparklar)					
Sosyal-kültürel tesisler yeterli hale gelir					
Spor ve park alanları yeterli hale gelir					
İş ve alışveriş merkezleri yeterli hale gelir					
Binalar fiziksel,işlevsel, görsel konfor koşulları ve estetik açısından yeterli hale gelir					
Kent mobilyaları ve peyzaj elemanları yeterli hale gelir					

Çevre kirliliği sorunu çözülür (gürültü-hava kirliliği, çöpler)					
Güvensizlik ortadan kalkar					
Fuğuş önlenir					
Seyyar satıcılar önlenir					
Bölge daha canlı ve hareketli bir yer haline gelir					
Bölgede yaşayan/çalışan veya bölgeyi kullanan insanların profili değişir					
Santral Garaj Bölgesi'nin İyileştirilmesi İçin Yapılabilecek Bir Uygulama Sürecinde ve Sonucunda;					
Ekonomik faktörler	Kesinlikle katılıyor m	Kısmen katılıyor m	İyi bir çözüm olursa mümkün görüyorum	Kesinlikle gereksiz	Fikrim yok
Belediyenin bölgedeki mülk sahiplerinin mülk bedellerini ödeyerek satın alması gerekir					
Bölgedeki mülk sahiplerini, uygulama bitene kadar belediyeye ait başka bir yere yerleştirmesi gerekir					
Bölgedeki mülk sahiplerinin, uygulama bitene kadar başka bir yerde belli bir limite kadar kiralarını ödemesi gerekir					
Bölgedeki kiracıların taşınma masraflarını ödemesi gerekir					
Bölgedeki kiracıların uygulama sonucunda belediyeye ait tesislerde aynı maddi şartlarla kiracı olabilme önceliğini vermesi gerekir					
Bölge ekonomik anlamda değer kazanır					
Bölgede yaşayanlar ve Bursalılar için yeni iş olanakları doğar					
Santral Garaj Bölgesi'nin İyileştirilmesi İçin;					
Yasal düzenlemeler	Kesinlikle katılıyor m	Kısmen katılıyor m	İyi bir çözüm olursa mümkün görüyorum	Kesinlikle gereksiz	Fikrim yok

Bölgede yaşayanlarla bir dernek oluşturmayı ve bu dernekte gönüllü olarak çalışmayı isterim					
Böyle bir dernek kurulduğu takdirde, Belediyenin Santral Garaj Bölgesi'ni iyileştirmek için yardım edeceğini düşünüyorum					
Belediyenin bölge sakinleriyle ve kullanıcılarla işbirliği yapması gerektiğini düşünüyorum					
Belediye bir proje hazırlamak isterse, bu konuda yapılabilecek ön görüşmelere, anketlere, toplantılara katılmak isterim					
Belediye, bölge sakinlerinin de görüşleri doğrultusunda bir proje uygulamak isterse, çalışmalara katılmak isterim					
Uygulama sonucunda Belediyenin bölgedeki hak sahiplerine karşı adil olacağına inanıyorum					
Ekleme istediğiniz düşünceleriniz varsa yazabilirsiniz.					
Bursa için önemli bir kentsel proje olarak görülen Santral Garaj Bölgesi Kentsel Dönüşümü çalışmasına ciddi bir katkıda bulundunuz. Teşekkür ederiz.					

