

**Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Öğrencileri Bitirme Projesi Yarışması
2019**

**RUMUZ
30915**

Açıklama Raporu



**TÜRKİYE PLANLAMA OKULLARI BİRLİĞİ
"Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğrencileri
Bitirme Projesi Yarışması 2019"**

İÇİNDEKİLER

1.	GİRİŞ	6
2.	ÇALIŞMANIN AMACI, KAPSAMI, YÖNTEMİ	6
1.1.	AMAÇ.....	6
2.1	KAPSAM.....	7
2.2	YÖNTEM	7
3.	Kars İli Genel Tanıtımı	7
3.1	COĞRAFİ YAPISI VE KONUMU	8
1.1	YÖNETİM YAPISI VE İDARİ KONUMU	8
1.3	TARİHSEL SÜREÇ	9
4.	ARDAHAN-KARS-IĞDIR-AĞRI PLANLAMA BÖLGESİ 1/100.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI	11
4.1	PLANLAMA YAKLAŞIMI.....	12
4.1.1	GENEL YAKLAŞIM.....	12
4.2	ÇEVRE DÜZENİ PLANINDA KARS	15
4.3	Çevre Düzeni Planı'nın Mekansal, İlkesel ve Sınırsal Kararları.....	17
4.3.1	Mekansal Etkiler.....	17
4.3.2	İlkesel Etkiler.....	17
4.3.3	Sınırsal Etkiler	18
5.	1/5.000 ANALİZ BULGULARI VE SENTEZ ÇALIŞMASI.....	18
5.1	DOĞAL ÇEVRE ANALİZ BULGULARI	18
5.2	YAPILAŞMIŞ ÇEVRE ANALİZ BULGULARI	20
5.3	Sosyo-Ekonomik Çevre Analiz Bulguları	24
5.3.1	Demografik Yapı	24
6.	NAZIM İMAR PLANI.....	29
6.1	Vizyon	29

6.2	Koruma başlığı altındaki hedefler	29
6.3	Turizm başlığı altındaki hedefler.....	29
6.4	Lojistik başlığı altındaki hedefler	29
6.5	Nüfus Projeksiyonu ve Sektörel Dağılım	30
6.6	Ticaret Projeksiyonu	30
6.7	Bölgeleme	30
6.8	Planlama Kararları	31
6.8.1	Ulaşım Kararları	31
6.8.2	Yeşil Sistem Kararları	32
6.8.3	Donatı Sistemi Kararları	33
6.8.4	Yerleşim Alanları Kararları	35
6.8.5	Kentsel Çalışma Alanı Kararları.....	35
6.9	GENEL HÜKÜMLER	36
6.10	Özel Hükümler.....	37
7.	1/1000 ÖLÇEKLİ TREN GARI VE ÇEVRESİ SENTEZ ÇALIŞMASI.....	41
7.1	Çalışma Alanı Özelinde Genel Bilgi	41
7.1.1	Konum	41
7.1.2	Demografik Yapı	41
7.2	Analiz Bulguları	41
7.2.1	Doğal Çevre Analiz Bulguları	42
7.2.2	Yapılaşmış Çevre Analiz Bulguları	43
8.	1/1000 ÖLÇEKLİ tren garı ve çevresi KONSEPT ÇALIŞMASI.....	52
8.1	Vizyon	52
8.2	Amaç.....	52
8.3	Hedefler	52
8.3.1	Koruma	52
8.3.2	Ekoloji	52

8.3.3	Güvenlik	53
8.3.4	Erişilebilirlik	53
9.	1/1000 ÖLÇEKLİ tren garı ve çevresi KENTSEL TASARIM ÇALIŞMASI...	55
9.1	Müdahale alanları:	55
9.1.1	Ticaret alanı:	55
9.1.2	Turizm Alanı:	55
9.1.3	Donatı alanı:	56
9.1.4	Eski Süt tozu Fabrikası Dönüşümü:	56
9.1.5	Dere ve Çevresi:	56
9.1.6	Tren garı meydanı:.....	57
9.1.7	Tren garı hattı yeşil bant:.....	57
9.1.8	Yollar:.....	57
9.1.9	Tren garı içerisindeki Lojmanlara rekreatif kullanım önerisi:.....	57
9.1.10	Konut alanları:	58
9.1.11	Otopark alanları:	58
9.1.12	1.Bölgenin canlandırılması:.....	59
9.2	Tasarım İlkeleri.....	59
9.2.1	Yollar ve Açık Alanlar	59
9.2.2	Konut Alanları	60
9.2.3	Turizm Alanları	60
9.2.4	Ticaret Alanları.....	60
9.2.5	Otopark Alanları	60
9.3	Ulaşım sistemi	60
9.3.1	Yol Kesitleri	62
9.4	Yeşil sistem.....	63
9.5	Donatı sistemi	63
9.6	Yaya yolu sistemi	64

9.7	UYGULAMA	64
10.	1/1000 koruma amaçlı İMAR PLANI.....	67
10.1	Plan Notları	67
11.	1/500 ÖLÇEKLİ KENTSEL TASARIM ÇALIŞMASI	71
11.1	Tasarım İlkeleri	72
12.	MODELLEME ÇALIŞMASI	75
13.	KAYNAKÇA	82

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.	Kars ve Çevre İlleri	6
Şekil 2.	Çalışma Alanı Mahalle Nüfusları.....	6
Şekil 3.	Kars İli.....	8
Şekil 4.	Kars İli İdari Yapısı.....	9
Şekil 5.	Kars'ın Konumu.....	9
Şekil 6.	Kentin Tarihsel Gelişimi	11
Şekil 7.	Çevre Düzeni Planı	16
Şekil 8.	Yönlenme Analizi Alan Dağılımı	19
Şekil 9.	Doğal Çevre GZFT Analizi.....	20
Şekil 10.	Sit Alanları ve Tescilli Yapılar	21
Şekil 11.	Bölgeleme Çalışması.....	22
Şekil 11.	Donatı Alanları GAP Analizi	23
Şekil 12.	İmaj Çalışması.....	23
Şekil 13.	Yapılaşmış Çevre GZFT Analizi	24
Şekil 14.	Kars İli Nüfus Artış Hızı	24
Şekil 15.	Kars İli Nüfus Grafiği	25
Şekil 16.	Kars İli Nüfus Piramidi	25
Şekil 17.	Kars İlinin En Çok Göç Verdiği İller	26
Şekil 18.	Kars ili Sektörel Dağılımı	26
Şekil 19.	Turist Sayıları.....	26
Şekil 20.	Yatak Kapasitesi	26
Şekil 21.	1/5000 Sentez Çalışması	28
Şekil 22.	Nazım İmar Planı Alt Bölgeler	31

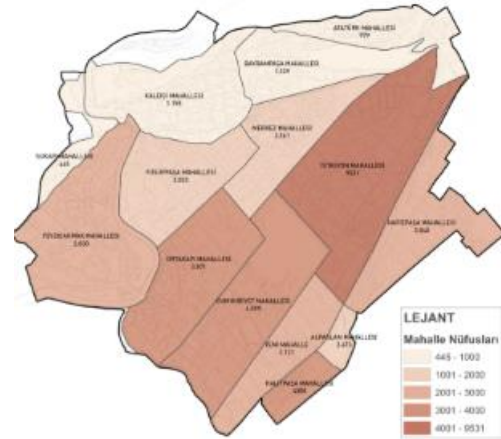
Şekil 23.Ulaşım Sistemi	32
Şekil 24.Yeşil Sistem	33
Şekil 25.Donatı Sistemi.....	33
Şekil 26.Donatı Tablosu	34
Şekil 27.Yerleşim Alanları ve Yoğunluk Dağılımı	35
Şekil 28.Kentsel Çalışma Alanları	36
Şekil 29.Nazım İmar Planı	40
Şekil 30.Koppen İklim Sınıflandırması.....	42
Şekil 31.İklim'e Göre Yerleşimin Topografyada Konumlanması.....	43
Şekil 32.Bölgeleme Çalışması.....	43
Şekil 33.Doku Analizi, Bölge 1-2	45
Şekil 34.Doku Analizi Bölge 3 ve Kehtsel Sit	46
Şekil 35.Mevcut Doku Örneği	47
Şekil 36.Ulaşım Sistemi	48
Şekil 37.Parsel Büyüklüğü Analizi	48
Şekil 38.Yapı Adası Büyüklükleri	48
Şekil 39.Kadastral Yapı.....	49
Şekil 40.Çıkma Sokak Analizi	49
Şekil 41.Yapı Durumları Analizi	50
Şekil 42.1/1000 Ölçekli Sentez Çalışması	51
Şekil 43.1/1000 Ölçekli Konsept Çalışması.....	54
Şekil 44.Butik Otel Planı.....	55
Şekil 45.Butik Otel Planı.....	56
Şekil 46.Ulaşım Sistemi	61
Şekil 47.Yeşil Sistem	63
Şekil 48.Donatı Sistemi.....	63
Şekil 49.Yaya Yolu Sistemi	64
Şekil 50.1/1000 Tasarım Çalışması.....	66
Şekil 51.1/1000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı	71
Şekil 52.1/500 Ölçekli Kentsel Tasarım Çalışması.....	74

1. GİRİŞ

2018-2019 Bahar Dönemi Şehir Bölge Planlaması Bölümü Bitirme Projesi kapsamında Kars İli çalışma alanı olarak seçilmiştir. Çalışılacak alan için geçerli olan 2012 yılında onaylanan 2040 yılı projeksiyonlu Ardahan-Kars-Iğdır-Ağrı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı kararları doğrultusunda mekanı etkileyen ilkesel, mekansal, ve sınırsal öneriler kabul alınarak hazırlanacak 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, bu plana uygun şekilde geliştirilecek 1/1000 Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve koruma amaçlı imar plana referans verebilecek 1/500 Kentsel Tasarım Projesi bitirme projesinin temelini oluşturmaktadır. 1/5000 ölçekte çalışma alanı sınırının eşiklerini Kuzeyde Kars Kalesi, batıda Fevzi Çakmak ve Su Kapı Mahallesi, Kuzeydoğuda Toplu Konut Alanı, Güneydoğuda ise Kars Tren İstasyonu ve demirhattı belirlemiştir. Çalışma alanının büyük bir kısmını Kentsel Sit Alanı, 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanları ve etki alanlarıyla koruma altına alınmış tescilli parsellerin olduğu bir alan oluşturmaktadır.



Şekil 1. Kars ve Çevre İlçeleri



Şekil 2. Çalışma Alanı Mahalle Nüfusları

2. ÇALIŞMANIN AMACI, KAPSAMI, YÖNTEMİ

1.1. AMAÇ

2018-2019 Bahar Yarıyılı Bitirme projesi kapsamında Kars ilinde çalışılmıştır. Bu çalışmada amacımız Kars'ın hazırlanmış olan 1.100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı kararları

ve Kars kentinin çevresel ilişkileri de dikkate alınarak kars merkez ilçesinde 1/5000 ölçekli koruma amaçlı imar planı hazırlamak ve bu doğrultuda tren garı ve çevresinde 1/1000 ve bu alan içerisinde seçilen 1/500 ölçekli kentsel tasarım çalışması yaparak Kars kent merkezi için çalışılan alanda bir tasarım rehberi oluşturmak amaçlanmıştır.

2.1 KAPSAM

1/5000 ölçekte Kent merkezindeki ekonomik faaliyetleri, nüfusu ve sosyal yaşamı, yerleşim yerlerini, doğal çevreyi, sit alanlarını, içine alan kentin karşı karşıya olduğu sorunların çözülmesi ve potansiyellerinin değerlendirilmesini sağlayacak mekânsal kararları, 1/1000 ölçekte tren garı ve çevresine odaklanan bu alan ile ilgili sorunları ve potansiyellere yönelik hedef ve stratejileri, 1/500 ölçekte kentin yaşam koşullarına uygun tasarım kararlarını kapsamaktadır.

2.2 YÖNTEM

Çalışılacak alan için geçerli olan 2012 yılında onaylanan 2040 yılı projeksiyonlu Ardahan-Kars-Iğdır-Ağrı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı kararları doğrultusunda mekanı etkileyen ilkesel, mekansal, ve sınırsal öneriler kabul alınarak alan içerisinde grup analizleri olarak yapılan doğal,yapılaşmış ve sosyo ekonomik çevre analizlerinden faydalanarak alan için GZFT analizinin oluşturulması ve analizlerden çıkan sonuç doğrultusunda 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı, Nazım imar planından ve alan için yapılan 1/1000 ölçekte analizlerden faydalanarak bir sentez paftasının oluşturulması bu plana uygun şekilde tren garı ve çevresinde hedefleri ve stratejileri anlatan bir konsept paftasının oluşturulması ve bunun sonucunda 1/1000 ölçekli koruma amaçlı planın ve koruma amaçlı imar planına referans verebilecek 1/500 ölçekli Kentsel Tasarım Projesi ve bunun sonucunda bir kentsel tasarım rehberi oluşturulacaktır.

Araştırmada kullanılan veriler grup analizlerinden,google earth ve belediyeden alınan ve tez merkezinden indirilen çeşitli dökümanlardan ve cbs ortamında oluşturulan haritalardan faydalanılmıştır. Çizim yapmaya yardımcı program AutoCAD ve görselleştirmede Photoshop ve modellemede Sketchup ve Lumion programları kullanılmıştır.

3. KARS İLİ GENEL TANITIMI

Kars ili tanıtımı coğrafi yapısı ve konumu, yönetim yapısı ve idari konumu, tarihsel süreci dikkate alınarak açıklanmıştır.

3.1 COĞRAFİ YAPISI VE KONUMU

Kars, 814.578 km²'lik Türkiye topraklarının 171.061 km²'sini oluşturan Doğu Anadolu Bölgesi'nin kuzey doğusunda yer almaktadır. İlin doğusunda Ermenistan, güneyinde Iğdır ve Ağrı, batısında Erzurum ve kuzeyinde Ardahan yer almaktadır. 10.127 km² yüzölçümüne sahip olan il, ülke topraklarının %1,3'ünü kaplamaktadır. (Tutar, H., 2012)



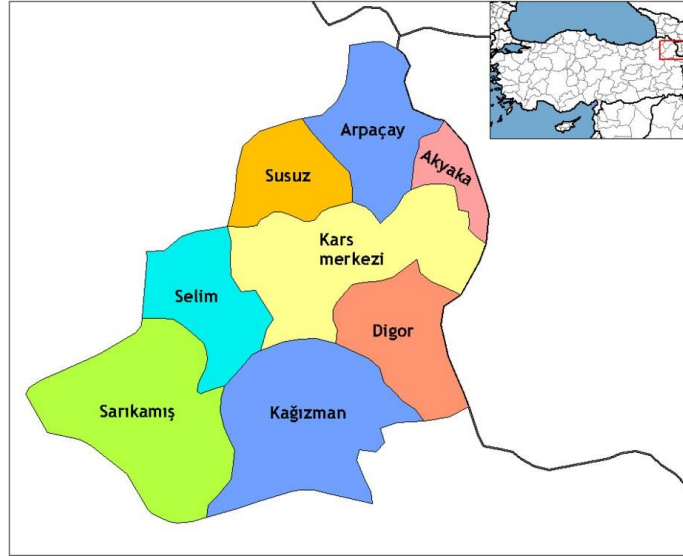
Şekil 3.Kars İli Kaynak: URL 1

İlin güneyinden geçen Aras Nehri, Çıldır Gölünden doğan ve Türkiye'nin Ermenistan sınırını oluşturan Arpaçay ile Kars, Iğdır, Ermenistan sınırında birleşmekte ve İran ile Azerbaycan üzerinden Hazar Denizi'ne ulaşmaktadır. İlde yer alan akarsularının rejimi düzensizdir. Bunun nedeni; yağış rejiminin düzensizliği ve kış yağışlarının kar şeklinde düşmesidir. Kışın yağın karlar erimeden uzun süre yerde kaldığı için akarsuların debileri azalmaktadır. İlkbahar ve yaz aylarında eriyen karlar akarsuların debilerinin yükselmesine yol açmaktadır. Ayrıca akarsuların eğimlerinin fazlalığı ve bölgede çok sayıda vadi olması nedeniyle ildeki hidroelektrik enerji potansiyeli yüksektir.

Kars ilinde irili ufaklı çok sayıda göl mevcuttur. Bir kısmı Ardahan il sınırları içerisinde yer alan Çıldır Gölü'nün yanı sıra Aygır Gölü, Kuyucuk Gölü ve Turna Gölü öne çıkmaktadır. Bu doğal göllerin yanında tek yapay göl ise Arpaçay Baraj Gölü'dür.

1.1 YÖNETİM YAPISI VE İDARİ KONUMU

1992 yılı İller Kararnamesi ile Ardahan ve Iğdır ilçelerinin il yapılarak ayrılmasıyla küçülüp 2011 yılı itibariyle: 8 ilçe, 2 bucak, 385 köyden oluşan, 9.939 km² alan ve 305.755 nüfusa sahip alanın yönetim merkezi haline gelmiştir. (Demir, M., 2013)



Şekil 4.Kars İli İdari Yapısı

Kaynak: URL 2

Kars'ın yönetimi altındaki ilçelerin merkeze uzaklıkları, 50 km civarında olup ilçe merkezlerinden, en yakında olan 26 km mesafe ile Susuz, en uzakta olan 72 km mesafe ile Kağızman'dır. Yönetim altındaki ilçelerden, Sarıkamış, 1.972 km² yüzölçümü ile en büyük idari alana sahip olup Akyaka, 416 km² yüzölçümü ile en küçük idari alana sahiptir. (Demir, M., 2013)

1.3 TARİHSEL SÜREÇ

Anadolu ile Kafkaslar arasında bir geçiş noktası olarak yer alan Kars, tarihöncesi dönemlerden bu yana yerleşim merkezi olarak kullanılmıştır.



Şekil 5.Kars'ın Konumu

Kaynak: URL 3

M.Ö. 1200 yıllarında, Kars çevresinde Hurriler'in yerleştikleri bilinmektedir. Kars'ta yazılı tarih dönemi ise M.Ö. 900'lerde Urartuların bölgede egemenlik kurması ile başlamıştır.

M.Ö. 549-330 yılları arasında, Kars ve çevresi Pers imparatorluğu egemenliğine girmiştir. M.S.430'da bölgede Sasaniler hakim olmuştur. M.S. 640 yılında Kars'ın bir bölümünde Araplar etkin olmuştur. Kars, 928-961 yılları arasında Ermeni Bagratid krallığının

başkenti olmuştur. Günümüzde Havariler Kilisesi olarak bilinen katedral, o zaman inşa edilmiştir. 962 yılında, başkent Ani'ye kaydırılmıştır. Bu durum 1045 yılına kadar devam etmiştir. Bizanslılar önce Ani'deki Bagratlılar, daha sonra da Kars Bagratlıları'na saldırmış ve bölgeyi kendine bağlamıştır.

Ani ve Kars 1064 yılında Selçuklu Sultanı Alparslan tarafından ele geçirilmiştir. Ani ele geçirildikten sonra, Büyük Katedral, 'Fethiye' adıyla camiye çevrilmiştir. Şeddadlı Manuçehr tarafından, kentte bayındırlık çalışmaları başlamıştır (Çiftçi, 2000:10).

13. yüzyılda Moğol istilalarının başlamasıyla birlikte Kars, 116 yıl boyunca Moğollar'ın yönetiminde kalmıştır. Yönetim, 1256'dan sonra İlhanlılar'a, 1406-1468 Karakoyunlular'a geçmiştir. Ardından, Akkoyunlular, daha sonra da Safaviler Kars ve çevresinde hakim olmuştur.

Osmanlı Dönemi

Kars, 1580'e kadar Erzurum Beylerbeyliği'ne bağlı bir sancak olarak kalmıştır. Daha sonra Kars'a beylerbeyliği statüsü verilmiş, ancak 19.yüzyılda tekrar Erzurum Eyaleti'ne bağlı bir sancak konumuna getirilmiştir

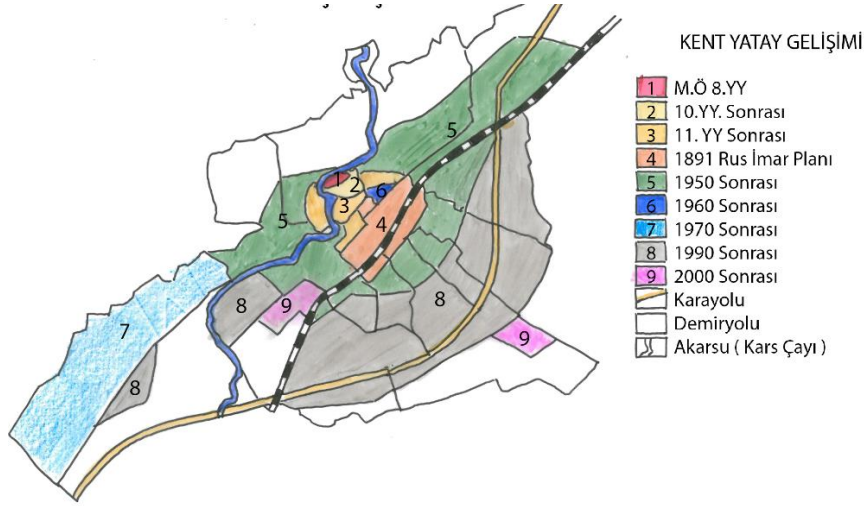
Ruslar, 1828 yılında Osmanlılar'a savaş açmış, Kars'ta ilk kez egemenlik kurmuşlardır. Kent, 1830'da yapılan Edirne Antlaşmasıyla birlikte, tekrar Osmanlı hakimiyetine girmiştir.

'93 Harbi olarak anılan 1877-78 Osmanlı Rus Savaşı sırasında, Ruslar Kars'a bir kez daha saldırmıştır. Kent, 18 Kasım 1877'de Ruslar'ın eline geçmiştir. Kars, 1918 yılına kadar Ruslar'ın elinde kalmıştır.

Cumhuriyet Dönemi

Kars, 3 Mart 1918 yılında imzalanan Brest-Litovsk antlaşması ile birlikte, 25 Nisan 1918'de Rus işgalinden kurtulmuştur. 30 Ekim 1918 Mondros Mütarekesi sonucunda, tekrar elden çıkan kent, İstiklal Savaşı ile birlikte 30 Ekim 1920' de anavatana dahil edilmiştir.

Kars kalesi ve eteklerinde başlayan yerleşimin zamanla kent içindeki yayılımı tarih aralıklarına göre aşağıdaki şemada belirtilmektedir.



Şekil 6. Kentin Tarihsel Gelişimi Kaynak: Kars Kent Coğrafyası

4. ARDAHAN-KARS-IĞDIR-AĞRI PLANLAMA BÖLGESİ 1/100.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI

1/100.000 Çevre Düzeni Planının amacı ülkenin küresel ekonomi anlamında yakaladığı kalkınma ivmesinin, kırsal kesime sınırlı etkisi düşünüldüğünde Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı Planlama Bölgesi'nin sahip olduğu diğer gelişme potansiyelleri ile bahsedilen kalkınma ivmesini yakalaması beklenmektedir.

Bu bağlamda bu Çevre Düzeni Planının temel amacı;

- Planlama Bölgesi'nin hedef ve stratejilerinin belirlenmesi,
- Çevreyi sürdürülebilir kılma ve sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak üzere; arazi kullanım kararlarının belirlenmesi, farklı ekonomik sektörlerin gelişiminin sağlanması, kentsel ve kırsal gelişmelerin değerlendirilmesi ve yönlendirilmesi,
- Bölgenin sahip olduğu yerel potansiyel ve kaynakların değerlendirilmesi,
- Kırsal toplumun iş ve yaşam koşullarının kentsel alanlarla uyumlu olarak yerinde/yöresinde geliştirilmesi ve sürdürülebilir kılınmasının sağlanması,
- Doğal ve kültürel değerlerin korunması,
- Alt ölçeklerde hazırlanacak her türde fiziki ve sosyo-ekonomik plan ve projelere esas oluşturacak planlama kararlarının oluşturulması, olarak belirlenmiştir.

Planın kapsamında Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı illeri il sınırları içinde, planın amacına yönelik mekânsal kararlar, politika ve stratejileri kapsamaktadır. Toplam olarak 2.998.800 hektarlık bir alanı kapsayan Planlama Bölgesi içerisinde 26 adet ilçe belediyesi, 12 belde belediyesi ve köy yerleşmeleri bulunmaktadır.

4.1 PLANLAMA YAKLAŞIMI

4.1.1 GENEL YAKLAŞIM

Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı çalışmasında planlama bölgesinin ekonomik, sosyal ve fiziksel gelişmesi öngörülürken doğal, tarihi ve kültürel değerler ile bölgenin ekolojik yapısının korunması esastır. Sektörel ve fiziksel gelişme senaryoları ve plan kabulleri ile plan kararlarına ait açıklamalar aşağıda yer almaktadır.

Ardahan-Kars-Iğdır-Ağrı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı yapım çalışmaları kapsamında, analiz-sentez sürecinin tamamlanması ile taslak plan kararlarının oluşturulmasından önce sentez bölümü sonuçları, arazi çalışmaları ile toplantılar ve istatistiki veriler bir arada değerlendirilerek plana ilişkin farklı senaryolar oluşmuş, bu farklı senaryoların tartışmalarının yapılmasının ardından iki farklı plan seçeneği elde edilmiştir.

Farklı plan seçeneklerinin oluşmasındaki temel husus, “planlama bölgesinin bugüne dek süregelen durumu ile bugüne dek henüz değerlendiremediği özellikle stratejik potansiyellerinin yarattığı görece çelişki” olarak öne çıkmıştır. Söz konusu potansiyellerin planlama alanına olası etkileri ayrıntılı olarak tartışılmış iken;

- Sadece stratejik potansiyellere ilişkin yatırımların, ulusal politik tercihlerin Çevre Düzeni Planı Dönemi içerisinde gerçekleşmeme olasılıkları, bu seçeneğin tek başına gerçekçi bir plan senaryosu oluşturamayacağı,

- Diğer temel husus olan planlama bölgesinin süregelen durumu ve temel varoluş kaynaklarının tek başına ve sadece korunarak bölgenin gelişimine katkısının olamayacağı şeklinde durum ortaya çıkmıştır.

