

**T.C.
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI**



**BURSA KENTSEL GELİŞİM SÜRECİ VE PLANLAMA
DÖNEMLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

FATMA ZEHRA HÖÇÜK

İSTANBUL, 2021

**T.C.
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI**



**BURSA KENTSEL GELİŞİM SÜRECİ VE PLANLAMA
DÖNEMLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

FATMA ZEHRA HÖÇÜK

İSTANBUL, 2021

KABUL VE ONAY

FATMA ZEHRA HÖÇÜK tarafından hazırlanan “**BURSA KENTSEL GELİŞİM SÜRECİ VE PLANLAMA DÖNEMLERİ**” adlı tez çalışmasının savunma tarihi 06.07.2021 tarihinde yapılmış olup aşağıda verilen jüri tarafından oy birliği /oy çokluğu ile İstanbul Arel Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı Kentsel Tasarım Programı Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmza

Danışman

Prof. Dr. AHMET METE TAPAN

.....

Üye

Dr. Öğr. Üyesi ÜLGER BULUT

KARACA

.....

Üye

Prof. Dr. HALİL İBRAHİM ŞANLI

.....

İstanbul Arel Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulu’nun
..... tarih ve sayılı kararıyla onaylanmıştır.

.....

Prof. Dr. Ali AKDEMİR

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**BURSA KENTSEL GELİŞİM SÜRECİ VE PLANLAMA DÖNEMLERİ**” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmanın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

07.07.2021

FATMA ZEHRA HÖÇÜK

İmza

ÖZET

BURSA KENTSEL GELİŞİM SÜRECİ VE PLANLAMA DÖNEMLERİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ
FATMA ZEHRA HÖÇÜK
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
MİMARLIK ANABİLİM DALI
(DANIŞMAN: PROF. DR. AHMET METE TAPAN)

İSTANBUL, 2021

İlkçağlardan itibaren aynı bölgede varlığını sürdüren Bursa kenti, günümüze kadar geçen 8500 yıllık süreçte Türkiye’de hızlı gelişim göstererek kentleşme sürecine girmiş ve önemli sanayi, ticaret ve turizm merkezi haline gelmiştir. Türkiye’nin dördüncü büyük kenti olan Bursa, Osmanlı topraklarına katıldıktan sonra kentsel anlamda barındırdığı toplumların kültür ve anlayışına göre şekillenmeye başlamıştır. Modern planlama anlayışına göre planlama çalışmalarının yapıldığı kentte, Osmanlı döneminde kendini yenileme ve içinde bulunduğu toplumu değiştirme çabası izlerken, Cumhuriyet döneminde kent dokusuna uygun planlama yapılması için daha kapsamlı ve planlı bir çalışma sistemi ele alınmıştır.

Kentin fiziksel yapısındaki değişiminde sosyal, ekonomik ve kültürel faktörler etkili olmuştur. Sanayi kenti olmasıyla çevre illerden ve Balkanlardan aldığı göçle nüfus artışı yaşayan kentte, ihtiyaçları karşılamak için yeni yerleşim ve yaşam alanlarının açılması gerekmiştir. Daha kaliteli, sağlıklı bir yaşam sağlamak, kontrolsüz büyümenin önüne geçebilmek için kent planları yapılmıştır. Bir kentin nüfusunun artmaya başlaması eğer bir plana sahip değilse kent dokusunun bozulacağı anlamı taşır.

Bu çalışma da, Bursa kentinin kurulduğu ilk günden günümüze kadar olan süreçteki gelişimi, değişimi ve dönüşümü incelenerek, kent oluşumun da etkili olan etmenler ele alınmıştır. Bununla birlikte gelişim sürecini yönlendiren kent planlama süreçleri dönemler halinde incelenerek günümüzde ortaya çıkan fiziksel mekân üzerindeki etkileri araştırılmıştır. Bu planlar incelenirken, Bursa kentinin günümüze kadar nasıl bir süreçle geldiği, kent için oluşturulan planlamanın hangi amaçla yapıldığı, planlamayı şekillendiren doğal, fiziksel, mekânsal, sosyal, ekonomik, kültürel ve teknolojik etmenler ve bu etmenlerin kentin gelişim evresine etkisinin ne

olduğu, planlamayı etkileyen ve hızlandıran faktörlerin neler olduğu, yapılan imar planlarının kente uygulanabilir olması için nelere dikkat edildiği veya edilmesi gerektiği üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kent Planlama, İmar Planı, Kent Tarihi, Kentleşme, Bursa



ABSTRACT

BURSA URBAN DEVELOPMENT PROCESS AND PLANNING PERIODS

MSC THESIS

FATMA ZEHRA HÇÜK

GRADUATE SCHOOL, ISTANBUL AREL UNIVERSITY

ARCHITECTURE

(SUPERVISOR: PROF.DR. AHMET METE TAPAN)

İSTANBUL, 2021

Bursa city, which has existed in the same region since the first ages, has entered the urbanization process by showing rapid development in Turkey during the 8500 years that have passed to this day and has become an important industrial, commercial and tourist center. Bursa, which is the fourth largest city of Turkey, started to be shaped according to the culture and understanding of the societies it hosted in urban sense after joining the Ottoman lands. In the city, where planning studies were carried out according to the modern planning approach, while an effort to renew itself and change the society it was in was pursued in the Ottoman period, a more comprehensive and planned working system was discussed in order to make planning in accordance with the urban texture in the Republic period.

Social, economic and cultural factors have been effective in the change in the physical structure of the city. New settlements and living areas had to be opened in order to meet the needs in the city, which experienced an increase in population due to the immigration from the surrounding provinces and the Balkans as it is an industrial city. City plans have been made in order to provide a better quality and healthier life and to prevent uncontrolled growth. If the population of a city starts to increase, it means that the urban fabric will deteriorate if it does not have a plan.

In this study, the development, change and transformation of the city of Bursa from the first day of its foundation to the present day has been examined and the factors that are effective in city formation are discussed. . In addition, the urban planning processes that direct the development process were examined in periods and their effects on the physical space that emerged today were investigated. When examining these plans, how the city of Bursa has come to date, the purpose of the

planning for the city, the natural, physical, spatial, social, economic, cultural and technological factors that shape the planning and what the effect of these factors on the development phase of the city, What are the accelerating factors, what should or should be taken into consideration in order for the development plans to be applicable to the city.

Key Words: Urban Planning, Zoning Plan, Urban History, Urbanization, Bursa



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	i
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER	v
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
TABLO LİSTESİ	ix
KISALTMA VE SEMBOL LİSTESİ.....	x
ÖNSÖZ.....	xi
1 GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı	5
1.2 Çalışmanın Kapsamı	5
1.3 Çalışmanın Yöntemi.....	7
2 KAVRAMSAL ÇERÇEVE	9
2.1 Planlama ve Kent Planlama	9
2.1.1 Plan Türleri ve Tanımları	11
2.1.2 Kent Planını Etkileyen Faktörler.....	18
2.2 Türkiye’de Kent Planlama Anlayışının Tarihsel Gelişimi	19
2.2.1 Kent Planlama Süreçleri.....	22
2.3 Bölüm Sonucu	24
3 BURSA KENTİNİN TARİH İÇİNDEKİ OLUŞUMU	27
3.1 Osmanlı Dönemi Öncesi Bursa	27
3.1.1 Pers Egemenliği	28
3.1.2 Kuruluş – Bithynia Dönemi	28
3.1.3 Roma Dönemi	30
3.1.4 Bizans Dönemi	31
3.2 Osmanlı Devleti Dönemi’nde Bursa	32
3.2.1 Orhan Bey Dönemi	35
3.2.2 Murad Bey Dönemi.....	36
3.2.3 Yıldırım Bayezid Dönemi	37
3.2.4 Mehmet Çelebi ve II. Murat Dönemleri.....	38
3.3 15. Yüzyıldan 19.Yüzyıla Kadar Bursa	38
3.4 19. Yüzyılda Bursa.....	40
3.5 Cumhuriyet Dönemi’nde Bursa	42
3.6 Bölüm Sonucu	43
4 BURSA KENTİNİN KENTSEL GELİŞİMİNDE ETKİLİ OLAN ÖGELER.....	46
4.1 Coğrafi Konumu.....	46
4.2 Fiziksel Yapısı.....	47
4.3 Mekânsal Yapısı (Yerleşim Dokusunun Gelişimi)	49
4.4 Demografik Yapısı	54
4.5 Ekonomik Yapısı.....	57
4.6 Sosyo – Kültürel Yapısı	59
4.7 Bölüm Sonucu	62
5 BURSA KENTSEL GELİŞİMİ VE PLANLAMA DÖNEMLERİ	65
5.1 1862 Suphi Bey Haritası ve 1863 – 1924 Döneminde Bursa.....	66
5.2 1924 Lörcher Planı	72

5.3	1940 Prost Planı	75
5.4	1960 Piccinato Planı.....	79
5.5	1976 Nazım İmar Plan Bürosu Dönemi	88
5.5.1	1977 Yılı Ova Koruma Protokolü	92
5.5.2	1978 Yılı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Kararı 93	
5.6	1984 Bursa Nazım İmar Plan Bürosu Dönemi.....	94
5.6.1	1990 Yılı 1/5000 Ölçekli Bursa Nazım İmar Planı Revizyonu.....	100
5.6.2	1995 Yılı 1/5000 Ölçekli Bursa Nazım İmar Planı Revizyonu.....	101
5.7	Bursa 2020 Yılı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (1998 Yılı)	107
5.8	1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları	112
5.8.1	1/25.000 Ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı	116
5.8.2	1/25.000 Ölçekli Batı Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı.....	121
5.8.3	1/25.000 Ölçekli Mudanya Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı	125
5.8.4	1/25.000 Ölçekli Gemlik Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı	129
5.8.5	1/25.000 Ölçekli Kuzey Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı	134
5.8.6	1/25.000 Ölçekli Doğu Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı	137
5.8.7	1/25.000 Ölçekli Alaçam Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı	140
5.9	Bölüm Sonucu	144
6	SONUÇ - DEĞERLENDİRME	155
7	KAYNAKLAR	168
8	EKLER.....	174
	EK 1 1862 Suphi Bey Haritası	174
9	ÖZGEÇMİŞ.....	175

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 Türk imar mevzuatındaki planlar.....	13
Şekil 3.1 Bithynia Krallığı'nın sahip olduğu toprakları gösteren harita.....	30
Şekil 3.2 Osmanlı tarafından fethedilen yerlerin haritası.....	32
Şekil 3.3 Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu toprakları gösteren harita.....	33
Şekil 3.4 Bursa'nın genel görünüşü.....	34
Şekil 3.5 Bursa kentini gösteren harita.	41
Şekil 3.6 Osmanlı Sultanlarının yaptırdığı külliyeleer.	44
Şekil 4.1 Carsten Niebuhr haritası.	50
Şekil 4.2 1912 Yılı Bursa kentsel dokusunu gösteren harita.	53
Şekil 5.1 1862 Suphi Bey haritası.	67
Şekil 5.2 1911 Yılı Bursa haritası, İntizam, Ruşçuk ve Çırpan mahalleleeri.	69
Şekil 5.3 1911 Yılı Bursa haritası.	70
Şekil 5.4 1894 Yılı Bursa haritası.	71
Şekil 5.5 1924 Yılı Lörcher haritası.	74
Şekil 5.6 Fransız mimar - şehir plancısı Henri Prost tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Bursa planı.....	75
Şekil 5.7a Çelik Palan oteli (Sol fotoğraf).....	78
Şekil 5.8 1960 Piccinato Planı.	80
Şekil 5.9 Piccinato'nun Bursa eskizi.	81
Şekil 5.10 Santral garaj ve çevresi.	87
Şekil 5.11 1976 Yılı Bursa nazım imar planı.	89
Şekil 5.12 1984 Yılı Bursa nazım imar planı.	95
Şekil 5.13 1983 Yılı Eski Santral Garaj alanı ve çevresi, doğu görünüşü.....	98
Şekil 5.14 1990 Yılı 1/5000 ölçekli Bursa nazım imar planı revizyonu.....	101
Şekil 5.15 1995 Yılı 1/5000 ölçekli Bursa nazım imar planı revizyonu.....	102
Şekil 5.16 Bursa kentsel gelişim haritası.	105
Şekil 5.17 Bursa 2020 yılı 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı(1998).....	107
Şekil 5.18 Bursa Büyükşehir Belediyesine bağlı ilçe belediyeleri ve mücavir alan sınırları.	113
Şekil 5.19 Bursa ili idari bölünüşü.....	113
Şekil 5.20 Bursa Metropoliten Alan Planlama Bölgeleri.....	114
Şekil 5.21 Bursa Merkez Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı....	117

Şekil 5.22 Bursa Batı Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı.	122
Şekil 5.23 Bursa Mudanya Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı.	127
Şekil 5.24 Bursa Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı.	131
Şekil 5.25 Bursa Kuzey Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı.	135
Şekil 5.26 Bursa Doğu Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı.	138
Şekil 5.27 Bursa Alaçam Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı. ..	142
Şekil 6.1 Bursa kent planları kronolojik sıralaması.	159



TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 4.1 1927 - 2020 Yılları arasında Bursa Nüfusu.	55
---	----



KISALTMA VE SEMBOL LİSTESİ

DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
BB	: Büyükşehir Belediyesi
BBB	: Bursa Büyükşehir Belediyesi
GEEAYK	: Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu
HRS	: Hafif Raylı Sistem
OSB	: Organize Sanayi Bölgesi
MİA	: Merkezi İş Alanı
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu

ÖNSÖZ

Tezin yürütülmesi ve tamamlanması sürecinde, kısa bir süre içerisinde tanımış olduğum ancak tanıştığım andan itibaren bilgi ve bakış açısıyla birçok konuda bilgi sahibi olacağımı hissettiğim, değerli birikimleri ile çalışmamı yönlendiren, fikir oluşumunda yardımcı olan, fikirlerini ve zamanını benimle paylaşan, sakin tavrı ile beni rahatlatan sayın hocam tez danışmanım Prof. Dr. Ahmet Mete TAPAN'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Bu süre zarfında beni danışman hocam ile tanıştıran, her konuda bana destek olan, durumum ile yakinen ilgilenip zamanını esirgemeyen, manevi desteğini yürekten hissettiğim sevgili hocam Dr. Öğr. Üyesi Ülger BULUT KARACA'ya teşekkür ve minnetimi özellikle belirtmek isterim.

Tezin araştırma ve bilgi edinme sürecinde bana yardımcı olan Bursa Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı'na, İmar Uygulama Şube Müdürlüğü'ne, Şehir Planlama Şube Müdürlüğü'ne, Fen İşleri Daire Başkanlığı'ndaki Etüt Proje Şube Müdürlüğü'ne, Mimarlar Odası Bursa Şubesi'ne teşekkür ederim.

Hayatım boyunca her zaman yanımda olan, hiçbir zaman desteklerini eksik etmeyen en büyük destekçilerim sevgili annem Hatice HÖÇÜK ve babam Sadettin HÖÇÜK'e, tüm yaşamım boyunca maddi ve manevi desteklerini hissettiğim, her konuda bana yardımcı olan ve olacaklarına inandığım avukat ablam Zeynep HÖÇÜK ve meslektaşım mimar kardeşim Leyla HÖÇÜK'e, özellikle bu süreç boyunca manevi yardımlarını esirgemedi benimsen sabırla ilgilenen ve motivasyonumu üst düzeyde tutmamı sağlayan Yunus ARI'ya, Cem ÇEPELİOĞULLARI'na ve tüm arkadaşlarıma sonsuz sevgi ve teşekkürlerimi sunarım.

04.06.2021

Fatma Zehra HÖÇÜK

1 GİRİŞ

Tarih boyunca insanların barınma ve toplu yaşama anlayışıyla hayatını devam ettirmek istemeleri, yaşam tarzı olarak göçebe, yarı göçebe ve sonunda da yerleşik yaşam biçimine itmiştir. Geçirdiği dönem içerisinde ilk barınma alanı olan mağara ve höyüklerde başlayan yaşam anlayışı, yerleşik hayata geçilmesiyle günümüzdeki kentlerin oluşması için adım atılmıştır.

Kentin en genel tanımı, doğal çevre içerisinde küçük bir alanda farklı kültürlerle sahip heterojen bir toplumu barındıran, oluşturduğu toplumun gerçekleştirdiği etkinlikler ile sosyal, kültürel, ekonomik ve mekânsal anlamda gelişim sağlayan, toplumun barınma, yerleşme, çalışma, dinlenme ve eğlenme gibi gereksinimlerini karşılayan, sahip olduğu nüfusunun çoğu ticaret, sanayi sektöründe çalışıp tarımsal anlamda çok fazla faaliyet göstermeyen, ilçelere oranla daha fazla nüfusa sahip olan yerleşim birimidir. Kent, çevresinde ki yerleşim alanlarıyla sosyal, kültürel, ekonomik ve mekânsal anlamda iç içe olup kendini yenileyen, geliştiren, şekillendiren ve büyüyen bir yapıya sahiptir. Kentin büyümesi ve gelişmesinde tarihsel ve kültürel etkenlerin rolü fazla olduğu kadar coğrafi konumu, uygun iklim koşulları, nüfus yoğunluğu, verimli toprak yapısına sahip olması ve su kaynaklarına yakın olmasının da etkisi fazladır. Tüm bu etkenler insan yaşamında ve etkileşiminde olumlu etkiye sahip olurken kentsel varlığın ve gelişme sürecinin de temel bileşenlerini oluşturmuştur (Karadağ ve Koçman, 2007). Bu bileşenlerin her biri kentlerin mekânsal ve işlevsel gelişme sürecine yardım eder. Kentleşme süreciyle birlikte barındırdığı toplumun değişim ve gelişim süreci de paralel olarak gerçekleşir.

Tarihi süreç içinde oluşan kentler, farklı karakteristik özelliklere sahip olduğu toplumun birer parçası olarak karşımıza çıkar. Ancak bulunduğu bölgede heterojen bir topluma sahip olup, nüfusunun fazla olması, bölgenin kent statüsü taşıdığı anlamına gelmez. Kentlerin kurulmaya başladığı günden itibaren, insanlar kendilerine has yaşam alanları oluşturmuş, inançları ve kültürleriyle, sosyal, ekonomik ve teknolojik etmenlerle çevresini

şekillendirmiştir. Tüm bunların yanında bir kenti var eden en önemli özellikler, sahip olduğu nüfusla birlikte dışarıdan gelecek tehlikelere karşı topluma güvenli bir ortam oluşturması, içinde bulundurduğu yapılardan, ev, çalışma alanları, alışveriş merkezleri, eğitim, kültür ve sağlık yapıları inşa etmesi ve bu yapıların meydana getirdiği ulaşım, alt yapı gibi tesislerini oluşturması, halkın da refah seviyesini yüksek tutması gerekir. Tüm bu bileşenler sağlandığında kent var olma olgusunu oluşturur ve içinde yaşanabilir bir hal almaya başlar. Bu durum karşısında kırsal yaşam alanlarından kentsel yaşama geçmek isteyen toplulukların sayısı artarak kentleşme olgusunu ortaya çıkarır. Yeni oluşan her kent, gelişimi ile birer çekim merkezi haline gelir.

Kentleşme hareketleri çoğu ülkede II. Dünya Savaşı'ndan sonra başlamış, ülkemizde de bu süreçte hız kazanmıştır. Ülkemizdeki kentleşme hareketlerinin gelişim süreci, 1960 yılı öncesi ve sonrası olmak üzere ikiye ayrılır. 1960 yılından önce çok yavaş bir şekilde artan nüfus, 1960'dan sonra sanayileşmenin hız kazanması ülkedeki istihdam politikasını değiştirmiş ve kırsal kesimdeki nüfusun gelişen kentlere doğru göç hareketinin artmasına neden olmuştur. Bu süre zarfında sanayileşmeyle birlikte değişen ve gelişen kentler göçün etkisiyle hızlı nüfus artışı ile karşı karşıya kalmış ve kentleşme sürecinde birçok kentsel sorunla karşılaşmıştır. Yaşanan bu durum karşısında ülkemizdeki siyasi ve idari yapıların önderliğinde izlenen politikalar ile fiziksel mekânın şekillenmesi ve planlı gelişimi amaçlanmıştır. Ancak verilen yanlış kararlar, siyasi faktörlerin ön planda olması, planlama döneminde tahmin edilemeyen ve değişen şartlar nedeniyle gerçekleşen olaylar sonucunda planlı kent olgusu yerini düzensiz kentleşmelere bırakmıştır.

Gelişen ve gelişmeye devam eden ülkeler kentleşmeyi, geleceğe dönük kalkınma planları içerisine alarak hedeflerine daha hızlı ulaşabilmek için yol gösteren bir araç olarak kullanmaktadırlar. Böylece kentleşmeye başlayan bölgelerde sanayi ve konut alanları planlanmakta, kamusal alanlar düzenlenmekte, kentin gelişmesi amacıyla sosyal ve kültürel faaliyetler için yeni yaşam alanları oluşturulmaktadır. Tüm bunlar yapılırken gelişim gösteren ülkeler aynı zamanda kentleşme sonucunda ortaya çıkacak olan problemleri ve etkilerini yok etmek için büyük çaba harcamaktadırlar. Yeni oluşacak yerleşim

yerlerinin düzensiz, sağlıklı ve çarpık bir kentleşme olmaması, var olan kentlerin gelişiminin daha düzenli olması ve oluşan kentlere kendine özgü bir kimlik kazandırılması için kent planlama çalışmalarına başlanmıştır. Var olan durumlardan hedeflenen durumlara gelmek için yapılan planlama çalışmalarında, toplumda var olma ve mekâna ait olma duygusunu hissettirmek, çevresel, kentsel, tarihsel ve kültürel mirasın korunmasını sağlamak, yeni oluşacak yerleşim alanlarında oluşabilecek risklere karşı önlem almak ve bir amacı olan tasarım ilkeleriyle kent silüetine ve kent dokusuna önem vermek esas alınmaktadır.

Türkiye'deki ilk planlama çalışması, 1836 - 1837 yılları arasında Helmuth von Moltke'nin İstanbul'a yönelik hazırladığı kent geliştirme projesi olarak ele alınmaktadır (Tapan, 1998). 1850 yıllarında başlanılan plan çalışmaları ilerleyen yıllarda İstanbul dışında diğer kentlerde de yapılmaya başlanmıştır. Özellikle deprem ve yangından zarar görmüş olan kentlere öncelik verilmiştir. Yapılan planlama ile modernleşme altında yolların araç uygunluğuna göre düzenlenmesi, kırsal bölgelerden kente göç edenlerle birlikte artan nüfusun iskân sağlaması için yeni yerleşim alanlarının oluşturulması, ticaretin artmasıyla oluşan sanayinin kent içinden ziyade kent dışında sanayi bölgelerinin kurulması, tarihsel ve kültürel mirasın korunması amaçlanmıştır. Kent planlaması yapılırken kentin sadece fiziksel boyutu değil ekonomik, sosyal ve kültürel boyutu da ele alınmıştır. Çünkü kentler barındırdığı toplum ile tüm bu bileşenlerin yansıması sonucu oluşmuştur.

Cumhuriyet'in ilanı ile yeni boyut kazanan Türkiye, her alanda modern bir toplum oluşturma, batıya ayak uydurma ve ülkedeki tüm kentleri modern anlayışta yeniden kurgulama yolunda ilerlemiştir. Bu düşünce ile ilerleyen ülke, edindiği deneyimler sonucunda ülke yöneticilerini kent planlamasında yeni yasal düzenleme yoluna sevk etmiştir. Kent yönetimi ve kent planlaması için Cumhuriyet döneminde oluşturulan bu düzenlemeler 1980'li yıllara kadar gelmiş hatta daha sonrasında da devam etmiştir. Bu yasal düzenlemeler ile belli büyüklükteki kentlere plan yaptırma zorunluluğu getirilmiştir. İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa gibi özellikle nüfus bakımından yoğun olan kentler de planlama çalışmalarına öncelik verilmiştir.

Türkiye'nin dördüncü büyük kenti olan Bursa, bulunduğu konumu, doğal yapısı, sanayileşmenin etkisiyle kentte gerçekleşen ekonomik olaylar, kentin sahip olduğu nüfusu ile hızlı bir şekilde gelişim göstermiştir. Geçmişten günümüze kadar birçok medeniyete ev sahipliği yapan ve farklı kültürleri bir arada barındıran kentin, tarihi ve kültürel mirasına zarar vermemek amacıyla artan nüfus ve sanayileşme karşısında kent dokusuna uygun planlama yapılması yönünde çalışmalara başlanmıştır.

Cumhuriyet döneminden sonra endüstrileşmenin etkisiyle kentte göç edenlerin sayısının artması kentin demografik yapısını etkilemiştir. Nitekim Bursa da sanayi ve ticaret merkezi olmasından dolayı fazla göç alan bir kenttir. Bu durum izinsiz yapılaşmanın başlamasına, kentin düzensiz ve sağlıklı bir şekilde büyürken tarihi kent dokusuna zarar verilmesine ve kent silüetinde değişimlerin meydana gelmesine neden olmuştur. Kent dokusuna verilen zararın önüne geçebilmek için kentin planlı bir şekilde gelişmesi gerekmektedir. Bu sadece konut ihtiyacını karşılamak amacıyla yeni yerleşim alanları açarak değil aynı zamanda içinde barındırdığı topluma daha yaşanabilir bir ortam sağlayabilmek için kültürel etkinliklerin yapıldığı sosyal alanların, açık yeşil alanların, eğitim, sağlık ve kamu yapılarının da bulunduğu bir yaşam alanı düşünülerek planlanması gerekir.

Yaşanan hızlı değişim ve gelişimler sonucunda Bursa kentinde idari birimlerin önderliğinde kent planlama çalışmalarına başlanmış ve Bursa'nın planlı gelişim süreci başlamıştır. Yapılan planlamalar, kenti daha okunabilir hale getirmek, yapılara zarar vermeden tarihsel ve kültürel mirası koruyarak gelecek nesillere aktarmak, kentsel dönüşüm olgusu altında yapıları yenilemek, planlı bir şekilde konut, ticaret, sanayi alanları açarak kentin refah seviyesini yükseltmek amaçlı yapılmaktadır. Çünkü her bireyin sürdürülebilir kentsel gelişme bağlamında daha sağlıklı ve nitelikli bir çevrede yaşama hakkı vardır. Bu nedenle çalışmada, Bursa kentinin tarih içindeki oluşumundan başlanarak planlı gelişim süreci incelenip hazırlanan ve uygulanan planların analizi yapılmıştır.

1.1 Çalışmanın Amacı

Türkiye’de altmış yılı aşkın süre içerisinde hızla devam etmekte olan kentleşme sürecinin en önemli sorunu, oluşan kentlerin kontrolsüz büyüme ve gelişmesidir. 21. yüzyılda ekonomik ve sosyal açıdan belirli gelişme seviyesine ulaşan kentlerde merkezden dış alana doğru başlayan bir yayılma söz konusu olmaktadır. Bu yayılma kentin büyümesini sağlarken düzensiz ve karmaşık düzeni de beraberinde getirmektedir.

Bursa, konumunun yerleşime ve gelişime açık olması, coğrafi yapısının tarıma elverişli olması, ticaret yolları üzerinden bulunması ve büyük şehirlere olan yakınlığı ile sürekli göç alan bir kent olmuştur. Bu yüzden kent, her geçen gün artan nüfusu karşısında sürekli değişim ve gelişim içerisinde. Hızla artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak için yeni yerleşim ve yaşam alanlarının açılması gerekmektedir. Kontrolsüz büyümenin önüne geçebilmek içinde kentin planlanması şarttır.

Bu çalışmada, Bursa kentinin geçmişten günümüze kadar gelen tarihi süreçte yaşamış olduğu değişim ve dönüşüm ortaya konularak, kent oluşumunu etkileyen faktörlerle birlikte kentin mekânsal ve işlevsel gelişim sürecini yönlendiren kent planlarının kronolojik dizinde incelenmesi amaçlanmıştır. İmar planı ve kentsel plan kararlarının, kentsel gelişme ve kent formu üzerindeki etkileri incelenmiştir.

Bu planlar incelenirken, Bursa kentinin bugünkü duruma nasıl geldiği, kent oluşumunu etkileyen faktörlerin ve kente etkilerinin neler olduğu, büyüyen ve gelişen kent dokusunun yapılan planlarla nasıl değiştiği, planların ne amaçla ve neyi öngörerek yapıldığı, planlamayı etkileyen ve hızlandıran faktörlerin neler olduğu, imar planların daha sağlıklı ve uygulanabilir olması için nelere dikkat edildiği ve edilmesi gerektiği gibi sorulara yanıt aranmıştır.

1.2 Çalışmanın Kapsamı

19. yüzyılda kırsal alandan sanayinin geliştiği bölgelere göçlerin başlamasında karşımıza çıkan en önemli unsur kentleşme olgusudur. Kentlerin günümüze kadar gelen süreçte sosyal, ekonomik, demografik ve coğrafi açıdan

nasıl bir değişim izlediği önemlidir. Bu ögeler, bir kentin nasıl bir özellikte olması gerektiği hakkında bize bilgi verir. Kentleşme olgusundaki gelişimlere bağlı olarak, kent formunun nasıl değiştiiğini, coğrafî, fiziksel, mekânsal, demografik ve ekonomik süreçlerin kentleşme üzerindeki etkilerini incelemekten öğrenmek mümkün değildir. Bu yüzden çalışma kapsamında, Bursa kentinin tarih içindeki oluşumundan başlayarak, kenti oluşturan ögelere yer verilmiş ve planlı gelişim süreci incelenmiştir.

Çalışma, giriş ve sonuç - değerlendirme bölümleri dışında dört bölümden oluşmaktadır. Çalışmada, her bölümün sonunda bölümleri özetler nitelikte bölüm sonuçlarına yer verilmiştir. Bu kapsamda yapılan çalışmanın bölümlere göre dağılımı şu şekildedir:

Birinci bölümde, çalışmanın konusuyla ilgili genel bilgiler verilmiş, sonrasında çalışmanın amacını, kapsamını ve yöntemi ele alınarak açıklamalar yapılmıştır.

İkinci bölümde, kavramsal çerçeve altında planlama, kent planı ve imar planı kavramlarının açıklaması yapılmıştır. Planlama yapılırken kent içinde planlamayı etkileyen faktörlerin ve bu durum karşısında yapılacak olan planın türlerinden bahsedilmiştir. Kentlerin kontrollü ve sağlıklı gelişmesi için Türkiye'nin planlama tarihi üzerinde durulmuş ve kent planlama anlayışı hakkında bilgiler verilmiştir. Yapılan planların ve alınan kararların kent formu etkisini üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölümde, Bursa kentinin tarihi süreç içindeki oluşumu ele alınarak Osmanlı öncesi Bursa kentinden, Cumhuriyet dönemine kadar olan Bursa kentinin gelişimi incelenmiştir. Osmanlı Dönemi öncesi kentin konumundan dolayı birçok medeniyete ev sahipliği yaptığı için farklı kültürleri bir arada bulundurması ve bu durumun kentin gelişimini nasıl etkilediği hakkında bilgiler verilmiştir. Osmanlı egemenliğine girdiği dönemde kente, Osmanlı sultanları tarafından yaptırılan yapılar sayesinde kentin işlevsel ve mekânsal yönden büyümesi ile ilgili açıklamalar yapılmıştır. Cumhuriyet döneminde ise yapılmaya başlanan planlama çalışmalarının Bursa'yı nasıl

etkilediği ve kentin planlı gelişim sürecinin başlamasıyla oluşan etkilere değinilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, Bursa kentinin oluşumu sırasında kenti etkileyen faktörler üzerinde durulmuştur. Kent sadece bir toplumun oluşturduğu yapı değil, toplumla birlikte bulunduğu konumu, fiziki yapısı, kent içindeki yerleşim dokusu, heterojen kültürleri bir arada barındırmasından dolayı demografik yapısı ve kentin gelişimini sağlayan ekonomik yapısı da kent oluşumunda etkili olmuştur. Bursa kenti içinde bu ögeler ve kente olan etkileri incelenmiştir.

Beşinci bölümde, Bursa kentinin planlı gelişim süreci ele alınmıştır. Yapılan planlamalar kronolojik sırayla incelenmiş ve kent üzerindeki etkisinin ne olduğu, planların hangi amaçla yapıldığı, alınan kararların uygulanıp uygulanmadığı gibi soruların yanıtı aranmıştır. 1/5000, 1/25.000, 1/100.000 ölçekli planlama çalışmaları, açıklama raporları, hali hazır haritaları incelenerek Bursa kentinin süreç içindeki gelişimi ve dönüşümü incelenmiştir.

Sonuç ve değerlendirme bölümü olan altıncı bölümde ise, ulaşılan bilgiler, incelenen planlar, raporlar ve hali hazır haritalar sonrasında planlama öncesi ve sonrası durumu yorumlanarak Bursa kent formunun değişim ve dönüşümü hakkında değerlendirme yapılmıştır. Ayrıca gelişim ve değişimler sonucunda ortaya çıkan sorunlar saptanmaya çalışılmıştır.

1.3 Çalışmanın Yöntemi

Çalışmanın metodolojik yaklaşımında detaylı literatür taraması, veri toplama ve ikili görüşmeler ile gerçekleşmiştir. Araştırma konusu belirlenip literatür taramasının başlamasından sonra danışman ile yapılan görüşmeler sonucu alınan notlar ve oluşturulan bir takım soruların cevabı çalışmada yer verilmiştir. Her bölüm birbirini takip eden konular olsa da her bölüm için ayrı araştırma yapılmıştır. Yerli ve yabancı literatür araştırmaları, daha önce konu ile ilgili yada benzer konularla ilgili yapılmış doktora, yüksek lisans tezleri, makaleler ve ilgili belediyelerden elde edilen bilgi, belge, rapor ve haritalardan

faaydalanılmıştır. Bursa kentinin yıllara göre nüfus yoğunluğunu gösterebilmek için de Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerinden yararlanılmıştır.

Çalışmada literatür kısmının oluşmasında, konu ile ilgili olan internet veri tabanları, kitaplar, dergiler kullanarak önemli bir başlangıç olmuştur. Literatür taraması yapılırken internet üzerindeki online kitaplardan da yararlanılmıştır. Akademik  evrenin, Bursa'nın planlı gelişim sürecindeki değişimi ve dönüşümü yakinen takip etmesinden dolayı yıl içinde konferanslar, sempozyumlar, yasa ve yönetmeliklerle ilgili toplantılar ve seminerler düzenlenmiştir. Tüm bu etkinliklere katılarak alınan notlara çalışmada yer verilmiştir.

Bursa'da sosyal, kültürel ve mekânsal değişimi anlayabilmek için, Bursa Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'ndan, Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin İmar şehircilik Daire Başkanlığı'ndan, Fen İşleri Daire Başkanlığı içerisinde yer alan Etüd Proje şube Müdürlüğü'nden elde edilen bilgi, belge, karar, rapor ve haritalar araştırmanın büyük bir bölümünü kapsamaktadır.

Elde edilen veriler ile kentin mekânsal değişimi, oluşumu ve büyümesi detaylı şekilde incelenmiş, kent oluşumu sırasında yarattığı ekonomik, sosyal ve kültürel etkileri üzerinde durulmuş, ilk oluştuğu günden günümüze kadar olan süreç mevcut haritalar üzerinden değerlendirilmesi yapılmıştır. Tüm bu bilgiler ile detaylı olarak yapılan literatür taraması sonucunda çalışma tamamlanmıştır.

2 KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1 Planlama ve Kent Planlama

Planlama kavramı, ileriye dönük düşünülen ve istenilen hedeflere erişebilmek amacıyla olası sorunları da içine alan, belirlenen amaç doğrultusunda düzenli çalışmayla birlikte eylemleri karara bağlama ve bu eylemlerin devamlılığı için takip edilmesi gereken süreci kapsamaktadır. Planlama kavramı için, farklı sözcüklerle aynı anlamı taşıyan birçok tanım mevcuttur.

Suher (1996) planlama kavramını, geçmişteki ve günümüzdeki veriler kullanılarak, geleceğe yönelik eylemleri gerçekleştirme yöntemi olarak tanımlamaktadır (Suher,1996). Planlama, bir amacı gerçekleştirebilmek için saptanmış hedeflere ulaşma yolunda kararların alınması ve alınan kararların geliştirilecek olguya uygun olması için geleceğe yönelik tahminlerin yapılarak olabilirlik durumlarına göre tasarlanması şeklinde gelişmektedir (Atalık ve diğ.,1985’den aktaran Üstündağ, Şengün, 2011).

Kavramsal olarak planlamayı, bir amacın gerçekleşmesi için yapılan her türlü yöntem ve eylemle birlikte karar verme ve ileriye yönelik yapılan tasarım olarak özetlemek mümkündür. Bu tanımlara bağlı kalarak planlama kavramı üç önemli özelliği kapsar. İlki belirli amaca ve hedefe varılmak için yapılması, ikincisi geleceğe yönelik bir tasarım olması, üçüncüsü ise sistemli bir çalışmanın ürünü olmasıdır.

Planlama kavramının en geniş anlamıyla ele alırken, kapsadığı üç özellikten “sistemli bir çalışmanın ürünü olması” kısmının çıkartılması anlamı değiştirmez ancak daraltmaktadır. Bu şekilde ele alındığında da planlama, insanlığın var olduğu süreçten itibaren gerçekleşen bir eylem olduğu ortaya çıkmaktadır. Tarihsel süreç içinde toplumların yaşadığı ilk çağdan günümüze kadar olan süreçte planlamayı Ersoy (2016), “kimi zaman toplumun bir bütün olarak tüm alanlarında en katı biçimiyle uygulanan, kimi zaman ise önem ve öncelik düzeyi büyük ölçüde düşünülerek çok sınırlı alanlarda, kısa erimli

eylemlerin programlanması biçiminde varlığını sürdürme” şeklinde tanımlamıştır.

İnsanoğlunun varoluşundan itibaren insanlar, bir bütün içinde ya da bireysel olarak sürekli kendilerini yenileme ve geliştirme çabası içine girmişlerdir. Bir araya gelerek oluşan gruplar, ihtiyaca yönelik planlar yapmış ve uygulamaya çalışmışlardır. Bu planlamalar, insanların varlığıyla doğal ortamı da içine alarak bir bütün şeklinde düşünülmüştür. İleriye dönük yapılan çalışmalarda doğal ortamı, en uygun ve fayda sağlayacak şekilde kullanılması amaçlanmıştır. Planlama yapılma esnasında, kişilerin birbirleri ile iletişimi, kültürel ve sosyal yapıları, mevcut konumu ve ekonomik koşulları göz önüne alınmıştır.

Kent planlaması ise, barındırdığı topluma güvenli ve sürdürülebilir bir yaşam alanı vermek için toplum yararını ön planda tutan, tüm ihtiyaçlar ele alınarak kentlerin fiziksel gelişimlerinde rol alan, kentin biçimlenmesine yön vermekle ilgilenen, sorunlara çözüm arayan bir kamu hizmetidir.

Günay (1997)’a göre kent planlama kavramı, planlı gelişmenin ve değişimin sağlanması için yerleşim alanlarının fiziksel etmenlerle birlikte sosyal, ekonomik, mekânsal ve kültürel faktörlerinde ele alındığı, elde edilen çalışmalar sürecinde farklı alternatiflerin oluşturulduğu ve uygulandığı bir süreç olarak tanımlamaktadır (Günay, 1997). Kent planlaması, kentlerin büyüme ve gelişme döneminde karşılaşılan sorunlarla birlikte önceden düşünülen ve zaman içinde ulaşacağı büyüklüğe göre işlevsel ilişkilerin ulaşım ve iletişimin, sosyal ve fiziksel formunun düzenlenmesi olarak ele alınmalıdır.

Kent planlama, mekân oluşumunun nedenlerini bilimsel olarak araştırarak, elde ettiği verileri ekonomik, sosyal, kültürel, demografik ve çevresel faktörlerle birlikte sistematik şekilde ele alır, tahmin eder ve ileriye yönelik çalışma yapar. Böylece kentin ve kent içindeki mekânların daha yaşanılabilir olması amacı güder.

Kent planlama olgusunun ortaya çıkması sanayi devrimiyle başlamış ve gelişen teknoloji sistemine bağlı olarak daha modern bir kent görüntüsü elde

edilmesi amaçlanmıştır. Roma döneminden itibaren oluşan kentlerin bazı gereksinimlerini giderilmek amaçlı yaşayan toplumların kültürlerine göre planlama çalışmaları yapılmış olsa da, sanayinin gelişip güç kazanmasıyla batı Avrupa'nın hızlı kentleşmesi modern kent planlama çalışmalarını başlatmıştır.

Sanayi devriminden sonra hızla gelişen kentlerin büyümesinde ortaya çıkan sorunları çözmek amacıyla oluşturulan kent planları, artan nüfus yoğunluğundaki ve ileri teknoloji düzeyindeki karmaşık yapıyı çözmeyi hedeflemiştir (Ersoy, 2016). Günümüzde de hala karmaşık yapı içinde olan kentlerin, işlevsel kullanım açısından sadece bireysel kullanıma yönelik değil kamusal alanda da kullanılması için planlanması gerekir.

Kent planlaması farklı meslek gruplarının (mimar, mühendis, şehir bölge plancıları) bir araya gelerek ekip olarak yapmış olduğu disiplinli bir çalışmadır. Yönetim işlevi olan planlama, sadece hazırlamak ve yönetmek manası taşımamaktadır. Plan, sözlü anlatımlarla beraber yazılı ve çizili olarak ifade edilmesi gereken bir yöntemdir. Meslek grupları tarafından yapılan plan, kullanıcılar tarafından da benimsenmesi gerekmektedir.

2.1.1 Plan Türleri ve Tanımları

Günümüzde kent planlama mevzuatı birçok kurum ve kuruluşun yetki alanına girmekle birlikte esas alınması gereken 3194 sayılı İmar Kanunu'dur. 3194 sayılı İmar Kanunu'nun temel uygulama yönetmeliği ise Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'dir. Ülkemizde planlama ve imar çalışmalarında 3194 sayılı İmar Kanunu'na göre yapılan planlar, üst ölçekli planlardan alt ölçeğe doğru kademeli bir şekilde ilerler. Üst ölçekli plan, kendisinden sonra gelecek alt ölçekli plana zemin hazırlar ve genel esaslarını oluşturur.

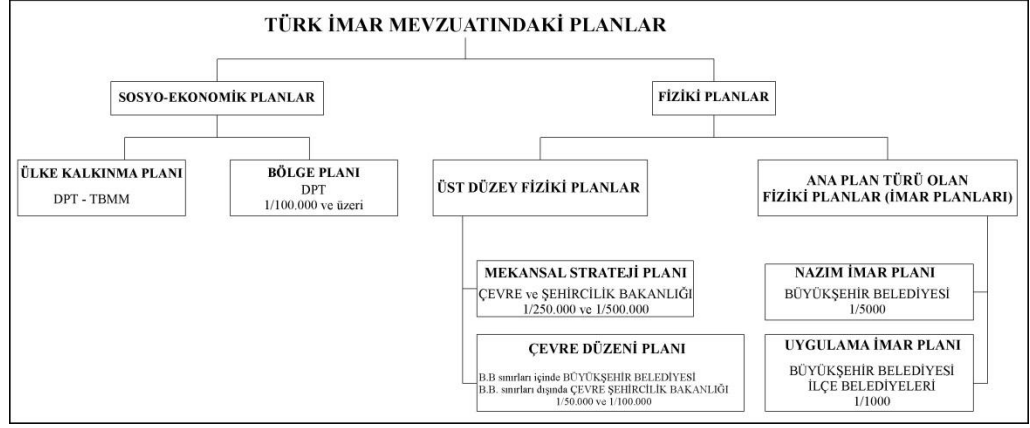
3194 sayılı İmar Kanunu'nun 6. maddesinin “*İmar Planları ile ilgili Esaslar*” başlığı altında bulunan Mekânsal Planlama Kademeleri 'ne göre planlar,

“Kapsadıkları alan ve amaçları açısından Mekânsal Strateji Planlarına uygun olarak; Çevre Düzeni Planı ve İmar Planları

kademelerinden oluşur. İmar planları da Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı olarak hazırlanır. Her plan bir üst kademedeki plana uygun olmalıdır.”

hükmü yer almaktadır (3194 Sayılı İmar Kanunu, M.6). Bu planlar kademeli olarak düşünüldüğün de bir kentin planlamasında önce Mekânsal Strateji Planları, onu takip eden Çevre Düzeni Planları ve sonrasında da İmar Planları yapılması gerekmektedir. İmar planları da kendi içinde Nazım İmar Planları ve Uygulama İmar Planları olarak ikiye ayrılmaktadır. Plan sıralamasında, devamlılık ve bütünlük sağlanması hedef alınarak üst ölçekli plan oluşturulması zorunlu kılınmıştır. Burada yer alan Mekânsal Strateji Planı ve Çevre Düzeni Planı'nın tanımsal ifadesi kanunun 5. maddesinde yer almaktadır. Ancak 3194 sayılı İmar Kanuna göre Mekânsal Strateji Planlarının tanımına ve uygulama şekline bakıldığında “Kalkınma Planı ve Bölge Planları” ifadeleri geçmektedir. Üstündağ, Şengün (2011) bu planları, “Sosyo – Ekonomik Planlar arasına giren, ekonomik yönü ağır basan, sektörel nitelikleri ile yerleşmelerde gelişme ve büyümeyi sağlayacak yatırımların dağılımlarını belirleyen, fiziki özellikleri olmayan planlar” olarak tanımlamaktadır.

Ülkemizde imar mevzuatına göre planlar, kapsamlı planlama anlayışına göre ele alınıp planların niteliğine göre gruplama yapılırsa, Sosyo – Ekonomik Planlar (Ülke Kalkınma Planı ve Bölge Planları) ve Fiziki Planlar (Üst Düzey Fiziki Planlar ve Ana Plan Türü Olan Fiziki Planlar) olarak ikiye ayrılır. Üst Düzey Fiziki Planlar da kendi içinde, Mekânsal Strateji Planları ve Çevre Düzeni Planları olarak üst ölçekli plan türleri grubu içerisindedir. Ana Plan Türü Olan Fiziki Planlar (İmar Planları) da Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı olarak alt ölçekli planlar olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 2.1). Ayrıca Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 6.maddesinde yer alan plan kademelendirme bölümünde, uzun devreli gelişme planı, bütünleşik kıyı alanları planı, ulaşım ana planı ve diğer özel amaçlı planlardan söz edilmektedir. Ancak bu planlar, mekânsal planlama hiyerarşisinde bulunmayan imar planlarına veri oluşturan çalışmalar olarak ele alınmaktadır.



Şekil 2.1 Türk imar mevzuatındaki planlar.

*Fatma Zehra Höçük tarafından hazırlanmıştır.

Sosyo – Ekonomik Planlar

Fiziki özellikleri olmayan Sosyo – Ekonomik Planlar, daha çok kentin gelişme ve büyümesini sağlayacak çalışmaları kapsayan planlardır. Ülke Kalkınma ve Bölge Planları olarak iki gruba ayrılır.

Ülke Kalkınma Planları, ülkenin tamamını veya belirli bir bölgenin kalkınma hedefleri doğrultusunda, fiziki boyutu olmayan, sektörel vaziyetlerin tespit edilmesi ve yıllık programlarla gerçekleştirilecek düşünceleri kapsayan planlardır. Üstündağ, Şengün (2011)’e göre, “ülke kalkınma planlarında morfolojik ve idari sınırlara bağlı olarak hedeflenen bölgenin ekonomik, sosyal, kültürel, nüfus, yerleşim, sağlık vb. altyapı verileri ile yöreye özgü niteliksel parametreleri arasında mevcut durum – hedef ilişkisi kurularak, planlama altlığı oluşturulması amaçlanmaktadır.” Ülke Kalkınma Planları, 5 yıllık bir süreci kapsayıp Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanır ve onay yetkisi Türkiye Büyük Millet Meclisi’ne aittir.

Bölge Planları, 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 8. Maddenin a bendine göre,

“Sosyo - ekonomik gelişme eğilimlerini, yerleşmelerin gelişme potansiyelini, sektörel hedefleri, faaliyetlerin ve alt yapıların dağılımını belirlemek üzere hazırlanan planlardır. Bölge planlarını gerekli gördüğü hallerde Devlet Planlama Teşkilatı yapar veya yaptırır.”

şeklinde tanımlanmaktadır (3194 Sayılı İmar Kanunu, M.8/a). Bölge Planlamanın amacı, “bölgenin sosyo-ekonomik ve fiziksel durumunu anlamak, yerel dinamikleri ve içsel potansiyelleri değerlendirmek, katılımcılığı ve işbirliğini artırmak, yerel kalkınmayı teşvik etmek, toplumun yaşam kalitesini iyileştirmek, üst ve alt ölçekli planlar arasında uyumu ve bütünlüğü sağlamak, bölgenin ortak vizyonunu oluşturmak, bölgedeki sektörlerin ve alt bölgelerin rekabet gücünü harekete geçirmek, ileriye yönelik hedeflere ulaşmada bölgeye rehberlik etmektir (Url - 1).”

3194 sayılı İmar Kanunu’nun 8. Maddesinde planların hazırlanması ve yürürlüğe konulması bölümünde detaylı bir açıklama bulunmamakta olup, DPT tarafından yapılan bölge planlarının ölçeğinin, yasa da bir hüküm olmasa da 1/100.000 ve üzeri ölçeklerde olacağı öngörülmektedir.

Fiziki Planlar

Fiziki yönleri ağır basan planlar, Üst Düzey Fiziki Planlar ve Ana Plan Türü Olan Fiziki Planlar (İmar Planları) olarak iki gruba ayrılır. Üst Düzey Fiziki Planlar da, Mekânsal Strateji planları ve Çevre Düzeni Planı olarak ikiye ayrılmaktadır. Ana Plan Türü Olan Fiziki Planlar (İmar Planları) da kendi içinde Nazım İmar Planları ve Uygulama İmar Planları olarak ikiye ayrılarak işlem görmektedir.

Üst Düzey Fiziki Planlar

Mekânsal Strateji Planları, 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 5. Maddesinde ve Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği’nin 4. Maddesinin i bendinde yer alan tanıma göre,

“Ülke kalkınma politikaları ve bölgesel gelişme stratejilerini mekânsal düzeyde ilişkilendiren, bölge planlarının ekonomik ve sosyal potansiyel, hedef ve stratejileri ile ulaşım ilişkileri ve fiziksel eşiklerini de dikkate alarak değerlendiren, yer altı ve yer üstü kaynakların ekonomiye kazandırılmasına, doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunmasına ve geliştirilmesine, yerleşmeler, ulaşım sistemi ile kentsel, sosyal ve teknik altyapının yönlendirilmesine dair mekânsal stratejileri belirleyen, sektörlerle ilişkin

mekânsal politika ve stratejiler arasında ilişkiyi kuran, 1/250.000, 1/500.000 veya daha üst ölçek haritalar üzerinde şematik ve grafik dil kullanılarak hazırlanan, ülke bütününde ve gerekli görülen bölgelerde yapılabilen, sektörel ve tematik paftalar ve raporu ile bütün olarak yapılan plandır”

şeklinde tanımlanmaktadır (3194 Sayılı İmar Kanunu, M.5 / Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği M.4/i). Mekânsal Strateji Planları hazırlanırken kalkınma planı, bölge planları, bölgesel gelişme stratejileri ve diğer strateji belgeleri ile ortaya konulan hedefler dikkate alınır.

Çevre Düzeni Planları, mevzuatta belirtilen plan kademelenmesi açısından Mekânsal Strateji Planından sonra ikinci kademede yer almaktadır. 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 5. maddesinde ve Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği’nin 4. Maddesinin c bendinde yer alan tanıma göre Çevre Düzeni Planları,

“Varsa mekânsal strateji planlarının hedef ve strateji kararlarına uygun olarak orman, akarsu, göl ve tarım arazileri gibi temel coğrafi verilerin gösterildiği, kentsel ve kırsal yerleşim, gelişme alanları, sanayi, tarım, turizm, ulaşım, enerji gibi sektörlerle ilişkin genel arazi kullanım kararlarını belirleyen, yerleşme ve sektörler arasında ilişkiler ile koruma-kullanma dengesini sağlayan 1/50.000 veya 1/100.000 ölçekteki haritalar üzerinde ölçeğine uygun gösterim kullanılarak bölge, havza veya il düzeyinde hazırlanabilen, plan notları ve raporuyla bir bütün olarak yapılan plandır”

şeklinde (3194 Sayılı İmar Kanunu, M.5 ve Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği M.4/c).

Planlama sırasında ilgili kurum ve kuruluşlardan görüşler alınarak, bu veriler kapsamında analiz, etüt ve araştırma çalışmaları yapılarak plan hazırlanır. Tüm veriler 1/25.000 ölçekli harita hassasiyetinde oluşturulur. Kentsel asgari standartlar ve uygulamaya ilişkin kararlar, yörenin koşulları, parselin bulunduğu bölgenin genel özellikleri, yapının niteliği ve ihtiyacı, erişilebilirlik, sürdürülebilirlik, çevreye etkisi dikkate alınarak ve ölçüleri

verilerek Bakanlıkça belirlenen esaslara göre uygulama imar planında belirlenir.

Ana Plan Türü Olan Fiziki Planlar (İmar Planları)

İmar Planları, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 8. Maddesinin b bendine göre,

“Mevcut ise bölge planı ve çevre düzeni plan kararlarına uygunluğu sağlanarak, belediye sınırları içinde kalan yerlerin nazım ve uygulama imar planları ilgili belediyelerce yapılır veya yaptırılır.”

şeklinde açıklanmıştır (3194 Sayılı İmar Kanunu, M.8/b). İmar Planları da kendi içinde Nazım İmar Planları ve Uygulama İmar Planları olarak ikiye ayrılmaktadır.

Nazım İmar Planı, 3194 sayılı imar kanunun 5. Maddesindeki tanımlar kısmında yer alan açıklamaya göre,

“Varsa bölge planlarının mekâna ilişkin genel ilkelerine ve varsa çevre düzeni planlarına uygun olarak hâlihazır haritalar üzerine, yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklüklerini, nüfus yoğunlukları ve eşiklerini, ulaşım sistemlerini göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, plan hükümleri ve raporuyla beraber bütün olan planlardır.”

şeklindedir (3194 Sayılı İmar Kanunu, M.5).

Nazım imar planları, kentin dokusunu oluşturan, kesin sınır ve şekil belirtmeyen bir plan olup, 1/5000 ölçekte, Büyükşehir Belediyeleri'nde 1/5000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte, onaylı hâlihazır haritalar üzerine, plan notları ve ayrıntılı raporuyla bir bütün olarak hazırlanan planlardır.

Uygulama İmar Planı ise, 3194 sayılı imar kanunun 5. Maddesindeki tanımlar kısmında yer alan açıklamaya göre,

“Tasdikli hâlihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak nazım imar planı esaslarına göre çizilen ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren planlardır.”

şeklinde ifade edilmiştir (3194 Sayılı İmar Kanunu, M.5).

Uygulama İmar Planları 1/1000 ölçekte çizilip, belediye meclisi kararıyla düzenlenir veya değiştirilir. Yapılan planlar, kentin yapısal gelişmesini ön planda tutularak hazırlanır.

İmar planlarının dışında ana plan olmayıp yardımcı olarak hazırlanan planlar, tamamlayıcı planlar olarak nitelendirilir. Yapılış amaçlarına göre de 3 gruba ayrılır.

- *İlave İmar Planı*, Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği M.25/2’ye göre, “yürürlükte olan planın uygulama da yetersiz kaldığı durumlarda, mevcut plana bitişik ve mevcut planın genel arazi kullanım kararları ile süreklilik, bütünlük ve uyum sağlayacak şekilde hazırlanan” planlardır.
- *Revizyon İmar Planı*, Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği M.25/1’ye göre, “imar planlarının uygulama da yetersizliği tespit edilen ve ihtiyaçlara cevap vermediği veya sorun yarattığı durumlar ile üst ölçekli plan kararlarına uygunluğunun sağlanması amacıyla planın tamamının veya plan ana kararlarını etkileyecek bir kısmının yenilenmesiyle yapılan” planlardır.
- *Mevzii İmar Planı*, mevcut plan sınırları haricinde imar planı ile bütünleşmeyen alanlarda kalan, ihtiyaçlara yönelik yeni yerleşim alanları açmak amacıyla oluşturulan, teknik altyapı eksikliklerini kendi içinde çözüm üreten planlardır.

Uygulama imar planı yapılan alana mevzii imar planı çalışması yapılamaz. Uygulama planları; sosyal, teknik ve altyapı ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde hazırlanan, kentin tamamına etkisi düşünülmeden yapılan planlardır.

2.1.2 Kent Planını Etkileyen Faktörler

Kentler uğradıkları etkileşimle beraber sınırlarını genişleterek büyüyen bir yapıya sahiptir. Bu gelişim sürecini yönetenler ise, bu alanda çalışan meslek gruplarıdır. Kentler de canlı organizmalar gibi bulundukları süreç boyunca değişim ve dönüşüm göstererek gelişmektedirler.

Kent planının en önemli unsuru, değişmeyen tek şeyin değişim olmasıdır. Bununla birlikte kentin oluşumunda çeşitli faktörler etkilidir. Bunlar, ekolojik etmenler, kentin sosyo – ekonomik durumu, kent planlaması sırasında karşılaşılan planların hukuki boyutları ve siyasi durumlarla birlikte teknolojik etmenlerdir.

Kentin doğal yapısı/topografyası, fiziki anlamda büyümeye elverişli olması ya da olmaması için önemlidir. Kent planı yapılırken, bulunduğu alandaki zemin yapısı ve toprak niteliği, bitki örtüsü, yer altı kaynakları, iklimi, kentin kurulduğu alanın görülebilirliği ve yönlenme noktaları dikkate alınır. Planlama esnasında tüm bu doğal veriler kentsel tasarım açısından önemli olup, kentin biçimlenmesinde ve formunun oluşmasında etkilidir.

Mevcut bir yerleşmeye sahip kent planının yapılmasında, arazi kullanımı, mevcut yapıların yoğunluğu ve niteliği, yerleşmenin çevre kentlerle ilişkisi, çevre ile olan sorunları, mülkiyet dokusu, ulaşım ağı, tarihsel yerleşim alanı olması ya da olmaması gibi faktörlere de bakılır. Daha sağlıklı kent dokusu elde etmek için tüm bu faktörler plan yapılmasını yönlendiren ve etkileyen unsurlardır. Bir kentin fiziksel biçimi, coğrafi ve tarihsel etkenlerin birleşimiyle oluşsa da kenti oluşturan ekonomik, sosyal ve kültürel etmenler de etkilidir. Kentin demografik yapısı, hızla artan nüfusu (göç faktörü), içinde barındırdığı toplumun kültürü, kentin mekânsal ve işlevsel yapısı da planlamayı etkileyen unsurlar arasındadır.

Kent planlaması sırasında sıkça karşılaşılan sorun ise mevcut yönetimin istekleri doğrultusunda yapılan çalışmalardır. Kent planlaması siyasi tercihler üzerinden değil, uyulması gereken mevzuatlar (imar ile ilgili yasalar)

doğrultusunda yapılmalıdır. Amaç, yaşamı kolaylaştıran bir kent planlaması ve isteklere cevap veren proje olmasıdır.

Kentler her geçen gün gelişen ve geliştiren bir yapıya sahiptir. Üretimde, ulaşımda, iletişimde ve birçok alanda ileri düzey teknoloji kullanılmaktadır. Teknolojinin gelişmesi kentin gelişiminde etkili rol oynar. Bir kentin okunabilirliği ve gelişimi ulaşım açısından anlaşılır. Kentin teknik altyapı ağı da kent planını etkileyen faktörler arasına girmektedir.

Farklı ölçeklerde yapılan planlama çalışmalarının birçok aşamasında yukarıda bahsedilen unsurlar her birinin etki düzeyleri farklı olsa da kent planlamasında etkili olan öğelerdir. Bahsedilen tüm unsurlar bir bütün olarak düşünülerek kent planlama çalışmaları yapılmalıdır.