SANTRAL GARAJ BÖLGESİ ANAHTAR PAFTASI VE FOTOĞRAFLAR





1.JPG



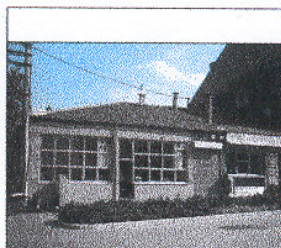
2.JPG



3.JPG



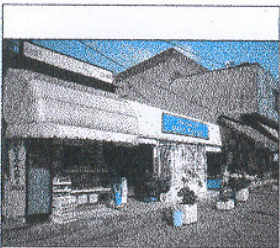
4.JPG



5.JPG



6.JPG



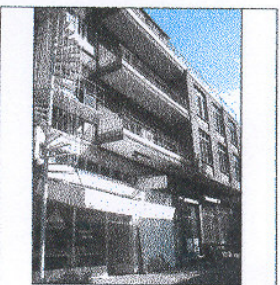
7.JPG



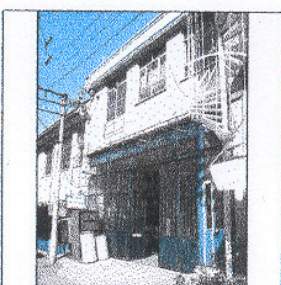
8.JPG



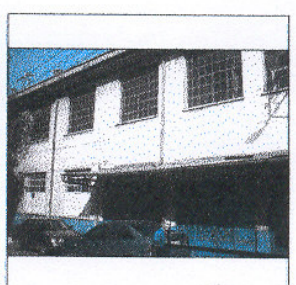
9.JPG



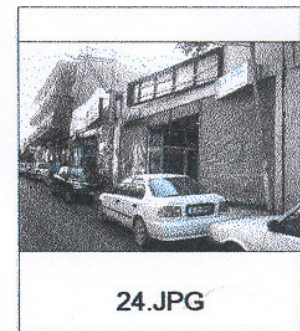
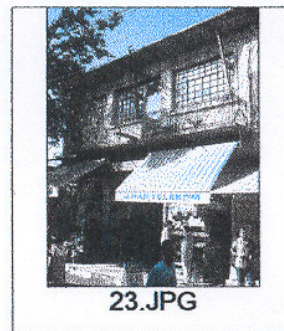
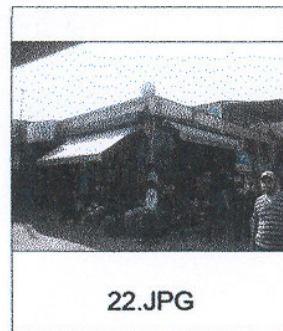
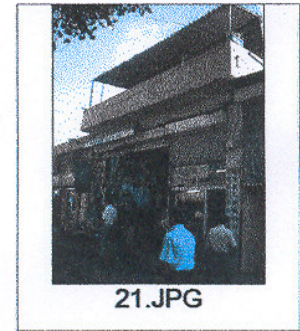
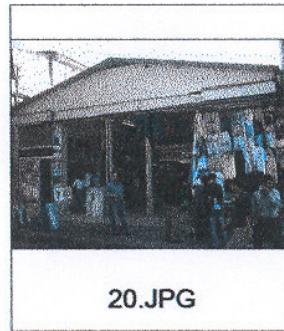
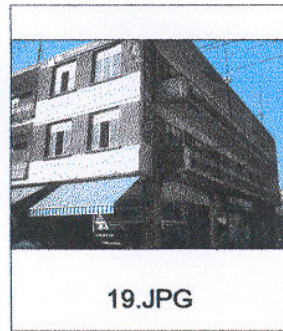
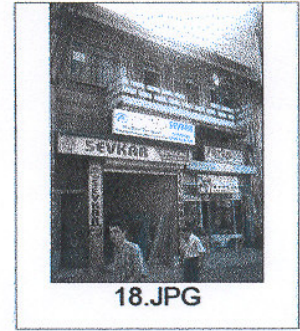
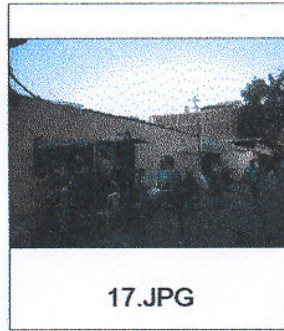
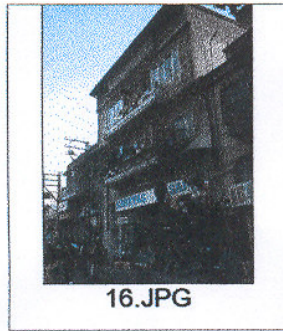
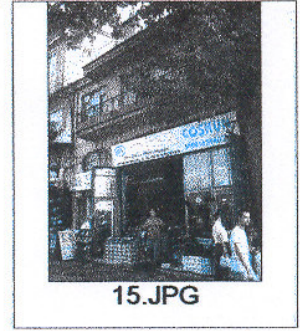
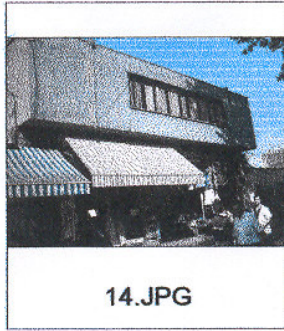
10.JPG

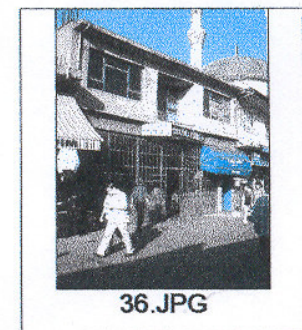
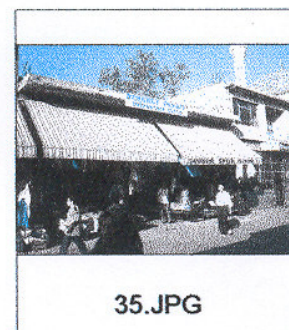
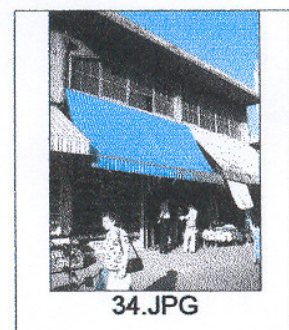
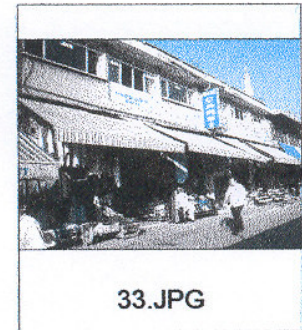
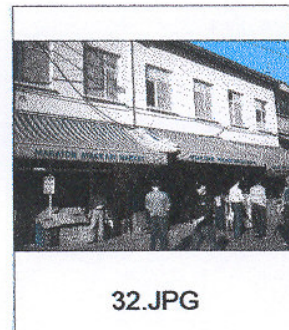
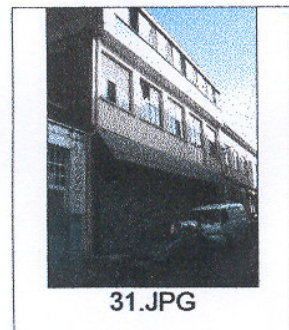
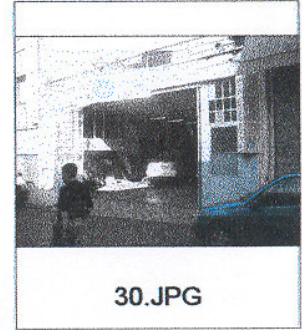
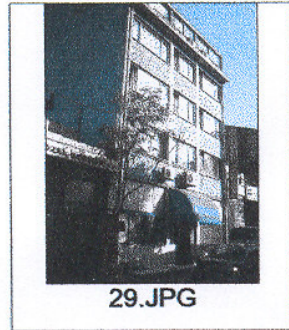
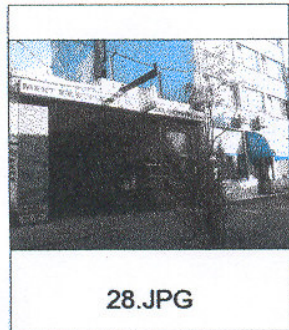
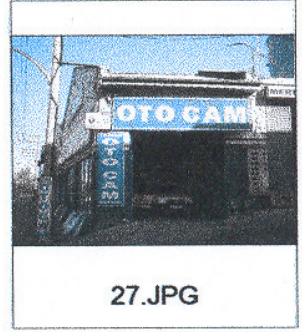
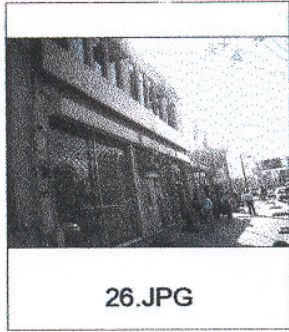