Buna göre yapılan değerlendirmeler sonucu, Planlama Çalışmaları için üretilen iki seçenekten birinci seçenekte “Gelişmenin, mevcut eğilimlerin sürdürülebilir kalkınma ve yerel potansiyellerin harekete geçirilmesi şeklinde sağlanacağı” şeklinde korumacı ve yenilikçi varsayıma dayandırılması benimsenirken, ikinci seçeneğin “ Gelişmenin mevcut eğilimler çerçevesinde süreceği” şeklinde kanaatkar ve tutucu bir varsayıma dayandırılması benimsenmiştir.

Seçeneklerin değerlendirilmesi sonucu, “Gelişmenin, mevcut eğilimlerin sürdürülebilir kalkınma ve yerel potansiyellerin harekete geçirilmesi şeklinde sağlanacağı” kabulü çerçevesinde oluşturulan Birinci Alternatif ‘in temel olarak alınması kararlaştırılmış, gelişmenin sadece mevcut eğilimler çerçevesinde sürmesinin yeni yatırım kararları potansiyeller ve olanaklar ile tam anlamıyla örtüşmeyeceği dolayısı ile önemli olan noktanın bu yerel potansiyelleri harekete geçirecek planlama yaklaşımının oluşturulması olduğu kabulüne ulaşılmıştır.

Planlama aşamasında, yerel potansiyellerin harekete geçirilmesi ilkesinin, sürdürülebilir kalkınma çerçevesinde oluşturulması gerektiği, çünkü planlama bölgesinde her ne olursa olsun doğal varlıkların mutlak suretle korunması ve gelişmenin de bu ilkeye ters düşmeden sağlanması benimsenmiştir. Çevre Düzeni Planı yetki alanları ve çeşitli kamu kurumlarının yetki alanları arasında tutarlı ve ölçülü müdahale alanları olduğundan, plan kararlarının hayata geçirilmesinin yine bu tutarlı yaklaşımlar ile bütüncül yaklaşımlarla sağlanabileceği kabul edilmiştir.

Buna göre, “Gelişmenin, mevcut eğilimlerin sürdürülebilir kalkınma ve yerel potansiyellerin harekete geçirilmesi şeklinde sağlanacağı” kabulü aşağıdaki gibi özetlenebilecektir.

- Ardahan, Kars, Iğdır, Ağrı Planlama Bölgesi’nin, ağırlıklı olarak tarım ve hayvancılık ile bu alanlardan çıkacak sanayi kolları yönünde ekonomik ve sosyal faydayı sağlayacak şekilde geliştirilmesi, bu gelişimin bölgesel-yapısal faktörler de dikkate alınarak en olası biçimlerde sağlanması, bunun yanında bölgenin sahip olduğu çok önemli kalkınma potansiyellerinin dikkate alınarak, öngörülen gelişim senaryosuna strateji anlamında dahil edilmesi esastır.

- Kırsal alanın atıllaşmasının ve sosyo-ekonomik yönden gerilemesinin engellenmesi için, kırsal alanların kentlere alternatif ve partner olarak, iş olanakları sağlayan, sosyal ve ekolojik olarak yaşanabilir yerler haline dönüştürülmesi zorunludur.

- Tarımın yeniden yapılandırılması, çevresel kaynakların yönetilmesi ve kırsal ekonomilerin geliştirilmesi - çeşitlendirilmesi konusunda; tarım ve hayvancılığa ilişkin devlet yatırımları ve politikalarından, ekonomik-mesleki-sosyal örgütlenme yapılarının oluşturulmasına; tarımsal girdi sağlayıcılardan çiftçi organizasyonları ve üretim birliklerine kadar geniş bir sistemin tasarlanması ve kentlerin bu tasarlanan sistemde merkezi boyutu sağlayarak kırsala destek vermeleri gerekmektedir.

- Planlama Bölgesi'nin sosyal, ekonomik, kültürel ve mekansal açıdan koordineli bir şekilde büyümesi ve gelişmesi sağlanmalıdır.

- İhracata yönelik tarımsal üretimde artış yaşanacaktır. Bu artışa koşut olarak ürünlerin, üretildiği bölgede satışa hazır hale getirilmesi, işlenmesi, depolanması ve paketlenmesi amacıyla küçük ölçekli tarımsal sanayi alanlarına gereksinim artacaktır.

- Günümüzde yaygın bir kabul ile önemli merkezlerden uzak kırsal alan olarak tariflenen bu bölgenin, aslında başta güçlü ve kombine bir ulaşım sisteminin sağlanması ve potansiyellerin değerlendirilmesi ile önemli merkezlerden uzak olma dezavantajını, Kafkaslar, Orta Asya ve İran pazarlarına olan yakınlığı ile avantaja çevirebilmesi muhtemeldir.

- Politik anlayışların ve ilişkilerin olumlu olması kabulü, sınır kapılarının açılma olasılıkları, mevcut ve yatırım aşamasındaki projelerin varlığı ve ulaşımında kuvvetlendirme eğilimleri bir arada değerlendirildiğinde ortaya çıkan portrenin, özellikle tarım ve hayvancılığa bağlı sanayi, bunlarla ilişkili depolama alanlarının gelişmesi ile daha da anlamlı hale geleceği kabul edilmiştir. Bu anlamda mevcut ve projelendirilmiş karayolu ve havayolu hatlarının dışında, yeni sanayi alanları ile de ilişkilendirilerek karayolu bağlantıları önerilerine ihtiyaç duyulacaktır.

- Planlama Bölgesi'nde yer alan tüm kentsel gelişme alanlarının; su havzalarını, su kaynaklarını, ormanları, tarımsal alanlar ve kıyıları koruyacak biçimde geliştirilmesi esastır.

- Gelişmede koruma ve sürdürülebilirlik esastır. Bu anlamda Planlama Bölgesi bütünü için öngörülen gelişme senaryosuna bağlı olarak kentsel yerleşimlerin senaryodaki yerleri kapsamında, mevcut eğilimleri de dikkate alınarak ve koruma-kullanma dengesi gözetilerek nüfusları belirlenmelidir.

- Planlama Bölgesi kentlerinin genel olarak, kentsel gelişmede önlerindeki en büyük engelleri, kentsel mekanda kırsal alan faaliyetlerinin devam ettirilmesi ve yine fiziksel mekânın kırsal alan imajından kurtulamamasıdır. Dolayısı ile kentlerin onaylı planları bu anlamda da irdelenmeli ve gerekli öneriler/kısıtlamalar yapılmalıdır.

- Belirlenen kırsal kalkınma ve yerel potansiyellerin harekete geçirilmesi varsayımı kapsamında, tüm kentsel yerleşmelerin planlı alanları irdelenecektir. Plan öngörüsü doğrultusunda kentlerde yeni sanayi, depolama ve kentsel gelişme alanları ihtiyacı söz konusu olacaktır.

- Kentsel yerleşmelerde afet riski de dikkate alınarak nüfus gelişimin sürekli denetlenmesi, aşırı nüfus yığılmalarına ilişkin süreçlerde hızla önlem alınarak dengeli dağılım sağlanması esastır.

- Turizm potansiyeline sahip alanlarda, kamusal desteklerle yeni ve önemli gelişmeler beklenmelidir. Özellikle termal turizm konusunda, termal kaynakların yakınlarındaki alanlarda turizm alanlarının geliştirilmesi esastır.

- Bölgede yer alan Yaban Hayatı Geliştirme Sahaları, Ramsar Alanı, Sulak Alanlar vb. koruma alanlarının yakın çevrelerindeki olumsuz faaliyetlerden etkilenmemeleri sağlanmalı ve tedbirler alınması gereklidir.

4.2 ÇEVRE DÜZENİ PLANINDA KARS

Çevre düzeni planı içerisinde Kars iline ilişkin gelişme ‘Gelişmenin mevcut eğilimlerin sürdürülebilir kalkınma ve yerel potansiyellerin harekete geçirilmesi şeklinde sağlanacağı öngörülmüştür.

Çevre Düzeni Planı gelişme kararlarında Kars ili Bölge Merkezi olarak tanımlanmıştır. Bu bölgedeki yerleşmelerin iktisadi, toplumsal ve mekansal gelişmeleri bağlamında bütünlükçü bir yapı oluşturduğu bölgede kentsel hizmetlerin yoğunlaştığı ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda Kars ilinde iletişim altyapısı güçlendirilecek, yenilikçi endüstriler, yüksek katma değerli sanayiler, üretici hizmetler, lojistik sektörü, fuar ve kongre merkezi geliştirilecektir.

Kars merkez ilçesi lojistik merkez olarak belirlenmiştir. Kars tarihsel gelişimine bakıldığı zaman köklü bir kenttir ve burada ekonomide çeşitlilik ve ihtisaslaşma söz konusudur. Halihazırda bölgesine hizmet veren demiryolu, havaalanı, üniversite, turizm çeşitliliği ve bunun yanında tek faal ve tam kapasite çalışan OSB Kars ilindedir.

Kars ilinin genel anlamda gelişme senaryosunda; kültür ve hizmet sektörleri ile öne çıkan ve bunun yanında mevcut turizm faaliyetleri dışında alternatif turizm olanakları ile il genelinde turizm çeşitli turizm ayaklarının gelişeceği, belli başlı ürünler ile markalaşmayı sağlamış, lojistik merkez anlamında hizmet verebilecek olanakların kurgusuna yönelik yatırımları yönlendiren ve planlama bölgesinin tümü içinde bir merkez niteliğinde gelişimini sürdüren bir kabul ile var olacağı kararlaştırılmış ve plan kararları bu yönde belirlenmiştir. Merkez nüfusu 73.826 kişiden 128.000’e çıkarılmıştır. Kars ili planlama bölgesi içerisinde merkez il olarak görülmekte ve gelişimi de bu yönde belirlenmektedir.

4.3 ÇEVRE DÜZENİ PLANI'NIN MEKANSAL, İLKESEL VE SINIRSAL KARARLARI

Çevre Düzeni Planı'nın çalışma alanına etki edecek kararlarını mekansal, ilkesel ve sınırsal olarak derleyip özetlenmesi yapılacak 1/5000 Nazım İmar Planı için önem arz etmektedir. Tüm bu kararların etkilerini Nazım İmar Planı'na yansıtılması ve geliştirilmesi planlama hiyerarşisi açısından kaçınılmazdır.

4.3.1 Mekansal Etkiler

Bu başlık altında Çevre Düzeni Planı'nın çalışma alanına yönelik mekansal önerileri maddeler halinde belirtilecektir.

1- Kars Şeker Fabrikası'nın çalışma alanı dışında önerilmiş olan sanayi alanına taşınması.

2- Yerel ürünlerin markalaşmasına yönelik olarak şehir merkezinde alternatif kooperatiflerin kurulması.

3- Kars Kalesi'nin eteklerinde kalan eğimin %40'a yakın olduğu alanların ilgili belediyesince ağaçlandırılması.

4- Kars Çayı'nın etrafındaki taşkın alan sınırı içerisinde kalan alanın bir bölge parkı olarak kurgulanması.

5- Harakani Türbesi ve etrafının inanç turizmine yönelik geliştirilmesi.

6- Kafkas Üniversitesi'nden Kars Barajı'na kadar Kars Çayı boyunca yeşil altyapının kurgulanması.

7- Çalışma alanı özelinde kültür rotalarının oluşturulması ve bu rotalar üzerinde gerekli kullanımların kurgulanması.

4.3.2 İlkesel Etkiler

Bu başlık altında Çevre Düzeni Planı'nın çalışma alanına yönelik ilkesel önerileri maddeler halinde belirtilecektir.

1- Yerel potansiyellerin geliştirilmesi.

2- Yerleşik alanda tarım ve hayvancılık faaliyetlerinin yapılmaması.

3- Sosyo-ekonomik gelişmenin fiziksel mekansa yansıtılarak fiziksel kalitenin artırılması.

- 4- Kültür Turizmi'nin geliştirilmesi.
- 5- İnanç Turizmi'nin geliştirilmesi.
- 6- Turizmde geceleme sayısının artırılmasına yönelik gerekli altyapı tesislerinin oluşturulması.
- 7- Stratejik karar olarak lojistik altyapının oluşturulması.
- 8- Altyapı yetersizliği ve yatırım eksikliğinin giderilmesi.
- 9- Kullanımdan kaynaklı bozulmalar ve görsel kirliliğin giderilmesi.

4.3.3 Sınırsal Etkiler

Bu başlık altında evre Düzeni Planı'nın çalışma alanına yönelik sınırsal  nerileri maddeler halinde belirtilecektir.

- 1- Çalışma alanının batısında bir Arıtma Tesisi  nerisi.
- 2- Büyük Alan Kullanımı Gerektiren Kamu Kuruluşları Alanı  nerisi.
- 3- Őehirde yapılmaması gereken hayvancılığın düzenli bir Şekilde yapılabileceği Organize Hayvancılık Bölgesi'nin kurulması.
- 4- Üniversite alanının yakınında fuar ve temalı park alanı  nerisi.
- 5- Yeni kentsel gelişme alanlarının  nerisi.
- 6- Henüz yeri belirlenmemiş olsa da Kars Besi OSB alanının kurulması.
- 7- Üniversite Alanından tahsis edilen alanda yeni bir sanayi alanının kurulması.
- 8- Kuyucuk Gölü 'Ramsar Alanı' etrafında eko-turizm  nerisi.
- 9- Kars İli'ne hizmet edecek Bölge Spor Alanı  nerisi.

5. 1/5.000 ANALİZ BULGULARI VE SENTEZ ÇALIŞMASI

5.1 DOğAL ÇEVRE ANALİZ BULGULARI

Kars kenti, kuzeydoğu-güneybatı yönünde uzanan, Kars-Erzurum plato sahası üzerinde, Kars ayı ve Kuzey ve Güney sahilleri, Karadağ Yamaçları ve hafif dalgalı volkanik zeminler üzerinde konuşlu bulunmaktadır. Kuzeyden güneye ve doğudan batıya doğru yükseltisi azalan, hafif eğimli bir topografyada bulunmaktadır.

Merkez mahallesinin tamamı 1745-1750 m. yükseklik aralığında bulunmaktadır. Genel olarak yerleşimin çoğunlukta olduğu alanlar Kaleiçi, Sukapı ve Bayrampaşa Mahalleleri hariç yükseklik açısından sert bir geçiş yaşamamakta olup düz alan sayılabilecek bir karaktere sahiptir. Alanın en düşük yüksekliğinden en yüksek konumuna 113 m. yükseklik farkı bulunmaktadır.

Eğim analizi değerlendirildiğinde alan düz bir karakter sergilemektedir.. Genel olarak alan değerlendirildiğinde, alanın eğim aralıklarının yüzdelik dağılımları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

EĞİM ALAN DAĞILIMI TABLOSU		
Eğim Aralığı	Hektar	Yüzde
0-5%	328	75%
5.1-15%	70	16%
15.1-25%	23	5%
25-40%	13	3%
40+%	5	1%
Toplam	439	100%

Tablo 1. Eğim Dağılımı Tablosu

Yönlenme açısından yerleşime en uygun olarak değerlendirebileceğimiz alanlar çoğunlukla Kaleiçi ve Bayrampaşa Mahalleleri'nde yer almaktadır. Kars Kalesi'nin bulunduğu tepenin güney yamaçlarında yerleşmiş bu mahalleler bu açıdan diğer mahallelere göre yönlenme açısından daha fazla avantaja sahiptir. Diğer taraftan bakılacak olursa kentteki düşük eğime sahip düz alanlar, güneş ışınlarını hiçbir zaman dik açıyla alamayıp nispeten, düşük güneş radyasyonuna maruz kalmaktadır.



Şekil 8. Yönlenme Analizi Alan Dağılımı

Mevsimlere göre hâkim rüzgâr yönü değişiklik gösteren Kars ve yakın çevresinde; Sonbahar, Kış ve İlkbahar mevsimlerinde hâkim rüzgârlar, lodos rüzgârlarıdır. Yaz mevsiminde, çevresine göre daha çok ısınmış ve alçak basınç alanı özelliği kazanmış Kars, poyraz rüzgârının etkisindedir.

Alan jeolojik açıdan değerlendirildiğinde eğimin arttığı sukapı mahallesinde ve kaleiçi mahallesinde heyelan ve taş düşme riski olan alanlar yer almaktadır.

Bölgenin iklimsel özelliklerine bakıldığında Kars Doğu Anadolu Bölgesi'nin en soğuk bölgesinde yer almaktadır. İlde Doğu Anadolu Karasal İklimi görülmektedir. Kışlar uzun ve sert yazlar ılımlı hatta serin geçer. Yıllık sıcaklık ortalaması 6 derecedir. En soğuk ay ocak ayıdır ve sıcaklık ortalaması -12 dereceye düşmektedir. En soğuk aylar Aralık ve Ocak en sıcak aylar Temmuz ve Ağustos aylarıdır.

Yapılan doğal çevre analizleri doğrultusunda alanın güçlü ve zayıf yönleri, alanı tehdit edebilecek ve fırsat oluşturabilecek yönleri tespit edilmiştir.

DOĞAL ÇEVRE GZFT ANALİZİ

G	Kars merkez ilçesinde Kars çayının bulunması Yerleşimin zemin durumunun iyi olması Yöreye özgü endemik türlerin olması Eğimli alanların az olması
Z	Derelerin kirli olması Kars Kentinin nispeten düz alanlara yayılımından dolayı yapıların aldığı güneş ışığının düşük olması Bölgenin coğrafi konumunun insanların üzerinde psikolojik bariyer oluşturması Kışın hava kirliliği yaşanması
F	Hakim rüzgar yönünde yapılaşmanın olması Bölgeye yakın mesafede doğal ve tarihi değerlerin olması
T	Eğimli alanlarda kaya ve taş düşme riski

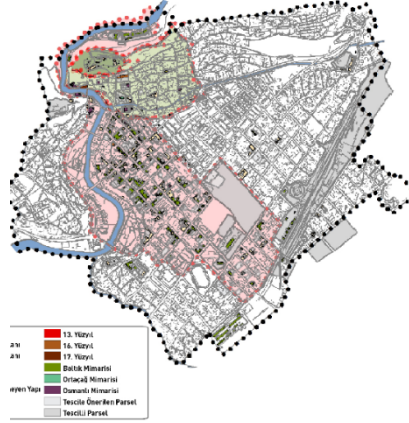
Şekil 9. Doğal Çevre GZFT Analizi

5.2 YAPILAŞMIŞ ÇEVRE ANALİZ BULGULARI

Çalışma Alanı Kars Merkez'de 439 Hektar alana sahiptir. Alanda, arkeolojik ve kentsel sit alanları başta olmak üzere, tescilli yapılar, anıtlar ve kentsel sit alanları bulunmaktadır.

1.Derece Arkeolojik Sit(5.24 hektar), 3.Derece Arkeolojik Sit Alanı(30.1 hektar) ve Kentsel Sit(122.4 hektar) alanları alanın 157.7 hektarını kapsamaktadır.

SİT ALANLARI VE TESCİLLİ YAPILAR



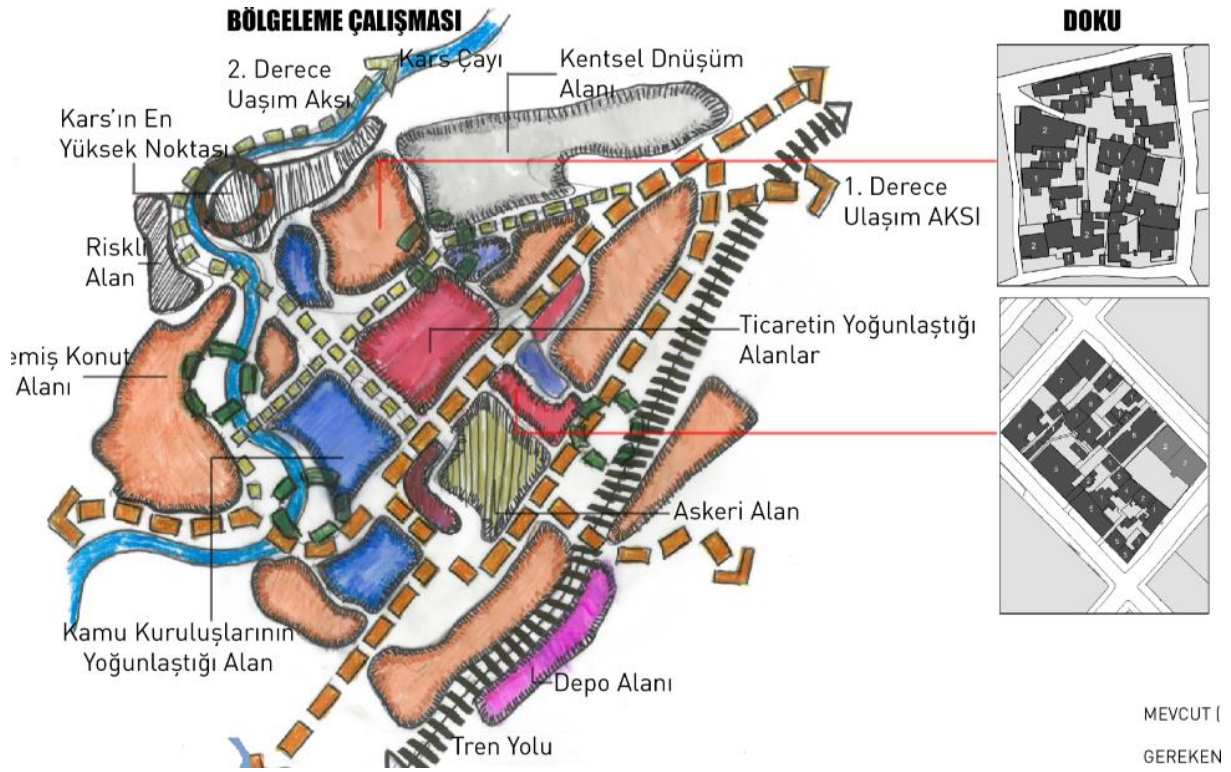
1988 yılında Kars Kale'si **1. Derece Arkeolojik Sit**, Osmanlı Kenti'nin kurulduğu alan **3. Derece Arkeolojik Sit** ilan edilmiştir.

Çalışma alanında yer alan **Kentsel Sit** alanı 2002 yılında belirlenmiştir.

Şekil 10.Sit Alanları ve Tescilli Yapılar

Kent planlama alanında, en önemli yer konut alanlarına aittir. Daha çok kentin merkez mahallerinde yoğunlaşan konut alanları diğer fonksiyonlara ait yapılarla karışık halde bulunmaktadır. Kentte bulunan sanayi fonksiyonuna ait unsurlar, çoğunlukla kentin güneybatısındaki sanayi sitelerinde konumlanmış olup planlama alanının dışında yer almaktadır.

Çalışma alanı sınırları içerisinde yer alan fonksiyonlar aşağıdaki bölgeleme çalışmasında lekeleme yöntemi kullanılarak ifade edilmeye çalışılmıştır.



Şekil 11. Bölgeleme Çalışması

Kars merkeze ulaşım, Kağızman ve Çamçavuş 1. Derece bağlantı yoluyla sağlanmaktadır. Kars merkeze Kağızman-Çamçavuş bağlantı yoluna bağlanan 2. Derece 5 tane yol bulunmaktadır. Bunlar İnönü Caddesi, A. Gaffar Okan Bulvarı, İsmail Hakkı Alaca Bulvarı, Celal Aras Caddesi ve Vali Hüseyin Atak Bulvarıdır. Aynı zamanda A. Gaffar Okan Bulvarı aracılığıyla merkezin Kars Harakani Havalimanına ulaşımı sağlanmaktadır. 3. Derece Yollar ise kent merkezinde özellikle kentsel sit alanında bulunan ızgara dokunun önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Bu yolların başlıcaları Ordu Caddesi, Gazi Ahmet Muhtar Paşa Caddesi, Atatürk Caddesi, Kazım Karabekir Caddesi ve İsmail Hakkı Aytemiz Caddeleridir.

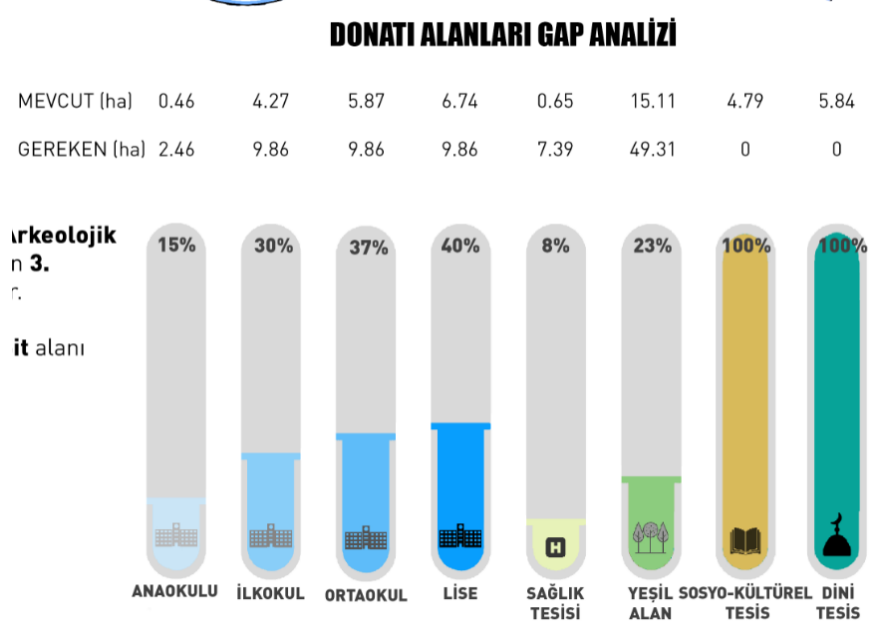
Çalışma alanından çevrede önemli olan yerlere ulaşım mesafeleri aşağıda belirtilmiştir.

Sarıkamış:60 km, Iğdır:140 km, Ardahan 93km, Ani ören yeri 47 km, kağızman 74 km dir.

İl sınırları içinden geçen demiryolu ağının uzunluğu 168 km'dir. Kars'tan hareket eden Doğu Ekspresi her gün karşılıklı olarak Kars-Ankara arasında yük ve yolcu taşımaktadır.

Kars Harakani Havaalanı şehir merkezine 4 km mesafededir. Kars Harakani Havaalanından her gün Ankara ve İstanbul'a düzenli seferler gerçekleştirilmektedir.