2.2 Türkiye’de Kent Planlama Anlayışının Tarihsel Gelişimi

Sanayi devrimi ile modernleşme yoluna giden Avrupa ülkeleri, endüstri kenti olarak kent planlama çalışmalarına başlamıştır. Planlama çalışmalarının başlaması 1840’lı yıllardan sonra Osmanlı Devleti’nin ekonomik ve kurumsal yapısını etkileyerek kent mekânlarında önemli dönüşümlerin oluşmasına neden olmuştur (Tekeli, 2011a). Ülkemizde ise kent planlama ve kentsel gelişme süreçleri Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinde gerçekleşmiştir.

Sanayi devrimiyle birlikte Osmanlı kentlerinin yapısında ve düzenlenmesinde modernleşme yoluna gidilmiştir. Bedesten ve çevresinde oluşan çarşılar Osmanlı kent merkezlerinde kurulan ticaret alanlarıdır. Bu yapılar modernitenin etkisiyle değişime uğrayarak yerini bankalar, iş hanları, şirketler, oteller, posta binaları ve kamu binaları gibi farklı yapı gruplarına bırakmıştır. Bununla birlikte kent gelişip büyürken teknolojinin gelişmesiyle de kent içi yolların genişletilerek tramvay, araba ve banliyö treni gibi toplu taşıma araçlarının kullanılmasına yönelik olarak düzenlemeler yapılmıştır. Ayrıca kent içinde yaşayanların ekonomik ilişkilerindeki sınıf ayrımı yapılarak tabakalaşmayla birlikte konut yerleşimleri de etkilenmiştir. Toplu konut anlayışı benimsenmiş, küçük sanayi siteleri ve organize sanayi bölgelerinin sayısı artarak kentsel gelişmeyi yönlendiren faktörler oluşmuştur.

Modernleşme yolunda ilerleyen Osmanlı kentleri, merkezlerdeki dönüşümlere ağırlık vererek merkezden çepere doğru büyümeye başlamıştır.

İlhan Tekeli (2011a), “kent planlamasını tam bir modernite projesi” olarak görmüştür. Bunun nedeni, batıya duyulan hayranlıkla kentlerin kendi ihtiyaçlarının dışında batıya benzeme çabası olarak göstermek mümkündür.

Ülkemizde de kent planlamaları, çıkan yangınlar ve meydana gelen depremler sonrasında kentleri yeniden düzenlemek, kent içi yolların araç trafiğine uygun hale getirmek, kentin tarihi dokusunu korumak, kent dışından gelen göçmenlerin kentte oluşturduğu nüfus yoğunluğu karşısında konut ihtiyacını karşılamak, artan nüfusa sosyal, ekonomik, kültürel bir ortam sunmak amacıyla daha sağlıklı ve düzenli kentler oluşturmak için yasal olarak 1882 yılında düzenlenen Ebniye Kanunu ile yapılmaya başlanmıştır. Türkiye’de planlama çalışmaları ilk olarak İstanbul’da “..1836 – 1837 yılları arasında Von Moltke tarafından yapılmıştır (Tekeli,2011a).” 1850’lili yıllardan sonra kent planlama uygulamaları İstanbul haricindeki büyük kentlerde de yapılmaya başlanmıştır.

Nüfus yoğunluğu fazla olan kentlerin plan çalışmalarını sadece batılı plancılar yaparken sonraki yıllarda bu çalışmalara Türk meslek gruplarındaki çalışanlar da katılmıştır. “Batılı plancıların etkisi ile pratik kent ve güzel kent” anlayışına uygun planlar yapılmıştır (Yenice, 2005). Batılı plancıların analizleri doğrultusunda kentin doğal, mekânsal, sosyal ve ekonomik durumları ele alınarak kentin tamamının planlanma yoluna gidilmiştir. Böylece pratik kent ve güzel kent anlayışına uygun olarak yollar düzenlenmiş, meydanlar oluşturulmuş ve yeşil alanlar genişletilerek kullanışlı hale getirilmiştir.

Ebniye Kanunu, Cumhuriyet döneminde planlama çalışmalarına yön vermiş ancak gittikçe büyüyen kentlerde yetersiz kalmıştır. Cumhuriyet döneminde uygulanan modernite projeleri, kentleri daha planlı bir gelişmeye yönlendirmiştir. Cumhuriyet yönetimi de bu amaçları gerçekleştirmek için “...1930 - 1935 yılları arasında çıkardığı beş yasa ile Osmanlı döneminden kalan mevzuatı değiştirerek yeni kurumsal düzenlemelere gitmiştir (Tekeli, 2011b).” Bu düzenlemeler, “1930 yılında çıkartılan 1580 sayılı Belediye

Kanunu ve yine aynı yıl çıkartılan 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıha Kanunu, 1933 yılında çıkartılan 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu, yine aynı yıl çıkartılan 2033 sayılı Belediye Bankası Kuruluş Kanunu, 1934 yılında çıkartılan Belediyeler İstimlak Kanunu le 1935 yılında çıkartılan 2763 sayılı Belediyeler İmar Heyeti'nin kuruluşuna ait kanunlardır (Tekeli, 2011b'den aktaran Tekeli, Ortaylı, 1978).”

Kentin planlı gelişmesinde çıkartılan bu kanunlar hukuksal açıdan oldukça önemli olmuştur. Oluşturulan kanunlarla, plan yaptırımı büyüyen ve gelişen kentlere zorunlu tutulmuştur. Bu planlar merkezi kurumların önderliğinde ve gözetiminde oluşturularak “...Bayındırlık Bakanlığı'nda kurulan Şehircilik Fen Heyeti ve İç İşleri Bakanlığı'na bağlı Belediyeler İmar Heyeti eliyle hemen hemen tüm önemli yerleşmelerin Yapı ve Yollar Kanununca öngörülen modernist çerçeveye uygun planları yaptırılmıştır (Tekeli, 2011b).”

İkinci dünya savaşı sonrasında teknolojinin hızlı gelişim göstermesi kırdan kentlere göçün artmasına ve bununla birlikte kentlerin hızlı gelişim sürecine girmesine neden olmuştur. Bu sürecin oluşması konut ihtiyaçları ortaya çıkarmış ve konut açığını kapatmaya yönelik şekilde planlamalar yapılmıştır. Yürürlükte olan Yapı ve Yollar Kanunu'nun 1956 yılında ülke koşullarına bakılarak yetersiz kaldığı düşüncesi ile yerine 6785 sayılı İmar Kanunu çıkartılmıştır (Ekşi, 2018). Yapılan planlar ile Cumhuriyet döneminde kurulan kentlerin 1980'li yıllara kadar kent planlama konusundaki çalışmaların yönünü belirlemiştir.

6785 sayılı İmar Kanunu'na göre, oluşturulan imar planlarının kentlerde kurulan merkezi yönetimin yani belediyelerin meclisi tarafından kabul edilip sonra da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na onaylatılması gerekmektedir. Böylelikle 6785 sayılı İmar Kanunu'nun kent planlama sorumluluğu çoğunluk olarak merkez yönetime verilmiştir. Ancak gittikçe gelişen kentlerde ihtiyaçların artması sonucunda kanunda bazı değişikliklerin yapılması öngörülmüş ve 1605 sayılı kanun yürürlüğe girerek belediyelere düşen görev ve yetkiler arttırılmıştır. Bu düzenleme ile plan kademeleri oluşmuştur. Ayrıca tek kanunla plan yapılamayacağı için her bölgeyi ilgilendiren özel planlar

ıkartılmıştır. 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu, 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu, 2363 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası, 2872 sayılı evre Yasası, 2985 sayılı Toplu Konut Yasası çıkartılarak planlama birden fazla konulu hale getirilmiştir. Çıkartılan bu kanunlarla ülke genelinden kentlere hatta köy yerleşik yerlerine kadar düzenlemeler yapılmıştır.

Son olarak 3194 sayılı İmar Kanunu ile tüm yetkiler yerel yönetimlerin yetkileri arttırılarak ilgili belediyelere verilmiştir. Nazım ve uygulama imar planları yapılarak ilçe belediyeleri ve Büyükşehir Belediyeleri tarafından onaylanan planlar kademeli şekilde oluşturulmaktadır.

2.2.1 Kent Planlama Süreçleri

Kent planlaması, kentlerde yapılacak düzenlemelerle arazi kullanımının ve kent formunun nasıl biçimlendiği, toplumsal fonksiyonlar nedeniyle fiziksel, sosyal ve ekonomik gelişime açık alanların, oluşturulan mekânların işlevselliğinin nasıl olması gerektiği gibi birçok konunun ele alınıp değerlendirilmesidir. Bir kentin gelişimi sürekli devam ettiği için planlarında zamanla değişiklikler olmaktadır. Bu durumda yapılan planlama süreçleri birbirini takip eden ve süreklilik sağlayan planlar olması gerekmektedir. Oluşturulacak olan yeni düzenlemeler mevcut planlara ek olan ilave planlar ya da revizyon plan niteliğinde olup planlama başında belirlenen amaca uygun olarak düzenlenmelidir.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 7. Maddenin i bendine göre plan hazırlama süreci şu şekilde ifade edilmiştir (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği M.7/i).

“Planlama süreci; araştırmaların yapılması, sorunların ortaya konulması, veri ve bilgi toplama ile ilgili analiz aşaması; bilgilerin bir araya getirilmesi, birleştirilmesi ve sonuçların değerlendirilmesi ile ilgili sentez aşaması ve plan kararlarının oluşturulması aşamalarından oluşur.”

Yapılan açıklamaya göre planlama yapılan zaman zarfında öncelik sorunun bilinmesi ve bu sorunla ilgili verilerin ortaya konularak zme

ulaşılması söz konusudur. Çözöme ulaşma yoluna gidilirken de kullanılacak yöntem yine aynı maddenin j bendinde;

“Planların hazırlanmasında plan türüne göre katılım sağlanmak üzere anket, kamuoyu yoklaması ve araştırması, toplantı, çalıştay, internet ortamında duyuru ve bilgilendirme gibi yöntemler kullanılarak kurum ve kuruluşlar ile ilgili tarafların görüşlerinin alınması esastır.” şeklinde ifade edilmiştir (Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğı M.7/j).

Kent planları hazırlanırken izlenmesi gereken süreç Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğı'nin 8. maddesinde açıkça belirtilmiştir. Buna göre, planın hazırlanması ilgili kamu kurum ve kuruluşlarından onay alımıyla başlar. Yapılacak olan planda, bölgesinin sınırları belirlendikten sonra oluşan sorun ya da düzenlemeye girilecek alan ile ilgili araştırma yapılarak veriler toplanır. Araştırma çalışmalarında bölgenin genel yapısı kapsamında kentin konum ve ilişkileri, nüfusu (demografik yapısı), sosyal ve ekonomik yapısı incelenerek planlamaya esas olacak şekilde gelecekteki bölgesel rolü, nüfus ve ekonomik yapısına ilişkin tahminler yapılır. Bölgenin fiziki yapısı ele alınıp doğal kaynakları ile ilgili veriler kullanılarak orman alanları, tarım, kıyılar, koruma alanları, ekolojik yapısı ele alınır. Yapılan çalışmalar sonucunda gelişmeyi engelleyici faktörler ile gelişmeyi arttıran faktörler ön planda tutularak planlamaya esas olacak konular belirlenir. Mekânsal yapı kapsamında, mekânsal oluşum ve gelişim süreci, arazi kullanım durumu ve mekânsal dağılımı, yerleşim alanlarının sosyal - mekânsal özellikleri, kentsel donatıların yeterlilik oranı, ulaşım ve altyapı sistemleri, sit alanları, planlar, mülkiyet deseni ve sahipliğı, uygulamaların kentsel gelişmeye olan etkileri incelenir. Önceki plan kararlarına uygunluğu göz önünde bulundurularak analiz yapılarak sentezlemeye geçilir. Elde edilen bilgiler neticesinde alan ile ilgili kararlar ve alternatif çözümler üretilerek planlamanın son aşamasına gelinir. Planlama sonrasında bölgenin alınan kararlar, plan notları, açıklama raporları düzenlenerek bölgenin paftası oluşturulur. Yapılan çalışmalar çıktı alınarak ilgili idare onayına sunulur ve yasal sürenin sonunda yürürlüğe girer.

Yapılan tüm bu çalışmaların son aşaması olarak oluşturulan veriler sayısal ortamda Ulusal Coğrafi Bilgi Sistemi Portalına aktarılır. Planlama

yapılırken dikkat edilmesi gereken en önemli nokta; oluşturulan planların, planlama hiyerarşisine göre düzenlenmesidir. Oluşturulan tüm planlar bir önceki planı desteklemelidir. Plan türlerine göre farklılık oluşması durumunda “...Çevre Düzeni Planı, Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planları, revizyon planı ve İlave Planlar bir planlama hiyerarşisinin birbirini bütünleyen parçaları olma özelliği taşıyarak uygulanabilmekte iken, mevzi imar planlarının ve bunun yanında bazı plan değişikliklerinin bir planlama hiyerarşisinin parçası olmaktan çok, münferit, diğer plan türlerinden bağımsız olma özelliği taşıyarak uygulama” yapılmaktadır (Gölbaşı, 2015).

2.3 Bölüm Sonucu

Planlama, istenilen hedeflere ulaşabilmek için mevcut olan düzenlemeleri, karşılaşılan zorlukları veya karşılaşılabilecek sorunları çözmek ve uygulamaya geçmek için ileriye dönük düşünülen karar verme aşamasıdır. Bu aşama da planlamanın anlatım ve uygulama aracı da plandır. Plan, istenilen hedefe ulaşmak için hazırlanan çalışmaları, kararları, notları yazılı ve çizili olarak anlatır.

Kent planlaması da toplumsal, sosyal, ekonomik, mekânsal ve kültürel gereksinimleri göz önünde bulundurularak, kentin fiziksel gelişmesini yön veren, toplum yararını temel alan, kent ve kentlinin ihtiyaçlarını karşılayacak etmenleri bir arada bulunduran bir çalışmadır. Tüm bu materyaller bir bütün şeklinde düşünülerek kent planlama çalışmaları yapılmaktadır. Kentin büyüüp gelişmesi ve biçimlenmesi yapılan ya da yapılacak olan planlama sistemine uygun olduğu zaman daha sağlıklı kentlere ulaşma imkânı sağlanır.

Ülkemizde kent planlama mevzuatı çok sayıda kurumun yetki alanına girse de şuanda esas alınan 3194 sayılı İmar Kanunu’dur. Bu kanuna göre planlar, üst ölçekten alt ölçeğe doğru kademeli bir şekilde hazırlanıp kendinden sonra gelen plana altlık olup genel esasları belirtir. Buna göre planları büyük ölçekten küçük ölçeğe göre sıralamak gerekirse, Sosyo – Ekonomik Planlar (Kalkınma Planı ve Bölge Planı) ve Fiziki Planlar (Üst Düzey Fiziki Planlar ve Ana Plan Türü Olan Fiziki Planlar) olarak ikiye ayrılır. Üst Düzey Fiziki Planlar da kendi içinde, Mekânsal Strateji Planları ve Çevre Düzeni Planları

olarak üst ölçekli plan türleri grubuna girer. Ana Plan Türü Olan Fiziki Planlar (İmar Planları) da Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı olarak alt ölçekli planlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Hızla büyüyen kentler canlı bir organizma olarak düşünülürse, bu büyüme sürecinde onları yönetmek, geliştirmek ve yönlendirmek gerekir. Bu görev şehir plancıları, coğrafyacılar ve kent üzerine çalışan meslek gruplarında olan mimar/mühendislerdir. Kentte yaşanan tüm sorunları çözerek, geleceğe yönelik yaşanabilir ve sağlıklı kentler oluşturmak için tüm verileri göz önünde bulundurup, kentin doğal yapısı, mekânsal yapısı, tarihsel yapısı, ekonomik ve sosyo –kültürel yapısı ele alınarak planlama çalışmaları yapılır. Çünkü gelişen her kent; nüfus yoğunluğuyla, ekonomik, ulaşım, yerleşim alanlarına yer bulma, sanayi sorunlarıyla karşı karşıya kalmaktadır. Planlama yapılırken tüm bunlar dikkate alınarak yapılsa da mevcut yönetimin istekleri planlama aşamasında etkili olmaktadır. Özellikle son dönemlerde yapılan kent planlamaların da siyasi rant ön plana çıkmakta ve mevcut yönetimin istekleri doğrultusunda gerçekleşen imar çalışmaları görülmektedir.

Ülkemizde kent planlama süreci Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde başlamıştır. Endüstri devrimi ile modern kent kavramı ortaya çıkmış ve Osmanlı kentleri de bu duruma ayak uydurmaya çalışmıştır. Sanayi devrimiyle birlikte gelişmeye başlayan kentlerde oluşan nüfus yoğunluğunun getirdiği ve ileri düzey teknolojinin oluşturduğu karmaşık yapıyı çözmek, ulaşım sorununu ortadan kaldırmak, tarihi alanları korumak, sosyo ekonomik düzeyi yaşanabilir hale getirmek hedeflenerek kent planlama çalışmaları yapılmıştır. Osmanlı kentleri de daha modern bir kent yapısını sağlamak amacıyla, kent merkezlerinde kurulan yapılar, değişim ve dönüşüm sonucu merkezden çepere doğru gelişim göstermiştir. Bununla birlikte kent içi yollar genişletilmiş, kent içindeki toplumun ekonomik yapısına göre sınıf ayrımı oluşmuştur. Bu durum yerleşim alanlarının biçimlenmesinde de etkili olmuştur.

Ülkemizde kent planlama süreçleri, çıkan yangınlar ve meydana gelen depremler sonrasında kenti yeniden düzenlemek için ortaya çıkmıştır. Meydana gelen felaketler sonrasında kentin geride kalan tarihi dokusunu korumak,

sanayileşme sonrasında artan nüfus yoğunluğu karşısında sosyal tüm ihtiyaçları karşılamak, ekonomik ve kültürel yönden uygun ortam hazırlamak ve daha sağlıklı kentler oluşturmak için yasal düzenlemeler yapılmıştır. 1882 yılında hazırlanan Ebniye Kanunu ile Türkiye’de planlama çalışmaları başlamıştır. Ancak bu kanun hızla büyüyen kentlerde yetersiz kalması sonucunda daha modern kentler oluşturmak amacıyla mevzuat değiştirilerek yeni kurumsal düzenlemeler yapılmıştır. Yapılan tüm düzenlemeler sonucunda son olarak ülkemizde 3194 sayılı İmar Kanunu yürürlüğe girerek tüm yetkiler yerel yönetimlere bırakılmıştır. Bu kanunla yapılan tüm planlar birbirini takip eden, süreklilik sağlayan ve bir önceki planı destekleyen niteliktedir. Amaca uygun olarak hazırlanan planların hazırlanma sürecinde konuyla ilgili sorunun araştırılması, sorun hakkında verilerin toplanması, analiz edilmesi, birleştirilerek sonuca ulaşılması esastır. Böylece kentlerin daha düzenli, yaşanabilir ve sağlıklı bir yaşam alanı haline gelmeleri sağlanmaktadır. Yapılan planlar son olarak sayısal ortamda düzenlenip Ulusal Coğrafi Bilgi Sistemine yüklenerek veri tabanları oluşturulmaktadır.

Mevzuattaki planların kademelendirilmesine bakıldığında hiyerarşi sıralaması net bir şekilde ifade edilmemiştir. Tanımların belirsizliği, tanımlarda kullanılan kelimelerin karşılığının aynı kanun ya da yönetmelik içerisinde yer almaması planların arasındaki öncelik sırasında belirsizlik oluşturmuştur. 3194 sayılı İmar Kanunu’nun temel uygulama yönetmeliği olan Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği’nde de bazı tanımlara yer verilmemiş, yönetmelik ve kanun arasında çok fazla gel git yaşanmıştır. Yapılan alt ölçekli plan çalışmaları üst ölçekli planlara uymak zorunda olsa da mevzuattaki ifadelerin yarattığı belirsizlikler nedeniyle yapılan planlar, kurum görüşleri ve yargı kararlarına bağlı kalarak sonuçlandırılmaya çalışılmıştır.

3 BURSA KENTİNİN TARİH İÇİNDEKİ OLUŞUMU

Bursa, eşsiz doğal güzellikleriyle, benzerine az rastlanır tarihi dokusu, kendisine özgün olan kültür mirası ve farklı kültürlerin iç içe yaşayıp ortaya çıkardığı zenginliklerle dolu, sanayinin, tarımın, turizmin son derece geliştiği ve Türkiye'nin öncü şehirlerinden biridir. Jeopolitik konumu nedeniyle birçok medeniyete ve kültüre ev sahipliği yapmıştır. Özellikle tarih boyutuyla öne çıkan Bursa'nın bugünkü görünümünde; Hitit, Lidya, Pers, Roma, Bizans ve Osmanlı kültüründen izler bulunmaktadır. Ancak kent asıl önemini, Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan sonra Osmanlı'nın ilk başkenti olduğu zamanda kazanmıştır.

Bölgede tarih boyunca birçok kültürün bir arada yaşaması zengin bir mirasın oluşmasına sebep olmuştur. Kent, bulunduğu konumuyla, elverişli tarım alanlarıyla ve aktif ekonomisiyle sanayi alanında hızlı gelişim göstermiştir. Sanayinin kontrolsüz şekilde büyümesi, tarihi dokulara ve doğal güzelliklere zarar vermeye başlamış ve bu durum tarihsel ve kültürel mirasın yok olmasına neden olmuştur. Alınan önlemlerle, bu tehlikenin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Şehircilik gelişiminde geçmişten itibaren öncülüğünü koruyan Bursa kenti, halen günümüzde de bu özelliğini devam ettirmektedir.

Bursa kentinin tarihi kimliğini anlayabilmek amacıyla, kentin tarih içineki oluşum sürecini incelemek faydalı olacaktır. Tarihi süreçte Bursa kentinin oluşumunda etkili olan olaylar, bunun sonucunda ortaya çıkan mekânsal oluşum; Osmanlı Dönemi öncesi süreç, Osmanlı Devleti Dönemi'ndeki süreç ve Cumhuriyet dönemi olarak üç ana başlık altında incelenecektir.

3.1 Osmanlı Dönemi Öncesi Bursa

Bursa ve çevresinin yazılı tarih öncesi dönemi konusunda çok fazla bilgi bulunmamaktadır. Yazılı tarih öncesi dönemlerde gerçekleşen göçler, göçlerin etkisiyle meydana gelen yıkım ve savaşlar yüzünden bölge tahrip

edilmiş ve bu nedenle bölgenin tarih öncesi çağları sistematik bir düzen içinde inceleyebilme olanağı çok fazla sağlanamamıştır.

Bölgede yapılan yüzey araştırmaları sonucu Bursa ve çevresinde Neolitik - Erken Kalkolitik Çağ, Geç Kalkolitik, Erken Tunç Çağı'na ait birçok kalıntı ve buluntuların izi bulunmuştur. Edinilen bilgiler ve arkeolojik kaynaklar, Bursa ili ve çevresinin kurulumunu günümüzden yaklaşık 8500 yıl öncesine dayandığını göstermektedir.

Bursa bölgesi, Trakya'dan Anadolu'ya gelen Bithyn ve Thynin gibi kavimlerin istilasına uğramış, daha sonra bu topluluklar birleşerek bölgede Bithynia Krallığı'nı kurmuşlardır (Url-2). Dönemin önemli toprakları üzerinde bulunan Bursa bölgesi ve çevresi birçok istilalara da maruz kalmıştır. İstilalar sonucu keşfedilen bölgeye, çevre bölgelerden göçler meydana gelmiş ve koloni kentleri kurulmaya başlamıştır. İon şehirleri tarafından kurulan bu kentler, yaşadıkları dönem boyunca bölgede kendi kültürlerine ait birçok kalıntı bırakmışlardır. Özellikle antik kentin ve günümüz modern şehirlerinin temelini oluşturacak bulgular günümüze kadar gelmiş ve bugünkü sınırları belirlemede yardımcı olmuştur.

3.1.1 Pers Egemenliği

M.Ö. VI. yüzyılda İran'ın güneybatısında güçlü bir devlet olan Pers'ler, Ön Asya topraklarına doğru ilerlemeye başlamıştır. Batıya doğru ilerlemesini devam ettiren Pers'ler, Batı Anadolu da bulunan kentleri teker teker işgal etmiş ve sonunda zengin İonia kentlerine girmeyi başarmışlardır.

Güçlü bir devlet olan Persler, Bithynia'yı kendi egemenlikleri altına almışlardır. İlerleyen süreçte Bithynia bağımsızlığı ilan etmiş ve dönem içerisinde de Bithynia'lar birçok devlette savaşarak varlıklarını devam ettirmeye çalışmışlardır.

3.1.2 Kuruluş – Bithynia Dönemi

Bithynler yaşadığı saldırılar sonucunda Marmara Bölgesi'nin güney ve doğusuna yerleşmişlerdir. Güçlü devletlerle büyük savaşlara girmelerine

rağmen birçok devletlerin gölgesi altında yaşamış olsalar da yapmış oldukları mücadeleler sonucunda özerkliğini ilan etmişlerdir. Böylece Bithynia'lılar, bulunduğu bölgenin dinamik bir dönem yaşamasına ve birçok kentin kurulmasına sebep olmuştur.

Krallığın başında olan I. Nicomedes (M.Ö. 279 – 255), kendi adını verdiği Nicomedia (İzmit) şehrini kurup başkent yapmıştır. I. Nicomedes, Hellenizim kültürünü Bithynia'ya getirerek birçok gelişim göstermiştir. Elde etmiş olduğu gücü ile krallığın sınırlarını bir yandan genişletirken bir yandan da bayındırlık çalışmalarında bulunmuştur.

Bithynia Krallığı en parlak dönemini I. Prusias (M.Ö 230 – 182) zamanında yaşamıştır. Dönem içerisinde çok sayıda devletle savaşmak zorunda kalan Prusias'un "...en büyük rakipleri Pergamum Krallığıdır (Yenal, 1996a)." Bu krallık daha fazla alana sahip olabilmek için Roma ile birlikte olmuş ve Bithynia Krallığı'na karşı durmaya çalışmıştır. Roma'nın da en büyük rakibi olan Kartaca Devleti, Roma'yı yıkmak için birçok girişimde bulunmasına rağmen başarılı olamamıştır. Yenilgi sonrası Bithynia Krallığı'na sığınan Kartaca Komutanı Hannibal, Kral Prusias'a *Prusia ad Olympus (Uludağ eteğindeki Prusa)* kentinin kurulması için yardım edeceğini bildirmiştir (Yenal, 1996a). Bunun üzerine Kral Prusias, himayesi altında olan Hannibal'a kendi adını taşıyan *Prusa* şehrini inşa ettirmiş ve Bursa kentinin temelleri atılmış olmuştur.

Bölgenin güney sınırını güneyde uzanan Olympos (Uludağ) dağı belirlemektedir. Önemli bir konuma sahip olan Bithynia, Batı da Propontis (Marmara Denizi), Kuzey de Pontus Euxenus ile çevrilmiş bir bölge, Bosphorus (İstanbul Boğazı) ile önemli bir deniz ve karayolu üzerinde yer almaktadır (Şekil 3.1). Böylelikle konumu itibari ile "Mezopotamya, Mısır ve Anadolu'yu Balkanlar üzerinden Avrupa'ya bağlayan bir karayolu geçiş noktası"nda bulunmaktadır (Balo, 2018). Bölge tarih boyunca ve hala günümüzde önemli bir jeopolitik bir konuma sahiptir.



Kaynak: https://www.wikiwand.com/en/Bithynia_and_Pontus

Şekil 3.1 Bithynia Krallığı'nın sahip olduğu toprakları gösteren harita.

Bithynia Krallığı'nın Batı'sında yer alan bir kent olan Prusa, deniz kıyısında yer almadığı için dönemin kervan ve ticaret yollarının oldukça dışında kalmaktadır (Yenal, 1996a). Ayrıca Prusa, kurulduğu bölgenin doğal koşulları ve imkânlarının az olmasından dolayı o dönemde yaşayan halk tarafından yerleşim yeri olarak kabul edilmemesinden dolayı çok fazla gelişim gösterememiştir.

M.Ö. I. Yüzyıla kadar ayakta kalmayı başaran Bithynia Krallığı, M.Ö. 74 yılında kral IV. Nicomedes'in vasiyeti üzerine Roma İmparatorluğu'na verilmiştir ve Roma'nın Asya'daki eyaletlerinden biri olmuştur.

3.1.3 Roma Dönemi

Bithynia, Roma'nın himayesi altına girdikten sonra Roma'nın 'Bithynia et Pontus' (Pontus ve Bithynia) eyaletinin bir parçası olmuştur. Ayrıca Roma egemenliğine geçen Prusa kentinin "ismi de Prusa ad Olympium (Olympos Bursa'sı) olarak değiştirilmiştir (Kırayoğlu, 2004)."

Bu dönemde, kendisinden önce kurulan ve daha büyük olan Nicomedia ve Nicaea şehirleri yüzünden arka planda kalan Prusa için "büyük yapılar,

hamamlar, bir forum ve gymnasium yaptırılmıştır (Oğuz, 1999).” Hisarla çevrili olan kentin, kentsel düzenleme çalışmaları yapılmaya başlanmış böylece Prusa kenti genişleyerek büyümeye başlamıştır¹.

Bölge de M.S. 123’te yaşanan depremde dolayı Nicomedia (İzmit) ve Nicaea (İznik) kentleri çok fazla zarar görmüştür. Yıkılan bölgelerin imarını yeniden düzenlenmiş ve depremde zarar gören kentlerin onarımı ve yeniden imarı için çalışmalar yapılmıştır. 395 yılında Roma İmparatorluğu Batı ve Doğu (Bizans) Roma olarak ikiye bölünmesiyle Prusa kenti Bizans egemenliği altına girmiştir.

3.1.4 Bizans Dönemi

Roma İmparatorluğu’nun ikiye ayrılması ile (Batı – Doğu Roma) Prusa şehri, Doğu Roma İmparatorluğu’nun bir parçası olmuştur. Bu dönemde Prusa, “...Doğu Roma İmparatorluğu şehirleri arasında” kendini çok fazla gösterememiştir (Kırayoğlu, 2004). Bunun nedeni ise, dönemin gelişmiş kentlerinden olan Nicaea (İznik) ve Kyzikos’a (Edincik) uzak olması ve ana ticaret yollarının güzergâhında bulunmamasından kaynaklanmaktadır (Url - 3).

Prusa kentinin öneminin azaldığı bu dönemde, Pythia (Çekirge) bölgesinde bulunan doğal sıcak su kaynakları kenti yeniden ön plana çıkarmış ve İmparator I. Justinianus tarafından yaptırılan hamam, kentin yeniden canlanmasını sebep olmuştur. Bu durum Prusa kentinin önemini daha da artırmıştır. Bu dönemde Prusa kentine sadece hamamlar, saraylar, eğlence alanları yapılmamış, dönem içerisinde çok fazla savaşmak zorunda kaldıkları için kente kaleler de inşa edilmiştir. Bizans tarafından yönetilen Prusa’nın bu dönemde kent yapısının çok fazla bozulmadığı ve kentte mimari anlamda bir değişiklik yapılmadığı bilinmektedir.

¹ Dönemin İmparatoru Traianus zamanında Bithynia-Pontus Eyaleti’nin başına görevlendirilen vali Plinius, Bithynia bölgesi için önemli çalışmalarda ve imar faaliyetlerinde bulunduğu İmparator Trajanus’a yazdığı mektuplardan bilinmektedir (Hızlı, 2018).

Prusa 1204 - 1261 yılları arasında başkenti Nicaea olan Bizans Devleti'ne bağlı küçük bir kent olup, çevresi surlarla çevrili olmasından dolayı fazla gelişmemiştir. Prusa, Osmanlı Devleti tarafından kuşatılıp, fethedileceği 1326 yılına kadar Bizans Devleti yönetiminde bir beylik olarak yaşamaya devam etmiştir.

3.2 Osmanlı Devleti Dönemi'nde Bursa

Anadolu toprakları üzerinde 1299 yılında kurulan Osmanlı Beyliği, topraklarına Bursa çevresindeki İnegöl, Yenişehir, İznik ve Bilecik yerleşimlerini de dâhil ederek topraklarını büyötmüştür (Url - 2). Osmanlı'nın kentsel oluşum süreci de, Yenişehir de yerleşik hayata geçmesiyle başlamıştır.

Osmanlı Beyliği 1302 yılından itibaren bölgede etkisini göstermeye başlamış ve bir çok yerleşim yerini himayesi altına almıştır (Şekil 3.2). Yüksek surlarla çevrili olan Bursa, 1308 yılında Osmanlı tarafından kuşatılmış ve on yılı aşkın bir süre kuşatma altında kalmıştır.



Kaynak: http://www.bursadakultur.org/images/feti_haritasi.jpg

Şekil 3.2 Osmanlı tarafından fethedilen yerlerin haritası.

Kuşatma sonucunda Bizans Tekfuru 1326 yılında Bursa'yı kendi rızasıyla vererek, kent Osmanlı topraklarına katılmıştır. Osmanlı'nın Bursa'yı almak istemesinin en temel nedenleri, kentin verimli ova üzerine kurulmuş

olması, İstanbul şehrine yakın olup ticaret yolları üzerinde bulunması, yer altı zenginliklerinin olması ve ipek üretiminde gelişmiş olmasıdır.

1326 yılında Bursa, Orhan Bey tarafından Osmanlı topraklarına katılarak Osmanlı Devleti'nin başkenti olmuştur (Şekil 3.3). Başkent olmasıyla Bursa, ülke ekonomisinde çok önemli bir statüye gelmiş, kente değer ve çeşitlilik getirmiştir.



Kaynak : <http://galeri.mynet.com/haber/osmanli-devleti-topraklari-boyleydi-52881/1>

Şekil 3.3 Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu toprakları gösteren harita.

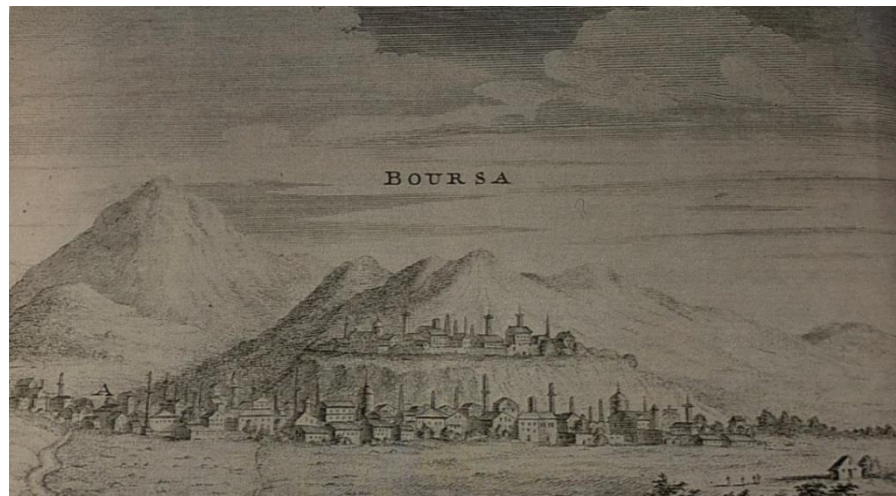
Prof. Dr. İlhan Tekeli (2011c), Bursa'nın Osmanlı topraklarına katıldıktan sonra kenti kale, iç kale ve kale altı olarak üç bölümde ele almıştır. Kentin ilk bölümü olan **kale**, şehrin savunma sistemi olarak yapılmış ve şehrin tanımlanmasına yardımcı olmuştur. Böylece kentin sınırları yavaş yavaş belirginleşmeye başlamıştır. Kentin ikinci bölümü ise **iç kaledir**. 17 adet kuleye sahip olan iç kale, kent yöneticilerinin yaşadığı yer olmasından dolayı kentin odak noktasıdır. Kent yapısını oluşturan üçüncü bölüm ise, **kale altıdır**. Kale altı, kalenin doğusunda bulunan kentin ana giriş kapısının bulunduğu bölümdür. Bir kentin yapısı ele alınırken kentte bulunan tüm öğelere bakıldığından kale içi ile kale dışında bulunan tüm alanlar Bursa kentinin şekillenmesinde önemli rollere sahiptir.

Osmanlı Devleti'nde bir bölgeyi alıp orayı kent yapabilmek için o kentin tarıma, ticarete ve yerel yönetime elverişli olması gerekmektedir. Kenti

teslim alan Osmanlı, kent içinde bulunan yapılara çok fazla zarar vermeden kendi anlayışına uygun şekilde düzenlemiştir. Böylece Osmanlı için olması gereken pazar, ibadethane, manastır gibi yapılar kenti var eden unsurlar olurken, yeni yapılan yapılar ise kentin planlama sürecini etkileyen öğeler olmuştur.

Bursa, Osmanlı topraklarına katılmasıyla askeri faaliyetlerin yanı sıra iskân politikası gereği imar faaliyetlerine de önem verilmiştir. Öncelikle hisar içi ele alınarak düzenlemelere başlanmıştır. Boş olan alanlara Türk mahalleri kurulmuş ve Türk nüfus yerleştirilmiştir. Dönem içerisinde yapılan yapılar günümüze ulaşmamış ancak kalıntıların üzerine yeni yerleşim alanları kurulmuştur. Asıl imar hareketleri ve kentleşme çalışmaları hisar dışında gerçekleşmiştir.

Savunma kenti olarak bilinen Bursa, güneyinde bulunan dağı (Uludağ) kendine siper alarak dağın ön kısmından itibaren geniş bir ovaya yayılmıştır. Kent kendini bir cephede korumaya alırken diğer cephelerde çevreye “hâkim olmaya çalıştığı ovoidan, hem kot farkı, hem zor ulaşılabilirlik hem de sağlam duvarlarla ayrılmıştır (Tanyeli, 1999’dan aktaran Kırayoğlu, 2004).” Bu şekilde kurulmuş olan kent, ovanın ortasında yükselerek her yere hâkim olmanın yanında gerektiğinde çevresindeki alanlardan ilişkisini keserek kendisini tüm alanlardan izole ederek koruma altına almış bir vaziyettedir (Şekil 3.4.).



Kaynak: Yenal, 1996b.

Şekil 3.4 Bursa'nın genel görünüşü.

Osmanlı'nın ilk yıllardaki kentsel oluşumuna bakılacak olunursa, ilk dikkati çeken kültürlerinden dolayı yapmış oldukları gösterişli camiler, kent merkezinde oluşturduğu büyük bir alanı kaplayan hanlar ve bedestenler, Bursa kentinin yer altı kaynağından dolayı yapılan hamamlar şeklinde sıralanır. Bu örnekleri günümüzde de görmek mümkündür. Osmanlı kent merkezi olarak; camilerin, bedestenlerin ve hanların olduğu bölgeyi kabul etmiş ve bu noktalar arasında düzenli bir bağlantı kurmuştur. Böylece oluşturulan bölge kentin odak noktası sayılarak kentin gelişmesi bu yapıların çevresinde gerçekleşmiştir.

Osmanlı kent yapısını oluştururken ki hedefi, savunmanın da güçlü olması amacıyla sur içinde yerleşik hayata geçilmesi, sur dışında ise ticaret faaliyetlerinin gerçekleşmesi şeklinde olmuştur. Kentte yaşayanların sur dışına çıkmasıyla da Bursa kenti plansız ve düzensiz bir şekilde büyüme başlamıştır.

3.2.1 Orhan Bey Dönemi

Orhan Gazi tarafından 1326 yılında Bursa fethedildiğinde, Osmanlı Beyliği büyük bir alana yayılmış olmasına rağmen (Eskişehir'den Çanakkale'ye ve Karadeniz'e kadar) küçük ve yeni kurulmuş bir devlet durumundadır. Sürekli seferlerin düzenlenmesi, yeni yerlerin alınmasıyla birlikte bu dönemde sınırlarını genişleten Osmanlı, yeni imar düzenlemelerine ihtiyaç duymuştur. Bursa'yı da surlar içinde kalmış bir şehir statüsünden çıkarıp, surların dışına taşımış, yeni mahalleler ve ticaret merkezleri kurarak zenginleşen bir kent haline getirmeye başlamıştır.

Orhan Bey savunma kenti olan Bursa'yı sur içinde kapalı bir kent olmaktansa, kapılarını açarak büyütmeyi ve ticaret kenti yaparak zenginleştirmeyi hedeflemiştir. Ayrıca kenti sur dışına taşımaya karar vererek sur dışından bir kent merkezi oluşturma yoluna gitmiştir. Bu yüzden Anadolu'dan gelen Türkmen Boylarını sur dışına yerleştirmiş ve bu bölgede ticaret, kültür ve dini bir merkez oluşturmaya çalışmıştır. Surlardan fazla uzaklaşmayarak kale sınırlarının doğusunda bir yerleşim alanı oluşturmuştur. Böylece Osmanlı Devleti'nin stratejik planlama sürecini başlatmıştır (Kırayoğlu, 2004). Gökdere yatağının hemen yanında kendi ismini verdiği Orhan Külliyesi, kale altında bulunan kentin ana giriş kapısının hemen önünde

yer almıştır. Külliye içerisinde, bir han (Emir Han), bir cami (Orhan Cami), bir imaret, bir medrese ve bir de hamam (Orhan Hamamı) mevcuttur. Külliye içerisinde yapılan bu yapılar bugünkü Bursa'nın ana aksını oluşturmuştur.

Külliye içinde bulunan Bey Hanı bugünkü ismiyle Emir Han da ticaret ve depolama işleri yapılarak kentin gelişimi bu bölgede oluşmaya başlamıştır. Han, içinde birçok işyerini barındırırken çevresinde yapılar inşa edilerek bölgenin tamamen kent merkezi haline gelmesi sağlanmıştır. Ancak Roma ve Bizans döneminde yapılan katı geometrik formlardan uzak, plansız ve düzensiz şekilde konumlanan yapılarla kent merkezi oluşmaya başlamıştır.

3.2.2 Murad Bey Dönemi

Osmanlı Devleti Orhan Bey döneminde büyümeye başlamış, devletin başına oğlu I. Murad geçmesiyle de babasının izlediği politikayı sürdürerek devletin topraklarını genişletmiş ve ticaret yollarının devamlılığını sağlamıştır. Bursa'nın İpek Yolu ve Baharat Yolu'nun son durağı olması da ticaretin gelişimine etkili olmuştur.

Murad Bey, babası Orhan Bey'in düzenlediği iskân hareketlerini izlemiş olsa da Osmanlı'nın kentleşme anlayışına farklı bir yol çizerek kendi adına yaptırdığı külliye kent batısına bugünkü Çekirge semtinin bulunduğu yere yaptırmıştır. Devletin başına gelen her sultan kendi adıyla bir yapı kompleksi yaptırmış ve kentin gelişmesi yaptırılan kompleksin içerisinde bulunan yapıların sayesinde olmuştur (Dostoğlu, b.t., s.21). Murad Bey'in yaptırmış olduğu Murad Hüdavendigar külliyesi de kent merkezinin uzağında yapılan ilk külliye olmuştur. Bu durum ilerleyen zamanda Bursa'nın kent planlamasında karşımıza çıkacaktır.

Bu dönemde Murad Bey'in yaptırdığı külliye, dönemin kent yollarına bağlantı kurabilecek nitelikte uygun bir konumda bulunmamaktadır. Hüdavendigar Külliyesi, Bizans döneminde çok fazla öneme sahip olan kaplıcaların yanına yani Çekirge semtine kurulması ve iç kaleden uzaklaşması Bursa'nın gelişme aksını batıya doğru çevirmiştir.

Murad Bey, 1366 yılında Edirne'yi fethettikten sonra başkenti Bursa'dan Edirne'ye taşımıştır. Bursa, 1453 yılına kadar başkentliği Edirne ile paylaşmıştır. Bursa bu dönemde önemli yollar üzerinde bulunması, bilim ve kültür alanındaki ağırlığıyla her zaman önemini kaybetmeden korumuştur.

3.2.3 Yıldırım Bayezid Dönemi

I.Murad'dan sonra Osmanlı Devleti'nin başına oğlu Yıldırım Bayezid geçmiştir. Yıldırım Bayezid döneminde ülke, ekonomik, sosyal, siyasi, askeri ve ticari olarak en parlak dönemini yaşamıştır. Bayezid, babası I.Murad gibi Anadolu'da bulunan diğer beylikleri de hâkimiyetine altına alarak ülke sınırlarını büyötmüştür.

Bursa her anlamda, Bayezid döneminde en parlak dönemini yaşarken, bu durum başkent olan Bursa'nın fiziki yapısına da yansımış ve kentin silüetini değiştirmiştir. İlk olarak Yıldırım Bayezid tarafından, Orhan Bey döneminde temelleri atılan ticaret alanında bulunan hanlara ek olarak Emir Han'ın karşısına Bursa'nın ve Osmanlı'nın ilk Bezzazistan'ını (bedesten) yaptırılmıştır (Url-3). Ayrıca Bayezid bu dönemde, ticaret alanlarının merkezi olarak bilinen, üretimin yapıldığı, tüm ticarethanelerin (pazar, çarşı, han) bulunduğu bölgeye şehrin en büyük camisi olan Ulu Cami'yi yaptırmayla kent merkezini buraya taşımıştır.

Yıldırım Bayezid, kendi külliyesini Orhan Bey ve I.Murad külliyelerinden uzak, bu iki merkezin tersine kale surlarının doğusuna yaptırmıştır. Yıldırım külliyesi I.Murad'ın Çekirge bölgesine yaptırmış olduğu külliye gibi düşünölürse, kente doğudan gelecek olan ticaret kervanlarının ihtiyaçlarını karşılamak ve buradaki ticareti arttırmak için yaptırıldığı yorumu ortaya çıkmaktadır. Ayrıca kent sınırlarının belirlenmesinde yardımcı olduğu görölmektedir. Kentin sınırları I. Murad'ın kentin batısına yaptırmış olduğu külliye ile Yıldırım Bayezid'in kentin doğusuna yaptırmış olduğu külliye ile çizilmiştir. Kent dokusunun oluşumunda külliyelerin birbirinden uzak yapılmasının da etkisi vardır. Bu durumda külliyeler için belirlenen yerlerin ve yapılış amaçlarının ileriye dönük, gelişemeye müsait bir kent elde etmek amacıyla yapıldığı ortaya çıkmaktadır.

3.2.4 Mehmet Çelebi ve II. Murat Dönemleri

Timur'un Yıldırım Bayezid döneminde Osmanlı'ya saldırmasıyla, Osmanlı'da 50 yıl kadar duraklama dönemi yaşanmıştır. Yıldırım Bayezid'in oğulları arasında çıkan taht kavgaları devlete Fetret Dönemi'ni yaşatmış ve Çelebi Mehmet'in tahta geçmesiyle Osmanlı Devleti yeniden güçlenmiştir.

Osmanlı Beyliği'nin ikinci kurucusu olarak bilinen Çelebi Mehmet, İpek Hanı yaptırarak kente ticaretin yanında konaklama fonksiyonu sağlamıştır. Ticaret mekânının aynı zamanda konaklama olarak kullanılması şehrin gelişimine de etkili olmuştur. Mehmet Çelebi, babası Yıldırım Bayezid'in yolundan giderek kentin doğusuna yüksek bir mevkie anıtsal olan Yeşil Külliyesi'ni yaptırmış ve kentin ana sınırları belirlemiştir. Osmanlı sultanlarının tepelerde yaptırmış olduğu külliyeler Osmanlı kentlerinin karakterini belirleyen özellikler olmuştur. Bu yapıların çevresinde oluşan konutlar ve mahalleler de kent dokusunu meydana getirmiştir.

Kentin son şeklinin belirlenmesi sağlayacak bir külliye Çelebi Mehmet'ten sonra Osmanlı'nın başına geçen II. Murat tarafından yaptırılmıştır. II. Murat'ta kentin batısına ancak kent merkezine daha yakın (Ulucami ve çevresi) bir alana Muradiye Külliyesini yaptırmıştır.

Bursa'nın kent dokusunun oluşmasında anıtsal yapı olarak görülen külliyelerin önemi büyüktür. Beş büyük külliye bulunan kentte, yapılış sırasına göre, Orhan Bey Külliyesi, Murat Hüdavendigâr Külliyesi, Yıldırım Külliyesi, Yeşil Külliyesi ve son olarak da Muradiye Külliyesidir.

3.3 15. Yüzyıldan 19.Yüzyıla Kadar Bursa

Bursa, Osmanlı tarafından 1326 fethedildiğin de 40 hektarlık bir alana sahipken, 15. yüzyıla gelindiğinde kent 200 hektarlık bir alana yayılmıştır.

Osmanlı döneminde Bursa'da fetihden itibaren ticari ihtiyaçlara cevap verebilecek birçok yapı inşa edilmiştir. 15. yüzyıl başlarında doğu – batı yönünde yapılan hanlar, kuzeyde sınırlanmış “uzun çarşı” aksını oluşturmaya başlamıştır. Kent bu ticaret yapıların işleyişi sayesinde 15. yüzyılda dünya

ticaret merkezi haline gelmiş ve ticaret yolları üzerinde bulunması, dünyaya sesini duyurmasını da kolaylaştırmıştır.

1453 İstanbul'un fethiyle Osmanlı Devleti'nin başkenti Bursa'dan İstanbul'a taşınmış olsa da Bursa'nın ticari bir kent olma özelliğini etkilememiştir. Ancak Bursa'nın başkentlik statüsünü kaybetmesi imar hareketlerini etkilemiş ve kentte ticari-sosyal açıdan yapıların inşasının azalmasına neden olmuştur.

16. yüzyılın ortalarına kadar Bursa, surların dışında doğu – batı yönünde yapılan külliyelerin etrafına inşa edilen hamam, cami, medrese, imaret gibi yapıların oluşmasıyla gelişim göstermiştir. Etrafına yapılan yapılar ile geleneksel kent merkezi meydana gelmiştir. Bu durumda 16. yüzyılın sonlarına kadar kent merkezi çevresinde sokakların ve mahallelerin oluşmasıyla şekillenmiştir. Böylece Osmanlı Devleti'nin kentleşme modeli ve kent dokusunun ortaya çıkmıştır.

17. yüzyılda Anadolu'da çıkan Celali isyanları² adı verilen ayaklanmalar, Osmanlı Devleti'nin siyasi, ekonomik ve sosyal durumunu etkilemiştir. Çıkan isyanlarda Bursa kentinin ekonomisi ve kent dokusu zarar görmüş, bu durum Bursa'nın durgun bir dönem geçirmesine sebep olmuştur.

18. yüzyıla gelindiğinde Bursa, ipek ticaretinde merkez olma özelliğini tekrar kazanmış olsa da yönetim merkezinin zayıflaması devletin güç kaybetmesine neden olmuştur. 18. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı Devleti'ndeki endüstrileşme hareketleri kentin ekonomik durumunu etkilediği gibi gelişimini de etkilemiştir. “17. yüzyıl başlarından 19. yüzyıl ortalarına kadar oldukça durağan bir geçiş görünüm serfileyen Bursa'da, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Batılılaşma ve endüstrileşme süreçleriyle birlikte yeni gelişmeler söz konusu olmuştur (Dostoğlu, b.t, s.22).”

² Celâlî isyanları, 16. ve 17. yüzyıllarda, Osmanlı yönetimindeki Anadolu'da Yavuz Sultan Selim döneminde başlayan ve IV. Mehmed dönemine kadar devam eden zaman zarfında devlete karşı ekonomik, sosyal, askerî ve siyasî nedenlerle ayaklananlara verilen addır (https://tr.wikipedia.org/wiki/Celali_isyanlar%C4%B1).

3.4 19. Yüzyılda Bursa

19. yüzyıl, Osmanlı'nın Batı'ya yöneldiği yıllar olarak bilinmektedir. Bursa, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra batıya yönelmesiyle birlikte endüstri kenti yolunda ilk adımlarını atmıştır. İç etkenlerden çok dış etkilere maruz kalan Bursa, her konuda farklılaşarak gelişme yoluna gitmiştir.

Bu dönemde ipek ticareti önem kazanmış ve kentte birçok ipek flotür fabrikaları açılmıştır. Sanayi yapılarının su tüketimine ihtiyaç duyması sebebiyle Bursa'nın doğusunda ve batısında bulunan Gökdere ve Cilimboz akarsuları kenarında konumlanması ve iş yeri yakınlarında konaklama ihtiyaçlarını giderecek yerleşim alanlarının oluşması kentin kentsel dokusunu oluşturmaya başlamıştır. Bu kuruluşların doğu – batı yönünde dağılması sebebiyle de kent bu yönde gelişim göstermiştir. Hisar mevkii Bursa'nın merkezi olarak kabul edilirse, yeni açılan yollar ile mahallelerin birbirine bağlanması neticesinde gelişerek organik dokuya sahip olan bir kent olmuştur (Şekil 3.5). Ayrıca kentte ticaretin yanında mesleki ve teknik eğitim alanında gelişim göstererek birçok okul açılmıştır. 19. yüzyılda eğitime verilen önem Cumhuriyet'ten sonrada devam etmiştir.

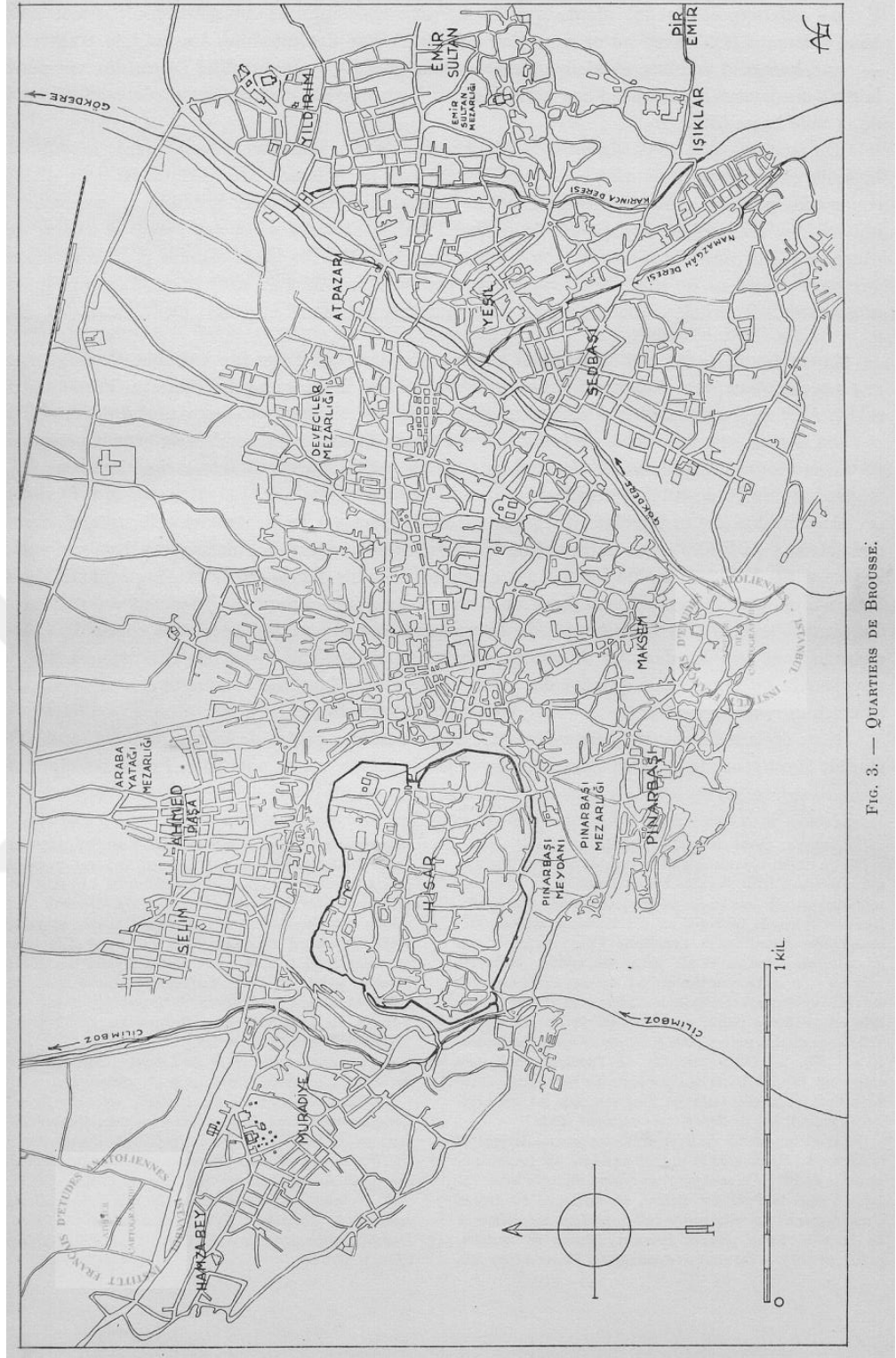


FIG. 3. — QUARTIERS DE BROUSSE.

Kaynak : <http://map-archivis.ifea-istanbul.net/iiif-img/454/full/2000,/0/default.jpg>

Şekil 3.5 Bursa kentini gösteren harita.

Gelişim süreci içerisinde Bursa’da 1855 yılında meydana gelen deprem ve ardından çıkan yangınlar kentte büyük hasarlara yol açmıştır. Yaşanan felaketler sonucunda Bursa’da yeni bir planlama yoluna gidilmiş ve yangın alanında ilk mevzii imar planı oluşturulmuştur (Tekeli, 2011d). Yeni

düzenleme ile yapılan alanlarda modern anlayışına uygun yapılar ön plana çıkmıştır. Bursa'nın yaşadığı depremden sonra kentin düzenlenmesi ve yeniden imarı için Ahmet Vefik Paşa görevlendirilmiştir. Ahmet Vefik Paşa'nın kente en büyük katkısı, yolları genişletmesi ve Bursa'ya yeni alternatif yollar açtırması olmuştur. Planlı gelişim sürecine giren Bursa için dönemin Erkan-ı Harp okulunda mühendislik eğitimi gören Suphi Bey'e 1862 yılında 1/1600 ölçekli kentin ilk kadastro planı çizdirilmiştir. Bu harita, Bursa depreminden önceki durumunu gösterdiği ve daha sonra hazırlanan planların bu harita ile karşılaştırılması yapılması açısından büyük önem taşımaktadır.

3.5 Cumhuriyet Dönemi'nde Bursa

Cumhuriyet ilan edildikten sonra Bursa, her yönde gelişmeye devam etmiştir. Ticari alt yapısını Osmanlı döneminde oluşturan Bursa, aktiviteleri arasında kültür, sanayi ve tarımda yer almış ve kent 1960 yıllarından itibaren sanayisi ön plana çıkarak bir ticaret merkezi haline gelmiştir. 1933 yılında İpek – İş fabrikası ve 1938 yılında Sümerbank Merinos fabrikalarının açılması da Bursa'nın endüstri kenti olarak büyümesine yardımcı olan öncü kuruluşlar olmuştur (Aydın, 2008) .

Sanayileşmeyle birlikte göç ve nüfusun artması birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Özellikle tarım alanındaki izinsiz yapılaşmalar kentin plansız büyümesine neden olmuş ve kentin imarını tamamen etkilemiştir. Bursa'nın kuzeyine kurulan iki büyük fabrika da (İpek –iş ve Sümerbank Fabrikası) kentin gelişimini doğu – batı yönünden kuzey – güney yönüne doğru çevirmiştir. Osmanlı döneminde gelişmesi mevzi planlarla yapılan kentte, Cumhuriyet döneminde kentin tümünü kapsayacak yeni plan anlayışına geçilmiştir (Tekeli, 2011e). Bursa kenti bu doğrultuda bütün bir şekilde ele alınarak planlama çalışmaları yapılmaya başlanmıştır.

Bursa kentinin Cumhuriyet dönemindeki planlı gelişim süreci, kent için günümüze kadar hazırlanan planlar, alınan kararlar ve planların hangi gelişim göz önünde bulundurularak hazırlandığı, detaylı olarak beşinci bölümde incelenecektir.

