



**BURSA SANTRAL GARAJ 2 ALANININ
CANLANDIRILMASINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM
YÖNTEMİ**

Sema Nur KURMUT



T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**BURSA SANTRAL GARAJ 2 ALANININ
CANLANDIRILMASINDA
KENTSEL DÖNÜŞÜM YÖNTEMİ**

SEMA NUR KURMUT
0000-0002-5303-5982

Doç. Dr. Miray GÜR
(Danışman)

YÜKSEK LİSANS TEZİ
MİMARLIK ANABİLİM DALI

BURSA – 2020
Her Hakkı Saklıdır

TEZ ONAYI

Sema Nur KURMUT tarafından hazırlanan "Bursa Santral Garaj 2 Alanının Canlandırılmasında Kentsel Dönüşüm Yöntemi" adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Bursa Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Doç. Dr. Miray GÜR

Başkan: Doç. Dr. Miray GÜR
0000-0001-7619-7733
Bursa Uludağ Ü. Mimarlık Fakültesi,
Mimarlık Anabilim Dalı

İmza

Üye: Prof. Dr. Nilüfer AKINCITÜRK
0000-0003-3015-3318
Bursa Uludağ Ü. Mimarlık Fakültesi,
Mimarlık Anabilim Dalı

İmza

Üye: Doç. Dr. Timur KAPROL
0000-0001-6280-7887
Kırlareli Üniversitesi Mimarlık Fakültesi,
Mimarlık Anabilim Dalı

İmza

Yukarıdaki sonucu onaylarım

Prof. Dr. Hüseyin Aksel EREN
Enstitü Müdürü

20/01/2020

B.U.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- başkalarının eserlerinden yararlanması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak gösterdiğimi,
- kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- ve bu tezin herhangi bir bölümünü bu üniversite veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı

beyan ederim.

20/01/2020
Sema Nur KURMUT

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

BURSA SANTRAL GARAJ 2 ALANININ CANLANDIRILMASINDA KENTSEL DÖNÜŞÜM YÖNTEMİ

Sema Nur KURMUT

Bursa Uludağ Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Miray GÜR

Kentler, farklı zaman dilimlerinde beklentilerin ve üzerine yüklenen sorumluluğun arttığı bir süreç içinde olmuştur. Bu süreç içerisinde kentler bu yükün altında yıpranmakta ve deforme olmaktadır. Gerçekleşen bu yıpranmayı onarabilecek en iyi çözümlerden biri de o kentin kimliğine, doğasına, değerlerine önem verilerek oluşturulabilecek olan kentsel dönüşümlerdir.

Kentsel dönüşüm aşamasında; belirlenen alan için öngörülen süre dolmuş, üstlendiği işlevleri verimli olarak yerine getiremeyen, bulunduğu bölgeye ve kullanıcılarına hizmet vermekte zorlanan ve yakın çevresiyle uyum sağlayamayan bir alandan bahsetmek mümkündür. Bu süreç içerisindeki bölgenin kentsel dönüşüm ihtiyacı; kimi zaman öncelikli bir sorun nedeniyle olurken kimi zaman birden çok faktörün etkisindedir. Bu faktörler içerisinde ekonomik, sosyo-kültürel, fiziksel, sağlık, güvenlik gibi alt başlıklar bulunabilir.

Santral Garaj 2 Bölgesi, alandaki taşıt ve yaya sirkülasyonunun da etkisiyle bulunduğu alana entegre olamamaktadır. Bu doğrultuda çalışmanın amacı; bölgenin var olduğu dokuya günümüz koşullarında entegre edilmesi; hem alan kullanıcısı hem de kent kullanıcısı tarafından kullanımının arttırılmasının sağlanması ve alanın canlandırılmasına yönelik öneriler geliştirilmesidir.

Anahtar Kelimeler: Kent, Kentsel Dönüşüm, Canlandırma
2019, vii + 80 sayfa

ABSTRACT

MSc Thesis

BURSA SANTRAL GARAJ 2 AREA REVITALIZATION URBAN TRANSFORMATION METHOD

Sema Nur KURMUT

Bursa Uludağ University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Architecture

Supervisor: Assoc. Prof. Miray GÜR

Cities have been in a process of increasing expectations and responsibilities on different time periods. In this process, the cities fray and deteriorate under this burden. One of the best solutions that can repair this deterioration is the urban transformations that can be created by giving importance to the identity, nature and values of the city.

In the urban transformation stage; it is possible to talk about a specified area that has expired, which can not function efficiently, has difficulty in serving to the region and its users and can not adapt to its environment in close proximity. Urban transformation of the region that is situated in this process can sometimes be due to a priority problem, while can sometimes be under the influence of multiple factors. These factors may include sub-topics such as economic, socio-cultural, physical, health and safety.

Santral Garaj 2 Zone cannot be integrated to the area where it is located due to vehicle and pedestrian circulation. In this context, the aims of this study are; to integrate the region into the pattern in current conditions; to increase the use of the area by both the area users and the urban users, and to develop recommendations for revitalizing the area.

Key words: Urban, Urban Transformation, Revitalization
2019, vii + 80 pages.

TEŞEKKÜR

Tez alıőmamı tamamlamamda büyük katkısı olan Uludağ Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dekanı saygıdeğer Prof. Dr. Nilüfer AKINCITRK'e, jri davetimi kabul edip sonraki süreçte bilgi birikimlerini esirgemeyen ok değerli Doç. Dr. Timur KAPROL'a ve tez çalışma sürecinde yanımday olup en az benim kadar emek gösteren çok sevgili danıőmanım Doç. Dr. Miray GR'e sonsuz teőekkürlerimi sunarım.

Ve hayatımın her alanında her zaman özveriyle yanımday olan, özellikle eğitim-ğretim hayatımda yardımını desteğini esirgemeyen, her Şekilde bana anlayış gösteren en değerlim olan ANNEM'e çok teşekkür ederim.

Sema Nur KURMUT
20/01/2020



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ.....	v
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	vi
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	vii
1. GİRİŞ.....	1
2. KURAMSAL TEMELLER ve KAYNAK ARAŞTIRMASI.....	2
2.1. Kentsel Dönüşüm Tanımı, Kapsamı ve Amaçları.....	2
2.2. Kentsel Dönüşüm Hedefleri Ve Uygulama Yöntemleri.....	6
2.3. Kentsel Dönüşümün Gelişimi.....	9
2.3.1. Avrupa'da Kentsel Dönüşüm Gelişimi.....	10
2.3.2. Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Gelişimi ve Örnekleri.....	14
2.4. Kentsel Dönüşümün Ortaya Çıkış Süreci ve Dünyadan Örnekleri.....	21
2.4.1. Kentsel Dönüşümün İlk Örnekleri.....	21
2.4.2. Dünyada Kent Merkezli Kentsel Dönüşüm Örnekleri.....	23
2.4.2.1. Trafalgar Meydanı Kentsel Dönüşüm Projesi (İngiltere).....	24
2.4.2.2. Potsdam Meydanı Kentsel Dönüşüm Projesi (Almanya).....	26
2.4.2.3. Solidere (Beyrut Tarihi Kent Merkezi) Kentsel Dönüşüm Projesi (Lübnan)	28
2.5. Kentsel Dönüşüm Uygulama Alanları.....	31
2.5.1. Gecekondu Alanlarında Kentsel Dönüşüm.....	31
2.5.2. Kent Merkezlerinde Kentsel Dönüşüm.....	33
2.5.3. Sanayi Alanlarının Kent Merkezlerini Terk Etmesi Sonucu Oluşan Kentsel Dönüşüm.....	34
2.5.4. Afet Zararlarını ve Kentsel Riskleri Azaltmak İçin Kentsel Dönüşüm.....	35
3. MATERYAL VE YÖNTEM.....	36
3.1. Bursa Santral Garaj 2.....	37
3.1.1. Bursa Santral Garaj 2 Bölgesi, Kent İçi Konumu ve Önemi.....	37
3.1.2. Bursa Santral Garaj 2 Bölgesi Yakın Geçmişi.....	39
4. BULGULAR (BULGULAR ve TARTIŞMA).....	45
4.1. Alan Çalışmaları.....	45
4.1.1. Arazi ve Yakın Çevre Kullanım Analizi.....	46
4.1.2. Kat Yüksekliği Analizi.....	48
4.1.3. Doluluk-Boşluk Kullanım Analizi.....	49
4.1.4. Mülkiyet Durumu Analizi.....	50
4.1.5. Derinlemesine Görüşme Analizleri.....	52
4.2. Tartışma.....	61
5. SONUÇ.....	63
KAYNAKLAR.....	67
EKLER.....	71
EK 1 Görüşme Formları.....	72
EK 2 Santral Garaj 2 Alanı Ve Yakın Çevresi Kadastral Sınır Haritası.....	78
EK 3 Santral Garaj 2 Alanı Fotoğrafları.....	79
ÖZGEÇMİŞ.....	80

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

Simgeler

m²

Açıklama

Metrekare

Kisaltmalar

ABD

AVM

BMB

TDK

UNESCO

Amerika Birleşik Devletleri

Alışveriş Merkezi

Beyrut Merkezi Bölgesi

Türk Dil Kurumu

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
(Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü)

ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 2.1. 1871 Paris cadde ve bulvarları haritası	22
Şekil 2.2. Central Park, New York, ABD. (mytripolog.com, Erişim: 2018)	22
Şekil 2.3. (a) İngiltere haritası (b) 19.yüzyıl Trafalgar Meydanı, Londra (c) Trafalgar meydanı, Londra (madeformums.com,Erişim:2019)	25
Şekil 2.4. (a) Almanya haritası (b) 20.yüzyıl Potsdam Meydanı (c) Potsdam Meydanı, Berlin, Almanya	27
Şekil 2.5. (a) Lübnan haritası (b) Beyrut hava fotoğrafı, (projectivecities.aaschool.ac.uk, Erişim: 2018) (c)Beyrut tarihi kent meydanı, Lübnan	30
Şekil 2.6. Gecekondu yapılaşmasına ülkemizden çeşitli örnekler (Google görseller, Erişim: 05.03.2018).....	32
Şekil 2.7. (a) Olympic Sculpture Park (Olimpik Heykel Parkı), ABD (b) Metropol Parasol, İspanya (c) Sydney Barangaroo Projesi, Avustralya.....	33
Şekil 2.8. Atıl sanayi alanlarına örnek fotoğraflar, (Google görseller, Erişim: 05.03.2018)	34
Şekil 2.9. Afet alanlarına örnek fotoğraflar, (Google görseller, Erişim: 05.03.2018)	35
Şekil 3.1. Bursa-İstanbul, Bursa-İzmir, Bursa-Ankara yol kesişim çizgisel haritası	36
Şekil 3.2. (a) Türkiye İl, Bursa İlçe haritası (b) Santral Garaj 2 çalışma alanı, Bursa....	37
Şekil 3.3. UNESCO koruma hattı ve çalışma alanı	39
Şekil 3.4. 1960 Piccinato Bursa planı,	41
Şekil 4.1. Santral Garaj 2 Hava Fotoğrafı, 2017	45
Şekil 4.2. Bakış açılarına göre alan fotoğrafları, 2019.....	46
Şekil 4.3. Santral Garaj 2 Zemin kat sektör dağılımı	48
Şekil 4.4. Santral Garaj 2 Kat yüksekliği	49
Şekil 4.5. Santral Garaj 2 Zemin doluluk-boşluk analizi	50
Şekil 4.6. Santral Garaj 2 Zemin mülkiyet dağılımı	51
Şekil 4.7. Esnaf kullanıcılarının cinsiyet ve yaş aralıklarına göre kullanıcı profili	52
Şekil 4.8. Esnaf kullanıcılarının öğrenim durumu ve meslek aralıklarına göre kullanıcı profil.....	53
Şekil 4.9. Esnaf kullanıcılarıyla yapılan görüşmelerdeki mekan kalitesi değerlendirmeleri	54
Şekil 4.10. Konut kullanıcılarının cinsiyet ve yaş aralıklarına göre kullanıcı profili	56
Şekil 4.11. Konut kullanıcılarının öğrenim durumu ve meslek aralıklarına göre kullanıcı profili.....	56
Şekil 4.12. Konut kullanıcılarıyla yapılan görüşmelerdeki mekan kalitesi değerlendirmeleri	57
Şekil 4.13. Alan kullanıcılarının cinsiyet ve yaş aralıklarına göre kullanıcı profili	58
Şekil 4.14. Alan kullanıcılarının öğrenim durumu ve meslek aralıklarına göre kullanıcı profili.....	59
Şekil 4.15. Alan kullanıcılarıyla yapılan görüşmelerdeki mekan kalitesi değerlendirmeleri	60

ÇİZELGELER DİZİNİ

Sayfa

Çizelge 2.1. Kentsel Dönüşümün Evrimi (Yerebasmaz 2006)	11
---	----



1. GİRİŞ

Son zamanlarda oldukça popüler bir kavram haline gelen kentsel dönüşüm; gelişen ve değişen kentlerin dönüşen yapısına uyum sağlayamayan, çevresiyle ilişki kurmakta güçlük çeken, ihtiyaçlara karşılık veremeyen, kent ve kentliye entegre olamamış alanların yeniden kente ve kullanıcıya kazandırılmasıdır.

Bu tez çalışmasının amacı; Santral Garaj 2 Bölgesinin yer aldığı dokuya entegre edilebilmesi, alan ve kent kullanıcılarının gereksinim ve beklentilerine cevap verebilmesi perspektifinden incelenip, canlandırmaya yönelik olarak alan için kentsel dönüşüm aracılığıyla kavramsal öneriler geliştirilmesi; alanın yeniden kente kazandırılmasına yönelik çözüm önerileri sunulmasıdır.

Bu amaç doğrultusunda öncelikli olarak kentsel dönüşüm kavramı üzerinde durulmuştur. Kentsel dönüşüm tanımlarına, nedenlerine, gelişimine ve bu kapsamda dünyada uygulanmış -alan ile ilişkilendirilebilen- kentsel dönüşüm örneklerine yer verilmiştir. Daha sonrasında çalışma alanı ile ilgili olarak; kent içindeki konumu, önemi, geçirdiği planlama süreci ve günümüzdeki durumu yetkililerle yapılan görüşmeler, gözlemler ve alan kullanıcılarının katılımıyla yapılan derinlemesine görüşmeler aracılığıyla analiz edilmiştir. Elde edilen bulgular, tartışma kapsamında dünyadaki kent konumu ve ölçeği bağlamında benzer uygulamalarla birlikte değerlendirilerek alanın ihtiyaç duyduğu canlandırma için kentsel dönüşüm üzerinden sonuç kısmında öneriler sunulmuştur.

2. KURAMSAL TEMELLER ve KAYNAK ARAŞTIRMASI

Çalışma kapsamında ‘Kentsel Dönüşüm’ kavramı ele alınırken öncelikle tanımı, kapsamı ve amaçları üzerinde durulmuştur. Ardından hedef ve uygulama yöntemleri ile kentsel dönüşüm gelişimi ele alınmaktadır.

2.1. Kentsel Dönüşüm Tanımı, Kapsamı ve Amaçları

Kentsel dönüşüm kavramının, olması gerektiği biçimde uygulandığında fiziksel ve toplumsal bir ihtiyaç olduğu belirtilebilir. Kentlerin ruhu olduğu kadar bedeni de vardır. Nasıl ki insan bedeni için her bir parça bütünü etkileyecek bir potansiyel barındırıyor; aynı şekilde kent için de durum böyledir. Kent içinde bulunan bir parçanın kentsel dönüşüme ihtiyaç duymasını gerektiren her bir durum kentin tamamını ilgilendiren bir hal alır. Bu nedenle kentsel dönüşüm ihtiyacı kent için göz ardı edilemeyen bir olgudur. Çözümü ve tedavisi en özenli ve kentliye en yarar sağlayan şekilde yapılması gereken kavramların başında gelmelidir.

Kentsel dönüşüm, İngilizce kaynaklarda “Urban Regeneration” kavramının Türkçeye “Kentsel Yenileme” olarak çevrilmesi ile kullanılmaktadır. Ancak Türkçede kentsel yenileme kavramı, İngilizcede “Urban Renewal” kavramının karşılığını ifade eden bir terim olarak terminolojide kullanıma girmiştir. Kentsel yenileme kavramı kentsel dönüşümden farklı olarak; “fiziksel bir mekanın yer yer yıkılması eylemini de içerecek şekilde yeniden yapılandırılması uygulamalarını” ifade etmek amacıyla kullanılmaktadır (İnce 2006). Şehircilik kavramlarında İngilizce “Urban Regeneration” kavramının yanında yine İngilizce olan “Urban Transformation ve Metamorphosis” kelimeleri de Türkçeye kentsel dönüşüm kavramı olarak çevrilen kavramlardır (Eren 2006).

Keleş’e göre kentsel dönüşüm kendiliğinden gelişen bir süreç değildir. Kentsel dönüşüm kavramı olarak, işlevini yitirmiş kent parçaları ile izinsiz yapılardan oluşan gecekonduların yenilenmesini anlatmak için kullanılmaktadır (Yerebasmaz 2006). Tekeli’ye göre, kentsel dönüşüm, yapısal bir değişikliktir. Bu değişiklik iki şekilde gerçekleşebilir; ilki, önceden tahmin edilebilen ve planlanabilen amaç odaklı

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 farklı 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). 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).

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).

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).

Sürdürülebilir, planlı ve sağlıklı kentleşme oluşturabilmek kentsel dönüşüm uygulamaları için oldukça önemlidir. Dünyada uygulanan kentsel dönüşüm projeleri, uygulandıkları yöntemler ve farklı alanlara sahip olmasına rağmen; hepsinin amacı kentliye yarar sağlayabilmek, planlı, sağlıklı ve sürdürülebilir kentleşmeyi sağlayabilmektir. Bu amaçla Uluslararası Kentsel Dönüşüm Sempozyumu’nda, kentsel dönüşümde ön planda tutulması gereken önemli konular aşağıdaki gibi ele alınmıştır:

1. “Planlaması henüz ‘İmarcılık’ anlayışından kurtarılamamış, ama özellikle büyük kentleri küresel, bölgesel, yerel yeni yapılanmalara doğru hızla adım atan ve ekonomik, politik, sosyal, mekansal dönüşümlerin odağı olmaya başlayan gelişmekte olan ülkelerde yeni planlama yaklaşımlarına şiddetle gereksinim vardır. Kentsel dönüşüm ise, bu yeni planlama sürecinin en önemli araçlarından biri olmalıdır.”
2. Kentsel dönüşüm projeleri planlanırken; dönüşüm yalnızca fiziksel ölçüde olmamalıdır. Uygulama yapılacak olan alanın kullanıcılarının da sürece katılımı sağlanmalıdır.
3. Uygulamalar mümkün oldukça deneysel projeler ile oluşturulmamalıdır. Daha önce deneyimlenmiş, olumlu sonuçlar doğurmuş ve planlı olmalıdır.
4. Uygulanacak olan projeler sürdürülebilir ve değişkenlere uyumlu olacak şekilde tasarlanmalıdır.
5. Projeler tasarlanırken alanın kentsel dokusu ve tarihsel önemi ön planda tutulmalıdır.
6. Projelerin örgütlenme modeli projeye başlanmadan önce belirlenmelidir.
7. “Kamu ve özel sektör birlikteliği riski azaltmaya yönelirken, yatırımın büyüklüğü diğer ortakların beklentileri ve katılımları (finans güçleri) doğrultusunda kararlaştırılmalıdır”.

8. Örgütlenme modeli birden çok katılımcıyla gerçekleşen yatırımların yönlendirici kolu; alanı bünyesinde barındıran ilgili belediye olmalıdır.

Kentsel dönüşüm uygulamaları aracılığıyla, kentlerin büyüyen yapısı içinde kent fonksiyonlarının değişen ve zaman zaman bu değişimler sonucu eskime, yıpranma, köhneme gibi sorunlarla karşılaşmış alanlarında kent yaşamını olumlu etkileyecek yeni ortamlar oluşturulması hedeflenmektedir. Bu bağlamda istenen alanların oluşturulabilmesi, fiziksel, sosyal ve ekonomik olarak niteliklerin gerçekleştirilmesine bağlıdır (Baransu 1989). Kentsel dönüşümün temel niteliklerine yönelik amaçları şu şekilde sıralanabilir:

Fiziksel amaçlar;

- Bölgenin ulaşım, trafik ve alt yapı gibi gereksinimlerinin karşılanması,
- Çevresel bakım sorunlarının çözülmesi,
- Olağan bir afet durumu göz önünde bulundurularak; tehlikelere karşı fiziksel önlemlerin alınması,
- Kent dokusuna uyum sağlayan, nitelikli bölgeler oluşturulması.

Sosyal amaçlar;

- Sağlıklı, güven duygusu oluşturan uygun kentsel alanların oluşturulması,
- Bölge kullanıcılarının iletişim ve bağlılığının oluşturulması,
- Bölgenin sahip olduğu olanaklarının ve mevcut konumunun değerlendirilmesi,
- Bölgenin sahip olduğu doku korunup, gelecek nesillere güvenle aktarılması.

Ekonomik amaçlar;

- Ekonomik dengenin korunması,
- Bölge olanakları kullanılarak iş potansiyelinin arttırılması,
- Farklı iş türlerinin geliştirilmesine olanak sağlaması ve mevcutta değer kaybetmiş birimlerinin ekonomik açıdan güçlendirilmesi.

Kentsel dönüşüm projelerinin amacı kısaca; fiziksel, sosyal, ekonomik, kültürel yönlerden sorunlar yaşayan kent parçalarına kalıcı ve sürdürülebilir çözümler üretmektir. Kentsel dönüşüm alanları; sağlıklı, işlevsel, çevresiyle uyumlu, kente ve kentliye değer veren bir konuma getirmeyi amaçlamaktadır. Bu amaçlar eşliğinde

kentsel dönüşüm uygulama aşamalarının; yasalara uygun, bölgenin sahip olduğu olanakları değerlendiren, alanın kimliğine sahip çıkan, kent ve alan kullanıcılarının fikirleri de dahil edilerek devam ettirilen kapsamlı bir süreç olarak devam ettirilmesi dönüşümün başarılı olmasında ve hedeflenen amaçlara ulaşılmasında önemlidir.

2.2. Kentsel Dönüşüm Hedefleri Ve Uygulama Yöntemleri

Kentsel dönüşüm, fiziksel, toplumsal ve sosyal açılardan çöküntü içerisine girmiş, uygulama amacına hizmet süresini doldurmuş veya ihtiyaçları karşılayamayacak hale gelmiş kentsel alanları, tekrar kente kazandırmayı, daha yaşanabilir, canlı alanlar haline getirmeyi planlayan kapsamlı eylemler bütünüdür.

Roberts (2000) tarafından kentsel dönüşüm süreci başlamadan önce düşünülmesi gereken, dönüşüm sürecinin hizmet etmesi beklenen beş temel amaç:

- Kentin sahip olduğu fiziksel koşullar ile toplumsal sorunlar arasında bir ilişki kurulmasıdır. Kentsel ve kamusal alanların çöküntü alanına dönüşmesindeki en belirgin nedenlerden biri toplumsal bozulmadır. Bu nedenle kentsel dönüşüm projeleri, öncelikle bu bozulmanın nedenlerini araştırmalı ve önleyici çözüm önerileri sunmalıdır.
- Kentsel dönüşüm uygulanan kent parçasının; sürekli değişen ve gelişen çevre koşullarına cevap verecek şekilde düzenlenmelidir. Başka bir ifadeyle, kentsel dönüşüm projeleri, kentin değişen ve bozulan yapısında ortaya çıkan çevresel, toplumsal, fiziksel ve ekonomik ihtiyaçlarına göre yenilenmesine ve geliştirilmesine olanak sağlamalıdır.
- Kentsel dönüşüm, uygulanacak olan kentsel dokuya; yaşam kalitesini arttıran ve refah düzeyini yükselten yaklaşımlar ortaya koymalıdır.
- Kentsel mekanların fiziksel ve toplumsal yapısının bozulmasının yanı sıra, kentsel alanların kentsel dönüşüme ihtiyaç duymalarının en önemli nedenlerinden biri de ekonomik olarak canlılıklarını kaybetmesidir. Kentsel dönüşüm projeleri çöküntü haline gelen kentsel alanların ekonomik canlılığını yeniden kazanmasına yönelik çözüm önerileri geliştirmeyi amaçlamalıdır.
- Kentsel alanlar kullanılırken gereksiz yayılmadan kaçınılmalı ve alan en verimli şekilde değerlendirilmelidir. Kentsel dönüşüm projelerinde çöküntü alanlarının

sorunlarına ve olanaklarına bağılı olarak, bu amaçlardan biri veya bir kaçı ön planda tutulabilmektedir.

Bu amaçlar doğrultusunda, kentsel dönüşüm ihtiyacı oluşan alanlar tanımlanırken kent ve kullanıcı bağı, süreklilik, ekonomik kalkınma ve yaşam kalitesi göz önünde bulundurulmalıdır.

Türkiye’de kentsel dönüşüm kavramının farklı nedenlere dayalı olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Cumhuriyet dönemi öncesi döneme bakıldığında daha çok doğal afetlerden kaynaklanan tahribat sonucu oluşan kentsel çöküntüyü düzenleme amaçlı kentsel dönüşümün gerçekleştiği görülmektedir. “Sanayileşme ile beraber gelen, göç, hızlı ve plansız kentleşme, buna bağılı olarak gelişen gecekondulaşma ve yasadışı yapılaşma, tarihi ve kültür varlıklarının korunamaması ve 1999 Depremi sonrasında kentlerdeki yapı stokunun depreme dayanıklılığının değerlendirilmesi gibi sorunlar ve bunlara aranan çözümler Türkiye’de kentsel dönüşümü gündeme getirmiştir.

Kentsel Dönüşümün Türkiye’de farklı uygulamalardaki kullanımlara bakıldığında şu şekilde tanımlanabilir:

Sağlıklı, sürdürülebilir kentler yaratılması hedefiyle beraber;

- İzinsiz yapılan yapı alanlarının dönüştürülmesi,
- Doğal afet sonucunda doğrudan etkilenebilecek alanlarda bulunan yapıların dönüştürülmesi,
- Kent içinde bulunan kullanımı tehlikeli çalışma alanlarının dönüştürülmesi,
- Kent içinde işlevsiz, sağlıksız alanların ve kentsel mekan standartlarının dışında kalan alanların dönüştürülmesi,
- İşlevini yitirmiş tarihi alanların, tarihi yapıların ve sit alanlarının dönüştürülmesi amaçlanmaktadır (Bayraktar 2004).

Kentsel dönüşümün istenen amaçlarına ulaşabilmesi, kent yaşamına ve fiziksel çevre koşularının iyileştirilmesine, sosyal ve ekonomik altyapının güçlendirilmesine, yenilemenin kentte yaşayanların ve kentsel dönüşüm yapılacak olan alanda yaşayanların

katılımına izin verilmesine, özel sektör ve kamunun işbirliğinin sağlanabilmesiyle mümkündür.

Kentsel dönüşüm uygulamalarında belirlenen hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için dünyada kabul edilmiş ortak uygulama biçimleri mevcuttur. Uygulanan bu yöntemler genel olarak; yenileme, sağlıklaştırma, koruma, yeniden geliştirme, düzenleme, temizleme, boşlukları doldurarak geliştirme, yeniden canlandırma ve tazeleme-parlatma olarak sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırmalar doğrultusunda kentsel dönüşüm biçimlerine ilişkin tanımlar;

Yenileme (renewal): Yerleşim düzeni veya mevcut yapıların fiziki koşulları bakımından barınma ve koşullarının iyileştirilme olanağı bulunmayan alanlardaki yapıların tümünün veya bir bölümünün yıkılarak yeniden inşa edilmesi yenileme olarak tanımlanmaktadır (Keleş 1998).

Sağlıklaştırma (rehabilitation): Var olan kent dokusunun ve çöküntü alanlarının belirli bir bölümünün yenilenmesi ile tekrar kullanıma geçirilmesi olarak ifade edilmektedir (Şahin 2003).