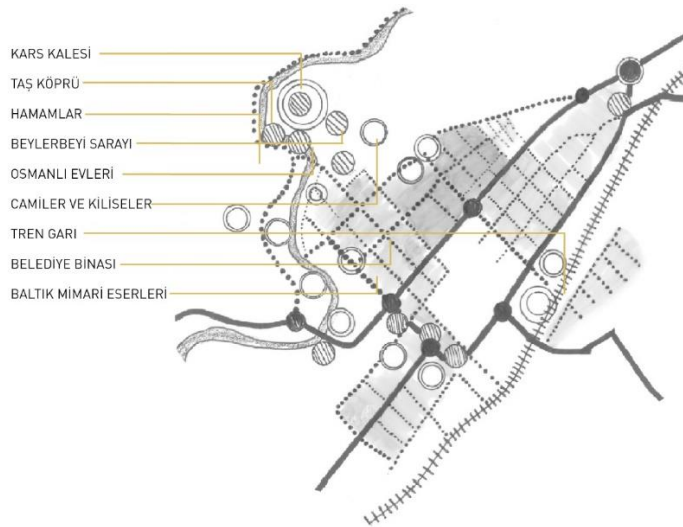
Çalışma alanı sınırları içerisinde donatı alanlarının standartları mekansal planlar yapım yönetmeliğine göre incelenmiş ve gerekli donatı ihtiyaçları aşağıdaki grafikte gösterilmiştir.



Şekil 11. Donatı Alanları GAP Analizi

Kent dokusu incelendiği zaman kent yerleşimin düz olduğu alanlarda grid dokuya sahiptir. Eğimin arttığı fevziçakmak sukapı kaleiçi ve bayrampaşa mahallelerinde organik doku görülmektedir.

Aşağıdaki imaj çalışmasında kent için odak noktaları ve işaret öğeleri gösterilmiştir. Bu imaj çalışmasına göre bu öğelerin kentsel sit alanı içerisinde geçip arkeolojik sit alanına uzanan aksta yoğunlaştığı görülmektedir.



Şekil 12. İmaj Çalışması

Yapılan yapılaşmış çevre analizleri doğrultusunda alanın güçlü ve zayıf yönleri, alanı tehdit edebilecek ve fırsat oluşturabilecek yönleri tespit edilmiştir.

YAPILAŞMIŞ ÇEVRE GZFT ANALİZİ	
G	Tarihi tescilli binaların bulunması
	Sit alanlarının varlığı
	Endüstriyel Mirasın Varlığı
Z	Çocuklar ve yaşlılar için uygun sosyal mekanların bulunmaması
	Trafik ve otopark sorunu
	Rekreasyon alanları, sosyo-kültürel tesis ve spor tesislerinin eksikliği
	Harabe ve yıkılma tehdidi altında yapıların bulunması
	Yerli ve Yabancı turistlere hitap edecek yeterli turizm tesisi olmaması
F	Kentsel dönüşüm çalışmalarının varlığı
	Havaalanı ve üniversitenin varlığı
	Yeni demiryolu yatırımlarının olması
	Ham petrol ve doğalgaz hatlarının geçiş güzergahında yer alması
T	Doğalgazın bölgede yaygınlaşmaması sonucu kirliliğin devam etmesi
	Heyelan ve su baskını tehdidi alanlarındaki yerleşim

Şekil 13. Yapılaşmış Çevre GZFT Analizi

5.3 SOSYO-EKONOMİK ÇEVRE ANALİZ BULGULARI

5.3.1 Demografik Yapı

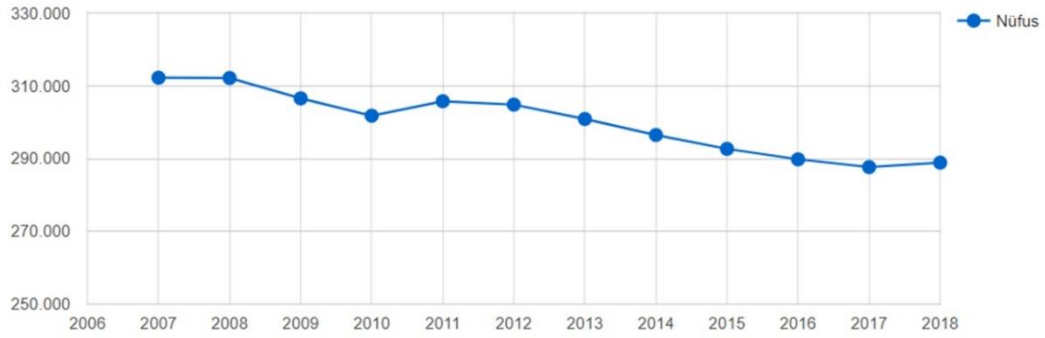
Doğum oranlarının yüksek olduğu Kars ili, doğal nüfus artışı oranının da yüksek olması rağmen, başta ekonmomic sebeplere dayalı göçler nedeniyle nüfus kaybına uğramaktadır. Kars ilçe nüfusu 2018 yılı itibariyle 287.000'dir, merkez ilçe nüfusu 115.000 ve çalışma alanı nüfusu 50.000'dir. Kars merkez ilçesi 23 adet mahalleye sahiptir. Çalışma alanı sınırları içerisinde 14 mahalle bulunmaktadır. Ortalama hanehalkı büyüklüğü 4'tür.

Kars ilinin nüfus artış hızına bakacak olursa azalarak artmaktadır. Aşağıdaki grafikte nüfus artış hızı görülmektedir.



Şekil 14. Kars İli Nüfus Artış Hızı

Nüfus grafiği incelendiğinde ilin yıllar boyunca giderek nüfus kaybettiği görülmektedir ancak son yıllarda bu azalma tersine dönerek nüfusun artacağı görülmektedir.



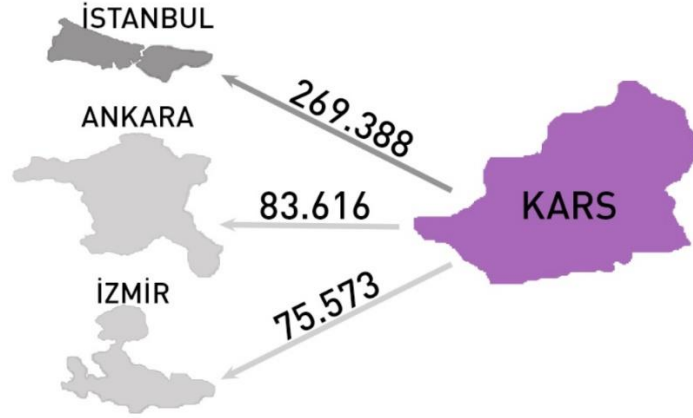
Şekil 15.Kars İli Nüfus Grafiği

Kars ilinin nüfus piramidi incelendiğinde kadın-erkek oranının %50 civarında olduğu görülmektedir ve genç nüfus kısmen fazladır.



Şekil 16.Kars İli Nüfus Piramidi

Kars ili en çok göçü Büyükşehirlere vermektedir. Göç verileri incelendiğinde ilin en çok göç verdiği illerin sırasıyla İstanbul, İzmir ve Ankara olduğu görülmektedir.



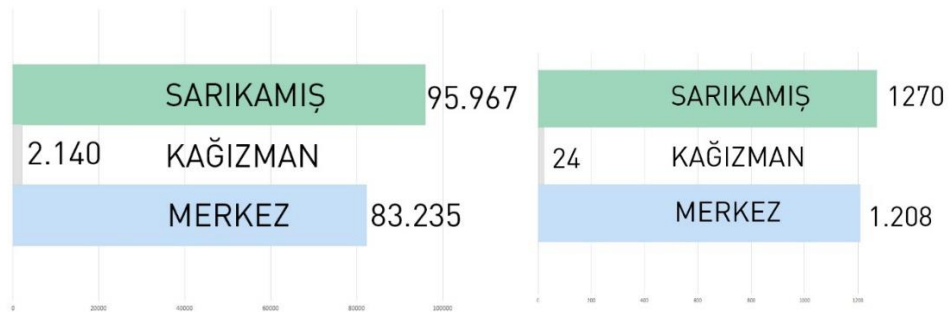
Şekil 17.Kars İlinin En Çok Göç Verdiği İller

Sektörel dağılım verileri incelendiğinde bölge halkının %69'u tarım %3'ü sanayi %28'i hizmet sektöründe istihdam edilmektedir.



Şekil 18.Kars ili Sektörel Dağılımı

Kars'ın son yıllarda artan turist sayısı ve alanın doğu ekspresiyle birlikte daha çok turist çekeceği üst ölçekli planlarda öngörülmektedir. Buna bağlı olarak Kars'ın en çok turist çeken ilçeleri aşağıdaki şekilde gösterilmektedir. Aynı zamanta bu ilçelerdeki yatak kapasiteleri de aşağıdaki şekilde görülmektedir.



Şekil 19.Turist Sayıları

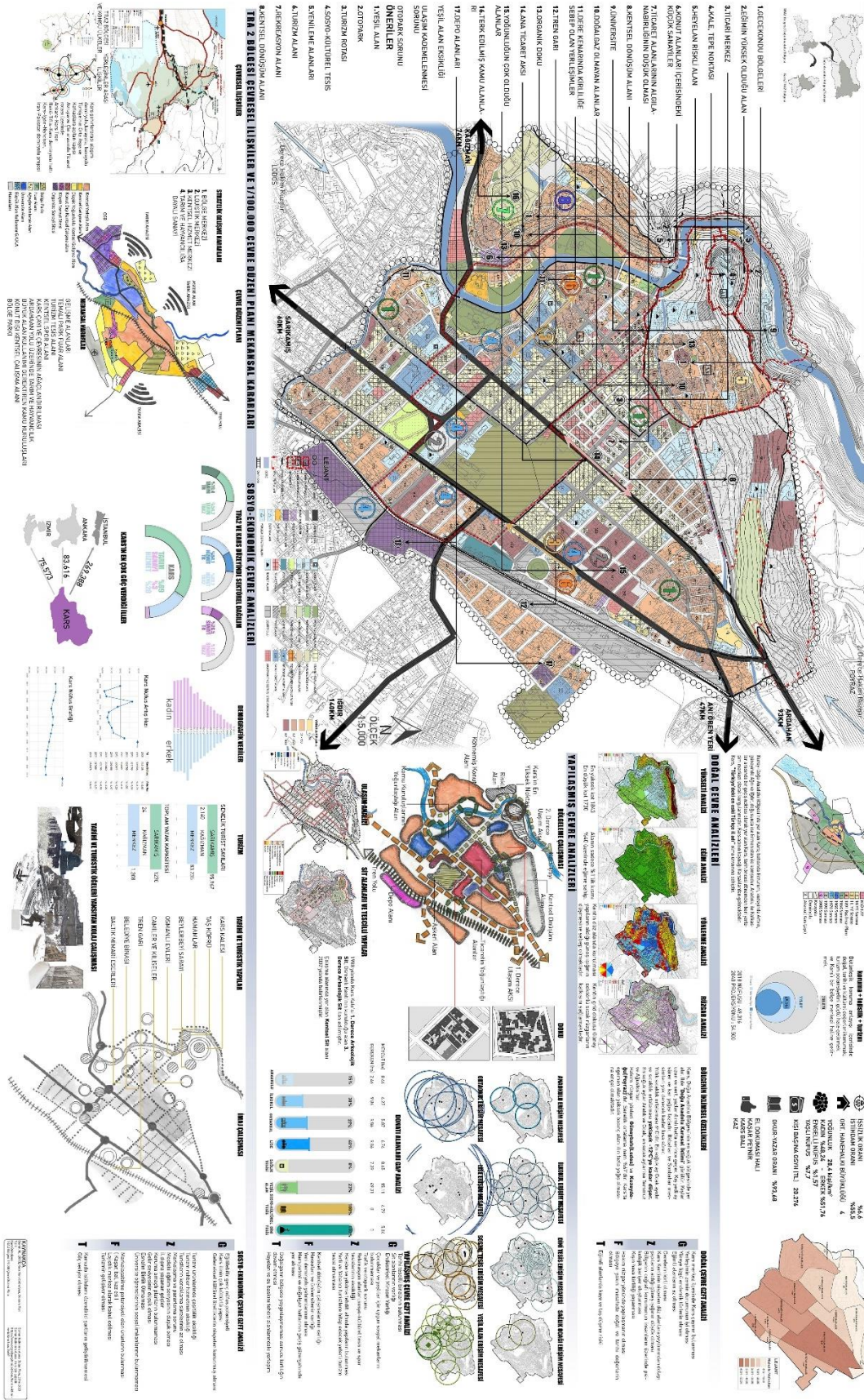
Şekil 20.Yatak Kapasitesi

Sosyo-ekonomik çevre analiz bulgularına bağlı olarak Kars'ın sosyo-ekonomik açıdan güçlü ve zayıf yönleri, alanı tehdit edebilecek ve fırsat oluşturabilecek yönleri tespit edilmiştir.

SOSYO-EKONOMİK ÇEVRE GZFT ANALİZİ

G	Eğitilebilir genç nüfus potansiyeli Kars ilinin çok kültürlü yapısı Geleneksel kültürel özelliklerin nispeten korunmuş olması
Z	Turizm ürünlerinde çeşitlilik eksikliği Turizm rehber hizmetinin eksikliği Turistlerin konaklama sürelerinin az olması Markalaşma ve pazarlama sorunu Mesleki eğitim seviyesinin düşük olması İl dışına yaşanan göçler Koruma amaçlı planların bulunmaması Gelir seviyesinin düşük olması Esnafın Birlik Olmaması Üniversite öğrencilerinin sosyal imkanlarının bulunmaması
F	Markalaşabilme potansiyeli olan ürünlerin bulunması (Kaşar, bal, kaz eti) Lojistik merkez olarak kabul edilmesi Turizmin gelişiyor olması
T	Kamuda istihdamı özendirici şartların geliştirilmemesi Göç veriyor olması

Şekil 13.Sosyo-Ekonomik Çevre GZFT Analizi



Şekil 21.1/5000 Sentez Çalışması

6. NAZIM İMAR PLANI

6.1 VİZYON

Çalışma alanı için yapılan üst ölçekli planlar, analizler, ilke ve politikalar incelenmiş; 1/5.000 ölçekli sentez çalışması yapılmıştır. Bu çalışmalar doğrultusunda kentin gelişimi için en önemli olan 3 ana başlık belirlenmiştir. Bunlar: koruma, lojistik ve turizmdir. Bu başlıklar doğrultusunda alt hedefler ve senaryolar belirlenmiştir, bu doğrultuda vizyon cümlesi, “Bütünleşik koruma alayışı içerisinde doğal, tarihi ve kültürel değerleri korumak; turizm potansiyelini güçlü hale getirmek ve Kars’ı bir bölge merkezi haline getirmek” olarak tanımlanmıştır. Bu vizyon kapsamında alt ölçekli planlara temel oluşturacak politikalar belirlenmiştir.

6.2 KORUMA BAŞLIĞI ALTINDAKİ HEDEFLER

- Kars kent kimliği için önemli olan değerleri korumak
- Endüstriyel miras alanlarını canlandırmak ve korumak.
- 3.Derece Arkeolojik Sit Alanı ve Kentsel Sit Alanı nüfus yoğunluklarını korumak.
- Kars için önemli bir yere sahip olan lojistik depolama alanlarını korumak
- Kars kentine özgü ticaret dokusunu korumak
- Garnizon kenti olma özelliğine sahip olan bu alanda askeri alanları korumak
- Kentte bulunan riskli alanları belirleyip entsel dönüşüm projelerini oluşturmak
- Çevresel kirlilik oluşturacak küçük sanayi alanlarının çalışma alanı dışında konumlandırılması.
- Kent dokusunu korumak.

6.3 TURİZM BAŞLIĞI ALTINDAKİ HEDEFLER

- Kültürel turizm potansiyelini yönlendirip geliştirmek
- Çalışma alanı içerisinde kültür rotaları oluşturmak
- Butik oteller ile kentin turistik çekiciliğini artırmak
- Turizm amaçlı ticaret alanlarının projelendirmek

6.4 LOJİSTİK BAŞLIĞI ALTINDAKİ HEDEFLER

- Depolama alanlarını gar çevresinde artırmak
- Lojistik faaliyetleri teşvik etmek

- Tren garı ve çevresinde araç trafiini düzenlemek

6.5 NÜFUS PROJEKSİYONU VE SEKTÖREL DAĞILIM

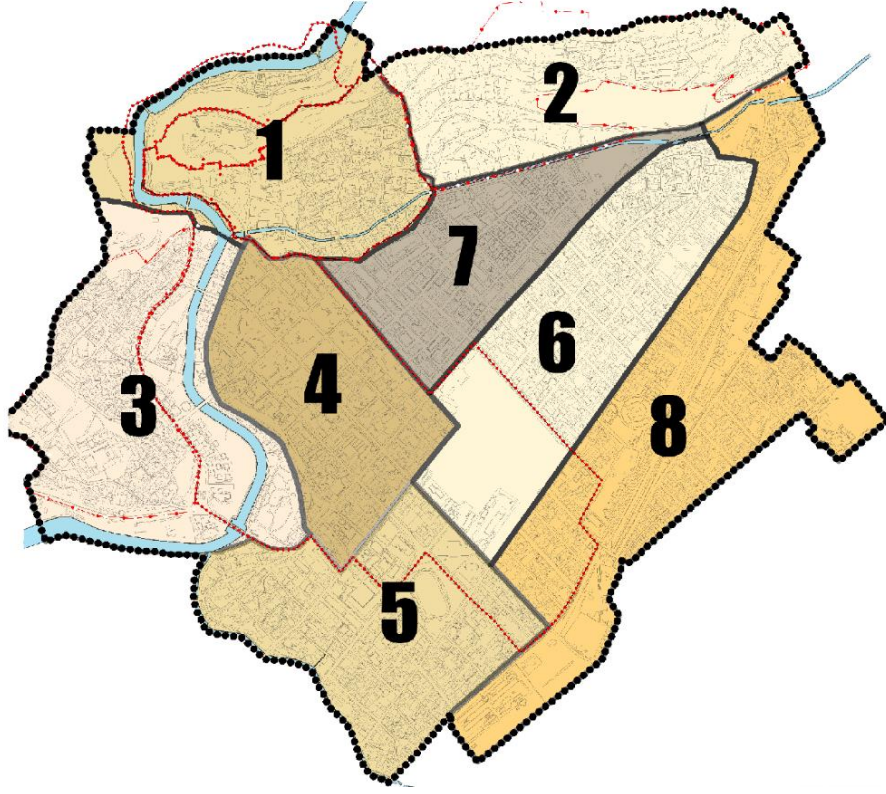
Çalışma alanında 2018 yılının nüfusu 49.316'dır. Çalışma alanı içerisinde nüfus artış hızları ve yıllara bağlı olarak nüfus grafiği incelenmiştir. Bu veriler dikkate alınarak yapılan lineer regresyon yönteminde 2040 yılı için bulunan projeksiyon nüfusu 52.500 civarındadır. Bu projeksiyon dikkate alınarak planlar yapılmıştır. Kars ilinde 2018 yılında sektöre dağılım incelendiği zaman %69 tarım, %3 sanayi ve %28 hizmet olduğu görülmektedir. Yapılan projeksiyonlar sonucu 2040 yılındaki sektörel dağılımın; %58 tarım, %36 hizmet ve %6 sanayi olacağı öngörülmüştür.

6.6 TİCARET PROJEKSİYONU

Ticari projeksiyon 2040 yılı için yapılan plan sonucu bölgenin ihtiyaç duyacağı ticaret alanını belirlemek için kullanılır. Bu çalışma sonucu bölgede ticaretin nasıl gelişeceğine dair politikalar üretilecektir. Yapılan analizler sonucu çalışma alanı içerisinde kişi başı 10m² ticaret alanı düşüğü saptanmıştır. Bu analizler ve projeksiyon nüfusu dikkate alınarak ticaret alanının 2040 yılında artacağı öngörülmüştür. Nüfus artışına paralel olarak kent içerisindeki ticaret alanları nüfus artışına oranlanıp artırılmıştır. Buna ek olarak kentin bölge için bir turizm odağı olacağını dikkate alarak çeşitli bölgelerde nüfusun artış oranından daha fazla olacak şekilde ticaret alanları önerilmiştir.

6.7 BÖLGELEME

Bölgeleme çalışması, alanın anlamlı parçalara ayrılarak daha iyi analiz edilmesi amacıyla yapılan bir çalışmadır. Bu kapsamda alan, coğrafi ve yapısal eşikler, ulaşım hiyerarşisi ve doku ve kimlikleri dikkate alınarak 8 farklı anlamlı birime bölünmüştür. Oluşturulan bölgeler içerisinde çeşitli donatı analizleri yapılmıştır. Bölgelerdeki mevcut nüfus ve bu bölgelere 2040 yılında geleceği düşünülen nüfusun ihtiyacı olarak donatılar tablolar oluşturularak ortaya çıkarılmıştır. Yapılan 5000 ve 1000 ölçekli planlar bu hesaplar baz alınarak oluşturulmuştur.



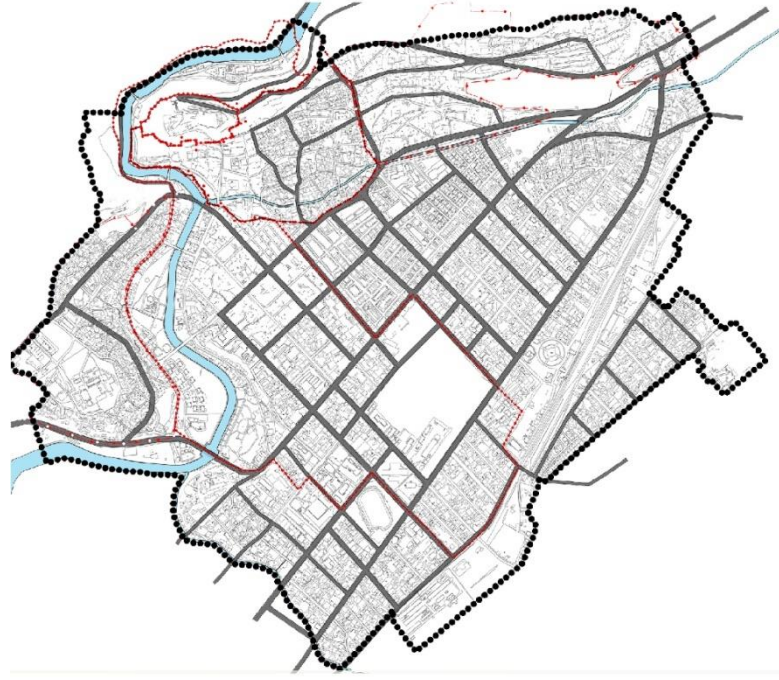
Şekil 22. Nazım İmar Planı Alt Bölgeler

6.8 PLANLAMA KARARLARI

Yapılan üst ölçekli analizler, planlar, nüfus hesapları, sosyo-ekonomik veriler ve 1/5.000 sentez çalışması sonucu 1/5.000 Nazım İmar Planı oluşturulmuştur. Bu planda üst ölçek kararlarının sağlanması ve geliştirilmesi için hedefler belirlenmiştir. Senteze bağlı olarak ulaşım kararları, yerleşim kararları, donatı kararları, yeşil alan kararları belirlenmiştir.

6.8.1 Ulaşım Kararları

Kentin ana omurgası 3 ana cadde üzerinde şekillenmektedir. Bunlar İsmet İnönü Caddesi, Cumhuriyet Caddesi ve Faikbey Caddesidir. Bu caddeler kente ana giriş ve çıkış yollarını oluşturmaktadır. Kent içerisinde alt kademe yollar bu yollara bağlanmaktadır. Bölge daha önce Rus işgalinde iken planlı bir şekilde geliştiğinden dolayı kaleiçi mahallesi ve fevzi çakmak mahallesi dışındaki alanlar ızgara doku oluşturacak şekilde gelişmiştir. Kent içerisinde bulunan yollar genellikle 15 metreden büyüktür. Alan geniş yol kesitlerine sahip olduğundan dolayı alanın algılanabilirliği düşmektedir bu sebeple yapılacak olan alt ölçekli planlarda bu yol kesitleri farklılaştırılarak algılanabilirlik artırılacaktır.



Şekil 23. Ulaşım Sistemi

6.8.2 Yeşil Sistem Kararları

Mevcut durumda yerleşik alanda bir yeşil sistemden bahsetmek mümkün değildir. Kars kentinin tümüne hitap eden bir rekreasyon alanı derenin kenarında mevcuttur. Planda alınan kararlar doğrultusunda kent içerisinde yeşil sistem oluşturulmaya çalışılmıştır.

Dere ve çevresi yeşil alan olarak planlanmıştır. Aynı zamanda Yerleşime uygun olmayan alanlar yeşil alan olarak tasarlanmıştır. Kentsel sit alanında eksik olan yeşil alanlar kent içinde bulunan boşluklara bir sistem oluşturacak şekilde yaya akslarıyla entegre şekilde konumlandırılmıştır.

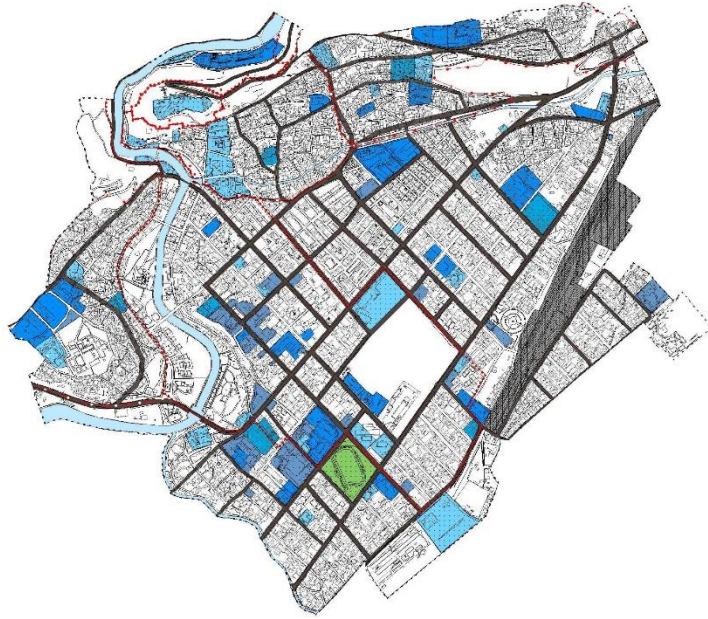
Planda verilen yeşil alanlar yaya aksları ve birbirleriyle bütünlükleri düşünülerek tasarlanmıştır. Plan içerisinde çeşitli yerlerde yeşil aks önerilmiştir. Yeşil alanlar planlanırken su toplama alanları dikkate alınmıştır. Yeşil system oluşturulurken bölgeleme çalışması sonucu ortaya çıkan birimlerin nüfusna balı olarak yapılan yeşil alan ihtiyacı dikkate alınmıştır. Kentin tepe noktalarında, tren garı aksında, dere çevresinde ve turizm rotası üzerindeki yeşil akslar birbirleriyle entegre olacak şekilde kurgulanmaya çalışılmıştır. Tepe noktalarında, der eve tren garı çevresinde rekreasyon alanları kurgulanmıştır. Kent içerisindeki yoğunluk kurgulanan yeşil alanlar ile azaltılmaya çalışılmıştır. Tren garı ile konutları arasında bir tampon bölge oluşturmak amaçlı tren yolları boyunca yeşil alanlar oluşturulmuştur.