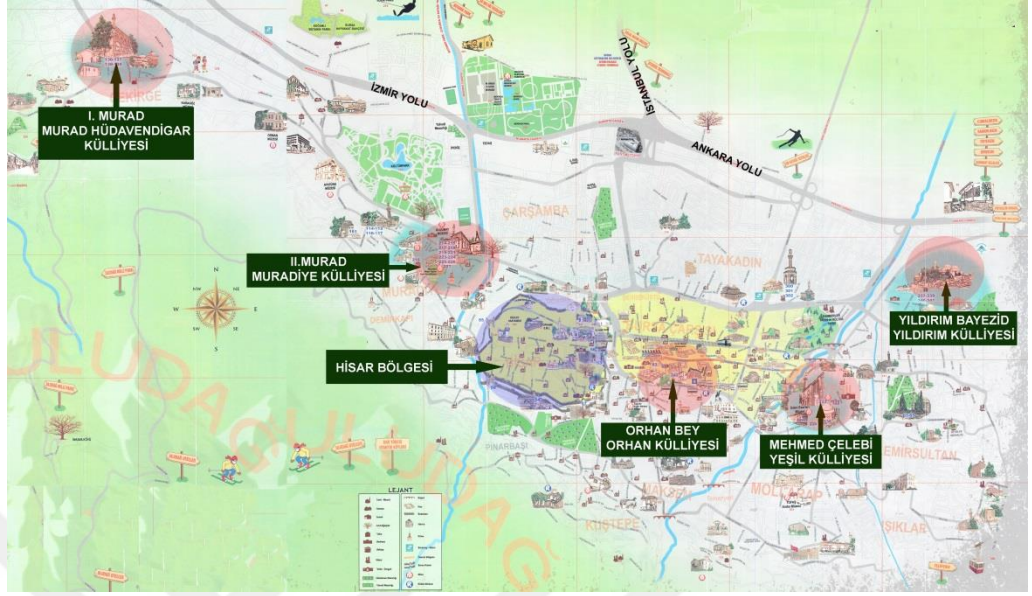
3.6 Bölüm Sonucu

Bu bölümde Bursa kentinin tarih içindeki gelişim sürecinin dönemleri incelenmiştir. Bursa'nın tarihi gelişim sürecine bakıldığında bölge, ilkçağlardan itibaren sürekli bir yerleşim yeri olarak kullanılmıştır. Ancak Bursa'daki yapıların çoğu geçmişte yaşanan felaketler sebebiyle zarar görmüş ve günümüze kadar ulaşamamıştır. Bu yüzden geçmiş dönemlerde sahip olduğu yapıların kente, kentsel ve mimari anlamda katkısı çok olmamıştır.

Tarih boyunca çok sayıda medeniyeti barındıran kent, kültürel yönden zengin bir yapıya sahiptir. Kent mimari anlamda en çok gelişimi de Roma döneminde yaşamıştır. İnşa edilen yapılar ve açılan yollar ile yapısal olarak şekillenmeye başlamıştır. Osmanlı dönemine kadar kent belli aralıklarla gelişim gösterse de var olan mevcut dokuyu koruyarak büyümeye devam etmiştir. Bursa Osmanlı topraklarına katıldığında ise sürekli gelişmiş ve yapısal dönüşümlere uğramıştır. Osmanlı için kentsel oluşum örgüsü, camiler, büyük hanlar ve sıcak su kaynaklarının bulunduğu yere yaptırılan hamamlardan oluşmuştur.

Osmanlı Dönemi'nde Bursa kentinin şekillenmesi, devletin başına geçen sultanların kendi adlarıyla külliye, hanlar, imaretler ve kervensaraylar yaptırması ve kenti surların dışına taşımasıyla başlamıştır. Böylece kentin genel görüntüsü Osmanlı tarzına uygun olarak tasarlanma yoluna gidilmiştir. İlk olarak Orhan Bey'in yaptırmış olduğu Hisar bölgesinin doğusunda yer alan külliye Bursa'nın ana aksını oluşturmuştur. Daha sonra başa gelen sultanlardan I. Murad kentin batısına Murad Hüdavendigar külliyesini, Yıldırım Beyazıt kentin doğusuna Yıldırım külliyesini, Mehmet Çelebi yine kentin doğusuna Yeşil Külliyesini ve kentin batısına da II. Murad, Muradiye Külliyesini yaptırmıştır (Şekil 3.6). Her külliye kendi içinde bir merkezi oluşturan bölgeyi temsil etmektedir. Sur dışında olmaları kentten ayrı bir parça olarak düşünüldüğü anlamına gelmemektedir. Ancak kentin sınırlayıcıları olarak görülen külliye, dağınık yerleşimlerinden dolayı kent dokusunda bir bütünlük görmek zordur. Belirli bir düzen ya da geometri içinde yapılmadığından, dağınık, serbest şekilde yerleşen yapılardan ve kendi içinde çarşı merkezli bir kent oluşmaya başlamıştır. Yapılan bu yapıların tamamı

kentin kimliğini, dış sınırlarını belirlemede ve gelişim göstermesinde güçlü bir etken olmuştur.



Kaynak: <https://bursa.ktb.gov.tr/TR-138860/bursa-haritalari.html>

Şekil 3.6 Osmanlı Sultanlarının yaptırdığı külliye.
*Fatma Zehra Höçük tarafından hazırlanmıştır.

14. ve 15. yüzyıllarda Bursa yapılan külliye ile bir ticaret merkezi haline gelmiştir. İlerleyen dönemlerde ise endüstrinin gelişmesi Bursa'yı da etkilemiş, 19. yüzyılın yarısından sonra Batı'ya yönelim ile birlikte bir endüstri kenti olmaya adım atmıştır. İpek üretiminin ön planda olduğu dönem içinde birçok fabrikanın açılması Bursa'nın gelişimine katkı sağlarken, kentin hızlı bir şekilde göç almasına da neden olmuştur. Sanayi kuruluşlarının açılmasının yanı sıra resmi kurumların açılması da Bursa'nın sosyal açıdan gelişimini etkilemiştir.

1855 yılında yaşanan deprem ve aynı yıl çıkan yangın kentin büyük bir bölümünü tahrip etmiş, tüm yapıların zarar görmesine sebep olmuştur. Osmanlı döneminde oluşmaya başlayan kent dokusu yaşanan felaketler sonucunda bozulmuş, Bursa kendini yeniden planlama yoluna gitmiştir. Bu sefer Osmanlı döneminde olduğu gibi mevzi planlarla yapılan bir kent değil, Cumhuriyet döneminden itibaren kentin bütününe ele alan yeni plan anlayışıyla planlama yapılmaya başlanmıştır (Tekeli, 2011e).

Kent olgusunun oluşması, uzun bir dönem içerisinde yaşanmış köklü dönüşümler sonucu ortaya çıkar. Köklü dönüşümler ise, mekânsal çerçeve içerisinde gerçekleşir. Bu çerçevede, kentin sınırları, kenti oluşturan yapılar ve yapıların oluşturduğu etki, kentin dokusal özellikleri yer alır. Tüm bunların toplamı da kentin gelişim sürecini gösterir.

Tüm bu oluşumlara göre Bursa kenti, Osmanlı öncesi kent, Osmanlı dönemi kent ve Cumhuriyet dönemiyle başlayan planlı gelişen bir kent olarak karşımıza çıkmaktadır. Bursa için yaptırılan ilk harita Suphi Bey tarafından oluşturulsa da, bu harita bir altlık niteliğinde olup asıl planlı gelişim süreci bundan sonra başlayacaktır.



4 BURSA KENTİNİN KENTSEL GELİŞİMİNDE ETKİLİ OLAN ÖGELER

Bursa, Türkiye'nin 4. büyük kenti olup Osmanlı Devleti'nin ilk başkentidir. 19. yüzyılda sanayileşmeye başlayan, modernite projesi etkisinde kalan kent, farklı kültürlerin bir araya gelmesiyle siyasal, sosyal, ekonomik, fiziksel ve mekânsal yapıların bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır.

Kentin oluşumunda, bulunduğu konum, fiziki yapısı, kenti meydana getiren yapılar, kent olma özelliğini oluşturan halk, halkın geçim kaynağı ve sosyo – kültürel yapısı etkili olmuştur. Kentleşme de, bu kazanımlarla birlikte çeşitli etmenlerin insan eliyle oluşturduğu bir süreçtir. Bu bölümde, Bursa kent dokusunun oluşumu ve kentsel dokunun oluşumunda etkili olan temel öğeler anlatılacaktır.

4.1 Coğrafi Konumu

Bursa Türkiye'nin kuzeybatı Anadolu'da, Marmara Bölgesi'nin Güney Marmara bölümünde yer alan, bölgenin ikinci büyük kentidir. 10.813 km² yüzölçümüne sahip olan kent, 40 derece boylam ve 28-30 derece enlem arasındadır (Url - 4). Marmara denizinin güneydoğusunda kendi adını taşıyan büyük bir ova üzerine kurulmuştur. Kuzey'de İzmit, Yalova, İstanbul ve Marmara Denizi, Güney'de Eskişehir ve Kütahya, Doğu'da Bilecik, Adapazarı, Batı'da ise Balıkesir illeri ile çevrilidir.

Kentlerin oluşumunda, bulunduğu konum ve yeryüzü şekilleri önemli birer unsurdur. Bursa kentinin yapısını, yaklaşık %35'ini dağlar, kalan kısmını ise tarıma elverişli ovalar ve göller oluşturmaktadır. Yükseklikleri ile öne çıkan dağlar, kentin sınırlarını belirleyici olmuş ve kent bu yamaçların üzerinde kurulmuştur. Güneyde bulunan ana sınırlayıcısı olan Uludağ'ın etekleri üzerine kurulan kent, kuzey ve doğu-batı yönünde gelişim göstermiştir. Kendini güneyde Uludağ'a yaslamış bir şekilde kurulan kentin gelişimi daha çok verimli ovalara doğru gerçekleşmiştir.

Bursa kentinin sınırlarını Marmara Denizi, göller ve akarsular belirlemiştir. Marmara Denizi'ne kıyısı olan Bursa, çöküntülerle birlikte oluşan İznik ve Uluabat Gölü, geniş alan kaplayan Yenişehir ve İnegöl ovasına sahiptir. Kentin yerleşim bölgelerini belirlemede Nilüfer Çayı, Gökdere ve Cilimboz deresi etkili olmuştur.

4.2 Fiziksel Yapısı

Roma döneminde yaptırılan, Bizans tarafından kullanılan Hisar sur içerisinde kalmış ve Osmanlı'nın kenti kendi topraklarına katmasıyla bu bölgeyi yönetim merkezi haline getirmiştir. Hisar bölgesi, Uludağ'ın eteğinde üç tarafı uçurumlar üzerinde yüksek bir mevki de kurulmuştur. Bunun amacı ise kentin her noktasını bu bölgeden görebilmek ve kenti kontrol altına almaktır.

Hisar içinde kurulan yapılar, dağınık ve düzensiz bir şekilde yerleşim göstermiştir. Osmanlı topraklarına dâhil olmasıyla kent, hisar dışına çıkarak şekillenmeye başlamıştır. Kentin gelişimi için verimli tarım arazilerinin ve güneyde Uludağ'ın olması engelleyici unsur olmuştur. Ayrıca kentin doğu ve batısında bulunana akarsu ve çaylar kenti belirli bölgelere ayırarak yerleşim alanlarını oluşturmuştur.

Osmanlı'nın yönetim merkezi olarak kullanılan hisar ve kale içi, Evliya Çelebi tarafından şu şekilde anlatılmaktadır:

“Bursa kalesinin banisi bilinmemektedir ancak eski bir yapıdır. Kalenin surları sağlam, duvarları yüksektir. Doğudan batıya doğru uzanan kale yalçın bir kaya üzerinde yapılmıştır. Kuzey ve yıldız tarafı yüksek kayalar üzerine inşa edilmiş olup bu tarafı uçurumdur. Üç tarafında asla hendeği olmayıp, Pınarbaşı, Değirmenler mahallesi ve Kebir mahallesi taraflarında hendekler vardır. Zaman içerisinde hendekler imar edilmemiş Karayazıcı, Said-i Arabi ve Kalenderoğlu adlı celaliler, Bursa'ya kuşatınca bu hendekleri kum ve toprakla doldurmuşlardır. Kalenin dört tarafının temellerinde, hamam kubbesi kadar büyük taşlar vardır. Bu kale, Keşiş Dağı'nın (Uludağ) eteğinde bulunması ile lodos ve doğu rüzgârlarından emindir. Çoğu evler kuzey ve yıldız rüzgârı

tarafındadır, bu evler Filader Ovası'nın bağ, bahçe ve bostanlarına nazırdır. Kale çepeçevre on bir bin adımdır ve altı bin beden ve altmış yedi kule ve beş kapıdır” (Çelebi, 1999)

Evliya Çelebi kale içini de şu şekilde anlatmaktadır:

“İç kalede bağı ve bahçesi olmayan iki bin süslü ve güzel ev vardır ve bu evler genelde küçüktür. Kale içinde yedi mahalle, yedi cami ve bir hamam bulunur. Çarşı ve pazarında yirmi tane dükkân vardır. Tulen ve arzen (yani uzunluk ve genişliği) yüz on ayak olan Sultan Orhan Cami buradadır” (Çelebi, 1999).

Osmanlı dönemindeki yapılar; külliye ve bedesten merkezli çarşılar, camiler kendine özgü mimari özellikleriyle 1950 yılına kadar devam etmiştir. Çünkü 19. yüzyılda sanayileşme hareketlerinin başlaması kentte fiziksel, kültürel, sosyal ve ekonomik yapıyı etkilemiştir. Bursa kenti de sanayileşmeyle birlikte modernite yolunda ilerlemeye başlamış ve bu durum kentin yapılarında da etkili olmuştur. Modern kent kavramı altında kentin kültürel – mimari değerlerinden çok ekonomik değerleri öne çıkmıştır. Hızla gelişen sanayi, kentin ekonomik olarak büyümesini sağlarken, fiziksel anlamda da gelişmesine neden olmuştur. Kentte sanayinin giderek hız kazanması göçü beraberinde getirmiş, kentte nüfus yoğunluğunu arttırmıştır. Göçle birlikte kentsel mekân ihtiyaçlarının ortaya çıkması, hızlı bir büyümeye ve kentin mimari – doğal yapı bütünlüğünün yavaş yavaş kaybolmasına sebebiyet vermiştir.

Sanayinin gelişmesiyle Bursa Ovası'na doğru gelişim gösteren Bursa da, tarıma elverişli ovaların üzerinde izinsiz yapılaşmalar meydana gelmiştir. Bununla birlikte az katlı mimari yerini çok katlı olarak apartmanlaşmaya bırakarak kentin silüetinde ve fiziksel yapısında bozulmalara sebep olmuştur. Kentsel gelişimin planlı yapılması için çıkartılan imar kanunlarının göz ardı edilmesiyle Bursa'da oluşan yapıların çoğu imara aykırı veya izinsiz yapılan yapı niteliği taşımıştır. Bursa kentinde artan istihdam ve ihtiyaç duyulan kentsel mekânla birlikte doğal yapısı bozulmaya başlamıştır. 2019 yılında ve önceki yıllarda çıkartılan imar affı ve imar barışı adı altında kanunlarla birçok

yapı kayıt altına alınmış olsa dahi bu yapıların çoğunun gerçeği yansıtmadan sisteme işlendiği aşikârdır.

4.3 Mekânsal Yapısı (Yerleşim Dokusunun Gelişimi)

Bursa kentinin oluşumu bölgeye gelen Bithynialılar tarafından gerçekleşmiştir. Kent bir tepe üzerine konumlandırılarak etrafı surlar ile çevrilmiştir. Roma İmparatorluğu Bursa'yı almasıyla kent içinde çeşitli yapılar, kamu binaları yapılarak spor alanları (kütüphane, stadyum, hamam, hipodrom) kurulmuştur. Yapılan tüm bu yapılar kent formunun biçimlenmesinde etkili olmuştur. Bursa Bizans egemenliği altına girdiğinde ise, kent yapısı çok fazla değişmeyerek mevcut binalarda işlev değişikliği yapılarak kullanılmaya devam edilmiştir. Bizans döneminde yapılan en önemli değişiklik, Hisar içinde bulunan yapının yanına bir iç kale yapılması olmuştur.

Kent, Osmanlı topraklarına katılmasıyla tüm yapılar Osmanlı politikasına uygun yapılmış, mevcut yapıların ise fonksiyonları değiştirilmiştir. Özellikle Bizans döneminde iç kale içerisinde yaptırılan Tekfur sarayı Osmanlı'nın yönetim merkezi haline getirilmiştir. Çevresinde bulunan diğer yapılar ise Osmanlı'nın dini inanışları ve gelenekçi toplum yapısına göre medreselere dönüştürülmüştür.

Osmanlı döneminde kentin fiziksel değişimlerinin yanı sıra nüfusun artması kentin mekânsal yapısını da değiştirmiştir. Gelen Türk nüfusunun kale ve çevresine yerleştirilmesi, Hisar içinde bulunan Rum ve Yahudi halkın kale dışına çıkartılmasıyla yeni mahalleler ortaya çıkmış ve yavaş yavaş organik sokak dokuları meydana gelmeye başlamıştır. Osmanlı döneminde başa gelen sultanların yaptırmış oldukları külliyeler ve hanlar, Bursa kentinin mimari kimliğini ortaya koyarken gelişimini de sağlamıştır. Ekonomik ve kültürel kuruluşların çevresinde oluşan yapıların aralarında bağlantı kurulmasıyla meydana gelen mahalleler, Osmanlı kentinin temel ögesi olarak kabul edilmiştir. Mahallelerin oluşmasıyla kentin ana formu belirginleşmeye başlamıştır

16.yüzyıla gelindiğinde Bursa'da üretim, din ve ticaretten kaynaklı kentin silueti oluşmuş, bu dönemden itibaren konut alanlarının akarsular tarafından bölünmesi sebebiyle çok sayıda köprü yapılmıştır. 17. ve 18. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı'nın gücünü kaybetmesi durağan bir dönem geçirmesine ve bununla beraber kentin imar hareketliliğinde de yavaşlamasına neden olmuştur.

1767 yılında Alman gezgin Carsten Niebuhr tarafından çizilen ve Bursa'nın en eski haritası olarak bilinen Niebuhr haritası, Bursa'nın 18. yüzyıldaki merkezi dokusu hakkında fikir vermektedir (Şekil 4.1). Şekil 4.1'de ki haritaya bakıldığında Hisar bölgesinin doğusunda ve kuzey batısında oluşmuş kentin ticaret ve yerleşim alanları yer almaktadır. Bursa'da ticaretin merkezi Hanlar Bölgesi olarak görülmesinden dolayı Ulucami, kapalı çarşı, hanlar, Hükümet Konağı, Belediye, Atatürk heykeli bu bölgenin çevresinde yer almıştır. Tüm bu yapıları ve bölgeyi doğuda bulunan Gökdere vadisi sınırlandırmıştır. Onun da doğusunda bugünkü Yıldırım olarak bilinen semtte Yeşil türbe ve Yıldırım Beyazıt Camisi gibi yapılar ve bu yapıları birleştiren mahalleler bulunmaktadır. Yıldırım külliyesi kentin doğu tarafındaki sınırını belirleyen bir yapı olmuştur. Hisar bölgesinin batısında ve bölgeden Cilimboz deresi ile ayrılan yerde Muradiye semti oluşturulmuştur.



Kaynak: Kaplanoğlu,2008.

Şekil 4.1Carsten Niebuhr haritası.

1767 yılında çizilen Niebuhr haritası, kentin oldukça dağınık bir şekilde gelişiminin olduğunu göstermektedir. Hisar bölgesi baz alınarak gelişen Bursa, doğu tarafına doğru hızla büyürken, güney yönünde Uludağ'dan dolayı çok fazla yapılaşma meydana gelmemiştir. Hisar bölgesinin kuzeyinde kalan bölgede ise herhangi bir sokak ya da mahallenin oluşmadığı ve yapılaşmanın bulunmadığı görülmektedir.

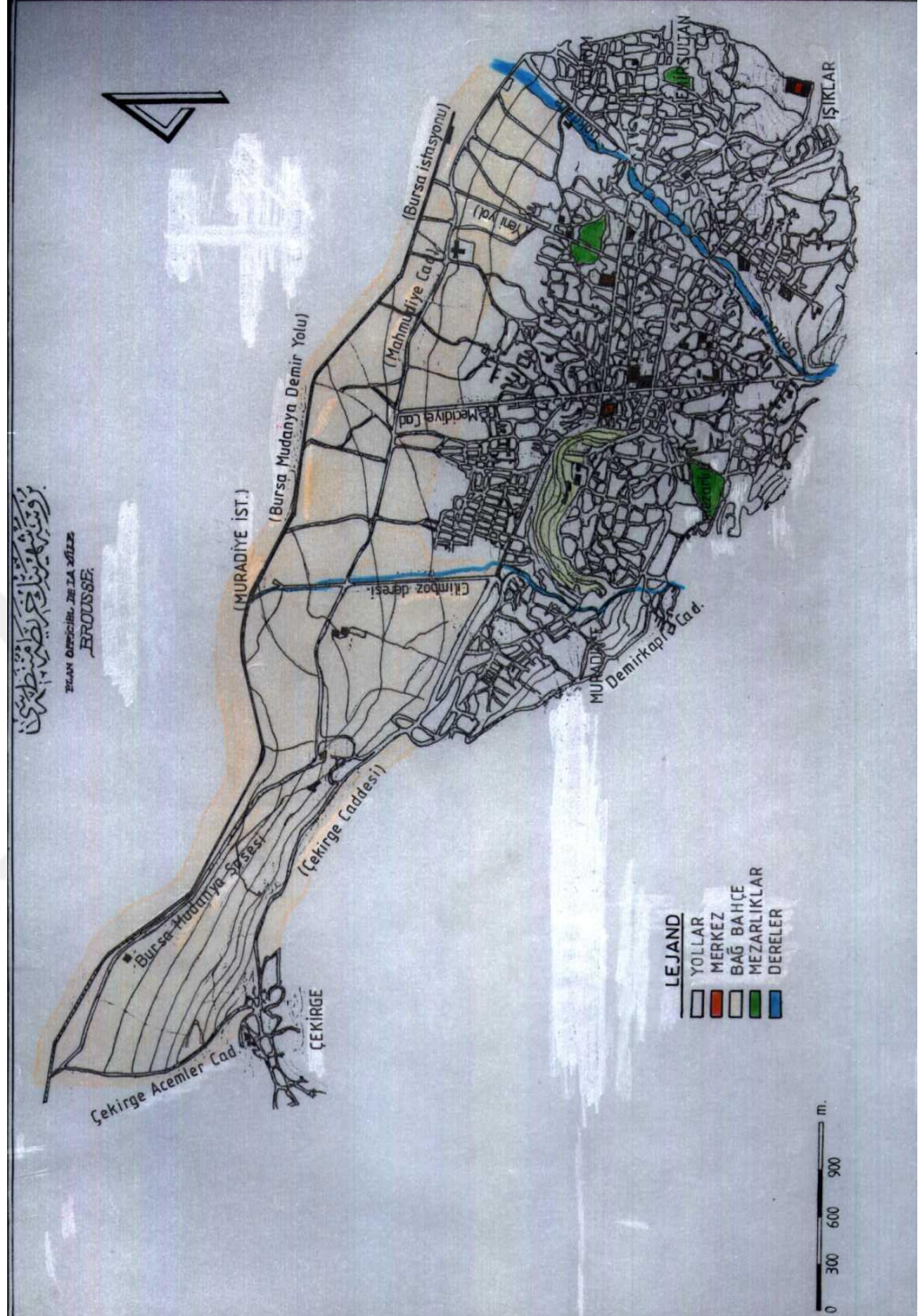
1855 yılında meydana gelen deprem ve aynı yıl çıkan yangın Bursa'da bulunan birçok tarihi yapıya zarar vermiştir. Osmanlı döneminde oluşmaya başlayan kent dokusu çıkan felaketler sonucu tahrip olmuştur. Yaşanan felaketler sonucunda kentin planlaması tekrar ele alınarak dönemin Erkan-ı Harp okulunda mühendislik eğitimi gören Suphi Bey tarafından 1857 yılında Bursa'nın kentsel durumu için bir harita hazırlanmıştır. Ancak 1862 yılında yayınlamasından dolayı "1862 Suphi Bey Haritası" olarak bilinmektedir (EK-1). Bursa'nın ilk kadastro planı olarak bilinen harita, kent dokusu hakkında oldukça önemli bilgiler vermektedir. Karmaşık bir plan olarak görülse de, kentte mahalleler arasından çok fazla sokakların açıldığı görülmektedir. Oluşturulan planda kurulan fabrikalar açık bir şekilde seçilebilmektedir (Dostoğlu, 2006). Yaşanan felaketlerin ardından kentin imarı yeniden düzenlenerek, dar olan yollar genişletilmiş, çıkmaz sokaklar açılarak bir meydana bağlanmıştır. Kent, Osmanlı'nın politikasına göre külliyelerin kurulduğu akslarda genişleme göstermiştir.

19. yüzyılda sanayi devriminin gerçekleşmesi Osmanlı'nın mekânsal düzenleme anlayışını da etkileyerek, kent düzenlemelerinde batı kültürünü örnek alma söz konusu olmuştur. Sanayileşmenin etkisiyle Bursa'da kurulan fabrikaların sayısı artmış ve bu fabrikalar genellikle su kenarlarında kurulmuştur. Kenti üç parçaya bölen doğuda Gökdere, batıda Cilimboz akarsularının çevresinde kurulan fabrika yakınlarına konut alanları kurulmaya başlamıştır. Ayrıca bu dönemde ihtiyaç duyulan yerleşimler tarihi kent dokusu içerisinde yoğunlaşarak tarihi alanlara zarar vermiştir. Kent merkezinin yoğun yapı grubuyla dolması üzerine, yeni yerleşim alanları için sebze-meyve bahçelerine, tarla ve ovaya doğru yönelim olmuştur. Bu durum mevcut

dokunun çevresinde kontrolsüz ve sağlıksız yerleşim yerlerinin oluşmasına zemin hazırlamıştır.

Hızla büyüyerek modernleşme yoluna giden kentte, okul, hastane, belediye, banka ve hükümet gibi resmi kuruluşlar da açılmıştır. Bu yapılar daha çok Hisar bölgesinin doğusunda yer alan Hanlar bölgesi olarak bilinen alanın güneyinde yer almıştır. Ticaret aksının bu bölgede gelişmesinden dolayı kent merkezi bu bölgeye kaymıştır.

Uzun süre kent dokusunu koruyan Bursa, 1940 yıllarından sonra ovaya doğru genişlemeye başlamıştır. Bunun nedeni de 1938 yılında kurulan Sümerbank Merinos Yünlü fabrikası ve İpek İş fabrikasının faaliyete geçmesiyle göçle birlikte nüfus yoğunluğunun artmasıdır. Kent kendi sınırlarından taşarak özellikle kuzey yönünde bağ ve bahçe içerisine izinsiz inşa edilen yapılar ile genişlemeye başlamıştır. Cumhuriyet dönemine kadar kent dokusunda önemli bir değişiklik olmamıştır. Bu zaman zarfında kent batı yönde gelişim göstererek Çekirge bölgesi ile birleşmiştir (Şekil 4.2). Yeni açılan yollar ve mahallelerle birlikte kent sınırlarını genişletmiştir. Kuzey – güney ve doğu – batı yönlerinde birbirini kesen yollar, Bursa kentinin organik kent dokusunu bölerek iç içe bir görünüm sağlamıştır (Dörtok Abacı, 2007).



Kaynak: BBB Etüd Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 4.2 1912 Yılı Bursa kentsel dokusunu gösteren harita.

Şekil 4.2.'ye bakıldığında kentin batı bölgesine (Çekirge bölgesi) yol açılmasına rağmen mahallelerin ve yapılaşmanın oluşmadığı dikkati çekmektedir. Bunun nedeni sanayinin artmasıyla kentte kurulan sanayi yapılarının akarsu çevresinde kurulmasıdır.

Osmanlı döneminden kalan her anıtsal yapı kentin bir bölgesini oluşturmuştur. Her yapının çevresinde yerleşim alanlarının oluşması da mahalle kavramını ortaya çıkarmıştır. Mahallelerin birbirine eklenmesi, gelişen sanayi yapısının oluşması, göç sebebiyle artan nüfus yoğunluğu, batıya ayak uydurma yolunda ilerlemesiyle inşa edilen kamu binaları ile büyüyen Bursa kentinin birden fazla kent merkezi oluşmuştur. Gelişimini daha çok doğu yönünde gösteren kent, sanayinin gelişmesiyle kuzey ve batı yönüne doğru da gelişim göstermiştir.

4.4 Demografik Yapısı

Bursa Osmanlı Devleti'nin başkenti olduktan sonra hızlı bir gelişim göstermiştir. Hisar içinde yaşayan halkın Hisar içinden ayrılarak sur dışına çıkması, ticari alanların hisar dışındaki hanlar bölgesinde oluşması, Osmanlı sultanlarının kentin doğu ve batısına yaptırdıkları külliyeler kentin sınırlarını genişletmiştir. Kentin ticaret yolları üzerinde bulunması, 15. yüzyılda dünyanın başlıca sanayi, ticaret ve kültür merkezlerinden biri haline gelmesiyle Bursa'nın kentsel yapısında değişimler meydana gelmiştir.

Gelişen Bursa ile birlikte nüfustaki artışta hız kazanmıştır. Bursa'nın nüfusuna dayalı bilgiler, seyahatnamelerden, geçmişte kayıt altına alınan tahrir defterlerinden ve vergiye tabii olan kişilerin bilgilerinden derlenmiştir. Bu sayımlar sadece yaşanan yerlerdeki gelirin ne kadar olduğunu bilinmesi amacıyla değil, aynı zamanda bölgenin demografik yapısını belirlemek amacıyla da yapılmıştır. Bu bilgiler dönemin nüfusunu göstermiş olsa da verilerin doğruluk payının kıyaslanacağı tutarlı bir yazılı belge bulunmamaktadır.

Kent nüfusu ile ilgili Osmanlı kayıtlarına bakıldığında Halil İnalcık, Bursa Şer'iyye Sicillerinde yer alan 4 Şevval 890/14 Ekim 1485 tarihli belgeye göre Bursa nüfusunun 40.000 – 50.000 olduğu, şehirde 5000 hanenin bulunduğunu belirtmektedir (İnalcık, 1960). Tahrir defterlerine bakılarak yapılan çalışmalar üzerinden kentin demografik yapısı hakkında bilgiler verilse de bu bilgilerin kesinliği tartışılmaktadır.

16. yüzyılda Bursa nüfusu Müslümanlar ve gayri müslim halktan oluşmuştur. Fazla nüfusa sahip olan kent, Kuzeybatı Anadolu'nun en gelişmiş ve büyük kentleri arasındadır. 17. yüzyıla gelindiğinde nüfusun azalması yaşanan Celali isyanlarına ve doğal afetlerle birlikte kale kentlere göç edilmesine bağlamak mümkündür. Bu konuyla ilgili net bilgilere ulaşmak zor olsa da 18. yüzyılda ve 19. yüzyılın ortalarına kadar Bursa geniş ve gelişmiş kent özelliğini kaybetmemiştir. 19. yüzyılda Osmanlı – Rus savaşı sonrası 1880'li yıllarda Bursa'ya gelen göçmenlerden dolayı düzensiz nüfus artışları olmuştur. Bundan kaynaklı kent içinde yeni yerleşim alanları açılmıştır. Yapılan göçlerin etkisiyle kent yapısal olarak büyüme sürecine girmiştir.

1925 yılına kadar Bursa nüfusu göç edenler ve gerçekleşen doğumlarla artarken, belirli zamanlarda göç vermesi ve yaşanan ölümlerle de azalmıştır. 1927 yılında Türkiye Cumhuriyeti ilk nüfus sayımı gerçekleştirilmiştir. Yapılan sayımlarda Bursa nüfusu ülke nüfusunun yaklaşık %3'lük bir kısmını oluştururken, bu oran ilerleyen yıllarda Bursa kentinin hızla büyümesiyle daha da artmıştır.

Bursa nüfusundaki artmaların sebebi büyük ölçüde Balkanlardan gelen göçlerin devam etmesidir. Özellikle Lozan Mübadelesinden sonra Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya ve Yunanistan'dan Türkiye'ye gelen göçmenler daha çok Bursa kentine yerleşmiştir (Atabayı, 2015). Böylece Türkiye genelinde nüfus artışı olmuş ve bu durum Bursa'yı da etkilemiştir (Tablo 4.1).

Tablo 4.1 1927 - 2020 Yılları arasında Bursa Nüfusu.

YILLAR	TOPLAM NÜFUS	YILLAR	TOPLAM NÜFUS	YILLAR	TOPLAM NÜFUS
1927	399.942	1990	1.603.137	2011	2.652.126
1935	442.760	2000	2.150.571	2012	2.688.171
1940	461.648	2001	2.192.169	2013	2.740.970
1945	491.899	2002	2.231.582	2014	2.787.539
1950	545.919	2003	2.270.852	2015	2.842.547
1955	598.898	2004	2.311.735	2016	2.901.396
1960	693.894	2005	2.353.834	2017	2.936.803

1965	755.504	2006	2.396.916	2018	2.994.521
1970	847.884	2007	2.439.876	2019	3.056.120
1975	961.639	2008	2.507.963	2020	3.101.833
1980	1.148.492	2009	2.550.645		
1985	1.324.015	2010	2.605.495		

Kaynak: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, TÜİK 2019 E.T. 01.02.2020.

Tablo 4.1. incelendiğinde Bursa nüfusu 1927 yılından 1950 yılına kadar ortalama 150.000 kişi artmıştır. Bu oranın artmasının sebebi Balkanlardan gelen göçmenlerden kaynaklı olmasıdır. Göçmenlerin gelmesi, Bursa'nın nüfusu yoğunlaştırmakla kalmamış aynı zamanda kentin gelişimi için de katkı sağlamışlardır. Gelen göçmen kesimin zanaat sahibi kişiler olmasından dolayı üreticilikleri ile Bursa sanayisinin gelişmesine yardımcı olmuşlardır. Artan iş gücü ile kentteki sanayi faaliyetlerinin hız kazanması Bursa'ya yurt içinden de göçe neden olmuştur. Türkiye içinden özellikle Erzurum, Artvin, Trabzon illerinden kente çalışmaya gelen çok fazla insan bulunmaktadır. Özellikle 1970 yıllarından sonra sanayileşmenin artmasıyla doğru orantılı olarak Bursa çok fazla göç alan bir kent olmuştur. İlerleyen yıllarda kent nüfusu tahminlerin üzerinde bir artış göstermiş ve kentin planlı büyümesi için çalışmalar yapılmıştır. Bu durum karşısında Bursa kenti, birçok insanın bir arada yaşadığı heterojen topluma sahip bir kent haline gelmiştir.

İnsanlar sanayileşmenin artmasıyla köylerdeki yaşantısını bırakıp kent merkezine doğru yönelmişlerdir. Özellikle il bazında kurulan büyük fabrikaların iş gücünü arttırması, halkın kent merkezine göç etmesine sebep olmuştur. Dağ yöreleri olan Keles, Harmancık, Orhaneli ve Büyükorhan ilçeleri de kent merkezine göç veren ilçeler arasında olup, nüfus bakımından fazla olan yerler ise İnegöl, Mustafakemalpaşa ve Gemlik civarındır. Bunun nedeni ise, bu ilçeler Bursa'nın dış çeperinde kalan ilçeler olup göçmenlerin ilk yerleşim yeri olarak bu bölgeleri seçmiş olmasıdır.

Bursa'daki nüfus artışı Cumhuriyet döneminden sonra sanayi ve ticaret etkinliğine bağlı olarak artarak devam etmiştir. Bu hızlı nüfus artışının ve kentin mekânsal olarak büyümesinin sonucu olarak kent, "...1987 tarihli resmi gazete de yayımlanan 3391 sayılı yasayla "Büyükşehir" statüsüne geçmiştir

(Oğuz, 1999).” Bu yasayla birlikte Bursa Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde üç ilçe kurulmuş (Yıldırım, Osmangazi, Nilüfer) ve birçok köy bu ilçelere bağlanarak mahalle sıfatını almıştır. Bursa 1980 – 2000 yılları arasında modern kent görüntüsüne kavuşmayı hedeflemiştir. 2000 - 2015 yılları arasında Bursa nüfusu önceki yıllara göre çok hızlı bir artış göstermemiştir (Tablo 4.1 bkz). Artık bu yıllarda daha düzenli ve planlı bir şekilde büyüme yoluna gidilmiştir.

1927 - 2020 yılları arasında hızla artan nüfus yoğunluğuna bakılacak olunursa yaklaşık sekiz kat arttığı görülmektedir (Tablo 4.1 bkz). Son yıllardaki artan nüfus diğer dönemlere göre biraz daha azalmıştır. Bunun nedeni ise sanayi kenti olan Bursa’da teknolojinin gelişmesiyle üretilen makinelerin insan gücüne çok fazla ihtiyaç kalmadan üretimin gerçekleşmesidir. Bu yüzden Bursa’ya göç edenlerin sayısında da azalma yaşanmıştır. Her ne kadar göç edenlerin sayısı azalmış olsa da Bursa tarihsel bir süreç içinde sanayi kenti unvanını alması ve iş imkânlarının fazla olmasından dolayı sürekli nüfusu artan bir kent konumundadır.

4.5 Ekonomik Yapısı

Bursa ve çevresi, 8500 yıllık bir geçmişi olan, birçok medeniyete ev sahipliği yapmış bir kenttir. Bulunduğu konum itibarıyla önemli bir yere sahip olan Bursa’nın Osmanlı dönemindeki ekonomik yapısına bakıldığında o dönemlerde çok fazla yazılı kaynak olmamasından dolayı net bilgilere ulaşmak zordur. Ancak geçmişi göz önünde bulundurarak, Bursa’daki ovaların, Mudanya’da bulunan limanın, Gemlik körfezinin, Çekirge bölgesindeki sıcak su kaynaklarının, bölgenin ticari bir kavşak vazifesi görmesinin ve İstanbul’a olan yakınlığının ekonomisine katkı sağlamıştır.

Osmanlı padişahları tarafından yaptırılan hanlar, bedestenler ve kervansaraylar kent merkezinde ticaret aksını oluşturmuştur. Osmanlı’nın yükseliş dönemi, Bursa ve Bursa ticareti için özellikle ipek üretiminde ön plana çıkmış ve dünyaya sesini duyurarak kendini tanıtmıştır. İpeği birçok şekilde işleyerek çeşitli ürünlerde kullanarak ticaretin gelişmesini sağlamıştır.

16. yüzyılda ipekçilik, ticari yollar, esnaf sayısının artması ve yabancı tüccarların kente gelmesiyle Bursa'da hanların sayısı artmaya başlamıştır. Han sayısının artması küçük işletmelerin artışını da beraberinde getirmiştir. Farklı işlevlere sahip olan işletmeler belirli kategorilerde gelişim göstermiştir.

16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı'da toplumsal ve ekonomik düzeninin kötüye gitmesi Bursa'da da görülmeye başlamıştır (Akkılıç, 2002). Özellikle merkezi otoritenin bozulup zayıflamaya başlaması ekonominin bozulmasına sebep olmuştur. Ancak ipek ticaretinde öncü olan kent her ne kadar aksamalar yaşasa da ham ipek ve ipekli dokumada Bursa, üretim merkezi olmaya devam etmiştir.

16. yüzyılın sonları 17. yüzyılın başlarında yaşanan isyanlar ve ticaret yollarının güven zafiyetleri, Bursa ticaretini ve ekonomisini olumsuz etkilemiştir. Bunun sonucunda han içerisindeki birçok çarşı ve küçük esnaf zarar görmüştür. Ancak ipek ve ipekli dokuma da Bursa üretim merkezi olarak yerini korumuştur.

19. yüzyıla damgasını vuran iki büyük olay Bursa'yı derinden etkilemiştir. Bunlardan biri, Tanzimat fermanı diğeri ise 1855 yılında yaşanan Bursa'nın üçte ikisini yok olmasına neden olan depremdir. Bu durum Bursa'nın ticaret merkezi olarak yeniden yapılanmasına ve kentin planlı gelişimi için imar çalışmalarına başlanılmıştır.

Bursa'nın sahip olduğu verimli topraklarının olması 19. yüzyılda sanayinin yanı sıra tarımda ve hayvancılıkta da büyük ölçüde ekonomiye katkı sağlamıştır. Tarım alanında özellikle zeytin, meyve, sebze ve kuru bakliyat üretimi ön plana çıkmıştır.

Bursa'da açılan milli şirketlerle birlikte Cumhuriyet döneminde, ipek ve dokumanın da yanında tekstil sanayisi gelişerek ekonominin hareketlenmesine destek olmuştur. İpekiş fabrikası Cumhuriyet döneminde açılan ilk fabrika olarak kayıtlara geçmiştir. Devamında ilerleyen süre zarfında Bursa'da yabancı sermaye ortaklı iş girişimlerinde bulunulmuştur. "1933 yılında yürürlüğe konulan "Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı", günümüzün anlayışının tümüyle

dışında adeta devletin bir sanayi yatırımları listesi halinde...” kabul edilmiştir (İnan, 1972 ‘den aktaran Markoç, 2012). Bu plan kapsamında Bursa’nın önemli olan Bursa Merinos ve Gemlik Sun-i İpek fabrikaları kurulmuştur.

1980’li yıllara kadar sanayi alanı sadece devlet eliyle değil özel şirketlerin öncülüğünde gelişim göstermiştir. Yapılan yatırımlarla kentin ulaşım ve alt yapı sorunları giderilip daha kullanışa uygun hale getirilmiştir. Tekstil sanayisinden sonra otomotiv sektöründe de gelişim gösteren Bursa’da ilk organize sanayi bölgesi kurulmuştur. Böylece Bursa ekonomisini ivme kazandırmıştır.

1980 – 2000 yıllarında ülkenin genelinde olduğu gibi Bursa’da da ekonomi kötülemeye başlamıştır. Tarım ürünlerinde devlet desteğinin azalması, döviz fiyatlarının artması, bunun devamında dış satım olanaklarının yeteri kadar değerlendirilmemesi, devlet yapısındaki büyüme Türkiye’yi oldukça kötü etkilemiştir (Markoç, 2012).

2000’li yıllarda Bursa oldukça güçlü ve önemli bir sanayi alanına sahip konuma gelmiştir. Bursa kenti; “tekstil, otomotiv, makine-metal imalatı, tarıma dayalı sanayi ve gıda, mobilya gibi sektörler ön plana çıkmakta ve değer üretmektedir (Url - 5).” Ayrıca ileri teknolojiye dayalı ürünlerin piyasaya çıkartılması, kara yolu ulaşımının yanında modern raylı sistemler, hava ve deniz yolu ulaşımı gibi alanlarda ön plana çıkmıştır. Çekirge bölgesindeki termal tesislerinin bulunması ve kış turizminin merkezi olan Uludağ’ın olması da Bursa ekonomisi oldukça katkı sağlamaktadır. Bursa, üretim, ithalat ve ihracat alanında birçok kentlere göre üst konumda olup, Türkiye’nin ekonomi anlamında gelişmesinde önemli bir yere sahiptir.

4.6 Sosyo – Kültürel Yapısı

Bir kentin kültürel yapısının tanımlanması için sadece kentin olduğu bölge, çevresindeki yapılar ve yapısal özellikleri yeterli değildir. Bu özelliklerin yanında, kentte yaşayanların oluşturduğu davranışlar, değer yargıları, kişilerin rolleri, örf ve adetleri, düşünce yapıları, inanış şekilleri ve yaşam kalitesi de kentin sosyo – kültürel yapısının oluşumunda etkilidir.

Bursa kenti bulunduğu konumu itibariyle almış olduğu iç ve dış göçlerle birçok kültürü içinde barındırmıştır. Bu durum Bursa'nın kültürel zenginliğini oluşturmuştur. Bursa kenti günümüze kadar birçok toplumu barındırdığı için sosyo – kültürel yapısı farklılık göstermektedir. Roma döneminde halkın çeşitli uğraşlarla geçimini sağlaması sosyo-kültürel yapıyı etkilemesinin yanında ekonominin de farklılaşmasına neden olmuştur. Çeşitlilik arz eden işlerin gelir durumunda yaşanan farklılık, halkın kendi içinde sınıflara ayrılmasına ve her alanda alt üst ayrımının oluşmasını ortaya çıkarmıştır.

Bizans egemenliği altına giren kent çok fazla gelişim gösterememiştir. Bizanslıların gücünü kaybetmesiyle kentin mekânsal durumunda da bozulmalar başlamış, farklı dinleri temsil eden yapıların, kamu yararı olmayan ve önem arz etmeyen yapıların sayısı artış göstermiştir.

Osmanlı 1326 yılında Bursa'yı almasıyla, kentte kendi geleneksel kültür yapısını uygulamaya başlamıştır. Mevcut binaların işlevini değiştirerek kendi yönetim biçiminde düzenlemesi, yaşayan gayrimüslim halkı hisar içinden çıkartarak kendi halkını yerleştirmesi gibi birçok değişiklik yoluna gitmiştir. Geleneksel toplum yapısında ticari kaynaklı statü farklılıkları oluşmuştur. Roma döneminde olduğu gibi Osmanlı döneminde de sınıf ayrımına neden olması tabakalaşmaya yol açmıştır.

Osmanlı'nın toplumsal tabakalaşması kent mekânında fark edilir duruma gelmiştir. Hisar dışında oluşan mahalleler dini inanışa göre ayrılarak aynı din, mezhep ya da dini inanışa sahip olanlar aynı mahalle içinde yaşamışlardır. Her gayri Müslim topluluk içinde kilise ve okul alanları yapılmıştır. Müslümanlar için mahalle yapılaşmasında cami ön planda olmuş ve merkeze cami kurularak odak noktası haline getirilmiştir. Dini inanışlarına göre cemaat üzerindeki kontrol bu noktadan sağlanmıştır. Bursa'da birçok din ve kültürü bir arada barındırmasıyla farklı görüş ve inançlar doğrultusunda sınıflandırmalar başlamıştır. Oluşan mahalleler, Tanzimat ile birlikte belediyelerin bütünleşmesi, yeni alanların iskâna açılması, kent içi ulaşımın kolaylaşması, modern okulların artması, otel, tiyatro gibi yapıların açılması,

gündelik yaşamın mahalle sınırlarından çıkartarak kent ölçeği ile bütünleşmesine neden olmuştur (Dörtok Abacı, 2005).

Tanzimat ile birlikte devlet tüzüğünde değişiklikler yapılmıştır. Yapılan değişikliklerle sağlıkta, idarede, askeri ve asayiş işlevlerinde toplumun refah düzeyini artırmak için düzenlemelere gidilmiştir. Bu hizmetlerinin çoğunun devlet gücüyle yapılması kararı alınmıştır.

Kentin Osmanlı dönemindeki gelenekçi toplum yapısı, Cumhuriyet dönemi ile modern toplum yapısına dönüşmeye başlamıştır. Halkın sosyal ve kültürel faaliyetlerini arttırmak için Bursa'da yeni adımlar atılmıştır. İlk defa sinema salonu açılmış, 1970'li yıllardan sonra kentte festivaller düzenlenmiş, tiyatro gösterimleri yapılmış ve fuarlar kurulmuştur.

Cumhuriyet döneminde özellikle eğitim ve öğretime önem verilmiş, köy okulları, enstitüler ve millet mektepleri açılmış, birçok öğretmen yetiştirilmiştir. Bu durum toplumun okuryazarlık oranını arttırmış ve kentin refaha çıkmasında büyük adım atılmıştır. 1975 yılında kurulan Uludağ Üniversitesi de, Bursa kentinin gelişmesinde ve eğitim, sosyal ve ekonomik açıdan büyük anlamda katkı sağlamıştır. Üniversitenin batıda yer alması, öğrenciler için yerleşimlerin Görükle mevkiinde oluşması, kentin batıya doğru gelişmesinde önemli yer almıştır. Üniversitenin düzenlediği kültürel etkinliklerin, kentte yaşayanlara açık olması halkın da sosyal ve kültürel anlamda faydalanmasını sağlamıştır.

1990 yıllarında dünya değişimiyle birlikte arz ve talepler farklılık göstermiş olup bunun neticesinde hanlar içerisinde bulunan çarşılarından ziyade büyük alışveriş merkezleri yapılmıştır. Bu durum Bursa'nın geleneksel kapalı çarşı kültürünü zedelemiştir.

Bursa kentinin doğal kaynak ve yer altı kaynakları turizmin gelişmesine katkı sağlayarak otel ve otel bölgelerinin oluşmasına neden olmuştur. Kentin jeopolitik konumu, ekonomideki istihdam düzeyi, korunaklı yapısı, iklim şartları ve verimliliği nedeniyle yurt içi ve yurt dışından kente göçler meydana gelmiştir. Artan göçle birlikte istihdam problemleri oluşmuştur. Bu da konut

ihtiyacının artmasıyla çarpık ve izinsiz yapılaşmanın başlamasına neden olmuştur.

Yapılaşmanın hız kazanması kentin dokusunu etkilediğinden yeni imar alanları açılarak kent merkezlerinde yüksek katlı yapılara izin verilmiş, ticaret ve sosyal alanlar oluşturulmuştur. Kentin yaşamsal değerini arttırıcı yapılar eklenmiştir.

Hızlı bir ivmeyle gelişen Bursa'nın 2000'li yıllardaki yaşam standartları değişmiş, kent merkezinde yapılan yüksek katlı binalar yerini daha sakin bölgelerdeki az katlı yapılara bırakmıştır. Oluşan her bölgenin gelişimi sağlanarak geniş yollar, bulvarlar, meydanlar, açık yeşil alanlar açılarak birden fazla kent merkezleri oluşturulmuştur. 2010 yılından sonra Bursa, sosyal ve kültürel anlamda hızlı bir gelişim göstererek sosyal yaşam değerini oldukça yükseltmiştir. Kentte yapılan sosyal faaliyetler özellikle film gösterimleri, düzenlenen dünya tiyatro günleri, yapılan eğitim, seminer ve konferanslar, birçok dalda düzenlenen spor yarışmaları kentin sosyal yaşantısını canlı tutmaktadır.

2015 yılına gelindiğinde hızla artan kent nüfusuna yönelik kentin sosyal ve kültürel etkinlikleri artarak devam etmiştir. Bursa Türkiye'nin dördüncü büyük bir ili olmasında yüzölçümü ve nüfusunun yanında ekonomik durumu, turizm sektörü ve sosyal etkinlikleri ile bir cazibe merkezi haline gelmiştir. Kent adını her alanda duyurmuş ve 21. yüzyıl kentleri arasına girmiştir. 2020 yıllarında kent halen bu konumu korumakta ve günümüzde de çok yönlü olarak gelişmeye ve değişmeye devam etmektedir.

4.7 Bölüm Sonucu

Coğrafi konum, bir kentin varlığını sağlama ve devam ettirme konusunda önemli bir faktördür. Bursa kenti Uludağ yamacında oldukça eğimli bir arazi üzerinde konumlanmış, Marmara Denizinin güneydoğusunda kendi adını taşıyan büyük bir ova üzerine kurulmuştur. Kentin yaklaşık üçte birlik kısmı dağlar, kalan kısmı ise verimli araziler, göller ve akarsulardan

oluşmaktadır. Jeopolitik konumu gereği ticaret yollarının üzerinde bulunmaktadır.

Güneyde Uludağ ile sınırlanmasından dolayı Bursa'nın gelişimi doğu-batı ve kuzey yönde gerçekleşmiştir. Coğrafi yükseltilerin yanı sıra akarsuların varlığı da kent yapısının oluşmasında önemli yere sahiptir. Bu akarsular kenti bölgelere ayırmış ve çevresinde kurulan endüstri yapıları sayesinde yerleşim alanlarının oluşmasına neden olmuştur. Bir kentin kentsel dokusunun oluşmasında üzerine kurulan coğrafyanın özellikleri etkilidir.

Yüksek bir tepe üzerine etrafı surlarla çevrili olarak Bithynia'lılar tarafından kurulan Bursa kenti, Roma ve Bizans egemenliğinden sonra Osmanlı'nın himayesi altına girmiştir. Bursa, Osmanlı'nın egemenliğine girdiğinde kentin en önemli özelliği surlarla çevrili bir kale kent olmasıdır. Osmanlı dönem içerisinde Hisar içindeki halkı sur dışına taşımaya başlamış ve coğrafi konum ve gelişime göre yeni yerleşim alanlarına yönlendirmiştir. Mahalle, Osmanlı Dönemi'nde önemli bir yerel toplumsal ve yönetim birimi olarak sayılmaktadır. Aynı din, mezhep ve inanışa sahip olanlar aynı mahalle içinde yaşarken, mahallelerin kaleye olan yakınlığı da sosyal statüyle doğrudan ilişkili sayılmaktadır. Aynı zamanda hem doğudan hem batıdan gelen ticaret yollarının Bursa'da kesişmesi ve kavşak vazifesi görmesi, İstanbul'a olan yakınlığı ile kent, dönemin ticaret merkezi haline gelmiştir (Çiftçi, 2007). Sultanlar tarafından yaptırılan camiler, hamamlar, imaretler, hanlar diğer Osmanlı kentlerinde olduğu gibi Bursa'nın da merkezini ve silüetini oluşturmuştur.

19. yüzyılda modernleşmenin etkileriyle kentte yeni alanlar, ızgara plan sistemine göre düzenlenerek yerleşim bölgeleri, hükümet binaları, tiyatrolar, bankalar, sıcak su bölgesinde oluşan oteller ve hastane gibi yapıları sosyal yaşamın değişimini ön plana çıkarmıştır. Bursa kent dokusunun belirginleşmesinde önemli faktör, fabrikaların kurulması ve sanayi bölgelerin oluşmasıdır. Osmanlı'nın ilk dönemlerinde olduğu gibi din, dil ve mezhep "...ayrımı olmaksızın fabrika sahipleri ve yabancı sermaye ile ilişkili olan gruplar aynı mahallede yer seçmeye başlamışlardır (Yurdadön Aslan, 201)."

Böylelikle, kenti fiziksel, mekânsal ve sosyal anlamda bir bütün olarak ele almayı sağlamıştır

Cumhuriyet döneminde sanayileşme hareketine bağlı olarak fabrika sayısındaki artış, iş gücüne yönelik göçle birlikte kentin nüfusunun artmasına neden olmuştur. 1950 yıllarında başlayan göç hareketi, 1970 yıllarında hızlanmış ve kırsal alanların tahribatına, sanayi alanlarının düzensiz ve sağlıksız büyüyerek ovaya ve tarım alanlarına zarar vererek konut alanlarının oluşmasına yol açmıştır. Hızla artan nüfus, kentin çarpık yapılaşmayla birlikte yatay ve düşeyde büyümesine sebep olmuştur.

Kentin kalabalıklaşmasıyla, ekonomik anlamda da ilerleme gösteren Bursa'da, yüksek katlı ofis blokları, karma kullanımlı yapılar inşa edilerek kent dokusu değişmeye başlamıştır. Bu durum ekonomik anlamda kente güç verse de, şehircilik anlamında kent merkezi oldukça düzensiz, sıkışık bir yapı bloğuyla dolmaya başlamıştır. Bu durum karşısında 2000'li yıllarda konut anlayışı değişmiş, tercih edilen yapılar az katlı ve kent merkezinden uzakta bulunan yapılar olmuştur.

Bursa kentinin tarihsel süreçte yarattığı kamusal alanları, küçük çarşı, hanlar ve hamamlar yerini alışveriş merkezleri, kent meydanları, açık yeşil alanlara bırakmıştır. Sosyal anlamda her yıl daha da gelişerek büyüyen Bursa'da planlı bir şekilde yeni imar alanları açılarak konut, sanayi, ticaret ve kamu alanları oluşturulmuştur. Yapılan çalışmalar sayesinde Bursa, 21. yüzyıl kentleri arasına giren, 2016 yılında "Yaşanabilir Şehirler" sıralamasında Dünya'da 28. Türkiye'de 1. Sırada yer alan mega bir kent konumuna ulaşmıştır.

5 BURSA KENTSEL GELİŞİMİ VE PLANLAMA DÖNEMLERİ

Bursa kentinin planlama süreçleri Tanzimat döneminde başlamıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin siyasal, sosyal ve kültürel anlamda Batı'ya yönelmesiyle Osmanlı, kent üzerindeki yapılanma şekline yeni bir boyut kazandırmak istemiş ve bunu yeni bir (modern) planlama sistemi oluşturarak yapmaya çalışmıştır. Tanyeli (1999), dönemin siyasi, sosyo-ekonomik durumundan oluşan değişiklikler sonucunda farklı bir boyut kazanan Bursa'nın, İstanbul ve İzmir'den sonra modern kamusal alanları oluşturan ilk kentlerden biri olarak kabul edildiğini söylemektedir. Böylelikle Bursa'da modernitenin bir takım ilkelerine göre hazırlanan imar plan çalışmaları kentin fiziksel dokusunu etkilemeye başlamıştır.

Bursa planlama sürecinin birçok kaynakta Cumhuriyet'in ilanı ile gerçekleştiği yazılmış olsa da, araştırmalar sonucunda aslında Osmanlı Devleti'nden önce yapılan bir takım çalışmaların altlık oluşturduğu görülmektedir. Tam olarak planlamanın yapıldığı dönem ise, Osmanlı'nın son zamanında başlayıp Cumhuriyet'in kuruluşuyla devam etmiştir. Bu durumda Bursa'nın gelişimine bakılacak olursa, yapılan planlama çalışmaları aslında birbirini takip eden çalışmalar olarak ele alınmaktadır. Ancak şöyle bir fark vardır ki; Osmanlı döneminde yapılan planlama çalışmaları, kendini yenileme ya da içerisinde bulunduğu toplumu değiştirme çabaları olarak karşımıza çıkarken, Cumhuriyet döneminde daha detaylı ve var olan kent dokusuna uygun planlama yapılmasına özen gösterilmiştir (Kırayoğlu, 2004).