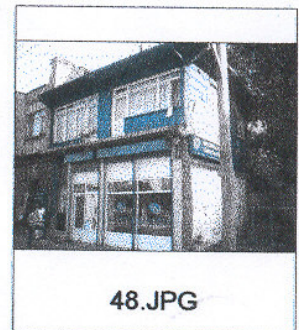
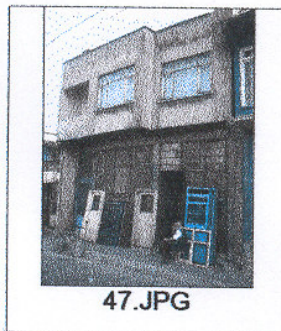
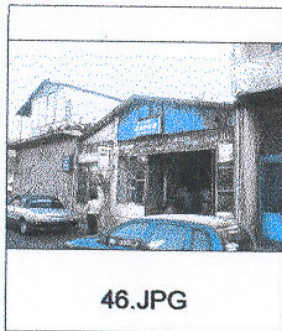
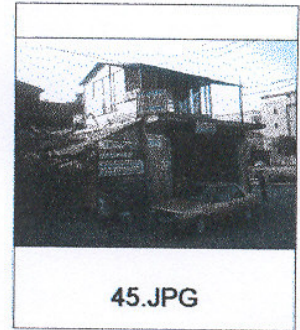
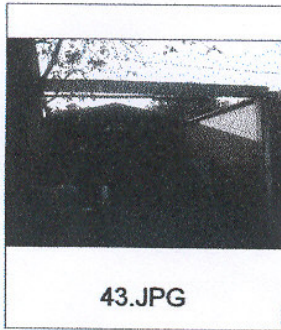
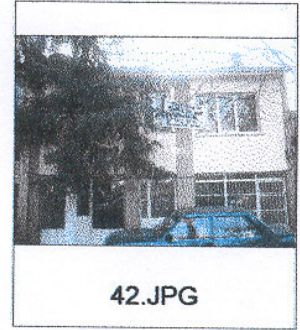
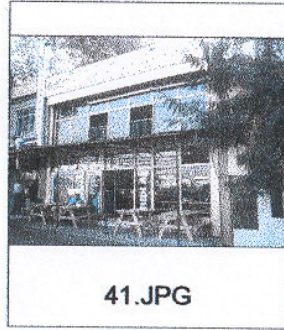
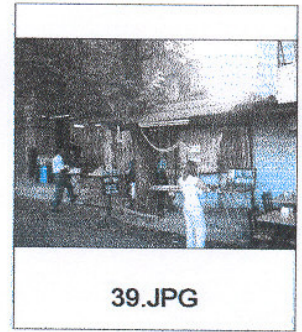
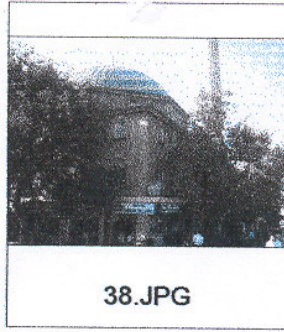
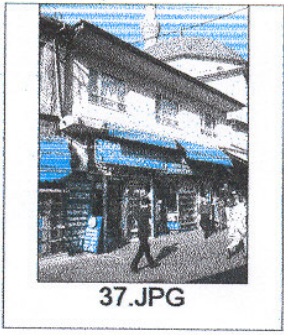
11.JPG