Şekil 24. Yeşil Sistem

6.8.3 Donatı Sistemi Kararları

Oluşturulan birimlerin ihtiyaçları doğrultusunda donatı alanları kurgulanmıştır. Kurgulanan donatı alanları ticaret alanları, yaya aksları, ulaşım sistemi, yeşil sistem ve konut alanları ile entegre olacak şekilde tasarlanmıştır.



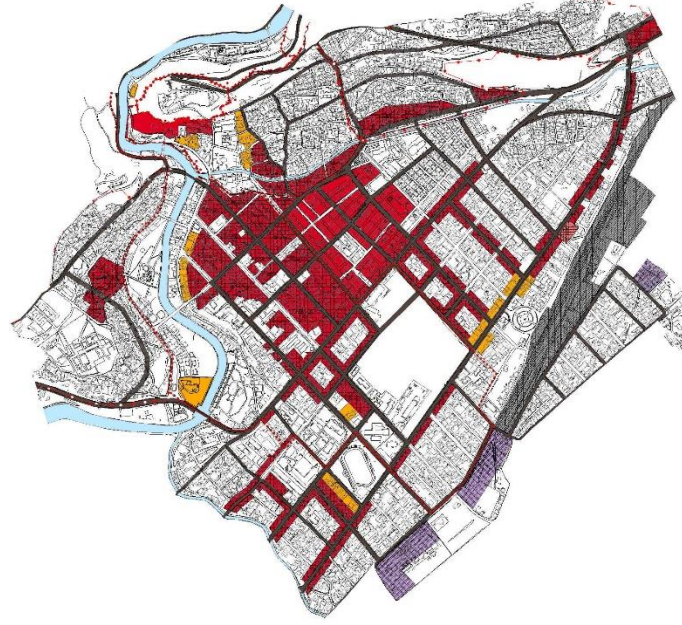
Şekil 25. Donatı Sistemi

1.BÖLGE	2019 MEVCUT	2040 İHTİYAÇ	2040 ÖNERİLEN	2.BÖLGE	2019 MEVCUT	2040 İHTİYAÇ	2040 ÖNERİLEN
ANAOKULU	0.00	0.10	0.00	ANAOKULU	0.00	0.31	0.31
İLKÖĞRETİM	0.42	0.39	0.42	İLKÖĞRETİM	1.78	1.24	1.78
ORTAOKUL	0.00	0.39	0.00	ORTAOKUL	0.00	1.24	1.20
LİSE	0.00	0.39	0.00	LİSE	0.00	1.24	1.24
SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİSLER	2.29	0.15	3.95	SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİSLER	0.00	0.46	0.70
İBADET	2.59	0.10	2.59	İBADET	1.54	0.31	1.54
YEŞİL	0.57	1.97	9.70	YEŞİL	0.00	6.18	7.60
SAĞLIK	0.00	0.30	0.40	SAĞLIK	0.00	0.93	0.90
2019 NÜFUS = 2.560 2040 NÜFUS = 1.974				2019 NÜFUS = 3.014 2040 NÜFUS = 6.182			
3.BÖLGE	2019 MEVCUT	2040 İHTİYAÇ	2040 ÖNERİLEN	4.BÖLGE	2019 MEVCUT	2040 İHTİYAÇ	2040 ÖNERİLEN
ANAOKULU	0.00	0.22	0.14	ANAOKULU	0.17	0.33	0.50
İLKÖĞRETİM	0.43	0.88	0.80	İLKÖĞRETİM	0.29	1.33	0.30
ORTAOKUL	0.00	0.88	1.24	ORTAOKUL	0.17	1.33	0.17
LİSE	0.00	0.88	1.41	LİSE	0.90	1.33	0.95
SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİSLER	0.10	0.33	1.02	SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİSLER	0.56	0.50	0.00
İBADET	0.73	0.22	0.73	İBADET	0.26	0.33	0.14
YEŞİL	9.30	4.42	27.13	YEŞİL	0.22	6.67	0.50
SAĞLIK	0.00	0.66	0.60	SAĞLIK	0.43	1.00	0.46
2019 NÜFUS = 3.920 2040 NÜFUS = 4.422				2019 NÜFUS = 8.230 2040 NÜFUS = 6.674			
5.BÖLGE	2019 MEVCUT	2040 İHTİYAÇ	2040 ÖNERİLEN	6.BÖLGE	2019 MEVCUT	2040 İHTİYAÇ	2040 ÖNERİLEN
ANAOKULU	0.11	0.44	0.47	ANAOKULU	0.18	0.68	0.30
İLKÖĞRETİM	0.60	1.76	0.00	İLKÖĞRETİM	0.20	2.72	2.05
ORTAOKUL	0.60	1.76	0.60	ORTAOKUL	0.20	2.72	0.20
LİSE	1.20	1.76	2.53	LİSE	1.10	2.72	1.22
SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİSLER	0.95	0.66	1.77	SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİSLER	0.50	1.02	2.74
İBADET	0.63	0.44	0.77	İBADET	0.30	0.68	0.40
YEŞİL	3.40	8.82	8.80	YEŞİL	0.12	13.58	2.47
SAĞLIK	0.65	1.32	1.22	SAĞLIK	0.00	2.04	1.31
2019 NÜFUS = 6.883 2040 NÜFUS = 8.817				2019 NÜFUS = 12.492 2040 NÜFUS = 13.580			
7.BÖLGE	2019 MEVCUT	2040 İHTİYAÇ	2040 ÖNERİLEN	8.BÖLGE	2019 MEVCUT	2040 İHTİYAÇ	2040 ÖNERİLEN
ANAOKULU	0	0.25	0.00	ANAOKULU	0	0.40	0.40
İLKÖĞRETİM	0	0.98	0.00	İLKÖĞRETİM	0.55	1.59	0.55
ORTAOKUL	0	0.98	0.00	ORTAOKUL	0	1.59	0.70
LİSE	1.9	0.98	2.77	LİSE	0	1.59	0.00
SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİSLER	0.05	0.37	0.07	SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİSLER	2.23	0.60	3.52
İBADET	1.2	0.25	1.20	İBADET	0.12	0.40	0.12
YEŞİL	0.26	4.90	2.81	YEŞİL	0.85	7.95	8.64
SAĞLIK	0	0.74	0.00	SAĞLIK	0	1.19	0.73
2019 NÜFUS = 6.282 2040 NÜFUS = 4.903				2019 NÜFUS = 5.935 2040 NÜFUS = 7.948			

Şekil 26.Donarı Tablosu

çevresinde bedesten projesi ile bütünleşecek bir turizm alanı butik otel olarak tasarlanacak şekilde önerilmiştir.

Belirlenen vizyon dahilinde kent içeirsinde bulunan lojistik sektörüne hizmet eden depolama alanları korunmuştur.



Şekil 28.Kentsel Çalışma Alanları

6.9 GENEL HÜKÜMLER

- 1- BU PLAN, RAPORU VE NOTLARIYLA BEREBAER BİR BÜTÜNDÜR.
- 2- NAZIM İMAR PLANI ŞEMATİK BİR PAFTADIR ÜZERİNDEN ÖLÇÜ ALINAMAZ.
- 3- ÖNERİLEN FONKSİYONLARDA ENGELLİLERE YÖNELİK YÖNETMELİK MADDELERİNE UYULACAKTIR.
- 4- PLAN ÜZERİNDE BELİRTİLEN YOĞUNLUKLAR BRÜT YOĞUNLUKLARDIR.
- 5- PLANDA ÖNERİLMİŞ YEŞİL ALANLARDA YAPI YAPILAMAZ ANCAK TRAFİĞİ VB. KAMU YARARLI YAPILARA İZİN VERİLEBİLİR.

6- OLASI BİR AFET DURUMUNDA PLANDA PARK ALANLARI İLE OKUL BAHÇELERİ GİBİ BÜYÜK AÇIK ALANLAR, ACİL İHTİYAÇLARDA TOPLANMA ALANI OLARAK KULLANILABİLİRLER.

7- TÜM ALANIN GENEL JEOLJİK ETÜDÜ VE ZEMİN SONDAJINA DAYALI JEOTEKNİK ARAŞTIRMASI YAPILACAK VE ZEMİN MEKANİĞİ İLE İLGİLİ ÖNLEMLER ALINACAKTIR.

8- DONATI ALANLARI KAMU ELİNE GEÇMEDEN İŞLEM YAPILAMAZ.

9- PLANLAMA ALANI İÇİNDEKİ ASKERİ BÖLGEDE 2565 SAYILI ASKERİ YASAK BÖLGELER VE GÜVENLİK BÖLGELERİ KANUNU GEÇERLİDİR. ASKERİ BÖLGEDE KALAN ALANLARDA HER TÜRLÜ YAPILAŞMA ÖNCESİNDE İLGİLİ KURUMDAN GÖRÜŞ ALINACAKTIR.

10- BU PLAN VE PLAN NOTLARINDA BELİRTİLMEYEN DURUMLARDA 3194 SAYILI İMAR KANUNU GEÇERLİDİR.

6.10 ÖZEL HÜKÜMLER

1. 3.DERECE ARKEOLOJİK SİT ALANI YENİLEME ALANI İLAN EDİLMİŞTİR. GECEKONDU BÖLGESİ YIKILACAK KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI TARAFINDAN ARKEOLOJİK AMAÇLI SONDAJ ÇALIŞMASI YAPILACAKTIR. ÇALIŞMALAR TAMAMLADIKTAN PLANDA ÖNERİLEN YOĞUNLUĞA GÖRE YERLEŞME ALANI İNŞA EDİLECEKTİR.

2. TAŞINMAZ KÜLTÜR VARLIĞI NİTELİĞİ TAŞIYAN TESCİLLİ YAPILAR VARLIKLAR VE ALANLAR KORUNACAK VE BU VARLIKLARA İLİŞKİN HER TÜRLÜ KARAR UYGULAMA VE PROJE ŞARTLARI İLGİLİ KORUMA BOLGE KURULUNCA BELİRLENECEKTİR. ONARILMASI VE FONKSİYON DEĞİŞİKLİĞİ YAPILACAKTIR.

3. TESCİLLİ YAPI PARSELİNE YENİ YAPI YAPILAMAZ. ANCAK PARSELDE KONUT VE TİCARET DIŞI KULLANIM VARSA TESCİLLİ YAPI BULUNAN PARSELDE YENİ YAPI YAPILABİLİR VEYA FONKSİYON DEĞİŞİKLİĞİNE GİDİLEBİLİR.

4. KENTSEL SİT ALANI İÇERİSİNDE YAPILACAK HER TÜRLÜ YAPININ KENTSEL VE YÖRESEL NİTELİKLERİ TASIMASI DÖNEMİN SOSYO EKONOMİK VE

KÜLTÜREL YAPILANMASINI BİR ARADA BULUNDURMASI GEREKMEKTEDİR.

5. KENTSEL SİT ALANI İÇERİSİNDEKİ YENİ YAPILAŞMADA, İÇ AVLULU GELENEKSEL YAPI DÜZENİ İÇİN BÜYÜKLÜK VE ORANLARI UYGUN OLAN PARSELLERDE YADA BİRLEŞTİRİLEREK BUNA UYARLANAN TAŞINMAZLARDA SOKAKTAN-CADDEDEN ORTA-ANA GİRİŞ VE GİRİŞİN AÇILDIĞI GENİŞ İÇ AVLU ÇERÇEVESİNDE “ATRIUM” TİPİ UYGULAMALAR TEŞVİK EDİLECEKTİR.

6. SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİS ALANI FONKSİYONU VERİLEN ALANLARDA, KÜLTÜR MERKEZLERİ, KÜTÜPHANE, MÜZE, KONSER, SERGİ VE KONFERANS SALONLARI, TEKNİK EĞİTİM MERKEZLERİ, BİLGİ, BECERİ VE MESLEK EDİNDİRME KURSLARI VB EĞİTİM MERKEZİ, AŞEVİ SİĞİNMA MERKEZİ, TOPLUM MERKEZİ, GENÇLİK MERKEZİ, REHABİLİTASYON MERKEZİ, ENGELLİLER EĞİTİM MERKEZİ, YURT, KREŞ, HUZUREVİ GİBİ SOSYAL TESİSLER YAPILABİLİR.

7. T1 İLE GÖSTERİLEN TİCARET ALANLARI HALKIN GÜNLÜK İHTİYACINI KARŞILAYABİLECEĞİ (ECZANE, MARKET, FIRIN, RESTORAN VB.) TİCARET KULLANIMLARINI İÇERMEKTEDİR.

8. T2 İLE GÖSTERİLEN TİCARET ALANLARI TOPTAN TİCARET KULLANIMINI VE HALKIN GÜNLÜK İHTİYACI İÇERİSİNDE YER ALMAYAN KULLANIMLARI İÇERMEKTEDİR.

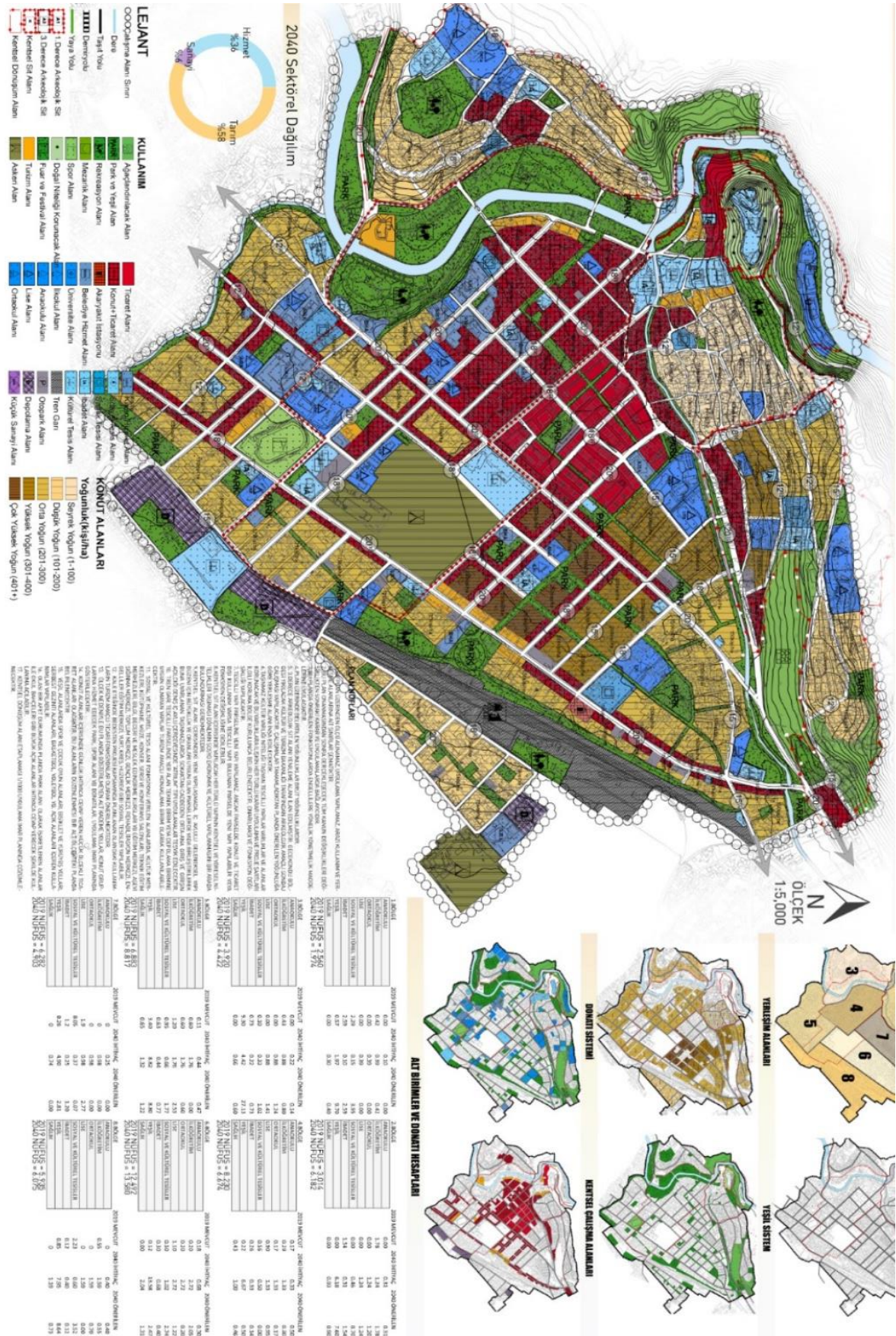
9. T3 İLE GÖSTERİLEN TİCARET ALANLARI PERAKENDE TİCARET KULLANIMLARINI GÖSTERMEKTEDİR.

10. T4 İLE GÖSTERİLEN TİCARET ALANI TURİZM AMAÇLI TİCARET FONKSİYONUNDA OLUP, BEDESTEN PROJESİ HEDEFLENMİŞTİR.8. ÖLÇEK NEDENİYLE BU PLANDA GÖSTERİLMİYEN ALT KADEME YOLLAR, KONUT GRUPLARINA HİZMET EDECEK PARK, SPOR ALANI VB DONATILAR, UYGULAMA İMAR PLANINDA GÖSTERİLECEKTİR.

9. KONUT ALANLARI İÇERİSİNDE GÜNLÜK İHTİYACA CEVAP VEREN KÜÇÜK ÖLÇEKLİ TİCARET ALANLARI OLACAKTIR. BU ALANLARIN DÜZENLENMESİ BİR ALT ÖLÇEKTEKİ PLANDA BELİRLENECEKTİR

10. YEŞİL ALANLARDA SPOR VE ÇOCUK OYUN ALANLARI, BİSİKLET VE YÜRÜYÜŞ YOLLARI, SERBEST GEZİNTİ ALANLARI, BASKETBOL, VOLEYBOL VB. AÇIK ALANLARI İÇEREN KULLANIMLAR YAPILABİLİR.

11. OLASI BİR AFET DURUMUNDA PLANDA PARK ALANI OLARAK İŞARETLENEN ALANLAR İLE OKUL BAHÇELERİ GİBİ BÜYÜK AÇIK ALANLAR İHTİYACA CEVAP VERECEK ŞEKİLDE KULLANIMA AÇILABİLİR.
12. KENTSEL DÖNÜŞÜM ALANI ETAPLAMASI 1/1000 UYGULAMA İMAR PLANINDA ÇÖZÜMLENECEKTİR.
13. KENTSEL SİT ALANINDA TİCARET+KONUT ALANLARINDA KORUMA KURULUNUN GÖRÜŞÜ VE İZİNİ DOĞRULTUSUNDA BUTİK OTELCİLİK YAPILABİLİR.



Şekil 29. Nazım İmar Planı

7. 1/1000 ÖLÇEKLİ TREN GARI VE ÇEVRESİ SENTEZ ÇALIŞMASI

7.1 ÇALIŞMA ALANI ÖZELİNDE GENEL BİLGİ

7.1.1 Konum

Çalışma alanı Nazım İmar Planı çalışma alanının doğusunda kalmaktadır. Tren garını ve beraberinde lojistik depolama alanlarını da beraberinde bulunan çalışma alanı, nazım imar planında 8.bölge olarak kodlanmıştır. Alanın doğusunda askeriye, kuzeyinde Kars Çayı, güneyinde eski süt tozu fabrikası ve depolama alanları bulunmaktadır, ayrıca alan boyunca güneyden kuzeye doğru giden tren yolu bulunmaktadır. Çalışma alanı toplamda 81 hektardır.

7.1.2 Demografik Yapı

Alanın gelişimi Rus İşgali ile planlı bir şekilde olmuştur. Günümüzde daha çok düşük gelirli ailelerin yaşadığı bir bölgeye dönüşmüştür. Alanın 2019 nüfusu:5.935 olarak belirlenmiştir, 2040 projeksiyon nüfusu olarak ise 6.075 olarak hesaplanmıştır.

7.2 ANALİZ BULGULARI

1/1000 ölçekli sentez çalışması yapılırken üst ölçekten gelen veilen incelenmiş, doğal çevre, yapısal çevre ve sosyo ekonomik çevre başlıkları altında çalışma alanının detaylı analizi yapılmış ve çeşitli sorunlar ve potansiyeller belirlenmiştir.

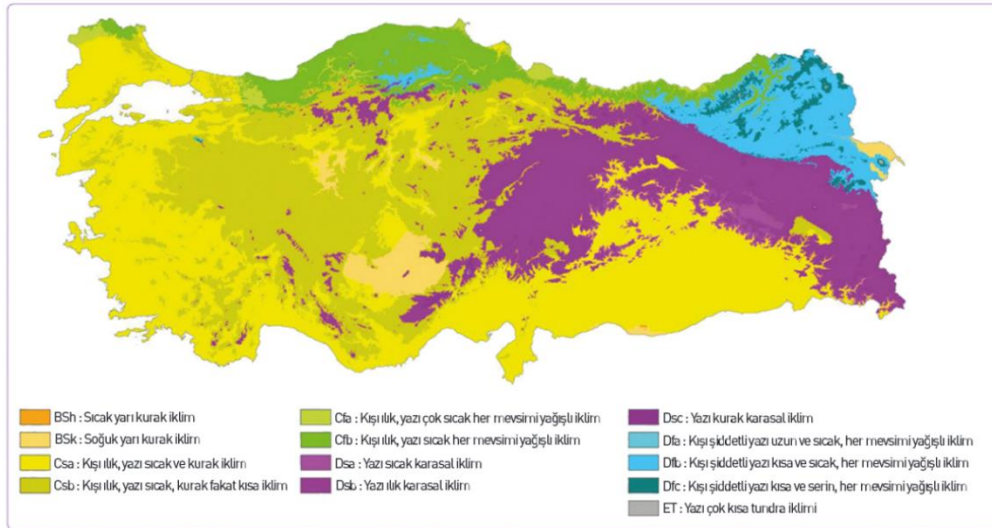
ALANDA BULUNAN SORUNLAR:

- Gecekondu alanlarının bulunması
- Otopark eksikliğinin olması
- Yaya yollarının güvensiz olması
- Harabe ve kötü durumdaki yapıların çok olması
- Karsın tarihi kent dokusu ile uyumsuz yapı adalarının olması
- Ticaret alanlarının düzensiz olması
- Ulaşımında kademelenmenin sağlanmamış olması
- Bisiklet yolunun bulunmaması
- Düzensiz yapılaşmanın olması
- Endüstriyel mirasa sahip işlevsiz alanların bulunması
- Yeşil alanların eksik olması

- Yeşil alan tasarımlarının mevcut doku ile uyumsuz olması
- Alan içerisinde bulunan derenin kirli olması

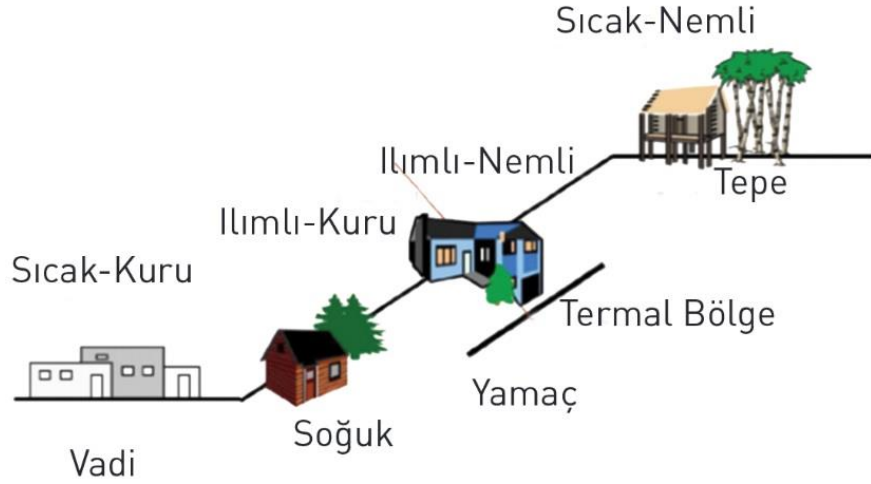
7.2.1 Doğal Çevre Analiz Bulguları

Topografik analizler incelendiği zaman alanın morfolojik yapısının çok düşük eğimli, yaklaşık %0-5 arası, olduğunu görmekteyiz. Yükseltinin Doğu'ya doğru gittikçe arttığı görülmektedir. Yönlenme analizi incelendiği zaman alanın daha çok 2.bölgede kaldığı görülmektedir bu da alanın güneşlenme açısından zayıf bir bölge olduğunu göstermektedir. Alan 1.derece hakim rüzgar olan Güneybatı(Lodos) rüzgarı ve 2.derece hakim rüzgar olan Kuzeydoğu(Poyraz) rüzgarları etkisi altındadır. 1.Derece hakim rüzgar olan Lodos sıcak bir rüzgar olup bölgenin soğuk iklimine kırıcı bir etki yaratmakta olduğundan kent içerisindeki sokaklar Lodos rüzgarını alacak şekilde açlandırılmıştır.



Şekil 30. Köppen İklim Sınıflandırması

Kars ili Köppen İklim Sınıflandırılmasına göre kış kenti olarak tanımlanmaktadır. İklim türlerine göre yerleşimin topografya üzerinde nasıl konumlandırılacağı aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.