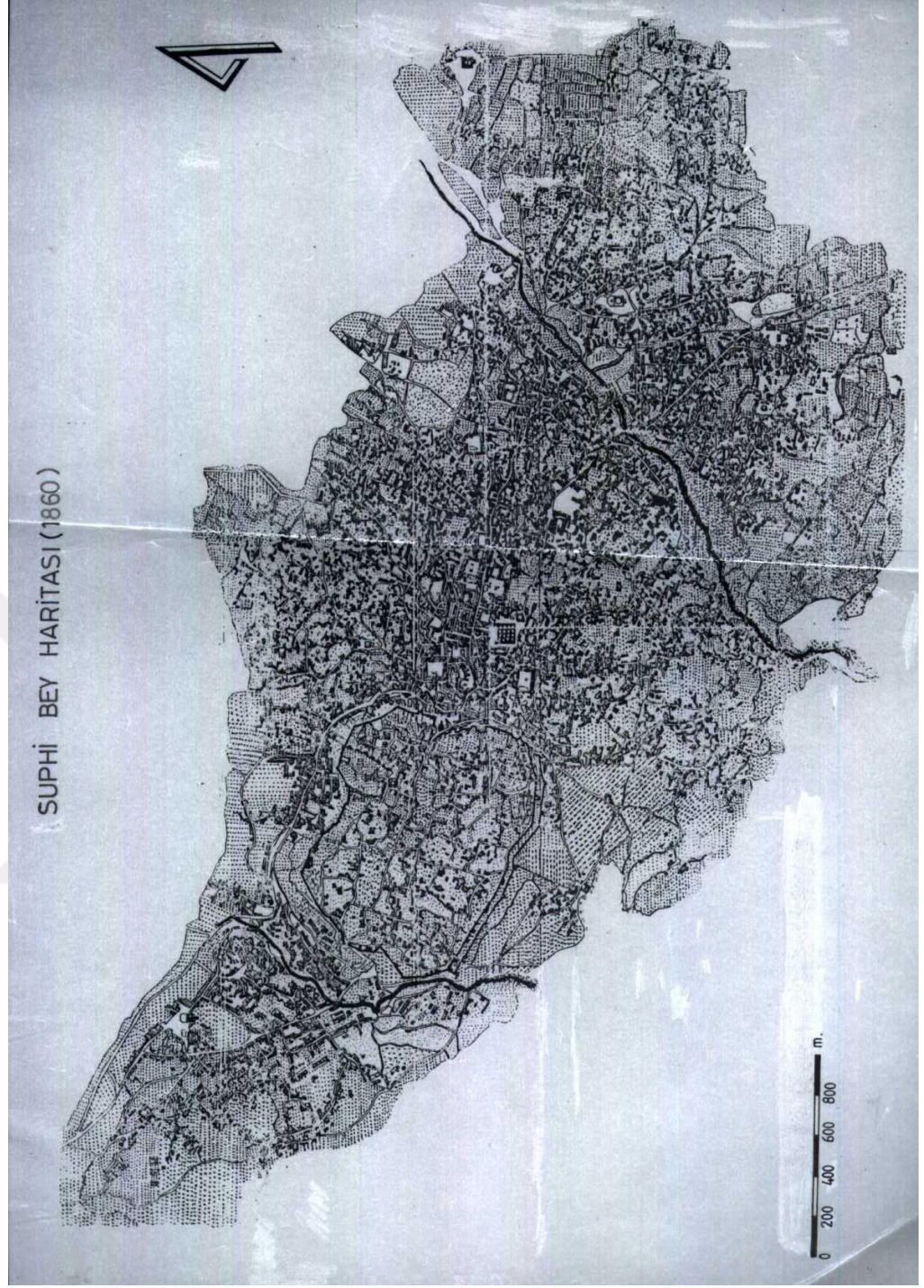
Bursa'da 1855 yılında meydana gelen deprem ve ardından çıkan yangınla kentin büyük bir bölümü harap olmuş ve kent dokusu tahrip olmuştur. Bursa'daki tarihsel yapıların çoğu zarar görmüş ve bu durum 'Küçük Kıyamet' olarak adlandırılmıştır (Baykal, 1993). Deprem ve yangın felaketinin ardından Bursa'nın yeniden planlanması amaçlanmış ve bu doğrultuda Avrupalı mühendislerin askeri okullarda uyguladıkları şehircilik yöntemi kullanılarak, mühendislik eğitimi alan Erkan-ı Harp öğrencisi Suphi Bey tarafından

Bursa'nın ilk kadastro planı çizilmiştir. 1858 yılında çizilen ancak 1862 yılında 1/1600 ölçekli olarak yayınlanan bu plan, Bursa'nın yeniden inşa edilmesi için detaylı bir altlık oluşturmuştur. Carsten Niebuhr tarafından 1767'nin Bursa'sını gösteren bir plan olmasına rağmen Suphi Bey haritası, dönemin durumunu en iyi gösteren kapsamlı bir belge niteliği taşımaktadır (Polat, 2005). Carsten Niebuhr haritası daha çok bir krokiden ibaret olup bize kentin genel yerleşimine dair ipuçları vermektedir.

Çalışmanın bu bölümünde, Bursa kentinde yaşanan deprem ve yangın felaketinin ardından kent için oluşturulan 1862 Suphi Bey haritasının Cumhuriyet'in ilanına kadar gelişimi ele alınacaktır. Sonra sırasıyla Cumhuriyet sonrası Bursa için hazırlanan kent planlama çalışmaları, hazırlanan ve uygulanan planlar değerlendirilip, kentte günümüze kadar meydana gelen değişimlere, gelişimlere ve planlamalara yer verilecektir.

5.1 1862 Suphi Bey Haritası ve 1863 – 1924 Döneminde Bursa

Kentin en eski haritası olarak bilinen 1767 yılında çizilen Niebuhr Haritası, Suphi Bey haritasına zemin hazırlamıştır. Niebuhr haritası bir kroki olarak düşünülürse, Suphi bey haritası Türk uzmanları tarafından çizilmiş kapsamlı şekilde Bursa kentini gösteren bir haritadır. Her iki harita ele alındığında bir asırlık zaman diliminde Bursa kentinin olduğu alanda çok fazla bir değişiklik görülmemiştir (Kaplanoğlu, 2008). Suphi Bey haritası, dönemin Bursa'sının fiziksel durumuna ilişkin önemli bilgiler vermektedir (Şekil 5.1). Harita, kentin büyüklüğünü, yerleşim dokusunu, kent üzerinde geçen akarsuları, büyümeye elverişli alanlarını, yollarını, caddelerini okuyabilme imkânı sağlamaktadır. Bu yüzden bu harita Bursa'nın planlı gelişim süreci için önemli bir belge niteliği taşımaktadır.



Kaynak: BBB Şehir Planlama Şube Müdürlüğü

Şekil 5.1 1862 Suphi Bey haritası.

1855 yılında yaşanan deprem ve ardından çıkan yangından sonra Bursa kentinde büyük tahriplerin oluşması ve Tanzimat ile gelen reform hareketleriyle birlikte kent dokusunun yenilenmesi için Ahmet Vefik Paşa görevlendirilmiştir. 1860 – 1861 yıllarında Paris’te Osmanlı elçisi olarak görev yapan Ahmet Vefik Paşa, Baron Haussmann’ın Paris’te kentsel düzenlemeler

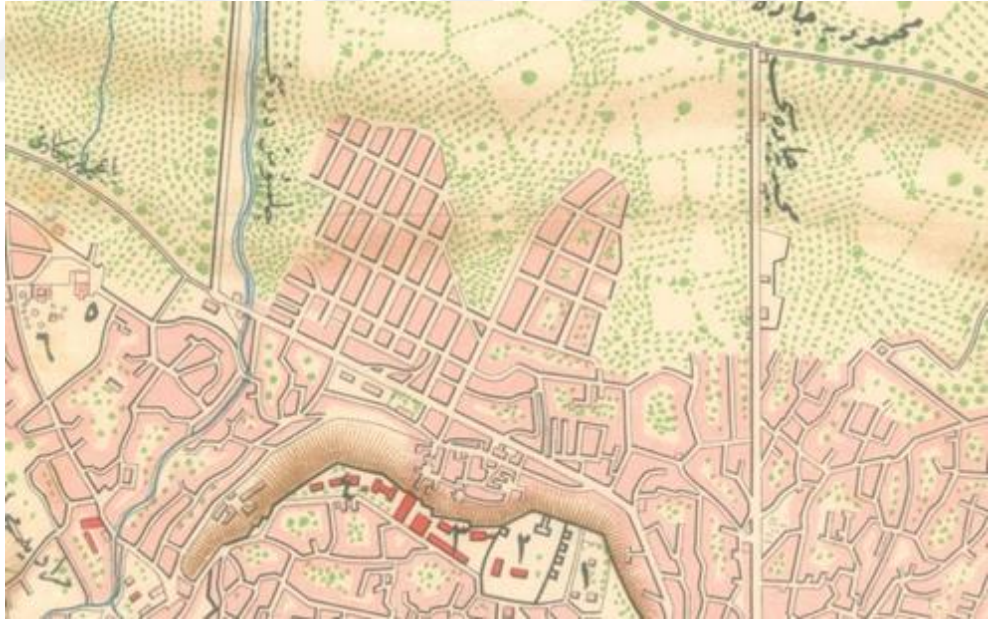
üzerine yapmış olduğu çalışmayı, Batılılaşma yolunda ilerleyen Bursa kentinde de uygulamak istemiştir. Bunun içinde ilk olarak kent ölçeğinde cadde, yol gibi aksları yeniden konumlandırarak Bursa kent dokusunun ana hattını belirlemiş olmuştur. Böylece Bursa'nın eski ihtişamı korunarak yeni bir şehircilik ve mimarlık idealine uygun biçimde restore edilmesi işine girişilmiştir (Laurent, 1996). Ahmet Vefik Paşa döneminde kentin doğusuna Adliye binası, güneyine Valilik binası ve Defterdarlık binası olmak üzere üç adet resmi bina yapılmıştır. Üç resmi yapıdan biri olan Valilik binası günümüzde hala konumunu korumaktadır. 1879 yılından sonra Batılılaşma yolunda giden kentte Ahmet Vefik Paşa önderliğinde sivil anıtlar ve özel vakıf binaları inşa edilmeye başlanmıştır. Ayrıca 1879-1882 yılları arasında sosyalleşmeye önem verilerek ilk tiyatro binası ve modern hastane açılmıştır. Bu dönemde Ahmet Vefik Paşa, çıkmaz sokakları açtırmış ve yalnızca yayaların kullandığı yolları genişleterek atlı araçların kullanabileceği yollar haline getirmiştir. Çıkmaz sokakların yok olmasıyla birlikte araç ve yaya aksları oluşmaya başlamıştır.

Ahmet Vefik Paşa, öncelikli olarak çevre ulaşım bağlantılarını güçlendirerek, bölgenin büyük kentlerinden sayılan Kütahya ve Eskişehir'in yollarını merkeze bağlamak için yeni yollar açtırmıştır. Bursa kentinin tarihi merkezinde bulunan çarşıların yollarını, Ulucami odaklı olacak ve birbirine bağlantı sağlayacak şekilde yeniden inşa ettirmiştir. Bu yolları düzenlerken geniş meydanlar oluşturacak şekilde yapılanmaya gitmiştir. 1861 yılında Abdülaziz'in ziyareti için kaplıca yolu olan Çekirge yolu ve Mudanya yolu genişletilerek düzenlenmiştir. Köy niteliğinde olan Çekirge bölgesine yeni yollar açılarak kent merkezine bağlanmış ve Çekirge kentsel alanın bir parçası haline gelmiştir. Genişletilen Mudanya yolu ile kentin merkezinden denize mal ve yolcu geliş gidişi kolaylaşmıştır (Kaprol, 2000). Yeni yolların açılmasıyla Bursa'nın çevre kentlerle olan ilişkileri güçlenerek ticaret kenti olarak önemi artmıştır. Kentin tüm sokakları genişletilerek daha modern görünüme sahip olmuştur.

Osmanlı kenti olan Bursa da, Osmanlı dokusunun üzerinde bir takım değişiklikler yapılarak modernleşme anlayışına uygun imar değişiklikleri yapılmıştır. Kente bakıldığında, Hisar bölgesinden başlayan, Ulucami'nin arka

cephesinden geçerek kent merkezi boyunca devam eden, Setbaşı köprüsüne kadar olan yollar genişletilmiş, kent eski adı Saray yeni ismiyle Hükümet Caddesi olan ana yola sahip olmuştur. Bursa, yapılan yeni düzenlemelerle birlikte batılılaşma yolunda ilerleyen bir kent özelliği taşımıştır.

Ahmet Vefik Paşa, Bursa kentinin imarı üzerinde çalışırken kenti yeniden kurmamıştır. Sadece var olan kent dokusuna iyileştirmeler yaparak daha kullanışlı hale getirme çalışmalarında bulunmuştur. Çalışmalarını gerçekleştirmiş olduğu dönemde mevcut mahalleleri düzenleme yoluna gitmiştir. Bursa yangınından sonra yıkılan ve zarar gören bölgelerde oluşturulan yeni göçmen mahallelerini (İntizam, Ruşçuk ve Çırpan mahalleleri) ızgara plan anlayışına göre düzenleyip birbirini dik açıyla kesen yollar oluşturmuştur (Şekil 5.2). Her mahalleyi besleyen ve dik kesen tali yollar yapılmış ve meydanlar düzenlenmiştir. Bursa kenti yapılan düzenlemelerle sadece geniş yollarıyla değil sivil mimari örnekleri ve batılı görünümlü binaları ile modern bir kent görünümüne sahip olmuştur.

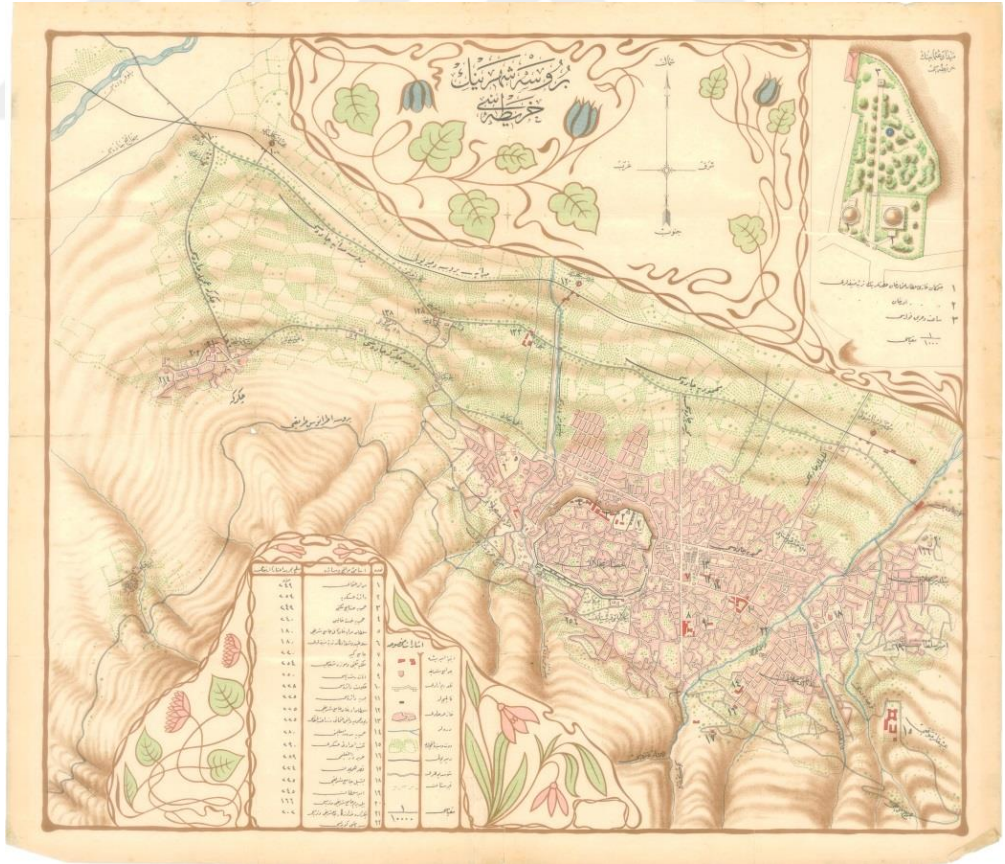


Kaynak: BBB Etüd Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.2 1911 Yılı Bursa haritası, İntizam, Ruşçuk ve Çırpan mahalleleri.

Endüstri dönemiyle birlikte sanayileşmenin hız kazanması Bursa kentini de etkilemiştir. Bursa’da sanayileşme daha çok Gökdere ve Cilimboz deresi aksında meydana gelmiştir. O dönemde bulunan ipek ipliği çekme fabrikaları ürettikleri ürün sebebiyle çok fazla su tüketmelerinden dolayı iki

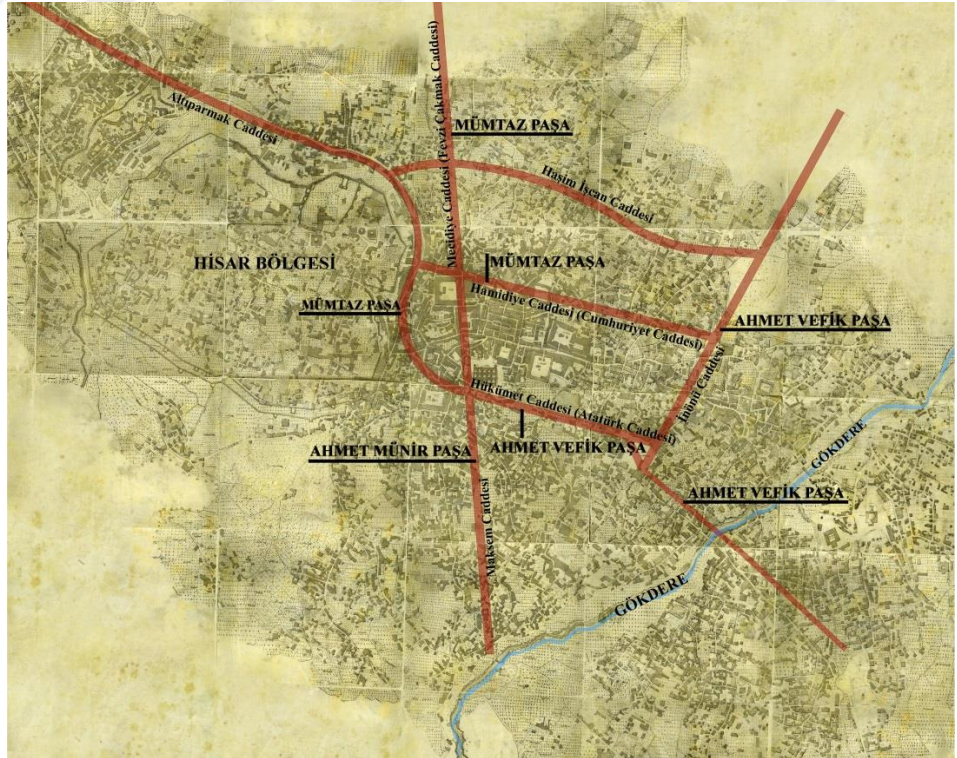
derenin yakınına kurulmuştur. Ayrıca Cilimboz ve Gökdere vadisi çevresinde çok fazla un değirmenleri yer almıştır ve bunlar hazırlanan haritada fabrika yapısı olarak gösterilmiştir. Cilimboz deresi çevresinde sanayileşme daha yoğun iken, Gökdere çevresinde daha küçük çaplı iş yerleri, sudan bir miktar daha çok uzaklaşan farklı kullanım amaçları için birbirleriyle iç içe geçmiş, dağınık birimlerin yer aldığını görülmektedir (Şekil 5.3). Bu iki önemli sanayi aksı dışında kentin düzlük bölgelerinde de ufak çaplı fabrikalar mevcuttur. Ancak bu fabrikalarda ne üretildiği net bir şekilde belirtilmediği için bilinmemektedir. Sanayileşme bu iki vadi çevresinde olmasından dolayı, sanayi alanlarının o dönem içerisinde kent merkezinden uzakta kurulduğu görülmektedir. Dostoğlu (1999)'da Cilimboz ve Gökdere civarındaki fabrikalar, organik bir düzende yerleşmiş konut alanlarından farklı olarak dama tahtası düzeninde yeni mahalleleri meydana getirdiğini söylemektedir (Dostoğlu, 1999). Şekil 5.3.'e bakıldığında da Bursa kent dokusu daha belirgin ve okunabilir bir durumda olduğu görülmektedir.



Kaynak: BBB Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.3 1911 Yılı Bursa haritası.

Dönem içinde Bursa'da görev yapan Ahmet Vefik Paşa dışındaki valiler de Tanzimat anlayışına uygun bir şekilde kenti düzenleme çalışmalarına gitmişlerdir. Yeni yollarla kenti birbirine bağlamaya çalışmışlar ve tarihi merkezi yeniden oluşturmuşlardır. Dönem içerisinde Ahmet Münir Paşa 1891-1897 yılları arasında kentin güneyinde bulunan ve bugünkü Atatürk Caddesi (Hükümet Caddesi) olarak bilinen kentin merkezi yollarını belirlemiştir. Aynı dönemde Maksem Caddesi ulaşım açılmış, Mecidiye Caddesi (Fevzi Çakmak Caddesi) Maksem'e uzatılmış ve Ahmet Vefik Paşa'nın gerçekleştirmek istediği doğrusal ve kesintisiz bir yol elde etme isteği gerçekleştirilmiştir. Mümtaz Paşa döneminde (1903 – 1906) ise kentin kuzeyinde bulunan Hanlar Bölgesi'ni sınırlayan bugünkü Cumhuriyet Caddesi olarak bilinen Hamidiye Caddesi, kentin batısında bulunan Fomara meydanını bağlayan Fevzi Çakmak Caddesi açılmış ayrıca Atatürk Caddesi'ni Altıparmak Caddesine bağlanarak şehrin en önemli yol akslarını oluşturmuştur. Bu yollar şehrin ana ulaşım aksları olarak bilinmektedir. Ayrıca açılan caddelerin cephelerine yeni konutlar yapılmaya başlanmasıyla caddeler daha belirgin bir hal almıştır. Açılan bu ulaşım aksları, kentin fiziksel dokusu ortaya çıkarmıştır (Şekil 5.4).



Kaynak: BBB Şehir Planlama Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.4 1894 Yılı Bursa haritası.

*F.Zehra Höçük tarafından hazırlanmıştır.

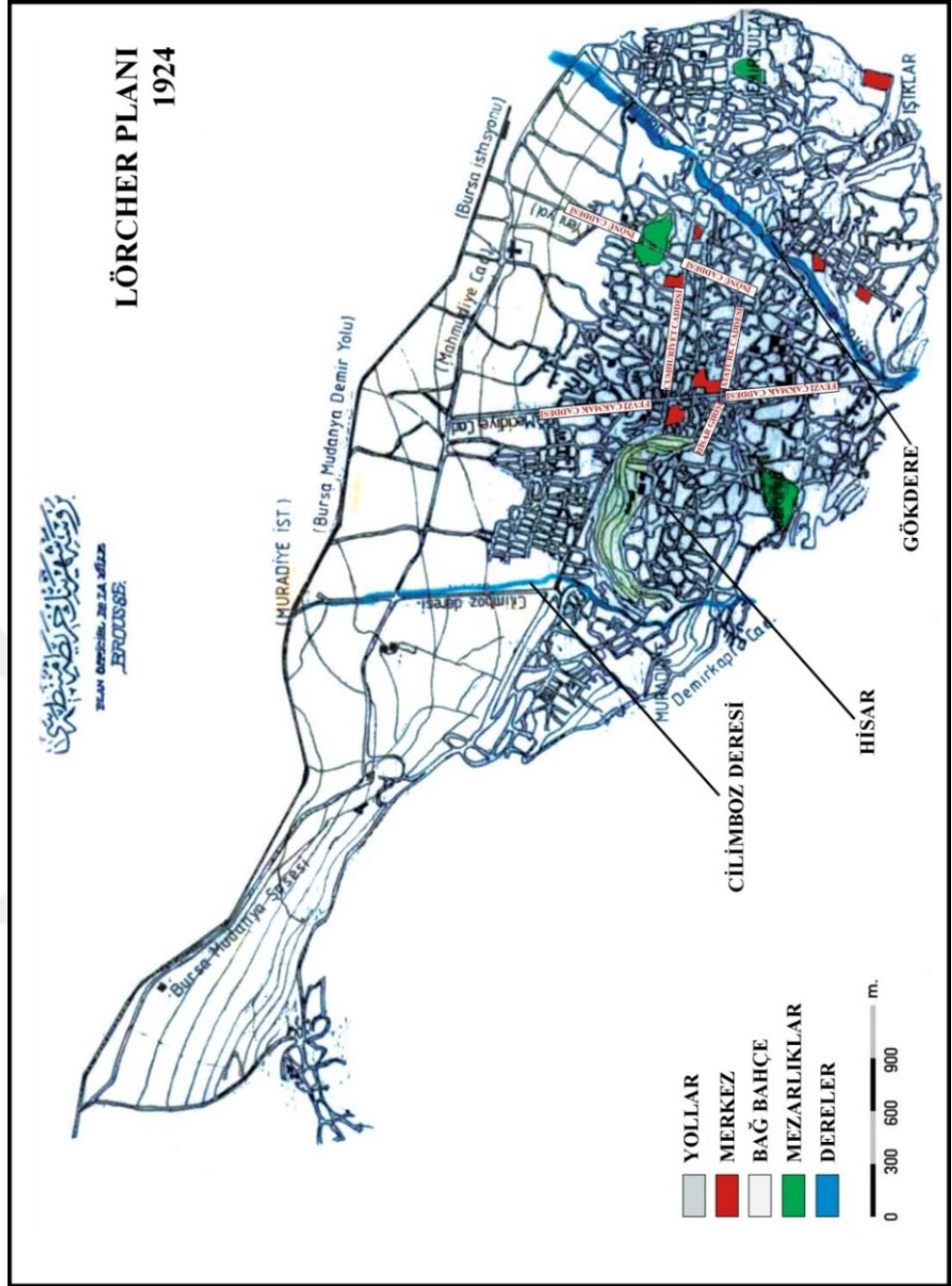
1863 – 1923 yılları arasında devlet adına görevlendirilen kişiler tarafından oluşturulan yollar ile kent büyümeye başlamıştır. Kent merkezi, kuzeyde bulunan Cumhuriyet Caddesi, güneyde bulunan Atatürk Caddesi, doğuda bulunan İnönü Caddesi ve batıda açılan Fevzi Çakmak Caddesi arasında kaldığı görülmektedir. Ancak kent bütünlüğünü sağlayan bir planlama çalışması yapıldığını söylemek pek mümkün değildir. Dönemin yetkilileri devlet adına o günkü sorunları giderebilmek ve çözüm üretebilmek için kent adına bir takım çalışmalar yapmıştır. Burada asıl hedeflenen, merkezle alt yerleşkeler, yeni oluşan alanlar ve şehirlerarası yollarla bağlantı kurarak veya güçlendirerek, kentin mevcut yapısına oldukça zıt akslarla kente modern bir görünüm kazandırmak istenilmiştir (Kırayoğlu, 2004).

5.2 1924 Lörcher Planı

Cumhuriyet'in ilanı ile kentlerde yapılan planlama çalışmaları hız kazanmıştır. Osmanlı döneminde gelişmesi daha çok mevzi planlar yön verilen Bursa kentine, Cumhuriyet döneminde daha bütünsel olarak kentin tümünü kapsayan planlar yapılmaya başlanmıştır (Tekeli, 2011e). Batılılaşma yönünde ilerleyen kentler imar planlarını modernitenin getirdiği bir takım ilkeler doğrultusunda çalışmalarını sürdürme yoluna gitmiştir. Bu yüzden çalışmalarda Türk mimar ve plancıların yanı sıra Batılı mimar ve plancılarla çalışma gereği duyulmuştur (Dostoğlu ve Vural, 2004). Bu durum kentlerin fiziksel anlamda kent dokusunu etkileyerek batılı ülkelere benzeme yolunda atılan ilk adımlar olduğunu söylemek mümkündür.

Cumhuriyet döneminde Bursa kent bütünü ele alan yeni planlama modern anlamda 1924 tarihinde Alman Mimar Karl Lörcher tarafınca hazırlanmıştır (Şekil 5.5). Bu plan, Lörcher'in "*Bahçe - Kent*" akımı etkisinde kalarak 1912'de elde edilen hali hazır harita üzerinde yapmış olduğu bir plan çalışmasıdır. Ancak hazırlanan plan, mevcut dokuyu tamamen yok saydığı için uygulanmamış sadece eskiz niteliğinde kalmıştır. Ebenezer Howard'ın bahçe – kent yaklaşımı, kır ve kentin iyi yönlerini birleştiren bir hedefi olduğundan ve bu yaklaşımın daha çok nüfus artışının olmadığı alanlar için düşünülmesi gerektiğini vurgulamıştır (Dostoğlu ve Vural, 2004). Bu dönem içerisinde de Bursa'nın nüfusu iç ve dış göçler sebebiyle hızla artmaktadır. Bu durumda

Lörcher'in hazırlamış olduğu plan kent için uygun bulunmamıştır. İlhan Tekeli (1998), Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'de yapılan kent planlama sistemlerinin çoğunda bahçe - kent akımının etkili olduğunu vurgulayarak bunun sebebinin “güzel-şehir” (city beatiful) oluşturma isteğı olduğunu söylemektedir. Modernist bir yaklaşım olan bahçe - kent akımı dönemin kent dokusuna çok da uymadığı görölmektedir. Çünkü bu akım, bahçeli evlerin olduğu, anıtsal meydanların inşa edileceğı, kenti görsel anlamda güzellik sağlayan parkların ve havuzların yapılacağı bir yaklaşım anlayışıdır (Tekeli, 1980). Bu akım belki yeni kurulan kentler için uygun olabilir ancak var olan bir kent dokusu için uygun bulunmamıştır. Lörcher planı, kent dokusu düşünölmeden hazırlanan, tarihi dokuya zarar verecek nitelikte olup kötü sonuçlar doğuracağı düşünöldüğü ve kentin ekonomisini dikkate alınmayarak planlandığı için dönem içinde uygulanmama kararı alınmıştır.



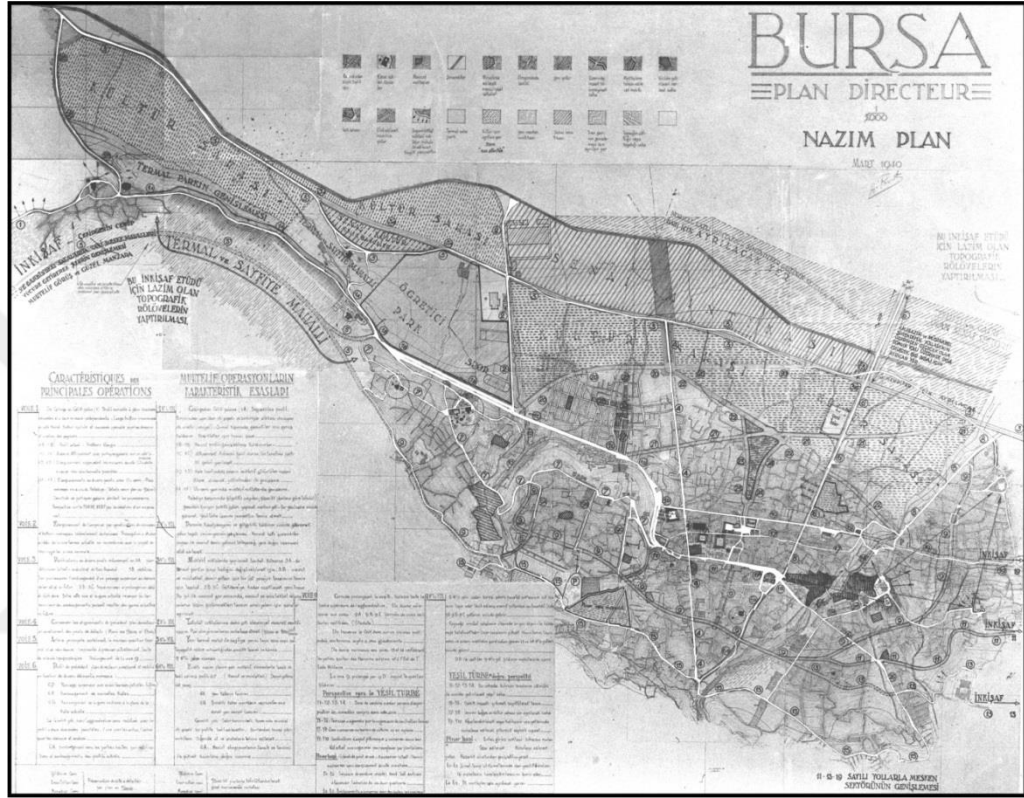
Kaynak: Vardar, 2017.

Şekil 5.5 1924 Yılı Lörcher haritası.

Lörcher planının Bursa kentine kattığı en önemli karar, Atatürk Caddesi'nin Hisar girişine açılmasıdır. Çünkü kentin eski yerleşim yeri olan Hisar bölgesine çıkmak için uygun bir yol bulunmadığından bu bölgeye yol açılması gerekmektedir. Lörcher tarafından düşünülen yolun açılması, Bursa kentinin plan çalışmalarında Lörcher planından da izler taşıdığını göstermektedir.

5.3 1940 Prost Planı

Bursa için Alman Karl Löcher'e yaptırılan planın, bahçe - kent akımının etkisi altında kalıp, var olan dokuyu bütünüyle yok saymasından ve uygulamada yarattığı sıkıntılar sebebiyle Fransız mimar Henri Prost'a yeni bir plan çalışması yaptırma kararı alınmıştır (Şekil 5.6).



Kaynak: Centre d'archives d'architecture du XXe siècle, Paris'den aktaran Polat,2005.

Şekil 5.6 Fransız mimar - şehir plancısı Henri Prost tarafından hazırlanan 1/5000 ölçekli Bursa planı.

1936'da İstanbul'un planlarını yapan Prost, 1938 – 1944 yılları arasında da Bursa plan çalışmalarını yürütmüştür. Bu yıllar içerisinde Bursa için önerdiği plan, Haussmann'ın Paris'te uyguladığı aksiyel planlama sisteminin genel ilkeleri doğrultusunda bir çalışması olmuştur. Planda tarihi yapı ve çevresini koruyarak kentin özgün dokusunun yaşatılması ve doğal güzelliklerinin ortaya çıkarılması görüşü savunulmuştur. Bu plandaki amaçları özetlemek gerekirse;

- Yolların genişletilerek motorlu araç trafiğine uygun hale getirilmesi ve alt yapı çalışmalarını verimli hale getirerek kent halkına elektrik, su gibi

hizmetlerin ulaştırılmasını sağlamaktır. Bu dönüşümle ilgili olarak Tekeli (2011e), 19. yüzyılda yolların dar olması sebebiyle yaya ulaşımın hâkim olduğunu, 19. yüzyılın sonlarına doğru ise Ahmet Vefik Paşa önderliğinde atlı arabalar için genişletildiğini ve son olarak 1940 yılındaki onaylanan Prost planında ise İstanbul’da uygulandığı gibi şehrin yollarının genişletilerek motorlu araçlara uygun hale getirildiğinden bahsetmektedir. Ayrıca Prost bu yolların genişletilebilmesi için yol güzergâhlarının tanımlanmasını ve gerekli istimlakların yapılmasını da önermiştir. Dostoğlu ve Vural (2004) ise, bu istimlakların gerçekleşmesi konusunda Prost’un kent dokusunun korunmasından hiç söz etmediğini, önceki dönemlerde ihtiyaçlar doğrutusunda oluşturulan yolların izlerinin korunmasının çok akılcı olmadığını, mevcut durumun şu anki ihtiyaçlara yönelik bir çalışma yapılarak şekillenmesinin daha faydalı olacağını belirttiğini söylemektedir (Dostoğlu ve Vural, 2004). Tarihsel mirasın korunması kapsamında sadece anıtsal yapıların korunmak istendiğı, onun dışında kalan yapıların korunmasının gerekli olmadığını öngörmüştür.

- Prost planı kapsamında Bursa ovasının verimsiz kesimleri yerleşime açılması kararı alınmıştır. Böylece hızla gelişen kentin, konut ihtiyacını karşılamış olacağı düşünölmüştür. Ayrıca konut yapılarında var olan mimari özelliklerini yok sayarak yeni oluşacak konutların ahşap gibi yıkılması ve yanması kolay olan malzemeden değil de daha zengin görünüme sahip kâgir yapılardan oluşmasını önermektedir.

- Çekirge bölgesinin turizm ve kaplıca merkezi haline dönüştürölmesini önermiştir. Bu karar, Bursa’nın gelecekte büyüyüp gelişmesinde ve turizm merkezi haline gelmesinde önemli bir rol oynadığı sonraki yıllarda görölmektedir. Ayrıca Prost planından önce 1938’de açılan elik Palas ve elik Otel bölgenin turizm yönünde gelişmesine öncölük etmiştir.

- Son olarak Bursa – Gemlik karayolu üzerinde bir bölümün sanayi bölgesine ayrılmasını önermiştir. Bu alışma planının en önemli kararlarından bir tanesi olarak görölmektedir. Çünkü bu karar, Bursa’nın ticari bir merkez niteliğinde oluşumunu sağlayıp, uluslararası düzeyde bir seviyeye gelmesini sağlayacak bir karardır.

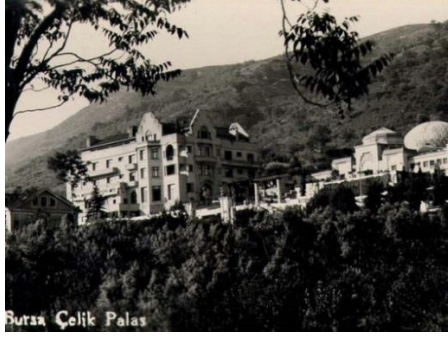
Bu plan dâhilinde Yeşil Türbe, Emirsultan Camisi ve Yıldırım Külliyesi gibi anıtsal yapıların çevresinin yeşillendirilmesi ve alanın kent içerisinde ortaya çıkartılarak algılanması hedeflenmiş ve böylece kentin tarihi geçmişi yansıtacağı vurgulanmıştır (Prost Plan Raporu 1941 ‘den aktaran Dostoğlu ve Vural 2004). Kent dokusunda yeşilin hissedilebilmesi için yaptığı çalışma, Prost’un yeşil dokuya ve doğal güzelliklere verdiği önemi göstermektedir. Planda kentin gelişmesine yönelik ticaret ve yol aksları üzerine kararlar verilirken, çağdaş kent yaklaşımı destekleyen park alanları, meydanlar, seyir terasları, bulvarlar, spor alanları da düşünülmüştür. Tam anlamıyla sağlıklı kent yaratma düşüncesi ile çalışılmış bir plan gerçekleştirmek istenmiştir.

Kentin gelişimini, 1925 yılında kurulan İpek – İş Fabrikası ile 1938 yılında kurulan Bursa Sümerbank Merinos Yünlü Fabrikası kuzeye doğru yönlendirmiştir. Kent yerleşim alanının dış bölgesi olarak görülen bu bölgenin doğusuna da, kent içinde garaj olarak kullanılan birden fazla yerin olması sebebiyle dağınık ve küçük garajların tek bir yerde toplaması amacıyla 1957 yılında şehirlerarası ulaşımını sağlayacak Santral Garaj yapılmasına karar verilmiştir. Bu yıllarda kurulan yapılar, büyük alan gerektirdiği için kent merkezinden uzak ve kent dışı olarak görülen bu bölgede konumlandırıldığı tahmin edilmektedir. Bölgeyi Baykal (1976) şu şekilde ifade etmektedir:

“Belediyenin çöplüğü ve yanında terk edilmiş olan mer’a mezarlığı belediyenin atılımı ile temizlendi, yerine Santral Garaj yapıldı; Yeni Gemlik yolu başı olduğundan otomotiv sanayinin birçok firmaları küçük işlikler halinde bu semtte toplandı”.

1938 yılında Çekirge bölgesinde termal turizmi için işletmeye açılan Çelik Palas ve Park Otel kent yaşamının gelişmesinde önemli etkiye sahip olmuştur (Şekil 5.7a). Çekirge bölgesine kurulan bu oteller kentin doğal kaynağı olan termal suyu sayesinde kente olan ilgiyi artırmış ve kent turizminin canlanmasına yardımcı olmuştur. Aynı dönemde Uludağ Büyük Oteli’nin açılması da Uludağ turizm aktivitesinde etkili olmuştur. Çekirge bölgesine kurulan oteller, Çekirge bölgesi ve Altıparmak caddesi boyunca konut yapılaşmasına sebep olmuş ve bu bölge üst gelir grubunun tercih ettiği mekânlar haline gelmiştir (Şekil 5.7b). Bu durumun oluşmasında turizm

faktörünün olduğu göz önünde bulundurularak bölgenin oteller ile yapılaşması kentin ticaret merkezinin yanı sıra turizm merkezi olarak gelişmesine de katkı sağlamıştır.



Kaynak : <http://fotograf.bursa.com.tr/eski-bursa/>

Şekil 5.7a Çelik Palas oteli (Sol fotoğraf)

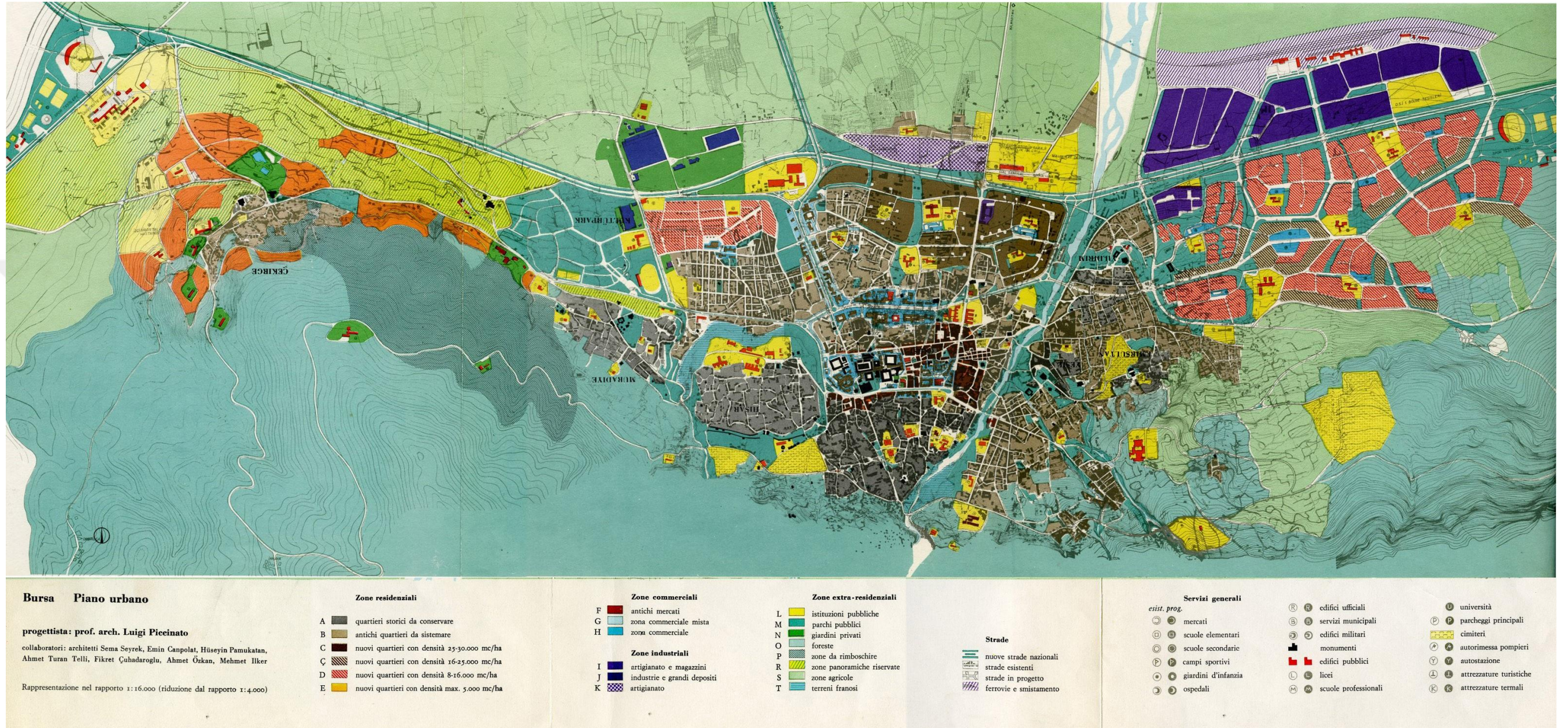
Şekil 5.7b Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Altıparmak Caddesi (Sağ fotoğraf).

İpek – İş Fabrikası, Bursa Sümerbank Merinos Yünlü Fabrikası ve Santral Garaj yapıların oluşmasıyla kentin doğu – batı aksından çok sanayi alanı olarak kuzeye doğru bir gelişim gösterdiğini söylemek mümkündür. Prost, kent için çalışmalarını yaptığı sırada Bursa Sümerbank Merinos Yünlü Fabrikası açılmış ve üretime başlamış vaziyettedir. Fabrika yerleşkesinin kuzeyinde Prost Planı'nda da yer alan Mudanya – Bursa demiryolu hattı, fabrikada üretilen ürünlerin liman bölgesine götürmek için kullanılmaktadır. Kentin kuzey yönünde sanayi alanları gelişmesine rağmen bu bölgede hala bir yerleşim olmadığı, konut alanlarının bu bölge de bulunmadığı, fabrika çevresinin patikalar ve sebze – meyve ağaçları ile kaplı olduğu şekil 5.6'da görülmektedir. Sadece meyve bahçeleri içinde küçük barınak ve kulübelerin varlığından söz edilmektedir.

Prost Plan kararları ile bugünkü Darmstad, Gazcılar, Fomara ve Atatürk Caddeleri açılmıştır (Batkan, 1996). Atatürk Caddesi aksını Yeşil Cami'nin bulunduğu bölgeye kadar lineer bir şekilde devam ettirmesi tarihi ticaret merkezini çevreleyen bir ulaşım sisteminin oluşmasını sağlamıştır. Oluşturulan yol ve ticaret aksının izlerini bugünde görmek mümkündür. Sonuç olarak, Bursa'nın gelişimi için hazırlanan bu plan büyük ölçüde uygulanmıştır. 1960 yılına kadar kenti yönlendiren Prost planı, 1960 yılında yapılacak olan Piccinato planına önemli bir altlık niteliği taşımaktadır.

5.4 1960 Piccinato Planı

1958 yılında Bursa Kapalıçarşı'da meydana gelen büyük yangından sonra, 1960 yılında Bursa'nın tekrar planlanması için İller Bankası ile Emlak Bankası desteğiyle İmar Planlama Bürosu açılmış, İtalyan Mimar Luigi Piccinato danışmanlığında ve Mimar Emin Canpolat başkanlığında 1/4000 ölçeğinde Bursa Nazım İmar Planı hazırlanmıştır (Şekil 5.8). Yangından sonra şehir çok fazla zarar görmüş, kentin tarihi merkezi tahrip olmuş, iş alanı olarak bilinen hanlar bölgesi ve çevresinde bulunan birçok tarihi yapı yıkılmıştır. Çevresinde kalan sivil mimari yapılar ise kullanılamaz hale gelmiştir. Kent merkezi olarak bilinen bu bölgenin yangından sonra kullanılması pek mümkün olmamıştır.

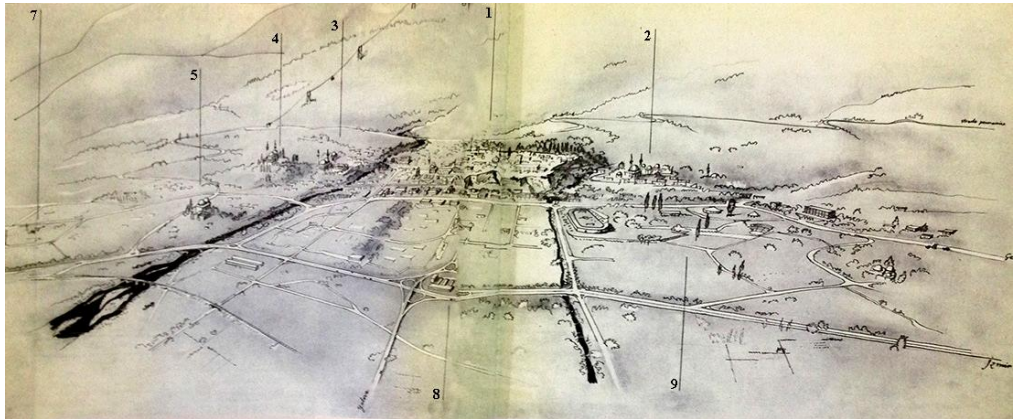


Kaynak: BBB Etüd Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.8 1960 Piccinato Planı.

Piccinato, Bursa'nın planlamasını ele alırken kentin gelişim yönü, tarihi dokusu, ulaşım ağı ve mevcut yapıları üzerinde durmuştur. Öncelikle kentin kuzeyinde bulunan Ankara – Bursa – Mudanya yolu üzerinde doğrusal bir eksen oluşturarak kentin gelişmesini doğu – batı aks yönünde sağlamayı öngörmüştür. Çünkü 14. yüzyılın sonlarına doğru kentin büyümesi doğu yönüne kayarak gelişim doğu – batı aksı yönünde gerçekleşmiştir (Tekeli, 2011e). Ancak 19.yüzyılda sanayinin gelişmesiyle Bursa kentinin gelişim ve yapılanması yeniden oluşturularak kentin gelişimi kuzey aksına doğru oluşmaya başlamıştır. Piccinato önerdiği planda ise kentin gelişimini kuzey aksından çevirip yeniden doğu – batı aksına kaydırmayı amaçlamış ve bunu gerçekleştirmek için de, kentin tümünü iyi tanımlanmış bölgeler (tarihi dokular, anıtlar, kentsel ve kırsal peyzajlar) halinde organik bir biçimde oluşturmak gereğini belirtmiştir. Kent için gerekli olan hizmet ve iş alanlarını koruyarak, bu bölgeleri geliştirmeyi, gerekli olan tüm resmi yapıları belirleyip tanımlayarak tüm bileşenleri bağlayan, kullanışlı ve fonksiyonel ulaşım ağı kurmayı hedeflemiştir. Tüm bu çalışmalar sonucunda oluşturulan plan ve verilen kararlar Bursa'nın gelişimi için oldukça önemli olmuştur.

Piccinato'nun Bursa için hazırlayacağı planda kentin sahip olduğu tarihi dokuyu görebilmek ve detaylı inceleyebilmek için yapmış olduğu eskizde kenti bölgelere ayırarak ele aldığı görülmektedir (Şekil 5.9). Ayırdığı her bölge için ayrı ancak bütünde birbirini tamamlayabilecek öneriler sunmuştur.



Kaynak: Kemal Atakay, 2004 Luigi Piccinato Bursa Planı Deneyimi, Bursa'da Yaşam Dergisi.

Şekil 5.9 Piccinato'nun Bursa eskizi.

Şekil 5.9 incelendiğinde, Piccinato'nun Uludağ'ı karşısına alarak yapmış olduğu eskizde 1 numara ile gösterilen alan Hisar bölgesidir. 2 numara ile gösterilen bölge ise Muradiye Külliyelerinin olduğu alandır. 3 numaralı bölge Yeşil Cami, 4 numaralı alan Emir Sultan Cami ve 5 numaralı yer ise Yıldırım Camisi'dir. 7 numaralı bölge ise kentin doğu – batı yönünde genişlemesi istendiği için gösterilen konut alanlarıdır. 8 numaralı bölge ise 1957 yılında temeli atılan, 1961 yılında işletmeye açılan Santral Garaj yapıları görülmektedir. 9 numaralı bölge ise park alanı olarak ayrılmış yeşil alanı (Kültürpark) göstermektedir.

Piccinato Planı, kentin sahip olduğu tarihi ve doğal dokusunu korumayı ve tarihi mirasın gelecek nesillere aktarılmasını amaçlamıştır. Piccinato, bir kentin tarihini ve kültürünü anlamadan o kente dair bir planlama çalışması yapılmaması gerektiğini savunmuştur (Piccinato, 2004a). Piccinato için, Bursa kentinin oluşumu farklı dönemlere ait olması, birçok medeniyete ev sahipliği yapmış ve farklı kültürleri bir arada barındırmasından dolayı kentin tarihsel gelişimi kent planlamasında önemli bir faktör olmuştur. 14.yüzyılda Osmanlı'nın başkentliğini yapmış, 14. ve 16. yüzyıllarda önemli bir ticaret merkezi haline gelmiş bir kentin planlaması oldukça detaylı çalışılması gerekmektedir. Yapmış olduğu planda, mevcut dokuya zarar vermeden yapılacak çalışma ile yeni oluşturulacak bölgelerin özelliklerini belirlemek için bölgelere ayırma kararı almıştır (Piccinato, 2004b). Titizlikle çalıştığı bu planda, geleneksel kent dokusunun bulunduğu alanlarda yenileme çalışmaları yaparken mevcut dokunun bozulmaması için yeni inşa edilecek yapıların yükseklik, genişlik gibi oranlarını ve hatta dokuya uyum sağlayabilmesi için yapılacak yapıların renklerini dahi belirtmiştir (Dostoğlu ve Vural, 2004). Her bölgeyi kendi alanında değerlendirerek, mevcut duruma göre kararlar almıştır. Alınan bu kararlar Piccinato planının ayırt edici en önemli özelliği olmuştur. Çünkü bir önceki dönemde yapılan Prost Planı, güzel fikirler vermesine rağmen kentin anıtsal yapılarının korunması dışındaki kentin tarihi dokusunu yok saymıştır.

Piccinato kenti, yaşayan bir organizmaya benzetmektedir. Ona göre kent sadece yollar ve binalardan oluşmamaktadır. Bunun yanında kentte

yaşamak için gerekli olan bölgelerin, daha yapılaşma olmayan boş alanların, tek bir anıttan küçük bir eve kadar, her yapının ve bölgenin önemini vurgulamıştır. Tüm bu yapıların boyutları ele alınarak oluşturulacak yeni mahallelerin, fabrika alanlarının ve kır evlerinin manzaralı bölgeleri, var olan ve oluşturulan yeşil alanları ile kenti yaşatan unsurlar olduğunu söylemiştir. Bu yüzden nazım planı mantıklı ve akılcı bir organizma olarak ele alındığında, kentin ihtiyaçlarına yönelik kenti çeşitli bölgelere ayırarak her bölge için de nazım planı tarafından öngörülen bölgeleşme ruhuna uygun normlar oluşturmuştur (Piccinato, 2004a).

Kentin tarihi dokusunu korumayı amaçlayan Piccinato, ilk olarak 19. yüzyılda kent merkezinde oluşan vilayet, belediye, adliye gibi yapıların bulunduğu bölgeyi koruma altına almıştır. Merkezde olan resmi kurumların çevresinde kurumlarla ilişkili olan bürolar, dükkânlar yoğunlaşmıştır. Özellikle merkezin aktif alanları; Cumhuriyet, İnönü, Atatürk ve Cemal Nadir caddeleri üzerinde ve iç kısımlarında benzer hizmete yönelik işyerleri oluşturmuştur (Tekeli, 2011e). Hanlar bölgesini kentsel ticari merkez olarak gören Piccinato, bu bölgeyi yeniden rehabilite ederek çevresine uyumlu yeni ticaret yapıları ve modern yapı teknikleri kullanılan üstü kapalı çarşı alanları sunmuştur. Merkez, tarihi yapısıyla korunurken nüfusun hızla artması yeni yaşam alanlarının açılmasına, yeni mahallelerin oluşmasına ve yeni bir şehir merkezi ihtiyacını ortaya koymuştur. Bu durumda kentte iki idari bölge önerilmiştir. İlk merkez otelleri, bankaları, postane binası ve belediye binasına sahip olan mevcut Atatürk Caddesi sayılırken, yeni ticari merkez Fomara Caddesi, yönetsel merkez ise Haşim İşcan Caddesi boyunca gelişim sağlamıştır. Böylelikle mağazalar, dükkânlar, oteller, bankalar yeni ticari merkezde yoğunlaşacak, Adliye Sarayı, Vilayet gibi resmi kurumlarda idari merkez olan Haşim İşcan Caddesi üzerinde yer alması düşünülmüştür. Böylece sınırlarını Haşim İşcan ve Atatürk Caddesi ile belirleyen Hanlar Bölgesi de yeniden düzenlenerek iki yönetim merkezi arasındaki bağlantıyı sağlamıştır (Piccinato, 2004a). Alternatif olarak oluşturduğu yeni ticaret aksları ile (Altıparmak Caddesi, Fevzi Çakmak Caddesi) kentin ticaret hayatı yeniden canlanmaya başlamıştır.

Piccinato'nun yapmış olduğu eskize (Şekil 5.9 bkz) bakıldığında, mevcutta bulunan ve Prost planında da yer alan Bursa – Mudanya demiryolu hattının olmadığı ancak bu hattın karayolu olarak düzenlendiğı görölmektedir. Bursa'nın önemli fabrikalarından olan İpek-İş Fabrikası ve Sümerbank Merinos Yünlü Fabrikası Piccinato Planı yapılmadan önce inşa edilmesine rağmen eskizde yer almamaktadır. Bu durumda yapılan eskiz üzerinden fabrikaların yer almaması Piccinato'nun sanayi alanları için ayrı bir bölgede oluşturma düşüncesini ortaya çıkarmaktadır. Çünkü Piccinato her kenti canlı bir organizma olarak görmenin yanında ekonomik bir organizma olarak da görmüştür. Bu yüzden genel nazım planı üretim yapılarını, onların çalışma ve yaşama biçimlerini göz önünde bulundurarak ve aynı zamanda kendi hayatları için vazgeçilmez olan hizmetleri öngörmesi gerektiğini savunmuştur (Piccinato, 2004a).

Kentin tarihi yapısı ve doğal güzellikleriyle birlikte planlama çalışması yapan Piccinato, kenti besleyen ve zenginlik kaynağı olan sanayi faktörünü de çözüme ulaştırmak istemiştir. Kentin içinde ve çevresinde oluşan sanayi ve zanaatın gelişimi, ses, duman, caddelerdeki kamyon gidiş gelişleri gibi birçok unsur mevcut kent merkezine zarar vereceğini ve oluşacak yeni yerleşim alanlarının gelişimini de engel olacağını savunmuştur. Bu yüzden ikamet – iş oranına göre, kentin gelişimine bağlı olarak yeni açılacak pazarlarla birlikte, otobüsler, şehir hizmetleri ve küçük esnaf (garajlar, oto tamircileri gibi) için büyük ambarlar kentin yakın çevresine konumlanırken, dükkânlar ve zanaatkârlar Ankara Yolu'nun kuzeyine ve doğusuna dağılmıştır (Piccinato, 2004a). Kentin bu şekilde gelişim göstermesi ilerleyen zamanda yeni mahallelerin oluşmasında ve iş kaynaklarının artması hususunda önemli olacaktır. Tüm bu çalışmalar neticesinde Bursa için büyük bir sanayi bölgesi kurulması şart koşulmuştur. Kentin doğu – batı yönünde doğrusal bir formda gelişmesini öngören Piccinato, Küçük Sanayi Bölgesinin Ankara yolu üzerinde, Organize Sanayi Bölgesi'nde Mudanya yolu üzerinde oluşmasını teklif etmiştir. Böylece ticaret yolları üzerinde bulunan Bursa'nın Osmanlı Dönemi'nde olduğu gibi 19. yüzyıldan sonraki dönemlerde de ticaret merkezi olarak devam etmesini sağlamış olmuştur. Plan doğrultusunda önerilen sanayi bölgeleri kurularak kentin doğu ve batı aksları yönünde gelişimi için adım

atılmıştır. Karayolları üzerine kurulan sanayi bölgeleri ticaret akışında da kolaylık sağlamıştır.

1966 yılında kurulan Organize Sanayi Bölgesi Türkiye’de kurulmuş olan ilk organize sanayi olma özelliğini taşımaktadır. Endüstri konusundaki gelişmeler bu yıldan itibaren devam etmiştir. Osmanlı Dönemi’nde Bursa ekonomisinin nakliye ihtiyacı nedeniyle at arabası üretim sanayisi olması, Bursa’yı atlı araba üretimi açısından önemli bir merkez haline getirmiştir. 18. yüzyılda çok sayıda araba üreticilerinin olması, kentte araba üreten esnafın bir arada toplanıp vakıf kurmasına neden olmuştur. Bu nedenle İzmir yolu üzerinde 1966 yılında kurulan Karsan, 1968 yılında İstanbul yolu üzerinde TOFAŞ, 1971 yılında Organize Sanayi Bölgesi’nin kuzeyinde kurulan Renault gibi önemli otomotiv kuruluşları eklenmiştir. Otomotiv sanayisinin Bursa da etkili olmasının diğer sebebi de Kaplanoğlu (2015)’e göre, ülkemizdeki ilk şehirlerarası taşımacılığın Bursa kentinde gelişmesidir. Hatta “...ilk şehirlerarası taşımacılık şirketi...” 1913 yılında “...Julien Vien adlı bir yabancıya Bursa – İnegöl arasında otomobil ve minibüs gibi araçları işletmek üzere izin verilmiştir (Kaplanoğlu, 2015).” Ayrıca dokuma ve tekstil üzerine kurulan kuruluşlarda Bursa’nın önemini arttırmaya devam etmiştir. Ancak Bursa için önem arz eden İpek-İş Fabrikası ve Sümerbank Merinos Yünlü Fabrikası için planda detay verilmemiştir. Sadece Sümerbank Merinos Yünlü Fabrikasının güneyinde, kentin kuzeyinde kalan Ankara yolu açılmıştır. Böylece istenilen kentin doğu – batı aksındaki lineer gelişme planda uygulanmıştır.