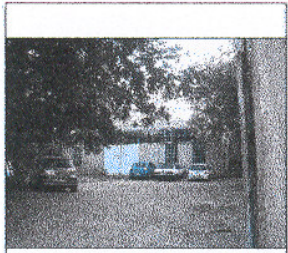


12.JPG





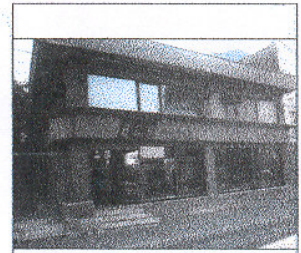




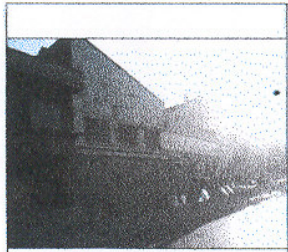
49.JPG



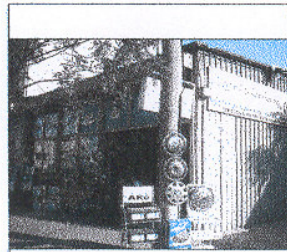
50.JPG



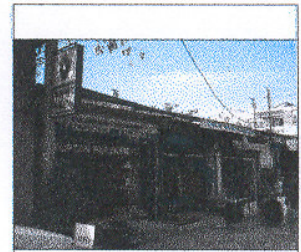
51.JPG



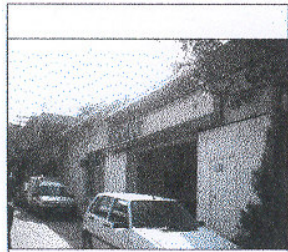
52.JPG



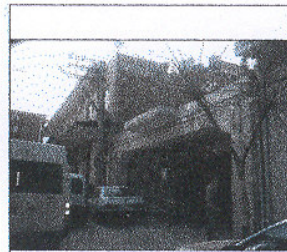
53.JPG



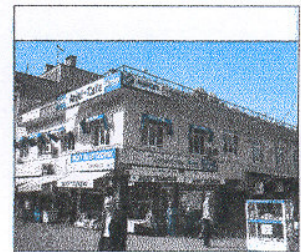
54.JPG



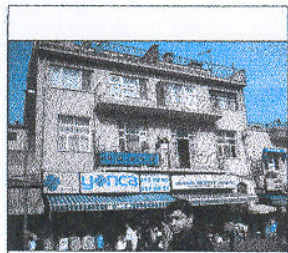
55.JPG



56.JPG



57.JPG



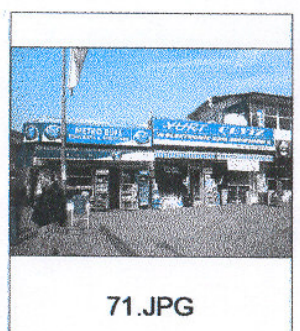
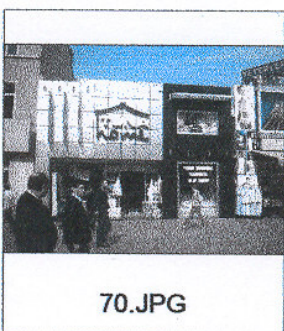
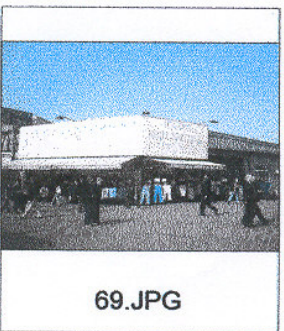
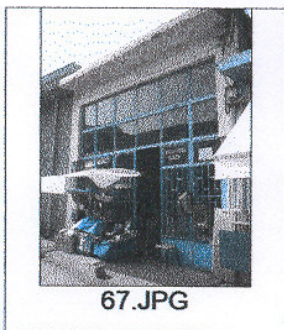
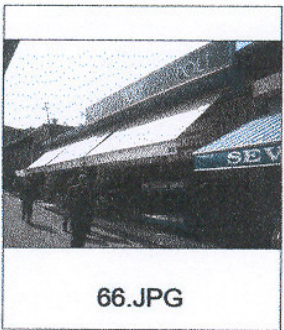
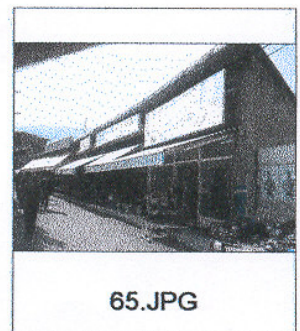
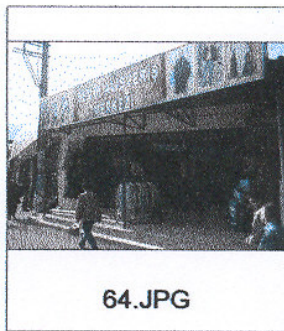
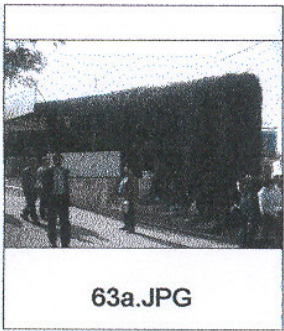
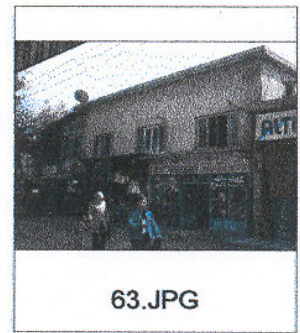
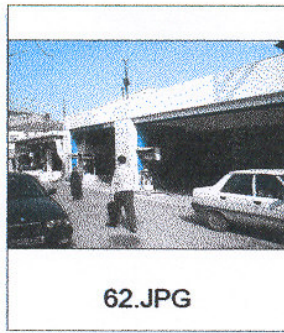
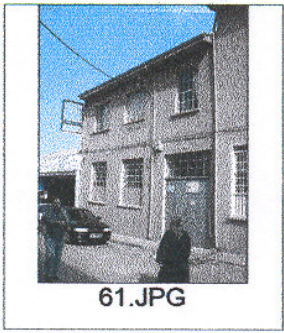
58.JPG

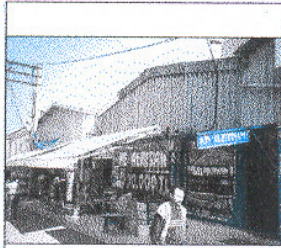


59.JPG



60.JPG





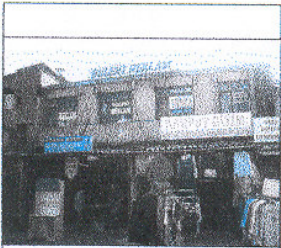
72.JPG



73.JPG



74.JPG



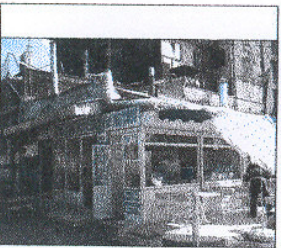
75.JPG



76.JPG



77.JPG



78.JPG



79.JPG



79a.JPG



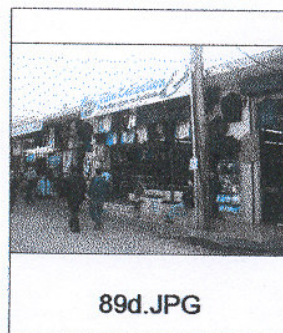
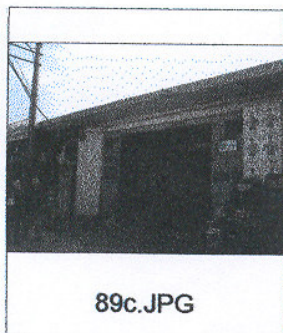
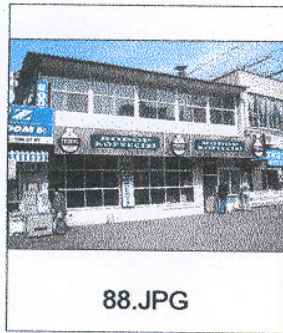
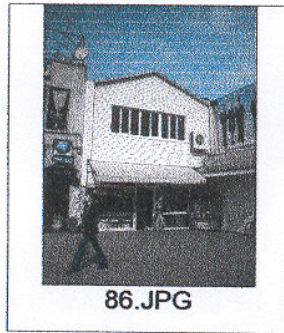
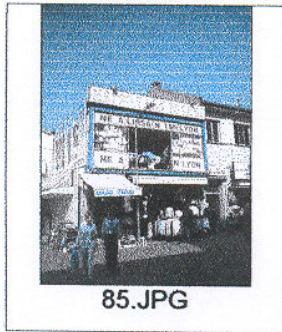
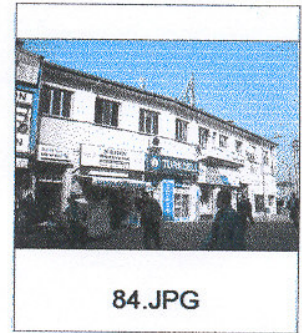
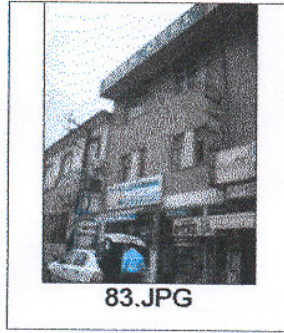
79b.JPG