Koruma (preservation - conservation): “Toplumun geçmişteki sosyal ve ekonomik koşullarını, kültürel değerlerini yansıtan fiziksel yapısının, yaşanan değişim ve gelişimler nedeniyle yok olmasının engellenmesi” (Gülersoy 1997), kentsel dokunun mevcut yaşamla bağlanması, kültürel değerlerin topluma faydalı olarak, ekonomik, sosyal ve işlevsel koşullarla sağlıklaştırılması olarak ifade edilmektedir (Cantacuzino 1990).

Yeniden canlandırma (revitalization): İşlevi azalmış, eski canlılığını yitirmiş kentsel alanların özellikle kent merkezlerini; alınacak önlemler eşliğinden yeniden kullanıma sunup, bölgenin canlılığını geri kazandırmaktır. (Şahin 2003).

Geçişli yeniden canlandırma: Kentsel mekan kapasitelerini yerel topluluklar ve idari birimler tarafından oluşturulacak ortaklık sonucunda ihtiyaçlar doğrultusunda yeniden canlandırmayı hedeflemektedir (Mutman 2011).

Yeniden geliştirme (redevelopment): Yapısal olarak mevcut yapının, iyileştirilmesine imkan vermeyecek şekilde eskimiş olan alt gelir gruplarının sahip olduğu barınma alanlarının yıkılıp, kentin yıkılan alanı için yeni bir tasarı oluşturup düzenlenmesidir (Keleş 1998).

Düzenleme (improvement): “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).

Temizleme (clearance): Alt gelir gruplarının bulunduğu yerleşimlerdeki konutların ve diğer yapıların sağlıklı bulunan kısımlarının düzenlenmesi şeklinde tanımlanmaktadır (Keleş 1998).

Boşlukları doldurarak geliştirme (infill development): Bir bölge veya alan içerisindeki dokuya uyumlu yeni aktivite alanlarının ve yapıların eklenmesidir.

Tazeleme-parlatma (refurbishment): Tarihi bölgelerin yeniden canlandırılması amacıyla; peyzaj elemanları ve kent mobilyaları kullanılarak alanın mevcut durumunu kuvvetlendirmektir (Kovancı 1996).

Bu çalışmada belirtilen kentsel dönüşüm uygulama biçimlerinin dışında farklı tanımlamalarla oluşturulmuş dönüşüm uygulama biçimleri de bulunmaktadır. Kentsel dönüşüm için belirlenecek olan uygulama biçimleri, o bölgenin fiziksel, sosyal, ekonomik yapısı ve konunun ele alınışındaki yasal çerçeveye göre değişiklikler göstermektedir.

2.3. Kentsel Dönüşümün Gelişimi

Kentsel dönüşüm kavramı, özellikle sanayi devrimi sonrası kırsaldan kente göç oluşu ve bu yoğunluğun gündelik yaşamda ihtiyaçlarının değişkenliği ile gündeme gelmiştir. Daha sonralarında uygulamanın ihtiyacı, gerekliliği ve beklentilerin ne olduğu üzerinde durulmuştur. Kentsel dönüşüm ağırlıklı olarak 19. yüzyıl ortaları ile başlayan bir kavram olmuştur.

19. yüzyıl ortalarında gerçekleşen en önemli olay Sanayi Devrimi'dir. Sanayi Devrimi beraberinde kentlerdeki nüfus artmış, özellikle Avrupa'da ve Amerika'da kentlere yoğun göçler gerçekleşmiştir. Kentlerdeki bu yoğun nüfus artışı; çeşitli sağlık sorunlarını, barınma sorunlarını, ekonomik, toplumsal ve sosyal sorunları beraberinde getirmiştir. Bu sorunlar zaman içerisinde kentsel alanlarda önemli boyutta çöküntülere

neden olmuşlardır. Bu bağlamda 1870-1880 yılları arasında bu sorunların yoğunlaştığı kentlerde geniş kapsamlı kentsel planlamalar ile merkezler oluşturulmaya başlanmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında ise kentlerde gerçekleşen yıkımın yeniden düzenlenmesi, kentlerin canlandırılması gerekliliği ortaya çıkmış ve kentsel planlamalar daha fazla önem ve öncelik kazanmıştır (Kocamemi 2006).

2.3.1. Avrupa’da Kentsel Dönüşüm Gelişimi

Avrupa’da kentsel dönüşüm uygulamaları ilk olarak, kentlerde oluşan yoğun nüfus artışı ile 19. yüzyılda; bazı kentsel alanların yıkılıp-yeniden yapılması şeklinde ortaya çıkmıştır. Bu dönemde gerçekleştirilen kentsel dönüşüm uygulamaları kamu sektörünün yönetimi ile gerçekleştirilen ve iki farklı altyapıya dayanan şekilde uygulanmıştır. Bu uygulamalardan ilki 1851’de İngiltere’de başlatılan Konut Kanunu ve 1851-1873 yıllarında Fransa’da, Paris için geliştirme müdahale planlamaları gerçekleştiren Haussmann operasyonlarıdır (Gürler 2003).

İlk kentsel dönüşüm fikrinin ortaya çıkmasındaki süreç; Sanayi Devrimi sonrasında, Avrupa’da büyük kentlerdeki çalışan sınıfın içinde bulunduğu uygunsuz koşullar sonucunda, düşünürleri ve mimarları etkilemiş, çeşitli tartışmalar eşliğinde ütopyacı akımlar (Tony Garnier’in “Endüstri Kenti”, Ebenezer Howard’ın “Bahçe Şehir” fikri gibi) geliştirilmiştir (Dostoğlu 1986).

Sanayi kentlerinin yerini modernleşmeyle beraber modern kentlerin almasıyla birlikte, kentlerden çekilen ağır sanayi alanları ardında; kentsel alanların yeniden işlev kazanıp, dönüşüme uğrama ihtiyacını doğurmuştur. 1980’lerde çöküntü alanları ve işlevsizleşen sanayi alanlarının kent ekonomisine yeniden katılımını sağlamak ve fiziksel kalitesini artırmak adına kentsel dönüşümün konularından biri durumuna gelmiştir (Knox 1994).

Kentsel dönüşüm süreçlerinin, zaman içinde sosyal, politik ve ekonomik yapıdaki değişim ulusal gelişimden, geniş çaplı bütünleşik hedefe yönelmesinden dolayı kentsel planlama süreçleri de değişiklik göstermiştir. Bu bağlamdan dolayı, kentsel dönüşüm

uygulamaları, dönemlere göre uygulamalarda farklı yaklaşımlar sergileyebilmektedir (Gürler 2003).

Çizelge 2.1.'de de görüldüğü üzere kentsel dönüşüm kavramının tarihsel süreçlerine bakıldığında, ihtiyaçlar doğrultusunda belirli dönemlerde farklı yöntemler üzerine durularak uygulandığı bilinmektedir. Roberts'e göre kentsel dönüşüm politika türleri genel olarak yeniden inşa etme, yeniden canlandırma, yenileme, yeniden geliştirme ve yeniden üretim olarak gruplandırılabilir. Diğer yandan yılları dönemlerine göre ele aldığımızda elde edilen süreçler şu şekilde belirtilebilir;

Çizelge 2.1. Kentsel Dönüşümün Evrimi (Yerebasmaz 2006)

Kentsel Dönüşümün Evrimi					
Dönem	1950'ler	1960'lar	1970'ler	1980'ler	1990'lar
Politika Türü	Yeniden İnşa Etme	Yeniden Canlandırma	Yenileme	Yeniden Geliştirme	Yeniden Üretim
Temel Strateji ve Yöneliş	Kentlerin köhne alanlarının genellikle mastur plana dayalı olarak yeniden inşası ve genişlemesi, banliyölerin büyümesi	1950'lerin anlayışının devam etmesi, banliyölerin büyümesi, saçaklanmalar, ilk esenleştirme çabaları	Yenileme ve semt projelerinde yoğunlaşma, yakın çevre gelişimlerinde devam	Birçok temel gelişim ve yeniden gelişim projeleri, kent dışı projeleri	Politika ve uygulamalarda daha etrafı yaklaşımlara yönelik, bütünlümlü eğitime daha fazla önem
Temel Aktörler ve Finansman Sahipleri	Merkezi ve yerel hükümet, özel sektör gelişimcileri ve müteahhitler	Kamu ve özel sektör arasında denge sağlamaya yönelik	Özel sektörün artan rolü ve yerel yönetimlerde desantralizasyonu	Özel sektöre ve uzman birimlere önem verilmesi, artan ortaklıklar	Ortaklıkların hakimiyeti
Eylemin Alansal Boyutu	Yerel ve mevzi düzeyin vurgulanışı	Eylemlerde bölgesel düzeyin ortaya çıkışı	Önce bölgesel ve yerel düzey, sonra yerel düzeyin öne çıkışı	1980 başlarında mevzi ölçekte, ardından yerel ölçekte yoğunlaşma	Stratejik perspektifin yeniden sunumu, bölgesel eylemlerin gelişimi
Ekonomik Odak	Az miktarda özel sektör yatırımı, genelde kamu sektörü yatırımları	1950'lerin devamında özel sektörün artan önemi	Kamunun zorunlu kaynakları ve özel yatırımlarda artışlar	Seçici kamu fonları ile özel sektörün hakimiyeti	Kamu, özel sektör ve gönüllü fonlar arasında giderek artan denge
Sosyal İçerik	Konut ve yaşam standartlarının iyileştirilmesi	Sosyal koşulların ve refahın geliştirilmesi	Toplumsal temelli eylemler ve artan yetkiler	Son derece seçici devlet desteği ile toplumun kendi işini kendi görmesi	Toplumun rolünün önem kazanması
Fiziksel Durum	İç bölgelerin ve yakın çevre gelişimlerinin tekrar önem kazanması	Mevcut alanların, 1950'lerin esenleştirme eylemleri paralelinde iyileştirilmesi	Köhne kentsel alanların yaygın olarak yenilenmesi	Yerine geçme ve yeni gelişim temel projelerinin hazırlanması	1980'lerden daha mütevazı koruma

Modernizm ve kentsel yenileme (1910-1940); 19. yüzyılda değişen dünya yapısıyla ortaya çıkan ve farklı işlevler yüklenen yeni kentler, gelişen sanayi ve kentlerde artan nüfusun kontrollü olarak düzenlenmesi amacıyla; kentleri bölgelerine ayırarak şekillendirilmesine yönelik bir kurgu oluşturmuşlardır. Bu durum sanayi alanlarının ihtiyaç duyduğu üretim bölgelerinde, yeni konut alanları oluşturabilecek ve fiziksel mekanların organizasyonlarını kontrollü gerçekleştirmelerini sağlamıştır. Ayrıca bu durumun toplumsal bir düzenin oluşturulmasında ve bu düzene uyum gösteren bireylerin ortaya çıkacağı öngörülmektedir (Tekeli 1987).

I. Dünya Savaşı sonrasında ekonomisinin fordist sistem doğrultusunda geliştiren kentlerde, “1910’larda tek merkezli ideal kent planlama, 1920’lerde tarihi miras kaygısı taşımayan yenileme uygulamaları, 1930’larda işlevsel olarak bölgeleme ve koruma kavramları öne çıkmıştır”(Polat ve Dostoğlu 2007).

Endüstriyel gelişme ve kentsel rehabilitasyon (1940-1960); Alt kentleşmenin görüldüğü bu dönemde; erken sanayileşmiş alanlardaki, sanayi yapılarını kent dışına alarak, kentlerde alanlar oluşturmuşlardır. Bu sanayi yapılarının çevrelerinde ise yerleşim alanları oluşturulmuş ve refah devlet anlayışı gereğiyle, sanayinin sunduğu istihdam değerlendirilerek yeni bir yaşam anlayışı ile işçiler bu alt kentlere yönlendirilmiştir. Sanayileşmenin geç dönemde gerçekleştiği ülkelerde ise, aşırı nüfus artışı beraberinde kontrolsüz büyüyen alanlar oluşmuştur. Bu durumun sonucu olarak kentlerdeki artan nüfus ve barınma ihtiyacının karşılanması için bu dönemde gecekondulaşma yaygınlaşmıştır (Türkün ve Kurtuluş 2005). Artan bu gecekondulaşma ve oluşturduğu çöküntü bölgelerindeki konutlara alternatif olarak sosyal konut oluşturmayı öneren politikalar gündeme getirilmiş ve uygulanmıştır (Kocabaş 2006).

Postmodernizm ve kentsel yeniden canlandırma (1960-1980) ; Özellikle Batı Avrupa ülkeleri 1945 savaşı sonrası zaman diliminde, savaşın oluşturduğu çöküntü alanlarını kentlerden arındırmak için; temizleme ve yenileme uygulamalarıyla çözüm arayışında olmuşlardır. 1960 yıllarının sonlarında ise bu uygulamaların yerini koruma ve sağlıklılaştırma uygulamaları almıştır (Couch 1990). Bu dönemde planlanan kentsel

dönüşümlerde, alan kullanıcılarının da sürece dahil olma gerekliliği ortaya çıkmıştır. Tek merkezden karar alıp uygulamak yerini, kullanıcının da planlamalarda söz hakkı olduğu düşüncesi almıştır (Eren 2006). Yine bu dönemde kentsel dönüşüm iyileştirme politikalarının sadece konutlarla sınırlı kalmaması gerektiği, kentin tarihi ve kültür varlıklarının da korunması gerekliliğiyle ilgili çalışmalar başlatılmış ve kültürel miras bilincinin geliştirilmesinin önemli olduğu üzerinde durulmuştur (Ravetz 1986).

Endüstri sonrası gelişim (1980 ve sonrası); 1980 yıllarına gelindiğinde kentsel dönüşüm kavramının sadece fiziksel boyutunun ön planda olmaması gerektiği ortaya çıkmıştır. Dönüşüm planlamalarında ve uygulamalarında alanın tarihsel, kültürel, fiziksel ve sosyal sorunlarını bir arada değerlendirerek çözüm bulmak amaçlanmıştır. Bu dönemde kentlerde ekonomik yapının yeniden düzenleme süreçleri ön planda olmuştur. Bu doğrultuda ise kentlerde mevcut ve gelecek yapının planlamalarıyla ilgili bir takım gelişmeler yaşanmıştır. Kentlerin ihtiyaç duyduğu yasal düzenlemelerin geliştirilmesi, kentlerin kısa ve uzun dönemlerdeki üstlendiği görevin belirlenmesi ve kent sorunlarının idari ve teknik yöntemlerinin oluşturulması sağlanmıştır. Oluşturulan bu reformlar eşliğinde 1980 yıllarında kent içi sanayi alanlarının geliştirilmesi, 1990 yıllarında ise tarihsel ve kültürel alanların korunması ve geliştirilmesi ön planda olmuştur (Polat ve Dostoğlu 2007). Ekonominin ağır bastığı bu dönemde kentsel dönüşüm uygulamaları kamu yararından, maksimum kar oluşturma amacına dönüşmüştür.

Kentsel dönüşümün tarihsel süreci incelendiğinde, ilk örneklerin zorunluluk (doğal afetler, yangınlar) ve gerekliliklerden (barınma ihtiyacı vb.) doğan durumlardan kaynaklı olduğu ve dönüşümlerin fiziksel olarak gerçekleştiği bilinmektedir. Ancak kentsel dönüşümü günümüzdeki çerçeveye taşıyan en önemli olay ise Sanayi Devrimi'dir. Bu süreç sonrasında kentsel dönüşüm sanayileşmenin imkanları beraberinde nüfus artışı ve barınma ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmiştir. Sonraki süreçlerde ise kentsel dönüşüm, gelişen dünya düzeni ve dönemlere bağlı olarak temel ihtiyaçların ötesinde; sosyal, kültürel, tarihsel ve toplumsal kavramları bir arada barındıran çok disiplinli bir kavram halini almıştır.

2.3.2. Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Gelişimi ve Örnekleri

Kentsel dönüşüm hedefleri başlığında da belirtildiği gibi Türkiye'de kentsel dönüşüm uygulamaları dönemsel olarak ihtiyaçlar doğrultusunda farklı nedenlere bağlı olarak uygulanmıştır.

Osmanlı döneminde doğal afet ve altyapı sorunlarını düzenleme amacıyla yapılan kentsel dönüşümler; Türkiye'de kentsel dönüşüm ilk uygulamalarının, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde İstanbul'da gerçekleşen yangın alanlarının onarılmasına yönelik sadece fiziksel içerikli düzenlemelere dayandığı bilinmektedir. Aksaray'da 1854 yılında gerçekleşen yangın sonrasında hazırlanan yangın yeri planı ve HocaPaşa'da 1864 yılında gerçekleşen yangınının sonrasında hazırlanan yangın sahası haritası bu kapsamda örnek gösterilebilir (Tekeli 2010). Bu dönemde planlanan kentsel dönüşüm planlarının bir diğer konusu; değişen ulaşımı sağlayabilmek amaçlı dar ve dolambaçlı sokakların genişletilmesidir. Yine dönemin kentsel dönüşüm planlamaları içinde; savaş sonrası kaybedilen topraklardan göç eden nüfusun barınma ihtiyacına yönelik planlanan mahallelerin kurulması bulunmaktadır (Aktüre 1985 ve Özcan 2006). Uygulanan kent içi müdahaleler "Ebniye Nizam-nâmeleri (1848), Turuk ve Ebniye Nizam-nâmesi (1864) ve Ebniye Kanunu (1882) gibi yasal düzenlemeler ile desteklenmiştir".

İlk sanayi kentlerinin kurulmasından sonra değişkenlerin oluşturduğu sorunlara çözüm amacıyla yapılan kentsel dönüşümler, Ankara'nın imarı ve yaşanan sorunlar (1923-1950); Cumhuriyetin ilanı ile savaşın sonlanması ardından; kentlerde oluşan çöküntü alanları Türkiye için başlıca sorunlardan biri olmuştur. Bundan dolayı dönemin kentsel dönüşüm uygulamalarına yönelik planlamalarda bu durum ana konu olmuştur. Fakat bu durum mevcutta bulunan imar yasalarındaki yangın yerlerinin ıslahından çok daha farklı bir boyut içermekte ve sorunun çözümlenmesinde yeterli gelmemektedir. Bu durum göz önüne alındığında 1882 tarihli Ebniye Kanunu'nun maddelerinden bazılarının değiştiği görülmektedir (Tekeli 2010).

Cumhuriyet'in kentlerde savaşın izlerini onarmanın yanı sıra yeni kentler oluşturmayı da kentsel dönüşüm kapsamında önemli bir planlama eylemi olarak gördüğü söylenebilir. Bu düşünceyi sanayileşme sürecinin tüm Anadolu kentlerine yaygınlaştırma çabaları destekleyebilir (İnan 1977). Bu bağlamda 1925'te kurulan Top ve Mühimmat fabrikası ve Kırıkkale yerleşimi (Atalay 1983), 1937'de kurulan Demir Çelik Fabrikaları ve Karabük (Anonim 1999) yerleşimleri tarihin sanayi kentlerini oluşturmuştur.

Cumhuriyet ile gelen yeni bir toplum ve modern kent oluşturma isteği, kentsel dönüşüm planlamalarında önemli bir başlık oluşturmuştur (Tekeli 1998). Bu süreç içinde başkent Ankara'ya bu yeni kent oluşumunda sembol olma ve diğer kentler için örnek teşkil etme görevi yüklenmiştir. Bu düşünce ile beraber başkent için yapılacak olan düzenlemelerde yeni yönetim modeli öngörülmüştür. Öngörülen bu model 1924'te yürürlüğe giren "417 sayılı Ankara Şehremaneti Kanunu" ile tanımlanmıştır. Yönetim modeli, İçişleri Bakanlığı'nın gözetiminde hükümetin belirlediği üyeler tarafından yönetilmesidir (Tekeli 2010 ve Altaban 1998). Örgütlenme modelinde görülen bu değişikliğin yanında bir diğer dikkat çekici nokta da bu eylemlerde yabancı uzmanların etkinliğinin artmasıdır. Bu bağlamda 1924-1925 yıllarında C. Lörcher'in Ankara'nın eski ve yeni kent alanları için hazırladığı imar planları ile 1927 yılında Ankara'nın kent imarı için düzenlenen uluslararası yarışmayı Alman mimar Herman Jansen'in Ankara için hazırlamış olduğu planlamayla kazanması önemli birer örnektir (Tekeli 2010).

Ankara'nın imarı çalışmaları sırasında edinilen deneyimler, mevcut düzenlenen imarın kent planlama ve kentsel dönüşüm eylemlerinin yönlendirici boyutunun yetersizliğini ve yeniden düzenlenmesi gerekliliğini ortaya koymuştur. Bu durum doğrultusunda; 1930 yılından 1935 yılına kadar olan süreçte Osmanlı'dan kalan ve yetersiz bulunan yasal zemin düzenlenerek yeni yasal ve kurumsal planlamalar gerçekleştirilmiştir (Tekeli 1998).

Yasa dışı konut bölgeleri ile mücadele amacıyla yapılan kentsel dönüşümler ve yaşanan sorunlar (1950-1980); Türkiye kentleri için 1950'li yıllar yeni bir başlangıç dönemi oluşturmaktadır. Çok partili siyasi sisteme geçiş ve liberal ekonomiye bağlı olarak

sanayileşme politikasının önem kazanması; sanayi kentlerini oluştururken, kırsaldan kente göçü ve kentlerdeki hızlı nüfus artışını beraberinde getirmiştir. Artan kentleşme hızı, kentlerdeki nüfusun artmasına neden olmasının yanı sıra kentlerde sosyal, ekonomik ve kültürel unsurların da yığıldığı mekânsal alanlara dönüştürmüştür. Kırsaldan kente nüfusun hızlı artışı ve kent içindeki yapı stokunun yetersizliği, göç eden nüfusun kendi imkanları dahilinde hazine arazilerine veya özel mülk arazilerine izinsiz olarak konutlar inşa etmesine yönelmiştir. Bu süreç içinde yasadışı konut olarak adlandırılan 'gecekondu' yapılarının engellenmesi ve konutların belli bir düzen ve gözetim altında yeniden yapılandırılması, dönemin kentsel dönüşüm konularının başında gelmektedir. Bu doğrultuda oluşturulan eylem planlarına kentsel mekanın dönüşümünü yönlendirici kapsamlı yasal düzenlemeler eklenmesi takip etmiştir. 1940 yıllarında başlayan gecekondulaşma süreci 1950'li yıllarda hızlanan ve bu yasadışı yapılardaki artış, konut alanlarıyla mücadeleyi kentsel dönüşüm yasaları içerisinde önemli bir konuma getirmiştir. Bu duruma bağlı olarak 1948 yılında 5218 sayılı kanun dikkat çekici bulunmaktadır. Bu yasaya göre kent sınırları içerisinde devlete ait araziler bedelsiz, hazineye ait özel mallar niteliğindeki araziler ise 10 yılda ödenmesi koşuluyla; belediyelere devrederek, konut taleplerinin karşılanması için arsa üretimi konusunda yetki vermektir (Sayar 1948). Bu kanun kapsamında; 1950'de Ankara'ya yakınlarında bir yerleşim yeri olarak tasarlanan ve dar gelirli çalışanların ve memurların konut sahibi olmaları amacıyla kurulan Yenimahalle yerleşimi örnek verilebilir.

1966 yılında, yasadışı konut alanları ile mücadele kapsamında yürürlüğe giren bir başka yasal düzenleme de; gecekondu bölgelerinin düzenli konut bölgelerine dönüştürülmesini hedefleyen 775 Sayılı Gecekondu Kanunu'dur. Sonrasındaki yıllarda birtakım değişiklikler geçirmiş olsa da temelde yasa bütünlüğünü korumuştur. Bu kanun ile; yasadışı konut alanları için iyileştirme, temizleme ve yeniden gecekondu oluşturulmasını engellemek için öncelikler tanımlanmıştır. Bu yasa kapsamında alanlar iki farklı değerlendirme kapsamına alınmıştır. Biri tasfiye alanları diğeri ıslah planlarıdır. Tasfiye alanları, ıslah planlamalarının mümkün olmadığı, jeolojik ve coğrafik olarak yerleşmenin tehlikeli bulunduğu alanları tanımlamaktadır. Bu bölgelerde gerçekleştirilecek temel kentsel dönüşüm tanımı alansal temizlemedir. Islah bölgeleri için öngörülen ise altyapı ve bina onarımını iyileştirme müdahalelerini

kapsamaktadır. Bu yasa beraberinde dar gelirli aileleri konutlar inşa edilmiştir; 20.000 hektarlık bölge içinde 640 yasadışı konut önleme alanı belirlenmiş, 30.672 konut inşa edilmiştir. Bunu yanı sıra kendi imkanlarıyla evini yapana yardım amaçlı 40.000 konut için alan temin edilmiştir. Bunların dışında 16.000 hektarlık alanda 808 ıslah alanı belirlenerek bu alanlara altyapı hizmeti sağlanmıştır. 1.325 hektarlık alanda da 202 tasfiye alanı yasadışı konutlardan arındırılmıştır (Görgülü 1993 ve Eke 2000).

Bu dönemde ele alınan bir başka önemli kentsel dönüşüm politikası da; özellikle İstanbul kentinde merkezi yönetim yönlendirmeleri ile gerçekleştirilen kentsel operasyonlardır. Bu uygulamanın temelinde, 16.07.1956 tarihinde resmi gazetede yayınlanan ve 16.01.0957 tarihinde uygulamaya geçilen 6785 sayılı İmar Kanunu ve özellikle bu kanunun 42. maddesinin uygulanmasıdır. Motorlu taşıtların ulaşımını temel alan ve taşıt trafiğini rahatlatmasını sağlamak amacıyla kentin belirlenen yollarının genişletilmesidir. Kentin tarihi dokusunu bozduğu yönünde eleştirilen bu uygulamanın, diğer kentlerde de benzer uygulamalara cesaret verdiği söylenebilir. Bu kapsamda o dönemde yönetimin direktifinde Konya'da yapılan uygulamalar ve oluşturulan geniş bulvarlar örnek verilebilir.

Bu dönemde uygulamaya geçilen bir diğer yasal düzenleme de, kentlerin fiziksel yapısının dönüşümünü etkileyen 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu'dur (1965). Bu yasa temel dönüşüm sınırlarında incelendiğinde; konut, mağaza, ofis, işyeri gibi tamamlanmış veya yapımı devam eden yapıların, bölümlerinin birbirinden bağımsız olarak kullanma ve bağımsız mülkiyet hakkının oluşturulmasını sağlamasından dolayı oldukça önemlidir. Bu yasanın yürürlüğe girmesiyle beraberinde; kent içindeki az yoğun yapı stokunun yıkılıp yerine çok katlı apartmanlar yapılmasını getirmiştir. Kanunun sunmuş olduğu olanak; bir parselde çok sahipli konut yapılarının bulunma hakkı, özellikle kent merkezlerindeki mevcut dokuyu yok edip yerine çok katlı yeni yapıları oluşmasına neden olmuştur. Bu durum dönemin kriterleri değerlendirildiğinde, büyük problem haline gelen konut açığını gidermesi bakımından olumlu olarak görülse de; zaman içerisinde gerekli olan sosyal, toplumsal ve teknik altyapı ihtiyacını karşılayamama sorununu doğuracaktır. Günümüzde nitelikli kentsel

mekanların oluşturulması üzerine odaklanıldığında içinden çıkılması ve çözülmesi güç bir sorun haline almaktadır (Yenice 2014).

Yasa değişkenliği ve siyasi değişkenlerle oluşan kent sorunlarını çözüme kavuşturmak amacıyla yapılan kentsel dönüşümler ve yaşanan sorunlar (1980-1999); Türkiye siyasi tarihini kesintiye uğratan 1980 yılındaki askeri müdahale ve sonrasında iktidar değişikliği devamında ekonomik politikaların değişmesi, kentlerin metropolitenleşme sürecinin yeniden önem kazanmasına neden olmuştur. Bu süreçte, kentsel alanlarda bulunan kaçak yapılaşma ve gecekondu yapılarının ıslahı ile daha üst ölçekli kurumsal-yönetimsel örgütlenme modelinin oluşturulması şeklinde olduğu görülmektedir. Bu dönemde 1983-1988 yılları arasında uygulanan gecekondu alanları ve kaçak yapıların yasal konut alanları haline getirmeyi hedefleyen düzenleme uygulamalarına bakıldığında dönemin kentsel dönüşüm kavramını nasıl ele aldığı ve dönüşüme bakış açısının nasıl olduğunu yansıtmaktadır. Bu dönemde uygulanan düzenleme ve kanunlar;

- 2805 Sayılı İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun (1983),
- 2981 sayılı İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun (1984),
- 3290 Kanun; 1987 tarihli 3366 Sayılı Kanun ve 1988 tarihli 3414 Sayılı Kanun (1986) olarak yer almaktadır (Yenice 2014).