Planın yapıldığı dönem içerisinde büyük bir alana kurulan fabrikanın (Sümerbank Merinos Yünlü Fabrikası) kuzeyinde meyve bahçeleri, içlerinde müstemilat gibi yapılar ve birbirine bağlantı sağlayan patikalar yer almaktadır. Yapılan müstemilatlar ise, kentin kuzeyinde 1955 ile 1960 yılları arasında ilk gecekondulaşma hareketlerinin başladığı döneme isabet etmektedir. Aynı zamanda Bursa’nın kentsel açıdan, kurulan sanayi alanları ile gelişmesi neticesinde, kente çektiği iş gücünün barınabileceği mevcut konut bölgelerinin olmamasından dolayı da gecekondulaşmayı başlattığını söylemek mümkündür. Artan kent nüfusunu taşımakta zorlanan Bursa’da yapılan izinsiz yapılar kentin

tarihi dokusuna da zarar vermeye başlamış ve bölge de apartmanlaşmayı hızlandırmıştır (Çubukçuoğlu, 2013).

Bu dönem içerisinde Bursa kent merkezinden çok Sümerbank Merinos Yünlü Fabrikası yerleşkesinin çevresinde fiziksel büyüme yaşanmıştır. Yapılan araştırmalara göre yerleşke dışında fabrikanın güneyine yapılmış fabrikaya ait vazife evleri bulunmaktadır. Yapılan vazife evleri ilerleyen yıllarda kentin kuzey yönünde konut alanlarının artacağına göstergesi olmuştur. Ayrıca kentin batısında 1948 yılında yapımı tamamlanan Bursa Atatürk Stadyumu, 1955 yılında hizmete giren Kültürpark, 1961 yılında işletmeye açılan Santral Garaj, fabrikanın batısında Bekârlar Pavyonu ve hemen yanında futbol sahası yapılarak kentin sosyal anlamda da geliştiğinin göstermektedir. Özellikle kente kazandırılan en büyük yeşil alan olarak bilinen Kültürpark'ın 1963 yılında fuar alanı olarak düzenlenip burada ilk kez Bursa Festivali'nin yapılması, Kültürpark'ta Milli Fuar açılması düşüncesini oluşturmuştur. Böylece Bursa kendini daha iyi tanıtacak ve kentin gelişmesine olanak sağlayacaktır. 1997 yılına kadar fuar etkinlikleri sürdüren Kültürpark, 400 dönümlük yeşil alanıyla kentliyi bu bölgeye çekmeyi başarmıştır. Bu yapıların oluşması kentin yaşam alanını, sosyal etkinliklerin olduğu alana doğru kaymaya başlamış böylece bu bölgede konut ağırlıklı yapılaşmalar meydana gelmiştir. Kent Piccinato'nun önerdiği şekilde doğrusal bir formda doğu – batı aksından ziyade kuzey aksına doğru da bir büyüme içerisine girmiştir.

1940'lı yıllarda kent merkezinin uzağı olarak kabul edilen Santral Garaj bölgesi de, 1950'li yıllarda kentte oluşan önemli değişim ve gelişimler sonucu kentin kuzeye doğru büyümesine neden olmuştur. Garajın yapılmasıyla bölge de garaj dışında, dükkân, lokanta, otel, gazete – tekeli bayi, Ptt, polis ve zabıta büroları kurulmaya başlanmış ve bölgenin hızla gelişmesine zemin hazırlamıştır (Şekil 5.10). Bu bölge ilk etapta kent ulaşımının sorunlarını çözmek için öngörülmüş olsa dahi dönem içinde önemli tartışmalarla karşı karşıya kalmıştır. Bunun nedeni, kent için yapılan garajın kentin oldukça fazla dışında kalmasından dolayı halkın verdiği tepkidir. “Ancak Prost Planı kararları doğrultusunda açılan ve Karacabey-Mudanya-İnegöl karayolunu kente bağlamayı amaçlayan Fevzi Çakmak Caddesi'nin ve Sümerbank Merinos Yün

İplik ile İpek-İs fabrikalarının etkisiyle kentin kuzeye yönelmesi, öngörülen terminal alanının kent içi ulaşımı aksatmaması ve büyük alana ihtiyaç duyması nedenleriyle Santral Garajın bu bölgede konumlandırıldığı tahmin edilmektedir (Polat, 2005).”



Kaynak: Bursa Santral Garaj Kent Meydanı Mimari ve Kentsel Tasarım Proje Yarışması Genel Bilgi ve Alan Tanımı, BBB, 2005.

Şekil 5.10 Santral garaj ve çevresi.

Piccinato Planı, dönemin üretilmiş en kapsamlı plan çalışmasıdır. 250.000 nüfus öngörülerek hazırlanan planda, kentin tarihi ve doğal yapısını koruyarak kentsel gelişmeyi hedeflemiştir. Plan üzerinde okunan ticaret, sanayi, eğitim, sağlık alanları ile yeşil alanlar işlev bakımından önceki Prost planı kapsamında geliştirilmiş gibi görünse de planın içeriğine bakıldığında estetik amaçlı planlardan fonksiyonel amaçlı bir planlama yapıldığı görülmektedir. Döneme uygun olarak da kentin bölgesel olarak planlaması yapılmıştır. Kent bölgelere ayrılmış olsa da büyük bir organizma olarak düşünüldüğü bir bütün şeklinde ele alınmıştır. Konut alanları, sanayi alanları, kamu alanları, resmi yapılar ve bu alanların birbirleri ile bağlantısını sağlayacak yol ağları ve güzergâhları, yeni yaşam ve sosyal alanları oluşturularak kentin ruhuna, biçimine ve yapısına uygun alanlar düzenlenmiştir.

1960 yılından 1970 yılına kadar Bursa’da ovaya doğru parçalı parseller üzerinden düzenli ve düzensiz bir gelişme sergilenmiştir. Çeşitlenmiş endüstri merkezi haline gelen kentte, artan sanayi alanları göçü de beraberinde getirmiş olup, kent içerisinde nüfus artışına sebep olarak sağlıksız bir şekilde hızla gerçekleşen yapılaşmaya neden olmuştur. Yapılan az katlı mimari yapılar

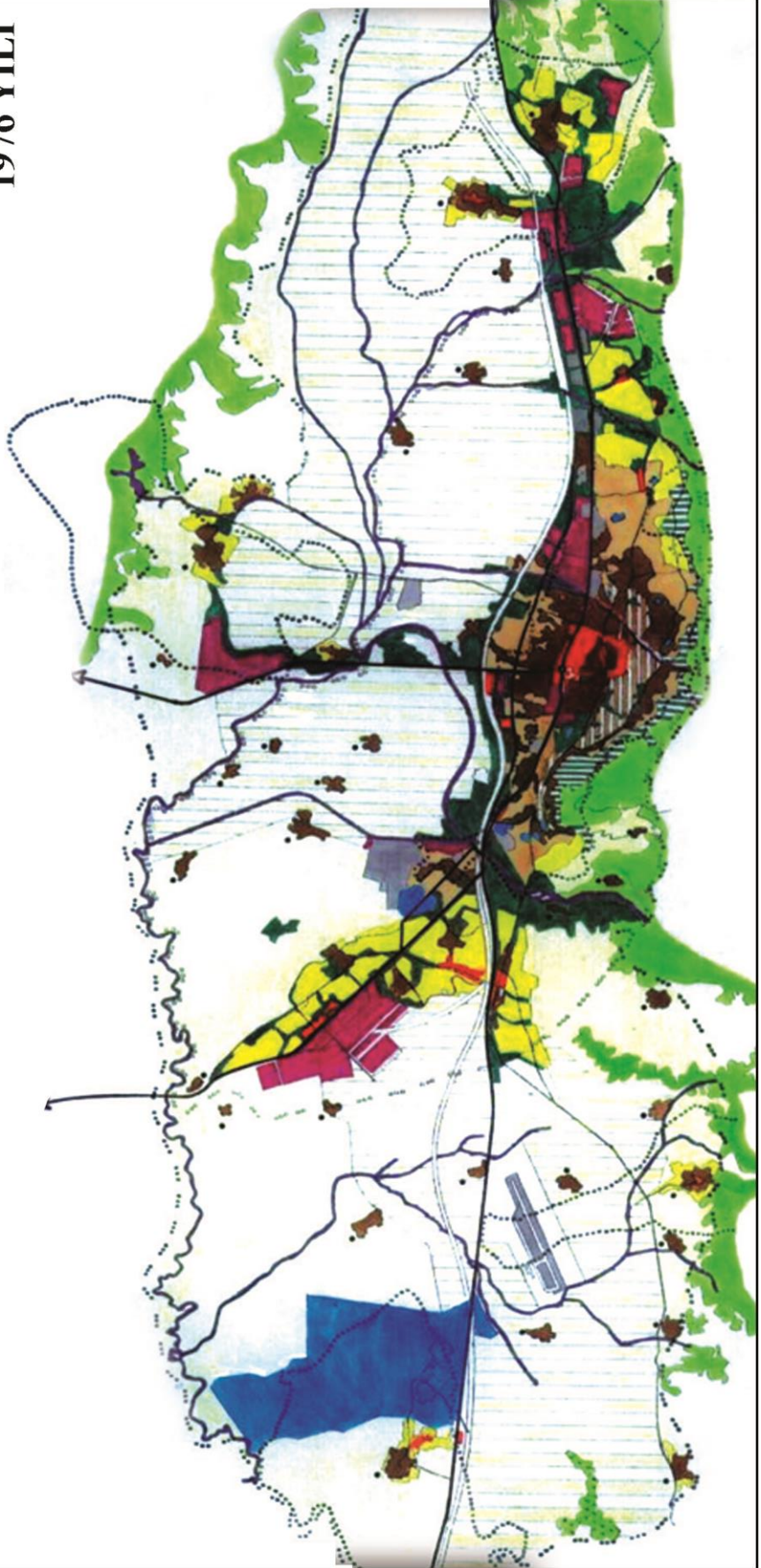
yerini apartmanlaşmaya bırakarak çok katlı yapılar kent görünümde belirginleşmeye başlamıştır. Artan nüfus ile birlikte kent dokusunda yaşanan bozulmalar nedeniyle bu planlamaya tam anlamıyla uyulmadığı görülmektedir.

5.5 1976 Nazım İmar Plan Bürosu Dönemi

Bursa kentinin hızla gelişmesi özellikle sanayi alanlarının çeşitlenerek artışı göçü beraberinde getirmiştir. Göçle birlikte hızla artan nüfus için kentte yeni yerleşim alanlarının açılması kent yapısının değişmesine zemin hazırlamıştır. Kent dokusuna zarar vermemek amacıyla 1970 yılında İstanbul Nazım Plan Bürosu'nda çalışmalar devam ederken Bursa'nın da yeniden imarı düzenlenmesi için Mimar Ertuğrul Menteşe'nin önderliğinde Bursa'da Nazım Plan Bürosu kurulmuştur. Bursa'da bir ilk olan Nazım Plan Bürosu'nda temel amaç bir taraftan İstanbul Nazım Plan Bürosunca devam ettirilen alansal çalışmalara bilgi toplamak bir yandan da Bursa kentinin daha düzenli gelişimi için yeni planını düzenlemek olmuştur.

Oluşturulan plan bürosunun üç yıl süren çalışmasının ardından yapılan ilk çalışmada kentin, "...metropolitan bölge sınır tespiti, arazi kullanımı, sanayi, işyeri, Resmi Kurum anketleri ve doku analizleri" gibi çalışmalar üretilmiştir (Vardar, 2007). 1974 yılına kadar Nazım İmar Bürosu tarafından toplanan verilerin değerlendirilmesi için İmar İskân Bakanlığı devreye girmiştir. Böylece 1/25.000 ölçekte planlama çalışmaları Bakanlık tarafından başlatılmış olup, 1976 yılında "Bursa Kenti ve Yakın Çevresi Nazım İmar Planı" hazırlanmıştır (Şekil 5.11). Bursa'nın genel hatlarını ele alan planda oldukça detaylı çalışılmıştır. Özellikle tarihi bölgeler olan Hisar ve Muradiye çevresine koruma amaçlı imar plan çalışması 1/1000 ölçekli yapılmıştır. Ancak bu dönemde kurulan büroda yeterli eleman olmama sebebiyle büro, 1974 yılında tek uzman bulunduran bir irtibat bürosu haline getirilmiştir.

**BURSA KENT BÜTÜNÜ VE YAKIN ÇEVRESİ PLANI
1976 YILI**



Kaynak: BBB Etüd Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.11 1976 Yılı Bursa nazım imar planı.

1930 yılından 1960 yılına kadar kent merkezinde konut sayısı artmış, 1960 yıllarında ise endüstri alanında faaliyetlerin gelişmesiyle artan sanayileşme ile nüfus artışı olmuştur. Artan nüfusla birlikte kent içinde bulunan tarihi doku üzerindeki baskı artmış, kentin arsaları hisseli olarak bölünmeye başlanmış ve bunun sonucunda bu alanlarda izinsiz yapılaşmalar meydana gelmiştir. Özellikle sanayi alanlarının çevresinde meyvelik, tarla vasfındaki verimli arazilerin izinsiz yapılaşma ile dolması Bursa Ovası'nı tehdit etmeye başlamıştır. Bu gelişmeler karşısında İmar İskân Bakanlığı tarafından 1974 yılına kadar Bursa Nazım Plan bürosunun yaptığı çalışmalar doğrultusunda Bursa'nın yakın çevresinde bulunan Kestel, Gürsu, Demirtaş Belediyeleri ve Nilüfer Belediyesi'ne ait Kayapa, Çalı, Hasanağa, Görükle, ve Akçalar mahallelerini kapsayarak nazım planı 1/25.000 ölçekli olarak hazırlanmıştır. Bu planda hedeflenen kentin metropoliten sınırını belirlemek ve ova koruma kararlarını ön planda tutmak olmuştur (Kırayoğlu, 2004).

1976 Bursa Nazım Planı doğrultusunda Ankara – İzmir karayolu, kentin kuzey gelişmesinin sınırı olarak kabul edilmiştir. Alınan plan kararlarında, organize ve küçük sanayi alanları belirlenmiştir. Piccinato Planı'nda oluşturulan Organize Sanayi Bölgesi'nin alanı 158 ha. iken yapılan nazım planı ile 390 ha.'a çıkarılmıştır. Kentin kuzey yönünde Yalova yolu istikametinde küçük çaplı sanayi birimleri ve mevcutta bulunan sanayi kuruluşlarının alanı büyütmesiyle Demirtaş bölgesi olarak bilinen alana ve kentin doğusunda Ankara yolu üzerinde bulunan küçük çaplı sanayi alanları ve atölyelere “Sanayi Bölgesi” statüsü getirilmiştir (Batkan, 1996). Böylece 1976 İmar ve İskân Bakanlığı Planı kapsamında üç bölgede büyük sanayi alanı (Batıda Mudanya yolu üzerinde, kuzeyde Yalova – İstanbul yolu üzerinde ve doğuda Ankara – İzmir yolu üzerinde) belirlenmiş olmuştur. İmar planında, konut alanlarının ve yerleşik hayatın daha çok kent merkezinde oluşturulması ön görüldüğü için belirlenen sanayi alanlarının çevresinde yerleşim alanları düşünülmemiş ve konut alanlarına planlamada yer verilmemiştir. Gelişen endüstri ile sanayi alanlarının kent merkezinden uzaklaşarak şehrin dış sınırlarına doğru ilerlemesi ile bu alanların çevresine izinsiz yapılaşmalar oluşmaya başlamıştır.

Kentin yeni gelişen yerleri olan kuzey ve doğu aksındaki alanlar, planlama sonucu oluşan bölgeler değildir. Bu bölgelerde gelişen konut alanları izinsiz olarak yapılmıştır. Ankara – İzmir yolunun kuzeyinde kalan bölge ile Hisar bölgesinin doğusunda yer alan bölgelerin neredeyse tamamı izinsiz olarak inşa edilmiştir. İzinli olarak oluşan alanlar ise Bursa kent merkezi, hanlar bölgesi, Çekirge ve Nilüfer bölgeleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Oluşan konut bölgelerinin çoğunluğu küçük çaplı sanayi alanları çevresinde izinsiz olarak yapılan bireysel konutlardan oluşmuştur. İzinli olarak yapılan konutlar ise daha çok kooperatif şeklinde site olarak Nilüfer bölgesinde yapılmıştır.

Bu dönemde içinde bulundurduğu farklı kullanım amacına yönelik yapılarla kentin kuzeydeki sınırını belirleyen Ankara – İzmir karayolunun da kuzeyinde bulunan ve kent için oldukça önemli yere sahip olan Sümerbank Merinos Yünlü Fabrikasının yerleşkesi oldukça büyük bir alanı kaplamıştır. 1977 yılında işletme tam anlamıyla entegre özelliğine kavuşmuştur. Yerleşke içinde olduğu kadar özellikle yerleşke dışında önemli gelişmelerden söz etmek mümkündür. Yerleşke dışında karayolunun güneyinde kendi beyaz yakalı çalışanları için yaptırdığı vazife evlerinin sayısı artmış ve bu evlerin bu bölgede bulunması sebebiyle bölgede konut alanları meydana gelmiştir. Kuzeyde kalan meyve bahçeleri ise artık gecekondulara dönüşmeye başlamış ve yerini izinsiz yerleşime bırakmıştır. Ayrıca konut alanlarının var olmasıyla bir mahallede statüsüne kavuşan alana 1961 yılında fabrikanın kuzeyinde Sümer İlkokulu açılmıştır.

Konut alanlarının artmasıyla gelişimin devamı olacağından Eski Mudanya yolu, Piccinato Planı ve 1976 yılı İmar ve İskân Bakanlığı Planı kararları doğrultusunda genişletilmiş ve artık imarlı alanlar açılmaya başlanmıştır. Kent yapılarla değil yollar ile de büyümeye devam etmiştir. Ankara – İzmir Karayolu ile Yalova – İstanbul Yolu güneydoğu köşesinde diyagonal olarak keserek bağlanmıştır. Bağlandığı bu noktada dönemin otobüs terminali olarak kullanılan Santral Garaj yer almıştır. Bu bölge tüm yolların bağlandığı bir düğüm noktası haline gelmiştir.

19. yüzyılın sonlarında kent büyümesi doğu – batı doğrultusunda 6 km, kuzey – güney doğrultusunda ise 1,5 km üzerinde olurken, 20. yüzyılın sonlarına doğru gelindiğinde ise kuzey – güney doğrultusunda 16-17 km, doğu – batı doğrultusunda ise 30 km, ulaşarak lineer bir form oluşturmaktadır (Tekeli, 2011c'den aktaran Recepoğlu, 2018). Bu dönemde İzmir, İstanbul, Ankara ve Mudanya güzergâhında ulaşım sisteminde ki artış, sanayi alanlarının bu ana akslar üzerinde gelişmesinden kaynaklı olmuştur.

Kentin izinsiz yapılaşmaları özellikle kuzey yönde yani Bursa Ovası'na doğru gerçekleşmiştir. Bu durumda ovanın korunması için 1977 yılında Ova Koruma Protokolü hazırlanmıştır. Hazırlanan protokol ile ova üzerinde yapılaşma engellenmiş ve verimli topraklar kentte kazandırılmış olacaktır.

5.5.1 1977 Yılı Ova Koruma Protokolü

1977 yılında düzenli ve kontrollü bir büyüme sağlamak amacıyla Bursa Ovası'nın korunacak alanlarını belirlemek için “Ova Koruma Protokolü” yapılmıştır. Protokol hazırlandığında 12.614 ha. lık bir alan ova olarak kabul edilirken, 1997 yılında 9000 ha'a kadar düşmüştür. Bunun nedeni ise izinsiz olarak inşa edilen yapılardan kaynaklanmaktadır.

1976 Nazım İmar Planı'nda, 1980 nüfusuna göre 3 – 3,5 katı bir büyüme ön görülürken, tarımsal değeri yüksek ovanın olabildiğince korunmasını hedeflenmiştir (Batkan, 1996). 1930'lu yıllarda kentin merkezinde gelişen konut yapıları, 1960'lı yıllara geldiğinde endüstri alanlarının çevresinde izinsiz olarak yapılaşmaya başlamıştır. Sanayi kenti konumuna gelen Bursa'nın hızlı nüfus artışıyla gelen konut ihtiyacı plansız bir şekilde ovaya doğru gelişim göstermiştir. Bu durum kentin çarpık kentleşmesine ve verimli ovasının tahribatına neden olmuştur. Bunun üzerine ilgili kamu kuruluşları tarafından hazırlanan Ova Koruma Protokolü tarımsal alanların yitirilmesi engellemek amaçlı yapılmıştır. Her ne kadar Bursa Ovasının korunması için protokol yapılsa da izinsiz yapılaşmanın ve sanayi kuruluşlarının ovaya doğru büyümesinin önüne geçilememiş ve istenilen hedefe ulaşılamamıştır. Ayrıca protokolün bazı kurumlarca onaylanmaması da ovayı günümüzdeki duruma getirmiştir.

5.5.2 1978 Yılı Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Kararı

1960'lı yıllardan sonra geleneksel Türk kenti olan ve sanayinin gelişmesi sonucu endüstri kenti olan Bursa'nın eski kent dokusu gelişen sanayi alanlarıyla birlikte kaybolmaya başlamıştır. Kent içerisinde hızlı nüfus artışı ile plansız kentleşmenin oluşmasıyla 1978 yılında, İller Bankası, Kültür Bakanlığı, İmar İskân Bakanlığı, Yerel Yönetim Bakanlığı, Orta Doğu Teknik Üniversitesi ile Bursa Belediyesi tarafından oluşturulan komisyonun çalışmaları neticesinde "*Bursa Tarihi, Doğal ve Arkeolojik Sit Alanları*" belirlenmiştir. Bu bağlamda Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu (GEEAYK), 1/5000 ölçekli "*Bursa Arkeolojik, Doğal ve Tarihi Sit Alanları Koruma ve Geliştirme Planı*" hazırlanmıştır. 1979 yılında aldığı 13.01.1979 tarih ve 10888 sayılı karar, bir nevi geçiş dönemi koşulları niteliği taşımıştır.

İlk olarak belirlenen sit alanı Hanlar Bölgesi olmuştur. Bu bölge ile ilgili en önemli madde ise;

“Merkezi İş Alanı Kayhan Mahallesi kuzeyine, Haşim İşcan aksına kaydırılmış, sit alanı olan mevcut ticari merkez, yani Hanlar Bölgesi mevcut fonksiyonunu korumuştur.”

Alınan kararlarda, Hanlar bölgesi ile ilgili koruma çalışmaları ve projeleri Kültür Bakanlığı ve Bursa Belediyesi tarafından ortaklaşa hazırlanarak kurula sunulmak şartıyla yapılma ve uygulama izni verilmiştir. Koruma amaçlı imar planı oluşuncaya kadar, tek tek parseller bazında kurulun uygulamalardan sorumlu olacağı belirtilmiştir (GEEAYK, 1979).

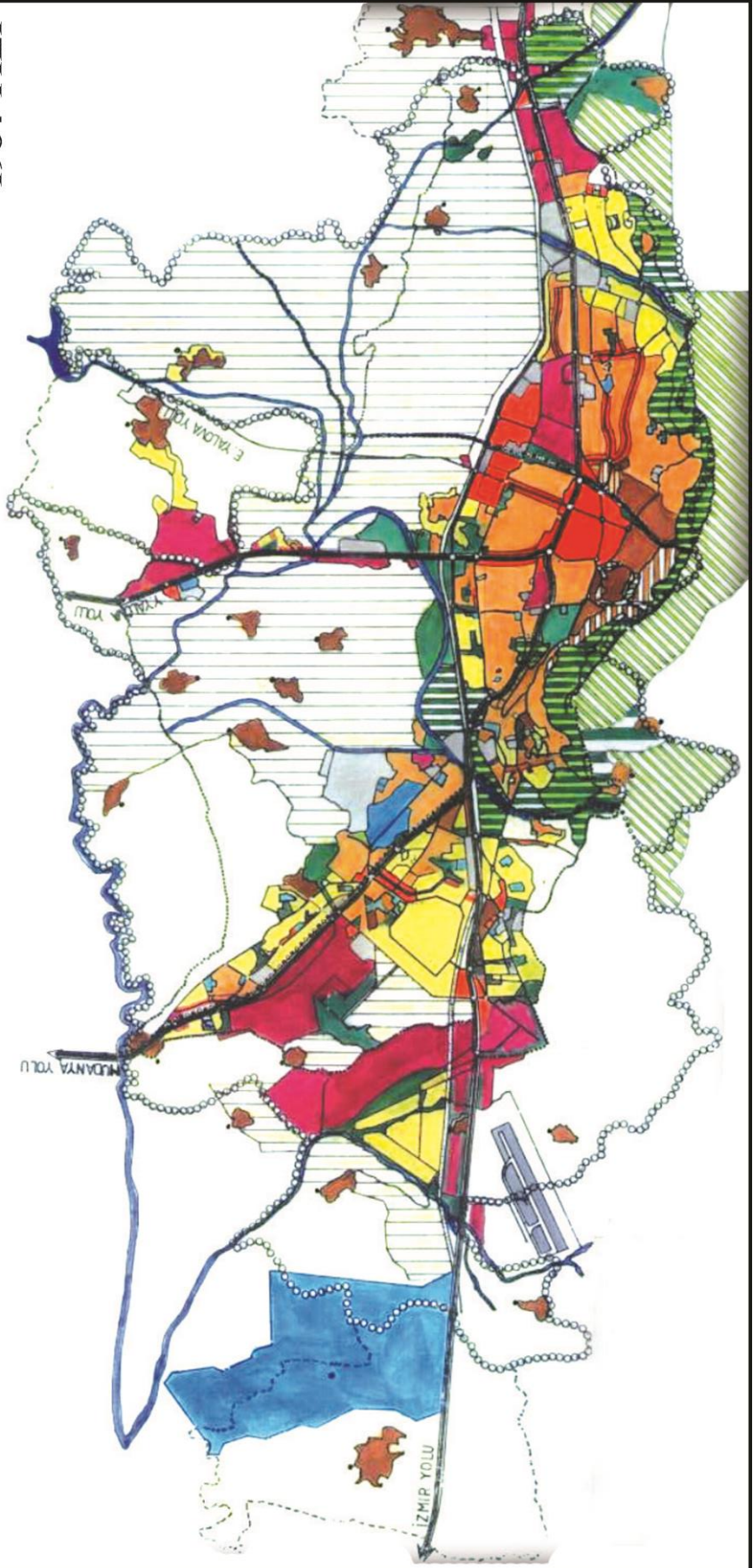
Bu kararlar Hanlar Bölgesi'nin tanımlaması tam olarak yapılmasa da, “...koruma ilkelerinin oluşması ve tarihi aksların ön plana çıkarılmasıyla geçiş dönemi koşullarını geleceğe yönelik olarak...” adımlar atıldığının göstergesi olarak sayılmıştır (Kırayoğlu, 2004). Ancak, her ne kadar alınan kararlar uygulanmaya çalışılsa da başka bir koruma planı ile desteklenmediği sürece yaptırımını zor ve eksik olmuştur.

5.6 1984 Bursa Nazım İmar Plan Bürosu Dönemi

Kent nüfusunun hızlı artması ve kentin hızlı bir şekilde gelişmesi sonucu Bursa için hazırlanan uygulama planları yetersiz kalmış hatta uygulanamamıştır. Bunun yanında GEEAYK'nın getirdiği sınırlamaların oluşturduğu problemler neticesinde 1/25.000 ölçekli imar planının kapsamlı ve detaylı bir ölçekte çalışılması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Böylece 1980 yılında Bursa Nazım Plan Bürosu'nun kadrosu genişletilerek daha büyük ölçekli 1/5000 Nazım İmar Planı çalışmalarına başlanmıştır (Şekil 5.12).



**BURSA NAZIM PLANI
1984 YILI**



Kaynak: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.12 1984 Yılı Bursa nazım imar planı.

1984 Nazım İmar Plan çalışmaları ile Karacabey, Mudanya, İnegöl, Yenişehir, Gemlik ve Mustafakemalpaşa ilçelerini kapsayacak şekilde “Bursa Metropolitan Bölgesi” oluşturulmuştur. Kent merkezi ile birleşme sürecine girilerek, batı yönünde Görükle, Çalı, Kayapa, Akçalar, Hasanağa doğu yönünde Gürsu, Kestel ve kuzey yönünde Demirtaş Belediyelerini içine alan “Bursa Kent Bütünü” tabiri geliştirilmiştir. Böylece “Metropolitan Bölge” ve “Kent Bütünü” kavramlarıyla Bursa Strateji Planı’na giden ilk adımlar atılmıştır (Kırayoğlu, 2004). Bu süre içinde oluşturulan kavramlar ile kent bütünü içinde yer alan sekiz belediyenin imar plan çalışmalarını İller Bankası tarafından yapılırken, Bursa Nazım plan çalışmaları Bursa Nazım Plan Bürosu tarafından yürütülmüştür.

1980 yılına kadar Bursa kent bütününde ve mevcuttaki sekiz belediyede 1976 Nazım İmar Planı’nın kararlarına uygun olmayan kentsel gelişmeler olmuştur (Batkan, 1996). Özellikle 1/5000 ölçekli plan oluşturulurken 1/25.000 ölçekli plana bağlı kalınmayan çalışmalar yapılmıştır. Yapılan uygulamalar Bursa kentinin tarihi dokusunu bozacak ve tarihi merkezinin sorunlarına cevap vermekte zorlanacak çalışmalar olmuştur. Bu yüzden yapılacak plan kapsamında özellikle Bursa’nın tarihi ticaret merkezini mevcut ve özgün dokusunu bozmadan devam ettirilebilmesi için bir koruma planının oluşturulması gerektiği vurgulanmıştır (Çakıcı, 2009). Ancak alınan koruma kararlara rağmen tarihi ticaret merkezinde değişimler meydana gelmiş ve özgün dokunun bozulması engellenememiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda alanda mekânsal değişimlerin yanında fonksiyonel değişimler de ortaya çıkmış ve Bursa’nın tarihini oluşturan han, hamam, çarşı gibi anıtsal yapıların büyük ölçüde zarar görmesine neden olmuştur. Bu kapsamda oluşturulan planın kararlarına uyulmadığı, tarihi alanlarda oluşan sorunlara çözüm bulmakta zorlandığı ve bir geçiş dönemi koşullarının getirdiği sınırlılıkları aşamadığını gözlemlenmektedir (Kırayoğlu, 2004).

1976 yılında hazırlanan planda Bursa’nın güneyi Uludağ ile sınırlı olmasından dolayı kentsel yerleşim alanının güneyde çok fazla ilerleyemeyeceği, kuzeyde ise ovanın var olmasından dolayı “Ova Koruma” kanununa göre sit alanlarında kentsel yerleşim alanı açılmayacağı buna göre

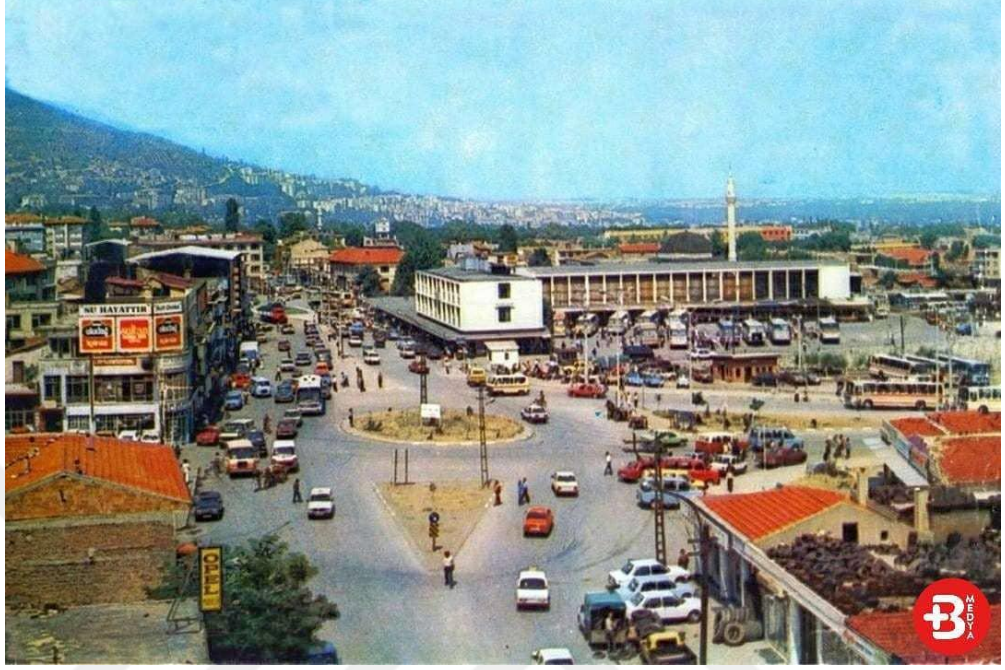
de kentsel gelişmenin doğu – batı yönünde lineer bir formda olacağı ifade edilmiştir. Bu karar ana makro form kararı olarak belirlenmiştir.

Artan nüfus ve nüfusa dayalı mekânsal yayılıma bakıldığında kente acil yerleşme alanlarının açılması gerektiği vurgulanmış, bununla birlikte gelecek sorunlar içinde önlem alınması gerektiği belirtilmiştir. Doğu – batı yönünde lineer bir şekilde gelişen Bursa, Mudanya ve İzmir yolu doğrultusunda yaklaşık olarak beş yüz bin kişinin yaşayacağı yerleşkeler düşünülmüştür. Konut alanları, ticaret alanları, sosyal donatı alanları ve kamusal alanlar düşünülerek plan çalışması yapılmıştır. Kentin kuzey sınırı olarak belirlenen mevcut karayolunun kuzeyinde ise, 1970 yılından sonra oluşan hisseli parselasyonlara izinsiz olarak yapıların olduğu bölge ıslah edilecek konut alanı olarak planlanmıştır. Böylece kent batıda 17 km, doğuda ise 12 km uzunlukta bir gelişim göstermiş olup, bu aks üzerinde bulunan Santral Garaj alanı da bu aksın ortasında kalmıştır.

Santral Garaj, tarihi kent merkezinin dışında kalan ancak karayolları güzergâhı nedeniyle düğüm noktası olup kent için önemli bir konuma sahiptir. Garaj çevresi ele alındığında, Belediye binası, Adliye binaları, şuan mevcut olan Emniyet Müdürlüğü, Maliye, İller Bankası binaları, Milli Eğitim Müdürlüğü gibi resmi kuruluşlara ait yapıların çoğu bu alan içerisinde yer almaktadır. Ayrıca Fevzi Çakmak Caddesi boyunca Fomara meydanına kadar olan yapıların yüksek katlı ticari birimlere ait olduğu, kentin sebze halinin, stadyumun ve konut alanlarının bu alana oldukça yakın olduğu belirtilmiştir. Alanın doğusunda kalan Bayar Caddesi ile Kıbrıs Şehitleri (Mahmudiye) Caddesi arasında kalan ve o dönem için yeni yapılacak olan Adliye binasının da bulunduğu alanın hala planlanmadığı, önceki imar planına göre de yapılaşmaya izin verilmeyeceği ifade edilmiştir.

Santral Garaj, kent içi ve ilçelere ulaşımını otobüs, minibüs, taksi ve benzeri araçlarla sağlandığı merkezi bir konuma sahiptir. Aynı zamanda kent ulaşım sistemlerinde toplu taşıma aracı olarak Hafif Raylı Sistem ile uzak bölgelerin kent merkezi ile ilişkilendirilmesi hedeflenmiş, alanın bu hat üzerinde kalmış olması da bölgenin önemini oldukça arttıracak belirtilmiştir. Ankara – İzmir Karayolunun kesiştiği noktada İstanbul Karayolu bağlantısının

başladığı, kavşak vazifesi gören bu alanın Bursa kent merkezi ile bağlantı kurarak Fomara meydanında birleştiği, kent için ulaşılabilirliği yüksek bir konumda olduğu ifade edilmiştir (Şekil 5.13).



Kaynak: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=38350&start=20>
Şekil 5.13 1983 Yılı Eski Santral Garaj alanı ve çevresi, doğu görünüşü

Bursa’da başlayıp Bursa’da biten karayollarının düğüm noktası olarak bilinen Santral Garaj 1978 yılında çıkan yangında çok fazla zarar görmesinden dolayı bu bölgenin tekrar planlanması gerektiği düşünülmüştür. 1986 yılında bu bölge için yarışma düzenlenerek bölgenin yeniden garaj şeklinde kullanılmasına yönelik Bursa Belediyesi ve T.C. Emekli Sandığı arasında bir sözleşme yapılmıştır. Sözleşmenin içeriğine bakılacak olursa; eski garajın yetersiz olmasından dolayı eski yapıların yıkılarak önce arsa haline çevrilmesine, alanın büyütülmesi için üçüncü kişilere ait olan arsaların Belediye tarafından kamulaştırılmasına, Belediyeye ait olan ve plana göre kapanan yol ve meydanda kalan parseldeki taşınmazların bu işe tahsis edilmek üzere mevcut parsel ile birleştirilmesi, inşaat masraflarının 2/10’u Belediyeye, 8/10’u Sandığa ait olacağı ve inşaatın başlanması için garajın tamamen taşınması gerektiği böyle bir durumda da trafiği aksatmamak için gerekli önlemler belediye tarafından alınacağı şeklinde özetlenmiştir.

Bu sözleşme ile 1987 yılında Bursa'nın gereksinimlerini karşılayacak ve geleceğe yönelik bir otobüs terminali yapma kararı alınmış, böylece çevresindeki alanlarının gelişimine katkı sağlayacağı düşünülmüştür. Konum bakımından Bursa'nın, İstanbul ve kentin kuzeydoğu kesiminin, batı ve güney bölgeleriyle karayolu bağlantısında bir kavşak konumunda olmasından dolayı önemli bir transit merkezi olma özelliği taşıdığı, ilerleyen süreçte birçok karayolu bağlantısı yapılarak transit trafiğin daha güçlü bir şekilde Bursa'ya akacağı böylece kentin bu transit merkezi özelliğinin daha da artış göstereceği belirtilmiştir (Polat, 2005).

Hızla büyüyen kentin kuzeyinde yer alan ve geniş bir alanı kaplayan Sümerbank Merinos Yünlü Fabrikası ve doğusunda bulunan Santral Garaj bölgesi arasında kalan bölge de konut alanları dışında marangoz birimleri, oto tamircileri ve oto yedek parçaları gibi malzemeler satan birimler yer almıştır. Bu alan küçük parseller ve dar yollar ile bölünmüş düzensiz bir gelişim göstermiştir. Garaj çevresinde ise oto tamircileri, yedek parça atölyeleri, büfe, otel gibi ticari yapılar konumlanmıştır. Garaj yapısının güneyinde Fomara Caddesi üzerinde bulunan yapılar yeni onaylanmış plan da ticaret bölgesi olarak belirtilmiştir. Kentin kuzeyinde bulunan Yalova – İstanbul karayolu boyunca transit geçişe uygun olan hayvan pazarı, hal, odun kömür depo alanları, tır parkı, toptan ticaret alanları gibi birimler planlanmıştır.

Kent merkezi, gelişen sanayi ve artan nüfusla birlikte Ankara – İzmir karayolu aksına kadar genişletilmiştir. Ortalama 350 hektar alana yayılan merkez içerisinde sadece konut alanları değil ticaret, kamu ve hizmet alanları da planlanmıştır. Tek bir merkez olarak gelişmesini sürdüren Bursa kenti, "...doğu ve batıda konut bölgeleri içinde alt merkezler oluşturularak bir merkez kademelenmesi oluşturulmaya çalışılmıştır (Vardar, 2007)."

Sanayi alanlarına bakıldığında, Bursa'nın batısında Organize Sanayi bölgesi, kuzeyinde ise Demirtaş Sanayi Bölgesi yer almıştır. Kent merkezinde ise gelişimi sınırlandırılmış sanayi kuruluşları bulunmaktadır. Bu sanayi yapıları yaklaşık 810 hektarlık bir alana yayılmıştır. Bu alanı "...aşan sanayi yerleşim taleplerinin Bursa merkezi içinde karşılanamayacağı ve bunların

desantralize edilmesi önemli bir plan karar...” larından olmuştur (Vardar, 2007).

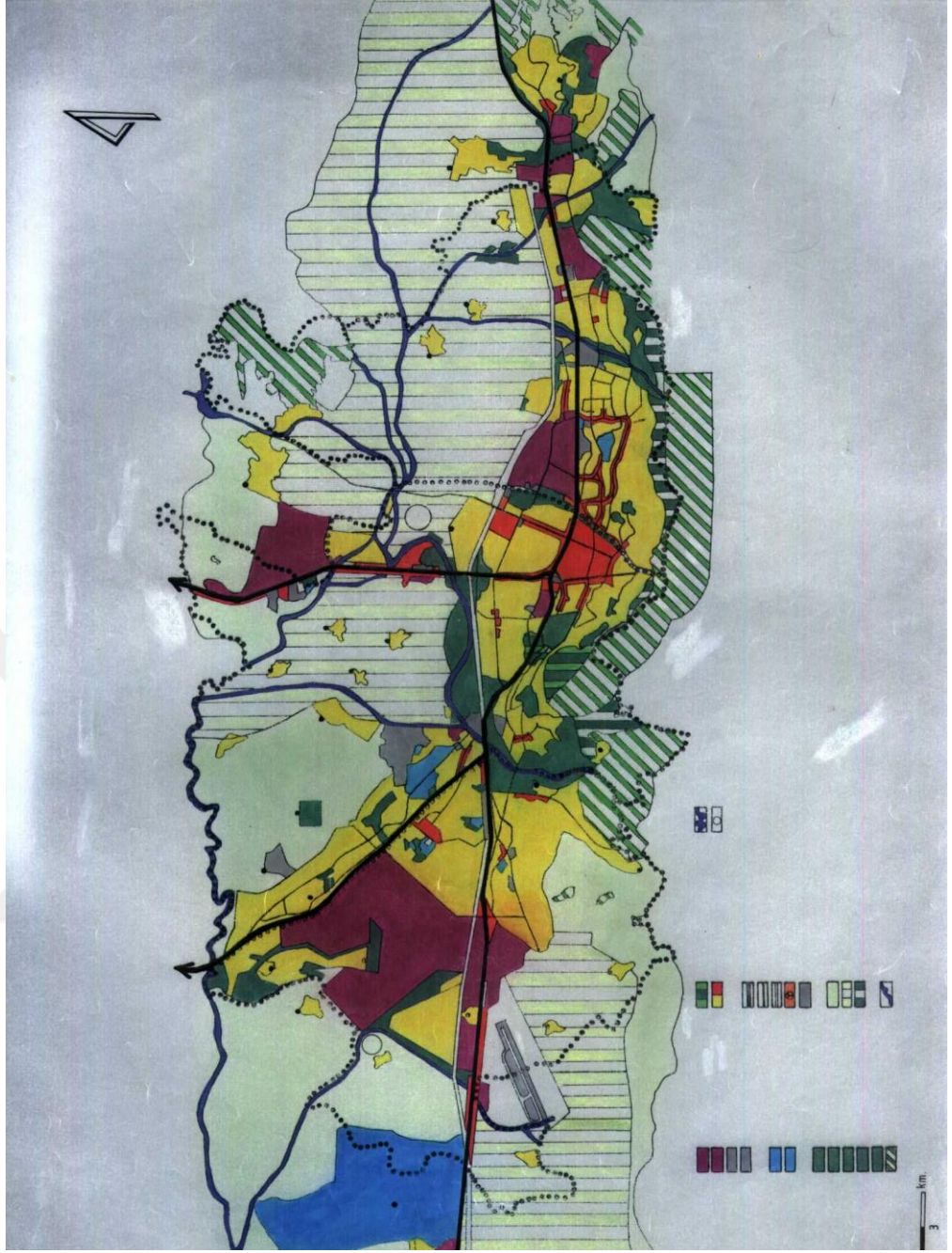
1983 yılında tamamlanan 1/5000 ölçekli Nazım Planı çalışmaları, 2005 yılını hedefleyen, planlama nüfusu 1.000.000 kişiyi öngören bir plan olarak hazırlanmış ve 1984 yılında onaylanarak kesinlik kazanmıştır.

5.6.1 1990 Yılı 1/5000 Ölçekli Bursa Nazım İmar Planı Revizyonu

Bursa, Büyükşehir statüsüne 1987 yılında yayımlanan 3391 sayılı yasa ile girmiştir. Böylece Bursa’da bulunan çok sayıda köy Belediye sınırlarına dâhil edilmiştir. Kent merkezi, doğuda Yıldırım, batıda Nilüfer ve orta noktada kalan alan ise Osmangazi ilçeleri olarak üç merkez ilçeye ayrılmıştır. Büyükşehir yasası ile kent nüfusunda oluşan büyüme 1984 yılında yapılan Nazım İmar Planı’nın revize edilmesine neden olmuştur.

1984 yılında onaylanan Bursa Nazım İmar Planı 2005 yılına kadar kent nüfusunu 1.000.000 olarak öngörmüştür. Ancak 1990 yılına gelindiğinde nüfus artışı tahminlerin üzerinde gerçekleşerek şehrin nüfusu 1,5 milyonu geçmiştir. Sanayinin artmasıyla iç göçlerden ziyade 1989 yılında dış göçlerin de olması Bursa’yı büyük ölçüde etkilemiştir. Mevcut kentsel doku içinde bu nüfusun ekonomik koşullarına cevap verebilecek boş alanların olmaması, konut talebinin arsa fiyatlarını yükseltmesi ve yerleşebilir alanların kentsel eşik sınırına dayanması gibi nedenlerle kent hızla ovaya doğru genişlemeye başlamıştır (Batkan, 1996). Bu nedenle kent için yeni gelişme alanları açma kararı alınmıştır.

1990 yılında hazırlanan planlama çalışmaları ile iki aşama olarak Revizyon çalışması düşünülmüştür. İlk aşama, plan kararları ile plan çalışmalarının mevcut durum ile örtüşmediği yerler belirlenerek bu bölgelerde düzenlemelere gidilmiştir (Vardar, 2007). Mevcut durumla birlikte yapılan planlar düşünülerek uygulamaya yönelik plan kararları Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından alınmıştır (Şekil 5.14).

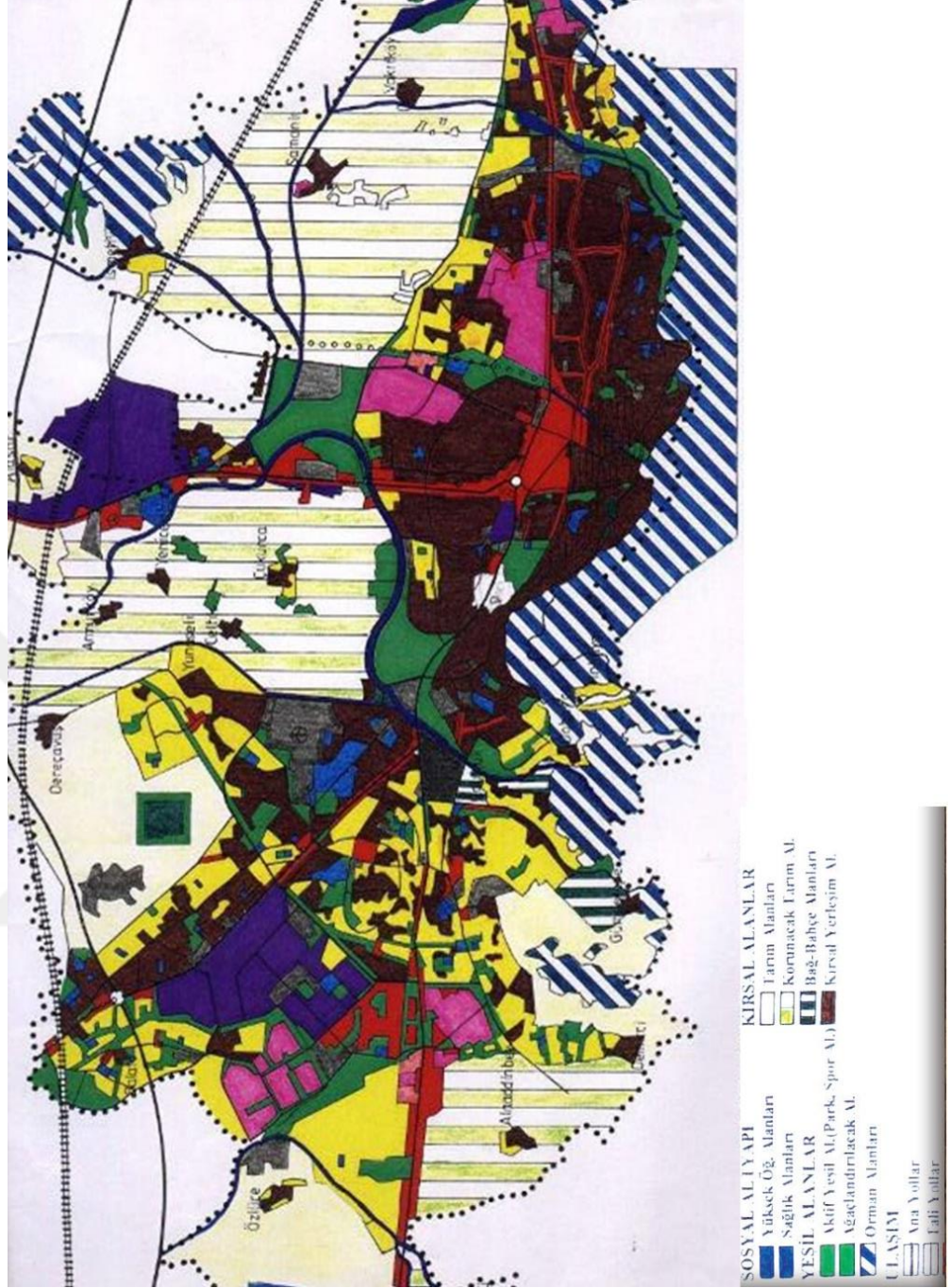


Kaynak: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.14 1990 Yılı 1/5000 ölçekli Bursa nazım imar planı revizyonu.

5.6.2 1995 Yılı 1/5000 Ölçekli Bursa Nazım İmar Planı Revizyonu

Bursa Büyükşehir Belediyesi, Kentsel Gelişim Şube Müdürlüğü'nce 1984 planının uygulanamayan kararları ele almak ve kentte yeni gelişme alanlarının açılmasını sağlamak için 1995 yılında 1/5000 ölçekli revizyon imar planı yapılmıştır (Şekil 5.15).



Kaynak: BBB Etüd Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.15 1995 Yılı 1/5000 ölçekli Bursa nazım imar planı revizyonu.

1990 yıllarında hazırlanmaya başlanan planın en önemli özelliği 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nın temel ilkeleri esas alınarak hazırlanmasıdır. Bu doğrultuda kentte yeni gelişim alanları açılmış, 1/1000 ölçekli plan bulunmayan bölgelere plan yaptırma kararı alınmıştır (BBB, 1995). Konut dışı kullanım alanlarında yapılacak olan yapıların yüksekliğinin, arazi üzerinde kaplayacağı alanın (inşaat alanı), parsel sınırından çekme mesafesinin ne olacağı gibi bilgiler verilmiştir. Karayolları üzerinde servis

alanları belirlenmiş, yapılacak yapıların belirtilen ölçülere uygun olarak yapılması şart koşulmuştur.

Kentin ana gelişim yönü batı olarak belirlenmiştir. Bu nedenle merkez ilçe olan Nilüfer için 140.000 kişilik yeni gelişme alanı açılmıştır. Osmangazi ilçesi için havaalanının kuzeyinde "...135.000 kişilik yeni gelişme alanları önerilirken Yıldırım ilçesinde Ankara yolu kuzeyinden geçen kolektör hattı baz alınarak ovaya doğru bir gelişim alanı belirlenmiştir, bu alanın nüfusu ise 190.000 kişi olarak planlanmıştır (Vardar, 2007)."

Bu plan kapsamında 1984 Bursa Nazım İmar Planı'nın güncelliğini yitiren bazı kararların revize edildiği görülmektedir. Özellikle Bursa Ovası'ndaki gelişmeyi ve ulaşım şemasını etkileyecek yakın çevre yolu aksı farklı bir noktaya taşınarak uygulanma şansı bulmuştur (Kırayoğlu, 2004). Tarihi kent merkezi için bu planda 1984 Nazım İmar Planı'ndan farklı bir karar alınmamıştır. Yapılacak yeni bir uygulama için Koruma Kurulu'nun onayı alınması şartı konulmuştur.

İzinsiz olarak yapılaşan konut alanlarına için gecekondü önleme bölgeleri oluşturulmuştur. Bu bölgelerde 775 sayılı yasa ve uygulama yönetmelik hükümleri esas alınmıştır. Konut gelişme alanları içinde yeniden oluşturulacak gecekondü önleme bölgelerinin planlamasında 1/5000 ölçekli Bursa Kenti Nazım İmar Planı ile geliştirilmiş yoğunluk kullanım kararları uygulanmıştır.

Mevcut konut alanları ise özelliklerine ve planlama esaslarına göre 5 ayrı grupta ele alınmıştır. Belirtilen mimari özellikler ve tarihi dokuları açısından korunması ve geliştirilmesi amaçlanan tarihi sit alanları kapsamında kalan mevcut konut alanlarına ilişkin uygulama hükümleri "Korunacak Tarihi Doğal ve Arkeolojik Sit Alanları" başlığı altında açıklanmıştır. Bunun dışında "Yapı Yoğunluğu ve Yapı Düzeni Korunacak Konut alanı (K), Yenilenecek Islah Alanları (Y1), Yeniden Planlanacak Konut Alanları (Y) ve Eski Köy Yerleşik Alanları (Y.A.)" başlıklar altında detaylı bir şekilde anlatılmıştır (BBB, 1995). Yeni gelişecek konut alanları içinde 1/5000 ölçekli Bursa Nazım

İmar Planları esaslarına uyularak 1/1000 ölçekli planlar ve 18. Madde* uygulaması tamamlanmadan uygulama yapılmama kararı alınmıştır. Sanayi bölgelerinin artması ve yayılması, sağlık koşulları ve çevre kirliliği sebebiyle engellenmiştir. Bu bölgelerde dondurulan sanayi parsellerinin ifrazı yapılamayacağı, sanayi kullanımı tamamen kaldırılmadan yeni kullanım hakkı verilemeyeceği kararı alınmıştır. Yalova ve Mudanya yolu üzerinde bulunan ve dondurulan sanayi alanlarına yeni kullanım türü Karayolu Servis Alanı ve ticaret alanı, Yunuseli yolundaki sanayi alanlarının kullanım türü de konut alanı olarak değiştirilmiştir (BBB, 1995). Bursa kenti için önemli bir yere sahip olan Merinos Sümerbank Fabrikasının olduğu alanda dondurulan sanayi bölgesi olarak belirlenmiştir. Anıtlar kurulunca tescili yapılan alanın başka bir sanayi tesislerinin tevsiine izin verilmeyeceği ve parselin hiçbir koşulda ifrazının yapılmayacağı kararı alınmıştır. Kullanım türünün değişikliği için Büyükşehir Belediye Meclisi'ne ve Koruma Kurulu'na yetki verilmiştir.

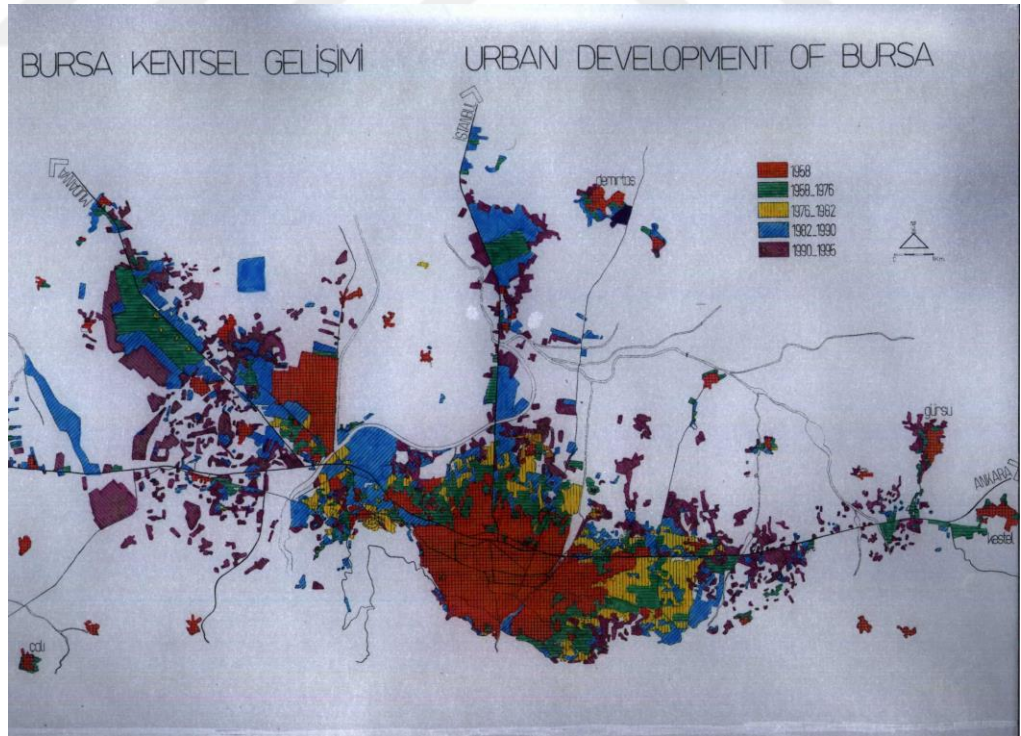
Kentin düğüm noktası olan Santral Garaj bölgesine yeni bir otobüs terminalinin yapılması kentin gelişimini, kent içi ulaşımı etkiyeceği için Bursa Şehirlerarası Otobüs Terminali kentin kuzeyinde Yalova yolu üzerine kurulması kararı alınmıştır. Bursa'nın gelişimi göz önüne alınarak kentin batı aksı ana gelişim yönü seçilirken, doğu aksı için öneriler sunulmuş, kuzey aksında bulunan sanayi bölgesinin yanı sıra şehirlerarası otobüs terminali yapılma kararı alınması kentin kuzey yönünde de gelişim alanına dâhil edildiğini söylemek mümkündür. Terminal binasının taşınmasıyla kent merkezinde yeni yapılaşmaya gidilmemesi için, 1/5000 ölçekli Bursa Kenti Nazım İmar Planı ile bulundukları yerde yetersiz olan ve genel yerleşme düzeni açısından sakınca yaratması nedeni ile yeni yer seçimi yapılmış bulunan kullanımların (hal binası, terminal) mevcut alanlarında bu kullanımların

³ 18.Madde Uygulaması: 3194 İmar Kanunu Arazi ve Arsa Düzenlemesi (M.18): “İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve arazileri malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakati aranmaksızın, birbirleri ile yol fazlaları ile kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve re'sen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkilidir.”

gelişmesine, yoğunlaşmasına ve yayılmasına yönelik altyapı ve inşaat izni verilmemiştir (BBB, 1995).

1995 yılında yapılan revizyon planında sadece tarihi alanlar, konut alanları, sanayi alanlarına yer verilmemiştir. Özel karakterli alan olarak, Hava Alanı Mania Kriterleri, Termal Sıcaksu Kaynakları 1. Derece Koruma Alanı İçinde Gelişmesi Dondurulan Alanlar, Termal Turizm Amaçlı Planlaması Yapılacak Doğal Sit Alanları hakkında detaylı çalışmalar yapılmıştır. Kırsal Alanlar, Ulaşım, Resmi Kurum alanları, Günübirlik Tesis Alanları, Tasfiye Edilecek alanlar, Spor alanları ve Özel planlama alanları üzerinde gerekli düzenlemeler yapılmıştır.

Güney de Uludağ'ın bulunması kuzeyinde ise Bursa Ovası olması sebebiyle Bursa kentinin makroformu lineer olarak gelişim göstermiştir. 1980 yılına kadar kent doğu yönünde gelişim gösteren kent, 1980 yılından sonra planlama politikaları ve sanayinin yer seçimi nedeniyle batıya doğru gelişim göstermeye başlamıştır (Şekil 5.16).