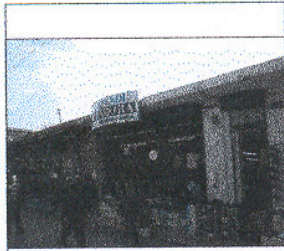


80.JPG

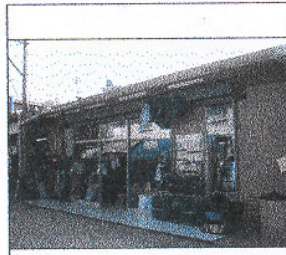


81.JPG





89f.JPG



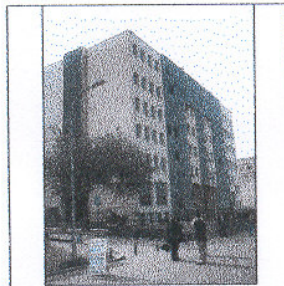
89g.JPG



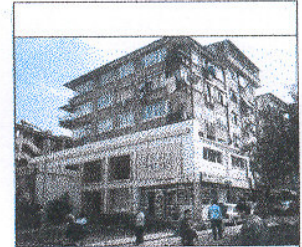
89h.JPG



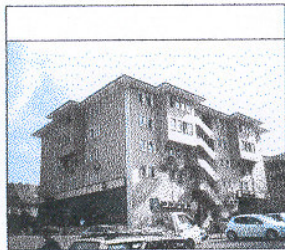
89j.JPG



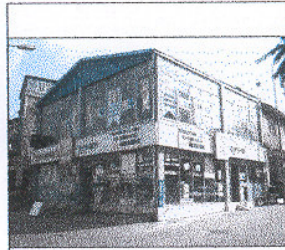
90.JPG



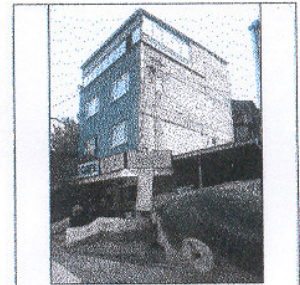
91.JPG



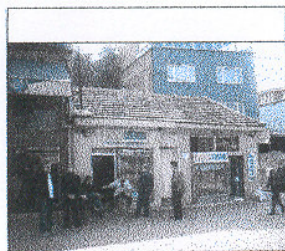
92.JPG



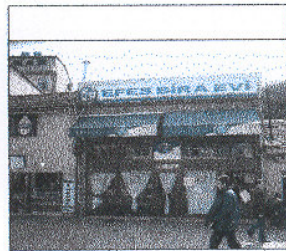
93.JPG



94.JPG



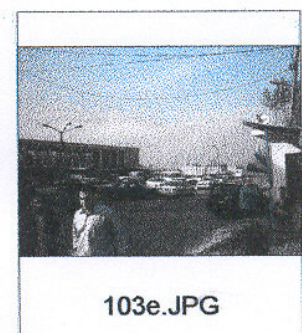
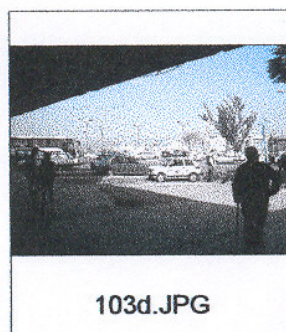
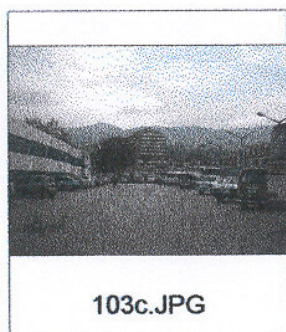
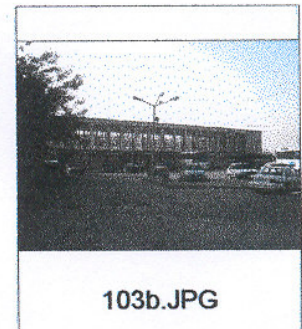
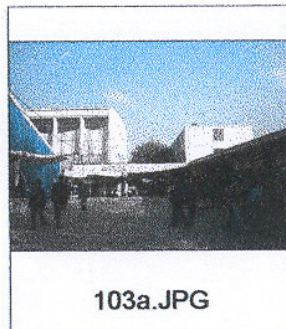
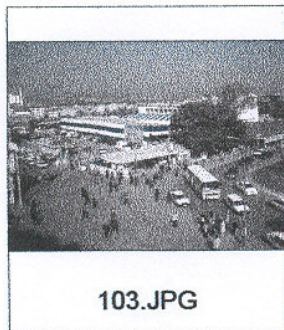
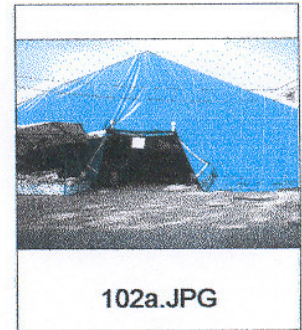
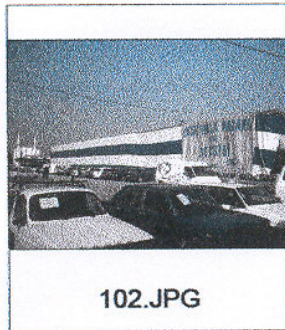
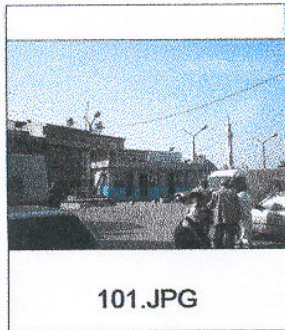
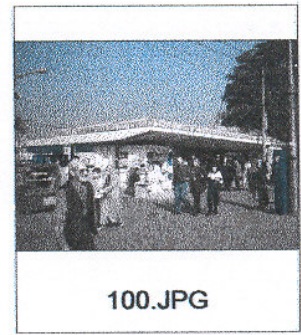
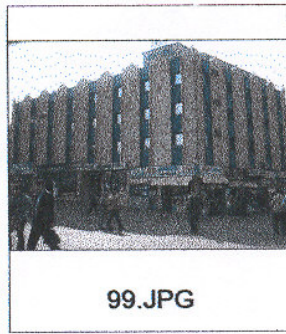
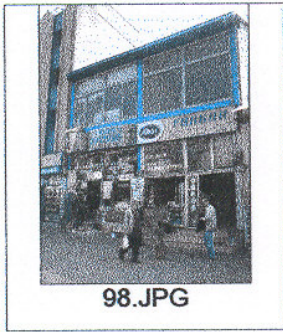
95.JPG