Yine o dönemde yasadışı konut alanlarının aflarına yönelik düzenlemeler;

- 1983 tarihli Kamulaştırma Kanunu,
- 1984 tarihli 3030 Büyükşehir Belediye Kanunu
- 1984 tarihli 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu
- 1985 tarihli 3194 sayılı İmar Kanunu kentsel dönüşümü yönlendirici yasalardır.

1984 tarihli oluşturulan Toplu Konut Kanunu, dönüşüm yasaları içinde etkin bir hal almış ve aynı yıl “Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı” kurulmuştur. 1990 yılında ise ayrı bir birim olarak Toplu Konut İdaresi oluşturulmuştur. Bu yasaların

ve düzenlemelerin dönüşüm sürecine sunduğu en önemli olanak; plan yapma yetkilerinin yerel yönetimlere dağıtılması ve sunulan kaynakların artırılması olmuştur. Bu sayede yerel yönetimler; kentin iç dinamikleri ölçütünde belirledikleri amaçlar doğrultusunda, kentsel mekanın gelişiminin ve kentsel dönüşümün üzerinde karar verebilecek ve yönlendirici olabilecek pozisyona sahip olmuşlardır. Yasadışı konut alanlarının ruhsatlandırılması ile başlayan süreç, yapılan değişiklikler ve düzenlemeler eşliğinde tüm yasadışı yapıları içerecek şekilde genişletilerek devam ettirilmiştir.

Gecekondu bölgelerindeki mülkiyet sorununu çözmeyi ve yasadışı yapı stokunun apartman türü yapıya dönüşümünü amaçlayan kentsel dönüşüm düzenlemeleri, 2000’li yılların başlarına kadar belirtildiği şekilde devam etmiştir. Kentsel dönüşüm uygulamaları başlangıçta kent merkezlerine yakın alanlarda hareketlilik sağlamıştır. Uygulanan kentsel dönüşümler farklı yönetsel modeller altında uygulanabilirken, temelde serbest piyasa koşullarında özel sektör ortaklığı beraberinde gerçekleştirilmiştir (Şenyapılı 1998).

Dönemin kentsel dönüşüm ile ilgili literatür bilgisi incelenecek olursa, kavramsal açıdan ‘dönüşüm’ ifadesi yerine yenileme veya dönüşüm kavramının uygulama yöntemlerinden biri olan iyileştirme ya da yer değiştirme kavramlarının yer aldığı görülür. Kentsel dönüşüm planlamalarında ve uygulamalarında; yasadışı konutların, plansız yapı bölgelerinin yanı sıra büyüme sürecindeki kent merkezlerinden sanayi ve toptan ticaret alanlarını uzaklaştırma ve bu alanları kent dışına alınması kararları da oldukça önemli yasalardandır (Yenice 2014).

2000–2012 arasında kentsel çöküntü alanlarını kente kazandırmayı yasal düzene bağlayıp devamlılık sağlaması amacıyla yapılan kentsel dönüşümler ve yaşanan sorunlar; Kentsel dönüşüm kavramı, 2000’li yıllardan itibaren olduğundan daha fazla önem kazanır hale gelmiş ve yeni yasal düzenleme arayışları üzerinde durulmuştur. Bu süreci tetikleyen en önemli gelişme kuşkusuz 1999 Marmara depremi ve meydana getirdiği etkilerin büyüklüğüdür. 2004 yılında ilk kez gündeme gelen ve içeriği büyük ölçüde değiştirilerek farklı bir isim alarak yasalaşan ‘Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Kanunu Tasarısı’ bu yönden önemlidir. Bu tasarının amacı özetle, kent içinde eskiyen

dokuları ve yerleşim yerlerini nitelikli kentsel mekanlara dönüştürmeyi, kültürel varlıkları ve tarihi dokunun ise yenilenerek kullanım dengesi içerisinde kullanıma sunması hedeflenmektedir. Bu tasarı için uygulama yapılacak olan alanın en az 10.000 m² olması gerektiği, projelerin uygulama sürecinin daha hızlı ilerleyebilmesi ve kurumlar arası çatışmanın önüne geçebilmek için diğer uygulanacak olan planların durdurulması öngörülmektedir. Ancak kentsel dönüşüm alanlarının tespit edilmesindeki belirsizlikler tasarımın odağını; tarihi ve kültür varlıklarının bulunduğu kentsel alanlara çevirmiştir. Bu bağlamda “kentsel dönüşüm ve gelişim alanı” ifadesi yerine “dönüşüm alanı” tanımlaması getirilmiş, tasarımın adının da “Eskiye Kent Dokularının Korunması ve Kullanılması Hakkında Kanun Tasarısı” olarak değiştirildiği görülmektedir (Yenice 2014).

2012 sonrasında 6306 sayılı Afet Riski taşıyan alanları kente kazandırmak amacıyla yapılan kentsel dönüşümler ve yaşanan sorunlar; Kentsel Dönüşüm ile ilgili son yasal düzenleme 2012 tarihli “6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun”dur. Kanun kapsamında büyükşehir belediyelerine, "kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı" belirleyebilmeleri adına yetki verilmesinin yanında bu alanlarda; plan yapma, inşaat ruhsatı verme ve yapı kullanım izni verme gibi çeşitli ve geniş yetkiler vermektedir. Bu yasa; “afet riski altındaki alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde, fen ve sanat norm ve standartlarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmek üzere iyileştirme, tasfiye ve yenilemelere dair usul ve esasları belirlemeyi amaçlamaktadır”. Bu yasanın uygulama yönetmeliğinde alanın belirlenmesiyle ilgili; “bir alanın riskli alan olarak tespit edilebilmesi için alanın büyüklüğünün asgari 15.000 m² olması gerekir; ancak, Bakanlıkça uygulama bütünlüğü bakımından gerekli görülmesi halinde, parsel veya parsellerin büyüklüğüne bakılmaksızın ve 15.000 m² şartı aranmaksızın riskli alan tespiti yapılabilir” olarak belirtilmektedir.

Ülkemizde kentsel dönüşüm başlığı altında inceleyebildiğimiz kanun ve uygulamalar ağırlıklı olarak dönemsel ihtiyaçlara hizmet etmek amacıyla ortaya çıkmıştır. Belirlenen bu kanunlar, zaman içerisinde eklemeler veya düzenlemelerle içerik değişikliğine uğramıştır. Yasalar incelendiğinde öncelik doğal afetlerden kaynaklı alanların kentsel

dönüşümüne yönelik olduğu görülmektedir. Ancak bunun yanı sıra yasalarda belediyelere verilen haklar doğrultusunda kent içindeki bir alanın kentsel dönüşüm ihtiyacı göz önüne alındığında, alanın kente ve kentliye kazandırılmasına yönelik kentsel dönüşüm uygulamaları yapılabilmektedir.

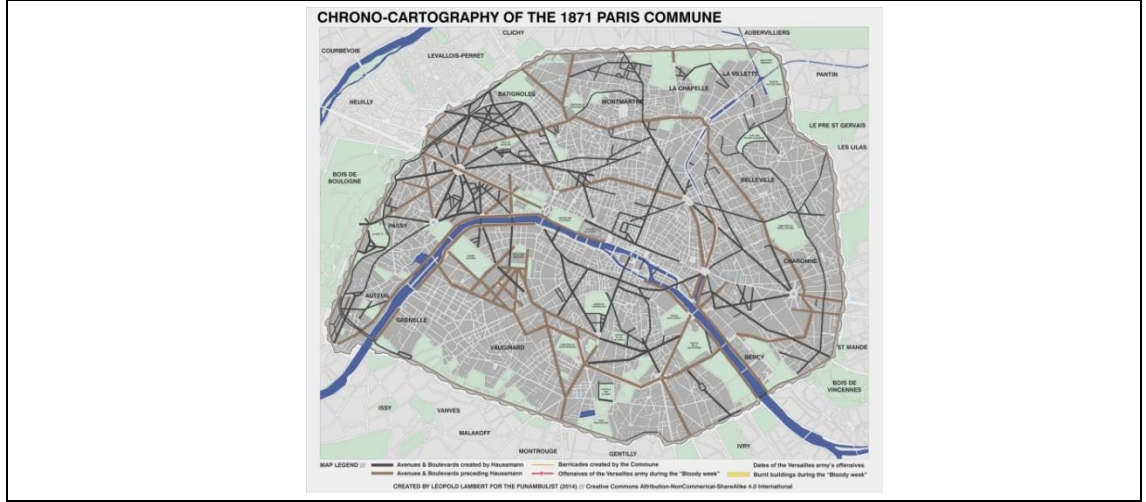
2.4. Kentsel Dönüşümün Ortaya Çıkış Süreci ve Dünyadan Örnekleri

Çalışmanın bu kısmında kentsel dönüşümün kentsel kamusal alanda nasıl ortaya çıktığı, uygulanışı ve kısaca amacına değinilmiş ve kentsel dönüşümün dünyada uygulanmış kent merkezli örneklerine yer verilmiştir.

2.4.1. Kentsel Dönüşümün İlk Örnekleri

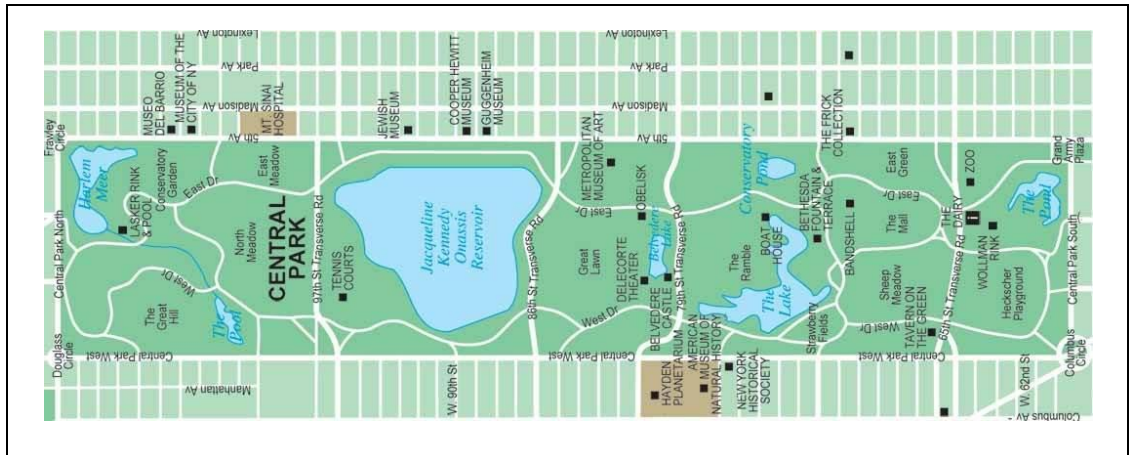
Avrupa’da ve Kuzey Amerika’da 1850’lerde kırsaldan kentlere oluşan yoğun göçler sonucu, kentlerde artan nüfusun etkisiyle kentlerde; çeşitli sağlık sorunları, barınma ve yerleşim sorunları, sosyal, ekonomik ve kültürel olmak üzere birçok sorun ortaya çıkmıştır. Bu sorunlar zaman içinde kentlerde önemli çöküntü alanlarının oluşmasına yol açmıştır.

Çöküntüye uğramış alanlardan en bilindik ve uygulanmış ilk örneklerinden biri olan Paris’in Haussmann (Şekil 2.1.) uygulamalarıdır. Dönemin devlet başkanı olan L. Napolyon, tahta geldiği zaman (1852-1868), Haussmann’ı Paris’i düzenlemesi ve daha estetik bir hale getirmesi için görevlendirmiştir. Paris’in daha düzenli, kullanışlı ve estetik olmasını sağlamak için Haussmann, kentteki birçok binayı yıkarak yerine; ağaçlarla çevrili geniş bulvarlar, kamu binaları, kültürel ve sosyal etkinlik binaları, doğal rekreasyon alanları oluşturmuştur. Gelecekte de sürdürülebilir olmasını sağlamak amacıyla teknik altyapıyı da göz önünde bulundurarak gerekli sistemi inşa ettirmiştir (Berdi Gökhan 2013).



Şekil 2.1. 1871 Paris cadde ve bulvarları haritası

Paris girişimlerinin ardından New York'taki Central Park örneği (Şekil 2.2.) de ilk kentsel dönüşümlerin arasında gösterilebilir. 19. Yüzyıl başlarında New York'ta artan nüfus ve şehrin merkezinde bataklık haline dönüşmüş bir alanın düzenlenmesi ihtiyacından doğmuş bir kentsel dönüşüm alanıdır. 1853 yılında alan için valilikten park imar proje yarışması açılıp 1858 yılında Frederick Law Olmsted ve Calvert Vaux'nun "Greensward" planı onaylanmış ve aynı yıl içinde çalışmalara başlanmıştır. O dönem başlatılan ve 1873'te tamamlanan park projesi hem büyüklüğü hem de uygulama biçimiyle hala dünyada bulunan en ünlü parkların başında gelmektedir (Berdi Gökhan 2013).



Şekil 2.2. Central Park, New York, ABD. (mytripolog.com, Erişim: 2018)

Değişen dünya düzeninin yaratmış olduğu gelişmeler eşliğinde 1870-1880 yılları arasında Avrupa'nın tüm kentlerinde geniş kapsamlı kentsel planlar ile modern kent merkezleri oluşturulmaya başlanmıştır. Avrupa'da II. Dünya Savaşı sonrası yıkılan kentlerin ıslah edilmesi, yeniden inşası ve yeniden canlandırılması zorunlulukları ortaya çıkmış ve kentsel dönüşüm daha da önem kazanmıştır (Kocamemi 2006). Kentsel dönüşümün ilk uygulanmaya başladığı dönemlerde farklı bölgelerde farklı ihtiyaçlar doğrultusunda uygulandığı görülmektedir;

- ABD'de, "New Heaven" kentini **yenilemek** amaçlı,
- Almanya'da, II.Dünya Savaşı sonrası ve Hitlerin **izlerini silmek** amaçlı,
- İngiltere'de Sanayi Devrimi etkisiyle oluşan işçi kentlerini **yaşanabilir kentlere dönüştürmek** amaçlı,
- Fransa'da, ülkedeki isyanlara **engel olmak ve isyanları kontrol altına almak** amaçlı kentsel dönüşüm uygulamaları oluşturmuşlardır (Eren 2006).

Yapılan ilk kentsel dönüşüm uygulamalarında **fiziksel boyutun** ön planda olduğu görülmüştür. Bu uygulamalarda **amaç** yıkılan, yıpranan, işlevsizleşen, doğal veya yapay olarak dışardan bir etki görmüş kentsel alanları kısa süreli müdahalelerle yaşanabilir alanlara dönüştürmek olmuştur. Bu nedenle yapılan ilk kentsel dönüşüm uygulamaları bir kent parçasının kısım kısım yıkılıp yerine yeniden inşa edilmesi üzerine yoğunlaşmıştır. Bu uygulamalarda bütçe tamamen devletin imkanları kullanılarak yapılmış ve süreç ile ilgili kararlar yerel yönetimler tarafından belirlenmiştir. Kentsel dönüşüm uygulama süreçlerine; belediye yönetiminin liderliğinde, bürokratlar, bilim insanları ve kentsel planlama uzmanları da dahil olmuşlardır. Daha sonraki dönemlerde kentsel dönüşüm uygulamaları kent ve kent parçaları boyutundan çıkarak bölgesel boyutta uygulanması gerçekleştirilmiştir (Eren 2006).

2.4.2. Dünyada Kent Merkezli Kentsel Dönüşüm Örnekleri

Çalışmanın bu kısmında kentsel dönüşüm üzerine dünyada kent merkezli kentsel dönüşüm örnekleri seçilerek, projelerin; dönüşüm uygulamaları ve sonuçları üzerinde durulmuştur.

2.4.2.1.Trafalgar Meydanı Kentsel Dönüşüm Projesi (İngiltere)

Londra'nın bilinen en hareketli ve işlevli kamusal alanlarından birisi Trafalgar meydanıdır (Şekil 2.3.). Trafalgar savaşı anısına 1805 yılında yapılmış olan meydan, günümüzde siyasi ve toplumsal toplantıların, kültürel ve eğlence amaçlı aktivitelerin gerçekleştirildiği bir merkez haline almıştır. Ancak kentsel dönüşüm öncesinde Trafalgar Meydanı'nın çevresinin araç yollarıyla çevrili bir ada gibi olması, yayaların alanı kullanmasını ve kentlinin alanla ilişkisini engelleyen bir unsur olmuştur. Engel hem alanın meydan özelliğini kaybetmesine hem kentlilerin ve turistlerin alanı kullanımını azaltmasına neden olmuştur. Alanın işlevini ve önemini yitirmesine neden olan bu durum sonucunda kent meydanının; kullanıcıya yeniden kazandırılması ve meydanın kente ait bir kimlik ögesi oluşturması için kentsel dönüşüm projesi hazırlanmıştır (Demirsoy 2006).

Proje hedefleri / amaçları;

- Meydanın kent içinde ana kentsel mekan olarak düzenlenmesi,
- Yaya sirkülasyonunun devamlılığının öneminin vurgulanması,
- Bina, anıtsal öge ve boş alanlarla kentsel mekan organizasyonunun kurulması ile mekanın etkin kullanılabilir ve işlevsel kılınması,
- Tarihi çevrenin kalıcı, sürdürülebilir, işlevsel ve kentsel aktivitelerle entegre olması olarak belirlenmiştir.

Yönetim Modeli

Planlanan kentsel dönüşümün doğru olarak uygulamaya geçilebilmesi için en önemli unsurlardan biri proje için yönetim modelinin kurulmasıdır. Bu proje kapsamında; kamu ve özel sektör eşliğinde sivil toplum örgütleri birlikte yer almışlardır.



Şekil 2.3. (a) İngiltere haritası (b) 19.yüzyıl Trafalgar Meydanı, Londra (c) Trafalgar meydanı, Londra (madeformums.com,Erişim:2019)

Mimari tasarım açısından; kentsel dönüşüm yapılması planlanan alan genelinde kaybedilmeye yüz tutmuş kamusal alanın, kent ve kentli için yeniden tasarlanarak kullanıcının merkezi haline getirilmesi ve bu amaç doğrultusunda alınan kararlar eşliğinde sürdürülebilirliği amaçlayan bir kentsel dönüşüm yaklaşımını benimsemektedir. Bu amaç doğrultusunda projede kentsel mekan kurgulanmasında, alanın tamamının ifadesel olması üzerinde durulmuştur. Tanımlı ama boş bırakılan alanların gelecekte farklı amaçlarla yeniden kullanılabilmesi ve çeşitli kullanım imkanı sunabilmesi üzerinde bir strateji geliştirilmiştir (Demirsoy 2006).

2.4.2.2.Potsdam Meydanı Kentsel Dönüşüm Projesi (Almanya)

Potsdamer Meydanı sekizgen Leipziger meydanının hemen dışında kenti Potsdam'a bağlayan kapının dışında kurulmuştur. Aslında başlangıçta bir meydan olarak tasarlanmamıştır. Daha çok kırsal kesimden gelen yolların birleşip kente giriş yaptığı bir alan karakterindedir. Bu nedenle meydanın en karakteristik unsurları birbirleriyle kesişen yollar ve bu yol sisteminin belirlediği yapı adalarının oluşturduğu mimaridir. Potsdam Meydanı (Şekil 2.4.); Avrupa'nın bilinen ve ünlü meydanlarından biridir. Onu biliniyor yapan ise savaş döneminde meydan özelliğini yitirmiş ve savaş sonrasında doğu ve batı Almanya sınırında kalmış olmasıdır (Demirsoy 2006). Sınırdan kalmış ve ikiye bölünmüş durumda olan Potsdam meydanının, tarihi süreçleri anımsanarak, bu mekanın kaybettiği kent kimliğini ve değerlerini devam ettirebilmek için kentsel dönüşüm yapılması kararlaştırılmıştır.

Proje hedefleri / amaçları:

1991'de Berlin Senatosu tarafından, kentsel tasarım proje yarışması açılmıştır. Yarışmada 1940 öncesi kentsel ve tarihsel dokuyu referans alan "Hilmer & Sattler planları" seçilmiştir (Alp 2005). Potsdam meydanının dönüşümü için açılan kentsel tasarım yarışmasında projenin amaçları aşağıdaki anlayış doğrultusunda belirlenmiştir;

- Merkezde bütünlüğün, sürekliliğin ve fonksiyonelliğin bir arada bulunması,
- Yeniden geliştirilecek olan kentin bu parçasının diğer kent parçalarından dışlanmış olmamasının sağlanması,
- Günün her saatinde kullanıcıya hizmet eden,
- Farklı işlevlerin bir arada bulunduğu ve çeşitliliğe sahip,
- Ticari birimlerin, sosyal ve kültürel etkinliğin sunulduğu alanların, iş yerlerinin ve konut alanlarının bir arada kente entegre bir şekilde kompleks bir meydan yaratılması amaçlanmıştır (Kayalar 2004).



Şekil 2.4. (a) Almanya haritası (b) 20.yüzyıl Potsdam Meydanı (c) Potsdam Meydanı, Berlin, Almanya

Yönetim Modeli

Hafızalarda yaşamış olan meydanın düzenlenerek yeniden kent yaşamına döndürülmesi hedeflenen proje kapsamında belirlenen örgütlenme modeli “Özel Sektör Yönetimli Liderlik” olarak kararlaştırılmıştır. Projede belirlenen hedefler doğrultusunda kentsel arsalar özel sektöre devredilmiş, yapılan kentsel tasarım proje yarışmasında hedeflere uygun olarak alanın canlandırılması yapılmıştır. Bu süreçlerde kamu; yönlendirme ve denetleme görevini üstlenirken, meslek odaları ve sivil toplum kuruluşları da kent kullanıcısının temsilcisi olarak projede aktif olarak yer almışlardır.

Mimari tasarım açısından; Potsdam Meydanı mekânsal ve duygusal olarak insanların anımsamak istemeyeceği bir kentsel alan olması sebebiyle kamu otoritesi tarafından vazgeçilebilirliği olan bir fiziki mekân iken geçmişin güçlü yanlarını vurgulaması adına, risk göze alınarak, geçmişe ait kimlik olgusu vurgulanarak geliştirilmiş bir projedir. Bu bağlamda elde edilen sonuçta korkulanın aksine bir sonuç elde edilerek proje başarılı örnekler arasına girmiştir. Bu başarı geçmişin yeniden canlandırılması ile değil, kent hafızasının yeniden oluşturulması ile olduğu bilinmektedir.

2.4.2.3.Solidere (Beyrut Tarihi Kent Merkezi) Kentsel Dönüşüm Projesi (Lübnan)

1975-1990 yılları arasında Lübnan iç savaşı süresince Beyrut toplumsal ve sosyal açıdan hasar almasının yanında; kent altyapı, mimari ve kültürel anlamda da çok fazla yıpranma yaşamıştır. Sonrasında yapılan uzlaşma ile barışa yönelik istikrar ortamı sağlanabilmiştir. Uzun süren iç savaş sonrasında geriye kalan görüntü ise fiziksel ve sosyal olarak alanın yeniden yapılanması ihtiyacını doğurmuştur.

Savaş sonrası kentliyi, savaşın oluşturduğu kötü havadan uzaklaştırarak güven ortamının hissettirilmesi gerekliliği doğmuştur. Bunu yapabilmek için de öncelikli olarak kentin tarihi, idari, ticari ve kültürel olarak en çok bilinen merkez olarak kabul edilen bölgeyi yenileyip düzenlemek gerekmektedir. Bu düşünceden yola çıkılarak kent merkezinin yenilenmesi için üç ana program üzerinde durulmuştur. Bu programlardan ilki SOLİDERE tarafından kentin tarihi merkezini oluşturan alanın yeniden tasarlanması projesidir. Diğer programlar ise; LİNORD ve ELİSAR projeleridir. LİNORD, kuzey sahil hattının iyileştirilmesi için, ELİSAR ise güney bölgenin planlanması için oluşturulmuş proje programlarıdır (Tadmori 2004).

Beyrut'taki karışıklık sonrası gündeme gelen sorun salt fiziksel yapının bozulması ile sınırlı değildir. Savaşın dine dayalı iç karışıklıktan dolayı olmasından dolayı, halk kendi içinde de sosyal ve kültürel olarak ayrılmıştır. Bu sebeple kentsel dönüşüm için planlanan konulardan en önemlisi de bu durumu olumluya çevirebilecek sosyal bütünlüğün sağlanabileceği çözümler üretebilmektir. Bu durumun sağlanabilmesi, kentsel dönüşüm için tasarlanan alana, fiziksel yenilemenin yanı sıra sosyal ve kültürel

aktivitelerin bir arada bulunduğu ve kentliyi bu noktaya bağlayabilecek yeni çözüm önerileri üretebilmeyi hedeflemiştir (Eres 2004).

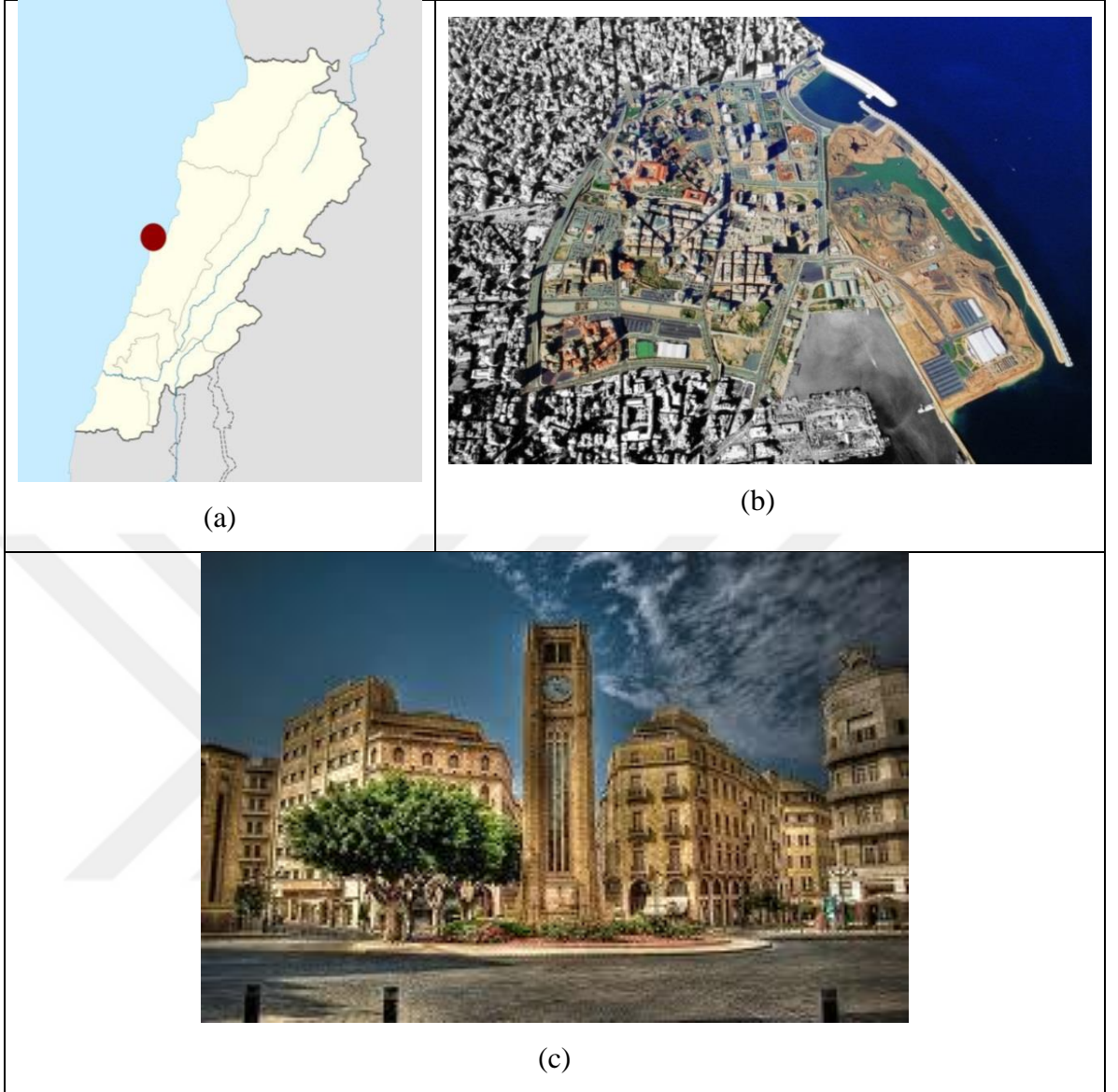
Proje hedefleri / amaçları:

Ülkenin önemli konumuna sahip bu kentsel mekanın; ekonomik ve kültürel aktivitelerin gerçekleştirildiği bu alan için mekanın yeniden kente kazandırılması, kültürel ve sembolik anlamda büyük önem ve anlam taşımaktadır.