Şekil 31. İklimle Göre Yerleşimin Topografyada Konumlanması

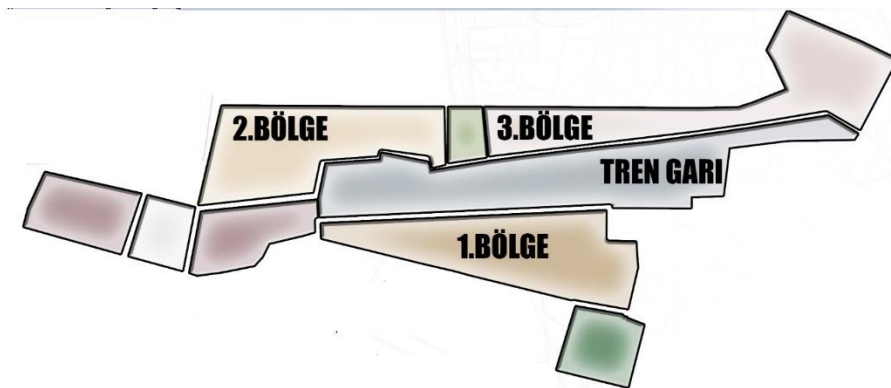
Soğuk iklim bölgesi olan Kars için yapılaşma şekli rüzgara az yüzey veren, dış yüzeyi minimize eden, kompakt ve kare tabanlı binalardan oluşmalıdır. Yapı özelliklerine bakılacak olursa ısı depolama kapasitesi yüksek, iyi izole edilmiş masif duvarlar kullanılmalı, iyi izole edilmiş pencereler ve iyi izole edilmiş eğimli çatılar kullanılmalıdır.

7.2.2 Yapılaşmış Çevre Analiz Bulguları

7.2.2.1 Bölgeleme

Çalışma alanı olan tren garı ve çevresinde ilk olarak alan sınırlayıcılar ve farklı karakteristiğe sahip olan alanlar göz önünde bulundurularak alanı daha iyi analiz edebilmek amacı ile 3 ayrı bölge tanımlanmıştır.

1. Bölge: Tren garı ve askeri alan arasında kalan düşük yoğunluklu bölge
2. Bölge: Kentsel sit alanını içeren bölge
3. Bölge: tren garı önündeki eşil alan ile ayrılan, yeni yapılaşmanın bulunduğu alan

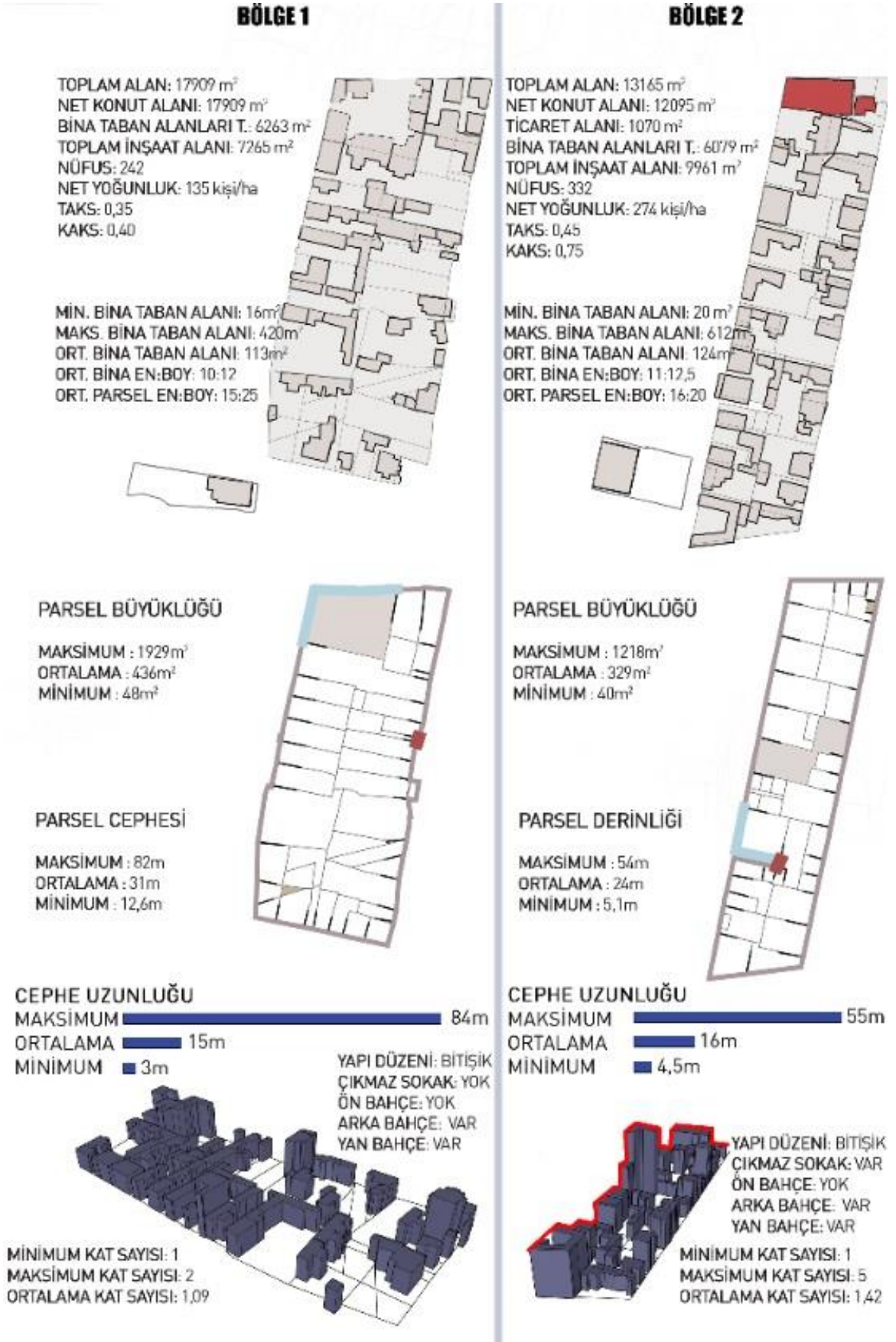


Şekil 32. Bölgeleme Çalışması

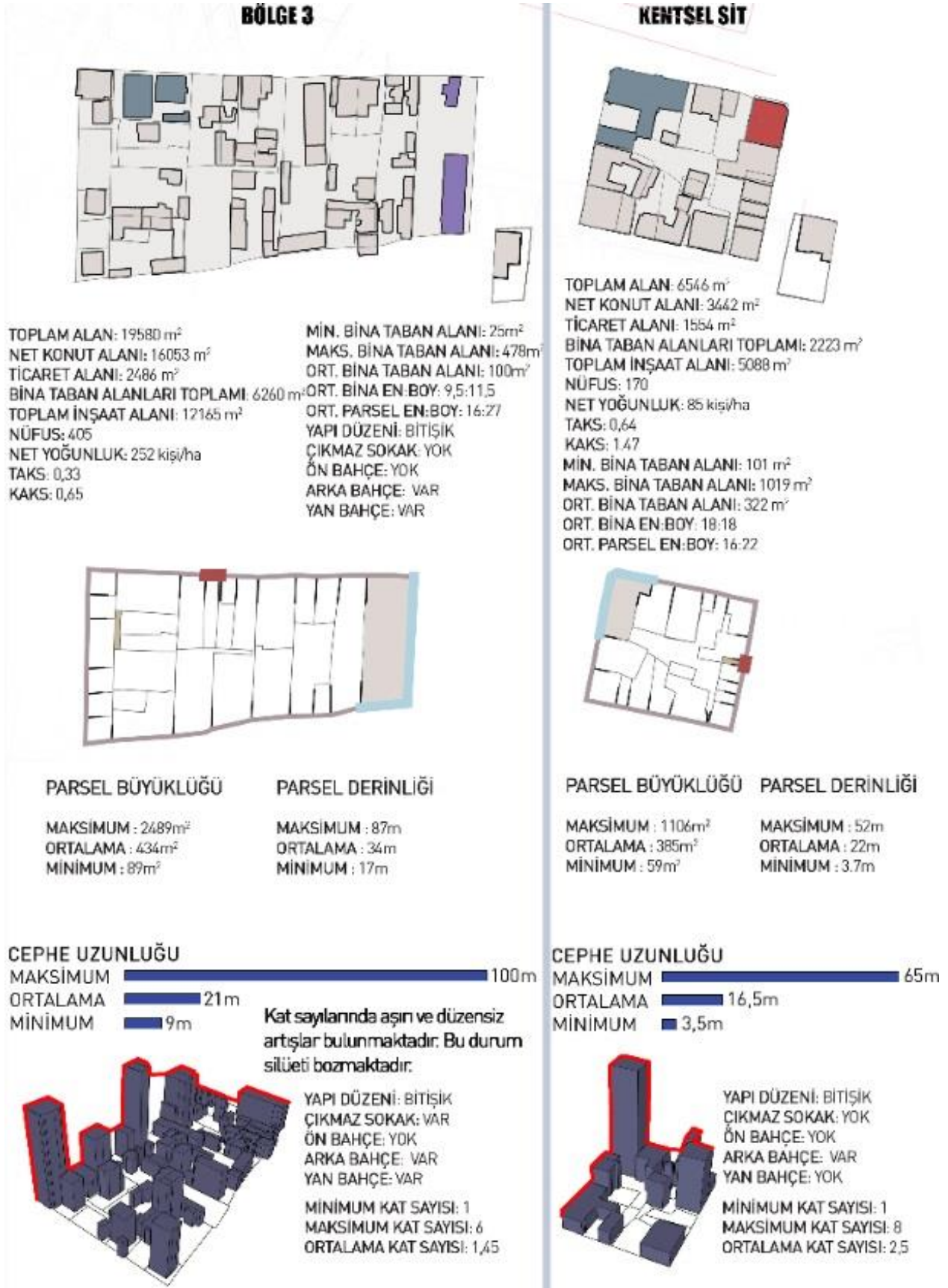
7.2.2.2 Doku analizi

Yapılan bölgeleme çalışmasına göre farklı karakteristiklere sahip 3 bölge içerisinde ve kentsel sit alanı içerisinde farklı dokular alınmıştır. Yapılan doku analizlerinde bina-parcel, bina-bina, parcel-yol ve yapı adaları arasındaki ilişkileri irdelemiştir. Doku analizi yapılırken aşağıdaki özellikler dikkate alınmıştır:

- Toplam yapı adası alanı
- Net konut alanı
- Bina taban alanları toplamı
- Toplam inşaat alanı
- Net yoğunluk
- TAKS
- KAKS
- Minimum, maksimum ve ortalama bina taban alanı
- Minimum, maksimum ve ortalama parcel büyüklükleri
- Bina en:boy oranları
- Parcel en:boy oranları
- Parcel derinlikleri
- Minimum, maksimum ve ortalama parcel cephe uzunlukları
- Yapı düzeni
- Bina-parcel ilişkisi
- Minimum, maksimum ve ortalama kat sayıları
- Yapı adası büyüklükleri
- Yapı adası derinlikleri ve cephe uzunlukları

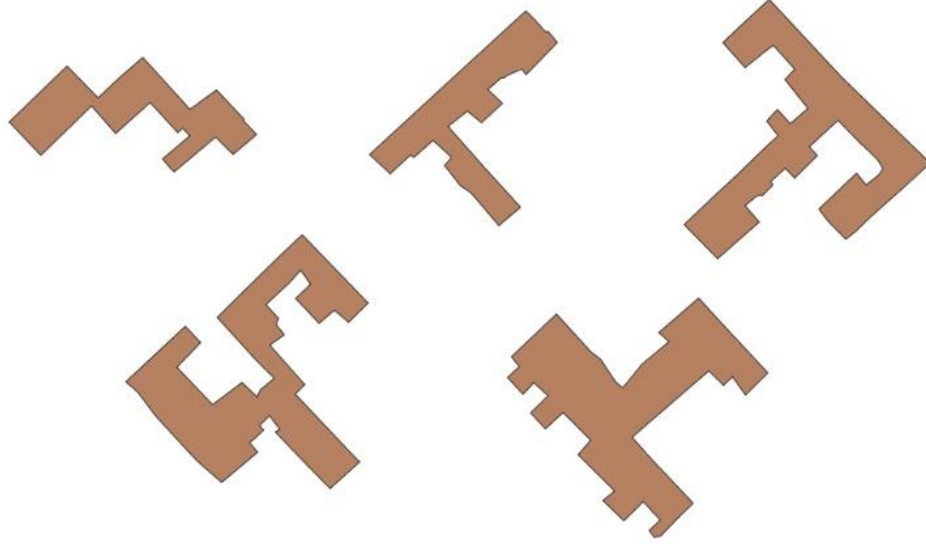


Şekil 33.Doku Analizi, Bölge 1-2



Şekil 34.Doku Analizi Bölge 3 ve Kentsel Sit

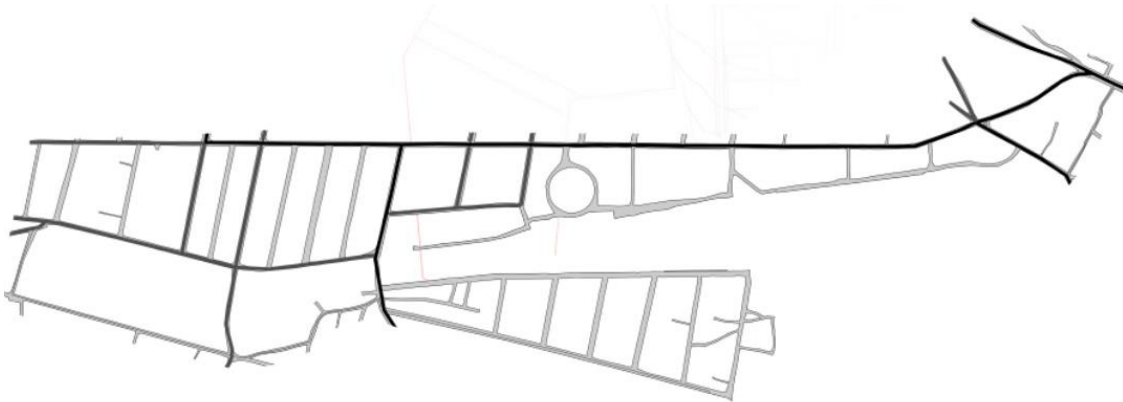
Yapılan doku analizine göre alanda 1. Ve 2. Bölgenin tren garına bakan kısmında avlulu tip tek katlı yapılaşma görülmektedir. Konutların duvarları bir diğer avluya mekan oluşturmaktadır ve konutlar bitişik rüzgara az yüzey verecek şekilde yapı adaları içerisinde konumlanmıştır.



Şekil 35. Mevcut Doku Örneği

7.2.2.3 Ulaşım analizi

Sokaklar birbirlerini yaklaşık 90o'lik açı ile kesmektedir. Bölge grid dokuya sahiptir. Ancak bazı yerlerde çıkmaz sokaklar bulunmaktadır. Kent içinde taşıt yolları geniş ve fazladır. Aynı zamanda kaldırımlar birçok yerde yaklaşık 4-5 metre'dir. Alan içerisinde geçen ve alanın ana omurgasını oluşturan 1.derece yol olan Cumhuriyet Caddesi bulunmaktadır. Taşıt yolları arasındaki bağlantı aradan tren yolu geçmesi sebebiyle nispeten zayıftır ve 3 tane geçiş noktası bulunmaktadır.



Şekil 36.Ulaşım Sistemi

7.2.2.4 Parsel Büyüklüğü Analizi

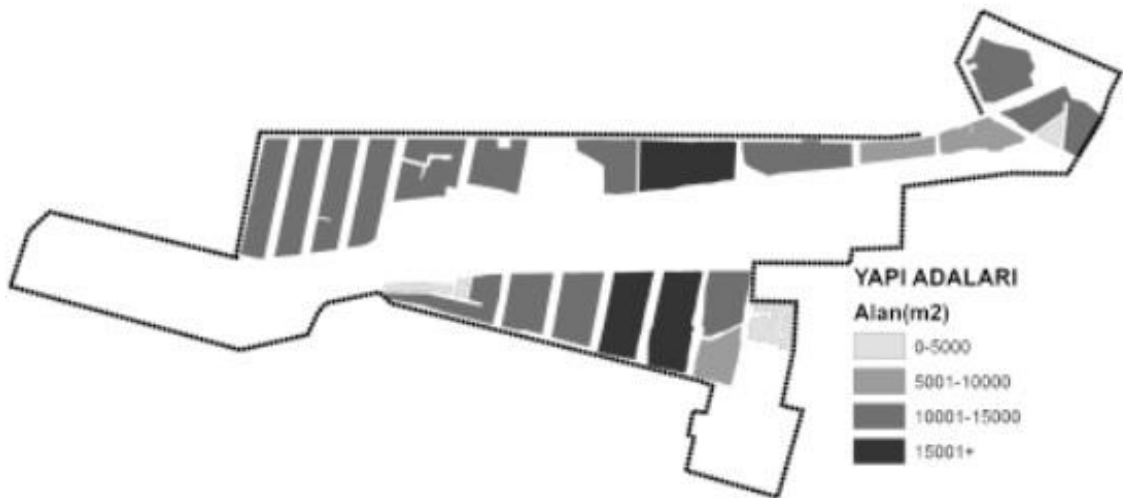
Alanda bulunan parseller kapsamında büyüklük analizi yapılmıştır. Bu analiz incelendiğinde alanda bulunan parsellerin ortalama 250m² ve 800m² arasında olduğu saptanmıştır. Aşağıdaki şekilde parsel büyüklükleri 5 kademeye ayrılmış bir şekilde gösterilmiştir.



Şekil 37.Parsel Büyüklüğü Analizi

7.2.2.5 Yapı Adası Büyüklüğü

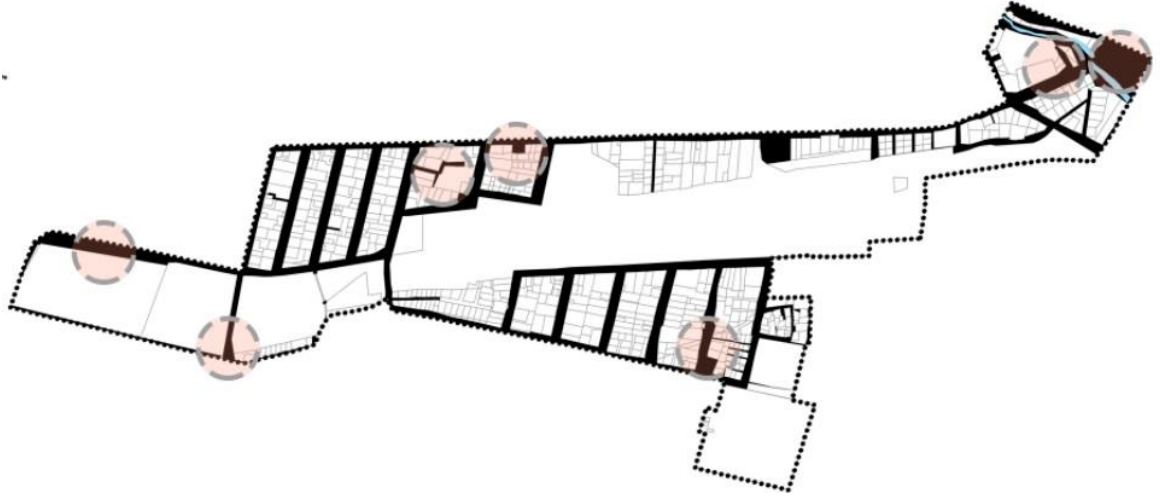
Alanda bulunan yapı adası büyüklükleri birbirleriyle karşılaştırılmıştır. Ortalama yapı adası büyüklüğü 12.000 m² civarındadır. Yapı adası büyüklükleri 4 kademeye ayrılarak aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir.



Şekil 38.Yapı Adası Büyüklükleri

7.2.2.6 Kadastral Yapı

Tren garı ve çevresindeki çalışma alanı sınırları içerisinde yolları dışında fazla bir kadastral boşluk bulunmamaktadır. Aşağıdaki şekilde kadastral yapı analizi yer almaktadır.



Şekil 39.Kadastral Yapı

7.2.2.7 Çıkma Sokaklar

Çalışma alanı sınırları içerisinde doku analizlerinden de yola çıkarak yapılan çıkma sokak analizinde alan dokusu içinde çıkma sokaklara rastlanmaktadır ve aşağıdaki şekilde konumları gösterilmektedir.



Şekil 40.Çıkma Sokak Analizi

7.2.2.8 Yapı Durumları

Yapı durumlarına bakılacak olunursa alan içerisinde harabe ve kötü durumda yapılar yer almaktadır. Alanda yer alan yapıların durumları 5 kategoride incelenmiş ve aşağıdaki şekilde yüzdelerle dağılımlarıyla birlikte ifade edilmeye çalışılmıştır.



Şekil 41. Yapı Durumları Analizi

8. 1/1000 ÖLÇEKLİ TREN GARI VE ÇEVRESİ KONSEPT ÇALIŞMASI

8.1 VİZYON

Üst ölçekte yapılan çalışmalar sonucu belirlenen vizyon sonucu alt ölçekli planlarda çeşitli hedefler ve stratejiler belirlenmiştir. Bu hedef ve stratejilerin türetildiği vizyon cümlesi olarak: “Bütünleşik koruma alayışı içerisinde doğal, tarihi ve kültürel değerleri korumak; turizm potansiyelini güçlü hale getirmek ve Kars’ı bir bölge merkezi haline getirmek” belirlenmiştir.

8.2 AMAÇ

Tren garı ve çevresinin güvensiz görünümünden çıkarak kentte gelişmekte olan sektörlerle birlikte kış kenti yaşamıyla entegre olan farklı tür kullanıcılara hitap eden ortak mekan yaratmak ve yaşam kalitesini yükseltmek.

8.3 HEDEFLER

Belirlenen vizyon ve amaç doğrultusunda kentin gelişimini sağlamak amacıyla çeşitli başlıklar altında alt hedefler belirlenmiştir.

8.3.1 Koruma

Hedef: Kars kent kimliğini önemli bir değerini oluşturan tren garı üzerinden yeniden güçlendirmek ve korumak

Araçlar

- Tren garı ve çevresindeki kullanımları zenginleştirmek
- Gar ve çevresinde rekreasyon, spor ve kültür faaliyetlerini sağlama
- Gar ve çevresinde yer alan tarihsel ve kültürel değerlere sahip alanları ön plana çıkartmak

8.3.2 Ekoloji

Hedef:Kentin çevre kirliliğini önlemek ve su yönetimini sağlamak

Araçlar

- Kentin sahip olduğu geniş yol kesitlerinden faydalanarak bioswale alanları oluşturmak, suyun depolanmasını ve tekrardan kullanımını sağlamak
- Derenin kirletilmesini önlemek amacıyla dere ve kenarında rekreatif kullanımları sağlamak

8.3.3 Güvenlik

Hedef:Alanın kentsel anlamda sahip olması gereken canlılığı artırmak için yakın ve uzak çevresinden erişim ve ulaşım olanaklarını güçlendirmek, algılanabilirliği artırmak.

Araçlar

- Yaya ve bisiklet dolaşımı ile uyumlu araç trafiğini sağlamak
- Tren garından erişimi sağlamak amacı ile kullanılan alt geçitin güvensiz olması nedeniyle tren garından 1.bölgeye üst geçit yaparak erişimi artırmak.
- Farklı yol kesitleriyle alanın algılanabilirliğini sağlamak

8.3.4 Erişilebilirlik

Hedef:Gar alanını her türden kullanıcı için erişilebilir ve algılanabilir kılmak

Araçlar

- Tren garı çevresinde araç trafiğini düzenlemek ve otopark alanları yaratmak
- Gar hattı boyunca kentin bütününe yönelik rekreatif, kültürel ve sportif aktivite alanları dışında doğrudan yerel halkın kullanımına sunulan işlevleri programlama.

9. 1/1000 ÖLÇEKLİ TREN GARI VE ÇEVRESİ KENTSEL TASARIM ÇALIŞMASI

9.1 MÜDAHALE ALANLARI:

9.1.1 Ticaret alanı:

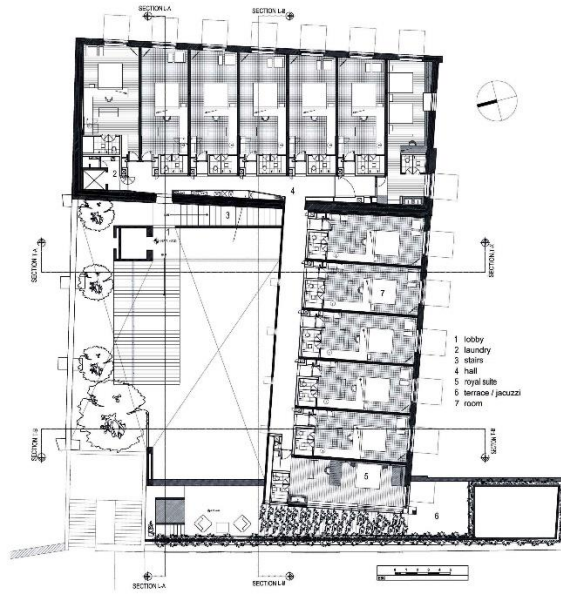
Sorun: Alan içerisindeki ticaretler dağınık şekilde yer almaktadır. Tren garı çevresinde tüm kullanıcılara hitap eden ticaret alanlarının bulunmaması ve 1. Bölgede yaşayan insanların ihtiyaçlarına cevap verecek günlük ticaret alanlarının bulunmaması bir sorun oluşturmaktadır.

Çözüm: Çalışma alanı içerisinde yer alan dağınık ticaret cumhuriyet caddesi aksı boyunca kesintisiz bir şekilde önerilmiştir. Tren gar meydanı çevresinde farklı kullanıcıların bu mekanı paylaşması nedeniyle tüm kullanıcılara hitap edecek salt ticaret alanları oluşturulmuştur. 1. Bölgede kullanıcıların günlük ihtiyaçlarını karşılayabileceği ticaret alanları oluşturulmuştur.