96.JPG

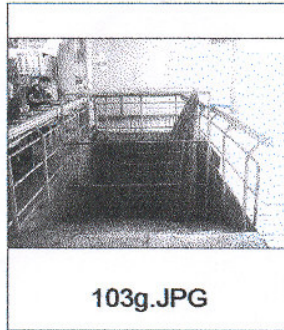


97.JPG

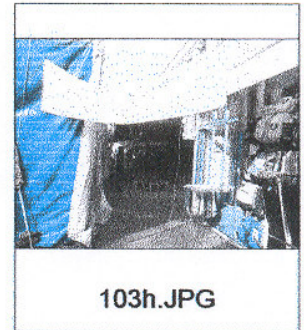




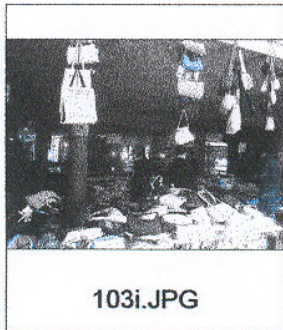
103f.JPG



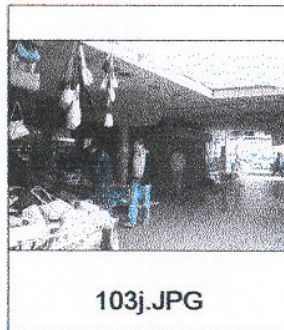
103g.JPG



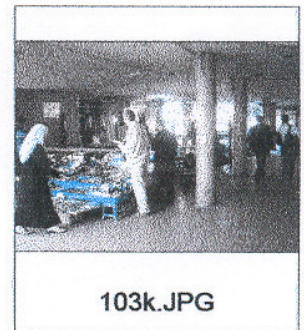
103h.JPG



103i.JPG



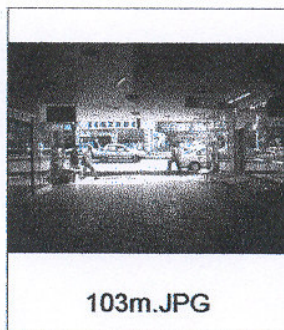
103j.JPG



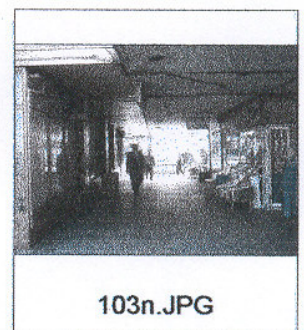
103k.JPG



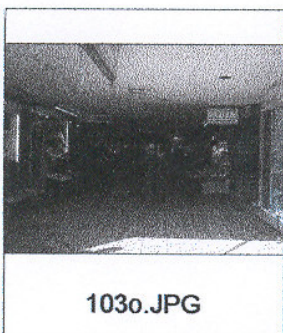
103l.JPG



103m.JPG



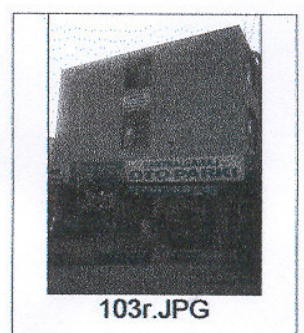
103n.JPG



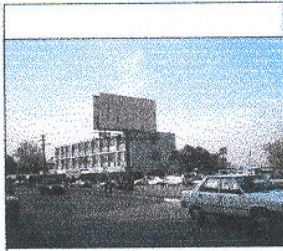
103o.JPG



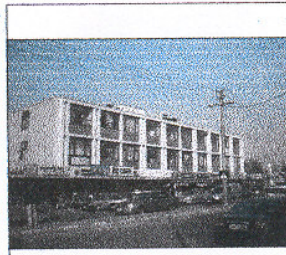
103p.JPG



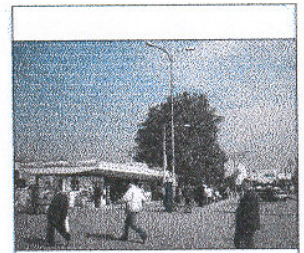
103r.JPG



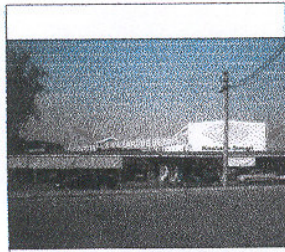
103s.JPG



103t.JPG



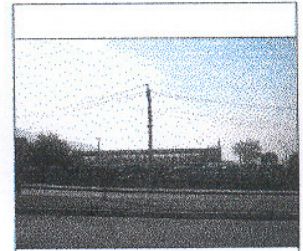
103u.JPG



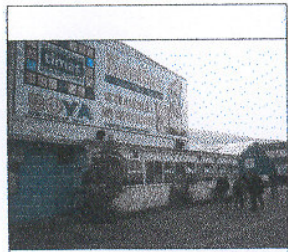
103v.JPG



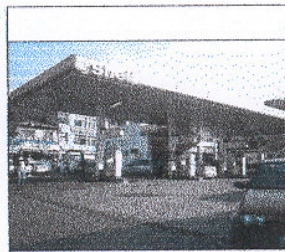
103w.JPG



103y.JPG



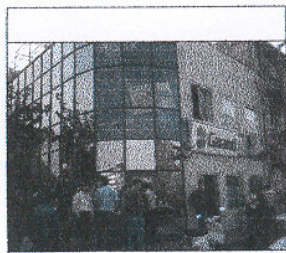
103z.JPG



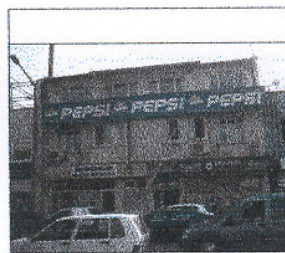