Kentsel dönüşüm için tasarlanan plana uyulması sonucunda kentsel mekan; kent içinde öne çıkarak alanın hareketlenmesini aynı zamanda tarihi çekirdek özelliği kazanmasını sağlayacaktır. Ayrıca alan ticari aktivite ve konut yapılarına sahip sosyal yapı bütünlüğü içeren bir merkez haline dönüşmüş olacaktır.

Kentsel dönüşümde ana ilkeler olarak; sürdürülebilir kentsel yenileme, kentsel kimlik kazanımı, sosyal denge üretimi gibi prensipler belirlenen projenin belirlenen ana hedefleri ise;

- Teknik altyapı sisteminin uzun vadede planlanarak sağlanması,
- Geliştirilecek olan yeni kentsel mekanlar için kentsel tasarım sınırlarının belirlenmesi,
- Tarihi binaların dokusunun korunması ve restorasyonunun yapılması,
- Proje alanı genelinde deniz ögesinin en üst seviyede görselliğe sunulması,
- Denize yakın kentsel mekanların oluşturulması,
- Mevcutta bulunan ve sağlam kalmış yapıların korunması,
- Şehrin dokusunun ve silüetinin korunması,
- Modern mimari ile geleneksel mimari arasında uyumun sağlanması,
- Ticari birimler ve bu birimlere ait yerleşkeler oluşturulması,
- Kültürel ve rekreasyon olanakları sunan; çok fonksiyonlu kullanım alanlarının yaratılması,
- Günün her saatinde yaşayan bir kentsel alan yaratılması olarak belirlenmiştir.



Şekil 2.5. (a) Lübnan haritası (b) Beyrut hava fotoğrafı, (projectivecities.aaschool.ac.uk, Erişim: 2018) (c) Beyrut tarihi kent meydanı, Lübnan

Yönetim Modeli

Uzun süren savaşın etkisi ile uzlaşma sağlanmasının ardından kentten geriye kalan hasar kamunun tek başına üstlenerek altından kalkabileceği türden değildir. Durum böyle olunca yeni oluşturulacak olan bölgede güçlü bir finans özelliği oluşturulmuştur. Solidere, özel sektör ve kamu yatırımlı örgütlenme modeli ile hükümet aracılığıyla, özel sektör yetkisinde olması kararlaştırılmıştır. Bu proje için kurulan yeni örgütlenme ve yönetim modeli ile uygulanan proje; kamuya ek bir maliyet getirmeden kendi kendini

finanse etmiştir. Geliştirilen bu yönetim modeli tüm örgütlenme sistemlerinden farklı ve yeni bir sistem olarak uygulanmıştır.

Mimari tasarım açısından; İç savaş döneminde kent kimliğini kaybetmiş olan “Beyrut Tarihi Kent Merkezinin” (Şekil 2.5.) kentsel dönüşümü için planlanan projede öncelik kimliğini geri kazanması olmuştur. Ardından alanın tarihi ve kültürel dokusu tamamen korunarak, bu alanı kentin cazibe merkezi haline getirilebilecek tüm unsurların kullanılması ve sahip olabileceği tüm fonksiyonları barındıran nitelikte olması isteğiyle tasarlanmıştır.

2.5. Kentsel Dönüşüm Uygulama Alanları

Tez kapsamında daha önceki başlıkta kentsel dönüşüm uygulama yöntemlerine değinilmiştir. Bu başlık altında ise kentsel dönüşümün uygulama alanları üzerinde durulmuştur.

2.5.1. Gecekondu Alanlarında Kentsel Dönüşüm

Yaşantımıza, 1940 yılından sonra dahil olan, kelime anlamı “izinsiz olarak hemen bir gecede çatılı veren yapı” olan gecekondu (Şekil 2.6.) kavramı; (Keleş 2006) kent bilim terimleri sözlüğünde, “Bayındırlık ve yapı kurallarına aykırı olarak, gerçek ya da tüzel, kamusal ve özel kişilerin toprakları üzerine, toprak iyesinin istenç ve bilgisi dışında, onaysız olarak yapılan, barınma gereksinimleri devletçe ve kent yönetimlerince karşılanamayan yoksul ya da dar gelirli ailelerin yaşadığı barınak türü” olarak tanımlanmaktadır (TDK 2008).

Gecekondu alanlarındaki kentsel dönüşüm süreci ilk gündeme geldiğinden itibaren günümüze kadar olan süreçleri dört ayrı zaman dilimi şeklinde yoğunlaşmıştır. Bu dönemler: 1945-1960 yılları arasındaki dönem; 1960-1970 yılları arasındaki dönem; 1970-1980 yılları arasındaki dönem ve 1980 sonrası dönemdir (Demirkıran 2008).



Şekil 2.6. Gecekondu yapılaşmasına ülkemizden çeşitli örnekler (Google görseller, Erişim: 05.03.2018)

1945-1960 arası dönemde kentlerde ucuz iş gücü oluşturmasından ötürü kentlere yerleşenlerin kendilerine ait olmayan arsalar üzerinde barınmalarıyla oluşan bir gecekondu sürecinden oluşmaktadır.

1960-1970 arası dönemde, gecekonduya yaşayan ailenin refah düzeyinin bir üst seviyeye taşınarak aile fertlerinden birden fazla kişinin çalışma hayatına geçmesi söz konusudur. Bu dönemde gecekondu işlev ve işleyişini bir aşama daha ileri boyuta geçirdiği bir dönemi yaşamaktadır.

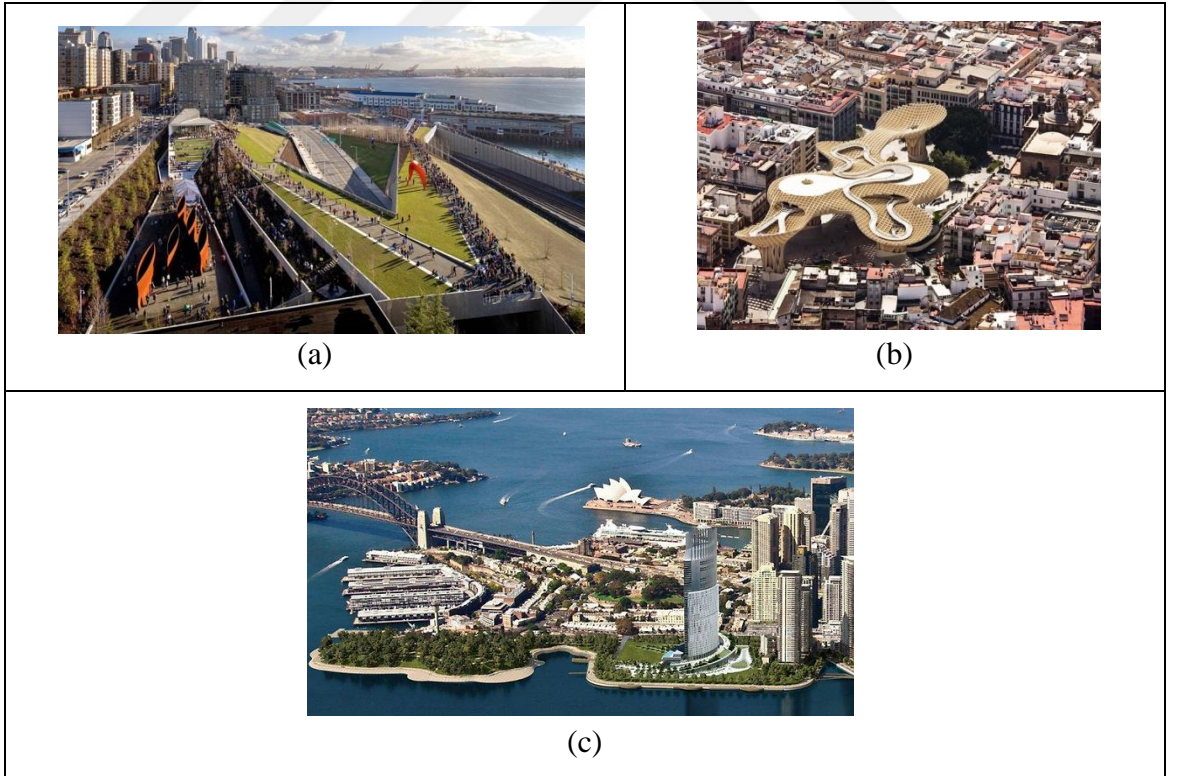
1970-1980 arası dönemde; ‘toprak vurgunculuğu’ olarak kabul edilen süreç yaşanmıştır. Kişiler bir sonraki dönemlerde ellerindeki arsanın değerleneceğini düşünerekten arsaya yatırıma başlamış ve bu arsaları boş bırakmayı tercih etmişlerdir. Kimi arsalar kaçak gecekondu yapılarak satılmaya dahi başlanmıştır.

1980 ve sonrası dönem ise, artık gecekondu kavramının ilk çıkış niteliğinden çok daha ileri boyuta taşınmış, fiziksel, çevresel, sosyal ve kültürel dengeyi ileri boyutta

etkilemeye başladığı bir süreç olmuştur. Bu süreci törpülemek için belirli imar yasaları ve gecekondular çıkarılmıştır.

2.5.2. Kent Merkezlerinde Kentsel Dönüşüm

Kent merkezleri (Şekil 2.7.), kentlerin tüm yükünü taşıyan yerler olarak sürekli gelişim ihtiyacı içerisindedir. Günümüzde metropol kentlerde kent merkezlerinde yaşanan; özellikle trafik sorunu, çevre ve gürültü kirliliği, alanın işlevini yitirmesi gibi sebeplerden dolayı merkez çevresinde başka merkezlerin gelişmesine sebep olmuştur. Zaman içinde mevcut kent merkezlerine olan ilgi, yeni oluşan merkezlere doğru kaymıştır. Bu merkezlere olan ilginin azalması; kentsel mekanların kullanımı, işlevselliği ve güvenilirliği üzerinde olumsuz etki yapmış ve çöküntü alanları oluşturmuştur. Yaşanan bu olumsuz sürecin giderilmesi, bu sürece sebep olan etkenlerin çözülebilmesi, kültürel ve tarihsel meydan varlığının korunması için kentsel dönüşüm projeleri oluşturulmaktadır (Öztaş 2005).



Şekil 2.7. (a) Olympic Sculpture Park (Olimpik Heykel Parkı), ABD (b) Metropol Parasol, İspanya (c) Sydney Barangaroo Projesi, Avustralya

2.5.3. Sanayi Alanlarının Kent Merkezlerini Terk Etmesi Sonucu Oluşan Kentsel Dönüşüm

Kent çeperinde bulunan sanayi alanları (Şekil 2.8.); hızlı kentleşmenin etkisi ve hızlı nüfus artışı beraberinde kent merkezlerinin içinde kalmaktadır. Bu sanayi alanları zaman içerisinde işlevlerini ve canlılıklarını yitirerek zorunluluktan boşalmakta ya da kent içinde kalarak çevreye tehdit oluşturdukları ya da sağlıksız etkileri yüzünden yerel yönetim birimleri tarafından boşaltılmaktadır (Demirkıran 2008).

Durum böyle olunca sanayi alanlarının bulunduğu alanlarda yıkıntı alanları oluşmaya ve çevreye verdiği olumsuzluk artmaya başlamaktadır. Artan rahatsızlık sanayi alanları için zorunlu bir kentsel dönüşümü beraberinde getirmektedir.



Şekil 2.8. Atıl sanayi alanlarına örnek fotoğraflar, (Google görseller, Erişim: 05.03.2018)

2.5.4. Afet Zararlarını ve Kentsel Riskleri Azaltmak İçin Kentsel Dönüşüm

Türkiye özellikle belirli bölgeleri yoğun olmak üzere deprem kuşağı hattında bulunan bir ülkedir. Bunun yanı sıra çoğunlukla ülkemizde sel ve yangın gibi afetler de yaşanmaktadır. Doğal afetler sonucu oluşan tahribat (Şekil 2.9.) bir de yapılan sağlıksız yapılaşmayla birleşerek çok daha büyük zararlar doğurmaktadır. Bu şekilde oluşan zararların önüne geçilmesi ve en aza indirgenmesi için doğal afete maruz kalmış veya maruz kalmaya daha çok yakın görülen risk grubundaki alanlarına dönüşümü için belirli yasalar ve düzenlemeler çıkarılmıştır.



Şekil 2.9. Afet alanlarına örnek fotoğraflar, (Google görseller, Erişim: 05.03.2018)

3. MATERYAL VE YÖNTEM

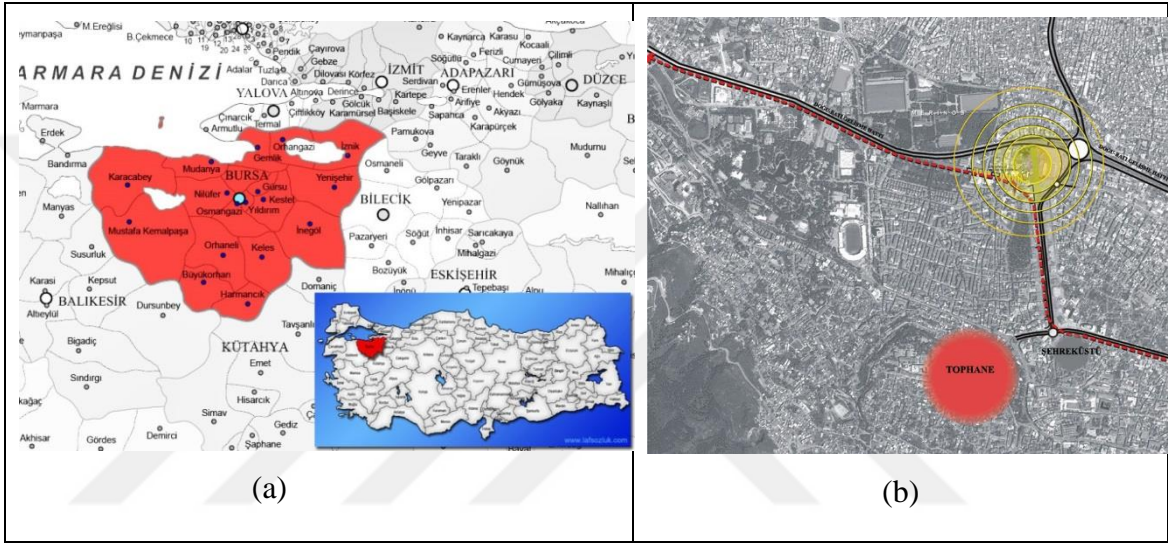
Bursa, Marmara Bölgesi'nin güneyinde, Uludağ'ın kuzeybatı yamaçlarında konumlanmıştır. Bursa kenti (Şekil 3.1.), Türkiye ortalamasının üzerindeki nüfus artışına sahip, hızla gelişen kentlerden biridir. Bu nüfus artışının en önemli nedeni kentin sunduğu iş olanaklarına bağlı olarak devamlı olarak göç almasıdır. Göç almasındaki en önemli etkenler ise, ekonomi, ticaret ve sanayi açısından gelişmiş olmasıdır. 2019 yılına göre Bursa nüfusu 3 056 120'dir. Nüfusun %50,09 erkek, %49,91'si ise kadındır. Çalışma alanı olan Santral Garaj 2 bölgesinin (Şekil 3.2.(b)) bağlı olduğu Osmangazi merkez ilçesinin 2019 verilerine göre nüfusu ise 876 048'dir (Anonim 2019).



Şekil 3.1. Bursa-İstanbul, Bursa-İzmir, Bursa-Ankara yol kesişim çizgisel haritası

Alan çalışması kapsamı için, ilk olarak alana ait tarihsel bilgiler elde edilmiş olup Bursa kent tarihi gelişim süreci ve alanın Bursa için önemi üzerinde durulmuştur. Sonrasında alana ait genel, coğrafik ve yakın tarihli, kent için önemini belirten çalışmalar sunulmuştur. Çalışma yöntemi için ilk olarak problem belirlenmiş, ardından konuyla ilgili tanım amaç ve kapsam üzerinde literatür taraması yapılmıştır. Öncelikle; kaynak taraması, arşiv araştırması ve literatür taraması yapılmış olup, kavramları üzerinde durulmuştur. Daha sonrasında belirlenen alan ve yakın çevresi için ilgili kurumlardan

gerekli belgeler temin edilmiş, somut veriler alınmıştır. Bunlara ek olarak da araştırmada belirlenen alan için basit gözlem ve derinlemesine görüşme yöntemleri kullanılmıştır. Yapılan gözlemler sonucunda alan ile ilgili demografik, ekonomik, toplumsal ve fiziksel yapı analizleri yapılmış, arazi kullanımı alandaki mülkiyet durumu, ulaşım sistemi, çevresel ve fiziksel köhneme durumu analiz edilmiştir. Bu analizler sonucunda; değerlendirme ve sonuç kısmında alanın kentsel dönüşümüne ihtiyacı üzerinde durulmuş ve olası dönüşüm için çözüm önerilerinde bulunulmuştur.



Şekil 3.2. (a) Türkiye İl, Bursa İlçe haritası (b) Santral Garaj 2 çalışma alanı, Bursa

3.1. Bursa Santral Garaj 2

Çalışmanın bu başlığı kapsamında; Santral Garaj 2 Bölgesinin Bursa kent içi konumu, önemi ve günümüz durumuna gelene kadarki yakın geçmişinden bilgilere yer verilmiştir.

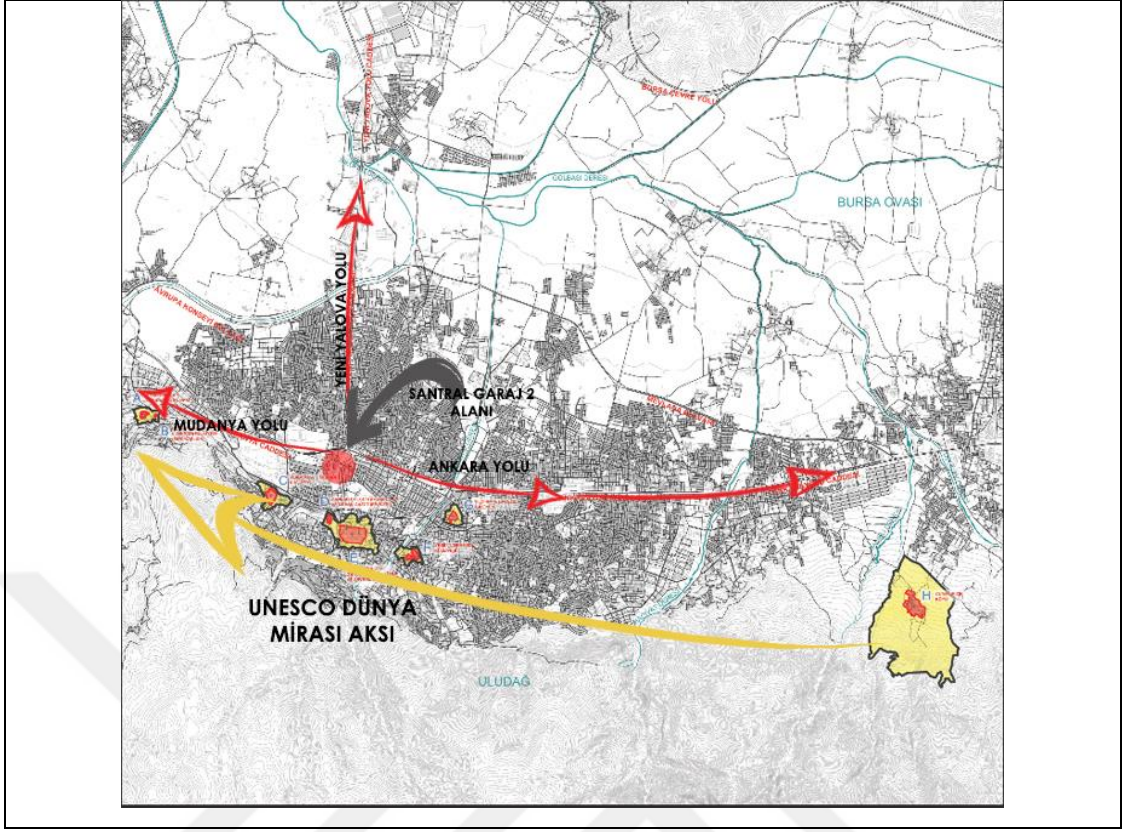
3.1.1. Bursa Santral Garaj 2 Bölgesi, Kent İçi Konumu ve Önemi

Bursa geçmişten günümüze kadar gelen süreçte hem siyasi, hem kültürel, hem tarihsel alanda gelişme potansiyeli gösteren önemli kentlerin başında gelmektedir. Ancak, bu gelişme hızlı ve kontrolsüz olduğunda, her kentte olduğu gibi Bursa kentinde de önemli sorunları ortaya çıkarmaktadır.

Kentleşmenin hızlı olduğu kentlerde ihtiyaç haline gelen ‘Kentsel Dönüşüm’ kavramı Bursa için de son yıllarda önem kazanmıştır. Günümüzde kentsel dönüşümün doğru yönlendirilebilmesi için hedeflerin doğru belirlenebilmesi ve kentsel mekan organizasyonunun doğru planlanması gerekmektedir.

Alan çalışması için bu bölgenin seçilmesinin öncelikli nedenlerinden biri kentin en önemli konumlarından birine ve tarihsel sürece en yakından tanıklık etmiş bir konuma sahip olmasıdır. Tarihsel süreçlere de bakıldığında bahsedilen Santral Garaj 2 alanı; şu anda UNESCO dünya mirası listesine 2014 yılında girmeyi başarmış olan alan ile kentin ana aksını dik bir şekilde birbirine bağlayan konum olması açısından geliştirilmeye canlı tutulmaya, sürdürülebilir olmaya ve yaşatılmaya ihtiyaç duyan bir konumdur (Şekil 3.3.).

Öncelikle tez kapsamında alanın seçilmesinde en önemli etken; bölgenin kent için yeterlilik ve kullanılabilirlik anlamında ihtiyacı karşılamamasıdır. Problemin belirlenmesinin ardından, alana dair gözlemsel veriler toplanarak değerlendirilmiş ve yetkili kurumlardan gerekli bilgi, belge ve doküman temini ile çalışma devam ettirilmiştir. Daha sonrasında alan analiz çalışmaları, kullanıcı görüşmeleri sağlanarak; bölgenin beklentisi ve Bursa’da yapılan kentsel dönüşüm projeleri kapsamına Santral Garaj 2 bölgesinin dahil olup olmayacağını belirleyebilmektir. Bu amaçla alana yönelik ekonomik, işlevsel, fiziksel ve toplumsal yapı analizleri yapılmıştır. Sonrasında ise elde edilen verilerin değerlendirilmesi ile sonuç ve öneriler oluşturulmuştur.



Şekil 3.3. UNESCO koruma hattı ve çalışma alanı

3.1.2. Bursa Santral Garaj 2 Bölgesi Yakın Geçmiş

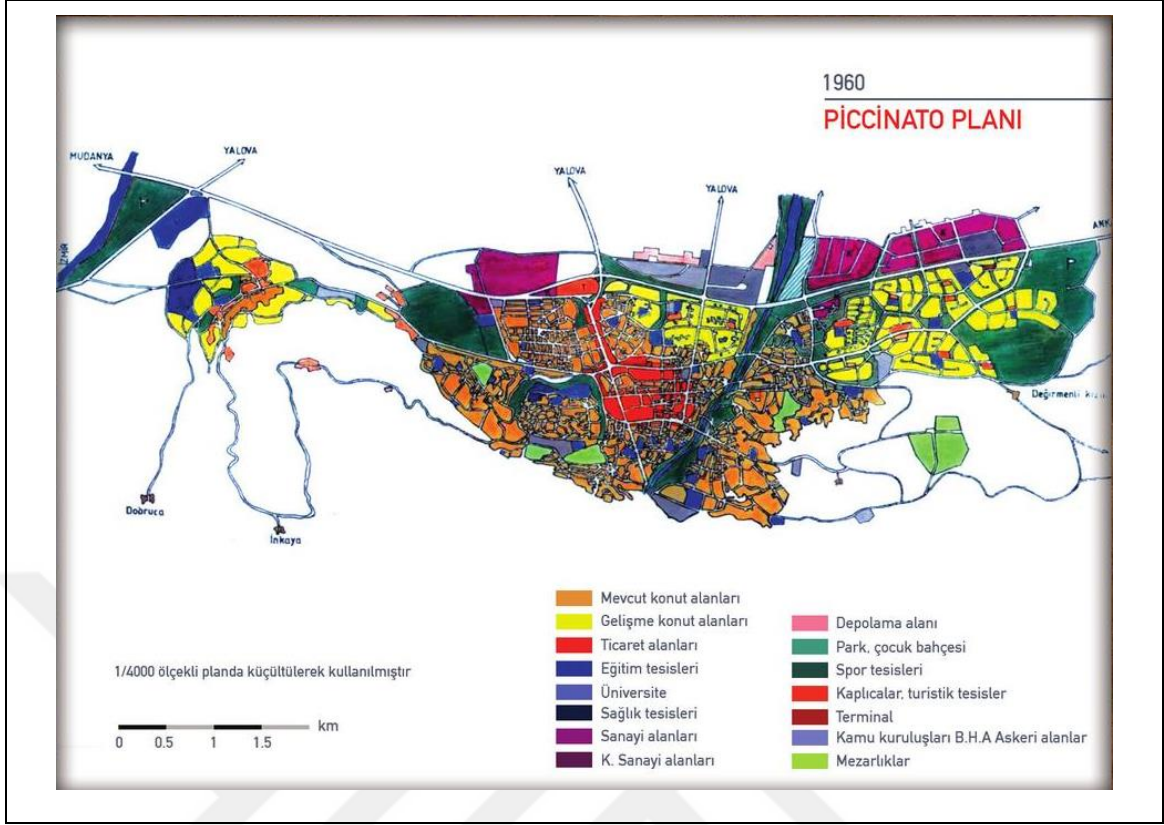
Bursa Santral Garaj bölgesi Bursa'nın kent belleğinde yer edinmiş önemli bir merkezdir. Bu nedenle alan çalışması için analiz ve derinlemesine görüşme değerlendirmelerinden önce; santral garaj bölgesinin bellekte yer edinmiş yakın tarihini incelemek gerekmektedir.

Bursa Santral Garaj tarihine bakıldığında; 1940'lı yıllarda, günümüzde Santral Garaj olarak bilinen bölge kentin dışında, çöplük olarak kullanılan ıssız bir yer (Doruk 2005) olarak belirtilmekte, ancak 1950'li yıllarda bölgede önemli değişiklikler olduğu bilinmektedir. Bunun nedeni de Bursa kent genelinde yayılmış halde bulunan ulaşım hizmet eden ve garaj olarak kullanılan pek çok noktanın belli zaman içerisinde tek bir noktada birleştirilmesi gerekliliğinin doğmasıdır. Bunun için 1954 yılında T. C. Emekli Sandığı Umum Müdürlüğü ve Bursa Belediyesi tarafından Fomara Bölgesinde Santral Garaj'ın yapılması için bir anlaşma imzalanmıştır.