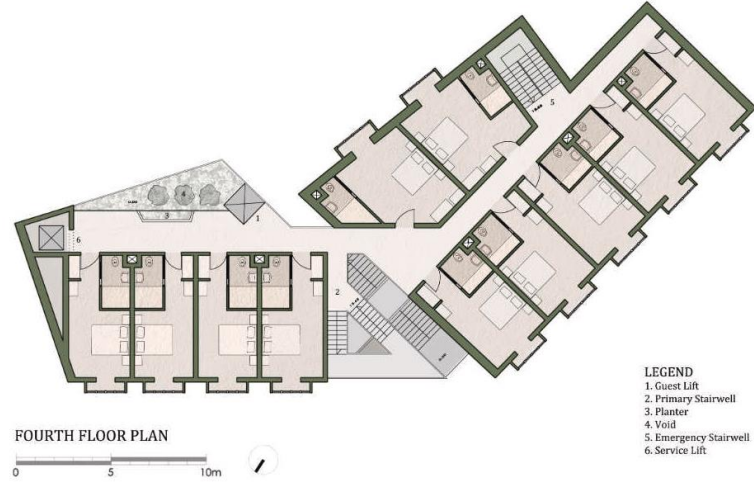
9.1.2 Turizm Alanı:

Sorun: Tren garı ve çevresinde turizm tesisi bulunmamaktadır. Doğu ekspresi kullanımı ile alan çok sayıda turist çekmektedir ve bu alana yakın konumda konaklama alanı bulunmamaktadır.

Çözüm: Gar çevresinde en fazla 200 metre yürüme mesafesinde butik oteller oluşturularak gelen turistlere yakın çevrede konaklama imkanı sağlamak.



Şekil 44. Butik Otel Planı



Şekil 45. Butik Otel Planı

9.1.3 Donatı alanı:

Sorun: Çalışma alanında anaokul, aile sağlık merkezi ve sosyo kültürel tesis alanı eksikliği yapılan analizler sonucunda tespit edilmiştir.

Çözüm: Kentsel sit alanı içerisinde bu donatı alanları uygun yerler seçilerek önerilmiştir

9.1.4 Eski Süt tozu Fabrikası Dönüşümü:

Sorun: Çalışma alanındaki endüstriyel miras alanlarından ilki Kars Süt Fabrikası'dır. Tescilli bir yapı olan bu fabrika faal halde değildir. Bu alanın atıl konumda olması bir sorun oluşturmaktadır.

Çözüm: Bu yapının aktif koruma ilkesi gereğince kullanılarak korunması gerekmektedir. Bu yüzden bu alan müze alanı olarak önerilmiştir.

9.1.5 Dere ve Çevresi:

Sorun: Dere ve çevresinin atıl kalmasından dolayı alanda kirlilik ve çöp sorunu bulunmaktadır.

Çözüm: Dere kenarının uygun örnekler araştırılarak rekreatif amaçlı kullanımına yönelik bir tasarım geliştirilmiştir.

9.1.6 Tren garı meydanı:

Sorun: Çalışma alanı içerisinde yapılan doku çalışmalarına göre alan grid dokuya sahiptir. Bu nedenle tren garı meydanındaki tasarım yuvarlak şekle sahip olup kentin karakteristik dokusunu yansıtmamaktadır.

Çözüm: Kentteki topografyanın fevzi çakmak mahallesine doğru yükselen hattı ile dere ile toki sınırına yükselen hat referans alınarak o alanlardan çekilen paralel çizgiler kullanılarak kentin grid dokusuna uygun bir meydan tasarımı önerilmiştir.

9.1.7 Tren garı hattı yeşil bant:

Sorun : Çalışma alanı içerisinde yeşil alan sürekliliği sağlanamamaktadır ve tren hattı boyunca yer alan alanda güvensiz mekanlar oluşmaktadır.

Çözüm: Dere kenarından başlayarak tren hattı boyunca yeşil sürekliliği sağlanan ve 1. Bölgeye üst geçitle yaya erişimini bağlayan ve depo alanlarına kadar yeşil aksın devamlılığını sağlayarak yürüyüş alanı, çocuk oyun alanı, dinlenme alanları yaratılarak alandaki kullanımların artırılması önerilmiştir.

9.1.8 Yollar:

Sorun: Çalışma alanında ulaşım aksları geniş yollar ve kaldırımlardan oluşmaktadır ve grid sisteme sahiptir. Bu bir kış kenti için olumlu bir özellik olsada mekanın algılanabilirliğini düşürmektedir. Tren hattı nedeniyle alanın 1. Bölgeye erişimi kısıtlanmaktadır. Bahar aylarında ve kış aylarındaki yağışlardan dolayı alt yapının yetersiz kalması nedeniyle küçük taşkın alanlar meydana gelmektedir.

Çözüm: Farklı yol kesitleriyle alanın algılanabilirliği artırılmış ve oluşturulan bioswale alanları ile su yönetimi sağlanmaya çalışılmış ve de yaya aksları birbirine bağlanmaya çalışılmıştır. 1. bölgeye olan erişimin kısıtlı olması nedeniyle alan üst geçit ile birbirine bağlanmıştır ve yaya aksının sürekliliği sağlanmıştır.

9.1.9 Tren garı içerisindeki Lojmanlara rekreatif kullanım önerisi:

Sorun: Tren garı ve çevresinin güvensiz durumda olması ve bazı lojmanların kullanılmıyor olması nedeni ile bir tehdit oluşturması.

Çözüm: Alanın canlandırılmasına katkı sağlamak amacı ile bu alanların rekreatif kullanımlar ile değerlendirilmesi önerilmiştir.

9.1.10 Konut alanları:

Sorun: Özellikle 1.bölge içerisinde bulunan konut stoğunun çoğunun kötü veya harabe durumda olması nedeni ile bir tehdit oluşturması, dokuyu bozan yapıların bulunması ve bazı yapı adalarının çok uzun olması nedeni ile erişilebilirliği kısıtlaması.

Çözüm: Kötü ve harabe durumdaki yapıların yenilenmesini teşvik edici uygulamalarda bulunulmuştur, kent dokusu detaylı şekilde analiz edilip dokuyu bozan alanlarda buna yönelik sağlıklılaştırma çalışmaları yapılmıştır, konut alanlarının rüzgara az yüzey veren aynı zamanda korunaklı alanlar oluşturacak şekilde tasarlanmıştır. Çok uzun olan yapı adaları erişilebilirlii artırabilmek ve kent içinde yaya aksı yaratmak amacıyla bölünmüştür. Konut alanları tasarlanırken iyi durumda olan ve dokuya uygun olan yapılar kontürüyle korunacak yapılar olarak belirlenmiştir.



Şekil:Korunaklı Açık Alanlar

9.1.11 Otopark alanları:

Sorun: Kent içerisinde işlevsel bir otopark sistemi bulunmamaktadır. Yolların çok geniş olmasından dolayı kent bütününde yol üstü parklanmalar hakimdir ve genel otopark alanları bulunmamaktadır, bunun sonucunda görüntü kirliliği oluşmaktadır.

Çözüm: 2040 projeksiyon nüfusuna göre otopark ihtiyacı belirlenmiş, bu ihtiyaca göre yol üstü otoparklar ve genel otoparklar tasarlanmıştır. YÜZDELİK DİLİMLERİ UNUTMA.

Otopark alanları ticaret alanlarının yakınına konumlandırılmıştır ve konut alanları ile otoparklar arasındaki mesafe maksimum 250 metre olacak şekilde belirlenmiştir.

9.1.12 1.Bölgenin canlandırılması:

Sorun: Aralarından tren hattının geçmesi sebebi ile 1.bölge ve kent merkezi arasında bağlantı zayıftır. Bu sebepten dolayı 1.bölge kentin geri kalan alanlarına kıyasla daha atıl durumda bırakılmıştır. Bu sorun beraberinde güvenlik ve erişilebilirlik sorununu getirmektedir.

Çözüm: Yapılan tasarım çalışması ile 1.bölge ve kentin diğer alanları arasında yeni bağlantılar oluşturulmuştur ve mevcut bağlantılar güçlendirilmiştir. Bölgenin canlandırılması ve yaşam kalitesinin artırılması amacıyla bölge içerisinde kentin diğer alanları ile entegre olacak şekilde yeşil sistem, yaya yolu sistemi, otopark sistemi ve donatı sistemi çözülmüştür. Aynı zamanda bölgenin günlük ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik ticaret alanları önerilmiştir. Yaya aksları üzerinde küçük açık alanlar oluşturularak karşılaşma mekanları yaratılmıştır.

9.2 TASARIM İLKELERİ

9.2.1 Yollar ve Açık Alanlar

- Mevcut durumda yollar, rüzgarın soğutucu etkisinden korunmak amacıyla tasarlanmıştır.
- Sokak aydınlatmasının ve mobilyalarının nitelik ve nicelik olarak yeterliliğini sağlamak.
- Güneş ışığının azlığı sebebiyle insanlar buzlanmaları ve bazı donatıları görememektedir. Bu nedenle sokaklar iyi aydınlatılmalı ve yürüme güvenliği sağlanmalıdır.
- Kış kentinin yayalara uygun tasarlanması için araç yolları ile arasında yeterli mesafeyi sağlamak ve yeterli kar depolama alanlarını tasarlamak.
- Kaldırımlar daha geniş olarak düzenlenmelidir, yazın bisiklet sürmeye izin verirken kışın kar depolama alanları olarak kullanılabilir.
- Mahalle içi yaya yollarında acıklıklar yaratarak karşılaşma mekanları yaratmak.
- Açık kamusal alanlar hem kış hem yaz aktivitelerine olanak verecek şekilde tasarlamak. Örneğin, süt fabrikasının önündeki havuz, kışın buz pisti olarak kullanılacaktır.
- Farklılaşan yol kesitleriyle mekanın algılanabilirliğini artırmak.

9.2.2 Konut Alanları

- Bina cephelerinin sıcak renkler kullanarak tasarlamak (sokakların daha güvenli ve sıcak mekanlar haline gelmesini sağlayacaktır: Koyu sarı, toprak, pastel tonları (kırmızı, portakal ve sarı gibi)
- 40 m2 altındaki parselleri kamulaştırmak
- Tescilli parseller ve yapıları korumak.
- Parsel cephesi 8 metre altındaki parselleri tevhid etmek
- Yüzeyi azaltıcı kare ve bitişik binalar kullanmak
- 250 m2 altındaki parsellerde tevhid yapmak
- 1000 m2 üzerindeki parsellerde ifraz yapmak

9.2.3 Turizm Alanları

- Tren garı ve çevresinde yer alan turizm alanları butik otel olarak tasarlamak

9.2.4 Ticaret Alanları

- Konut alanları içerisinde günlük ihtiyaca yönelik konut+ ticaret fonksiyonu
- Tren garı meydanında bütün kulanıcılara yönelik ticaret kullanımı

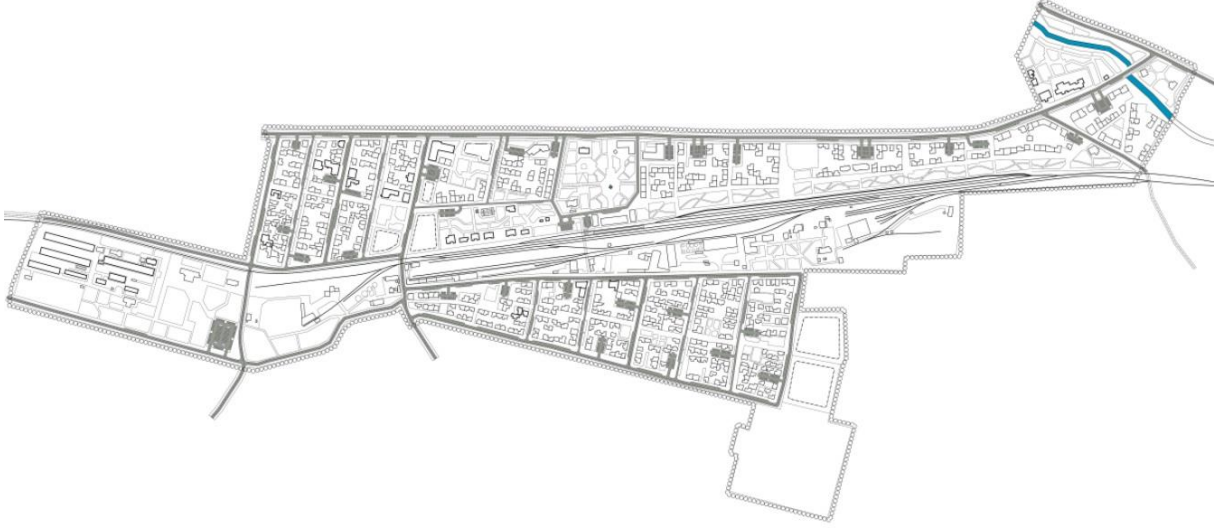
9.2.5 Otopark Alanları

- Yapı adası içerisinde toplu otopark kullanımı
- Otoparkın konut alanına uzaklığı maksimum 250 m
- %41 genel otopark alanında, %21 yol üstünde, %38 parselde çözülecek

9.3 ULAŞIM SİSTEMİ

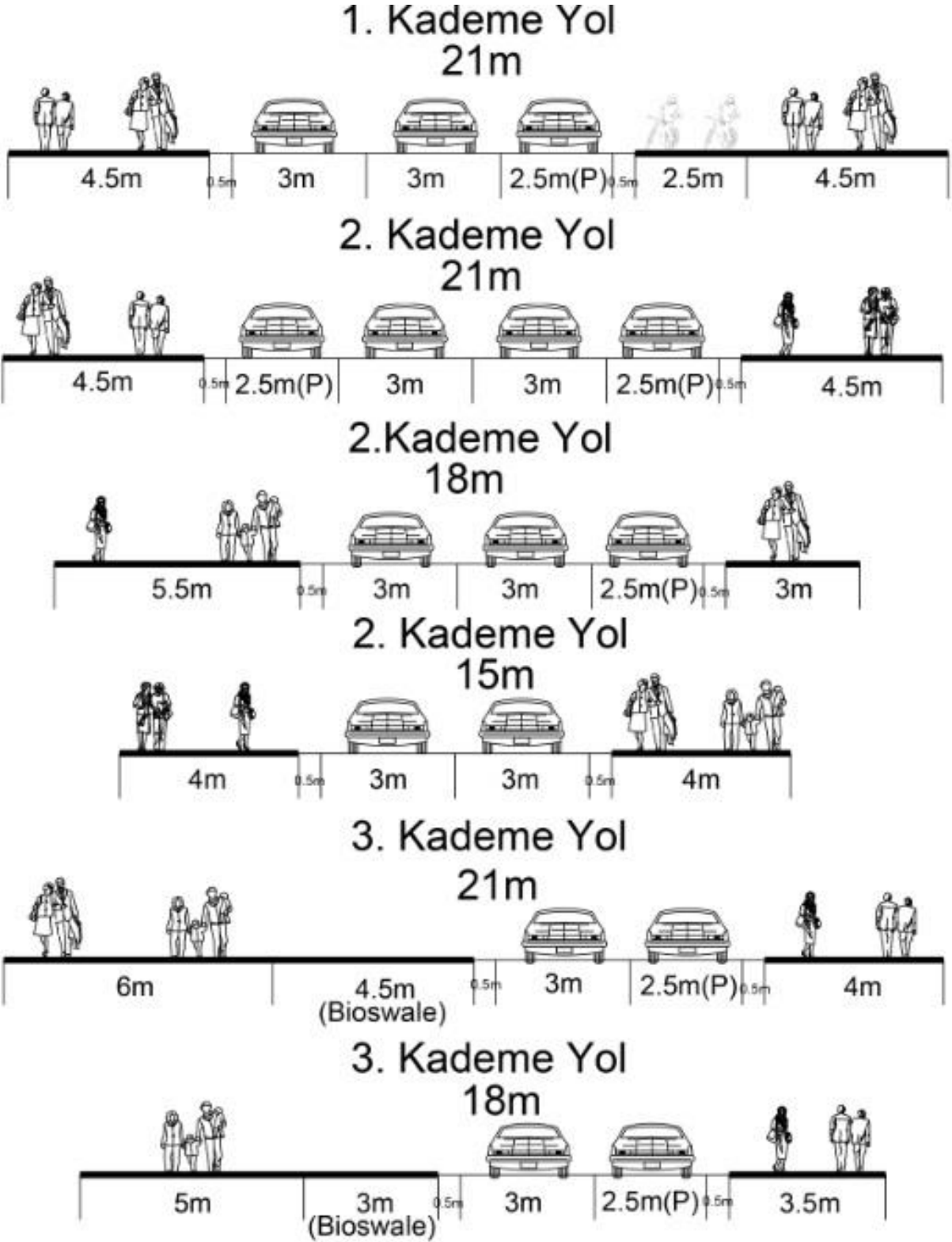
Çalışma alanı içerisinde 3 farklı kademede taşıt yolları belirlenmiştir. Bu yollar algılanabilirliği artırabilmek amacıyla farklı kesitler ile detaylandırılmıştır. Çalışma alanının omurgasını oluşturan yol, alanın batısında kalan Cumhuriyet caddesidir. Çalışma alanı içerisinde ana giriş bu yoldan sağlanmaktadır. Alan içerisinden Tren yollarının ayırdığı bölgeler arasında 3 tane taşıt yolu bağlantısı bulunmaktadır. Taşıt yolu sistemi oluşturulurken mevcut kademelenme sorunu giderilmiş ve yol hiyerarşisi oluşturulmuştur. Taşıt yolları alanı yeterli derecede besleyecek şekilde kurgulanmıştır. Kent içerisinde konut alanlarına hizmet eden ara yollar, yaya-taşıt-yaya sistemi kurgulanarak çözülmüştür. Yol kesitlerinin büyük olması sebebiyle yaya yollarından tek şeritlik araç yolları geçirilmiştir, bu yollar kent içindeki taşıt

sürekliğini sağlayacak ve konut alanlarını besleyecektir, ayrıca gerektiği yerlerde otopark alanlarını karşılamak amacıyla bu yollar üzerinde paralel parklanma önerilmiştir.



Şekil 46. Ulaşım Sistemi

9.3.1 Yol Kesitleri



9.4 YEŞİL SİSTEM

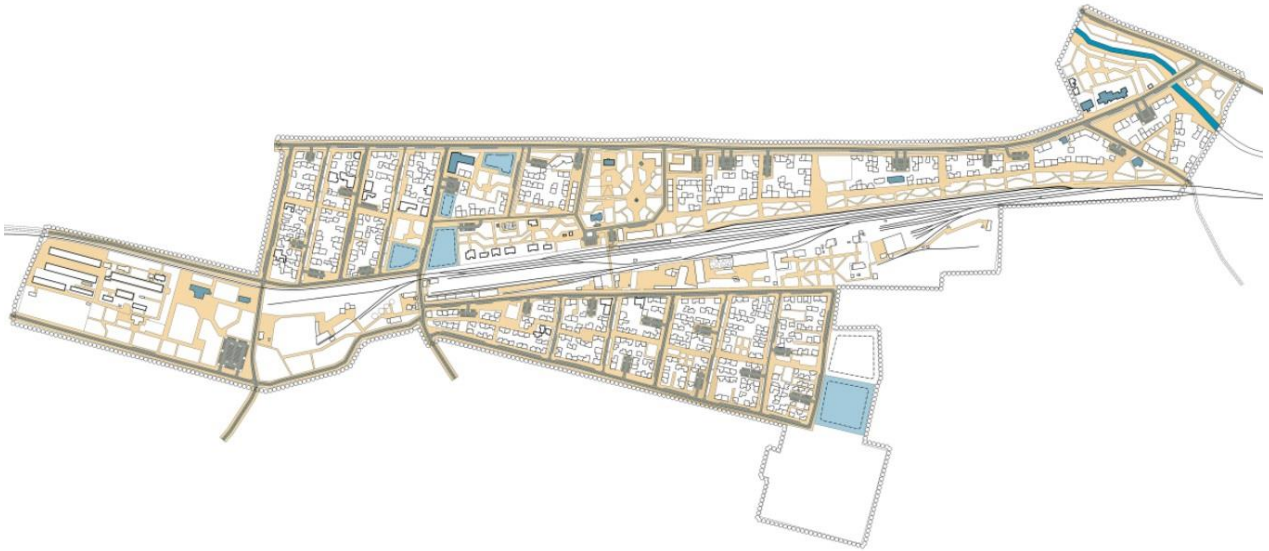
Dere kenarından başlayarak tren hattı boyunca yeşil sürekliliği sağlanan ve 1. Bölgeye üst geçitle yaya erişimini bağlayan ve depo alanlarına kadar yeşil aksın devamlılığını sağlayarak yürüyüş alanı, çocuk oyun alanı, dinlenme alanları yaratılarak alandaki yeşil sistem oluşturulmuştur.



Şekil 47. Yeşil Sistem

9.5 DONATI SİSTEMİ

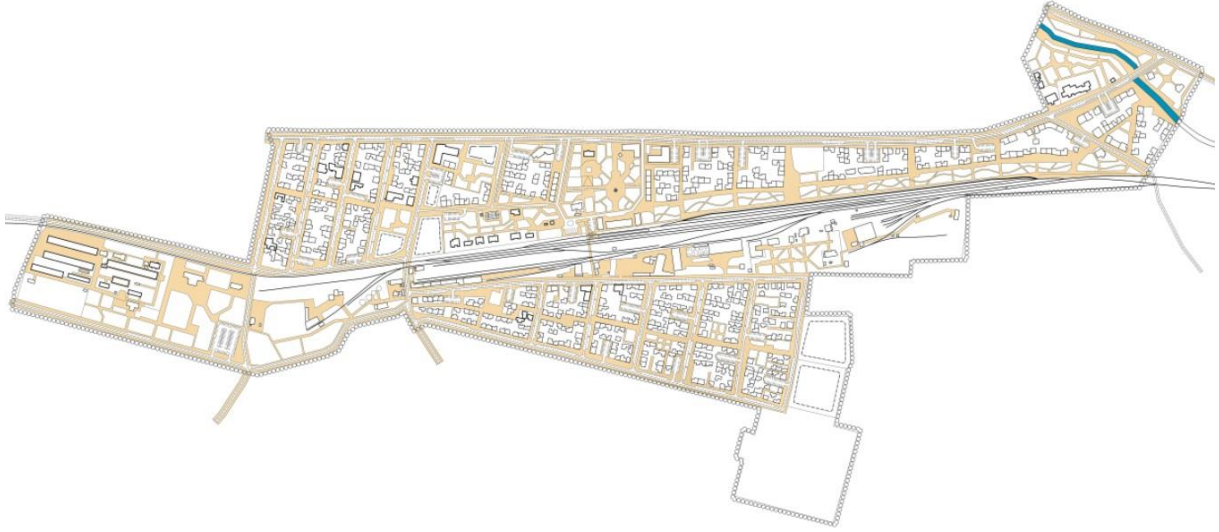
Donatı alanları üst ölçek planlardan gelen kararlar doğrultusunda konumlandırılmıştır. Yaya yolları ve yeşil sistem ile entegre olacak şekilde kurgulanmışlardır.



Şekil 48. Donatı Sistemi

9.6 YAYA YOLU SİSTEMİ

Yaya yolu sistemi süreklili ve erişilebilirlii maksimum düzeyde sağlayabilecek şekilde tasarlanmıştır. Yaya yolları sistemi kurgulanırken ticaret alanları ve yeşil sistem düşünülmüştür.



Şekil 49. Yaya Yolu Sistemi

9.7 UYGULAMA

Tasarım paftası oluşturulurken kullanılan uygulama araçları 2942 sayılı Kamulaştırma kanunu ve 3194 Sayılı İmar Kanununun 15., 16. Ve 17. Maddeleri kullanılmıştır.