104.JPG



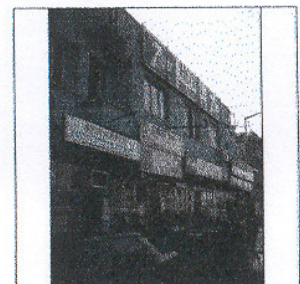
105.JPG



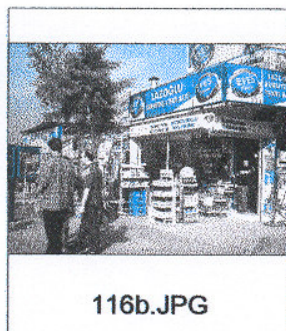
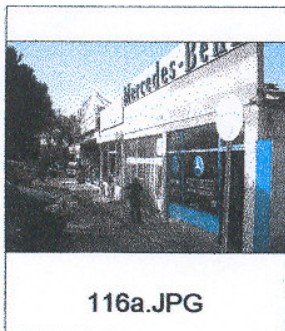
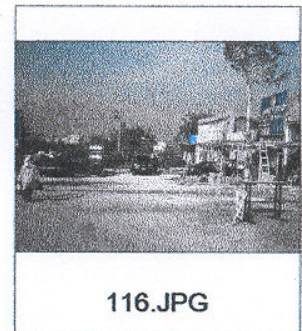
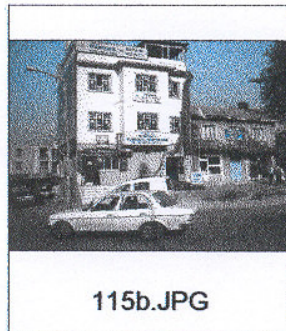
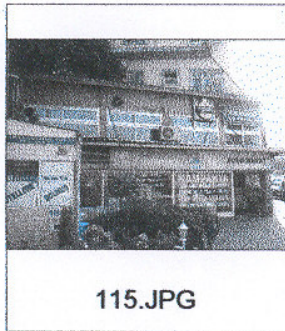
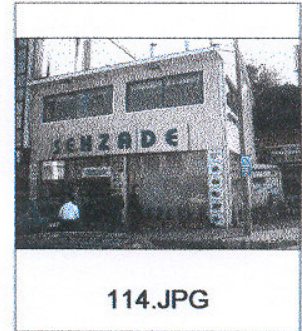
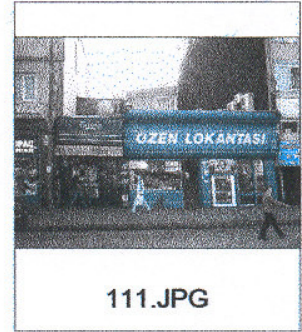
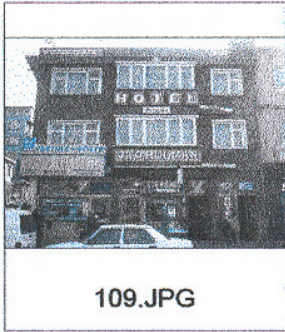
106.JPG

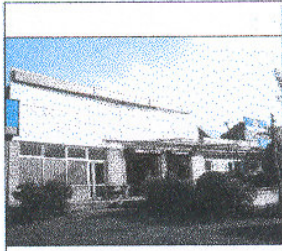


107.JPG



108.JPG

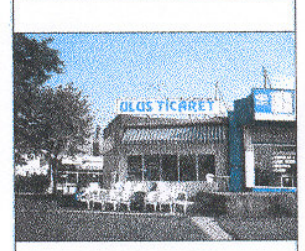




116d.JPG



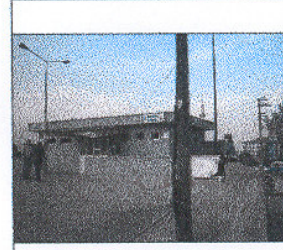
116e.JPG



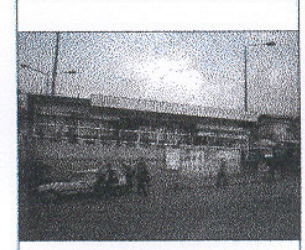
116f.JPG



117.JPG



118.JPG



119.JPG



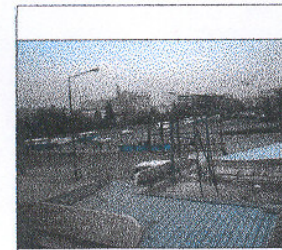
120.JPG



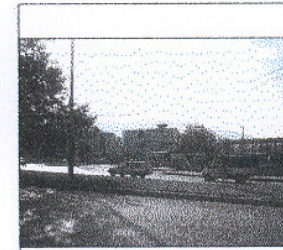
Ankara Yolu1.JPG



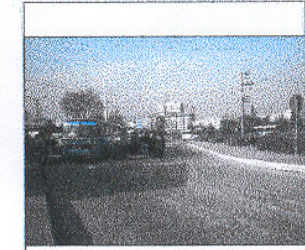
Ankara Yolu2.JPG



Ankara Yolu3.JPG



Ankara Yolu Kavsağı1...



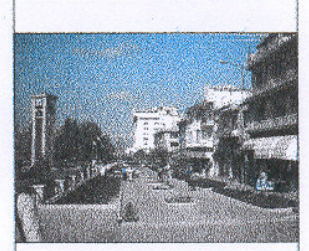
Ankara Yolu Kavsağı2...



Ankara Yolu Kavsağı3...