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 (Polat 2005).

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 hâlihazır haritada da belirtilmiş, Garaj çevresinde oluşan yerleşimler de 1955 yılından sonra Santral Garaj mahallesi olarak isimlendirilmiştir (Kaplanoğlu 2001).

1960 yıllarına gelindiğinde, tarihi kent merkezini harap eden yangından sonra İmar planlama Bürosu kurulmuş ve danışmanlığını da daha önceden İstanbul'un planlamasında danışman olarak görev yapan İtalyan kent plancısı Prof. Dr. Luigi Piccinato getirilmiştir.



Şekil 3.4. 1960 Piccinato Bursa planı,

Kent, var olan mevcut dokuya yapılacak müdahaleleri ve yeni oluşturulacak bölgelerin karakteristiklerini belirlemek üzere bölgelere ayrılmıştır (Şekil 3.4.). 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). Bu kararların verilmesinde o dönemde otobüs terminali olarak kullanımına devam edilen Santral Garaj'ın kent içi/dışı ulaşılabilirliği arttırmasındaki rolünün de önemli olduğu düşünülmektedir.

Ağustos 1978 Cumartesi günü 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. Bursa Hakimiyet Gazetesinde yer alan habere göre bu yangının terminal binasına sıçraması göz önünde bulundurularak Garajdaki tüm faaliyetler durdurulmuş, tüm seferler aksamış, çevre yollar trafiğe kapatılmıştır. Yangından sonra bir süre terminal binasının ve işyerlerinin kapatılmasının milyonlarca liralık zarara neden olduğu belirtilmektedir. Sonrasında tahrip ve yıpranmadan sonra uzunca süre kullanılmayan terminal için yeni çözüm önerileri üzerinde durulmuştur (Anonim 2006).

Zaman içinde belediyenin santral garaj alanını meydan yapımıyla ilgili girişimleri olduğu bilinse de ilk olarak uygulamaya konan 2005 yılında ilan edilen ve 2007 yılında inşa edilen Kent Merkezi Alışveriş alanı ve Meydanı olmuştur. Bu proje için belirlenen süreç ise bir yarışma projesi ile gerçekleşmiştir. Bu yarışma projesinin amacı, konusu ve yer bilgileri aşağıdaki şekilde belirtilip proje 2005 yılında ilan edilmiştir (Anonim 2006):

Yarışma projesi: Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Projesi; 13.08.2004 tarihli “Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentsel Tasarım Projeleri, Şehir ve Bölge Planlama ve Güzel Sanat Eserleri Yarışmaları Yönetmeliği” ile Bursa Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından yarışmaya sunulmuştur.

Yarışmanın Konumu ve Amacı: Kent Meydanı düzenlemesi ve çevresiyle bütünleşik işlevlerin yer alacağı yarışma alanı;

Bursa Büyükşehir Belediyesi, Osmangazi İlçesi;

Pafta/ada/parsel/yüzölçümü: H.22d.07a.1b / 3560 / 2 / 14.761,05 m²

Pafta/ada/parsel/yüzölçümü: H.22d.07a.1b / 3563 / 10 / 2.421,83 m²

Kentin doğu yönünden İzmir Karayolu, batı yönünden Ankara Karayoluna bağlanan, kuzey yönden gelen Yalova-İstanbul yolunun kesiştiği, güney yönünde ise Bursa raylı sistem ulaşımı ile kesişen Fevzi Çakmak Caddesinin bulunduğu bölgenin birbirine bağlandığı alandır. Toplam alan 17.182,88 m² olan eski “Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali” alanı ve yakın çevresidir (Anonim 2006).

Alanın çevresinde; kuzey kesiminde Yalova Yolu boyunca küçük sanatlar-atölyeler, çeşitli ticaret kullanımları ve PTT, güneyde Fevzi Çakmak Caddesi boyunca zemin katları ticaret, üst katları büro ve konut kullanımlı bloklar ile açık ve katlı otoparklar bulunmaktadır. Bu alanda Ahmet Paşa Mezarlığı ve yönetim yapıları, alanın batısında Bursaray Osmangazi İstasyonunun bulunduğu yaya mekânı olarak düzenlenen Kıbrıs Şehitleri Caddesi ve çevresinde yeni gelişen ticaret alanları, kuzeyinde küçük sanatlar-atölyeler, alanın doğusunda ticaret kullanımları yer almaktadır.

Bursa kent merkezi, kentin tarihi dokusu ve çevresinde yoğunlaşmıştır. Kent merkezinin tarihi doku içinde yer almasının merkez yapısı içinde üstünlükleri olmakla birlikte, gelişmenin denetimsizliği sonunda tarihi merkezin tahrip olmasını da beraberinde getirmiştir. Aynı zamanda kentin eski yerleşime bağlı olarak tek merkezli olarak gelişmesi kent içi ulaşımında da sorunlara neden olmaktadır. Bu nedenle Bursa merkez kullanımı üst ölçekli planlarda çekirdeğin devamı olan ve Santral Garaja kadar uzanan aks ve çevresinde önerilmektedir.

“Kentın gelişmesi ve büyümesi sonucu artan açık alan ve meydan gereksinimini karşılamak amacıyla bu alanın düzenlenmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır; bu ihtiyaçtan hareketle Santral Garaj alanında ‘Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması’ açılmasına karar verilmiştir. Santral Garaj yakın çevresinde; Kültürpark Sağlıklaştırma Projesi, Merinos Kentsel Dönüşüm Projesi, Fevzi Çakmak Caddesinde Kültür ve Ticaret Merkezi Projesi, Hanlar Bölgesi Projesi, Balibey Hanı Restorasyon Projesi ile tamamlanmış olan Fevzi Çakmak Caddesi ve Bursaray Osmangazi İstasyonu yaya düzenlemeleri, Şhreküstü Meydanı, Santral Garaj çevresinde gelişen merkezi iş alanları, Haşim İşcan Caddesinde devam eden Bursaray doğu etabı çalışmaları ve mevcut Hal Alanı ile bütünleşecek bir kent meydanının Bursa’ya kazandırılması amaçlanmıştır. Kısa sürede gerçekleştirilen projede, kent içinde simgesel bir odak noktası oluşturulması, yakın çevresi ile birlikte İnsanların yaşamını kolaylaştırması ve çeşitli eylemlerini sürdürebilmeleri için gerekli iç dış mekanların, estetik ve işlevsel yönden en uygun çözümlerle toplumun hizmetine sunulması planlanmıştır” (Anonim 2006).

Toplam 50 katılımcının bulunduğu yarışma sonucunda 1.lik ödülünü kazanan; Seçkin Kutucu, Ebru Yılmaz, Tomurcuk Yonca Kutucu ve Uğur Bozkurt'tan oluşan ekibin önerdiği proje seçilmiştir. Seçilen proje önerisinde kentsel tasarım raporunda genel yaklaşım şu şekilde belirtilmiştir; Santral Garaj alanı şehirlerarası yolların çevrelediği ve aynı zamanda kentin tarihsel merkezinin uzanımı olarak konumlanmış son derece önemli bir noktada yer almaktadır. Proje kapsamında bu alan, yakın çevresinde yapılması öngörülen diğer proje alanları, eski kent merkezi ve kentin kuzeye doğru genişleyen büyüme aksı ile beraber düşünüldüğünde bir kentsel düğüm noktası olarak değerlendirilmiştir (Anonim 2006).

Proje kapsamında eylem ve mekan önerileri olarak da tasarım raporunda; “buluşma ve toplantı, kapalı toplantı, sergi salonları, gösteri açık eylem ve gösteri platformu, kültürel etkileşim, sergileme, bilgilenme, iletişim info box, seyir açık anfi, açık sinema, toplu gösteri konser alanı, buluşma kanopi, oyun kentsel plaj, su öğeleri, alışveriş ve etkileşim ticari birimleri, kafe, sinema, ibadet ve cami alanlarının bulunduğu mekanların tasarlandığı” bilgisi yer almaktadır (Anonim 2006). 2008 yılında tamamlanan ve kullanıma geçilen Kent Meydanı AVM, tasarım ilkelerinden bağımsız olarak alınan kararlar ile uygulama aşamasında işlev değişikliği yaşamıştır.

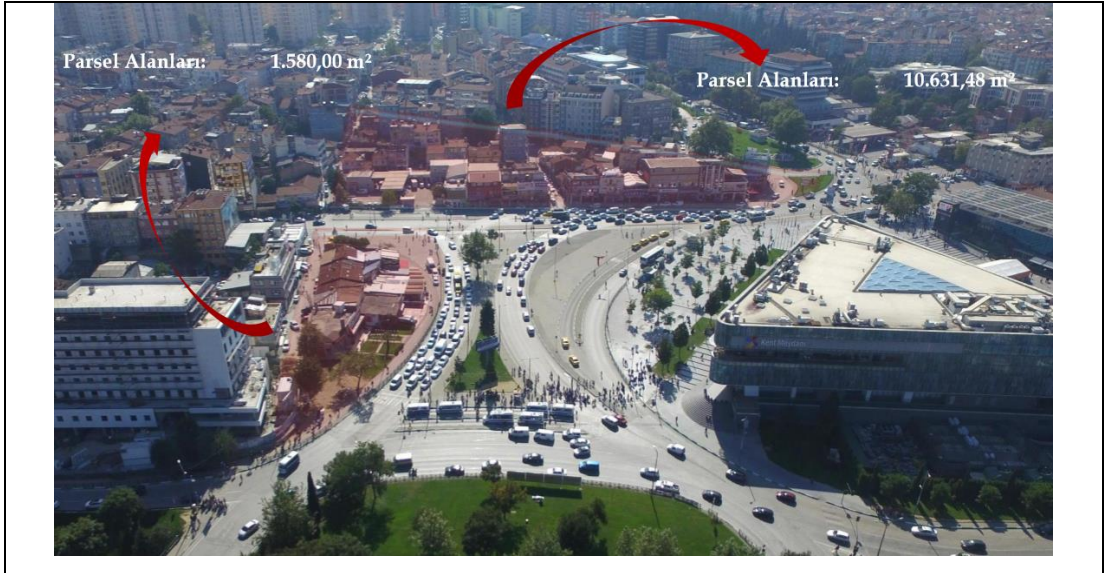
Günümüzde ise alanı AVM olarak kullanılmaya devam etmekte olup, meydan olarak tasarlanan ancak AVM'ye ait avlu görevi gören mekanın meydan kullanımını desteklememesi nedeniyle; Kent Meydanı AVM ve Osmangazi Belediyesi arasında 2018 yılında başlanılan Meydan Proje çalışması başlatılmış ve hala devam etmektedir.

4. BULGULAR (BULGULAR ve TARTIŞMA)

Çalışma alanı olarak seçilen Santral Garaj 2 bölgesi, Bursa'nın Osmangazi ilçesinin ilk yerleşim yeri olan Tophane-Şehreküstü bölgesi ile Bursa doğu batı gelişim güzergâhının kesiştiği noktada yer almaktadır. Problem tespitinde ilk olarak göz önünde bulundurulan, kent için bölgenin önemi, kullanımı, kentsel gelişimdeki yeri konumu olmuştur. Daha sonrasında kentsel dönüşüm çalışmaları içinde yakın geçmişte bir değişim göstermiş olması ve öngörülemeyen bir tarihte kentsel dönüşüm geçirmesi muhtemel olan bir bölge olmasıdır.

4.1. Alan Çalışmaları

Tez kapsamında çalışma yapılan alan, hava fotoğrafında görüldüğü gibi (Şekil4.1.); Kent Meydanı AVM'nin güneyinde 10.631,48 m² ve güneydoğusunda 1.580,00 m² büyüklüğünde iki kısımdan oluşmaktadır. Güneydeki alana bakıldığında parçalı şekilde 3 adadan oluşan; zemin katların ticari birim olarak kullanıldığı, üst katların konut olarak kullanıldığı bitişik nizam yapı blokları bulunmaktadır (Şekil4.2.)(fotoğraf 3,4,5,6,7,8). Güneydoğuda bulunan ikinci alanda ise; tek katlı ticari birimlerden oluşan yapı blokları bulunmaktadır (Şekil4.2.)(fotoğraf 1).



Şekil 4.1. Santral Garaj 2 Hava Fotoğrafı, 2017



Şekil 4.2. Bakış açılarına göre alan fotoğrafları, 2019

4.1.1. Arazi ve Yakın Çevre Kullanım Analizi

Çalışma alanı olarak belirtilen Santral Garaj 2 Alanının arazi kullanımı işlevsel olarak incelendiğinde; alanın farklı sektörlerden oluşan ticari birimlerden (telekomünikasyon, büfe/gıda, restoran/kafe, otel, giyim/aksesuar, turizm acente, ev-iş ekipmanları, elektrik aydınlatma tesisat gibi birçok farklı sektöre hizmet veren dükkanlar) ve konutlardan oluştuğu görülmektedir (Şekil 4.3.).

Alanın yakın çevresi incelendiğinde; günlük yaşantı içinde kullanım sağlanabilecek birçok olanağa kolayca ulaşılabilir olduğu görülmektedir. Kuzeybatısında Kent

Meydanı AVM olan alanın, güneyinde ise Hanlar Bölgesi ve Ulu Cami'ye ulaşım sağlayan Fevzi akmak Caddesi bulunmaktadır.

Alan içinde ve yakın çevresinde gün içinde sosyal aktivitelerin sağlanabileceği alanlar, otel ve apart olarak konaklanabilen yapılar, alışveriş yapılabilecek farklı ölçeklerde mağazalar bulunmaktadır. Ayrıca alana yürüme mesafesinde özel hastane ve devlet hastanesi de bulunmaktadır.

Yine yakın çevrede kamusal bina kapsamında; Osmangazi Belediye Binası, Milli Eğitim Bakanlığı Bursa Milli Eğitim Müdürlüğü Binası, Maliye Bakanlığı Defterdarlık Binası ve Ahmet Paşa Mezarlığı bulunmaktadır.

Alana ulaşımın sağlanması değerlendirildiğinde ise; yürüme mesafesinde birçok ulaşım ağının olduğunu söylemek mümkündür. Alana ulaşımın; kuzey aksından İzmir-Ankara yolundan özel araç ulaşımı sağlanabilirken yapımı tamamlanmak üzere olan ve yine kuzey aksından Terminal-Yalova yolundan raylı ulaşım(tramvay) ile sağlanması mümkündür. Batı aksından da alana metro raylı sistemiyle ulaşım sağlanabilmektedir. Ayrıca alan hemen yakın çevresinde bulunan duraklardan; belediye otobüsü, özel halk otobüsü, taksi dolmuş, minibüs, raylı sistem(ipek böceği), dolmuş, taksi ve özel araçla her türlü ulaşım sağlanabilmektedir.



Şekil 4.3. Santral Garaj 2 Zemin kat sektör dağılımı

4.1.2. Kat Yüksekliği Analizi

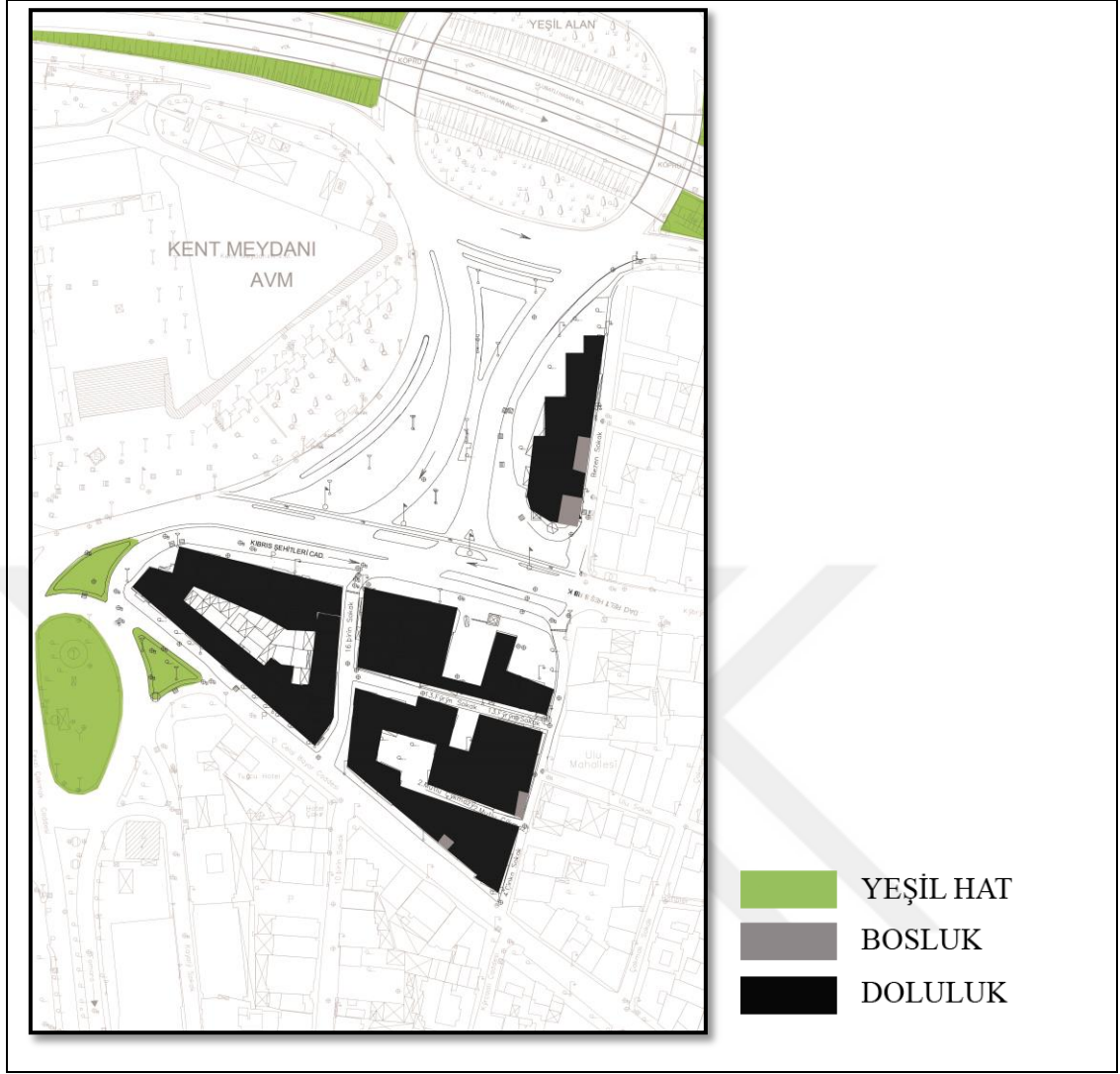
Çalışma alanı içerisinde çok katlı yüksek bina yoktur. Sayısı fazla olmamakla beraber kat yüksekliği en fazla 6 kat olan toplam 6 adet bina bulunmaktadır. Bu binaların da giriş katları ticari birim üst katları konut olarak kullanılmaktadır. Santral Garaj 2 bölgesinde diğerine göre daha küçük olan alanın içinde tamamı tek kattan oluşan yapılar mevcuttur. Kullanım alanını arttırmak için sonradan bir kat daha eklenmiş 2 yapı bulunmaktadır. Alanın güney ucunda kalan kısımda yoğun olarak 5+ kat mevcutken ada bütününde çoğunluk 2 ve 3 katlı yapılardan oluşmaktadır(Şekil 4.4.).



Şekil 4.4. Santral Garaj 2 Kat yüksekliği

4.1.3. Doluluk-Boşluk Kullanım Analizi

Alan içinde yıpranmış, eskimiş, kullanılmayan bir adet konut yapı bloğu bulunmaktadır, ancak bu yapının da zemin katı ticari amaçlı kullanılmaktadır. Alan içindeki binaların hemen hemen hepsinin zemin kat kullanımı mevcuttur. Tez çalışma kapsamında farklı dönemlerde incelendiğinde belirli ticari birimlerin kapatıldığı ya da sektör değişikliğine uğradığı gözlemlense de uzun süre boş kalan kullanılmayan zemin kat kullanımı olmamıştır (Şekil 4.5.).

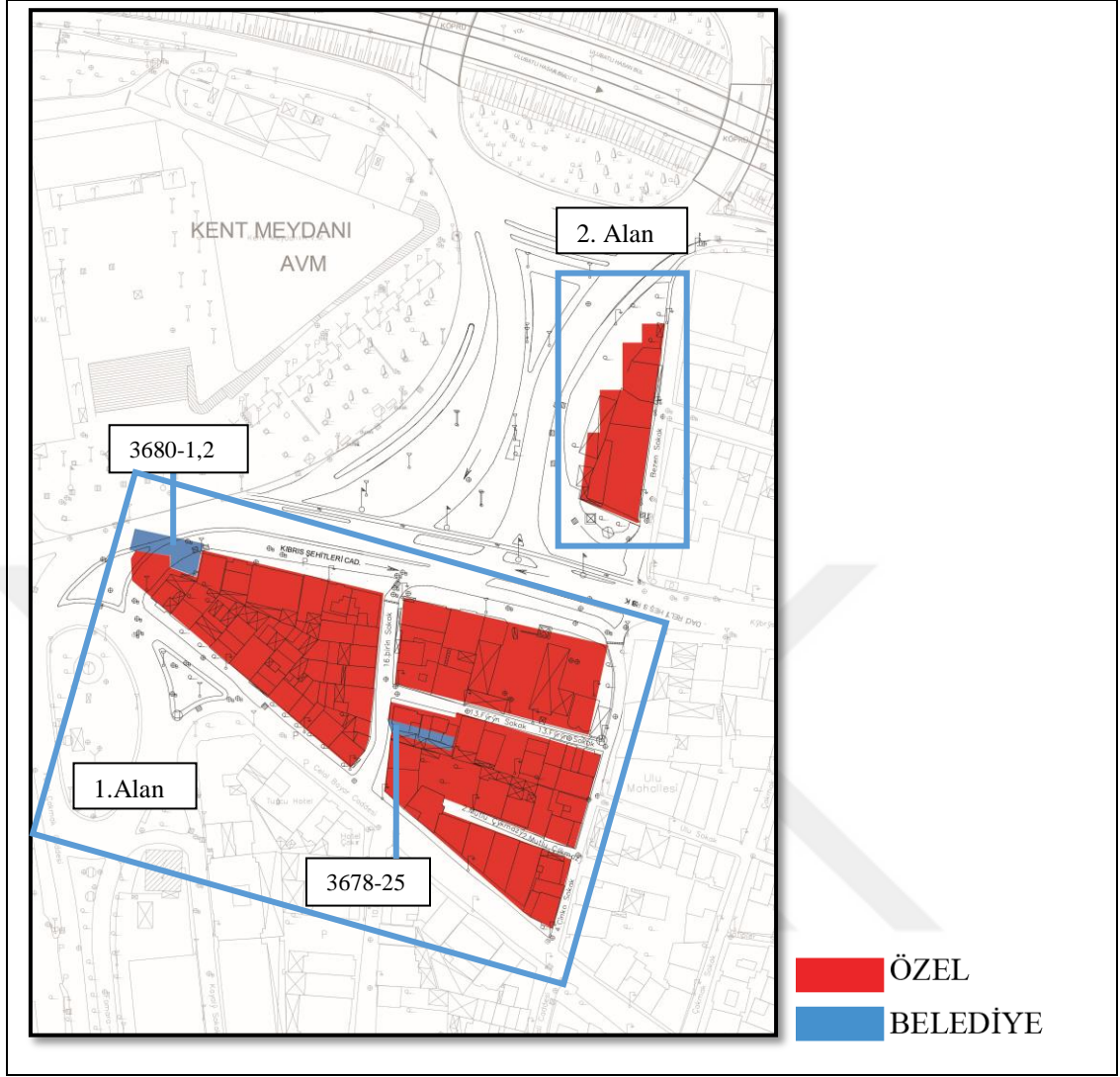


Şekil 4.5. Santral Garaj 2 Zemin doluluk-boşluk analizi

4.1.4. Mülkiyet Durumu Analizi

Santral Garaj 2 bölgesinde; biri 2. alan içinde bulunan tek ada(6887) ve 1. alan içinde 3 ada(3679, 3678, 3680 ada) mevcuttur.

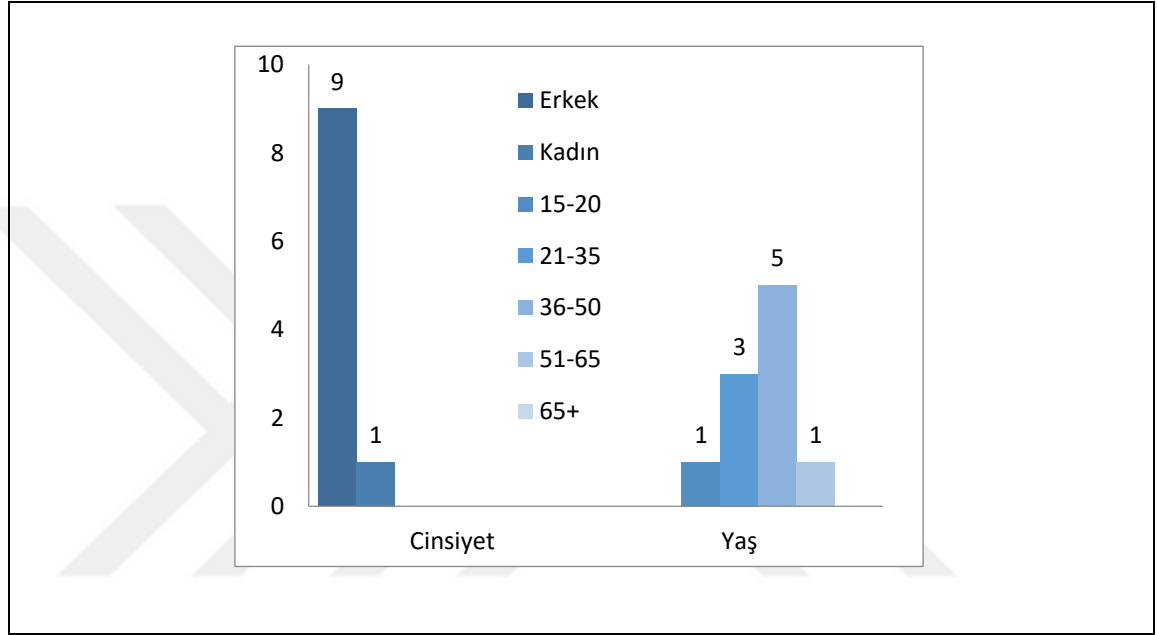
Alan içinde bulunan 3680 ada 1,2 parsel ve 3678 ada 25 parseller belediyeye ait olup, diğer tüm parseller özel mülkiyete ait parsellerdir (Şekil 4.6.).