Kamulaştırma süreci:

Kamu yararı kararı 2942-Madde 5

Taşınmazın tespiti 2942- Madde 7

Kamulaştırma ödeneğinin temini 2942- Madde 3

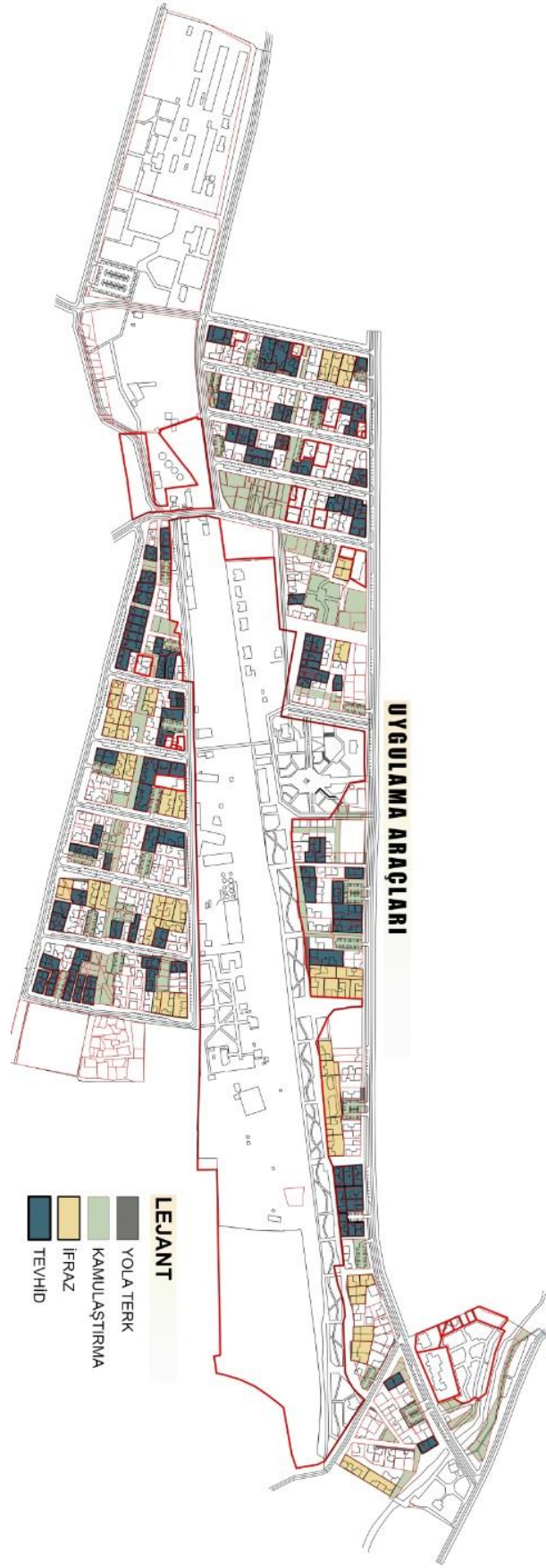
Kamulaştırma kararı 2942- Madde 6

Satın alma girişimi 2942- Madde 8

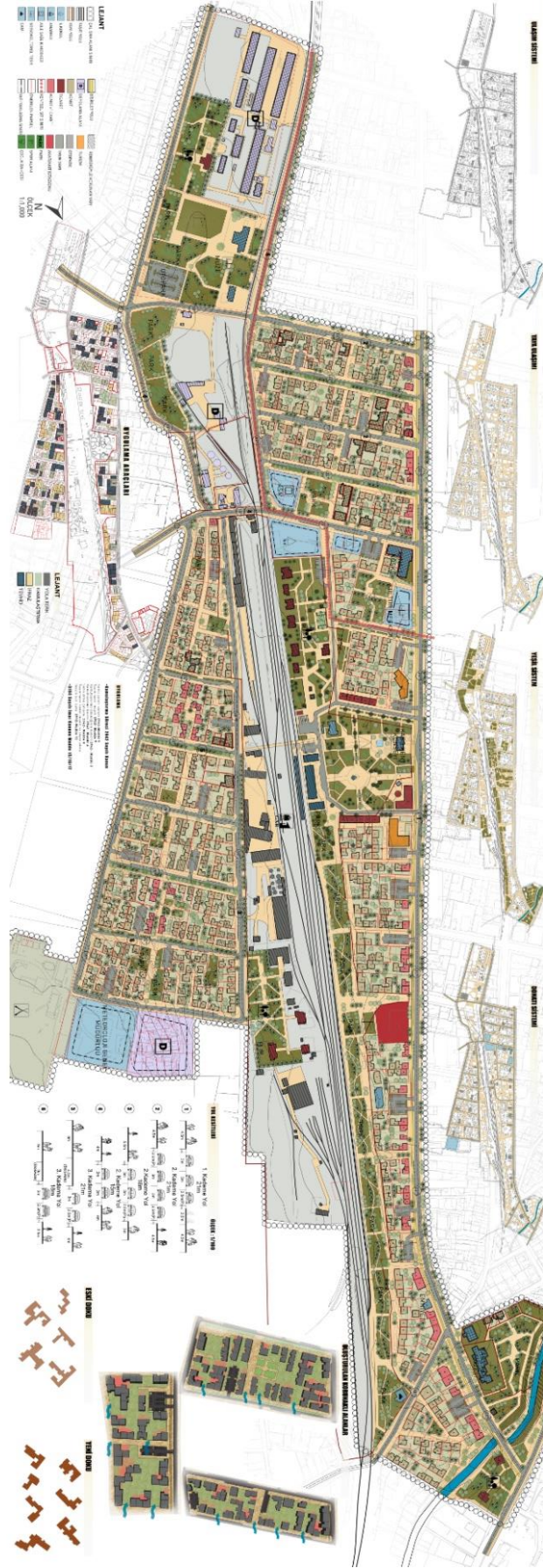
Taşınmazın bedel tespiti ve idare adına

tescili için dava 2942-Madde 10

Aşağıdaki paftada uygulama yapılan parseller gösterilmiştir.



Şekil : Uygulama Araçları



Şekil 50.1/1000 Tasarım Çalışması

10. 1/1000 KORUMA AMAÇLI İMAR PLANI

İmar planı yapılırken korunan, önerilen ve düzeltilen cepheler yol genişliklerine bağlı olarak imar planı gösterim tekniği ile ifade edilmiştir. Yapılaşma şartları olarak yapılan doku analizinden çıkartılan sonuç doğrultusunda kararlar alınmıştır. Mevcut dokuda 1.bölge içerisinde düşük katlı avlulu yapılar bulunduğu için yapılan imar planında 2 katlı blok nizam yapılaşma önerilmiştir.

2. bölge yani kentsel sit alanını içerden bölgede yapı adalarının yaya aksı ile bölündükten sonra doğu tarafında kalan alana 2 katlı blok nizam avlulu tip yapılaşma önerilmiştir. Yaya aksının batısında kalan alana 3 katlı blok nizam yapılaşma önerilmiştir. Ana yola bakan yapılar ise 4 katlı olacak şekilde tasarlanmıştır.

3. bölge yeni yapılaşmanın bulunduğu alan olduğundan dolayı bu alanda yüksek katlı yapılar bulunmaktadır. Yapılan imar planında 3.bölge içerisinde 4 katlı blok nizam yapılaşma önerilmiştir.

10.1 PLAN NOTLARI

1. BU PLAN PAFTALARI, PLAN NOTLARI VE PLAN RAPORU İLE BİR BÜTÜNDÜR.
2. TEKNİK VE SOSYAL ALTYAPI (YOL, OTOYOL, OKUL, SAĞLIK VB.) ALANLARI KAMU ELİNE GEÇMEDEN UYGULAMA YAPILAMAZ.
3. YENİDEN DÜZENLENMİŞ PARSELLERDE; TEVHİD İFRAZ VE TERK İŞLEMİ GERÇEKLEŞTİRİLMEDEN YENİ YAPI RUHSATI VERİLEMEZ.
4. PLANDA BELİRTİLEN BİNALAR İNŞA EDİLİRKEN ÜST KOT ZEMİN KATININ KOTU OLARAK KABUL EDİLİR VE ALT KAT SU BASMAN SEVİYESİNE DÂHİL EDİLEREK SİĞİNAK OLARAK KULLANILABİLİR.
5. MİNİMUM SU BASMAN SEVİYESİ 50 CM DİR.
6. KAT YÜKSEKLİKLERİ 3M NİN ALTINA DÜŞEMEZ
7. TİCARET ALANLARINDA ASMA KAT YAPILABİLİR MAKSİMUM YÜKSEKLİK 5.5 M DİR.
8. 1. DERECE YOL AKSI ÜZERİNDEKİ KONUT+TİCARETLERDE TURİZME YÖNELİK HEDİYELİK EŞYA DÜKKANLARI VEYA OFİS,BÜRO, MARKET TARZINDA KULLANIMLAR YER ALABİLİR.
9. KONUT GRUPLARI İÇERİSİNDE GÜNLÜK İHTİYACI KARŞILAMAYA YÖNELİK KONUT+TİCARET KULLANIMLARI YER ALACAKTIR.

10. 11. DEPOLAMA ALANLARINDA YENİ YAPILACAK YAPILAR İÇİN EN AZ 12 M YÜKSEKLİK VE 25 METRE GENİŞLİKTE OLMALIDIR.
12. ANA YAYA AKSINA TAŞIT GİRİŞİ YASAKTIR. SADECE ACİL DURUMLARDA TAŞIT GİREBİLİR.
13. KONUTLARIN ÇATILARI BEŞİK YA DA KIRMA ÇATI OLMALIDIR.
14. PLANDA YEŞİL ALAN OLARAK AYRILAN ALANLARDA YAPI YAPILAMAZ. ANCAK TRAFİĞİ VB. YAPILAR YAPILABİLİR.
15. TEK PARSELDE BİR DEN FAZLA YAPI YAPILABİLİR.
16. 250 M2 ALTINDAKİ PARSELLERDE TEVHİD, 1000 M2 DEN BÜYÜK PARSELLERDE İFRAZ YAPILACAKTIR. 40 M2DEN KÜÇÜK PARSELLER KAMULAŞTIRILACAKTIR.
17. BİTİŞİK ŞEKİLDE KONUMLANDIRILMIŞ YAPILARIN CEPHE UZUNLUĞU 70 METRE'Yİ GEÇEMEZ.
18. BİR PARSELE BİR DEN FAZLA YAPI YAPILMASI DURUMUNDA ARALARINDAKİ MESAFE YÖNETMELİĞE UYGUN OLMALIDIR.
19. BİTKİ SEÇİMİNDE SOĞUĞA VE TUZA DAYANIKLI BİTKİ TÜRLERİ SEÇİLECEKTİR.
20. AYDINLATMA ELEMANLARI SARI RENKLİ VE 30 METRE ARALIKLARLA YERLEŞTİRİLECEKTİR.
21. KARS GARI ÇEVRESİNDE YER ALAN TURİZM ALANLARI BUTİK OTEL OLARAK TASARLANACAKTIR.
22. KENTSEL SİT SINIRLARI İÇERİSİNDEKİ TESCİLLİ YAPILAR KORUMA KURULUNDAN İZİN ALINMAK ŞARTI İLE FARKLI FONKSİYONLARDA KULLANILABİLİR.(KÜTÜPHANE, SİNEMA SALONU VS)
23. KONUTLARIN DIŞ CEPHELERİNDE SICAK RENKLER SEÇİLMELİDİR.
24. T1 İLE GÖSTERİLEN TİCARET ALANLARI HALKIN GÜNLÜK İHTİYACINI KARŞILAYABİLECEĞİ (ECZANE, MARKET, FIRIN, RESTORAN VB.) TİCARET KULLANIMLARINI İÇERMEKTEDİR.
25. T2 İLE GÖSTERİLEN TİCARET ALANLARI TOPTAN TİCARET KULLANIMINI VE HALKIN GÜNLÜK İHTİYACI İÇERİSİNDE YER ALMAYAN KULLANIMLARI İÇERMEKTEDİR.

26. T3 İLE GÖSTERİLEN TİCARET ALANLARI PERAKENDE TİCARET KULLANIMLARINI GÖSTERMEKTEDİR.

27. T4 İLE GÖSTERİLEN TİCARET ALANI TURİZM AMAÇLI TİCARET FONKSİYONUNDA OLUP, BEDESTEN PROJESİ HEDEFLENMİŞTİR.

28. OTOPARKA ERİŞİM MESAFESİ EN FAZLA 250 METRE OLMALIDIR.

11. 1/500 ÖLÇEKLİ KENTSEL TASARIM ÇALIŞMASI

Tren garı ve çevresinde yapılan 1/1000 ölçekli kentsel tasarım çalışması sonucunda 1/500 kentsel tasarım çalışması için seçilen alanda kente hitap eden alan olan Kars gar meydanı ve çevresi seçilmiştir. Bu meydanın tipolojisi kentteki grid sisteme uymadığından dolayı kentin çizgileri ile bütünleşen bir meydan tasarımına ihtiyaç duymuştur. Bu tasarımda uygulanan çizgiler topografyadan referans alınarak oluşturulmuştur. Fevzi Çakmak mahallesine ve Sukapı mahallesine doğru yükselen topografya çizgileri paralel alınarak tasarım çizgileri geliştirilmiştir. Meydan tasarlanırken iki aks üzerinde tasarlanmıştır. Bu aksların ilki Kars garından çıkıp kentin ticaret merkezine giden yaya aksına bağlanmaktadır. İkinci aks gar çevresinde oluşturulan ticari amaçlı yapıların arasında yaya akışını sağlamaya yönelik oluşturulan akstır ve bu aksta bioswale alanları oluşturulmuştur.

Tren garına ulaşımı sağlamak amacıyla tek yönlü araç yolu önerilmiştir. Tren garı önünde araçlar için duraklama alanı oluşturulmuştur. Aynı zamanda tren garına hizmet edecek genel otopark alanı ve turistik amaçlı otobüslere hizmet edecek otopark alanları oluşturulmuştur.

Gar meydanı her türden kullanıcıya hizmet vereceğinden dolayı bu alana hizmet edecek ticaret alanları oluşturulmuştur. Meydan içerisinde çeşitli ticari fonksiyonlu alanların bulunduğu büyük bir ticaret kompleksi oluşturulmuştur. Aynı zamanda tren garı boyunca devam eden yeşil bant üzerinde bulunan lojmanlara ticaret fonksiyonu verilmiştir.

Bölgenin önemli bir turizm merkezi olacağı öngörüldüğü için gar çevresinde kent dokusuna uygun olarak tasarlanmış butik oteller kurgulanmıştır.

Kent içindeki ana akslarda sürekliliği ve algılanabilirliği sağlamak amacıyla farklı döşemeler kullanılmıştır. Farklı karakteristiğe sahip olan yollarda farklı türlerde döşemeler ve malzemeler kullanılmıştır.

Meydan içerisinde dinlenme alanları, çocuk oyun alanları ve yürüyüş alanları tasarlanmıştır. Meydan çok düşük eğimli bir alanda bulunmaktadır. Mekanın algılanabilirliğini artırabilmek ve tasarıma hareket katmak amacıyla çeşitli yerlerde kot farkı oluşturulmuştur. Bu kot farkları özellikle çocuk oyun alanları ve havuzun bulunduğu alanda yapılmıştır. Aynı zamanda insanlar için oturma elemanı oluşturmak amacıyla çeşitli yerlerde kot farkı oluşturmak sureti ile oturma alanları tasarlanmıştır.

Tasarımda kullanılan ağaç ve çalı türleri kış kentine uygun olacak şekilde seçilmiştir. Meydanın kuzeyinde kalan bölgelerde herdem yeşil ağaç türleri, güney kalan bölümünde ise yaprak döken ağaç türleri kullanılmıştır.

Tasarımda kullanılan aydınlatma elemanları, çöp kutuları ve oturma elemanları kentin kimliğine uygun olacak şekilde seçilmiştir.

11.1 TASARIM İLKELERİ

- Sokak aydınlatmasının ve mobilyalarının nitelik ve nicelik olarak yeterliliği sağlanmalıdır.
- Güneş ışığının azlığı sebebiyle insanlar buzlanmaları ve bazı donatıları görememektedir.
- Bu nedenle sokaklar iyi aydınlatılmalı ve yürüme güvenliği sağlanmak.
- İyi aydınlatılmış ve herdem yeşil bitkilerin olduğu yollar ile gündüz ve gece yaya hareketini teşvik etmek.
- Sokak boyunca, tuzlama nedeniyle tuza dayanıklı ağaç türleri ile ağaçlandırma yapmak. Bu ağaçlar rüzgarın hızını azaltıp yaya ve araç arasında bir ayırım sağlayacaktır.
- Kış kentinin yayalara uygun tasarlanması için araç yolları ile arasında yeterli mesafeyi sağlamak ve yeterli kar depolama alanlarını tasarlamak
- Kaldırımlar daha geniş olarak düzenlenmelidir, yazın bisiklet sürmeye izin verirken kışın kar depolama alanları olarak kullanılabilir.
- Meydan ve parkların etrafındaki yapıların ve herdem yeşil ağaçların hakim rüzgarı kesecek şekilde konumlanmasını sağlamak. Parkların kuzeybatı kenarında yoğun iğne yapraklı bitkilerin kullanımını sağlamak. Bu durum, parkın güneş ışığından maksimum faydalanmasını sağlarken rüzgarı engelleyecektir
- Kış kentlerinde bitki materyali seçerken bitki sağlığı açısından soğuğa ve tuza dayanıklı bitki türleri seçmek. Ayrıca bitkinin yaz ve kış aylarında boyutu ve karakteri büyüme hızı ve gölgesinin şekli göz önünde bulundurularak seçim yapmak.
- Yaprak döken ağaçlar yapı ve kamusal mekanların güneye bakan cephelerinde kullanmak.

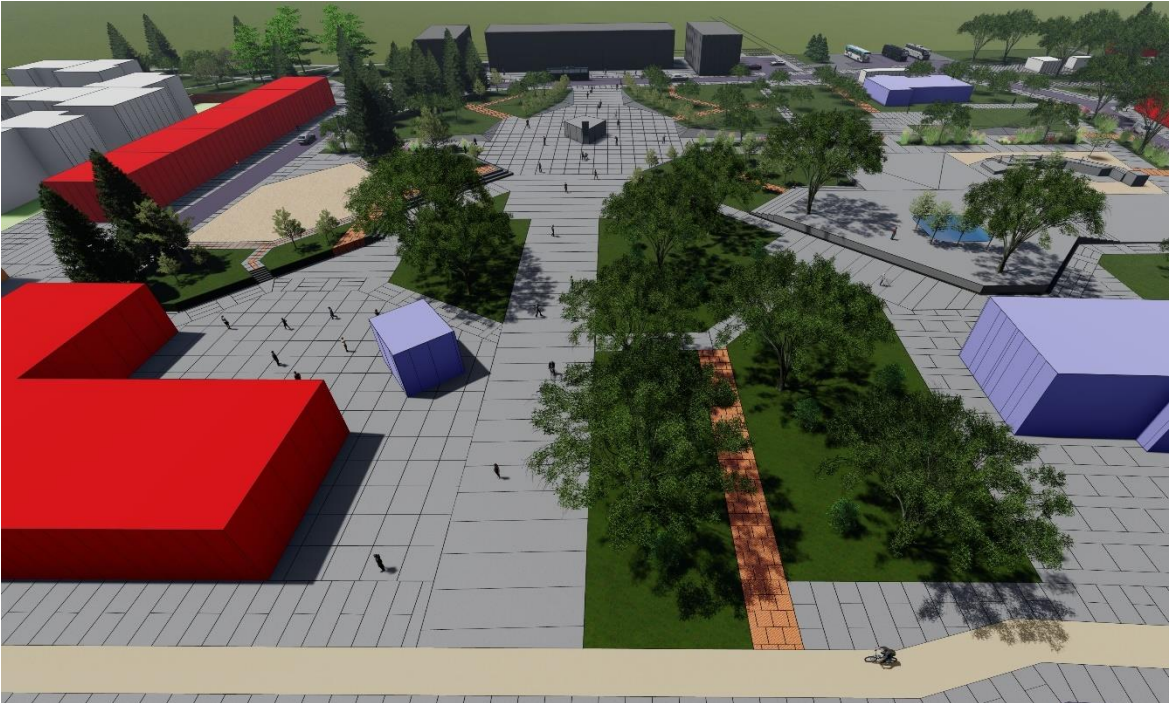
- Yaya yolları için önerilen tuza dayanıklı bitkiler; *Acer campestre*, *Acer pseudoplatanus*, *Aesculus hippocastanum*. Park ve meydanlarda *Abies concolor*, *Picea pungens* ve *Juniperus communis* iğne yapraklı olmaları nedeniyle kar ve rüzgar perdesi oluşturur.
- Kar ve rüzgar perdelerinde etkili olabilmeleri için minimum iki üç sıra halinde kullanmak.
- Yayaların yürüme güvenliğini sağlayacak malzeme seçimi yapmak

12. MODELLEME ÇALIŞMASI

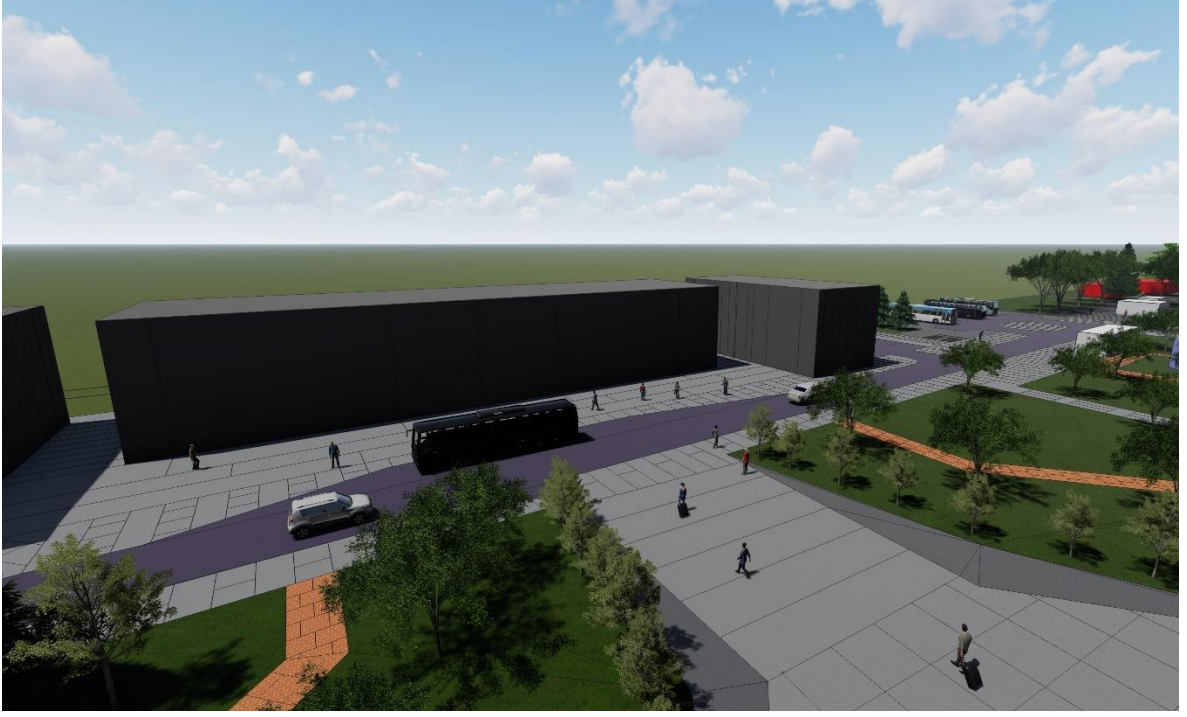
Yapılan 1/500 ölçekli Kentsel Tasarım Çalışması bilgisayar ortamında modellenmiştir.



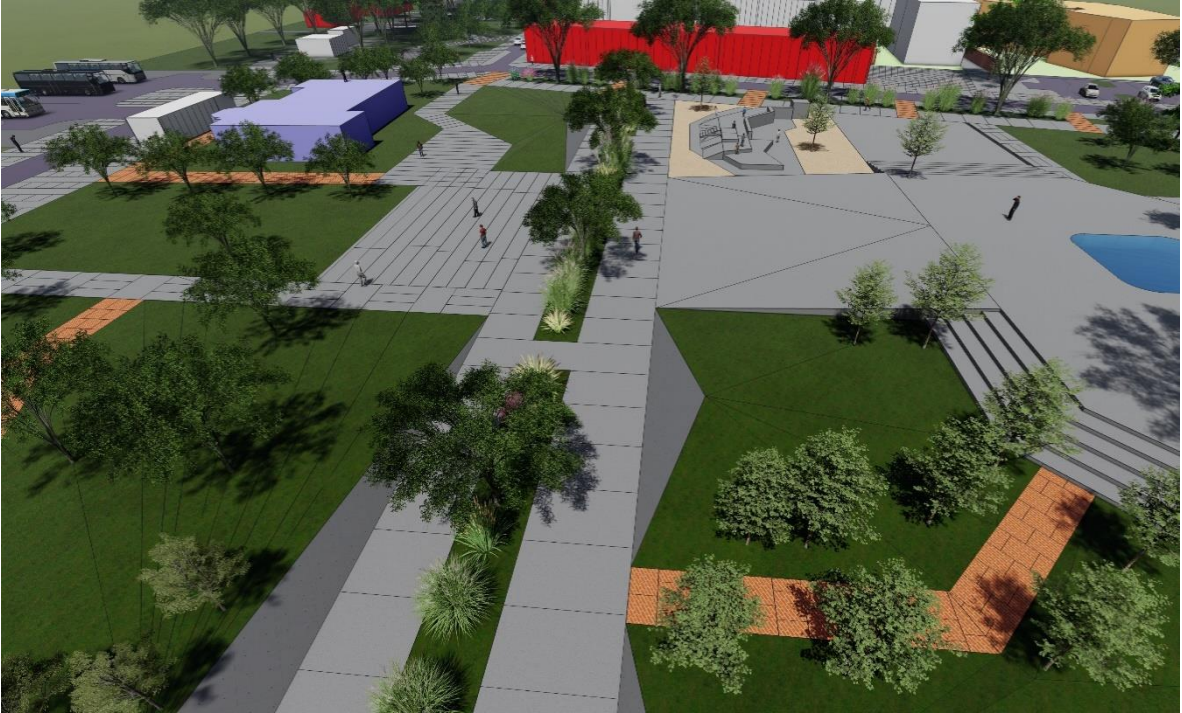
Fotoğraf 1: Gar Meydanı



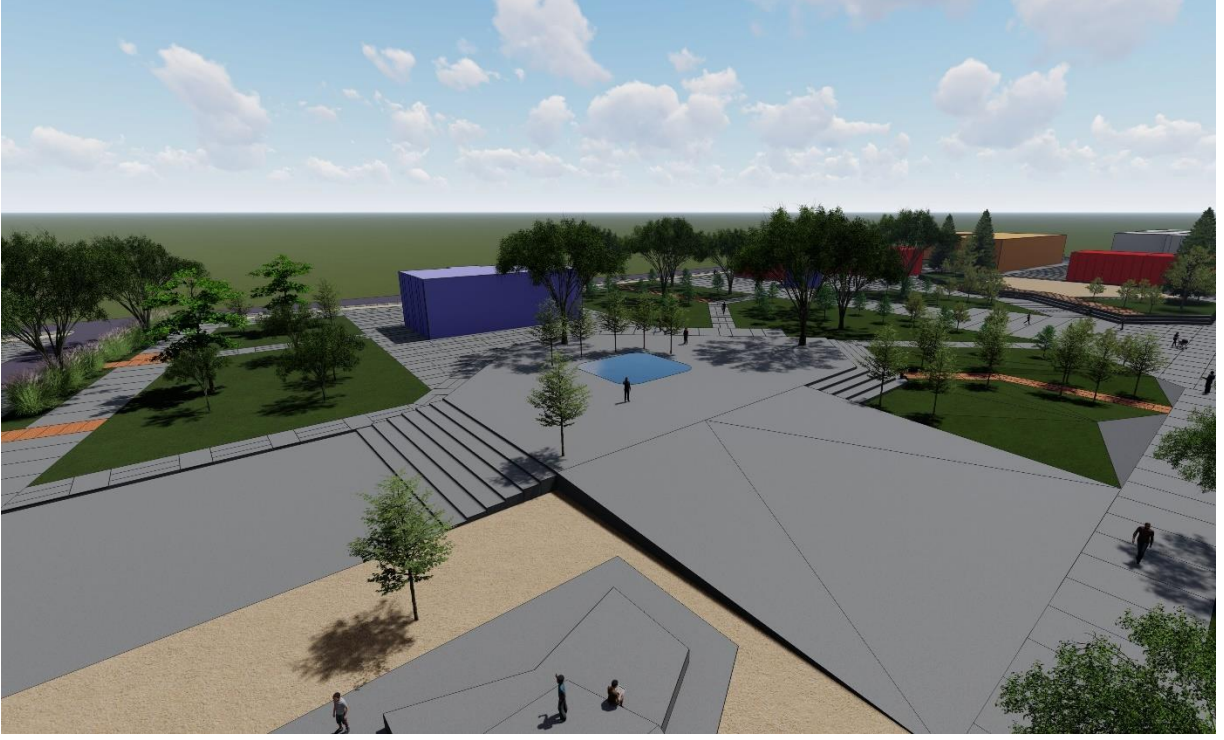
Fotoğraf 2: Gar Meydanı Ana Aksı



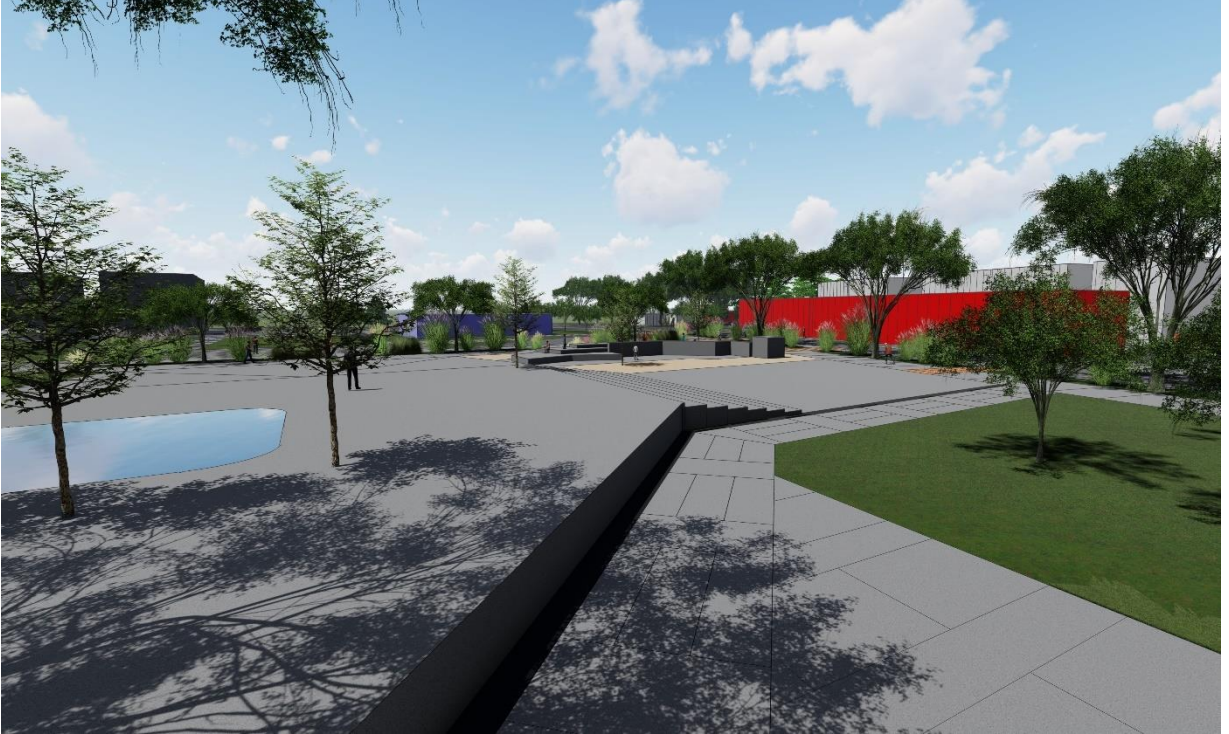
Fotoğraf 3: Gar Önü Araç Duraklama Alanı