Celik Sokak.JPG



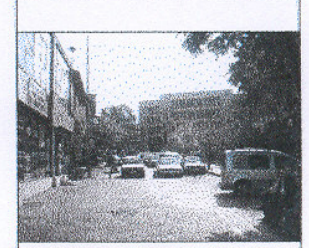
Cesme Sokak.JPG



Durak Sokak.JPG



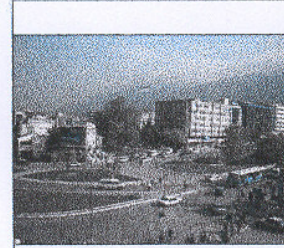
Erenler Sokak.JPG



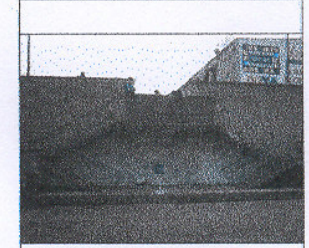
Fahri Koruturk Cadde...



Fevzi Cakmak Cadde...



Fevzi Cakmak-Uluyol ...



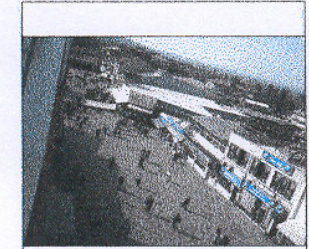
Garaj Merdivenler.JPG



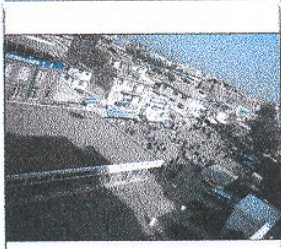
Gelibolu Sokak.JPG



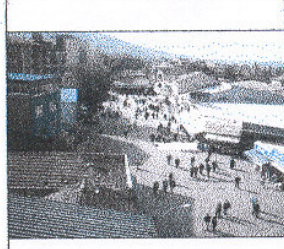
Istasyon Meydani.JPG



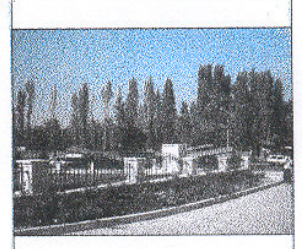
Kibris Sehitler Caddes...



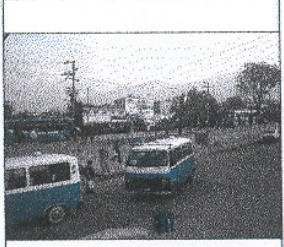
Kibris Sehitlek Caddes...



Kibris Sehitlek Caddes...



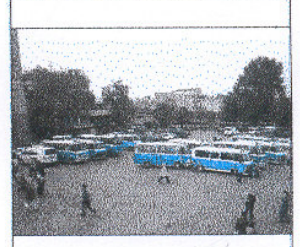
Merinos Alt Gecit Bag...



Minibus Duraklarina ...



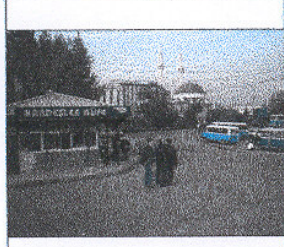
Minibus Duraklari Alt ...



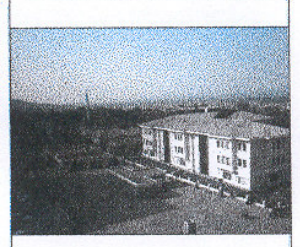
Minibus Duraklari Ca...



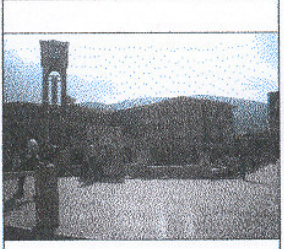
Minibus duraklari ust ...



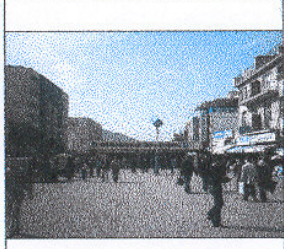
Minibüs Duraklarında...



Osmangazi Belediyesi...



Osmangazi Belediyesi...



Osmangazi istasyonu...



Sencan sokak.JPG



Sirin sokak.JPG



Tezveren sokak.JPG



Uluyol caddesi.JPG

TEŞEKKÜR

Öncelikle, beni bu konuya yönlendiren, çalışmalarım da bilgisini, tecrübesini ve manevi desteğini benden esirgemeyen, değerli tez danışmanım Prof. Dr. Neslihan Dostoğlu'na,

Çalışmam sırasında bana her zaman destek olan Öğr. Gör. Dr. Murat Özyaba'ya, Prof. Dr. Ercan Dülgeroğlu'na, Uludağ Üniversitesi Mimarlık Bölümü'ndeki diğer öğretim elemanlarına ve çalışma arkadaşlarıma,

Maddi ve manevi desteğini benden esirgemeyen sevgili eşim Serkan Polat'a, ayrıca çalışma sürecinde bana gösterdikleri sabırdan ötürü tüm aileme,

Tez konumla ilgili yaptığım çalışmalarda bana yardımcı olan Bursa Büyükşehir Belediyesi, Osmangazi Belediyesi, Emek İnşaat ve İşletme A.Ş. ve diğer kurum yetkililerine, sayın Prof. Dr. Mehmet Çubuk'a, sayın Yrd. Doç. Dr. İlker Ercan'a ve Uludağ Üniversitesi Mimarlık Bölümü öğrencilerinden Ahmed Muharem, Emel Geylani ve Gülezar Tair'e çok teşekkür ederim.

Mimar-Şehir Plancısı Sibel Polat

ÖZGEÇMİŞ

1977 yılında İstanbul'da doğan Sibel Polat, ilköğretim eğitiminin ardından, 1995 yılında İstek Özel Acıbadem Lisesi'nden mezun olmuştur. Aynı yıl İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde lisans eğitimine başlayan Polat, 1999 yılında şehir plancısı unvanını almış ve İTÜ Mimarlık Fakültesi Çift Anadal Programına kabul edilerek Mimarlık Bölümü'nde lisans eğitimine başlamıştır. 2002 yılında İTÜ Mimarlık Bölümü'nden mezun olan Polat, aynı yıl Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda yüksek lisansına başlamıştır. Kendisi halen Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü'nde araştırma görevlisi olarak çalışmaktadır.