Şekil 4.6. Santral Garaj 2 Zemin mülkiyet dağılımı

4.1.5. Derinlemesine Görüşme Analizleri

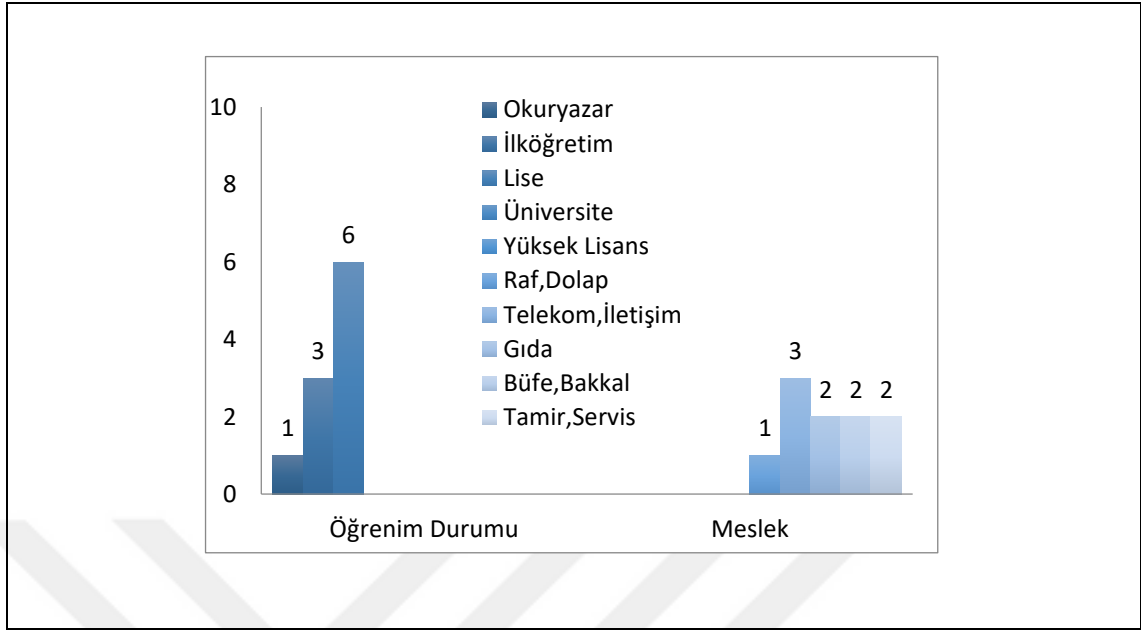
Yapılan derinlemesine görüşmeler kapsamında; değerlendirmeler 3 farklı kullanıcı gruplarına göre ele alınmıştır. İlk olarak alan içerisinde bulunan esnaf görüşmeleri ardından konut kullanıcılarıyla yapılan görüşmeler ve alan kullanıcılarıyla yapılan görüşmelerdir. Görüşmeler her kullanıcı grubuyla 10 kişiyle yapılmıştır.



Şekil 4.7. Esnaf kullanıcılarının cinsiyet ve yaş aralıklarına göre kullanıcı profili

Santral Garaj 2 alanında **esnaf kullanıcılarıyla** yapılan derinlemesine görüşmelerde;

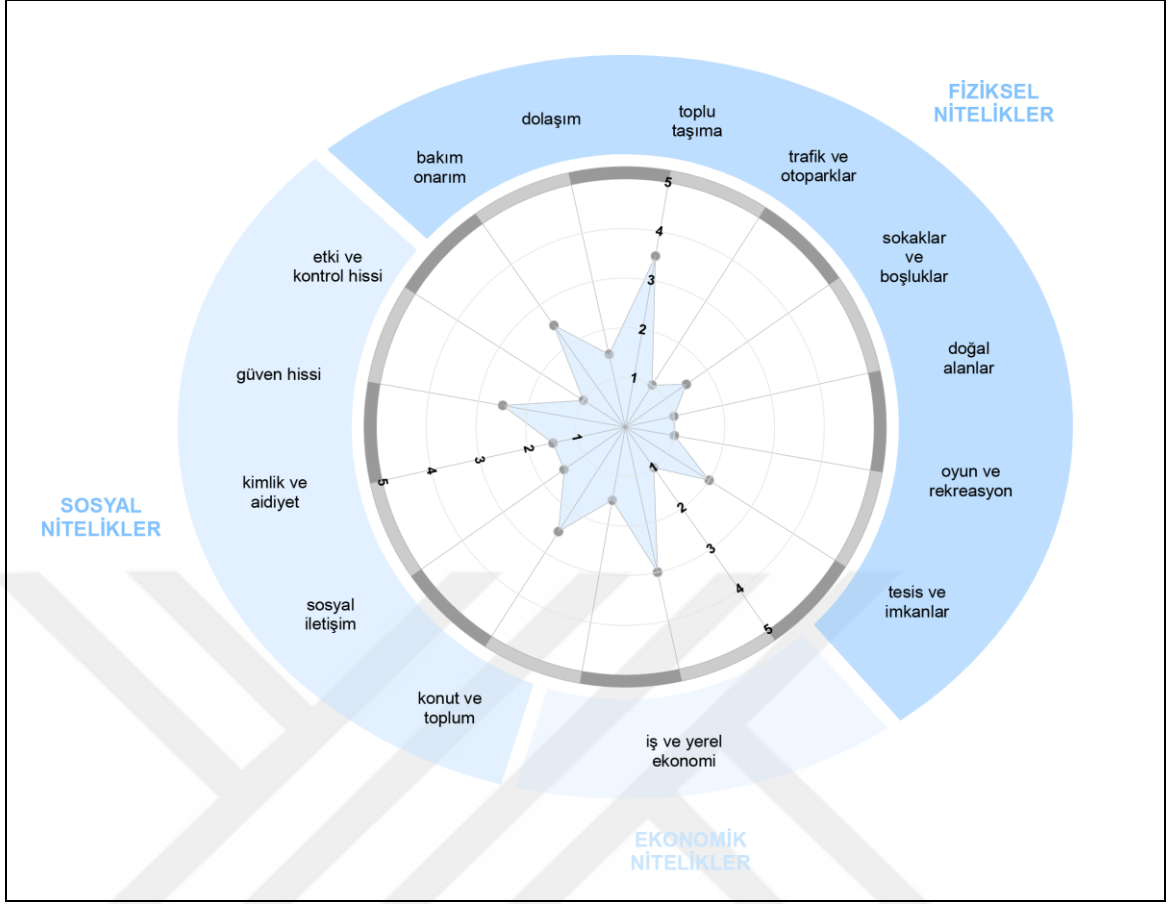
- Kullanıcıların %90'ı erkek, %10'u kadın kullanıcılardan oluşmaktadır. Yapılan görüşmelerde 36-50 yaş aralığında çalışan erkek bireylerin yoğun olduğu görülmektedir (Şekil 4.7.). Çalışan bireylerin %70'inin doğum yeri Bursa dışı olup; en fazla göçü Doğu Anadolu illerinden almıştır;
- Esnaf katılımcılarının; %10'u okuryazar, %30'u ilköğretim ve %60'ı lise mezunudur (Şekil 4.8.);
- Çalışanların sektör dağılımlarına bakıldığında görüşme kapsamında; %10'u raf ve dolap sistemleri, %30'u telekom ve iletişim sektörü, %20'si gıda, %20'si büfe, bakkal ve %20'sinin de tamirat ve servis alanlarında olduğu görülmektedir (Şekil 4.8.).



Şekil 4.8. Esnaf kullanıcılarının öğrenim durumu ve meslek aralıklarına göre kullanıcı profil

Yöntem olarak, görüşme kapsamında alan kalitesinin araştırılmasına yönelik soruların analizinde; “Scottish place standard” grafik değerlendirme kriterleri olan “kamusal mekanın özellikleri”nin içeriğinden yararlanılmış ve değerlendirme sistemi alan çalışmasında uygulanan görüşme formlarına adapte edilmiştir. Scottish place standard kapsamında belirlenen mekan standardı kriterleri Santral Garaj 2 alanında gerçekleştirilen araştırmanın yürütüldüğü başlıklar olup, bu bağlamda görüşmelerin değerlendirilmesinde bu kriterlerin puanlanmasına ilişkin uygulanan sistem kullanılmıştır. Her bir kullanıcı grubuyla yapılan görüşmeler ayrı bir grafikte değerlendirilmiştir.

Scottish yer standardına göre kamusal mekanın özellikleri; 3 farklı nitelik altında incelenmiştir. Bunlar fiziksel, sosyal ve ekonomik niteliklerdir. Fiziksel Nitelikler; *bakım onarım, dolaşım, toplu taşıma, trafik ve otoparklar, sokaklar ve boşluklar, doğal alanlar, oyun ve rekreasyon, tesis ve imkanlar* başlıkları altında oluşturulmuş sorulardır. Sosyal Nitelikler; *etki ve kontrol hissi, güven hissi, kimlik ve aidiyet, sosyal etkileşim*; Ekonomik Nitelikler ise; *iş ve yerel ekonomi* başlığı altındaki sorulardan oluşmaktadır.



Şekil 4.9. Esnaf kullanıcılarıyla yapılan görüşmelerdeki mekan kalitesi değerlendirmeleri

Esnaf kullanıcılarına yönelik yapılan görüşmelerde, mekanın fiziksel nitelikleri değerlendirildiğinde (Şekil 4.9.);

- Santral Garaj 2 Bölgesine ulaşım imkanlarının yeterli olduğu; fakat bölgenin trafik yoğunluğu ve otopark sorunundan kaynaklanan erişebilirliğinin azalmasının olumsuz bulunduğu,
- Yapılan görüşmelerde; bölgenin bakım ve onarımının orta seviyede bulunduğu,
- Bölgede bulunan binaların fiziksel özelliklerinin görsel açıdan yetersiz görüldüğü,
- Bölge ve yakın çevresinde doğal alanlar ile uygun koşullardaki oyun ve eğlence alanlarının varlığının yetersiz ve bakımsız bulunduğu,
- Tesis ve imkanlar değerlendirildiğinde ise koşulların yeterliliği orta seviyenin altında bulunduğu belirlenmiştir.

Esnaf kullanıcılarına yönelik yapılan görüşmelerde, mekanın sosyal nitelikleri değerlendirildiğinde (Şekil 4.9.);

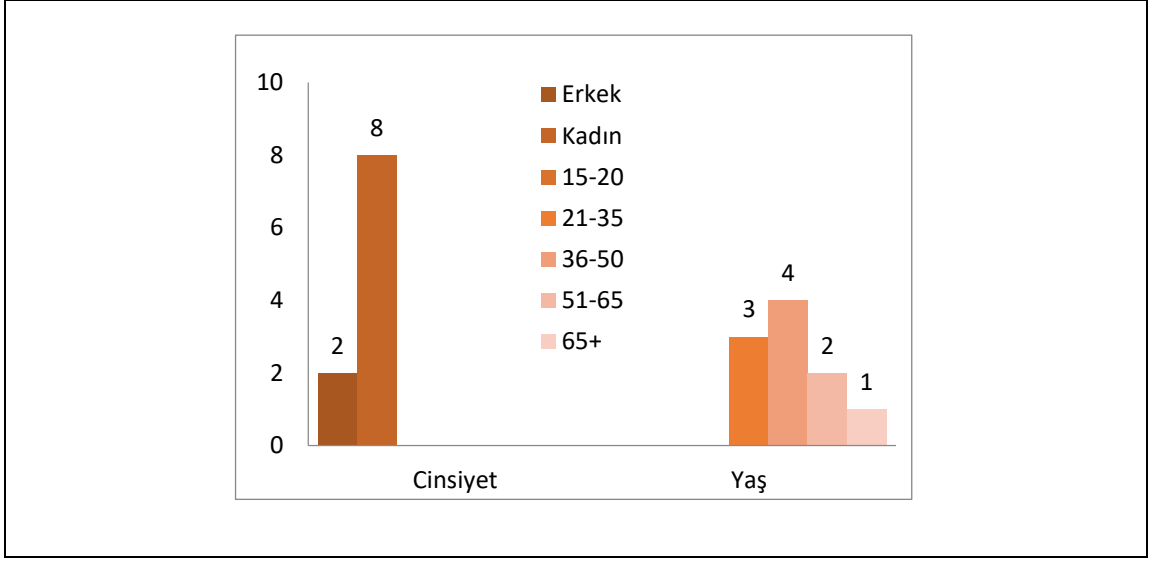
- Bölge ile ilgili yapılan çalışmalarda halk katılımının sağlanmadığı ve bölge sorunlarının belirlenmesinde kullanıcının aktif rol almadığı,
- Alanın günün her saatinde, her kullanıcı profili(engelli, yaşlı, çocuk bireyler) için güvenli olmadığı,
- Esnaf kullanıcılarının birbirleriyle iletişiminin orta seviyenin altında olduğu,
- Alanın sahip olduğu tarihsel süreç ve buna bağlı olarak öneminin bilinmediği,
- Alanda konutların yer alması olumlu bulunurken; konut kullanıcılarıyla esnaf ilişkilerinin orta seviyede olduğu belirlenmiştir.

Esnaf kullanıcılarına yönelik yapılan görüşmelerde, mekanın ekonomik nitelikleri değerlendirildiğinde (Şekil 4.9.);

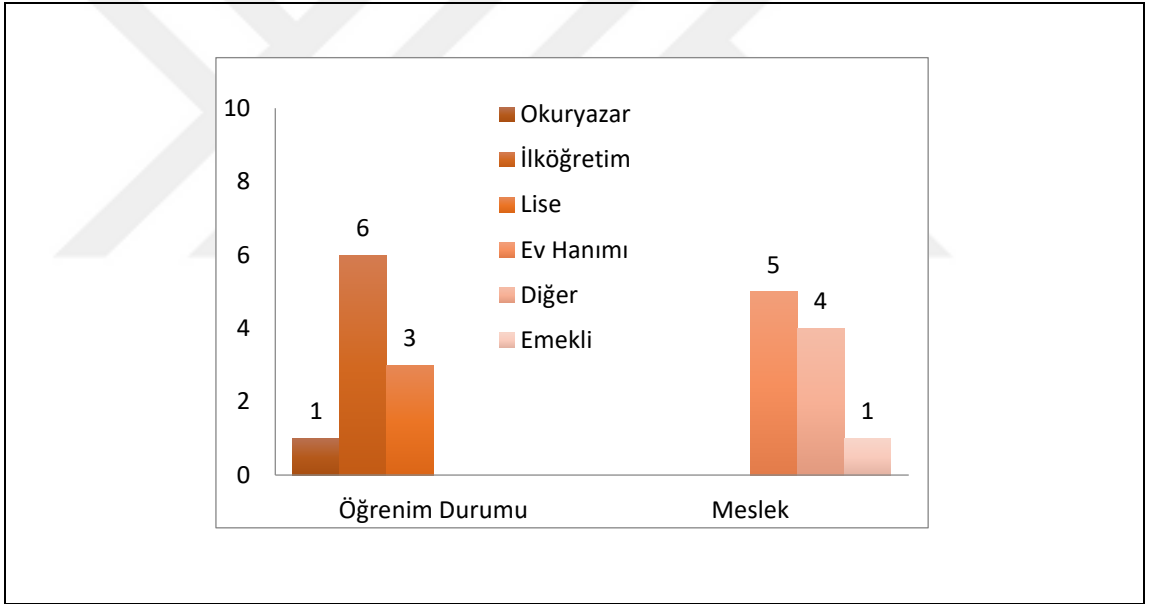
- Kullanıcıların benzer sektörlerin bir arada bulunmasını olumlu bulmadığı,
- Farklı sektörlerin bir arada bulunmasının çok daha olumlu olduğu,
- Yerel işletmelerin kurulması ve büyümesi için imkan ve fırsatların yeterli olmadığı belirtilmiştir.

Santral Garaj 2 alanında **konut kullanıcılarıyla** yapılan derinlemesine görüşmelerde;

- Kullanıcıların %80'i kadın, %20'si erkek kullanıcılarından oluşmaktadır. Yapılan görüşmelerde; 36-50 yaş aralığında kadın konut kullanıcılarının yoğun olduğu görülmektedir (Şekil 4.10.).
- Konut kullanıcılarının; %10'u okuryazar, %60'ı ilköğretim, %30'u lise mezunudur.
- Kullanıcıların, %50'si ev hanımı, %40'ı farklı sektörlerde part-time olarak çalışan, %10'u emeklidir (Şekil 4.11.).



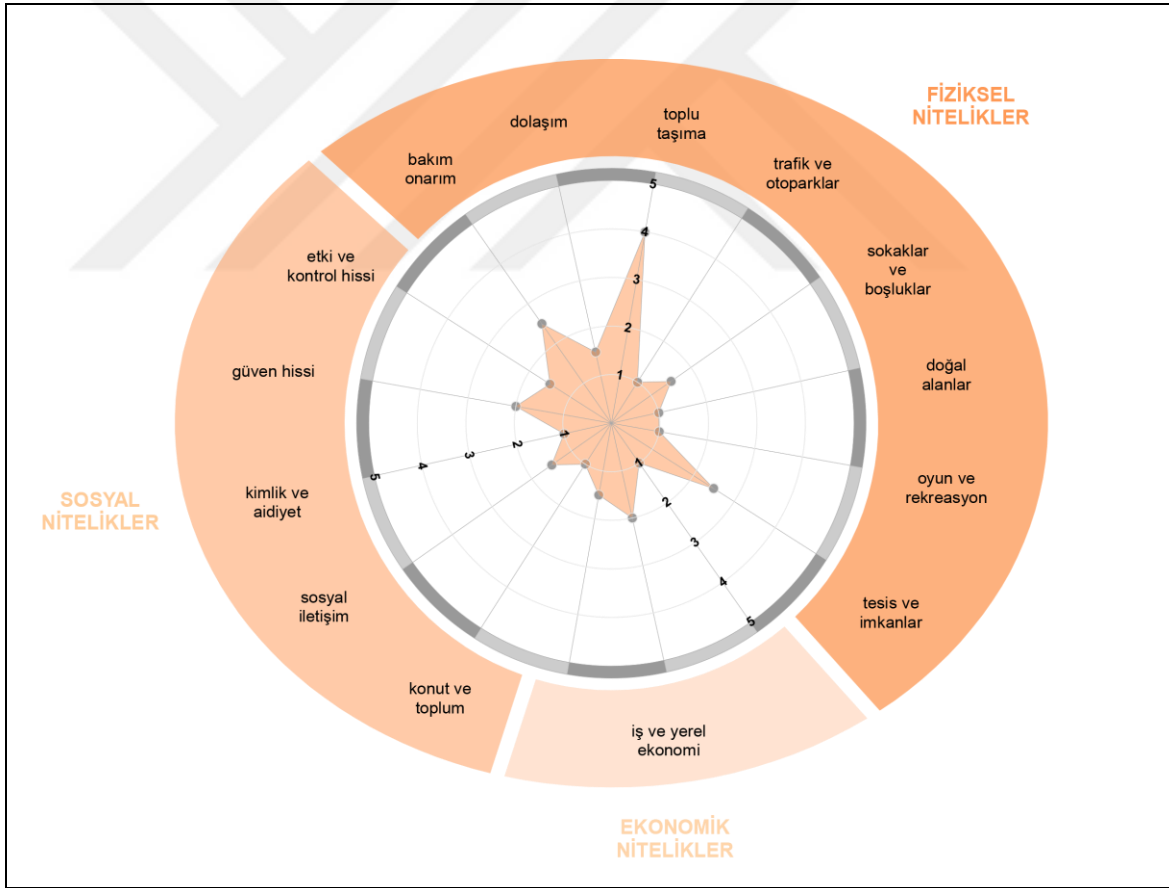
Şekil 4.10. Konut kullanıcılarının cinsiyet ve yaş aralıklarına göre kullanıcı profili



Şekil 4.11. Konut kullanıcılarının öğrenim durumu ve meslek aralıklarına göre kullanıcı profili

Konut kullanıcılarına yönelik yapılan görüşmelerde, mekanın fiziksel nitelikleri değerlendirildiğinde (Şekil 4.12.);

- Bölgeye toplu taşıma ile ulaşımın kolay sağlanabildiği,
- Bölgenin bakım, onarım ve alt yapı hizmetlerinin orta düzeyde bulunduğu,
- Sirkülasyon için cadde genişliğinin yetersiz bulunması ile birlikte engelli, yaşlı ve bebek arabalı kullanıcılar için erişebilirliğin düşük olduğu,
- Bölgedeki yapıların fiziksel olarak dış görünüşlerinin estetik olmadığı, sokak dokusunun oluşturduğu yapının yönlendirme açısından yetersiz olduğu,
- Doğal alanların, bölge içinde veya yakınında oyun, rekreasyon alanlarının yetersizliği,
- Tesis ve imkanların sınırlı ölçüde olduğu ve çeşitli olmadığı belirlenmiştir.



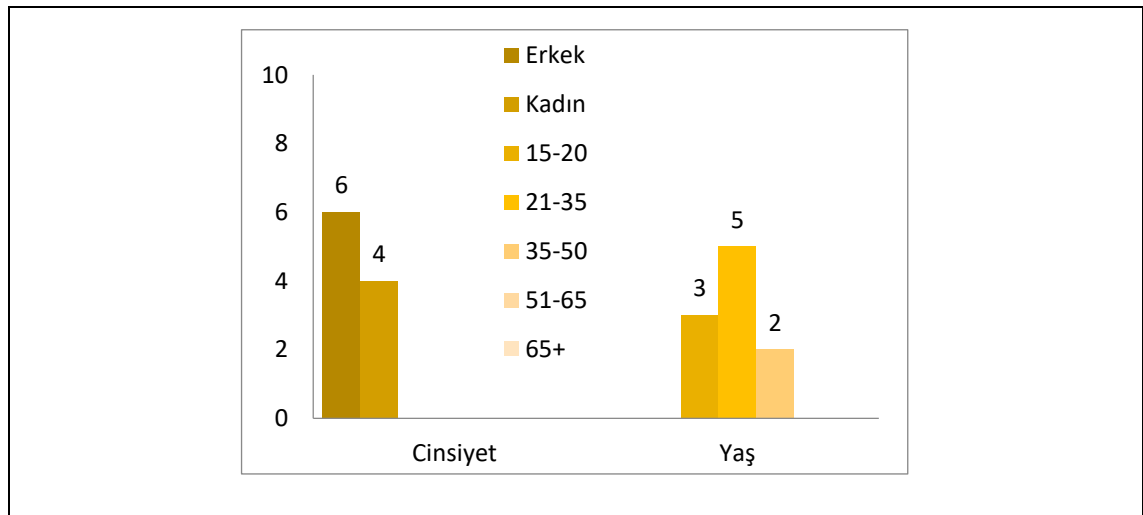
Şekil 4.12. Konut kullanıcılarıyla yapılan görüşmelerdeki mekan kalitesi değerlendirmeleri

Konut kullanıcılarına yönelik yapılan görüşmelerde, mekanın sosyal nitelikleri değerlendirildiğinde (Şekil 4.12.);

- Konut kullanıcıları arasında iletişimin güçlü olmadığı,
- Konut kullanıcılarının bölgenin önemi ve tarihsel süreci ile ilgili bilgi sahibi olmadığı,
- Bölgenin günün her saatinde ve her yaştan kullanıcı grubu için güvenilirliğinin yetersiz bulunduğu,
- Bölge için yapılacak olan herhangi bir uygulamada kullanıcı gruplarına gerekli önemin verilmeyeceğini ve aktif katılım sağlanamayacağını düşündükleri görülmüştür.

Konut kullanıcılarına yönelik yapılan görüşmelerde, mekanın ekonomik nitelikleri değerlendirildiğinde (Şekil 4.12.);

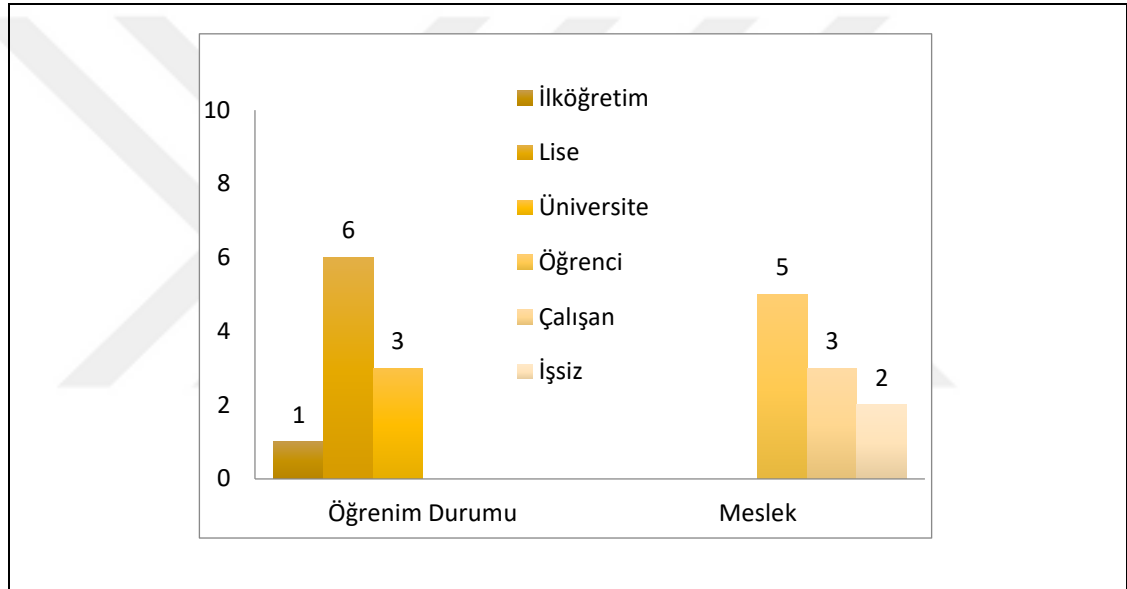
- Bölgenin sahip olduğu ekonomik imkanların yeterli olmadığı; insanların eğitim, öğretim gibi iş için beceri kazanma fırsatlarının düşük olduğu,
- Farklı sektörlerde iş imkanlarını oluşturmaya yönelik ekonomik çerçevenin olmadığı ve
- Yerel işletmelerin kurulması ve büyümesi için gerekli imkan ve koşulların yetersizliği belirlenmiştir.



Şekil 4.13. Alan kullanıcılarının cinsiyet ve yaş aralıklarına göre kullanıcı profili

Santral Garaj 2 alanında **alan kullanıcılarıyla** yapılan derinlemesine görüşmelerde;

- Alan kullanıcılarının %60'ı erkek, %40'ı kadındır. %50'si 21-35 yaş arası gençleri oluşturmaktadır (Şekil 4.13.).
- Kullanıcıların; %60'ı lise, %30'u üniversite, %10'u ise ilköğretim mezunudur.
- Bölge, hafta içi ve hafta sonu farklı kullanıcı grupları tarafından kullanılmaktadır. Hafta içi; daha çok alanı transit geçiş ve iş yeri olarak kullanım amacıyla zorunlu olarak; çoğunlukla genç erkek kesim kullanırken; hafta sonu yoğun olarak çocuklu aileler, etkinlik için bir araya gelen gençler ve çeşitli faaliyetler için bir araya gelmiş topluluklar kullanmaktadır (Şekil 4.14.).



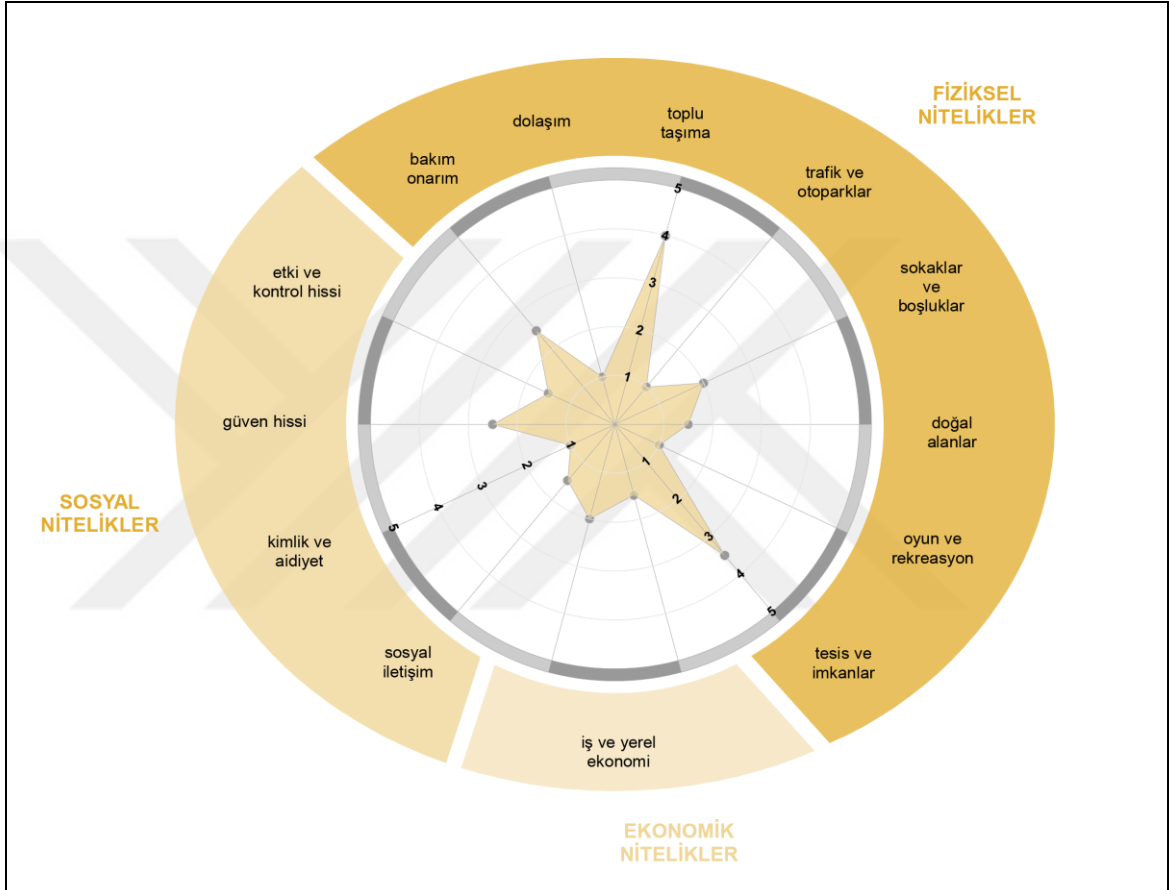
Şekil 4.14. Alan kullanıcılarının öğrenim durumu ve meslek aralıklarına göre kullanıcı profili

Alan kullanıcılarına yönelik yapılan görüşmelerde, mekanın fiziksel nitelikleri değerlendirildiğinde (Şekil 4.15.);

- Toplu taşıma imkanlarının yeterli olduğu,
- Trafiğin çok yoğun ve otoparkların çok yetersiz görüldüğü,
- Dolaşımın sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilemediği,
- Bölge içinde ve yakın çevresinde doğal alanların, oyun ve rekreasyon alanlarının yetersiz kaldığı,
- Tesis ve imkanların orta seviyeden daha iyi bulunduğu belirlenmiştir.