Kaynak: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.16 Bursa kentsel gelişim haritası.

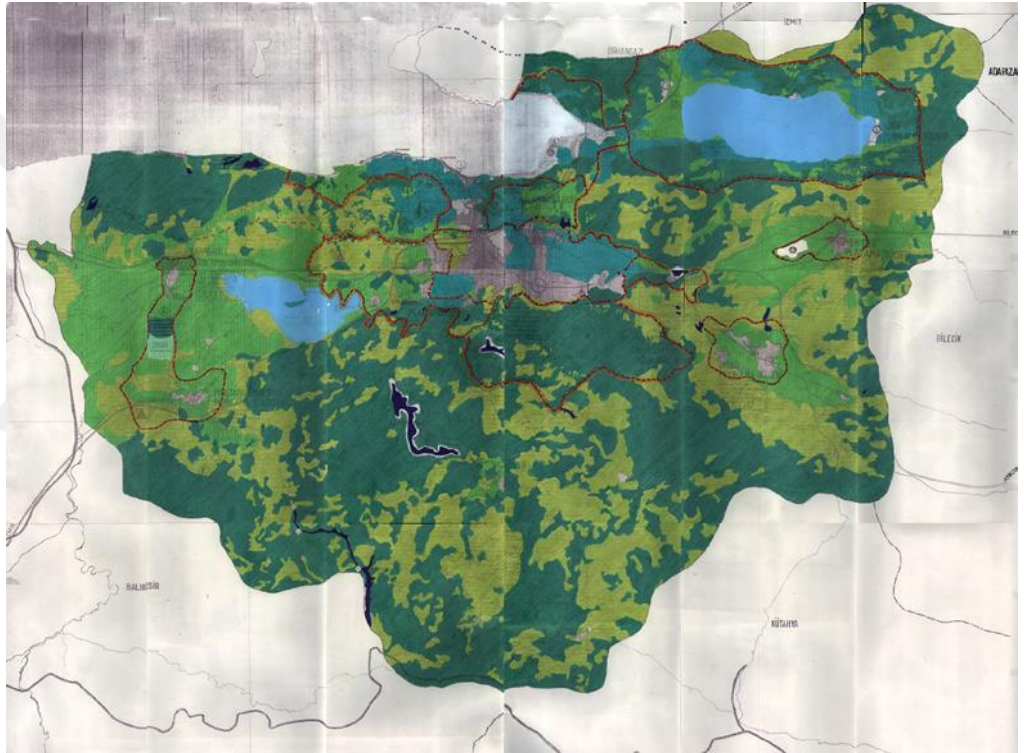
Şekil 5.16'e bakıldığında kentin ilk kurulduğu günden beri başlayarak 1995 yılına kadar olan gelişimi gösterilmiştir. Haritaya göre 1958 yılında Bursa kenti Hisar Bölgesi ve Hanlar Bölgesi ile sınırlıyken, kent merkezi ve çevresi odaklı gelişim göstererek ufak çaplı kentsel büyüme içine girmiştir. 1970'li yıllara gelindiğinde ise kentin doğu yönünde gelişim olduğu görülmektedir. Bunun nedeni ise, 1960'lı yıllarda sanayi alanlarının artması ve sanayinin gelişmesine paralel olarak insan gücüne ihtiyaç duyulmasından dolayı nüfus yoğunluğundaki artıştır. Bu kapsamda sanayi yapılarının çevresine izinsiz yapılaşmaların oluşması kentin plansız bir şekilde gelişimine zemin hazırlamıştır. Ayrıca bu yıllarda yapılan sanayi alanı da kentin kuzeybatısında yer almıştır. 1980'li yıllara gelindiğinde ise kent kuzey (ova) ve batı yönünde yer yer yeni yerleşim alanlarının açılarak geliştiği, 1980 yılından sonraki dönemlerde ise bu alanların tamamen dolduğu görülmektedir. Yayılarak birleşen bir kent olduğu için Bursa'nın gelişimi yapılan planlamalar sonucu daha düzenli ve sağlıklı bir şekilde gelişmesi sağlanmak istense de alınan bazı kararların yetersiz kaldığı yapılan revizyon planlarından anlaşılmaktadır. 1976-1982 yıllarında kentin tarihi merkezinde çok fazla gelişim olmamıştır. Bu dönemlerde oluşturulan "Ova Koruma Protokolü" ve "GEEAYK" kent merkezini ve ovayı koruma altına almayı hedeflemiştir. 1980'li yıllardan itibaren gerek siyasi gerek planlama çalışmaları gerekse sanayi alanlarının seçimi sebebiyle kentin gelişimi batıya doğru yönelmiştir. 1990 yılından sonra ise tüm kentlerde olduğu gibi Bursa'da da gelir seviyesine göre tercih edilen yerleşim bölgeleri oluşmaya başlamıştır. Özellikle kentin kuzeyinde bulunan bölge ile batısında yer alan merkez ilçe olarak bilinen Nilüfer ilçesi, daha korunaklı bölge niteliği taşımasından dolayı tercih edilen yerleşim bölgeleri olmuştur. Yerleşim alanlarının batıya yönelmesiyle de alışveriş mekânları, parklar, kafeler, restoranlar gibi mekânlarda oluşmaya başlamıştır. Dönem içerisinde kent merkezi olarak bilinen Hanlar bölgesi ve Altıparmak, Fomara Caddesi boyunca alışveriş mekânları ve plazalar eklenmiştir.

Bursa için kapsamlı bir şekilde hazırlanan 1984 Bursa Nazım İmar Planı'nda gerekli düzenlemeler yapılsa da uygulamada sıkıntılar yaşanmıştır. Bu nedenle de 1984 Bursa Nazım İmar Planı'ndan sonra 1990 ve 1995 yılında

iki adet revizyon planı hazırlanmıştır. Ancak bu planlarda alınan kararlar da tam anlamıyla uygulanamamıştır.

5.7 Bursa 2020 Yılı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (1998 Yılı)

Sanayileşme ve nüfus artışından kaynaklı plansız ve çarpık kentleşmeyi önlemek amacıyla 1998 yılında Bursa Büyükşehir Belediyesi kontrollüğünde 2020 Yılı 1/100.000 Ölçekli Bursa Çevre Düzeni Planı hazırlanmıştır (Şekil 5.17).



Kaynak: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.17 Bursa 2020 yılı 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı(1998)

Hazırlanan Bursa Çevre Düzeni Planı'nın amacı şu şekilde tanımlanmıştır:

“2020 yılını hedef alarak, Bursa’da sürdürülebilir ve yaşanabilir bir çevre oluşturulmasını, tarımsal, turistik ve tarihsel kimliğin korunmasını ve Türkiye’nin kalkınma politikası kapsamında sektörel gelişme ilkelerine uygun olarak belirlenen planlama kararları doğrultusunda sağlıklı gelişmeyi ve

büyüme hedeflerini sağlamayı amaçlamaktadır (Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1998).”

Bursa ve çevresini kapsayan bu planda asıl hedeflenen, ana kararları ve gelişme alanlarını düzenlemek, sorunlara müdahale kapsamında uygun çözümler bulmak ve yeni stratejiler belirlemek olmuştur (BBB,1998). Yapılan plan ile alt ölçekli plan çalışmalarına yardımcı olacak ve sınırları belirlenecek planlama bölgeleri ile Bursa Metropoliten Alanı oluşturulmuştur. 2020 yılı nüfusu 3,5 milyon üzerinde tahmin edilmiş ve nüfusa göre Bursa Metropoliten Alanı da planlama alanı bölgelere ayrılmıştır. İlk olarak bu planla açıklanan Bursa Metropoliten Alanı; Mudanya ve Gemlik, Alaçam, Doğu, Batı, Kuzey, Merkez olarak 7 bölgeye ayrılmış ve temel plan kararları oluşturulmuştur (Vardar, 2007). Metropoliten Alan sınırları dışında oluşturulan planlama bölgeleri de, İnegöl, Yenişehir, İznik – Orhangazi, Mustafakemalpaşa – Karacabey Planlama Bölgesi olarak oluşturulmuştur.

2020 Yılı 1/100.000 Ölçekli Bursa Çevre Düzeni Planı koruma ilkeleri kapsamında, bitki yetiştiriciliğinde büyük paya sahip Bursa ovası ve Yenişehir, İnegöl, Karacabey, Mustafakemalpaşa koruma altına alınmıştır. Bununla beraber, toplulaştırma yapılan ve sulanan alanlar, yatırım programında bulunan sulama alanları, özel ürün yetiştirilen araziler, %20’den fazla eğimli alanlar, orman statüsünde giren ve girebilecek alanlar, tarımsal sulama ve içme suyunda kullanılacak kaynak suları, su toplama bölgeleri ile depolama alanları ve 2863 sayılı “Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu” kapsamında belirtilen sit alanları koruma altına alınmıştır (BBB, 1998).

Plan çalışmasında, tarım arazilerine en az zarar verecek şekilde gelişme alanları düzenlenmiştir. 2020 yılı kentsel nüfusun 3,5 milyon üzerinde tahmin edilerek nüfusların, oluşturulan planlama bölgelerinde gelişme potansiyelleri dikkate alınarak dengeli bir dağılım sağlanması kararı alınmıştır (BBB, 1998). Nüfusun yoğun olduğu kentsel bölgelerde ve iş bölgelerinin yerleştirilmesini sağlamak maksadıyla alt bölge merkezlerinin ilerlemesini sağlayacak çalışmalar yapılmıştır. 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı oluşturulurken hangi tesislerin yer alıp almayacağı plan üzerinde belirlenerek işaretlenmiştir.

Düzenlenen sanayi bölgelerine takviyede bulunacak küçük ve orta ölçekli sanayi alanları oluşturulmuştur.

Gelişme alanlarında, beldelerin nüfus yoğunluğuna göre ihtiyaca yönelik konut alanları, sosyal donatı alanları oluşturularak, Bursa'nın Türkiye ve bölge içinde gelişen konumuna paralel olarak gelişmesi hedeflenmiştir. Bununla birlikte açılan yeni yerleşim alanları için plana uygun olarak devlet alt yapı yatırım programları doğrultusunda uygulama yapılması esas alınmıştır.

Bursa Valiliği'ne verilen yetki doğrultusunda kentin turizm yönünden geliştirilmesi kararı alınmıştır. Tarihi kimliği korumak amacıyla, tarihi alanlarda oluşacak nüfus artışı ve yığılmaları önlemek için bu alanların gelişim alanı olarak gösterilmeme kararı alınmıştır.

Bölgeler için alınan gelişme ilkeleri ile ilgili kararlar, ilgili kurum ve kuruluşlardan alınacak izinlere göre gelişim gösterilmesine izin verilmiştir. Alınacak kararlarda, planlama esaslarına ve ilkelerine uygun plan yaptırılması ana kriter olmuştur.

Plan bütününde önerilen sanayi alanları için ne tür sanayilerin yer alacağı ile ilgili kararlar, koordinasyonu Valilikçe yapılarak İl Sanayi Ana Planı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından, turizm alanları için hazırlanan İl Turizm Ana Planı ilgili idarelerle işbirliği yapılarak, eğitim ve sağlık alanları ise Valiliğin teklifi ile ilgili kurumların yatırım programlarına alınması şartıyla düzenleme kararı alınmıştır.

Bursa 2020 Yılı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı hazırlama aşamasında oluşturulacak tüm plan ve uygulamaların mevzuata uygun olarak zamanında tamamlanması, denetlenmesi ve sürecin işletilmesi ilgili idarelerin (Valilik, Belediye), İçişleri Bakanlığı'nın görevi olarak tanımlanmıştır. İlgili kurum ve kuruluşlar plana aykırı düzenleme yapmaları durumunda İçişleri Bakanlığı'na bilgilendirme sorumluluğu getirilmiştir.

Hazırlanan plan, rapor, karar ve hükümleriyle bir bütün şeklindedir. Bakanlık tarafından onaylanmış çevre düzeni planına uygun olan her ölçekteki

imar planının kabul edilmesine karar verilmiştir. Oluşturulan plan ve planın uygulama hükümleri içerisinde bulunmayan hususlarda;

- “3194 sayılı “İmar Kanunu” ve bu kanunun "Belediye ve Mücavir Alan Sınırları içinde ve Dışında Planı Bulunmayan Alanlarda Uygulanacak İmar Yönetmeliği,
- 3030 sayılı Kanun Kapsamı Dışında Kalan Belediyeler Tip İmar Yönetmeliği,
- 3830/3621 sayılı “Kıyı Kanunu” ve “Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik”,
- 2634 sayılı “Turizm Teşvik Kanunu” ve "Turizm Yatırım ve İşletmelerinin Niteliklerine İlişkin Yönetmeliği,
- 2863 sayılı “Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu” ve ilgili Yönetmeliği,
- 2872 sayılı “Çevre Kanunu” ve ilgili Yönetmelikleri (Gürültü Kontrol Yönetmeliği, Katı Atıklar Yönetmeliği, Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği, Hava Kalitesini Kontrol Yönetmeliği, vs.),
- 6831/3373 sayılı “Orman Kanunu” ve ilgili Yönetmeliği,
- 2873 sayılı “Milli Parklar Kanunu”,
- 3213 sayılı Maden Kanunu’nda geçen tanımlar ve konu ile ilgili diğer mevzuat hükümleri,
- 4.9.1988 tarih ve 19919 sayılı “Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği” ve “Teknik Usuller Tebliği”, 16.12.1960 tarih ve 167 sayılı “Yeraltı Suları Hakkındaki Kanun” ve Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü’nün “Yeraltı Suları Kanunu Yeraltı Tüzüğü ve Protokoller”,
- 18.10.1997 tarih ve 23144 sayılı Resmi Gazete ’de yayımlanan “Doğal Kaynak, Maden ve İçme Suları İle Tıbbi Suların İstihsalı, Ambalajlanması ve Satışı Hakkında Yönetmelik”,
- 15.5.1997 tarih ve 22990 sayılı Resmi Gazete ’de yayımlanan “Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik” ve ilgili mevzuat,

- 22.6.1997 tarih ve 23033 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan "Organize Sanayi Bölgeleri Yer Seçim Yönetmeliği",
- 1593 sayılı "Umumi Hıfzısıhha Kanunu" ve 26.9.1995 tarih ve 22496 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan "Gayri Sıhhi Müesseseler Yönetmeliği",
- 2565 sayılı "Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu" ve ilgili Yönetmeliği,
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın 14.6.1997 tarih ve 23019 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan tebliğ hükümleri geçerli olması hükmü getirilmiştir (BBB, 1998/ M.5)."

1998 yılında 2020 yılı hedeflenerek hazırlanan planda, Bursa'nın önemli bir konumda yer aldığı, özellikle ulaşım açısından İç Anadolu ve Marmara Bölgesi arasında bir durak noktası olduğu ve çevresindeki kentlere yakınlığından dolayı kentin bir kavşak vazifesi gördüğü ifade edilmiştir. Ülkenin ekonomik yapısı da göz önüne alındığında Bursa'nın karayolu taşımacılığındaki önemi vurgulanarak, "...İstanbul – İzmir yolunun kent içinde en önemli ulaşım aksı olduğu ifade edilmiştir (Polat, 2005)." Ayrıca kent merkezinden ana ulaşım akslarının geçmesi (Kestel – Görükle, Ovaakça – Santral Garaj, Ankara – Bursa, İstanbul- İzmir Devlet Karayolları) mevcut dokuyu etkilediği ve kent içinde trafik yükünü arttığından söz edilmiştir. Bu durumda, şehirlerarası trafiğin metropoliten alan dışına taşınarak, otoyol şeklinde revize edilmesi, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığının geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir (BBB, 1998).

Bursa ili Çevre Düzeni Planı'nda genel hususlar kapsamında ele alınan planlama kararları ve stratejik kararlar oluşturulmuştur. Alınan kararlarda ilçelerin il içindeki durumlarını ve birbiri ile ilişkilerini belirleyen tanımlar gelmektedir. Daha sonra Metropoliten alan planlama bölgeleri dâhilindeki alanlar (Mudanya – Gemlik Planlama Bölgesi, Batı Planlama Bölgesi, Doğu Planlama Bölgesi, Kuzey Planlama Bölgesi, Alaçam Planlama Bölgesi, Merkez Planlama Bölgesi) ile Metropoliten alan dışında kalan planlama bölgelerindeki alanlar (Yenişehir Planlama Bölgesi, İnegöl Planlama Bölgesi, İznik – Orhangazi Planlama Bölgesi, Mustafakemalpaşa - Karacabey Planlama

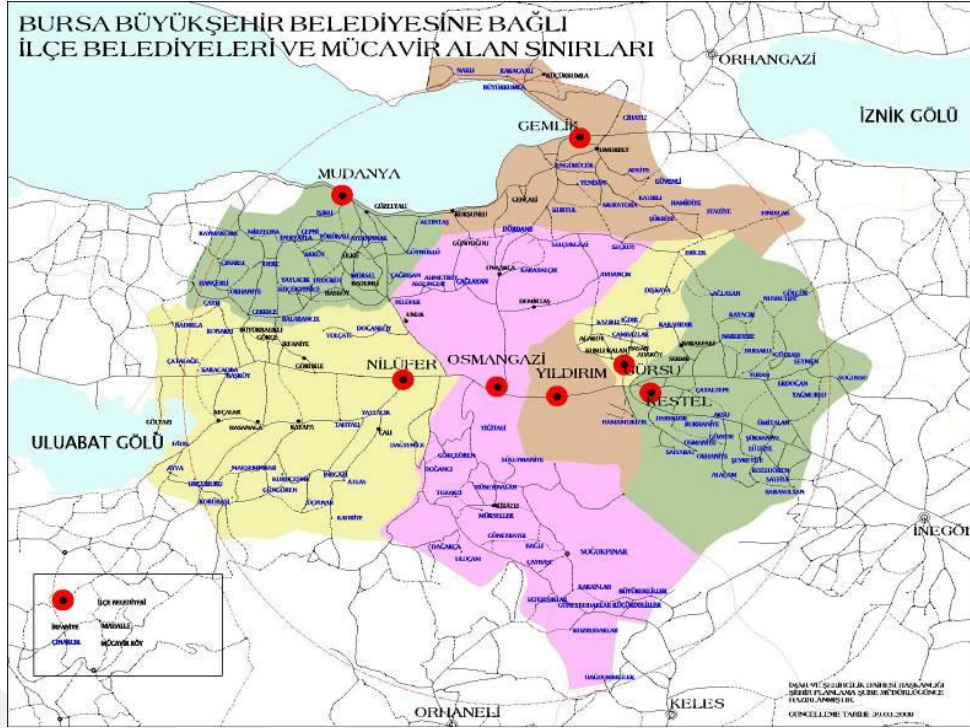
Bölgesi) için ayrı ayrı plan karar ve hedefleri oluşturulmuş ve bölgelerin özellikleri plan raporunda detaylandırılmıştır (BBB, 1998).

Oluşturulan planlama bölgelerinin dışında, Kırsal Yerleşme Alanları, Tarım Alanları, 5403 Sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununa Tabi Araziler, Orman ve Çayır – Mera Alanları, Mesire Alanları, Su Toplama Havzaları, Yer Altı Kaynakları ve Koruma Kuşakları, Karayolu Servis Alanları, Doğalgaz Boru Hatları, Nato Boru Hattı ve Enerji Nakil Hatları Geçiş Alanları, Askeri Alanlar, Sit Alanları, Maden İşletme Tesisleri ve Ocaklar, Taş ve Mermer Ocakları, Turizm Alanları, Kırsal ve Günöbirlik Turizm Alanları, Eğitim, Sağlık, Rekreasyon Alanları, Çöp Depolama Alanları, Yenilebilir Enerji Üretim Alanları oluşturularak her alan için ayrı kararlar alınmış ve yapılacak uygulamalar için detaylı anlatım yapılmıştır (BBB, 1998).

5.8 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planları

1998 yılında 2020 yılını öngören 1/100.000 Ölçekli Bursa Çevre Düzeni Planı hazırlanarak kentin gelişmesine yön verilmiştir. Plan kapsamında Bursa kenti için alt ölçekli plan çalışmalarına başlanmış ve sınırları belirlemek amacıyla planlama bölgelerine ayrılmıştır. Böylece Bursa'da Metropolen Alan Planlama bölgeleri oluşturulmuştur.

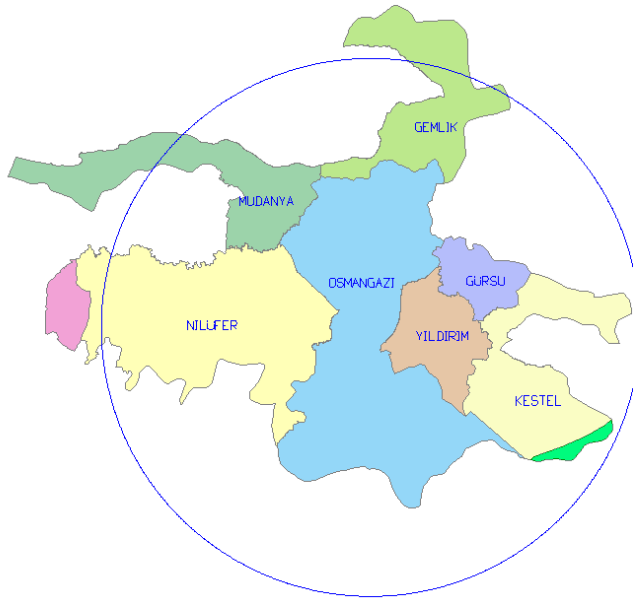
Yapılan çalışmalar doğrultusunda 1998 yılında Bursa Nazım Plan Bürosu tarafından 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planları oluşturulmuştur. Ancak plan, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile Çevre ve Orman Bakanlığı arasındaki yetki sorunu sebebiyle onaylanmamıştır. 23 Temmuz 2004 tarihinde Büyükşehir Belediyelerinin idari sınırları, yetki ve sorumlulukları 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile genişletilerek 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı yapma, yaptırma ve onaylama yetkisi Büyükşehir Belediyelerine verilmiştir. Çıkarılan kanunla birlikte Bursa Büyükşehir sınırları 30 km yarıçaplı bir daire ile tanımlanan alan yaklaşık 300 km²'lik bir alana çıkartılmıştır (Şekil 5.18).



Kaynak: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.18 Bursa Büyükşehir Belediyesine bağlı ilçe belediyeleri ve mücavir alan sınırları.

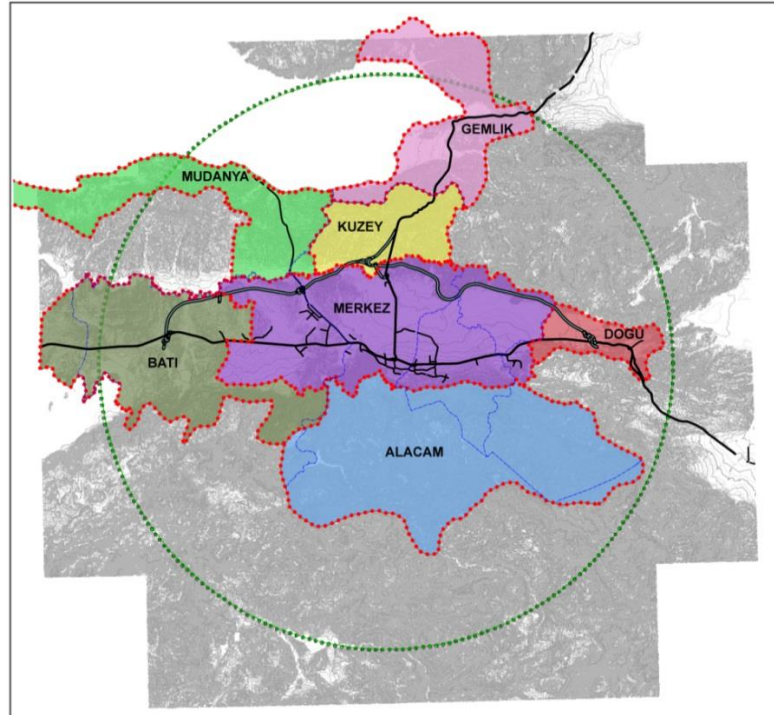
Osmangazi, Yıldırım, Nilüfer ilçeleri Büyükşehir Belediye sınırlarını oluştururken Gemlik, Mudanya, Gürsu, Kestel ilçeleri de Büyükşehir Belediye Sınırlarına dâhil edilmiştir (Şekil 5.19). Böylece “Bursa 7 İlçe Belediyesi, 18 İlk Kademe Belediyesi, 13 mahalle ve 159 mücavir köy sınırlarına sahip olmuştur (Vardar, 2007).”



Kaynak: Doğukan İmar İnşaat ve Ticaret LTD ŞTİ., 2005- BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.19 Bursa ili idari bölünüşü.

Büyükşehir Belediyesi, 1/25.000 ölçekli Bursa Nazım İmar Planı hazırlama işini 2005 yılında Doğukan İmar İnşaat ve Ticaret Ltd. Şti'ye ihale yoluyla vermiş ve Nazım İmar Planlarının 1/100.000 ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Planı'na uygun hazırlanmasını istemiştir. Bu kapsamda 1/100.000 Ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Planı ile tanımlanan Bursa Metropolitan Alanı ile çakıştırılarak 1/25.000 ölçekli 7 planlama bölgesi oluşturulmuştur (Şekil 5.20). Bu bölgeler, Merkez Planlama Bölgesi, Batı Planlama Bölgesi, Doğu Planlama Bölgesi, Kuzey Planlama Bölgesi, Mudanya Planlama Bölgesi, Gemlik Planlama Bölgesi ve Alaçam Planlama Bölgesi'dir. Bu durum, Bursa Büyükşehir Belediye sınırlarının genişlemesine, işleyiş açısından yerleşimlerin bütünlük sağlamasına ve gelişimine sebep olmuştur. 300 km²'lik bir alana sahip olan Bursa Büyükşehir Belediyesi sınırlarının yaklaşık 170 km²'lik kısmını planlama bölgeleri oluşturmuştur. Diğer kalan alanlar ise Orman alanları ve Tarımsal nitelikli kullanım alanları olarak kalmıştır. Planlama kapsamında çalışma alanlarının tamamı bir bütün olarak çalışılmıştır. Yapılan çalışmaların üst ölçek plan kararları ile elde edilen yeni verilere dayalı analizleri bütün olarak yapılmıştır (Doğukan İmar İnşaat ve Ticaret Ltd Şti, 2005).



Kaynak: Doğukan İmar İnşaat ve Ticaret Ltd.Şti., 2005- BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.20 Bursa Metropolitan Alan Planlama Bölgeleri.

Doğukan İmar İnş. ve Tic. Ltd Şti'nin yürüttüğü çalışmalarda, "...sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak üzere planlama sınırları içinde kentsel ve kırsal gelişmeler ile sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi sektörel gelişmeleri de değerlendirecek, koruma - kullanma dengesini kuracak, stratejik kararlar ve arazi kullanım kararlarının belirlendiği ve planlama sınırları içinde alt ölçekli planlara esas olacak Nazım İmar Planlarının hazırlanması" amaçlanmıştır (Doğukan İmar İnşaat ve Ticaret Ltd Şti, 2005). Ayrıca hazırlanan tüm veriler sayısal CAD ve GIS ortamına aktarılmıştır.

Belirlenen sınırlara göre yapılan "1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı'nda, Bursa Büyükşehir Belediyesi kapsamında kalan planlama bölgesinin etkilendiği, ülkesel konumunu, Büyükşehir Belediye sınırlarını irdeleyerek, planlamaya konu olan alanda; planlama ilke ve hedefleri, temel kararları, gelişme önerileri ve sorunlara müdahale stratejileri belirlenmiştir (Doğukan İmar İnşaat ve Ticaret Ltd Şti, 2005)." Tüm bu ilkeler belirlenirken en önemli süreç hukuki süreç olmuştur. Çünkü hazırlanan planlar, planlı gelişmenin ve plan hiyerarşisinin gerektirdiği prosedürlere uygun olarak hazırlanması gerekmektedir.

Bölgelerin planlanması için öncelikli olarak güncel verilerin toplanması, ilgili kurum ve kuruluşlardan görüş ve izin alınması, planlama kapsamında alanın gelişme eğilimleri incelenmesi ve elde edilen verilerin analiz yöntemi ile planın oluşturan tüm faktörler toplanmaya çalışılmıştır. Yapılan çalışmaların sonucu olarak planlamayı etkileyen esas olan kriterler;

- Nüfus yapısı-projeksiyonları,
- Mevcut Arazi Kullanım Kriterleri ve Mevcut Oluşum,
- Mevcut İmar Planları (Koruma Planları, Tasdikli planlar, Plan Tadilatları vb),
- Mülkiyet Yapısı,
- Resmi Kurum Yazıları ve Görüşleri,
- Arazinin Genel Yapısı Morfolojisi ve Jeolojik Yapısı,
- İklim ve diğer veriler olarak belirlenmiştir.

Bursa kenti planlama bölgelerine ayrılmış olsa dahi bir bütün olarak düşünülmüştür. Bu kapsamda hazırlanan alt ölçekli planlar gerek üst ölçekli planlara uyum sağlayacak şekilde gerekse mevcut arazi göz önünde bulundurularak planlama yapılmıştır. Yeni planlanan alanlarda koruma altına alınacak alanlar ayrılmış ve yerleşim alanları açılmıştır. Oluşturulan “...paftalarda sulama alanlarından, tarım topraklarının niteliğine, koruma havzalarından orman alanlarına, nüfus bölgelerinden kamusal ve diğer yatırımlara kadar bilgiler derlenmiştir (Doğukan İmar İnşaat ve Ticaret Ltd Şti, 2005).” Aynı zaman da yapılan çalışmalarda mevcut planlar, gerçekleştirme oranı ve nitelikleri detaylı bir şekilde incelenmiştir. Toplanan veriler, yapılan çalışmalar sonucunda plan ve plan kararları oluşturulmuştur.

5.8.1 1/25.000 Ölçekli Merkez Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı

Merkez Planlama Bölgesi, Bursa için nitelik ve nicelik olarak bütünlük gösteren bir alandır. Bölge yaklaşık 43.100 hektarlık bir alanı kaplamaktadır. Merkez Planlama Bölge sınırları 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı’nda şu şekilde ifade edilmiştir:

“Büyükşehir Belediyesi belediye sınırı ile Gürsu, Kestel, Çalı ve Demirtaş Belediyeleri belediye sınırları, Adaköy, Hasanköy, Cambazlar, Ağaköy, Kumlukalan, Doğanköy, Yolçatı, Yaylacık, Tahtalı ve Dağyenice köylerinin tapulama sınırları ile Çayırköy Ovası’nı kapsayan planlama bölgesidir (BBB, 1998).” (Şekil 5.21).

Merkez Planlama bölgesi için 2020 yılı nüfusu 2.200.000 kişi olarak belirlenmiştir. Nüfusa göre sektörel iş dağılımı da sanayi üzerinde yoğunluk oluşacağı öngörülmüştür. Bölgede bulunan sanayi yapılarının fazlalığı bu bölgeye göçü arttıracacağı düşünülmüş ve plan çalışmaları ona göre yapılmıştır.

Merkez Planlama Bölgesi için Bursa 2020 yılı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı içinde alınan kararlar da, bölge içinde kalan tarihi bölgelerin koruma altına alınması, iyileştirmesi ve restorasyonu esas alınmıştır.

2020 yılında planlanan bölgenin kimliğinin belirlenmesi için hizmet sektörünü üzerinde gerekli çalışmalar yapılmıştır. Bölge de yoğunluk artırımına gidilecek bir düzenlemeye izin verilmemiştir. Burada yerleşme merkezinin desantralizasyonu önemli kılınmıştır.

Merkez planlama bölgesinde bulunan sanayi alanları veri kabul edilerek boş arazi üzerine yapılacak olan endüstri tesislerinin ileri teknoloji kullanarak imalat yapma zorunluluğu getirilmiştir. Bursa ve Demirtaş Organize Sanayi Bölgeleri'nde arıtma tesisi yaptırılması kararı alınmıştır. Gürsu – Kestel ilçelerinde mevcut olan sanayi alanlarına ek sanayi alanları açılmasına izin verilmemiştir. Tüm mevcut durumdaki sanayi alanları ise inceleme altına alınmıştır.

Duaçınarı ve Balıklı semtlerinde kooperatif şeklinde küçük sanayi bölgeleri açılmasına izin verilmiştir. Oluşturulan sanayi bölgeleri idari birimlerini kendi içinde oluşturma şartı konulmuştur. Büyük ölçekli sanayi alanlarına bu bölgede yer seçimi yapılmasına izin verilmemiştir.

Ova korumasına yönelik uygulama eylem planı hazırlanması kararı alınmıştır. Ova içerisinde bulunan sanayi bölgelerinin taşınmasına, konut alanlarının ise incelenerek konut alanları kapsamında kalmasına izin verilmiştir. Bölgenin daha sağlıklı bir alan olması için yeşil alanlar oluşturulmuş ve sosyal donatı alanlarının arttırılmıştır. Merkez Planlama bölgesi için 1/25.000 ölçekli Ulaşım Ana Planı kararları dikkate alınarak yeni ulaşım planları hazırlanmıştır.

Alınan tüm bu kararlar bölgenin diğer bölgelerden oldukça fazla nüfus yoğunluğuna sahip olacağı dikkate alınarak hazırlanmıştır. Doğukan İmar İnşaat Ltd Şti'nin açıklama raporunda, araştırma sonucunda en yoğun bölgenin ve sanayi sektörünün oldukça fazla gelişen bölgenin Merkez Planlama Bölgesi olduğu bilinmektedir. Bu bölgenin tüm planlama bölgelerinin nüfus artışını da etkilediği ifade edilmiştir (Doğukan İmar İnşaat Ltd Şti, 2005). Bölgenin tüm bu verileri göz önünde bulundurularak sanayi alanları ile desantralizasyonu sağlanması hedeflenmiştir.

“17 Ağustos 1999 Marmara Depremi sonrası planlama ve yapılaşmalarla ilgili işlemler ile bu konuda çıkan kanun, kararname, yönetmelik, genelgeler doğrultusunda yerleşim alanlarının jeolojik yapısı ve depremsellik açısından daha sağlıklı yer seçiminin yapılması, mevcut planlı alanlarda yoğunluğun azaltılması, sosyal ve teknik donatıların yeterliliği açısından planın arazi kullanım kararları yeniden gözden geçirilmiştir (Doğukan İmar İnşaat ve Ticaret Ltd Şti, 2005).”

Merkez Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Plan kararlarında ise, üç ana ilke belirlenmiştir. Koruma, Kullanma ve Geliştirme ilkeleri.

Koruma ilkeleri kapsamında, verimli tarım arazilerine sahip olan Bursa Ovası, mevcutta sulanan ve gelecekte sulama yapılması planlanan ve projelendirilen alanlar koruma altına alınmıştır. Koruma, bir eylem planı hazırlanıp ona uygun bir şekilde gerçekleştirilmesi esas kılınmıştır. Ayrıca eylem planının tüm kuruluşlardan izni alması zorunlu kılınmıştır.

Kentsel sit alanları hariç özel mülkiyete tabi koruma alanlarında takas ve kamulaştırma ile ilgili çalışmalar yapılmıştır.

Orman Bakanlığı tarafından orman statüsü olarak belirlenen alanlar koruma altına alınmıştır. Orman niteliği taşımayan 1. Derece doğal sit alanları, kentin silueti için ağaçlandırma yapılarak koruma kararı alınmıştır. Planlama alanında bulunan dere yatakları ve su kaynakları ayrıca 2863 sayılı yasa kapsamında bulunan sit alanları koruma altına alınmıştır.

Geliştirme ilkeleri kapsamında, koruma alanlarını yok olmaması için gelişme alanları ile koruma alanları arasında tampon bölge sağlanması amacıyla yeşil alan ve spor tesisleri oluşturulmuştur. Hava kirliliğini önlemedeki en önemli faktörlerden biri olan hava koridorunun oluşumunu sağlamak şartıyla yapılaşmalara izin verilmiş ve yeşil alanların oluşumu planlanmıştır.

Merkez Planlama Bölgesinde okul alanları, eğitim, spor ve turizm alanları, kültür - kongre merkezleri, moda merkezleri hizmet sektörü ağırlıklı projeler yapılma kararı alınmıştır.

Bursa kenti 1976 yılından beri doğu – batı yönünde gelişim göstermiştir. Kentin bu doğrultuda gelişmiş olması ulaşım ile ilgili ek çalışmalara ihtiyaç duyulmuştur. Bunun için toplu taşımacılığı esas alan Hafif Raylı Sistem ve buna benzer farklı düzenlemelerin geliştirilmesi kararlaştırılmıştır.

Merkez Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı kararlarına göre Merkez Planlama Bölgesi'nde sanayinin yerelleştirilmesi temel karar olarak belirlenmiştir. Bu sebeple kent içerisinde bulunan kirletici sanayi alanlarının kent dışına çıkarılması kararı alınmış ve bununla ilgili çalışmalara başlanmıştır. Sanayilerin kirleticiliğini yok etmek için plan kararları alınmış ve projeler hazırlanmıştır.

Yeni planda, nitelikli konut oluşturabilmek maksadıyla toplu konut projelerini destekleme kararı alınmıştır. Kentin doğusunda yapılan konut alanlarına alternatif olarak alt gelir gruplarına hitap edecek toplu konut alanları oluşturulmuştur. Tarihi bölgelerde konut ihtiyacı dikkate alınıp bu alanlarda koruma – yaşama projeleri yapılarak, bu hususta finansman bulunması hedeflenmiştir. Altyapı firmaları arasında koordinasyon oluşturularak daha verimli uygulamalar yapılmıştır.

Yapılan çalışmalar ve alınan kararlar Merkezi Planlama Bölgesi'nin daha sağlıklı bir gelişim sağlaması için arazi kullanımına dikkat edilmiş, yapılaşmanın plan, sağlık, kültür gibi tüm etkenler göz önünde bulundurularak

geliştirilmesi hedeflenmiştir. Bugünkü ve gelecek kuşakların sağlık ve yaşam düzeyinin geliştirilmesi yönünde; yaşama, çalışma, dinlenme, eylemleri ile tarım, sanayi, hizmetler sektörleri ve bu faaliyetlerin tamamındaki eylemleri içeren mekânın, sağlık ve çevre şartlarına uygun oluşturulması, ayrıca kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun şekilde; korunması, kullanılması ve geliştirilmesi planlamanın ana hedefleri olmuştur. Yapılan planlama üst ölçek plan kararlarına uygun olarak yapılmıştır. Böylece kentin düzenli ve sağlıklı gelişimi ön plana alınmıştır.

Merkez Planlama Bölgesine ilişkin hazırlanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı ilerleyen yıllarda bölgedeki artan nüfus yoğunluğu, gelişen sanayi sektörü nedeniyle bazı düzeltmelere ve alınan plan kararlarının gelişimine gidilmiştir. Bu yüzden plan ana ilkeleri doğrultusunda değerlendirilerek Bursa Merkez Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı Revizyonu şeklinde tekrar uygulama görmüştür ve halen bu plan hükümleri geçerlidir (BBB, 2005a).

5.8.2 1/25.000 Ölçekli Batı Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı

Batı Planlama Bölgesi, Merkez Planlama Bölgesi gibi Bursa için nitelik ve nicelik olarak bütünlük gösteren bir alanda bulunmaktadır. Bu bölgenin ve Merkez Planlama Bölgesi'nin mevcut durumu meskûn ya da gayri meskûn olarak farklılık göstermiş olsa da gelişme eğilimi olarak bir bütünlük gösteren alanlar olarak ifade edilmiştir. Batı Planlama Bölgesi yaklaşık 22.650 hektarlık bir alanı kaplamaktadır. Bu alandaki plan kapsamında bölgenin sınırları şu şekilde tarif edilmiştir:

“Güney’de Büyükşehir Belediyesi belediye sınırı ile Akçalar, Hasanağa, Kayapa, Çalı, Görükle, Gölyazı Belediyeleri sınırları, Batı’da İzmir-Zeytinbağı yolu, Kuzey’de yeni tabakhaneler bölgesi, Doğu’da Büyükşehir Belediyesi belediye sınırı ile sınırlandırılmış planlama bölgesidir (BBB,1998).” (Şekil 5.22).

Batı Planlama bölgesi için 2020 yılı nüfusu 400.000 kişi olarak belirlenmiştir. Öngörülen nüfus imar plan kararları ile arazi kullanımı potansiyeli ile örtüşmesi esas alınmıştır. Merkez Planlama Bölgesi'nde olduğu gibi bu bölgede de sanayi sektörü oldukça gelişmiştir. İl genelinde sektör açısından tarım ön planda olmasına rağmen, Büyükşehir Belediyesi'nin kapsadığı alanda tam bir sanayi kenti olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durumda bölge de yapılan planlamalar bu yönde ve oluşacak nüfus yoğunluğu düşünülerek plan çalışmaları yapılmıştır.

Batı Planlama Bölgesi için Bursa 2020 yılı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı içinde alınan kararlar da, gelişim Batı yönünde düzenlenmiştir. Bu kapsamda Uluabat Gölü ve çevresinde Bursa iline hizmet edecek rekreasyon alanları oluşturulma kararı alınmıştır. Ancak bu kararla, gölün DSİ Genel Müdürlüğü'nce belirlenecek koruma kuşaklarının oluşturulması istenmiştir.

Bursa için önemli olan Gölyazı yerleşimin tarihi ve doğal değerleri koruma altına alınmıştır. Burada yapılacak her türlü çalışmanın koruma kararlarına uygun olması şartı aranmıştır. Tarımsal niteliği korunacak alanlar, dikili tarım arazileri, mutlak tarım arazileri ve özel mahsul alanları koruma altına alınmıştır.

Organize deri sanayi bölgesinde düzensiz büyümeye engel olmak için çevresinde bulunan köylerin dokusunu bozmayacak ve konut ihtiyacına yönelik yerleşim alanları oluşturulmasına izin verilmiştir.

Otoyol, karayolu ve demiryolu güzergâhları planlama bölgesi içerisinde yer almaktadır. Bu ulaşım akslarının gelişimine engel teşkil edilmemesi için 1/100.000 ölçekli Ulaşım Ana Planı hazırlanarak, ilgili kurumların görüşleriyle uygulanması kararı alınmıştır. Bu bölgede noktasal olan ya da organize olmayan, çevre tedbirlerine uyum sağlamayacak olan sanayi alanlarına izin verilmemesi, bu nitelikte olan sanayilerinde tasfiye edilmesi için çalışmalara başlanmıştır.

Planlama bölgesindeki belediyelerin sanayi alanları düzenlemelerinde karşılaşılabilecek altyapı ve çevresel sorunları önlemek amacıyla diğer yerleşim alanlarını da en kullanışlı şekilde düzenlemesi sağlanarak küçük çaplı sanayi planlaması yapılmıştır. Böylece sorunların giderilmesi ya da en aza indirilmesi hedeflenmiştir.

1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Plan kararları içerisinde Batı Planlama Bölgesi için hedeflenen konut alanlarından çok sanayi alanları için yer seçimi olmuştur. Burada öneri sanayi alanları ile küçük sanayi alanlarını organize edecek nitelikte bir planlama yoluna gidilmiştir.

Batı Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı kararlarında, üç temel ilke belirlenmiştir. Koruma, Kullanma ve Geliştirme ilkeleri.

Koruma ilkeleri kapsamında, tarımsal ürünlerin niteliği açısından önemli olan, sulanan ve sulama projesi olan alanlar koruma altına alınmıştır. Orman Bakanlığı tarafından orman özelliği gösteren alanlar için koruma kararı çıkartılmıştır. Planlama alanında bulunan dere yatakları ve su kaynakları ayrıca 2863 sayılı yasa kapsamında bulunan sit alanları ve Uluabat Gölü (Ramsar Sözleşmesi gereği) koruması hedeflenmiştir.

Geliştirme ilkeleri kapsamında, koruma alanlarını yok olmaması için gelişme alanları ile koruma alanları arasında tampon bölge sağlanması amacıyla yeşil alan ve spor tesisleri oluşturulmuştur. Bu plana uygun olarak hazırlanacak alt ölçekli planlarda hava kirliliğinin azaltılması için kentsel yeşil kuşak oluşumları planlanmış ve hava koridorlarının oluşumunu sağlayacak yapılaşmalara izin verilmiştir.

1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda belirtildiği gibi Batı Planlama Bölgesi içinde Bursa kentine hizmet edecek konut, çalışma ve rekreasyon alanları oluşturulmuştur.

Bursa kenti, merkezi yükünün azaltılması amacıyla ulaşım sistemi için yeni çözümler üretilmiştir. Bursa kentinin gelişim yönü batı olarak belirlenmesinden dolayı kent içi ulaşım önem kazanmıştır. Doğu – batı yönünde lineer bir gelişim gösteren kent için, doğu – batı aksının birleştirilmesi

amacıyla toplu taşımacılığı da esas alan Hafif Raylı Sistem (HRS) ve buna bağlı başka toplu taşıma sistemleri geliştirilmesi kararlaştırılmıştır.

Batı Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı kararları kapsamında kent içinde yer alan kirletici sanayi kuruluşları organize edilerek kent dışına alınması için yapılan proje çalışmaları başlamıştır. Ayrıca yeni açılacak sanayi bölgelerinin Organize Sanayi Bölgesi (OSB) özelliğinde olması için projeler üretilmiştir.

Mevcut sanayi alanlarının kirleticiliğini engellemek için plan kararları ve projeler oluşturulmuştur. Nüfusun yüksek olduğu bölgelerde sosyal donatı ve yeşil alanların artırılmasına yönelik projeler geliştirilmiştir. Altyapı hizmetlerinin daha da gelişmesi için kurumlar arası görüşmeler yapılarak öngörülen uygulama hızlandırılmıştır.

Mezarlık alanları belde belediyeleri tarafından belirlenen yerlerde oluşturulup, çöp dökümü için belediyeler uygun alanlarda katı atık çöp depolama sahaları belirlemiştir.

Kentin gelişim bölgesi olan Batı Planlama Bölgesi'nde, mevcut ve öneri kentsel alanlarda devamlılığın sağlanması için günümüz teknolojisine uygun yerleşmelerin sağlanmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır. Doğal kimliğe sahip, tarihi ve kültürel dokunun bulunduğu bölgeler ile merkezi iş alanının (MİA) bir bölümünü kaplayan alanda kentsel yenileme projeleri hazırlanmış, kentin konumu ve mekânsal özelliği sebebiyle bazı alanlarda özel proje alanı olarak belirlenmiştir. Böylece bölgede oluşturulan bu alanlarda kentin sosyal öncelikleri için kullanılması sağlanmıştır. Hazırlanan planlar üst ölçekli planlara uygun bir şekilde hazırlanmış ve bölge için 1/25.000 ölçekli plan kararları alınmıştır (BBB, 2005b).

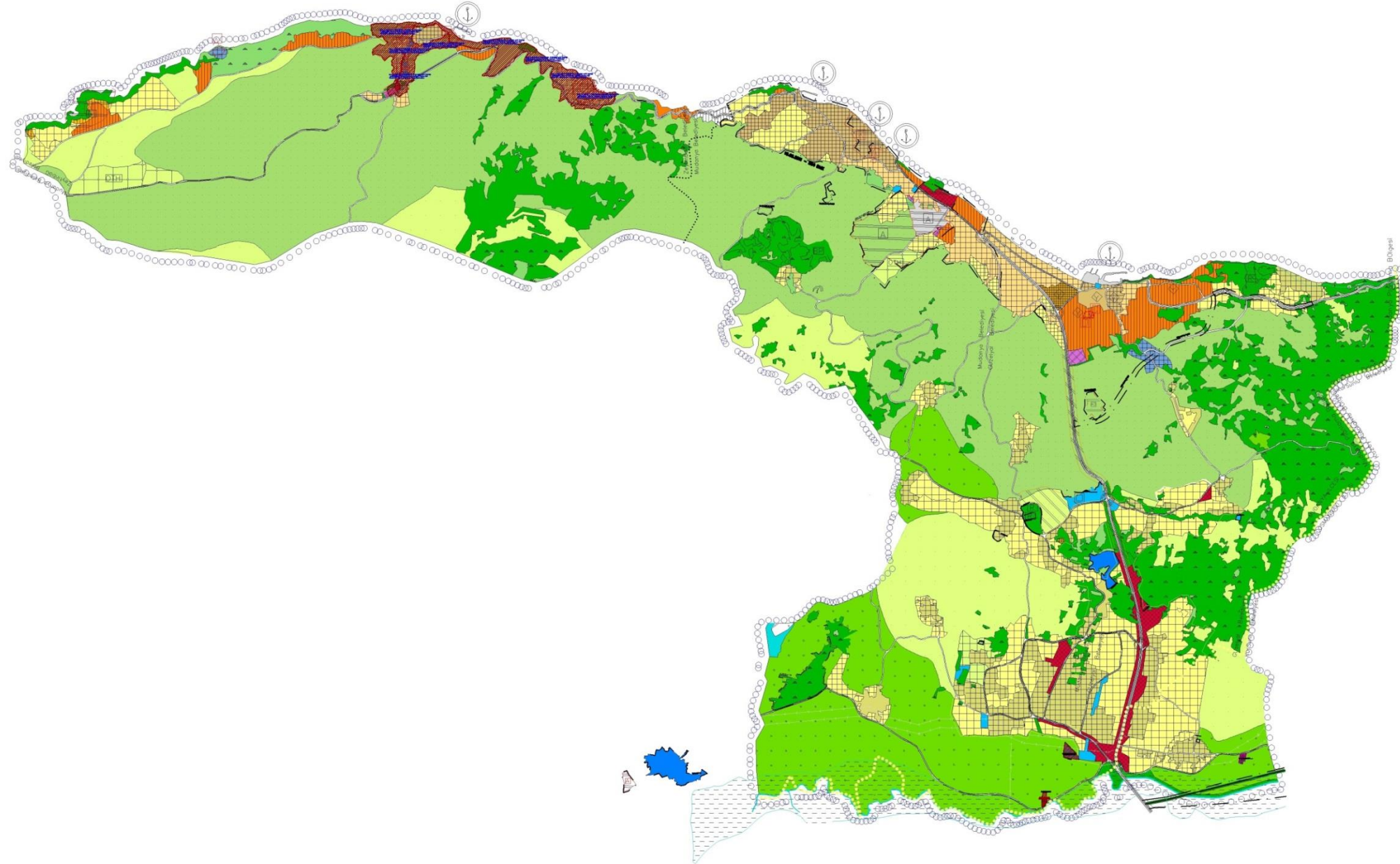
5.8.3 1/25.000 Ölçekli Mudanya Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı

Mudanya planlama Bölgesi için 2020 yılı nüfusu 164.000 kişi olarak düşünülmüştür. Bölge yaklaşık 13.200 hektarlık bir alan üzerinde yerleşmiştir. Bölgenin gelişimi için 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni İmar Planı ve alt ölçekli

imar planları hazırlanmıştır. Bölgenin sınırları 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni İmar Planı hükümlerinde bulunan tanıma göre şu şekilde ifade edilmiştir:

“Mudanya Belediyesi belediye sınırı, Altıntaş, Göynüklü, Çağrısan, Nilüfer, Bademli, Hasköy, Mürsel, Aydınpınar, Yörükali, Işıklı, Kumyaka köylerinin tapulama sınırları, Güzelyalı Belediyesi belediye sınırı, Zeytinbağı Belediyesi belediye sınırı, Yalıçiftlik, Esence, Söğütpınar, Eğerce, Mesudiye köylerinin tapulama sınırını kapsayan planlama bölgesidir (BBB,1998).”(Şekil 5.23).





GOSTERİM

SINIRLAR

- ○ ○ PLAN ONAMA SINIRI
- ⊕ ⊕ PLANLAMA BÖLGELERİ SINIRI
- □ □ İLCE SINIRI
- □ □ BELEDİYE SINIRI
- □ □ ONAYLI İMAR PLANLARI SINIRI
- □ □ SİT ALANLARI SINIRI
- □ □ TASKİNA MARUZ ALAN SINIRI
- □ □ JEOLJİK SAKINCA ALAN SINIRI

KONUT ALANLARI KENTSEL YERLEŞME ALANLARI

- MESKUN İNKİSAF (GELİŞME ALANLARI)
- YÜKSEK YOGUNLUKTA
- ORTA YOGUNLUKTA
- SEYREK YOGUNLUKTA
- COK SEYREK YOGUNLUKTA
- YENİLENECEK

KIRSAL YERLEŞME ALANLARI

- MESKUN İNKİSAF (GELİŞME ALANLARI)
- 100 KİŞİ/HA

TİCARET VE YÖNETİM MERKEZLERİ

- TİCARET ALANLARI
- TİCARETE DONUŞUCEK AKARYAKIT DEPOLAMA ALANLARI
- KONUT DIŞI KENTSEL ÇALIŞMA ALANI

SANAYİ BÖLGELERİ

- KUCUK SANATLAR (SANAYİ SİTELERİ)
- DEPOLAMA ALANLARI

TURİZM ALANLARI

- TURİZM TESİS ALANLARI
- GÜNHİRLİK
- TURİZM VE İKİNCİ KONUT ALANLARI

BUYUK VE ACIK ALAN KULLANISLARI

- BÖLGE PARKI
- BUYUK KENTSEL YEŞİL ALANLAR
- REKREASYON ALANI
- KENTSEL SOSYAL DONATI ALANLARI
- SAGLIK TESİSLERİ ALANI
- EGİTİM KAMPUS ALANI
- ÖZEL SOSYAL DONATI ALANI

Bursa Büyükşehir Belediye Meclisinin
16.10.2007 gün ve 217 sayılı
kararı ile onaylanmıştır.

TARIM ALANLARI

- TARIMSAL NİTELİĞİ KORUNACAK ALANLAR
- TARIMSAL NİTELİĞİ KORUNACAK ÖZEL MAHSUL ALANLARI
- DİĞER TARIM ALANLARI
- ORGANİZE BESİ VE TARIM ALANLARI

DİĞER ARAZİ KULLANIM KARARLARI

- ORMAN
- AGACLANDIRILACAK ALANLAR
- ÖZEL PROJE ALANI

KORUMA SİT KORUMA ALANI

- BİRİNCİ DERECE SİT ALANLARI
- İKİNCİ VE ÜÇÜNCÜ DERECE SİT ALANLARI
- ARKEOLOJİK SİT SINIRI
- DOĞAL SİT ALANLARI
- ARKEOLOJİK SİT ALANLARI
- KENTSEL SİT

YAPI YASAGI YADA SINIRLAMA GETİRİLEN ALANLAR

- JEOLJİK SAKINCA ALANLAR
- YOL KENARI KORUMA BANDI
- TASKİNA MARUZ ALANLAR

ALT YAPI ULASIM

- BİRİNCİ DERECE YOLLAR
- İKİNCİ DERECE YOLLAR
- DİĞER YOLLAR
- LİMAN, YAT LİMANI, BALIKCI BARINAGI

- DEMİRYOLU (HİZLİ TREN)
- DEMİRYOLU (HİZLİ TREN)
- DEMİRYOLU (HİZLİ TREN)
- DEMİRYOLU (HİZLİ TREN)
- DEMİRYOLU (HİZLİ TREN)
- DEMİRYOLU İSTASYON ALANI
- DEMİRYOLU (HİZLİ TREN)
- KORUMA BANDI

SULAMA-ENERJİ-ARITMA-COP

- BARAJ VE GÖLETLER
- AKARSU YATAKLARI
- ENERJİ NAKİL HATLARI
- AKARYAKIT NAKİL HATLARI



Kaynak: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.23 Bursa Mudanya Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı.

Planlama kapsamında bölgenin amaca yönelik gelişme önerileri düşünülmüş, sorunlar karşısında çözümler sunulmuş ve 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Plan kararlarında ilk olarak bölgenin tarihsel – turizm kimliği ön planda tutularak korumayı esas alan geliştirmeye yönelik çalışma yapılması kararları alınmıştır.

Bölgede özel mahsul üretildiğinden dolayı ilk koruma altına alınacak alanlar belirlenmiştir (Mudanya ve Güzelyalı çevresinde). Göynüklü ve Güzelyalı arasında bulunan özel mahsul alanı arazilerinde altyapı ve ulaşım güzergâhları için öneriler geliştirilmiştir.

Bölgede bulunan Bademli yerleşim alanı için 10.000 kişilik ilave nüfus önerisi yapılmıştır. Bu nedenle bu yerleşim alanı için 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı hazırlanması aşamasında ilave edilen nüfusun yerleşiminin belirlenmesine karar verilmiştir.

Mudanya Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Plan kararlarında bölgenin korunması, kullanılması ve geliştirilmesi şeklinde planlama yapılmıştır. Koruma hedefleri kapsamında sit alanları, tarım alanları (1. ve 2. sınıf tarım toprakları, incir, zeytin gibi özel mahsul alanları), su havzaları, orman alanları, kamusal mülkiyetler, doğal yapı, kamusal – bölgesel yatırımlar ve ekolojik dengenin korunması hedeflenmiştir. Koruma altına alınan alanların, kullanılabilmesi ve kente katılımı sağlanabilmesi esas alınmıştır. Yapılan çalışmaların hukuka uygun olarak yapılması, sağlıklı ve düzenli bir şekilde uygulanması amaçlanmıştır.

Geliştirme hedefleri kapsamında, kentsel alan kullanımlarında sürdürülebilirliğin sağlanması için çalışmalar yapılmıştır. Bunun için arazi kullanımı ve yapılacak olan binalarda günümüz teknolojisine, sağlık ve çevre koşullarına uygun olarak yapılması kararı alınmıştır.

Bölgenin jeolojik durumu dikkate alınması şartıyla yapılaşmaya izin verilmiştir. Doğal kimliğe sahip, tarihi ve kültürel dokunun bulunduğu bölgeler ile merkezi iş alanının (MİA) bir bölümünü kaplayan alanda kentsel yenileme projeleri hazırlanmıştır. Özel proje alanları belirlenerek bu alanlarda kentsel

sosyal alanların oluşmasına öncülük verilmiştir. Bölge de farklı kentsel aktiviteler ile mekânın daima rasyonel bir şekilde kullanılması sağlanmıştır. Mahallileştirme ile kentin elverişli yapılandırılması, ticaret alanları ile bu alanların kademelendirilmesi hedeflenmiştir.

Mudanya Planlama Bölgesi'nde turizm ve kentsel sosyal donatıların gerektirdiği hizmetlerin desteklemesi önerilmiştir. Tarım alanlarında yapılan izinsiz yapılaşmanın bu alandan tasfiye edilmesine karar verilmiştir.

Planlama bölgesinde yapılacak işlevlerin tanımlanması, var olan popülasyonun ve nüfus artışı dikkate alınarak teknik altyapı ve sosyal gereksinimlerin giderilmesi ve sektörel verilerin sonuçları fiziksel planda yer alması kararı alınmıştır.

Planlama bölgesinin yükleneceği fonksiyonların belirlenmesi, mevcut nüfusun ve artacak nüfusun gerektirdiği sosyal ve teknik altyapı ihtiyacının karşılanması ve sektörel analizlerin fiziksel plana yansıtılması.

Mudanya Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı plan hükümlerinde, bölge için genel kararlar verilmiştir. Ayrıca kararlarda bölgenin topoğrafik yapısıyla ilgili düzenlemeler yapılarak afete yönelik tedbirler alınmıştır. Arazi yapısına ilişkin kullanımlara yönelik yapılaşmaların durumu belirlenmiştir. Bölgede önemli alanlar için plan notları oluşturulmuş ve 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planları hazırlanmadan yapılaşma izni verilmeyeceği belirtilmiştir. Kentsel yerleşme alanları, ticaret alanları, kırsal yerleşme alanları, sanayi alanları, kentsel sosyal donatı alanları, turizm bölgeleri, açık alan kullanım yerleri, tarım ve orman alanları, sit alanları, eğitim alanları, teknik altyapı, maden ocağı, taşocağı teri ve tabi malzeme alanları için kararlar alınmıştır (BBB, 2005c).