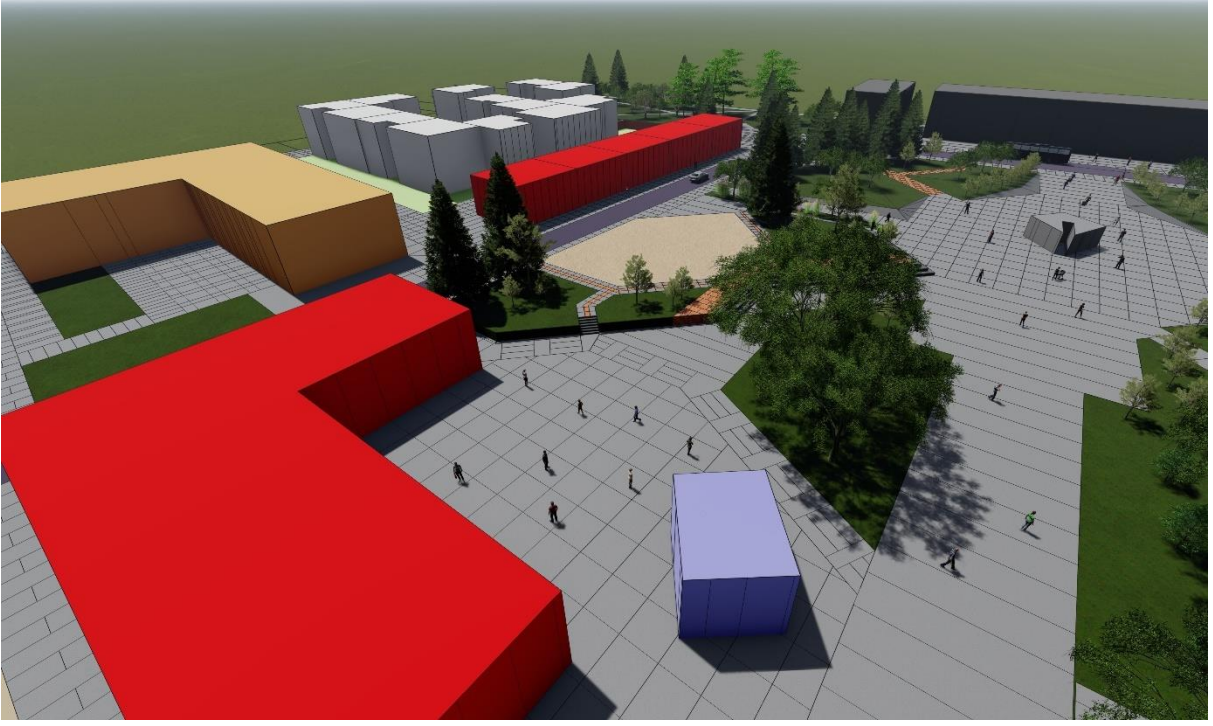
Fotoğraf 4: Gar meydanı 2. Ana Aks



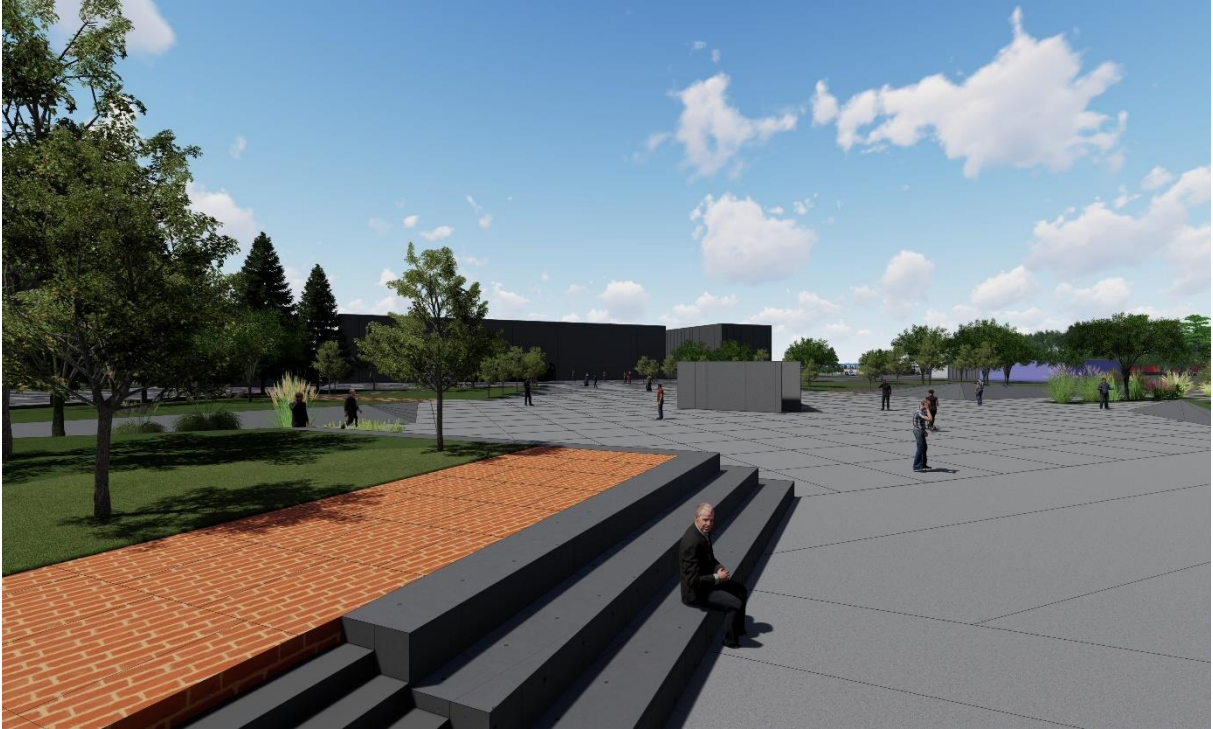
Fotoğraf 4: Yükseltilmiş Kotta Dinlenme Alanı



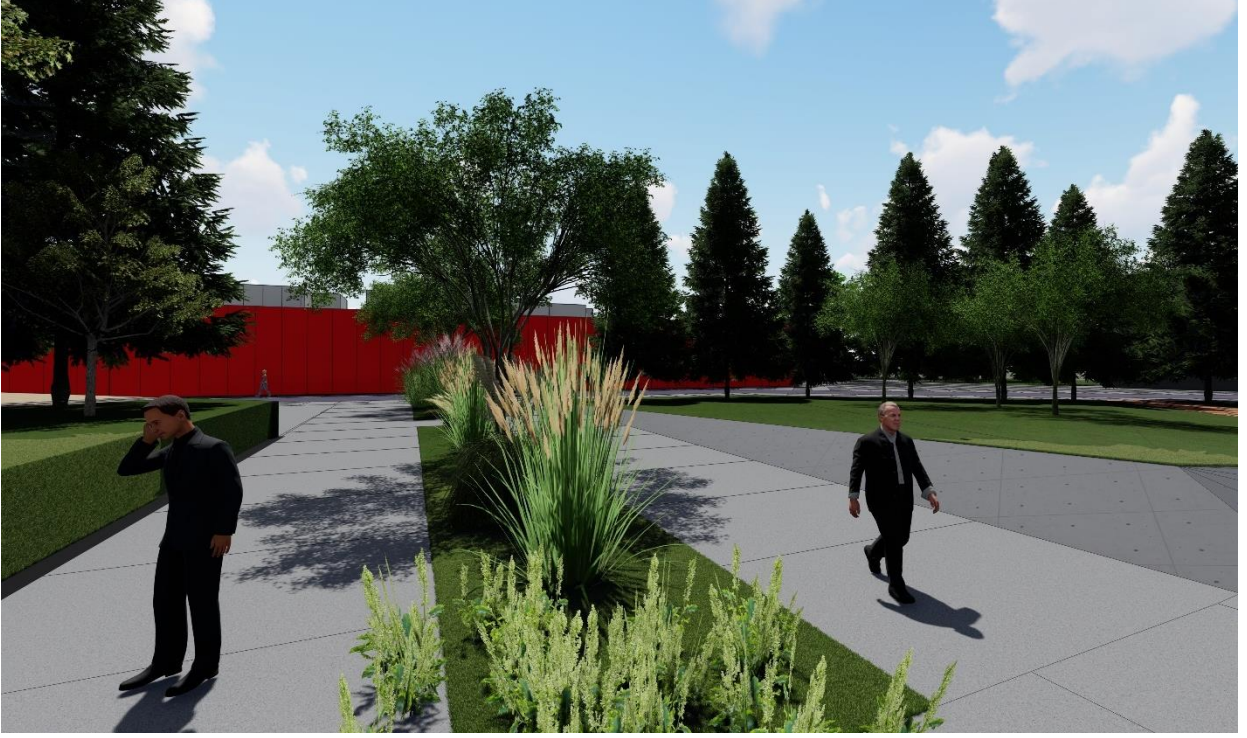
Fotoğraf 5: Havuz Alanı



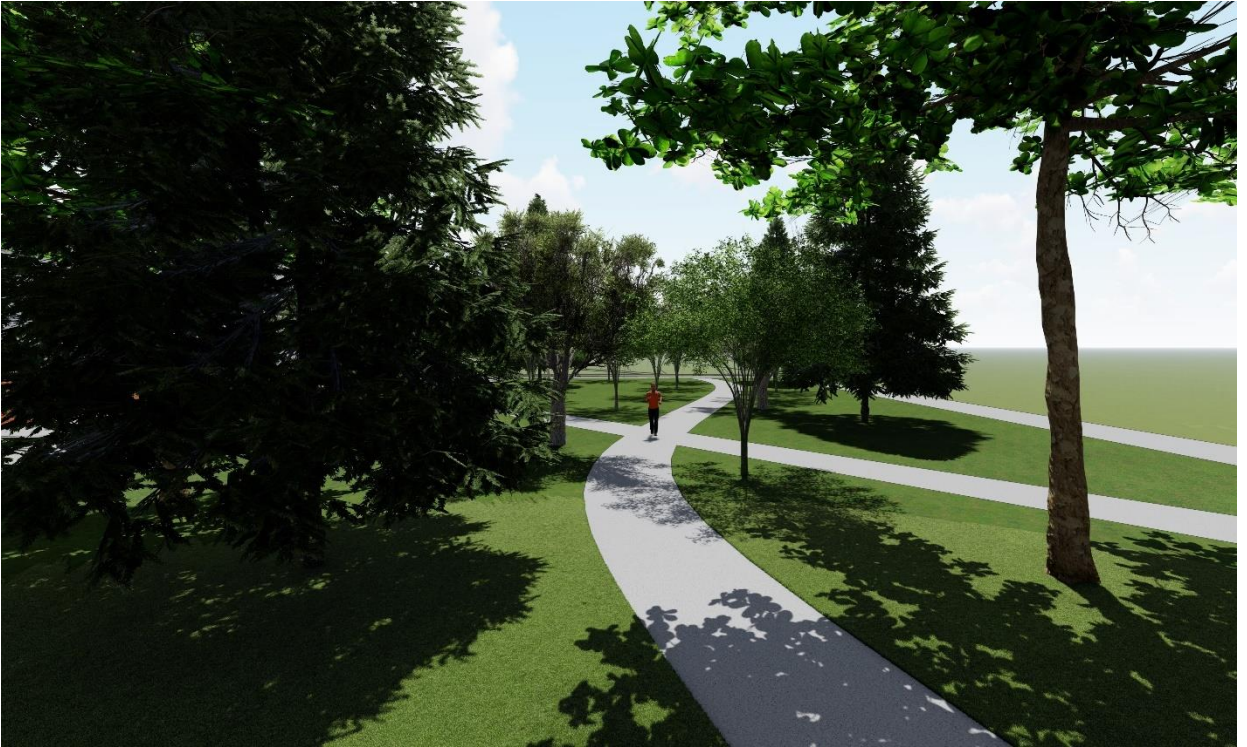
Fotoğraf 6: Ticaret Alanı



Fotoğraf 7: Oturma Alanı



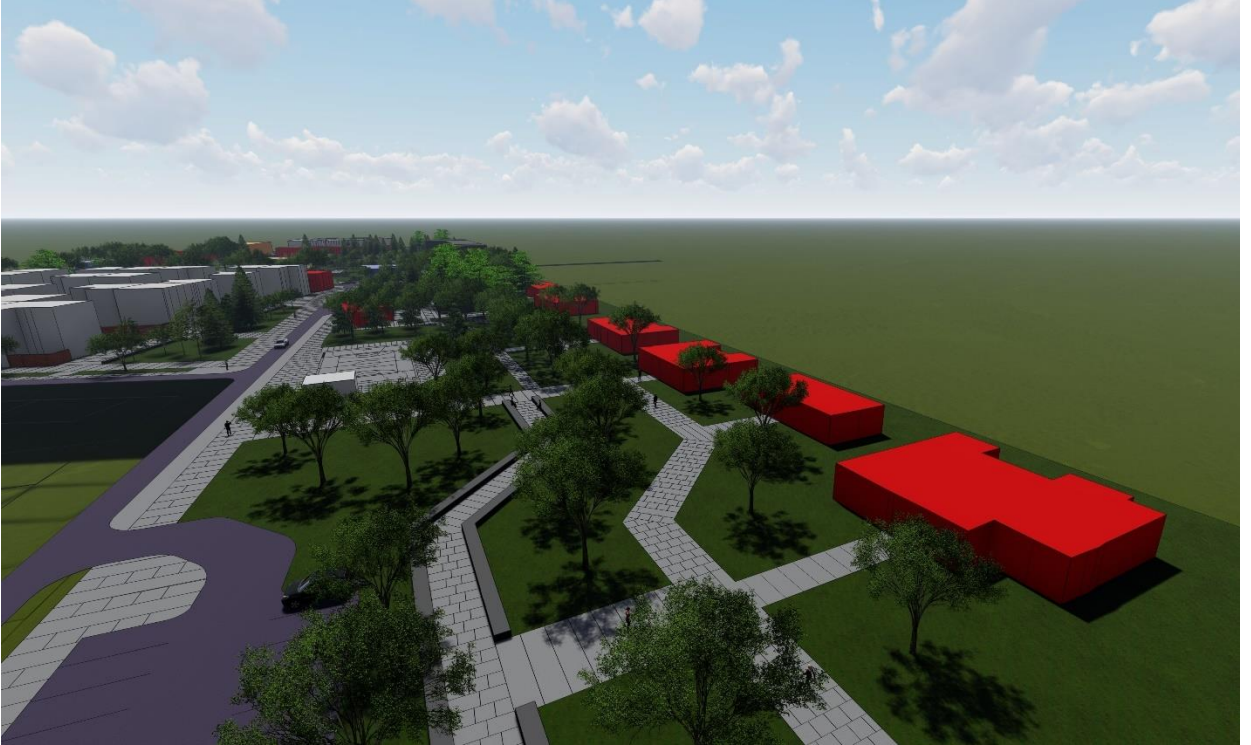
Fotoğraf 8: Bioswale-Yürüyüş Yolu



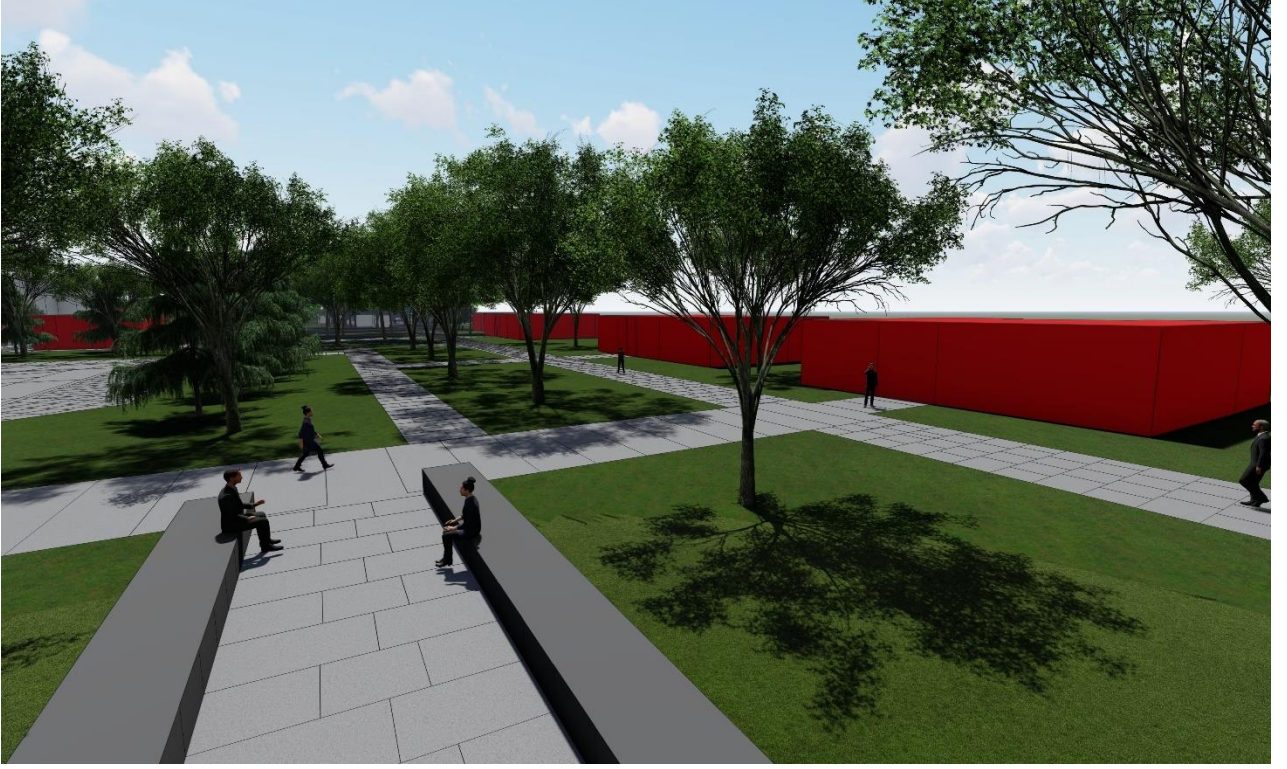
Fotoğraf 9: Yürüyüş Parkuru



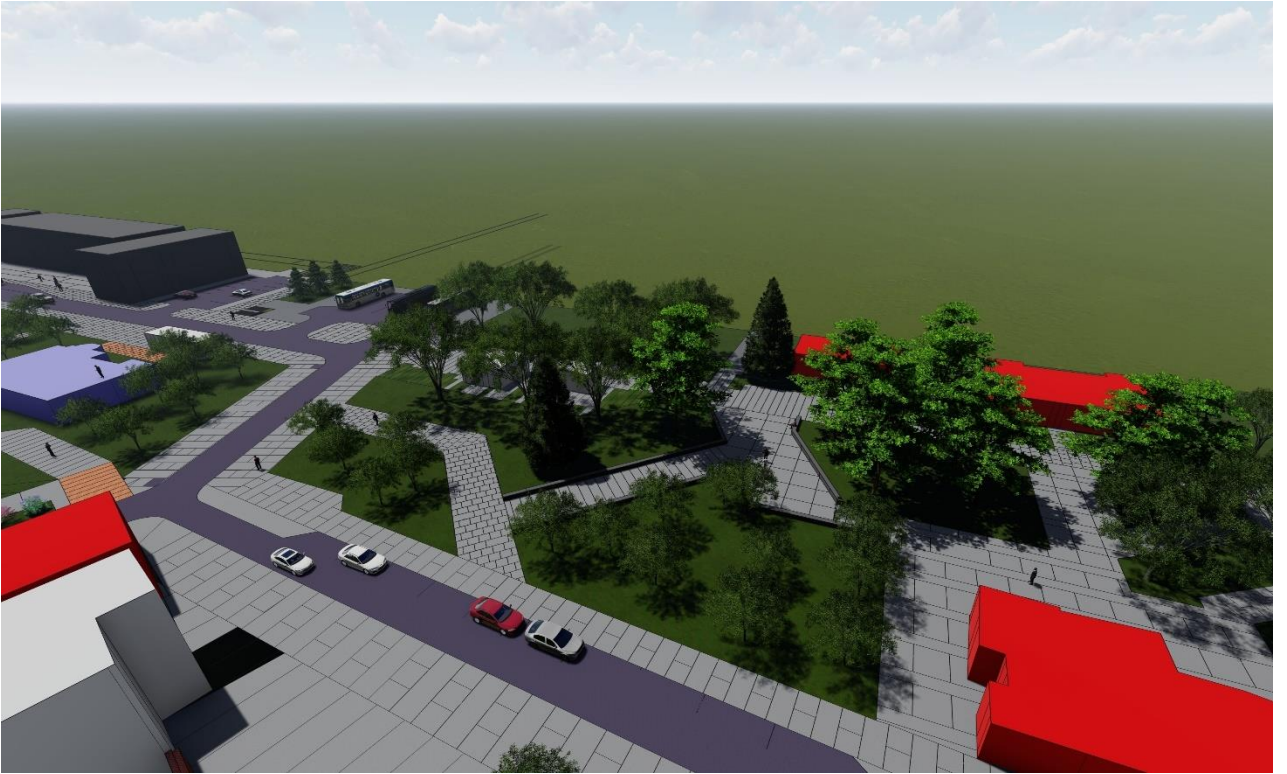
Fotoğraf 10: Rekreasyon Alanı



Fotoğraf 11: Rekreasyon Alanı Tasarımı



Fotoğraf 12: Rekreasyon Alanı Oturma Alanları



Fotoğraf 13: Rekreasyon Alanı

13. KAYNAKÇA

Koçlar, G., (2016), Güneş Enerjisi ve Yapı

Arslan, M., (2015), Kars Demiryolu Mirasını Koruma Önerisi ve Eski Süt Tozu

Fabrikası Koruma Projesi

Kars Belediyesi

Kars, Ardahan,İğdır, Ağrı Planlama Bölgesi 1/100.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ

PLANI

Demir, M., (2013), Kars Kent Coğrafyası, Doktora Tezi

TÜİK

Kars Belediyesi

TRA 2 Bölgesi 1/1.000 Çevre Düzeni Planı

Serhat Kalkınma Ajansı Bölge Planı, 2014-2023

Serhat Kalkınma Ajansı, Kars İçin Lojistik

<https://www.cografyaegitimi.biz/konu/karsin-iklimi-ve-bitki-ortusu.2449/>

Tutar., H., (2012). Kars'ın Sosyo-Ekonomik Durumu ve Uygun Yatırım Alanları,
Serhat Kalkınma Ajansı,

url 1

<http://www.boyutpedia.com/1333/59932/kars>

url 2

https://yandex.com.tr/harita/org/kars_valiligi/1016751065/?ll=43.094933%2C40.6002

83&z=

url 3

<https://www.cografyaegitimi.biz/konu/karsin-iklimi-ve-bitki-ortusu.2449/>

url 4

<https://www.archdaily.com/112092/40-room-boutique-hotel-chris-briffa-architects>

url 5

<https://www.arthitectural.com/serrano-monjaraz-arquitectos-hotel-la-purificadora/>