Alan kullanıcılarına yönelik yapılan görüşmelerde, mekanın sosyal nitelikleri değerlendirildiğinde (Şekil 4.15.);

- Bölgenin günün her saatinde, tüm kullanıcı grupları tarafından kullanılabilirliğinin orta seviyede güvenilir bulunduğu,
- Bölgenin ve yakın çevresinin yerli ve yabancı kullanıcılar için yetersiz olduğu,



Şekil 4.15. Alan kullanıcılarıyla yapılan görüşmelerdeki mekan kalitesi değerlendirmeleri

- Alan kullanıcılarının Santral Garaj 2 Bölgesinin yakın geçmişi ve önemiyle ilgili bilgi sahibi olmadığı,
- Bölge ile ilgili yapılacak olan herhangi bir uygulama için kullanıcı katılımının sağlanmayacağı düşüncesinin yoğun olduğu belirlenmiştir.

Alan kullanıcılarına yönelik yapılan görüşmelerde, mekanın ekonomik nitelikleri değerlendirildiğinde (Şekil 4.15.);

- Bölgede farklı iş sektörleri yaratmaya yardımcı olan aktif bir yerel ekonominin olmadığı,
- Kullanıcıların eğitim ve öğretim gibi iş için gerekli becerileri kazanımı için uygun olanakların olmadığı belirlenmiştir.

4.2. Tartışma

3 kullanıcı profiliyle yapılan derinlemesine görüşmeler sonucunda; farklı meslek grupları, farklı yaş aralıkları ve farklı kullanıcı gruplarının Santral Garaj 2 Bölgesi için belirtmiş oldukları mekan kalite göstergeleri benzerlik göstermektedir.

- İlk kullanıcı gurubunu oluşturan esnaf görüşmelerinde; fiziksel, sosyal ve ekonomik niteliklerin mekan kalitesi bakımından düşük bulunduğu belirlenmiştir. Esnaf kullanıcıları tramvay sirkülasyonunun yaya ve araç kullanıcı sirkülasyonunu engelleyerek, kullanım yoğunluğunu azalttığı ve bölgedeki ticari birimleri zayıflattığı belirtilmiştir.
- İkinci kullanıcı grubu olan konut sahipleriyle yapılan görüşmelerde de; mekan kalitesi göstergeleri kriterleri kapsamında yetersiz bulunmuştur. Bu bölgeyi tercih etme nedeni genel olarak zorunluluk olması nedeniyle; alanın olanaklarının yetersizliğini taşınma sürecinden itibaren yaşamaya başladıkları belirtilmektedir. Yaşam koşullarının kısıtlı (sağlık sorunu, maddi durum vb.) olması sebebiyle alan kullanımlarının zorunlu ihtiyaç dışında (sosyal aktivite veya etkinliklere katılım, doğal alanlarda bulunma vb.) olmadığı belirtilmiştir. Santral Garaj 2 bölgesi içinde veya yakınlarında doğal alanların, oyun veya rekreasyon alanlarının yetersizliği alan kullanımını azaltan bir ikinci faktördür.
- Son olarak da alan kullanıcıları ile yapılan görüşmeler değerlendirildiğinde; her iki kullanıcı grubunda olduğu gibi mekan kalitesinin yetersiz olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Tüm kullanıcı gruplarının fiziksel nitelikler başlığı altında bulunan ulaşım kriterinin yeterliye yakın bulmasının yanı sıra; bölgenin sahip olduğu en büyük sorunun trafik yoğunluğu ve otopark sıkıntısı olduğu belirtilmektedir. Kullanıcı gruplarının yaklaşık %90 gibi bir çoğunluğunun araç sahibi olmamasına rağmen; esnaf kullanıcılarının ticari birimlerinin tercih edilmemesine, konutlarda yaşayanların zaruri olarak gerçekleşen durumlarda sorun yaşadığına, alan kullanıcısı için de alan içerisinde dolaşımın sürekliliğine engel olduğu gerekçesiyle trafik sorunu dikkat çekmektedir.

Yapılan görüşmeler kapsamında alanda bir yoğunluğun olduğu ancak, bölge için yetersiz kaldığı belirlenmiştir. Bu yoğunluk Kent Meydanı AVM ve çevresinde yoğunluk oluşturduğu için Santral Garaj 2 Bölgesinin bu yoğunluğu kullanamadığı görülmektedir.

Santral Garaj 2 Bölgesi için yapılan analizler ve görüşmeler sonrasında alanın kentsel mekan kalitesinin (ekonomik, sosyal ve fiziksel nitelikleri) yetersiz olduğu belirlenmiştir.

5. SONUÇ

Kentsel dönüşümün tarihsel gelişim süreçleri değerlendirildiğinde; ilk yapılan dönüşümlerin fiziksel amaçlı yapıldığı, daha sonralarda ise sosyal niteliklerin de ön planda tutulması gerekliliği deneyimlenmiştir. Bu süreçlerin takibinde ise bu niteliklere kültürel etmenlerin de eklendiği ve tarihsel dokunun korunmasıyla beraber, kullanıcı katılımlarının dahil edildiği kentsel dönüşüm örneklerinin başarılı sonuçlar elde ettiği görülmüştür. Bu bağlamda günümüzde yapılması planlanan veya kentsel dönüşüm ihtiyacı olduğu düşünülen alanlara bakıldığında; ilk olarak fiziksel ihtiyacın ön planda olduğunun düşünülmesine rağmen; bu süreci doğuran etmenlerin başında sosyal ve demografik nedenlerin geldiği bilinmektedir. Kentsel dönüşümler değerlendirilirken; süreçlerin bütününde deneyimlenen ve başarılı olan uygulama ve yöntemlerin, yeni dönüşümlerde alan ve dokunun özellikleri göz önünde bulundurularak uygulanması gerekliliği düşünülmektedir.

Kent merkezleri; bulunduğu konumu, tarihsel süreçlere tanıklık etmesi, çevresel nitelikleri, fiziksel ve sosyal olanakları açısından ele alındığında, kente, kentliye ve kullanıcıya işlevsel, fiziksel, ekonomik ve sosyal açıdan fırsatlar sunmalıdır. Santral Garaj 2 Bölgesi; kentsel/kamusal mekanlar için ihtiyaç duyulan olanakları sağlayabilecek iken; zaman içerisinde değişen toplumsal ve demografik yapı, sosyal yaşam kalitesindeki değişim, yoğunluğa uyum sağlayamayan ulaşım ve trafik akışı, kentin gelişen alt yapısı ile merkezin farklı akslar oluşturması, çevredeki doğal ve yapay alanların kentlinin rahat kullanımı için düzenlenmemiş olması, yapılan uygulamaların kentin doğal sirkülasyonunu bölmesi sonucunda, kentsel mekan kalitesi anlamında beklentiyi karşılayamamaktadır. Bu bağlamda değerlendirildiğinde alanın kentsel dönüşüm ihtiyacının gerekli olduğunu belirtmek mümkündür.

Kentsel dönüşüm söz konusu olduğunda, dönüşüm yapılacak olan alana yönelik öncelikli adım hedeflerin ve amaçların belirlenmesi olmalıdır. Bu amaçlar belirlenirken, yönetim ve örgütlenme planları oluşturulmalıdır. Kentli ve kullanıcı gruplarının sürece dahil edilip, yerel yönetimlerle özel sektörün birlikte sorumluluk üstlendiği bir sistem planlanmalı ve geliştirilmelidir. Çalışma alanı ile benzer dinamiklere sahip bölgelerde,

dünyada özellikle kent merkezlerinde uygulanan ve kentin farklı sosyal gruplarına hizmet etmesi açısından kamusal yönüyle başarılı bulunan kentsel dönüşüm alanların dönüşümlerinde uygulanan yönetim modelleri göz önüne alınmalı ve alan için en avantajlı olduğu düşünülen yönetim modeli oluşturulmalıdır. Bu süreçler iç içe ilerlerken diğer yandan kentsel dönüşümün uygulanacağı alan için mimari tasarım kararları, hedefler ve amaçlara paralel olarak oluşturulmalıdır.

Çalışma alanının kentsel mekan kalitesini geliştirmek, Santral Garaj 2 bölgesini yeniden canlandırabilmek, alanı kente ve kentliye yeniden kazandırabilmek için alan kullanıcılarının da sürece dahil edilmesi süreç için çok önemlidir.

Santral Garaj 2 Bölgesinde yapılan analizler ve görüşmeler sonucunda; bölgenin fiziksel açıdan sahip olduğu en büyük sorunun trafik yoğunluğu ve otopark sıkıntısı olduğu belirlenmiştir. Ardından dolaşım, güvenlik hissi ve doğal alanların yetersizliği bu bölge için çözüm önerisi geliştirilmeye ihtiyaç duyulan öncelikli sorunlardır. Bu bağlamda yapılan çalışmalar öncelik trafik ve dolaşım sorununun çözümü üzerinde olmalıdır. Bölgenin sahip olduğu konum en iyi şekilde değerlendirilerek; geniş bir ölçekte ele alınıp, güney aksı geliştirilmelidir. Böylelikle Santral Garaj 2 Bölgesinin tarihsel dokuyla bütünlük oluşturabilmesi sağlanmalıdır. Şekil 3.3.'teki haritada görüldüğü gibi UNESCO tarafından koruma altına alınan aks ile Santral Garaj 2 bölgesi bütünlük oluşturabilecek şekilde alan geniş ölçekte tasarlanmalıdır. Bu bütünlüğün alanın kullanılabilirliğini ve canlılığını artırıp; yerel ekonominin de hareketlenmesine destek olacağı düşünülmektedir.

Alanın güney aksı geliştirilirken; alanı besleyen ana akslardan biri olan kuzey aksı (Yalova yolu) da aynı özenle ele alınmalıdır. Kuzey aksından gelen Yalova yolu, doğu-batı aksından geçen Ankara yoluyla kesişmekte ve alana bağlanmaktadır. Bu kesişimi oluşturan kavşak gerek motorlu taşıt trafiği gerekse yapımı tamamlanmakta olan raylı ulaşım sistemi ile beraber merkezdeki trafik yoğunluğunu arttırmaktadır. Alana ulaşımı sağlayan ana aksları besleyen alternatif yolların bulunmaması bu alandaki trafik yoğunluğunu arttırdığı gibi, alandaki zaman kaybını da arttırmaktadır. Bu durum göz önünde bulundurulduğuna alanı yayalaştırma daha geniş çerçeveden ele alınmalıdır.

Kent merkezine yaklařtıķça trafik ihtiyacı ve yoğunluğu artış göstermektedir. Bu bağlamda Santral Garaj 2 alanı için yapılması planlanan tasarımların, alanın kendi sınırları ve yakın çevresiyle sınırlandırılmaması; Yalova yolu, Kent Meydanı AVM ve güney aksı beraberinde geniş ölçekte değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda alan içerisinde bulunan araç trafiğinin mümkün olduğu düzeyde yer altına alınarak; alan ve yakın çevresinin meydan olarak düzenlenmesi önerilmektedir. Yer altına alınan araç trafiği belirli yerlerde genişleyerek otopark alanları oluşturulabilir, bu otoparklardan meydana ulaşım sağlanabilir olmalıdır. Meydan olarak düzenlenmesi önerilen alanda raylı sistem ulaşımı farklı kotlardaki zemin düzenlemeleri meydana sirkülasyonu engellemeyecek, ancak güvenliği de sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Kent merkezinin erişilebilirliğinin farklı ulaşım türleri ile geliştirilmesi, kullanıcıya fayda sağlaması bakımından önem taşımaktadır. Bu bağlamda ulaşım için alternatif üretilip, özellikle trafiğin yoğun olduğu zaman dilimlerinde bu ulaşım sistemlerinin kullanılması teşvik edilmelidir. Ayrıca engelli ve hasta bireylerin alanda dolaşımını kolayca sağlayabileceği ve ulaşım araçları arasında rahatlıkla geçiş sağlayabileceği sistemler tasarlanmalıdır.

Sonraki aşamada önem kazanan başlık ise dolaşım ve güven hissidir. Alan içerisinde birbirini destekleyen ticari birimler, konutların varlığının yanı sıra peyzaj tasarımları ile desteklenen rekreasyon alanları planlanmalıdır. Kent dolaşımında, kent mobilyaları tasarlanıp; sirkülasyonu ve kentlilerin nitelikli zaman geçirirken gereksinimlerini destekleyecek şekilde düzenlenmelidir.

Bölge içinde bulunan ve fiziksel ömrünü tamamlamış yapı blokları, hem görsel estetiğin hem de güvenliğin iyileştirilmesi açısından yıkılıp yeniden inşa edilmeli, gerekirse konut ve ticari birimler olarak yapılı çevre ile doğal çevrenin birbiriyle uyum sağlayabileceği şekilde yeniden tasarımı yapılıp uygulamaya geçilmelidir.

Marcus ve Francis'in belirttiği gibi kent merkezleri ya da meydanlarının kullanım amacı büyük oranda bekleme, gezinme, oturma, yemek yeme, etrafı izleme ve dinlenme gibi

aktivitelerden oluşmaktadır. Bu bağlamda Santral Garaj 2 Bölgesinde ve çevresinde, tesis ve imkanların çeşitliliğini artırarak; ulaşım ve kullanım kolaylığı sağlanmalıdır. Bu çeşitliliğe iş ve yerel ekonominin canlanması için gerekli faaliyetlerin de bulunduğu birimler eklenerek planlama yapılmalıdır. Bu doğrultuda yerel yönetimlerin özel sektör ile iş birliği içinde olmalı, bölgeyi ve yakın çevresini sosyal ve ekonomik bütünlüğün olduğu, hem kentin kalkınmasını sağlayacak hem de kentliye yeni iş imkanı sağlayacak alanlar oluşturulmalıdır. Yapılması önerilen bu düzenlemelerin tüm kent kullanıcılarına erişim olanağı sunabilecek çeşitlilik ve olanaklara sahip olması sağlanmalıdır. Alanda kentlilerin kişisel potansiyelleri doğrultusunda; eğlence, dinlenme ve spor faaliyetlerinde bulunabileceği alanlar tasarlanmalıdır. Ayrıca kent politikalarının temel aldığı kültürler arası kaynaşmayı; göçmen toplulukların ve yabancı turist kullanıcılarının alan içinde sosyal ve fiziksel çevreyle bütünleşmesini sağlayabilen, kültürel, eğitim, dini ve iş olanaklarından faydalanabilecek alanlar tasarlanmalıdır.

Sonuç olarak Santral Garaj 2 Bölgesi yapılan analizler ve görüşmeler değerlendirildiğinde; tez kapsamında kentsel mekan kalitesi kriterleri bakımından yetersiz bulunmuş ve çalışmada bu kriterlere yönelik çözüm önerileri geliştirilmiştir. Bölge içinde yapılması planlanan veya yapılacak olan uygulamalarda; kent dokusunun ve alan kullanıcılarının varlığı göz ardı edilmemeli, bölgenin mevcut potansiyeli geliştirilirken; gelişen ve değişen kent düzeni göz önüne alınmalı ve kentsel alanla bütünlük, süreklilik sağlayabilen tasarımlar oluşturulmalıdır.

KAYNAKLAR

- Acar, O. 2011.** Dünyada kentsel dönüşüm uygulamaları, BÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, *Yüksek Lisans Tezi*, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi, İstanbul.
- Akbulut, F. 2016.** Kentsel ulaşım hizmetlerinin planlanması ve yönetiminde sürdürülebilir politika önerileri, *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (11):336-355.
- Aktüre, S. 1985.** Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt (4): 891-904.
- Alp, İ. 2005.** Kentsel Dönüşüm-Kentsel Mekanın Yeniden Üretilmesi Sürecinde Yönetişim ve Uygulama Araçları, *Yüksek Lisans*, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.
- Altaban, Ö. 1998.** Cumhuriyet'in Kent Planlama Politikaları ve Ankara Deneyimi, *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, s.41-64.
- Anonim, 1983.** 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 23.07.1983 Tarih ve 18113 sayılı T.C. Resmi Gazete (Erişim tarihi: 02.08.2018)
- Anonim, 1983.** 2942 Sayılı Kamulaştırma Kanunu, 08.11.1983 tarih ve 18215 sayılı T.C. Resmi Gazete (Erişim tarihi: 02.08.2018)
- Anonim, 1984.** 3030 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu, 12.12.1984 tarih 18603 sayılı T.C. Resmi Gazete (Erişim tarihi: 19.12.2018)
- Anonim, 1984.** 2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu, 17.03.1984 tarih ve 18344 sayılı T.C. Resmi Gazete (Erişim tarihi: 19.12.2018)
- Anonim, 1985.** 3194 sayılı İmar Kanunu, 09.05.1985 tarih 18749 sayılı T.C. Resmi Gazete (Erişim tarihi: 19.12.2018)
- Anonim, 2004.** 5104 Sayılı Kuzey Ankara Girişi Kentsel Dönüşüm Projesi Kanunu, 12.03.2004 tarih ve 25400 sayılı T.C. Resmi Gazete (Erişim tarihi: 19.12.2018)
- Anonim, 2005.** TBMM Bayındırlık İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu, Tarih:18.04.2005, Esas No:1/984, Karar No:64. (Erişim tarihi: 24.10.2018)
- Anonim, 2005.** Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun, 05.07.2005 tarih ve 25866 sayılı T.C. Resmi Gazete (Erişim tarihi: 08.03.2018)
- Anonim, 2005.** 5393 sayılı Belediyeler Yasası, 24.06.2010 tarih ve 27621 sayılı Resmi Gazete (Erişim tarihi: 08.03.2018)
- Anonim, 2006.** <http://www.solidere.com/solidere.html>, Master Plan, (Erişim tarihi: 08.03.2018)
- Anonim, 2006.** <http://www.arkitera.com>, Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Planlama Proje Yarışması, (Erişim tarihi: 12.07.2018)
- Anonim, 2008.** Bursa Büyükşehir Belediyesi Yerel Gündem 21 "Bursa Mevcut Durum Raporu", Bursa. (Erişim tarihi: 20.01.2019)
- Anonim, 2012.** 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun Uygulama Yönetmeliği, 15.12.2012 Tarih ve 28498 sayılı T.C. Resmi Gazete
- Anonim, 2018.** <https://v3.arkitera.com/y117-bursa-santral-garaj-kent-meydani-mimari-ve-kentsel-planlama-proje-yarismasi.html> (Erişim tarihi: 08.03.2018)
- Anonim, 2019.** www.leopoldlambert.net/2014/12/05/1871-paris-commune-2014/ (Şekil 2.1.) (Erişim tarihi: 08.03.2019)
- Anonim, 2019.** <https://www.placestandard.scot> (Erişim tarihi: 10.05.2019)
- Anonim, 2019.** <https://www.nufusu.com/il/bursa-nufusu> (Erişim tarihi: 10.10.2019)

- Atalay, B. 1983.** Sanayileşme ve Sosyal Değişme (Kırıkkale Araştırması), DPT Yayınları, Ankara.
- Ataöv A., Osmay, S. 2007.** Türkiye’de Kentsel Dönüşüme Yöntemsel Bir Yaklaşım, *Metu Jfa*, 24 (2).
- Balamir, M. 2005.** Türkiye’de Kentsel İyileştirme ve Dönüşüme İlişkin Güncel Öneri ve Modeller. M. Cengizkan (E.). *TMMOB Mimarlar Odası Dergisi*, 42 (322): 28-35.
- Baransu, B. 1989.** Şehir Yenileme. Rey Basımevi, İstanbul. 185 s.
- Batkan, Ö. 1996.** Bursa Kentsel Gelişim ve Planlama Süreci, Bir Masaldı Bursa, Yapı Kredi Yayınları, s. 249.
- Bayraktar, E. 2003.** Kentsel Dönüşüm Sempozyumu. 11-12-13 Haziran-2003, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Berdi Gökhan, Ç. 2013.** Dünya’da Düünden Bugüne Kentsel Dönüşüm, <https://odtulumd.files.wordpress.com/2013/03/omd-dr-cigdem-gokhan21-mart2013.pdf>, (Erişim tarihi: 30.0.2018).
- Bosselman, P. 2012.** Urban transformation: Understanding city form and design. London.
- Cantacuzino, 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.
- Couch, C. 1990.** Urban renewal theory and practice. London, 185 pp.
- Çahantimur, A. 2007.** Sürdürülebilir kentsel gelişmeye sosyo-kültürel bir yaklaşım: Bursa örneği, *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Çalış, G., Tan, S., Kuru, M. 2017.** Dünyadaki Kentsel Dönüşüm Uygulama Örneklerinin Karşılaştırılması, *Uluslararası Katılımlı 7. İnşaat Yönetimi Kongresi*, Samsun.
- Demirkıran, S. 2008.** Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamalarında yerel yönetimlerin rolü: Bursa Büyükşehir Belediyesi örneği. *Yüksek Lisans Tezi*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Edirne.
- Demirsoy, M.S. 2006.** Kentsel dönüşüm projelerinin kent kimliği üzerindeki etkisi (lübnan-beyrut-solidere kentsel dönüşüm projesi örnek alan incelemesi), *Yüksek Lisans*, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.
- Derman, B. 2002.** Kentin Yeniden Yapılanması: Berlin Potsdam Meydanı, *Mimarlık Dergisi*, Sayı (308): 8-12.
- 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., Polat S. 2007.** Kentsel dönüşüm kavramı üzerine: Bursa’da kükürtlü ve Mudanya örnekleri, *UÜ Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, Cilt 12(1), s. 61-76.
- Dostoğlu, N., Vural, T. 2004.** Lörcher, Prost ve Piccinato’nun Bursa’daki Kentsel Gelişime Katkıları. Bursa’da Yaşam Dergisi. Piccinato Özel Sayısı. Ekim, s: 122-126.
- Duru, B., Alkan, A. 2002.** 20. Yüzyıl Kenti. İmge Kitabevi. İstanbul, 306 s.
- Eke, F. 2000.** Gecekondu Alanlarının Değerlendirilmesine İlişkin Çözümler, *SDÜ İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 5(1): 43-54.
- Eren, F. 2006.** Kentsel dönüşümlerde kamu-özel ortaklıkları ve özel girişimin dönüşümdeki varlığı: Konya örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Konya.

- Eres, Z. (2004).** Savaş Sonrası Beyrut Tarihi Kent Merkezinin Yenilenmesi, Yaşanılır Kentler / Yaşanılır İstanbul, TMMOB Mimarlar Odası Yayınları, İstanbul.
- Görgülü, Z. 1993.** Hisseli Bölüntü İle Oluşan Alanlarda Yasallaştırmanın Kentsel Mekâna Etkileri, *YTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları*, İstanbul.
- Gülersoy, N. Z. 1997.** Şehirselle Koruma Ders Notları, İstanbul Teknik Üniversitesi. s. 11-53.
- Gür, M. 2014.** Kentsel dönüşüm uygulamasında yaşam kalitesi araştırması ve kavramsal bir model önerisi: Bursa Doğanbey örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, UÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Bursa.
- Gürler, E. 2003.** Kentsel Yeniden Üretim Süreci Üzerine Karşılaştırmalı Çalışma: İstanbul Örneği. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. 11-13 Haziran 2003, sayfa 113-158. *Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi*, İstanbul. 425 s.
- İnan, A. 1972.** Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi
- İnce E. K. 2006.** Kentsel Dönüşümde Yeni Politika, Yasa ve Eğilimlerin Değerlendirilmesi (Kuzey Ankara Girişi -Protokol Yolu- Kentsel Dönüşüm Projesi), *Yüksek Lisans Tezi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- İncedayı, D. 2004.** Kentsel Dönüşüm Kavramı Üzerine. H. B. Tuna (Editör), *Kentsel Dönüşüm ve Katılım. Mimarist Dergisi*. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, yıl:4, sayı:12, 2004/2. s.60-61.
- Kaplıanoğlu, R. 2001.** Bursa Ansiklopedisi I. Avrasya Etnografya Vakfı Yayınları, Bursa. 304 s.
- Kaplıanoğlu, R. 2008.** Kent Haritalarına Göre Bursa'nın Kentsel Gelişmesi, Bursa Şehri'nin Gelişmesi ve Kentsel Planlama Kültürü, *Osmangazi Belediyesi Kültür Yayınları*, s. 78.
- Kayalar, L. 2004.** Berlin-Potsdamer Meydanı, Kentsel Tasarım Yöntem Teknikleri, *Yüksek Lisans*, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, İstanbul.
- Keleş, R. 1998.** Kentbilim Terimleri Sözlüğü, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Knox, P. L. 1994.** Urbanization: An Introduction to Urban Geography, Prentice Hall, New Jersey.
- Kocabaş, A. 2006.** Kentsel Dönüşüm (Yenileştirme) İngiltere Deneyimi ve Türkiye'deki Beklentiler. İstanbul: Literatür Yayıncılık.
- Kocamemi, N.G. 2006.** Kentsel dönüşüm süreci Kazlıçeşme örneği, *Yüksek Lisans*, MGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.
- Kovancı, P. 1996.** Urban Regeneration Issues and Policies as Complementary and Multi-Aspect Planning Tools. MS. Thesis (unpublished); ODTÜ. 275 pp.
- Mutman, D. 2010.** Participative action as a temporary intervention: a tool for sustainable urban transformation, *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Mutman, D., Hacıhasanoğlu, O. 2011.** Alternatif ve sürdürülebilir bir kentsel dönüşüm yöntemi olarak geçişli yeniden canlandırma. *İtüdergisi/a (1)*. İstanbul.
- Önder, S., Aklıanoğlu, F. 2002.** Kentsel açık mekan olarak meydanların irdelenmesi. *S.Ü. Ziraat Fakültesi Dergisi 16 (29): 96-106*.
- Özcan, K. 2006.** Tanzimat'ın kent reformları: Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde erken planlama deneyimleri (1839-1908). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 7(2): 149-180.
- Özer, N., Say Özer, Y.** Bir kentsel süreklilik örneği: potsdamer meydanı, www.academia.edu/8979163/ (Erişim tarihi: 02.08.2019).
- Öztaş, N. 2005.** Türkiye'de kentsel dönüşüm ve Haliç örnekleme, *Yüksek Lisans Tezi*, MGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, İstanbul.