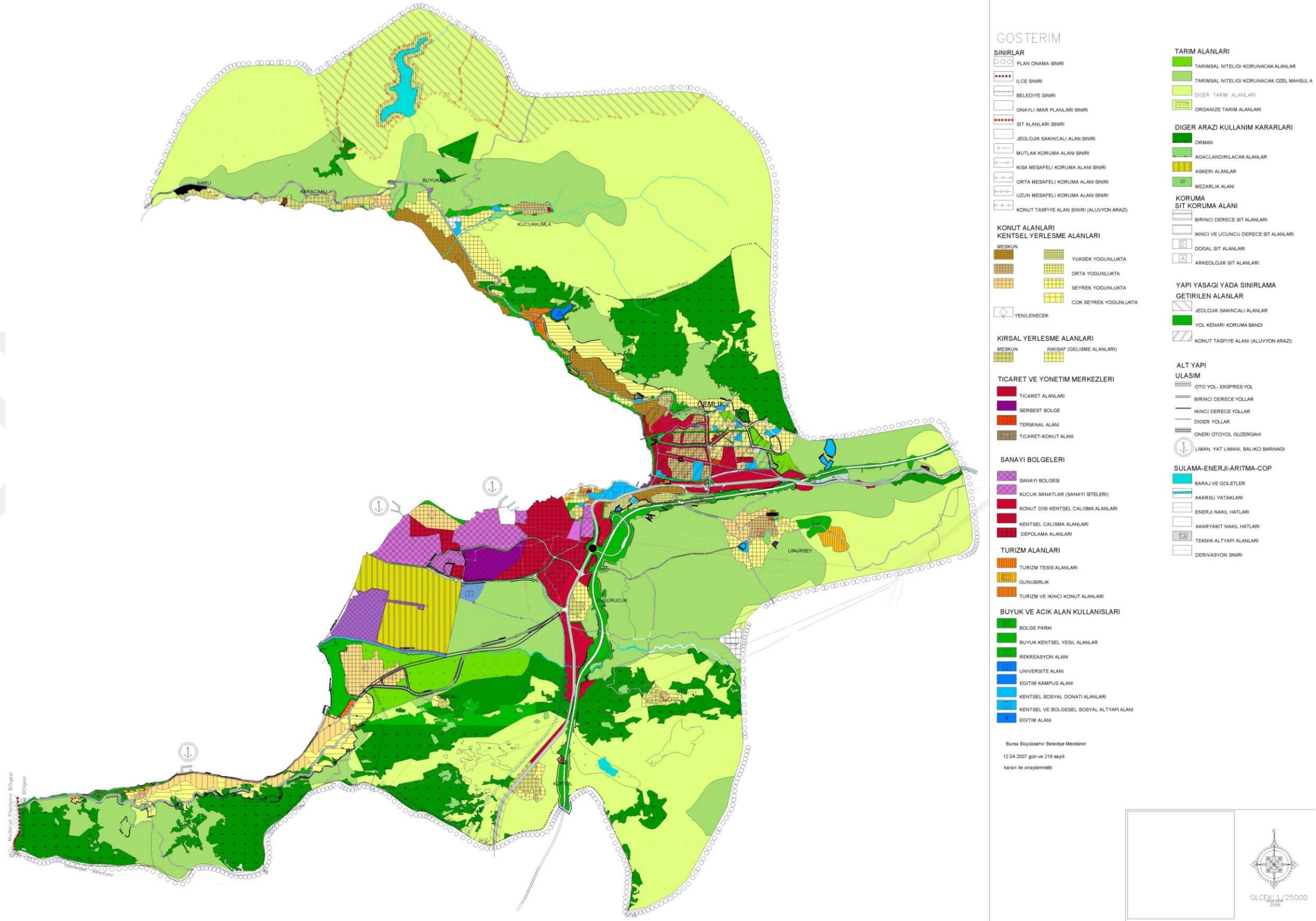
5.8.4 1/25.000 Ölçekli Gemlik Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı

Gemlik Planlama Bölgesi'nin gelişim potansiyeli düşünülerek bu bölge için 2020 yılı nüfusu 230.000 kişi olarak öngörülmüştür. Yaklaşık 17.000 hektarlık bir alan üzerinde bulunan bölgenin mevcut kanunlar çerçevesinde 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'na uygun şekilde plan çalışmaları

yapılmıştır. Bu alandaki plan kapsamında bölgenin sınırları şu şekilde tarif edilmiştir.

“Kurşunlu Belediyesi belediye sınırı, Gençali, Kurtul, Engürücük köyleri tapulama sınırı, Umurbey, Gemlik ve Küçükkumla Belediyeleri belediye sınırları, Büyükkumla-Karacaali, Narlı, Yeniköy köylerinin tapulama sınırını kapsayan planlama bölgesidir (BBB,1998).” (Şekil 5.24).





Kaynak: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.24 Bursa Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı.

Planlama kapsamında bölgenin amaca yönelik gelişme önerileri, sorunlara müdahale stratejileri ve çözüm önerileri üzerinde çalışılmıştır.

Gemlik Planlama Bölgesi için Bursa 2020 yılı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı içinde alınan kararlara bakıldığında, bölge içinde yeni sanayi alanı oluşumuna izin verilmemiştir. Gemlik için önemli olan liman içerisindeki tesislerin geliştirilmesi, depolama ve ambalajlama alanları oluşturulması için yer ayrılmıştır. Gemlik sanayi bölgesi yakınında yer alan havaalanının geliştirilerek iyileştirme çalışmalarının yapılmasına ve havaalanı ile liman fonksiyonlarının irtibatın sağlanmasına karar verilmiştir.

Umurbey'in tarihi kimliği korumak amacıyla Umurbey semti koruma altına alınmıştır. Gemlik mevcut yerleşiminin yer aldığı tarihi merkez dışındaki alüvyon alanları kapsayan ve kuzey Anadolu fay hattının güney kolunu oluşturan aks üzerinde yer alan bir bölgededir (BBB, 1998). Plan üzerinde konut tasfiye alanı olarak ifade edilen alanda konut dışı kullanım alanları yer alması hedeflenmiştir. Bu kapsamda bu alanlara ilk etapta depolama ve ticari işlevlerin öngörüldüğü yapıların inşası için 1/5000 ve 1/1000 ölçekli plan yapılması şartı getirilmiştir. Ayrıca yeni iskân alanları için Gemlik yamaçlarında az ve orta yoğun konut alanları önerilmiştir.

Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Plan kararlarında koruma hedefleri kapsamında sit alanları, tarım alanları (1. ve 2. sınıf tarım toprakları, zeytin, incir gibi özel mahsul alanları), su havzaları, orman alanları, kamusal mülkiyetler, doğal yapı, kamusal – bölgesel yatırımlar ve ekolojik dengenin korunması hedeflenmiştir.

Koruma altına alınan alanların, kullanılabilmesi ve kente katılımı sağlanabilmesi, gelecek nesillere aktarılması için yoğunluk, nitelik ve kullanım gibi faktörler tanımlanarak uygulamaya konulmuştur. Belirlenen alanları geliştirmek için öneri kentsel alanları hazırlanmıştır. Hazırlanan planlar kapsamında alanın sürdürülebilirliğinin sağlanması esas alınmıştır.

Bölgenin gelişmesi için günümüz teknolojisi ve kültür, sanat, sağlık gibi etkenler dikkate alınarak bölgenin jeolojik yapısına uygun olarak

yapılaşmaya izin verilmiştir. Tarihi, kültürel zenginlikleri ve doğal kimliği olan bölgenin ve kent merkezinin bir bölümünü kaplayan alanda kentsel yenileme projeleri üretilmiştir.

Bazı alanlar doğal ve mekânsal kimliği nedeniyle özel proje alanı olarak seçilmiştir. Bu alanlarda öncelikli olarak kentin sosyal önceliklerine yer verilmiştir. Bölge de farklı kentsel aktiviteler ile mekânın daime rasyonel bir şekilde kullanılması sağlanmıştır.

Mahallileştirme ile kentin elverişli yapılandırılması, ticaret alanları ile bu alanların kademelendirilmesi hedeflenmiştir. Ulaşım alanında alternatifler düzenlenmesi için program yapılmıştır.

Gemlik Planlama Bölgesi'nde öncelikli olarak depolama ve lojistik hizmetler, turizm ve kentsel sosyal donatıların gerektirdiği hizmet sektörünün desteklenmesi amaçlanmıştır. Bunun içinde gerekli donatı alanlarının (eğitim, spor, turizm alanları, fuar- kongre merkezleri gibi) bu alanlarda yapılmasına karar verilmiştir.

Nüfusun yüksek olduğu bölgelerde sosyal donatı ve yeşil alanların arttırılmasına yönelik projeler oluşturulmuştur. Altyapı hizmetlerinin daha da gelişmesi için kurumlar arası görüşmeler yapılarak uygulama hızlandırılmıştır.

Planlama bölgelerinde genel olarak alt yapı hizmetleri için kuruluşlar arası koordinasyon sağlanarak daha rasyonel çözümlerin üretilmesi esas alınmıştır. Gemlik Planlama Bölgesi için de bu durum geçerlidir.

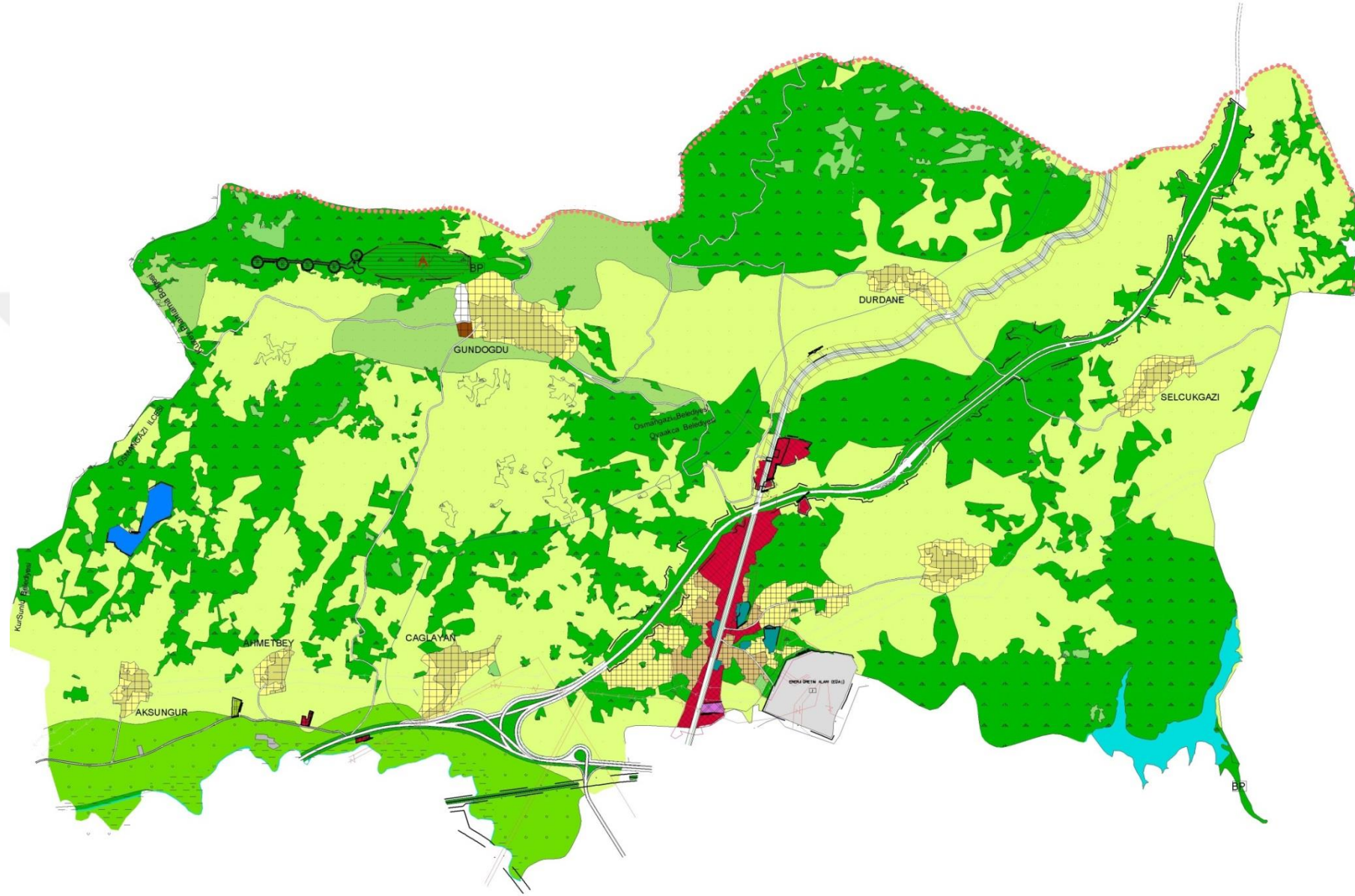
Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı plan hükümlerinde, bölge için genel kararlar verilmiştir. Bölgenin deprem bölgesinde bulunmasından dolayı topografyası ile ilgili afete yönelik önlemler alınmıştır. Bölgedeki arazi kullanımları mevcut duruma ve yeni oluşacak duruma göre yapılaşma alanları belirlenmiştir. Her bölge için kararlar alınmış olup, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planları hazırlanmadan yapılaşma izni verilmeyeceği belirtilmiştir. Kentsel yerleşme alanları, ticaret alanları, kırsal yerleşme alanları, sanayi alanları, kentsel sosyal donatı alanları, turizm alanları, büyük ve açık alan kullanım yerleri, tarım ve orman alanları, sit alanları, askeri

alanlar, sağlık alanları, eğitim alanları, teknik altyapı, maden ocağı, taşocağı teri ve tabi malzeme alanları için kararlar alınmıştır (BBB, 2005d).

5.8.5 1/25.000 lekli Kuzey Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı

Kuzey Planlama Bölgesi'nin 2020 yılı nüfusu için 1/25.000 lekli Bursa Kıyı Kesimi evre Düzeni Planı hükümleri dikkate alınarak, planlama bölgesinde nüfus ataması yapılmamıştır. Bu bölge için özel olarak yapılan etütlerde de nüfus arttırmama yaklaşımı kabul görmüş ve bu doğrultu da köy gelişme alanları haricinde gelişme önerilmemiştir. Yaklaşık 10.700 hektarlık bir alan üzerinde bulunan bölgenin mevcut kanunlar çerçevesinde 1/100.000 ölçekli evre Düzeni Planına uygun şekilde plan çalışmaları yapılmıştır. Bu alandaki plan kapsamında bölgenin sınırları şu şekilde ifade edilmiştir.

“Belediye sınırı; Aksungur, Ahmetbey, ağlayan, Ovaakça, Karabalık, Selçukgazi, Dürdane, Gündoğdu köylerinin tapulama sınırlarını kapsayan planlama bölgesidir (BBB,1998).”(şekil 5.25).



GOSTERİM

SINIRLAR

- ○ ○ PLAN ONAMA SINIRI
- ● ● ● ● ILCE SINIRI
- BELEDİYE SINIRI
- ONAYLI İMAR PLANLARI SINIRI
- TASKİNA MARUZ ALAN SINIRI
- JEOLojİK SAKİNCALI ALAN SINIRI
- SİT ALANLARI SINIRI

KONUT ALANLARI

- KENTSEL YERLEŞME ALANLARI
- MESKUN İNKİSAF (GELİŞME ALANLARI)
- ORTA YOGUNLUKTA

KIRSAL YERLEŞME ALANLARI

- MESKUN İNKİSAF (GELİŞME ALANLARI)

TİCARET VE YÖNETİM MERKEZLERİ

- TİCARET ALANLARI

SANAYİ BÖLGELERİ

- KONUT DIŞI KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI
- KONUT DIŞI KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI
- KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI
- TARIMSAL AMAÇLI DEPOLAMA ALANI
- DEPOLAMA ALANI
- ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ
- SANAYİ BÖLGESİ

SULAMA-ENERJİ-ARITMA-COP

- BARAJ VE GÖLETLER
- AKARSU YATAKLARI
- ENERJİ NAKİL HATLARI
- AKARYAKIT NAKİL HATLARI
- TEKNİK ALTYAPI ALANLARI
- RES TAHSİS SINIRI
- RES TAHSİS ALANI
- RÜZGAR TÜRBİNLERİ
- RÜZGAR TÜRBİNLERİ TARAMA ALANI
- YANGIN ÖNLEME ŞERİDİ
- TARAFO MERKEZİ
- ELEKTRİK ÜRETİM ALANI (EÜAŞ)

TARIM ALANLARI

- TARIMSAL NİTELİĞİ KORUNACAK ALANLAR
- TARIMSAL NİTELİĞİ KORUNACAK ÖZEL MAHSUL A.
- DİĞER TARIM ALANLARI

DİĞER ARAZİ KULLANIM KARARLARI

- ORMAN
- AGACLANDIRILACAK ALANLAR
- ÖZEL PROJE ALANI

KORUMA

- SİT KORUMA ALANI
- İKİNCİ VE ÜÇÜNCÜ DERECE SİT ALANLARI
- ARKEOLOJİK SİT ALANLARI

YAPI YASAGI YADA SINIRLAMA GETİRİLEN ALANLAR

- JEOLojİK SAKİNCALI ALANLAR
- YOL KENARI KORUMA BANDI
- TASKİNA MARUZ ALANLAR

ALT YAPI

ULASIM

- OTO YOL- EKSPRES YOL
- BİRİNCİ DERECE YOLLAR
- İKİNCİ DERECE YOLLAR
- DİĞER YOLLAR
- DEMİRYOLU (HIZLI TREN)
- HEMZEMİN GEÇİŞ HATTI
- DEMİRYOLU (HIZLI TREN)
- VİYADÜKÜLÜ GEÇİŞ HATTI
- DEMİRYOLU (HIZLI TREN)
- YERALTI GEÇİŞ HATTI
- DEMİRYOLU İSTASYON ALANI
- DEMİRYOLU (HIZLI TREN) KORUMA BANDI

BUYUK VE ACIK ALAN KULLANISLARI

- BOLGE PARKI
- BUYUK KENTSEL YESİL ALANLAR
- KENTSEL SOSYAL DONATI ALANLARI
- EĞİTİM KAMPÜS ALANI

Bursa Büyükşehir Belediye Meclisinin
12.04.2007 gün ve 221 sayılı
kararıyla onaylanmıştır.



OLCEK:1/25000

Kaynak: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.25 Bursa Kuzey Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı.

Kuzey Planlama Bölgesi için Bursa 2020 yılı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı kapsamında, Devlet Demiryolları ve Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından proje çalışmaları yapılan ve yatırım programları oluşturulan bu bölgede, çalışmalar bittiğinde Bursa-İzmir Otoyolu ve Yalova güzergâhı geçişinin bölge için oldukça etkili olacağı belirtilmiştir. Ancak planlama bölgesine oluşacak yolların getireceği nüfus düşünülmemiş ve yeni bir gelişim bölgesi önerilmemiştir.

Kuzey Planlama Bölgesi'nde Ovaakça haricinde farklı bir alan da çalışma alanı oluşturulmasına izin verilmemiştir. Ayrıca Yalova yolu üzerinde bulunan Kurtul – Ovaakça arası heyelan bölgesi olmasından dolayı bu alanda 1/25.000 ölçekli plan çalışmaları yapılmış ve arazi durumu incelenmiştir. Yapılan jeolojik etüt çalışmaları sonrasında plan kararlarıyla gelişim gösterilmesine izin verilmiştir.

Kuzey Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Plan kararlarında koruma hedefleri kapsamında sit alanları, tarım alanları (1. ve 2. sınıf tarım toprakları, zeytin, incir gibi özel mahsul alanları), su havzaları, orman alanları, kamusal mülkiyetler, doğal yapı, kamusal – bölgesel yatırımlar ve ekolojik dengenin korunması hedeflenmiştir.

Kuzey Planlama Bölgesi'nde koruma ve geliştirme hedefleri Gemlik Planlama Bölgesi'ndeki depolama ve lojistik hizmet sektörü ile çalışmalar hariç aynı içerikleri kapsamaktadır.

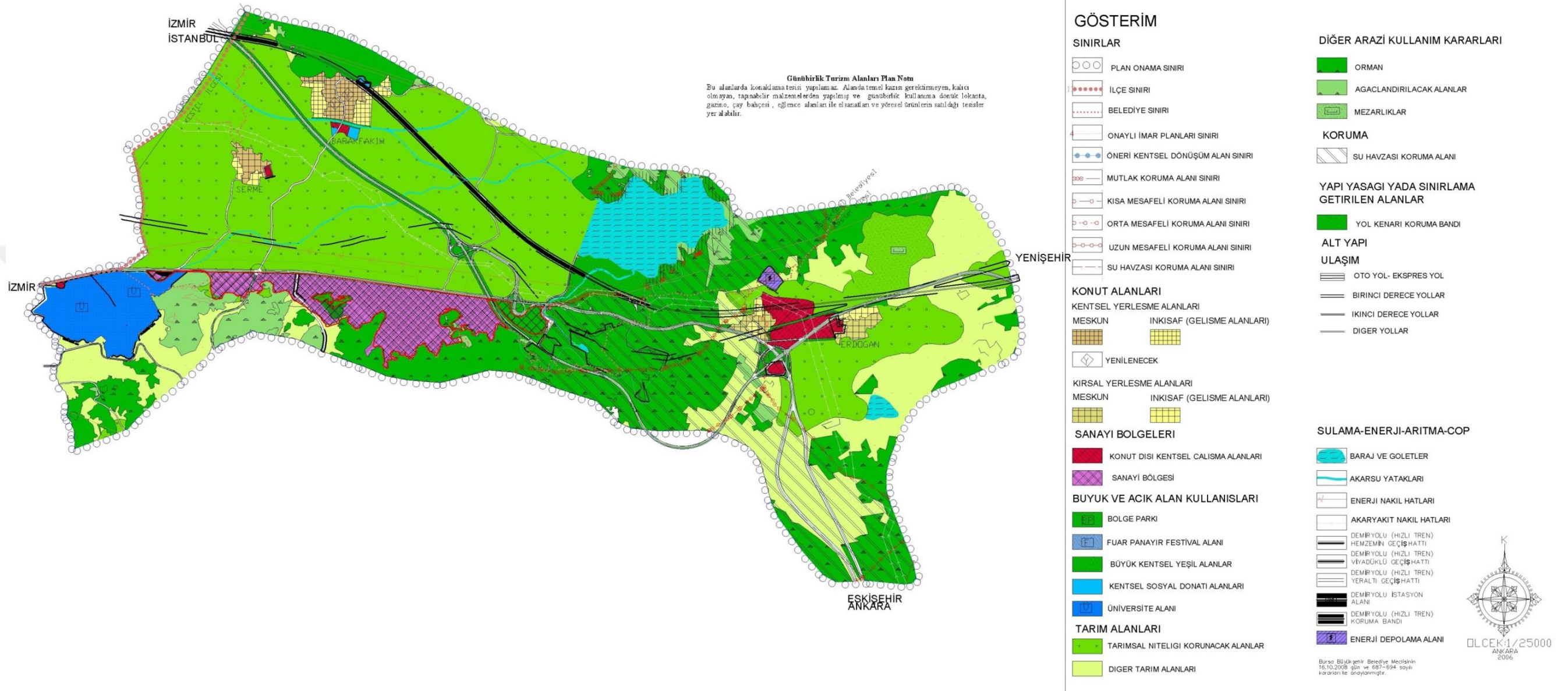
Alınan kararlarda Gemlik Planlama Bölgesi'nde olduğu gibi bölgenin topoğrafın yapısıyla ilgili olarak oluşabilecek afet durumuna yönelik tedbirler alınmıştır. Bölgenin arazi kullanımına ilişkin yapılaşma alanları incelenerek her bölge için plan oluşturulmuştur. Bölge de 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planları hazırlanmadan yapılaşma izni verilmeyeceği belirtilmiştir. Kentsel yerleşme alanları, ticaret alanları, kırsal yerleşme alanları, sanayi alanları, kentsel sosyal donatı alanları, turizm alanları, büyük ve açık alan kullanım yerleri, tarım ve orman alanları, sit alanları, askeri alanlar, sağlık alanları, eğitim alanları, teknik altyapı, maden ocağı, taşocağı teri ve tabi malzeme alanları için kararlar alınmıştır (BBB, 2005e).

5.8.6 1/25.000 Ölçekli Doğu Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı

Doğu Planlama Bölgesi'nde kentsel yerleşim önerilmediğinden 2020 yılı için bölgede nüfus ataması yapılmamıştır. Planlama alanı yaklaşık 5400 hektarlık bölgeyi kaplamaktadır. Bölgenin sınırları 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'na göre şu şekilde tanımlanmıştır.

“Batıda Gürsu-Kestel'in Ankara Yolu güneyindeki kesimi, güneyde orman sınırları, kuzeyde Barakfakih Belediyesi belediye sınırı, doğuda Turanköy ve Yenişehir-Ankara Yolu ayrımı ile sınırlandırılmış planlama bölgesidir (BBB,1998).”(Şekil 5.26).





Kaynak: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.26 Bursa Doğu Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı.

Doğu Planlama Bölgesi için 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Plan kararlarında, bölge içerisinde var olan su havzalarından dolayı bölgede gelişim kontrollü olarak sağlanmıştır. Bu sebeple bölgede sanayi ile ilgili daha önce alınan plan kararları yeniden inceleme altına alınmıştır.

Bölgesel veya organize olmayan, çevre kirliliği ile ilgili tedbirleri almayan sanayi kuruluşlarının kurulmasına izin verilmemiştir. Bu türde bulunan sanayi alanlarının da bölgeden tasfiye edilmesi kararlaştırılmıştır.

Oluşturulacak konut alanları için 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda bulunan kentsel yerleşim alanı kısmında yer alan maddeye uyulması kararı alınmıştır. Bu maddeye göre,

- *Planlama bölgeleri dışındaki belediyelerin yerleşme ve gelişme alanları ile ilgili imar planları, ilave, revizyon ve mevzii imar planlarının yapımı ve onayında 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planının genel ilke ve hedeflerine uyulması zorunludur.*
- *1/100.000 ölçekli çevre düzeni planının onama tarihinden sonra belediyesince hazırlanacak imar planları ve ilave imar planlarında öngörülen kullanımlar ve bunlara yönelik ihtiyaçlar sadece o yerleşime ait olacaktır. Bu kullanımların yer seçimi ve nitelikleri hakkında ilgili kurum ve kuruluş görüşlerinin alınması zorunludur.*
- *1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ile irdelenmesi öngörülen planlar hariç, planın onama tarihinden önce onanlı uygulama imar planları ve hükümleri geçerlidir.*
- *Planlama bölgeleri dışında yer alacak öneri sanayi bölgeleri, organize ya da ihtisas sanayi bölgeleri şeklinde kurulacaktır. Bu alanların yer seçimi Bilim, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın uygun görüşü ile ilgili kurum ve kuruluş görüşleri doğrultusunda sonuçlandırılır. Ancak organize sanayi bölgelerinde faaliyetine ilgili mevzuatı gereği izin verilmeyen ya da ihtisaslaşması mümkün olmayan sanayi tesislerinin, ilgili kurum ve kuruluş görüşleri ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın uygun görüşü alınarak bu planda değişiklik yapılması suretiyle köy yerleşik alanlarının dışında yapılması mümkündür.*

- *Planlama bölgeleri dışındaki öneri küçük sanayi bölgeleri ihtiyacı karşılayacak şekilde ilgili kurum ve kuruluşlardan gerekli izini almak koşulu ile oluşturulabilir. Küçük Sanayi Bölgelerinde yapılanma koşulları imar planlarında belirlenir.*

şeklinde karar verilmiştir (BBB, 1998).

Doğu Planlama Bölgesi içinde nüfus artırımını kabul görmediği için köy gelişme alanları haricinde gelişme önerilmemiştir. Doğu Planlama Bölgesi 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Plan kararlarında koruma hedefleri kapsamında sit alanları, tarım alanları (1. ve 2. sınıf tarım toprakları, zeytin, incir gibi özel mahsul alanları), orman alanları, su havzaları, kamusal mülkiyetler, doğal yapı, kamusal – bölgesel yatırımlar ve ekolojik dengenin korunması hedeflenmiştir.

Doğu Planlama Bölgesi için 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Plan kararlarında diğer bölgelerden farklı olarak bu bölge için hizmet sektörünün desteklenmesi için gerekli donatı alanlarının geliştirilmesi istenmiştir.

Genel hükümlerine bakıldığında diğer bölgelerdeki kararlara ek olarak, otoyol yapımı durumunda yol kenarına yeni yapılacak planlarda karayolları tarafından aksi belirtilmediği sürece kamulaştırma sınırından itibaren en az 50 metre yapı çekme mesafesi uygulama kararı alınmıştır. Ayrıca imar planlarında tasarlanan kentsel açık alanlar, sosyal donatı alanları, teknik altyapı projeleri arazinin jeolojik ve fiziki yapısı dikkate alınarak hazırlanması istenmiştir.

Diğer planlama bölgelerinde olduğu gibi, bölgenin arazi kullanımına ilişkin yapılaşma alanları incelenerek plan düzenlenmiştir. 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planları hazırlanmadan yapılaşma izni verilmeyeceği belirtilmiştir. Kentte oluşacak her alan için plan kararı alınmıştır.

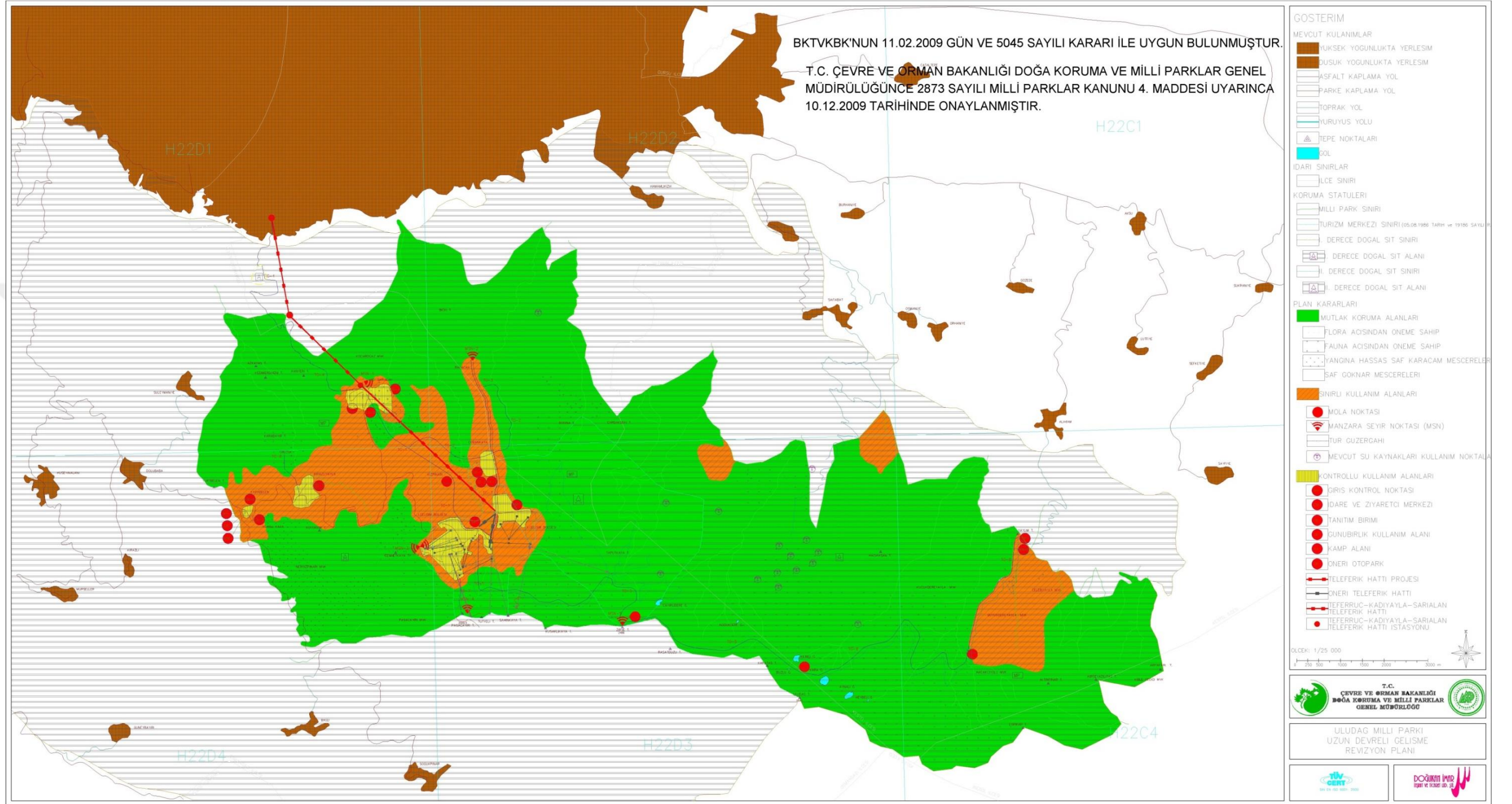
5.8.7 1/25.000 Ölçekli Alaçam Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı

Alaçam Planlama Bölgesi, turizm ağırlıklı kullanımların yer aldığı bir bölgedir. Bu yüzden bu bölge için önerilen turizm alanı ve kayak merkezi 1/25.000 ölçekli Uludağ Çevre Düzeni Planı ile bir bütün olarak planlama

yapılma kararı alınmıştır. Bölgenin sınırları 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda şu şekilde tanımlanmıştır.

“Bakanlıkça onanlı 1/25.000 ölçekli Uludağ Çevre Düzeni Planı ile Alaçam Turizm Özel Planlama Bölgesi'ni kapsayan planlama bölgesidir (BBB, 1998).”(Şekil 5.27).





Kaynak: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Şekil 5.27 Bursa Alaçam Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı.

1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda Alaçam Planlama Bölgesi'nde korumaya yönelik alınan tedbirlerde Gölbaşı Barajı'da dikkate alınarak bu alandaki doğal dengeyi koruyucu önlemler alınmıştır.

Milli Parklar Kanunu gereğince “Gelişme Koruma Planı” ile bu plan kapsamında düzenlenen “Uygulama İmar Planları” onaylama sürecinde bu alanda;

- *Milli park sahası içerisinde kalan araziler üzerinde mülkiyet farkı gözetilmeksizin “Milli Parklar Kanunu” dışında herhangi yeni bir tesis yapılmasına izin verilemez.*
- *Milli park alanında ekolojik dengeyi bozacak herhangi bir uygulama yapılamaz.*
- *Yaban hayatını tahrip edebilecek davranışlar önlenecektir*
- *Doğal dengeyi olumsuz yönde etkileyecek orman ürünleri üretimi ve satışı yapılamaz.*
- *Avlanma ve otlatmaya izin verilemez.*
- *Alaçam planlama bölgesinde doğal bitki örtüsünü tahrip edecek hiçbir tesise izin verilemez.*
- *Alaçam bölgesi içindeki kırsal yerleşmelerde yerleşme dokusunu bozmayacak konaklama tesisleri desteklenecektir.*

şeklinde 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı kararları yer almıştır (BBB, 1998).

1/25.000 ölçekli Uludağ Planlama Bölgesi Nazım İmar Planı'na göre, doğal niteliği korunacak alanlar, muhafaza orman alanları, Uludağ milli parkı koruma altına alınarak, bu alanlarla ilgili gelişimi ve kullanımı için kararlar alınmıştır. Günübirlik ve kamping alanlarının yerleri seçilmiş, alanlarla ilgili kapasite büyüklükleri ve içesinden yer alabilecek fonksiyonlar belirlenmiştir. Gelişim bölgesi olarak turizm alanları öngörülmüştür. Özellikle kayak alanları ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır. Spor tesis alanları için Gençlik ve Spor Bakanlığı ve Tarım Orman Bakanlığı ile işbirliği yapılmak şartıyla Kültür ve Turizm Bakanlığı'na onaylar alındıktan sonra uygulamaya geçilmesine izin verilmiştir. Tarımsal niteliği korunacak alanlar, kırsal yerleşim alanları

belirlenmiş ve bu bölgelerin koruması ile ilgili kararlar alınmıştır. Ayrıca Bursa için içme ve kullanma suyu gereksinimi karşılamak amacıyla yapılan Doğancı Barajı plan doğrultusunda koruma havzası içinde yer almıştır (BBB, 2005f).

5.9 Bölüm Sonucu

19. yüzyılın Osmanlı Devleti'nin batılılaşma yüzyılı olduğu, ekonomik ve sosyal yapıyı etkileyerek bu etkinin kentin gelişiminde ve mekânlarına da yansıttığı görülmektedir. Bursa kentinin gelişimi ilk kurulduğu günden bugüne kadar devam etmiştir. 19. yüzyılda Osmanlı'nın siyasal, sosyal ve kültürel anlamda Batı'ya olan ilgisiyle kentin yapılanma şekline yeni bir boyut kazandırmak için modernite kavramı altında modern planlama sistemi oluşturulmuştur. Modernitenin ilkeleri doğrultusunda kentin ilk imar planları hazırlanarak kentin fiziksel dokusuna yön verilmiştir.

Bursa kentinin planlamasında Osmanlı Devleti'nden önce yapılan çalışmalar bir altlık oluşturmuş olsa da tam anlamıyla planlama Cumhuriyet'in ilk döneminde başlamıştır. Böylece kentin planlaması birbirini takip eden çalışmalar şeklinde ilerlemiştir. Ancak şöyle bir fark vardır ki; Osmanlı Dönemi'nde yapılan çalışmalar kendini yenileme – içerisinde bulunduğu toplumu değiştirme çabası güderken, Cumhuriyet ile başlanan planlamalar var olan kent dokusuna uygun planlamaların yapılmasıyla devam etmiştir. Bu durumda 19. yüzyılda Bursa'da görülen değişimlerin çoğu Osmanlı Devleti'ndeki değişimin bir karşılığı olduğunu söylemek mümkündür. Tekeli'nin de belirttiği üzere bu durum, Osmanlı'daki modernite projesinin bir yansıması olarak karşımıza çıkmaktadır (Tekeli, 2011c).

1855 Bursa depremi ve 1863 Bursa yangınından sonra kent dokusunun zarar görüp okunmaz bir hal alması, kentin yeniden düzenlenmesi için imar çalışmaları başlamasına neden olmuştur. Bu çalışmaların yürütülmesi içinde Ahmet Vefik Paşa görevlendirilmiştir. Paşa, Bursa kenti için Baron Haussmann'ın Paris için düzenlediği kentsel çalışmayı örnek almıştır. Ahmet Vefik Paşa'nın göreve gelmesiyle önceliği, kent ölçeğindeki cadde, yol gibi aksları yeniden düzenleyerek kent dokusunun ana hattını belirlemek olmuştur. Yapmış olduğu çalışmada kentteki çıkmaz yolları açmış, var olan yolları

genişletmiştir. Böylece daha kullanışlı yolların oluşmasına, yaya ile araç yolunun farklılaşmasını sağlamıştır. Bir kentin okunabilirliği yolları üzerinden yapıldığını düşünürsek açılan yollar kentin belirgin ana aksları olmuş, her açılan yol bir bölgeye ulaşarak kentin birbirine bağlanarak büyümesine yardım etmiştir. Ayrıca yolların açılması hem ulaşımı kolaylaştırırken hem de kent içi ekonomiyi etkilemiştir. Çünkü yollar sadece kent içi değil kent dışındaki iller ile de etkileşimi sağlamak için önemli bir unsurdur.

Ahmet Vefik Paşa kenti yeniden kurmak yerine kentte iyileştirmeler yaparak daha kullanışlı hale getirmeyi hedeflemiştir. Yapmış olduğu düzenlemelerle kentin fiziksel dokusunda önemli dönüşümler yaşanmıştır. Gerek açtığı yollar ile organik kent dokusunun araç trafiğine uygun hale getirmesi gerek sivil mimari örnekleri ve inşa edilen resmi binalar buna örnek olarak gösterilebilir. Ahmet Vefik Paşa’dan sonra kente gelen her vali Tanzimat anlayışına uygun ve modernite ilkeleri doğrultusunda kentte düzenlemeler yapmıştır. Kent, yapılan yenilikler ve açılan yollarla birlikte büyümeye başlamıştır. Ancak yapılan çalışmalar için kent bütünlüğünü sağlayan bir planlama anlayışından çok o günkü sorunları giderip çözüm üretebilmek adına yapılan çalışmalar olduğu söylemek mümkündür. Çünkü kentin birbirine eklenerek büyümesi planlı bir büyüme değildir ve amaç, açılan yollarla şehirlerarası bağlantıyı güçlendirerek kentin dokusuna ters düşen akslarla kente modern bir doku kazandırmak olmuştur.

1855 yılında kentte meydana gelen deprem ve yangından sonra kentin durumunu görmek ve oluşan felaketlerin ardından planlı bir şekilde geliştirmek için Erkan-ı Harp ğrencilerinden Suphi Bey tarafından dönemin şehircilik yöntemini kullanarak kentin ilk kadastro planı hazırlatılmıştır. 1/1600 ölçekli olarak çizilen bu plan, Bursa’nın yeniden inşası için detaylı bir altlık olmuştur. Bu harita, deprem sonrası mevcut durumu gösteren ve Ahmet Vefik Paşa tarafından müdahale edilip aksiyel yollar açılmadan önceki halini gösteren tek belge niteliği taşımaktadır. Harita ile kentin büyüklüğü, yerleşim dokusu, akarsuların yerleri, yolları, caddeleri ve kentin büyümeye elverişli alanları rahatlıkla okunabilmektedir. Bu yüzden Bursa’nın planlı gelişim süreci için önemli bir belge olmuştur.

20. yüzyıla gelindiğinde Bursa genel anlamda, din, ticaret ve sivil-resmi mimari yapılarından oluşan bir merkez ve bu merkeze bağlı gelişen konut alanlarından, yollar ile birbirine bağlanan mahallelerden oluşan bir kent konumuna gelmiştir. Cumhuriyet döneminde de Bursa tarihi kent olma özelliğini korumaya devam etmiştir. Ancak endüstri dönemiyle birlikte sanayileşmenin artması Bursa'nın kent dokusunda değişimlerin olacağını habercisi olmuştur. Çünkü sanayinin hız kazanması göçü de beraberinde getirmiş, tarım toplumundan endüstri alanına geçişle birlikte artan nüfus yoğunluğu kentin tarihi yapısının bozulmasına neden olmuş ve yeni yerleşim alanlarının açılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Tüm bunların yanında yeni açılacak iskân alanlarının ekonomik, sosyal ve kültürel yönden desteklenmesi gerekmiştir. Böylece Cumhuriyet'in gelmesi ve sanayileşmenin hız kazanmasıyla, Osmanlı döneminde uygulanan mevzi plan anlayışı yerine kentin tamamını ele alan yeni plan anlayışına geçilmiştir.

Cumhuriyet'in ilanıyla kentlerde yapılan plan çalışmaları hız kazanmıştır. Ancak bu planlar batılı ülkelere benzeme yoluna gidilerek yapılmış çalışmalar olarak karşımıza çıkmıştır. Öyle ki planlama kararı alındığında planlamayı yapacak kişiler arasında Türk mimar- plancılar dışında Batılı mimar ve plancılarla çalışılmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda kentlerin fiziksel yapısına bakıldığında batılı ülkelere ait örnekler ve çalışmalar görülmektedir.

Bursa kenti içinde modernite kavramı kapsamında kent bütününe ele alan ilk plan çalışmasını 1924 yılında Alman Körl Lörcher tarafından yapılmıştır. Lörcher, Bursa için “Bahçe –Kent” akımını etkisinde çalışmasını yapmıştır. Ancak bahçe kent akımı Bursa'nın fiziksel dokusuna tamamen aykırı bir planlama çalışması olmuştur. Çünkü bu yaklaşım daha çok nüfus artışının olmadığı alanlar için tercih edilmekte ve bahçeli evlerin olduğu, anıtsal meydanların inşa edileceği, kentte görsel olarak güzellik sağlayan parkların olduğu kentler için uygulanmaktadır. Bursa ise tarihi dokusuyla ön planda olan ve mevcut bir dokuya sahip olan bir kettir. Bu yüzden Lörcher planı, mevcut dokuyu yok sayarak planlandığı, tarihi dokuya zarar verecek nitelikte olup kent için kötü sonuçlar çıkacağı ve kent ekonomisi

düşünülmediği vurgulanarak uygulanmamıştır. Eskiz niteliğinde kalan planda Bursa'ya kattığı tek karar, Atatürk Caddesi'nin Hisar girişine kadar uzatılması olmuştur. Plan her ne kadar eskiz niteliğinde kalsa da Bursa kentinin plan çalışmasında Lörcher planının da izleri görülmektedir.

Bursa kenti için Lörcher planının uygulanamaması üzerine 1940 yılında İstanbul plan çalışmalarını yapan Fransız Henri Prost'a Bursa kent planlaması yaptırılmıştır. Prost, Lörcher'in aksine daha korumacı bir plan önermiştir. Haussmann'ın Paris'te uyguladığı aksiyel planlama sistemi doğrultusunda tarihi kent dokusunu koruyan, yollar ile kentin okunabilirliğini artıran, doğal güzellikleri ortaya çıkarılmasını amaçlayan bir çalışma yapmıştır. Ancak Prost planında da şöyle bir ayrıntıya dikkat etmek gerekir. Bursa ovasının verimsiz kesimlerini yerleşme alanı olarak önermiştir. Burada yapılacak olan yapıların var olan mimari özelliklerini yok sayarak daha zengin görünüme sahip yapıların olması gerektiğini, tarihsel mirasın korunması kapsamında sadece anıtsal yapıların korunmasının yeterli olacağını diğer yapıların ise korunmasının gerekli olmadığını öngörmüştür. Bu durumda Prost'un her ne kadar tarihsel dokuyu koruduğu söylene de Bursa için önemli olan birçok yapı ve özelliğini de yok saydığını söylemek mümkündür.

Prost planın en önemli kararlarından bir tanesi Çekirge bölgesini turizme açmak olmuştur. Böylece Bursa'nın önemli değerlerinden biri olan sıcak su kaynağının ilerleyen yıllarda kente ekonomik, sosyal ve kültürel yönden katkı sağladığı görülmektedir. Bursa – Gemlik otoyolu üzerinde bir bölümün sanayi bölgesi için ayrılmasını önermesi de plan kararlarından en önemlisidir. Çünkü böyle bir kararın Bursa ekonomisine çok büyük katkısı olup, kentin ticari bir merkez olarak uluslararası düzeyde bir seviyeye gelmesini sağlamıştır.

Prost planı kararları kapsamında, turizm canlanmış ve gelecek nesillere de etkisini sürdürerek iyi bir düzeye ulaşmıştır. Sanayi alanında gelişim göstererek kentin ekonomik düzeyini arttırmıştır. Hızla gelişen sanayi ile de artan nüfus için yerleşim yerleri açarak kentin daha planlı bir şekilde büyümesine katkı sağlamıştır. Ayrıca yeşil alanlara verdiği önemle kentin doğal güzelliklerini ortaya çıkarmış bunun yanında kent için park alanları,

meydanlar, seyir terasları, bulvarlar yapılmasını öngörmüştür. Yolları genişleterek daha kullanışlı hale getirilmesini sağlamıştır. Prost'un kent merkezindeki tarihi anıtsal yapıları odak noktası olarak (Ulucami, Yeşil ve Emirsultan), bu odaklara bağlı olarak merkezden çevreye uzanan yolların açılması modern kentsel planlama anlayışını devam ettirdiği söylemek mümkündür. Açtığı yeni yol akslarıyla da ticaret akslarını belirlemiştir. Bu durumda Prost planı sağlıklı kent yaratma düşüncesi ile yapılmış bir plandır. Ancak tarihi dokuyu yok sayarak sadece doğal güzellikleri ortaya çıkarmak istemesi kentsel dokuyu yok saydığının da göstergesi olmuştur. 1960 yılına kadar devam eden plan Bursa kentinde büyük ölçüde uygulanmıştır.

1958 yılında Bursa merkezinde çıkan büyük yangından sonra kent dokusu okunamaz duruma ve kent merkezi de kullanılmaz hale gelmiştir. Bu durumda kentin yeniden daha sistematik ve sağlıklı planlanması için 1960 yılında İtalyan Mimar Luigi Piccinato'ya görev verilmiştir. Mimar Emin Canpolat eşliğinde Bursa Nazım İmar planı hazırlanmıştır.

Piccinato, bir kentin yerel özelliklerinin, karakteristik yapısının ve kültür mirasının korunmasının önemli olduğunu, bu karakteristik özelliklerin de sadece anıtlardan ibaret olmadığı, kentin her yapısının korunması gerektiğini inanmıştır. Bu nedenle Piccinato için planın öncelikli amacı kenti yeniden planlamak değil, var olan mevcut tarihi dokuyu koruyarak, yaptığı çalışma ile kentin tarihi dokusunda yer alan bölgelerin tüm özelliklerini devam ettirerek gelecek nesillere aktarmak olmuştur. Bunun için kentin gelişim yönü, ulaşım ağı, mevcut yapıları ve kentsel tarihi dokusu ele alınarak bir planlama yapılmıştır. Piccinato kenti yaşayan bir organizmaya benzetmiştir. Yani birbirine bağlanarak büyüyen, büyürken de sadece bina ve yollardan meydana gelmeyen, kenti de yaşatan nesnelerin varlığından söz etmiştir. Piccinato kenti, bir canlı varlık gibi düşünerek çalışmasını yapmış demek mümkündür.

Bir kentin tarihi geçmişi ve tarihten kalan izleri planlama için önemlidir. Bursa kenti de 14. yüzyılda Osmanlı'nın başkentliğini yapmış, 14. ve 16. yüzyıllarda önemli ticaret aksları üzerinde bulunmuştur. Daha önceki yapılan planlamalar kenti kuzey yönünde yani Bursa Ovasına doğru büyümesini öngörürken, Piccinato doğu - batı aks yönünde lineer bir büyümeyi

önermiştir. Bu önerinin kentin ticaret aksları üzerinde bulunduğu ve birçok il için kavşak vazifesi gördüğünü düşünülerek yapıldığını söylemek mümkündür. Gelişim yönü belirlendikten sonra Piccinato kenti bölgelere ayırarak planlama yapmıştır. Her bölge içinde farklı ancak genelde bütünleyici- tamamlayıcı nitelikte bir çalışma sunmuştur. Bölgelerin durum ve konumlarına göre detaylı açıklamalar yapmıştır. Özellikle bölgelerde yeni inşa edilecek her yapının fiziksel özelliklerini içeren ayrıntılara (kat yüksekliği, rengi, cephesi, malzemesi gibi) yer vermiştir. Kent için gerekli iş ve hizmet alanlarını korumuştur. Yeni açılacak yerleşim bölgeleri içinde gelişmeyi hedefleyen gerekli resmi yapı, kentsel sosyal donatı alanları, iş alanları, yeşil alanlar ve işlevsel bir ulaşım ağı kurmuştur. Kentin eksik ve ihtiyacı olan yönlerini belirleyip çalışmalarını ona göre yapmıştır. Bunlardan biri de sanayi kenti olan Bursa için Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulumu olmuştur. Türkiye'de ilk olarak kurulan Organize Sanayi Bölgesi ile Osmanlı döneminde ticaret yolları üzerinde bulunan Bursa'nın, 19. yüzyıldan sonraki dönemlerde de ticaret merkezi olarak devam etmesini sağlamıştır.

Sanayi ile birlikte kentte nüfus yoğunluğunun artması izinsiz yapılaşmayı ve gecekondulaşmayı beraberinde getirmiştir. Özellikle kentin kuzeyindeki Bursa Ovası'na doğru yapılaşmanın artması istemsiz bir şekilde kentin kuzeye doğru büyümeye itmiştir.

Piccinato Planı, 250.000 kişiyi hedef alan dönemin en kapsamlı Bursa planıdır. Kentin tarihi doku ve doğal değerlerini korumanın yanında kentsel gelişmeyi de ön planda tutmuştur. Plan üzerinde işlenen sağlık, eğitim, ticaret, sanayi ve yeşil alan işlevleri Prost Planı kapsamında geliştirilmiştir ancak plan içeriği bakımından estetik amaçlı planlardan fonksiyonel amaçlı plan olduğu görülmektedir. Kent bölgelere ayrılmış olsa da konut alanları, yollar, ticaret ve kamu yapılarıyla bir bütün olarak çalışmaktadır. 1960 yılından 1970'li yıllara kadar Bursa'da ovaya doğru hızlı bir gelişim olmuştur. Kentin yeni yerleşim alanlarının açılmayan bölgeleri plansız ve sağlıklı bir şekilde büyümeye başlamıştır. Bu durum karşısında kentte Piccinato Planı'nın yetersiz kalması sebebiyle 1976 yılında yeni bir nazım imar planı hazırlama kararı alınmıştır.

Bursa’da sanayinin çeşitlenerek artması göçü beraberinde getirmiş ve oluşan nüfus yoğunluğu nedeniyle yeni yerleşim alanları açılmıştır. Kent dokusuna zarar vermemek amacıyla Bursa’da bir ilk olan Nazım İmar Plan Bürosu açılarak kent için nazım imar planı oluşturulmuştur. Kentin tüm verileri çıkartılarak oluşturulan planda ilk olarak kentin metropoliten bölge sınırları oluşturulmuş ve sanayi – iş yeri – kamu kurum alanları belirlenmiştir. Elde edilen veriler İmar İskân Bakanlığı tarafından değerlendirilerek 1976 yılında 1/25.000 ölçekli Bursa Kenti ve Yakın Çevresi Nazım İmar Planı hazırlanmıştır.

1930 yılından 1960 yılına kadar kent merkezinde konut sayısının artması tarihi doku üzerinde baskı uygulamıştır. Ayrıca konut ihtiyacı yüzünden kentin verimli boş arazileri hisseli olarak bölünmeye başlamış ve izinsiz yapılaşmalara neden olmuştur. Bursa Ovası’nı tehdit eden bu büyümenin önüne geçilmesi için ilçe belediyeleri tarafından 1/25.000 ölçekli nazım imar planları hazırlanmıştır.

1976 yılında düzenlenen Bursa Nazım İmar Planı’nın da kentin gelişim yönü Ankara – İzmir aksı kentin kuzey gelişme sınırı olarak kabul edilmiştir. Plan kararları doğrultusunda önerilen organize ve küçük sanayi bölgeleri Bursa’nın endüstri alanları altyapısını oluşturmuştur. Bu sebeple Bursa, ülke genelinde endüstri kentleri arasına girmiştir. Gelişim sınırı Ankara – İzmir karayolu olması sebebiyle kent batıya doğru gelişim göstermiştir. Bu bölgelerde daha çok kooperatif şeklinde düzenli konut alanları oluşturulurken, kuzey ve doğu akslarında ki gelişim daha düzensiz bir şekilde gerçekleşmiştir. Bunun nedeni ise bu bölgelerde kurulan çeşitlilik arz eden sanayi yapılarının kurulması ve kente göçü bölgenin doğusundan almasıdır. Artan sanayileşme ile Bursa’ya olan göçün devam etmesi, kent merkezinde nüfus yoğunluğunun artmasına, yeşil alanların azalmasına, trafik sorunlarının oluşmasına bununla beraber gürültü, hava kirliliği gibi pek çok sorunu da beraberinde getirmiştir. Göçle birlikte sanayi alanlarına yakın bölgeler yerleşim yeri olarak seçilmiştir. Oluşan düzensiz yerleşimler sonucu Bursa’nın geleneksel tek merkezli yapısı değişmeye başlamış ve alt merkezlere ayrılarak birden fazla merkez

oluşturulmuştur. Bu alanların oluşması da planlı olmayıp izinsiz şekilde gerçekleşmiş ve plana aykırı gelişim ortaya çıkmıştır.

Konut alanlarının artması ve izinsiz yapılaşmaların oluşması sonucu Piccinato Planı ve 1976 yılı İmar ve İskân Bakanlığı Planı kararları doğrultusunda imarlı alanlar açılmaya başlamış ve kent sadece yapılarla değil yollar ile bağlanarak da büyümeye başlamıştır. Plan kararları doğrultusunda izinsiz yapılaşmaları engellemek ve ovayı korumak amacıyla Bursa Ovası koruma altına alınmıştır.

1977 yılında planlı ve kontrollü büyümeyi sağlamak için Ova Koruma Protokolü oluşturulmuştur. Ancak daha önce yapılan yapılar, büyümeye devam eden sanayi kuruluşları ve izinsiz yapılaşmaların artması sonucu protokol sağlanmış olsa da ovaya doğru büyüme engellenememiştir. Ova tarım alanından yerleşim ve sanayi alanına dönüşmüştür.

Kentin artan hızlı nüfusu tarihi dokuya zarar vermeye başlamıştır. Özellikle Osmanlı döneminde yapılan hanlar bölgesi yok olacak duruma gelmiştir. Bunların önüne geçebilmek için de Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu (GEEAYK), 1/5000 ölçekli "*Bursa Arkeolojik, Doğal ve Tarihi Sit Alanları Koruma ve Geliştirme Planı*" hazırlanmıştır. Koruma altına alınan bölgeler ile ilgili çalışmalar Kültür Bakanlığı ve Bursa Belediyesi'ne verilmiştir. Böylece tarihi akslar ön plana çıkartılarak kent dokusuna zarar vermeden gelecek nesillere aktarımı sağlanmış olacaktır. Ancak yapılan çalışmalar ve alınan önlemler başka bir kararla desteklenmediği için uygulaması oldukça zor olmuştur.

Artan kent nüfusu her geçen gün kentti olumsuz etkilemiştir. Kentin daha planlı bir şekilde büyümesini sağlamak için de 1984 yılında tekrar kentin kapsamlı bir planı oluşturulmuş ve önceki plandan daha detaylı olması için büyük bir ölçekle çalışılmıştır.

1984 yılı Bursa Nazım İmar Planı'nın ana maddesi Bursa için Metropolitan Bölge oluşturma kararı alınması olmuştur. Böylece kent bölgelere ayrılarak daha detaylı planlama imkânı sağlanmıştır. Kent bölgelere ayrılmış

olsa da kent merkezi bütünleşme sürecine gitmiştir. 1976 yılında hazırlanan nazım imar planına uygun olmayan kentsel gelişimler, koruma kararlarına uyulmaması, sanayi ve konuttaki yoğunluğun artması Bursa kentinin tarihi dokusunu oldukça fazla etkilemiştir. Daha önce oluşturulan planların kente uygulanmaya çalışılması ve kentin bu planlara ayak uydurmaya çalışması oldukça zor olmuştur. Bu dönemde yaşanan sıkıntılar sebebiyle 1976 - 1984 yılında oluşturulan nazım imar planlarının uygulanması kent için geçiş dönemi olarak nitelendirilmesi daha doğru olacaktır.

Plan kapsamında kent doğu – batı aksında büyümüş yeni yerleşim alanları, ticari alanlar, sanayi alanları, donatı alanları, kamusal alanlar açılmıştır. İzinsiz yapılaşmanın olduğu bölge ıslah edilerek konut alanı olarak düzenlenmiştir. Kent için önemli kararlar alınmış, kentin düğüm noktası olarak nitelendirilen Santral Garaj taşınarak kent merkezi büyütülmüş ve yeni bir düzenleme ile kenti rahatlatma yoluna gidilmiştir. Kent tek bir merkez olma statüsünden çıkarak bölgelere ayrılmasıyla alt merkezler oluşturulmuştur. Sanayi alanları bir bölgeye toplanarak organize sanayi alanları planlanmıştır. Böylece şehir daha düzenli ve planlı bir şekilde büyüme yoluna gitmiştir.

1987 yılında çıkartılan yasa ile Bursa Büyükşehir statüsüne sahip olmuştur. Birçok köyün il sınırlarına dâhil edilmesi ve 1984 yılında hazırlanan nazım imar planında Bursa 2005 yılı nüfusu 1.000.000 olarak öngörülürken 1990 yıllarında 1,5 milyona ulaşması kent için revizyon plan yapılması zorunlu hale getirmiştir. 1990 yılında yapılan revizyon planda mevcut durumla birlikte yeni yerleşim alanları açılması Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından gerçekleştirilmiştir.