- Polat, S. 2005.** Mimarlık ve kentsel yaşam kalitesinin sağlanmasında dönüşüm projelerinin rolü: bursa – santral garaj bölgesi örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, UÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Bursa.
- Ravetz, A. 1986.** The Government of Space, Town Planning in Modern Society, Faber and Faber, 18.
- Roberts, P. (2000).** The Evaluation, Definition and Purpose of Urban Regeneration, Urban Regeneration A Handbook, British Urban Regeneration Association, London.
- Sayar, Z. 1948.** 5218 Sayılı Kanun ve Mavi Haritası, *Arkitekt Dergisi*, 9(12): s.187-188.
- Şahin, S. Z. 2003.** İmar Planı Değişiklikleri ve İmar Hakları Aracılığıyla Yanıltıcı (Pseudo) Kentsel Dönüşüm Senaryoları: Ankara Altındağ İlçesi Örneği. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. 11-13 Haziran 2003, sayfa 89-101. *Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi*, İstanbul. 425 s.
- Şenyapılı, T. 1998.** Cumhuriyet'in 75.Yılı Gecekonduunun 50.Yılı, *75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, s.301-316.
- Şişman A., Kibaroğlu D. 2009.** Dünyada ve Türkiye’de kentsel dönüşüm uygulamaları, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, Ankara.
- Tadmori, K. 2004.** Lübnan-Trablus Kentsel Sit Alanının Koruma Sorunsalı ve Koruma Planlaması İçin Yönlendirici Kavramsal Çerçeve, *Doktora Tezi*, MSÜ, İstanbul.
- Tekeli, İ. 1985.** Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye’de Kentsel Dönüşüm, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt(4): s.878-890.
- Tekeli, İ. 1998.** Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması, *75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, s.1-24.
- Tekeli, İ. 2001.** Modernite Aşılırken Kent Planlaması. İmge Kitabevi. İstanbul. 279 s.
- Tekeli, İ. 2003.** Kentleri Dönüşüm Mekanı Olarak Düşünmek. Kentsel Dönüşüm Sempozyumu Bildirisi. 11-13 Haziran 2003, sayfa 2-7. Yıldız Teknik Üniversitesi Basım-Yayın Merkezi, İstanbul. 425 s.
- Tekeli, İ. 2010.** Türkiye’nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Türkün, A., Kurtuluş, H. 2005.** İstanbul’da Kentsel Ayrışma, *Bağlam Yayınları*, İstanbul.
- Türkoğlu, H. 2013.** “Cumhuriyet Döneminde Bursa’nın Kentsel Gelişimi ve Planlanması”, *Prof. Dr. Rana Akdiş Anısına Cumhuriyet Döneminde Bursa’da Kentleşme Sempozyumu*, Uludağ Üniversitesi Basımevi, s.154.
- Vardar, B. 2008.** “Osmanlı Modernleşme Döneminden 21. Yüzyıl Bursası’nda Kentsel Gelişim”, Bursa Şehrinin Gelişmesi ve Kentsel Planlama Kültürü, Osmangazi Belediyesi Kültür Yayınları, s. 85.
- Vural, T. 2008.** “Bursa’nın Kentsel Gelişimi ve Piccinato Planı”, Bursa Şehrinin Gelişmesi ve Kentsel Planlama Kültürü, Osmangazi Belediyesi Kültür Yayınları, s. 98.
- Yerebasmaz, H. 2006.** Gerze Kentsel Dönüşüm Örneğinin İncelenmesi Üzerine Bir Araştırma, *Yüksek Lisans Tezi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Yenice, M.S. 2014.** Türkiye’nin Kentsel Dönüşüm Deneyiminin Tarihsel Analizi. *BAÜ Fen Bil. Enstitü Dergisi*, Cilt 16(1): 76-88.

EKLER

- EK 1** Görüşme Formları
EK 2 Santral Garaj 2 Alanı Ve Yakın Çevresi Kadastral Sınır Haritası
EK 3 Santral Garaj 2 Alan Fotoğrafları



EK 1 Görüşme Formları

<p style="text-align: center;">ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK FAKÜLTESİ BİNA BİLGİSİ ANA BİLİM DALI YÜKSEK LİSANS TEZİ ALAN ÇALIŞMASI</p> <p style="text-align: center;">ESNAF GÖRÜŞMELERİ FORMU</p> <p><i>Vereceğiniz yanıtlar, yüksek lisans tez çalışmamda kullanılmak amacı ile toplanmakta olup <u>TAMAMEN GİZLİ KALACAKTIR</u>. İlginiz ve yardımınız için teşekkürler.</i></p> <p>Görüşmenin Yapıldığı Yer: Görüşmenin Yapıldığı Tarih: / / 2019</p>

Kullanıcı Profiline Yönelik Sorular:

1.Yaşınız: (1) 15-20 (2) 21-35 (3) 36-50 (4) 51-65 (5) 65+

2.Cinsiyetiniz: (1) Kadın (2) Erkek

3.Öğrenim Durumunuz : (1) okur yazar (2) ilk okul (3) ortaokul (4) lise
(5) üniversite (6)Diğer.....

4.Doğum Yeriniz: (1) Bursa (2) Bursa dışı

5.Yaptığınız işin faaliyet alanı nedir? : (1) Raf, Dolap, Metal (2) Telekom, İletişim (3) Gıda
(4) Büfe, Bakkal (5) Tamir, Servis, Hırdavat (6)Diğer.....

6.İşyerinizin başka şubesi var mı? : (1) Evet (2) Hayır

7.Dükkanınızın açılış ve kapanış saatleri? :

8.İşyerinizde toplam kaç kişi çalışmaktadır? :

9.İşyerinizin mülkiyet durumu nedir? : (1) Kendi mülküm (2) Hisseli (3) Kiracıyım

10.İşyerinize ulaşımı nasıl sağlıyorsunuz? : (1) Özel araç (2) Otobüs (3) Raylı sistem
(4) Dolmuş (5) Yaya

11.Bu bölgeyi tercih etme nedeniniz nedir? : (1) Ulaşım kolaylığı
(2) Kira veya satış bedelinin uygun olması
(3) İş kolunun burada yer alması
(4) İnsan yoğunluğunun olması
(5) Mal temini kolaylığı
(6)Diğer.....

12. Dönüşüm olması durumunda; bölgede ne tür faaliyetlerin ağırlıklı olarak yer almasını istersiniz? :

- (1) Alışveriş ve eğlence tesisleri
- (2) Kültür ve eğitim tesisleri
- (3) İş merkezleri
- (4) Yeşil alanlar
- (5) Konutlar
- (6) Hepsi.....

Aşağıdaki ifadeleri okuyarak, her bir ifadeye katılıp katılmadığınızı sağ taraftaki dikdörtgenlere X koyarak belirtiniz. Böylece, her bir ifade için 1 ile 5 arasında not vermiş (X ile işaretlemiş) olacaksınız.		1- Kesinlikle katılmıyorum	2- Katılmıyorum	3- Ne katılmıyorum ne katılmıyorum (Kararsızım)	4- Katılıyorum	5- Tamamen katılıyorum
KAMUSAL MEKÂNIN ÖZELLİKLERİ;	KATILMA SEVİYESİ					
DOLAŞIM						
Caddede dolaşmak için kaldırımların genişliği yeterlidir.						
Engelli, bebek arabalı, yaşlı müşterilerin caddeye erişimi kolaydır.						
TOPLU TAŞIMA						
Toplu taşıma araçlarının duraklarına yakın olmak işleri arttırmaktadır.						
Bu bölgeye toplu taşıma araçları ile ulaşım yeterlidir.						
TRAFİK VE OTOPARKLAR						
Caddede karşıdan karşıya geçişi sağlayan Trafik ışıkları/alt geçitler/yaya geçitleri yeterli sayıdadır.						
Bölgenin trafik yoğunluğu günün her saatinde az olmaktadır.						
Bölgede yeterli düzeyde otopark mevcuttur.						
SOKAKLAR VE BOŞLUKLAR						
Bölgedeki binaların fiziksel özellikleri görsel açıdan yeterli durumdadır.						
Kaldırımlar esnafın ürünlerini sergilemeleri için de kullanılmalıdır.						
DOĞAL ALANLAR						
Bölgede insanların kullanabileceği doğal alanlar yeterlidir.						
Doğal alanlar bakımlıdır ve oturma dinlenme alanları yeterlidir.						
OYUN VE REKREASYON ALANLARI						
Bölgede içinde uygun koşullarda oyun ve eğlence alanları yeterlidir.						
Bölgeye yakın çevrede uygun koşullarda oyun ve eğlence alanları yeterlidir.						
TESİS VE İMKANLAR						
Farklı ihtiyaçlara yönelik tesis ve imkanlar vardır. (sağlık, eğitim, alışveriş, dinlenme vb.)						
İŞ VE YEREL EKONOMİ						
Etrafımda benim sektöre benzer mağazaların olması işlerimi arttırmaktadır.						
Bu caddede çok farklı sektörlerin bir arada olması işlerimi arttırmaktadır.						
Yerel işletmelerin kurulması ve büyümesi için fırsat ve alanlar vardır.						
KONUT VE TOPLUM						
Konut ve ticari birimlerin iç içe olması işleyişi katkı sağlamaktadır.						
Her yaş grubundan konut kullanıcısı mevcuttur.						
Konut kullanıcılarının esnafa ilişkileri kuvvetlidir.						
SOSYAL İLETİŞİM						
Alan içinde esnaflar arasında güçlü bir bağ vardır.						
Yerli ve yabancı birçok kullanıcıyı bir araya getiren imkanlar vardır.						
KİMLİK ve AİDİYET						
Alanın insanlar üzerinde tarihi ve manevi açıdan bir önemi vardır.						
Kullanıcılar bölgenin yakın geçmiş tarihini bilmektedirler.						
GÜVEN HİSSİ						
Alan tüm kullanıcılar için güvenlidir.						
Alan içinde günün her saatinde dolaşmak güvenlidir.						
Cadde aydınlatmaları gece dolaşım için yeterlidir.						
BAKIM ve ONARIM						
Alanın genel bakım ve onarımı düzenli yapılmaktadır.						
Bölgenin alt yapı hizmetleri yeterli düzeydedir.						
ETKİ ve KONTROL HİSSİ						
Bölgede yapılacak çalışmalarla ilgili yerel halk bilgilendirilmekte ve alınan kararlarda yerel halkın katılımı sağlanmaktadır.						
Bölge sorunları belirlenirken kullanıcı aktif rol almaktadır.						

YARDIMCI OLDUĞUNUZ VE ZAMAN AYIRDIĞINIZ İÇİN ÇOK TEŞEKKÜR EDERİM.

**ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK FAKÜLTESİ BİNA BİLGİSİ ANA BİLİM
DALI YÜKSEK LİSANS TEZİ ALAN ÇALIŞMASI**

KONUT KULLANICILARI GÖRÜŞMELERİ FORMU

*Vereceğiniz yanıtlar, yüksek lisans tez çalışmamda kullanılmak amacı ile toplanmakta olup
TAMAMEN GİZLİ KALACAKTIR. İlginiz ve yardımınız için teşekkürler.*

Görüşmenin Yapıldığı Yer: Görüşmenin Yapıldığı Tarih:/...../2019

Kullanıcı Profiline Yönelik Sorular:

1.Yaşınız: (1) 15-20 (2) 21-35 (3) 36-50 (4) 51-65 (5) 65+

2.Cinsiyetiniz: (1) Kadın (2) Erkek

3.Öğrenim Durumunuz : (1) okur yazar (2) ilk okul (3) ortaokul (4) lise
(5) üniversite (6)Diğer.....

4.Doğum Yeriniz: (1) Bursa (2) Bursa dışı

5.Mesleğiniz nedir? : (1) Ev Hanımı (2) Özel sektör çalışanı (3) Emekli (4)Diğer.....

6.Konutunuzda toplam kaç kişi yaşamaktadır? :

7.Konutunuzun mülkiyet durumu nedir? : (1) Kendi mülküm (2) Hisseli (3) Kiracıyım

8.Konutunuza ulaşımı nasıl sağlıyorsunuz? : (1) Özel araç (2) Otobüs (3) Raylı sistem
(4) Dolmuş (5) Yaya

9.Bu bölgeyi tercih etme nedeniniz nedir? : (1) Ulaşım kolaylığı
(2) Kira veya satış bedelinin uygun olması
(3) Çalışma alanına yakın olması
(4) Merkezi olması
(5)Diğer.....

10. Dönüşüm olması durumunda; bölgede ne tür faaliyetlerin ağırlıklı olarak yer almasını istersiniz? :

- (1) Alışveriş ve eğlence tesisleri
- (2) Kültür ve eğitim tesisleri
- (3) İş merkezleri
- (4) Yeşil alanlar
- (5) Konutlar
- (6) Hepsi.....

Aşağıdaki ifadeleri okuyarak, her bir ifadeye katılıp katılmadığınızı sağ taraftaki dikdörtgenlere X koyarak belirtiniz. Böylece, her bir ifade için 1 ile 5 arasında not vermiş (X ile işaretlemiş) olacaksınız.		1- Kesinlikle katılmıyorum	2- Katılmıyorum	3- Ne katılmıyorum ne katılmıyorum (Kararsızım)	4- Katılıyorum	5- Tamamen katılıyorum
KAMUSAL MEKÂNIN ÖZELLİKLERİ;	KATILMA SEVİYESİ					
DOLAŞIM						
Caddede dolaşmak için kaldırımların genişliği yeterlidir.						
Engelli, bebek arabalı, yaşlı bireylerin konutuma erişimi kolaydır.						
TOPLU TAŞIMA						
Bu bölgeye toplu taşıma araçları ile ulaşım yeterlidir.						
Toplu taşıma hizmetlerini herkes karşılayabilir.						
TRAFİK VE OTOPARKLAR						
Caddede karşıdan karşıya geçişi sağlayan Trafik ışıkları/alt geçitler/yaya geçitleri yeterli sayıdadır.						
Bölgenin trafik yoğunluğu günün her saatinde az olmaktadır.						
Bölgede yeterli düzeyde otopark mevcuttur.						
SOKAKLAR VE BOŞLUKLAR						
Bölgedeki binaların fiziksel özellikleri görsel açıdan yeterli durumdadır.						
Fiziksel yapı, insanların yön bulmalarında yardımcı olmaktadır.						
DOĞAL ALANLAR						
Bölgede insanların kullanabileceği doğal alanlar yeterlidir.						
Doğal alanlar bakımlıdır ve oturma dinlenme alanları yeterlidir.						
OYUN VE REKREASYON ALANLARI						
Bölge içinde uygun koşullarda oyun ve eğlence alanları yeterlidir.						
Bölgeye yakın çevrede uygun koşullarda oyun ve eğlence alanları yeterlidir.						
TESİS VE İMKANLAR						
Farklı ihtiyaçlara yönelik tesis ve imkanlar vardır. (sağlık, eğitim, alışveriş, dinlenme vb.)						
İŞ VE YEREL EKONOMİ						
İnsanların eğitim, öğretim gibi iş için beceri kazanma fırsatları vardır.						
Farklı iş türleri yaratmaya yardımcı olan aktif bir yerel ekonomi vardır.						
SOSYAL İLETİŞİM						
Günün farklı saatlerinde, yıl boyunca farklı olanaklar sunan kullanım alanları mevcuttur.						
Yerli ve yabancı birçok kullanıcıyı bir araya getiren imkanlar vardır.						
KİMLİK ve AİDİYET						
Alanın insanlar üzerinde tarihi ve manevi açıdan bir önemi vardır.						
Kullanıcılar bölgenin yakın geçmiş tarihini bilmektedirler.						
GÜVEN HİSSİ						
Alan her kullanıcı için güvenlidir.						
Alan içinde günün her saatinde dolaşmak güvenlidir.						
Cadde aydınlatmaları gece dolaşım için yeterlidir.						
BAKIM ve ONARIM						
Alanın genel bakım ve onarımı düzenli yapılmaktadır.						
Bölgenin alt yapı hizmetleri yeterli düzeydedir.						
ETKİ ve KONTROL HİSSİ						
Bölgede yapılacak çalışmalarla ilgili yerel halk bilgilendirilmekte ve alınan kararlarda yerel halkın katılımı sağlanmaktadır.						
Bölge sorunları belirlenirken kullanıcı aktif rol almaktadır.						

YARDIMCI OLDUĞUNUZ VE ZAMAN AYIRDIĞINIZ İÇİN ÇOK TEŞEKKÜR EDERİM.

**ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK FAKÜLTESİ BİNA BİLGİSİ ANA BİLİM
DALI YÜKSEK LİSANS TEZİ ALAN ÇALIŞMASI**

ALAN KULLANICILARI GÖRÜŞMELERİ FORMU

*Vereceğiniz yanıtlar, yüksek lisans tez çalışmamda kullanılmak amacı ile toplanmakta olup
TAMAMEN GİZLİ KALACAKTIR. İlginiz ve yardımınız için teşekkürler.*

Görüşmenin Yapıldığı Yer: Görüşmenin Yapıldığı Tarih:/...../2019

Kullanıcı Profiline Yönelik Sorular:

1.Yaşınız: (1) 15-20 (2) 21-35 (3) 36-50 (4) 51-65 (5) 65+

2.Cinsiyetiniz: (1) Kadın (2) Erkek

3.Öğrenim Durumunuz : (1) okur yazar (2) ilk okul (3) ortaokul (4) lise
(5) üniversite (6)Diğer.....

4.Doğum Yeriniz: (1) Bursa (2) Bursa dışı

5.Mesleğiniz nedir? : (1) Öğrenci (2) Özel sektör çalışanı (3) Kamu çalışanı (4) Esnaf
(5) Ev hanımı (6) İşsiz (7) Emekli (8)Diğer.....

6. Alana ulaşımı nasıl sağlıyorsunuz? : (1) Özel araç (2) Otobüs (3) Raylı sistem
(4) Dolmuş (5) Yaya

7. Hangi ilçede ikamet etmektesiniz?: (1) Osmangazi (2) Yıldırım (3) Nilüfer
(4) Mudanya (5) Diğer.....

8. Bölgeyi hangi sıklıkta kullanmaktasınız? (1)Her gün (2)Haftada 1 kez (3)Haftada 2-3
kez (4)Ayda 1 kez (5) Nadiren

9. Bu bölgeyi daha çok hangi günler ve hangi saat sıklığıyla kullanmaktasınız? : (1) Hafta içi (2)
Hafta sonu (3) Sabah saatleri (4) Öğlen saatleri (5) İkinci saatleri (6) Akşam saatleri

10. Bölgede ne kadar vakit geçiriyorsunuz? : (1) 1 saatten az (2) 2-3 saat (3) 4-5 saat

11.Bu bölgeyi tercih etme nedeniniz nedir? : (1) Her gün zorunlu (iş, okul vs.)
(2) Alışveriş, yeme-içme vs.
(3) Planlı aktiviteler için (eğlence, toplantı, konser vs.)
(4) Yürüyüş yapmak, hava almak için
(5)Diğer.....

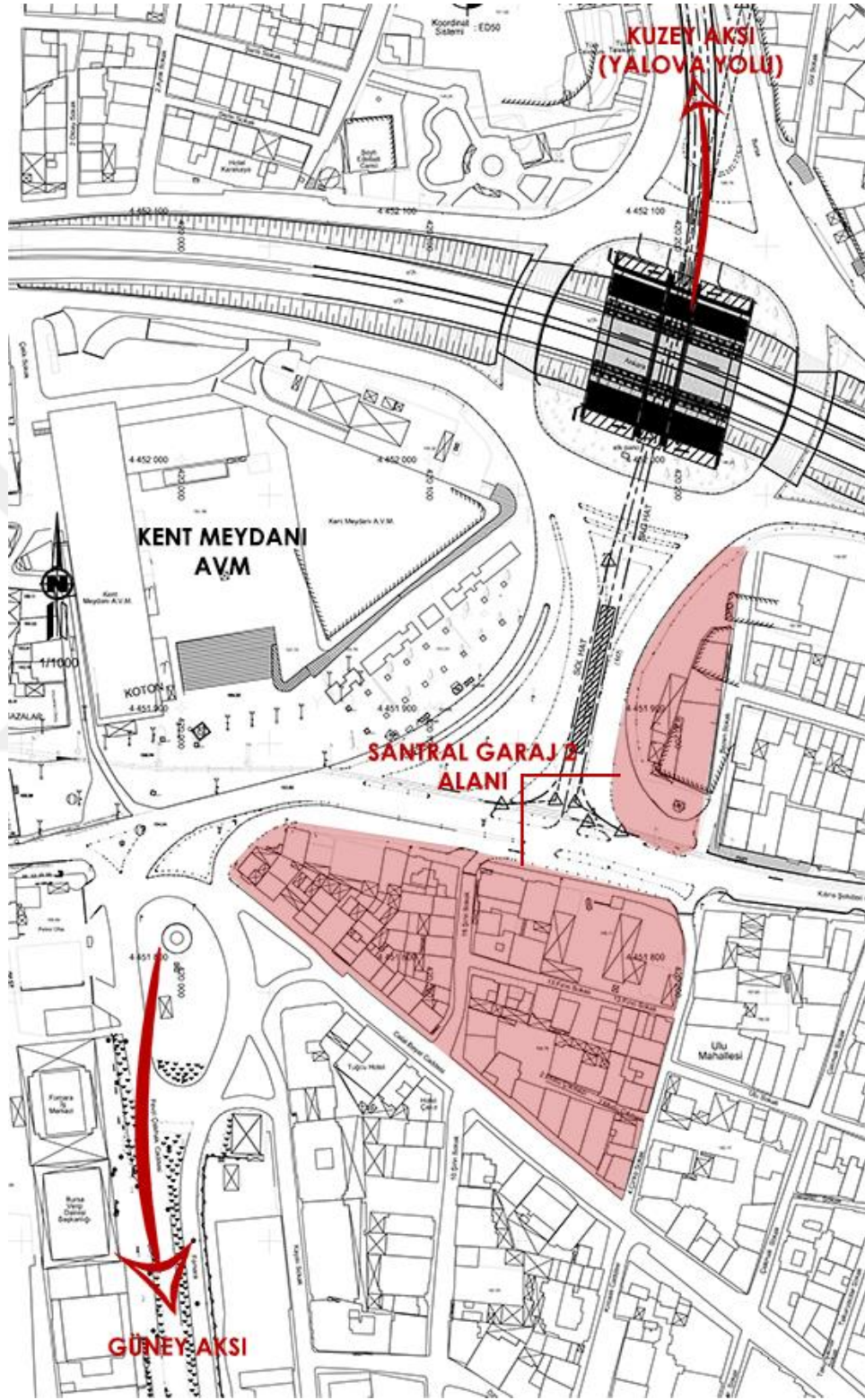
**12. Dönüşüm olması durumunda; bölgede ne tür faaliyetlerin ağırlıklı olarak yer almasını
istersiniz? :**

- (1) Alışveriş ve eğlence tesisleri
- (2) Kültür ve eğitim tesisleri
- (3) İş merkezleri
- (4) Yeşil alanlar
- (5) Konutlar
- (6) Hepsi.....




Aşağıdaki ifadeleri okuyarak, her bir ifadeye katılıp katılmadığınızı sağ taraftaki dikkörtgenlere X koyarak belirtiniz. Böylece, her bir ifade için 1 ile 5 arasında not vermiş (X ile işaretlemiş) olacaksınız.		1- Kesinlikle katılmıyorum	2- Katılmıyorum	3- Ne katılmıyorum ne katılmıyorum (Kararsızım)	4- Katılıyorum	5- Tamamen katılıyorum
KAMUSAL MEKÂNIN ÖZELLİKLERİ;	KATILMA SEVİYESİ					
DOLAŞIM						
Caddede dolaşmak için kaldırımların genişliği yeterlidir.						
Engelli, bebek arabalı, yaşlı bireylerin konutuma erişimi kolaydır.						
TOPLU TAŞIMA						
Bu bölgeye toplu taşıma araçları ile ulaşım yeterlidir.						
Toplu taşıma hizmetlerini herkes karşılayabilir.						
TRAFİK VE OTOYOLAR						
Caddede karşıdan karşıya geçişi sağlayan Trafik ışıkları/alt geçitler/yaya geçitleri yeterli sayıdadır.						
Bölgenin trafik yoğunluğu günün her saatinde az olmaktadır.						
Bölgede yeterli düzeyde otopark mevcuttur.						
SOKAKLAR VE BOŞLUKLAR						
Bölgedeki binaların fiziksel özellikleri görsel açıdan yeterli durumdadır.						
Fiziksel yapı, insanların yön bulmalarında yardımcı olmaktadır.						
DOĞAL ALANLAR						
Bölgede insanların kullanabileceği doğal alanlar yeterlidir.						
Doğal alanlar bakımlıdır ve oturma dinlenme alanları yeterlidir.						
OYUN VE REKREASYON ALANLARI						
Bölge içinde uygun koşullarda oyun ve eğlence alanları yeterlidir.						
Bölgeye yakın çevrede uygun koşullarda oyun ve eğlence alanları yeterlidir.						
TESİS VE İMKANLAR						
Farklı ihtiyaçlara yönelik tesis ve imkanlar vardır. (sağlık, eğitim, alışveriş, dinlenme vb.)						
İŞ VE YEREL EKONOMİ						
İnsanların eğitim, öğretim gibi iş için beceri kazanma fırsatları vardır.						
Farklı iş türleri yaratmaya yardımcı olan aktif bir yerel ekonomi vardır.						
SOSYAL İLETİŞİM						
Günün farklı saatlerinde, yıl boyunca farklı olanaklar sunan kullanım alanları mevcuttur.						
Yerli ve yabancı birçok kullanıcıyı bir araya getiren imkanlar vardır.						
KİMLİK ve AİDİYET						
Alanın insanlar üzerinde tarihi ve manevi açıdan bir önemi vardır.						
Kullanıcılar bölgenin yakın geçmiş tarihini bilmektedirler.						
GÜVEN HİSSİ						
Alan her kullanıcı için güvenlidir.						
Alan içinde günün her saatinde dolaşmak güvenlidir.						
Cadde aydınlatmaları gece dolaşım için yeterlidir.						
BAKIM ve ONARIM						
Alanın genel bakım ve onarımı düzenli yapılmaktadır.						
Bölgenin alt yapı hizmetleri yeterli düzeydedir.						
ETKİ ve KONTROL HİSSİ						
Bölgede yapılacak çalışmalarla ilgili yerel halk bilgilendirilmekte ve alınan kararlarda yerel halkın katılımı sağlanmaktadır.						
Bölge sorunları belirlenirken kullanıcı aktif rol almaktadır.						

YARDIMCI OLDUĞUNUZ VE ZAMAN AYIRDIĞINIZ İÇİN ÇOK TEŞEKKÜR EDERİM.

EK 2 Santral Garaj 2 Alanı Ve Yakın Çevresi Kadastral Sınır Haritası



EK 3 Santral Garaj 2 Alan Fotoğrafları

		
1. Kıbrıs Şehitleri Caddesi	2. Kıbrıs Şehitleri Caddesi	3. 2. Bezen Sokak
		
4. Kıbrıs Şehitleri Caddesi	5. Kıbrıs Şehitleri Caddesi	6. 4. Çinko Sokak
		
7. 2. Mutlu Çıkma	8. 13. Fırın Sokak	9. 16. Şirin Sokak
		
10. Celal Bayar Caddesi	11. Celal Bayar Caddesi-16. Şirin sokak kesişimi	12. Kıbrıs Şehitleri Caddesi

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Sema Nur KURMUT
Doğum Yeri ve Tarihi : ADANA / 15.05.1991
Yabancı Dil : İngilizce, Almanca

Eğitim Durumu
Lise : (2005-2006) Çorlu Mehmet Akif Ersoy Anadolu Lisesi
(2006-2009) Erzincan Mustafa Doğan Anadolu Lisesi

Lisans : (2010-2014) Balıkesir Üniversitesi, Mühendislik-
Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans : (2016-2019) Bursa Uludağ Üniversitesi, Mimarlık
Fakültesi, Mimarlık Bölümü, Bina Bilgisi Ana Bilim Dalı

İletişim (e-posta) : semanurkurmurt@gmail.com