1990 yılında yapılan revizyon planında bazı sıkıntılar olması sebebiyle 1995 yılında tekrar bir revizyon plan hazırlanmıştır. Kentte yeni yerleşim alanları açmak için yapılan revizyon planında kentin gelişim yönü batı olarak belirlenmiştir. 1984 yılında hazırlanan planın güncelliğini yitiren bazı kararlar revize edilmiştir. Özellikle karayolu ulaşım ile ilgili kararlar ele alınmıştır. Kent merkezi için farklı bir karar alınmazken, mevcut konut alanları, sanayi alanları, ticari alanlar, kentin düğüm noktalarını belirleyen alanlar, özel karakterli alanlar olarak görülen termal sıcak su kaynaklar, sit alanları, kırsal

alanlar, ulaşım ve resmi kurum alanları, spor alanları ve özel planlama alanları üzerinde düzenlemeler yapılmıştır.

Bursa da sanayileşme ve göçle birlikte artan nüfus karşısında oluşan plansız yapılaşmanın önüne geçebilmek için 1998 yılında Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından 2020 yılını hedefleyen 1/100.000 ölçekli Bursa Çevre Düzeni Planı hazırlanmıştır.

Hazırlanan planın hedefi, ana kararları ve gelişme alanlarını düzenleme, sorunlara müdahale kapsamında uygun çözümler bulmak ve yeni stratejiler belirlemek olmuştur. Ayrıca oluşturulan plan yapılan alt ölçekli planlara altlık niteliği taşımış ve yapılan planlara yardımcı olmuştur. Plan kararları kapsamında Bursa kenti yedi planlama bölgesine ayrılarak her bölge detaylı şekilde çalışılmış ve 1/25.000 ölçekli planları hazırlanmıştır. Sorunlara çözüm bulma yoluna gidilmiş, kentin genel konumu itibari ile tarım alanlarını yok etmeyecek şekilde düzenleme yapılmıştır. Sanayi alanlarının tarım arazileri üzerine kurulması engellenmiş, toprak niteliği düşük alanlarda gelişmesine izin verilmiştir. Büyükşehir yasası ile sınırları genişletilen kentin beldelerdeki nüfus yoğunluğuna göre gerekli konut alanlarının açılmasına izin verilmiştir. Planlama bölgelerinin ihtiyacına yönelik donatı alanları oluşturulmuştur.

1998 yılında hazırlanan 2020 yılı Çevre Düzeni Planı kentin daha planlı bir şekilde büyümesi için yapılan bir çalışma olarak görülse de aslında stratejik bir plan niteliği taşımaktadır. Her bölge için kararlar alınmış, ne yapılacağı konusunda ana unsurlar belirlenmiş ancak alınan kararlarda yer gösterimi yapılmamıştır. Sadece ihtiyaca yönelik çözümler üretilmiştir. Kentin planlı bir şekilde planlamasına ilişkin bir çalışmadan ziyade kentin gelişmesine yön veren bir çalışma olmuştur.

Alınan kararların daha detaylı hazırlanması için Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin idari sınırları genişletilmiş ve yetki Bursa Büyükşehir Belediyesi'ne verilmiştir. Böylece Yıldırım, Osmangazi ve Nilüfer ilçelerine Gemlik, Mudanya, Gürsu, Kestel ilçe sınırları da dâhil edilmiştir. Bu kapsamda 1/100.000 Ölçekli Bursa 2020 Çevre Düzeni Planı ile tanımlı olan Bursa Metropolitan Alanı ile karşılaştırılarak 1/25.000 ölçekli Mudanya Planlama

Bölgesi, Merkez Planlama Bölgesi, Batı Planlama Bölgesi, Gemlik Planlama Bölgesi, Kuzey Planlama Bölgesi, Doğu Planlama Bölgesi, Alaçam Planlama Bölgesi planları oluşturulmuştur.

1/100.000 ölçekli Bursa Çevre Düzeni Planı kararları kapsamında 7 bölgeye ayrılan planlama bölgelerinde oluşturulan alt ölçekli planlarda yeni açılacak imar alanlarında yer belirlemeleri yapılmıştır. Bölgelerin durumlarına göre sanayi alanları, konut alanları açılmış, kamu yapılarının artırımına gidilmiş, korunacak alanlar belirlenmiş ve bölgenin fiziksel durumuna uygun planlama çalışmaları hazırlanmıştır. Böylece planlama kapsamında etkileşim içinde olan yerleşimlerin işleyiş bütünlüğü sağlanmış ve her bölge için plan kararları alınmış, bölgelerde bulunan ilçelerin durumuna göre plan notları eklenmiştir. Kentsel yerleşme alanları, ticaret alanları, kırsal yerleşme alanları, sanayi alanları, kentsel sosyal donatı alanları, turizm alanları, büyük ve açık alan kullanım yerleri, tarım ve orman alanları, sit alanları, askeri alanlar, sağlık alanları, eğitim alanları, teknik altyapı, maden ocağı, taşocağı teri ve tabi malzeme alanları için kararlar alınmıştır. Her bölge için kararlar oluşturulmuş, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli imar planları hazırlanmadan yapılaşma izni verilmeyeceği belirtilmiştir.

Ancak, yapılan çalışmalar sadece yerel idareler ve mevcuttaki yönetim tarafından karar verilmiştir. Böyle tarihi geçmişi olan bir kentin sadece idareciler tarafından geliştirilmesi, planlanması doğru değildir. Çözümlerin üretilmesi her ne kadar plancılar, mimar/mühendis tarafından yapılmış olsa da son kararı verme ilgili idare tarafından gerçeklemesi bir anlam ifade etmemektedir. Çünkü hiçbir plan, çalışma ya da düşünce kentte yaşayan kentliye sorulmadan ve onayı alınmadan yapıp yürürlüğe konulmaması gerekir. Bu yüzden her şeyden önce ilgili idarenin kentte yaşayanlara, kentli olma bilinci geliştirmesi için çalışmalar yapmalıdır. Bunun içinde kentin tarihi ve kültürel varlıklarına sahip çıkılması gerektiğinin ne kadar önemli olduğunu, kentin sadece yapılarıyla değil tarihiyle, coğrafi özellikleriyle, doğasıyla, ekonomisiyle hatta yaşayan kentliyle yaşanabilir bir kent olduğunu göstermeli, gelecek kuşaklara aktarmak için sürdürebilir bir kent oluşturulması için çalışmalar yapması gerekir.

6 SONUÇ - DEĞERLENDİRME

Tarihsel süreç boyunca kentlerin ortaya çıkışını ve gelişmesini kesin bir biçimde ortaya koymak güçtür. Kentin gelişme süreci, bulunduğu ortam ve doğal çevre bileşenlerinin sağladığı olanaklara bağlıdır. Geçmiş dönemlere bakıldığında birçok kent, yaşanan savaşlar ve istilalar sonucu yıkılıp ya farklı bölgelerde yeniden kurulmuş ya da yeniden düzenlenerek aynı alan üzerinde varlıklarını sürdürmeye devam etmişlerdir. Oluşan kentler, geçirdiği tüm değişim ve dönüşümler sonucu, içinde bulunduğu çevrenin yerel özelliklerini benimseyerek toplumsal, kültürel, ekonomik ve fiziksel koşulların bir yansıması olarak karşımıza çıkar. Kendini yenileyerek ve geliştirerek büyüyen kentler, benimsediği özelliklerle neden-sonuç ilişkisi dâhilinde tarihini, fiziksel yapısını, mekânsal dokusunu bir sonraki döneme aktaran bir yapıya sahiptir.

Geçmişten günümüze kadar çok sayıda medeniyeti içinde barındıran kentler, farklı kültürleri, tarihsel yaşamı, işlevleri içinde barındırarak büyümeye devam etmişlerdir. Bir kentin büyümesi ve gelişmesinde tarihsel ve kültürel etkenlerin rolü oldukça fazladır. Tüm bunların yanında bulunduğu konum, fiziksel ve mekânsal yapısı, verimli toprak ve su kaynaklarının olması, iklim koşulları, sosyo-ekonomik durumu insan yaşamında önemli bir yere sahip olurken kentsel varlığın sürdürme ve gelişme sürecinin de ana kriterlerini oluşturur. Sahip olduğu tüm bu kriterler, kentlerin oluşumunda fiziksel, mekânsal ve işlevsel gelişme süreçleri içerisinde birbiri içinde uyum sağlaması gerekir.

Kentler, geçmişten günümüze kadar barındırdığı toplumun ihtiyaçlarına yönelik sürekli bir gelişim göstermiştir. Bu gelişim sürecinde hem toplumun birikimlerini gelecek nesillere aktarım sağlamış hem de sahip olduğu tarih ve kültür birikimi ile yarının kentlerini oluşturmak için zemin hazırlamışlardır. 19. yüzyılın ilk yıllarından itibaren sanayileşmenin hız kazanmasıyla birlikte kentsel yaşam tüm dünyada önem kazanmaya başlamıştır. II. Dünya Savaşı'ndan sonra çoğu ülkede başlayan kentleşme hareketleri, ülkemizde de etkisini göstererek hızlanmıştır. Tarımsal ekonomiye önem veren kesim

sanayileşmeye doğru yönelmiş, bu süreçte ülkenin hızlı bir şekilde kentleşme hareketine girmesine zemin hazırlamıştır. Kentleşmenin tam anlamıyla önem kazanıp belirli bir formda büyümeye başlaması Sanayi Devrimi'yle olmuştur. Sanayileşmenin önem kazanması kentlerin büyümesine, kırsal kesimde yaşayan nüfusun gelişen ve özellikle sanayi alanlarının olduğu kentlere doğru göç etmesine neden olmuştur. Sanayi ve göçle birlikte artan nüfus karşısında oluşan ve kontrolsüz şekilde büyüyen kentler sahip olduğu özellikleri koruyamaz hale gelmiş, tarihsel, kültürel, mekânsal, sosyal ve fiziksel anlamda kent dokusunda bozulmalara neden olmaya başlamıştır.

Nüfus yoğunluğu artan bölgelerin her birine kent demek yanlış olur. Çünkü bir bölgeye kent diyebilmek için sadece sahip olduğu nüfusun fazla olması yeterli değildir. Bununla birlikte, içinde barındırdığı toplumu gelecek tehlikelere karşı koruyabilmesi, güvenli ve huzurlu bir ortam sağlaması, sahip olduğu toplumu daha iyi bir düzeyde yaşatabilmek için konut alanları, sağlık, eğitim ve sosyal alanlar, yeşil alanlar, kamu alanları, sosyo-kültürel alanlar inşa etmesi, bu alanlarla bağlantı kurabilmesi için ulaşım ve alt yapı sorunlarına çözüm bulması ve oluşacak risklere karşı önlem alması gerekir. Bir kentin büyümesi ve anlam kazanması, içinde barındırdığı toplumun sosyal, kültürel ve ekonomik düzeyini yükselttiği ve onlara uygun ortam hazırladığı zaman gerçekleşir. Sanayi ve nüfusla büyüyen bölge, sahip olduğu nüfusa tüm bu olanakları sağladığı zaman yaşanabilir bir kent halini alır.

Kentleşmenin hız kazandığı Türkiye'de de sosyal, kültürel ve ekonomik yönden değişimler hatta modernleşme süreci ile birlikte dönüşümler meydana gelmeye başlamıştır. Özellikle Osmanlı Devleti'nin egemen olduğu bölgelerde batıya ayak uydurma düşüncesi oldukça fazlalaşmış ve yeni oluşan kent modelleri modernite etkisi altında kurulması için adımlar atılmıştır. Hatta var olan mevcut kentlerde de modern anlayışa uygun olarak kentleri yeniden kurgulama kararı alınmıştır. Özellikle yangın ve deprem sonrası fazla hasar görmüş olan kentlere öncelik verilmiştir. Böylece oluşacak yeni yaşam alanlarını, kent modellerini benimseyen çağdaş şehircilik anlayışına uygun kentler ortaya çıkarmak hedeflenmiştir. Bu düşünce yaklaşımı ile kentlerin daha düzenli ve planlı bir şekilde gelişmesi için yöneticiler görevlendirilmiş

daha sonra yasal düzenlemelere gidilmiş, ülke yöneticileri tarafından planlar yaptırılmaya başlanmıştır. Cumhuriyet'in ilanıyla yeni bir boyut kazanan Türkiye'nin belli büyüklükteki kentlere de plan yaptırma zorunluluğu getirilmiştir. Nüfus bakımından yoğun olan Bursa kentinin de plan çalışmalarına öncelik verilmiştir.

Bursa kenti, Türkiye'nin nüfus bakımından en kalabalık kentleri arasında yer almaktadır. İlkçağlardan itibaren sürekli yerleşim yeri olarak kullanılan Bursa, savaş ve istilalara, yaşanan deprem ve yangın felaketlerine rağmen konumu korumuş, varlığını aynı alan üzerinde sürdürmeye devam ettirmiştir. Tarihsel ve toplumsal koşullar açısından genel bir yerleşim birimi oluşturan Bursa kenti, birçok farklı toplumu içinde barındırmasıyla heterojen bir yapıya sahip olmuştur. Osmanlı topraklarına katılmadan önce içinde barındırdığı topluma göre şekillenmiş, sürekli gelişmiş ve dönüşümlere uğramıştır. Osmanlı egemenliğine geçmesiyle kent, Osmanlı Devleti'nin anlayışına uygun olarak yeniden planlanmaya başlamıştır. Kentin planlanmak istenmesi, Osmanlı Devleti'nin ilk başkenti olması, ticaret kenti olarak yükselmesi ve İstanbul'a olan yakınlığından kaynaklıdır. Ayrıca Osmanlı'nın yönetim merkezi statüsünde olması, otoritenin Bursa'dan sağlanmasından dolayı kentin daha sağlıklı ve planlı bir şekilde büyümesi istenmiştir.

Osmanlı Dönemi'nde kente hâkim tepelerde, başa gelen hükümdarlar tarafından yaptırılan külliyele, klasik kent dokusunu ortaya çıkarmıştır. Bu durumda kentin coğrafi konumunun ve fiziksel yapısının gelişime elverişli olmasından dolayı kentin gelişme yönü Osmanlı sultanların tarafından belirlenmiş olmuştur. Kentin gelişimi sadece yaptırılan yapılar, açılan yollar, oluşan mahalleler ile olmamış, kentin bulunduğu konumu, doğal yapısı, mekânsal yapısı, sahip olduğu heterojen nitelikteki demografik yapısı, kentte gerçekleşen ekonomik durumlar, geçmişten gelen tarihi yapısı ve kültürel yapısı da etkili olmuştur.

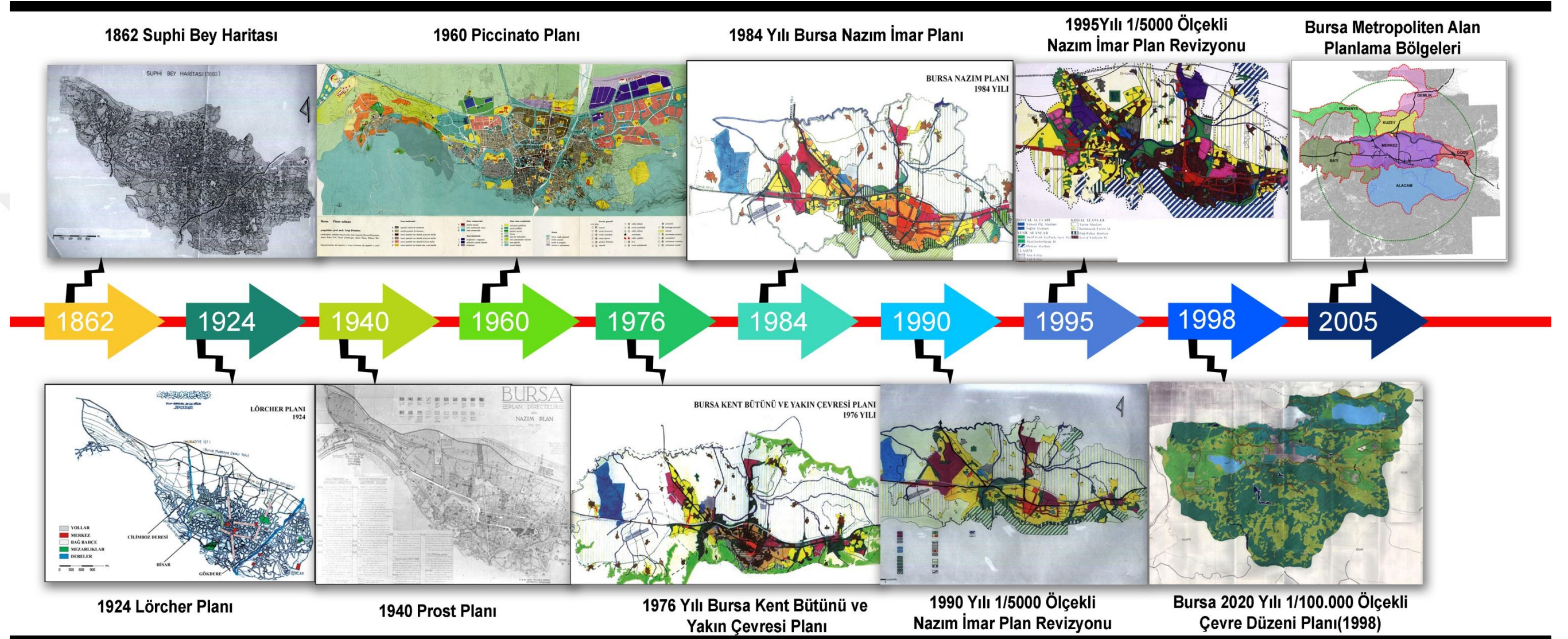
Kentin planlanmasına, Osmanlı Dönemi'nde yaşanan deprem ve yangın felaketinden sonra karar verilmiştir. Osmanlı'nın batıya büyük ilgi duyması planlamanın modernite ilkeleri doğrultusunda yönünü belirlemiştir. Böylece yapılan çalışmalar, kendini yenileme ve toplumu değiştirme yönünde modern

anlayışa uygun bir kent modeli olarak karşımıza çıkmıştır. Osmanlı Dönemi'nden sonra Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle kentin planlanması yeniden ele alınmıştır. Ancak bu sefer yeni bir kent modeli oluşturmak yerine mevcut dokuya uygun bir planlama anlayışı uygulanmıştır. Bursa kentinin yaşadığı felaketlerin ardından başa gelen valiler tarafından kentin gelişmesi devam etmiştir. Ancak yapılan çalışmalar birbiri ile bağlantılı olmayıp, sorunları çözücü uygulamalar ile kenti büyütme yoluna gidilmiştir.

Bursa'nın Cumhuriyet öncesi ilk şehir haritası 1860 yılında Suphi Bey tarafından çizilmiş olup, kentin mevcut durumunu gösteren bir haritadır. Ayrıca bu harita kentin yeniden inşası için detaylı bir altlık niteliği taşımaktadır. Harita kentin yerleşim dokusunu, yollarını, caddelerini, akarsu alanlarını, büyüklüğünü ve büyümeye elverişli alanlarını göstermesi sonradan yapılacak planlar için önemli bilgilere sahiptir.

Cumhuriyet döneminde tarihi bir kent olma özelliği taşıyan Bursa'nın, endüstri dönemiyle birlikte sanayileşmenin artması, göçü meydana getirmiş ve göçle paralel olarak artan nüfus, kent dokusunda bozulmalara, değişimlere hatta tarihi alanlarının tahrip olmasına sebebiyet vermiştir. Yaşanan durum karşısında kentin kullanımındaki düzensizlik ve kendiliğinden oluşan yerleşim alanları neticesinde ulaşım da önemli bir sorun haline gelmiştir. Yaşanan bu sıkıntılarla birlikte, Bursa'nın ticaret merkezi konumunda olmasından dolayı çevre illerle olan ilişkisini de derinden etkilemiştir. Kentin ulaşım ağının şehir dışına taşınamaması, havaalanı yapımı, demiryolu bağlantısı sağlanamaması kent ekonomisini de olumsuz etkilemiştir. Tüm bu sorunları çözmek, kentin göçle birlikte artan nüfus yoğunluğu ve diğer tüm etkenlerle birlikte gelişen mekânsal büyümenin daha düzenli ve planlı yapılması ve gelişmeyi yönlendirmek için üst ölçekli plan çalışmaları yapılmıştır.

Bursa'nın kentsel planlama süreçlerine bakıldığında, 1924 yılından başlayarak çeşitli yıllarda plan çalışmalarının yapıldığı görülmektedir. 1924 yılı Lörcher'in planı, 1940 Prost'un planı, 1960 Piccinato planı birbirini takip eden çalışmalar olmuştur(Şekil 6.1). Plancıların hepsi Batılı mimar ve plancılar olup kentin Cumhuriyet döneminden sonrasında da, batılı ülkelere benzeme yoluna gidilmek istendiği görülmektedir.



Şekil 6.1 Bursa kent planları kronolojik sıralaması.
*Fatma Zehra Höçük tarafından hazırlanmıştır.

Bursa kent dokusuna bakıldığında Lörcher, Prost ve Piccinato planlarının hiçbirisi tam anlamıyla uygulanmamıştır. Ancak bu planların izlerini hazırladıkları dönemlerdeki kentsel yaklaşımlarda görmek mümkündür. Sanayi kenti olan Bursa'nın, hazırlanan 1960 yılı Piccinato Planı'ndan sonra 1970'li yıllara kadar nüfusunda önemli bir artış olmuştur. Özellikle 1962 yılından sonra Organize Sanayi Bölgesi'nin faaliyete geçmesiyle sanayi alanındaki büyüme, kente kırsal alanlardan ve çevre illerden oldukça fazla göç almasına neden olmuştur. Ayrıca 1980'li yıllarda Balkan bölgelerinden gelen göçmenlerinde kent nüfusunun artmasında etkili olmuştur. Hızlı büyüme ile birlikte artan konut ihtiyacı, kentin kontrolsüz ve plansız bir şekilde yerleşim alanları oluşmasına zemin hazırlamıştır. Böylece kenti oluşturan halkın heterojen bir yapıya sahip olması kentin mekânsal gelişimine yansımış ve kent sahip olduğu topluma göre şekil almaya başlamıştır. Piccinato Planı'nın yetersiz kalması, artan nüfusun ve gelişen sanayinin kent dokusuna zarar vermesi üzerine 1976 yılında Bursa'nın ilk nazım imar planı hazırlanmıştır. Böylece 1976 yılından itibaren Bursa için Nazım İmar Planları yapılmaya başlanmıştır.

1976 Bursa Nazım İmar Planı, kent için öncelikle yeni yerleşim alanları açma kararı alarak Bursa Ovası'na doğru ilerleyen gelişimi durdurmak istemiştir. Bunun içinde 1977 yılında Ova Koruma Protokolü gerçekleştirmiştir. Ancak protokolde alınan kararlar uygulamaya çalışılmış olsa dahi başka koruma kararları ile desteklenmediği ve göçle artan nüfus engellenemediği için yerleşimin önüne geçilememiştir. Bu durum Bursa Ovası'nın düzensiz ve izinsiz yapılaşmalardan oluşan bir bölge haline gelmesine neden olmuştur. 1/25.000 ölçekli olan 1976 Bursa Nazım İmar Planı'nın kent gelişiminde yetersiz kalması üzerine daha kapsamlı olan 1/5000 ölçekli 1984 Bursa Nazım İmar Planı hazırlanmıştır.

1984 yılında hazırlanan Nazım İmar Planı'nda Bursa bölgelere ayrılmıştır. Daha detaylı bir şekilde hazırlanan planda bir önceki plan eksiklikleri giderilmeye çalışılmış, kent tek merkez olma statüsünden çıkartılarak ayrılan bölgelerde alt merkezler oluşturulmuş, sanayi alanları için organize sanayi bölgeleri planlanmıştır. Böylece daha planlı bir kent olma

yolunda adımlar atılmıştır. Ancak 1987 yılında Bursa Büyükşehir statüsüne sahip olmasıyla birçok köy il sınırlarına dâhil edilmiştir. Bu durumda Bursa için hedeflenen nüfusun çok üstünde bir nüfusa sahip olması kent için 1990 ve 1995 yıllarında revize planlar yapılmasını zorunlu hale getirmiştir.

Son olarak da Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından 1998 yılında 2020 yılını hedefleyen 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı yapılmıştır. Plan doğrultusunda; Bursa kentinin gelişme alanları belirlenmiş, sorunlara uygun çözümler bulunmuş ve yeni stratejiler belirlenmiştir. Bursa kenti için alt ölçekli plan çalışmalarına başlanmış ve sınırları belirlemek amacıyla kent 7 planlama bölgesine ayrılmıştır. Böylece Bursa’da Metropolitan Alan Planlama bölgeleri oluşturulmuştur. 1998 yılında hazırlanan 2020 yılı Çevre Düzeni Planı kentin daha planlı bir şekilde büyümesi için yapılan bir çalışma olarak görülse de aslında stratejik bir plan niteliği taşımaktadır. Her bölge için kararlar alınmış, ne yapılacağı konusunda ana başlıklar belirlenmiş ancak alınan kararlarda yer gösterimi yapılmamıştır. Sadece ihtiyaca yönelik çözümler üretilmiştir.

Bölgesel plan bulunmayan bir ülkede bölgesel verileri de dikkate alarak 1998 yılında 1/100.000 ölçekli 2020 yılını hedefe alan Çevre Düzeni Planı’nın yapılması Bursa için önemli bir çalışma olmuştur. Ancak yapılan plan, yasal mevzuattaki eksikler nedeniyle yerini tam olarak bulamamış, bu konuda yerel planlama otoriteleri oluşturulamamış, merkezi idarenin Bakanlıkları arasındaki yetki problemi planın uygulanması ile ilgili sorunları ortaya çıkarmış, Bakanlık planının ana ilkelerini bozucu plan değişikliği yapmıştır. 1/100.000 ölçekli planın, ulaşım master planının, ova eylem planının, turizm ana planının, il koruma planının, il sanayi ana planının hazırlanmasını ön şart olarak belirlemiştir. Ancak titizlikle hazırlanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı’nın öngördüğü birçok çalışma yapılmamıştır.

Metropolitan Alan Planlama bölgeleri için 1/25.000 ölçekli olarak hazırlanan Merkez Planlama Bölgesi, Batı Planlama Bölgesi, Kuzey Planlama Bölgesi, Doğu Planlama Bölgesi, Mudanya Planlama Bölgesi, Gemlik Planlama Bölgesi ve Alaçam Planlama Bölgesi planlarının genel kapsamında, kentsel yerleşme alanları, ticaret alanları, kırsal yerleşme alanları, sanayi alanları, kentsel sosyal donatı alanları, turizm alanları, büyük ve açık alan

kullanım yerleri, tarım ve orman alanları, sit alanları, askeri alanlar, sağlık alanları, eğitim alanları, teknik altyapı, maden ocağı, taşocağı yeri ve tabi malzeme alanları için kararlar alınmıştır. Her bölge için ayrı kararlar alınmış olup, ilçelerin durumlarına göre plan notlarıyla kararlar desteklenmiştir. Ancak hiçbir bölgede yer gösterimi yapılmamıştır. Alınan kararlar bölgelerdeki bulunan ilçe belediyelerinin öngördüğü alanlarda ve onların yönetiminde uygulanmıştır.

Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan st ölçekli ve alt ölçekli planlarda yasal düzenlemelerde bazı eksikler mevcuttur. 1/25.000 ölçekli hazırlanan planlarda, planı düzenlenen bölge ve çevresindeki alanlar için; arazi kullanımı, doğal kaynakları, koruma altına alınmış alanları, sınırları, fiziksel ve mekânsal yapısı, idari alanlara bölünmesi, sosyal – ekonomik – kültürel yapısı, askeriye ayrılmış bölümleri, nüfus oranı, teknik ve sosyal altyapı özellikleri, mülkiyet durumu ve yerleşim alanlarının özellikleri oldukça önemli bir yere sahiptir. Plan alışmaları yapılırken, tüm bu faktörlerin etkileri dşnlerek veriler hazırlanır. Hazırlanan verilerle birlikte ilgili kurum ve kuruluşlardan görüş istenir ve bu görüşlerin planın en doğru ve düzgün şekilde uygulanabilmesi için olumlu olması gerekmektedir. Aksi takdirde plan uygulamalarında büyük sorunlarla karşılaşılmaktadır. Ancak Bursa Büyükşehir Belediyesi, 1/25.000 lekli planlama çalışmalarını yaparken, kurum ve kuruluşlardan planlama için gerekli bilgileri talep etmiş ancak veriler tam olarak toparlanamamış ve eksik veri kullanılmıştır. Bu durumda hazırlanan plan kararların da, ilgili kanun ve yönetmeliklere göre alınması gereken görüşler alınmamış ve sağlıklı bir çalışma oluşturulmamıştır. Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin kurumlardan talep ettiği yazıda 15 gün içerisinde cevap istenmiş, bu zaman dilimi içerisinde cevap verilmediğinde de cevapları reesen kabul edeceğini bildirmiştir. Bu durum karşısında birçok kurum bu süre zarfında görüşlerini bildirememiş ve bazı kurumlardan da bilgi ve görüşleri alınmamıştır. Buna rağmen Büyükşehir Belediyesi planlama çalışmalarına girişmiştir.

Planların hazırlama aşamasında ise; meslek odaları çağırılmamış, ilçe belediye başkanları dâhil edilmemiş ve fikir alışverişinde bulunulmamıştır. Bu

durumda oluşturulan planlar sadece yönetimin karar verdiği planlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

1/25.000 ölçekli hazırlanan planlar, üst ölçekli plan kararlarına çok bağlı kalınmadan mevcut arazi kullanımı ve yapılaşmasını göz önünde bulundurulmadan, tarım arazileri ve doğal değerleri çok fazla koruma altına almadan 3194 sayılı İmar Kanunu'na ve diğer ilgili yasalara aykırı olsa da Bursa Büyükşehir Belediyesi'nce kabul edilmiştir.

1987 yılında 3391 sayılı yasa ile Bursa'nın Büyükşehir statüsüne girmesiyle Bursa Ovası'nda yer alan çok sayıda köy Belediye sınırlarına dâhil edilmiştir. 23 Temmuz 2004 tarihinde ise 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile Büyükşehir Belediyelerinin idari sınırları, yetki ve sorumlulukları genişletilerek 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı yapma, yaptırma ve onaylama yetkisi Büyükşehir Belediyelerine verilmiştir. Çıkarılan kanunla birlikte Bursa Büyükşehir sınırları yaklaşık 10 kat büyümeyle 300 km²'lik bir alana sahip olmuştur. Birçok il ve Bursa için metropoliten kent kavramı ortaya çıkmıştır. Ancak bu kavram, sadece nüfus büyüklüğü olarak algılanarak yapılan tüm planlamalar neredeyse nüfusa odaklı yapılmıştır. Hâlbuki nüfus büyüklüğünün yanı sıra, bölgenin fiziksel durumu, yönetim yapısı, konumu, çevresel kaynakları, teknik altyapısı, koruma alanları, ekonomik durumu, sosyal – kültürel yapısı, bunlarla ilişkili yerleşim alanları, ticaret ve sanayi alanları, askeri alanları, sosyal donatı alanları düşünülerek oluşturulan verilerin sentezi ile bir sonuç çıkartılması gerekir. Hatta ilgili kurum ve kuruluşlardan görüş alınması sonucu planlama yapılır. Ama tam tersi olarak büyüyen sınırlarla birlikte nüfusu az olan belediyeler nüfusundan fazla konut alanları ve sanayi alanları planlayarak metropoliten kent gelişimine aykırı kararlar almışlardır. Ayrıca Bursa Ovası içinde kalan yerler konut alanları olarak planlanmış, her belediye kendi içinde sanayi bölgeleri oluşturarak birçok sorunla karşı karşıya kalmıştır. 1960'lı yıllarından beri hızla artan nüfusun izinsiz yapılaşmasına çözüm bulunamamış, tarihi bölgelerdeki yapılanmaların da önüne geçilememiş, Büyükşehir farklı kurumların yetkisi arasında kalmıştır. Büyükşehir kanunu ile sınırların genişletilmesi, yetki ve sorumluluğun artması, yapılan planların yetersiz kalması Bursa kentinin kentleşme sorunuyla karşı karşıya getirmiştir.

Bunun yanında planlama mevzuatındaki eksiklikler ve yasal düzenlemelerdeki uyumsuzluklar, yerel yönetim yapılarında koordinasyonun sağlanamaması, sınırların gelişmesiyle oluşan yeni bölgelerin yanlış planlanması, alt ölçekli planlar yapılırken üst ölçekli planlara çok fazla uyulmaması, ilgili kurumların uygun görüşlerinin alınmaması gibi birçok sorun Bursa kentinin gelişimini olumsuz etkilemiştir. Yaşanan bu sıkıntıların sonucu olarak da, yapılan planlamalara yönelik yaşamsal kent sorunları ortaya çıkmış, sanayi alanları, konut alanları, kent merkezi ve ticaret alanların belirlenmesi ve uygulanmasında sorunlar oluşmuş, tarihi kentsel mirasın ve koruma alanlarının mevzuattaki gibi uygulamasına geçilememiş ve koruma altına alınamamıştır.

Bursa'nın özellikle tarihi çevresi, geçmişin sosyal, kültürel ve ekonomik yönlerini, yaşam biçimlerini anlatan, doğal güzellikleri ile barındırdığı toplumla bağ kuran bir yapıya sahiptir. Tarihi kent merkezi, Osmanlı'nın geleneksel kent anlayışına uygun bir şekilde biçimlenmiş ve yıllar içinde geçirdiği birçok değişim ve dönüşüme rağmen günümüze kadar ulaşmayı başarmıştır. Ancak şöyle bir fark vardır ki, tarihi kent merkezi olarak bilinen bölge Bursa'nın tek merkezi olarak sayılırken şuan birden fazla alt merkezlere sahip bir kent konumuna dönüşmüştür. Tarihi kent merkezinde kentin ticaret, sosyal ve ekonomik gereksinimleri karşılanırken şunda Bursa kentinin her bölgesinde hatta her ilçe ve mahallesinde tüm bu ihtiyaçlar karşılanmakta olup çok merkezli bir kent haline gelmiştir. Bursa kenti geçmişte yaşanan felaketler sonucu kent merkezi büyük zarar görürken, bugün ise; 1960'lı yıllardan sonra kente yapılan iç ve dış göçler, göçlerle birlikte ortaya çıkan izinsiz yapılaşmalar ve hızla büyüyen sanayi ile oluşan plansız gelişim, artan kent merkezlerinin arasındaki rantın yükselmesi, tek yapı ölçeğindeki uygulamalar, kentsel dönüşüm adı altında yapılan çalışmalar tarihi çevreye, Bursa Ovası'na ve kent dokusuna büyük zarar vermiş ve vermeye de devam etmektedir. Bu durum kentin yeşil alanlarının yok olmasına, tarihi kentsel merkezin kaybolmasına, hızla gelişen sanayi alanları ile kent dokusunun sıkışık bir yapıya sahip olmasına neden olmaktadır.

Bursa kenti için alınan kararlar, her ne kadar bölgenin ve kentin yararına da olsa bölgelerdeki yerel idarelerin ve mevcuttaki yönetimin bu

duruma karar verip onaylaması kent için çok da doğru değildir. Yaşanan sorunlara çözüm üretmek plancılar, mimar/mühendisler tarafından yapılırsa da son karar merci ilgili yönetim tarafından verilmektedir. Burada unutilan, kenti oluşturan ana ögenin insan olduğudur. Kent sadece yapılardan, yeşil alanlardan, yollardan, mahallelerden, konut, ticaret, sosyal alanlarından ibaret değildir. Kenti asıl var eden içinde barındırdığı topluluktur. Bu yüzden yapılan her plan, alınan her karar kentli ile paylaşarak, kent ve kentli yararı düşünülerek yapılmalıdır.

Hazırlanan tüm imar planları kentin büyüme potansiyeli, nüfus durumu, sanayi ve ticari faaliyetleri, göç sorunu göz önüne alınarak yapılmıştır. Ancak bu planların hiçbirisi Bursa kentinin plansız ve denetimsiz büyümesine engel olamamıştır. Çünkü kent için oluşturan planların, ülkesel ve bölgesel kararlar doğrultusunda, sürdürülebilirlik ilkesinde, sektörel görüşmeler sonucunda koruma, kullanma ve geliştirme ilkeleri ile ve bu ilkeler çerçevesinde uygulama stratejileri uzmanlarca belirlenmiş, kent halkı tarafından da sahiplenilmiş planlar olması gerekir. Ayrıca hazırlanan planların kente uygunluğunu kabul edildiğinde, bu uygulamanın gerçekleşmesi için arkasında kararlı bir politik idarenin bulunması şarttır. Eğer tüm bu özelliklere sahip ve tam donanımlı bir yapı varsa o zaman planların uygulanabilirliği söz konusudur. Yapılan genel planlar her ne kadar kent için uygun olsa dahi, sistemin uygulamada olması gerektiği gibi işlememesi ve tek yapı ölçeğinde çıkan sorunların çözüm bulunması amacıyla, mevcut yerel idarecilerin ve vatandaşın talebi üzerine sık sık plan değişiklikleri yapılması, istenilen hedefe ulaşamamasının nedeni olmuştur. Ayrıca planlama sisteminin tam olarak kurumsallaşmaması bir karmaşıklık da beraberinde getirmektedir. Zaman içerisinde planlama alanında yetki sahibi kurumların sayısının artması kent bütünlüğünün kaybolmasına, zamanla da değişmesine neden olabilir.

Planlama süreci içerisinde oluşturulan hedeflere ulaşabilmek için, uygulama etaplarının belirlenmesi, uygulama araçlarının ve uygulamayı yapacak kişilerin donanımlı olması, planı yaptıracak ve uygulatacak kurumun da yeterli yatırım bütçesi olması gerekir. Tüm bu durumlar birbiri ile bir bütün şeklindedir. Bu özelliklerden birinin eksik olması planların uygulanmasında

sorunlara neden olacak hatta uygulanmasına olanak bile vermeyecektir. Bu durumda hazırlatılan plan, hayata geçirilmeden sadece kâğıt üzerinde kalacaktır. Hangi nedenle olursa olsun uygulamaya geçirilmeyen plan, bir kentin oluşumunda ve gelişiminde doğrudan olumsuz bir etki yaratacaktır.

Kent planlarının uygulanamaması sorunu Bursa ve Türkiye'nin birçok kentinde yaşanmaktadır. Bu durum bir başarısızlık olarak ifade edilirse, bu kentte yaşayan vatandaşın, ilgili meslek odaları ve meslek grubundaki mimar/mühendis ve plancıların, mevcut yönetimde bulunan idarecilerin başarısızlığıdır. Çünkü bir kentin düzenli, sağlıklı ve planlı olması için herkesin aynı görev bilincinde olması gerekmektedir.

Türkiye'nin birçok büyük kentlerinde olduğu gibi Bursa'nın gelişim yerlerinde, kentin kimliğini oluşturan tarihi ve kültürel unsurlar tam anlamıyla korunup geliştirilememiştir. Kent sadece yapı yapılarak gelişen ve oluşan bir unsur olarak algılanmıştır. Özellikle hızlı nüfus artışı doğal yapıyı bozmuş, kültürel ve tarihi değerlerin yok olmasına, tahrip edilmesine neden olmuştur. Sanayinin gelişmesi ve paralelinde kırsal alanlardan kente göç edenlerin sayısının artması kentin plansız gelişen ve kendiliğinden oluşan yapılardan ibaret bir kent haline getirmiştir. Tüm bunlarla birlikte gelen trafik yükü, ses, hava ve toprak kirliliği, verimli topraklar üzerine yapıların yapılarak tarım arazisinin azalması, artan konut ihtiyacı, sosyal sorunlar, sağlık problemleri Bursa kent gelişiminin önemli parçaları olmuştur. Her bir sorun yapılan planların ana maddesini oluşturmuş olsa da istenilen verim elde edilememiştir.

Kent planlama, sadece kentin yapılaşması olarak algılanmamalı, kentin doğal yapısı, tarihi ve kültürel değerleri düşünülerek ekonomik ve sosyal gelişmelere, sektörel sorunlara çözüm üretilerek, daha yaşanabilir, sürdürülebilir alanlar oluşturmak amacıyla yapılması gerekmektedir. Planlamayı yapan plancılar da, yapı hakkı veren, siyasal rant sağlayan, mevcut yönetime destek çıkan, çalışmalarını bu bağlamda yapan kişiler olarak görülmemelidir. Ancak bugünkü sisteme bakıldığında, Türkiye'nin birçok kentinde planlama yazılı ve çizili olarak oluşturulan bir belge, plancılar ise bu belgeyi üretme ve kabul edilme sürecinde görev alan, uygulama aşamasında bulunmayan kişiler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum planı onaylayan

ilgili yönetimin eksikliği olarak görülmelidir. Çünkü böyle bir sistem içerisinde plancıları ön planda tutmak, planın yapılmasından sonuçlanmasına hatta uygulanmasına kadar bu program içerisinde yer almaları sağlayacak mekanizmanın oluşturulmasında ilgili yönetim sorumludur.

Bursa için yapılan tüm planlar, sorunlara çözüm üretmek ve Bursa'nın gelecekte benzer problemlerle karşılaşmaması amacıyla sürdürülebilir, yaşanabilir ve sağlıklı bir kent oluşturma anlayışına göre yapılmıştır ve yapılmaya da devam edilmektedir. Bugün hala geleceğin Bursa'sı için 2019 yılından itibaren çalışması devam eden 2040 yılını hedef alan plan çalışmaları bulunmaktadır. Bu planın yapılış amacı ise, 1998 yılı Nazım İmar Planı'nın projeksiyonu doldurması, yasa ve yönetmeliklerin yaklaşık her yıl değişmesi, ulusal projelerde yer alma düşüncesi, dijital plan üretme ihtiyacının duyulması ve sektörel hedeflerde oluşan değişikliklerden kaynaklı olmasıdır. Bursa Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Bursa Teknik Üniversitesi iş birliğinde yapılan Çevre Düzeni Plan çalışmaları 2021 yılında yapılacak olan çalıştay ile değerlendirme kararı alınmıştır. 2040 yılını hedef alan plan çalışmasında ana unsur, kentin doğal yapısı olarak ele alınmıştır. Bunu takip eden konut ve sosyal donatılar, ulaşım ve lojistik, hizmetler ve turizm, sanayi ve imalat alanları olarak belirlenmiştir. Bu başlıklar altında doğal, tarihi ve kültürel mirasını koruyan ve gelecek kuşaklara aktaran, farklı alanlardaki çeşitliliğini birey ve çevre üzerinde geliştiren, bilgi odaklı büyüyen, rekabet içinde güçlü bir yapıya sahip, yeniliklere açık, yüksek yaşam standartlarında, güvenli ve çevresinde lider bir Bursa hedeflenmektedir.

7 KAYNAKLAR

- Akkılıç, Y. (2002). Bursa Ekonomisinin Tarihsel Gelişimi. *Bursa Defteri*. Mart 2002.
- Atabayı, M. (2015). İmparatorluktan Ulus Devletlere Türkiye ve Balkanlar, 3. Baskı. Edirne: Paradigma Akademi Yayınları.
- Atalık, G., Çetiner, A., Göçer, O., Keskin, A., Özdes, G., Suher, H., (1985). *Şehircilik*. İstanbul: İTÜ. Yayın Sayı:1317.
- Aydın, E. O. (2008). Bursa'nın Tarihi Kent Kimliği ve Sürdürülebilirliği. Bursa: Bursa Defteri Dergisi (s.31-32).
- Balo, E. (2018). *Bursa'nın Prehistorik Dönemi ve Bithynia Krallığı*. Dönem Ödevi. Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Batkan, Ö. (1996). Bursa Kentsel Gelişim ve Planlama Süreci. E. Yenal (Ed.). Bir masaldı Bursa. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, s. 247-259.
- Baykal, K. (1993). *Bursa ve Anıtları*. İstanbul: T.A.Ç Vakfı.
- Baykal, K. (1976). *2000 Yıllık Bursa'nın Belediyesi*, Bursa.
- Bursa Büyükşehir Belediyesi. (1995). Bursa 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planına İlişkin Uygulama Hükümleri. Bursa: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.
- Bursa Büyükşehir Belediyesi. (1998). 1998 Yılı 1/100.000 Ölçekli Bursa 2020 Yılı Çevre Düzeni Planı Plan Kararları ve Uygulama Hükümleri. Bursa: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.
- Bursa Büyükşehir Belediyesi, (2005a). Bursa Merkez Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Revizyon Plan Hükümleri. Bursa: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.
- Bursa Büyükşehir Belediyesi, (2005b). Bursa Batı Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Plan Hükümleri. Bursa: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.
- Bursa Büyükşehir Belediyesi, (2005c). Bursa Mudanya Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Plan Hükümleri. Bursa: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.
- Bursa Büyükşehir Belediyesi, (2005d). Bursa Gemlik Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Plan Hükümleri. Bursa: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Bursa Büyükşehir Belediyesi, (2005e). Bursa Kuzey Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Plan Hükümleri. Bursa: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Bursa Büyükşehir Belediyesi, (2005f). Bursa Alaçam Planlama Bölgesi 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Plan Hükümleri. Bursa: BBB Etüt Proje Şube Müdürlüğü.

Çakıcı, S. (2009). 100 Yıllık Planlama Sürecinde Bursa Ticaret Merkezinin Değişimi ve Korumaya Kararları (1890-1990). Dosya 14.2. Ankara : Tmmob Mimarlar Odası Ankara Şubesi, Haziran.

Çelebi, E. (1999). “Seyahatname II.” Z. Kurşun ve Diğerleri (Hazırlayan). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Çiftçi, F. (1999). *Ekonomik Yönleriyle İç Göç Olgusu*. Yüksek Lisans Tezi. Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çubukoğlu, B. (2013). *Bursa Doğanbey Kentsel Dönüşüm Projesinin Tarihi Kent Ve Kullanıcı Kimliği Üzerine Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Doğukan İmar İnşaat ve Ticaret Ltd. Şti. (2005). Bursa 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı Plan Açıklama Raporu. Bursa: Bursa Büyükşehir Belediyesi.

Dostoğlu, N.(b.t.). *Bursa’da Geçmişten Günümüze Kentsel ve Mimari Değişim*. Osmangazi Belediyesi, Hisar Dergisi “Eskinin Bursa’sı” sayısı b.t. S:20-31.

Dostoğlu, N. (1999). Bursa’da Orhangazi Meydanı ve Arolatlar’ın Katkısı. G. Güvenç (Ed.). *Mimar Anlam, Beğeni* içinde. İstanbul: YEM Yayınları.

Dostoğlu, N. (2006). “Bursa’nın Kentsel ve Mimari Gelişimi”. C.Çiftçi (Ed.). Payitaht Bursa’da Kültür ve Sanat Sempozyumu Kitabı içinde. Bursa: Osmangazi Belediyesi Yayınları.

Dostoğlu, N., T. Vural. (2004). Lörcher, Prost ve Piccinato’nun Bursa’daki Kentsel Gelişime Katkıları. *Bursa’da Yaşam Dergisi*. Ekim.122-126.

Dörtok Abacı, Z. (2005). *Modernleşme Sürecinde Bursa Kenti’nin Mekânsal ve Sosyal Değişimi (1860 - 1910)*. Doktora Tezi. Bursa : Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Dörtok Abacı, Z. (2007). Bursa’nın Kent Dokusundaki Değişim (18. – 19. Yüzyıl). *Bursa’nın Kentsel Mimari Gelişimi Sempozyumu*. Bursa: Osmangazi Belediyesi.

Ekşi, U.(2018). *Şehirleşmede Yerel Yönetimlerin Etkisi ve Kentsel Dönüşüm Uygulamaları*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Aydın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ersoy, M. (2016). *Kentsel Planlama Kuramları*. 3.Baskı. Ankara: İmge Kitapevi.

Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu Başkanlığı, 1979. Bursa Kenti Tarihi ve Doğal Sit Alanları Geçit Dönemi Koruma ve Geliştirme Planı ve Hükümleri Konulu, 10888 nolu Kurul Kararı.

Gölbaşı, İ. (2015). *Şehir Planlama Süreçlerinin Kentsel Mekân ve Arazi Dinamiklerine Etkileri – İstanbul Örneği*. Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Günay, B. (1997). Kentsel Tasarım Kültürü ve Yaratıcılığın Sınırları. *Planlama Dergisi*, 97/2, Sayı:6. Ankara: TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayınları.

Gürhan, P. (2013). “Bursa Hanlar Bölgesinde Yer Alan Hanlar Üzerine Bir İnceleme”, *II. Türkiye Lisansüstü Çalışmalar Kongresi*. Bildiriler Kitabı – V. Ed: Ümit Güneş, Bursa Kültür A.Ş., Star Ajans Matbaacılık.

Hızlı, S. (2018). *Bursa'nın Fethi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

İnalcık, H. (1960) “Bursa XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar”, *Belleten*, cilt: XXIV, sayı:93-96, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi

İnan, A. (1972). *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Kaplanoğlu, R. (2008). “Kent Haritalarına Göre Bursa'nın Kentsel Gelişimi”. *Bursa Defteri Dergisi*. Y. Oğuzoğlu (drl). Bursa: Osmangazi Belediyesi Yayınları.

Kaplanoğlu, R. (2015). “Bursa’da Otomobilin Tarihi”. <https://www.bursa.com/makale/bursada-otomobilin-tarihi-359/>.

Kaprol, T. (2000). *Bursa’da 1930 – 1950 Yıllarında İnşa Edilmiş Konutların Cephe Özelliklerinin Değerlendirilmesinde Tipolojik Bir Yöntem Denemesi*. Doktora Tezi. İstanbul: YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Karadağ, A.ve Koçman, A., (2007), Coğrafi Çevre Bileşenlerinin Kentsel Gelişim Süreci Üzerine Etkileri: Ödemiş (İzmir) Örneği. *Ege Coğrafya Dergisi*. Sayı:16. İzmir.

Kırayoğlu, K. (2004). *Bir Osmanlı Şehri Bursa’da Şehir Merkezi-Hanlar Bölgesi Sorunsalı*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Laurent, B.S. (1999). Bir Tiyatro Aşığı: Ahmet Vefik Paşa ve 19.Yüzyıl Sonlarında Bursa'nın Yeniden Biçimlenmesi. *Bir masaldı Bursa* içinde, E. Yenal (Hazırlayan). İstanbul: Yapı kredi Yayınları. Çeviren : İsmail Yerguz.

Markoç, İ. (2012). *Bursa'nın Kentsel Gelişimi ve Konut Üretimi*. Yüksek Lisans Tezi. Bursa: Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği, Resmi Gazete, Tarih: 14/06/2014 Sayı:29030, Değişiklik 17/05/2017 Sayı : 30069

Oğuz, M. (1999). *Bursa Tarihi Kent Merkezi ve Yakın Çevresini Oluşturan MİA Alt Bölgesi (Hanlar Bölgesi – Reyhan – Kayhan) İşlevsel, Mekânsal ve Mimari Analizi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Piccinato,L. (2004a). Bursa Nazım Planı Üzerine - 1958. E. Arslansoy (Çeviren). *Bursa'da Yaşam Dergisi*. Ekim.

Piccinato,L. (2004b). Genel Nazım Planı Yönetmeliği. Urbanistica'nın 36 -37'nci sayısının eki. *Bursa'da Yaşam Dergisi*. Ekim.

Polat, S. (2005). *Mimarlık ve Kentsel Yaşam Kalitesinin Sağlanmasında Dönüşüm Projelerinin Rolü: Bursa – Santral Garaj Bölgesi Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. Bursa : Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Prost, H. (1941). Bursa Şehri Tanzim Notu.

Recepoglu, S. (2018). Türkiye'de Kentsel Mekanın Dönüşümü Bursa Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Suher, H. (1996). *Şehircilik*, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi. Yay No:62. İstanbul.

Tanyeli, U.(1999). Bursa'da Erken Osmanlı Kentleşmesinin Sorunları, 11: Uluslararası Yapı Yaşam Kongresi, Osmanlı Devleti'nin Kuruluşunun 700. Yıldönümünde Bursa ve Yöresi. 06-08 Mayıs Kongre, Bursa: Mimarlar Odası Bursa Şubesi.

Tapan, M.(1998). 75. Yılda Değişen Kent ve Mimarlık. Y. Sey (Ed.) *İstanbul'un Kentsel Planlamasının Tarihsel Gelişimi ve Planlama Eylemleri* içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yayını.

Tekeli, İ. (1980). Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri. T. Gök (Ed.). *Türkiye'de İmar Planlaması* içinde. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.

Tekeli, İ. (1998). Türkiye’de Cumhuriyet Döneminde Kentsel Gelişme ve Kent Planlaması. *75 yılda Değişen Kent ve Mimarlık* içinde. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Tekeli, İ. (2011a). “Türkiye’nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları”. *Türkiye’nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları* içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 304-308.

Tekeli, İ. (2011b). “Türkiye’nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları”. *Türkiye’nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları* içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 308-314.

Tekeli, İ., Ortaylı, İ. (1978). *Türkiye’de Belediyeciliğin Evrimi*, Türk İdareciler Derneği, Ankara. S.50-66.

Tekeli, İ. (2011c). “Bursa’nın Tarihinde Üç Ayrı Dönüşüm Dönemi.” *Anadolu’da Yerleşme Sistemi ve Yerleşme Tarihleri* içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, S.347-360.

Tekeli, İ. (2011d). “Bursa’nın Tarihinde Üç Ayrı Dönüşüm Dönemi.” *Anadolu’da Yerleşme Sistemi ve Yerleşme Tarihleri* içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, S.334-347

Tekeli, İ. (2011e). “Bursa’nın Tarihinde Üç Ayrı Dönüşüm Dönemi.” *Anadolu’da Yerleşme Sistemi ve Yerleşme Tarihleri* içinde. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, S.360-368.

TÜİK, (2019). *Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Verileri*. <http://tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

Üstündağ, Ö., Şengün, M.T. (2011). Türk İmar Mevzuatındaki Plan Türleri ve Fiziki Planlama – Coğrafya İlişkisi Üzerine Genel Bir Değerlendirme. Elazığ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. Cilt: 21 Sayı: 2.

Vardar, B. (2017). Bursa’nın Kentsel Mirasının Korunması ve Yaşatılması: Osmangazi Belediyesi Örneği. C. Çiftçi (Ed.). *Bursa’nın Kentsel ve Mimari Gelişimi Sempozyumu Kitabı* içinde. Bursa: Osmangazi Belediyesi.

Yenal, E. (1996a). “Osmanlı Öncesi Bursa”. *Bir Masaldı Bursa* içinde. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 11-15.

Yenal, E. (1996b). “Osmanlı Başkenti, Osmanlı Kenti Bursa”. *Bir Masaldı Bursa* içinde. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 19-47.

Yenice, M.S.(2005). *Kentsel Planlama Sürecinde Konya Kent Formunun Gelişimi Üzerine Bir Araştırma*. Yüksek Lisans Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Yurdadön Aslan, P. (2012). *Söylem ve Deneyimde Kamusal Mekanın Dönüşümü: Bursa Kent Meydanı Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

3194 Sayılı İmar Kanunu, Resmi Gazete, 30/06/1987 Sayı: 3394, Değişirme 26/03/2020, Sayı: 7226.

İTERNET KAYNAKLARI

Url-1 <http://www.alemdarharita.com.tr/haber-157-bolge-planlari-nedir.html>

Url-2 <https://bursa.ktb.gov.tr/TR-70230/tarihce.html>,

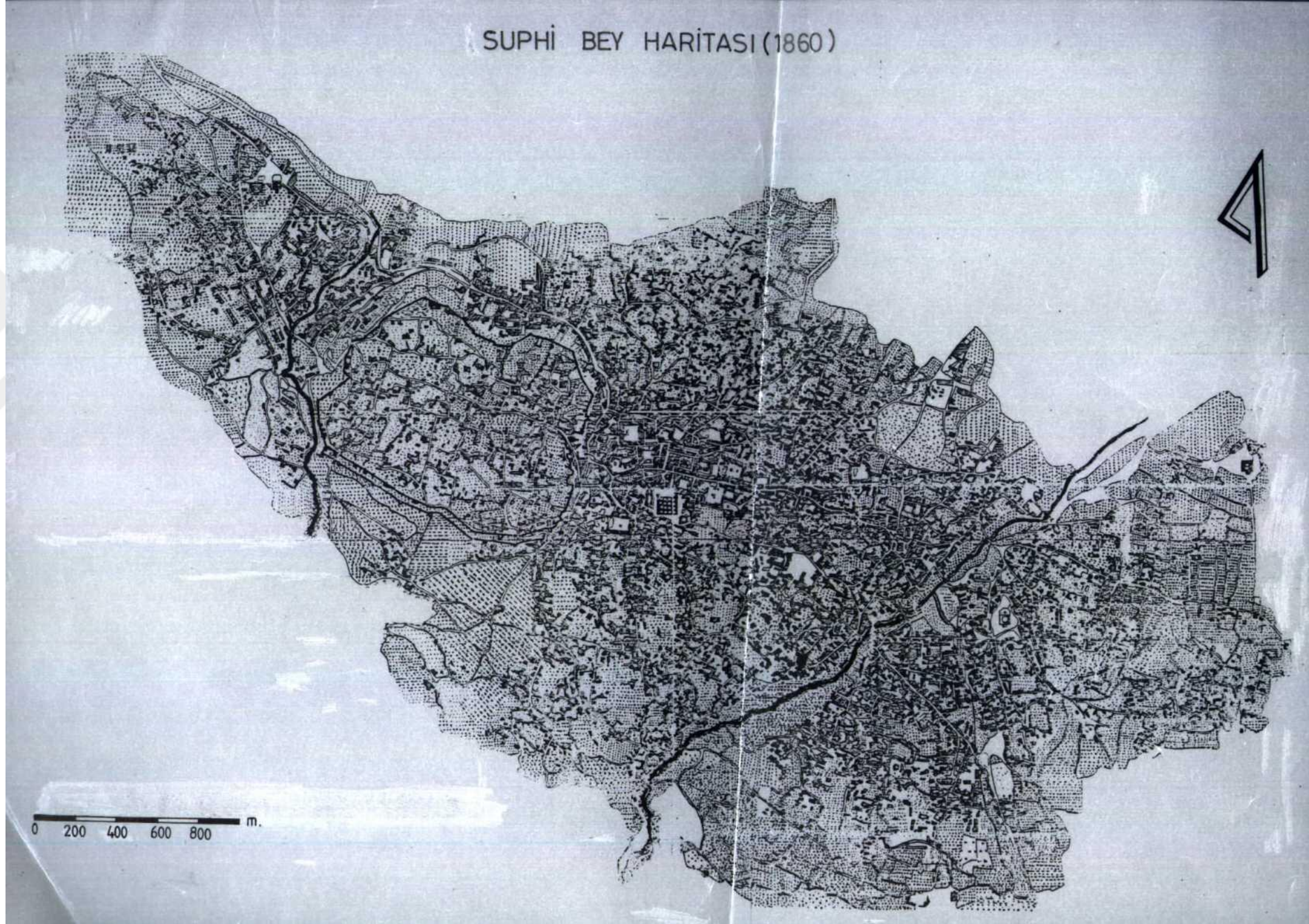
Url-3 <http://bgc.org.tr/ansiklopedi/bursa-tarihsel-gelisim-sureci-.html>

Url-4 <https://ceylangulblog.wordpress.com/2017/03/10/blog-gonderisi-basligi-2/>

Url-5 <http://www.btso.org.tr/?page=bursaeconomy/bursaeconomy.asp>

8 EKLER

EK 1 1862 Suphi Bey Haritası



9 ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Fatma Zehra Höçük

Doğum Yeri ve Tarihi :

Elektronik posta :

İletişim Adresi :

ORCID Numarası : 0000 – 0001 – 9133 – 3924

Öğrenim Durumu

2006 – 2010	Lisans: Balıkesir Üniversitesi– Mimarlık Bölümü
2009 – ...	Lisans: Eskişehir Üniversite - İşletme
2018 – 2021	Yüksek Lisans: İstanbul Arel Üniversitesi – Mimarlık Bölümü